

昭和58年11月15日発行

**モーターファン 別冊**

**ニューモデル速報 第27弾!!**

# 新型シビックのすべて

# CIVIC

- Driving Impression
- 新シリーズのメカニズム展望
- シビック物語
- Design Interview
- CM Activity of ワンダーCIVIC



**モーターファン** 別冊  
**ニューモデル速報**





モーターファン別冊  
**新型シビックのすべて**  
**Contents**

2	Driving Impression in 北海道	星島 浩
11	新シリーズのメカニズム展望	解説・星島 浩
18	Presentation at 赤坂Prince Hotel	
22	Photo Message 広がるシビックの世界	たかはしあきら
27	シビック物語	大久保敦彦
33	Design Interview	両角岳彦
40	Wonderful World of CIVIC	絵と文・佐原輝夫
46	CM Activity of "ワンダーCIVIC"	高橋 明
49	実践Buyer's Guide	遠藤 徹
52	プレゼント・コーナー	
53	シビック/バラード縮刷カタログ	

**STAFF**

Editorial Staff: Masatoshi Suginra  
 Motoo Nisbi  
 Hirokazu Ishizuka  
 Kaoru Sakamoto

Design: Edi-Pro

Photographers: Iwao Komiya  
 Takayasu Ozaku

Illustration: Terno Sabara

モーターファン別冊  
 「新型シビックのすべて」  
 昭和58年11月15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

**Driving Impression in 北海道**

# 広いキャビンと きわだつ個性

レポート：星島 浩  
カメラ：小宮岩男



数えて3代目。新型シビックとバラードの報道関係者試乗会は、秋の北海道札幌近郊が舞台になった。

さる9月22日、東京は赤坂プリンスホテル新館で行われた発表会では、クルマの大きさがよく把握できなかったのが野外へ引き出されたシビック／バラードはやはり大きく成長していた。

初代シビックは、およそ敵がなかった。しかし4年前に出た2代目は、初代と変わりばえなかったもの確か。省エネがもしれないが、どこかにパワーを忘れてきたのも確か。それだけじゃない。

初代シビックの大ヒットで、ライバルたちが輩出した。それらがみんな、寄つたかつて、シビックを超えることを目標に開発されてきてきたのだから、こんどは周囲が敵だらけ。初代にくらべれば、2代目もいろいろな意味で向上の跡は著しいものがあるのだが、相対的な意味では商品力の低下が目につく。

追いつかれ、追い越されたシビック／バラードの巻き返し。今回の開発では、オール研究所(本田技術研究所)・オールホンダで燃えた。

その成果は――  
野外に並べられたシビック／バラード艦隊を参って、はつきり納得できき。

## ●「弾丸シェイプ」の6速AT・ハッチバック

最初に試乗車に選んだのは――

シビック3ドア25i。5段MTで、オプショナルの4ウェイリモコンドアガラスサンルーフ付き、足はワンサイズ大な14インチアルミホイール185/60R14・82Hを履き、内装では液晶カラーディスプレイター付付き、ボディカラーは、どれも魅力的だが、TVモニターシャルをなてイメージカラー扱いのオレンジ。

値段は東京で118万9000円。ただし液晶ディスプレイター3万円、4ウェイサンルーフ4万円、60%アイヤとアル

ミホイールで8万円高、計133万9000円になる。

バルサード3ドアハッチやファミリアXGIにくらべると値段が高いが、装備を勘案すれば高くはないだろう。バルサードE15EやサニークレーのE15Eエンジン搭載車よりは安い。

値段の差はなにか? 中でもいいのだ。とにかく、大衆的F2車のないで、シビック3ドアに對抗できるだけの商品魅力をもちたクルマがあるかどうかを問うべきだろう。はつきりいつて、ない。

2ボックスには違いない。確かにハッチバックでもある。しかし、これまで私たちが思いこんでいる3ドア・ハッチバックとはまるで違うスタイルングだ。

エプロンシェイプとどうより「弾丸シェイプ」がびたり。

低いフード、強い斜度、ノーズに向かい、サーフエスタタイプのウッドラップ。これがなかなかシャープとつか、鋭い印象を与えている。――そういえば、バラードスポーッCCR Xの輸出仕様顔だ。CCR Xに

この顔、この仕掛けを与え、なんとなくイタリアン・スポーツのイメージになるのびが、シビック3ドアだ。まことに個性の強い顔つきの顔になる。

ウインドシールドやフロントビラーの傾斜は強い。全高はCCR Xより60mm高いが、ルーフは後方に向かってわずかに絞られていのが大きな特徴。弾丸シェイプたるゆえんだ。かつてのホンダを想わせるところがある。テールゲートのアッパーガーニッシュが、ダックテール処理になっている。Cn値0.35。前面投影面積はCCR Xより大きい。そしてCnは0.63というから、空気抵抗そのものはささいにいう数えられる。

ルーフを思いきり後方までひびつばりながら、そしてテールゲートを立ち気味に、スパツと切り落して、カットよくいえば、ロードダウン。居住空間をフロントからリヤまで許されるきり伸ばして、テールゲートを立てた……本来ならバン・イメージが避けられないところなのに、それがまるでない。新しいタイプのクーペあるいはス

ポーツワゴンの感覚なのだ。ひょっとしたら――

ポーツワゴンの感覚なのだ。ひょっとしたら――

3ドア・ハッチバックを、従来の感覚でユーティリティ重視、ビジネス・ライトバンと選ぼうというユーザーには、しやれ過ぎていて抵抗があるかもしれないが、若いひとたちには大歓迎だろう。今回のシビック／バラード・シリーズは、どのモデルのボディタイプも個性的だが、なかでも一頭抜けているのが3ドア。他に代えがきいてならない。

大型バンパー一体、タイヤハブまでラップしたエアダマスカットはCCR Xで見なれた。ルーフ側までラップした大きなフッドアにも驚かないが、ルーフ後端とテールゲート・アッパーガーニッシュを利用し、終端機構には感心。ホンダのニューアイデアだ。

ルーフを流れてくる風は、フィンによつて上下に2分され、いっぽうは揚力を抑える。揚力係数はエアダマスカットとの効果もあるが、3ドアなら0.04と小さい。





さて、いっぽうの風はリヤウィンドウのガラス面に沿って流れ、泥やほこりの巻きあげを防ぐ。実際、雨あがりの林道を走らせたら効果は確か。ただし、舞台は北海道。雪が降ったり気温が下がったり、空気湿路が凍結しないかどうか、ちょっぴり心配。ドア開口部は極めて大きく、乗降性が容易。だいがC/R Xとは違う。

セミコシールドワイ採用。前後左右の窓ガラス面積は大きく、室内が明るいこと、視界のよいこと。

4ウェイ・スモークガラス・サンルーフは、シェードだけを外すこともできるし、ガラスと一緒に、あるいはシェードを外した状態でチルトアップすることもできる。もちろん、シェードもガラスも外してオープンにすることもできる。ルーフ形状やヘッドルームの関係で、電動スライド方式は採用されなかった。——もともと、私の経験では、この種ガラスルーフは、全開にして走るチャンスは稀れ。シェードだけを外した状態で走ることが最も多いもの。雨天でも夜でも、むろん花や緑、紅葉のトンネルをくぐるように走るときなど、ガラスルーフはドライブを格別に乗しするものだし、走行中、気になったことがひとつ。

ガラスを外したときのために、下に並流用のフラフラが付いているのだが、シェードだけ外すと、このフラフラがガラス面に当たってカタカタ音を生ずる。ハンカチを間に挟んで音を消したのだが、試乗車だけのトラブルだったのかしら。そうでなければ早速要改良店だ。

## ●恐れいった後席の広さ

すぐにホンダ車とわかる、トレイタイルのインストルメントパネル。——よくいうセリフだが、ホンダ車の内装の造りの良さは、いまや、この分野で定評あるトヨタ車を完全に超えている。大衆車とは思えない、しつとりと落ちついた高級感がある。やたら装飾盛りだくさんというのではないのだが、センスがよく、文句なしの出来ばえ。



計器の視認性、スイッチ、レバー類のリーチなど特に問題は無い。強いのであれば、助手席前にあるデジタル表示の時計が、昼間、やや見にくくなるときがあった。もともと腕時計がある、車内の時計は、夜間にひと目で確認できればいいわけだ。

ステアリングホイールはC/R Xのそれと同じ。37 cm × 38 cmの楕円形。3本スポークでグリップが太め。チルト機構付きだ。

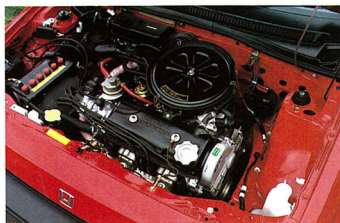
前席シートはたっぷりサイズで、形状がよく、たいてい調節機能はもっていないが、かたにびったりフィット。サイドを張りださせてホールド感がよく、それでいて拘束感はない。シートベルトのアンカー1高き位置もよく、肩に確実にかかるのはいいのだが、ドアを閉めてからは、引き出すのがちょっと厄介。前席足元、ヘッドルームに不足はまったくない。

恐れいったのは後席だ。最近後席リクライニングには驚かなくなっているが、シビック3ドアのそれは前後に100 mmスライド調節可能。もちろん、後ろへ下げれば背後のラゲッジ収容量は減少するが、ただし100 mmぶん下げたならフロアは、そこに正座できるくらい広くなっている。

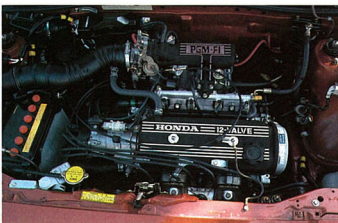
なるほど、若いひとたちが楽しめるようなインテリア。まったく後席乗員が劣等感をもちずに乗れる3ドア。必要ならフルフラットなベッドにもなることだし……。フルフラットにするために、クッション奥行きやシートバックの丈を削ったと思えるフシはみじんもない。

ただ、後席はタイヤハウスがせり出しているから、3人掛けはい





▲今回登場の1500ccキャブレター仕様のエンジン。こちらは90PS 6000rpmとややおとなしい。



▲CR-Xと同じ12バルブ、PGM-FI付エンジン。シリーズ最高の100馬力を発生する。

ささか鋭屈だ。2380mmのホイールベースは、大衆的F2車として短くはないが、後席はタイヤハウスが出っばっている。このことは、裏を返せば、居住空間、特に前後フロアをいかに長くしているかを物語っている。

後席はむしろスプリット式。ささのシートアレンジと合わせて、荷物の収容にも多様な使いかたがたできる。

最高出力発生が5800rpmとは思えないほど、高回転回転の伸びが良く、簡単に6000rpmはおろか、6500rpmまでひびける。6000rpmを過ぎてもパワーが急落する感じはない。6500rpmまでひびく。①速は6500rpm、②速95km/h、③速でなんと140

エンジンには活気がある。

最高出力発生が5800rpmとは思えないほど、高回転回転の伸びが良く、簡単に6000rpmはおろか、6500rpmまでひびける。6000rpmを過ぎてもパワーが急落する感じはない。6500rpmまでひびく。①速は6500rpm、②速95km/h、③速でなんと140

5段MTはゲートが明快だ。最近、横置きF2車のシフト機構の多くがアップシフトのケーブル方式になってきて、賛否両論あるところだが、シビックのそれはもちろんリンクを介した機械式、ケーブル方式にくらべるとダイレクトな操作感がある。ギヤ比は、25Ⅰの場合、①速2.916

▼上から3ドア、4ドア、5ドアのcockピットまわり。足もとの広さがよくわかる。



km/h。高連域で車速が伸びていく。3500016000rpmまでのパワーの伸びが痛快だ。

0100km/hは、②速ではひびきりき

れず③速にシフトしてすぐ、10秒弱で到達。CR-Xの9秒を切るが切らないが加速加速には及ばないが、充分満足できるタイムであり、これならゼロヨンも17秒が切れるのではないか。

相対的な意味では3000rpmまでの低速トルクがいまいち、かと思っただけ、それでも札幌市内の密着区域を走って、4速40km/h、5速50km/hを苦もなくこなすから文句はいらない。

そこからのアクセル踏かすにも敏感に反応して、緩慢とはいえない加速勢になる。エンジンが3000rpm以上になっていけば山道などでも、結構スポーツドライヴ・フイリングが味わえる。

はじめ、ボディがいかんぶん重いなと感じたのだが、サンルーフを付けても85kg。CR-Xよりわずかに25kg重いだけ。発達加速タイムはともかくとして、より高速までひびけるエンジンは、3ドア25のほうがびびるエンジンではスポーツ度が高い。

100km/h連航で②速で2800rpm強、2800rpm以上だが、3000rpmのセグメントは付かないというわけ。なお、このエンジン、4ドア4ドアACRでも同じ5段MT仕様で試乗。車両重量がさらに25kgほど重くなるので、視界の閑散、車内の容積の違いがさと思わせるのか、スピード感が3ドア25にくらべるとやや希薄。タイムは僅差ながら、やはりリンクそのものに落ちつきがあるのか、エンジンの性状、エンジンの連航フイリングはまったく変わらなかった。

4ドアのスタイリングも個性車だ。連する5ドアの隣だ。個性に比べるとシリーズのなかでは最も「普通の子」に近い。シビック4ドアは、発表会場であんな、日産のリベラ、ミラやバルサードアセリアに似た感じもするのだが、それは単に傾斜の強いフードとスラングノーズ

4ドアは、このパレードCR-Xの5段MTと、シビックの35kgをホンダマチックで試乗した。

4ドアのスタイリングも個性車だ。連する5ドアの隣だ。個性に比べるとシリーズのなかでは最も「普通の子」に近い。シビック4ドアは、発表会場であんな、日産のリベラ、ミラやバルサードアセリアに似た感じもするのだが、それは単に傾斜の強いフードとスラングノーズ

4ドアは、このパレードCR-Xの5段MTと、シビックの35kgをホンダマチックで試乗した。

4ドアのスタイリングも個性車だ。連する5ドアの隣だ。個性に比べるとシリーズのなかでは最も「普通の子」に近い。シビック4ドアは、発表会場であんな、日産のリベラ、ミラやバルサードアセリアに似た感じもするのだが、それは単に傾斜の強いフードとスラングノーズ

4ドアは、このパレードCR-Xの5段MTと、シビックの35kgをホンダマチックで試乗した。

4ドアのスタイリングも個性車だ。連する5ドアの隣だ。個性に比べるとシリーズのなかでは最も「普通の子」に近い。シビック4ドアは、発表会場であんな、日産のリベラ、ミラやバルサードアセリアに似た感じもするのだが、それは単に傾斜の強いフードとスラングノーズ

4ドアは、このパレードCR-Xの5段MTと、シビックの35kgをホンダマチックで試乗した。

4ドアのスタイリングも個性車だ。連する5ドアの隣だ。個性に比べるとシリーズのなかでは最も「普通の子」に近い。シビック4ドアは、発表会場であんな、日産のリベラ、ミラやバルサードアセリアに似た感じもするのだが、それは単に傾斜の強いフードとスラングノーズ



▲小樽港の岸壁にたまたむ25%。

フロントロー/リヤハイ、リヤデックをかさあげし、後部をスパッと切り落としたところに共通点を見いだしたらだ。  
そう記憶していたため、野外に引き出した4ドアには、逆にアレツそんなことはないな——やっぱりバルサーやリヤルター・ピラとはいっしょなうという印象をもった。

サイドビュウのプロポーションがまるで違うので、なんとキャビン部分に居住スペースが大きいことが、このクラス・全幅・全高の外形手法は、このクラスで最も大きい。新型カローラとほぼ並びだ。サニーやファミリアを抜き返した。ミラージュは、本誌発行のころにはフルモデルチェンジが発売されているだろうから、現行モデルを「小さくみえる」と決めつけるのはフェアじゃないと思う。とにかくホイールベースは4500mmある。もちろん、クラス最長だ。

なせアコード、ピガートと同じホイールベースである。そこに、CR-Xなまコンパクトなエンジン・コンパートメントを加え、同じベース、オリエンテッドのサスペンションを組みこいて、横置きFF設計のメリッを生かしたのだ。実際、車室部分はいやがおうても大きくなる。

ルーフィ側にラップしたフルドア——その開口部はアコード、ピガートより大きいんじゃないかと思われるほど。これじやアコード/ピガートのキャビンが小さくても困るんじゃないかと、余計な心配までしたくなるほどだ。

シックス4ドアの「顔」は3ドア同様のペンタヘッドライト・5角形を基調にボディと一体感をもたせたサーフェスラインのデザイン。パラドクス4ドアの「顔」はスポーティ・CR-Xのそれをもってきて、フラッグだけ上げて下げするセミ・リトラクタブルのヘッドランプを採用。ために、ノーズがわずかに長く、それに合わせてバンパー/エアダムスカートをすこし違。

リアエンドでは、ライセンスタンプ・ブレーキの位置が異なる、それに合わせてバンパー、リヤコンビネーションランプやリヤフィニッシュのデザインが違。

リヤオーバーハングはシビック900mm、パラドクス905mmだが実質的には同じ。ハッチバックのトランクフルーム容積が大きいのに驚く。——420ℓ入りとか。だいたいに上級車で400ℓを誇るものは数少ない。370ℓ・380ℓあれば大威張りだが、確かにトランクリッドを開けると、4人分のゴルフ・フルセットバッグとスポーツバッグがすっぽり入る。旅行用・普通サイゼリイのストッケイスが2個、やや小型サイザが1個、ほか小さなバッグが2個くらい収容できる。大衆車クラスとは思えない。

例のスペース・オリエンテッドなリヤスペースベンションが、トランクフルーム内のデッドスペースを極力小さくするのに役立っており、深いのも特長に値する。

## ●初登場の1・5L気化器エンジン

ただ、残念ながら、リッド開口位置が高いの、意図は開口面積が小さいので、使い勝手は自慢できるほどよくはない。また、シビックには設定がないが、パラドクス4ドア、CR-Xは、リヤシートは分割可倒式で、いわゆるトランクスルー。これならスキーなどの長尺物が積める。——私たちは積荷用の脚立を収容した。

トレイ型、フルフラッドラウンドのインストルメントパネルは3ドアと同じ。パラドクスCR-Xならスポーティな3ドアスポーティのステアリングホイール。シビック35Gはハの字型2本スポーク。シート表皮も、パラドクスはチェック模様を配ってスポーティな感覚。シビック35iのものは、同じ1・5エンジン搭載している、かなり落ちついたデザインで、なぜかトランクスルー機能も付いている。CR-Xの前席は3ドア25iのみサイズを張ったサポータ性重視。35Gのそれは、やフラットな印象の、いかにも乗用車って感じ。シビック4ドアは、3ドアや5ドアとの差別感を出すための、ことごとく、しつとり落ちついた高級車イメージを出そうとしたものだ。パラドクスに比べるべき大人のクルマ。4ドアの前席座席位置は3ドアよりわずかに高いようだ。しかし、インストルメントパネルとの相対関係、運転姿勢の決めたなどに違和感はない。視界は前方が広がっている。

3ドアの後席があまりにも、広い居住空間の印象があったので、4ドアは、リヤサイドドアによる乗降性の良さ、ホイールハウスの出っ張りがないシートに座り心地の点で、3ドアよりすぐれていると思ったものの、本来の後席重視。——にしては、足元フロアの余裕には不満がないとして、ヘッドルームはライバル他車たちと大差ない平均点かと、と評価した。なぜ、もう少し天井を高くしなかったのかしら。——そこ



▲4ドア・セダンのトランクフルーム。深さもたっぷりあり同クラスのセダンに比べても、はるかに広い。



▲3ドアのトランクフルーム。リヤシートをいっばい下げた状態。やや狭い感じもあるがシートバックをたおすと広いスペースが稼がれる。





▲バード・シリーズは、4ドア・セダンとCR-X。基本的にシビックと同じだが、細部の味付けが異なる。

うすれば電動ガラスサンルーフだって付けることができたろう。

試乗したバード4ドアCR-Xには4ウェイ・スモークガラス・サンルーフが付いていたが、もちろんオプション。やはり4万円高。機能などは3ドア25iと同じ。シビック4ドア35Gに類された1.5ℓ気化器エンジンは、今の初お目見得だ。

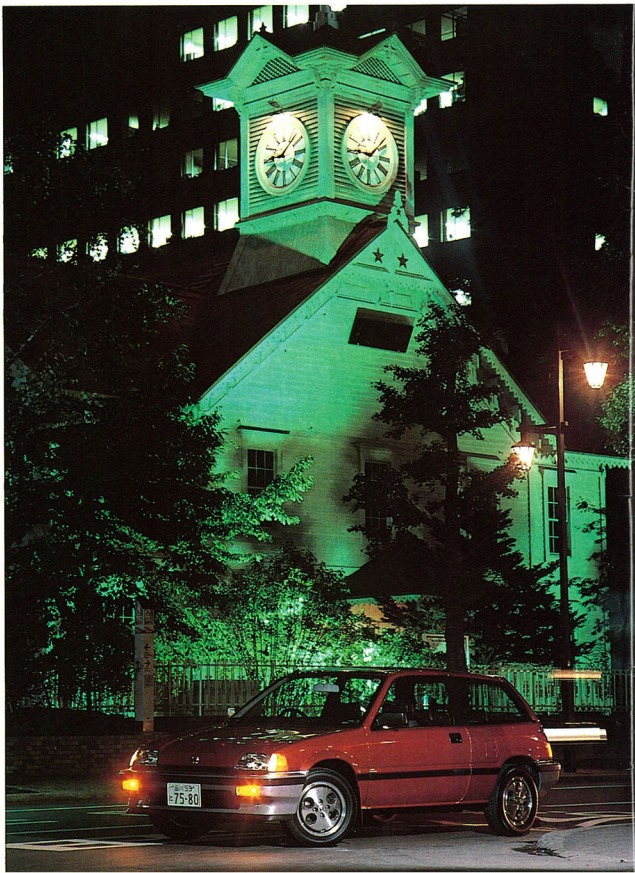
圧縮比は1.3ℓより低く、1.5iよりやや高めの9.2。フードを開けた所見では1.3ℓ気化器エンジンとはほとんど変わらない。

90ps/6000rpmの最高出力は、1.5i1.3ℓ気化器のちょうど中間だが、最大トルクの12.8kgm/3500rpmは、さすがに1.5ℓの排気量の真横。シビック4ドアには10モード燃費重視仕様と思える35Mもある。5段MTのギヤ比をよりワイドに配分し、減速比を小さくした超ハイギヤリング版。———たんだんとした

郊外道路を走る機が多いとか、月間走行距離が長いといったユーザーの実用車としては、注目に値するが、走りの楽しさや味方には、装備を含めて35Gが望まれようには、1.5ℓ気化器エンジンは、35Gを3段AT、5ドア55iと5段MT仕様で試乗した。1.5iは5800rpmで最高出力100psを発揮するが、このエンジンは6000rpmで最高の90psを発揮する。しかし、1.5iは高速回転域の伸びきり感がいいとは思えなかった。ひっぱってもせいぜい6200rpmくらい。つまり5500rpmあたりから、噴きあがり感が鈍化のきざしをみせる。

ただ、驚いたのは35GのAT仕様。発達したハレンジをホールドして行なうが、出足はいまいちと思われる半面、40~50km/hあたりから車がぐんぐん進んで、6200rpmまでひっぱつたら、なんと、1000km/h近いスピードになっている。つまり出足、最初の一步の瞬発力はともかく、途中から加速が増す感じ。これなら、ヘタな3速フルオートマチックと競争しても負けないのでは? と思った。

結局トライはできなかったが、ひょっとしたら最高速度はハレンジのホールドで得られるのではないかと。———悪いことは知りつつ、☆レンジでアクセルペダルを踏み続け、140km/hになっても、なお6000rpmまで余裕があったのだ。



高加速は伸び切り感で1.5iに敵わないが、いっぽう低速トルクの大きいうより柔軟性は1.5iを凌ぎ、扱いやすいエンジン。運転しやすいクルマの印象も。エンジンのワイリッシュは、4ドア35GのAT仕様より、試乗した5ドア55iの5段MT仕様でも中速域からロックアップするというのだが、少なくとも今回試乗の運転中は、それが働いたかどうか確認できなかった。ODレンジでは、巡航中、エンジン回転が低めに落ちつき、踏みこむとトルク変換が行なわれるのにロックアップしていたのかどうか、よく把握でき



▲すぐれた乗り心地と活発な走りを用意した4ドア・セダン。



▲スポーツカーなみの走りを見せるシビック25i。

## ●シヤトルは後席重視の5ドア・セダン

5ドアの「シヤトル」は、スペース・シヤトルのシヤトル。本来は、布を織るとは横糸を通すために、網の目を縫うように忙がしく立ち動く「村」の意だが、いまは中間交通機関の意味が強いようだ。シヤトルを結ぶコミュニティの存在でもない。ホンダにすれば「シヤトル」に続く「シヤトル」というわけ——いささか独断的のごつづけだ。

4ドアを《普通車》扱いにして申しわけなかったが、5ドア「シヤトル」は新しい個性の創造。鮮烈な衝撃——といったのだが、それがいくらか弱いインパクトになったのは、すでに「シヤトル」が出ているからだ。そう、まさに「シヤトル」はシヤトルの兄弟車のイメージ。

全長を4m以下に抑えたのは、カーフェ

リー料金のクラス区分を意識したのだ。そう、シヤトルの面目躍如。

フードの傾斜を強め、ベルトラインを上げ、従来のカントリーより10cmルーフを高くしている。着座位置はシリーズ中、最も高く、居住空間・ボックスステアと称している。を高くと軸で稼いでいる。シートは2列、つまり日産アレルリーや三菱シヤトルは充分あるのだから、前席を3人掛けにした6人乗りでも構わなかったように思うがこれも後席が5ドア・セダンであつてみれば、ひとりで当たりの居住空間が大きいことを誇るべきかもしれない。

後席に劣等感がないのは5ドア同様、いや5ドアなら専用のドアがあるだけ後席重視型か。ほんと、後席に座つて、視界を告

めた快活で、ドライブのお付き合いなら前席より後席を選びたくなるくらいだ。試乗車は55Jだが、55Gほど豪華な装備はないが、内装などに安っぽい造りを感じさせない。

インスツルメントパネルは、やはりトリレ型だが3ドア/4ドアとは形状・デザインが異なる。助手席前にアンダートレイが設けられている。余裕だ。その他小物入れとしてはシートにもアンダートレイ、ドライバー席右側のポケット、後席ラゲッジフロアのアンダートレイが便利だ。

後席にももちろん分割可倒式。シートバックを前に倒すこともよし、クッションを前にひっくり返すこともよし、前席からラゲッジフロアまでを面にすることもできるし、前席側だけフラット、後席側だけフラット



