

ENGINE

人と、時代の感覚に応える高性能パワーソース。ハイパー16バルブエンジン&DOHC16バルブエンジン。

HYPER 16 VALVE ENGINE

1.5Q HYPER 16VALVE DUAL CARB.

型式E-EFP
2WD車

総排気量 **1,493cm³**

最高出力 ネット値* **105PS/6,500rpm**

最大トルク ネット値 **13.2kg-m/4,500rpm**

10モード走行燃料消費率 **15.8km/ℓ** 運輸省審査値

60km/h定地走行燃料消費率 **24.5km/ℓ** 運輸省届出値

次代の高性能パワーガここにある。ハイパー16バルブエンジン。優れた燃焼効率と吸・排気効率を同時に実現するため、1気筒当たり4バルブ方式を採用。しかもボア中心上にカムホルダーを設け、ホルダーハイドロマチックプラグを配することで4バルブ・センタープラグ方式を1本のカムシャフトで実現。この常識を超えた独創的なシステムが生み出すパワーとポテンシャルは、まさにこれまでのDOHCエンジンなどのハイレベル。コンパクト化の達成とともに、優れた低燃費をも実現しています。シングルキャブレター仕様、CVデュアルキャブレター仕様、そしてPGM-FI仕様と3つのタイプを用意。それぞれが新しい走りの世界をもたらす、次代の高性能エンジンです。

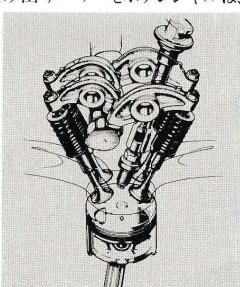
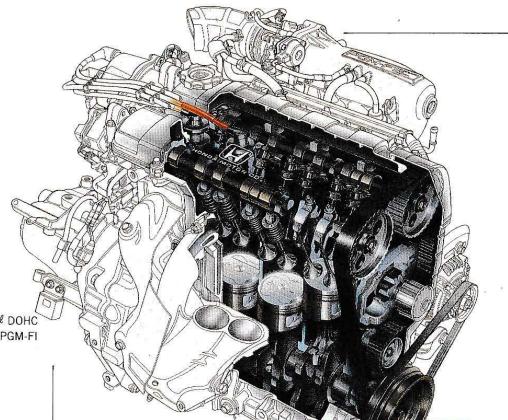


イラスト:4バルブシステム



イラスト:1.5ℓ 16VALVE DUAL CARB.



HONDA DOHC

1.6ℓ DOHC 16VALVE PGM-FI

型式E-EFP 2WD車

総排気量 **1,590cm³**

最高出力 ネット値* **130PS/6,800rpm**

最大トルク ネット値 **14.7kg-m/5,700rpm**

10モード走行燃料消費率 **15.2km/ℓ** 運輸省審査値

60km/h定地走行燃料消費率 **23.0km/ℓ** 運輸省届出値

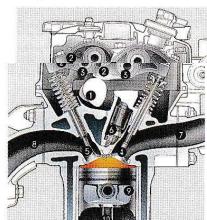
スポーツエンジンとしてのポテンシャルを最大限に発揮する、高性能・高感度エンジン「HONDA DOHC」。

高い吸・排気効率を発揮する、4バルブ方式を採用。さらに、コンパクトなペントルーフ形燃焼室+センターPLグで優れた燃焼効率を達成しています。また、バルブ駆動はF-1と同じ形式のスイングアーム方式とすることで、高いバルブリフトを可能とし、吸・排気効率をさらに向上。しかも、機構全体が軽く、優れた高回転追従性とバルブ回りの低フリクション効果も発揮します。さらに、4連アルミシリンダーブロックの採用やピストン、コンロッドの軽量化などで、高効率・軽量化を達成。圧倒的な高出力・高トルクを誇りながら、低燃費まで実現しています。(Si-Siエクストラ)

理想の吸・排気効率。4バルブ・クロスフロー。
高い吸・排気効率をもつことが、高性能エンジンの条件。そこで、1気筒4バルブ方式により、ボア径に対して最大限のバルブ面積を確保。そのうえで、流速効果を最大限に利用できる、DOHCと同じクロスフロー方式を採用し、理想の吸・排気効率を実現。低回転から高回転まで、実にスムーズな吹け上がりです。

優れた燃焼効率をもたらす、ペントルーフ形燃焼室。
4バルブ・センタープラグ方式にしたうえで、ペントルーフ形燃焼室に最適のバルブ角度を設定。高圧縮比で燃焼効率に優れたコンパクトな燃焼室を実現しました。このためボア周辺まです早い火炎伝播が可能となり、低回転や低負荷時などの実用域でも高い燃焼効率を達成。ハイパーながら優れた経済性です。

