

SMOOTH SUPER SEDAN

HONDA
1300

77

SEVENTY-SEVEN SERIES





ファミリーセダンのあるべき姿を理想の形で実現したスムーズなまで



PHOTO 77DELUXE

スムーズなくるま——誰が乗っても運転がらくでなめらかに走り、どんな道でも悠々とドライブが楽しめる。手がからず経済的で、最小限の点検だけで、いつも上機嫌で走る——このスムーズなくるまへの夢をすべて盛り込んだのが、スーパーセダン、ホンダ1300です。そのために、世界的に定評あるホンダのくるまづくりの技術が余すところなく投入され、特許だけでも203件にもものぼります。世界の愛車家をアッといわせた、理想のフィーリングを、ぜひ味わって下さい。

1298
1.6L 2重空冷 DOHC
4気筒 1600cc エンジ
最大出力 95馬力
最高速度 170km/h
0→400m 加速 17.9秒
登坂力 23.6%
消費 20km/L
約400km
4輪独立懸架
前輪ディスクブレーキ
後輪ドラムブレーキ
4速フルシンクロナイザー
前席ハットシート
4ドア5人乗



ひとクラス上の《広さ》さわやかなドライブのための《静かさ》と《豪華さ》

驚くべきコンパクトなエンジンと前輪駆動機構を極めて手際よくレイアウトしたため、大人5人がのびのびドライブできる快適空間がつけられました。プロペラシャフトやデフの突起がないので床はフラット。曲面ガラスの採用で肩口の余裕も十分です。リアシートにもホイールハウスの出っ張りがありません。ガソリンタンクやスペアタイヤを外に置いたため、トランクも大型です。

室内が静かなことは《空冷の奇跡》といわれています。フルベンチレーション、熱線吸収ガラス（デラックス以上）などのさわやかさと相まって晴れ晴れしたドライブを可能にしています。厚い安全パッドでおおわれたダッシュボードと計器類は透視光式の超大型。すべてすぐれた機能の上に、豪華で気品のある雰囲気にあふれています。バケットタイプのシートは独特のハンモック型で応り心地がよいだけでなく、材質・仕上げともに最高。18cmもスライドし、人間工学的に計算し尽されたハンドルやノブ・スイッチなどの位置とともに、誰にでもフィットするドライビングポジションを約束します。





市街地ではノブ。高速ではびたり安定。横風にも強い《積極安全設計》

高速はもちろん、悪路・雪路などの定破力に定評のある前輪駆動方式です。サスペンションは前輪がマックファーソン式。クッションストロークが長く、どんな道路状況でも最高の乗心地です。後輪は車巾いっぱいにクロスさせた全くユニークなクロスビーム式独立懸架。キャンバー角変化が少なく、コーナリング時の安定は無類です。さらに浮動式ジョイントが、スプリングの効きを安定させます。また前後とも高級な窒素ガス封入のド・カルボンダンパーを採用、ソフトな乗心地に寄与しています。くるま全体の重量配分の良さ、低い重心、切れのいいラックビニオン式ステアリングなども一体となって、すぐれた走行安定性と操縦性をつくり上げています。

《積極安全》思想が十分に生かされています。タイヤはわが国初めての超偏平タイプ。側面77に対して接地面100のすぐれた接地性が、高速安定性と同時に安全にも大きくプラスします。デラックス以上に標準装備の強力サーボ付きのディスクブレーキ(後輪はスキッドを防ぐPCV付)との相乗効果で、雨の日も思い切って踏める信頼感を誇っています。そのほかハンドルから手を離さずに操作できるワイパー兼用ウォッシャーレバー、左右独立回路のヘッドライトなど、《積極》安全機構を余すところなく備えています。もちろん、ソフトな室内、衝撃吸収ハンドル、独自の緩衝式エンジンマウント、脱着式ミラーなど、まさかの場合の2次安全対策も申し分ありません。