新型シビック/バラード・シリーズの試乗会は、初秋の北海道を舞台に行なわれた。場所は札幌にほど近い定山溪グラウンドホテル。ここをベースに、周辺の一般道を2日間わたって走りまわった。用意されたクルマは総数56台。シビックおよびバラード・シリーズのすべての車種が選べ、試乗者にとっては申し分ない舞台設定だった。







▲シャトルは、まさに5ドア・セダンにふさわしい走りをした。

▼撮影中にひょっこり姿を見せたキタキツネ。意外と人間になれているのでビックリ。



●**すぐれた乗りごころとコン  
トローラブルなハンドリング**  
操縦力・保能力は試乗車のなかでは3ドア25iがやや重く感じられた。5ドアは55Gがパワーステア標準装備。55Jには付いていなかったが、身構えるほどには重くなかった。4ドアはシビックなら35Gがパワーステア、バラードなら1.5iのCR-Lと1.5iのCRMエクストラがパワーステアを備えている。CR-iのマニユアルステアも重さに苦しむことはなかった。35Gに付いたパワーステアは、やはり軽い。駐車操作はもちろんだ。走り始めてからも、たんなんとしたワインディングロード（ヘンな表現だが）のんびり走っている

にすることも可能——いく通りの使い方ができるのか。細かく検討するのが面倒になつて途中であきらめた。  
着席位置は高いが、シテイはどう。ステアリングポストが立っている印象がないし、ペダル類のオフセット感もない。ちよつとシートが高いかな、といった感じで自然な運転姿勢だ。  
55Mとか55Gには、専用の豪華なシートを備えて、フオーマルなイメージすらある。さすがに車両重量が重く、55Jで870kg。動力性能的にはシリーズで5ドアがやはりつらいが、速さで乗るクルマではないだろう。斜め後方からみた、リヤオーターウィンドウからテールゲート……トヨタのカブリにも似たイメージがなくてはいいが、しやれた感覚だ。  
ところで、5ドアが53とか55とか50番台の記号は理解できる。4ドアが35、3ドアが20番台。40番台が抜けているのは理由がよくわからなかった。まさか40番台は「死」を連想させるから使わなかった、とは思いたくないが。どうせなら、4WD化のため40番台を抜いてあるとか……  
いずれにせよ、こんどのシビックでは3ドアが一番人気。次いで5ドアが、他に同類がない強味で魅力的に映つた。

にすることも可能——いく通りの使い方ができるのか。細かく検討するのが面倒になつて途中であきらめた。  
着席位置は高いが、シテイはどう。ステアリングポストが立っている印象がないし、ペダル類のオフセット感もない。ちよつとシートが高いかな、といった感じで自然な運転姿勢だ。  
55Mとか55Gには、専用の豪華なシートを備えて、フオーマルなイメージすらある。さすがに車両重量が重く、55Jで870kg。動力性能的にはシリーズで5ドアがやはりつらいが、速さで乗るクルマではないだろう。斜め後方からみた、リヤオーターウィンドウからテールゲート……トヨタのカブリにも似たイメージがなくてはいいが、しやれた感覚だ。  
ところで、5ドアが53とか55とか50番台の記号は理解できる。4ドアが35、3ドアが20番台。40番台が抜けているのは理由がよくわからなかった。まさか40番台は「死」を連想させるから使わなかった、とは思いたくないが。どうせなら、4WD化のため40番台を抜いてあるとか……  
いずれにせよ、こんどのシビックでは3ドアが一番人気。次いで5ドアが、他に同類がない強味で魅力的に映つた。



とは軽い。ところが、ある程度スリッパアングルが付いているような、スポーティなコナリングになると、やや重めの操舵・保舵フィードバックになる。なんだかドライバーの意志を見抜いているように、おもしろいパワーステアだ。

戻りのキツカケが掴みやすい、事実ハンドルの戻りがよいのも珍しいパワーステアだ。なるほど、路面抵抗に比例した「路面感覚を残した」パワーステアだ。

ノンパワリーのハンドルは、切りはじめにやや力を入れてゴムをねじるような感覚があるが、剛性不足とはいえない。

3ドア25iは、かなりスポーティに走らせたつもりで、アンダーステアはこれまでのレベルでは平均的な度合いで、CR-Xにくらべると、わずかにアンダーステアが強まったかなという程度。眼界が近づいたところで急増というより、リニアに眼界に向かってアンダーの度合いが増え、アクセルをゆるめると、尻を振ってというのではなく、前輪のすべり出しが小さくなってアンダーの度合いが減る——なかなか、コントロールしやすいクルマだ。後輪は積極的に路面をグリップし続ける。ローラーは小さめに抑えられている。

4ドア35Gは、後部のローラーがやや大きめで、コーナリングでは後部ボディがかなり傾く感じを受けるのだが、ハンドルを戻してローラーが戻るときの収まりは自然だ。

5ドア55Jは、やはり3ドアや4ドアにくらべると全体にローラーが大きめに出るが、35Gのような後部ボディだけの傾きは感じなかった。

コナリング途中、路面のうねりや凹凸に対して、ステアリングにキツクバックが正確に伝えられるが、操舵力より保舵力が途中で変化して気持ち悪いといった2代目までのクセは消えている。

乗りこころが最もソフトで、フラットな印象をもったのは4ドア35Gだった。突きあげ感がまるでなく、やさしいタッチで路面をいなししていく感じ。ロードノイズの侵



入もシリーズのなかで圧倒的に小さい。——アコッド/ビガリーより乗りこころがいにあって書いたら、上級車ユーザーがヘソを曲げるかもしれない。

3ドア25iはスポーティな感覚。といったCR-Xで感じた低速時のごわごわ感や後輪の突きあげはほとんど抑えこまれていた。5ドアも55Jに関するかぎり、乗りこころはケチをつけたくなる点は見いだせなかった。

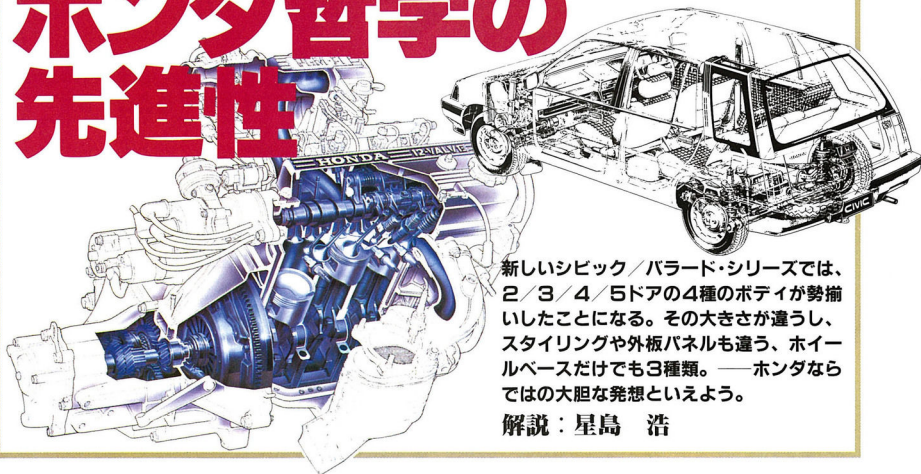
東西の静粛性は、やはり4ドア35Gがすぐれている。3ドア25iと同じエンジン、積んでいる4ドアCR-Xでも、静粛性では4ドアがひとすくずけた印象だ。それでも気化器仕様にくらべたら、パワフルなだけ（あるいはエキゾースト音を含めて）音はやや高めに聞こえる。

ブレーキ・システムは、メカニズム解説でも述べたように、全車とも前輪がディスク、そして後輪がリデザインatedドラッグのドラム式だが、1.5iエンジン搭載車に限っては、前輪ベンチレーテッドディスクとおこっている。

そのブレーキング効果では、やはり予期しないベンチレーテッドディスク仕様車ながら、山道のスポーティなドライビングに最も信頼された。むしろ、他のモデルも不安があったわけではない。5ドア車は、急制動していくらか後輪ブレーキのロックが早めかなと思っただが、後席乗員なし、荷物もほとんど載せないで走ったのだから、文句はいうべきじゃない。また、下りのワインディングでかなり酷使してみたが、フェード性についてもまったく問題がなかった。つぎつきクルマを乗り替えて、ドライバー交代をくり返したので、実用燃費は報告を控えておいた。従来のシビックにくらべて、実用燃費は感心するほど向上したといえないように思えたのだが、いずれ、モーターファン本誌のロードテストで正確に報告できる機会をもたたい。



# 大胆なシリーズ展開にみる ホンダ哲学の 先進性



新しいシビック／バラード・シリーズでは、2／3／4／5ドアの4種のボディが勢揃いしたことになる。その大きさが違うし、スタイリングや外板パネルも違う、ホイールベースだけでも3種類。——ホンダならではの大胆な発想といえよう。

解説：星島 浩

## ●こんどばかりは大いに燃えたジビック作り

9月22日、シビック／バラードがフルモデルチェンジを発表。ひとは先に発売のバラード・スポーツ・CRXを含めて、これぞ3代目シビック・シリーズが完成した。初代シビック誕生は昭和47年7月。世界のベータシッカリーをめざし、それまで日本には類のない台形デザイン、F2ボックスカーだった。

2輪のホンダから4輪も作るホンダへ——国内の通行手形は、ホンダS500／600を国に出したことから得ていたが、国際的にはシビックによって「ホンダの4輪」が認められたといっている。

ホンダにしてみれば、大量生産の乗用車は「軽」のN360、ホンダZを挟んで、ホンダライフと続いたが、2輪同様に海外に大きな市場を開拓するためには、どうしても「軽」の外形サイズでは国際商品にならないとの判断があった。それなら国際的に通用するベータシッカリー、ユーティリティ・ミニマムの乗用車はどうあるべきか。その回答が、初代シビックだった。

シビックにとっては、昭和48年初めに襲った石油ショックが、一面で好運をもたらしたといえなくもない。世界中が一転、資源・省エネに向き、まるでその要請にうって生まれたのではないかと思える初代シビックだった。

VWゴルフにまで影響を与えたとは、その発売時から推して考えられないが、その後、ごくぞく登場する内外の台形スタイル、2ボックスFED車の多くが、初代シビックに範を求めたことは、想像

にたなくない。2輪のホンダの4輪シビックは、昭和47年11月から輸出を始めているが、これは短期間に世界商品にのめりつた例はなかった。

だが4年間、54年にわたる2代目シビックは、海外ではますますの成績を残し、一部車種、バラード4ドアが英国B.L.社の手でライセンス生産され、アクレイルの名で好評、B.L.社の救済的の存在になるなどあったが、国内ではあまり売れなかった。

だいたいが海外でヒットした商品、昭和50年の実績で、すでに輸出台数が国内を上回り、その後、年を追って輸出比率が高まって国内の3／4倍が海外で売れるようにはなっていたのだが、2代目に改められてからは、いっそうその傾向が強くなり、57年実績のことは7倍以上が輸出される始末だった。

初代がありながらも内外でヒットしたため、2代目は「キープ・コンセプト」守りに徹した消極姿勢が裏目に出た。

2代目の開発着手が、初代シビック後であることは、本田シビック商品イメージ・ゼッケン・世界に売った点のシビックの頭を継承しながら、省エネ路線を邁進するのは無理ない。しかし、結果的には「変わらばえしない」印象を与え、省エネかもしれないが「走らない」評価につながってしまった。

内外に、この種2ボックスFEDレイアウトの強敵が増えきつたのもつらかった。VWゴルフがほぼ同期間に約60万台を世に送り出したのは敬服に値するし、ルノ15も大健闘・大ヒット。加えて

日本のメーカーが、シビックを超え  
ることを目標に、つぎつぎとや  
れたF4大衆の車を出してきた。  
ホンダとしても、こんなばかり  
は振り子を大きく振って、世をア  
ツといわせるシビック作りは燃え  
たに違いない。

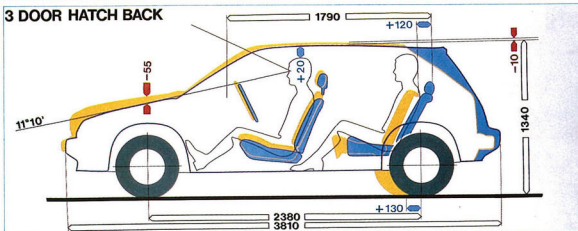
## ● ホールベースだけで も3種類もあるのだ。

まず注目したのは車両企画部。  
さきのパラードスポーツCRXを  
さきまの2ドアだと解釈され  
ば、こんどのシビック3ドア、パ  
ラードを含めた4  
ドア、シビック5  
ドア、シヤルトと  
並べると、2、3  
／4、5ドアの4  
種のボディタイプ  
が勢揃い。

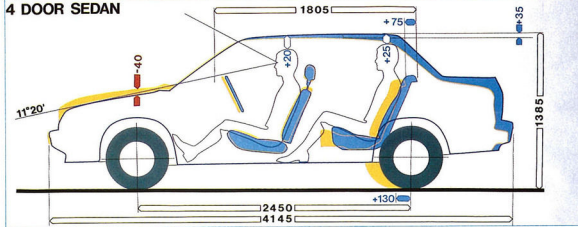
世に双子車とよ  
ばれるもの、ある  
いはセダン派生の  
クーペとかハッチ  
バックといったパ  
リエーションは数  
多いが、これほど  
まで大きさが違  
う、スタイリングや外  
板パネルが違う、  
ホールベースだ  
けでも3種類ある  
——こんな大胆な  
発想はない。  
だから誰かが  
発表会や内見会  
で「こんなにシビ  
ックだけでボディを  
いくつも作ってホ  
ンダは儲かるのか  
と心配した、河  
島社長が胸を張っ

各ボディのスペース効率図

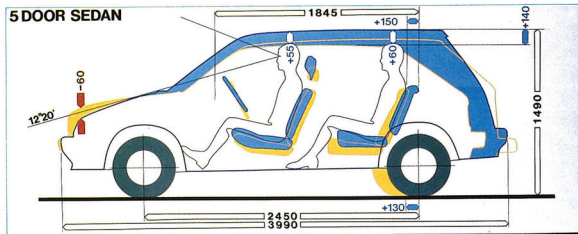
### 3 DOOR HATCH BACK



### 4 DOOR SEDAN



### 5 DOOR SEDAN



てこう答えた。「うちはトヨタ  
さん日産さんほど大きなメーカ  
ではないが、生産技術ともの考  
えがたは負けません」。

ホールベースは短いほうから  
順に、  
2200mm 12ドアCRX、  
2380mm 3ドア、  
2450mm 4ドアと5ドア。  
パラードスポーツCRXが採  
用した2200mmのホールベ  
ースは、このクルマが2座席、ワン  
マイルシートが後席にあるが、  
ミニマムトランスポートケー  
ション、

あるいはワイドレッドと合わせ  
てスケア・デザインションのび  
きがるスポーツモデルとしてシ  
リズ的なで、いやホンダ車の  
なかでもミニマムなサイズで選  
ばれている。実際のボディの2220  
mmより短い。  
新しい3ドアの2380mmは従  
来のシビック3ドアが用いていた  
2250mmはおかしく、さらに60  
mmと延長されている。全長は従来  
の3ドアと5ドアの間くらい、だ  
から相対的にホールベース延長

がめづつのは当然  
驚くべきは、新しい4ドア／5  
ドアが採用した2445mmだ。大  
衆F4車は数あれど、最も長いホ  
ールベース、明らかにビ  
ックの車格位置なで、事実、シ  
ヤルト／パラード、ホンダの上  
級車シリーズアコード／ビガ  
／フレュードがまったく同じ2  
450mmを採用している。  
4ドアは全長がシビックの41  
45mmとパラードの4160mmで、  
それそれぞれ従来型より50／70mmの範  
囲で長くはなっているが、ホール  
ベース延長ぶんの30mmとくら  
べると半分あるといふ以下だ。  
5ドアの全長は3990mm、発  
表会での車両説明でも「カーフ  
ェアなど利用の際の輸送、カク  
タ区分を配慮して4以下に抑え  
た」という。5ドアは最もモ  
タイ同様、居住空間を「高き」で  
稼ぐコンセプトだ。

ちなみに全高は2ドア（CR  
X）が1290mm、3ドアは13  
40mm、4ドアが1385mm、5  
ドアのシヤルトは1490mm、  
1マイル17のシヤトルより20／30  
mm高い。  
とにかく「単なるシリーズを超  
えた生活別・目的別のニューデ  
ィメンジョン展開」

「技術者が5人いれば5通りの  
考えがある。10人いれば10通りの  
主張がある。それぞれに思い描く  
次の時代のクルマ、議論また議論  
のすえ、ホンダはひとつの思いき  
った判断を下した。そんなふう  
のクルマを作ってみる。すべては、  
この上層部の決断から始まった」  
という。

スタイリングや内装に関しては  
別項にのくらしい、試乗レポート  
でも各ボディサイズ別に報告した  
つもりだから、ここでは割愛。

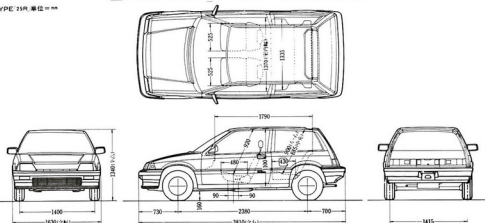
## ● 1.6Lにキャブレ ー仕様の90PSがわった。

エンジンは3種。  
1.3L気化器80PS、1.5L  
気化器90PS、1.5LPGMFI  
エレクトロニクス・フューエルイン  
ジェクション（デジタルマイコン  
制御燃料噴射）100PS、2種はす  
てにパラードスポーツCRXに  
搭載されているから、今同の初お



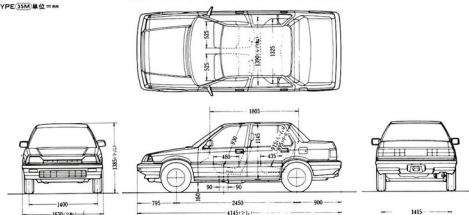
TYPE 73R 単位=mm

## ■シビック3ドアハッチバックの四面図



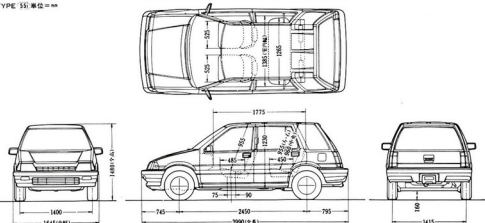
TYPE 73E 単位=mm

## ■シビック4ドアセダンの四面図



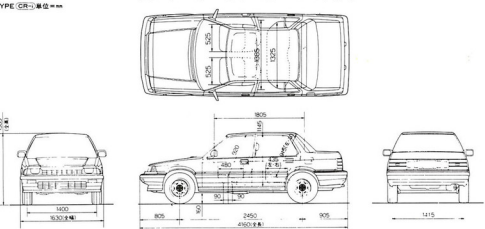
TYPE 35 単位=mm

## ■シビックシャトル5ドアの四面図



TYPE 28 単位=mm

## ■バラー4ドアセダンの四面図



目見えは1・5と気化器90ps仕様  
だけである。

ただ考えてみたら、シリーズの  
最廉価から高級モデル、高性能  
スポーツ版まですべてが「12バル  
ブ」エンジンなのだ。

シリーズのトップモデル、ある  
いはスポーツバージョンだけに高  
度なメカニズム、ハイパワーのエン  
ジンを載せてイメジリダー  
に仕立て、さもシリーズ全部が高  
性能であるかのようにみせるクル  
マが多いなか、ホンダのやりか  
たは驚愕すらある。

日本のメーカーが、いまさかん  
に次をにらんだ新しいエンジン

への切替えを行なっていることは  
存じだろ。排ガス対策、燃費  
低減の技術を獲得した後、こそぞ  
真に省資源・省燃費を狙った基  
本設計、さらに加えて高性能化へ  
の道を進みつつある。この傾向は  
シリーズにとどまらず、西ドイツ  
を例にすれば、高級車、スポーツ  
カーはもちろん大衆車級の小排気  
ツインカム化、マルチバルブ化な  
ど、海外にも強まりつつあり、さ  
ながら高性能競争時代到来を思わ  
せる。

それでも、ベシツクな廉価版  
からトップモデルまでのすべてを  
マルチバルブ化する、いや、して  
ないといわれることだ。CV

しまったメーカーはいない、  
確かにホンダのエンジンはマル  
チバルブではあるがツインカムで  
はない。シंगレOH Cのままで  
は、これも考えてみればメ  
カニミ。ツインカムにしてエン  
ジンの効力を大きくするよりは、  
ツインカムなの、あるいは4バ  
ルブなら吸・排気効率が得られ  
るない、シंगレOH Cでいいじ  
やないか、というわけ。いや、シ  
ングレSOHCエンジンの究極  
に挑んでやろうという姿勢だ。  
「ホンダのエンジンの評価、な  
んとしてやろやしかたのは走ら  
ないといわれることだ。CV

CCによって低公害・低燃費のイ  
メージは着きたが、半面、確か  
にパワーを上げる技術からは遠の  
いていた。その間、ラビッドレス  
ボンスを細かな改良、事は施さ  
れたがそのへんではCV Cを生  
立させる軽快なコンパクトな新エ  
ンジン開発が必要となっていた。  
コンパクトで高出力である、シ  
ターボのよきな方向もある。だ  
がCR Xを含むシノバ／バラ  
ードのシリーズ全体としては、付  
加物ないベシツエンジンの体力  
をあげて載せるべきだし、コスト  
アップを抑えたいのも重要な条  
件になる。

結果的に現行「レギュロード、ア  
コード、ビグ」に先に搭載された  
シビック／バラーードでもCR  
Xが先だったが、エンジンの開発  
は1・5から始めるのがホンダ  
の常套手段（CV Cがそそぐた  
た、クロスフロー12バルブエンジ  
ン、シビック用から開発）着手  
した「細中徹・主任研究員」  
8月発行の「ニューモル速  
報24弾」「CR Xのすべて」のメカ  
ニズム解説とタブの部分が多くな  
るはお許し願いたい。  
ボア74mmは3種のエンジンに共  
通で、ストローク78mmが1342

cc、86・5mmのロングストローク  
版が1488cc。

版が1488cc  
シリンドリックは4連サイ  
ヤミーズ構造のルミ合金ダイヤ  
アスト製で、鉄鉄14ナニをもち  
ポアピッチ84mmのラジアル  
は10mm。ブロックはセミディ1  
ブロックとしていこうべきか、2  
2mmの高さ。1.5Lで従来より  
られてきた鋳鉄製ブロックにくら  
べて寸法はもちろん、重量で13kg  
軽くなっている。

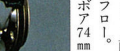
クラッシュ軸から丸歯型のダイヤ  
リング部で頭上のカムシャフト  
を駆動。シリンドリックは6種で  
フルバネ合金製、圧縮比は3種で、  
1.3バルブ、1.5バルブ気筒は  
9.2・1.5PGM-FI以下  
1.5・1.1略す。8バルブ。  
カムシャフトは鋳鉄製でカム部  
分に表面当り4個のカムが並んで  
いる。1気筒当たり4個のカムが並んで  
いる。すなわち、主吸入バブ用が

クラウンは5ベアリングの炭素鋼製、長さはジャーナル径に共通だが、1・5と1・3ではストロークの相違のほか、1・5のピン径がわずかに太い。オイルポンプは小型軽量で、高回転域での効率がよいトロノイドポンプ。2個、対掛バルブ用、副燃焼室用副吸入バルブのために1個の計4個だ。


エンジン背後に車室寄りがインレット、前方エキゾーストのクロッフル。

ボア74mmのなかに、径27mmの吸

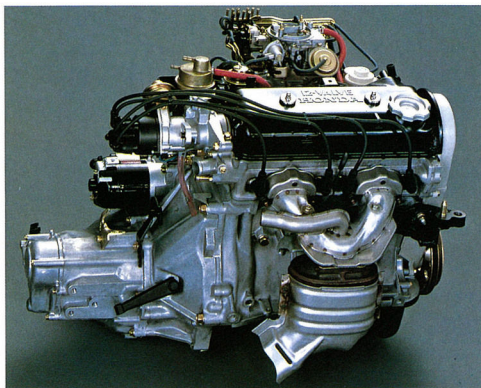
齒形でクランク軸直結だ。



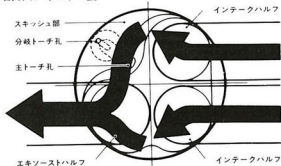
と高く、80ps 6000rpm、



キャブレター仕様ながら、圧縮比は10.0



●クロスフローシステム図



はほぼ14・7が基本だが、50 km/h以上の巡航なら18・19のリーンガス。アイドリング16・5付近。やはりCVCCの希薄燃焼マージン

境によつてキメ細かなコントロー  
ルを行ふ。

GMF-Iのドックが、吸入マニホールドの絶対圧力とエンジン回転数で吸入空気量を算出し、各気路の要求流量とマッチングさせてマルチポイントの順次噴射、ほかに副燃焼室用のインジェクタがあるから計5本。8ピストンのコンピュータを用い、主燃焼室用メインマップと副燃焼室用

1001

ウトを含めてより低く狭いエンジンルームに納まっている。実際エンジンルームなんか、いくら狭く

ムを実現し得たのだろう。  
まさにメカミニマム。エンジン

「これまでエンジンを下から支えを載けていた考えを改め、エンジン自体が自分で突っばって載つかつて。——そんな考えが、

で、余分な電気負荷で動力性能や燃費性能を落とさないよう心がけるなど省エネ思想は一歩前進。

1・5iは3速フルオートマチック。P-R-N-D-Lの5ポジション・セレクター。Dレンジのま

レンジをマニュアルセレクトするタイプ、ただし☆、ODレンジは

・0.6倍を用いるにが、 $M/T$ とは1.3倍しか4.06倍を  
1.5倍は3.722、ただし5  
ポア・シヤトルは3.875の  
ドライエンクロードレシオのス  
段MTには4.266、動力性能  
重視モデルなら4.428を組合  
わせる細か。これも生活別・目的  
別にキメなかだ。

