HONDA

CITY

CITY GOOD SELECTION

衝撃のブルドッグ
TURBO II

遊びのリーダー
R

ノッポのプレイボーイ
R

都会のスタイリスト
E
HONDA MATIC

経済学のエリート
E II
5 SPEED

4ナンバー・2シータービジネス
T

4ナンバー・5シータービジネス
F

安全で快適なカーライフのために。ホンダからのお知らせです。

■安全運転のために
- 交通法規を守り、安全運転を心がけてください。心に余裕をもって運転されることが大切です。
- 高速道路をはじめ、一般走行でも必ずシートベルトを着用しましょう。同乗者にもシートベルトをお願いします。
- やむをえない場合以外は、急発進、急加速、急ブレーキ、急ハンドルなどの操作はさけましょう。車の寿命を縮めるもとになり、また経済性、安全性からも好ましくありません。

■保証期間
新車を登録した日から1年間です。また、ホンダ社に指定した部品は3年間に、いずれも無償保証です。なお保証内容については、販売店を通じ、保証書をお確かめください。

■定期点検をどうぞ
車がいつも安全快適であるため、ホンダ指定の新車時の1ヶ月目・6ヶ月目点検の点検料無料及び法定の運行前点検・定期点検が必要です。
- 運行前点検とは、自動車を運行する人が、1日1回、運行する前に行なう点検です。この点検は運転席に座ったら、エンジン・ルームをのぞいたり、自動車の回りをまわりながら自動車の状態をみることによって容易にできるものです。
- 定期点検とは、自動車を使用する人が、定期的に行なう点検です。自家用乗用自動車については、6ヶ月点検、12ヶ月点検、24ヶ月点検の2種類があります。車検は2年目(初回)以降については2年ごとに必要です。また自家用貨物自動車については、6ヶ月点検、12ヶ月点検の2種類があります。車検は1年ごとに必要です。

■純正部品・オイル
車の性能、機能を維持するために、最もふさわしいホンダ純正部品・オイルをお使いください。

■燃費を良くするために
- 運転はスムーズに。急加速など「急」のつくことはさけましょう。車速に適したギヤを選んで走りましょう。
- 点検・整備を徹底し、つねに最良の状態に。タイヤ空気圧を適正にしましょう。

■安心できるカーライフのために
- 自賠責保険だけでなく、充分な任意保険に加入しましょう。
- ご愛用のさいは、取り扱い説明書、整備手帳(保証書)をよくごらんいただきますよう、お願いいたします。

HONDA CARD

ホンダカードをお持ちになると、キャッシュレスで全国のホンダカード加盟店のホンダ製品をお求めになれるほか、車検・整備等が受けられます。また、ホンダランド(総合サーキット)、各種チケット、指定の給油サービス、カーフェリー、レンタカーなどもご利用になれます。なおホンダカードのご利用限度額は100万円です。

HONDA

- お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽に。

ふだんの運転はやめてガソリンを大切に。　シートベルト必ずしめましょう。

本　社　〒150 東京都渋谷区神宮前6-27-8　TEL03(499)0111
東京支店　〒150 東京都渋谷区神宮前5-27-8　TEL03(499)3251
名古屋支店　〒460 愛知県名古屋市中区平和通1-1-3　TEL052(261)1147
大阪支店　〒530 大阪府大阪市北区曽根崎1-1-8　TEL06(313)1171
広島支店　〒732 広島県広島市東区若草町6-7　TEL082(261)5131
仙台支店　〒980 宮城県仙台市青葉区一番町1-1-18　TEL022(225)5171
北海道支店　〒060 北海道札幌市中央区北一条西1-1　TEL011(251)1021

カタログの内容は昭和59年4月現在のものです。

HONDA
本田技研工業株式会社
東京都渋谷区神宮前6-27-8

CTA-K3n-403B


シティは ニュー
MANHATTA

スにあふれてる。

いつだって、おもしろいこと、
楽しいことを、まっ先に見せてくれる
シティが、ぐっと進化アップ。
見えないところまで実力と魅力でぎっしりにした、
ドキドキするようなシティに生まれかわりました。
しかも、海のつく背景が味わえる
マンハッタン・サウンド仕様車、
低燃費トップクラスのE-IIタイプと、
ニューフェイスが次々にスタート。
ハイレベルな走りで、経済性で、遊びで、
くんぐんネットワークを広げて、
さらにホット、さらにライヴ。
すべてがニュースのシティです。

TYPE-E-II（ハーフ・マン・ハッチ・サウンド仕様車）アランダー（ドア・ハッチ車）から選べます。

アルミホイールは注文装備です。

走りで、プ
またまたス
シティ・グッド

遊びのアイデアぎっしりの
Ⓡ SERIES

R

- 電動パワーサンルーフ（装着車を設定）
- マンハッタン・サウンドシステム（装着車を設定）
- 25-WAYスプリット・リアシート
- ポケット16のポケッテリア
- フルフラットシート
- タコメーター
- プログレッシブコイル
- 165/70 SR 12スチールラジアルタイヤ

R

- 4-WAYサンルーフ（装着車を設定）
- ボディソニック・システム（装着車を設定）
- 小径太グリップ・ステアリング
- ポケット16のポケッテリア
- タコメーター
- ハードサスペンション
- リアスタビライザー
- 165/70 SR 12スチールラジアルタイヤ

アルミホイールは注文装備です。

E II

- FEインジケーター
- ポケット16のポケッテリア
- 大型弾性バンパー
- 5-WAYリアシート
- 小径太グリップステアリング
- 電熱線入りリアウインドウデフォッガー
- プログレッシブコイル
- 165/70SRタイヤ

