

昭和六十三年八月二十二日

FFスペシャルティカー「ホンダ・プレリウド」の装備を充実、あわせて内装に高級スエード調素材エクセーナを採用したモデルを発売。

本田技研工業(株)は、舵角応動タイプホンダ四輪操舵システム(4WS)や四輪ダブルウィッシュボーンサスペンション等で高い支持を得ているFFスペシャルティカー「プレリウド」の装備を一段と充実するとともに人工皮革エクセーナをシート表皮やルーフライニング等に採用したモデルを追加設定、全国のベルノ店より八月二十二日(エクセーナ仕様は九月九日)から発売する。今回の装備内容は次の通りである。

●エクセーナ内装車を設定。エクセーナは、東レ(株)の高級スエード調人工皮革で、ソフトな肌ざわりと、落ち着いた風合によりファッション素材を中心に高い評価と実績がある。今回、そのすぐれた特長をベースに自動車の内装として東レとホンダが共同開発したホンダオリジナル・エクセーナをシート表皮、ルーフライニング、サンバイザーに採用した。(2.0Si-4WS装備車に装着車を設定。)

●トランクスペースを効果的に引き出すトランクスルーの採用。(2.0Si、2.0XX)

●運転席側スイッチ操作で、助手席側ドアもロック/アンロックできる、ワンタッチ集中制御タイプのパワードアロックを採用(2.0Si、2.0XX)



Prelude 2.0Si (4WSアルミホイール装着車)

●販売計画(国内・月販・予定)

5,000台

●標準現金価格

(単位:千円)

	タイプ	東京	名古屋	大阪	福岡	仙台	札幌
2.0ℓ DOHC 16バルブ+PGM-FI	2.0 Si	2,175	2,179	2,183	2,202	2,194	2,219
2.0ℓ SOHC 12バルブ+ PGM-CV デュアルキャブ	2.0 XX	1,840	1,844	1,848	1,867	1,859	1,884
	2.0 XR	1,660	1,664	1,668	1,687	1,679	1,704
	2.0 XL	1,485	1,489	1,493	1,512	1,504	1,529

- 注1. 価格表は5速車。  
 2. 舵角応動タイプホンダ4輪操舵(4WS)は8万円高で2.0Si、2.0XXに装備車を設定。  
 3. フル電子制御(PGM)2ウェイ4速オートマチックは10万5千円高。  
 4. 3チャンネル・デジタル制御A. L. B. (4輪アンチロックブレーキ)は15万円高で2.0Si、2.0XXに装着車を設定。  
 5. エクセーナ仕様は2.0Siの4WS装着車に7万円高で装着。  
 6. オートエアコンを2.0Siに22万9千円高で、マニュアルエアコンを2.0XXに18万2千円高で工場オプション。

