

2.0 DOHC+PGM-FI 1.8 DOHC+CVT DUAL CARB. 1.8 SOHC 12-VALVE+CARB.



SUPER MOVEMENT

アコードとアコード・エアロデッキ、誕生。いずれも、主張する個性は違っても、F-1から得た心臓部を、ロー&ワイドの低重心フォルムに包む。すなわち、新開発2.0ℓ・1.8ℓのHONDA DOHCをはじめ、1.8ℓ12バルブにいたる個性的な3種の高性能エンジン。さらに、FF車世界初の4輪ダブルウィッシュボーン・サス。セダンは、エアロシェイプを追求しながら、さらなる大きな空間と操縦する楽しみを得る。エアロデッキは、超ロングルーフ・デザインのスーパージュレット・フォルムと、広大なマキシマム・キャビンを手に入れた。いま、セダンは常識を抜きさり、エアロデッキは最新のトレンドとなる。



HONDA®

クルマとして、セダンとして、
どこまでも、その本質を追求した。
セダンならではの、大きなゆとり。
セダンのレベルを超える走行性能。
ホンダだからつくり得た
新しいセダンのカタチ。
いま、眼前に、新しいアコード。



2.0Si 2.0L DOHC+PGM-FI



①大径スピードメーターを中心に据えた三眼メーター。圧迫感を感じさせないラップラウンド・インストルメントパネル。しっとりとした質感。優れた機能性の中にも、ゆとりを感じさせるコックピット。②低速で軽く、高速になるほど適度な手応えになる車速応動型パワーステアリング。便利なチルト機構も装備しています。(除*)③指一本の操作で、自動定速走行、クルーズコントロール。(2.0Si, EXL-S, EXL)(2.0Si, LXR-S, LXR)④スイッチひとつでオープンエア・クルージング電動スモークガラス・サンルーフ。(2.0Si, LXR-S, LXRに装備車を設定)

美しいだけでもない。

速いだけでもない。

快適なだけでもない。

常識というスケールでは

はかりきれない

新しいクルマのカタチ。

アコード・エアロデッキ。

ホンダだから作り得た鮮烈な個性。

いま最先端へ、最新のトレンドへ。



LXR-S 1.8ℓ DOHC+CV DUAL CARB.

アルミホイールは注文装備



PHOTO:2.0Si 1

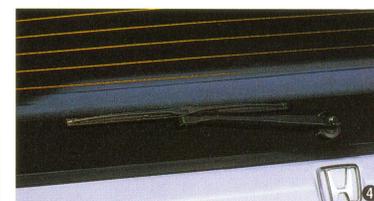
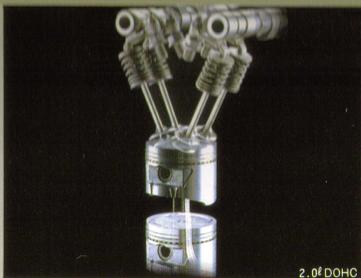


PHOTO:LXR アルミホイールは注文装備

①フロントから両サイドへと続く、ラップラウンドのcockpitが、クルマとの自然な一体感を生みだします。インパネやステアリング、そして内装全体に豊かな質感、風合いを求めました。メーターは機能性あふれる三眼メーターを採用。②ステアリングの高さを無段階に調節できるチルト機構付車速応動型パワーステアリング(録*) ③窓を開けず、運転席にいなから鏡面調整ができる可倒式電動リモコンアミラー。(録*) ④雨天時の後方視界を良好に保つエアロデッキ専用リアワイパー。(録*)

絶対的なパワーか。意志に高感度に応えるレスポンスか。卓越した経済性やドライバビリティか。高性能を語る言葉は、ひとつだけではない、とHondaは考えました。アコードのパワーユニットは3種。しかも、すべてがマルチバルブを採用。F-1レースで鍛え、磨きぬいたテクノロジーが、エンジン効率の飛躍的な向上に挑むと同時に、それぞれが、それぞれの高性能を主張する、新エンジン・シリーズを完成させました。



2.0L DOHC

HONDA DOHC



2.0L DOHC+PGM-FI (2.0Si)

Hondaパワーの新たな頂点。

2.0L DOHC+PGM-FI (電子燃料噴射システム)仕様。

HondaのF-1レーシング・テクノロジーを惜しみなく投入した最先端のパワーユニットです。160PSの圧倒的なパワー。頂点にふさわしい全域ハイパフォーマンスを実現しました。

最高出力	160ps/6,300rpm
最大トルク	19.0kg-m/5,000rpm
10モード走行燃料消費率	12.0km/ℓ (運輸省審査値 型式E-CA3 2.0Si 5速車)



1.8L SOHC 12-VALVE+CARB. (EXL, EX, EF, EL, LXR, LX)

余裕のパワーと卓越した低燃費を実現。

1.8L 12バルブ+シングル・キャブ仕様。

余裕あふれるパワーを発揮しながら、より扱いやすく、経済的なエンジンを——。その回答が1気筒あたり3バルブをもつ独創の12バルブSOHCエンジンです。15.2km/ℓ*を達成



1.8L DOHC+CV DUAL CARB. (EXL-S, EX-S, LXR-S, LX-S)

スポーツマインドみなぎる爽快な走り。

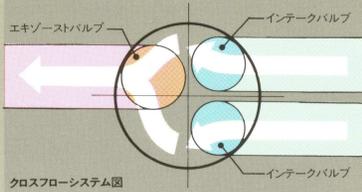
1.8L DOHC+CVデュアル・キャブ仕様。

Hondaのスポーツ・スピリットが生み出したDOHCパワーの新たな魅力。DOHC+デュアル・キャブならではの胸のすく吹き上がり。トータルパフォーマンスの高いエンジンです。

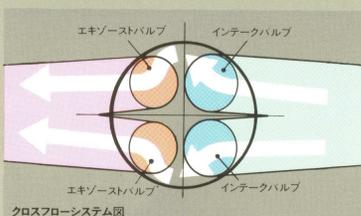
最高出力	130ps/6,000rpm
最大トルク	16.5kg-m/4,000rpm
10モード走行燃料消費率	12.6km/ℓ (運輸省審査値 型式E-CA2 EXL-S, EX-S 5速車 LXR-S, LX-S 5速車)

した10モード走行燃費。しかも1.8L SOHCエンジンの水準を凌駕する高出力と、並はずれたドライバビリティを実現しました。

最高出力	110ps/5,800rpm
最大トルク	15.2kg-m/3,500rpm
10モード走行燃料消費率	15.2km/ℓ (運輸省審査値 型式E-CA1 EL 5速車)