E, EII のみ、フェンダーミラー装着車も選べます。

レイで、
クープの、
セレクション。

アルミホイールは専用のものを装着です。

運動神経ナンバー1の

TURBOII

TURBO II

- ●アルミ製空冷式インタークーラー
- ●185/60 R13 80Hスチールラジアルタイヤ
- ●ダイナミック・フェンダー
- ●専用ニューコンパックスエンジン
- ●エレクトロニックコントロール・ターボシステム
- ●ホンダオリジナルPGM-FI
- ●専用ライトレッド
- ●デタッチャブル・リアシート&ヒロー
- ●前輪ベンチレーテッドディスクブレーキ

サイフのヒモしっかりの

E SERIES

- ●フルトリコットシート表皮
- ●ポケット付のポケットリア
- ●大型樹脂バンパー
- ●5 WAYリアシート
- ●電熱線入りリアウインドウデフォッガー
- ●リアワイパー(ウォッシャー付)
- ●プログレッシブコイル
- ●145/SR 12スチールラジアルタイヤ

基本の良さをさらに鍛えて、高出力・低燃費の、コンバッ

高密度進行燃焼原理
COMBAX Compact Blazing-Combustion Axiom

世界初"の圧縮比「10」を実現した、
コンバックスエンジン。

コンバックスエンジンは、「高密度進行燃焼原理」を核に、走りと低燃費を高めたうえで、高圧縮下でもノッキングを起こさず、瞬時に燃やしきるファンネル型燃焼室を採用。また、とくに ⓢⓢHi-Roof ⓢ ⓢⅡは、その優れた燃焼効率をさらに高めるため、ファンネル＋スワール型燃焼室を新しく採用しました。しかもこの原理をより理想的に実現するため、超ロングストロークとし、世界初の高圧縮比"10"という数値を達成しています。

最大トルク 10.0kg-m/3,500rpm
最高出力 67PS/5,500rpm

ホンダ先進のテクノロジーが実現した。
高性能ターボⅡエンジン。

TURBOⅡは、コンパックス本来のアンチノック性能をいっそうと進化させた、専用のニューコンパックスエンジンを採用。同時に高過給圧を生む、新小型高回転ターボチャージャーと、シリンダーへの充填効率を高める、空冷式インタークーラー、そしてハイレスポンスでつねに最適な空燃比にコントロールする高感度燃料供給システム、ホンダオリジナルPGM-FIを装備。エンジン本体もマッスル構造としました。ホンダは、本質的なところからターボ車にとり組み、その究極に挑戦、真に高性能と呼べる、ターボエンジンを可能にしたのです。

まさにスーパーエコノミー・ビークル ⓢⅡタイプ。
国産小型車トップクラスの超低燃費。

もともとが経済性に優れたシティを、すみずみまで、徹底的にシェイプアップしました。燃焼効率がきわめて高い、新採用のファンネル＋スワール型燃焼室。ホンダが世界で初めて実用化した、新開発ダブルアングル・トップリングをもった、シール性の高い低フリクション2本ピストンリング。入口を独立させ、混合気を効率良く送る、キャブレター仕様車で日本初の2ステージインテークマニホールド。減速時のみに発電するACGコントロールシステム。そして、センサーにより検出された負圧に応じて、点火時期を2段階に最適調整する、2段ブーストコントロールシステムなど、数々の新機構を搭載。ケタはずれの低燃費、低排持費を実現しています。

22.5 km/ℓ

35.0 km/ℓ

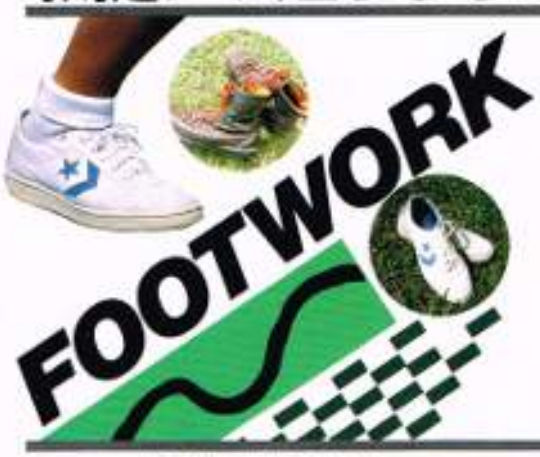
燃費向上の名アドバイザー。
日本初のFEインジケーター。

高速ギヤで走行しているか、シフトアップまたはダウンすべきか。つまり、経済運転かどうかをエンジン回転、負荷、速度をマイクロコンピューターが総合的にチェックし、的確に指示。エコノミーなⓢⅡの燃費をさらに高めてくれます。

中速域から効く新開発ロックアップ機構付
ホンダマチック(オーバードライブレシオ)。

1D スターレンジと、OD オーバードライブレンジに、ロックアップ機構を採用。一般走行での力強さと、高速走行での経済性、静粛性は驚くほどです。

敏捷に、這うように路面を快走する、サスペンション&



一分のスキもない見事な走りのフォーメーション。
FF+四独+ワイドトレッド。

前輪を駆動して走るFF。直進安定性に優れ、ハンドルを切った方向に素直に駆動力が働くため走破力が高くつねに力強い走りを発揮します。またプロペラシャフトを必要としないため、フロアも広々とし、あわせて軽量化も図れます。加えて、パワーと低燃費を両立させたエンジンや四輪独立懸架など、素晴らしい機能が見事に結合、FFの走りを高めています。