A.Tは1.33、1.5の気の  
化器仕様が3段セミオートマチッ

1用と同じものを組合わせている  
減速比は1・3と4段MTが4

よくぞやらせてくれたもの」(三好建臣・主任研究員)だ。

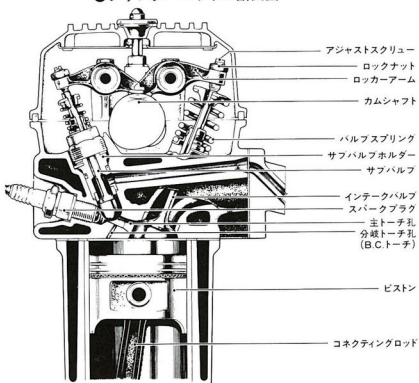
ればおわかりの通り、エンジンが新しくなっても足回りまで根本的

後の1415mmで共通。サスペンションも、ばね、ショックアブソーバやスタビライザーなど、細かなセッティングを除けば、CR-Xの部品と共通と考えていい。

「機械部分のをさばらせやいかん、という考え方が、サスペンションのアンダーフロアの発想だった。小さなクルマであればあるほどそうでなければならぬはずだ。でも、クルマの「利便性」

ホイールベースは3種あるが前

### ●シリンダーヘッドの断面図



積極的に14・5Vを選んで大量充電、加速時などは12・5Vを選ん

92kg 馬力当りにすれば軽量コンパクトなエンジンというべきだ

0 mm. 整備重量は、1・5 i か 99

2・7 kgの軽量ぶり。  
エンジンは1・5 iが長さ692 mm幅522 mm高さ645 mm。気

方式。低溫時の加速ポンプ吐出量を大きくし、通常運転時はその量を絞る。キャブレターは、わずか

のサブキヤブレッターを配置。サブ  
キヤブレッター用のフロートを省略  
している。むろんオートチョーク

ヤスト製。プライマリーボアとセカンダリーボアの間に副燃焼室用

で、5ドア・シャトルの1・3と53Uだけは、減速比とのかね合い

ギヤ比だけ10%ほど大きくしたものの。標準仕様は従来の1・5ℓシビック/ブルーノ用のものと同じ

の4段MTを数えれば4種。  
スポーティなモデルに組合わさ  
れるのは、シテイターボ用を⑤速

MTは3種、一部(3ドア23U)カニズムは従来のものと変わっていない。

トランスアクスルの基本的なメ

12	気	k
・	化	n
8	器	/
kg	は	4
m	90	(
/	ps	(
3	/	(
5	6	1
0	0	1
0	0	r
r	0	1
p	r	5
m。	p	4
1	と	

00ps/5800rpm、13・2

足は、もちろんCRR-Xと同じ

●足まわりのメカは基本

用ずみ)の一体中空シャフト、ホ  
ンダ独自の高い伝達効率を誇るト  
リポード等速ジョイントを備えて

ドライブシャフトは、今回から上級車なみ（C-R-Xはすでに採

直ちにクランチ油圧を送かし、  
まると接続するVAM—バイブレ  
ーシヨン・アブソーバーメカニズ

ロックアップ時の接続をスムーズにするため、振動が発生すると

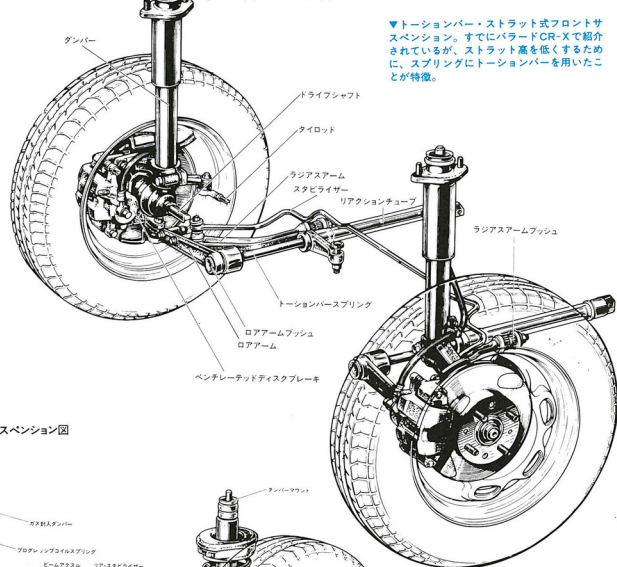
の①②速をそのまま、③速は上級車の3・5速? くらいにギヤ比



を押えるために、ダンパーからスプリングを除去し、ダンパーマウントを低くした。アンダーフロア側にトーションバー・スプリングを伸ばせば、ばね下重量の軽減にもつながる。ラジアスアームのピボットを後方に配してロワアーム回転軸を路面に平行にすれば、アンダーグリップ効果が得られ、ダンパーに傾斜を与えらるることによって、その効果を増すことが可能だ。

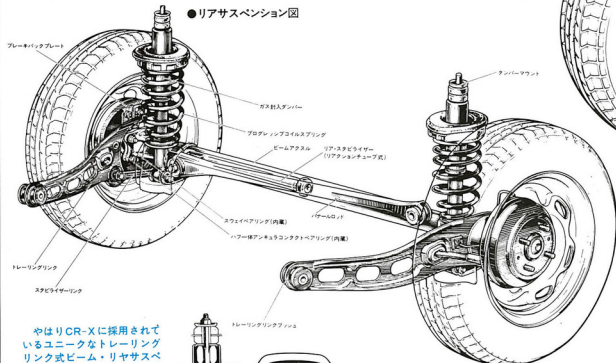
ロワリンクは、たわみやすければ、ねじり作られ、ステアリングギヤボックスと一体にフレームに結合されてタイヤの正確な位置決めとすぐれた操縦性、合わせて充分なコンプライアンスを得ている。トーションは、ロ、ただし5ドアはマイナース1mm。キャンバーもゼロで、ロードアバタ0度30分。キヤスタ1は2度20分、5ドア2度。キャングピン角度は12度50分、5ドアは

●フロントサスペンション図

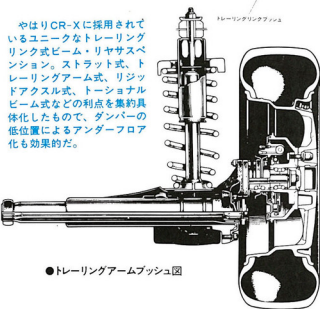


▼トーションバー・ストラット式フロントサスペンション。すでにバラーD CR-Xで紹介されているが、ストラット高を低くするために、スプリングにトーションバーを用いたことが特徴。

●リアサスペンション図



11度40分。トーションは生活別・目的別で、3/4ドア8mm、5ドアは7mm、ステア付は13mm、5ドアは7mm、パワー・ステア付は12mm。スタビライザー径は4ドア18mm、3ドアは16mm、18mm、20mmの3種。4ドアはエンジン後部下側のリヤビーム左右3カ所ずつにフリーティンダマウントが設けられ、乗りこちをよりよくしているのがめだつ。  
「リヤは足回りのワリッドフリ

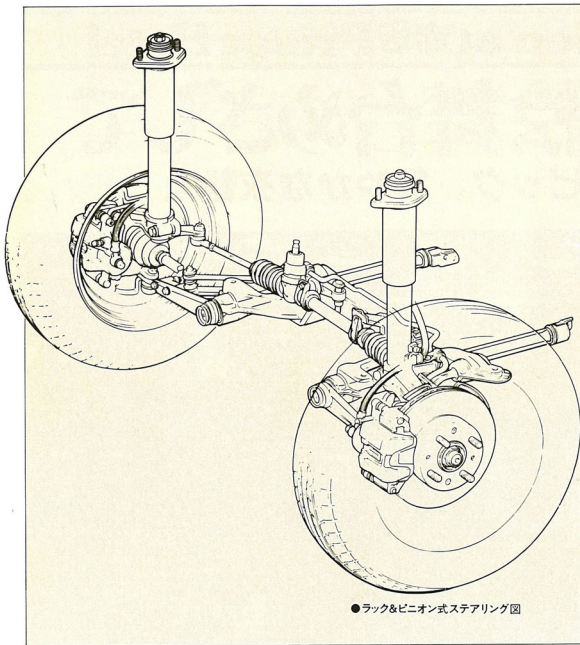


●トールリングアームブッシュ図

やはりCR-Xに採用されているユニークなトールリング・リンク式ビーム・リヤサスペンション。ストラット式、トールリングアーム式、リジッドアクスル式、トールショナルビーム式などの利点を集約具休化したもので、ダンパーの低位置によるアンダーフロア化も効果的だ。

クッションを極力減らすこと、タイヤの性能をぎりぎりまで引き出せるサスペンションにしたかった。軽いクルマではトールリンク式があればしつとた乗りこちが得られないし、リヤの動きで下車をコントロールして、ライバーは種だ。やはりあくまでフロントでコントロールできるクルマにしておきたかったわけだ、そうなら、トーションバー変化がないほうが望ましい。スポーツ車はそれなりに、燃費重視型はそれなりに、今後普及が進む軽型タイヤの性能をひき出すためにも、いつも路面に垂直に接地している「全ヤンバ」変化のない「サスペンション」が望まれるというもののだ。  
前後の位置決めはトールリング・リンク。左右の規制はパナール・ロッド。パナール・ロッドは、ほぼアクスルセンターにあり、横が入ったときのステアを最小限にしている。トールリング・リンクにはブレーキのバックプレートと剛結し





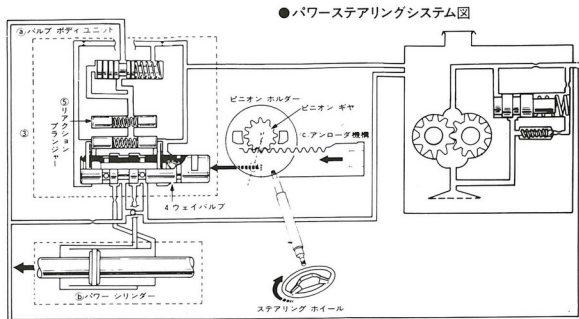
短いコネクティングリンクを介して、左右ロール時の干渉を逃がしているのが特徴的。

上級車に備えられたスタビライザーは、アクスルビームの右半分以内に蔵されており、アクスルビームに対し、揺動する右側ビームと短いコネクティングリンクを介し

に結合されている。アークスルビ  
ム内に、行つてゐる、式アークシ  
ュチュープを入れてゐるだけだ。  
コイルスプリングは、プログレ  
ッスブレート、細い部分と小さな  
凹凸を、太い部分で大きなショ  
ックを吸収。上はボデーにダンパ  
ーシートに、ばねボデーにウント  
し、ダンパーの上部でウントは床  
上に突出している。

リヤは45分のコンタクト・ネ  
ギヤリング。トローイン2mm。  
ステアリングはラック&ピニオン。  
1・5:1は最大回転数3・6

回転、その他4・1回転、最大が  
じり角度は内側42度、外側34度、  
上級車に選べるバリエーションは  
3・8回転だが、新しい油圧反力  
感知式を開発。ステアリングの反  
力・ピンオンに回転力が増加す  
るの負荷が増大するが、ピニ  
オン中心がラック軸方向へ移動し  
ようとする反力が発生する。当然  
ながら、駐車操作など握り切し時  
に最も大きな反力が発生、走行時  
は条件によって反力が変わるはず  
だ。この反力・負荷によって油圧  
アシスト量を比例的に変化させる



大衆車クラスにパフォーマンスをいち早く導入したホンダが、また新しい分野を拓いた印象だ。上級モデルの多くがチルメ機構を備えているが、さすがに5ドアには設定がない。

ブレーキは全車前輪ディスクで、外径231mm有効径190mm。ディスク厚は12mmだが、1・5i用には厚さ17ミリのベンチレーテッドディスクを採用。

リヤブレーキはL&Tドラム式で、ドラム径は180mm。ただし5

ドアは2000mmの大型。  
マスターバルクは、大衆車クラスとしては大さめの77径。  
タイヤは23U、33U、53Uなどに、  
廉価版というより特殊な文モデルに、  
・15・13のクロスライイ仕様  
があるが、あとはすべてラジアル  
普及版が15S R13、上級モデル  
は16S / 70S R13、13・15・高  
性能版は75・70S R13。オプション  
として185・60R14・82H  
のワンサイズアップ、60R14・イヤと  
アルミニウムが用意されている。

**Presentation at 赤坂Prince Hotel**

# 世界の松舞台めざして

3代目シビック、鮮やかな衣替え







▲ホンダ車の発表会には、いつも会場にはいり切れないほどの報道関係者が集まってくる。

▼競ぎと集まってくる報道関係者。



▲「ホンダはF-1にも優勝しました……」ホンダの持つスポーツマインドと新型シビックを巧みに結びつけて話す河島喜好社長。

▲「ホンダF-1は1500ccで650馬力、本田発表のシビックは同じ1500ccで100馬力。馬力が高ければいいというものではないが、この550馬力の差を、ホンダは技術的なマシンとして新型車を開発している」とコメントした。その説明で会場を大いにわかせた。

「人間のスペースは大きく、メカニズムは小さく」のMM思想で、これからはホンダの若さを充分生

時・9月22日、所…東京・赤坂プリンスホテル・ロイヤルホール。新型「シビック・バード」デビュー。お披露目の舞台、河島喜好社長はじめて首領陣人数、上手（かみ）にスライド用の鏡、800人ほどの席が全部埋まって立見もちらほら。

▲第1幕

河島社長、登場。2輪で17年ぶりのメーカ・チャンピオン獲得など企業としての活性化を陳述したあと、

「ホンダF-1は1500ccで650馬力、本田発表のシビックは同じ1500ccで100馬力。馬力が高ければいいというものではないが、この550馬力の差を、ホンダは技術的なマシンとして新型車を開発している」とコメントした。その説明で会場を大いにわかせた。

「人間のスペースは大きく、メカニズムは小さく」のMM思想で、これからはホンダの若さを充分生

がして行きたい」「また流行を追うことなくクルマの本質を追求する新しい価値観をもった将来工作りに邁進する。」

そして河島社長、晴れの舞台を引きしめる貫録たっぷりの千両役者である。

▲第2幕

新館クリスタルパレス、四方から無数のライトが全館をくまなく照らしてTVスタジオのように。この日の主役、シビック・バードの全タイプが中央に、ルー・アームストロングが歌う「What a wonderful world、何と素晴らしい世界」がBGMで静かに流れている。

「若々しい感じが、運転しやすいぞうだな」室内の広さもまあまあだね」5ドアで180km/h出るといっは素晴らしいね」

観客の声はあちこちで賑わっている。列して降っていた雨は、門出にさっぱりすっきりやんでいた。明日は晴れか。



▲今回初めて新車の発表会場に使われた赤坂プリンスホテル新館のクリスタルパレス。





▼5ドアの広いキャビンは話題的。新しいタイプのセダンとして、シャトルはなかなか好評だった。



▼エンジンおよびサスペンションといったメカ部分は、先に発表されたCR-Xとほぼ共通。



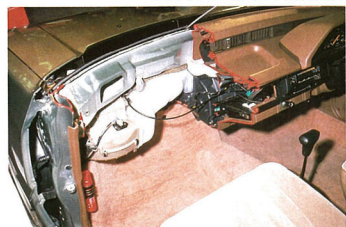
▲明るく広い会場に新車がディスプレイされて、まるでモーターショーのようだ。



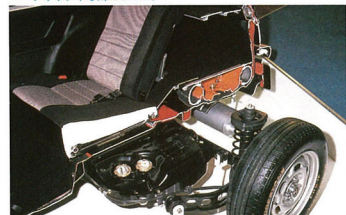
▲シビックに女性ユーザーが多いのは有名。女性雑誌の記者も興味深そうにコックピットをのぞき込んでいた。



▲3ドア、4ドア、5ドアそれぞれのカットモデルが展示され、MM思想の成果が充分見れるようになっていた。



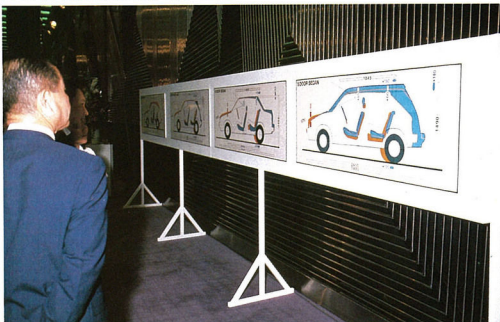
▲大きなアールを描くインストルメントパネル部、室内を広く見せ、ユーティリティを高めている。



▲リヤ・シートは100mmもスライドする。燃料タンクやリヤ・サスのレイアウトに工夫のあとがうかがえる。



▲従来より室内が広くなったにもかかわらず、トランク・スペースはこれまでと同じ大きさを確保できた。



▲従来車に比べて、いかにMM思想が進んだかを示すパネル。



▲シビック パラード・シリーズの中で最初に発表されたCR-Xも兄弟車として展示された。



Photo Message

# 新たな飛翔！ 広がるCIVICの世界

カメラ：小作隆泰  
コピー：たかはしあきら  
モデル：野中リサ  
下村卓也







新しい冒険が始まった。  
 ニーズ。って勝手なものだ。F  
 F2B0Xに飽きたユーザーは、  
 ハイ・パフォーマンス・カーへ心  
 を動かしてしま。また、飽きた  
 ら、居住スペースの広い、1B0  
 Xカーへ心移りする。  
 どんな車造りをすればいいのだ  
 ろうか？ その答えはむずかしい。  
 だけど、新しいコンセプトを持つ  
 たクルマを欲していることだけ

3ドア・ハッチバックは、スポーティ・  
 ムード満点、4座席のスポーツカーとい  
 ってもいい過すてではない。若いカップル  
 にはピッタリのクルマだ。リヤシートを  
 たためば、ラゲッジスペースもたっぷり  
 とれ、海へ山へレジャー用品を満載して  
 出かけるのも悪くない。サーフィンなん  
 か最高。海辺を走るブルーのシビックに、  
 サーファー達が熱い視線を投げかけてい  
 た。







▲ブレーリーとは違いシャトルはあくまでセダン。走る楽しさもたっぷり味わえる。とはいえこれだけ広いキャビンがあれば用途は限らない。レジャーから商用までユーザーのセンスが生きる。

は、よくわかる。  
 ホンダは多目的セダンという解  
 答を出した。それが  
 シャトルだ。あくま  
 でもセダンをベース  
 としたクルマである。  
 そして、3ドアは、  
 まさに4シーターの  
 スポーツカーだ。  
 2BOXカー・プ  
 ーム。しばらくは続  
 くてあろう。だが、  
 定着する率は何処で  
 あるか？ 2BOX  
 Xに飽きた新しいニ  
 ーズをとらえる必要  
 があるのでは？ と  
 考えたのである。  
 シャトルは、若者  
 達であれば、テニス  
 やサーフィンなどR  
 V的・レジャー・ビ  
 ークルに使えるし、  
 ニューファミリー指  
 向の人達であれば、  
 キャンプなどアウト  
 ・ドア・ライフもお

▼豪雨の中を水すましのようになり回ったシャトルと3ドア。走る楽しさを満喫させてくれた。



もしろい。  
 フォーマルな中高年層の人達の  
 間では、セダンとしての役割も果  
 たす。使い勝手は乗り手しだい。  
 そんなクルマを誕生させたのだ。  
 フル・フラット・シート、リヤ  
 ・リクライニングシート、リヤ  
 ・スライド・シートetc. 居住ス  
 ペース拡大、メカ縮少。本田技研  
 の提唱するM・M思想はここにも  
 活かされているのだ。  
 大丈夫、この車なら……。きつ  
 と俺達を新しい世界に導いてくれ  
 る。  
 ♣  
 昭和47年7月、初代シビックが  
 誕生した。産声をあげた時、ダ  
 ック・スワンドみたいなカッコ悪い





▼前席のシートバックを倒してリヤシートにつなげばちょっとしたベッドができあがる。



▼リヤシートを完全に倒した状態。大人2人が横になれる広さが確保できる。



▼リヤシートバックも片側ずつ倒れる。これは意外に便利なもの。



▲シャトルのキャビンは創造的空間。サーフボードもすっぽり入ってしまう。この空間を何に使うか、考えただけで楽しくなってくる。大人5人が楽らく乗れる、いざとなったときこれだけ広い空間が利用できる。用途はきわめて広い。

クルマと評価された。

この時代、他メーカーにはF2R方式の3BOXカーを主流に生産していた。F2BOXを頭の中で描いていても、まさか実現させるわけにはいかないだろう、とさえ思っていた。

本田技研にとっては冒険である。だが、成功する裏付けのない冒険ではなかった。クルマづくりの原点がそこにあるからだ。つまりユーザーイティ・ミニマム。必要最

小限の思想のもとにF2BOXが誕生したのである。F2BOXはF2BOXの時代にやっていた。クルマ・イコールステータスの時代は完全に終わりを告げた。初代シビック。このクルマがなければF2BOXの時代誕生はあと数年遅れたであろう。3代目シビック。ワンダー・シビックは新たな思想を持って、ここに誕生した。F2ニューエイジは常にシビックから始まる。



## シビック 物語

# FF2BOX時代は シビックから始まった

新しい時代にむけて、常に  
若わかしいバイタリティを  
ぶつけて行く本田技研。シ  
ビックもまた、まさに時代  
を先どりしたコンセプトで  
あった。FF2BOX時代  
をリードしたその歴史を、  
第3世代が登場したいま、  
あらためてふりかえってみ  
よう。

大久保敦彦



■独創的な発想が人びと  
の心をとらえた

初代シビックが登場してから早  
いもので11年の歳月が流れ去った。  
昭和47年7月、シビックの出現  
は、それまでの国産車が馬車ウマ  
のように突き進んできた、強力な  
パワーとより大きなボディ、とい  
う、いわば単純な道程に対して、  
大きな疑問を投げかけたものとい  
つてよいだろう。

昭和47年といえば、第一次オイ  
ルショックの直前にあたる。すて  
に、アメリカ西海岸地域を中心に  
大きな社会問題として、排ガスに  
よる光化学スモッグの発生が伝え  
られ、日本でも同じような現象が  
話題を呼んでいた。だが、まだま  
だ、燃料の高騰や省エネルギー問  
題は表面化していない。

自動車の安全性を高める、とい  
うテーマはすでにかなり議論され  
ていた。いやその2、3年前から  
日本車の安全性や、欠陥について  
アメリカでかなり厳しい批判が発  
生し、それが日本にも飛び火して、  
いわゆる欠陥車問題が火を吹いた  
直後だ。とくに、そのころ経済車  
として人気のあった軽自動車  
が、安全性の面で問題があるとされ  
、本田のN360もまた、その火の  
粉をかぶっていた。

こうしたなかで、安全な自動車  
は、より大きく重くなければなら  
ず、そして、それを走らせるため  
には大排気量・大出力のエンジン  
が必要、という考えが、大勢  
を占めていた時代である。  
そうした中で、ホンダはまったく  
異なる発想の自動車シビック  
を登場させた。

それが、新しい大衆車ジャンル



……

を示唆する、小さいサイズの中で実用的な性能と、ユーティリティを満足させようという思想である。その範疇となつたのは、やはりイシゴニスが設計した、イギリスのミニであったかも知れない。しかし、たとえミニという前例があったとしても、同クラスで最大のものといふ形容詞が、何よりも人びとにアピールする時代の中で、そうした世の中の流れに背をむけて「ユーティリティ・ミニマム」を掲げた、それはオーバーにいえば世の中の自動車観に対して、これを改めさせようとする行動であった。

しかし、それは思いのほか、立ち上がりから好評をもちて迎えられた。思いのほか――とは、シビックを開発した人びとに対して失礼かも知れない。しかし、あの初代シビックが発売されたときの驚きをレポートした、神田重臣氏（文章「モーターファン誌1972年9月号」）を読み返してみても、うなづける気がするのだ。

『ホンダ・シビック』が発売されたとき、多数の人びとは、おどろきと同時に、あるおどろきとを感じたはずである。おどろきとまどいの原因は、異例に圧縮した3405mmの全長であり、1300mm（前）のホイールトレッドであり、軽重で1000kg（スタンダード）の車両重量であった。中略、ステータス・シンボルはもなく、日常の用途に徹した、信頼できる実用的な道具としての機能をもとめる。必要なのはそれとない。しかし不必要なもの――装飾、ムダなスペースは必要ない捨てた。ベジックな道具である

## ■世界市場を相手にしたシビック

とまどい、そしてマーケティングはどう受けとめるか？ という語りは、シビックの思想のなかに意外性に対するかなりの危惧を意味していたのではなからうか。

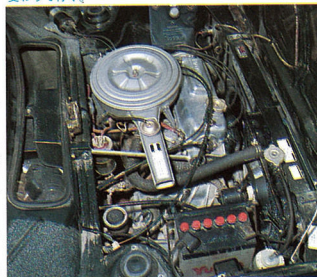
むしろ、その当時にF1F車はかなりの数存在していた。ホンダの中にも、F1Fに対しては意欲的で、軽のベスとセラーであるN360、そしてその後身であるライオンZはむしろこの小型車ホバーク7、9などすべてF1F方式を採用していた。

富士重工のスーパー7や日産のチェリイもそうである。しかしながら、シビックがF1Fを採用したのは、徹底的にスペースを有効に利用しようとする考えにあった。ボディの大きさは必要という最小のみに、コンパクトという目的のためには、コンパクトな横置きエンジンで前輪を駆動し、小さい寸法ボディに使いやすかつ、キャビンを押さへむいになす

▼それまでのホンダ・デザインと違い、初代シビックのインストルメントはシンプルそのもの。ブルーのメーターなど新鮮だった。



▼初代シビックの水冷4気筒OHC横置きエンジン。1200ccで60ps（GLは69ps）を発生したが、48年からCVCCに切りかわって行く。



## ■内外で受けた賛賞の数

日常の用途をカバーするムダのないサイズと、いっただけあれば、手なだれた軽自動車安全面改良することでも、その目的を達することはできたかも知れない。

しかし、本田技研は日本の市場だけでなく、アメリカも、またヨーロッパもターゲットにしていたのである。VWやミニ、そしてルノー5、アルファロメオと違ってヨーロッパのミニマムカーを相手に考えたのだ。

シビックまでのホンダと、シビック以後のホンダとは、つくる自動車の性格が、180度違ってしまったといわれる。2輪から始まったホンダの歴史は、まず手はじめにつくった乗用車がSシリーズのスポーティーであったこともあって、いきわって鋭敏で、パワー指向の強いものであった。

トのビノ舞台に、F2、そしてF1のマシンを返りこみ、これを称して「動実験室」と呼ばは、さらに「動実験室」に力を注いだ。しかも、その主張は、世界のどこでもないことを、日本人のわれわれがつくるのだ――という意識的な取り組みかたであった。

昭和44年に市販された本格的なヤン、ホンダ3300は、画期的なDDAC（二重空冷）方式ドライサンプの潤滑系をもつエンジンを積んでいた。1300ccで96馬力の最高出力が注目されたのは当然である。