## SPECIFICATIONS 主要諸元

タイプ	2.0XL		2.0XR		2.0XX			2.0Si							
車名・型式	ホンダ・E-BA4								ホンダ・E-BA5		ホンダ・E-BA4		ホンダ・E-BA5		
駆動タイプ	ホンダ4輪操舵システム(4WS)														
トランスミッション	5速マニュアルフル電子制御(PGM)2WAYオートマチック(ロックアップ付)														
寸法・重量	全長(m)	4.460													
	全幅(m)	1.695													
	全高(m)	1.295													
	ホイールベース(m)	2.565													
	トレッド(m) 前	1.480													
	後	1.470													
	最低地上高(m)	0.145													
	車両重量(kg)	1.050	1.070	1.060	1.080	1.080	1.100	1.100	1.120	1.120	1.140	1.140	1.160	1.160	
	エアコンディショナー装着車	—	—	—	—	1.100	1.120	1.120	1.140	1.140	1.160	1.160	1.180	1.180	
	A.L.B.(4輪アンチロック)装着車	—	—	—	—	1.100	1.120	1.110	1.130	1.140	1.160	1.150	1.170	1.170	
エアコンディショナー/A.L.B.装着車	—	—	—	—	1.120	1.140	1.130	1.150	1.160	1.180	1.170	1.190	1.190		
乗車定員(名)	4														
客室内寸法(m)	長さ	1.695													
	幅	1.420													
	高さ	1.060													
エンジン	エンジン型式	B20A													
	エンジン種類	水冷直列4気筒横置(無鉛ガソリン使用)													
	燃焼室形式	ペントルーフ形													
	弁機構	SOHCベルト駆動 吸気2 排気1						DOHCベルト駆動 吸気2 排気2							
	総排気量(cc)	1.958													
	内径×行程(mm)	81.0×95.0													
	圧縮比	9.1						9.4							
	燃料供給装置形式	キャブレター式(2連)						電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)							
	燃料ポンプ形式	電動式													
	燃料タンク容量(ℓ)	60													
潤滑油容量(ℓ)	4.8														
潤滑方式	圧送式														
点火装置形式	フル・ランジスタ式														
性能	最高出力(PS/rpm)ネット値*	110/5,800						145/6,000		140/6,000		145/6,000		140/6,000	
	最大トルク(kg-m/rpm)ネット値	15.5/4,000						17.8/4,500		18.0/4,500		17.8/4,500		18.0/4,500	
	燃料消費率 10モード走行(運輸省審査値)(km/ℓ)	12.0	10.4	12.0	10.4	12.0	10.4	12.0	10.4	12.0	10.4	12.0	10.4	12.0	10.4
	60km/h定地走行(運輸省審査値)	20.2	19.6	20.2	19.6	20.2	19.6	20.2	19.6	20.0	19.5	20.0	19.5	20.0	19.5
	最小回転半径(m)	5.3						4.8		5.3		4.8		4.8	
制動停止距離(m) 初速50km/h時	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 フル電子制御(PGM)2WAY4速オートマチック車: 3要素1段2相形(ロックアップクラッチ付)													
	変速機形式	常時噛合式(5速マニュアル車の後退は選択しゅう動式)													
	変速機操作方式	フロア・チェンジ式													
	変速比	1速	3.166	2.529	3.166	2.529	3.166	2.529	3.166	2.529	3.166	2.647	3.166	2.647	
		2速	1.857	1.444	1.857	1.444	1.857	1.444	1.857	1.444	1.857	1.444	1.857	1.444	
		3速	1.222	1.030	1.222	1.030	1.222	1.030	1.222	1.030	1.259	1.060	1.259	1.060	
		4速	0.906	0.725	0.906	0.725	0.906	0.725	0.906	0.725	0.935	0.743	0.935	0.743	
		5速	0.742	—	0.742	—	0.742	—	0.742	—	0.794	—	0.794	—	
	後退	3.000	1.904	3.000	1.904	3.000	1.904	3.000	1.904	3.000	1.904	3.000	1.904		
	減速比	4.062	4.066	4.062	4.066	4.062	4.066	4.062	4.066	4.062	4.066	4.062	4.066		
カギ取り形式	ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様)						前/ラック・ピニオン式後/ダブルラック式(パワーステアリング仕様)		ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様)		前/ラック・ピニオン式後/ダブルラック式(パワーステアリング仕様)				
タイヤ	165SR13		185/70R13 85S				195/60R14 85H								
主ブレーキの制動倍力装置種類形式	真空倍力式 前: 油圧式ベンチレーテッド・ディスク 後: 油圧式ディスク														
作動系統及び制動車輪	2系統/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	プロポーショニング装置(プロポーショニング装置(スキッドコントロール装置付))														
懸架方式(独立懸架)	前/後: ダブルウィッシュボーン式														
スタビライザー形式	前/後: トーション・バー式														

● 駐車時や狭い道などで便利な電動格納式リモコンドアミラーを採用。  
(2.0 Si、2.0 XX)

● 強い日差しをやわらげ外観を引き締めるブロンズガラスを全面に採用。  
(2.0 Si、2.0 XX)

● オートマチック車にセレクトレバーの確実な操作性をめざして、ブレーキペダルを踏まないと「P」(駐車)位置からのシフト操作が行えないシフトロック機構や「P」位置にあるときのみイグニッションキーを抜くことができる、キー・インターロック機構、セレクトレバーが「R」(後退)位置にあると、チャイムが鳴ってドライバーに知らせる後退位置警報装置を採用した。また「S」レンジ(スポーツ)で4速までシフトアップする「S4」ボタンをセレクトレバーのガングリップ上に内蔵した。

( )内は3チャンネル・デジタル制御A.L.B.(4輪アンチロックブレーキ)装着車。  
\* エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンに車輻射熱を考慮した状態で測定したものです。  
同エンジンで測定した場合「ネット」は、「グロス」よりも約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。  
■ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。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)が異なってきますので、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型式指定申請書数値 ■ 製造事業者 本田技研工業株式会社