

平成3年6月22日発行

モーターファン 別冊 ニューモデル速報 第100弾!!

創刊  
100号  
記念

HONDA

# ビートのすべて

Midship Amusement

創刊100号記念企画

ホンダR&D・入交社長に聞く  
(鼎談)ニューモデル10年を語る

■試乗記／メカニズム／デザイン／開発ストーリー





**モーターファン** 別冊  
**ニューモデル速報**



# HONDA ビートのすべて

## CONTENTS



★ドライブング・インプレッション  
理屈抜きに軽快なドライブングが楽しめる……………河村康彦…4

★国産ミッドシップ3車：ドライブング・インプレッション  
走りの真髄をさわめたミッドシップ・レイアウト……………こもだ・きよし…10

★メカニズム詳密解説  
“世界初”を可能にしたユニークなレイアウトとボディ構造……………星島 浩…18

★デザイン・インタビュー  
若い熱意で“スター誕生”……………まとも・千葉 匠…32

★開発ストーリー  
走りが楽しめる“遊び”のクルマにしよう……………大久保敦彦…36

### 創刊100号記念企画

- 星島 浩の直撃インタビュー 入交昭一郎社長(本田技術研究所)に聞く  
世界のホンダが飛躍するためには……………星島 浩…44
- 鼎談 ニューモデル10年の歩み……………星島 浩/大久保敦彦/千葉 匠…48
- HONDAビートのモニターになろう……………50

★パッケージング研究  
乗員2名にすべてを賭けた割り切り……………飛島 学…15

★使い勝手徹底チェック★ 爽快に走れる単純明快な構造と操作性……………福野礼一郎…36

★ドラテク講座★ ビートを上手に運転する7つのポイント……………こもだ・きよし…54

●エッセイ● 回想のホンダS……………星島 浩…42

- 発表会場レポート……………2
- カラーピンナップ……………40
- バイヤーズガイド……………石野良太郎…51
- アクセサリ&ドレスアップパーツ・ガイド……………青山尚暉…52
- プレゼントコーナー……………56

◆ビート&ビート・スタイル縮刷カタログ(フルページ)……………80～87

モーターファン別冊 ニューモデル速報 第100弾!!  
「HONDA ビートのすべて」

平成3年6月22日発行

発行所：株式会社三栄書房 発行人：鈴木脩己

〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16 ☎03-3364-3812(販売部)

☎03-3364-3813(編集部)

- レイアウト：エディプロ
- フィニッシュ・デザイン：船P&G
- 表紙撮影：住吉道仁



## 発表会場レポート

ホンダはしばしば驚くようなことをする。昨年はNSXの発表だったが、今年の話題はオープンポテのミッドシップKカー「ビートル」の登場だ。5月16日、ホテル・センチュリーハイアットで、その記者発表会が開催された。



▲ステージに携わった16人のエンジニアとデザイナーが登場した。



▲恒例の社長挨拶。川本信彦社長も回を重ねたたびになれてきたようだ。

▶司会の白戸京子さん



▲開発のプロジェクトリーダーを務めた飯塚政雄さん。開会の舞台である。



# キュートなヤツで青春をエンジョイ

フォト：森 信英

ビートル族がステージに現れ「ビートル」を語る

ゴールデンウィークが終わって、人は忙しそうに動きだし、世の中は動きも活発になってきた。ソアラの新型車発表会が5月7日に行われたのに続き、15日、ビートルの記者発表会が、東京・新宿にあるホテル・センチュリーハイアットのスペースセブンで開かれた。

このホテルは、新築なった超高層ビルの東京都庁の隣にあり、しばしば発表会が開かれる高級ホテルである。ホンダは過去、トルボイの初代シティや2代目ブルリウド、現行のインテグラの発表を、このセンチュリーハイアットで行ったことがある。いずれのクルマでも話題になり、好調な売れ行きをアシメした。いわば縁起のいい発表会場である。