開発した年の秋、早くも輸出が開始された。このシビックは日本でももちろん高い評価を受けたが、それ以上に海外で圧倒的な支持を受けることになった。

11年間に生産された台数は3300万台、そしてその7割強にあたる233万台が海外を渡って行ったのである。アメリカに156万台、ヨーロッパに147万台、東南アジアに11万台、大洋州に10万台、アフリカに5万台、中近東や南米にもそれぞれ3万台以上が輸出されたのである。

その直前に、軽のホンダ・ライオン水冷方式に戻っているが、それまでのシャトルトラックから一転して、700mm×760mmのロングトラックに、パワーは60ps/5500rpmと、こ



どろろと低回転で出力は控えめになっている。

変わり身の早さ——やがて来るべき排気規制と省燃費時代を、あんなに予見したかのような、おとなし性格へと振舞を選んだことに、人びとは驚かされた。

しかし、これは見事な、先読みであった。

内装においても、変身ぶりには驚かされていた。それまでのホンダ車は、メーターをずらりと並べた、フライトコックピット風に大きなカウリングをつけた、かなり大げさなデザインであったが、その反動かシビックでは、四角の2連式メーターをハブドルの正面に配しただけの簡潔なものに変わっていた。



▲初代シビックは、まさにベーシックカーといったもので無駄な装飾やスペースをはぶいた実用性の高いクルマだった。

孤注を打っているボードは広い車幅であり、幅広い感覚させるものがあり、流行だったコンソールを廃して、足まわりをゆとりたり見せるように、いちちはやく透過式メーターを採用している。しかもメーター内をフルにしたその色彩感覚も新鮮だった。

そして、後方視界確保のためリヤウィパーをつけるという、実に心憎い、実質的な装備が上級グレードのGLについていた。4輪ともストラットを採用したサスペンションは、居住空間の確保とともに、俊敏でかつペーシングカーとして充分乗り心地を得るために、多くの試案の中から生き残ったものといわれている。こうして、比較的短期のリード

タイム（開発計画開始が昭和45年夏）の発売が47年7月で2年間しかたの——中でありながら、見どころな結果を見せたシビックは、果然大評判になっていた。

まず、発表された年——ちょうどこの年（1977年）からスタートしたモーターファンのカー・オブ・ザ・イヤーに選ばれ、また対米輸出のための低公害エンジン（CVTのCのプロトタイプ）は、アメリカのEPA（環境保護庁）式において、後処理なしの低公害方式の中であつてもクリーンである

と評価された。カー・オブ・ザ・イヤーでは、同時に大衆部門賞を受けたが、この栄誉は、翌73年（1970年）GL・A・T車、翌74年（1971年）1500 CVC・GF・A・T車と3年間連続受賞している。また、伝統あるヨーロッパのカー・オブ・ザ・イヤーにも、73年には3位に入賞した。国産車がこの賞で10位以内に入ったのは、これが最初である。

そればかりではない。74年にはEPAの燃費テストで第1位となり、74年度のアメリカのカー・オブ・ザ・イヤーでは輸送省部門の第1位に輝いたのだ。

## ■メイナース成長時代にシビックの売れ行きを示したシビック

シビックの販売実績をよりかえつてみると、発表後3年目の昭和50年に17万000台を記録している。これが、国内でシビックがもっとも売れた年なのであるが、その前年、昭和49年には48年の8万台から12万2000台へとハネ上がっているのだ。

車種発表が充実してきたためだ。ろ——などとは片づけられるところ——。これは、まさに空前の出来ごとである、というのは、

この昭和49年中、日本の自動車生産、販売の歴史の中で、たどり度だ記録した大幅な落ちこみの年だからだ。この年、乗用車の国内登録は、前年の77・4%にとどまり総数で226万台を保ったに過ぎなかった。

その理由は、いうまでもなく48年秋に突如起きた第一次石油危機による大幅な需要減である。この年は、自動車用資材のメーカーにとり、自動車用資材のメーカーにとり、世界中の経済は混乱の極に達した。その中でも、エネルギーおよび重化学工業の原料の多くを、中東からの石油に頼っている日本は、

ガソリンの供給が大幅に不足、不況そして排気対策実施による、自動車の性能劣化現象が重なりあい、普通車から軽自動車まで、すべてのクラスの自動車も、売れ行きを悪化させていった。

そうした試練の時期にあつて、シビックの売れ行きだけは、前年より4万台以上増えたという。その理由は燃費時代への対応を考慮したユーザが、低燃費・低公害しかも低価格のクルマとして、シビック以外にはない、と判断したのである。そして、当時、急速に風の中まで、排気規制の嵐の中、他メーカーが、後処理の、EGRの、エンジン性能を犠牲にして、ようやく基準値達成を可能にしている中であつて、ホンダのいちいち、この期にCC（層状構造燃焼方式）を登場させ、低公害かつ低燃費というバ

2代目のシビックは、初代のコンセプトをそのまま継承したものの、BOXカー・フリーの中へひとつづき加えられた。



ワーユニットを誇ったのである。社会問題化した排ガス対策が、ある意味ではシビックを育んだともいえるのだ。CVCは、燃焼室をふたつに分けて、副燃焼室にはキャブから、別系統の燃焼室に薄い混合気を送りこむという新しい方法だった。それによってエンジン内、排気浄化を処理してしまふという独創的なものであり、50年規制適合エンジンとして、昭和48年12月に発売された。排気量は1448cc、出力は65PSと73PS（GL用）があったが、いずれも市場から好感をもて迎えられ、そして、このCVCエンジンも見事だった。災を転じて福となす、とはこのころに知れない。かくして、日本中がオイルショックと排気対策一打ちのめざされてい



## ■意外に人気の出なかつた2代目シビック

こうして昭和54年7月、7年ぶりにシビックはボディ・デザイン

を、新した。むろん、スタート以来の外形構成は変わらず、全体にそのイメージは筋肉質になったが、リヤゲートとボンネット前面あたりに新しい感じが見られるというも

のを、第一印象は「初代とあまり

にも似てゐる」というところであつた。例へば75PSから80PSに上がつたが、燃費も20km/lと向上した。後

だったシビック。その人々は他の

であつたからだ。

31

▲2代めシビックを使った“FFスーパーシビック・レース”は大成功をおさめ、日本のワンメイク・レースの先駆けとなった

の、第1印象は「初代とあまり

なつたシビック。その人々は他の

であつたからだ。

の、第1印象は「初代とあまり

なつたシビック。その人々は他の

であつたからだ。

の、第1印象は「初代とあまり

なつたシビック。その人々は他の

であつたからだ。

の、第1印象は「初代とあまり

なつたシビック。その人々は他の

であつたからだ。

の、第1印象は「初代とあまり

なつたシビック。その人々は他の

であつたからだ。

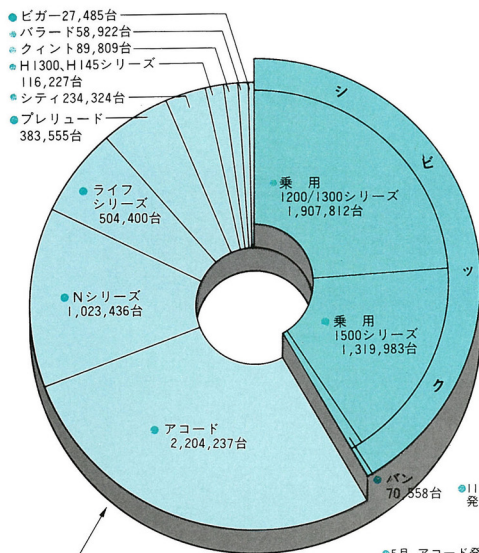
の、第1印象は「初代とあまり

なつたシビック。その人々は他の

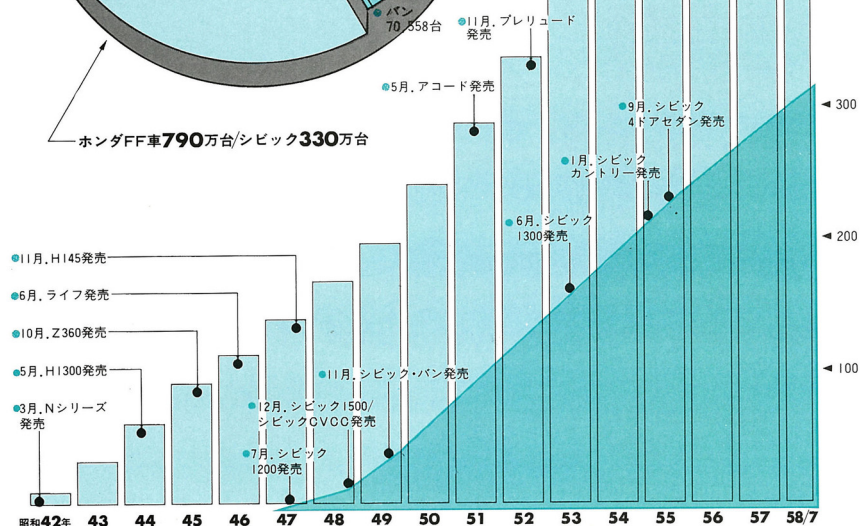
であつたからだ。



# ●ホンダFF車/シビック車種別生産比率（昭和58年7月）



ホンダFF車790万台/シビック330万台



## ユーザーのニーズに合 わせた明快な個性を

3代めシビックのスタイリングを語る。それはまず、3種類（一歩先に登場したバラード・スポーツCRXを加えれば4種類）のボディを別々デザインするという決断から始める必要があるだろう。

先代のシビックの場合は、2BOXの3ドア/5ドア、そして後方に3つめの箱、独立したトランクを加えた4ドア・セダン、それに5ドア・ワゴン（カントリー）のボディ・パリエーションが存在した。やはり4種類のボディがあつたわけだが、ボディ後半部を除けば、同じ骨格、外板を使つたものだ。これは世界的にみても、いま常識的ともいえる手法である。

しかし、ホンダはニュー・シビック・パラード系に、性格から異なる4種類のボディシニエルを用意したのだ。

在 間 ボディの前半を共通にして、後半だけを変えるという作り分けは、いうならばメーカー側の都合なわけだ。これからのクルマは、顧客の層やニーズに対して、ビタツとはまるように個性を明快にしてゆかなければならぬ。個性を明快にするためには、ひとつひとつのボディについて、とことんまで突きつめてゆく。そうすればおのずとそれぞれのポジションが明らかになってくる。その結果が、すなわち個性化となる。

今回のプロジェクトでは、そうしたアプローチをプレゼンテーションした。それをトップも認めてくれて、4つのボディが実現した

## Design Interview



# “個性”と“合理性”を 追求した4つのボディ

クルマが好きでしょうがない、というデザイナーたちが、思う存分、情熱を傾けて腕をふる。制約を課すことなく見守る首脳陣。ホンダの若々しい体質が明快に凝集されたシビックの誕生である。

■インタビュー：両角 岳彦

### ■出席者■

- 萩原 秀作 (本田技研・光研究所取締役主任研究員)  
在 間 浩 (エクステリア・デザイン担当主任研究員)  
栗原 成浩 (インテリア・デザイン担当主任研究員)  
田中 徹 (エクステリア・デザイン担当)  
海老澤伸樹 (インテリア・デザイン担当)

わけて。

栗原 従来のように、限られた手法單元の中で、いかにスタイリッシュなクルマを造るか、という手法では、同じようなクルマばかりになってしまふ。デザインという言葉の本来的意味は、「設計」であるわけでは、いわゆるデザインだけでなく、エンジニアも含めて、1台のクルマを、デザインして、というものが、本田技研のデザイン・セクションの特徴といえると思います。そこでコンセプトを含めて、どんなクルマであるべきか、ということからスタートする。

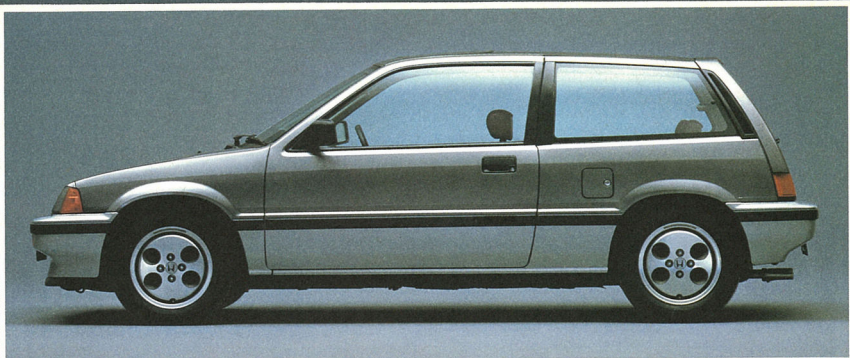
シビック・パラードの場合は、大衆車ということで、合理性を追求したところから骨格がまず変わってきます。それをいかにうまくまとめる表現するかが、一番難しくなってしまう。

なぜ、それぞれのボディに異なる骨格を与えたのか、という基本的な方向性はよく理解できる。しかし、それを実現するうえでは多くの問題があつたはずだ。最大の障害となるのは、おそらくコストだろう。素人にとっても、4種類のボディを作り分けることが、生産コストを引き上げるであろうことは容易に想像がつく。コストアップ要因を、どのように解決し、また吸収しているのだろうか。

在 間 もちろん、これまでと同じやり方では成立しませんが、コストが上がり方を減らした。生産システムの合理化を始め、設計や開発にもコンピュータを導入して効率をアップし、工数を減らすなどの背景があつて、初めて可能になったわけだ。

萩原 工場を見てもらうのが

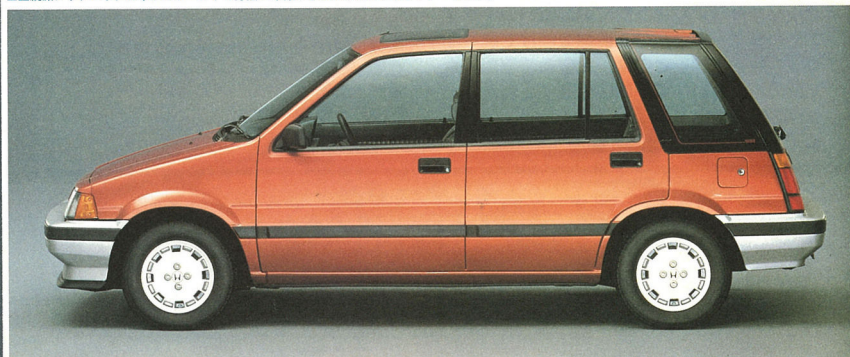




▲走りのイメージをさわだたせることに主眼を置いた3ドア。ロングルーフで低く長い独特のプロポーションを持っている。



▲正統派ノッチバックの中にスポーティで力強い味付けを心がけたという4ドア・セダン。



▲30代のユーザーをターゲットにデザインされたシャトル。5ドア・セダンが進化したものだという。



▲エクステリア・デザイン担当の佐間浩主任研究員。

一番いいと思うんだけど……。というのを、佐間主任は一本だけ、溶接機を注ぎ、マッシュポットのが3本並んでいて、ローテーションで組立ラインの構成もガラリと変えてみる。当然、ロボット化という時代の波も暗黙的に採り入れたわけだ。

こうした要素をうまく組み合わせれば、コストはそう上がらずに済む。しかし、一種類だけのボディを作っているのよりは高いけれども、その上り幅がかなり小さく押さえらたということだ。

在 間 それから、世界中がワイルドカードであって、市場中にマーケットを持ち、生産量が多いというにもすぎない有利に動いている。今度のモデルでも、年間何十万台というレベルで生産、販売されることが前提になっているわけだ。

例えば、これだけの規模の量を何年と続けていく間には、ボディイバンのプレスの金型にしても、何セプトか変えなければならぬ。金型を何年と使うかを考えると、最初から何種類かの金型を用意してもそれは何のデメリットにはないもの。

また、大量生産、販売をパツクにする、ひとつのボディがマーケットにうまく受け入れられなかったとしても、他でカバーできる

という考え方もできます。ですが、今回のシビックのパラードでも、まず4ドア・セダンだけは絶対に失敗しないデザインにした。これに対して5ドアは少し冒険をして、従来のとは違う、新しいユーザを獲得するのを狙うことも許される。

3ドア・ハッチバックも、コンセプト自体は5ドア以上に新しいと思えてくれる。逆に世界中で失敗してはいけないという使用命題がありまして、ただ、ユーザ層がシビック/パラード・シリーズではCRV(注)アメリカではシビック・クラブとなるを除けば、最も若いということ、4ドアよりは冒険しているわけだ。

各ボディは、こうした位置づけをベースにデザインされているわけだ。

## 思い切りの良い「ホンダらしさ」の魅力

それにしても、こうした思い切ったデザインを、会社全体の意思として世に送り出す。それがホンダらしいところ。それが、トップ・マネジメントが、プロジェクト・チームからの提案を受け入れ、決断を下すのにはかなりの勇気が必要だったのではないだろうか。

デザイン・メーク・決断を下すこと——にあたってのビビッドな感覚が、最近のホンダの製品の魅力につながっているはずなのだが……。

佐原 2代めシビックの市場での評価が固まってきたと見て、ホンダ、トヨタや日産と同じような道を歩んでも絶対にだめだと考えたわけだ。そういう意味で

はい。勉強をさせてもらったともいえるでしょう。しかし、将来ユイナをのぞく道はない。という思いが、トップを含め、皆の心の中にシビック、たんにやないだろうから、新しい、という思いが送り出された。最初の「冒険」といっていいだろうね。

佐原 デザイナーの意図したところ、製品に明確に現れている、とうことについては、やはりホンダの体質が大きいと思います。

デザイナー自身、クルマが好きでしるがない人間が多くて、最終的な型を研究して、またやって、自分のイメージが実車で表現できているか確認する。一方で、クルマのスタイリング、見え方に関心のある役員が多いので、そのモックアップ・モデルと違う見え方をしているとか、最後に製品になったときあるまで、格好が悪いとなると我々デザイナーに文句を言う。そこを細部の構造設計から量産にあたってのばつさまで、問題点がフィードバックされて、我々はそれをとらえつつ、決して、オリジナルの表現に戻さなければならない。

佐原 デザイナーはスケッチを描き、モデルを作った線図とは違われ、という分業体制ではなく、例えばホイールベリッシュやトレッドの細かなディメンションなど、ハードウェアにまで我々が口を出さることが許されているわけだ。

田中 他のメーカーに比べると、本田技術ではデザイナーの地位が高いけれど、いうことを非常によく聞いてもらえ。これは最高顧問(注)本田宗一郎氏自

身がいわばデザイナーであり、デザイナーがモノを創るという雰囲気、社内で作ってきたからかもしませんね。

## 原点に戻って、新たなコンセプトを展開

——こうして3代めシビックは大きな変身をした。そのデザインにあたって、デザイナーたちはどんな意識を持っていたのだろうか。佐原 初代シビックは、それまでにないコンセプトだったわけだ。デザイン側からいって、見た感じよりも意外に中が広いという評価をいただいていた。しかし、代入は、公害、安全対策に力を入れていなければならない時期に生まれ、また品質感において商品価値を向上させたという結果、肥満した印象があったかもしれない。

こうして流れ、新しいマーケットのニーズをふまえて、バックジョットの設計が始まったわけだ。そこにはまた、2BOXがすっきりと普通化した状態から脱け出したという意識があった。

在 間 初代は、街を走っている差別化識別が明確だった。ところが2代めになると、ライバルも増えたためにそれがなくなってしまう。しかし、この今ではシビック・ルネサンスで、初代、初代、という原点に戻るといふところから、スタイリングも始まっている。はたしかですね。

彼らの言葉に少し勝手に解釈を加えるならこういうことだろう。初代シビックは、ベーシック・トランスポレーションとは

どうあるべきかを徹底的に考えてコンセプトを作った。それに基づいてデザイン、単なるスタイリングではなく、された。

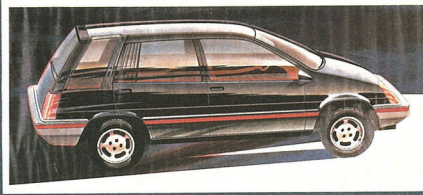
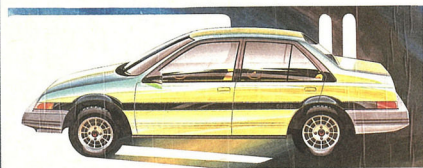
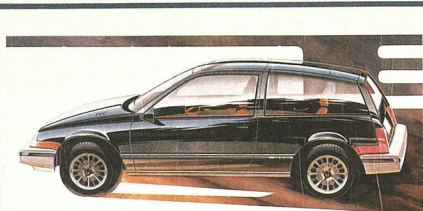
2代めは、むしろスレートな形で初代の成功とマーケットを引き継ぐという。ある意味では守りのモデルチェンジといえるだろう。しかしそれは大きな失敗のないかわりに、あるレベルから先の発展もない。エネルギーを失い、次第に陳腐化し、多くのクルマの中に埋没してゆくことになるはずだ。

3代めシビックは、もう一度原点に戻った。そして基本的な考え方はそのままに、現在の時代背景、ニーズ、エンジン、リアリングをもとにして、新たなコンセプトを展開したのである。

名車と呼ばれる存在のあとをどう継いでゆくか、キープ・コンセプトか、あるいは常とこの時代に合わせコンセプトを見つめ直すか、2代めでの各セグメントのバックボーン、ジェンビック・ポード、の各セグメントは後者の生き方を選んだ。いながら、一世代ずつ最速で思われる解答を求める。一代継続の道である。

さて、新たな想いのもとでデザインされたシビック・パラード・シリーズ、そのひとつとしてのボディのスタイリングについて話を進めることにしよう。まず、初代シビック以来の血統、3ドア・ハッチバックである。





だったのです。その中でも、走り  
をいかにきわだたせるかという便  
命が最も大きかったのが、CR-X  
を除けば3ドアだったんじゃない  
だろうか。走りをおだたせるた  
めには、軽くてコンパクトでな  
くはならない、ということ。2  
代めと同じ全長の中でいかに居住  
性をあげ、なおかつ軽く作るか、  
そして考え出されたのがロング  
ルーフですね。それとただルーフ  
を後ろに伸ばしただけではキャビ  
ンのマスが大きな、ライトパ  
ン的なものになってしまう。新しいコ  
ンセプトを広く受け入れてもらう  
ためには、低く長く、スタイリッ  
シュなまめよめよと考える。シテイ  
とは逆に、低くみせる手法も取り  
入れます。

果敢的には、サイドビューでル  
ーフを後ろに落とす込みリヤビ  
ュ

## 力をもつ フルバックカーとして空 気を重視

果敢 本田の場合、新車の  
開発にはプロジェクト・チーム制  
をひいて、デザイナーだけで  
なくエンジニア、サスペンショ  
ン設計、ボディ設計、それにテス  
ト担当など、いろいろなセクシ  
ョ

ンからメンバーが集まって、週に  
何回かどんなクルマしようかと、  
ミーティングを重ねるわけだ。  
今回、3ドアはやはりスポーテ  
ィなわけにはいけない、というこ  
ろから始まったのですが、どん  
なクルマにすべきか、世の中にも  
多くなつたし、どうしていいか悩  
んでしまつて、いそやめてしま  
うか、という話まで出たくらい  
です。

そこを直して、スポー  
ティな、シビックの核としての3  
ドアのイメージを考えた。4  
人乗りスポーツカーというのはあ  
りうるだろうが、ボクサーがそ  
れです。4人乗りの場合も、先  
頭の人だけではなく全員がスポー  
ツカーという。そういう感覚のスポ  
ーツカーとか……。そんな中から  
実用的な面も持ったスポーツカー  
である、というコンセプトを設定  
して進めてきたのです。

話をもう少しディテールの  
話しましょう。

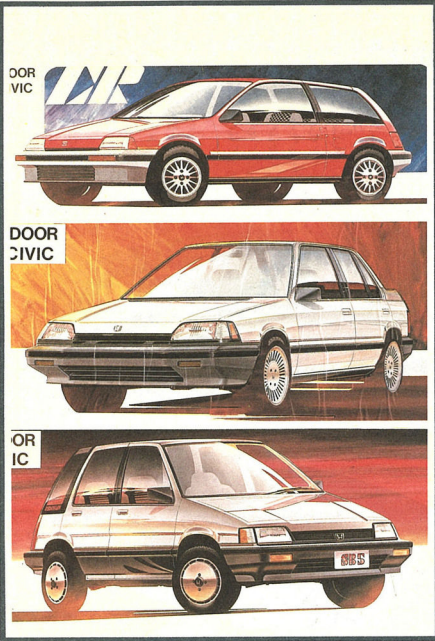
3ドアのポイントのひとつは空  
力です。まずメカ・ミマムによ  
る低いノーズがかなり寄与してい  
る。それからロングルーフ。どう  
してもBOXというものは、空気  
をルーフに沿ったまま後端まで流  
し、その後方は乱れを伴うという  
のが難しい。そこで空気の流  
れを沿わせるルーフのカーブい  
うのをかなりいろいろトライし  
てみた。ルーフは長いほうがいい  
のです。それからルーフの角度。  
これは現在の形状、もう少しはも  
う少し後下がった角度のほうが  
いい、ということを確認しました。  
こうした空力面と居住性、それ  
にリヤビューミラーの視界との接  
点を決めたのが、この3ドアのル  
ーフの長さ、後ろの下がり丸み  
なわけです。

なぜこれほど空力を重視したか  
といえば、やはりワールドカーと  
して、例えばアウトバーンでフラ  
ットアウト、170km以上で走  
り切るようなケースもある。そう  
なる、空気抵抗の大きさ、Cx  
Aの値を小さくしたい。全高を低  
くしているものにもひとつの理  
因があります。もちろん抑々、Cl  
のバランスにも気を使っています。  
フロントはどうしてもややアラス  
になる。後ろをはねあげてトター  
ルをゼロにすることはやさしいの  
ですが、この3ドアの場合は、む  
しろ前後をバランスをとることを  
狙った結果、トタールのClは0.04  
になつていて、

あとは、ライトバンにみせたくな  
いというところで、リヤビューの



処理を従来のBOXとは変  
え。そこで一見、1枚ガラス・ウ  
インドウ風のテールゲートをラ  
イした。ピラー全体を角切りとい  
う形にし、さらに開口角度を大き  
くするためにエンジを前にずらし  
てみる。このあたりはブレの限  
界を追求した結果です。さらに  
ンジ・ポイントを外に出して室内



A主に5ドアのエクステリアを担当した田中龍氏。

3ドアのパッケージ・レイアウトについて、もう少し詰めてもらうことによる。シテイでは高さを活用して、前後方向のスペースを生み出したのと同じ

への張り出しをなくした。それから例の「デールゲート・アッパガリーニ」で2BOXの場合、リヤに乱流が発生して真空状態になり、泥やほこりを巻き上げて、これがリヤウインドウに付着してしまふ。そこでルーフ上面を流れてきた空気を下向きに流して、エアカリーニングの役目をさせようというもの。

