

昭和五十八年六月十七日

## ホンダ独自の数々の新技術を導入し アコード／ビガーシリーズをより充実

本田技研工業(株)は、質感の高いクルマとして好評の「ホンダ アコード一六〇〇／一八〇〇シリーズ」、「ホンダ ビガーシリーズ」に、十二バルブエンジンや四輪アンチロックブレーキなど、数々の新技術を導入しスタイルも一新、六月十八日より、アコードはホンダ店、ビガーはベルノ店から発売する。

ホンダアコードは、昭和五十一年五月に誕生。以来、その先進的で人間性重視のクルマづくりが国内外で高い評価を得、世界のF・F小型乗用車の指標とされてきた。昭和五十六年九月にはビガーシリーズを発売。さらに、昭和五十七年十一月には米国オハイオ工場で、乗用車初の現地生産を開始するなど、世界のF・Fクオリティ・カーとしての着実な歩みを展開してきた。

そして今回は、これらの経緯とF・F十六年の歴史や生産累計七五〇万台(昭和五十八年一月時点  
自工会資料・ホンダ調べ)の実績をふまえ、新設計十二バルブエンジン、ホンダ独自の四輪アンチロックブレーキ、高効率ロックアップ機構付ホンダマチック四速フルオートなど、ホンダの先進技術をあますことなく導入し開発。また、アコードとビガー、サルーンとハッチバックのより一層の個性の明確化を、外観デザインや内装、サスペンション設定などで図っている。



ACCORD 1800 ハッチバック RXT (ドアミラー仕様)



VIGOR 1800 サルーン VXR (ドアミラー仕様)

## ※主な特長

- 。新設計十二バルブエンジン
- 。吸気バルブ二個、排気バルブ一個という、ホンダならではのユニークな設計。これにより、気筒あたり四バルブ並の吸排気効率と二バルブ並のコンパクト設計を可能としている。
- 。コンパクト・ルーフ型主燃焼室とB・Cトーチ（ブランチッド・コンデュイット・トーチ）分岐トーチにより圧縮比九・〇を達成。
- 。コンビネーション・バルブタイミングの採用により、バルブオーバーラップ時の吹き抜け量を軽減し、低速域性能と燃費の向上に寄与。これらにより、高出力とすぐれた燃料経済性を実現している。
- 一六〇〇シリーズ $\parallel$ 九十四馬力と十六・〇 $\frac{\text{km}}{\text{l}}$ （アコードのGCとRLの五速車）を発揮。  
（アコードRU、ピガートUの五速車）を発揮。  
（アコードRU、ピガートUの五速車）を発揮。
- 一八〇〇シリーズ $\parallel$ 百十馬力と十四・四 $\frac{\text{km}}{\text{l}}$ （アコードRU、ピガートUの五速車）を発揮。  
（アコードRU、ピガートUの五速車）を発揮。
- 。高効率トルコンを採用したホンダ独自の平行二軸式設計のロックアップ機構付ホンダマチック四速フルオートを用意。（アコードのGC、RLタイプを除く）
- 。濡れたコンクリート路面や雪道、凍結路など、すべりやすい路面状況での安定したブレーキ性能を発揮するホンダのエレクトロニクス技術を駆使した四輪アンチロックブレーキ装備車をタイプにより用意。
- 。サスペンションは信頼性、実績ともに高いマクファアソン・ストラット方式四輪独立懸架を採用。さらに、サルーン系は乗り心地重視の設定。ハッチバック系は走行性重視の設定とするなど、それぞれの性格にあわせた設定としている。
- 。低速時には軽く、速度が増すにつれて適度な重さに変化する車速応動型パワーステアリングを、サルーン系はマイルドに、ハッチバック系はよりダイレクト感のある設定としている。
- 。外観デザインは、シンプルな変形四灯式ヘッドライトを採用し、格調の高さを狙ったアコード、角型四灯式ヘッドライトや大型カラードバンパーなどにより躍動感を強調したビガー。さらには、サルーン系は重厚さを、ハッチバック系は軽快さを表現するデザインで、個性の明確化を図っている。また室内設計も本来の快適設計をより向上させ、さらに、ステアリングホイールやフロントシートなどを、サルーン、ハッチバック用に専用設計としている。