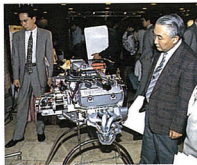
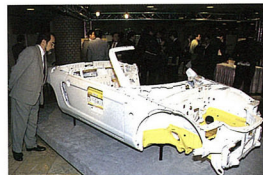
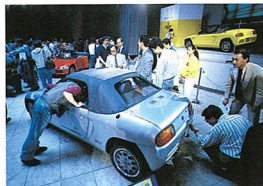
会場のスペースセブンは、ガラスルーフになっていて広間からホテルの階上が見える。発表会は、午後2時からと4時から2回に分けて行われた。

受付をすませ会場に入ると、正面ステージに黄色のビートルがオープン状態で展示されていた。シートは綿布の2座、ノーズが低くフロントグリルがない。エアインテークが両サイドにあるところを見ると、確かにエンジンがミッドにマウントされている。まさしくミッドシップカーだ。

最初にステージに立つたのは、開発を進めつづけるホンダレーの白戸京子さん。恒例の社長挨拶である。

ご覧のように、軽の枠ではごさいます。オープンの2シートでありまして、これからの新しい時代のアーバン・コミュニケーションとでもいいますが、新しいジャンルのクルマが提供されたと思っております。このクルマの開発にあたりまして、二つの条件をつけました。軽の枠で新しいコンセプトのクルマを作りだして、もう一つはお客様と私たちが、喜びを分かちあえるクルマにしてくれと





続いて工芸技術研究所の飯沢政  
 雄博士を先頭に、16名の開業医  
 がスタンディングに登場した。ブ  
 ラッゴエトリージンに登場した  
 三人、エクステリア・デザイン  
 担当の石橋豊さん、藤森昇次さん  
 インテリア・デザイン担当の近藤  
 淳一さん、横山泰さん、エンジ  
 ン担当の保昌宏さん、佐藤浩志  
 さん、川島昌弘さん、寺崎立子  
 さん、ボデー・デザインの石橋幸  
 介さん、シヤシヤ担当の石井啓  
 次さん、佐藤順さん、セフテック  
 担当の樋口浩さん、ドミ担当  
 の平井光さんである。  
 飯塚トシが、ビートの開発  
 ついて説した後、タレントの清  
 水国明さんとモデの福田直子  
 さんがステージへ飛び出て来、  
 清水国明さんといっしょに、オー



イが大好きで鈴鹿の駒久ノースに出場したこともある人だ。この2人がステージの開発スタッフにインタビューしようという演出だ。飯塚さんと鈴木さん以外の若いスタッフは、ビートに乗ることにイコチューで身を固め、『ま書春』という零開気、カルルイスヘアーの石橋さん、坂龍龍ヘアーの藤巻さん、Tシャツが可愛いビートのメカニズムにいて、清水さんは次々と質問していく。

このユニークなコストチームのビートルズは、容姿に似合わない真面目で固い旅人の方をよそ、やはり自分が担当した内容をアピールするには、専門用語がいちばん伝えやすいのだらう。

ビートルズのセレモニーが終わったあとは、ビートルのテレビCDが、2本放映された。テーマ曲を作詩作曲したのは、サザンオールスターズの桑田佳祐で歌のは原由子。ビートルにふさわしいフレッシュなものであった。(神戸昭男)

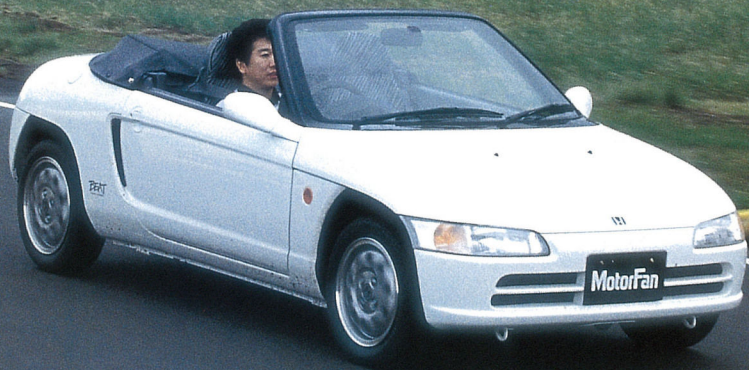


ドライビング・インプレッション  
ホンダ・ビート(5速MT)