それも、C<sub>0</sub>を悪化させず、また上に飛び出しで前面投影面積を増すようなことがない形で一体感があり、また突起物とならないように、といった条件を満足させたうえ実現した。

じつはデイルに注意していただきたいと思うのですが、まずルーフを回す始めるポイントにしても、ちよつと前に出ると乱流が発生してしまつて、うきうきが入ってこないし、後ろに下げると逆にもつと入らないとか、風洞テストを重ねたうえで決めたものです。

それから前の開口部を広く、リヤウインドウ上部の吹出はかなり狭めて、ベンチユリ効果で流速を上げる形状にしている。両端はヒンジなどの影響で流速が遅めになるため、逆台形状に効果が出ます。

それらから前の開口部を広く、リヤウインドウ上部の吹出はかなり狭めて、ベンチユリ効果で流速を上げる形状にしている。両端はヒンジなどの影響で流速が遅めになるため、逆台形状に効果が出ます。

力強く、スポーティな味つけて若々しさ強調

さて、次は5ドアである。低くスラントしたルーフ、高いリヤデッキによるウエッジ・シェイプ、長いキャビンというプロ

で、この3ドアでは、低くスリムなプロポーションの中で、空間を作り出したのと同じ。在、間、シビックの場合、シテイ以上の走りをも考えなければならぬ。そこで前面投影面積を減らす意味もあって低く、同時にシテイよりも430mm長い、リアウインドウをかわつてく。

室内空間をさらにとりたいたい。直線は同じなのだけれど、そのとろが違ふ。高さを長さに変えているわけだ。

旧シビック3ドアと比べると、ロングルーフにした結果、リヤシロスの前後方向のスペースは100mm狭がり、またベンチネットがコンバクトになったために、穴倉みたいな感覚のない、爽やかな視界を確保したうえで、ヒップポイントを下げていけるから、ヘッドクリアランスは20mmプラスになっているわけだ。初期のデザインではあと10mm低かったのですが、居住性を考えて途中で全高を上げた、という経緯もありました。

それからホイールベースが旧型より130mm延び、さらにリヤ・サスペンションを変更した結果、ホイールハウスへの張り出しが小さくなったことを、リヤシートのスライドという形で活かしているわけだ。

力強く、スポーティな味つけて若々しさ強調

さて、次は5ドアである。低くスラントしたルーフ、高いリヤデッキによるウエッジ・シェイプ、長いキャビンというプロ

で、この3ドアでは、低くスリムなプロポーションの中で、空間を作り出したのと同じ。在、間、シビックの場合、シテイ以上の走りをも考えなければならぬ。そこで前面投影面積を減らす意味もあって低く、同時にシテイよりも430mm長い、リアウインドウをかわつてく。

室内空間をさらにとりたいたい。直線は同じなのだけれど、そのとろが違ふ。高さを長さに変えているわけだ。



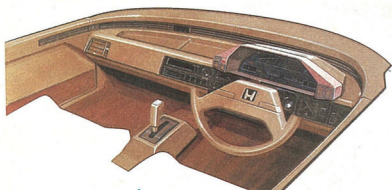
ホーシヨンは、写真よりも実車のほうが強い印象を与える。また全体の表情も実車のほうがフオーマルで、アグレッシブな印象が薄い。むしろ実車を目にして、改めて見直すところの多いスタイリングだ。

形した。

それから一番大事なことは、3BOXセダンとして、3つの箱を効率的に、そしてルームスペースとトランクスペースを最大限にとりたい、そのためのひとつの手法が、エッジなわけです。

はしたつもりです。

在間　もう少しディテールの詰りをしますと、きちつとした4ドットの形にすることを狙って、リヤカラーをかつちりと立てた。これ

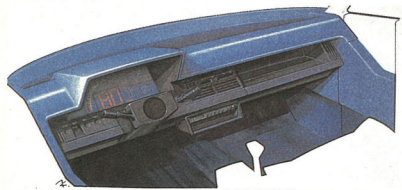


は乗降性にもメリットがある。セーティングはラップラウンドのヤバイのは、ウィングの位置を前にして、トランククリップを長く見えて、他車よりもキャビネ長がかなり長いのを数うための方法でもあるわけだ。

また、他のボディは従来の側方車と同じように、ルーフ側で1フパネルとサイド1フパネルを接しているのだが、この4ドアクラスは、サイド側で接合しているという違いもありだ。

従来のシビックには存在し

いろいろな個所で足を引つ張らなければならないわけだ。例えば、555Aのポテンシャルを持たせるために、3Dアも少し背を高くしななければならぬとか、5Dアと3Dアとしてはユーザーの年齢層も違



家族を大事にして活動的な人々に焦点を合わせる。

家族を大事にして活動的な人々に焦点を合わせる

ニュー・シビック／バラード  
・シリーズの中でも、日本の、  
そして世界のマーケットにどう  
受け入れられるか、興味を持つ  
て注目したいのは、5ドアの「シ  
ヤトル」である。高さによって

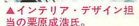


スペースを生み出すという点では、シティと共通のものであれば、フリーリー、シティオと共通コンセプトに基づいている。しかし大衆車、量産車としてのQの質のあるシビック・シリーズ中にこれ組み入れた大胆な断が、新たな展開の可能性をみているのだ。

田中 シヤトルのユーザーターゲットは、デザイナー、つまり自分自身だといえます。30代

子供が2人いるファミリー……それなら自分が欲しくなるようクルマを造れば間違いないと非常にやる気になってデザインを進めたわけです。

最初はもつと欲張っていて、  
なり膨張したボディもトラウ  
マなのですが、どうしても小股の切  
れ上がった、といった感じが出  
てしまった、5ドア・セダンの早  
方もしないというので、どんな  
削っていった。3列シートとか  
バンとしての要求、荷物スぺー  
スのあるレベル以上の大きさとか  
要件を思い切って切り捨てた  
いうことです。



もちろんこうしたクルマは大きなほうが便利なわけですが、使い方によつては無駄な部分もある。ファーストカーとして使いこなしてもらうためには、コンセプトを確立する段階で、欲しいだけのスペースはきつちりと押さえ、あと

の部分には無駄な肉をできるだけ削りつけた。だからよく走るクルマになりましたよ。意外性を感得するほどです。

それから、このサイズにしたために安全に安価提供できる。これも非常に重要なファクターです。

ヒョーオン・リーダー的な、インテリジェンスのある人間で、家庭を大事にしていて活動的……そんな人々がユーザー層になるでしょうね。

栗原 パッケージとしては  
AM95パーセントイルガ4人、ゆ  
っくりと乗れるというもので、G  
M・Jカーと同程度の寸法諸元を  
持っています。それからヘッドク  
リアランスは、電動スライデイン  
グルーフを装着した状態で、シテ  
イとは同じぐらいだろうと考え  
な。

ヒップポイントは、シテイより10mm低い地面から32cm。ドライビング・ポジションも、ステアリング・コラムの角度など、シテイでの経験を活かしてより異和感のないものになっています。

ちなみに、4ドアのヒップポイン  
トは地上26 cm。これは2代めと  
同じで、自然な乗車感であり、ス  
ペースも自然流ということかでき  
るでしょう。3ドアでは地上23・  
5 cm、CR-Xでは19 cmと次第に低  
く、着座位置も後方へ移動してゆ  
くわけです。

田中 エクステリア・スタイ

ルでは、とくにリヤクォーターまわりが各社ともうまくいっている。かつたので、お金もかけて、遊びの要素を盛り込んだつもりです。

## 質感、操作感の向上が 明確なインテリア

残すところはインテリア・デザインである。誌面の余白も少なくなつてしまつたので、とくにドライバークラッシュポイントのインテリアについて、要約してみることにしよう。

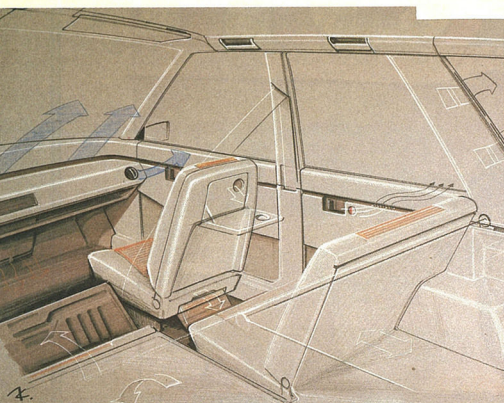
海老澤 基本的な思想としては、限られた形の中で、極力広々したいということと、室内に一体感を出したいというのが大きなテーマでした。壁収納タイプのフアニチニア的な感覚ですね。

栗原 ダッシュボードまわりについては、自然な空調を最大のテーマとしてデザインを進めたのです。その結果として形も変わってくる。最初はダッシュ全幅にわたつて吹出口のあるデザインを考えていたのですが、このクラスのカルマの場合、フロアの能力などの問題もあつて、現在のデザインに落ちついた。

シヤトルのダッシュボード中央部のホップアップ・ベンチレーターに関しては、夏期に乗車直後、一気に室内を冷やそうというとき、身体に冷風を当てるスポット・クーラーとしての効果を狙つたものなんです。そういう状況に限定し



▲同じくインテリア担当の海老澤伸樹氏。



▲5ドア車のキャビンのスケッチ。矢印は可動部分やエアの流れを示す。



▲最終段階のスケッチ。

て使っていた、ということですね。

それから、足もの自由度を大きくしよう、上下を斜めに削り落とした水平方向に薄いダッシュとしました。フロアスリ・デザインと呼んでいます……。

海老澤 個々のデザインについてもう少し補足します、まずインストゥルメントパネルまわりについては、操作類をできるだけ手近かにもつてきたけれど、どうしてもステアリングホイールの陰になる。そこで我々の中でもずいぶん議論があつて、あるコストの中

ではこれがベストなんじゃないだろうかというレギュラウトを集めたあげたうえで、ワイパー糸の集

中コントロールにしても、視認性を考へて、位置が変わらないように回転式の新しいものにしたし、ヒーター・コントロールにしても、レバー式のままとまでコンパクトにできることを追求めた。

あとはライニング関係に注目していただいたですね。3ドア/4ドアは樹脂成形のものを使っているんですが、シヤトルの反省点をふまけて質感を上げるなどし、ひとつの方向性を見えたらんじゃないかと思っています。

たしかにフレリユード・マイナーチェンジ後のアコード・バイガリ、そしてこのシビック/バラード、そしてこのシビック/バラードの質感、操作感の向上は明確だ。ただシビック/バラードに関しては、エクステリアの思い切りに対して、インテリアをややおそくしたのではありませんかという感じが個人的にはしているのだから……。



▲本田技研・和光研究所取締役主任研究員、藤原秀作氏。

最後にシビック/バラード・シリリアのLPL・リリジュー・プロジェクト・リリダー・藤原取締役以下による総括である。

藤原 2代目はデザイン側の反省もあつて、今更にはデザイナーのやりたいうにやらせてやろうと、デザイナーのものをすごく大事にしたい。そのかわりずいぶんコストがかかっている部分もある。設計サイドが無理にしているもの。それができたというのも、ハードウェア側が自信を持ってきたからだ。これまでやりたけてもできなかった、これまでにできなかったのが一気に爆発したのがCRXであり、シビック/バラード・シリリアなんだから、とくにCRXは、ハードウェアのかたまりだ。

一方、シヤトルから始まって、うちのデザイナーはすいぶん勉強してきた。技術屋にとっては既存のコンポーネントを集めたもので、自信は持てないけれど、デザイナーにとつては大きな成功であり、ずいぶん自信を持ったと思うよ。

今回、4種類のボディを作ることにしたのも、デザイナーが本当にいいデザインをしてくるに、これというというデザインが下せたんであつて、トップ・マネージャー側の方から、4種類を別別に造っていったらきたんじゃないよ。

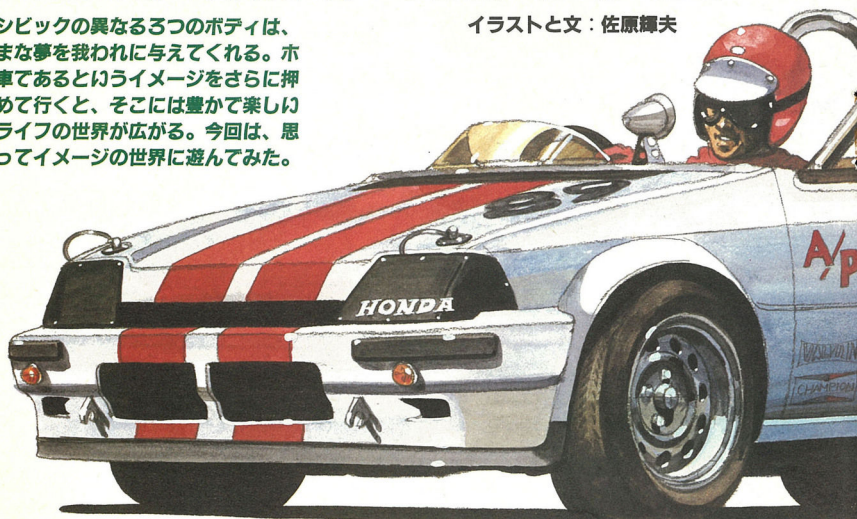




# Wonderful World of CIVIC

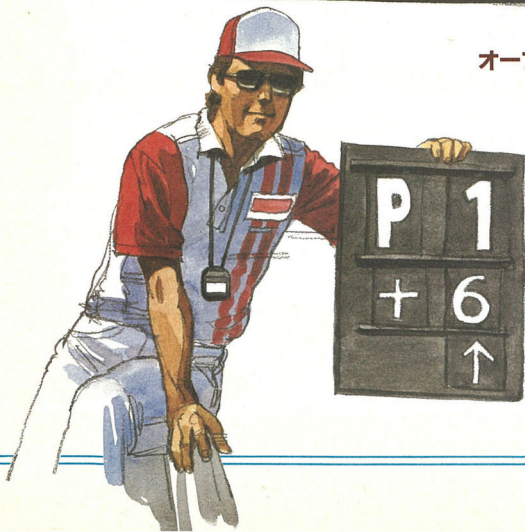
新型シビックの異なる3つのボディは、様々な夢を我われに与えてくれる。ホンダ車であるというイメージをさらに押し進めて行くと、そこには豊かで楽しいカーライフの世界が広がる。今回は、思いきってイメージの世界に遊んでみた。

イラストと文：佐原輝夫



## オープン2シーター・スポーツ

ひと昔前のSCCAプロダクション・レースのイメージで作ってみたい。ルーフは取っ払って後席をカパーレ、クイックフィラーをつける。ロールケージは補強バーを前に出して289コブラっぽくする。ライトは黒いテープでマスクして、ボンネットのキャッチをつけて…と。あつと、フェンダーはまちがってでもプリスタなんかにしちゃだめだ。「ただき出した」ように控え目に。ホイールもデザイン過剰のイマ風なのは合わない。シンブルなやつか、スチールだっていい。こんなので日曜日よりとレースに出てようか…なんて生活してみたいもんだ。下のグリーンのマシンは、もう少しマイルドなオープンで、さしずめジムカーナ用というところ。

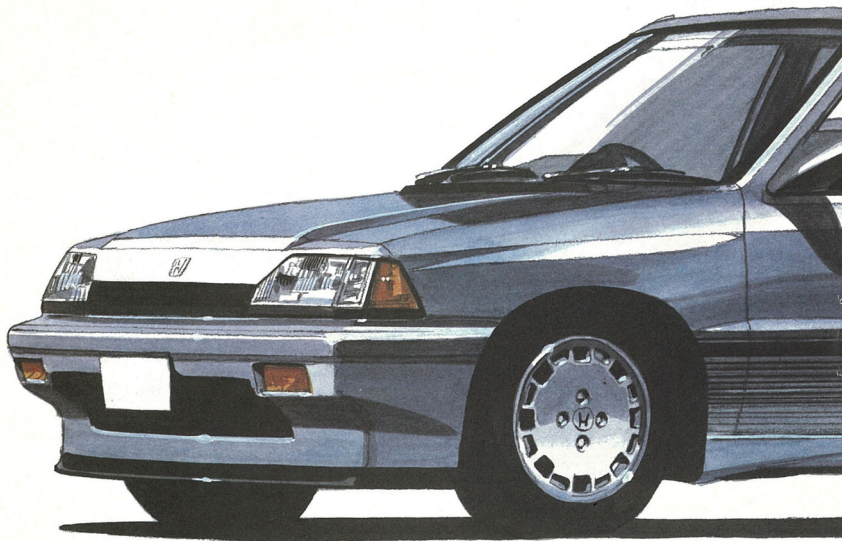
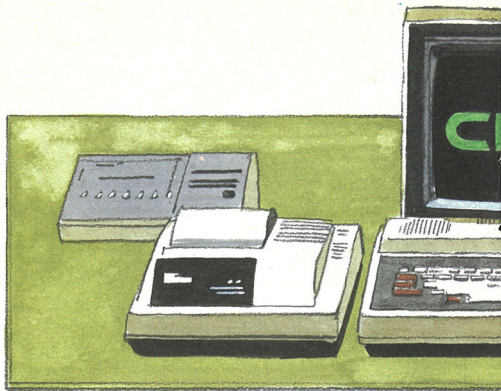






## シビック4WD「1.8」 //

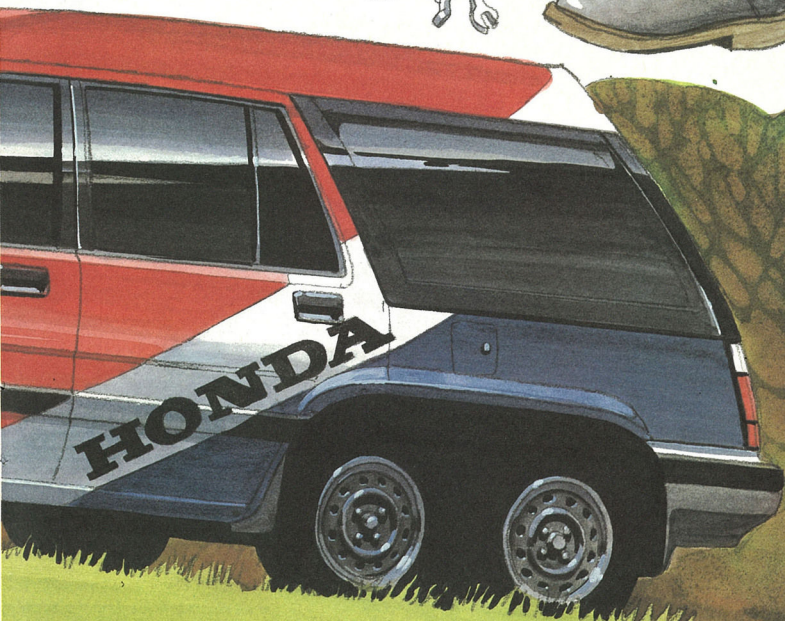
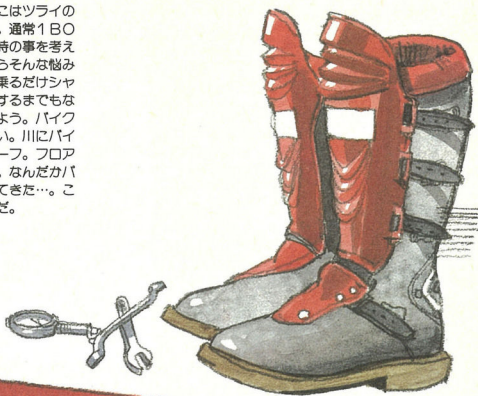
パーソナル・コンピューター関連のビジネスは、時としてトンでもないヤングマンガトップにのし上がる。そんなラッキーガイが乗るクルマは、メルセデスやBMWなんて、大向う受けするヤツじゃダメ。ひだすらざりげなく、なおかつスーパーでありたい。で、プレリュードのエンジンを詰め込み、ついでになんとか4WDにしてしまう。シブいシルバーに、ちょっと見にはノーマルのようなよくできたエアロパーツをセット。当然電話付き。コンピューターの端末もそのうちつくはず。こいつで忙しいビジネスをこなすのだ。ただし週末のドライブ（メチャセクシーな彼女付き）の時は、フェラーリだのボルシェだのをガレージから引っ張り出す。こういうリッチな生活をしてみたいもんだ……。

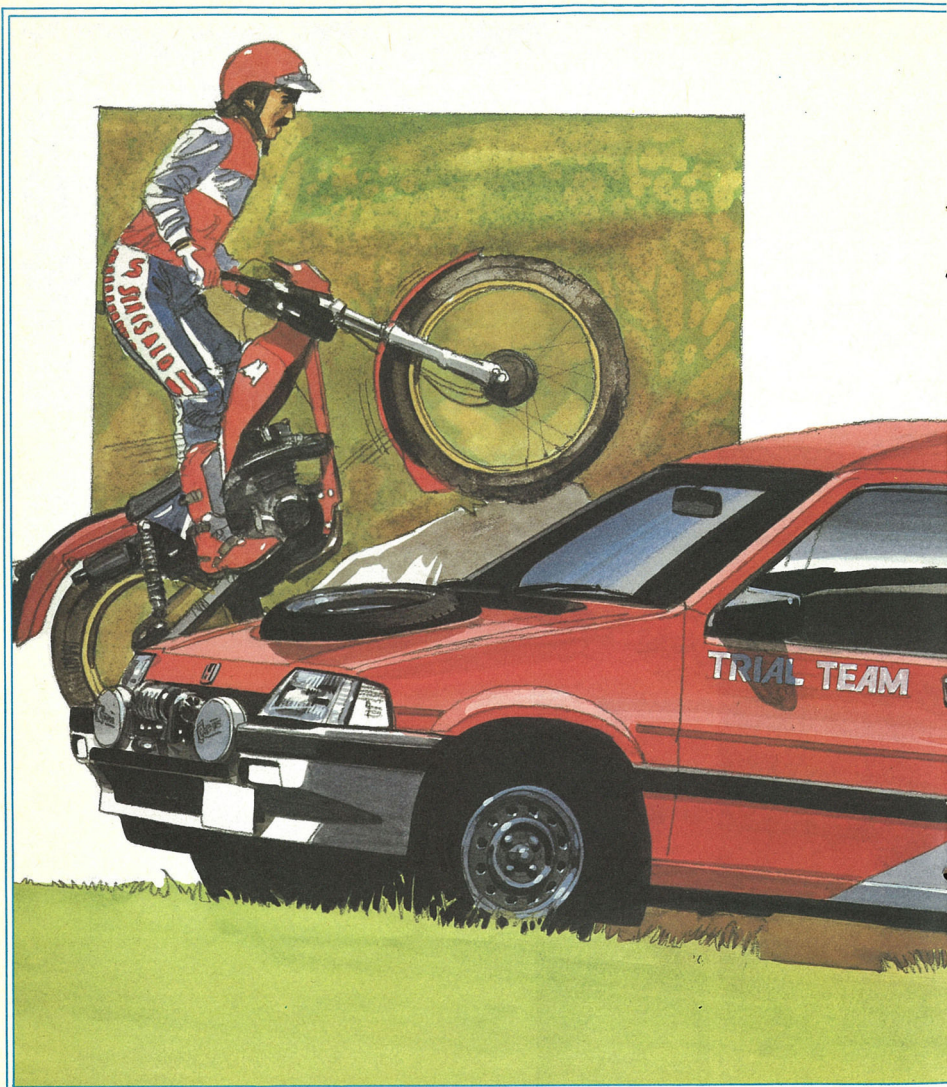




## トライアル・バイク・キャリア

競技に出なくてももちよつとした所で楽しめるトライアルなのだが、そのちよつとした所へ自走で行くにはツライのガタに備。そこでトランスポーターの出番。通常180Xカビックアップが相場だが、ふつうに使う時の事を考えるとひとつ。このシャトル6ホイラーならそんな悩みも一発で解消さ。トライアラー1台がたてに乗るだけシャシーを長めにすればよいから6ホイラーにするまでもないが、ま、いかにもツヨそうだからよいでしょう。バイクを出し入れする時のためにルーフも高くしたい。川にバイクが落ちこちちゃってもウインチがあればセーフ。フロアを下げるためにスベアタイヤはボンネットへ。なんだかバリーダカールのサポート・カーみたいになってきた…。こういう機能本位のクルマを持てたら楽しそうだ。



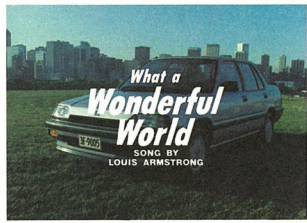




# ワンダー・シビック誕生

ワンダー・シビックの誕生

クルマのTV・CFといえば、必ず「走り」の場面が入っている。だが、このところのホンダ車は「クルマのCF」という概念をすてたCMに取組んでいる。例えば、シテイの時は、そのクルマのコンセプトから遊び心を加えるような感性に訴えるものが



## 大作戦

作られていた。また、C-R-Xでは、周辺イメージの強調から商品への期待感を持たせるティザー・カーであるフレリユードは、クレ

広告という手法が取り入れられた。また、ホンダのスペシャルティ

イナ画像を見せ、商品のイメージを想像させるようなコマースヤル作りがされていた。今度のシビックは、そのコンセプトの違いからニュートラルな広告展開を見せてくれる。というのは、シビックというクルマに課せられた運命は、大衆車である。つまり、シテイやC-R-Xのように若者の感性に訴えるようなCFでは、大衆車としてのイメージは表現されない。また、フレリユードのようなCFでは、逆に若者の感性をこえにくく、ということである。そこで誕生するのが、ちょうど中間的な、ニュートラルな、TV・CF路線というわけだ。今回のシビックは3ドア、4ドア、5ドアのそれぞれが、違ったクルマであることを強調している。つまり、3ドアが基本としてのパリエーションの中に4ドア、5ドアがあるという従来の考え方ではなく、極端な言い方をすれば新車を3台まとめて作ったというところである。先に発表されたC-R-Xと、今回、同時発表されたパリエーションを含めれば、実に5台の新車が同時発表された、という考え方である。だから、各ディーラーでも商品売り込みには「パリエーション」という言葉は使わずに「セッシュン」という言葉が使用されるのである。しかし、ホンダ車の中でシビッ