●前輪マックファーソン式独立懸架とユニークなマウント部



●後輪クロスビーム式独立懸架とフローティングジョイント



●標準装備のラインナ大径ディスクブレーキ



●ハンドルから手を離さずに操作できるワイパー・ウォッシャーレバー



●試験成績のよいワイパー。デラックス以上は2速式



●ヘッドライト回路は安全な左右独立回路



ホンダの創造精神が《理想のエンジン》を世に送り出しました

●エンジンの革命(DIAC)方式

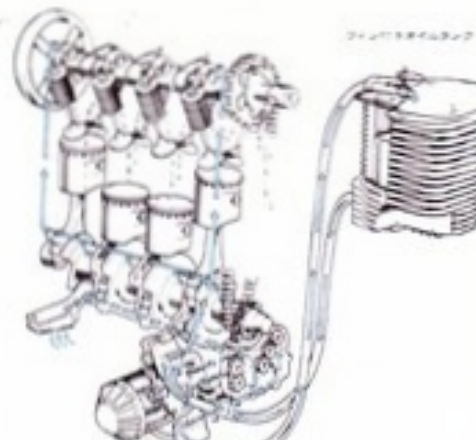
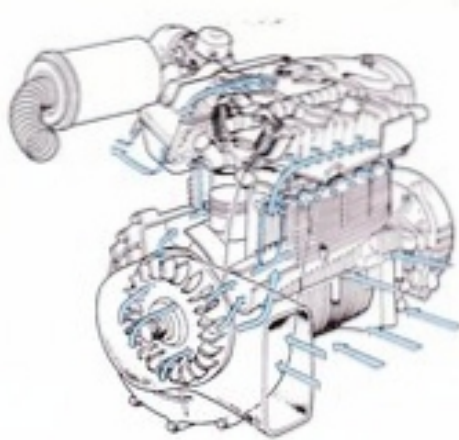
ヘッド回り、シリンダー回りに2重壁の風洞を設け、そこへ外気をファンで圧送すると同時に、走行風によるラム圧でむらなく冷却する、空冷エンジンの常識を破ったユニークなシステム。また各風洞内には短いフィンの内蔵、冷却を均等にし、ノイズを追放。コンパクト化にも成功しています。なお最高熱部を冷やしてきた温風は、ヒーターに効率よく利用されています。またホンダがもっとも得意とするOHC機構に加えて、理想の半球型燃焼室とバルブ配列、適切なプラグ位置が、常識破りの高出力と低燃費を結実させました。そのほか、振動効果をフルに利用したF-Iレーサータイプの吸排気システム、特許の遠心ファンや分割型エアダクト、インレットポート加熱システムなども、この理想のエンジンの効果をいやが上にも高めています。

ラジエーター、ホースなどのないシンプルでユニークな空冷エンジン……

●寒い冬でもセル1発でスタート●ウォーミングアップ不要●ヒーターの効きが早くしかも強力●デフロスター効果も大●ラジエーターホース、サーモスタット、ウォーターポンプファンベルトなどの水トラブル絶無●ハイパワーで、加速・粘りとも十分●オーバーヒートなし●ドライサンプ潤滑でオイルは汚れず長持ち●エンジンは静粛そのもの●燃焼効率のよい空冷で燃費も安上がり●複雑な機構がないのでメンテナンスがまったくラクです。

●ぜいたくなドライサンプ潤滑方式

オイルタンクを別個に設け、オイルを強制的に圧送する、F-Iと同じ機構です。馬力ロスがなく、オイルの劣化を防ぎ、経済的です。しかもオイルパンがないのでエンジンの重心位置が低く、走行安定性にも大きなプラスです。高速コーナリング時にオイルの偏在をなくする2系統サクションポンプやフィン付オイルタンク、G型オイルギャラリーなども《理想の潤滑》に寄与しています。またミッションはボールを使用した特殊シンクロ機構でスムーズさと耐久力を誇っています。しかもデフ、ミッションともにぜいたくなオイルポンプによる強制給油システムです。





STANDARD

ドライバー側ヘッドレスト、シートベルト、サンバイザー、前座バケットシート、フロアマット、完全換気システムなど快適ドライブに必要なものはすべて標準装備。前輪ディスクブレーキ、超偏平タイヤ、脱着式フェンダーミラー、電動式ウィンドウォッシャー、衝撃吸収ハンドル、左右独立回路ヘッドライト、パーキングブレーキ警告灯、非常点滅灯、警告灯、駐車灯、後退灯など、安全ドライブの備えも万全です。また、メッシュタイプのフロントグリル、キー付フェUELキャップ、コインボックス、プッシュボタンインナーロックなどを備えました。



