昭和57年11月14日発行

モーターファン別冊

★ニューモデル速報　第20弾!!

ホンダ・シティターボのすべて

●ついに出たボーイズレーサーのきわめつけ!

■全開チャレンジ in TSUKUBA

驚異のハイパーターボ 世界のミニギャングたちを斬る!

◆試乗レポート

たまらなく壮快なのは このメリハリのある加速フィーリングだ。

◆シティのドレスアップ全紹介

楽しさドッサリ! ファッション・シティ

★読者プレゼント★

綴込保存版■縮刷フルカタログ

モーターファン別冊

ニューモデル速報

Contents

ホンダ・シティターボのすべて

◆試乗会&レース仕様デモラン in 鈴鹿サーキット

2・ **気分はスーパーシルエット！快いターボサウンドがスズカに響いた。**
福野　礼

◆全開チャレンジ in TSUKUBA

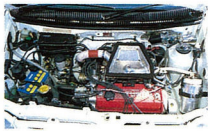
8・ **驚異のハイパーターボ 世界のミニギャングたちを斬る！**
冨岡弘司／福野　礼

◆試乗レポート

20・ **たまらなく壮快なのはこのメリハリのある加速フィーリングだ。**
星島　浩

◆徹底バイヤーズガイド

31・ **どえらいチビは欲張りのキミにも大きな満足を与えてくれる。**
大久保敦彦



◆技術インタビュー

33・ **ターボをやるなら、50%アップぐらいを狙わないとおもしろくないじゃないか。**
星島　浩

◆技術よみもの

スモールFF車のターボ化に技術的メリットはあるか？
たてうち・ただし

◆ドレスアップ全紹介

46・ **楽しさドッサリ！ファッション・シティ**　構成：ACP

61・ **綴込保存版■シティターボ縮刷フルカタログ**

モーターファン別冊
『ホンダ・シティターボのすべて』
昭和57年11月14日発行
発行所・株式会社 三栄書房　　発行人・鈴木脩己
〒160 東京都新宿区北新宿4-8-16　☎03-364-3811

60・ ★読者プレゼント／バックナンバー紹介

◆試乗会&レース仕様デモランin鈴鹿サーキット◆

気分はスーパーシルエット！快いターボサウンドがスズカに響いた。

「ヴォオオオーン！」

レーシング・ターボ独特の野太いエギゾースト・ノートと、タービンの高周波サウンドの快いハーモニーが鈴鹿サーキットに響いた。

シティターボ・ワンメイク仕様鮮烈なデビュー戦（?）だ。5台のレース仕様を使って有名F2レーサーの手による15ラップの模擬レースというニクイ演出。ユーモラスな中にも、恐るべきポテンシャルを予感させるこのデモンストレーションにつめかけた報道陣から大きな拍手喝采が送られた。

レポート：福野　礼

カメラ：小宮岩男／MPS・住吉道仁 他

グリーン、ブルー、レッド、ピンク、そしてイエローの5色に塗られた、5台のレーシングマシンが、やや強い匂配のついたS字コーナーを立ち上がってきた。

アクセルオフでヒューンというタービンの高く快い音が響き、テール・ツー・ノーズのままブレーキング、そのまま逆バンクのついた左コーナーへとつっ込む。

低音のターボサウンドが一段と高くなり、

リヤホイールを高くリフトさせコーナーを脱出。F2ドライバー、ジョナサン・パーマーのブルーのマシンの鼻っ面は、ティエリー・ボウセンの赤いマシンにぴったりとついたままだ。パーマーはレーシング・タイヤのスキール音を発しながらインから抜きにかかる。

しかし、さすがにボウセンもインはしっかり押さえそのチャンスを与えない。巧みに左右からけしかけるパーマー。彼の背後には、中嶋 悟のマシンが虎視眈々とトップの座をねらっている。いやいや彼とて油断は禁物。ステファン・ヨハンセンもケネス・アチソンもミスをついていっきに勝負にでるかもしれない。

最終ラップ、トップのボウセンは一段と強くスロットルを踏み込んだ。最終コーナー全開。彼の脳裏にチェッカーが翻える。あとはエンジンがもってくれることを祈るだけだ。

V6・2ℓじゃなかった、1・2ℓのターボパワーが初優勝の栄誉に向かって最後のストレートに吠える……。

▲S字コーナーを快調に飛ばすシティターボ。エンジン・パワー、そして足まわりのセッティングもスズカにぴったりの感じだ。

▶鈴鹿サーキットのピット前にずらりと並べられたシティターボの試乗車たち。

▲レースをやっている気分でサーキット走行を楽しむジャーナリストたち。

●ノッケから試乗会は熱いムードにつつまれた。

9月28日。前日の熱い興奮の余韻さめやらぬ鈴鹿サーキットで、シティターボの試乗会が開かれた。

ズラリと並んだシティターボはスパルタンでダイナミックブラック&レッドストライプと、強烈な南国調のブルーの2種類。なにしろウワサのマシン。聞けば、1・2ℓにして100馬力！　パワー・ウェイト・レシオは国産最高の6・9kg／ps！　シティ・オーナーじゃなくてもこのスペックを聞けば、コシャクなヤツといいたくなる。なにせ、こんなクルマが出てくれば国産2ℓGTはことごとくコケにされてしまうじゃないか……。

しかも、前日の「鈴鹿グレート20レーサーズ」F2レースでは、ホンダV6が12台フィニッシュという圧倒的なパワーを見せつけたばかりなのだ。

そんなこともあってか、ノッケから試乗会は熱いムードにつつまれた。腕にはひと覚えあるモサ達の手で次々に鈴鹿のコースへとピットアウトしていくシティターボ。ピットロードでの加速を見ても、これがナミの「ボーイズレーサー」じゃないことは明白だ。

あのストレートの速さ！　ピットから見えるS字の立ち上がりの加速！

ヘルメットをかぶり、シティターボに乗った人達はみんなヤンチャな気分をたっぷりと味わって帰ってくる。熱いインプレッションが語られると、そのまわりにシティターボ熱がパッと広がる。

かくして試乗会場の鈴鹿サーキットは、午前中のうちにギンギンにホットなムード一色に塗りつぶされてしまったのだ。

●その気にさせられた、F2レーサーによる華麗なるデモ走行。

「ヴォン！　ウォオーン」

その熱いムードのパドックに、純白のマシンが5台連び込まれてきた。

バンパー一体の大きなエアダム、オーバーボディタイプのフェンダー、そしてボンネットの3つのスクープが衆目を釘づけにする。シティターボ・レーシング仕様（プロトタイプ）がサーキットでのデモランを開始するために、ウォーミングアップを始めたのだ。

デモンストレーションとはいってもヤル気は充分。グリッドスタートで15ラップ、しかもドライバーがバリバリのF2レーサ

ーというのだから。

前日のF2レースでニューマシン、マーチ822＋ホンダV6をみごと優勝に導いた中嶋 悟選手を筆頭に、本場ヨーロッパF2のラルト・ホンダチームのJ・パーマーとK・アチソン、スピリット・ホンダチームのティエリー・ボウセンとS・ヨハンソンというF2界のスーパースター級。彼らのドライビングで、5台のワンメーク仕様のシティターボがイコールコンディションでのレースをやるのだ。

マシンがグリッドにつくと、ドライバー&マシン紹介のアナウンスもチャンと流れる。人気の少ない借り切りサーキットとはいえ、雰囲気は盛りあがるというニクイ演出だ。

5ラップの慣熟走行を終え、いよいよ午後1時半、シグナルスタートのグリッドから、5台のシティターボ・レーサーがいっせいにスタート。

予想通り、前記のような白熱したシーンが展開され、F2ドライバーのスーパーテクニックもさることながら、ゴーカートのようなシティのコーナリング（見ているだけでも首が痛くなりそうだ）ポテンシャルの高さ、中低速では1・2ℓとは到底思えないような加速を見せつけてくれた。

こんなに速くて、カワユイレーシングカーでワンメークレースが行われたら、どんなに楽しいだろうか。そんな思いにかられた多くの人から、模擬レース終了後おしみない拍手が起こる。ちなみにレース結果は、1位がボウセン、2位は激しいドライビングでわかせたパーマー、そして中嶋、アチソン、ヨハンセンという順。F2で不調にたたられた外人勢も、なにかウサを晴らしたという感じの15ラップだった。

●シルエットらしさを演出するセンスは抜群だ。

今回公開されたレーシングバージョンはシティのイメージアップはもちろん、実際のワンメイクレースを考えて作られたものだ。

ホンダは昨年5月からシビック・レースを行っているが、さまざまな話題とともに抜群に面白いレースへと育ってきた。イコールコンディション・レースの醍醐味は、ヨーロッパのゴルフやルノー5、リトモなどのワンメークレースで立証されているが、シビック・レースはそれらに優るとも劣らないエンターテイメントを毎回提供してくれている。そして、入門レースともいえるシビック・レースから育ってきたエキスパート達のレースとして検討されたのが、このシティターボだ。

したがって、チューニング内容はTSとシビックレースの中間といったセミチューンとなっている。

マシンの設計・製作を担当したのは（株）無限（本田博俊氏代表）だ。

126ps／5500rpm、18・7kgm／3000rpmにチューンされたターボユニットは、675kgのボディをワンメークのコンペティティブ・スピードとしては最高ランクの速さに引っぱる。

動力性能の公表値は、0→200m8・9秒、0→400m14・0秒、0→100km/h5・6秒！　最高速度も195km/hだ。

この性能は量産パーツを生かし、極力スペシャルパーツを少なくするという方式で設定されたもの。ワンメークレースの魅力のひとつでもある安価に楽しめる、というメリットを充分に生かそうというわけである。

さて、なんといっても注目されるのは、シルエットそのもののスタイリング。デザインはムーンクラフトの由良拓也氏と無限のディ・スカッションで生まれたというが、やはりらしさの演出は抜群のセンスだ。

インテーク&アウトレット付きのボンネット、前後バンパー、フロントフェンダーなどは美しい仕上げのFRP製。フロントフェンダー後端にはエア抜き、リヤフェンダーにはNACAタイプのスクープがついているが、当日公開された5台はダミーで

▲デモンストレーションに参加したF2ドライバー達。ボウセン、ヨハンソン、そしてパーマー。

▲K・アチソン選手。ラルトRH6／82HホンダF2のドライバーだ。左は同J・パーマー選手。

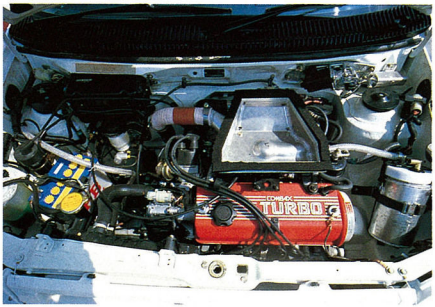
▲シティ・ターボのイメージをうまく生かしたレーサー。デザインは非常に巧みでカワイらしい。

▲リアをリフトさせてコーナリング！　ドライバーはK・アチソン。

▲ターボレーサー＆Mr.Nakamura。

▲ウィナー(?)のボウセンを先頭にS字をクリヤーする。

▶テールライト回りのフェンダーの処理に苦心の跡が……。リヤバンパーもFRP。



▲126psまでチューンされたレース用のユニット。エアインテーク、オイルキャッチタンクなどがスペシャル。カムカバーはマグではなくアルミ製のようだ。

▲若干軽量化されたコクピット。メーターもデジタルのままだ。ハーネスは6点式。がっちりした6点ロールバーが装着されている。

穴はあけられていなかった。

このクルマの見せ場はなんといっても愛嬌たっぷりのフロントマスクの造型である。ノーマル・ターボの非対称グリルをうまく生かし、エアダムにも開口部があけられている。このエアインテークや、左右のウインカーから続くブレーキ用インテークの開口部などのフィニッシュは、デザイナーが細心の注意をこめて作っているし、仕上げもすばらしい。

これらのパーツはいずれも試作品というが、その場で即売できるほど高い商品性をもっていた。

こんな本格的スタイルのワンメークカーがなん十台もサーキットを駆けるさまは考えてみただけでも楽しい。ついでにいえば、シティはドレスアップパーツの人気が非常に高いクルマだ。ストリートでもスポイラーやウイングを装着したシティを多く見かけるが、それらの市販ドレスパーツが、このレース仕様の登場ですべて色あせたものになってしまったといえるだろう。

さすがにホンモノ。このままマチを走りたい！といったらしかられそうだが、現にフランスではこれ以上のバケモン（ルノー5ターボ）が走っているのだ。そう思う人が多くいても不思議じゃない。

この魅力的なアピアランスに収まるパワーはノーマルベースのライトチューン仕様というところもニクイ。むしろ、普通ノーマルの外観であらそわれるワンメークレースをより楽しくするためのエンタテイメントとして、このシルエット・タイプのボディは作られたのかもしれない。

さて、ノーマルベースのそのエンジンだが、いくつかのパーツがコーディネイトされている。オーバーラップの大きいカムシャフト、52φのストレート・エグゾースト、20%吐出量を大きくしたインジェクターなどだ。

燃料噴射はもちろんPGM-FIだが、制御コンピューターのROMボードのプログラム変更で、燃料の吐出量と特性を変更し

◆試乗会&レース仕様デモランin鈴鹿サーキット◆

▲いかにもムーンクラフト製らしいデザインのエアスクープ。ボンネット自体がＦＲＰ製に交換されている。

▲リアスポイラーと「無限」のステッカー。

▲フェンダーは一体式のオールＦＲＰ。エアアウトレットが負圧部分をねらって顔を出す。タイヤはＢＳスリックの9.0/20—13。

▲巧みなデザインのリヤフェンダー。ＦＲＰ製でリベット止めされている。ＮＡＣＡスクープは今のところはダミー。

ているという。

ターボチャージャーもノーマルだが、ウエイストゲートをレース用のものに交換して、7・5の圧縮比のままチャージ圧を0・75から1・2kg／㎠に上げている。

ミッションは5速をノンターボのシティE用の0・714へと低くし、ファイナルがE1用の3・722（ノーマル4・06）の流用としている。デフは無限性のノンスリップ。当然クラッチも強化される。

市販ターボのラジエーターはノンターボ比で50％容量アップの大型のものだが、レース仕様ではさらに23％ほど冷却効率をアップ。

サスペンションもレーシング用に硬められてはいるが、基本的にノーマルのアーム類を流用、スペシャルパーツは調整式のリヤラジアスロッド、強化型のドライブシャフト（20→25φ）、前後のスタビライザー（ムク）などが使われるに過ぎない。

ダンパーとコイルスプリングは無限製。サスブッシュやマウントラバー類はラバー製でノーマルよりも硬度は上げられているが、ピロボールは使用していない。シビックレース用よりは高度になってはいるが、基本的なパーツはあくまで量産パーツというわけだ。

現在の仕様は、ワンメーク仕様としてのひとつのプロポーザルに過ぎないといわれるが、その説得力はかなりのものだった。

イコールコンディションのレースを楽しくするためには、今度もいろいろな規則や規制を作る必要もでてくるかもしれない。とにかくハードウエアの方はバッチリ。見ているだけでもウキウキしてくるようなこのクルマをいかに使うか、これからが楽しみだ。

身近なレーシングバーション登場で、デビューしたてからシティターボの格がグンと上がった。そんな感じがしたのは当日、鈴鹿で熱気に当てられたボク達だけではないだろう。

パーターボ ギャングたちを斬る!

●ホンダ・シティターボ
●パルサー・クーペ1500EXA-E
●ミラージュII 1400ターボ
●リトモ・アバルト125TC

レポート：富岡弘司（サーキット・インプレッション）
福野　礼（ファッション性チェック）

■全開チャレンジ in TSUKUBA

驚異のハイ世界のミニ

カメラ：MPS・住吉道仁／藤田昌久
アシスタント：戸嶋加奈子／須田美雪

“きわめつけボーイズレーサー”ともいうべき強烈なパワースペックをひっさげて登場したシティターボ。そのトータル性能は、はたして国産ライバルやヨロピアン・ミニギャングたちを超えているのだろうか——。筑波サーキットで全開対決を試み、さらに各車のファッション性についても、その魅力を探り出してみた。

▲シティターボを先頭にダンロップブリッジを抜けるパルサー・クーペEXA-E、ミラージュIIターボ、リトモ・アバルトの4車。

シティ・ターボ

●3000rpmを過ぎてからの加速には目をみはるものがある。

あのホンダ・シティにターボがドッキングされた。最大過給圧0・75kg/cm²で出力100ps/5500rpm、最大トルク15・0kgm/3000rpmと1・2ℓクラスにしてはとんでもない数字が現実化した。

車両重量が690kgなのでパワーウェイトレシオは6・9kg/psと、これは国産車中ナンバーワンの数値である。ボンネット上には、ターボ車の象徴ともいうべきでっぱりというか、コブがあり、いかにも誇らしげだ。

シートはバケットタイプで、ややかためだがホールドも良く、サーキットランにおいてもさほど気にならなかった。

▶アシスタント・ギャルの加奈子チャン(左)と美雪チャン。

■全開チャレンジin TSUKUBA

▲2人のヤングギャルたちもシティターボの新ターボ・エンジンには興味シンシンだった。

指針式のタコメーターとデジタル式のスピードメーターが一体になっている。タコメーターは7500rpmまできざまれており、レッドゾーンは6000rpmからである。ターボの過給圧もグラフ式のメーターでひと目でわかるようになっており、まさにボーイズレーサー向きのフロントパネルだ。

ステアリングはミラージュ・ターボなどと比べても太めで、コーナーを攻めたてている状態でもグリップしやすく、ちょっと上向きのところは、ミニ・デ・トマソを思わせ好感がもてた。シフトレバーもタテのストロークはあるものの好位置にセットされている。

スタートして3000rpmを過ぎたあたりからの加速感は目をみはるものがあり、レッドの6000rpmを過ぎてからもさらに回りつづけようとする。ちなみに6500rpmまでは息つきなしに吹き上がる。新車ということもあり、一応6000rpmをリミットとした。

第1コーナーでのアプローチでは、ノーズダイブも少なく、フルブレーキングの状態でも安定している。ステアリングを切り込んでやると実にシャープで、ロールも極めて少ない。クリッピングポイント手前までは実にスムーズにライン取りできるのだが、と同時に2速へシフトダウンしパワーオンしてやるとインリフトしながらいっ気に吹けきってしまう。多少のアクセルコントロールが必要で完全にタイヤがパワーに負けている感じだ。

立ち上がって最もアウトにはらんだところで3速へアップ、第1ヘアピンまでは5500rpm、ここでもクリップについてからでもアクセル全開にはできずちょっと我慢、ダンロップブリッジ下の35Rでは、タックインを利用しライン取りをする。このタックインも最近のFF車にはない、「これぞFF」というようなメリハリさがあり、まさにFFらしいコーナリングが可能である。

第一ヘアピンまでは、3速で5800rpm、このコーナーも同様に、あまりかきすぎないように立ち上がる。最終コーナー入口までで4速へアップ、そのままインに切り込んでいく。ここでもアウトへはらむためタックインを利用するが回転計が4000rpmを割ってしまうため途中で3速へおとして最終コーナーを立ち上がるはめになる。

3速、4速がはなれすぎている感がある。それでもストレートの終りでは、メーター読みで4速138km/hまでに達する。このときのベストラップは1分19秒18で、乗ってみた手応えとしては18秒は切ったかな、と思ったのだが以外にタイムは伸びなかった。

フィーリングとしては、ブレーキングから始まり各コーナー速度、立ち上がり、どれをとっても4車のなかで、ひけをとるどころか上回っていると感じられるのだが、ストレートの伸びがいまいち歩というところでタイムが伸び悩んだのだろう。

タイヤの選定も一般道路でのハード走行程度ならば現状のタイヤで十分だろうが、サーキットランにおいてはグレードを上げ、R仕様で走らせるとおもしろいだろう。タイヤを変えただけでも1秒はかわるはずである。

0↓100km/h＝8・6秒、0↓400m＝16・3秒という公表データからみても、

シティターボ　●ラップタイム　1分19秒18

安定したコーナリングを示したシティターボ。コーナーへのアプローチでノーズダイブやロールも少なく、思いどおりのライン取りができる。

並々ならぬ実力の持主であることが想像できる。実際、筑波サーキットをまったくのノーマル状態で、1分19秒18をマークしたのはほんの片鱗であり、そのトータルな実力のほどは、まだまだ計りしれないものがある。

たとえば、箱根や伊豆のワインディングへ場所を移したらどうだろう。あのコンパクトサイズのボディは身をおどらせながらライバル車に後塵を浴びせるだろう姿が目に浮かぶのだ。なにしろ、コーナーでのハンドリングのシャープさは、ほかにも類をみないものがあり、ただおどろくばかりである。

またその反面、女性にも扱えられる取りまわしの良さをもっている。しかし、へたにアクセルを開けようものなら、ジャジャ馬に生まれ変わり、手におえなくなる性格もある。この2面性もホンダ・シティターボの大きな魅力のひとつといえよう。

ミラージュIIターボ　●ラップタイム　1分20秒54

ミラージュIIターボはアンダーが強めにでるため、コーナーへの進入を奥深くとりブレーキング・タックインさせる必要がある。

ミラージュIIターボ

●立上り重視のライン取りが、速く走らせるコツなのだ。

ミラージュII1400ターボは、強力なパワーユニット、最高出力105ps／5500rpm、最大トルク15・5kgm／3000rpmが売り物であるが、今回はシティターボのかげにかくれて、その実力がうすれがちである。

外観はボンネットにエアスクープが飛び出しており、リヤにはターボのエンブレムが誇示しているのだが、コクピットのレイアウトはスタンダード車種とさほど変わらず、パネルがブラックになったのと、ステアリングとシートにターボの文字がきざまれただけだ。

そのステアリングもグリップが細めで扱いずらく、シートにしてもシティターボやパルサーEXAと比べて、ホールドがわるく、走り屋には不満である。

レスポンスは非常に良く、3000rpmをすぎたあたりからターボがきき始め、5500rpmまですんなり吹け上がり、それ以上はもたつきはじめる。

サスペンションは、フロントがストラット／コイル、リヤがトレーリングアーム／コイルで全輪独立、フロントとリヤにスタビライザーが設けられ、タイヤはアドバンA-401の165／70HR13が装着されている。

まずはⓟレンジにホールドし、筑波をせめてみた。ロール量は少なく、第1コーナーへのアプローチは安定しており、2～3周はブレーキの効きもよいのだが、それ以上走り込むと、ブレーキがぬけぎみになってきた。エアーが多少はいっていたせいだと思うが……。

第1コーナーを立ち上がり第1ヘアピンまで3速5800rpm、ダンロップブリッジ下のコーナーでは、早めにタックインさせて、直線的に立ち上がった方がベターだ。つぎの第2ヘアピンまで3速6000rpmまで吹け上がる。

このクルマの場合、パワーアンダーが強めにでるため、進入を奥深くとり、ブレーキング・タックインさせ、いっ気に向きをかえて脱出した方が良いだろう。最終コーナーでは多少オーバーぎみでつっこんでもリヤの流れだしはゆるやかで、アクセルをほんのちょっとゆるめただけでタックインし、コントロールしやすかった。第1コーナーの手前で4速5600rpmだ。

タイムは1分20秒54と伸びなかったが、副変速機をうまく利用すれば、シティターボと互角にわたりあえるかもしれない。いや、場所によっては（アップダウンのはげしい所など）シティターボを抜き去ることも可能なポテンシャルを秘めているようだ。

タイトコーナーでは、シティターボ同様にアプローチを奥深くとり、リヤの流れを利用していっ気に方向を変えるようにして、パワーをムダなく使いきることが大切だ。むやみに、アクセルをバタバタやらない方が良い。立上がり重視のライン取りが、ミラージュ・ターボを速く走らせるためのコツなのだ。

なお、サーキットランでは、現状のタイヤではグリップ不足で、もうすこしグレードを上げた方が良いだろう。

パルサークーペEXA-E ●ラップタイム 1分21秒17

パルサークーペEXAのロールはかなり大きく、リヤがふん張るためタイトコーナーでは思いきり振り回してやる必要があった。

パルサークーペEXA-E

●クセがなく、万人向けの味つけをもつFFクーペだ。

パルサーEXA-Eは、830kgのボディにE15E型インジェクション仕様95ps/6000rpmという実力のあるエンジンをマウントさせている。

スタイリングもウェッジ基調で4車の中でも最も先進的である。空力的にもすぐれており、Cd値0・37もボーイズレーサーの中でもトップクラスである。サスペンションは、フロントがストラット、リヤがトレーリングアームと従来と変わりはないがストロークをいくぶん長くとっている。

今回、試乗したEXAは、かなり走り込まれているらしく、ブレーキもダブらないとあがってこないし、エンジンも絶不調といったところである。

そのため本来のEXAの走りとはほど遠く、気のぬけるような走りになったことはいたしかたないところである。ラップタイムも4車中いちばん悪く1分21秒17であるが、EXAの実力としては、1分19秒台で走り切るポテンシャルの持主であることはいうまでもない。

シートポジションはちょっと高めで、視界が良く、ホールドも良い方の部類に入るがサーキットランにおいては、それでもちょっともの足りない。

E15E型エンジンはレッドゾーンの6000rpmまで回しても息つくことはなく、サージングがおきる7000rpmまですんなり回ってくれる。

フルブレーキング時においては、かなりノーズダイブをするが、リヤがロックしたりせず安定した姿勢を見せる。ブレーキをダブる以外は、効きも良く不安はない。

ロール量は他車とくらべて多い方で、タイトなコーナーでは、リヤがかなりふん張り、シティターボのようにはいかず、思いきりふり回してやる必要がある。

このEXAでは2速の伸びが良いが、これはギヤ比のせいだ。そのギヤリングはこの筑波には合っていないようで、第1ヘアピン手前で3速5200rpm、ダンロップブリッジ下のコーナーでは、タックインさせるというよりも、アクセルをすこしゆるめてやる程度でクリアーでき、ラインをまちがえない限り、脱出時にさほどこじらなくてもすむのである。

最終コーナーでは、リヤの追従性がとても良く、FFを感じさせない。乗りやすいといえば乗りやすいが、シティターボやミラージュターボを乗ったあとでは、ややもの足りず、今回の比較車の中においては、まさに貴公子的な存在であった。

すこしぐらい乱雑に乗ってみても、へんなクセもなく、万人向けの味つけであり、E15E型のパワーユニットとの組み合わせもよい。タイヤに関してはもっとハイ・グリップがほしいところである。

このEXAの場合、そのすばらしいCd値から見て、高速コースである富士スピードウェイにおいて、より本領を発揮するのではなかろうか。また、高速道路などのハイクルージングも実に楽しそうなクルマである。

ターボ車が目立つ中、このEXAは一歩もひけをとることもなく、国産ボーイズレーサーの中でも、トップクラスに位置していることは、明らかだ。

▲リトモ・アバルトはクセがなくすなおなハンドリングをもつが、サーキット走行ではもうすこしロールを押えた方がタイムアップできる。

リトモ・アバルト125TC

●2ℓ125psツインカムによる実力は、やはり別格だ。

リトモ・アバルトはFF大衆車モデルである上同時に、心臓部には、直4・2ℓ・DOHCエンジンを横置きで搭載、ウェーバー34DMTRツインチョーク・キャブレターを装着し、最高出力125ps／5800rpm、最大トルク17・5kgm／3500rpm（DIN規格）と並はずれた力の持主であることがわかる。

しかトルクカーブはなめらかであり、ちなみにパワーウェイトレシオは7・8kg／psと、万人向けの味つけになっているのだが、いったんアクセルを踏みつづけると、7000rpmまですんなんなり吹け上がり、ストレートでの伸びも、目を見張るものがある。

フルブレーキングにおいても、姿勢は安定しており、そのままステアリングを切り込んでいっても、へんなクセもなく、ピレリP6の185／60Rがグッとこらえてくれる。

ちょっと気になったのはシフトノブの位置が低いことだ、フィーリングは、カチカチと入るのだから、ちょっと残念であった。コクピットの中に身を沈めると、まさにヨーロピアン・フィーリングが伝わってくる。レッドで刻まれたメーター類、サソリのマークの入ったステアリング、室内全体のレイアウトもまさしくヨーロッパ車だ。

