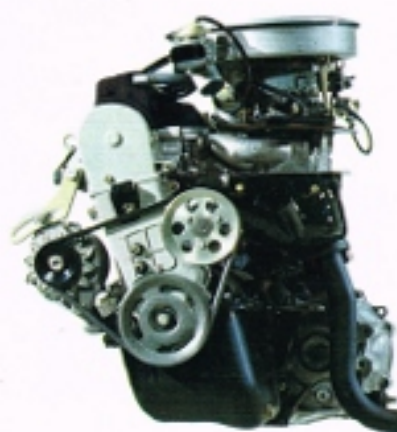


HONDA
CIVIC CVCC

燃焼そのものをクリーンに!
この課題をみごとに現実化した、ホンダCVCCエンジン。
CIVIC4ドアに搭載してお届けします。





公害は、いまひとつの都市、ひとつの国家の問題ではありません。ホンダはかねてから低公害エンジンの開発を社会的使命と考え、全社をあげて努力を続けてきました。その結果、エンジンの燃焼原理そのものに挑戦。従来のエンジンと異なって、エンジンの内部でクリーンな燃焼をさせるCVCCエンジンの商品化に成功。これを新車CIVIC4ドアに搭載しました。扱いやすく、日常の用途のなかですぐれた機動性を発揮し、しかも経済的というベシッ・カー本来の特長に、低公害エンジンを加えたCIVIC4ドアこそ、クリーン・エイジ・カーの名を名乗るのにふさわしいクルマ。一台でも多く、一日でも早く低公害車が普及することをねがうホンダのこころをこめた問いかけに他なりません。

CVCCシステムは、燃焼過程においてクリーンであるという画期的な特長をそなえています。そのため公害対策として一般に使用されようとしている燃焼後の排出ガス浄化附加装置、例えば触媒やサーマルリアクターなどを使用する必要がまったくありません。またCVCCエンジンは、従来のタイプとくらべシリンダーヘッド、キャブレターなどの吸排気系が違っただけですから、信頼性がたかくメンテナンスの手間も従来と同じという、大きなメリットをもつエンジンです。

CO 1.88g、HC 0.19g、NOx 0.77g。

これがCIVIC CVCCの走行1kmあたりの排出ガス重量です。この値は、わが国の昭和50年自動車排出ガス低減目標基準値(CO 2.1g、HC 0.25g、NOx 1.2g)を満足しています。

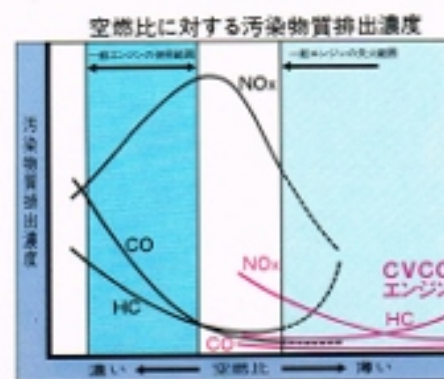
運輸大臣の指定により低公害車優遇税制を適用されます。

薄いガスをゆっくりと、安定して燃やそう—CVCCシステムの基本です。

グラフからわかるように、燃焼時点で排出ガス中のCO、HC、NOxを低減させるのに空燃比を薄い状態にしておくのが最も適当です。これは非常に薄い混合気のためふつうのエンジンは失火を起します。ホンダCVCCエンジンでは、ふつうの吸排気弁をもつ主燃焼室につながって副燃焼室があります。副燃焼室には小さな吸気弁と、従来のものとまったく同じ点火プラグがあります。そして主燃焼室と副燃焼室には、キャブレターからそれぞれ別系統で混合気が供給され、薄い混合気でも燃焼ができる仕組みとなっています。

ドライバビリティ、経済性、信頼性とも一般エンジンと同レベル。CVCCエンジンの大きく、すぐれた特長です。

ホンダCVCCエンジンの主要構造は、ふつうの4サイクルエンジンと同じです。そのため加速は一般エンジン搭載車にくらべ少しの遅色もなく、燃費も17km/ℓ(舗装平坦路60km/h時公式テスト値)とすぐれ、経済性の面でも充分にご満足いただけます。そのトルク特性もフラットで、一般エンジンと変わらぬ粘り強く、フレキシブルな使いやすい性能をそなえています。



