

1992年9月9日

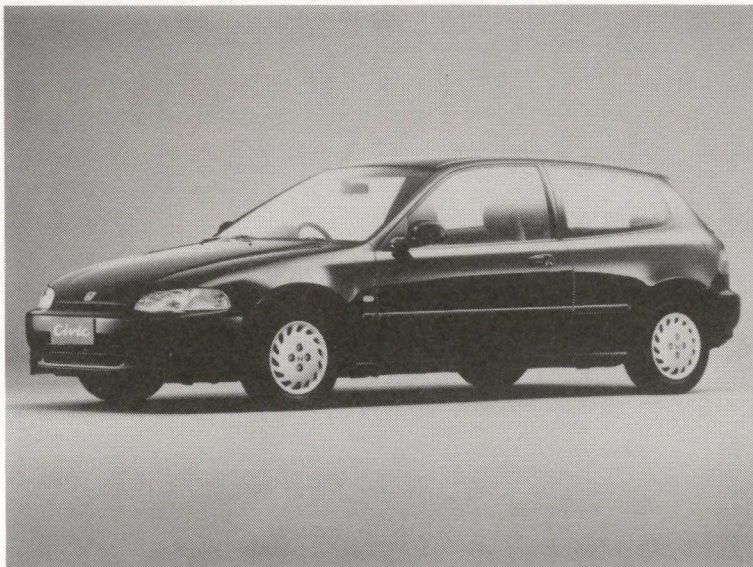
シビックとシビック フェリオの低燃費車「ETi」にオートマチック車を設定、一層使い勝手を向上させ発売。

本田技研工業(株)は、画期的な低燃費で好評のVTEC-Eエンジンを搭載した、3ドアのシビック及び4ドアのシビック フェリオの「ETi」に、実用性の高いオートマチックトランスミッション仕様車を追加。同じく、シビックシリーズに1.5ℓのキャブレター仕様車「ML」を新たにタイプ設定。それぞれ、9月16日より全国のプリモ店から発売する。

このETiのAT仕様車は、VTEC-Eエンジンとオートマチックトランスミッションのマッチングを図るとともに、オートエアコンディショナーやパワーステアリングなどを標準装備し、10・15モードで17.8km/ℓと、オートマチック車としてNo.1*の低燃費と快適な走りの両立を実現した。これにより、使い勝手、実用性をより高めつつ、省エネルギーや環境に配慮した、ホンダのくるまづくりに対する考え方を更に推し進めたものとしている。

一方、MLは1.5ℓのキャブレター仕様エンジンを搭載して、シビック1500シリーズのラインナップを一層充実させたものである。その他、シリーズのメーカーオプション設定やタイプカラーの組合せに一部変更を施した。

※運輸省審査値で軽自動車を除く市販車。



シビック ETi

●販売計画台数 (国内・月間)

シビックシリーズ合計 13,000台

●シビック／シビック フェリオ ETi AT車の特長

VTEC-EエンジンとATを組み合わせるにあたり、燃費と走行性能のベストバランスを実現するために以下の変更を施した。

- ①スロットルボア径ならびにエアーフローチューブ径をφ40からφ55へ変更するとともに、スロットル開度特性の最適化により低开度時におけるトルクアップを図り、ATに適したフラットなトルク特性を実現。これにより希薄燃焼領域の拡大が可能となった。
- ②VTiに搭載されているATをベースに、ロックアップ制御をリファイン。およびギアレシオを変更。
 - ・常用域(低～中速域)におけるロックアップコントロールの緻密な電子制御と領域の拡大とともに、ロックアップのベース容量やトルコン容量の最適化により、伝達効率とダイレクト感の向上を図っている。
 - ・最終減速比を5%、4速ギアレシオを5%、トータルで総減速比、約10%のハイレシオ化を図り、クルージング時のエンジン回転数を低く押さえるとともに、トルクフルなエンジン特性とあいまって、軽快な走りをも可能としている。

以上の変更などによって、低燃費と走行性能の高次元での両立が可能となり、1.5ℓのオートマチック車として、世界に類をみない低燃費を実現したものである。

●希望小売価格（消費税含まず、単位千円）

■シビックETi AT

（オートエアコンディショナー、パワーステアリングは標準装備）

東京／名古屋／大阪	福岡	仙台	札幌	
1,526	1,547	1,542	1,560	

注) 1. 価格は3ドア、ロックアップ機構付7ポジション4速オートマチック車。

(5速マニュアルミッション車と比べ、86千円高。)

2. シビック フェリオ(4ドア)は、10千円高。

■シビックML

東京／名古屋／大阪	福岡	仙台	札幌	
1,068	1,089	1,084	1,102	

注) 1. 価格は3ドア、5速マニュアルミッション車。

2. ロックアップ機構付4速オートマチックは、80千円高。

3. シビック フェリオ(4ドア)は、10千円高。

●シビック(3ドア) ETi AT車及びML MT車の主要諸元

		シビック(3ドア)ETi AT車	シビック(3ドア)ML MT車	
車名・型式	ホンダ・E-EG4			
寸法・重量	全長/全幅/全高(m)	4.070/1.695/1.350		
	ホイールベース(m)	2.570		
	トレッド(m)前/後	1.475/1.465		
車両重量(kg)	< 980 >	920 < 940 >		
乗車定員(名)	4	5		
エンジン	エンジン型式	D15B		
	エンジン種類	水冷直列4気筒横置(無鉛ガソリン使用)		
	総排気量(cm ³)/内径×行程(mm)	1,493/75.0×84.5		
	圧縮比	9.3	9.2	
	燃料供給装置形式	電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	キャブレター式	
	燃料タンク容量(ℓ)	45		
	性能	最高出力(PS/rpm)*	94/5,500	91/6,000
最大トルク(kgm/rpm)*		13.4/4,500	12.1/4,000	
燃料消費率 (km/ℓ)		10・15モード走行(運輸省審査値)	17.8	17.8
		60km/h定地走行(運輸省届出値)	30.4	26.8

■<>内はエアコンディショナー装着車。

■*「ネット値」：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」より約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切り替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には小型・普通乗用車で10%程度高い値(自工会調べ)となります。

■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。