- ①カムシャフト
- ②ロッカーアーム
- ③ロッカーアームシャフト
- ④インテークバルブ
- ⑤エキゾーストバルブ
- ⑥スパークプラグ
- ⑦インテークマニホールド
- ⑧エキゾーストマニホールド
- ⑨ビストン
- ⑩コンロッド



さらに高効率・軽量・コンパクトに。数々の先進技術を投入。
プラグをボア中心に寄せてシリンダーへッド幅の最小化を図るとともに、カムセンターを低くすることでヘッドの高さを最小限に抑え、コンパクトなエンジンルームを実現。さらに●深溝オーリヤジャケット4連アルミシリンダー●軽量・高剛性ピストン●小径タイミングベルトブリード●小型・軽量オイルフィルター●小型・高効率キャタライザなど、数々の新技術を導入。

ついに最適空燃比を保つ、
ホンダ PGM-FI

(電子燃料噴射システム)。

あらゆる走行状態をセンサーで感知。最適空燃比を算出し、正確に燃料を送り出します。



PGM-FI
PROGRAMMED FUEL INJECTION

ホンダ PGM-CARB.(電子制御キャブレターシステム)。

水温・吸入圧力・回転数などを適確に感知し、空燃比をベストに制御。ついでに高密度な燃焼を確保。



PGM-CARB
PROGRAMMED CARBURETOR SYSTEM

*「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。「クロス」とはエンジン単体で測定したものです。

●燃料消費率は、定められた試験条件での値です。従って走行条件等により異なります。

COMFORT

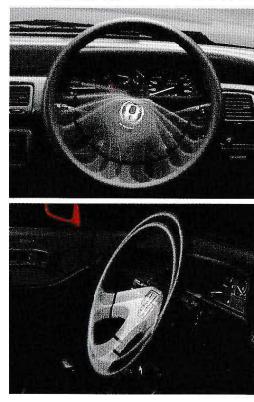
ドライビングをよりスムーズに、より爽快に。高級メカを積極的に採用した快適装備。

電子制御(PGM)ロックアップ機構付4速オートマチック。
ホンダ独自の軽量・コンパクトな二軸平行式設計。薄型クラッチ、新開発のニューフロートルックコンバーター(1.3ℓ車は除く)などにより、驚異的な小型・軽量化を達成。さらには発進・加速性、燃費の向上も実現しています。ロックアップは、車速、スロットル開度、エンジンの回転数などに応じて最適領域で作動し、スロットル低開度域からのロックアップも可能になりました。しかも加速にくわえ、減速ロックアップ(23L, 25R, 35U, 35Mを除く)の採用で、広い領域で細かいコントロールを実現。スムーズ&ダイレクトなレスポンスを発揮します。(D4レンジ):1速から4速まで自動変速、2, 3, 4速でロックアップが作動。ほとんどの一般走行が可能。(D3レンジ):1速から3速まで自動変速、減速ロックアップは2, 3速で作動。パワフル走行、坂道で有効。(2レンジ):2速固定位置。急な下り坂など、強力なエンジンブレーキが必要な時に威力を発揮します。



ラクラク&スムーズ運転、油圧反応感知方式パワーステアリング。
スムーズでキレのいい操縦性を生み出す、パワーステアリングを装備。ステアリングを切るときに生まれる路面からの反応、つまり重さを感じ、しっかりと操舵感覚を残しながらその軽さをコントロール。低速時には軽く、中・高速時には発生する負荷に応じ安定感ある手応えをドライバーに伝えます。やっかいな車庫入れなどではラクラクとりまわしを、また、ハイウェイではスムーズで快適なハンドリングを提供してくれます。(23U, 35Uを除き、標準装備および装着車を設定)また、ドライバーの体格や姿勢に合った、最適なステアリング角度が選べるチルト機構付。スライド量は上下に30mm。レバーを軽く下げるだけで、確実にしかも無段階に調整が可能です。

(23U, 23L) (35U, 35M) を除く。



光と風を自由にアレンジ、電動スマートガラス・サンルーフ。

スイッチひとつで、オープニア・クルージングが満喫できます。

●爽快なフルオープン。ディフレクターが風の巻込みを防止。

●サンシェードだけ開ければ、光にあふれるガラスサンルーフに。

●強烈な日差しを防ぎたいときにはサンシェードを閉じて。

(23U, 23L) (35U, 35M) を除く全車に装着車を設定。

各ドアにスイッチを設置。ドライバー側はワンタッチで全開・全閉が可能。(25X, Siエクストラ)

35Xエクストラ、36L RT X 4WDエクストラ、RT i 4WD

55Xエクストラ、56L RT X 4WDエクストラ、RT i 4WD

パワーウィンドウ。

各ドアにスイッチを設置。ドライバー側はワンタッチで全開・全閉が可能。(25X, Siエクストラ)

35Xエクストラ、36L RT X 4WDエクストラ、RT i 4WD

55Xエクストラ、56L RT X 4WDエクストラ、RT i 4WD