スタートは気むずかしくかまえる必要もなく、2000～3000rpmあたりからでもグイグイ加速してくれる。サスペンストロークが大きいせいか、各コーナーでかなりロールするはめになるが、そうこわいものではない。

このリトモ・アバルトでは、コーナーのアプローチにおいて、オーバースピードで進入、ステアリングを切りながらブレーキングし、リヤをわざと流すようにしてやる。適度に向きが変わったところで、パワーをかけてやりコーナーを脱出、といったようなドライビングが、かまえず自然にできるクルマなのだ。ということは、ある程度の上級ドライバーなら、脱出時の蛇角を思い通りに変えられ、アンダーステアに苦しめられることもなく、直線的に立ち上がることのできるクルマということになる。

もっとも、FFの場合は、タイムを上げようとするといまのような動きになってくるのだが、足まわりや、クルマによってはリヤが急に流れてしまったり、全く流れなかったりするケースが多く、いろいろと足を変えてやる必要がでてくるわけだ。

リトモ・アバルトの場合、もうすこしロール角をおさえてやると、さらにタイムアップも可能だろう。ただ、これはあくまでサーキットランにおいてのことなので、市街地では乗りごこちもかねなくてはならず、現状が妥当なところといえるかもしれない。ちなみにサスペンションは、フロントが独立マクファーソンストラット、リヤが横置きシングルリーフスプリングで、このアバルトにはフロントにスタビライザーが追加されている。

この日のベストタイム分18秒00は、このリトモ・アバルトがたたきだしたもので、ストレートでの伸びも良く、3速は途中で吹けきってしまい、4速へシフトアップしてからも、回転計はあがりつづけ、最終コーナー入口で6000rpmに達した。

そのタイムをみても、リトモ・アバルトは、やはりボーイズレーサーのトップにランクされる。黒に塗られたエアダムとリヤスポイラー、大きく張り出したオーバーフェンダーなどにも、本場ミニ・ギャングの意気込みを感じることができる。

■主要諸元比較表

諸元 ＼ 車種		シティターボ	バルサークーペ EXA-E	ミラージュII 1400ターボ	リトモ・アバルト 125TC
寸法・重量	全長（mm）	3380	4125	3780	3937
	全幅（mm）	1570	1620	1585	1687
	全高（mm）	1460	1355	1350	1370
	ホイールベース（mm）	2220	2415	2300	2432
	トレッド（mm） 前	1370	1395	1375	1455
	トレッド（mm） 後	1370	1375	1340	1420
	最低地上高（mm）	145	160	170	——
	車両重量（kg）	690	830	820	980
エンジン	型式	ER CVCC・直4	E15E 直4	G12B 直4 ターボチャージャー付	138A 直4 DOHC
	ボア×ストローク（mm）	66.0×90.0	76.0×82.0	74.0×82.0	84.0×90.0
	総排気量（cc）	1231	1487	1410	1995
	圧縮比	7.5	9.0	9.0	9.45
	最高出力（ps/rpm）	100/5500	95/6000	105/5500	125/5800(DIN)
	最大トルク（kgm/rpm）	15.0/3000	12.5/3600	15.5/3000	17.5/3500(DIN)
	キャブレーション	ホンダ・PGM-FI	ニッサンEGI	ダウンドラフト2バレル	ツインチョークX1
燃料タンク容量（ℓ）		41	50	40	50
トランスミッション	型式	5速MT	5速MT	4速MT×2	5速MT
	ギヤレシオ 1速	2.916	3.063	2.769	3.583
	ギヤレシオ 2速	1.764	1.826	1.550	2.235
	ギヤレシオ 3速	1.181	1.207	0.961	1.542
	ギヤレシオ 4速	0.846	0.902	0.724	1.154
	ギヤレシオ 5速	0.655	0.733	——	0.967
	ギヤレシオ 後退	2.916	3.417	2.692	3.667
ファイナル・レシオ		4.066	4.167	3.470	3.571
ステアリング		RP／∞	RP／∞	RP／∞	RP／∞
サスペンション	前	ストラット／コイル	ストラット／コイル	ストラット／コイル	ストラット／コイル
	後	ストラット／コイル	トレーリングアーム／コイル	トレーリングアーム／コイル	ストラット／リーフ
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク	ディスク	ディスク	ベンチレーテッドディスク
	後	ドラム	ドラム	ドラム	ドラムサーボ付
タイヤ・サイズ		165/70HR12	165/70SR13	165/70SR13	185/65HR14
馬力荷重（kg/ps）		6.9	8.74	7.81	7.84
東京地区標準価格（万円）		109.0	128.5	118.6	287.0

シティターボ

トールボーイから、質感のある正統派ボーイズレーサーに変身。

強力な心臓とより洗練されたエンジニアリングで誕生したシティ・ターボだが、嬉しいことにエクステリア・インテリアのデザインもハイパワーにふさわしいものにイメージアップされている。運転すればもちろんだが、外から眺めたり、シートに座ってみただけでも、シティターボはハイパーなクルマに成長した。

●イメージ

シティターボのイメージは実に鮮烈。ノンターボがどちらかというと先進のコミューターが町を走り出したノというイメージだったのに比べると、このターボは正統ボーイズレーサーという印象を全面に押し出してきた。明らかにヨーロッパのカフェ・レーサー、例えばルノー5アルピーヌ、アウトビアンキA112アバルトなどを連想させる。

しかし、シティの場合は、それらヨーロッパのカフェ・レーサーとはひと味違った大胆にして高品質というディテールがある。イタリアン、フレンチのセンスと即興に対して練りあげた迫力が感じられるといってもいい。

特に外装がブラックのクルマは抜群の質感をもっている。イメージとしてはまっ黒なのだが、近づくと明らかにメタリックが入っているという凝った見せ方。意外とルノー5のようなソリッドブラックは細かいキズがつきやすく手入れをおこたると品質感が落ちてくるものだ。黒に見えるメタリックは、サイドビューのフラッシュを鮮明に見せ、しかも奥の深い質感をたたえている。ひさびさにヒット色になるだろう。

●エクステリア

外装は、ボンネット上のバルジ、非対称グリルがポイント。バルジにエアインテークを開けなかったのは、かえって新鮮だった。グリルはやや平凡なハニカムタイプを使うが、フィニッシュには入念な神経が入っている。正面から見たシティターボは、バルジとグリル、その中のメッキのホンダのH マークが非対称に並ぶが、このバランスの良さにもさわやかな驚きがある。

ノンターボ・シティから使われていた、バンパーの非対称インテークの主張も、ターボでは明確な回答が用意されていたわけだ。

そのバンパーはちょっと目立たないぐらいの感覚でエアダムリップがつけられ、ライト・ウインカーを結ぶ一線上に大きな角のフォグが決まる。ルノー5と全く同様のレイアウトだが、ヘッドライトが丸目だけにアクセントはかえって強い。ただフォグだけはオプションのCIBIEが欲しい感じ。

サイドプロテクトモールは、太くなって前後バンパーとの一体感が増した。ノンターボでやや弱々しかったサイドビューは、これだけで相当タフに見えるようになったし、赤いピンストライプもこれでめでたくボディをがっちりと一周する。

オプションのアルミホイールは流行のフルディッシュに近いデザイン。表面はアルミ地を磨き出して見せるが、凹面の塗色を黒・赤・金と用意。

とにかく「シティはシティでも全然違うんだよ」という主張が、たったこれだけのモディファイによって表現されているのはサスガといえる。下半身の野太い感触はノンターボにない新しい魅力を作った。

●インテリア

よくぞここまで、と思うほどの変身をとげたのがインテリア。

注目のマトはフルバケットのシートだろうが、むしろ全面的に「ターボ化」されたインパネがこのクルマの見せ場だ。

デジタル式スピードメーターとアナログ式タコメーターの採用は正解。これで決まりというレイアウトだ。タコメーターの針は針ではなく、中を抜いた三角形。この形

▲非対称の上下グリルとボンネットバルジがみせるバランス。ヘッドライトがもうすこし大きく見せられれば……。

▲内装も「スーパーチャージング」されている。丸いエアアウトレット、デジアナ式インスツルメントなどがターボ専用。液晶式ターボ（ブースト）計はユニークなグラフィックを見せる。

の面白さは、エンジンをビンビン回してみるとよくわかる。蛇足だがメーターの動きもハネるようなものではなく、品質感の高いグッド・センスだと思う。

ダッシュのエアアウトレットは、イタリア流の丸型にフルチェンジ。さすがに動きの感覚は練ってあり、風向きによってダッシュの顔つきが変わるのがいい。スダレのようなエア出口をここまでデザインしたデザイナーの余力はすごい。唯一のクレームは、いつもここを閉めておきたい気分にさせられる点だけか。

インテリアは黒とオレンジを基調色とする。液晶のターボ&スピードメーター、アナログの表示、コントロールからシートや内張りまでがブラック&オレンジで統一される。が、さすがに外装ブルーでは内張はブルーになる。このブルーの質感は、むしろオレンジよりもいいのではないか。なん度も引き合いに出すが、ルノー5の内装のオレンジに比べると、シティのオレンジはやや茶っぽいのが気になる。

最後になってしまったが、ボディソニックシートの設定も今やデザインの一部と見たい。よもやシティがこのシステム装著のいち番手になるとは思わなかった。予想じゃベンツのはずだったのだが……。

キーまでターボ化してしまったシティターボにかけられたセンスは最近の傑作といっていいだろう。

ミラージュIIターボ

いまでは古典的で、ハイパワーの主張もひかえめ。

オリジナル・ボディの登場後かなり年月がたっているモデル。昨年11月のマイナーチェンジ時にターボが戦列に参加、各部がモディファイされているが、基本的なディメンションは不変。それだけに古さも目立つわけだが、ドレスアップの点ではかなりヤッているクルマだ。

●イメージ&エクステリア

いまや非常に古典的で、ハード。ターボの特徴といえば、エンブレムとストライプ以外には、ボンネット上のエアスクープがあるのみだ。

各メーカーが積極的なエクステリアのデザイン攻勢をかける寸前に登場してきただけに、ハイパワーの主張はひかえ目といえる。

エアスクープのデザインは、効率や空力学といった点よりも、むしろアグレッシブな迫力をねらったデザインといえそうだが、形態としては、なにか70年代初期のクライスラーのスペシャルティーカーを思わせるものだ。そのスクープを取り巻くストライプもカマロZ28のNACAスクープのそれのイメージ。

登場時点ではヨーロピアンなFF2ボックスだったのが、このターボではむしろアメリカン・テイストになってきている。

これからの2ボックスの向う方向ではないかもしれぬが、それなりのハードさはある。

特にフロントの顔つきは、やんちゃでないスペシャルティーのイメージがある。カフェ・レーサーというよりは、スタリオンやセリカの一族にも見える。

●インテリア

シティーターボとカラーコントロールが期せずして一致した。ブラック&レッドのインテリアだ。

こちらはインスツルメント周辺にレッドのピンアクセントを、シートはややローズがかったサーモンピンクだ。シートバックにTURBOの文字を配したのはこちらが先発だが、色まで変えていない。

ステアリング、シフトノブもノンターボと同様。いま見るともう少しスペシャルがあってもいい。ポジションからいっても、ボーイズレーサーの感覚は薄く、スペシャルティカーの印象である。それだけにオーソドックスな女性などにも受け入れやすい。

▲ボンネットのエアスクープ、ヘッドライトなどはアメリカ風スペシャルティのイメージ。

▲ブラック&レッドのハードなインスツルメント。

▲シートはサーモンピンク。シート前端がやや低目で、これもアメリカ車に似ている。ボーイズレーサーというよりももっと大きなサイズのスペシャルティのイメージがある。

▲ヘッドライトを上げても、クルマのイメージは（例えば多くのスペシャルティカーのようには）悪くならない。むしろ愛嬌はヘッドライトアップの方が増す。

パルサークーペEXA-E

全面に押し出したアグレッシブな感覚。

パルサーから生まれたスポーツクーペ。リトラクタブル・ライト、ノッチバックルーフ、ウエッジシェイプと、これまでのこのクラスの定石を破る。

●イメージ

斬新な構成のスタイリングには、走りの感覚をそのまま具現化したようなつっぱりがある。ナマの迫力というか、他に例のない思い切りの良さが全面にでているといえよう。

リトラクタブル・ライトはスラント・ノーズから直接立上る。セリカ・クーペとも似た感触のフロントだ。クーリングにあけられた四角い5つの開口部。ブラックフェイスのバンパーの処理では、イタリア的なたち切りが迫力を見せる。

むしろこのクルマの場合、各部の面一化のフィニッシュに難点があるかもしれない。特にフロントはスペシャル・ビルダーのコーチワークを連想させる。

カフェ・レーサーのカテゴリーとしてはシティとは全然違う強烈な体臭がある。

●インテリア

インテリアは上品だ。外装のアグレッシブさは見当らない。

シートはグレイのストライプ入りのモケット。インスツルメント、ステアリングなども質感の高いややブルーのあるグレーをフルに使う。かといってメーターやステアリング、シフトブーツの処理はスポーツ的にふったハードなものだ。

例えばランボルギーニのような思い切ったこの対称は、2ℓ・2・8ℓの国産スペシャルティーのジャンルにもないものだ。

インテリアでの不満はダッシュ上の時計だ。四角い3針式の古典的なタイプで、室内のムードにはなんとなく異質に感じられる。

イタリアン仕立てのシックなスーツを着たサムライ。すこし血の気は足りないかもしれないが、カフェ・レーサーにコーディネイトしていける素質は充分だ。

▲思い切りのよいサイドビュー。走りの姿は静止している時よりずっと美しい。

▲内装はシックな仕立て。グレーのシートは品が良く仕上げも優れている。しかし全体に、外装で感じる新鮮味はとぼしい。

リトモ・アバルト125TC

即興の生むイタリア式ロマンティズムが魅力だ。

リトモはイタリアン・デザインの粋を見せてくれる。そのアバルト版でも、モダンなタッチは変えられていない。

●イメージ

なにしろボディは大柄だから、日本の道ではなかなかカワイらしく見えてくれないリトモだが、アバルトではいかにもそれらしい各部の味付けが、かえってリトモの大味な印象を柔らげているようだ。ノーマルよりもむしろオリジナル・ボディの良さが強調されて感じられる。

シティターボに比べるとやはり野性的なひらめきがある。下半身のたくましさも、面のつくり方にもイタリアン・センスが光る。ゴルフにも、ルノーにも、そしてシティにもないつき抜けたようなさわやかさは、むしろセンスではなく才能が生みだすものか。

●エクステリア

アバルトのアバルトたる象徴のサソリのエンブレムは別としても、このクルマはホンのわずかな味付けでみごとにイタリアンかっ飛びマシン風に仕立てあげられている。

フロントのバンパーと一体になったエアダムは、シティターボとは好対称をなすインスピレーションの生んだ形状。張り出したフェンダー・フレアからためらうことなく、しかもなまめかしくフロントへとつき出す。シティ同様、ライトと一線上に配されたフォグの処理も実に乱雑な手法なのだが、ディテールは凝っている。結果としてはこちらの迫力勝ちといった感じだ。

リヤスポイラーも官能的な処理。リトモのボクシーなテールとは一見水と油の世界。しかも、バンパーやスポイラーのラフな表面のグレーのプラスティックとは全く違う、黒いウレタン製なのだ。

しかし、一線を踏み込えた美しさはこのクルマの持ち味。モダーンなスリットの非対称グリルと古典的なフィアットの丸いエンブレムのなすアンバランスこそイタリアン・デザインの機知というべきか。

●インテリア

ベージュモケットのシートは実に品のいい仕立てだ。イタリアのジャケットを着ているようなさわやかさは、国産車のシートにはない感覚だ。

一転してインスツルメントは、ちょっとフェラーリをも思わせるレーシィな仕立て。3連メーター、ボクシーなステアリングがハードだ。オリジナルはぐっと即興的なラフなエレガンスだ。スリークな金髪の美女に芽をむかれるという感覚。リトモ・アバルトは確かに悪魔的なクルマだった。

▲モダーンで大柄なボディをオーバーフェンダーや前後のスポイラーで武装するアバルト。フロントスポイラーのデザインは即興的ななまめかしさをもつ。

▲リトモのモダーンとアバルトのハードがうまく同居する。シートは品のいいモケット。

▲デザイナーのインスピレーションの産物たるリアスポイラー。トレッドが広く、下半身はたくましい。

◆試乗レポート

たまらなく壮快なのはこのメリハリのある加速フィーリングだ。

ただターボと燃料噴射をプラスしただけではない。外観、内装、足まわり……すべて違う。ゴルフに対するGTI以上に違う、凄いチビターボの登場だ。けだし、ボーイズレーサー市場は、一大異変が起きる——。

レポート：星島　浩　　カメラ：小宮岩男／MPS・住吉道仁／他

●クルマから降りたいまも、私のからだは、まだ興奮から醒めていない。

いやァ驚いた！

凄いの、なんのって！

「モーターファン」誌も含めて、これまで多くの雑誌が、手をかえ品をかえて、谷田部＝JARIテストコースや筑波＝サーキットで比較特集を組んできたつけ——。

そんなボーイズレーサーたちが、寄ってたかっても、とても歯が立たない《走り》の凄さ。

いささかオーバーな表現を許されるなら、シティターボの出現で、これまでのボーイズレーサーどもは、まるで「太陽の下の星屑」になりさがってしまった。

とにかく4日間、走り回って、クルマから降りたいまも、私のからだは、まだ興奮から醒めていない。

確かにこのところ《走り》や《速さ》を売りにするクルマが輩出している。

ツインカム16バルブのRSもいい。6気筒ツインカム24もすばらしい。ツインカムターボが追い討ちをかけてきた。ロータリーターボはおそろしく速いクルマだった……。だが。

それらのいずれを選ぶにせよ、もう一台手許に欠かせないクルマができた。もちろん、とりあえず1台だけ選ぶならゼッタイこのクルマ。——すなわちシティターボだ。

発表・発売は9月20日。

いわゆるフルモデルチェンジではないから、晴れがましい発表会などはなかったが、追加車種としては超大物。24日に技術説明会が催され、その日の午後から、30台近いシティターボ＝広報車両が、いっせいに原宿のホンダ本社から走りはじめた。

箱根へのドライブ。東京から鈴鹿サーキットまでの走行。テストコースも走ったし、筑波や鈴鹿も走り回った。もちろん都市内も。積算距離は、たちまち1200kmを超えた。

それでもなお。――原稿の締切りさえなかったら、いますぐにもハンドルを握って走りに行きたくなるクルマだ。これほど、私の気持をとりこにしたクルマは、長い自動車ジャーナリスト生活のなかでも、ほんの数台しかない。

原宿のホンダ本社玄関前で受取ったシティターボは、新色のブルーに派手なオレンジ色のストライプ付き。ターボの追加でいくつかの新色が塗られ、そのなかでは、やはりイメージカラーの「黒」が最も魅力的に映るが、本誌の若いスタッフたちが黒を希望したので、オジン? 組はブルーでがまん。

どちらもリヤウインドウには「HYPER TURBO」とある。

ハイパー＝超越。

これまで出てきた――あるいは、そんじょそこらのターボとは、ひと際違うぞ、という意味のハイパー。

そりゃそうだろう。

1・2ℓ（正確には1231ccだが）でなんと100ps。現行ノンターボのシティはEタイプなら63ps、Rタイプだって67psで、この数値だって低いわけじゃない。それが、ターボ装着で実に50%アップの馬力を稼ぎだしたのだ。

従来の日本車ターボは、トルクがあがった、パワーがあがったといっても、せいぜい20%アップから30%アップに過ぎなかったではないか。それでも、ずいぶんと、ターボのありがたい味を感じていたんだから。

ともあれ、最高出力は100ps／5500rpm、最大トルク15kgm／3000rpm。ゆうに1800ccなみの馬力とトルクを備えている。――いっちゃ悪いが、ホンダのアコード／ビガーやスポーツスペシャルティのプレリュードだって、100psに足りないエンジンしか載せてもらっていないじゃないの。

ホンダでいちばんパワフルなエンジンがホンダでいちばんちっちゃなクルマに積まれたというわけで、メーカーも、思いきっ

たことをしたものではある。

車両重量690kg。100psだから計算はやさし。馬力当り重量6・9kg／ps。——これは、そんじょそこらのスポーツカーもはだしで逃げる数値だ。

「そんな、ちっちゃな軽いクルマに100馬力のエンジンが要るのかね」——きっと、お役人やPTAのオバハンたち（オバハンたちじゃアクルマのこと知らないかア？）が目をむいたと思うんだが、私たちにとっては「よくぞ、認可がおりたもの」。この際は監督官庁のお役人サマに、私たち一同から感謝状のひとつもさしあげなければ。

でも、いいわけするんじゃないが、軽い小さなクルマだから、大きな馬力のエンジンを積んじゃいけない、という考えはどうかと思う。大きな重いクルマなら、大きな馬力のエンジンを積んでよくて、小さなクルマには不必要だとする根拠があるのだろうか。

小さくて軽いクルマにでかい馬力のエンジンを積むのが「危険」だという考えなら反論したい。——もし、同じ動力性能をもっているとしたら、すくなくとも小さくて軽いクルマのほうが、攻撃性は小さいのじゃないか。

1.5のクルマに145psのエンジンを積んで、これが馬力当り重量6・9kg／ps。690kgのクルマに100psで6・9kg／ps。——どちらが世間サマに対する攻撃性が強いか？というわけである。

●赤いヘッドカバーがまず目に飛びこんでくる、エンジンルームは魅力にあふれている。

エンジンの始動性はもちろん問題なかった。朝、起きぬけにエンジンをかけたときも、むろん一発始動で、ウォーミング中も回転はあまり高くあがらず（排ガス規制実施当初の1500ccCVCCシビックなんか、始動直後2500rpmくらいになったもの）、まもなく800rpmあたりに回転が落ちついた。

エンジンは、期待？よりずっと静かで、パワフル！とか、たくましいとかいう印象はないし、ノンターボのRタイプよりおとなしいくらいだ。

それにしても、エンジンルームは魅力にあふれている。

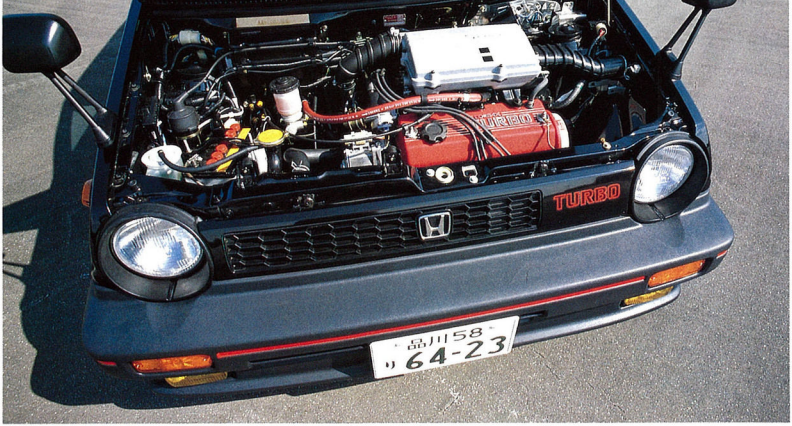
最近は、トヨタのツインカム24（1G-GEU）やツインカムターボ（3T-GTEU）のエンジンルームが、いかにも「デザインされた」新しい美しさで感心させられたのだが、シティターボもけっして負けてはいない。

フードを開けると、まず赤いヘッドカバーが目に飛びこんでくる。小さく＝COMBAX＝とあり、大きくTURBOと刻まれたヘッドカバーは、マグネシウム合金製で、重量わずか600gという。

その直後がグレイに塗られたエアクリーナー・ボックス。あまり長くない吸入パイプが、エンジン背後のターボチャージャー部に導かれている。エアクリーナーのすぐそばにエアフローメーターや、カルマン渦カウント装置など、いわゆる空気流量計測デバイスがないのが、ハイパーターボの特徴のひとつ。

くわしくはメカニズム解説＝対談をお読みいただきたいが——。

要するに、ハイパーターボは、エアクリーナーから入ってくる空気量を、この時点で計量するのではなく、エンジンのそばでシリンダーに吸いこまれていく空気の量を、吸気管負圧（負圧ばかりじゃない、ターボで過給していれば正圧も）と、その時点のエンジン回転数から割り出して計量し、それをただちにコンピューターに報告する仕



▶シティターボのフロントにコンパクトに納まったER型ターボ・エンジン。マグネシウム・ダイキャスト製の赤いヘッドカバーが実に美しい。1231cc にして最高出力は100ps／5500rpmだ。

シティターボの0→400m加速は16.3秒（２名乗車時）と発表されているが、フィーリング上でもその速さを充分に実感できる。

組みになっている。だからボッシュや三菱のパテントにはひっかからないわけだ。

ターボチャージャーの圧縮インペラーで加圧（実際には過給されないときもあるわけだが）された空気は、ターボチャージャーの上部、エアクリーナー背後の小さなサージタンクに導かれ、その下のスロットルボディから、インテーク・マニホールド、各気筒の吸入ポートに向かう。

サージタンクは、やはり赤に塗られ、上にPGM-FIとある。――プログラムド・フュエル・インジェクションの略だ。これについても、後のメカニズム対談にくわしいから、ご参照いただきたい。

赤いヘッドカバーとスロットルボディ上部のサージタンク、グレイのエアクリーナー、黒いエアホース――これらのデザインは、みた目の美しさがあるうえ、極めてエンジンユニットがコンパクトに納まっているのに驚く。

どだい、スペース効率性を徹底的に追究して生まれたシティである。エンジンコンパートメントは決して大きくない。他のクルマにくらべれば、元来、エンジンルームは小さかった。そのスペースに、きちんと100psエンジンが納まっているのだ。

さすがに、エアクリーナーを収容するために、フード左側にふくらみ＝バルジが設けられた。特別、エンジンルームなりターボチャージャー部を冷却するための空気穴が開けられているわけではないが、このフードバルジが、ハイパーターボの力強さを象徴していることは確かだ。

ターボチャージャーは、インテークマニホールドのすぐ下、排気マニホールドのすぐ近くに装着され、排気ガスは集められてタービン側に入る。

排気ガスの熱と圧力でタービンが回転し、同軸の圧縮インペラーで空気を加圧してエンジンに送りこむ＝ターボチャージャーの基本原理は、すでにご存じだろう。

とは思うのだが、ここで、もうすこしわかりやすく説明しておきたい。

▲▼ノーマル・シティに比べてぐっと精悍でファッショナブルな装いになったシティ・ターボの外観。バンパーと一体の長く伸びたエアダムスカートには2個のハロゲンフォッグ(オプション)が取付けられている。

エンジンはガソリン(燃料)と空気を混合したガスをシリンダーに吸いこみ、これを圧縮したところで、点火プラグの火花で着火させ、爆発・燃焼で膨張する圧力でピストンを押し下げて回転力に換えるのだが……。

エンジンが高い出力を発揮するには、シリンダー内でより多くの燃料を燃やさねばならない。といっても、燃料だけ濃くするわけにはいかず、燃料1に対して空気15近くの割合い(重量比)で混合したときが最もパワフルだ。従って、高い出力を発揮するのに、いちばん簡単な方法は、エンジンのおカマ(排気量)を大きくするのがいい。そうすれば、より多量の空気を吸入することができ、その空気に見合った量の燃料を燃やすことができるからだ。

通常のエンジンでは、ピストンが下降するときに生じる負圧で、空気(と燃料の混合ガス)がシリンダー内に吸いこまれるのだが、例えば1000ccの排気量なら、どんなに吸入抵抗が少なく=充填効率がよくても、850cc〜950ccくらいの空気なり混合ガスしか充填できない。この場合の充填効率は85%〜95%ということになる。

ところが、ターボチャージャーを用いれば、吸入空気を圧縮して押しこむことができる。つまり、1000ccの排気量であっても、1200ccとか1300ccぶんの空気なり混合ガスをシリンダーに詰めこむことができるわけだ。

シティターボのベースエンジンは、いうまでもなくボア66㎜ストローク90㎜の4気筒=1231ccだが、ターボ過給によって最大で1800ccぶんの仕事をさせることができるのだといい換えてもよかろう。

しかしながら、エンジン本体の大きさは元の1231ccぶんだ。シリンダーヘッドにチタン入りのアルミ合金を使うとか、さきのマグネシウム合金製ヘッドカバーを用いるとか、軽量化に気をつかっているとはいえ、ターボチャージャーを加えて、エンジン整備重量は4㎏増えただけ——わずか96㎏でしかない。