▼シビック パラード・シリーズのアド作戦の指揮をとる販売促進部室長・有澤徹氏。



クというクルマの存在位置には変化がなく、アコードやシテイの中間に位置している。そのシビックの中で3台の新車は、それぞれ目的別理想を徹底的に追求したクルマなのである。3ドアのヘッド・コピは「フリーダー・ハッチ」となる。そもそも、F2200Xカークのアイムを引き起こしたクルマは初代シビックであり、新しいもののへの挑戦という課題は常にこの2B0Xである3ドア・ハッチの宿願なのである。3ドアは「フリーダー・ハッチ」という言葉で形容される。このクルマはセダンというクルマが持つ運命を徹底的に追求したものであり、ホンダのM・M思想が代表される。つまり、マン・マシン・メカ・ミニムム。人間の居住スペースは広く、エンジン等のメカ部分は小さくする、という思想である。このM・M思想の究極的思想は「エンジンのないクルマ」なのである。

5ドアは、F・F・Fニューコンセプト・セダンでシャトルの名が付けれられている。このクルマは今までのセダン概念を一新する新たな発想でつくられたセダンであり、RV的なクルマでないことを強調している。

日産のプレリーヤやトヨタのカリブ、三菱のシヤリオなどは1BOXカーをセダンの利用することが可能なRVであるのに対し、シャトルはセダンをベースに作った2BOXカーである違いがある。このへんの詳しい説明は実車を見てから、また別ページに譲ることにしよう。

ざつと3台の新車のコンセプトは以上のようなことで代表されるのだが、確実に目的クルマ造りをしていることは理解されたことであろう。(つまり、これだけ違ったコンセプトを持つ3台のクルマがいっぺんに登場したのだから、まさにワンダー・シビック。)なのである。

### 哀愁と蘇生の広告展開

気になる広告表現だが、やはり3種類に分類される。当然、ひとつは3ドア用で、ひとつが4ドア用、もうひとつが5ドア用のCMである。

TV・CFはすべてカナダで撮影された。3ドアはホワイト・スワン・レイクという湖。4ドアはカルガリーという町。5ドアは東海岸セントオール近郊のリグーエーションで撮影されている。

十でTV・CFを見た人も多いただろうが、3ドアはネタはすれに広大な自然の中で表現される人の感性に訴えるような画面が展

# 3種類の新車を売り込むアド



TV・CFの撮影はカナダを舞台に行なわれた。カナディアンロッキーの美しさとシビックがよく似合っている。





▲3ドア、4ドア、5ドアのそれぞれに  
本格的なカクログが用意されている。

開される。  
4ドアはモダンな都会を背景に  
して感性に訴えている。5ドアは  
前衛的雰囲気のリゾート地でイメ  
ージをふくらませているのである。  
つまり、いずれも感性に訴える部  
分が多く若者のハートをとらえよ  
うとしていることが伺える。  
さらに、そのバックに流れるB  
GM曲は、"ホワット・ア・ワン  
ダフル・ワールド"というルイ・  
アームストロングの曲。  
この曲と画像によって若者には  
感性をくすぐり、中高年層には郷  
愁を味わしつつ蘇生させる狙いがある  
ようである。

このCF表現のうまいところは、  
画像はそれぞれ違ったものである  
のに対して、BGMは共通してい  
ることであろう。3台の新車であ  
ることは変わりはないが、シビ  
ックであることも理解させる。そ  
れとくくどとナレーションが入  
らないところがいい。  
ラジオのCM展開は自動車メー  
カーとしては前衛的な発想のもと  
に展開される予定だという。

ラジオのCM展開は自動車メー  
カーとしては前衛的な発想のもと  
に展開される予定だという。  
太晦日のゆく年  
どの年のように、  
どのチャネル  
を回わしてもレ  
ッド・ホット・

と以外に手段の  
ないラジオは、  
やたら言葉をつ  
り返す連呼型に  
なりがちである  
が、ここにもル  
イ・アームスト  
ロングの曲に乗  
ったナレーション  
で告知される。  
また、前衛的  
な発想としてタ  
イヤップ番組を  
作ることである。  
これはNHKを  
除く民放5局す  
べて同時時間帯  
に放送される番  
組で60分間放送  
されるタイトル  
は「レッド・ホ  
ット・キャンペ  
ーン」である。

と以外に手段の  
ないラジオは、  
やたら言葉をつ  
り返す連呼型に  
なりがちである  
が、ここにもル  
イ・アームスト  
ロングの曲に乗  
ったナレーション  
で告知される。  
また、前衛的  
な発想としてタ  
イヤップ番組を  
作ることである。  
これはNHKを  
除く民放5局す  
べて同時時間帯  
に放送される番  
組で60分間放送  
されるタイトル  
は「レッド・ホ  
ット・キャンペ  
ーン」である。

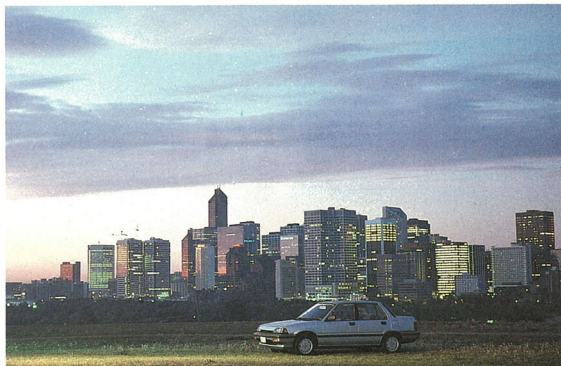
こんどの  
シビック  
みんな  
凄く  
シビック。

ワタシはシビック

CIVIC

ワタシはシビック 8.9 700 180 107 107

▲2色刷、1ページ大の新聞広告。



キャンペーンをやっており、CM  
時間にはシビックのCMが入る。  
ちなみに民放5局はAM、FM、  
短波のすべてで、もちろん全国ネ  
ットである。  
現在予定されているのは10月22  
23日の両日と12月初旬である。特  
に12月放送予定分は特番として放  
送される予定だ。この他に新聞や  
各雑誌に広告が入ることは言うま  
でもない。  
このように自動車メーカーとし  
ては初の試みであるタイアップ番  
組を作るなど、やはりホンダとい  
うのはカリスマの前衛性を感し

せるメーカーなのだ。

レポート・高橋 明

イメージ・ソングである「ボ  
ワット・ア・ワンダフル・ワー  
ルド」は1966年にレコード  
インダストリー75年に廃盤になつて  
いる。しかも、この期をきつか  
けてとして、ビクター・レコード  
からシングル・カットが決定し、  
10月21日より発売になる。ちな  
みにルイ・アームストロングは  
1977年にこの世を去ってい  
る。

なによりの魅力は  
個性化時代に対応させた  
ワイドな車種構成と  
オプション装備

## 豊富な車種構成の新型シビック／バラード

ド・シリーズが早くも話題をよんでいる。

——あまりバラエティに富んでいると選ぶ側でも迷ってしまう。ここではホンダ・ファンのために両シリーズの購入ガイドをおとどけしよう。

レポート：遠藤 徹

**個性を明確にした車種構成**

まず車種構成をみてみると、シボレーはポルテ、4ドアクセダン、シボレー5ドアの3タイプ、3ドアハッチバックはシルズのメイトン種として設定して、そのポルテ種と低価格帯での基本性能の高さに加えて新しい時代のFD2ボックスを追求して開発したの、かつこの走り1点を

置くヤングルマにうけるという、4ドアクセダンは「3ボックスの系統をいしながかにダンジュルム、ダンジュルム、ルムに力を入れたスベール」同時に力を入れた走り、あるいは、家族づれ、あるいは、とつねに「出てくる機人」は重要な点である。

シャトル・5ドアは「セダン本来の良さをいかしながら、しかも一方で従来のセダンの概念にとらわれない楽しい創造空間をもつFFニューコンセプトセダン」。

かつこよさと使い勝手の両方を考えて設計した運転する楽しさを感じるクルマだ。それぞれのタイヤは個性をより明確にしていることがうかがえる。

バラードは今回4ドアセダン1タイプだけだが開発モデルは6月

に先行発売した。両シリーズ・スポーツCRXがある。両シリーズで共通なのは4ドアモデルだけ。両4ドアセダンの違いは、フロントマスクがセビリアがノーマルな異形2灯ヘッドランプなのに、対し、パラードはふたつの2灯だが、CRXと同様のセリトリウムバルブヘッドランプを配している。ほかバンパー分パラードが15mm長い、インペルのデザインに差をつけている。コンセプティイネはパラードの方がスポーティなつくりにいえるだろう。遊び心からみればユーザーの好みで変わってくるから一概にどちらがよいといえない。

エンジンには1300と1500の2ユニット構成。経済性をとるか走りを選ぶかであり、これはわざわざ説明するまでもあるまい。グレードは多彩であり、ネーミ

ングも従来違った手法を用いて  
 いる。基本タイプは3アハッチ  
 パックの1300が23E、  
 23Lの3タイプ。1500は25  
 25R、25の3タイプ。4ドアセ  
 ダンは1300が33U、33L、1  
 500は35M、35G、35Lの5タ  
 ープ。そして5ドアは1300が  
 という意味。

価格は79.8万円から143万円まで

価格は東京地区の標準価格(車両本体)で最も安い機種は、A・H・B・23Uの79万8000円から15000円まで、55i・Sオート・13000C・R・Uの88万5000円から15000C・R・iの133万円まで。

東京以外、他地域は名古屋が東  
京より0円、大阪は600  
0円、福岡は7万1000円、仙  
台は1万6000円、札幌は3万  
4000円以上それぞれ高。輸送費  
・保険・特別仕様加算分ある。  
ミッソンの「装備」による価格差  
は、①トップアップ付機付車は  
チェックは1速車に対し1万円高  
イメタリフク、⑤サバードオ

G、55 i の4タイプで、合計16万台のワイドバリエーション構成になっている。

タイプ名に数字を使っているのは珍しい。これは最初の1ヶ台が

ポデイ・レイアウト、およびドア数、次の2ケタめは排気量を示す。例えば、23U。なら2ボックスの1300ccとなる。読み方は「ニイサン」という。





●シビック 3ドア ハッチバック

[illegible]

●は標準装備です ★はフェンダーミラー装着車も選べます  
◎は装着車を設定

## ●シビックシャトル 5ドア

[illegible]

●は標準装備です。★はフェンダーミラー装着車も選べます。◎は装着車を設定

[illegible]

同一コンセプトあるいは同クラス  
のライバル車である、トヨタ  
車はカローラ、スプリンタ、日  
産はサニー、パルサー、東洋工業  
はアリアソン、そして三菱はミ  
ラージュ、ランディアールはミ  
ラージュリアライオンである  
と見られる。今、モデルチェンジ  
期にあたる銘柄があるから、可  
能な車種をピックアップして比較  
してみよう。

まず、価格を東京地区の車両本  
体のみと、価格は北京地区の車両本  
体のみ、143万円、パレード  
00円、143万円、パレード  
ドア88万5000円、143万円、

## ライバル他車との比較では

**の比較では**

ポデ、カローラはドアがレッド  
ボディ、シャッタはオレンジ、セ  
ダンはホワイト、グリーンあたり  
が中心になる。

車のみバサッが76万4000  
円、118万5000円(除バン)  
、126万0000円(除タボ)  
と、価格差はないが、最低  
価格では、シビタはバサッ  
の5次に劣る。最高価格が高めの  
のは、アシアタのように小型  
車なのに、若葉、アム、  
ロックス、ツバメ、マツタ  
タ3速、ルオ、ツチタなどには  
コストをかけていたためだ。

付属品シビタが66000円

であり、シビツはかなり安めだがブランドは高い。  
エランドはシビツ／パルドの15万円に対し、カローラは16万000円・18万円、カムリが17万000円・フミリア21万5000円。つまり、同じ年式でも、新車用が最貴得になっているとみてよい。

装備の主実度 オフィショベツでは、シビツ、パラーが最も豪華に装備されているといえる。また、オートマチック、パワーウィンドウ、サンルーフなどを多く含むのパッケージングに設定している例も、ホンダやトヨタなどはほぼすべてのグレードに展開しているわけだ（表参照）。

が、他はハンブルードにはない。サングラスでも靴でも、4ウエー、両方兼ねてよいものにしてゐるのもホンダだけである。

なにしろ親戚なのは、個性化されたデザイン。その部用品の体制しつかりたアジソン、セビットのしろ、バグダードのろ、じい店にしろ、ミラに行は、アクサセリールカログが用意してあり、手軽に好むを合せて運べる。他社あるのはルサリ、ミラ、ジュエー、カログを揃へてゐることは同じだが、印刷部数が少なく、セールツェンが諸用用で携帯するに程度である。

ホンダは店舗規模は小さいが、件数多く、敵い、モータリ制（販促盛）もよくないか、なると、どこからとも買入るという気





外觀四面圖(CR-i)

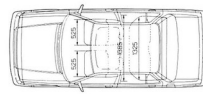
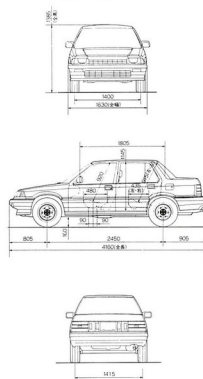
[illegible]

●タイプ・カラー・注文装備等により、納期が異なる場合がありますので販売店にお問い合わせください。

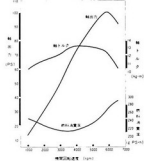
## SPECIFICATIONS 主要规格

項目		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
2	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
3	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
4	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
5	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
6	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
7	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
8	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
9	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
10	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
11	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
12	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
13	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	
14	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1																																																																																				

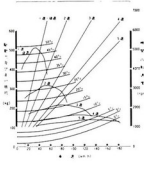
※内はサンダーブレイク時の数値



エンジン性能曲線図(1500+PGM-FI)



走行性能曲線図(CR-i5速マニュアル車)



全国ネットのカーディーラー  
〈ホンダベルノ店〉からお届けします。



モーターファン別冊「新型シビックのすべて」縮刷カタログ



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

大坂支店 〒530 大坂府大坂市北区南堀町7-31 TEL06(313)1171  
九州支店 〒812 福岡県福岡市博多区紙町8-7 TEL092(291)5131  
仙台支店 〒980 宮城県仙台市土樋1-11-2 TEL0222(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  
本カタログの内容は昭和58年9月現在のものです。



# ハートで選ぶ。個性のバリエーション。



## 1300 CR-B 遊びかいのある。ジョイフル・タイプ。



主要装備 / ●電熱格入リアアウインドウ・デフォグー ●フロント3点式ELR付シートベルト ●電子チューナー式AMラジオ ●ワイドフローベンチレーション ●フロントディスクブレーキ ●155SR13スチールラジアルタイヤ  
ドアミラー・鏡電装も選べます。

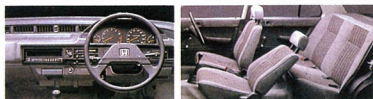
## 1300 CR-L 女性にもやさしい。ジェントリー・タイプ。



主要装備 / CR-Bに加えて ●パワーステアリング ●デジタルウォッチ時計 ●サイドプロテクションライナー ●ライト消し忘れ警告ブザー ●フェンダー・ミラー・鏡電装も選べます。



## 1500 CR-M 走り燃費のよさを両立。テストフル・タイプ。



主要装備 / ●ハロゲンヘッドライト ●チルトステアリング ●デジタルウォッチ時計 ●電子チューナー式AMラジオ ●トランクオープナー ●155SR13スチールラジアルタイヤ  
ドアミラー・鏡電装も選べます。

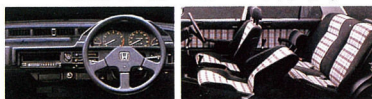
## 1500 CR-M EXTRA 華麗な装備がうれしい。ラグジュアリー・タイプ。



主要装備 / CR-Mに加えて ●パワーステアリング ●簡易付・フロントウィパー ●リアヒーターダクト ●フェルレルリットオープナー ●165/70SR13スチールラジアルタイヤ  
フェンダー・ミラー・鏡電装も選べます。



## 1500 CR-i 走り爽快、感性きらめく。スポーティ・タイプ。



主要装備 / ●ハロゲンヘッドライト ●フロント・ロアスクート ●フットレスト ●チルトステアリング ●フロントベンチレーション付ディスクブレーキ ●リア・スタビライザー ●175/70SR13スチールラジアルタイヤ  
ファンデーター・鏡電装も選べます。

# どこまでもロングランを。ウルトラビッグトランク。



TYPE-GR M エアロウエッジ・サス・ハイデッキ設計による

スポルテック・サスの採用、  
エアロウエッジシェイブによるハイデッキ設計によって生まれた  
大容量トランクルーム。  
マン・マキシマムをつきつめるとトランクもこうなります。

夜間のための親切装備、  
トランクルーム照明。  
夜間の荷物の積み降ろしがスピーディにできます。

(CR, M, CR, M エアロウエッジ・サス・ハイデッキ設計による)



大きなトランクをさらに広く。

テンボラリー  
スベアタイヤ。  
スペース効率に優れ、ビッグ  
トランクを確保しながら、スベア  
タイヤをアンダーフロア化。ト  
ランク内にタイヤの存在を感じ  
させません。



TRUNK THROUGH  
背たけのある荷物もラクラク収納。  
トランクスルー機構。

リアシートのシートバックを倒すとトランクルームに直結。トランク  
に入りきらない長尺物も積み込めます。また、室内にひながらト  
ランクをポケットがわりに使えるネット付です。



ロングクルージングが楽しくなる。  
420ℓ 大容量トランク

5人の仲間がゆったり乗れるクルマだから、荷物もたっぷり。  
420ℓ 大きなスーツケースもスッポリ飲みこんでしまうスーパ  
ースペース。ロングクルージングに真価を発揮するウルトラビッグ  
トランクです。(※VDA方式による測定値)

## 5人の五感にカット・イン。多彩なパフォーマー・アイテム。



ハロゲンヘッドライト (CR, M, CR, M)

ひとまわりの色光。またヘッドライト回りの雪付きを防  
ぐスノードレンを全車に。



セミコンシールドワイパー  
ワイドな払拭し、面積を確保し  
ながら前方視界を助けませ  
ん。(CR, M, CR, M エアロウエッジ・サス・ハイデッキ設計による)

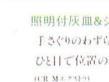


トランク&フェルエリットオープナー  
リンタッチのレバー操作でトランク、ガソリンタン  
クのフタが開閉されます。(CR, M, CR, M エアロウエッジ・サス・ハイデッキ設計による)



13インチアルミホイール

スポルテック・サスのマツチングは  
絶妙。バネ下重量を軽減する軽量  
アルミホイールが足をすくえスラップ。  
(CR, M, CR, M)



照明付床皿&シガーライター

手さぐりのわずらわしさをなく、  
ひと目で位置のわかる照明付。  
(CR, M, CR, M)



蛍光管式・デジタル  
クォーツ時計

(CR, L, CR, M, CR, M エアロウエッジ・サス・ハイデッキ設計による)



サイドデミスター

クリアな側方視界を確保。

ドアミラー

車内にながら、レバー操作で角度を変えられる大型  
ミラー。(ワンタッチで左右に動かす可)



電熱線入りリアウィンドウ・デフォガー  
曇りをすばやく解消し、良好な後方視界を確保。  
(CR, L, CR, M, CR, M)



昼夜切換式ルームミラー

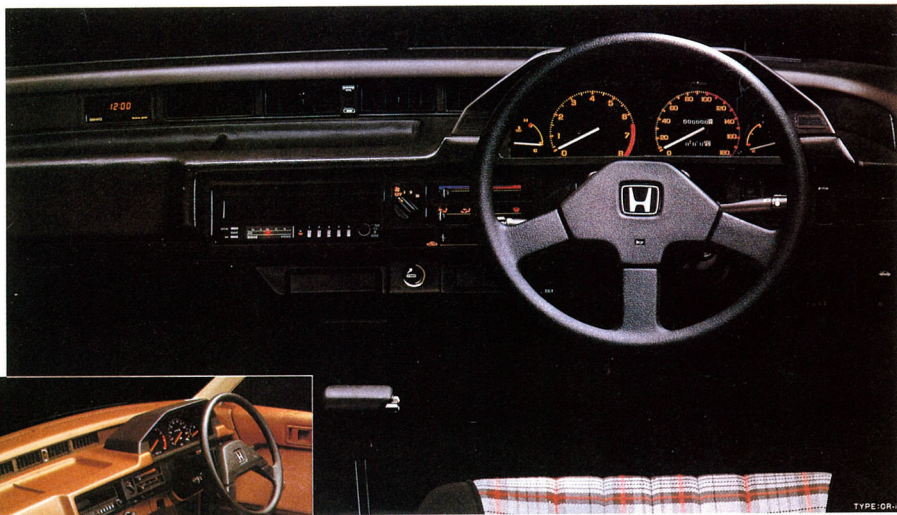
夜間の後視鏡中のヘッドライトの眩しさを弱  
めます。(CR, M, CR, M)



# 風景がワイドスクリーンに広がる。開放のインパネ。

ラウンドさせて、フラット・ロア形状としたインパネがクルマの視界を大きく変えました。

横も上も、もちろん前も爽快パノラマ感覚。  
内と外との一体感が走る楽しさを倍増しました。  
いま、バラードのコクピットは感性を解き放ちます。



先進のビジュアルコミュニケーション。  
カラー液晶デジタルメーター。



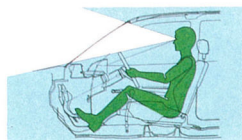
明快ですばやく表示される  
という、液晶デジタルならではのメリットに、独自のアイデアと機能性をプラス。少ない視線移動で正確かつ迅速な読み取りを可能にしました。メーター表示はオレンジ色で、スポーティな印象をさらに高めます。(CR-H(試乗車を設定))

新開発。油圧反力感知方式  
パワーステアリング。

ステアリングの反力を利用した新しいパワステ。据え切り時などはかるーく、走行時には発生する負荷に比例して、しっかりした操舵感覚が得られます。(CR-L, CR-M エクストラ)



ハンドリングは、リラックス＆フィットネス。チルトステアリング。ハンドルの高さを上下で30mm、無段階に調整でき、最適なドライビングポジションが選べます。(CR-M, CR-M エクストラ, CR-L)



視界は広く、明るく。思いきって開放。

より安全に、開放的な気分でドライブを楽しんでいたために、運転視界を思いっきり開放しました。低いレイアウトのフルラウンドインパネは、低ボンネットと相まって、圧迫感のないパノラマスクリーン感覚の前方視界を確保。側方視界も低いウエストラインと大きなサイドウィンドウの採用でグッとワイドに。また、ピラー類は充分な強度としながら細く、しかも後方視界を良くするために、ラウンドリアウィンドウを採用しています。

快適ドライブのために使いやすさを  
第一に考えた、収納スペース。

- コインポケット(CR-U・CR-L) ●シートアンダートレイ(CR-M エクストラ)
- ドアポケット(CR-M エクストラ, CR-L) ●アシスタントシートバックポケット(CR-M エクストラ, CR-L)

乗る人の安全への配慮。

- フロント・3点式ELR(緊急時自動ロック装置)付シートベルト(CR-U・CR-L)
- リアドア・チャイルドプルーフ

豊かな自然の息づかいを室内へ誘う。  
4ウェイ・スモークガラス・サンルーフ。

天候や季節の移り変わりに合わせて4つの快適さが選べる4ウェイタイプです。(CR-Lに試乗車を設定)



# 感性のハーモニーが聞こえる。ウルトラビッグキャビン。



文字通り、マン・マキシマム。  
想像を超えたビッグキャビンが広がります。  
華美に走らず、ニートで開放的なインテリア。  
快活さとやすらぎが絶妙に調和した、バラードのキャビンです。



## “マン・マキシマム”を象徴する ウルトラスペース、ビッグキャビン。

乗る人が目で、身体で広さを体感できるニュー・バラードのキャビン。限られたスペースを最大限に生かす、という新しい思想“マン・マキシマム”が随所に息づいています。低ボンネットのメリットをさらに生かす、フルラップラウンドインパネ。これにとめないドアのウエストラインも思いきりローポイント化。さらに、ウィンドウは大きく、視界は明るく開放されました。また、天井は高く後席の方でもヘッドクリアランスは充分。ドアライニングには、外側へ大きく湾曲させて一体成型したネガティブ成型ドアライニングを採用。ひじや腰まわりに当たりが生じます。また、フロアパネルや前・後タイヤハウスなどの突起を極力抑え、余裕ある足もとスペースを実現しています。

ロングクルージングの自由な休止符。フルフラット・フロントシートを新設。  
ビッグキャビンいっぱい、心からくつろげる休息のスペースが生まれます。



最高速と静粛性を最大限に活用。  
100 km/h  
クルーズで  
66 dB

(※Aクラス車と室内中央騒音値(100km/h走行・5速マニュアル車)を比較)

熱い走りを予感させる、  
スポーティ装備。

- スポーティ・バケット調フロントシート  
身体をつまみ込むようにホルドしてくれます。
- フットレスト  
コーナリング時に身体を支え、ロングクルージングでは左足を休ませられます。
- オーバールシェイプ・ステアリングホイール  
スポーティな3本スポーク、ソフトタイプの太グリップを採用した小径タイプです。

2つの快適さが選べる、ワイドフローベンチレーションを新採用。

ニュー・バラードでは、3方向吹き出し強制ベンチレーションに加えて、“ワイドフローベンチレーション”を新設。ワンタッチのレバー操作で、ワイドに広がるさわやかな風(4穴)と涼しいスポット風(2穴)が選べます。



美しい音を自動選局できる、電子チューナー式AMラジオ。



新設計のフットワーク感覚。スポルテック・サスペンション。

ハイウェイでの卓越した直進性。

ワインディングロードでの路面に吸いつくような安定性。

スペース効率を追求したスポルテック・サスはフットワークも鮮やかです。

しかも、ゴツゴツ感をも追放。

FFパフォーマーセダンの新しい乗り心地が生まれました。

走りは、まさにスポーツの領域。

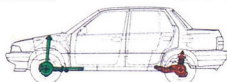
スポルテック・サスペンション。

新時代のFF車に求められるスペース効率を追求しながら、優れた直進性と安定した制動姿勢を、そして優れた運動性能を発揮する。さらにセダンとしての快適な乗り心地はパーフェクトに満ちた。ホンダは、これらの条件を満たすプラットフォームに「チャレンジ」した。それが、「スポルツテック・サブペンション」フロントは「トーション・リアは「トーションリング式ビーム」(特許取得のため)に絶妙の各種ジョイントを追求。新しいチーム「マン・マキシマム・メカニクス」を従来の軽量・コンパクトに設計し、アンダーベースの機能に加えて、スペース効率をもも

**FRONT:  
SPACE  
ORIENTED  
REACTION-TUBE  
TORSION-BAR  
TECHNOLOGY SUSPENSION**



**REAR:  
SPACE  
ORIENTED  
CONSENSIVE  
BIG-LINK  
SUSPENSION**



トーションバー・ストラット式  
フロントサス。

「マン・マキシマム、メカ・ミニマム」の追求と姿勢制御の究極を求めた、トーションバー・ストラット式フロントサス。ストラット高を低くするために、トーションバー・スプリングを採用。ダンパーからコイルスプリングをなくし、ダンパーマウント位置を大幅に下げること、エンジンルーム内のスペース効率に貢献。同時にラバーマウントとすることでしなやかな乗り心地を実現しています（1500cc・1700cc）。

