

昭和六十三年十月三日

高性能一・三ℓ新エンジンを搭載、内・外装も一新して
ホンダ「シテイ」マイナーチェンジ。

本田技研工業(株)は、若々しい感覚と高品質を備えたクラウチングフォルムのパーソナルカー「シテイ」に一・三ℓ一カム・四バルブ電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)エンジンの採用や内・外装の一新、装備の充実など大幅なマイナーチェンジをして十月三日より全国のクリオ店より発売する。

エンジンは、ホンダ独創の一気筒あたり一カム四バルブ・センタープラグ方式。従来よりの一・二ℓエンジン(BE)に加え、新開発の一・三ℓ(排気量一・二九六 cm^3)のキャブレター仕様(CE、CG)と電子燃料噴射式(CR-i、CZ-i)の3タイプとした。一・三ℓキャブレター仕様は、最高出力八十二PS/六、五〇〇rpm(ネット値)、ホンダならではの電子制御キャブレターシステム(ホンダPGM-CARB)を採用することにより、感度のよいレスポンスと低燃費を両立させている。

一・三ℓ電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)は最高出力一〇〇PS/六、五〇〇rpm(ネット値)を発揮、このホンダF1にも搭載されている独創の電子燃料噴射システムは、一カム四バルブ・センタープラグ方式と合いまってDOHCなみの動力性能とパワフルでシャープなレスポンスを実現している。

外觀スタイルは、四隅にどっしりふんばったタイヤレイアウトと、ユニークなワ



シテイ CZ-i

○ 販売計画台数(国内・月間) **4,000** 台

○ 価格表

(単位：千円)

タイプ	東京	名古屋	大阪	福岡	仙台	札幌
BE	840	840	840	860	855	874
CE	936	936	936	956	951	970
CG	1,050	1,050	1,050	1,070	1,065	1,084
CR-i	1,150	1,150	1,150	1,170	1,165	1,184
CZ-i	1,250	1,250	1,250	1,270	1,265	1,284

注) 1) 価格表は5速車。

2) 電子制御ロックアップ機構付4速オートマチックは91千円高。

3) エアコンディショナーは、145千円高。

4) チルトアップ機構付電動アウタースライドサンルーフ(80千円)はエアコンディショナーとセットで225千円高。(CG、CR-i、CZ-i)

5) パワーステアリングは、40千円高。CCEに設定、CG、CR-i、CZ-iは標準仕様)

イドフェンダーをもつロー&ワイドの躍動感あふれる低重心フォルムをさらにシャープにしたニュークラウチングフォルム。フロントグリルはフラッシュサーフエス設計の超薄型ハロゲンヘッドライトとレンズ風グリルにボディ同色（BE除く）カラーバンパーの組み合わせにより未来感覚の先進的フロントビューとした。リアビューはボディ同色のアンダースポイラーをもった新デザインのバンパーやリアガーニッシュを採用することで質感とワイド感を向上させた。またサイドビューを引き締めスタイリングをシャープに引き立てるサイドプロテクションラバーを装備した。

サスペンションは、フロントにローハイト・ストラット式サスペンションを、リアには、トーションナルビーム式リアサスペンションを採用。またCZ-i、CR-iにはコーナリング時の運動性を高めるフロントスタビライザーとグリップラカの強い一七五/六〇R一三スチールラジアルタイヤを組み合わせた。さらにCG、CR-iにはおしゃれなフルホイールカバー、CZ-iにはスポーティなアルミホイールを組み合わせた。

ブレーキは、フロントに、耐フェード性に優れたセミメタルパッドのディスクブレーキを採用。CR-i、CZ-iには新たに放熱効果に優れたベンチレーテッド・ディスクブレーキを装着した。

内装は、新デザインのメーターバイザーやメーターパネルを採用、スイッチ類を手元に近づけることによりパーソナル感と操作性を一段と向上させた。また大型のドアポケットやCD搭載可能なセンターコンソールを装備、使い勝手を良くした。ドアライニングセンターにはシートと同素材のファブリックを採用し高級感を出した（BE除く）。フロントシートは走行姿勢をしっかりとホルドするバケットタイプとし、シート表皮には肌ざわりのよいシックなヨーロッパ感覚の素材を採用した。（CZ-i、CR-i）

その他の充実した装備

●チルトアップ機構とサンシェード付きの電動アウタースライドガラスサンルーフの装着車をタイプ設定。（CG、CR-i、CZ-i）

●据え切り時は軽く、走行時には適度な重みで、路面の感覚をドライバーに伝える油圧反力感知方式パワーステアリングの設定。（CEにオプション、CG、CR-i、CZ-iには標準装備）。