まさにスポーツマンの足。
逞しい前後サスペンション。

定評あるマクファーソン・ストラット方式四輪独立懸架です。しかも後輪はコイルスプリング分離式で、プログレッシブコイルとの組み合わせが、快適な乗り心地を実現しています。ⓢは専用スプリングなどを装備。

空力は、トータルに語られるべき。
トータルエアロダイナミクス。

ともすれば、単にC_D(抗力係数)の数値のみで語られてきた空力性能。しかし実際は、C_L(揚力係数)、C_{YM}(ヨーイングモーメント係数)も含めた前後・上下・左右の総合的な空力性能が走りを決定します。シティはそのいずれをも極め、なかでもC_Lは、国産車で初めて$C_L=0$を達成したゼロリフト。トールボーイでありながら高速になるほど、路面に這うように快走します。

実用空力を高め、風切り音を軽減する、
フラッシュサーフェスボディ。

段差のきわめて少ない接着ウインドウなどの採用により、ボディ全体はどこになめらか。C_L・C_Dだけではなく、実用空力を高め、風切り音を徹底して軽減しています。

クス＆ターボエンジン。

高密度速炎燃焼原理を進化させた、
ニューコンパックスエンジン。

TURBO Ⅱは、より高い出力を得るために、最適な圧縮比として「7.6」を設定。同時にアンチノック性能に優れた資質をもつファンネル型燃焼室を、さらに発展させ、副室形状も研設計するなど、専用にニューコンパックスエンジンを開発。そのうえで、充填効率を上げ、出力をアップさせることができる空冷式インターターラーを装着しました。この結果、過給圧は無鉛ガソリン車で世界最高の0.85kg/cm²を達成。出力、トルクともに、一気に60%以上（対㊀タイプS比）も向上させることに成功。わずか1.2ℓでありながら、最高出力 110馬力、最大トルク 16.3kg-m という驚異的な性能を実現したのです。

一気に吹き上がるターボフィーリング。
新小型高回転ターボチャージャー。

ターボチャージャーは、排気ガスの圧力でタービンを回わし、コンプレッサーを回転させてシリンダーに大量の空気を圧縮して送り込むシステムです。しかし、排気ガスの圧力は変化します。そこで小型タービンの入口面積を最適化。同時に排気系全体を新設計しました。この結果、エンジン回転が低いところからでも瞬時に立ち上り、高い過給圧を発生。応答性に優れた、鋭のすばらしいターボ効果を発揮します。

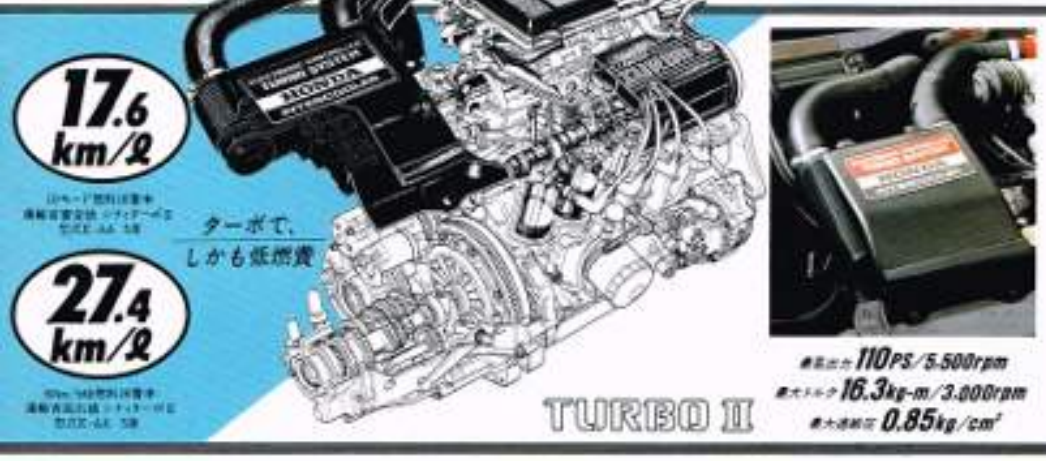
TURBO Ⅱ HORSE POWER PER LITER 88.36PS/ℓ
TURBO Ⅱ POWER WEIGHT RATIO 6.88kg/PS

瞬時に最適空燃比にする、
ホンダオリジナルPGM-FI。

走行中のさまざまな状態をキャッチする眼、スピード・デンシティ方式による（検出機能）と、最適空燃比になる燃料量を計算する頭脳、8ビットコンピューターによる（制御機能）と、燃料を正確に送り出す手、4気筒順次噴射による（噴射機能）とを、高次元に融合した、高感度燃料供給システムです。

ターボ専用に、徹底して磨きをかけた、
マッスルエンジン構造。

90%以上の部品を新設計し、随所に新構造や新素材を導入。低フリクション性能や軽量化、コンパクト化を実現しています。



最高出力 110PS/5,500rpm
最大トルク 16.3kg-m/3,000rpm
最大過給圧 0.85kg/cm²

独創の機構でパワーをフルに引きだす、
エレクトロニックコントロール・ターボシステム。

ウェストゲートコントロール機構にもPGM-FIを使用し、過給圧を高精度に調整。また、最適な過給圧を得るための新プログラムマップを採用し、インターターラーの能力をより高めています。さらに、エンジン回転4,000rpm以下でフルスロットルの場合、過給圧を10%もアップする、スタンプル・ブーストまでも実現。

ホンダF-1の技術が生きた、
クラス初の空冷式インタークーラー。

高出力化のためターボⅡには、高効率のアルミ製空冷式インターターラーを装着。ターボチャージャーで圧縮され高温になった吸入空気を冷却し、シリンダーへの充填効率をアップしています。この結果、最大過給圧0.85kg/cm²という驚異的な数値を達成しました。