どだい1231ccのエンジンしか積めないシティに、ターボ付き100psのパワープラントが積めるところに、このクルマの値打ちがある。

2800ccのエンジンだって積めるのに、それと同等の性能をもつターボ付きエンジンを積むという企画よりも、ずっとターボのありかたにふさわしいといいたいのだ。

●50%パワーアップの秘密は、もちろん0・75㎏/㎠の高い最大過給圧にある。

それにしても50%アップの出力とトルクには驚くほかない。

(なんて感心していたら、鈴鹿サーキットで会ったホンダの久米是志専務には〝なんだ、50%くらいでご満足なのですか、2倍とか3倍とかのパワーを出したときに感心してください〟と軽くいなされてしまった。ひょっとしたら、来年度後半にもデビューさせようという、1・5ℓF1エンジンは〝600psプラスですぞ〟といいたかったのかもしれない)=閑話休題。

50%アップの秘密は、もちろん0・75気圧(㎏/㎠)の最大過給圧にある。

プラス0・75気圧といえば、+570㎜

㎏だ。これまでの国産車ターボといえば、だいたい最大過給圧は350㎜㎏、かなり高いものでもトヨタ3T-GTEU（ツインカムターボ）の380㎜㎏、三菱スタリオンは国内用が370㎜㎏、輸出仕様は最大過給圧が高いことで知られているが、有鉛ガソリンを使ってさえ+540㎜㎏＝0・71気圧。無鉛ガソリンを使うシティターボの0・75気圧が、いかに高い過給圧かがわかろう。

むろん、それだけ混合ガスを押しこめば、圧縮圧力なり燃焼圧力が高くなるのだから、ノッキングを起こしやすい。従って、ノッキングを避けるためには、エンジンの圧縮比をあらかじめ下げておかねばならない。おそらくベースエンジンの圧縮比が9以下だったら、0・75気圧のターボ付きでは、圧縮比を7以下にも落とす必要に迫られたかもしれない。

シティのベースのコンバックス・エンジンが、高い圧縮比10だったからこそ、極めて高い過給圧を与えながら、しかも無鉛ガソリンを使って、圧縮比7・5にとどめ得たといえるのであり、裏を返せば、元の圧縮比が高くて、そもそもノッキングに強い燃焼室をもっていたからこそ、0・75気圧という高い過給圧を可能にした、50%のパワーアップ、トルクアップを果たしたといえるわけだ。

得意の、ファンネル（じょうご）型燃焼室は、さらに2㎜ほど天井が高くなった。

今回のターボ装着、電子制御燃料噴射の採用でも、CVCCメカニズムは踏襲されたが、副室と主室をもち、副室からのトーチ火炎が主室に燃えひろがるからこそ、主室をアンチノック性の強いファンネル型燃焼室にし得たのであり、副室容積を10%増すとか、トーチ穴を20%絞ることによって強い火炎エネルギーで貫通力を増し、それで燃焼速度を上げることもできたという。

考えてみれば、トーチ穴の数は、強力な着火力をもつ点火プラグを増やして備えたのと同じ効果があるのだし、へたにスキッシュエリアを設けるなど複雑な格好の燃焼室にしないことが、未燃ガスを残さないとか、ノッキングを起こしにくいとかの特長につながっている。

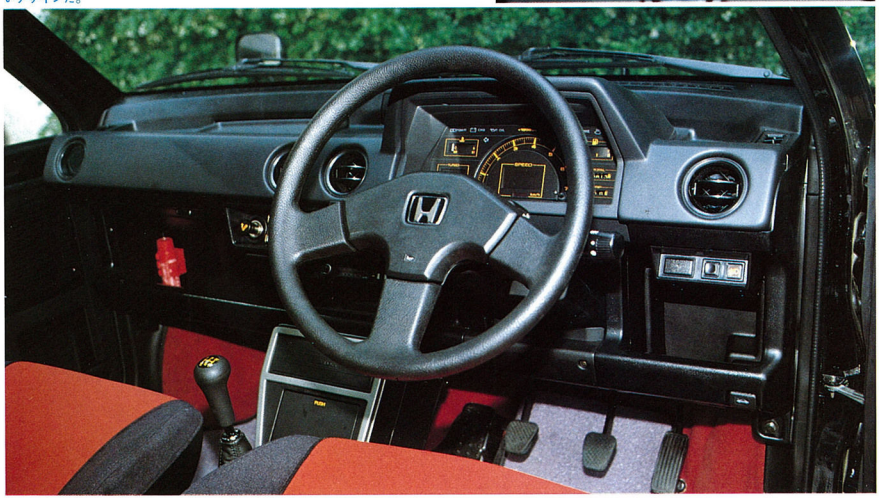
50%も熱負荷が増えれば、それなりの対策は必要になるはず。

それでもオイル消費が増えなかったのは、コンロッドからのオイル吹きつけによるピストン冷却や、ピストンそのものを熱を逃がしやすい形状にすること、ピストンリングの表面処理の改良などが効いているという。シリンダーヘッドの締めつけ個所を増やす、クランク軸はジャーナル径を太くしないで（つまりフリクションを増さずに）剛性を上げたという。

ターボチャージャーの装着で油温があがる心配があるが、オイルクーラーは用いていない。だいたい、ぎりぎりいっぱいのエンジンコンパートメントだから、収容スペースなんかない。

オイルクーラーは用いなかったが、水とオイルの熱交換性を向上させることで目的を達成できたとか。つまり、エンジン内の冷却水通路やオイル通路をうまくアレンジ

▼▶インパネのデザインも一新されている。デジタル表示のスピードメーターとアナログ表示のタコメーターを採用。左下にある液晶式の大きなターボ・インジケーターも興味深いデザインだ。



することで、オイル温度があがらないように（水でオイルを冷やすわけだ）し、水はラジエーターで徹底的に冷やす。非対称フロントグリルが役に立ったという。ラジエーターそのものも、同一面積あたりの冷却水チューブを増やしているし、バンパー下のフロントスカートを前進させて、冷却風の導入効果も増やしている。

PGM-FIについては、メカニズム対談の項でくわしく紹介したつもりだ。

CVCCなら当然とはいえ、副室用のインジェクター（燃料噴射ノズル）1本、それぞれの気筒用に4本のインジェクターをもつ、ゼイタクなメカニズムのFIではある。

排気ガスはタービンを回した後、排出されるし、過給圧が0・75気圧に達したところで、それ以上に過給圧が上がらないよう、ウェイストゲート・バルブを開いて、排気をバイパスさせるのだが、ノンターボのエンジンでは排気マニホールドに吊り下げられていた直下型キャタライザー（排気浄化用の触媒装置）は、こんどはシリンダーブロックに直付けされ、ターボチャージャーとの間をフレキシブルパイプでつないでいる。これが高回転域でのエンジン振動の軽減、加速時の静粛性向上に役立ったという。

▲パワーアップに対処してシートも本格的なバケット・タイプを採用。赤と黒の大胆なカラーリングをもつ。

直下型キャタライザーに続く排気管にも、シビックやアコードなどにみられるフレキシブルパイプが用いられているし、排気管そのものが、ノンターボのものより太めでサイレンサーもシンプルな構造だ。ターボチャージャーの採用で、排気音レベルが低くなったぶん、排気抵抗の少ないパイプが使えるマージンを得た。――これが、ノンターボのシティとはひと味ふた味違う排気サウンドをもたらしたのだろう。

●ギヤリングは動力性能を確保しながらも、燃費の悪化を防いだセッティング。

さて、100ps／5500rpm、15kgm／3000rpmのハイパーターボに組合わされるトランスミッションは、いまのところ5段MTしかない。

「比較的低い（といっても2000rpmよりは上であるが）回転域でトルクの大きなターボなら、ATとのマッチングはいいはず」だと思うのだが、上級スポーツスペシャルティ、違って、シティターボはたとえATがあっても、やはり5段MTの需要が多くなるだろう。

5段MTの変速比は、①速2・916、②速1・764、③速1・181、④速0・846までが、現行RタイプやEタイプと同じ。ただし、⑤速の変速比だけは0・655だから、RやEタイプの0・714より小さく、発生トルクの大きさを生かして巡航時のエンジン回転を低めに保ち、実用燃費向上を狙っている。

デフの減速比は4・066。つまり、Eタイプの3・875とRタイプの4・428の中間。④速までの総減速比でいうならEタイプより5％ほどローギヤリングの走り重視型、Rタイプより9％ほどハイギヤリングだが、トルクの大きさで、よりすぐれた動力性能を確保しながら、燃費の悪化を防いだという設定。ただし、⑤速だけはEタイプなみのギヤリングということになる。

もっとも、最近、Eタイプには、①速のギヤ比だけ大きくして、②～⑤速までのギヤ比をすこし小さくしながら、さらに3・722の減速比を組合わせた、10モード燃費特調選手がいて（21km/ℓ）、これが⑤速にシティターボと同じ0・655のギヤ比を採用している。

タイヤサイズはRタイプがSR規格、ターボがHR規格の差こそあるが、165／70HR12。ヨコハマのアスペックが採用されていた。

クラッチは、取付け荷重を30％増やしているが、操作踏力は、むしろRタイプより軽い。トヨタの上級車なみに、ターンオーバー型（つまり、踏みこんでいくと踏力を援助する側に働くばねを組みこんだ）のクラッチペダルを採用したからだ。

クラッチの接続は、①速ギヤなら、かなり低い回転でも発進加速などの高めの回転からでもスムーズにつながる。いわゆるヘジテーション（一瞬ためらう感じ）や、ガクガク振動は現れなかった。

トランスミッションも、高めの着座姿勢ゆえの長手のシフトレバーながら、比較的動きが小さく、ノブが手前に来たからでもあるが、確実にギヤ位置が選べるし、シフト感も悪くはない。なかなかのスポーツ感覚だ。

▼5速MTのシフトレバーは長手ながら、比較的動きが小さく、シフト感も良好だ。

インスツルメントは、液晶を用いたエレクトロニック・ディスプレイメーターを採用。上級車たちにくらべると、やや小さめのデジタル表示の速度計。ただし、タコメーターはアナログの指針式だが、針の先しかみえないのが特徴だ。

おもしろいのは、左側のターボ・インジケーター。下から上に広がっていく扇形で、目盛りが15本。メカニズムの対談のなかでくわしく説明してあるが、下から4本までは負圧ゾーン。1本めのマイナス350mmHgからはじまって、5本めからプラスすなわち過給ゾーンになる。

そのためか、アクセルペダルを踏みこめば、すぐに下のほうの1本めから4本めくらいまでのバーグラフが現れ、ターボのレスポンスがいいと思わせるところがニクイ。

ターボチャージャーは、アイドリングでも2万rpmくらい回っており、最大許容回転数は18万rpmで、これを、実際の最高回転数15万rpmくらいで使うと聞いたが、エンジン回転数の低いところでは、圧縮比を10から7・5に下げていれば、過給効果が期待できないだけ、さらにはハイギヤリングも合わせて、いくらかだらしないクルマになっているに違いない。――アタマから、そう決めてかかったのだが、意外に低速トルクはやせておらず、都市内走行など④速ギヤで40km/h弱、⑤速50km/h以下

◆星島　浩の試乗レポート◆

▲▼タイトコーナーでのアンダーはやはり強めで、ロール変化も比較的大きいが、姿勢変化に対応してのハンドルやアクセル操作は容易にできる。

で十分走れるし、そこから踏みこめば、ごく普通の大衆車なみに加速していく。

本来、圧縮比を10から7・5に下げれば、熱効率は13～14%くらい悪化しても文句はいえないところなのに、シティターボは5%くらいしか悪くならなかったという。やはりベースになったエンジンの生まれがよくて、それがターボにうまく適合した。ターボのために（というのはヘンだが）生まれたようなエンジンだったのだ。

スロットル全開なら、ターボの過給効果は900rpmから立ちあがって、ほぼリニアに過給圧が上昇していき、2500rpmで最大過給圧の570mmHg＝0・75気圧に達すると聞いた。

ならば、1700rpmで、すでに最大過給圧の約半分、280mmHgあたりに達している勘定になるのだが。そして、それなら、もうかなりトルクを大きく感じなければならないはずなのだが、実際には1700rpmで、それほどのトルクのふくらみは感じとれなかった。このあたりまでなら、せいぜいEタイプなみの力だ。――従って低速回転域は、ごく普通の大衆車なみ。クルマが軽いからでもあるが、特に力不足は感じないといっていい。むろん、ギクシャク感なんかない。

「ターボが効いてきたな」と感じさせるのは2000rpmからだ。確かに、このへんからは、ターボ・インジケーターのバーグラフも、7～8本め、ときには10本めくらいまで点灯する。そして2500rpmでは、このオレンジ色のバーグラフは15本全部が点灯してフル過給（510mmHg以上で15本め点灯）であることを示してくれる。

●グーンとくるターボ過給の体感は、発進時の1速では3500rpmあたりからだ。

発進加速は、メーカー公表値、2名乗車で、0→100km/h8秒6。ゼロヨン16秒3とのこと。

コスモのロータリーターボにはとてもかなわないが、2000cc級スポーツスペシャルティたちなら、互角か、シティターボのほうが速い。実感ではずっと速くて、計測こそできなかったが、①速でひっぱれる50km/hまでなら、シティターボの敵を探すのは困難ではないか。

もっともFF車だから、発進はコツがある。大きなトルクをいきなり前輪に与えても、空転がひどくて、しばらくクルマが進まないからだ。エンジンを5000rpmまで上げてクラッチをつないだのではダメで、数回トライしたところでは、4000～4200rpmあたりでつなぐのが最も有効のように思われた。むろん、クラッチをつないだ瞬間から、あるいはスリップ跡を残しながらもクルマが前進をはじめたところからフル過給が続く。

アッというまにエンジンはレッドゾーン開始の6000rpmまで回り、そのときの車速が50km/h。②速にバトンタッチするといったん3800rpmくらいまで下がるが、もちろんフル過給ゾーンであり、そこから再び6000rpmまでひっぱったとき80km/h強の車速を示した。③速にシフトすれば4000rpmから加速が続いて、125km/hまでひっぱれる。――②速から③速へのシフトはいそがしいと思わないが、①速から②速へのバトンタッチはかなりいそがしい思いだ。

2500rpmからフル過給といっても発進時の①速では3500rpm、②速でも3000rpmあたりからでないと、グーンとくるターボ過給のふくらみは体感できない。確かに2500rpmで、めいっぱいターボが効くと感じさせるのは④速⑤速に入ってからだった。

10%の上り勾配が連続する箱根ターンパイク登坂も、2500rpmまでエンジン回転が落ちてしまうと、急に力不足を感じさせてシフトダウンせざるを得ないが、2700～2800rpm、確実なところなら3000rpmを維持するかぎり、④速ギヤでグングン登っていく。

鈴鹿サーキットでは、スプーンカーブを立ちあがってすぐ④速に入れ、130R直前で170km/hに達するか達しないか。最終コーナーを④速で回って直線部で⑤速に入れると第1コーナー手前でスピードメーターは180km/hに手が届くところまで車速が伸びるのだが、ここは下り勾配だから参考にはならない。

平坦なテストコースでは④速で170km/hまでひっぱった後、⑤速で175、176km/hの数字を確認したが、むろんスピードメーターの読みであり、実速は正直いってよくわからなかった。いずれ機会を改めてテストすることになろうが、JARIで170km/hを超える最高速度をマークすることは疑いない。

東名高速道路における100km/h巡航時のエンジンは⑤速で2700rpm強。そこからの追い越し加速や、わずかな上り坂では④速にシフトダウンする必要を感じなかったが、④速100km/hでは3500rpmを指していた。

●極めてバランスよくチューニングされた足まわりは、ほんとうに秀作といえる。

「ちっちゃなクルマに100馬力」――だが、足は十分に強化されている。

強化というよりは、むしろ極めてバランスよくチューニングされたと表現すべきだろう。

「足は秀作！」といったらドッと湧いたのだが、シティターボの足のチューニングを担当したのが伊藤修策氏――知るひとぞ知る、ホンダF1が活躍していたころの社内テストドライバーで、イギリスのレーシングスクールで勉強した最初の日本人だったはず。ちょっともじったのだが、決してダジャレではない。ほんと、秀作だ。

「単に旋回限界をあげるとか、直進安定性を向上させるだけではつまらない。現代的でファッショナブルなシティの魅力を、さらに磨きあげるためにも、乗り心地をよくしたかったし、高速クルージングでの快適性での飛躍を狙った」――という。

前後サスペンションの基本形式が変わる

▼タイヤはヨコハマ・アスペックの165/70HR12を採用。シティターボ専用の4½Jアルミホイールはオプション。

▲高速コーナリング時の安定性も増したが、乗りごこちもノンターボ車に比べるとずっと向上している。

はずもないが、スプリング、ショックアブソーバー、スタビライザー、タイヤ……みんな違う。

まずスプリングは、前後にプログレッシブ・レートのコイルばねを採用。現行シティではEタイプが後輪側だけにプログレッシブ・スプリングを用いていたっけ。

前後ばねのばね定数は2kg／㎠～3・6kg／㎠。後輪側は2・9～6・3。

ちなみにEタイプは前が2・14、後が2・5～6・0。Rタイプは前2・43で後が5・2だった。

ショックアブソーバーの減衰力は0・3m／秒のとき、前が伸び側65／縮み側25kgで、後が60／25。ちなみにRタイプは前が70／25、後が60／20。――数字でみるとほとんど差はないが、低速時の0・1m／秒あたりでの減衰力があがっていることが、乗ってみるとわかる。

リヤスタビライザーはRタイプが径10㎜のものを備えていたが、シティターボでは12㎜径のものに強化されたし、フロントに径17㎜中空パイプのスタビライザーが新設されている。丸棒なら16㎜径と同等だ。Rタイプにはなかったフロントスタビライザーを取付けるために、バンパー下のスカートを前進させてスペースを稼ぎだしている。

このほかに、車高を10㎜下げている。重心がそれだけ低くなるほか、急発進時などに出がちなトルクステアや、バンプステアを抑える効果もあるわけだ。

サスペンション・アームの付け根にあるブッシュは硬くなっており、コンプライアンスでは不利になるが、そのぶんはスプリングを軟らかくすることで乗り心地悪化を防いだようだ。

タイヤのアスペック採用にも興味をもったが。――ポテンザは旋回限界があがるだろうが乗り心地がどうか。ルマンあたりは乗り心地でよりすぐれているだろうが、操安性でどうか。そう考えると、アスペックの採用は、このクルマに関する限り、いまのところ、なかなかいいチョイスだ。

ともかく、乗り心地は明らかにRタイプよりすぐれているし、Eタイプだってシティターボにくらべると中途半端に思われるほどだった。

大きめの段差とか、突起を乗り越すときこそ、すこし強めのショックを感じさせるが、ドカンと尻に響く不快感はない。さきのコンプライアンスで不利――というのだって、路面に対する足の当たりはEタイプよりやさし感じがするくらいで《しなやか》という表現がピッタリなのだ。

街なかでも、高速道路でも、そして箱根の山道やレーシングコースでも、実にしなやかで快適な足をもっていた。まず、普通のクルマとしてみても、1500cc以下の大衆車でシティターボにまさる快適でしなやかな足の持ち主はみあたらない。

足回りやドライブトレインから車内へ侵入する音も、現行シティよりずっと少ないのに驚いた。

アイドリングはもちろん、街なか、高速道路走行中の車内騒音も静かな部類に入れられる。強いてあげれば、巡航中3000rpm弱あたりからエンジンあるいは排気系の音がすこし高めに感じられるようになり、山道など4000rpmを超えて使うとエンジン音、排気音とも勇ましくなるのだが、これとても、雑音というよりスポーティな快感をおぼえる。

●タイトコーナーでのアンダーは強めだが、姿勢変化に対応してのコントロールは容易だ。

ステアリングホイールは矢印ふうの3本スポークをもつ新デザインに改められた。外径は370㎜だから現行シティのものと同じだが、グリップが太くなっているぶんで小径ハンドルに映る。

付け根、リンクなどの剛性があがったようだが、通常のドライブでは問題ないとして、すばやい操舵では、切りはじめにやや応答の鈍い感じがあった。コーナーでの保

◆星島　浩の試乗レポート◆

▲試乗会場となった鈴鹿サーキットのストレートを全力疾走するシティターボ。

蛇力や操蛇力が、路面なりアクセルワークに敏感に変化するクセは生まれながらのものか。駐車場操作は重くなし、最小回転半径4・5m、それより実際Uターンや縦列駐車などで経験する小回りは、クルマの大きさを確認しやすいだけに扱いやすい印象を受ける。

アンダーステアは小さくない。

②速で攻めるヘアピンカーブでは、かなりアンダーを強めに感じさせるが、だしぬけに前輪がザーッと流れるということはなく、姿勢変化に対応してのハンドルの切り加えや、アクセルペダルをわずかに緩めるといったコントロールが容易だ。

コーナーでアクセルを緩めたときのタックインは顕著な部類に入るが、これも、いきなり後輪が流れて、クルマが内側に鋭く切れこむといったシビアなものではない。

ただ、あくまでも軽いボディに、1800cc車なみのトルクとパワーをもつシティターボだ。エンジンのレスポンスも気化器仕様やノンターボとは違う。従って、アクセルペダルのコントロールは、ガバッと踏みつけたり、パッと放すのではなく、足の指先を使うつもりで踏み加える／緩めるといった操作をするのがいい。

車高が下がったことで、だいぶ救われているが、ガバッと踏みつけたときのノーズアップや、アクセルを放したときのリヤボディが伸びあがる感じも顕著だ。

③速ギヤでめいっぱい走り抜けるような高速コーナーでは、あまりアンダーステアは大きいと感じなかった。遠度に後輪が呼応して流れている。

コーナーでの足の踏んばりは、確かにEタイプはもちろん、Rタイプよりすぐれていて限界は高いのだが、唯一、高速寄りのコーナーでは、ハンドルを切りこんだときのロールが気になった。ロール角そのものが特別大きいというのではなく、初期ロールが速め。あとでグッとがんばるのだから問題はないのだが、はじめにグラッとくるのが気になった。

シートは文句なしの出来だ。

ヘッドレストの調節がきかないなど、高級とはいえないかもしれないが、尻や腰のホールド感は、このまま鈴鹿サーキットのスポーツ走行に耐え得たほど。――オジンには、ちょいとデザインが派手だ、という陰の声もあったにはあったが。

ブレーキは前輪にベンチレーテッド・ディスクが採用され、かなり安定した制動能力を示して箱根の降坂でも問題なかったが、鈴鹿サーキットでは、ヘアピンカーブ手前の急制動（というより急減速だが）ではときに後輪の落ちつきに、いまひとつの感があった。

燃費は、ほとんど気にしないでスポーティに走ったつもりだ。しかし、原宿を出て箱根の山道をかけ回って撮影、途中、激しい雨に見舞われた東名高速道路、岡崎や名古屋市内の渋滞、鈴鹿に着いてからも10周ほどスポーツ走行をして、526km走った時点で給油。燃費は15・19km/ℓと出た。

巡航時に⑤速ギヤを用いるように心がければ、ところどころスポーティに走っても燃費は経済的だ。とにかく、これだけ走りを楽しめるクルマにしては燃費はすごくよい良好。

おまけに車両価格は109万円。

Rタイプより30万円ほど高いが、単にターボと電子制御の燃料噴射をプラスしただけではない。外観、内装、足回り……すべて違う。ゴルフに対するGTI以上に違うクルマだ。そう考えると、えらく安いように思えるのである。

シティターボの出現で、Rタイプの存在価値はかなり薄れるが、それが減るぶんを補なって余りあるほど、シティターボは売れるに違いない。月5000台は、当分奪い合いだろう。

けだし、ボーイズレーサー市場は、一大異変が起きる――。

▼大胆なボディストライプ（標準価格¥9,300）をつけたファッショナブルな装いのシティターボ。

◆徹底バイヤーズガイド◆

どえらいチビは欲張りのキミにも大きな満足を与えてくれる。

大久保　敦彦

●スポーツ派だけでなく幅広いユーザーを対象としたライブビークル。

シティは発表以来、小型車市場に強烈なパンチをあたえてきた。80年代に入って、自動車に対する社会的評価は安定したが、反面で省資源・省エネルギーがどのような車種であっても、必要条件となり、そのうえで高出力、高性能が要求される時代に突入したといえる。

走りにおいて、燃費において、居住性において、強烈なアピールのあるクルマが現代の理想像――それをいかにすれば低価格で実現できるかという課題の、ひとつの回答がこのシティターボといえそうだ。

シティターボは、1231ccの排気量ながら、過給圧0・75kg／cm²という高い値を実現したターボ・システムによって、ノーマル・エンジンより出力、トルクとも50％アップしている。これには燃焼室形状の改良や点火方式を電子制御にするなど、まさに本田技研の技術陣の総力を結集したものといえる。

当然ながら、ノーマルのシティに比較して、グンとパワー指向が強いことは事実だが、それでいながら燃費では軽をのぞいたすべての市販乗用車のトップレベルをマークしている経済車であることに注目したい。

シティは発表時において、E仕様で、10モード燃費21・0km/ℓ、60km/h定地燃費29・0km/ℓであったのに対し、出力が50％も増えたこのシティターボが、10モードが18・6km/ℓ、60km/h定地が27・0km/ℓというのだから凄い。（その後E1仕様が追加されて10モード21・0km/ℓ、60km/h定地33・0km/ℓまで改善されている）

ともかく、このシティターボは特殊なユーザーのためのスポーツ・バージョンではなく、経済性を重んじる人にとっても、楽しい存在となることを銘記しておく。

価格は東京・名古屋・大阪渡しが109万円、福岡・仙台が111万円、札幌が112・9万円で

▲ボンネット先端には鮮やかな赤のストライプ（¥1,200）が、またエアダムスカートの両サイドには55Wのハロゲンフォグライト（¥25,000）が取付けられている。

これはシティRに比較すると31万円高であるが、パワー、トルクともに50％増しになっており、また足まわりや内装の充実ぶりを考えると、決して割高な感じがない。

とくに、足まわりについて挙げてみると、高出力エンジンで加速性能やコーナリング時の性能を向上させるために必要なチューニングが、充分にとられている。165／70HR12のタイヤは、このクラスとしては初のHR規格のもの。シティターボ専用に開発されたものである。

また、サスペンションは高剛性中空スタビライザーに、プログレッシブ・コイルを組み合わせている。大きな荷重に対しては太い部分が高いばねレートで作動し、小さな荷重に対しては、細い部分だけの動きによって吸収するというもの。これは、なめらかな乗心地を確保しながら、コーナリング時や悪路などで大きな荷重がかかったときにも、すぐれた走行安定性能を示すものだ。

まだ、ハードな走りにも高い信頼性を保つベンチレーテッド・ディスクを採用、パッドもスチールウールをベースにしたセミメタルパッドを使っている。これらの実質的な装備に加え、ターボ用にサポート性のよい新開発のシートや、

▲スポーティ感覚を高めるボンネットディフレクター（¥12,000）。

液晶デジタル表示の速度計といった新鮮な装備が、いやでも目につくのだから、ターボに対する憧憬だけではない別の価値観も生れてこよう、というものだ。

●ボディ全体には「ただのシティじゃないぞ！」という強いアピールが。

ターボを装備したハイパフォーマンスカーというだけなら、他メーカーがこぞってそれぞれの銘柄に用意しているので、決して珍しくはないが、シティターボのばあい、単にTURBOのカーバッジだけではなく、「ただのシティではないぞ！」というアピールをボディ全体から発散させている商品づくりが巧みだ。

スカートと一体成形とした大型バンパーには、フォグランプが埋込める（ランプはシビエ製で、これはオプション）し、幅広のサイドプロテクターや、ボンネット上部に盛り上るパワーバルジ、ハロゲンランプといった魅力的な装いが、あきらかにこのクルマの〝差別性〟を見せつけている。

トールボーイなどとカッコよく名づけてはいるが、シティ自体の

▼小石などの飛びはねからボディを保護し、またスポーティ感覚も高めるサイドシルガード（¥38,000）。

▲リヤウインドウにはハイパーターボの英文字ストライプ(¥1,200)。さらに、ラバー製リヤスポイラー(¥12,500)、リヤパネルガーニッシュ(¥10,700)も装着できる。