	汚染物質発生 の原理	CVCCエンジン 燃焼原理
NOx	シリンダー内のガスが高温になると、NOxは多量に発生する	最高燃焼温度をできるだけ下げ、NOx対策
HC	シリンダー内のガスは膨張行程で温度が早く下がるほど、未反応の燃料がHCとして多く排出される	酸化反応を起こす温度を長時間持続させる—HC対策
CO	濃い燃料が供給されるほど、酸化反応のため酸素が不足してCOが多量に発生する	酸素を完全に供給するため、非常に薄い混合気を送る—CO対策

公害対策を、より完全にするための配慮も充分です。

無鉛ガソリンも使えるホンダ独自の特殊合金バルブシート。燃料タンクからのガソリン蒸発によるHC排出を防ぐキャニスター装置。未燃焼ガスを大気中に発散させないブローバイガス還元装置。吸入ガスの霧化を促進して安定した燃焼効率を得るための排気加熱式マニホールド。暖機運転時間を短くし、水温を適当な範囲に保つためのサーモスタット付き電動冷却ファン。不凍液、防錆剤混入ずみでメンテナンスの手間が少なくすむサブタン

クつき密閉式ラジエーターなど、排出物を減らすため、エンジンを常に安定した状態で回転させるメカニズムについても徹底しています。



機能が生んだ〈台形デザイン〉。思いがけずな



扱いやすい車長のなかでホイールベースを長く、トレッドはぎりぎりまで広く、さらに床面を十分に広くとってできあがったこのかたち〈台形デザイン〉。となく犠牲にされがちなリアスペースにしても広く、ゆとりある設計です。CIVIC 4ドアは、乗るひとのひとりひとりとすも大切に考えて作った4ドア。シートの高さ、角度、位置がじつに綿密に計算されていますから、リアシートに坐ったひとのヘッドクリアランスにも余裕があります。確かなファミリーの確かな感触が伝わってくるようです。



HONDA
HONDA LUXE

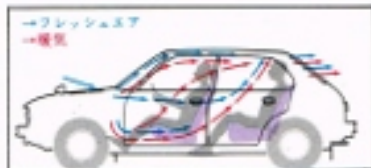
トータルバランスのよさにご注目ください。

広く、ゆとりのある室内

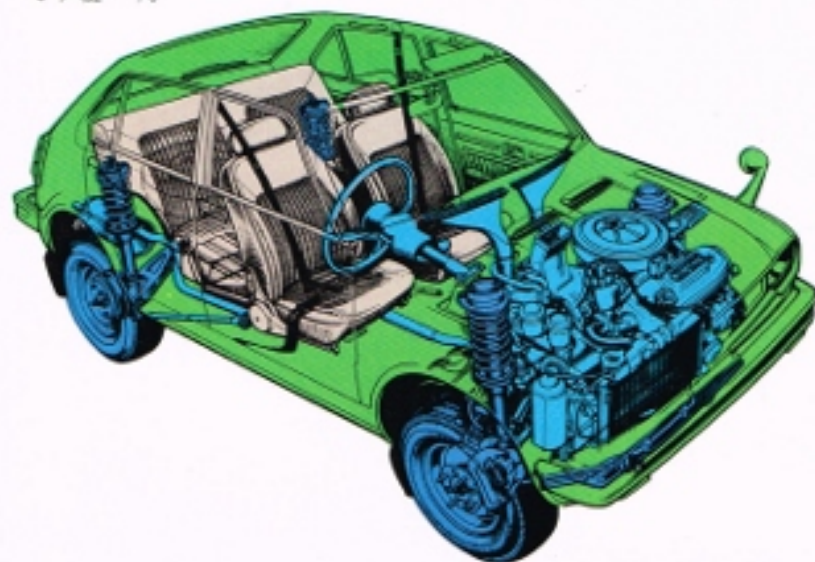
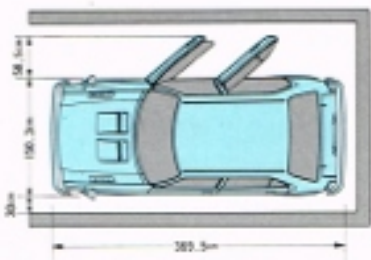
●リアドアも大きく、後席への乗りおりはスムーズです。見かけよりはぐんと広いCIVICの室内。作りそのものから4ドアですから、リアシートへの乗りおりはスムーズです。FFは狭い駐車特有のフラットに近い床面が、足もとをすっきりと広く感じさせます。ドアも、とくにリアドアには十分な大きさをもたせました。ぜひご自身でお確かめいただきたい広さです。