エアロダイナミクス。

脚のつく、ターボのフットワーク。
ターボⅡ専用サスペンションシステム。

圧倒的なターボの走りに応えて、ハードタイプのプログレッシブコイルスプリングを前後に採用。逞しい走りと快適な乗り心地を身につけています。さらに、フロントには中空スタビライザーを、リアにもフロントの能力にマッチしたスタビライザーを装備。ターボの大きなトルク変化にも追従していけるようにセットしました。

ショックをムリなく吸収する、
プログレッシブコイルスプリング。

通常走行時における小さなショックはもちろん、スポーティ走行時のコーナリングなどにかかる大きな荷重をしっかりと支え、ロールを抑える効果を発揮。快適な乗り心地と逞しいフットワークを実現しています。TURBOⅡ ㊀Hi-Roof ㊁ ㊁Ⅱ (PRO)

ホットな走りに応えた、
サーボ付ブレーキシステム。

前輪には、高い耐フェード性を発揮するディスクブレーキを全車に採用。とくにTURBO Ⅱは、冷却用の空気孔をディスクの中にもった、大径13インチ用ベンチレーテッドディスクブレーキです。また、ブレーキシューも贅沢なセミメタルパッドで、高速での連続したブレーキングにもその能力をいかんなく発揮してくれます。後輪には安定性のあるドラムブレーキを採用。もちろん、軽い踏力で確実な効き味をみせてくれるブレーキサーボ（油圧真空倍力装置）付です。TURBOⅡ ㊀ ㊀Hi-Roof ㊁ ㊁Ⅱ

スポーティなスチールラジアルタイヤ。

ころがり抵抗がひくく、アクティブな走りをもたらすスチールラジアルを全車に標準装備。㊀は145SR12、㊁Ⅱ㊀㊁Hi-Roofは165/70SR12。そして、TURBOⅡにはグリップ力とコーナリング限界の高い60シリーズタイヤ、185/60 R13 80Hを採用。それぞれに注文装備の専用アルミホイールを用意しました。

① ターボⅡ専用 エアロ・フロントスカート。

路面に向って下の方へ大きく張り出した、迫力あるデザインです。冷却効果をいちだんと高めるとともに、CLに寄与。フロントとリアのCLを高出力に応じて理想的にバランスすることで、高速走行時の浮き上がりを抑えています。しかも、軽い接触ならすぐに復元してくれる大型の弾性バンパーと一体構造で、ボディと同色。じつに精悍そのものです。

② ターボⅡ専用 ダイナミック・フェンダー

まさに、シルエットレーサーのイメージ。強化された前後の足まわりを包みこみ、力強く張り出したボディと一体構造です。横風や突風などの影響を受けにくく、空力的にも優れています。

③ ターボⅡ専用 ビッグパワーバルジ。

空冷式インターターラーや、軽量化されたエアクリーナーなどをカバー。空力的にも優れた、パワフルなシンボルです。

④ ターボⅡ専用 非対称フロントバンパー＆グリル。

優れた空力特性をさらに向上させるため、フロントグリルの左側をフルカバーし、同時にナンバープレートも左側にオフセット。この結果、冷却性能が大幅に向上。高い発熱量に対応しています。

⑤ ターボⅡ専用 ブラックタイプフィン。

雨中の高速走行時の風圧を考慮し、ドライバー側のワイパーのみにフィンを装着。走行風を積極的に利用して払拭します。

高く、広く、楽しめるアイデアいっぱいの、トールボーイ

もちろんここでも機構最小・機能最大。
ゆとりのスーパースペース。

シティは、インテリアデザインを超えた、スペースデザイン。空間そのもののあり方を計算した、広々とした室内です。まず、限られたサイズの中で空間を徹底して使い、さらに広さを求めた結果、高さという斬新な視点が生まれました。しかもシティは、高さで得られた広さだけにとどまらず、可能なかぎりスペースを有効利用。上下、そして前後左右と、ムダのないシステム化された空間があるのです。この考え方が、幅も、長さも、高さも、室内を最大に広げたスペースを実現しました。さらに、大型ドアと開放感のあるウインドウなど、実際の広さ以上に見える工夫がされています。もちろん、FFがもたらす数々のメリットは、言うまでもありません。

ノッポの上いくハイルーフ仕様車、
超ノッポのマンハッタン・ルーフ。

トールボーイデザインのもつ、数々のメリットを、さらに伸ばしたハイルーフ仕様車です。車高が10センチもアップして1,570mm。車高と車幅がピタリ同じ、つまり、スクエアサイズなのです。もちろん、高くなったぶんだけ室内スペースはゆったり広々しています。また、新しいフロントシートの採用で、ロングドライブも快適。内も外もハンサムなシティです。(※に仕様車を設定)

広い室内が、またまた広くなる。
フルフラットシート。

広い室内を、さらに有効利用できるフルフラットシートを採用。高く、広く、いちだんと開放的になりました。フロントシートのヘッドレストを外し、後に倒せばフルフラットに。ちょっとした小旅行やキャンプ、そしてロングクルージングに疲れた時など、クルマを停めてひと休みできます。からだを思いっきり伸ばせる、うれしいシティです。※Hi-Roof

室内をより広く、明るく。
快適なフロントシート。

シートバック上部を思いきって下げ、室内にルーミーな広がりを生む同時に、下部に空間を設け通気性を高めています。しかも、シート表皮を一新。フィット感も抜群です。また、TURBO Ⅱのフロントシートはハードな走行中も、前後・左右から腰をホールドする、走り重視のスポーティ・バケットシート。サイドと背中の部分でパッド材の密度を変えるなどすべてを新設計し、さらに、豪華なモケット表皮を使用するなど、スポーティ&モダンに仕上げています。