●販売計画（月間・国内）・アコードシリーズ **6,000** 台  
 ・ビガーシリーズ **2,000** 台

●価格表

（単位：千円）

	クラス	タイプ	東京	名古屋	大阪	福岡	仙台	札幌	
ア コ ー ド	1600	サル ー ン	GC*	1,081	1,085	1,089	1,108	1,115	1,140
			GL	1,196	1,200	1,204	1,223	1,230	1,255
			GX	1,308	1,312	1,316	1,335	1,334	1,359
		ハ ッ チ ク	RL	1,205	1,209	1,213	1,232	1,231	1,256
			RX	1,305	1,309	1,313	1,332	1,331	1,356
	1800	サル ー ン	GL*	1,265	1,269	1,273	1,292	1,291	1,316
			GX	1,363	1,367	1,371	1,390	1,389	1,414
			GXR	1,543	1,547	1,551	1,570	1,569	1,594
		ハ ッ チ ク	RU	1,300	1,304	1,308	1,327	1,326	1,351
RX			1,360	1,364	1,368	1,387	1,386	1,411	
RXT			1,497	1,501	1,505	1,524	1,523	1,548	
ビ ガ ー	1800	サル ー ン	VL*	1,255	1,259	1,263	1,282	1,281	1,306
			VX	1,383	1,387	1,391	1,410	1,409	1,434
			VXR	1,553	1,557	1,561	1,580	1,579	1,604
	ハ ッ チ ク	TU	1,320	1,324	1,328	1,347	1,346	1,371	
		TX	1,380	1,384	1,388	1,407	1,406	1,431	
		TXL	1,662	1,666	1,670	1,689	1,688	1,713	

- 注
1. 価格表は五速車
  2. ロックアップ機構付ホンダマチック四速フルオート車は7万5千円高。
  3. 4輪アンチロックブレーキ装備車は14万5千円高でタイプにより設定。  
（ただしビガーTXLは標準装備です。）
  4. 2P・4Wオートレベリングサスペンションは4万円高でタイプにより設定。
  5. 仙台、札幌価格には寒冷地仕様分7千円を含む。ただし、アコード1600GC、GLには熱線入りリアウィンド分8千円も含む。
  6. \*印タイプはフェンダーミラー仕様車のみを設定。