●視界のよさをぜひお確かめください。フロントウインドはパノラミックとし、ピラーはずっと後退させて配置。ボンネットも低く常用視界のなかでの死角を最小限にとどめました。

●快適なエアコンディショニング・システム。ベンチレーションは走行風と強制送風の2本立て。ボンネット後部に大きなエアスクープを設け、室内の換気は気持ちよく行なわれます。もちろん2スピードファンつきです。エンジン全体のウォームアップが早いので、ヒーターやデフロスターの効きも早く強力です (HDX)。



●パーカビリティにすぐれています。パーカビリティ (Parkability)、つまり駐車能力。オーバーハングが短くコンパクトなボディと、切れのよいハンドルによって、4ドアCIVICの駐車しやすさはあなたを驚かせるでしょう。また、必要最低限の駐車スペースは、面する道路幅にもよりますが開口2.4m、奥行4.0mで間に合います (これは左に30cm右に58.5cmの余裕をとった場合です (ここで1段目ストッパーがききます))。

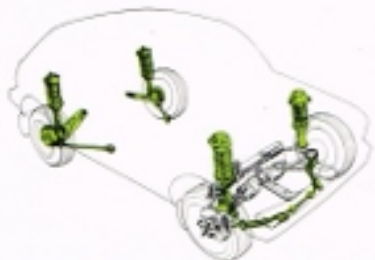


すぐれた走行安定性

●すなわちフロントエンジン・フロントドライブ。リアドライブは、直進しようとする駆動力をハンドルで曲げるのですが、フロントドライブはハンドルを切った方向に、すなわち駆動力が動くのでたいへん自然です。約前60:後40というFFとしては適切な重量配分にもよる、悪路や雪道の走行にもすぐれています。



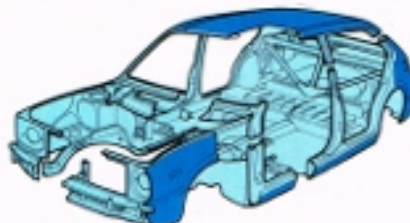
●4輪ストラット方式独立懸架。日本では稀にみるぜいたくなサスペンションです。バネのストロークが長く、バネの硬さも適切で路面の変化を巧みに吸収します。どちらか1輪が、回みにおちたような場合にもみごとにバランスを保ち、すぐれた乗り心地を生みだします。



より安全に。充実した安全設計

●高い剛性をもつモノコックボディ。正確で頑丈なボディは「一体式総合接合機」で組み立てられます。ルーフ部分2ヵ所でガッチリとレール状に組みあわせ、丈夫な強度メンバーの役をする、ホンダ独特の構造です。

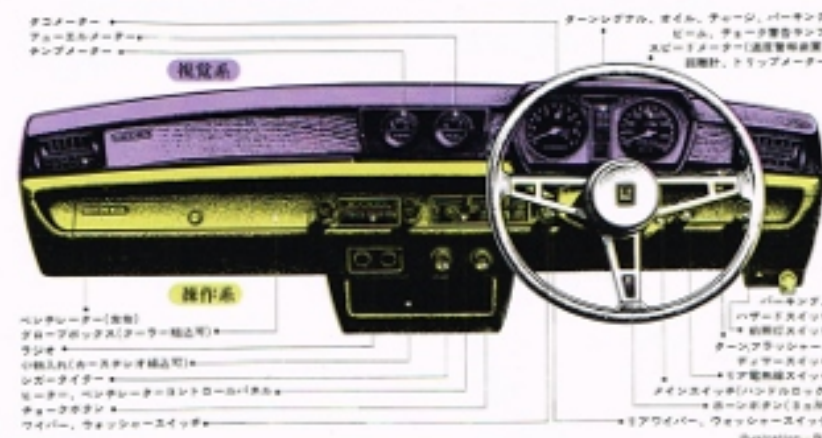
●見る機能、操作する機能を整然とわけたインストルメントパネル。計器類



は上段に。常用するスイッチ、ノブ類は下段の手もと近くにみごとに整理されています。操作のしやすさと、的確さを研究した結果のレイアウトです。メーター配列も大きさ、距離、角度、配列の方法が、世界でいちばん厳しくまた合理的とされているADR (オーストラリア・デザイン規格) を考慮したものとなっています。夜間も明瞭な透過光式メーター。ウォーニングランプ類は警告時のみに明るく輝くブラックマスクです。