TYPE＝TURBOⅡ

ダイレクトに、全身で走りを捉える、コクピット&エク

シティで、初めて出会った、
ライヴな見下ろし運転感覚。

高さに充分な余裕をもったトールボーイデザインにより、まったく新しいちょっと高めのドライビングポジションを実現しました。道路を見下ろす位置でのドライビングは、とりまわしが良く、すべてがダイレクト。頭と、手と、足と、全身で走りに集中できます。とくに、視界が広いぶんだけ安心感も高まります。

よく見えることは、安全につながります。
ワイドな前後・左右の視界。

シティは、優れたボディ構造とデザインにより、どこまで大きなガラス面積を確保。曲面ガラスや低ボンネットが、ワイドな前方視界をもたらすとともに、眼の位置が高いぶんだけ前後・左右の見通しも良く、広々とした視界を実現しています。

① ひきしまったフォルムのドアミラー。

シティを、さらにハンサムにしたドアミラーです。手もとに近づいたミラーは、くっきりとした広い視界を確保。しかも、室内から角度調節ができる、便利な調整ノブ付のリモコンタイプです。(TURBO Ⅱ※※Hi-Roofに装着車を設定)

② 優れた換気効果のエア・アウトレット。

室内の汚れた空気を換気するベンチレーション効果を、さらに高めると同時に、大型ドア開閉時のクォリティを、より向上させています。TURBO Ⅱは、ブラックタイプの大型。ボディサイドのスポーティなアクセントにもなっています。

③ ターボⅡ専用 ハロゲンヘッドライト。

スポーティ走行をダイナミックに演出する、ハロゲンヘッドライトです。白色の豊かな光、そして、配光性に優れた独特のレンズカットにより、トンネル内などではもちろん、ハードな夜間走行の際も、前方視界をしっかり、クリアーに確保してくれます。

復元性に優れた一体成型弾性バンパー。

車庫入れや駐車などの際、うっかりバンパーを接触させてしまっても、すぐに復元してくれる弾性バンパーを前後に採用。ポリプロピレンで一体成型した、軽量で頼もしいバンパーです。

リアフェンダーを守るストーンガード。

泥の巻きあげや小石のはね返りなどから、リアフェンダーを守ります。※※Hi-Roofに装備しました。

気軽に手入れできる可倒式フロントグリル。

前方に倒すことのできる、可倒式フロントグリルを採用。プラグ類やラジエターの汚れなど、メンテナンスもスムーズです。

ターボⅡ専用 フロント間欠付ワイパー。

適当な間隔で、ワイパーが作動してくれる間欠付です。わずかな雨の時や、ウインドウ・ウォッシャー使用時などに便利です。

& ポケッテリア。

自然な配風のベンチレーションシステム。
ふん圧つまり走行風に加え、3段階にコントロールできる強制送風のベンチレーションシステム。タバコの煙などもすばやく換気します。また、エアコンを装着すればさらに快適です。

簡単なレバー操作のヒーターコントロールパネル。
温度調節、内外気切り換え、吹き出し口切り換え、風量などを、それぞれ独立したレバーで調節。使いやすいスライド式です。

スルスルッと巻き取りできる、ラゲッジルームカバー。
軽く引き出すだけで、ラゲッジスペースをフルカバー。フックを外せば、自動的に巻きあげられます。簡単な脱着式。注文装備

1960ℓの大容量ラゲッジスペース（ECE基準による内レング測定値）
ワイドな開口部をもつ、じつに広々としたラゲッジスペース。また、フロア面はスペース効率の良い、フルフラットタイプです。

アレンジ自在、25-WAYスプリット・リアシート。
シートバックを、左右に独立して3段階にリクライニングすることができ、しかも、25ウェイにも変化させられるシステムです。遊びのアイデアが、つぎつぎと湧いてきます。 Ⓑ Hi-Roof

感度抜群。デタッチャブル・リアシート。
リアシートは、なんとシートごと脱着することが可能。シート下部のレバー操作により、簡単に取り外せます。外にほうだせば、スポーツ観戦やパーティもOK。どこでも自分だけの専用席になるのです。TURBOⅡ Ⓑ

整理整頓が好きになる。
ポケットだらけのポケッテリア。

1 クールポケット
エアコンをセットすれば、缶コーラ4本が冷やせます。
2 ワイドトレイ
3 ドライバーズトレイ
4 車検証ポケット
5 アシスタントポケット
6 センターポケット
7 ミニポケット
8 ドライバーズポケット
9 10 ドアポケット
11 12 リアサイドポケット
13 14 シートサイドポケット
15 シートアンダーポケット
16 スペアタイヤポケット

ステリア。

シティのインパネは、すべて2段フルトレイ式。
たくさんのトレイやポケットをもつ完全2階建ての2段フルトレイインパネです。ドライバーとアシスタントが使いやすいよう設計されています。

機能をデザインした、
インストルメントパネル。

ドライバー席には各種情報を集中し、スポーティな操縦感覚をライヴに演出。一方、アシスタント席には実用性に加え、やさしく包みこまれるようなくつろぎ感を重視しました。全体がソフトパッドで被われ、圧迫感がなく広々とした開放感にあふれています。