コーナリング時の運動性能を高めるために、  
スタビライザーを装備。

スポーツスピリットあふれるセダンにふさわしく、全車ともフロント・スタビライザーを装備。またCR-iには、リアサスのビーム内にリアアクションチューブ式トーションバー・スタビライザーを内蔵。スペース効率をも高めています。

軽快フットワークを生む、  
各種サス・セッティング。

- 制動直進性を保つ、ネガティブオフセット  
ジオメトリー。●ブレーキング時の前のめり  
を減らす、アンチダイブ・ジオメトリー。●ハンドル  
の直進性を高める、ハイキャススタートレール

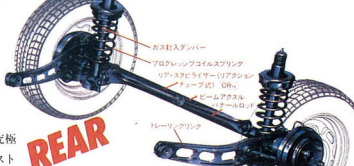
スポーツの足に対応した、フロント・ディスクブレーキ。

ペンチレーテッドディスクブレイキ (CR-i)。ディスクブレイキ (CR-iを除く全車)



卓越した走行性能を生む、  
ワイドトレッド&ロングホイールベース。

卓越した走行安定性と快適な乗り心地をともに満足させました。しかも、「M・M思想」とが相まって広びろとしたユーティリティスペースをも実現しています。



スポルトテック・サスペンション  
トレーリングリンク式  
ビーム・リアサス。

FF車運動性能を大きく左右するリアサスのポテンシャル。そこでホンダは、高速直進性、接地性、限界性に優れた独創のトールリンク式ビームサスを開発しました。これはトリアクスルによって、タイヤを路面に対して常に垂直に保持。タイヤ性能を最大限に引き出し、コーナリング限界を飛躍的に向上させています。同時にこみかた抵抗も低減された。また、トールリンク式で前後サスの制動アブソルブを結合。すぐれたアンチダイブ効果、制動姿勢をより安定させています。

素直で、優れた運動能力をもたらす、  
ニュートラルステア・ジオメトリー。

剛性の高いパネルロッドをアクスルセンター上に配置しているため、サイドフォースステアは極少。しかもビームアクスルの採用により、ニュートラルステアを実現。素直で優れた運動性能を発揮します。

さまざまな路面の凹凸を吸収する、  
プログレッシブ・スプリング。

コイルスプリングの線径が、コイル上部で細く、下部になるにつれて太くなっています。路面の小さな凹凸は細い部分が吸収、大きなショックは太い部分がガッチリ受けとめ、快適な乗り心地を提供します。

シャープに小気味よく切れる、ホンダ伝統のラック&ピニオン式ステアリング。

スポーツライクな走りを演出。スチール  
ラジアルタイヤを装備。(CR-Uを除く)

ボディの揺り戻しを抑える、  
ガス封入ダンパー。

軽量・高剛性。  
ホンダ伝統の、モノコックボディ。

パワーの伝達効率を向上させる  
トリポット型等速ジョイント  
＆中空ドライブシャフト。

FFの発展を決定づける重要なポイント、ドライブシャフト。ホンダFF16年のキャリアは、独創のトリポット型等速ジョイントを生み、これを一貫生産。さらに一体中空ドライブシャフトを採用することでパワーの伝達効率と防振性を大いに向上させています。



新開発ロックアップ機構付・ホンダマチツ  
オーバードライブレンス

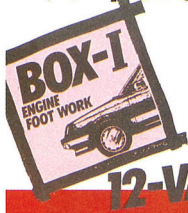
Dレンジのままで、発進からオーバードライブレジオによる3速の高速クルーズまで、スポーティな走りを堪能できます。ロックアップは3速で作動し、100PSのホットなパワーをダイレクト伝達。シャープな加速とレスポンスを發揮します。

ロックアップ機構付・ホンダマチック。(CR-iを除く)

無段変速によるスムーズな運転フィーリングで定評あるホンダマチック。ロックアップは、**★** スターレンジ、**OD** オーバードライブレンジともに中速域から作動。静粛で燃費に優れたクルーゼンジェンを備えます。また、メーター内にポジションインジケータを装備しています。



# ハートに心地よい。12バルブのエンジン・ミュージック。



## 12-VALVE CROSS FLOW ENGINE

### 12バルブ・クロスフロー+PGM-FI

最大出力  
100 PS 5,800 r.p.m.  
最大トルク  
13.2 kg-m 4,000 r.p.m.

ニューバードとしてのスポーティモデルCR-iには、スポーツスピリットなまぎ、12バルブ・クロスフロー+PGM-FIを搭載。高回転域まで一気に駆け上がるエネルギッシュな加速。シャープなアクセルレスポンス。しかも街なかでは大きなトルクで、スムーズ＆ジェントリー。まさに、セダンの走り革新するエンジンです。

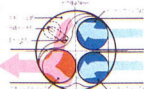
### 12バルブ・クロスフロー+新開発アルミキャブ

最大出力  
80 PS 5,800 r.p.m. 11.3 kg-m 3,500 r.p.m.  
最大トルク  
100 PS 5,800 r.p.m. 12.8 kg-m 3,500 r.p.m.

ニューバードは、1300まですべて12バルブ・クロスフロー新エンジン。高回転域での鮮やかなパワー感、鋭いレスポンスはそのままに、常用回転域で扱いやすくなめらかに走りを楽しめます。また、1300、1500ともに10秒間燃費は18.0km/ℓとトップクラスの低燃費を実現しています。(※1300CR U, CR-B 4速マニュアル、1500CR-M 3速マニュアル)

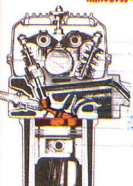
### スポーツ心臓、4気筒・12バルブ・クロスフロー 新エンジン搭載。

驚異的な燃費効率と、吸・排気の効率化という高性能エンジンの基本を徹底して追求した、12バルブ・クロスフロー新エンジン。1気筒当たり、吸気バルブ2、排気バルブ1の計3バルブを配置。このユニークなバルブレイアウトとクロスフロー吸・排気方式によって、4バルブに匹敵するハイパワーを2バルブなみのコンパクトサイズで実現しました。シャープな加速感と鋭いレスポンス。ホンダの高密度、高効率テクノロジーが、胸のすく“スポーツライクな走り”を生み出します。



### 燃焼効率を飛躍的に高めた、B.C.トーチ型新燃焼室。

新エンジンは、燃焼室形状と燃焼システムをも革新しました。新燃焼室は、ループ型主燃焼室とB.C.トーチ(分岐トーチ)を備えた副燃焼室とで構成。副室からの強力なトーチ火炎が2方向に分岐されて噴射。主室内の混合気はすみずみまです早完全燃焼します。コンパクトな燃焼室形状と相まって、迅速で安定した燃焼を実現。このため、1300で10.0、1500でも9.2という高圧縮比を達成しました。(※CR-i 128.7)



ハイパワー、エコノミー、コンパクト。

ホンダの先進テクノロジーを結集した、4気筒・12バルブ・クロスフロー 新エンジン。スペース効率を徹底追求しながら、なお沸き上がるパワー感、シャープなレスポンス。個性や目的に合せた、3種類のハイパフォーマンスエンジンを用意しました。

### 新素材、新技術をおしみなく投入した、軽量・高効率エンジン。

- クラス初、軽量4速アルミダイキャスト・シリンダーブロック
- アルミダイキャスト・ヘッドカバー(CR-i)
- 樹脂タンクジェネレーター(1300)
- クラック直結トコイド型オイルポンプ
- 小型高回転ACジェネレーター(1Cレギュレーター内蔵)
- カムシャフトダイレクト駆動ディスクリベーターなど、徹底した小型軽量化、アルミ・クロスの低減に向けてホンダ・テクノロジーのすべてを傾注しました。



1300・1500両車種 4速4バルブ直列4気筒 直列4気筒エンジン  
ハイパワーとエコノミーの  
高次元バランス。  
1300、1500ともにト  
ップクラスの低燃費  
を実現!

1300  
(CR-i 2.8 4AT 72%)  
(CR-E-AI 2.8 4AT 72%)  
1500  
(CR-M 3.0 4AT 72%)  
(CR-E-AI 3.0 4AT 72%)

PGM-FI



最適空燃比で、高出力、  
鋭いレスポンス、低燃費を実現。  
ホンダオリジナル  
PGM-FI。(CR-i)

あのホンダF-1にも搭載されているホンダオリジナルPGM-FI(電子燃料噴射システム)を採用。①センサーには、エンジン回転数と吸気マニホールド内の空気量の2つを検出し、燃料噴射量を算出する“スピード・デメンシティ方式”を採用。タイムラグが極めて少ない。②制御部には、高精度な8ビットデジタルコンピュータを採用。プログラムマップが組み込まれ、噴射量をキメ細かくコントロールします。フィードバックシステムも内蔵。③噴射部には、“4気筒順次噴射方式”を採用。各シリンダーの点火順序に合わせてシフトタイミングに噴射します。減速時の燃料カットも低回転域まで可能。鋭いパワーレスポンスと低燃費が両立されました。

### 吸気慣性効果を最大利用。等長インテークマニホールド。(CR-i)

吸入抵抗の少ない4本の独立した等長ポート等長インテークマニホールドを採用。吸気慣性効果を最大限に利用するために350mmのロングポートに設定。高回転時の吸入効率を高め、同時に低回転時のトルクも向上させています。

### 新エンジンのために開発した、アルミダイキャストキャブレター。(CR-i・CR-E・CR-M全車)

2.7kg(単体重量)、全高で21mmという大軽量・コンパクト化をかながら、高出力と低燃費を両立させています。

### 燃費をいっそう向上させる、ACジェネレーター・コントロールシステム。(CR-M、CR-M-Eクスポートタイプ)

新開発の1Cレギュレーターにより、ジェネレーターの作動を最適にコントロールするシステム。バッテリー充電は主として減速時にない、それ以外は必要以上の充電は行われません。エンジンに加わるジェネレーター負荷は最小限にとどめられ、燃費・加速性の向上に大きく貢献しています。

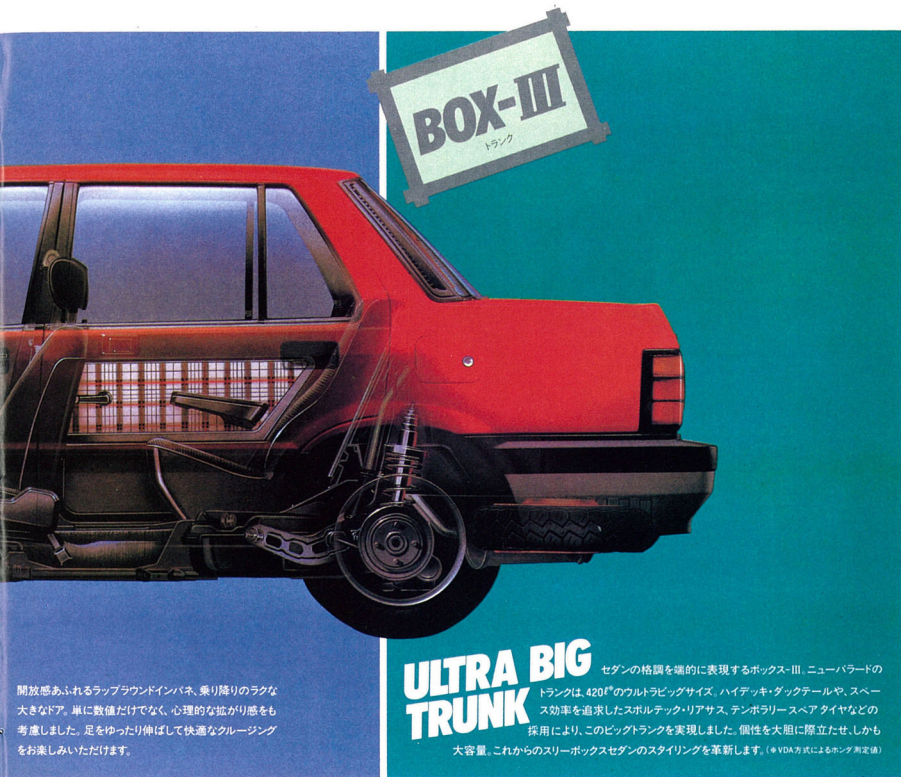
### 着火性に優れた、半円面スパークプラグ。

熱値はきわめてワイドレンジ。耐熱性、耐汚損性、耐久性、自己清浄性に優れたスパークプラグです。



# ボックス。

限られたボディサイズの中で最大のメリットを得られるセダンとは……。ボックスは、これからのクルマづくりを示す設計思想「マン・マキシマム、メカ・ミニマム」を、スリーボックスセダンの具現化しました。ボックス-I (エンジンルーム) はあくまでもコンパクト・高性能に。ボックス-II (キャビン) はひろびろとしたゆとりを。ボックス-III (トランク) も大容量を。そして、セダンの品格を漂わせる個性的で美しい空力フォルムを。NEWバードは、それらの条件をすべて満足させた、まさにFFパフォーマンスセダンです。



開放感あふれるラップランドインパネ、乗り降りのラクな大きなドア。単に数値だけでなく、心理的な拡がり感をも考慮しました。足をゆったり伸ばして快適なクルージングをお楽しみいただけます。

## ULTRA BIG TRUNK

セダンの格調を端的に表現するボックス-III。ニューバードのトランクは、420ℓのワルトラッピングサイズ。ハイトレック・ダックテールや、スベース効率を追求したスポルテックリアサス、テンポラリースベアタイヤなどの採用により、このビッグトランクを実現しました。個性を大胆に際立たせ、しかも大容量。これからのスリーボックスセダンのスタイリングを革新します。(※VDA方式による測定値)

TYPE CR-サンルーフ設置車

●セミトラクタブル・ヘッドライト スラントノーズの効果をさらに生かし、空気抵抗の低減に貢献。スポーティで個性的なマスクを演出します。

●大型一体・エアロバンパー(H.P.BLEND) ショックを吸収し、ちょっとした接触ならダメージのない、独自の新素材H.P.BLENDを採用。また、ボディの隅々を抑えるエアロス

カートをバンパーと一体化しました。

(※HONDA POLYMER BLENDの略。高耐衝撃、超耐候性を誇る新素材。)

●フロント・ロスカート (CR-I) フロントの隅々を抑え前輪の接地性を高めるロスカートを装備。高速での安定性が向上します。

●ハイトレック・ダックテール テールへの気流を利用して後輪

の接地性を高め、高速での安定性を向上させています。

●徹底したフラッシュサフェス化 フロント、リアともに左右に回り込んで面一化されたフラッシュマウント接着ウィンドウを採用。さらにルーフへ気流をスムーズに流すセミコンシールドワイパー、リアウィンドウとボディを面一化したリアビラーガーニッシュ。また、ルーフ面まで回り込んだ、大きなフラッシュサフェス・ワールドを採用。このようにボディ各部への徹底したフラッシュサフェス化で空力性能を高め、風切音も低減させています。



# マン・マキシマム、メカ・ミニマム。役割明快、FFスリー

**BOX-I**

エンジン・サスペンション

**BOX-II**

キャビン

## ENGINE FOOT WORK

ボックス-Iは、ホンダの高密度設計技術によりスベース効率を徹底追求。軽量・コンパクト&パワフルな12バルブ・クロスフローエンジン。アンダーフロアに収め、しかも軽快な運動性能を発揮するスポルテック・サス。これらにより、良好な視界が得られる低ボンネット、空力に優れたスラントノーズを可能にした。これからのFF車のスタイリングを示すこのカタチは、ホンダの先進テクノロジーの結晶です。

## ULTRA BIG CABIN

メカ・ミニマムに徹したボックス-Iによって、ボックス-IIには、マン・マキシマムを象徴するビッグキャビンがもたらされました。室内は、広く、高く、しかもタイヤハウスやフロントネルの張り出しを極力抑えました。さらに、

## TOTAL AERO- DYNAMICS



TYPE: CR-V サンプル車

空気抵抗係数	$C_d \times A = 0.73$
空気抵抗面積	$C_d = 0.39$
空気抵抗係数	$C_l = 0.22$
揚力係数	$C_{ym} = 0.05$
0-100km/h加速時間 (5速マニュアル)	

新時代のセダンフォルムは、トータルエアロダイナミクスの思想で磨かれた。

豊かなキャビンを確するセダンボディでありながら、空気に逆らわない洗練のフォルム。スラントノーズからハイデック・ダックテールへのシャープなエアロウェッジシェイプ。そして、なめらかな面構成のフラッシュキーフェースボディ。ボックス-I、ボックス-II、ボックス-IIIそれぞれのコンセプトを明後に打ち出しながら、ホンダ、トータルエアロダイナミクス思想が「生かされ、優れた空力フォルムを完成しています。



# ポンス。



FF16年・780万台突破  
16年連続日本販売台数第1位、16年連続FF16年連続

「FFニューエイジ」へ。

ホンダがふたたびFFの歴史をゆり変えます。従来のFFの概念をはるかに超えるスペース効率を最大のテーマに、エンジン・サスペンションのあり方にまで立ち返った、根拠からの変革です。その核となるホンダ独自の設計思想は

人間のためのスペースを最大限に  
メカニズム・スペースを最小限に  
Man-Maximum Mecha-Minimum

NEWバラードはこのM・M思想を明快にカタチにした  
FFスリーボックスセダン。国際車としての資質を

さらに磨きあげて新登場です。

クルマに独創とロマンを求める人々の、ハードに、レスポンス。

高性能を秘めて華麗に振舞う、FFパフォーマーセダン。

NEWバラード、誕生。



## TOTAL AERODYNAMICS

FFニューエイジの新たなセダンフォルム、エアロウェッジシェイプ。

## 12-VALVE CROSS FLOW ENGINE

ハイパワー、エコノミー、コンパクト。

究極の燃焼効率とスペース効率を追求した、新たなホンダパワー。

## SPORTEC SUSPENSION

ハイポテンシャル&軽量コンパクト。

セダンのプラットフォームを革新する、独創のサスペンション。

## ULTRA BIG CABIN

ホンダの新しい設計思想“M・M思想”が生んだ、  
明るくのびやかな快適空間。

## ULTRA BIG TRUNK

そして、“マン・マキシマム”の追求が生んだもうひとつのスペース。  
想像を超えた420ℓのビッグトランク。 (※VDA方式によるホンダ測定値)



# ハートに、レス



FFパフォーマーセダン ホンダ NEW バラード誕生。





HONDA



BALLADE

NEW

シビック主要諸元

	3 ドア							4 ドア					5 ドア シャトル									
タイプ	23U	23E	23L	25M	25R	25i		35M	35G	35i		53U	55M	55J	55G	55i						
車名・型式	ホンダ E-AG							ホンダ E-AH					ホンダ E-AK									
トランスミッション	4速マニュアル 5速マニュアル ロングアール懸吊システム ハイパードライブ ロングアール懸吊システム 3速ハイパーオーバードライブ							ホンダ E-AK					ホンダ E-AK									
寸法重量	全長(m) 全幅(m) 全高(m) ホイールベース(m) トレッド(m) 前 後 最低地上高(m) 車両重量(kg) 乗車定員(名) 客室内寸法 長さ(m) 幅 高さ							3,810 1,630 1,340 2,380 1,400 1,415 0.160 740 755 760 770 5 1,790 1,380 1,100					4,145 1,630 1,385 2,450 1,400 1,415 0.160 810 820 830 840 840 850 5 1,805 1,390 1,145					3,990 1,625 1,635 1,645 1,635 1,645 1,490 2,450 1,400 1,415 0.170 0.165 820 820 835 870 880 865 875 5 1,610 1,825 1,775 1,845 1,775 1,230 1,230 (1,185)				
エンジン	エンジン型式 エンジン種類 総排気量(cc) 内径×行程(mm) 圧縮比 燃料タンク容量(ℓ)							EV CVCC・水冷直列4気筒横置OHC(無鉛ガソリン使用) 1,342 74.0×78.0 10.0 45					EW CVCC・水冷直列4気筒横置OHC(無鉛ガソリン使用) 1,488 74.0×86.5 9.2 45					EW CVCC・水冷直列4気筒横置OHC(無鉛ガソリン使用) 1,342 74.0×78.0 10.0 46				
性能	最高出力(PS rpm) 最大トルク(kg-m/rpm) 登坂能力(tanφ) 燃料消費率(l/100km) 最小回転半径(m)							80/6,000 11.3/3,500 0.47 18.0 20.0 18.0 13.6 18.0 15.6 13.0 15.6 11.8 26.5 31.0 28.0 24.5 28.5 25.5 24.0 25.5 22.5 4.5(車体4.9)					90/6,000 12.8/3,500 0.48 18.0 13.0 14.6 12.0 14.0 11.4 28.5 24.0 24.5 23.0 24.0 20.0 4.6(車体5.0)					100/5,800 13.2/4,000 0.46 16.2 17.0 12.0 15.2 12.0 14.6 12.0 14.0 11.4 25.0 26.5 24.0 25.5 24.0 24.5 23.0 24.0 20.0 4.6(車体5.0)				
動力伝達装置	ラック&ピニオン式 タイヤ(前・後) 主ブレーキ 制動力装置の機構形式 前 後							ラック&ピニオン式(35Gはパワー仕様) 6.15-13 165/70SR13 175 70SR13 油圧真空吸力式 ディスク ベンチレーテッドディスク					ラック&ピニオン式(55Gはパワー仕様) 6.15-13 165/70SR13 175 70SR13 油圧真空吸力式 ディスク ベンチレーテッドディスク									

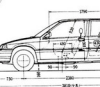
■ 3.9リットルの燃料消費率(シビック)は、定められた試験条件のもとで得た数値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車間、運転、運転方法など)が異なると、それに伴って燃料消費率が異なります。■ 製造販売会社による型式番号の記載

■ 本カタログは主要諸元(車名)は、1985年(昭和60年)9月現在のものです。■ 製造販売会社 本田技研工業株式会社

3ドア2面図 TYPE 25R



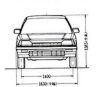
4ドア2面図 TYPE 35M



5ドアシャトル2面図 TYPE 55i



※ 4ドア車には1300ccの33Uと33Lもあります。

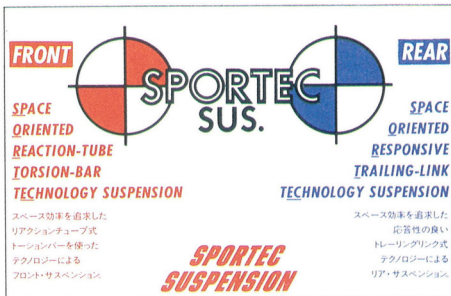


本田技研工業株式会社  
東京都品川区神奈川6-27-2  
本社 〒100 東京都千代田区神奈川6-27-2  
東京支店 〒100 東京都千代田区神奈川6-27-2  
名古屋支店 〒460 愛知県名古屋市中区千代田1-7-7  
大阪支店 〒530 大阪府大阪市北区千代田1-7-7  
九州支店 〒810 福岡県福岡市博多区千代田1-7-7  
仙台支店 〒980 宮城県仙台市青葉区千代田1-7-7  
北海道支店 〒060 北海道札幌市中央区千代田1-7-7  
本カタログの内容は昭和60年9月現在のものです。

TEL03(499)1011  
TEL03(499)3251  
TEL052(261)2671  
TEL06(313)1171  
TEL092(218)5131  
TEL022(255)6171  
TEL011(531)3231



# パーマツチング。



M-M思想は、足まわりに新たな発想を要求しました。それは、エンジンの高出力をフルに生かせるスタビリティ、低ボンネットを可能とする小型化とアンダーフロア化。スポーティで俊敏な走りです。ホンダは、このテーマに「スポルテックサスペンション」に応えました。軽快なフットワークとハイウェイでの目玉みはる直進性をここに具体化しました。

## サスペンションを知りつくしたホンダの結晶。トーションバー・ストラット式フロントサス

フロントには、まず、ストラック高を低くするために、ねじれることで反能力を発生するトーションバー・スプリングを採用。ダンパーからコイルスプリングを除去することにより、ダンパーマウント位置を大幅に下げることができ、低いボンネットラインを実現しました。また、ダンパーハウジングの小型化も可能となり、ラジアスアームの後方レイアウトと相まってサスペンションのアンダーフロア化を実現。エンジンルームのスペース効率も向上。さらにトーションバー採用によるもうひとつの好結果は、ばね荷重がダンパーに加わらないため、上下ばねレートは50%もダウンできたこと。ソフトなマウントが可能となり、乗り心地が向上しました。またロアアームは、ばね鋼で前後にフレキシブルな構造のため、充分なコンプライアンス機能を得ることができました。セダンは、サブプレムのラバーブッシュマウントにより、キビキビ感をこなそうなく、しなやかな乗り心地をもたらしています。

安定した制動姿勢。  
アンチダイブ・ジオメトリ  
絶妙なサスペンション・セッティングにより、アンチダイブ効果を増大させ、ブレーキン

グによる前めりのみを抑制。安定性をいっぴきと高めました。  
制動直進性を確保。  
ネガティブオフセット・ジオメトリ  
左右のタイヤに制動力の差が生じた場合、ステアリングがはたれるのを防ぐために、キッキングピンをネガティブオフセットを採用。優れた制動直進性を確保しました。

## トリポット型等速ジョイント 中空ドラフトシャフト



ホンダのFF 16年の歴史は、独創的トリポット型等速ジョイントを生みだし、これを一貫生産。しかも、一体中空ドラフトシャフトの採用により、パワー伝達効率を高め防振性は大幅に向上させています。

## リアサスに高いポテンシャルをもたらしたトレーリングリンク式ビーム・リアサス

FF車運動性能は、リアサスペンションの性能によって大きく左右されます。そこで、ホンダは高速直進性・接地性・限界性に優れた独創的なトレーリングリンク式ビーム・サスを開発しました。これは、ビーム・アスルにより、路面に対しタイヤをつねに垂直に保持。コーナリング時のタイヤ接地面積の減少が少なく、高い限界レベルと優れたステアリングの追従性を発揮するもので、また同時に、こまめ抵抗を低減し、ワイドタイヤなどの性能を最大限に引き出すことも可能となり、これと相応してフロントサスの限界レベルも飛躍的に向上させました。さらに、ビームアスルの右端部にスウェーベアリングを採用。ロール時の左右干渉をキャンセルするため、回転方向にはフリーとし、加えて、制動時の姿勢を安定させるためのトレーリングリンクに、ブリーキのバックプレートと結合。優れたアンチリフト効果を生みだし、運動性をいっぴきと高めました。