クロスフローシステム図



クロスフローシステム図

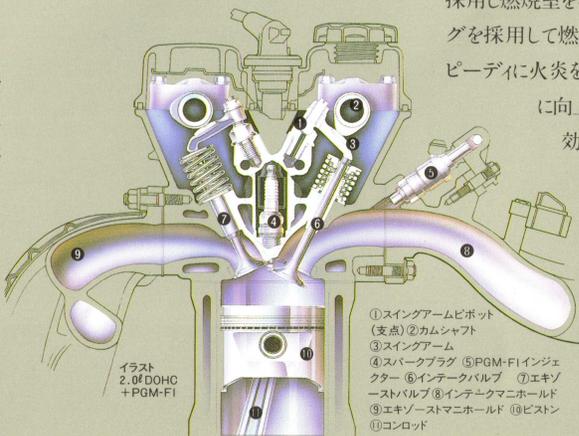


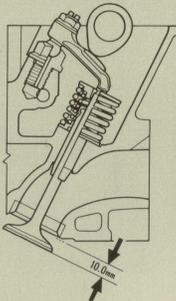
イラスト 2.0L DOHC+PGM-FI

- ① スイングアームピボット (支点)
- ② カムシャフト
- ③ スイングアーム
- ④ スパークプラグ
- ⑤ PGM-FIインジェクター
- ⑥ インテークバルブ
- ⑦ エキゾーストバルブ
- ⑧ インテークマニホールド
- ⑨ エキゾーストマニホールド
- ⑩ ピストン
- ⑪ コンロッド

4バルブ効果をフルに引き出す、

F-1の流れをくむハイバルブリフト設計。(2.0L, 1.8L DOHC)

HONDA DOHCのバルブ開閉機構は、F-1エンジンの流れをくむスイングアーム方式。これによって、10.0mmものバルブリフトを確保。吸・排気効率を一段と高め4バルブ効果を最大限に発揮させます。



燃焼効率と吸・排気効率の極限に迫る

ペントルーフ型燃焼室+4バルブ。(2.0L, 1.8L DOHC)

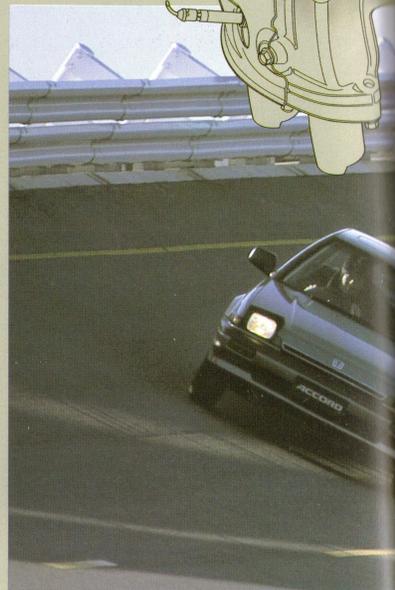
優れた燃焼効率と吸・排気効率。この2つを同時に実現することが、高性能エンジンの基本。HONDA DOHCは燃焼効率を向上させるために、小さいボア径とペントルーフ形状を採用し燃焼室を小型化。さらにセンタープラグを採用して燃焼室全体にまんべんなく、スピーディに火炎を伝播。燃焼効率を飛躍的に向上させました。また、吸・排気効率の向上をめざし、HONDA

DOHCはボア径に対して最大限にバルブ面積がとれる4バルブ方式を採用。限られたボア径を活かせるビッグバルブとして、高出力と、DOHCとは思えない低燃費を、同時に実現しました。

高回転域で高出力、低回転域で高トルク。

革新のロングストローク。(2.0L, 1.8L DOHC)

ピストンのストロークは長いほうが低回転域からパワーが得られ、燃費も向上します。しかし、ピストンスピードが速くなりすぎ、高回転域まで回しにくいとされてきました。Hondaは超高回転・超高出力のF-1テクノロジーを駆使。ロングストロークでありながら高回転域では高出力、低回転域では高トルク、そして低燃費までも実現しました。



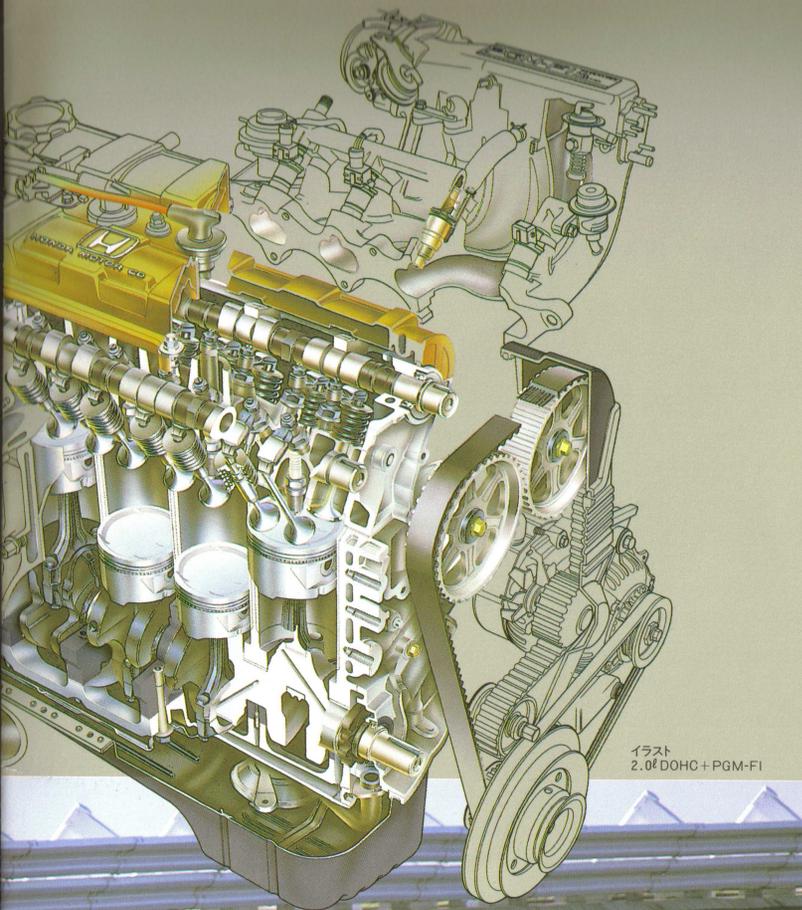
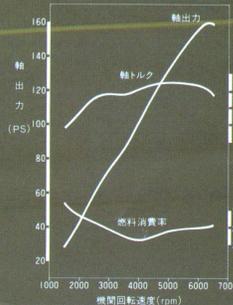
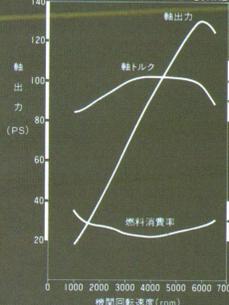


イラスト
2.0ℓ DOHC + PGM-FI

エンジン性能曲線図(型式B20A)
2.0LITER DOHC 16-VALVE PGM-FI



エンジン性能曲線図(型式B18A)
1.8LITER DOHC 16-VALVE 2CARB

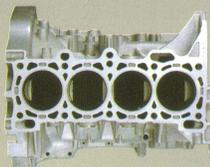


画期的製造法で超軽量・高剛性を実現した

アルミ・シリンダーブロック。(2.0ℓ, 1.8ℓ) DOHC

極めて高出力エンジンでありながら、4連アルミ・シリンダーブロックを実現。

しかもクローズドデッキ構造まで採用し、軽量化と剛性アップを両立させました。同クラスの鋳鉄ブロックエンジンに比べ、エンジン単体で約10% (当社比) も軽く、適正重量配分の面でも効果的です。