もつプロポーションは、やはり大きな車宝づくりのために、スマートさには欠けている。

新しさはあるが、流れるようなラインや、低いボディのもつ自然な美しさではなくて、箱型のそれもかなりゴロッとした感じであることは否めない。1・5BOXと呼ばれる以上にきわめてボクシーであるシティに、ハイパフォーマンスを示すアクセサリーをつけるとなれば、やはり力感の強調が第一となろう。太いタイヤ、黒を基調としたグリルやバンパーの処理など、ホットな味つけによって、迫力を見せているのは当然ながらうまい手法といえる。

ターボ車の追加に先だってシティ・シリーズにサンルーフ装着車が追加されているが、ターボもむろん例外ではない。

スモークド・グラスのサンルーフはシェードつきで、チルトアップが可能。もちろん、フルオープンもできる。このばあい、自動的に透明のディフレクターが立ってって、風のまきこみを防ぐ。また、カーオーディオについては、シート内部に振動体を内蔵したボディソニック方式を採用した点が注目されるところ。

背もたれ部と座面に埋めこまれたトランスデューサーが、重低音時には音ではなく振動として伝わってくるというものだ。運転席と助手席にボディソニック・シートを配し、ドアに16センチのスピーカーをセット、20W+20Wのアンプを組合わせた装着車は12万8000円高で用意されている。

サンルーフは4万円高。アクセサリーのオプションも別表のように、豊富に準備されているが、なかでも新しいデザインのターボ専用アルミホイールはユニークなデザイン。これは純正品だから重検時にも何の問題もない。シンプルなかに、足もとを引き締める力強さを感じさせるものだ。

スポーティ指向ということで、ミッションは5速のみの設定。ギヤ比はノーマル・エンジンのRと同じだが、ファイナルはRが4・428であるのに対して、4・066とハイギヤードになっている。欲をいえば、100psのパワーと15・0kgm/3000rpmの厚いトルクに見合った電子制御方式のオートマチックがあってもよい。

もしこの仕様で、スポーティとエコノミーを選択できるオートマが用意されれば、さらに広範囲なユーザーを獲得できることはあきらかだ。

1200ccで100psという数字は、ターボによって得られたパワーアップ版というには、あまりにも画期的なものである。小型エンジンなればこそ可能になったともいえる高い過給圧——それには常用許容回転18万rpm、使用最高回転15万rpmの高回転タービンと、それを制御する新開発のウエストゲートなどターボチャージャー本体にも多くの特色を備えている。

こうしたメカニズムの精度を好む人、新鮮なデザインを喜ぶ人、パワフルな走りを求める人に、シティターボはそれぞれ、高い満足度をあたえてくれそうだ。

▲TURBOの鮮やかなホットスタンプ文字が入ったリヤマッドガード(¥2,100)。

▶4½J・12のシティターボ専用ホイール(1個¥22,500)。色はレッド、ブラック、ゴールドの3タイプがある。

▲センターコンソールパネル(¥2,200)。オーディオを組込むことができる。

ホンダシティターボ・アクセサリー 一覧

品名	仕様	標準価格(取付工賃含まず)(円)
カーエアコン		138,000(取付工賃含む)
時計	アナログ(オレンジ)	6,000
〃	デジタル	12,000
ステアリングホイールカバー		4,500
センターコンソールパネル	ステレオ装着用	2,200
フルシートカバー	タータンチェック	16,000
〃	赤/黒ツートン	16,000
リヤビロー		(個)9,300
アビロンカーペットマット	ブラック	9,800
〃	レッド	9,800
〃	グレー	9,800
リヤパネルガーニッシュ		10,700
リヤウインドウストライプ		1,200
〃		1,200
リヤマッドガード		2,100
ボディストライプ	Dタイプ	8,200
〃	Eタイプ	9,300
ボンネットストライプ		1,200
ハロゲンフォグライト	CIBIE	25,000
フロントコーナーポール		4,800
アルミホイール	レッド	(個)22,500
〃	ゴールド	(個)22,500
〃	ブラック	(個)22,500
ルーフバイザー	R/Lセット	5,800
キー付ホイールナット		6,600
フロントカバー		4,000
エキパイフィニッシャー		2,400
タイヤチェーン(08101-SA710)	165HR-12に適用	4,500
〃 (08101-SA711)	165HR-12に適用	4,500

シティターボ標準現金価格

(単位:万円)

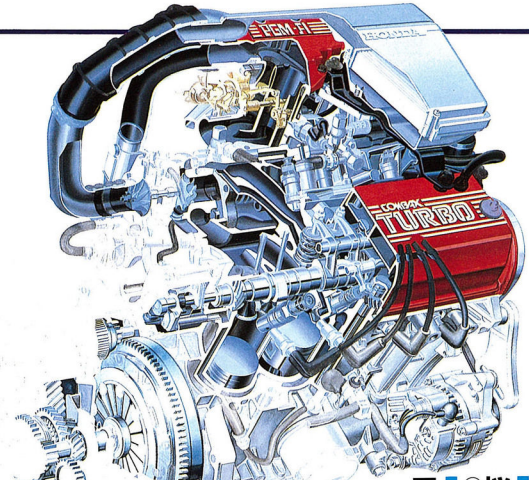
東京	名古屋	大阪	福岡	仙台	札幌
109	109	109	111	111	112.9

●ボディソニック仕様車は12.8万円高 ●サンルーフ仕様車は4万円高

技術インタビュー

桜井淑敏主任研究員に聞く

ターボをやるなら50%アップぐらいを狙わないとおもしろくないじゃないか。



■語る人：桜井淑敏（本田技術研究所・主任研究員）

■聞く人とまとめ：星島　浩

〝どえらいターボ〟を世に送り出すために大いに燃えたホンダの若きエンジニアたち——ホンダ最初のターボにたち向った開発スタッフのマインドや、その独創技術について桜井主任研究員に聞いてみた。

▲桜井淑敏主任研究員

●コンパックス・エンジンには高い過給圧を与えられるマージンがある。

——《どえらいチビ》として爆発的人気のシティに、こんどはまた《どえらいエンジン》が積まれたわけだが、ともかく、長い間のトンネルを抜けて、ようやくホンダが再びエンジンの高性能化の道へ戻ってきたのは、ファンにとってとてもうれしいことだ。

ところで、ターボの開発は、いつごろから始まっていたのか。

桜井　機械式のスーパーチャージャーは、もう10年くらい研究が続いているし、ターボチャージャーの研究も新しいわけじゃない。ただ、過給装置というのは、あくまでも付加物であり、ベースになるエンジンが、それに適したものでないと意味がない。

やはりベースになるエンジンの超能力化や、超燃費経済化のありかたをいろいろ探ってきたところで、開発作業がいちだんと具体化してきたといえよう。従って具体的には2年半くらいだと思う。

——シティのコンパックスエンジンだからこそ、ターボにふさわしいというわけか。

桜井　そう単純なものじゃないが、CVCCIIの開発、つまり従来のCVCCをラピッド・レスポンスの方向へ振ったころから、さらにCVCCIIを超えるエンジンのありかたを探ってきた。

その具体化のひとつが、高圧縮比であり、圧縮比10というコンパックスエンジンとして世に出た。

ターボチャージャーを付ければ当然、元の圧縮比を下げなきゃならないが、その際、元の圧縮比が高ければ、相対的な意味でより高い過給圧を与えることができるマージンがあるといえる。

——シビックのエンジンではおもしろくないというわけか。

桜井　いや、そうじゃない。シティの開発だって、はじめはシビックの1300を積んで開発をしていたし、コンパックスエンジンとは別に過給装置の研究も続けていたわけだから、コンパックスでなきゃターボを付ける意味がないとは考えていなかった。

それと、エンジンの高性能化はなにもターボだけに絞られたわけじゃない。

「ハイパーターボ」を可能にした4つのニューテクノロジー

NEW COMBAX ENGINE

1.燃焼
コンバックス(高密度混合燃焼原理)エンジンの高効率燃焼システムの進化
●アーチ・ピストンによりさらに向上した新フィッシュ・ストリーム
●改良されたV型吸気ポートの最適化

4.構造
高出力を支えるマッスルエンジン構造
●強化ピン、強フリクションのための新設計
●強化ピン、軽量化のための新材料の採用
●コンパクトな電子式ノッキングセンサー

NEW TURBOCHARGER

2.過給
高速給圧を生み だすV型高回転ターボチャージャー
●チャージャ・ロッドの新設計
●ロッド・ロッドの新設計
●高速給圧を維持するボンネット・ストアード コントロール機構

走りを極めたハイパーターボ フィーリング
●最大過給圧 0.75 kg/cm²を実現。
●出力特性は、トルク 25.5kg-m(255N·m)をアップ

高出力と信頼性を両立
●ピストン材料は鍛造 Al Si Cu Ni
●高強度鋼製連接棒 ボルト入り

HONDA ORIGINAL PGM-FI

3.燃料供給
つねに最適空燃比にコントロールする高感度燃料供給システム
●検出部
 排気に導入空気量を検出するセンサー、アンシ・アイ方式の採用
●制御部
 8ビット高精度デジタルコンピューターの採用
●噴射部
 4気筒共通噴射方式の採用

過給は、確かに出力向上には有効な手段で、現時点では、ターボチャージャーが、比較的ネックが少ないとは思う。むろん、機械式スーパーチャージャーも、まだ見捨てたものではない。

もうひとつの高性能化は、いうまでもないが、回転をあげることで高い出力を得る道だ。私たちはかつて、S600／S800といった小排気量であるが、ツインカム4連気化器で、高パワーを発揮させた経験をもっている。

——にもかかわらず、ターボの道を選んだのは？

桜井 ツインカムやその4バルブ化も、クルマの性格によっては今後も極めて有効なパワーアップの手段だと考えているから、その方向を見捨てるつもりはない。

機械式スーパーチャージャーについても同様だ。これもエンジンの大きさによるが、低速回転域効果を得ようとすると、通常走行域でフリクションが増える悩みがある。

●20～30%程度の性能アップなら、はじめからやる気はなかった……。

——そこでシティにターボを選んだわけは？

桜井 やはりターボチャージャーのほんとうの値打ちは、より小さくて軽量なエンジンに付加することで、より大きなトルク、高いパワーを得る点にあると思う。

そもそもシティは、スペース効率性を徹底的に追求して生まれたクルマだ。それに沿ってディメンジョンを決定し、エンジンを含む機構部分は可能なかぎりコンパクトに納める設計だ。

その比類のない合理性や、燃費経済性を維持しながら、新たな格段の《走り》の魅力をプラスできるんじゃないかと思った。

ホンダのクルマを見回したとき、ターボをやるなら、やはりシティではじめるのが最ふさわしいんじゃないかと思ったわけだ。

——それにしても、ちびっ子シティに100馬力エンジンを積むという発想。現行シティの開発当初からターボの青写真はできていたのか。

桜井 イエスでもないし、ノーでもない。

クルマの開発は、あまり将来の要件を先取りすると、つまり、このクルマに近い将来100馬力のターボ付きエンジンを積むのだということを前提に開発したのでは、車両重量が重くなったり、ムダなスペースを持ったりすることになる。特にシティのような、スペース効率性とか合理性に徹したクルマでは、重くなるとか余分なスペースを保留しておくなんてナンセンスだ。だから現行シティはノンターボに徹した設計を押し通した。

——シティターボは、現行シティをベースに、別のクルマを作るという考えかたか。

桜井 そうだ。クルマの狙いが違うし、だいたい、使われかたも違ってくるはず。ボディの基本はともかく、機構部分は別のクルマだと考えてもいい。

——それにしても、トルクもパワーも5割アップとは！　どだいこれまでのターボが、ダメなエンジンにターボを付けることによって、いくらか活気を取り戻すとか商品価値を高める程度のものだったから、それらとはくらべものにはならないんだが……。

桜井 ダメ・エンジンかどうかは知らないが、われわれとすれば、20%や30%程度アップならやる気はなかった。その程度だったら排気量アップでも充分目的は達成できよう。1500ccエンジンならシティになんとか積めるかもしれないし……。

だが1800ccは積めないだろう。そこにターボの値打ちがあるんじゃないだろうか。

スペース効率性はもちろん、重量増しも、フリクションの増加もなしで、燃費経済性も維持しながら、性能は50%アップくらいを狙わなければ、おもしろくないじゃないか。

●踏みこんだとき、トルクの急上昇を体感できるものにしたかった。

——だが、100馬力といえば、いまのアコード／ビガーやプレリュードの1800より高性能。ということは、ホンダでいちばんちっちゃなクルマが、いちばんでかいエンジンを積むことになる。

むろんボクたちファンにとっては「ホンダさん、やってくれましたね」と大歓迎なんだが、監督官庁はじめ、世間にはいろいろうるさがたがいるわけで……。

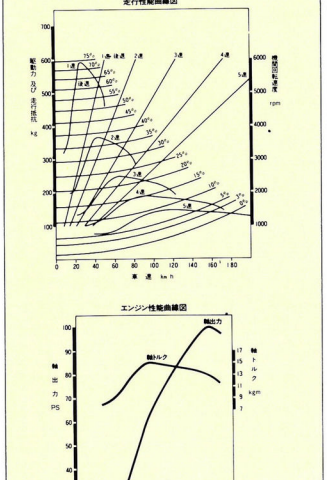
文句はつかなかったのか。

桜井 誰がどんな文句をつけたとか、これからどんな文句がでるかはともかくとして……。

だいたい、車両外形寸法が小さいのだから、馬力を低く抑えるべきだという考えかたはおかしいんじゃないの？

むろん、そのクルマ自体の安全性確保は重要だが、それが確保で

■シティターボ・エンジン走行・性能曲線図



◀シティターボ・エンジン走行・性能曲線図

きるなら、小さくて軽いクルマのほうが、同じように速く走らせたとき、大きくて重いクルマにくらべれば《攻撃性》はずっと小さいんじゃないか。それと100馬力なり、50%の性能アップは、結果的にそうなったんだといいたい。

当初は、35%アップくらいでいいかな、と考えたこともあった。だが、走ってみると、どうも物足りない。それはなにかというと急上昇感の不足だった。

世間いうターボラグには、ふたつの意味があるようだが、本来のターボラグは、なるべくなくして遅れがなくなるかに立ちあがる過給特性を得るよう心がけた。

だが、一回転に対するトルクの立ちあがりかたは、かなり鋭いものにすべきだと考えた。踏みこんで、遅れがなく立ちあがるだけではなく、トルクの急上昇を体感できるものにしたかった。それがターボのおもしろさであり、それを得るには、やはり50%アップが必要だというわけで、早い時期に開発目標を変えたのだ。

ターボをプラスしただけの値打ちを出す努力を買ってほしい。

——ところで、意地悪をいうつもりはないんだが、桜井さんから確認しておきたい意味で……。

こんどのターボも基本的にはCVCCを堅持している。なぜ、ホンダは、高出力化においてもCVCCにこだわるのか。

桜井　CVCCII以来の考えかたを踏襲している。

要するに燃焼効率の良さは、なかなか他で求められないものをもっている。他のエンジンをみてもわかる通り、どれも燃焼速度を上げるために苦労している。2点点火もそのひとつの方法だし、スワールポートだとか、燃焼室のスキッシュエリアもそれを狙ったものだ。いずれも、安定燃焼と急速燃焼を狙っている。だが、スキッシュエリアを設ければ、かえって燃焼室の隅っこでノッキングが発生しやすくなるなど、アンチノック性には反する面がでてくる。

またクルマのエンジンは、高性能といっても、いつも高回転高負荷で使っているわけじゃなく、大部分が部分負荷なり中・低速回転で使われる。そこで燃料のムダ使いがあってはならず、いぜんとして希薄燃焼の限界確保が、燃費経済性では重要な問題点だ。

CVCCの場合は、なんといっても副室があり、着火性はいいし、副室からの鋭いトーチによって、燃焼速度を上げることができるし、希薄燃焼限界も抜群に高い。

しかも、主室はヘンな細工をする必要はないわけで、主室自体のアンチノック性を高めることが容易だ。コンバックスエンジンの圧縮比10がそれを証明している。

ターボ装着に際しても、CVCCの基本構造なり燃焼原理が立派に生かされているのだ。

●ターボは共同開発による石播製を採用。最大過給圧は0・75kg／cm²と高め。

——では具体的なエンジン開発について。

まずターボチャージャーから。

桜井　とにかく、既存のエンジンに単にターボチャージャーを付けるといった安易な開発姿勢はとらなかったし、また、過給圧にしろ性能アップの目標にしろ、30%アップでいいか50%アップにするかが、エンジン本体の開発についても大きな分かれ目で、結局、過給エンジンとしての最適化を求めるとなると、燃焼室もほとんどの部品も新設計せざるを得なかった。

むろん、過給圧を上げてもノッキングしないし、出力を大幅アップしても重量は増えない、フリクションも増えない、燃費も悪化しないというのが前提条件だった。

そして、扱いにくいクルマになったんではダメなわけで、ターボも低速回転域から過給効果があがらなければならないとした。

ターボチャージャーは、石播＝石川島播磨製のものだが、ホンダとの共同開発によっている。当初2輪で使っているものを、そのまま利用しようと思ったが、やはり4輪ではクルマの使いかたが違うから、ターボに対する要求特性も違ってくる。より低速で効かせるために、タービン・ハウジングの排気ガス入口面積を絞って、いわゆるA／R比を9としている。

——軽量・小型のターボチャージャーというが、具体的にはどのくらいの大きさ?

桜井　排気タービン径は50㎜で圧縮インペラー径は48㎜だ。大きさそのものは、三菱のTC04型やギャレット・エアリサーチのT02型あたりと大差ないが、私たちの評価では石播のものが、最も羽根が軽くてすでているし、精度も高くて、最高回転数も高い。特に羽根の効率はギャレット・エアリサーチのものを抜いていると思う。だからこそ、低速から過給効果を得ながら、高速性能を高めに保つことができたのだ。

——最高回転数は

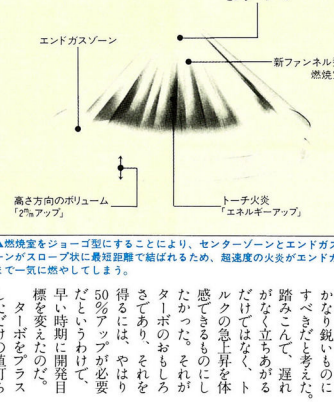
桜井　最高許容回転数は18万rpmだが、実際には最高15万rpmで使っている。

——最大過給圧とそのコントロールは?

桜井　最大過給圧は0・75kg／cm²＝560㎜Hgで、これまでの一般的なガソリンエンジンターボのなかでは圧倒的に高い。

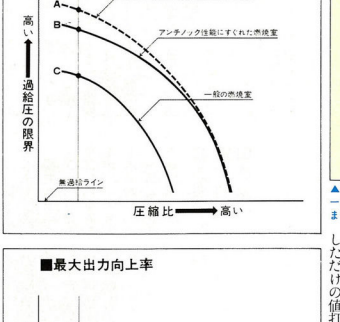
過給圧が0・75kg／cm²に達すると、ウェイストゲートのバルブを開いて、排気ガスをバイパスさせ、

■新ファンネル型燃焼室

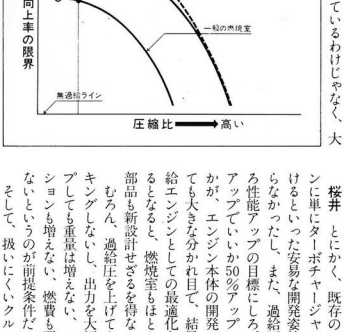


▲燃焼室をジョーゴ型にすることにより、センターゾーンとエンドガスゾーンがスロープ状に最短距離で結ばれるため、超速度の火炎がエンドガスまで一気に燃やしてしまう。

■圧縮比と過給圧の限界



■最大出力向上率



過給圧を一定に保つわけだが、これまで無理とされていた高い過給圧を精度よくコントロールできた陰には、ターボハウジング全体をニッケル成分が極めて多い＝熱変形率が極めて少ない材料の採用とか、軸受けの材料や精度、潤滑性向上などがある。

――ターボの急上昇感など、フィーリングは試乗レポートでのべたつもりだが、最大過給圧に達するのはなん回転くらい？

桜井　むろんフルスロットル状態での話だが、エンジンの2500rpmで過給圧は560mmHgに達している。過給効果そのものはエンジンの900rpmあたりから現われるはずだ。

ただし、①速ギヤでは全体にもっと高い回転でないと過給効果を体感できないが、高いギヤ、例えば⑤速ギヤなら、2500rpmで560mmHg、1600rpmあたり半分くらいの過給圧が得られていることがわかるだろう。

――液晶表示のターボ・インジケーターで過給圧が読める？

桜井　そのつもりだ。インジケーターの目盛りというか、あれは全部で15本ある。いちばん下の一本がマイナス350mmHgで点灯し、5本めからプラスゾーンになって、いちばん上の目盛りでプラス510mmHg以上になる。

●今回のPGM-FIが燃料噴射に対するホンダの回答だ。

――ターボチャージャーの装着が、このエンジンの高性能化の決め手にはなっているが、メカニズムとして見逃せないのは、PGM-FI、いよいよホンダも電子制御燃料噴射採用に踏みきった……。

桜井　現代の高出力化には、燃料のコントロールが、いろいろな意味で重要なポイントだ。燃費経済性の問題もあるし、レスポンスの問題もある。いろいろな要求に対してファイン・コントロールをめざした結果、電子制御燃料噴射の採用になった。

――ただし、これまでのEFIとかEGIとは違うよ、というわけで。

桜井　PGM-FIすなわちプログラムド・フュエルインジェクション。従来の考えかたとは、かなり違う。ホンダでも、かつての1300時代に、メカニカル・インジェクションを発売するなど、燃料噴射そのものについては、過給機同様、いやそれ以上に、長い研究期間を経験してきたわけだが、今後のエクトロニクス時代にあって、燃料噴射はどうあるべきかの回答が、今回のPGM-FIだった。

要するに、燃料噴射は、吸入空気量をなんらかの方法で《検出》し、その情報をもとに、あらかじめ決められ空燃比になるようコンピューターで燃料を計量し、最適のタイミングで各気筒に《噴射》するわけだが、気化器にくらべると、やはり《制御》がキメ細かくできるのが大きな強味だ。

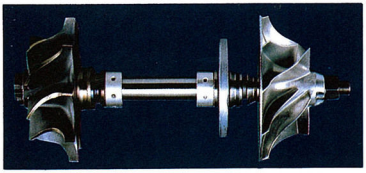
もっとも、精度や応答性がよくなければ、気化器を廃して電子燃料噴射にする値打ちはないともいえる。それだけに、従来のやりかたより、いっそう《検出》《制御》《噴射》の精度や応答性を高めるべきだと考えた。

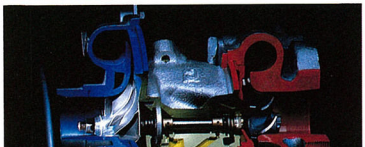
――エアフロメーターとかカルマン渦カウントド方式では検出の精度や応答性がよくない？

桜井　空気量検出の精度は、それなりに高められるだろうが、その情報を得てからのレスポンスはいいわけなし。検出部がエアクリーナー直後では遠過ぎる。だいいちスロットルバルブ上流では、吸入マニホールドの圧力が変化してから、いくぶん遅れて吸気管内の空気量が変化するのだから、原理的にいって応答性はよくない。

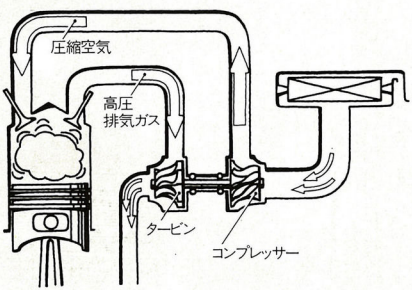
感度でいえば120m/秒くらいか、3000rpmで4～5サイクル遅れて応答する勘定であり、いい換えれば、常に5サイクル前の情報をもとに燃料を噴射していることになる。

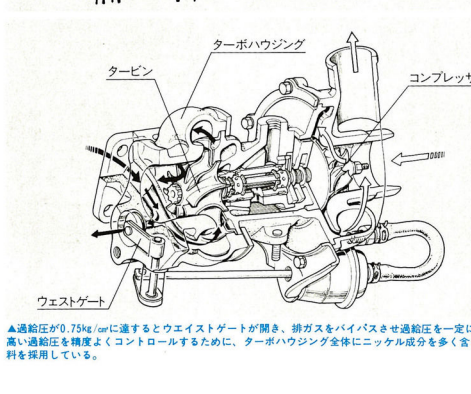
てなわけで、われわれはスピー





▲ホンダとの共同開発によるIHI製ターボチャージャー。排気タービン径は50mmで圧縮インペラー径は48mm。





▲過給圧が0.75kg/cm²に達するとウエイストゲートが開き、排ガスをバイパスさせ過給圧を一定に保つ。高い過給圧を精度よくコントロールするために、ターボハウジング全体にニッケル成分を多く含む新材料を採用している。

ド（速度）デンシティ（密度）方式をとった。つまり、従来のマスフロー方式をとらなかった。

要するに、速度＝エンジン回転速度と、密度＝吸気マニホールド内の空気の圧力の2つを検出して吸入空気量を算出するわけだ。

これなら吸気マニホールドの検出部がスロットルバルブの下流にあって、シリンダーに近いのだから応答性にすぐれ、感度は数倍いいから、少なくとも1サイクル前の情報で燃料を供給できる。

実際には、通常の負圧域からプラスの高い過給圧域まで大幅に変化するため、低圧力、高圧力、ふたつの吸気圧力センサーをもっている。

●8ビットの高精度デジタル・コンピューターを大衆車クラスに採用。

——もちろんセンサーはそれだけではないわけで……。

桜井　吸気圧力センサー。エンジン回転数検出と噴射タイミング決定に必要なクランク角度検出の機能をもったクランク角度センサー。車速センサー。理論混合比領域のコントロールに必要なO_2センサー。加速・減速時のコントロールを受持つスロットル開度センサー。アイドル調整センサー。水温センサー。——合計8種類のセンサーをもっている。

——むろんコンピューターはアナログではなくデジタルで……。

桜井　8ビットの高精度デジタル・コンピューターを、大衆車クラスで用いたのだろう。さらに、その高精度なハードウェアをベースに、マップ・プログラム方式というソフトウェアを採用したのがミソだ。

これまでは、いわゆるグラフ方式だったが、マップ方式なら何条何工目の番地方式だ。よりキメ細かなコントロールができる。早い話、同じ3000rpmでも吸入負圧によっていくらいくらと決められるわけだ。運転状態や環境条件に応じて、常に最適な空燃比コントロールができる。

マップは5枚用意してある。

1枚は副室用。あとの4枚は主室用で、過給ゾーン用と非過給ゾーン用、さらに低速用、高速用があり、低速で低負荷、高負荷、アイドリング用などとマップを使い分けることになる。

各種センサーから中央処理部に送られてきた信号により、どのマップで計算するかを選び、その選ばれたマップ（二次元の索引表）にもとづいて、最適な燃料量を拾い出し、さらに一部補正を施してインジェクターに電気信号を送るしくみになっている。

——空燃比コントロールの幅はどのくらい？

桜井　CVCCII以来のラピッドレスポンス概念を、さらに発展させたわけで、巡航走行ならA/F（空燃比）は19、アイドリングで17程度、そこからパワーゾーンの最高12あたりまで、広いレンジでキメ細かくコントロールしている。もちろん必要に応じて燃料カットも行う。

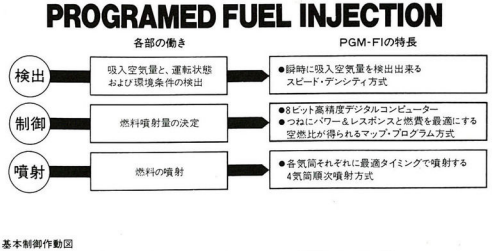
常に最適な空燃比で噴射することが、パワーアップやレスポンス向上に寄与するし、いっぽうムダな燃料を使わない燃費経済性確保になる。