●強い陽射しをやわらげ、室内を快適空間にする全面ブロンズガラスの採用。

（CG、CZ-i）

●パワーウインドウ、可倒式電動リモコン・ドアミラーの装備。（CG、CZ-i）

●スポーティな三本スポーク・ソフトステアリングホイールの採用。（CZ-i、CR-i）

●オプションとしてハイマウントストップランプ付ルーフスポイラーやフロントスカート、サイドシルガードなどのスポーティなエアパーツを用意。

主要諸元 SPECIFICATIONS

タイプ	BE		CE		CG		CR-i		CZ-i				
車名・型式	ホンダ・E-GA1				ホンダ・E-GA2								
トランスミッション	5速マニュアル 電子制御(PGM)ロックアップ機構付4速オートマチック												
寸法・重量	全長(m)	3.605											
	全幅(m)	1.620											
	全高(m)	1.335											
	ホイールベース(m)	2.400											
	トレッド(m)	前	1.400										
		後	1.410										
	最低地上高(m)	0.160											
	車両重量(kg)	パワーステアリング装着車	700	720	730	750	—	—	760	780	760	780	
		パワーステアリング/エアコン装着車	—	—	760	780	760	780	780	800	780	800	
		パワーステアリング/エアコン/サンルーフ装着車	—	—	—	—	780	800	800	820	800	820	
乗車定員(名)	5												
客室内寸法(m)	長さ	1.675				1.660							
	幅	1.315											
	高さ	1.105(サンルーフ装着車1.095)											
エンジン	エンジン型式	D12A				D13C							
	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2											
	総排気量(cc)	1,237				1,296							
	内径×行程(mm)	72.0×76.0				73.7×76.0							
	圧縮比	9.5				9.6							
	燃料供給装置形式	キャブレター式				電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)							
	燃料ポンプ形式	電磁式				電動式							
	燃料タンク容量(ℓ)	40											
	潤滑油容量(ℓ)	4.2											
	潤滑方式	圧送式											
	点火装置形式	フルトランジスタ式											
性能	最高出力(PS/rpm)ネット値*	76/6,500				82/6,500				100/6,500			
	最大トルク(kg-m/rpm)ネット値	10.0/4,000				10.5/4,000				11.6/5,500			
	燃料消費率(km/ℓ)	10モード走行(運輸省審査値)	20.0	16.8	17.6	14.8	—	—	—	—	—	—	
		パワーステアリング/エアコン/サンルーフ装着車	—	—	17.2	14.4	17.2	14.4	16.2	14.0	16.2	14.0	
		60km/h定地走行(運輸省審査値)	29.0	27.0	27.0	26.2	—	—	—	—	—	—	
	パワーステアリング/エアコン/サンルーフ装着車	—	—	26.0	25.4	26.0	25.4	23.2	22.7	23.2	22.7		
最小回転半径(m)	4.6												
制動停止距離(m)初速50km/h時	14.0												
動力伝達・走行装置	クラッチ形式	マニュアル車:乾式単板ダイヤフラム、オートマチック車:トルクコンバータ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											
	変速機操作方式	フロア・チェンジ式											
	変速比	1速	3.181	2.647	3.181	2.647	3.181	2.647	3.181	2.647	3.181	2.647	
		2速	1.750	1.480	1.750	1.480	1.750	1.480	1.764	1.480	1.764	1.480	
		3速	1.166	0.972	1.166	0.972	1.166	0.972	1.200	1.028	1.200	1.028	
		4速	0.852	0.731	0.852	0.731	0.852	0.731	0.896	0.775	0.896	0.775	
		5速	0.710	—	0.710	—	0.710	—	0.718	—	0.718	—	
	後退	2.916	2.047	2.916	2.047	2.916	2.047	2.916	2.047	2.916	2.047		
	減速比	4.266	3.933	4.266	3.933	4.266	3.933	4.500	3.866	4.500	3.866		
	かじ取り形式	ラック&ピニオン式											
	タイヤ(前・後)	165/70R12 77S				165/65R13 76S				175/60R13 76H			
	主ブレーキの種類・形式	制動倍力装置				真空倍力式							
前		油圧式ディスク				油圧式ベンチレーテッドディスク							
後	油圧式リーディング・トレーリング												
作動系統及び制動車輪	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												
懸架方式	前	マクファーソン式											
後	車軸式												
スタビライザー形式	トーション・バー式(後)				トーション・バー式(前/後)				トーション・バー式(前/後)				

■燃料消費率は、定められた試験条件のもとの値です。
 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、それに従って燃料消費率が異なります。
 ■*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」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。
 同じ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。
 ■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