高精度燃焼コントロール。世界初*デュアル

CPU (中央演算処理装置) エンジン制御システム。(2.0ℓ DOHC)

エンジンの燃焼状態をコントロールする上で最も重要な燃料噴射量と点火時期とを別々のCPUで演算。しかも、二つのCPU間で相互のデータを交換し、きめ細かく瞬時に最適制御が行える画期的なメカニズム。高回転域でも常に安定した性能を発揮できます。

■PGM-FI (電子燃料噴射システム)

ホンダF-1にも採用の電子燃料噴射システム。さまざまな走行状態をセンサーが検知し、8ビットデジタルコンピューター*が最適空燃比を瞬時に算出。各気筒ごとに順次、燃料を噴射。高感度なレスポンスを発揮します。

■PGM-IG (電子点火コントロール)

エンジンの運転状況を各センサーからの信号で判断。PGM-FIとの間で相互にデータを交換しながら、点火時期を最適にコントロール。燃費や始動性をより向上させます。

■ISC (アイドルスピードコントロール)

電気負荷や気圧変化などによるアイドル回転数の変動を防止。つねに一定のレベルに保って、必要以上の燃料消費を抑えます。

キャブレター性能の限界をきわめた、

CV型キャブレターを2連装。(1.8ℓ DOHC)

ベンチュリー面積を連続的に変化させ、混合気の流速を常に最適に維持。シャープな吹き上がりを実現。また空燃比(A/F)コントロール (1.8ℓ DOHC) の採用で優れたドライバビリティ、低燃費、低公害性を向上。

吸気慣性効果を最大限に活かした

インテークマニホールド。(2.0ℓ, 1.8ℓ) DOHC

吸気の慣性効果と脈動効果を追求した長さや形状をもつ等長インテークマニホールド (2.0ℓ DOHC)。スクエア断面のポートも新採用 (1.8ℓ DOHC)。



排気能力の徹底追求から生まれた

4-2-1-2スーパーエキゾースト。(2.0ℓ, 1.8ℓ) DOHC

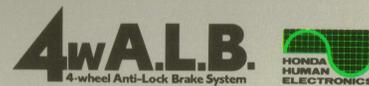
4つの排気ポートから#1と#4、#2と#3をそれぞれ集合。2本のエキゾーストパイプを1本に集め、再び2本にして排出します。パワーアップに貢献し、魅力あるDOHCサウンドも実現。



2速、3速、4速をロックアップ。

新設計ホンダマチック4速フルオート。

より小型・高性能になったホンダマチック。油圧制御システムに新機構を加えるなど変速ショックをさらに低減。ロックアップ特性もスロットルの低開度域は燃費を、高開度域はパワー感を重視した設定としています。



急制動時の車輪ロックを積極的に制御。

4輪アンチロックブレーキ。(EL, EF, LXを除き装着車を設定)

濡れた路面や雪道、凍結路などでの急ブレーキにも車輪ロックを積極的に制御する4輪アンチロックブレーキ=4wA.L.B.。原理は、ブレーキを断続的に踏む、いわゆる“ポンピングブレーキ”をマイコンが制御。後輪だけでなく、前輪も同時に制御する独自のメカニズム。しかし、この高次元セーフティ機構も常識を越えたムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

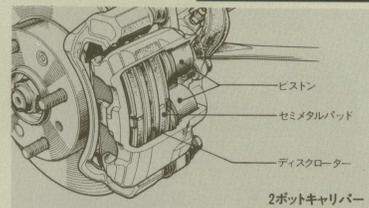
国産乗用車初の前輪2ポットキャリパー採用、

4輪ディスクブレーキ。(2.0Si)

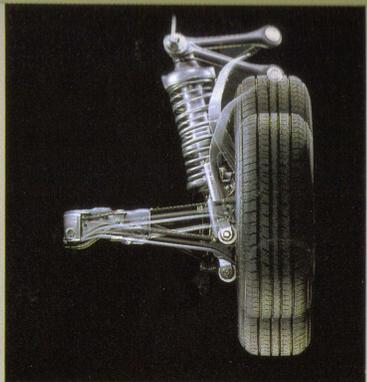
2.0ℓ HONDA DOHCの圧倒的なパフォーマンスにあわせて、2.0Siには2ポットキャリパー・ディスクブレーキを前輪に採用。台形の大型セミメタルパッドを、二つのピストンで押すため、より強力かつ安定した制動力を発揮します。加えて2.0Siは後輪もディスクとした4輪ディスクブレーキを採用しています。また、1.8ℓ車は全タイプにフロントディスクブレーキを装備。



パワフルなDOHC車には放熱効果が高く、耐フェード性に優れたベンチレーテッドタイプを採用。



2ポットキャリパー



よりなめらかで、ゆとりある乗り味を。そして意志に忠実な卓越した運動性能を。ホンダが求めた足まわりは、感性の領域に大きく踏み込む、極めて高度なものでした。4輪ダブルウィッシュボーン。F-1の脚として、他を圧する潜在能力を秘めながら、量産車では至難とされていたメカニズムがいま、アコードに実現。新世代の走りがいかなるものかを示します。

「フラットライド」の走りへ。FF車世界初、4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション。

足まわりの性能が、大きく飛躍するカギを握っているのは、なによりサスペンションの基本的な資質の高さです。F-1マシンをみるまでもなく、ダブルウィッシュボーンは本来的に極めて高いポテンシャルをもっています。ホンダがこの形式を選択したのは、第1にダンパーのフリクションを大幅に低減でき、その能力を最大限に活かせること。第2は設計上の自由度が大きいこと。つまり、設計者の望みどおりの、快適な乗り心地と、高度な走行安定性が得られる、ということです。大きく、重く、複雑という問題点をえ取り除けば、乗用車用としても、まさに理想的な形式といえます。このダブルウィッシュボーンのもつ資質を活かすべく、ホンダは、数々の独創的なアイデアを投入。長所は徹底して利用し、磨きあげ、FF



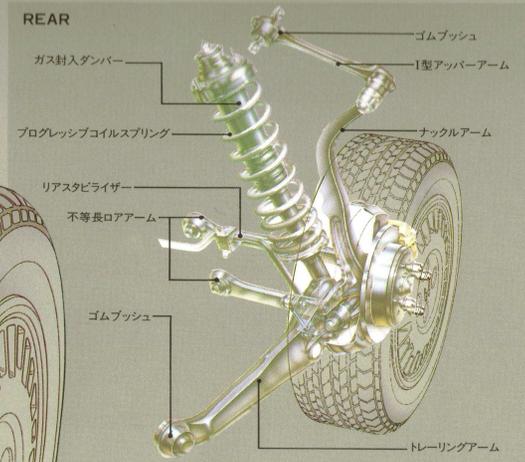
4-Wheel Double-Wishbone Suspension

車で世界で初めてアコードに採用。この精緻なメカニズムを現実のものとしたいま、アコードは、かつてない絶妙な乗り味「フラットライド」の世界を実現しました。

低ボンネットをも可能にした独創的設計。

フロント・ダブルウィッシュボーン。

空力特性を満足させる低ボンネット高。FF横置きエンジン。そして残されたミニマムなスペースの中に、いかにダブルウィッシュボーンをレイアウトしたのか。ホンダはまず、アッパーアームとロアアームの間隔を大きくとるワイドスパンを採用。さらにツイステッド・アッパーアーム、フォークドダンパーなど、画期的な数々の新機構を開発。ダブルウィッシュボーンの実力を最大限に引き出しながら、優れたスペース効率と軽量化を実現しました。