なかでも、TURBOⅡ Ⓑ Hi-Roofは、ユニークなデザインの、円型ベンチレーション吹き出し口を採用し、風量も多く強力なスポット送風が可能です。

ターボⅡ専用
3本スポークステアリング。

手にしっかりとフィットする、ソフトタイプの超大グリップ。ターボパワーをよりスポーティに楽しめます。

ターボⅡ専用
センターコンソールボックス。

インパネと一体感のある、センターコンソールをTURBOⅡに標準装備。小物などを収納できるのはもちろん、自分だけのオーディオセットを組むなど、システムアップが自由にエンジョイできます。

新鮮なデザインのフラットディスプレイ・メーター。
"見る機能"をシンプルに集中させた、スポーティで読みとりやすいメーターです。タコメーター、スピードメーター、各種メーターをフラットな同一面上にレイアウト。しかも、夜間でもデータを見やすい、完全透過光照明で、指針照明付です。 Ⓑ Hi-Roof

ターボⅡ専用 グラフィック・ターボメーター。
オレンジ色に発光する16本の液晶サインが、刻々と変化する過給圧をリアルタイムに、そして、グラフィカルにディスプレイ。全身を突き上げるような、圧倒的なターボの効きを、ダイレクトにしかも鮮やかに楽しめることができます。

ターボⅡ専用 グラフィックメーター。
必要な情報をコンパクトに集中。同時にそれぞれに最適な表示方法を採用しました。スピードメーターは液晶デジタル式で、速度を正確に表示。タコメーターは、グラフィカルな針先が回転数を伝えてくれます。さらに、過給圧の変化をライヴに表示する液晶式のターボメーターも装備しました。

遊びのことも、思いきり欲ばった、サウンドシステム＆サ

想像を超えた、ハイフィディリティ・サウンド。

マンハッタンHi-Fi。

見たことも、聴いたこともない、世界初のカーオーディオ。それがマンハッタン・サウンドシステムです。パワフルな20W×20Wの高出力アンプを、左右のドアに2本、リアのルーフスピーカーボックスに4本と、計6本のスピーカーが驚異のナチュラルサウンドを再現。しかも、ルーフスピーカーをダウンさせて、車外モニター、トランスミッターを使って、マイクとキシングと、各種プレイも思いのまま。アイデアしだいで、ライヴなサウンドが楽しめます。

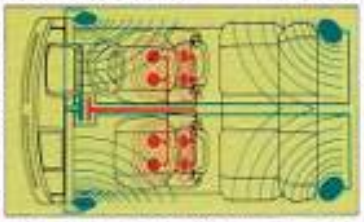
シートにサウンドを組み込んだ、

ボディソニック・システム。

シティのサウンドは、まだまだライヴ。音楽を耳と同時に、ダイレクトに振動として聴かせるボディソニック・システムも採用しています。美しい再生音は左右のドアにセットした、大口径スピーカーから。そして、より迫力を出したい重低音は、20W×20Wのハイパワーアンプが、左右のフロントシートに組み込まれたトランスデューサーをドライブ。サウンドを振動で伝えます。(TURBOⅡ②に装着車を設定)