●衝撃吸収ハンドル。万一のとき衝突によるショックを、前方からとドライブ側から緩和するエネルギー吸収式ステアリングコラムを採用しています。



●全車種に真空倍力装置つきディスクブレーキ標準装備。ブレーキはX型配管の2重安全機構。どのタイプも前輪ディスクブレーキを採用。しかもこの4ドアCIVIC真空倍力装置を標準装備しています。安定のよさに、効きの強さをさらにプラスした装備です。

●そのほかパワステのさい急激に空気のぬけないチューブレスタイヤ、3点式シートベルト (GL)、アンチバースト方式ドアロック機構、キーを抜けばハンドルが動かなくなるステアリングロック、マッドガード (GL)、防眩ルームミラー (HDX, GL) など、安全装備面でのキメ細かい配慮工夫がなされています。

※チューブレスタイヤは車検対応車種を除く

広い室内。つくりそのものからの4ドアです。



OF



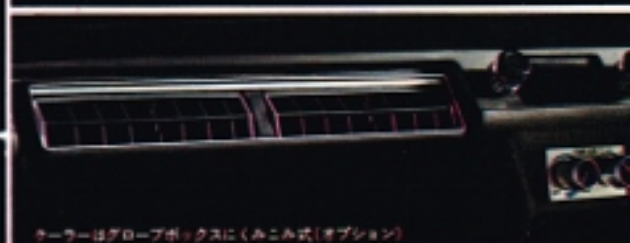
OF



ソフトな感触、通気性のよいジャージー縫製のシート (H40X)



夜間の読みとりが楽な透過光式メーター



キーラーはグローブボックスに「くみこみ式」(オプション)



電熱線入りリアウインドー (H40X, OF), GFにはガラスに電線がはいりません



なめらかな(シビック)オートマチック

シダのオートマチック機構は、スタートからハイウェイ、登坂、ラフロードまでのような道路でも快適に、スムーズに行ける画期的なものです。ドライバーの意志通りに走れるこのメカニズム、低公害エンジン、ホンダCVCCとのみあわせこそ、最新のテクノロジーの味をえると同時に先進的かつ人間なオーナー意識を表現する最高の手といえるでしょう。

エンジンとすばらしいマッチングを
 せた新しいトルクコンバータ。

トルクが大きくしかもフラットにその
をとりだせる4サイクルOHCのCVCC
エンジン。新設計の羽根車により高い
進力をもつ新開発のトルクコンバー
タによる画期的なオートマチック機構
です。

シンプルで信頼性のたかいメカニズム。

トルクコンバータはクランクシャフトに直結。プラネタリーギヤを使わず、更にギヤ数も少ない設計なので、構造はきわめてコンパクトかつ単純。安定性、信頼性ともひときわたかりました。



●排気ガスレベルを最低に保つため、発進時、および40km/hまでは①レシボを常時開く。



ひとつ、ひとつ良さが違います。



TANDARD



DELUXE



i-DELUXE



GF

■ 主要参考文献

項目	タイプ	GVOG 4ドア			
		スタンダード	デラックス	ハイデラックス	OF
トランス	マニュアル	●	●	●	●
ミッション	オートマチック	●	●	●	●
ベンチレーション		1系統	2系統	2系統	2系統
2系統式モーター(テアロキスター付)			●	●	●
木目調インストールメントパネルフェース			●	●	●
タコメーター				●	●
スピードメーター	トリップ付 速度警報装置	●	●	●	●
フューエル・ランプメーター		一体式	一体式	一体式	独立型
オートラジオ			●	●	●
シガーライター			●	●	●
イルミネーションランプ			●	●	●
ステアリングダッシュボード		ライトグリーン メタリック	ライトグリーン メタリック	ゴールド メタリック	ゴールド メタリック
ステアリングロック		●	●	●	●
ダブルホーン				●	●
オーバーシーキング				●	●
フロアコンソール		●	●	●	●
シートベルト(前後)		2点式	2点式	2点式	(3点式)
チェンジレバーノブ				ソフト	ソフト
シート材質		レザー調	レザー調	クワブリック	高級レザー調
前面シートフルリクライニング			●	●	●
シートスライド		●	●	●	●
左右席レクライザー(サイドレクライザー専用)		●	●	●	●
防転ルーフロー				(●)	(●)
ダウプ フロントアシスタント鏡			●		
ヘルム リア照度					
ドアスイッチ		2ボタンタイプ	両側2ボタン タイプ	全ドア	全ドア
ドアアラームレスト(フロント・リア)				●	●
フロアマット		PVC	カーペット	カーペット	カーペット
パドル		●	●	●	角型
フェンダーローラー		丸型	丸型	角型	楕圓型
ウィンド	フロント(2速)	●	●	●	●
ワイパー	リア			●	●
ウィンドウォッシャー(電動式)		●	●	●	●
ブルーガラス					●
電熱線入りリアウィンド				(●)	●
フロント・リアワインドモール			●	●	●
ドリッグモール			●	●	●
ドアモール				●	●
マフラーキャッター					●
マップホルダー					(●)
ホイールディスプレイ		デジタル アナログ	デジタル	デジタル	デジタル・ アナログ
センターホイールキャップ		カラーメタリック	カラーメタリック	カラーメタリック	カラーメタリック
フラットレスタイヤ(裏面接地性を除く)		●	斜りボン	斜りボン	●
フラットレスタイヤ(裏面接地性を除く)			●	●	●