# 理屈抜きに 軽快なドライビングが楽しめる

レポート：河村康彦

フォト：住吉道仁／小宮岩男／斉藤 正



エクステリアインテリア  
とも気に入ったデザイン

噂ばかりが先行してきたホンダのミニ・スポーツカー・ビートがついに誕生だ。もちろん、噂どおりのミッドシップ・レイアウトでのデビューと相なった。

フラッグシップ・スポーツカー・NSXが衝撃的なデビューを飾り、内外からすでに絶賛を得ているのはご存じのとおりだが、その一方でそしてそれだけ「誰にでも手の届くホンダのスポーツカー」を求める声が一段と高くなったのも当然といえば当然のなりゆき。ビートは、そんな人々の声援をも一身に背負った、マイクログンパクト・スーパーカーというわけなのである。

さて、そんなビートのルックスだが、エクステリアもインテリアも、やんちゃなシューター・スポーツカーを演じてくれている。ビートを見てみると、このクルマに間違ったすべてのデザイナーたちが、カタチづくりを思い切りエンジョイしている姿が目に浮かんでくるようだ。

リトラクタブル・ライトを捨てた、表情あるフロント・マスクもいよいよ、グッと四隅にフン張ったタイヤの位置決めもいい。そのタイヤをクリアする、レーシングカーばりのホイールアーチの形状もなかなか頭張っているし、まったく軽自動車（たいだい、この言葉がこれほどふさわしくないクルマもない）らしくない、セクシーなヒップラインも秀逸だ。

インテリアに目を転じれば、まさにいいのが、シマ馬シートだ。文字どおり、とって付けたような



メータークラスターも、このクルマに限っては悪くない。ステアリングホイールのデザインだけは、もう少し「らしい」ものが出来なかつたかと思うが、それを除けば、ルックスに対しての不満など、ほとんど思い浮かばない。エクステリアにもインテリアにも、ぼくにはほとんど以上の注文がないというのが本当のところ。まあ、なかには「アパターエポ」

に見えている部分がないとはいえないのだから、とりあえずは、ビートのルックスには絶賛を送る以外にはないと思えるのである。ところで、ビートのボディカラー「パリエーション」は、イエロー／レッド／シルバー／ホワイトの4色だ。今のところイエローとシルバーだけしか実車を目にしていないが、まあどちらもそれぞれに魅力的ではある。

が、もしほかがこのクルマを手に入れるとしたら、いずれにせよボディカラーはイエロー以外には考えられない。理由も簡単だ。「あの見事に悪趣味な黄のナンバープレート」を付けなければならぬ。いかにある。

ビートには、簡単なブラッななどお似合いなのだろう。もちろん、鮮やかなレッドだって、基本的には悪くないに違いない。が、あのナンバープレートを付けなければならないといえれば、話は一転する。ダークカラーのボディに黄色地に黒文字のナンバー……となれば、想像しただけでもゾッとする。もちろん、これはビートのせいではない。せめてこれだけでも、「もし小型車格で登場しただけなら」と思っってしまうほどのたのしみだ……。

温つた話はやめよう。何しろ、ぼくらの前に姿を現してくれただけでも、幸せなのだから。ビートの魅力はルックスだけではないのだ。オープン2シーターにミッドシップ、リッター当たりオーバ197ps（<sup>7</sup>）の心臓にコンパクトなボディ（これは当たり前だが）……と、刺激的な走りや予想させてくれるスペックはいやというほどに並ぶ。何はともあれ、このクルマは走ってみなければ話にならないのである。