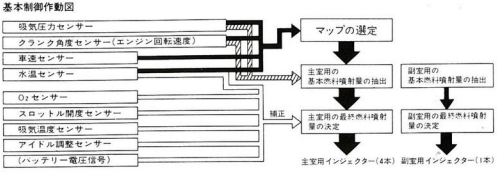
減速時は燃料カットするが、既存のエンジンでは1500rpmあたりでリカバリしないと、ドライバビリティが悪くなる。低速ショックをカバーするために、4気筒カットから2気筒カット、そして4気筒復活と、苦労しているエンジンもある。

だがわれわれは、850rpmまで全カットし、そこから650rpmまでの間でリカバーする。

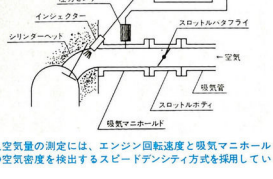
それでもドライバビリティがいいのは、検出・噴射・制御・噴射までの感度がよくて、しかも各気筒順次噴射を採用している強味だと思っている。1500rpmと850rpmでは、その間の燃料ムダ便いで、10モード0・5km/lくらいの差がでてるんじゃないかな。

それも、850rpmで、どっと燃料噴射を復帰させたんじゃ大きなトルクショックがでるが、アイドリングの650rpmまでの間に、各シリンダーごとに小刻みに燃料を増やしていくことで解決できたわけだ。





■スピードデンシティ方式



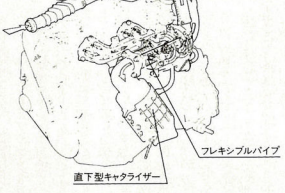
▲吸入空気量の測定には、エンジン回転速度と吸気マニホールド内の空気密度を検出するスピードデンシティ方式を採用している。

■4気筒順次噴射方式

クランク角度	0	180	360	540	720
シリンダー1	吸　入	圧　縮	爆　発	排　気	
シリンダー2	圧　縮	爆　発	排　気	吸　入	
シリンダー3	排　気	吸　入	圧　縮	爆　発	
シリンダー4	爆　発	排　気	吸　入	圧　縮	

排気マニホールドの直後にターボチャージャーを装着し、直下型キャタライザーをシリンダーブロックに直接取り付け、ターボチャージャーとの間をステンレス製のフレキシブルパイプで統合している。

■直下型キャタライザー



●約1万件ものパテントをシラミ潰しに当って、どれにも抵触しない。

――各気筒順次噴射だから、噴射ノズル＝インジェクターは主室用に4本、さらに副室用に1本あって合計5本。さきのコンピューターといい、検出センサーといい、実に豪勢というか、ゼイタクなエンジンだ。

桜井　さきにもいったように過給エンジンとして最適化、ファインコントロールを狙って、どこまでやれるか徹底して開発した結果がこうなった。

――ホンダ独自の開発ということは、三菱はもちろんボッシュやルーカスのパテントに抵触しないのか。

桜井　なにせ、インジェクション関係では、過去15年ほどで約1万件のパテントが出ている。これをシラミ潰しに当たって、どれにも抵触しない。

開発の過程で、パテントを持ってる相手に、いちいち「われわれは、こんどこういう新しいものを作るが、こういう考えかたであるから、お宅のパテントとは抵触しないはずである」と確認しながら作業を進めた。

だいたいにおいて、これまでのパテントは、より簡単にコントロールする考えから発しているものがほとんどで、特に、よりレスポンスを向上させるとか、より精密にとか、複雑にとか、変数を多くという方向から考案されたものは稀だ。ただ、ひとつだけ「ふたつ以上の変数でコントロールする」という基本概念みたいなルーカスのパテントばかりは逃げることができなかった。

――複雑であれば高くつく？

桜井　そりゃ気化器にくらべれば安くはないが、性能を考えれば安いはずだ。約1年前、ホンダは電子技研という会社を設立し、コンピューターを内製、できるだけ安く、よりよいものを作ろうとしている。

――ところで、副室用のインジェクションは、やはり火種としての働きか。1本でまとめて……。

桜井　もちろん。各ワンサイクルの4気筒ぶんをサイクルごとにまとめて噴き、間欠噴射している。

――火種用なら、空燃比もそう複雑に制御しなくてもいい？

桜井　A／Fは濃いめで、だいたい6～7くらいだ。しかし、火種はより強くしなければならないから、副室のボリュームを10％ほど大きくし、逆にトーチ穴のほうは20％絞って、強いエネルギーで火炎の貫通力を増すという改良工事を施している。

――いっぽう主室用のインジェクターは4本で……。

桜井　各気筒の吸入行程に合わせたタイミングで順次噴射する。

まア、一部を除けばインジェクターが4気筒で4本備えられていても、いわゆる倍数／2群噴射がほとんどだし、なかにはスロットルバルブ上流で噴くワンポイントワンインジェクターのものもある。

倍数噴射じゃ4気筒ぶんまとめて噴くんだし、2群噴射だって2気筒ずつにくくってまとめて噴くんだから、いずれにせよ、各気筒の変化なり要求に完全に追従していけるわけはない。ましてスロットルバタフライの上流で噴くTBI方式じゃア、正確な応答性はさらに期待できないだろう。

その意味では、われわれのPGM-FIは、世界でも最もゼイタクな燃料噴射システムかもしれない。

われわれが、なぜ、そんなゼイタクなエンジンを開発したか。その理由は、シティターボをドライブしてもらえれば、たぶん誰にもすぐわかってもらえると思うのだ。

そして、その値打ちが理解していただけると確信している。

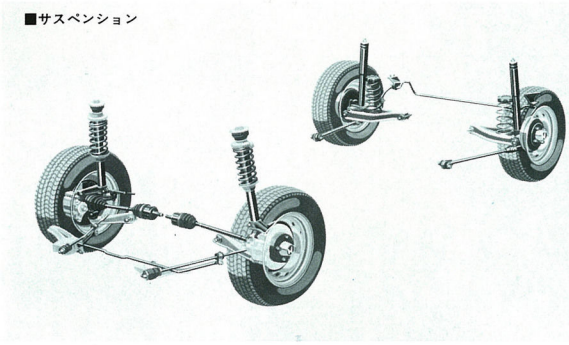
――＊――

（桜井さんと筆者の会話は、なおも多岐にわたって続いたが、本稿は主として、シティターボのハイパーPGM-FIエンジン開発に関する基本的なメカニズムなり考えかたに絞ってまとめた。その他の細かい点は、試乗レポートのなかに散りばめて集録したことをおことわりしておきたい。なお、最後にひとつのQ&Aを――）

――ところで、来年度から鈴鹿サーキットで、シティターボのワンメークス・レースが開始されるようだが、レギュレーションがどう決められるかは別問題として、このエンジンは、どの程度までパワーアップが可能だろうか。

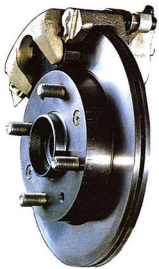
桜井　有鉛ガソリンを使うことを前提とするなら、過給圧は1・2kg／cm²すなわちプラス850mmHgまでは高めることが可能で、最高出力は130psが得られよう。（130psとは頼もしいが、レギュレーションしだいとはいえ、改造なりチューンアップは、いよいよコンピューター屋さんの出番が必要になりそうだ。車両検査委員だって、これまでの「アタマ」じゃダメだ。PGM-FIのプログラムの組みかたから「競争」になるとしたら……。おもしろい世の中になってきたもので。）――むろん筆者独白である。

■サスペンション



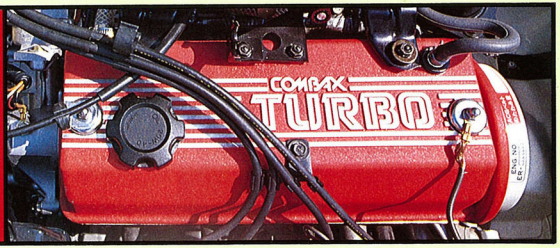
前後ともマクファーソン・ストラット式による4輪独立だが、新設計のプログレッシブ・コイル、フロントには高剛性中空スタビライザーが採用されている。

▲タイヤはヨコハマ・アスペックの165 70HR12を採用。4½Jアルミホイールはオプションだ。



◀フロントに採用されているベンチレーテッド・ディスク。

技術よみもの



スモールFF車のターボ化に技術的メリットはあるか？

小排気量FF車もターボ化の時代に入った。コンパクト・エンジンから高出力を引き出す手段としては非常に魅力的であるが、技術的な難しさが存在することも確かだ。そこで、FFスモールターボの技術的メリットや問題点をさぐってみることにしよう。

解説：たてうち・ただし

●増加する傾向にある小排気量ターボエンジン

ターボ・エンジンは、一段と小排気量化の傾向が強まってきた。パワー／トルクの絶対値が小さい小排気量エンジンにターボを装着し高性能にするのは、当然といえばまったく当然である。2ℓクラスのターボ・エンジンにくらべると、メリットも多い。

一方、小排気量＝スモールターボ・エンジンにはそれなりのむずかしさもある。それは過給圧を高めないとパワー／トルクは向上しないが、高過給にするとターボのきかない低速域で性能ダウンしやすく、またノッキングの発生も強まるということだ。

この矛盾をどう解決するかが、スモール・ターボ技術ということになり、これを上手に解決したスモール・ターボエンジンが優秀なエンジンということになる。

だが、わが国のすぐれたエンジン技術は、これらの問題を解決しつつある。それにともないスモール・ターボエンジンの種類も増加しつつある。ミラージュに始まったスモール・ターボエンジンは、シティターボでひとつの頂点をむかえたわけだが、今後スモール・ターボエンジン化の傾向は、強まることは確かである。

シティターボのライバル達を紹介しよう。

国内の市販量小スモールターボは、1・2ℓのシティターボだ。また、シティターボはターボ装着によるパワー／トルクの向上率も最も高い。シティターボは、最小のスモールターボであると同時に、もっともターボ効果を高めたターボ・エンジンということもできるわけである。

そのシティターボを、迎撃しようとするスモールターボのライバルも多い。そこで、シティターボのライバル達を紹介してみようと思う。そうすることで、シティターボの位置づけもよりはっきりしたものとなるだろう。

ライバル・ターボには、1・4ℓのミラージュターボ、1・5ℓのサニーターボ、1・6ℓのコルディア／トレディアターボの市販モデルがある。どこまでをスモールターボとするか、ということにはいろいろな意見があるだろうが、1・8ℓには3T-GTEUなるツインカム＋ターボもあるので、応1・6ℓまでということにしたい。

海外に目を向けると、強力なライバルが現われる。ルノー5ターボだ。こいつはミッドシップだが、もう少しマイルドなやつならばルノー5アルピーヌターボがある。また、シティターボよりもスモール・ターボのシャレード・デ・トマソ・ターボがある。こいつも強烈だ。

市販モデルではないが、ファミリアターボも81年の自動車ショーで発表されている。いずれ発売されることになろう。

●スモールターボは一様にロングストロークを採用。

つぎに、これらシティターボのライバル達の性能をピックアップしてみよう。

まずミラージュターボだ。排気量は1410ccの直列4気筒SOHCのG12B型である。ボア×ス

トロークは74×82㎜のロングストロークである。スモールターボ→ロングストロークEF専用という図式にぴったりあてはまる。吸排気配置はクロスフロー、したがって燃焼室は球形であり、ノッキングには強い。そこで圧縮比は9・0とノン・ターボのG12Bと同じにすることができるわけだ。

ターボ・ユニットは三菱重工製のTC04型だ。タービン径は47㎜、コンプレッサー径が49㎜というスモールターボ・ユニットである。過給圧は300㎜Hgで、やや低めに設定されている。

最高出力は105ps／5500rpm、最大トルクは15・5kgm／3000rpmで、それぞれ28%の向上率である。燃料系には価格の安いキャブレターが用いられている。リッターあたりの出力は74・5ps/ℓである。

ミラージュターボの兄貴にあたるのが、コルディア／トレディアターボである。ボア×ストローク76・9×86㎜、排気量1597ccのG32B型ターボである。これもロングストロークであり、三菱流のエンジンであることに変わりない。

ターボ・ユニットはミラージュと同じTC04型であり、圧縮比はノン・ターボと同じ8・5だ。燃料系は、これもキャブレターであり、ミラージュ同様ノックコントロールが装備されている。

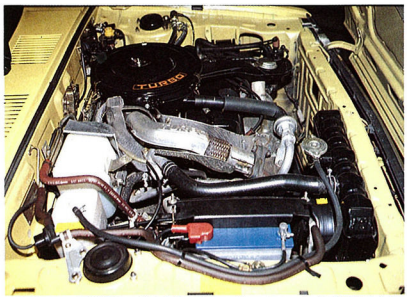
最高出力は115ps／5500rpm、最大トルクは17・0kgm／3000rpmで、それぞれ30%、26%の向上率だ。リッターあたりの出力は72ps/ℓとなる。

ミラージュそしてコルディア／トレディアの三菱スモールターボの特徴は、ロングストロークであること、キャブレター式であることだ。

ロングストロークは、ノッキングに強く低中速域のトルクアップに有効である。しかし、過給圧は、シティターボほど高くはない。一方、圧縮比は9・0（ミラージュ）、8・5（コルディア）と高めに設定している。つまり、強烈なターボ効果を狙っているわけではなく、圧縮比で低中速域のトルクも稼ごうというものである。だから、ミラージュやコルディアのターボは、比較的おとなしいターボであるともいえる。

キャブレター式ターボは、安価だ。車両価格に占めるターボの価格の割合が大きいスモールターボカーでは、魅力のあるシステムである。一方、エンジンのレスポンスとなると、インジェクションには一歩およばない点もある。そこを上手に解決できるかどうかが、キャブレター式ターボのポイントであろう。

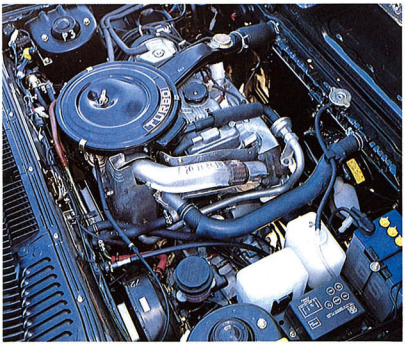
▲ミラージュII1400ターボ



▲ミラージュII1400ターボのG12B型ターボエンジン。1.4ℓで最高出力は105ps/5500rpm、最大トルクが15.5kgm/3000rpm。

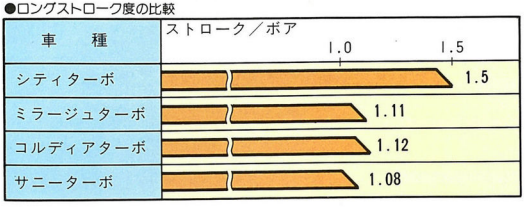
▶コルディア1600GSRターボ。

▼コルディア・ターボのG32B型ターボ・エンジン。1.6ℓで最高出力は115ps、最大トルクが17.0kgm/3000rpmを発生。



スモールFF車のターボ化に技術的メリットはあるか？

●ロングストローク度の比較



サニーターボには1・5ℓEGI仕様のE15E型エンジンが使われている。このベース・エンジンのボア×ストロークは76×82㎜、排気量は1487ccである。三菱のスモールターボと同様にロングストロークである点に注目したい。

さて、ロングストロークといっても、その割合にいろいろある。そこで、シティ／ミラージュ／コルディア／サニーのロングストローク度を比べてみよう。それにはストローク÷ボアを計算するとわかりやすい。その値が大きいほどロングストロークということになる。計算結果は、

シティ　1・5（90㎜）
ミラージュ　1・11（82㎜）
コルディア　1・12（86㎜）
サニー　1・08（82㎜）

となった。圧倒的にシティがロングストロークであることがわかる。また、カッコ内の数値はストロークそのものの値だ。

しかし、ロングストロークは、基本的に高回転には向いていない。だから、パワー派のエンジンではなく、トルク派ということになる。そのトルクを過給圧を上げて稼ぐか、圧縮比をそれほど下げずにそこそこの過給圧で稼ぐかということで、スモールターボの性格はわかれることになる。

そう考えると、シティターボは高過給圧派に属し、サニー、ミラージュ、コルディアは高圧縮比派に属することになる。

●国産車としてはきわだった高過給圧派のシティターボ

さて、そのサニーターボだが、吸排気配置はクロスフローで、燃焼室は半球形である。一方、シティターボはカウンターフロー（ターンフロー）である。吸排気の効率や燃焼効率はクロスフローの方がよい。しかし、圧力をかけて吸気を押しこむターボチャージャーでは、高回転を狙わない限り、カウンターフローでも支障はないといえるだろう。

サニーターボのターボ・ユニットはエアーリサーチ製のTC02型である。Z18ETやL20ETに使われているのはTC03型であるから、これよりも小型のユニットということになる。

一方、シティターボのターボ・ユニットはIHI製である。1・2ℓの排気量に合わせて小型のものを選んではいるが、タービン径は三菱のTC04型よりも、多少大きめのものとなっている。これはシティターボが高過給型であるために、サイズ的にも多少大きめにする必要があるためだ。

ところで過給圧であるが、これを比較してみよう。

シティ　0・75kg／㎠
ミラージュ　0・41kg／㎠
サニー　0・45kg／㎠

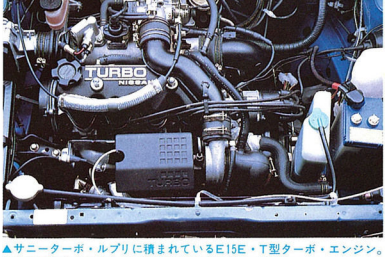
ということになる。ミラージュは低め、シティはかなり高め、サニーは中間よりやや低めの過給圧である。ここでも、シティターボが高過給圧派だということがわかるだろう。

しかし、強烈高過給圧派はまだいる。ただしヨーロピアン・ターボだが。たとえばルノー5ターボは0・86kg／㎠であり、ポルシェ930は0・83kg／㎠であり、アウディ・クワトロはインタークーラーを装備して0・88kg／㎠とまさに強烈である。だが、これらのヨーロピアンターボはハイオクガソリンを使用し、一方シティターボは無鉛レギュラーガソリンであることに注意したい。ハイオクであるとノッキングに強く、高過給がやりやすいのである。

高過給派のターボは、ノッキング対策のひとつとして圧縮比を下げる。逆にいえば、圧縮比をそれほど下げていないターボは、高過給タービンではないということになる。サニーは8・0の圧縮比を採用しているが、ではいったいサニーターボは、どちらに属するのだろうか。そこで圧縮比をくらべてみることにしよう。

シティ　7・5（10・0）

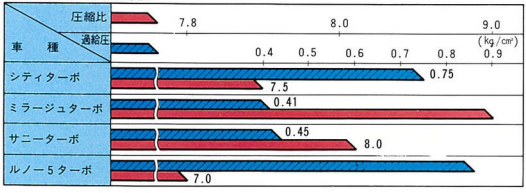
スモールターボ
- 高過給派（シティターボ、ルノー5ターボ）
- 中間派（サニーターボ）
- 高圧縮比派（ミラージュターボ、コルディアターボ）



▲サニーターボ・ルブリに積まれているE15E・T型ターボ・エンジン。1.5ℓで最高出力は115ps、最大トルクが17.0kgm/3200rpm。

▶サニークーペ1500ターボ・ルブリ

●過給圧と圧縮比の比較



ミラージュ　9・0（9・0）
コルディア　8・5（8・5）
サニー　8・0（9・0）
カッコ内はノン・ターボの場合の圧縮比である。

これを見ると、シティターボとサニーターボが圧縮比が低く、ミラージュとコルディアは圧縮比がノン・ターボ仕様と変わらず高いことがわかる。

さらに、過給圧は前述のようにシティターボが0・75kg／cm²、サニーターボが0・45kg／cm²、ミラージュターボが0・41kg／cm²であることをみると、過給圧が高いほどに圧縮比は低く、圧縮比が高いほどに過給圧は低くなっていることがわかる。

ここでも、シティターボは高過給派であり、ミラージュ／コルディアは低過給派であり、サニーターボはその中間的なタイプであることがわかる。

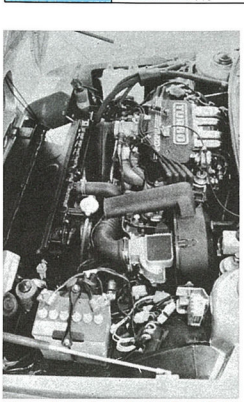
なぜ、高過給↓低圧縮比なのだろうか。この疑問については、スモール・ターボの問題点のところで触れることにしたいとして、シティターボのライバル達を引き続き紹介しよう。

●やはり高過給派になるかファミリアターボ？

ファミリアターボは、まだ市販されていないが、近々登場する可能性が強い。81年の自動車ショーで発表されたデーターは、1・5ℓのE5型をベースにしたもので、115ps／5500rpm、17kgm／3500rpmというものであった。

E5型のボア×ストロークは77×80㎜で、わずかだがロングストロークである。スモール・ターボ↓ロングストローク↓FF専用という図式は、ここでも成り立つわけである。

E5型ターボの燃料系には、電子制御燃料噴射が採用されている。ターボユニットはIHI製だといわれていたが、REターボは日立製であるから、登場すればファミリアターボも日立製となるのではないだろうか。また、シティターボのパワーに対抗するとすれば、高過給圧派になることも十分考えられる。高過給圧派であれば、当然ファミリアのサスペンションは強化されるはずである。


▲ショーモデル"マツダMX-81"に搭載されていたE5型ターボ・エンジン。1.5ℓで最高出力115ps/5500rpm、最大トルク17.0kgm/3500rpmと発表された。

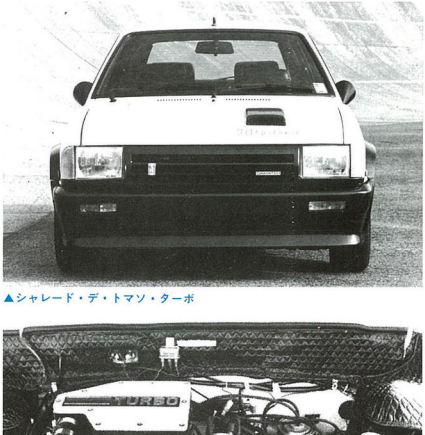
国内といおうか海外といおうか、はたまた合作といおうか、シャレード・デ・トマソ・ターボはそんなクルマだ。これが市販されれば、国内最小のスモール・ターボとなる。とにかくシャレードの排気量は1ℓなのだから。

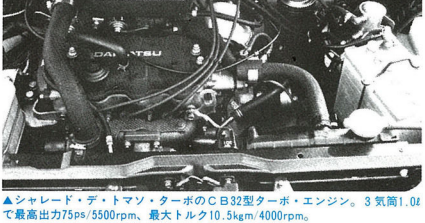
ターボ・ユニットはIHI製のB5型である。これはマセラティのバイターボの片方でもある。その結果、パワーは60ps／5600rpmから75ps／5500rpmへと25%アップし、トルクは8・3kgm／3200rpmから10・5kgm／4000rpmへと27%向上している。

このターボエンジンを搭載したシャレードの性能は、最高速160km/h、ゼロヨン加速は16秒台というかなりのものである。

つぎはルノー5ターボだ。こいつはこれまでのターボと、少し趣きが違う。まず世界ラリー選手権用に作られたということ。ラリー以外に公道を走るルノー5ターボは、そのホモロゲーション用モデルということになる。だからすごい性能であたりまえということだろう。さらにFFではないということだ。広くて軽くて安いのがFFの良さであるが、だから速いとは限らない。速さを追究すれば、エンジンは車体中央に搭載されることになる。そこでルノー5ターボはミッドシップのレイアウトを取る。操縦性は抜群にシャープなはずだ。これぞ本格的なボーイズレーサーである。

ミッドシップにレイアウトされたターボ・エンジンは、しかしながら直列4気筒のOHVである。OHVとはずい分古いやり方だが、最高出力回転数が6000rpmであるから、チューン次第で十分


▲シャレード・デ・トマソ・ターボ



▲シャレード・デ・トマソ・ターボのCB32型ターボ・エンジン。3気筒1.0ℓで最高出力75ps/5500rpm、最大トルク10.5kgm/4000rpm。

スモールFF車のターボ化に技術的メリットはあるか？

▲ルノー5ターボ。直4・1.4ℓのOHVユニットをミッドシップに搭載。0.86kg/cm²の高過給圧により、160ps/6000rpm、21.4kgm/3250rpmという強烈なパワーを発生。

に使える。ボア×ストロークは76×77mmでほぼスクウェアである。排気量は1397ccだから、当然1ℓターボに入るわけだ。

ターボ・ユニットはエアーリサーチのT03型である。いわゆるA／Rは変えてあろうが、基本的な容量はニッサンのZ18ETやL20ETにも使われていることでもわかるように、1・4ℓとしてはかなり大きめである。

そこで過給圧は0・86kg／cm²と強烈に高められ、圧縮比は7・0まで下げられ、その上インタークーラーが装着されているのである。まさに高過給圧派のターボだ。

その結果、パワーは160ps／6000rpm、トルクは21・4kgm／3250rpm（いずれもDIN）ともすごいものになっており、ルノー5ターボはゼロヨンを15秒で走り、最高速は200km/h以上である。わずか1・4ℓでだ。これがターボのポテンシャルというものである。

一方、もう少しマイルドなルノーのターボもある。ただしアルピーヌ製でルノー5アルピーヌ・ターボである。こちらは当然FF車だ。

エンジンは同じ直列4気筒OHVの1・4ℓである。圧縮比を10・1から8・6に低下させ、エアーリサーチ社のT03型を装着する。パワーは110ps／6000rpm、トルクは15kg／4000rpmである。ゼロヨンは16・5秒、最高速は185km/hだ。

●リッターあたりの出力とトルクをみてみると

ところで、ルノー5ターボは燃料噴射で、ルノー5アルピーヌ・ターボはキャブレターで、シティターボはインジェクションでミラージュターボやシャレード・デ・トマソ・ターボはやや気化器であるという、ややこしい話がある。

なぜこのように異なる燃料系を持つかというと、結局は価格の問題になるわけで、価格と性能のトレードをどう考えるかということだが、それは後でじっくり考えることにして、ここでは燃料系の種類別にエンジンをわけてみようと思う。

スモールターボ
- インジェクション派（シティターボ、ルノー5ターボ、サニーターボ）
- キャブレター派（ミラージュターボ、コルディアターボ、シャレード・デ・トマソターボ、ルノー5アルピーヌターボ）

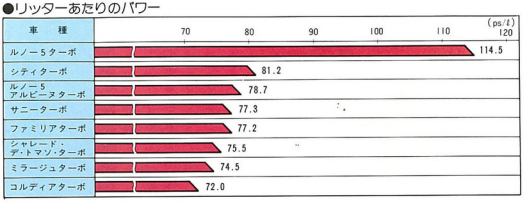
まず燃料噴射＝インジェクションを採用するのは、シティ、サニー、ファミリア（発表仕様）、ルノー5ターボである。キャブレターを採用するのは、ミラージュ、コルディア／トレディア、シャレード・デ・トマソ、ルノー5アルピーヌターボである。

スモールターボの燃料系は、ビッグターボのそれと異なり、燃料供給方式に違いがあるということである。

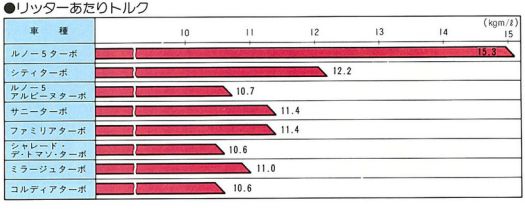
さてシティターボのライバル、達の紹介が終ったところで、性能くらべをやってみよう。とはいっても、排気量が大きいとそれだけ有利になるので、ここではリッターあたりのパワーとトルクをくらべてみることにする。

シティターボ　81・2ps/ℓ
ミラージュターボ　74・5ps/ℓ
コルディアターボ　72・0ps/ℓ
サニーターボ　77・3ps/ℓ
ファミリアターボ　77・2ps/ℓ
シャレード・デ・トマソターボ　75・5ps/ℓ
ルノー5ターボ　114・5ps/ℓ
ルノー5アルピーヌターボ　78・7ps/ℓ