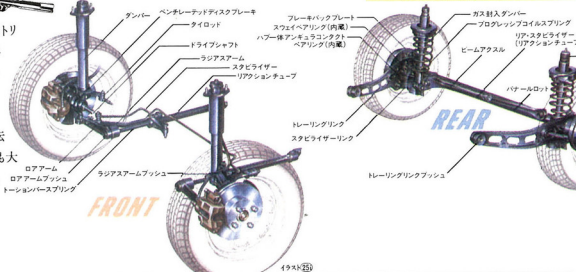
## 横風などに強いニュートラルステア・ジオメトリ

高剛性のパナールロードを、アスルセンタースタートに配置。横風やコーナリング時などの外乱に対し、トー変化の少ない、ニュートラルステアを実現。さらに、コンプライアンスブッシュをソフトに設定して、乗り心地の良さを向上させています。また、ビーム内にリアトーションバー・スタビライザー(25R・25i・55i・55i)を内蔵。

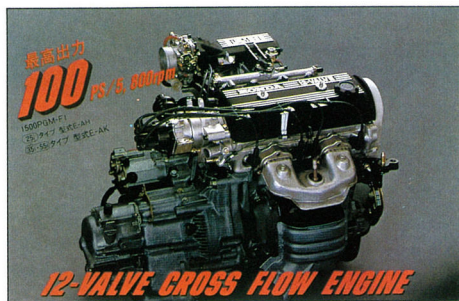
## 快適な乗り心地。プログレッシブ・コイルスプリング

コイルスプリングは、非線形のばね特性をもち、ばねレートが一定でなく、1人から5人乗車時までの車重の変化にも幅広く対応。さまざまな路面で、快適な乗り心地を提供してくれます。

## 低圧ガス封入ダンパー



# 12バルブ・クロスフロー 新エンジンと、 スポルテック・サスがもたらす走りと快適さのスー



ミニマムなメカニズムから、いかにしてマキシマムなパワーを引かすか。

しかも、トップレベルの低燃費を誇りたい。

ホンダは、SOHCエンジンの究極に挑み、その回答として

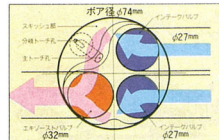
1シリンダー・3バルブ方式の12バルブクロスフロー 新エンジンを開発。

4バルブ並の吸・排気効率をもたらすハイパワーと、2バルブ並のコンパクト化を両立させることによって、ついにこれを可能にしたのです。

ホンダの高密度・高効率設計です。

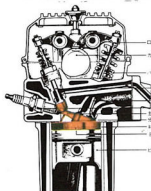
優れた吸・排気効率を実現した  
4気筒・12バルブ・クロスフロー

高性能エンジンの基本は、多量の混合気を素早く吸入・爆発させ、これを燃焼ガスとして速やかに排出することにあります。この新エンジンは、2つの吸気バルブと、1つの排気バルブを設定。これは、吸気ガスに比べ、排気ガスの温度が高く、ガスの流速が速いという性質を最大限に生かしたものです。さらにクロスフロー方式とのマッチングにより、優れた吸・排気効率を実現しました。低回転域から、高回転域まで、一気に吹き上がるめざましい加速感を実感できます。また、バルブスプリングは吸・排気ともに不等ピッチを採用。高回転域でもバルブタイミングにズレがなく、胸のすくレスポンスをもたらします。4バルブ並の性能と、2バルブ並のコンパクトさで実現した、ハイパワー&エコノミーの新エンジンです。

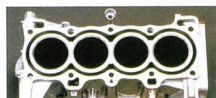


燃焼効率をさらに向上させた  
新B.C. トーチ型燃焼室

新燃焼室は、ルーフ型主燃焼室と、B.C. トーチ (Branched Conduit: 分岐トーチ) を備えた副燃焼室とで構成。副室から2方向に分岐されたトーチ孔から噴射された火炎は主室内の混合気に勢いよく着火。この結果、安定かつ迅速な燃焼を可能にしました。



クラス初の軽量4連  
アルミシリンダーブロック



4連アルミキャスト製。4連ボア構造により、エンジンの全幅と全高が大幅に短縮。ブロック

ク単体で-13kg(当社比)の軽量化も達成。

最速空燃比をリアルタイムに、高精度、高信頼性の  
ホンダオリジナルPGM-FI 25i・35i・55i

**PGM-FI**  
PRECISION GASEOUS MIXTURE FORMING INJECTION

あの、ホンダF-1にも採用されているホンダオリジナルPGM-FI。これは、さまざまな走行状態を



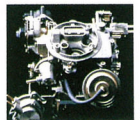
感知する「眼」と、最適な空燃比を算出する「頭脳」と、さらに燃料を正確にエンジンに送り出す「手」をもった、独自の電子燃料噴射システムです。「眼」となるセンサーには、燃料噴射量を算出する「スピードデンスティ方式」を採用。タイムラグが極めて少なくなっています。「頭脳」である制御部には、高精度な「8ビットデジタルコンピューター」を採用。噴射量をきめ細かくコントロールします。そして「手」にある噴射部には「4気筒順次噴射方式」を採用。ジャストタイミングに噴射され、鋭いパワーレスポンスと低燃費を両立させています。

吸気慣性効果を最大利用した  
等長インテークマニホールド 25i・35i・55i

吸気系のバルブ面積の拡大にもよって、吸入効率に優れた、等長インテークマニホールドを採用。4本の独立した等長ポートの、吸気慣性効果を最大限に生かすために、350mmのロングポートに設定。高回転時の吸入効率を高めつつ、低回転時のトルク向上を図りました。

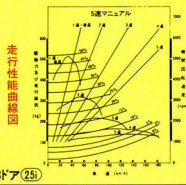
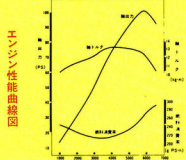
新開発、軽量・コンパクトの  
アルミダイキャストキャブレター

吸・排気効率のきわめて高い1シリンダー・3バルブに対応して、新開発アルミダイキャストキャブレターを採用。軽量化と、コンパクト化を達成し、高出力・低燃費にも寄与しています。



ACジェネレーターコントロールシステム 23E・25M・35M・55M

バッテリー充電のためのACジェネレーター負荷は、燃費に大きな影響を与えるため、ジェネレーターの作動を最適に調整する新システムを開発、合理的に燃費を向上させます。



3ドア(25)





爽快さの電動スモークダグラス・サンルーフ  
ワンタッチ操作でスライドさせれば、  
光と風に満ちあふれる爽快クルージング。  
また、やわらかな陽ざしがほしいときは  
スモークダグラスを閉じて、ひとときわドラマ  
チックに。

55 仁義禮智信 3家

新感覚のフォーマルな空間、55M・55Gタイプ専用シート。

よりラグジュアリーな空間を求める正統派の人々のために、もうひとつのシートを用意しました。  
立体感のある、シート形状。高級感にあふれる、シート素材を採用しています。



Photo. (55) カットボディ率による様子

## リアシート・リクライニング

片側ずつ倒せる、スプリット方式。  
4段階に調節できる、リクライニング。  
シートを前に倒せば、フルフラットの  
ラグジュアリーが登場します。(55J・55i)

## リアシートビロー

からだに合わせて高さが調節できます。  
ふだんは、シートバックに埋め込み式の  
すっきりとしたデザインです (55J・55i)

[illegible]

●は標準装備です。★はフェンダーミラー装備車も選べます。◎は装備車を設定しておりますので、ご注文時にお申し付けください。  
■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。■カメラクロック内の写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。  
■タイプ・カラー・注文装備などにより納期が異なりますので、販売店にお問い合せください。



Photo 55G 油圧反力感知方式パワーステアリング

パスワードロック

運転席側をロックすると、4カ所が自動的にロックされる親切設計。(55G)



Photo 53U



Photo 55M

# セダンにも、こんな広さがほしかった。 広さを「高さ」と「幅」に求めた、新しいクリエイティ

シヤトルは、基本コンセプトから新しい、「広さ」はもちろん「走り」までもが新しい。  
FFの良さを、いまや常識にまで高めたホンダが、さらに、その光をめざしました。

優れた走りと低燃費の両立など。

高性能を進めながら、メカニズム部分を最小限コンパクトにどめる。

その結果、得られた余裕を人間のためのスペースに与える。つまり、  
「マン・マキシマム、メカ・ミニマム」M・M思想を徹底的に追求することにより、限られたサイズのなかで  
想像を超えた室内空間を実現したのです。しかも5ドアという基本設定のなかで  
快適さ、走り、低燃費、機能性、そして自由な空気までもフルに生かきつて、  
従来のセダン発想では実現しえなかった、新しいセダンを誕生させたのです。

高性能に生きる新生活者のための、FFニューコンセプトセダンです。



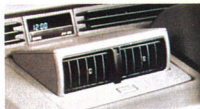
光と広さにあふれる、ボックスステリア。

セダンにも、こんな広さと快適さがほしかった。光あふれる、広い空間。明るく知的な広がり。静かさをどこまでも求め、さわやかな空気に包まれた、いま、ちびらん開放的な感動の空間。それが、新しいクリエイティブ・スペース、“ボックスステリア”です。



## 新設計フルフラウンド・インパネ。

フロントからサイドへ、大きくまわりこんだ室内に  
体感のある新感覚のインストルメントパネルです。



## 快進する「広さ」のデザイン T.W.スクエアシェイプ

広くゆったりとしたこのフォルムが、じつは  
空力にも大いに優れているのです。走るほどに  
路面に吸いつく、CL=0.0のゼロリフト。  
空力性能が高めながら、最大の居住スペースを  
同時に確保できた、  
いまもっとも新しい5ドアセダンです。

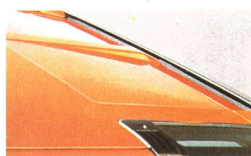
## 世界初ポップアップ機構付 ベンチレーション。

ポップアップにすればスポット送風。  
閉じればワイドフロー送風が得られます。  
ワイドフローベンチレーション  
インパネ前面から、やさしい風で空間す  
る快適なベンチレーションシステムです。



## この広さは まさにパノラマビュー、 ワイドガラスセクション。

前後左右にガラス面積を贅沢にとり、  
視界を充分に確保しました。  
この広さ、明るさこそ、  
新しいセダンの世界です。



## TOTAL AERODYNAMICS

$C_x \times A = 0.79$

(空気の抵抗×前面投影面積)

$C_d = 0.39$

(空気抵抗係数)

$CL = 0$  ゼロリフト

(揚力係数)

$C_{TM} = 0.05$

(ヨー・ロール・ピッチ抵抗  
係数)



風がデザインしたしなやかなフォルム、フラッシュサーフエスポディ

- 大型一体エアロバンパー・フロントロアスカート (55I)
- フルドア ■ ペンタヘッドライ (ハロゲン) (55J・55G・55I)
- セミコンシールド・フロントワイパー
- フラッシュマウント接着ウインドウ

風をアレンジする  
テールゲートアップガーニッシュ  
ルーフを流れてきた風は、  
フィンによって、ガラス面に沿って  
流れ、泥やほりの巻き込みを抑え、  
リアゲートを楽しみ保ちます。



# サニールームのあるセダン。



Photo: 351 最新5モードデジタルサニールーム装着車 アルティメットは注文車。

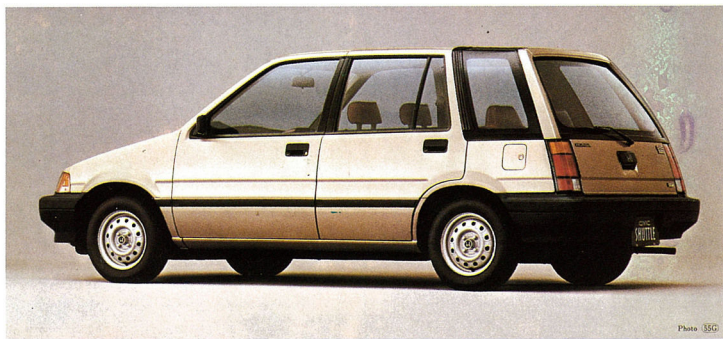


Photo: 352

**CIVIC**  
SHUTTLE



FFニューエイジへ

## FFニューコンセプトセダン シビックシャトル5ドア

1300  
1500

最近、明るく自由な生活がふえています。ムダを省き、ほんとうに必要なものとだけつきあっていく、シンプルな暮らし方がふえています。そうした新しいライフスタイルにあわせた、新しい発想のクルマがほしい。それも、セダンという基本テーマのなかで実現したい。FF2ボックスの先駆として、ホンダはここにFFの究極をめざし

これまでの常識にピリオドを打つ、まったく新しい設計哲学をもったクルマづくりを敢行しました。

マシナリー・デザイン・FF2-1500  
M・M思想、このニューコンセプトの追求が、FF5ドアセダンという、はじめての形を創りあげたのです。想像を超えたビッグな居住スペース。光と開放感にあふれた、“サンルーム”とも名づけたい知的空間。

1000 1500  
T & Wのスクエアシェイプが生み出す小気味よい走り。なにかもが、ワンダーなクルマです。

生活を自由にアレンジし、人生を謳歌する新世代のための  
フォーマルセダン、シビック シャトル。どこまでも創造的に、いま誕生です。



Photo 35

# シビックセダンは、 想像を超えた居住空間、ビッグステリア。

FFの理想を追求してきたホンダは、セダンの広さを、

エンジンやサスのあり方にまでもっと開きました。

メカニズムの高密度化・高性能化を図ることによってスペース効率を高め

セダン本来の大きな居住スペースをさらに拡大する。

つまり、独自のM・M思想をつきつめていくことにより、最大限の広さを生み出しました。

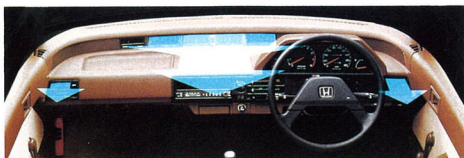
同時に、ロングホイールベース、ワイドトレッドを設定し、室内長、室内幅を広げ、

さらに、室内の隅々まで広さを徹底的に追求。

想像を超えた居住スペース、

“ビッグステリア”を可能にしたのです。

スペース全体の快適さを考えた ワイドフローベンチレーション。

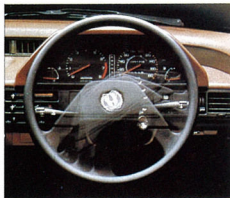


セダンの快適空間を自由にコントロールする空調システム。

強力な配風のスポット送風と、ごく自然な配風が得られるワイド送風の2通りの使い分けができます。また、後席の足もとには 温風をダイレクトに送風するリアヒーターダクト (35G) も装備。

油圧反力感知方式 パワーステアリング (35G) とチルトステアリング

ステアリングの反力を利用したもので、据え切り時などはわけて軽く、走行時には路面の感触をドライバーにしっかり伝える、いわばマニュアルステアリングの良さをミックスした、新しいパワステです。また全タイプにチルトステアリングを標準装備。



スムーズ&パワフル 2つのホンダマチック



新開発ロックアップ機構付

ホンダマチック3速フルオート (パワフル) (35)

40km/hのままで、発進から、オーバードライブレシオによる3速の高速走行までを自動変速。

ロックアップは3速で作動し、新エンジンによるパワフルな加速とレスポンスをダイレクトに発揮します。

新開発ロックアップ機構付

ホンダマチック (パワフル) (35M・35G)

無段階変速によるなめらかな加速の40km/hのままで、

40km/h オーバードライブレシオとも、中速域からロックアップ機構が作動、オイルを介さずエンジンパワーがダイレクトに伝わるため、パワフルで、驚くほどの静かさ・低燃費を実現します。



シビックセダンは、明るさが開放感を生むフルラップラウンド・インストルメントパネル。

居住スペースとの一体感を求めた、開放感にあふれる、フルラップラウンド・インパネ。奥行きのあるフルレイアウト。しかもインパネ下のラインをすっきりとまとめ、足もとへ大きな余裕をもたらしたフラットフロアデザイン。「広さ」にデザインコンセプトを求め、スイッチやメーターなどの合理的なレイアウトとクオリティを極限まで高めたニューコンパクト。走ることの歓びを全身で満喫できる、知的クルージング・ゾーンです。

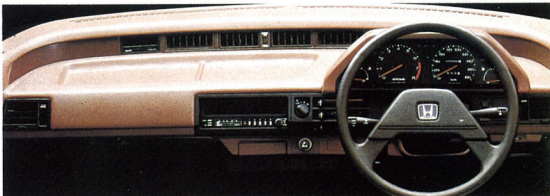


Photo (35G)

シビックセダンは、快適さのニューアイデア、フルフラットシート。



静かにからだを休めたいとき、クルマを止め、フロントシートをリクライニングすれば、リアシートと一体になるフルフラットシートが広がります。

広く、静かに、そして隅々まで求められた高いクオリティ。

すべてが「快適な、まさに知的空間」です。



いちばん新しい、広さのフォルム。



Photo 350 アルミホイールは注文装備。



Photo 351

**CIVIC**  
4 DOOR



## FFニューエイジハ **FFリーダーセダン シビック4ドア** 1500

セダンの良さをつきつめると、広々とした居住スペースがほしくなる。大きなトランクもほしくなる。そのうえで、スポーティでスタイリッシュな若々しい感覚もほしい。ホンダは、この新しいテーマに挑みました。

つまり、FF3ボックスの究極を、スペース効率を最大のテーマに

エンジンやサスのあり方にまで立ち返って、見つめ直していったのです。

独創のホンダ・テクノロジーが具体化したFFリーダーセダン、シビック4ドア。

ホンダのM・M思想、この設計哲学があればこそ可能になった、いちばん新しい、広さのフォルム。

正統セダンの良き伝統をしっかりと受け継ぎながら、

現代の感性とテクノロジーで磨き上げました。

まさにワンダーなセダンの誕生です。





# 空力性能の向上と、居住スペースの拡大を同 ハッチバックの新しい主張、エアライナーシェイ

シビックは、時流を追いかけなかった。

国際車を前提に、ハッチバックのあるべき姿と、FFの最大効果を追求したのです。

スポーティでしなやかな走りを生む、低重心、ワイド&ローのビュレット[弾丸]形状。

新しいコンセプトによる、新しいハッチバックのフォルムです。

つまり、居住スペースをフロントからリアまで、許される限り伸ばしていく。

そして、テールエンドで思いきってカットする。

シビックは、新発想のコードロンカデザインを採用しました。

これにより、風の剥離現象を起こすことなくスムーズに流す、みごとな空力フォルムを身につけ

同時に、後席をテールゲートいっぱいまで下げて、

リアのヘッドクリアランスを大きく確保することができたのです。

空力性能と、スペースの拡大を両立させた、まったく新しいハッチバックの主張。

全身を、なめらかなフラッシュサーフエスボディで包んだ

まさにワンダーなスタイリングです。

## 優れた空力特性をさらに高める

### フラッシュサーフエスボディ。

放たれた弾丸のように、驚くほどの素早い走りを生むエアライナーシェイプ。しかも、全身を、フラッシュサーフエスボディで構成。空気抵抗を低減させ、風切り音を抑える、走りのニューデザインです。■大型一体エアロバンパー+フロントアスカー(25) ■ペンタヘッドライト(ハロゲン) (25M・25R・25) ■セミシールドフロントワイパー ■フルドア ■フラッシュマウン

ドルラウンドのcockpitが昂まりを告げる。

エキサイティングなドライバースペース。

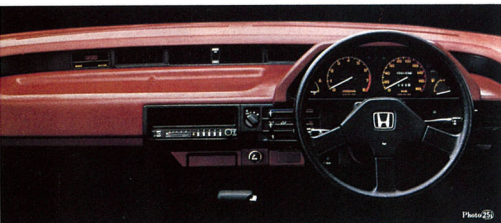


Photo 25

室内全体に自然な一体感を与える、フルラウンド・インストルメントパネル。スイッチや、メーターなどの合理的なレイアウトと、スポーティな操縦感覚を求めた、ニューcockpit。開放感にあふれる新感覚のクルージングエリアです。



オートメータメントチェックの時計 ■25に固有の色を有す。

## カラーディスプレイデジタルメーター\*

読み取りやすいスピードメーター、ゾーン表示のグラフィック・タコメーターなど先進のビジュアルコミュニケーションが、走りの手応えを熱く演出してくれます。

## スポーティ感覚の

バケット調フロントシート 25R・25i

スポーティ・ランにふさわしい、

快適な座り心地と、フルフラットにもできる

機能性をもちあわせたフロントシート。便利な

ウォークイン機構付 (25M・25R・25) です。

## 2通りの、快適配風が得られる

ワイドアローベンチレーション

強力なスポット送風。ごく自然に、

どこからともなく空調されているかのような

ワイドフロー送風。

2通りの使い分けができます。

## TOTAL AERODYNAMICS

$C_D \times A = 0.63$

空気抵抗係数・前面投影面積

$C_D = 0.35$

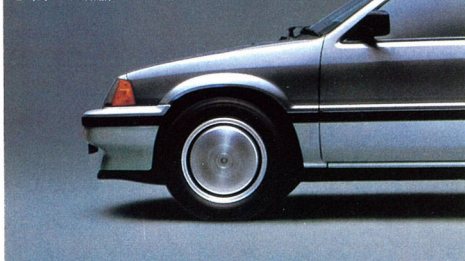
空気抵抗係数

$C_L = 0.04$

揚力係数

$C_{YM} = 0.05$

ヨーイング・モーメント係数(ヨー・アングル6°時)



## 12バルブ・クロスフロー 新エンジン搭載

究極のハイパワー・テクノロジー

最高出力 **100** PS/5,800rpm

1500PGM-FI (25) タイプ 型式E-AH

10モード **20.0** km/ℓ

10モード燃料消費率・運輸省審査値 23Eタイプ 型式E-AG5選

1300クラストップの低燃費

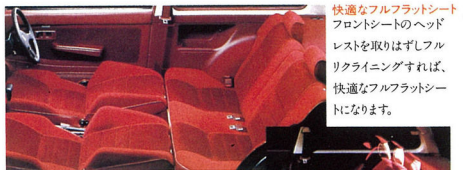


Photo 25

快適なフルフラットシート  
フロントシートのヘッド  
レストを取りはずしフル  
リクライニングすれば、  
快適なフルフラットシ  
ートになります。

## スライド機構までも備えた

リアスプリット・リクライニングシート 25R・25i

前後に100mmのスライドができるリアシート。しかも

9段階に角度を調節できます。いちばん後ろまで

下げたときでも、前後7段階のセットが可能です。



出会う、走りのエアロライナーシェイプ。

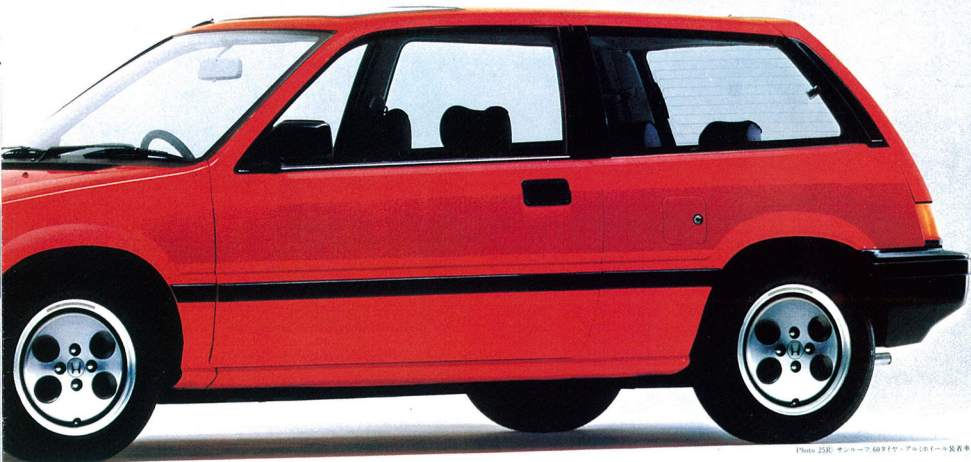


Photo 23R: サンキュア、80マイセ・アルティメット実走車



Photo 23D: サンキュア、80マイセ・アルティメット実走車(オートマチック・エアロライナーシェイプ)

CIVIC  
3 DOOR



Hマークのホンダエンブレムは  
つねに先進のFFフォルクスワーゲンカーもあなどけず  
世界のホンダのニューアイデンティティです。

はじめて



FFニューエイジへ

## FFリーダーハッチシビック3ドア

1300  
1500

誰もが、新しい生活をさがしている。誰もが、新しい時代を待っている。

ホンダは、FF2ボックスの先駆として、これまでの常識にバリエーションを打ち、思いきったクルマづくりを敢行しました。

FFリーダーハッチ、シビック3ドア。すべてを平均に充たしたクルマでは、決して時代は語れない。

だからこそ、他を圧する基本性能を誇りながら、それだけに終わらない

際どった個性をもった明快なクルマづくりを進めたのです。

マン・マキシマム、メカ・ミニマムの設計哲学、

すなわちメカニズムの高密度化と高効率化を進めることによって、人間のためのスペースを広げていく。

しかもそのうえで、ユーティリティスペースの拡大と相反する空力性能までも最大限に引きだしていくという、

まったく新しいハッチバックのあり方を追求したのです。



# CIVIC

3DOOR

4DOOR

5DOOR SHUTTLE



## ワンダー・シビック誕生

### シビックが、FFニューエイジをつれてくる。

シビックを抜き、FFは誰れもない。真の国際車も誰れもない。その果敢としてきた歴史的役割をもちだすまでもなく、

新しいFFは、新しいシビックからつくれるべきだとホンダは考えました。

FFの良さを最大限に引きだしながら、その究極に向けて、新しいFF哲学による、

新しい国際車をめざす。そのために、

人間のためのスペースを最大限に。

メカニズム・スペースを最小限に。

Man-Maximum Mecha-Minimum

このホンダの設計哲学を体して、FFを超えたスペース効率を追求、

エンジンやサスペンションのあり方によって立ち返ったFFニューエイジを創造しました。

しかも、3ドア、4ドア、5ドアを、それぞれの発想で、それぞれのコンセプトで、

それぞれの感性でつくるという、世界でも例をみない、きわめて個性明快的なニューディメンション展開。

新しい主張で、つねに世界をリードする真の国際車。

まさにワンダー（驚異の）なシビックの、歴史的登場です。



## HONDA

**モーターファン** 別冊  
**ニューモデル速報**



昭和58年11月15日発行 発行所・株式会社  
〒100東京都新宿区北新宿四―八―十六 三栄書房  
☎〇三(三六四)三八一一 発行人・鈴木脩己