■フラットな走り、ガス封入ダンパー (2.0Si, EXL-S, EX-S, 2.0Si, LXR-S, LX-S)

減衰力の応答性が高く、レーンチェンジの際などに生じるボディの揺戻しを、素早く安定させ、乗り心地もいちだんと向上させます。

■しなやかな乗り心地を生みだす、リア・プログレッシブ・コイルスプリング。

非線形のばね特性をもつスプリングで、大きなショックから小さなショックまで、ソフトに吸収。腰のあるしなやかな乗り心地を發揮。

■高出力に耐える、等長ドライブシャフト (2.0Si)

2.0ℓDOHCのハイパワーを余裕をもって伝達。トルクステアを抑制し、発進時などでの直進安定性をいちだんと高めます。

理想の乗り味を生むセッティング。

プログレッシブ・ジオメトリー。

車が走るうえでひき起こされる、さまざまな現象には、ダンパーなどの可変機構だけでは制御しきれない領域があります。サスペンション自らがその特性を変化する能力をもち、あらゆる状況で常に高度な走行安定性や乗り心地を両立する——これがプログレッシブ・ジオメトリー。4輪ダブルウィッシュボーンを得て、初めて可能となった、絶妙な設計です。

■フラットライド&ライトレーサー。

たとえば高速直進時。プログレッシブ・ジオメトリーは外乱による影響を最小限に抑制。矢のような直進安定性を發揮。そしてワインディングロードでは、大きくロールするほどふんばりを効かせ、限界性能を向上。狙ったラインをピタリと走り抜ける、「ライトレーサー」と呼ぶにふさわしい感覚。そして乗り心地は、あたかも路面の凹凸が消え失せたかのような「フラットライド」な感覚。すべてを高次元にバランスさせた走りを実現しました。

■アンチリフト、アンチダイブ・ジオメトリー。

ブレーキをかけたときに発生するノーズダイブ(前のめり現象)とテールリフト(しり上がり現象)を同時に制御。制動時においても、ほぼ水平を保ち、安定した姿勢で停止します。





コンピュータによるボディ解析図

高性能な走りのための必然のフォルム、ウルトラ・ロー&ワイド。この、ひとつの思想を基本に、アコードは2つの鮮烈な個性を誕生させました。一方は、4ドアセダンの伝統を継承しながら、エアロセダンともいうべき新しいフォルムを完成。そしてエアロデッキは、カースタイリングのこれからの潮流、超ロングルーフ・デザイン。アコードは、新しい時代に向けて、車の新しい方向性を示します。

世界トップレベルの空力性能を実現。

ホンダ・トータルエアロダイナミクス。

空力は、トータルに磨いてこそ、真に走りのフォルムを主張できる。新型アコードは抗力係数 $C_D = 0.32$ (セダン) と世界のトップレベルです。しかもロー&ワイドの低重心フォルムが前面

投影面積 (A) を小さく抑え、実質的な空気抵抗値といえる $C_D \times A = 0.61$ を実現 (セダン)。また、 C_D 値と相反する性質をもつ C_L (揚力係数) は 0.15 (セダン)、 0.04 (エアロデッキ)。 C_D/C_L 値の見事なバランスを達成。空気抵抗や風切り音などの低減をはかりながら優れた高速直進安定性をもたらしています。

LOW & WIDE



■リトクタブル・ヘッドライト: 優れた空力性能を象徴する新世代の高性能の顔。



PHOTO: セダン2.0Si

全幅 1695mm



PHOTO: 2.0Si サルーフ装着車 (数値はセダン)

$C_D \times A = 0.61$ $C_D = 0.32$ $C_L = 0.15$ $C_{YM} = 0.03$

抗力係数 × 前面投影面積

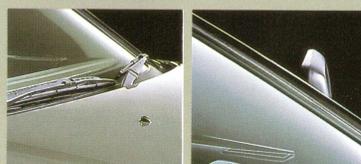
抗力係数

揚力係数

ヨーイングモーメント係数
(ヨーアングル6°時)

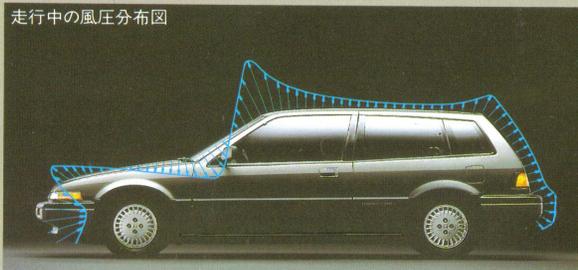


■スーパー・スラントノーズ: コンパクトなエンジンによって初めて可能になった、造形。大型一体バンパーは、揚力を抑え高速直進安定性の向上に寄与する形状です。



■セミコンシールドワイパー&サイドドリッパームール: ワイパーをボンネットとフロントウィンドウの間に収納。空気の流れを乱さず、ドライバーの視界も妨げません。また、フロントウィンドウ両サイドに設けたサイドドリッパームールは、雨天時にサイドに流れる雨滴を最少限に抑え、左右視界を向上。ドアミラーへの雨滴の付着も減少できる最新のエアロダイナミクスの成果です。

走行中の風圧分布図



■三次曲面ガラス・サイドウィンドウ:

ピラーとウィンドウ面のつながりをよりスムーズにする、微妙なカーブを持たせています。ピラーとウィンドウの段差はわずか5mm。空気抵抗の減少にわずかな妥協も許さない徹底したフラッシュサーフェス化です。



■ラップラウンド・リアウィンドウ(セダン):

リアからサイドまで大きくまわりこんだリアウィンドウ。室内に大きな開放感をもたらしています。また、傾斜角度は空力的に綿密に計算され、 C_D 値に大きく寄与。セダンならではの魅力的なフォルムをつくりあげています。



■ガルウィング型テールゲート(エアロデッキ):

ルーフにまでワイドなガラスエリアを設けた新感覚のテールゲート。セダンをも上回るほどの圧倒的な開放感を生みだしています。テールゲートはルーフから大きく開きます。



室内長:1,915mm

室内幅:1,425mm

室内高:1,115mm サンプル装着率は1,075mm

(数値はすべてセダン)

人と車との関係をつきつめていくと、物理的な問題というよりは、もっと人間の五感の部分に行きあたります。それは「味」といってもいい。速く、快適に、疲れず、運転を楽しむ。この基本をもう一度つきつめて誕生したのが新型アコードの室内空間です。超低ボディにもかかわらず圧倒的な広さの室内。車内であることを忘れるほどの開放感。主張を感じるインストルメントパネル。ここにホンダの追求した快適があります。