●リッターあたりのパワー



●リッターあたりトルク



リッターあたりのパワーでは、やはり世界ラリー選手権を目ざして作られたルノー5ターボが、圧倒的な性能を持っていることがわかる。リッター100馬力を超えたエンジンは、もはやレーシングエンジンである。つぎに高性能なのはシティターボだ。無鉛レギュラーガソリンを使いつつ、安価なクルマで（シティターボは109万円、ルノー5ターボは790万円＋120万円（諸費用））これだけの性能を誇るのだから、こいつはたいしたボーイズレーサーである。

また、ルノー5ターボとシティターボを除くと、72・0ps/ℓ～78・7ps/ℓの間におさまっていることも興味深い。スモールターボの出力としては、この辺が平均値ということになろうか。

つぎはリッターあたりのトルクをくらべてみよう。

シティターボ　12・2kgm/ℓ
ミラージュターボ　11・0kgm/ℓ
コルディアターボ　10・6kgm/ℓ
サニーターボ　11・4kgm/ℓ
ファミリアターボ　11・4kgm/ℓ
シャレード・デ・トマソ・ターボ　10・6kgm/ℓ
ルノー5ターボ　15・3kgm/ℓ
ルノー5アルピーヌターボ　10・7kgm/ℓ

ここでも、ルノー5ターボが圧倒的である。ただし、高回転・高出力型を狙うと、かならずしもリッターあたりのトルクは高くなるとは限らないことに注意したい。パワーを回転数で稼ぐようになるからだ。

ルノー5ターボの最高出力回転数は6000rpm、シティターボは5500rpmであるから、4バルブDOHCの1G-GEUの6400rpmにくらべるとやはり低いが、DOHCターボの3T-GTEUは6000rpmであるから、ルノー5ターボはOHVにしてはよく回わしているターボであり、シティターボはトルク派ターボということができるだろう。

●スモールターボ→FF専用という図式。

このようにスモールターボは、考える以上に高性能であり、魅力的なボーイズレーサーになりうるポテンシャルを持ったクルマたちである。

ではなぜ、スモール・ターボカーが必要でありかつ求められ、性能が高いのだろうか。このことについて少し考えてみよう。

まず時代的な背景を知る必要がある。現代という時代がクルマに最も求めているのは、省資源／省エネルギーということであり、この時代の要請に答えられるクルマ（たとえば米国の大型車等）は将来のクルマ社会に生き残れない。

そこで軽くてコンパクトなクルマがもてはやされるようになった。軽くてコンパクトであれば、性能をそれほど犠牲にせずに省資源や省エネルギーの要請に答えられるからだ。

ところが、コンパクトなクルマにすると居住性や荷室の広さが損なわれやすい。そこで考え出されそして売れるようになったのが、空間利用率（スペースユーティリティー）の高いFF車である。FF車は外観はコンパクトで、車室は広いのである。さらに、プロペラシャフト等の駆動系の一部を省略できることから、軽量にもなる。FF車は、軽くてコンパクトなクルマという時代の要請にピッタリのクルマだ。

一方、省エネルギー／省資源の要請はスモール・エンジン（小排気量）をも求めている。スモール・エンジンであると、燃費がよくエンジンも軽くなり、大きさも小さいので、エンジンルームの狭いFF車に適しているからだ。そこで1・5ℓを中心としたスモール・エンジンが、クルマの中心となってきた。

しかし、スモール・エンジンは、当然出力は小さい。出力が小さいと、クルマのトータル性能は低下してしまい、一方でクルマの速さも求めるユーザーの要求に答えられない。

では排気量を大きくしてパワフルなエンジンにしようとすると、現在のFF車のエンジンルームには、おさまり切れないことになる。

そこでターボ・エンジンが登場するわけだ。ターボ・エンジンというのは、自身の排気ガスのエネルギーを使って、エンジンの大きさを変えずに実質的な排気量を増大するものであるから、コンパクトにしてパワフルなエンジンとなりうるわけである。

かくして、スモールターボ→FF専用という図式ができ上がるわけだ。つけ加えておけば、横置エンジンのFF車では、エンジン全長を短くしたいので、ボアの小さいつまりロングストロークエンジンが望まれ、それは燃焼室をコンパクトにすることでもあり、ターボのネックであるノッキングにも強いので、スモールターボ→ロングストローク→FF専用という図式もできあがるわけである。

ただし、ターボを装着して動力性能を向上させたとしても、操縦性安定性はFRやミッドシップにFF車はおよばない。ボーイズレーサーといいつつも、完全なスポーツユースのクルマにFFターボ車はなりえないのは、ユーザーにとって不満足なところである。

●スモールターボにも技術的な問題点は多い。

ところで、スモールターボが現代という時代にピッタリだとはいっても、簡単に作れるわけではない。技術的なむずかしさがあるのだ。それはエンジン自身、ターボ本体、価格というようにわけられるだろう。

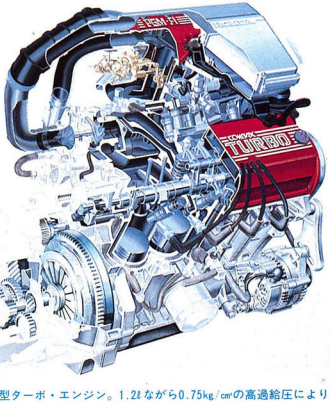
エンジン自身の問題点は、ノッキングの発生である。過給圧を高めれば、スモールターボでなくてもノッキングは発生するわけであるが、スモールターボ独自の問題もある。

一般的なターボ・エンジンでは、ノッキングは圧縮比を下げノックコントロール装置をつけ点火時期を遅らせて防ぐ。あるいはインタークーラーによって吸気温を低下させる方法もある。しかし、スモール・ターボでは、ノックコントロール装置やインタークーラーは高価になりやすく、ベースとなる車両価格とのつり合いが取りにくい。

また、圧縮比を低下させると、過給されない低速域のトルクが低下してしまう。これが1・8ℓや2ℓクラスのエンジンであると、

▲0.75kg/㎠の高過給圧で50%のパワーアップを図ったシティターボ。

スモールFF車のターボ化に技術的メリットはあるか？



▲シティターボのER型ターボ・エンジン。1.2ℓながら0.75kg/㎠の高過給圧により、最高出力は100ps/5500rpm。最大トルクが15.0kgm/3000rpm。

その排気量によってある程度のトルクを確保できるので、圧縮比の低下はそれほど動力性能を低下させない。一方、スモールターボであると排気量が小さい上に、圧縮比を低下させることは、無過給領域の動力性能をかなり低下させてしまうことになる。

このスモールターボ独特の問題を解決するには、①圧縮比を低下させない②圧縮比は低下させるが高過給としさらに低回転域からターボをきかせるようにする、という方法が考えられる。

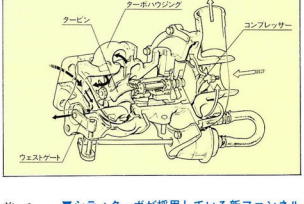
第1の方法は比較的容易である。これは三菱流のやり方である。低中速域のドライバビリティは低下させずにすむ。ただし過給圧はそれほど高められないために、マキシマムのパワーやトルクに多くは望めないことになる。

第2番目の方法はシティターボのやり方だ。トルクやパワーを圧縮比で稼ぐのではなく、過給圧で稼ぐやり方である。これを可能にするには、高過給としてもノッキングを起さない燃焼室、低回転から過給でき、しかも過給圧も高いターボ・ユニットが必要となる。そこにシティターボ独自の技術があり、それがまた特長ともなっているわけである。

具体的にシティターボの独自の技術を上げれば、ノッキングに強いスロート状燃焼室、小型でありながら、高回転させることで過給圧を稼ぐレスポンスのよいターボ・ユニットということになるだろう。

ターボ・ユニットの特性をつけ加えておくと、過給圧を高めるとレスポンスが悪くなるということがある。過給圧を高めるには、ターボ本体を大きくA／Rを大きくする必要があり、そうすると排気ガスのエネルギーの小さい領域ではタービン／コンプレッサーの回転数が低く過給圧が高くならず、またタービン／コンプレッサーの回転数が一度低下するとなかなか上昇しにくいからである。

▼シティターボが採用したIHI製のターボチャージャー。

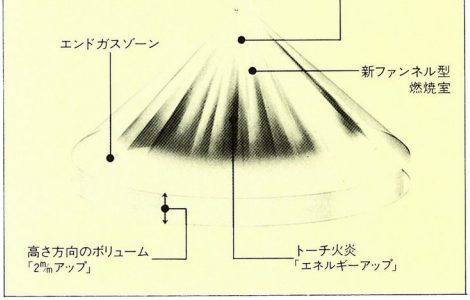


一方、レスポンスがよく低回転からターボをきかせようとするとターボ本体を小型にA／Rを小さくする必要がある。こうすると、今度は排気ガスのエネルギーが大きい高回転域でターボの容量がいっぱいとなってしまい、高出力が期待できない。

シティターボでは、この矛盾をタービン回転を高めることで解決しようとしている。シティターボでは常用許容回転数は18万回転、使用最高回転数は15万回転（rpm）と高いものである。

一般的にいうと、ターボ装着による車両価格の上昇は15万円ほどである。ベース車両が70万円であるとターボ装着による価格の上昇率は21％、100万円の場合は15％、200万円では7・5％ということになる。つまり、ベース車両価格の低いクルマでは、ターボは一層高価なものと感じさせてしまうわけだ。ここにもスモール・ターボのむずかしさがある。

▼シティターボが採用している新ファンネル型燃焼室。ジョーゴ型にすることにより燃焼室のセンターゾーンとエンドガスゾーンがスロープ状に最短距離で結ばれ、超速度の火炎がエンドガスまで一気に燃焼させる。そのため高圧縮比や過給による自己着火のノッキングが抑えられる。



そこで、燃料系にはキャブレターを使って、トータルの車両価格の上昇をくいとめようとする考えが生まれる。つまるキャブレター式ターボは、これもスモール・タービン独自の技術でもあるわけだ。ミラージュ、コルディア、ルノー5アルピース等のスモールターボカーは、このような考えで作られているといえよう。うまいやり方だ。

しかし、いつの時代でも性能と価格はトレードオフの関係にあることに変わりはない。キャブレター式ターボであると、特にレスポンスでがまんしなければならない。この点に関して三菱の場合は、キャブレター＋ターボをできるだけエンジンに近づける、キャブレターをサクション式にしてキャブレターに特別の装置をつけないですませる、スロットルバルブをターボの上流に置いて、コンプレッサー／タービンの回転の低下割合を少なくするといった工夫をしている。

一方、シティターボは109万円でありながら電子制御燃料噴射を採用してきたのは、ベース車両の価格が安いからである。その分、性能向上にまわすことができたわけだ。

スモールターボカーは、今後ますます増加するだろうが、技術的にはなかなか難しい面を持っているのである。

シティ

8モデル全紹介

useful

今感覚最先端！ユニークなトールボーイで登場し、アッという間に街中の話題度100%のシティ。シンプルでアイディアー杯なスタイルは、ドレスアップのベースカーにピッタリ。ノーマルな車に満足しない君達のホットな個性を、よりアクティブに表現してくれる車。それがシティなのだ。そこで楽しさドッサリシティをさらにファッショナブルにしてしまうドレスアップキットを8モデル全部紹介しよう。コーディネートするのは、君なのだ!!

popple

vivid

DO CITY DRESS UP

楽しさドッサリ！ファッション・

シティのドレスアップキット

happy joyful

●君のセレクト・アイに挑戦

構成／ＡＣＰ
取材／大江弘之
撮影／新川栄一

AME・スポイラーキット　エルバスポーツ・シティキット　シティ・ドレスアップキット

ッピー気分にあふれてる!!

使い方いろいろ ジョイフル・シティ

▲ザ・ウインド・オブ・シティキット。

スポーティにフレッシュ・アップ

シティをもっとスポーティに乗りこなしたいと思ってる君に、お推めドレスアップキット。フロントは、バンパー一体式スポイラーで精悍な感じに仕上がっていて、フェンダーカバーは、サイドステップとボディ下部をグッとひきしめ、スポーティフィーリングをアップさせている。ルーフエンドスポイラーも効果が高そうだ。フロントバンパースポイラー。40,000円。フェンダーカバー(1 set 4枚)。20,000円。サイドステップ(1 set左右)。26,000円。ルーフエンドスポイラー。21,000円。セット価格。107,000円。(取付部品含む)すべてF.R.P.製だ。

▼シティ・エアロファッション・キット

シティのドレスアップは

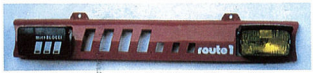
見ているだけで、どことなくユーモラスなシティ。誰だって愛着を感じてしまう不思議な魅力をもっているのだ。しかも、ラインアップに駿足ハイパーターボを加え、走り屋の君も大注目というわけ。ますますシティのドレスアップが楽しくなってきたゾ。

君のセンスにフィットする車は、Bモデルの中でどれかな!? どの車もハッピー気分にあふれているね。シティは、ドレスアップパーツも豊富に揃っているから、パーツを選択し組み合わせる君のセンスがポイントなのだ。

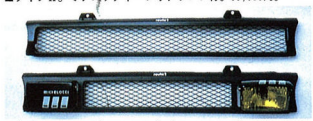
グリルをかえてア・ラ・カ・ル・ト

シティの顔と言うべきグリルを交換しただけでもイメージがグッと違ってハイグレードな感じだ。各色有り。(ルートー)

▲(上)スタンダードB型。(下)スタンダードA型。26,000円。



▲タイプII。ミケロッティ・フォグランプ付。35,000円。



▲(上)メッシュB型。16,000円。(下)メッシュA型。ミケロッティ・フォグランプ付。29,000円。

レーシングドライバー松本恵二氏がオーナーの「松本レーシングユニオン」と「童夢」の協力によって製品化されたシティ用ドレスアップグッズ。フェンダーガードは、発泡ウレタン製で重量感がありフェンダーにピッタリフィット。フロントスポイラーも、同じく発泡ウレタン製。空力特性を高める効果をもち、ソフトで復元力があり、衝撃に強い性質を備えている。テールウィングは、本格的な翼型断面をしていると同時に、別売りのフロントキャリア(¥8,000)とセットで、スキーキャリアとしても使える便利なもの。フェンダーガード・フロントスポイラーセット。109,000円。テールウィング。39,800円。(メイジュ)

スパルタンな走りを予感させる野性味あふれるボーイズレーサー

▲ロータス・シティキット。ボーイズレーサーに欠かすことのできないのが、このボディパーツ。空力特性にスグレ、ボディまわりがしまって精悍さを生み出してくれる。すべてFRP製で取り付けは難しくない。仕上がりもベストで、ボディとジャストフィットし、オーバーフェンダーも適度のサイズとなっている。フロントスポイラー、オーバーフェンダー、サイドステップ、ルーフスポイラーのセットで107,000円。他に単品売りも可能。(ロータス)

走り屋を自認する君なら、なんと言ってもボーイズレーサーに似合うルックスにしたいと思うはずだ。このシティは、スピードショップ・ロータス・オリジナルメイドで好評のNASAダクト付ボンネット、バンパー一体式フロントスポイラー、オーバーフェンダー、サイドステップ、ルーフスポイラーを装着し、スパルタンなイメージのシティに仕上がっている。これならヨーロピアンボーイズレーサーのアウトビアンキA112、ルノー5アルピーヌにも負けない迫力だ。シティのドレスアップ・チューンアップには、当然アルミホイール、タイヤにも注目。アルミホイールのデザインだけでも、車のイメージは、かなり違ってくるのだ。そこで、このシティには、精悍なシッタ・ゴールドをチョイス。タイヤは、高性能ポテンザ185／60HR。これで決まり。インテリアも、やはりスポーティな感覚でドレスアップ。ステアリングをモトリタ12インチに変え、シートには、シュロスの4点式ハーネス。走りのムード満点のシティが出来上がり。まさにボーイズレーサーそのもののフィーリングだ。

▲シッタFFゴールド。サイズ5J×13、オフセット37㎜、重量6.2kg。22,000円。(ブリヂストン)

▲シティ専用ドア・ミラー。穴あけ不用で装着簡単。グッドデザインの可倒式保安基準適合品。1セット17,000円。(PIAA)

◀ポテンザRM185／60HR13。レースでの経験をフィードバックしたハイグリップタイヤ。30,000円。(ブリヂストン)

▼モトリタ・12インチステアリング。伝統あるイギリス製品で握りやすさ抜群。ボス付で30,000円。(ロータス)

▲シュロス・フルハーネス。モータースポーツ愛好者に人気が高い。16,800円。(ロータス)

▲空力特性のよさがわかるシティとスポイラーキット。ミラーもベストフィッティングだ。

▲エアスクープ付FRPボンネット。軽くしかも剛性の高いダクト付ボンネット。24,000円。(ロータス)

▲スポーツマインドにあふれたシティ。ドレスアップでスーパーボーイスレーサーに変身!

▲豪快な走りをみせるロータスシティ。ダート走行も得意なのだ。まさにファン・トゥ・ドライブ!!

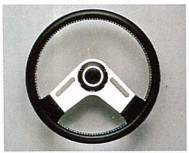
君のホットマインドを走りに伝えるのがステアリングだ。

インテリアの中で一番のポイントが、このステアリング。デザイン的にもシティにマッチしたもので、操作性のよい機能的なものを選びたい。ステアリングは、ドライバーにとって大切なパーツだから、グリップ感、サイズ、フィーリングなども考え慎重にチョイスしよう。ステアリングひとつでインテリアのイメージが、大きく変わってしまう。たとえば、スポーティな感じだったら、レーシング・フォージ、キャバリノ、インディなどがピッタリだ。エレガントでシックな感じなら、イタルボランテ。ニューウェーブ派なら、アクィラMod.B。豪華な雰囲気をだすなら、アドミラル。こんな具合にステアリング選びは、とても楽しいけど、インテリアの重要なアイテムだ。

▲イタルボランテ・3本スポーク。直径350%、365%。グレー。33,000円。(イージーライダース)

▲キャバリノ。太さ32%。直径350%、360%、380%。シルバースポークも有り。28,500円。(レアーズ)

▲インディ。セミディシュタイプ。直径350%、370%。23,000円。(レアーズ)



▲アクィラMod.B。直径350%、370%。ブラックスポークも有り。25,000円。(ウェッズ)

▲アドミラル。直径365%。ウッド。他に皮巻きも有り。36,000円。(イージーライダース)

▼レーシング・フォージ。本皮バッド付。ブラウン、ブラック共。26,000円。(ウェッズ)

スペース感覚のニューウエーブ・シティ

▲シティ・ドレスアップキット。流行のスペースフィーリングでシティをドレスアップすると、こんな風に仕上がるのだ。このニューウェーブ感覚のシティに使用したボディパーツは、シルエット・プリペアから発売されている6点キット。フェンダーエアスタビライザーNASAステッカー、フロントグリル、フロントスポイラー、リヤスポイラー、サイドステップボーダー、（NASAステッカー以外すべてFRP製）以上すべて含んで110,000円。（シルエット・プリペア）

未来のスペースカーを思わせるシティ。低く伸びたエアダム、サイドスポイラーで一段と車高が低く見え、直線的なボディラインがスペース感覚を一層効果的にしている。ボディカラーは、やはりシルバーがベスト。シルエット・プリペアのボディパーツで特に目立つのが非対称形のフロントグリルだ。しかも異和感がなくハイセンスな印象を受ける。そして、フェンダーエアスタビライザー、サイドスポイラーと直線的なデザインによくフィットしてるのが、セラールのアルミホイール。こんな大胆な組み合わせは、ニューウエーブ感覚のシティならではのものだ。インテリアは、レカロのシートを装着。ステアリングは、スポーティの中にもどことなく宇宙的なベローチェを使用。エクステリア、インテリア共、スペース感覚を意識してドレスアップされている。ここまで楽しんだら、乗り手もハイテックフィーリングで決めたいね!?

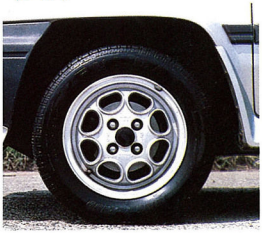
▲レカロ・シート。高級バケットシートの代名詞レカロ。人間工学に基づいた構造でフィット感は抜群。145,000円。（ブリンプ）

◀モモ・ベローチェ。握りやすい形状をし、操作性に定評のあるステアリング。サイズ350ϕ。24,500円。（レアーズ）

▼フルダ・Y2000－60　185／60HR13。西ドイツの名門タイヤメーカー。27,000円。（ユービー）

▼BBS・セラールFR10。サイズ5J×13、オフセット48ϕ。26,400円。ゴールドタイプ。28,800円。（ユービー）

▼ボルテー1・シティ用ミラー。穴アケ加工なしでOK。1セット13,400円。（ヤマコ）



DO CITY DRESS UP

▲バックからみたスタイルも、コンパクトなスペースカーという感じでグッドルッキング。リヤスポイラーもバッチリフィット。

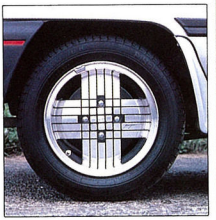
▲フロントスポイラーとサイドステップが、シティをより個性的にドレスアップ。

▲鋭く疾走するシティ。夜の街並みを走れば、ネオンの明かりを受けて、シルバーのボディが鮮かに輝くのだ!!

ポップルシティは、ホイールがポイント

▲ＡＴＳ・Ｅタイプ。サイズ５½Ｊ×13 オフセット38$^{5}/_{9}$。他にブラックタイプ有り。33,500円。(阿部商会)

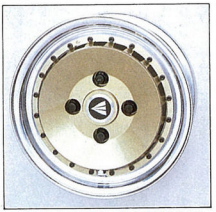
エクステリアのドレスアップでまず、初めに行われるのが、アルミホイールの装着。これが一般的だ。メーカーオプションで、満足できない人には、種類が豊富なインチアップした13インチホイールがいいだろう。ここに紹介した６点のアルミホイールもそれぞれ個性が豊かで大胆なデザインだ。自分のセンスに合ったホイールを見つけよう。シティには、他の車では、絶対似合わない奇抜なデザインのホイールもマッチしてしまうから不思議だ。ユニークでシンプルなネガティブボーイ、メッセージＩ。ファショナブルなスカッキェーラ、ＦＦＤ。そして精悍なフォーミラ・メッシュＦ、ＡＴＳ・Ｅタイプ。ホイールは、全体のイメージに大きく影響するので、ボディのドレスアップパーツとトータルにチョイスしよう。トータルバランスを考えないとチグハグなまとまりのない車に仕上がってしまう。メイク・アップ・マイシティ。ドレスアップは、君の個性しだいだ。



▲ジウジアーロ・スカッキェーラ。サイズ５½×13、オフセット35$^{5}/_{9}$。26,000円。(イージーライダース)

▲スター・フォーミラ・メッシュＦ。サイズ５½ＪＪ×13Ｂ、オフセット33$^{5}/_{9}$。シルバーも有り。28,000円。(スピードスター)

▲スポルディング・メッセージＩ。サイズ５½ＪＪ×13、オフセット38$^{5}/_{9}$。重量5.4kg。24,800円。(東洋ゴム工業)



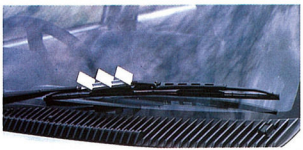
▲エンケイ・ＦＦＤ。サイズ５½ＪＪ×13、オフセット38$^{5}/_{9}$。重量4.2kg。25,000円。(エンケイ)

▲エクイップ・ネガティブボーイ。サイズ５½×13、オフセット40$^{5}/_{9}$。25,000円。(ワーク)

BMWも思わず目をみはる ブリッコ・シティ

▲エアロストリーム・シティキット。BMW風のグリルをつけたユーモラスなシティ。一見するとBMWの新型車と思ってしまう程よくできている。またの名を「ブリッコシティ」とも言うのだそうだ。ウエッズで販売してるこのキット、グリルマークセット（ABS樹脂＋モール）、フェンダー（ABS樹脂）、サイドモール（ラバー）、リヤスポイラー（ウレタン）がセットになっている。装着場所によってパーツの材質を変え、ベストフィットするように工夫されている。1セット68,000円。（ウエッズ）

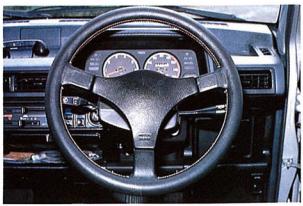
このユニークなBMW風シティ。シティだからこそ許されるカワイラシさがある。道路で横から割り込まれても笑ってすごせるようなユーモラスなシティ。シティには、こんな楽しいドレスアップキットもあるのだ。でも、なんとなく高級感が増したような気がするのは、気のせいかな!?キットの取り付けは、両面テープと専用金具、それとフェンダー裏側にある鉄板ビスを利用し、ボディに傷つけることなく装着可能だ。ヨーロピアンシティの足まわりは、ヒーローズレーシングアルミホイールとポテンザで決まり。当然フェンダーミラーは、ピラータイプに変えた方がスポーティで美しい。またバンパー下にフォグ&ロードランプを装備すると、重量感が増しヨーロピアンという雰囲気がでてくる。インテリアのポイント、ステアリングは、モモのミステーリを選んだ。ステアリングを変えたため、ダッシュパネルがグンと違ってくる。BMW風ブリッコシティ。完成してみると仕上がりもよく、風格さえ感じられるのだ。



▼モモ・ミステーリ。サイズ360㎜。F1レースでの長い経験により生まれたモモ。ミステーリは、その新製品として登場。パッド付ブラックタイプ。29,000円。（レアーズ）

▲Zブレード。エアホールタイプ高速用ワイパーブレード。1コ2,200円。（エバエース）
Zウイング。高速時のワイパーの浮きを押さえる。1ヶ900円。（エバエース）

◀ポテンザRM185 60HR—13。レーシングノウハウを注ぎこんだ、超ハイグリップ高性能タイヤ。30,000円。（ブリヂストン）



▲ヒーローズレーシングFF。サイズ5½J×13、オフセット38㍉。26,000円。（インターハウス）

DO CITY DRESS UP

▲ラバー製サイドモールが傷を防いでくれる。ナイス・フィニッシュ!!

▲ウッホォーイ!!念願のシティを買っちゃった〜!しかもBMW仕様よ、知ってた〜!