実用性とか居住性とはまったく縁のないビートは、従来の軽自動車の範疇には該当しないクルマである。エンジンをミッドにマウントした2シーターのパーソナル・オープンカーは、しっかりとしたボディ剛性と確かなハンドリングでスポーティな走行を楽しませてくれた。

## 着座するとボディを着込むような感覚が味わえる

ビートのシマ馬シートに腰をおろす。もちろんKカーの寸法枠で成立しているのだから、隣のバツセンジャー、反対側のドアまでの間隔はタイだ。だが、このタイという意味は、窮屈とか狭苦しいといったものではない。コンパクト・スポーツカーに不可欠な、ボディを着込むような感覚をうまく演出してくれるタイだ。シートバックを閉じていけば、シートバック後方（＝エンジンの直上）とリヤウインドウの間には、身の回りの小物やアタッシェケースくらいなら楽に置いておけるフラットなスペースが確保される。そのフラット・スペースの前端エッジ部分には、ちよつとしたリアプットの盛りつけがしてある（このあたりの盛りつけは、ロードスターより賢い）から、まあ相当大きく、なおアレルギーを患えなければ、荷物が飛び出さる心配もない。確保される視界の面でも、このソフトトップはOKだ。

が、やはりビートの本当の姿は、トップを取り払ったときだ。トップ自体の開閉性はたまたまし、もちろん解放感溢れる開放感。フロント・ウインドウの傾斜が強いと、せっかくオープンにしてもバツセンジャー





▼運転席側にはオプション設定でSRSエアバッグが用意される。



▲コーナリング中のビート。ステアリングのリニアリティや、ステアリングホイールに伝達されるロードフィードはとてもいいレベルだ。

◆シートのすぐ後ろのミッドにマウントされたエンジン。エンジンルームはボルト締めされた蓋で覆われていて、簡単に開けられない。

1にガラスが覆いかぶさり、解放感を大いにスポイルしてしまうのだが、ビートはその点大失夫。見上げればきちんと空が見え、かつAピラーが運転視界を過度に損なうという問題もないことをまず報告しよう。

F1エンジンの吸気システムを豪語する連スロツトル・システムと、PGM-FIにサポートを受けた、期待のエンジンに火を入れる。と、いかにもスポーティカーらしいエキサイトینگなサウンドが弾け飛んだ……とは、残念ながらこれは進まなかった。端的に言って、ビートのエンジン/排気音

は、ばくらがイメージする「軽自動車」の音から、大きく脱皮してくれているのではないのか。これから徐々に、走りの実力について話を進めて行くが、このサウンドのネガティブ・イメージは、実はビートの数少ない不満ポイントのひとつである。まあ（トウデイの心臓を起源とするという、その生い立ちをたどって言えば、やむを得ないこともわかっていないではないだが……）

## 6500~8400rpm が本当のパワゾーン

走りはじめの軽快感はパツチリOKだ。

ビートに積まれたV1カムシャフト4バルブ・ユニットの発する最高出力は「軽のMAX値である」64psと高い。が、所詮は自然吸気エンジンである。同じ64ps車団のなかにあつて、6・1kgmというトルクのピーク値は決して大きいほうではない。ミニカ・ダングンの9・8kgm、レックスの8・6kgm、ミラの9・4kgm、アルトの8・7kgmと比べれば明らかだし、7000rpmという発生回転数も、過給組の3500~4400rpmというデータに比べれば、飛び抜けて高回転なのだ。さらに追い討ちをかけるように、ビートの760kgという車重は、(他のFWD車との比較で)10



0 短前後もハンドレイを背負っている。もとより、ミッドシップ・レイアウトはバルクヘッドを一枚十分に必要とするのが普通だし、さらにオープンカーとなれば、必要な剛性を確保するための補強に重量を費やすのだ。とくにゼロ発進から日常領域までの動力性能に、こうしたデタラメ上から不安を感じるとしても無理はない。