PHOTO:セダン2.0Si

より大きく、より明るく、より高質に。
グローバルサイズ・キャビン。

低く、コンパクトに感じられるボディの中にはゆとりのスペースが存在しています。後席のレッグルームも余裕たっぷり。そして広大なグラスエリアが、さらに開放感を大きくしています。



PHOTO:エアロデッキ2.0Si

PHOTO:セダン2.0Si(カットボディによる撮影)

快適性

とはにか、を
追求して生まれ
たシート設計です。

低く構えたフォルムにもかかわらず、ローヒップポイントのシートで十分なヘッドクリアランスを確保。しかも縦置きスプリングを採用した大型シートで優れた着座フィーリングも同時に実現。エアロデッキには、走りがかっちりを受けとめるバケット調シートを採用しています。また、休息時にはフロントシートをフルリクライニングさせれば、快適なフラットシートが生まれます。

さらに室内の快適性を向上させた
新設計のベンチレーション・システム。

空調システムにも、数々の新機構を投入しています。まず、吹き出し口の位置や大きさを緻密に追求。そしてエアアウトレットも、たとえばセダンの場合、リア・バンパーの裏側に設置。ピラー部に設けると比べはるかに大きな面積を確保しています。また、クールベントシステム(EX, EF, EL)(LXを除く)を設けたのも特徴のひとつ。足もとには暖房を使用しながら、上からは車外の新鮮な空気をダイレクトに取り入れることができます。マイレバルだけの使用に比べ、それぞれまったく別の通路を使っているため、それらが混合されず、よりいっそう頭寒足熱の効果が得られます。操作もレバーひとつの手軽さです。



クールベントレバー



機能性あふれるトランクスルー(セダン2.0Si)と

分割可倒式リアシート(エアロデッキ)



分割可倒式リアシート

セダンはリアシート全体、エアロデッキはリアの片方ずつが倒れ、かさばる荷物も楽に積み込めます。室内にйнаから荷物の出し入れができて便利です。また、エアロデッキは片方ずつ倒して、マルチパーパスな機能性を発揮します。荷物の出し入れがしやすく、しかも

大容量のトランク&ラゲッジスペース。

容量470ℓ*。大型スーツケースが4つも楽々はいれる大きさです。しかも開口部はバンパー直上から開くので荷物の出し入れが楽です。エアロデッキのラゲッジ

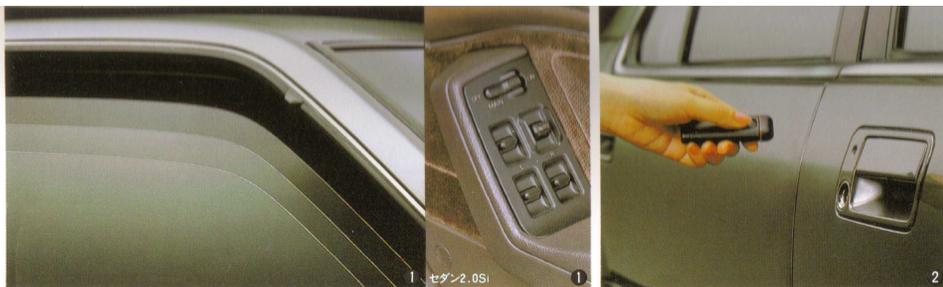


トランクオープナー

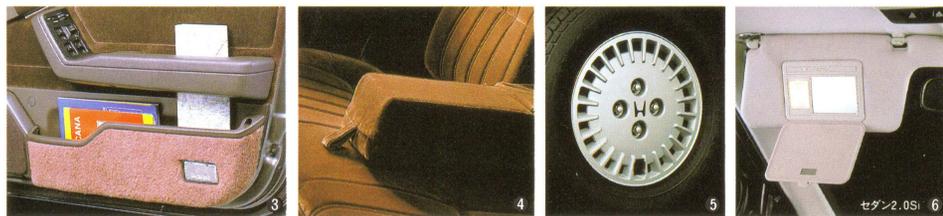


スペースは280ℓ*。リアシートを倒せば510ℓ*の広大なスペースが誕生。開口部はルーフまで大きく開きます。(*VDA方式による) (ホンダ測定値)





1 セダン2.0Si



セダン2.0Si 6

①パワーウィンドウ(2.0Si, EXL-S, EXL; 2.0Si, LXR-S, LXR): 確実操作をはかった親切設計。②キーレス・エントリー(セダン2.0Si): キーを使わずドアロックを解除。夜間乗車時などに便利。③大型ドアポケット(2.0Si, EXL-S, EXL; 2.0Si, LXR-S, LXR): 大きめの地図もすっぽり。④リア・センターアームレスト(セダン2.0Si; EXL-S, EXL): 後席の方にくつろぎを。⑤フルホイールキャップ(2.0Si, EXL-S, EXL; 2.0Si, LXR-S, LXR): ボルトオン・タイプでホイールと一体化。⑥パニティミラー付サンバイザー: セダン2.0Si, EXL-S, EXLは便利な照明付です。



電動スモークガラス・サンルーフ装着車



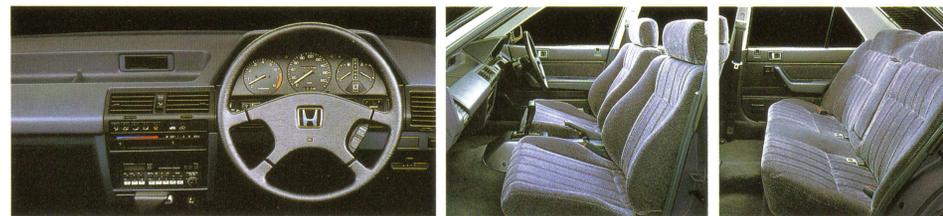
カラーデジタルメーター装着車

2.0Si

2.0i DOHC+PGM-FI

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

- 主要装備 ◎電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定) ◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定) ◎カラー液晶デジタルメーター(装着車を設定) ●チルト機構付車速応動型パワーステアリング ●クルーズコントロール ●パワーウィンドウ ●パワードアロック ●トランクスルー・リアシート ●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー(ハイパワー)+サブウーハー(専用アンプ内蔵) ●間欠付フロントワイパー(ハリアブル) ●4輪ディスクブレーキ(フロント:2ポットキャリパー付ベンチレーテッド) ●185/70HR13スチールラジアルタイヤ ●シート表皮:モケット(専用タイプ)

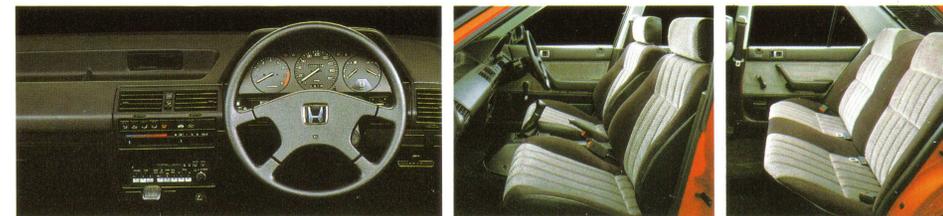


EXL-S

1.8i DOHC+CV DUAL CARB.