▲ＰＩＡＡ40ｓフォグランプ。明るさ、配光、レンズカット、材質デザインと、コストパフォーマンスの高いランプ。レンズは、硬質ガラスを使用、レンズカットと透明感を実現している。H3 バルブ。6,400円。（ＰＩＡＡ）

▲ＰＩＡＡ40ｓスポットランプ。他にシルバータイプ5,500円も有り。6,400円。（ＰＩＡＡ）

▲街中でも大注目!!ユーモラスなブリッコシティ。

▲リヤビューも、どことなくヨーロピアン。

ヘッド&フォグのペアがあれば、ナイト・ドライブもこれまた楽しルンルン気分。

夜間や霧・雨・雪と刻々と変化する中で安全走行に欠かすことのできないのがヘッド&フォグランプ。シティターボには、採用されているが、ヘッドライトは、ハロゲンタイプが必需品だ。

ハロゲンライトは、明るく耐久性にも優れ、明暗がハッキリとして相手の車を眩惑させにくい特徴を持っている。シティにベストフィットのフォグランプは、角型タイプで、バンパーと同色のブラックボディタイプがいいだろう。フォグランプは、照射角度が50°以上のもので、近距離を左右に幅広い光を出し、雪、霧の多い地方では必需品といえる。

このハロゲンヘッドライトとフォグランプを備えていれば、夜でも霧でもルンルン気分で、ナイトドライブが楽しめるというわけ。なお、保安基準によって「補助ランプの中心はヘッドライトの中心より下であること」と定められている。

▲マーシャル・75フォグ。ライトカバーを付けたまま点灯するとキャッツアイが光る。他にロードランプも有る。H2 バルブ。レンズは白と黄。9,800円。（極東）

▲ボッシュ・ＰＦ42フォグランプ。超ワイドな視界が確保される。他に黄レンズも有り。8,500円。（ロバート・ボッシュ）

▲ヘラー・ヘッドランプ。独車に標準装備されているヘラー。H4 バルブ。サイドライト付。63,000円。（阿部商会）

▲ヘラー・モデル177。フォグとドライビングの２種。角型でシンプルなランプ。H3 バルブ。9,600円。（阿部商会）

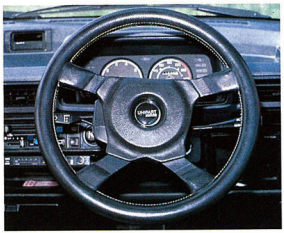
▲ジウジアーロ・クラーロ。フォグとドライビングの２種。H3 バルブ。19,000円。（イージーライダース）

▲シティ用ダブル反射ヘッドランプ。H2・55Wハロゲンバルブ２コ。100W装着もＯＫ。19,000円。（ＳＳリミテッド）

スニーカー・フィーリングで乗りこなせ、小意気なランナバウト

小型軽量で、運転しやすく低燃費のシティは、スニーカー感覚で乗りこなせ!!そんなイメージなのが、このエルバスポーツシティだ。横グリルのフロントマスクが、車をワイドにそしてフレッシュな感じを与えているし、ブラック塗装のままのボディパーツもこのシティの個性を強調するアクセントとなっているのだ。小意気なランナバウトに合うタイヤ&ホイールは、ピレリP6とエンケイ・ディッシュFだ。ボディスタイルとマッチした足回りは、このシティをさらにファッショナブルで軽快にしてくれる。スニーカーフィーリングで車に乗っても、運転する楽しみがなくちゃ意味がないものね。タイヤをキュッと鳴らして混雑した街中をスイスイ駆け抜けて行く、そんなスニーカー感覚が最高だ。

▲エルバスポーツ・シティキット。軽快なフットワーク、しかも低燃費。ライブビークル・シティは、スニーカーフィーリングで乗るのにピッタリのクルマだ。そんなシティをイメージアップしたドレスアップキットが、ヤマコから発売されている。フロントグリル、フロントスポイラー、リヤスポイラー、サイドステップ、インテーク・ステッカー、フェンダーエアスタビライザーの6点セットで110,000円。(ヤマコ)



▲ユニバート・ステアリング。高級感あふれる4本スポークタイプ。握りのフィーリングと操作性を大切にした作りのよさは、ユニバートならではのものがある。59,800円。(ヤマコ)

▲ココスマット。カラフルにファッショナブルにいきたいフロアマット。他にオレンジ/グレーの2色がある。22,500円。(レイズ販売)

▲エンケイ・ディッシュF。サイズ5½JJ×13、オフセット38mm。タービンスポークのイメージを持ったディッシュタイプ。シンプルで人気が高い。22,000円。(エンケイ)

▶ピレリーP6。175/60HR13。60扁平ラジアルのパイオニアP6。ピレリー独自の構造が優れた直進性とコーナリング時の安定性を生みだしている。26,700円。(阿部商会)

▲もう、このシティとどこまでも行っちゃうわ!

▼小意気なランナバウトはホットな車だ!

サンルーフ。屋根をあければスカイハイ。頭上に広がる青空がドライブ気分をもりあげる。

▲オートポート・ガラスサンルーフ　開口部850×390㎜。工賃込みで75,000円。(日東交易)

ガラスタイプのサンルーフは、寒い時や雨天の時のようなオープンにできない場合でも、室内に柔らかな明るさをもたらしてくれる。そんな時でも、ファンタスティックなドライブが楽しめるのだ。もちろん晴れた日には、ガラスが取りはずしできる脱着式となっていて、よりハイな気分をもりあげてくれる。一度サンルーフの快適さを味わったら、車の必需品と思うようになることうけあいだ。秋のさわやかな日差しを浴びながら、また星空のきらめきの中をドライブするなんて、最高の気分だ。サンルーフは、ドレスアップに欠かせないハッピーなアイテムだ。

▲レバン・スカイポートS。ハーフミラータイプで太陽熱の94%をカット。開口部795×410㎜。工賃別で63,000円。(極東)

5人乗ったら、ちょっと狭いラゲッジスペース。それを解決しちゃうのがルーフキャリアだ。

リヤシートを倒すとなんと496ℓもの大容量ラゲッジスペースが出現するシティ。しかも5人乗っても-96ℓもの スペースが確保されている。だけど5人で一泊旅行とかなると、荷物の置き場に困ってしまう。そこでクローズアップされるのがルーフキャリアだ。またこのルーフキャリアがシティによく似合うのだ。ここにセレクトした3点のキャリア。それぞれデザインも特徴も違うけど、シティにピッタリフィットのスグレ物ばかり。君の用途に合わせて選んでみよう。

▲スーリー・ロードキャリア127。オプションの豊富さに定評。本体14,000円。ルーフキャリア・アタッチメント。10,000円。

▲シンプル・ラック。ステーション・ワゴン風にラゲッジキャリアを使うならこのタイプ。25,000円。(ヤマコ)

▲クルーザーラック。シティのボディスタイルに合わせてデザインしたオリジナルキャリア。使い方いろいろアイデアしだい。23,000円。(ルート1)

スポーツ派のキミならタイヤもセレクト。走りが断然違ってくる。

スポーツ派やドレスアップ派ならタイヤもグレードアップしたいものだ。ノーマルの145SR12・165／70SR12から175／70HR12やインチアップした185／60HR13に履きかえるのだ。

ハイグレードなタイヤは、ドレスアップにも欠かせないし、安全性においてもグリップ能力の向上により、操縦性、安定性、直進性が格段とよくなりコントロールしやすくなるメリットをもたらす。ドレスアップは、まず足元からというわけだ。

▶グランプリGX-501　175／70HR12。GTスペシャル・シリーズの頂点に立つスポーツラジアル。14,000円。(横浜ゴム)

◀アドバンHF175／70HR12。ドライ、ウェットを問わず、高いグリップ特性を発揮する。18,800円。(横浜ゴム)

▶グッドイヤー・NCT60 185／60HR13。F1の雨天用タイヤのトレッドパターンを取り入れた。29,900円。(日本グッドイヤー)

ヨーロピアンな薫り漂う エレガント・シティ

エレガントで、ちょっとシックなシティを演出するなら、ボディカラーは、ホワイトかダークブルー。そして、さりげなくフロントスポイラー、サイドスカート、リヤスポイラーでドレスアップするのだ。オーバーフェンダーは似合わない。あくまでさりげなく、ボディパーツをひかえめに装備する所がいいのだ。そして、アルミホイールは、ヨーロピアンなAME182ホイール。ステアリングは、ハイセンスなパルト・ブーメラン。こんな変型ハンドルもシティならピッタリ決まる。ヨーロピアンな薫り漂うエレガント・シティは、ヤングだけでなくミドルエイジのセカンドカーとしても最適なのだ。ミドルエイジだってシティのとりこにしてしまう。

▲AMEスポイラーキット。フロントスポイラー、サイドスカート、リヤスポイラーの3点セットは、AMEから発売されている。材質は、FRPで装着は鉄板ビスで行う。キットの仕上がりもよく、3点セットでも十分、ヨーロピアンな感じがだせる。価格も比較的安く、コストパフォーマンスは高いといえよう。60,000円。(AME)

▲AME182ホイール。サイズ5½J-13、オフセット38mm。シティをドラマチックにイメージアップ。他にゴールド／ブラックタイプも有り。25,000円。(AME)

▲アバルト・ブーメラン。サイズ350%。アバルトといえば、3本スポークのイメージがあるが、このブーメランのような変型タイプもシティにピッタリ。ブラックレザーリム。24,000円（AME）

◀ファイアーストーン・S660。185／60HR13ヨーロッパの高速車を対象に開発されたスチールベルテッドラジアル。32,400円（オーツタイヤ）

ジョイフルグッス

●ホーン●

▲フィアムMTA／OG。小さな存在を大きく知らせるエアーホーン。音色も魅力的だ。トランペット型の2連ホーンで、ボディは、赤色ラッカー仕上げ。基本周波数は、880Hz、H／932Hz。サウンドレベル117dB。トランペット寸法は、L／143mm、H／135mmと小型で場所をとらないタイプだ。ドレスアップだけでなく、こういうところにも気をくばるのがボーイズレーサーには必要なのだ。9,500円。(成川商会)

▲ブラックのサイドスカートは、ひかえめにボディラインをひきしめているのだ。

▲ホワイトのボディにブラックのサイドスカート&リヤスポイラーがさりげなくフィット。

〈取扱い店の連絡先〉

●ロバート・ボッシュ・ジャパン　03(355[illegible])
●ブリヂストン／ハウス　06(633)0127
●ブリヂストン・PAA　03(3250)0111
●エバーエース　03(413)2211
●SSリミテッド　03(759)7777
●ヤマコ　03(432)6711
●エンケイ　03(5383)4431
●阿部商会　03(333)2222
●ルート1　06(877)2637
●成川商会　03(582)0766
●オツタイヤ　03(5422)1001
●日本グッドイヤー　03(582)0481
●横浜ゴム　03(432)7111
●パイオニア　03(494)1111
●スピードスター　03(759)9165
●クラリオン　03(400)1121
●ウェッズ　03(474)9665
●オートアクセサリー・ムラ　03(449)5111
●ツックス　03(446)8811
●AME＋共豊産業　0222(301)2551
●シルエット・プリベア　03(407)1403
●日東交易　03(496)4155
●レイズ販売　03(746)1101
●ワコー　03(931)1335
●ヒッポ　06(797)6281
●東洋ゴム　03(441)8801
●メイジュ　0275(721)5535
●イシライダース　03(464)3005
●ユーピー　03(453)5711
●オーサカライ　0475(72[illegible])1020[illegible]

DO CITY DRESS UP

一日が愉快に過ごせちゃう チアフル・シティ

▲ビクトーニ・ペビートロネード。防眩効果の高いブルーミラーの採用により、クリアーな視界を確保するスグレもの。5,900円。(ヤマコ)

▲アバルト・3本スポーク。サイズ350mm。オーソドックスなブラックスポーク。握りやすさに定評、3本スポークの最高峰。シルバースポークも有り。22,000円。(共豊産業)

▲ベルトーネ・レプロットホイール。サイズ5JX13、オフセット40mm、重量5.8kg。イタリアの誇るベルトーネがデザインしたホイール。カラーは2色。28,800円。(ウエッズ)

▲オープン・トップ。開放感抜群のオープントップ。取り付ける改造申請も販売店で面倒を見てくれる。68,000円。(日東交易)

▶角形Hiオスカー。(H:55　60W専用カバー付)遠く安全に走るための必需品。それにはなんといっても明るい視界を確保することだ。使用しない時は、カバーをしておこう。12,000円。(SSリミテッド)

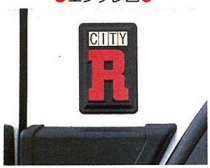
▲シティ・ボーイズレーサーキット。遊び心にあふれたチアフルシティ。使い方いろいろ、レジャービークルとしてフルに乗りこなそう!!ボーイズレーサーキットは、ボンネット・エアスクープ、オーバーフェンダー、サイドデカールテープ、ルーフスポイラーの4点セットになっている。66,000円。(オートアクセサリー・ノムラ)

シティをレジャービークルとしてハッピーにドレスアップしたのが、このシティだ。オーバーフェンダー、ルーフスポイラー。それにエアスクープも付いて楽しさ満点。サイド・デカールテープもライトな感じでシティをセンスアップしている。きわめつけは、オープントップ。幌タイプのサンルーフは、開口部面積が広く、室内から手軽に、ルーフをあけることができる便利なモノだ。オープンエアの魅力が十分味わえる。どこにでも出かけて行くレジャービークルだから、フォグランプも強力なHiオスカーを装備。これで霧や雪道もバッチリOK!!同じ車に乗るなら、一日を愉快に過ごせちゃうこんなシティはどうかな?毎日がハッピーになること受けあいだ。

●スモークウインドウ●

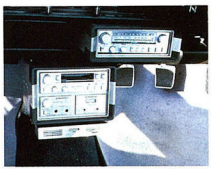
▲スモークウインドウを貼ると、ファッション的にもバッチリ決まるし、冷暖房効果もグッとアップ、省エネにもなるのだ。ウインドウカラーも12色あり、ボディカラーに合わせてコーディネートできる。ウインドウカラーが変わると驚くほど外観がイメージアップし、グレード感が高まるのだ。熟練者が貼って約1時間位かかるようだ。工賃込みで30,000円(ワールドレックス)

●エンプレム●

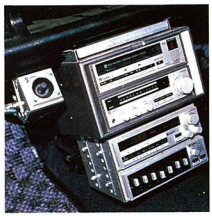


▲シティR・エンブレム。サイドボディに貼るタイプ。2点セット。1,200円。(PIAA)

●カーステレオ●



◀パイオニア・ロンサムカーボーイ。チューナー・GEX60、デッキ・KP404G、アンプ・GM4にフェードユニットとヘッドホーンコントローラーを取り付けた。



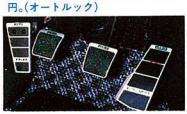
◀クラリオン・シティコネクション。リモコンデッキ・UA807Aチューナー・GT805Aイコライザー・GE805Aとパラライザーの組み合わせ。

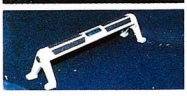
●シフトノブ●

(上)シフトノブSK-5。斬新なデザインが魅力。2,300円。(オートルック)
(下)シフトノブSK-2。握りやすいデザインで、柔らかな素材が使われてグリップ感覚もよい。2,300円。(オートルック)

●ペダル●

(上)スポーツペダル。アクセルペダル1,700円。ブレーキ・クラッチペダル2,300円。フットレスト2,500円。
(中)ディンプルペダル。アクセルペダル1,700円。ブレーキ・クラッチペダル2,500円。
(下)助手席用フットレスト。3,000円。(オートルック)





ニューモデル速報
既刊案内

モーターファン別冊"ニューモデルのすべて"速報シリーズは、20冊めを刊行しましたが、まだ在庫がありますので、お求めの読者はもよりの書店に注文するか、(株)三栄書房・販売部宛に本代と送料を現金（切手でも可）でお送り下さい。

●第4弾　スタンザFX／オースターJX／バイオレット・リベルタのすべて(1981年8月モーターファン別冊)定価280円(送料250円)

●第12弾　三菱トレディア&コルディアのすべて(1982年4月モーターファン別冊)定価300円(送料250円)

●第13弾　新型パルサーのすべて(1982年6月モーターファン臨時増刊)定価300円（送料65円)

●第14弾　新型ターセル&コルサ&カローラIIのすべて(1982年6月モーターファン別冊)定価300円（送料200円)

●第15弾　新型三菱スタリオンのすべて(1982年7月モーターファン臨時増刊）定価300円（送料65円)

●第16弾　コスモ・ロータリーターボのすべて(1982年9月臨時増刊)定価300円(送料65円)

●第17弾　トヨタLASREαのIGツインカム24のすべて(1982年10月臨時増刊)定価300円(送料65円)

●第18弾　新型カペラのすべて(1982年11月臨時増刊)定価300円(送料65円)

●第19弾　トヨタ3T-GTEU型ツインカムターボのすべて（モーターファン別冊）定価300円(送料200円)

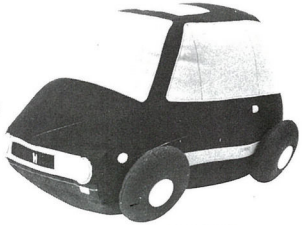
●品切れになった「ニューモデル速報」
第1弾トヨタ・ソアラのすべて　第2弾いすゞピアッツァのすべて　第3弾新型セリカ&セリカXXのすべて　第5弾新型スカイラインのすべて　第6弾新型コスモ・ハードトップのすべて　第7弾新型カリーナのすべて　第8弾新型アコード&ビガーのすべて　第9弾新型スカイラインRSのすべて　第10弾ホンダ・シティのすべて　第11弾新型コロナのすべて

プレゼントコーナー

ホンダ・シティターボの素晴らしいオリジナル・ノベルティを手に入れよう！

▲シティ・トイ（3名）

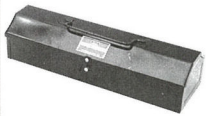
▼プレスホルダー（5名）



▲シティ・ジャンボトイ（3名）

▼シティ・スイングジャックとハット（5名）

◀シティターボ・ツールボックス（5名）



▲シティターボ・マグカップ（5名）

●シティターボのオリジナル・ノベルティをプレゼントします。ご希望の方は、官製はがきに住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記のうえ、希望品名を書き右下のシール を貼って、左記の「プレゼント係」へご応募ください。なお、余白に本誌へのご意見・感想などをお書き添えください。

〔あて先〕
〒160 東京都新宿区北新宿4-8-16
(株)三栄書房「ホンダ・シティターボ・プレゼント係」

応募者多数の場合は、抽選により当選者を決定します。当選発表は商品の発送をもってかえさせていただきます。締切日は十一月十四日到着分まで。

〔編集後期〕 ここ数ヵ月のあいだに、強烈なパワーユニットがたて続けに登場した。ロータリーターボ、ツインカム24バルブの1GGEU、ツインカム・ターボのコンパックス1・2ℓターボだ。

いずれも高出力・高性能を狙ったスーパーエンジンであるが、そのなかでも最もインパクトが強かったのは、今回のシティターボの・81ℓターボだ。1・2ℓの排気量にして100PS、0・75kg/cm²というヨーロッパ車なみの高過給圧をかけて、パワーアップ率は実に50%。まさにお役所もびっくりというところ。

しかも、シティという大衆車クラスの2BOX(1・5BOX?)車を、これはどのハンパじゃないターボに仕上げる大胆さは、さすがホンダのなるるワザといえよう。実際にそのシティターボを走らせてみて、またまたさらに驚いた。

これまでのシティでは、シートベルトが嫌いな小生も、必ず装着する気になったものだが、よりパワフルなこのチビターボでは、他の大きなクルマと同様に、高速道路でもベルトをする気にはならないのだ。とにかく速いだけじゃなく、高速安定性、さらに乗りごこちなど、すべてがバランスよく向上している。

「あんなチビターボは、アンちゃん達のオモチャ」という先入観をお持ちのおとうさん達、是非いちど、シティターボのハンドルを握ってみては……。（M・S）

シティターボ広報シール

EQUIPMENT

タイプ		シティターボ
エクステリア	大型弾性バンパー（大型スカート一体成型）	
	バンパーストライプ	
	可倒式フロントグリル	
	サイドプロテクター（文字入りワイド）	
	FVG接着ウインドウ（フロント、リアクォーター）	
	部分強化ガラスウインドウ（フロント）	
	リアクォーター・ルーバー（ブラック）	
	リアストーンガード（専用大型）	
	フロントグリル	（ハニカム・非対称型）
インテリア	ステアリングホイール	小径超太グリップ・3本スポーク
	シート	スポーティ・バケットシート
		コンビフルトリコットシート表皮
	2段フルトレイ・インストルメントパネル（専用デザイン）	
	ポケッテリア	クールポケット（エアコン装着車冷却時）・ワイドトレイ
		ドライバーズトレイ・車検証ポケット・アシスタントポケット・センターポケット
		ミニポケット・ドライバーズポケット
		ドアポケット（2）・リアサイドポケット（2）シートサイドポケット2
		シートアンダーポケット△・スペアタイヤバケット△
	センターコンソール	
	成型ドアライニング（コンビマテリアル）	
	チェンジレバーノブ（ソフト・専用デザイン）	
	フットレスト	
	フロアカーペット（ニードルパンチ）	
	ラゲッジルームカーペット（ニードルパンチ）	
	ラゲッジルームランプ	
	リアアシュトレイ	
インストルメントパネル	デジタル・スピードメーター	
	グラフィック・ターボメーター	
	タコメーター	
	メーター・オレンジ照明	
	集中コントロールスイッチ（レーンチェンジャー・パッシングスイッチ付）	
	ヒーターコントロールパネル・オレンジ照明	
	シガーライター	
快適クルージング装備	ベンチレーションシステム	バイレベルヒーター
		強制ベンチレーション
		リアピラーベンチレーション
	オーディオ・システム	ボディソニック・システム▲
		AM電子チューナーラジオ△
		FM付カセットステレオ△
		16センチスピーカー（20W）△
	4ウェイスモークドガラス・サンルーフ▲	
安全関連装備	警告灯類	ヘッドライト・排気温
		PGM-FIユニット・ブレーキフリュード・チャージ・オイル
	シートベルト	（前）3点式（ELR付）
		（後）2点式
	サイドデミスター	
	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）	
	間欠式フロントワイパー	
	ハロゲンヘッドライト	
	フロント・アクセサリーライト	
	ブレーキ	（前）ベンチレーテッドディスク
		（後）リーディングトレーリング（PCV付）
		ブレーキブースター
		セミメタルブレーキパッド
サスペンション	プログレッシブコイル（専用タイプ）	
	フロントスタビライザー・リアスタビライザー	
ホイール・タイヤ	スチールホイール（4½-J専用タイプ）	
	アルミホイール△（4½-J専用タイプ）	
	スチールラジアルタイヤ	

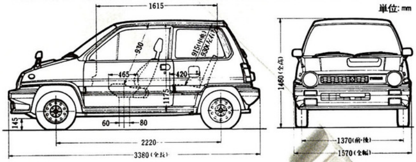
△はオプションです。▲に装着車を設定しています。ご注文時にお申しつけください。
本仕様は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

SPECIFICATIONS

タイプ			シティターボ
車名・型式			ホンダ・E-AA
トランスミッション			5速マニュアル
寸法・重量	全長（m）		3.380
	全幅（m）		1.570
	全高（m）		1.460
	ホイールベース（m）		2.220
	トレッド（m）	前	1.370
		後	1.370
	最低地上高（m）		0.145
	車両重量（kg）〔 〕内サンルーフ仕様車		690〔700〕
	乗車定員（名）		5
	室内寸法（m）	長さ	1.615
		幅	1.310
		高さ	1.175
エンジン	エンジン型式		ER
	エンジンタイプ		CVCC水冷直列4気筒横置OHC（無鉛ガソリン使用）
	燃焼室形式		副燃焼室付ウェッジ形
	弁機構		1頭上カム軸3バルブベルト駆動
	総排気量（cm³）		1,231
	内径×行程（mm）		66.0×90.0
	圧縮比		7.5
	燃料供給装置形式		電子燃料噴射式（ホンダ・PGM-FI）
	燃料タンク容量（ℓ）		41
	潤滑方式		圧送式
	潤滑油容量（ℓ）		4
	点火方式		ポイントレス・トランジスタ式
性能	最高出力（PS/rpm）		100/5,500
	最大トルク（kg-m/rpm）		15.0/3,000
	登坂能力（tan θ）		0.58
	燃費（km/ℓ）	10モード燃料消費率（運輸省審査値）	18.6
		60km/h時燃料消費率（運輸省届出値）	27.0
	最小回転半径（m）		4.5（車体4.9）
	制動停止距離（m）初速50km/h時		14.0
動力伝達装置	クラッチ形式		乾式単板ダイヤフラム
	変速機操作方式		フロアチェンジ式
	変速比	1速	2.916
		2速	1.764
		3速	1.181
		4速	0.846
		5速	0.655
		後退	2.916
	減速比		4.066
その他	カジ取り形式		ラック&ピニオン式
	タイヤ		165/70 HR 12
	主ブレーキの種類・形式	前	油圧真空倍力装置付ベンチレーテッドディスク
		後	油圧真空倍力装置付リーディングトレーリング（PCV付）
	懸架方式	前	マクファーソン・ストラット方式独立懸架
		後	マクファーソン・ストラット方式独立懸架（コイル分離式）

●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）が異なってきますので、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

単位：mm



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となり、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、ホンダがとくに指定した部品は2年間で、いずれも期間保証です。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に、ホンダ指定の初回点検（点検料無料）および定期点検・仕業点検が必要です。
●定期点検とは、6ヵ月点検、12ヵ月点検、24ヵ月点検、2年に1回（自家用）行なう車両検査です。販売店、ホンダSFでどうぞ。
●仕業点検とは、乗車する前にお客様ご自身で行なう簡単な点検です。たとえば、エンジンオイル量のチェック、タイヤ空気圧のチェック、ブレーキの効き具合のチェック、ライト類の点灯確認などです。

■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 SF

全国210余ヵ所のサービスネット、ホンダSF。

SFとはホンダ直系でホンダ製品の点検・整備を専門にお引き受けするサービスファクトリーのこと。ホンダの生産工場でつちかわれた高い技術と優れた設備を使用して、整備完了車は新車と同様の的確な完成検査を行なっています。しかも整備個所について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、どこのSFでもご利用でき、遠くへお出かけのさいも安心です。

SF訪問サービス

お忙しい方の手をわずらわせない訪問サービス。

ホンダSFのベテランサービスマンが、お客様のご希望の日時、場所に、サービスカーでお訪ねし、その場所でお車の点検、整備、調整をするシステム。いわばお車のホームドクターです。貴重な時間のロスもありません。また路上故障などの場合には、呼び出しサービスの制度もあります。詳細はお近くの販売店、もしくはホンダSFへお問い合わせください。

HONDA SR

お気軽にお越しください。ホンダとの触れあいの場所。

四輪車、二輪車、発電機、船外機などホンダが誇る新製品を一堂に展示してある、素敵なショールームです。お客様が自由に見て、触れて、感じていただける場所になっています。自動車用品のショッピングコーナーもあります。ぜひ一度お立ち寄りください。

ホンダSR仙台	仙台市土樋1－11－2	TEL 0222(62)6377
ホンダSR東京	東京都渋谷区神宮前6－27－8	TEL 03(407)9231
ホンダSR名古屋	名古屋市中区千代田1－7－2	TEL 052(264)0040
ホンダSR大阪	大阪市北区南扇町7－31	TEL 06(361)7151
ホンダSR福岡	福岡市博多区紙園町8－7	TEL 092(271)5191

ムリな運転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。

本カタログの内容は、昭和57年9月現在のものです。CTB-EE-K-209Ⓜ

HONDA
本田技研工業株式会社
東京都渋谷区神宮前6-27-8

本　社　〒150 東京都渋谷区神宮前6－27－8　TEL 03(499)0111
東京支店　〒150 東京都渋谷区神宮前6－27－8　TEL 03(498)3251
名古屋支店　〒460 愛知県名古屋市中区千代田1－7－2　TEL 052(261)2671
大阪支店　〒530 大阪府大阪市北区南扇町7－31　TEL 06(313)1171
九州支店　〒812 福岡県福岡市博多区紙園町8－7　TEL 092(291)5131
仙台支店　〒980 宮城県仙台市土樋1－11－2　TEL 0222(25)6171
北海道支店　〒060 北海道札幌市中央区北一条西7－1　TEL 011(251)9231

ユニフォームもホットに、チューンナップ。シティ・ハイパーエクステリア

一流選手が、最高のマテリアルを手にすると、すごいプレイを見せてくれます。ゲームの迫力が、がぜん違ってきます。シティターボ。ダッシュするために、クルージングするために、そして乗る人のために、すべてを徹底してホットに磨きぬきました。走りが冴えます。パワーが光ります。

シティターボ専用でニューデザインの
アルミホイール。(OPTION)
アルミ地が美しい、ダイナミックなデザインです。ばね下重量を軽減し、軽快でアクティブなフットワークを実現します。

軽い接触からドアやボディを守る、
ワイドプロテクター&ストーンガード。
ボディの両サイドをワイドタイプのサイドプロテクターでカバーしました。駐車場などでのドアの開け閉めの際、ドアやボディに傷をつけたり、つけられたりしません。また前輪がはね上げた小石などから、リアフェンダー部分を保護する黒のストーンガードも装備しました。キリリとひきしまった印象です。

リアワイパー&電熱線入りリアウインドウデフォッガー。
払拭面積の大きなブラックタイプのリアワイパーはウォッシャー付。雨の日はもちろん、ダート走行などの際も便利です。また電熱線入りリアウインドウデフォッガーが曇りをとりのぞき、つねに良好な後方視界を保ちます。

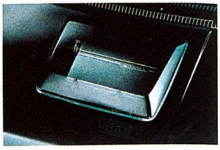
軽量でシンプルな構造のサイレンサー。
ハイパーターボの大きなトルクに対応するために、フレキシブルパイプ付太径排気管とシンプルな構造のサイレンサーを採用。排気抵抗を下げ、あわせて高回転域での振動を軽減しています。また、独特の低周波サウンドが、豪快な走りを演出してくれます。