### SPECIFICATIONS

車名・型式	タイプ	サルーン						ハッチバック					
		VL③		VX		VXR		TU③		TX		TXL	
トランスミッション	5速マニュアル ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
寸法・重量	全長(m)	4.455						4.255					
	全幅(m)	1.665						1.665					
	全高(m)	1.375						1.355(1.335)					
	ホイールベース(m)	2.450						2.450					
	トレッド(m) 前	1.445						1.445					
	後	1.420						1.420					
	最低地上高(m)	0.165						0.165(0.150)					
	車両重量(kg)	955	970	960 (980)	975 (995)	975 (995)	990 (1005)	940	955	950 (965) (960) (975)	965 (980) (975) (990)	(980) (995)	(995) (1010)
	乗車定員(名)	5						5					
	客室内寸法(m) 長さ	1.840						1.750					
幅	1.350			1.330			1.350			1.330			
高さ	1.115<1.080>						1.095<1.060>						
エンジン	エンジン型式	ES						ES					
	エンジン種類・シリンダー数	CVCC水冷直列4気筒横置OHC(無鉛ガソリン使用)						CVCC水冷直列4気筒横置OHC(無鉛ガソリン使用)					
	燃焼室形式	副燃焼室付ルーフ形						副燃焼室付ルーフ形					
	弁機構	1頭上カム軸4バルブベルト駆動						1頭上カム軸4バルブベルト駆動					
	総排気量(cc)	1,829						1,829					
	内径×行程(mm)	80.0×91.0						80.0×91.0					
	圧縮比	9.0						9.0					
	燃料供給装置形式	キャブレター式						キャブレター式					
	燃料ポンプ形式	電気式						電気式					
	燃料タンク容量(ℓ)	60						60					
	潤滑油容量(ℓ)	4						4					
	潤滑方式	圧送式						圧送式					
	点火装置形式	ポイントレス・トランジスタ式						ポイントレス・トランジスタ式					
	性能	最高出力(PS/rpm)	110/5,800						110/5,800				
最大トルク(kg-m/rpm)		15.2/3,500						15.2/3,500					
登坂能力(tanθ)		5速マニュアル車 0.46		ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート車 0.66		5速マニュアル車 0.46		ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート車 0.66					
燃料消費率 10モード(運輸省審査値) (km/ℓ)		13.6	11.6	13.6	11.6	13.6	11.6	14.4	12.0	13.6	11.6	13.6	11.6
60km/h時(運輸省届出値)		23.0	21.0	23.0	21.0	23.0	21.0	24.5	21.5	23.0	21.0	23.0	21.0
最小回転半径(m)		5.1(ボディ5.6)						5.1(ボディ5.6)					
制動停止距離(m・初速50km/h時)	13.5						13.5						
走行伝達装置	クラッチ形式	5速マニュアル車 乾式単板ダイヤフラム						5速マニュアル車 乾式単板ダイヤフラム					
	変速機形式	常時噛合式						常時噛合式					
	変速機操作方式	フロアチェンジ式						フロアチェンジ式					
	変速比	1速	5速マニュアル車 3.181		ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート車 2.380		5速マニュアル車 3.181		ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート車 2.380				
		2速	1.842		1.560		1.842		1.560				
		3速	1.200		1.032		1.200		1.032				
		4速	0.870		0.729		0.870		0.729				
		5速	0.676		1.954		0.676		1.954				
		後退	3.000		3.875		3.000		3.875				
	減速比	4.071						4.071(TU・受注生産 3.866)					
	カジ取り形式	ラック&ピニオン式(パワー仕様)						ラック&ピニオン式		ラック&ピニオン式(パワー仕様)			
	タイヤ(前/後)	スチールラジアル165SR13						スチールラジアル165SR13		スチールラジアル165/70SR13			
	主ブレーキの種類形式	油圧真空倍力装置						油圧真空倍力装置					
		ベンチレーテッドディスク						ベンチレーテッドディスク					
	前	リーディングトレーリング						リーディングトレーリング					
	後	リーディングトレーリング			リーディングトレーリング (スキッドコントロール装置車:ディスク)			リーディングトレーリング			ディスク		
作動系統及び制動軸	2系統式前右1輪-後左1輪 前左1輪-後右1輪						2系統式前右1輪-後左1輪 前左1輪-後右1輪						
制動力制御装置形式	プロポーションング装置(スキッドコントロール装置(プロポーションング装置付))						プロポーションング装置(スキッドコントロール装置(プロポーションング装置付))						
懸架方式	マクファーソン・ストラット方式四輪独立懸架						マクファーソン・ストラット方式四輪独立懸架						
スタビライザー形式	トーションバー式(前)						トーションバー式(前・後)						

<>内はサルーン装着時の数値、( )内は42段階車高・4輪オートレベリング装着時の数値、[ ]内はスキッドコントロール装置装着時の数値、[ ]内はスキッドコントロール装置、サルーン同時装着時の数値、(( ))内はサルーン、2段階車高・4輪オートレベリング同時装着時の数値。  
 ●燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なると、それに応じて燃料消費率が異なります。  
 ●道路運送車両法による新型車届出書数値 製造事業者 本田技研工業株式会社