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

- 主要装備 ◎電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定)*1 ◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定)*1 ●チルト機構付車速応動型パワーステアリング ●クルーズコントロール ●パワーウィンドウ ●パワードアロック ●可倒式電動リモコンアミラー ●ランバーサポート(ドライバーズシート) ●フットレスト ●クールベント・ベンチレーション ●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー ●フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ ●185/70SR13スチールラジアルタイヤ ●シート表皮:モケット*1: サンルーフと4輪アンチロックブレーキの同時装着はできません。

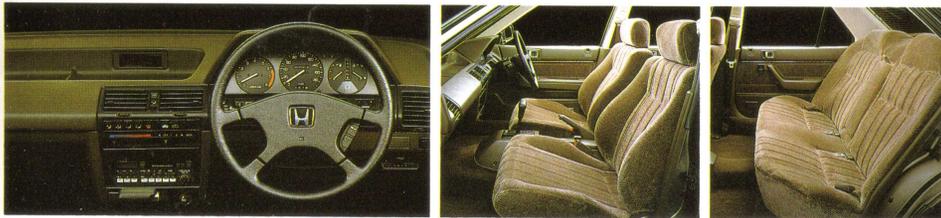


EX-S

1.8i DOHC+CV DUAL CARB.

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

- 主要装備 ◎電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定)*1 ◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定)*1 ●チルト機構付車速応動型パワーステアリング ●可倒式電動リモコンアミラー ●フットレスト ●クールベント・ベンチレーション ●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+2スピーカー ●電熱線入りリアウインドウ・デフォグガー ●ガス封入ダンパー ●前後スタビライザー ●フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ ●185/70SR13スチールラジアルタイヤ ●シート表皮:ダブルラセル*1: サンルーフと4輪アンチロックブレーキの同時装着はできません。



EXL

1.8ℓ SOHC 12-VALVE + CARB.
●5速マニュアル
●ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

主要装備 ◎電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定)◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定)●チルト機構付車速応動型パワーステアリング●クルーズコントロール●パワーウィンドウ●パワードアロック●可倒式電動リモコンドアミラー●ランバーサポート(ドライバーズシート)●フットレスト●大型ドアポケット●クールベント・ベンチレーション●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー●電熱線入りリアウィンドウ・デフォグラー●リアウィンドウ・プリントアンテナ●リア・プログレッシブ・コイルスプリング●フロント・ディスクブレーキ●シート表皮:モケット



EX

1.8ℓ SOHC 12-VALVE + CARB.
●5速マニュアル
●ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

主要装備 ◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定)●チルト機構付車速応動型パワーステアリング●可倒式電動リモコンドアミラー●トランクオープナー●フューエルリッドオープナー●ラム圧ベンチレーション●リアヒーターダクト(後席専用暖房)●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+2スピーカー●グローブボックス照明●間欠付フロントワイパー●電熱線入りリアウィンドウ・デフォグラー●リア・プログレッシブ・コイルスプリング●フロント・ディスクブレーキ●シート表皮:トリコット



EF

1.8ℓ SOHC 12-VALVE + CARB.
●5速マニュアル
●ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

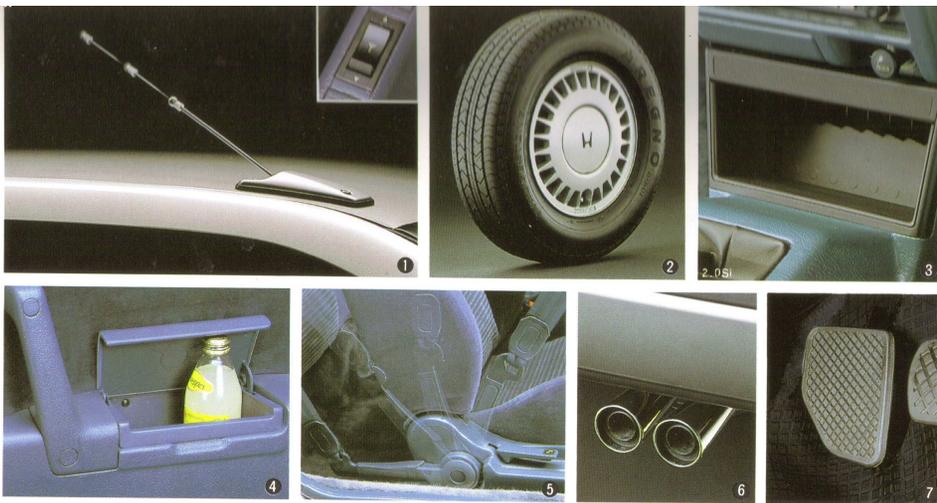
主要装備 ●チルト機構付車速応動型パワーステアリング●バニティミラー付サンバイザー●トランクオープナー●フューエルリッドオープナー●ラム圧ベンチレーション●リアヒーターダクト(後席専用暖房)●電子チューナー式AMラジオ+1スピーカー●ベンチレーション・コントロール照明●デジタル・クロック●ライト消し忘れ警告ブザー●セフティンジケーター●電熱線入りリアウィンドウ・デフォグラー●可倒式リモコンドアミラー●間欠付フロントワイパー●リア・プログレッシブ・コイルスプリング●フロント・ディスクブレーキ●シート表皮:トリコット



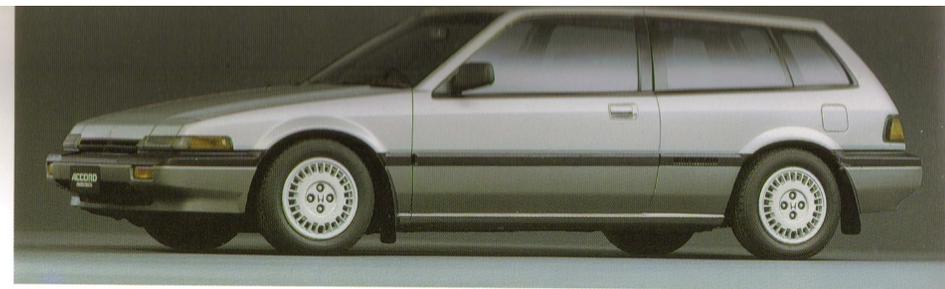
EL

1.8ℓ SOHC 12-VALVE + CARB.
●5速マニュアル

主要装備 ●スカート一体成型バンパー●バニティミラー付サンバイザー●トランクオープナー●フューエルリッドオープナー●ラム圧ベンチレーション●リアヒーターダクト(後席専用暖房)●電子チューナー式AMラジオ+1スピーカー●タコメーター●ベンチレーション・コントロールパネル照明●オーディオ・パネル照明●デジタルクロック●ライト消し忘れ警告ブザー●電熱線入りリアウィンドウ・デフォグラー●可倒式リモコンドアミラー●間欠付フロントワイパー●リア・プログレッシブ・コイルスプリング●フロント・ディスクブレーキ●シート表皮:トリコット



①電動アンテナ(エアロデッキ2.0Si)^{*}:スイッチひとつでアンテナを操作できます。②アルミホイール(装着)^{*}。③センターコンソール:2.0Siと4輪アンチロックブレーキ装着車は大型サイズ。④リア・アームレストポケット(エアロデッキ)^{*}:小物の収納に便利。⑤シートベルトフィーダー(エアロデッキ)^{*}:シートベルトがしやすい新装備。⑥マフラーカッター付デュアルエキゾースト(2.0Si, EXL-S, EX-S)⑦フットレスト(EL, EF, EX)^{*}



2.0Si

2.0ℓ DOHC+PGM-FI

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

主要装備 ◎電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定)◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定)◎カラード液晶デジタルメーター(装着車を設定)●チルト機構付車速応動型パワーステアリング●クルーズコントロール●パワーウィンドウ●シートベルトフィーダー(ドライバー側)●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー(ハイパワー)+サブウーハー(専用アンプ内蔵)●間欠付フロントワイパー●ツートーンボディカラー●マットガード●ガス封入ダンパー●4輪ディスクブレーキ(フロント2ポットキャリパー付ベンチレーテッド)●195/60R14 85Hスチールラジアルタイヤ●シート表皮:モケット(専用タイプ)



LXR-S

1.8ℓ DOHC+CV DUAL CARB.