"日射し、食べ放題"の
4・WAYスモークドガラス サンルーフ。
優れたボディ構造が、ワイドな開口部をもつサンルーフを可能にしました。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かえ、さらに、サンシェード付、チルトアップ、フルオープンと4ウェイユース。自分だけのシーンにあわせて使いこなせます。どんな走りにも太陽がついてくるライヴな装備です。(装着車を設定)

HYPER DESIGN

ハイパワーのシンボル。
走りを予感させるパワーバルジ。

ハイパーターボの軽量化されたエアクリーナーを包み込み、ぐっとボンネットの上にもりあがった、いわば力コブ。空力的にも優れたデザインで、スタイリングの強烈なアクセントです。

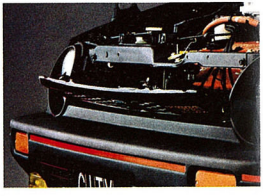


シティターボ専用の精悍なフェイス。
非対称フロントグリル。

空力特性を向上させるために、フロントグリル左側を完全にカバー。空気がよりスムーズに流れるよう表面をなめらかなフラッシュタイプにしました。専用のハニカムグリルも採用して、じつにスポーティな印象です。

いつでも気軽にメンテナンス。
可倒式フロントグリル。

スペース効率を徹底追求したエンジンルームの、サービス性向上のために、ボンネットを後ヒンジに。また、フロントグリルを前方に倒せる可倒式としました。プラグ類やラジエターの汚れなど、メンテナンスがスムーズに行なえます。



ナイトクルージングを楽しくする
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を標準装備しました。白色の豊かな光、そして配光性の良い独特のレンズカットにより、ハードな夜間走行の際も前方視界をしっかりと確保します。

アクセサリーランプ組み込み
大型フロントスカート。

ぐっと下の方に伸びたフロントスカートは空気の流れを整え、空力特性と冷却効果を同時に向上させています。またスカート部分にアクセサリーランプを標準装備でビルトイン。思いきりシャープなデザインに仕上げました。CIBIEのフォグランプ OPTION も装備できます。

軽い接触ならOK。
すぐに復元する弾性バンパー。

車庫入れや、駐車などの低速時、うっかりバンパーを接触させても、クルマに傷をつけず元どおりに復元する弾性バンパーを前後に採用。一体成型のポリプロピレン製で軽量です。

Shock

シティターボにふさわしい、専用の
超太グリップ3本スポークステアリング。
手のひらに吸いつくようにフィットする、ソフトタイプの超太グリップ。直径も370㎜とスポーティサイズの力強い3本スポークステアリングです。クイックなハンドリングでターボパワーを存分に楽しめます。

昼夜切り換え式ルームミラー　夜間、後続車のヘッドライトから受ける眩しさを防ぎます。

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ます。それほどでもない小雨の時など便利です。

フットレスト　タイトコーナーやラフロードなどをスポーティにクルージングする時もしっかりからだを支えます。

シティターボ専用キー
ターボチャージャーの高回転をイメージさせる、ユニークなデザインの専用キー。シティターボのネームが、ホットです。

オーディオのシステムアップも楽しめる、
センターコンソールボックス。
走行中、つねに手もとに置いておきたいものや、カセットテープなどが入るセンターコンソールを標準装備。カセットデッキやアンプを、ビルトインすることができます。仕上げの良いインパネにピタリとフィットするシャープなデザインです。

アクティブなシフトワークができる、
スポーティシフトレバー。
優れた操作性を得るために、ドライバーのより近い位置にシフトレバーをセットし、そのノブを大型のソフトタイプに。またスポーティなロングブーツも採用。

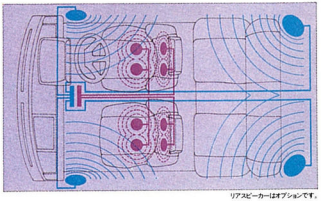
広々としたシティターボだから、
ハイパーインテリア。
高さに充分な余裕のあるトールボーイデザインによって生まれた広さに加え、シティターボは立体として室内をとらえ、すみずみまで可能なかぎりスペースの有効利用を図っています。上下、そして前後、左右とムダのないシステム化された空間が広がっているのです。しかも、専用のバケットシートや、コンビネーションドアライニングも採用。カーペットまで含めて全体をカラーコーディネイトするなど、機能と感覚をハイレベルにまとめあげたハイパーインテリアです。

サポート性に優れた、本格的な
ハイパーバケットシート。
ハードな走行中も、前後、左右からすっぽりと包み込むように腰の部分をホールド。しかも人間工学的にも考えられ、上半身は解放されているので長時間クルージングしても疲れを感じません。ヘッドレストもソフトパッドで全体がカバーされた新デザイン。じつにスポーティです。

もちろんシティターボもポケットだらけのポケッテリア。
エアコンをセットすれば、缶コーラ4本を冷やせるクールポケットをはじめ、15コものポケットを装備しました。

シートにサウンドを組み込んだ、
世界初のボディソニックシート。
HONDA HONDA ELECTRONICS
体験したこともない新しいオーディオシステムの誕生です。シティターボが、音楽を耳と同時に直接からだに振動として聴かせる、ボディソニックシートを採用しました。美しい再生音は、左右のドアにセットした、ワイドな音域をもつ大口径16センチスピーカーから。そして、迫力を出したい重低音はコンソールボックスにセットされた20W×20Wハイパワーアンプが、シートに組み込んだトランスデューサーをドライブ。振動に変えて、からだにダイナミックに伝えます。いわば、コンサートホールの最前列で、音のシャワーを浴びる、あの感覚なのです。もちろん、微妙なボリュームコントロールも左右のフロントシートをそれぞれに独立して行なえます。シティターボのライヴな走りにふさわしい、まったく違った音場が広がっていきます。(装着車を設定)

BODYSONIC



リアスピーカーはオプションです。

HYPER COCKPIT

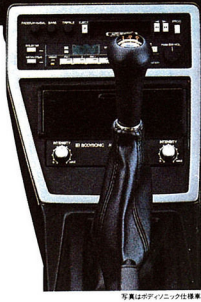
優れた機能に、いわばゲームの楽しさをプラス。
新発想のインストルメントパネル。

ドライバー席には各種情報を集中し、操縦感覚をライヴに演出。またアシスタント席には実用性に加え、包み込まれるような〈つろぎ感を重視しました。もちろん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。とくに新しくデザインされた円型のベンチレーション吹き出し口は、風量も多くスポット的な送風が可能。爽やかで開放感にあふれたインパネがシティターボの走りをワイドに伝えます。

ホンダ独自のエレクトロニクス。
シティターボ専用グラフィックメーター。

速度、回転数、そして過給圧など、つねにチェックしていたい情報をコンパクトに集中させると同時に、それぞれメーターの性格に応じた、適切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、刻々と変化しつづける速度を1キロきざみに正確に表示します。タコメーターはグラフィカルな針先が、エンジンの回転数を連続した動きのなかで伝えてくれます。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。メーター全体は、しゃれたオレンジカラーが基調。アクティブな走りの状況を、ダイレクトに的確に伝えてくれます。

見やすく、シンプルにレイアウトされた各種警告灯。
各種警告灯は、メーターのなかに簡潔にまとめました。エンジンの油圧や、ブレーキ液の量、排気温度などの異常を、ひと目でチェックできます。SAFETY また、水温計と燃料計は水平移動式のメーターで見やすく表示するシステムです。



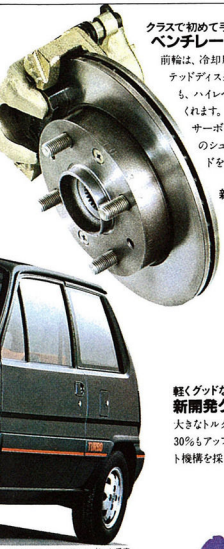
写真はボディノニック仕様車

HONDA HUMAN ELECTRONICS

グラフィックターボメーター
16本の発光オレンジ色LEDが変化するフルカラーのトレイルライトに、ターボの動きをダイレクトに的確で伝わるようにデザインされた。

つねに的確な判断で、ゲームをきめる。シティ・ハイパーコクピット

状況を見る。展開を読む。一瞬のうちに的確な判断をくだし、次のプレイにうつる。ゲームの流れのなかで、からだ全体が、走りと一体になる。シティターボは、どこでも高い所から見下ろすようにクルージングする、見下ろし運転感覚。だから、名コーチです。シャープです。ダイレクトです。



アルミホイールは専用のオプションです。

クラスで初めて手に入れた。
ベンチレーテッドディスクブレーキ採用。

前輪は、冷却用の空気孔をディスクの中にもったベンチレーテッドディスクブレーキ。高速での連続したブレーキングにも、ハイレベルな耐フェード性を発揮。確実な効き味を見せてくれます。もちろん軽い踏力でなめらかに制動できるブレーキサーボ(油圧真空倍力装置)付です。さらにディスクブレーキのシューに、スチールウールがベースの贅沢なセミメタルパッドを採用。耐フェード性をいっそう向上させています。

新開発のハイパフォーマンスHRタイヤ。
165/70HR12スチールラジアル。

ハイパーターボによって生み出されたビッグパワーも、最終的にどう路面に伝えるかで走りが変わってきます。シティターボは、このクラスで初めて、時速195kmまで保証されたHRタイヤ、165／70HR12スチールラジアルを標準装備しました。このハイパフォーマンスタイヤと、ワイドタイプ新設計4½-Jホイールが相まって、高速走行はもちろん、コーナリングや雨中走行でもじつに剛性が高く、つねにしっかりと路面を捉えた、パワフルな走りを見せてくれます。ハイパーの名にふさわしい、あくまでもホットで戦闘的なフットギアです。

軽くグッドなフィーリング。
新開発クラッチアシスト機構。

大きなトルクを余裕をもってトランスミッションに伝えるため、シティターボはクラッチ荷重を30%もアップ。それでいて軽いタッチで操作できるよう、このクラスで初めて、クラッチアシスト機構を採用しました。

クイックレスポンスの、
ラック&ピニオン式ステアリング。

ステアリングをロック・ツー・ロック3.4回転に設定。コーナリングを思いきり楽しめるシャープで、スポーティなフィーリングです。

FF車の常識を変えた、
最小回転半径、4.5m。

ホンダオリジナルの等速ジョイントの採用、フロントサスペンションの絶妙のセッティングなどにより、FF小型車第1位の、軽なみの最小回転半径4.5mを実現しています。

TOTAL AERODYNAMICS

シティが初めてトータルに語る空力。
トータルエアロダイナミクス。

いままでは、単にCD(抗力係数)のみの値で語られてきた空力性能。しかし実際は、CL(揚力係数)、CYM(ヨーイングモーメント係数)も含めた、トータルな空力性能が、走りの実力を決定します。シティターボはそのいずれをも極め、トールボーイでありながら路面に吸いつくように快走。低燃費にも寄与したトータルエアロダイナミクスを実現しました。

揚力係数CL=0「ゼロリフト」

国産車で初めて達成した、CL=0*ゼロリフトを、シティターボの高出力に見合った、理想的なバランスに設定しました。低いボンネットのエアロスロープ、ホップアップルーフに加え、新たに大型のフロントスカートを採用。車体が浮き上がろうとする力、つまり揚力を徹底して抑え、高速になればなるほど路面を這うような、安定感ある走りをいちだんと磨きぬきました。

*フロントCLF=−0.02　リアCLR=−0.05

抗力係数CD=0.40

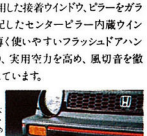
もちろんCDだけをみても、このクラスでトップレベルです。エアロスロープをはじめ、ボディ全体に凹凸の少ないフラッシュサーフェスボディなどの採用が、風を味方にしています。

ヨーイングモーメント係数CYM=0.02

本来が横風に強いFF。しかも空力の中心点とボディの重心点が、ほぼ同じポイントにある、安定性に優れた設計です。*ヨーアングル6°時

まさに、風を友として走る、
フラッシュサーフェスボディ。

シティターボは、ボディ全体に段差や突起が非常に少ないなめらかなフラッシュサーフェスボディ。このクラス初のフラッシュマウントグラス(FMG)を採用した接着ウインドウ、ピラーをガラスの内側に配したセンターピラー内蔵ウインドウ、そして、薄く使いやすいフラッシュドアハンドルなどにより、実用空力を高め、風切音を徹底して軽減しています。



ぐっと下に伸びた大型フロントスカートは冷却効果を高めるとともにCLの向上に寄与、高速安定性を高めています。

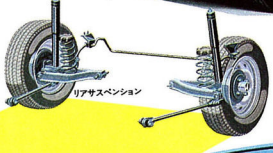
シティターボ専用の非対称グリルは、エアロスロープへ向けてなめらかなラインを構成、CDの向上に効果を発揮します。

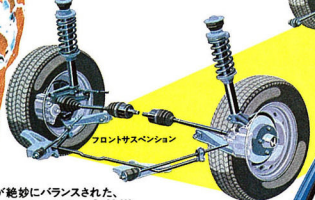
足腰の弱い名プレイヤーなんて、見たことない。シティ・ハイパーフットワーク

ハードなパンチだけでは、勝負になりません。フルラウンドを戦いぬく脚力と、ここぞという時、一気にラッシュできる敏捷な動きも必要です。つまり、ターボの脚力とその完成度で実力が決まります。走り、曲がり、止まる。すべてが、ハイレベルで、見事なまでにマッチしたシティターボ。最強のフットワークなのです。

これがターボのフットワーク。
ハイパーサスペンション。

直線のつづくハイウェイから、連続するタイトコーナーへ。次々と表情を変える道路でも、シティターボは、つねにライヴでアクティブな操縦感覚をもたらす、マクファーソン・ストラット方式の四輪独立懸架です。しかも前後サスペンションスプリングは、ハードタイプであっても、小さな凹凸から大きなショックまで、なめらかに吸収するプログレッシブタイプとしました。加えてフロントには、スポーティドライビング時などの走行性能を高める中空スタビライザーを。またリアには、フロントサスペンションの高い能力にベストマッチしたスタビライザーを装備しています。高性能FF車にふさわしい、総合性能の高いサスペンションシステムに鍛えあげました。さらに重心を低めに設定し、新開発のハイパフォーマンス165／70HR12スチールラジアルタイヤを採用するなど、ダイナミックな走りと快適な乗り心地を両立させています。まさに乗る人と一体になってプレイする、そんなハイパーなフットワークです。





フロント・リアが絶妙にバランスされた、
ハードなスタビライザーを装備。

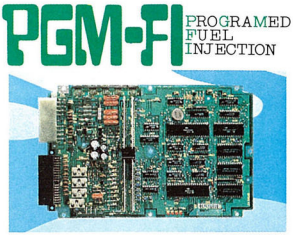
ハイパーターボのビッグパワーに応え、前後にスタビライザーを装備しました。フロントは、高剛性で軽量、外径が17mmもある中空タイプ。リアは、直径12mmのタイプを採用。ハイウェイクルージングなど高速時での走行安定性を向上させ、さらに、コーナーなどでのターボの急激なトルク変化にも追従していけるようセッティング。しかも前後を高度にバランスさせています。どんな走行状態でも、つねに柔軟でピタリと路面を捉えてはなしません。ハードでホットな操縦フィーリングをもたらします。

ショックを自在にうけとめる、
プログレッシブコイルスプリング。

コイル上部のスプリング径が大く、下部になるにつれ、細くなっています。これにより、ばねレートが一定でなく、ハードタイプでありながら、通常走行時の小さなショックは細い部分で、なめらかに吸収。快適な乗り心地をもたらします。またスポーティ走行時のコーナリングなどで大きな荷重がかかった場合は、太い部分がスタビライザーとともに、しっかりとロールを抑える効果を発揮してくれます。

瞬時に最適な空燃比に。
ホンダオリジナルPGM-FIシステム。

ライヴなレスポンスと、最良の燃費を得るために、ホンダオリジナルPGM-FIを開発しました。これは走行中のさまざまな状態をつねにキャッチする「眼」と、その情報をもとに瞬時に最適の空燃比を計算する「頭脳」と、これを正確にエンジンに送り出す「手」とをもった燃料噴射システムです。まず、「眼」となる検出部に、エンジン回転数と吸気マニホールド内の空気の圧力の2つを検出し、吸入空気量を算出する「スピード・デンシティ方式」を採用。シリンダーのより近くで実際の空気量の変化に即応して検出し、タイムラグのきわめて少ない優れた応答性を可能にしています。そのほか、車速センサーや、O2センサー、スロットル開度センサーなど、計8つのセンサーを備え、走行中のクルマの状態をキャッチしつづけます。次に、「頭脳」となる制御部には、精度が高く、多様なコントロールができる「8ビットデジタルコンピューター」を採用。そこには、走行状態に応じてパワーレスポンスと燃費がつねに最適になるよう、プログラムマップが何枚も組み込まれています。そして、送られた情報をもとに高精度に計算をし、最適空燃比になるよう、燃料の量をきめ細かくコントロールします。その上、万一の際にも自走できるフェールセーフシステムまでも組み込んでいます。さらに「手」となる噴射部に、「4気筒順次噴射方式」を採用。運転状態が変化しても各シリンダーが要求する燃料の量を、必ずそれぞれの吸気行程で噴射。正確な供給を行ないます。従って減速時の燃料カットなども思いきり低回転まで行なえるのです。これら3つの機能をすべてにわたって高いレベルで完成させたPGM-FIがあってはじめて、高出力でレスポンスが良く、しかも低燃費を誇るハイパーターボが可能になりました。



HONDA HUMAN ELECTRONICS

ターボがこれほど低燃費だとは。
低燃費ナンバー1の実力。(ターボ車)

シティターボの登場は、圧倒的な走りと低燃費が見事に両立することを証明してくれます。燃焼効率とフリクション性能を高めた上に徹底して軽量化も図ったニューコンバックスエンジン。そしてクルージング時には希薄混合気を、また減速時には大幅な燃料カットをするなどムダのないPGM-FIも。これら数々の新技術が素晴らしい低燃費を実現。しかも新ピストン形状と専用のハイパーオイルが、優れたオイル消費率を実現しています。

18.6 km/ℓ
10モード燃料消費率
運輸省審査値
シティターボ
型式E-AA 5速

27.0 km/ℓ
50km/h燃料消費率
運輸省届出値
シティターボ
型式E-AA 5速

高密度速炎燃焼原理
COMBAX *Compact Blazing-Combustion Axiom*

徹底してシェイプアップした、
マッスルエンジン構造。

ニューコンバックスエンジンは、50%もアップした高出力をフルに引き出すために、その90%以上の部品を新設計しました。しかも新構造や新材料の採用は、各部品の強化を図りながらも、低フリクション性能と軽量化、そしてコンパクトで機能美あふれるシャープなエンジンレイアウトを実現しています。強く、しなやかで、ムダのない、いわば鍛えあげたマッスル構造ともいうべきものです。

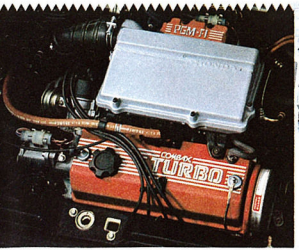
●チタニウム添加アルミ合金シリンダーヘッド　50%も増加する熱負荷に対処するため、高温での靱性に優れ、信頼性の高いチタニウム添加アルミ合金を量産用に開発し採用しました。

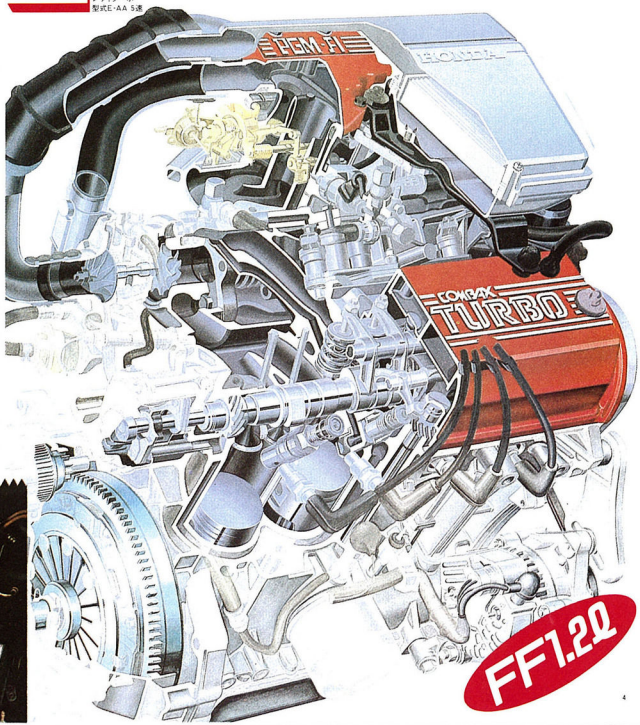
●マグネシウムヘッドカバー　大幅な軽量化を図るために、4気筒エンジンで日本初のダイキャスト製マグネシウムヘッドカバー採用。アルミ製にくらべても約½の軽さです。

●樹脂製エアクリーナー　エンジン直接マウント式として日本初のオール樹脂製のエアクリーナーを採用しました。小型軽量で、スペース効率も抜群です。

●高性能新型ラジエター　高性能車にふさわしい新型ラジエターを開発しました。サイズはコンパクトであっても高い冷却性能を発揮します。

●フレキシブルパイプ付直下型キャタライザー　コンパクトで、排気ガス浄化性能に優れた、直下型キャタライザーの特性をさらに高めながら小型化。ターボチャージャーとの結合にフレキシブルパイプを採用し、高回転域での振動軽減と静粛性の向上に寄与しています。

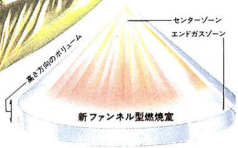




HYPER TURBO

ハイパーターボを可能にした、4つのニューテクノロジー。

燃焼効率を徹底追求して、走りと低燃費を高い次元で両立させた、あのCVCC-IIエンジンをベースに、コンパックスエンジンはさらに燃焼効率を高めるため、高密度速炎燃焼原理を核として、無鉛ガソリン車で世界初の圧縮比「10」を実現したものです。その最大の特長は、高圧縮比化にともなって起きるノッキングの壁をデバイス類を使わず、ファンネル型燃焼室によって、一挙に解決したことにありました。この優れた資質をもとにしてハイパーターボは、まず燃焼室形状をターボ用エンジンとしての高度な燃焼室に進化させ、アンチノック性能をいちだんと向上させた、**「ニューコンパックスエンジン」**を採用しました。同時に、高過給圧を生む**「小型高回転ターボチャージャー」**と、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」**を開発。そして、その結果発揮される高出力を逞しく支えるため、エンジン本体を**「マッスル構造」**としました。ホンダはターボ車を作る以上、単にターボを装着するだけではない、本質的なところからとり組むことで、これこそがターボだと宣言できる、小型高出力のハイパーターボを可能にしたのです。



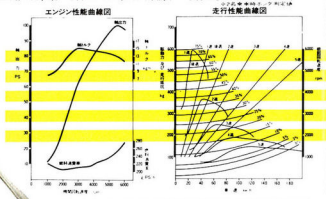
燃焼室を、従来のウェッジ型や半球型ではなく、ジョーゴ型にすることにより、エンドガスゾーンに充分なボリュームが生まれ、燃焼室のセンターゾーンとエンドガスゾーンがスロープ状に最短距離で結ばれるため、超速度の火炎がスピードをゆるめることなく、エンドガスまで一気に燃やしてしまいます。そのため高圧縮比下や過給した場合のエンドガスゾーンの自己着火によるノッキングが抑えられます。このファンネル型燃焼室の原理をおし進め、ハイパーターボでは、燃焼室全体の高さをさらに2mm上げました。

無鉛ガソリン車で世界最高の
最大過給圧 **0.75kg/cm²**
ノーターボ車比 出力・トルク **50%アップ**

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。

エンジンを大型化せず、小排気量で高出力を得るためには、シリンダーにより多くの燃料を送り、それに応じた空気を強制的に送り込む。つまり過給するのが最も効果的な方法です。これがターボチャージャーの考え方です。ふつう、過給すればするほど出力が向上しますが、実際はそのぶん圧縮比を上げたのと同様になり、燃焼圧力が上昇しノッキングを起こしやすくなります。そこで、過給圧と圧縮比のバランスが、ひとつのポイントになってくるのです。そして、ある程度まで圧縮比を下げ、過給圧を上げた方が、高い出力が得られるのです。このためハイパーターボは、最適な圧縮比として「7.5」に設定しました。その上で最も大きなポイントになるのが、燃焼室のアンチノック性能です。すなわち、同じように圧縮比を最適化しても、燃焼室の性能によって上げられる過給圧の限界が大きく左右されるのです。ハイパーターボは、もともとがアンチノック性能に優れたファンネル型燃焼室を、いちだんと発展させ副室諸元も再設定するなど、ターボ専用にニューコンパックスエンジンを開発しました。この結果、無鉛ガソリン車では、世界に類のない高過給圧、0.75kg/cm²を達成。出力、トルクともに、なんと50%もアップさせることに成功したのです。1.2ℓにして最高出力100馬力、最大トルク15.0kg-m、0→100km/h 8.6秒*、0→400m 16.3秒*という、驚くべき高性能を実現しています。

最高出力 **100PS** /5,500rpm
最大トルク **15.0kg-m** /3,000rpm


エンジン性能曲線図
走行性能曲線図

馬力あたり車両重量 **6.9kg/PS**　リッターあたり馬力 **83.3PS/ℓ**

鍛えれば、速くなる。低燃費になる。1.2ℓ・100馬力、18.6km/ℓ シティ・ハイパーターボ

性能が、機能が、感性が、すべてがニュースのシティだからこそ、理屈を超えてターボが欲しかったのです。しかも、低燃費、静粛性を高いレベルで満足させながら、それでいて本モノのターボにしか出せない、一気に攻めのぼるような、ターボ本来の急上昇感をもったものでなければなりません。もちろん、機構最小、機能最大、つまり小型高性能であることが大前提です。この条件をすべて満たしたのが、スーパーを超えた、ハイパーターボでした。小さなボディが、大きなヤツを豪快に抜きさる快感。見たこともない、新しいステイタスの誕生です。

ホンダだからできた、この高過給圧。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一定ではなく、エンジンの回転や、タービン径、タービン入口の面積などによっても変わってきます。そこでハイパーターボは、タービン径を小さく、入口の面積を絞るなど徹底して小型化。エンジン回転が低いところからでも高い過給圧を発生させるよう設計しました。同時に、精度の高いタービンや、優れた軸受材料の開発などにより、常用許容回転数を、180,000rpmまで引きあげ、どの回転域からでも、小気味よく効くターボフィーリングを発揮します。

高い過給圧をつねにベストに保つ、新ウェストゲートコントロール機構。

余力を充分にもったハイパーターボは、最大過給圧0.75kg/cm²に達したあと、さらにエンジン回転が上っても、排気ガスの一部をバイパスさせることで、過給圧を一定に保つウェストゲートコントロール機構を採用しました。しかも、この高い過給圧を精度良くコントロールするために、システムのレベルを向上させ、同時にターボハウジング全体に熱変形率のきわめて少ない新しい材料を使用しています。じつに信頼性が高く、高過給圧をベストに保ってくれる機構です。SAFETY

スにあふれてる。

こんなホットな出来事は、はじめて。シティが、またまた感度をアップしました。世界初のFF1.2ℓハイパーターボ搭載です。豪快な瞬発力。一気に攻めのぼるダイナミックな走り。驚くほどの低燃費。これこそホンダの考えるターボだ、との自信をみなぎらせ、いま圧倒的な速さでシティターボが駆けだしました。時代がピンピン反応します。ネットワークがさらに広がります。ライヴです。衝撃的です。シティターボです。ことし、最大のニュースです。

FF1.2ℓ 100馬力ハイパーターボ登場

ターボ車ナンバー1
10モード燃費
18.6km/ℓ

アルミホイールは専用のオプションです。

シティは、ニュー

HONDA®

Hマークのホンダエンブレムは、
つねに先進のFFクォリティ・カーをねぼけてる。
世界のホンダのニュー・アイデンティティです。

CITY
TURBO

モーターファン別冊

ニューモデル速報

ホンダ・シティターボのすべて

昭和五十七年十一月十四日発行　発行所・株式会社三栄書房　発行人・鈴木俯己
〒160 東京都新宿区北新宿四-八-十六　☎〇三(三六四)三八一一

雑誌68705-34