しかし、そんな心配は杞憂といつて問題はない。確かに、ターボ車がフルブーストに達するような領域では、絶対加速力で見劣りしていることは認めざるを得ない。が、だからといって、ビートの加速ポテンシャルに不足・不満を抱くことは、事実上ほとんどないのだ。

手元時計での簡易計測ではあるが、アイドリング状態からのクラッチ・ミートで、ビートは1000km/hまでをほぼ12秒でクリアした。これだけのポテンシャルがあれば、まず実用上は十分にスポーティと感じることができる。ましてや、ビートの動力性能は、感覚的なスポーティ・フィールに満ち溢れているのだ。

アクセルのわずかな操作に対しての応答性、レッドライン（8400rpm）までストレスなくパワー感を得つつの鋭い噴き上がり、あるいはパワーフィールを

大いに引き立ててくれる、ストロークが短く確実性に富んだシフト、といった項目の得点は、とても高い。このあたりの感覚的なものは、実際の数値以上にスポーツ・ドライビングにとって重要なものののだ。だから、実際の速さはそこそこ（むろん、決して遅くはないのだが）でも、フィードバック評価としては非常に優れてくる。

また、スポーツ心臓には欠かすことの出ない、パワーの盛り上がり演出もなかなかうまい。2000rpmをミニマムとして（さすがに、それ以下でスタート



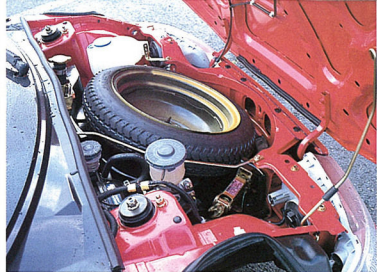
▶ビートのインストルメントパネル。思い切ったデザインのメータークラスターには丸型のメーターが見える。メーター内は地色が白で文字が赤という配色。

▼ソフトトップを装着してウエット路面を走る。ボディ剛性感はあるし、ブレーキ性能は大へん高いものであった。





▶ エンジンルームの後ろにはトランクルーム(左)が設けられ、フロントボンネット内(右)にはスペアタイヤ(テンパータイヤ)とジャッキが収納されている。



▲1カム4バルブのエンジンは、可変カム機構は採用していないが、パワーテストとしては、「カムに乗る感じ」を味わわせてくれる。



▲ドライバーシートとエンジンルームの間にはわずかに隙間があり、ドライブマップなど入れられる。

**スポーツカーとしての  
スタイリッシュな十分**

それは、堅初ミッドシップが期待させるフットワークのポテンシャルはどんなものだろうか？

例の可変カム機構VTECシステムは採用していないのだが、パワーテストとしては、まさしくあの「カムに乗る感じ」を味わわせてくれるといってもいい。1速45、2速70、3速95km/h……といったスピードまで、目一杯引つ張つてやれば、ビートは「スポーツカー」という名に全く恥じることもない走りを見せてくれること請け合ひだ。

そのゾーンにタコメータの針を封じ込めておけば、ビートは本当にスポーツカーらしく、生き生きと走り回つてくれる。

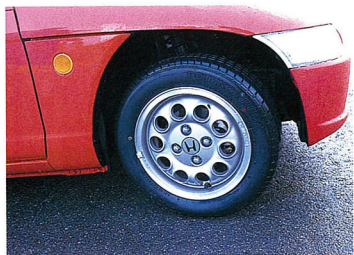
が、本当のパワースペックは6500rpmから、レッドラインの引かれた8400rpmという範囲になる。シフトを駆使して、このゾーンにタコメータの針を封じ込めておけば、ビートは本当にスポーツカーらしく、生き生きと走り回つてくれる。