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

主要装備 ◎電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定)^{*}◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定)^{*}◎チルト機構付車速応動型パワーステアリング●クルーズコントロール●パワーウィンドウ●電動アンテナ●シートベルトフィーダー(ドライバー側)●可倒式電動リモコンアミラー●クールベント・ベンチレーション●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー●ツートーンボディカラー●185/70SR13スチールラジアルタイヤ●シート表皮:モケット^{*}1:サンルーフと4輪アンチロックブレーキの同時装着はできません。



LX-S

1.8ℓ DOHC+CV DUAL CARB.

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

主要装備 ◎電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定)^{*}◎4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定)^{*}◎チルト機構付車速応動型パワーステアリング●可倒式電動リモコンアミラー●クールベント・ベンチレーション●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+2スピーカー●ツートーンボディカラー●ガス封入ダンパー●前後スタビライザー●フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ●185/70SR13スチールラジアルタイヤ●シート表皮:ダブルラッセル^{*}1:サンルーフと4輪アンチロックブレーキの同時装着はできません。



LXR

1.8L SOHC 12-VALVE+CARB.

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

主要装備 ○電動スモークガラス・サンルーフ(装着車を設定) ○4輪アンチロックブレーキ(装着車を設定) ●チルト機構付車速応動型パワーステアリング ●クルーズコントロール ●パワウインドウ ●電動アンテナ ●ランパーサポート(ドライバーズシート) ●クールベント・ベンチレーション ●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー ●イルミネーション・コントロール ●ハーブシェード・フロントウインドウ ●リア・プログレッシブ・コイルスプリング ●フロント・ディスクブレーキ ●シート表皮:モケット

LX

1.8L SOHC 12-VALVE+CARB.

- 5速マニュアル
- ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオート

主要装備 ●チルト機構付車速応動型パワーステアリング ●可倒式電動リモコンアミラー ●テールゲートオープナー ●フューエルリッドオープナー ●ラム圧ベンチレーション ●電子チューナー式AM/FMラジオ+カセット+2スピーカー ●ベンチレーションコントロールパネル照明 ●デジタルロック ●レイ消し忘れ警告ブザー ●セフティンゲーター ●電熱線入りリアウインドウデフォグガー ●間欠付フロントワイパー ●リア・プログレッシブ・コイルスプリング ●フロント・ディスクブレーキ ●シート表皮:ソフツイープ

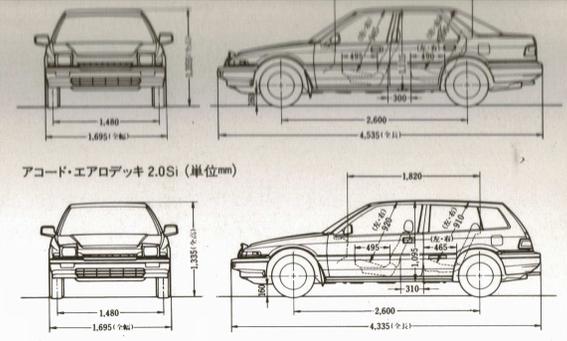
SPECIFICATIONS

タイプ	アコード											アコード・エアロデッキ													
	EL	EF	EX	EXL	EX-S	EXL-S	2.0Si	LX	LXR	LX-S	LXR-S	2.0Si													
車名・型式	ホンダ・E-CA1											ホンダ・E-CA2													
トランスミッション	5速マニュアル											5速マニュアル													
寸法・重量	全長/全幅/全高(m) 4.535/1.695/1.355											全長/全幅/全高(m) 4.335/1.695/1.335													
ホイールベース(m)	2.600											2.600													
トレッド(m) 前/後	1.480/1.475											1.480/1.475													
最低地上高(m)	0.160											0.160													
車両重量(kg)	1,000	1,020	1,040	1,030	1,050	1,050	1,070	1,060	1,070	1,080	1,090	1,110	1,120	1,020	1,030	1,030	1,050	1,050	1,060	1,060	1,070	1,080	1,090		
乗車定員(名)	5											5													
客室内寸法(m)	長さ 1.915 幅 1.425 高さ 1.115(サンルーフ装着車は1.075)											長さ 1.820 幅 1.425 高さ 1.095(サンルーフ装着車は1.055)													
エンジン	A18A											B18A													
エンジン型式	SOHCベルト駆動 吸気2 排気1											DOHCベルト駆動 吸気2 排気2													
エンジン種類	水冷直列4気筒横置(無鉛ガソリン使用)											水冷直列4気筒横置(無鉛ガソリン使用)													
燃焼室形式	ルーフ形											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)	1,829											1,829													
内径×行程(mm)	80.0×91.0											81.0×89.0													
圧縮比	9.0											9.4													
燃料供給装置形式	キャブレター式											キャブレター式(2連)													
燃料タンク容量(L)	60											電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)													
性能	最高出力(PS/rpm) 110/5,800											最高出力(PS/rpm) 130/6,000													
最大トルク(kg-m/rpm)	15.2/3,500											16.5/4,000													
燃料消費率(km/ℓ)	10モード走行(運輸省審査値)	15.2	13.0	11.2	13.0	11.2	13.0	11.2	12.6	11.0	12.6	11.0	12.0	10.0	13.0	11.2	13.0	11.2	12.6	11.0	12.6	11.0	12.0	10.0	
60km/h定地走行(運輸省届出値)	26.5	24.5	23.0	24.5	23.0	24.5	23.0	22.0	21.0	22.0	21.0	20.0	19.5	24.5	23.0	24.5	23.0	22.0	21.0	22.0	21.0	20.0	19.5		
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/ホンダマチック4速フルオート車:3要素1段2相形(ロックアップクラッチ付)											クラッチ形式 5速マニュアル車:乾式単板ダイヤフラム/ホンダマチック4速フルオート車: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											常時噛合式													
クワイ(前/後)	ラック&ピニオン式											ラック&ピニオン式(パワーステアリング付)													
主ブレーキの種類形式	前/後	165SR13				185/70SR13				185/70HR13				165SR13				185/70SR13				195/60 R14 85H			
懸架形式(独立懸架)	前:ディスク 後:リーディングトレーリング(ライニングオート)											前:ディスク 後:リーディングトレーリング(ライニングオート)													
スタビライザー形式	前:ディスク 後:リーディングトレーリング(ライニングオート)											前:ディスク 後:リーディングトレーリング(ライニングオート)													
ステアリング形式	前:ディスク 後:リーディングトレーリング(ライニングオート)											前:ディスク 後:リーディングトレーリング(ライニングオート)													