TYPE-③

BODYSONIC



ボディソニック・システムは、車用フロントシート、AM・FMラジオセットチューナー、専用アンプ、(6×9スピーカーの組合せセットです。リアスピーカーは各定価表。

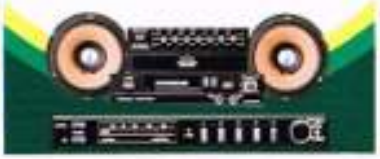
オーディオマニアも驚くビッグサイズ。

本格的16センチスピーカー。

左右のドアにセットできる大口径16センチスピーカー。音質に優れ、豊かで音像のクリアーな音が再生できます。シティならではの、まるにサウンド・ドアです。注文装備

ワンタッチで選局の、AM電子チューナーラジオ。

インパネにフィットした超薄型。AM局が5局までプリセットでき、感度も2段切り換え式。注文装備



EQUIPMENT

			シティ					シティ2WD	
キャブ			T	L	S	ハイルーフ	T	S	
ボディカラー			ツートーン	ツートーン	ツートーン	ツートーン	ツートーン	ツートーン	
キャビン	外観/ボディ	ストーン塗装	○	○	○	○	○	○	○
		ツートーンカラー	○	○	○	○			
		電動ドアミラー	○	○	○	○	○	○	○
		ウッドフロアデッキ	○	○	○	○			
		ビッグ・ブーツ					○		
		ルーフ収納ウッドフロア・ハイフィックス	○	○	○	○	○	○	○
		電動ルーフスピーカーボックス	○	○	○	○	○	○	○
		ルーフ・アンテナ	○	○	○	○	○(4本)	○	○
		ルーフ・ロッド			○	○			
		ルーフ・ボックス			○	○		○	
	ウインドウ	一体ガラス・熱線	○	○	○	○		○	○
		電動ウインドウ					○		
インテリア	シート	2段リクライニング・ヘッドレスト	○	○	○	○		○	○
		後席リクライニング・ヘッドレスト					○(フルフラット)		
		スポーティ・ローバックシート	○	○	○	○(後席)	○(シートベルト)	○	○
		シート素材	ツイルクロス	ツイルクロス	ツイルクロス	ツイルクロス	ツイル・ベロア	高級ツイル・ファブリック	高級ツイル・ファブリック
		ロールバックフロントシート				○			
	ドアトリム	ドアトリム・インパネ・メッシュ・ポケット	○	○	○	○(後席ドアポケット)	○(後席ドアポケット)	○	○
		ドアトリム・ウッドパネル・ハンドル・ポケット・ペーパーホルダー	○	○	○	○	○	○	○
		ドアトリム・ウッドパネル・後席ドアポケット・ペーパーホルダー	○	○	○	○	○	○	○
		センターボディ・インナーパネル・ハーフ・ウッドパネル	○	○	○	○	○	○	○
		ドアポケット・ハンドル・ドアポケット・ペーパーホルダー	○	○	○	○	○	○	○
		シートバックポケット	○	○			○		
		シートバックポケット・センターテーブル	○	○			○		
	センターコンソール	大型ボックス・ドリンク					○		
	後席リクライニング		○	○	○	○	○(フルフラット)	○	○
	アシストグリップ				○	○	○		
	フロアマット		ニードルパンチ	ニードルパンチ	ニードルパンチ	ニードルパンチ	高級ニードルパンチ	ニードルパンチ	ニードルパンチ
	灰皿	シガーライター・ホルダー	○	○	○	○	ニードルパンチ	○	○
		ドアポケット・ホルダー	○	○	○	○	○		
アンビエンス/ライト		ルーフ・ルーム・ランプ・ドアスイッチ・ディレイ・ランプ					○		
		ルーフ・ルーム・ランプ					○		
		ルーフ・ルーム・ランプ・ドアスイッチ・ディレイ・ランプ・後席	○		○	○			
		マップランプ							
		後席ルーム・ランプ・スイッチ・ドアレーンチェンジャー付	ツイン・ランプ・スイッチ付	ツイン・ランプ・スイッチ付	ツイン・ランプ・スイッチ付	ツイン・ランプ・スイッチ付	ツイン・ランプ・スイッチ付	ツイン・ランプ・スイッチ付	ツイン・ランプ・スイッチ付
快適ドライビング装備	ウインドウ・システム	パワーウインドウ	○	○	○	○	○	○	○
		ドアロック・ドアチェンジ	○	○	○	○	○	○	○
		ドアロック・ドアチェンジ・ロック	○	○	○	○	○	○	○
		ウインドウ・ウッドパネル・ロック				○			
	ステアリング・システム	ウッドパネル・ステアリング			▲		▲		
		パワーステアリング	△	△	△	△	△	△	△
		2段電動チルトステアリング	△	△	△	△	△	△	△
		2段電動チルトステアリング(DX)	○	○	△	△	△	△	△
	ドライバーズ・セット・シュー	ドライバーズ・シート			▲		▲		
		シート・電動リクライニング				○			
安全関連装備	車両対策	ヘッドライト・ターンシグナル・ターン・ランプ	○	○	○	○	○	○	○
		ブレーキ						○	○
		駐車灯	○	○	○	○	○		
		ワイパー・ウッシャー					○		
	シートベルト	1席・3点式	○(ELR付)	○(ELR付)	○(ELR付)	○(ELR付)	○(ELR付)	○	○
		2席・3点式	○	○	○	○	○		
	ヘッドレスト		○	○	○	○	○	○	○
	電子制御システム・ウインドウ・ドアロック		○	○	○	○	○		
	ドアロック・ウッシャー・ウッシャー		○	○	○	○	○		
	電子式フロントフィーダー						○		
	ハイドロ・ニューマチック・ウッシャー・ウッシャー・ウッシャー						○		
	後席の開閉式ルームミラー						○		
室内関連装備	インナーボディ						○		
	コンフォート・ダンパー・ロード・システム						○		
	ウッドパネル・ボディ・インナー電子制御装置						○		
サスペンション	コイルスプリング		フロントレッド	フロントレッド	ノーマル	フロントレッド	専用フロントレッド	フロントレッド	フロントレッド
	ショックアブソーバー				ノーマル		フロントレッド専用ショック		
タイヤ	タイヤ・ホイール		ルーフ・ボックス付	ルーフ・ボックス付	ルーフ・ボックス付	ルーフ・ボックス付	ルーフ・ボックス付		

△は注文装備です。▲は装備を設定しています。△は注文時にお申しつけください。※チャンバーテクノロジーの採用はできません。
■本は性能を予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。■カタログ内の写真は開発のため、実際の色と多少異なることがあります。■タイプ・カラーと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。

三面図

TYPE-③

ンルーフ。

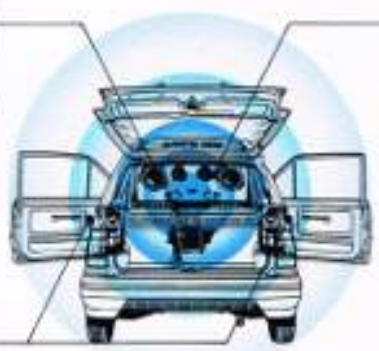
自分だけのオリジナルな音場を創る、
コントロールコンソール。

ダイナミックレンジの広い、迫力あるサウンドを再生するアンプ部は20W×20Wのハイパワー。デッキ部は、Bタイプドルビー NR、メタル対応。そしてコントロール部は、高・低音域が独自に調節可能。しかも、コンソールにフィットした、ハイグレードなシステムです。

ドルビーおよびドルビーマークはドルビー研究所の登録商標です。

ずば抜けた再生音を誇る、
新設計16センチフロントスピーカー。

クルマ独自の空間、それも、シティ専用に開発された16センチデュアルコーン・スピーカーを左右のドアにマウントしました。低音域から高音域まで、余裕のあるサウンドを楽しめます。



車内でも、車外でもたっぷり音楽が楽しめる、
リア・ルーフスピーカーボックス。

斬新な発想の、超大型ルーフスピーカーボックスです。スピーカーは、16センチデュアルコーンと、音にメリハリをつける10センチパッシブラジエターとを2本ずつ搭載。しかも、スピーカー単体が前後に30°も首を振るため、自然な感じで音楽が楽しめます。