また、スリッパ・アングルのかなり大きくついた状態(すなわち、アンダーステアを出したときでも、戻り力(A/T)はリニアにきつと出てくれる。これも、アップテンポなドライブングには嬉しい特性だ。というわけで、ビートの「スポーツカー」として認めるに必要なステアリング系の資質は、まず相当に高いといっている。また、ミッドシップという言葉の響きから、指を何本分というオーダーの転舵のノーズの機敏な

当然ながら、前輪は駆動力と完全に訣別することになった。そこからも予想されるように、ステアリングのリニアリティや、ステアリングホイールに伝達されるロードフィードバックともいいレベルにある。路面とタイヤとなすスリッパ・アングルの大小や、路面ミューをドライバーに伝える能力がとても高いのだ。さらに、スポーツ・ドライブングには重要なステアリング剛性感も極めて高い。

これは「ステアリング」によって、あのNSXすら凌ぐほどといえるくらいいいのだ。パワーアシスト・システムを持たないが、幸いにして操舵/保舵力はどんな走りにあっても十分なレベルに収まっている。





動きばかりを期待してしまし、それを裏切られたと感じる人はいくつかも知れない。そう、ビートのステアリング・インは、そう際立って高いというわけではないのだ。ステアリングのちよつとした動きで、横つ飛びするように鼻先方向を変える、といった動きをするわけではない。

ただ、ここで、ハッキリと否定しておきたいのは、それはビートというクルマのフットワークは、ミッドシップカーらしくない、アンダー・ステアの強いつまらないものではない、と誤解させてしまうことだ。もちろんそんなことはない。確かに、そのままだアクセルを踏み込んでも、オーバーステアに持ち込めるほどのパワーを秘めてはいないことは事実だ。

だから、当然ファイナル・アンダー・ステアの傾向は出てくる。しかし、ビートのフロントの接地感には文句なく高い。そこからさらにスピードを増して行けば、最終

◀ビートのフロントタイヤ。前後でサイズが違い、前輪はBSのポテンザRE87 (155/65R13 73H) を履いている。



的なバランスとしてフロントが先に、それもわずかつ徐々に、外側にはみ出す、というのが、全く理にかなった、安全な挙動なのである。

FRレイアウトでは得ることの出来ないフロントの高い接地感、旋回・ブレーキ・スロットルOFFの時を含めての高度なスタビリティ、そしてファイナル・アンダー・ステア

アという要素は、すべて肯定すべき事柄といっている。ドリフト走行を目的とする人には、あるいはこれは物足りないかも知れないが、眼られたデイトメーションのなかで、安らに、スポーティを演出しなげばならぬ。マイク・ロコパクト・ミッドシップ・スポーツカーとして、ばくは現在のこのビートの挙動特性・大きな不

満はないし、また支持をしたいと思う。

## 高性能でできるブレーキ 性能とボディ剛性感

ビートの走りに関しては美談はまだ続く。それは、ブレーキシステムのファイリング、信頼性についてだ。

もっともミッドシップカーは、優れたブレーキ・ワイリー性能を持ち主であることが多く、運動性能こそ最大のプライオリティを置いた荷重配分の具現化が、ブレーキの場合にも大きな効用を生み出すというわけだ。実は、ビ

ートの場合も、まったくこのセオリー通りの印象が得られている。とにかく、軽自動車用のブレーキというのは、何となく頼りない、なんだよなあ、というイメージを抱いているのだとしたら、それはこのビートには100%当てはまらない。いわゆるKQのレベルを大きく超えていることはもちろん、多くの小型車に問題にもうた、ツチと制動感、このクルマは備えているからだ。

「沈みこむように、路面に吸い付くようにしてスピードを落とす」というのは、優れたブレーキを表現するときの常套句だが、ビートの場合もこれに近い。ペダルタッチから制動力、あるいは前後の制動力配分などもOKだ。ハード走行における耐・ロード性能だけは今のところ未確認だが、そこをクリアしていればこのブレーキの得点は相当に高いものといっている。ところで、最後にビートの走り、で最も特徴的な事項を報告して話を締めくくるところにしよう。