HONDA SF

全国300余ヵ所のサービスネット

ホンダSF

SFとはホンダ車の点検・整備を専門にお引き受けるサービスファクトリーのこと。ホンダの生産工場にも匹敵する高い技術と設備を備え、整備完了車は新車と同様の厳しい

■主要諸元表

仕 様		CVCC 4000Rハイデラックス[]内GF	
		マニュアル車	オートマチック車
型 式		ホンダ 5G	
全 長 (m)		3.900(3.695)	
全 幅 (m)		1.505	
全 高 (m)		1.325	
軸 距 (m)		2.280	
前 軸 (m)		1.360	
後 軸 (m)		1.280	
最低地上高 (m)		0.170	
全 同 量 重 (kg)		740(745)	750(755)
定 員 (人)		5	
最 大 馬 力 (ps)		1.720	
車 室 内 寸 法 (m)		縦 1.255	
		高さ 1.115	
エ ン ジ ン	CVCC水冷直列4気筒OHV(レギュラーボリン使用)		
燃 焼 室 形 式	側燃焼室付ウェッジ型		
弁 機 構	1 頂上カム軸 2 バルブ(バルブ)駆動		
缸 排 気 量 (cc)	1488		
内 径 × 行 程 (mm)	74.0 × 86.5		
圧 縮 比	7.7		
最 高 出 力 (PS/rpm)	63/5,500		
最 大 トルク (kg-m/rpm)	12.2/3,000		
最 大 出 力 (kW/ps) (1000r/min以上)	145	0.51	143
最 大 出 力 (kW/ps) (2000r/min以上)	17		16
最 小 回 転 半 径 (m)	4.9		
制 動 機 構 (前・後)	13.5		
最 大 変 位 傾 斜 角 度 (左右)	45°		
油 料 ポ ンプ 形 式	電機式		
油 料 タ ン ク 容 量 (ℓ)	40		
潤 滑 方 式	圧入式		
油 料 タ ン ク 容 量 (ℓ)	3		
ク ラ ッ プ 形 式	前式前板ダイヤフラム式	3 重葉 1 段 2 槽形	
交 差 機 形 式	定時噛合式 (前歯 4 歯 フルシタム)	定時噛合式	
交 差 機 操 作 方 式	フリットチェーン式		
交 差 比	1 速	5.333	L 1.636 ★ 1.034
	2 速	1.944	
	3 速	1.385	
	4 速	0.920	
	後 進	2.945	
カ ッ プ 形 式	ラックピニオン式		
タイヤサイズ(前後とも)	8.00-512-6P16タイヤ(前・後共に標準を要)		
主ブレーキの種類形式	油圧式(前・後共に) 前ディスク後リーディングシューブレーキ		
制 動 方 式(前後とも)	フロント方式独立駆動		

●運輸省認可による。

完成検査を行なっています。しかも修理
箇所について3ヵ月または3,000kmの保証
をする「整備保証」の制度も実施しています。
全国ネットですからどここのSFでもご利用
でき、お出かけ先でも安心です。

おいそがしい方に便利なホンダSF訪問サービス

ホンダSFでは「訪問サービス制度」を設けております。これはご希望の日時、場所に、〈動くSF〉ともいえるサービスカーで訪問、お車の点検・整備を行なうシステム。いわばお車のホームドクターです。路上故障時にはく呼出しサービスもご用意します。



あなたの普通免許で
50cc/時速に抑えます



HONDA
本田技研工業株式会社
東京都中央区本町三丁目一