マイクミキシングもついた、
ステレオ・トランスミッター標準装備。

トランスミッターは、FM電波を使ったミニ発信機。コンソールのチューナーを同じ周波数にすればOKです。2台で互いにセットし、トランシーバー代りに。離れたところからウォーキングカセットとミキシングしてのDJにと、マルチユースな遊び方が可能です。(最大使用可能距離は、約30m。)

POWERと4-WAYがそろった、
スモークドガラス・サンルーフ。

太陽が、風が、大自然が、そのままとび込んでくるようなワイドな開口部をもつうれしいサンルーフです。しかも、ホンダが国産車で初めて採用したスモークドガラス・サンルーフは、強い日射しをやさしい光にアレンジ。クルージングを鮮やかに演出してくれます。とくに電動のパワーサンルーフは、走行中でもスイッチひとつで開閉自在。シーンにあわせ、好きな位置で止めることができます。もちろん、直射日光をさえぎるサンシェードや、オープン時の風切り音を抑えるディフレクター付。(Ⓣ Hi-Roofに装着車を設定)また、4-WAYサンルーフは、①サンシェード付、②スモークドガラス、③チルトアップ、④フルオープンの4ウェイユース。自分だけの太陽がついてくるライヴな装備です。(TURBOⅡ Ⓢに装着車を設定)

SPECIFICATIONS

			シティ				シティターボ		
グレード			C	G	A	TURBOⅡ	T	R
車体・型式			ホンダ・シティ				ホンダ・シティターボ	
パワーステアリング	位置マニュアル						●	●
	位置パワー			●	●	●		
	ロックアップ機構付オートマチック		●		●			
寸法・重量	全長(mm)		3,380			3,420	3,380	
	全幅(mm)		1,670			1,695	1,670	
	全高(mm) ※1		1,470		1,470(1,510)	1,475	1,475	
	ホイールベース(mm)		2,220				2,220	
	トレッド(mm)	前	1,370			1,405	1,370	
		後	1,370			1,390	1,370	
	最低地上高(mm)		140				140	
	車両重量(kg) ※1		640	670	670(680)<(680)(685)	(685)(695)<(685)(705)	690(700)	690	690
	乗車定員(人) ※1		4				4		
	最小回転半径(m)	最大	4.600		4.600(4.8)	4.9	4.600(実測値)	4.600(実測値)
	※1 ハイルーフ仕様車	後	1.400			1.410	1.410(実測値)	
	※1 ルーフ仕様車	最大	1.170		1.170(1.260)(1.290)	1.170	1.160(実測値)	
エンジン	エンジン型式		E-1			E-1(ターボ付)	E-1	
	エンジンタイプ		水冷直列4気筒横置(OHC)車載ガソリン機関				水冷直列4気筒横置(OHC)車載ガソリン機関	
	燃料供給方式		新開発電子フューエル				新開発電子フューエル	
	駆動機		前輪駆動ハンドチェンジ駆動				前輪駆動ハンドチェンジ駆動	
	総排気量(cc)		1,231				1,231	
	内径×行程(mm)		66.0×67.2				66.0×67.2	
	圧縮比		9.4			7.8	9.4	
	燃料供給装置方式		キャブレター式			電子燃料噴射(ターボ付)	キャブレター式	
	燃料タンク容量(l)		41				41	
	潤滑方式		圧送式				圧送式	
	潤滑油容量(l)		4				4	
	点火方式		ディストリビューター方式				ディストリビューター式	
性能	最高出力(PS/rpm)		60.5/6,000		67.5/6,000	69.5/6,000	110/5,500	67/5,500
	最大トルク(kg-m/rpm)		9.2/3,500		10.2/3,500		16.2/3,500	9.4/3,500
	燃費(km/l)		8.4	8.0	8.7	8.0	8.0	8.7
	燃費	市街地(km/l)	6.0	5.5	6.2	4.8(5.4)	5.8	――
	(10・15モード燃費値)	郊外(km/l)	11.1	10.3	10.3	10.3	9.7	10.3
	最小回転半径(m)		4.6(実測4.8)				4.6(実測4.9)	
	制動距離(m) 初速50km/h		16.5				16.5	
動力伝達装置	クラッチ形式		ドライ・単板式ダイヤフラム				ドライ・単板式ダイヤフラム	
	変速機形式		マニュアル				マニュアル	
	変速比	1速	3.770		3.818		3.818	
		2速	1.944	1.888	1.944	1.944	1.944	1.833
		3速	1.130	1.190	1.130	1.130	1.130	1.130
		4速	0.777	0.806	0.806	0.846	0.846	0.846
		5速		0.689	0.714	0.689		――
		後進	3.834	3.818	3.818	3.834	3.818	3.818
	最終減速比		3.889	3.875	4.000	3.889	4.000	3.875
その他	ボディ型式		モノコック				モノコック	
	タイヤ		155SR13	165/70SR13		185/60 HT13 80H	165/70SR13	
	ブレーキの種類・形式	前	油圧式ディスク			油圧式ディスク(ベンチレーテッド)	油圧式ディスク	
		後	油圧式ドラム				油圧式リーディングトレーリング	
	車輪形式	前・後	マグ				マグ	

●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）が異なっておりますので、それに応じて燃料消費率が異なります。●運転者等氏名による新型車届出書類提出・届出ハイルーフ電動サンルーフは標準およびアーバン・ハッピン・サウンドは標準。　製造事業者 本田技研工業株式会社

FF前輪駆動

FF17年・850万台突破。
昭和55年3月末現在生産累計
日工会調べ・ホンダ調べ