[]内は4輪アンチロックブレーキ(4wA.L.B.)装着車 ■燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備)などの状況が異なると、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新型車届出書数値 ■製造事業者 本田技研工業株式会社

		EL	EF	EX	EXL	EX-B	EXL-B	2.0Si	LX	LXR	LX-B	LXR-B	2.0Si	
エクステリア	リトラクタブルヘッドライト	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	スカート一体成型バンパー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	サイドプロテクター	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	ハーブシェード・フロントウインドウ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	電動スモークガラス・サンルーフ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	可倒式リモコンドアミラー *2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	マッドガード(前/後)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	アンテナ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	間欠付フロントワイパー(ミスト機構付)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	リアワイパー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	電動入りリアウインドウ・デフォッガー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	キーレスエントリー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	デュアルエキゾースト	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	マフラーカッター	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	リアウインドウ・プリントアンテナ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
電動アンテナ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
シートボディアッパー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
インテリア	シート表皮	トリコット	トリコット	トリコット	モケット	ダブルラッセル	モケット	モケット	ソフトウイブ	モケット	ダブルラッセル	モケット	モケット	
	フロントシート	ランバーサポート(ドライバーズシート)												
		フォーキン機構												
		リフト機構(ドライバーズシート)												
		マガジンラック												
	リアシート	分割可倒式												
		センターアームレスト												
		トランクスルー												
	フロントシートベルト	3点式ELR												
		アジャスタブルシートベルトアンカー												
		シートベルトフィッター(ドライバー側)												
	フロアカーペット	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	
	トランク/ラゲッジルームマット	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	ニードルパッチ	
	パニティミラー付サンバイザー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	センターコンソール	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
フットレスト	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
トランク/テールゲートオープナー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
フューエルリッドオープナー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
フロントドアポケット(左/右)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
スポッライト	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
カーテシランプ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
トランク/ラゲッジルーム照明	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
ベンチレーション	モーター式	モーター式	モーター式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式		
システム	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式	ボタン式		
クルールベントレバー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
ラム庄ベンチレーション	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
リアヒーターダクト(後席専用暖房)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
パワーウインドウ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
パワードアロック	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
チャイルドブルーフ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
3重ドアシールド	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
電子チューナー式	AMラジオ+1スピーカー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
オーディオシステム	AM/FMラジオ+カセット+2スピーカー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	AM/FMラジオ+カセット+4スピーカー(ハイパワー)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	サブウーハー(専用アンプ内蔵)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
昼夜切り換え式ルームミラー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
リアシールド	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
インストルメントパネル	イルミネーションコントロール	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	タコメーター	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	セフティインジケーター	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	ATポジション・インジケーター(ホンダマチック4速フルオート車)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	カラー液晶デジタルメーター	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	ベンチレーション・コントロールパネル/オーディオパネル/アシストレイ照明	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	イグニッション・スイッチ照明	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	グローブボックス照明	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	デジタル・クロック	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	キー付グローブボックス	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	ライト消し忘れ警告プザー	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	車速応動型パワーステアリング(チルト機構付)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	クルーズコントロール	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	走行関連メカニズム	4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		プログレスシブ・コイルスプリング(後)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ガス封入ダンパー(前/後)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
スタビライザー		●前	●前	●前	●前	●前/後	●前/後	●前/後	●前	●前	●前/後	●前/後	●前/後	
4輪アンチロックブレーキ(4wA.L.B.)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
ブレーキ(サーボ付)		フロント・ディスク	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		フロント・ベンチレーテッドディスク	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		リア・ディスク	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		リア・リーディングトレイリング	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
等長ドライブシャフト		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
複合エンジンマウント		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
タイヤ/ホイール		スチールラジアル・タイヤ	165SR13	165SR13	165SR13	165SR13	185/70SR13	185/70SR13	185/70SR13	165SR13	165SR13	185/70SR13	185/70SR13	195/60R14 85H
		スチールホイール	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5JX13	5 1/2JX14
		フルホイールキャップ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		アルミホイール	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲

●は標準装備。▲は注文装備。○は装着車を設定。ご注文時にお申し付けください。*1:サンルーフと4輪アンチロックブレーキの同時装着はできません。*2:フェンダーミラー装着車も選べます。ご注文時にお申し付けください。*3:4輪アンチロックブレーキ装着車はディスク。*4:4輪アンチロックブレーキ装着車はディスク。
 ■本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。■本カタログ内の写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。
 ■タイヤ・カラー・注文装備等により、納期が異なりますので販売店にお問い合わせください。



アコード・エアロデッキ 2.0Si (単位:mm)
 FF18年950万台達成
 昭和60年4月末現在生産累計
 自工会資料・ホンダ調べ

ホンダサービス

全国130余カ所のサービスネット、株ホンダサービス。
 株ホンダサービスは、ホンダ直系で、ホンダ製品の点検、整備はもとより、パーツの販売も行なうセンターを全国に130余カ所もち、販売店とともにお客様をお守りするサービス専門会社です。センターでは、ホンダの生産工場と同等のレベルの高い技術と、すぐれた設備を使用して整備し、完成検査を行なっています。また、当センターで行なった整備箇所について、定期点検・車検は6か月又は10,000km、その他整備は3か月又は5,000kmの保証を全国統一の「整備保証」も実施しています。全国ネットですので、遠くへお出かけのさいも安心して。

HONDA CARD

HONDA CARDをおもちになると、キャッシュレスで、全国のホンダ加盟店のホンダ製品及び用品の購入、車検等に、総額100万円(利用限度額)までご利用いただけます。また、簡単な手続きで分割払いもできます。JCBホンダカードは、さらに国内外合わせて45万店のJCB加盟店(全国各地のホテル、デパート、専門店、ガソリンスタンドなど)でもご利用いただけます。●お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽にどうぞ。

Hマークのホンダエンブレムはつねに先進のクオリティ・カーをおとけする、世界のホンダのアイデンティティです。
 మరి나 運動はやめてガソリンを大切に。シートベルトを締めましょう。



本社 千150 東京都渋谷区神宮前6-27-8 TEL.03(499)0111 大阪支店 千530 大阪府大阪市北区南扇町7-31 TEL.06(313)1171 北海道支店 千060 北海道札幌市中央区北一条西7-1 TEL.011(251)9231
 東京支店 千150 東京都渋谷区神宮前6-27-8 TEL.03(498)3251 九州支店 千812 福岡県福岡市博多区紙園町8-7 TEL.092(291)75131
 名古屋支店 千460 愛知県名古屋市中区千代田1-7-2 TEL.052(261)2671 仙台支店 千980 宮城県仙台市土樋1-11-2 TEL.0222(25)6171 本カタログの内容は昭和60年6月現在のものです。