DELUXE

ラジオ、ヒーターはもちろんのこと、前座リクライニングシート、フロアカーペット、熱線吸収ガラスなどが、快適さをアップ。木目調計器盤、センターコンソールボックス、木目調ハンドルなどの落ち着いた内装が、高級感を盛上げています。サーボ付前輪ディスクブレーキ（後輪P C V 付）、2系統ブレーキシステム、助手席ヘッドレストなどの採用で安全性も万全です。そのほかデラックス用フロントグリル、後席アームレスト、ダブルホーン、2速ワイパー、マフラーカッター、ドアガーニッシュなども付き、ぜいたくムードがいっぱいです。



S-TYPE

デラックス装備に加え、コンソールボックスはさらに大型になり、インストルメントパネルは機能と迫力を兼ねそなえた黒一色になっています。タコメーター、アンメーター、オイルプレッシャーゲージが搭載され、ハンドルはスリースポークのソフトグリップタイプ、シートもSタイプ専用のサポートのいいバケットです。外観も砲弾型ミラーをはじめ、黒タイヤ、デュアルエキゾースト、S用ホイールキャップなどがスポーティな魅力を盛り上げています。ほかに助手席シートベルト、フジー回路故障警告灯、半ドア警告灯もついています。



CUSTOM

デラックスの豪華さに、スポーティなムードをプラス。ラジオ付大型コンソールボックスやオートマチックラジオアンテナ、ハンドルロック、クロスタッチレザーの前後座シート……などを装備。ハイセンスのモールやライニング類が外観や内装に格調をそえています。グローブボックスもキー付き、トランクにもフロアカーペットが敷かれ、マップランプ、サイドブレーキカバー……など、細かいところまで至れり尽せりの装備です。望み得る最高のナイスセダンです。

■HONDA1300諸元表

77 DELUXE	
全 長 (mm)	3885
全 幅 (mm)	1465
全 高 (mm)	1345
軸 距 (mm)	2250
車 重 (kg)	885
客室内寸法 (mm)	長さ
	幅
	高さ
エ ン ジ ン	
1 体 式 2 重 空 冷 O H C 並 列 4 気 筒 (前輪駆動方式)	
総 排 気 量 (cc)	1298
燃 料 器 具 型 式 及 数	横 向 可 変 ベンチュリー型 1 個
最 高 出 力 (ps-rpm)	95/7,000
最 大 トルク (kg-m-rpm)	10.5/4,000
最 高 速 度 (km/h)	170
燃 料 消 費 率 (km/l)	20(60km/h時)
登 坂 能 力 (%)	23.6
制 動 距 離 (m)	13.5(初速50km/h)
燃 料 タンク 容 量 (l)	45
潤 滑 方 式	ド ラ イ ヤ ン プ 方 式
オ イ ル タンク 容 量 (l)	8
ク ラ ッ チ 型 式	乾 湿 単 板 式 ダイアフラム スプリング 機械操作式
変 速 機 型 式	前 進 4 段 後 退 1 段 シンクロメッシュ
カ ジ 型 式 及 比 例 係 数	ラ ッ ク ビ ニ オ ン 式 19.6:1
主ブレーキの種類 及び型式	前ノサーボ付き ディスクブレーキ
	後ノリーディング ブレーキ(PCV付) 2系統油圧式 4輪制動式
車軸型式と 懸架方式	前 マフタファーンソン式独立懸架
	後 クロスビーム式半横円柱バネ式 独立懸架
駆動装置型式(前/後)	前 型 駆 動 式
	後 カルボン式
タイヤサイズ	前 6.25-13-4PR
	後 6.25-13-4PR

■各仕様は改良のため予告なく変更することがあります。

■ボディカラーと内装色

(※アクリルメタリックは別アクリル)

	77 スタンダード メタリック	77 デラックス	77 カスタム	77 リタイズ
ボラーベアホワイト			● (A)	● (B)
ミューホワイト	● (B)	● (B)		
カーシタルレッド		● (B)		● (B)
レミンググレー	● (B)			
スカラグリーンメタリック		● (B)	● (A)	● (B)
ポニブルーメタリック		● (A)	● (B)	
タイガーアイゴールドメタリック			● (A)	
シルバーフォックスメタリック			● (B)	● (B)

■印刷のため実車の色と多少異なります。



ホンダSFは全国完全ネットです

ホンダSFは、ホンダ販売店の専属サービス工場です。馬力、加速、最高速度を一度に測定するホンダ独自のシャシーダイナモから、車の安全を保証するためのテスターまで、高度な機器類を備え、ホンダの生産工場と同じ高い技術と管理システムで、診断と整備にあたっています。SFは全国ネットですから全国どこでもサービスが受けられます。