それは、ビートが「想像を遙か

に超えたボディ剛性感の持ち主である」ということだ。

ビートの走りのポテンシャルが、かなり高いものがあることは、今まで報告してきた通りだ。が、そのすべての根拠は、この高剛性感ボディにあるといっている。確かに、クローズド・ボディの剛性感のなかに、さらに高い剛性感を味わせてくれるクルマもいくつかある。が、それらはもちろん「軽自動車」などではないし、むしろ世界で一級の評価を受けている。いわゆる、名車の「範疇」に入っているクルマたちといった方が当たっている。

最近定評のあるオープンカーといえはさすがにユー・S・ロードスターが思い浮かぶ。あのクルマも、オート・ファン専用モデルとして生を受けてきただけに、剛性感というところはなかなかのものだ。が、ハッキリといつて、このビートはそんなくとも新車の状態では、そのユー・S・ロードスターをも凌ぐ、剛性感を味わせてくれるのだ。これは大いに評価されている。

恐らくは、このところにもう少し目をつければ、車重ももう少し軽く出来たことだろう。そうならば、データ的な走りの性能も、さらに向上させることが出来たに違いない。が、それを敢えて逃げ、困難な道にトライしたことが、結果としてすべての好印象につながっている、とはくは判断した。

「ホンダ・ビート」。単なるオモチャ・クルマのようにしか見えないかも知れないが、ここに投入されたホンダならではのチャレンジング精神と実際のテクニカルは、NSXに勝るとも劣らないものであるはずだ。



# 走りの真髓をきわめた ミッドシップ・レイアウト

■ビート(5速MT)  
■NSX(5速MT)  
■MR2 G-Unitミッドシップパーフルーフ(4速AT)



排気量もコンセプトも異なる国産ミッドシップ3車が一堂に会した。NSXの280psはドライバーの腕前を試すかのような厳しさがあって、一方には乗用車的味付けの濃いMR2が位置する。ビートは、ミッドシップの真髓をきわめようという姿勢が明確で、Kカーのキャパシティを超越した走りが光った。

レポート：こもだ きよし  
フォト：小宮岩男/斉藤 正

ドライバーの後ろ、リヤホイールの前にエンジンをレイアウトしたミッドシップ車は、究極の操縦性を追求したハンドリングカーといえよう。そのいい例がレイシングカーだ。フォーミュラカーはもちろん、グループCカーなどレース専用車として造られたクルマはみなミッドシップである。

そして市販車でも操縦性に照準を合わせたクルマはミッドシップになる。ホンダNSXはその代表といえる。高価格のNSXに対し、トヨタは量産ミッドシップ「 $\pi$ 」という位置づけてMR2が出てくる。

ホンダ・ビートもミッドシップという点で、排気量と価格もまったく違わず、この2車をビートの比較車両として連れ出した。ミッドシップという点では共通しているが、ビートはオープンカーである。このことからNSXとMR2とは違ったコンセプトで創られていることは明白だ。

ビートは、単にミッドシップの操縦性を求めたわけではない。屋根を取り去ってオープンエンボーターリングを調整させるだけでもないようだ。何か新しいクルマの楽しみ方を求めているようにボクは思う。

それでは実際に走らせてビートのハンドリングを味わいながら、NSXとMR2との違いを探ってみることにしよう。

路面を忠実にトレースするダイレクト・フィードバックはビートが一番

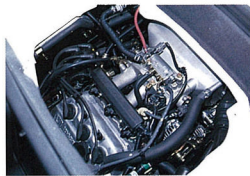
ビートへ乗り込むのは容易である。NSXのように特別なクルマに乗るといふ心構えがいらない。とくにトリアを登ったオープン状態のときには、普通の乗用車に乗るのと同じで、サイドシルに手を置いて「ヨコイシヨ」と降りなければいけない。NSXより、よほど実用的だ。

走らせるのは簡単だ。ごく普通にエンジンかけ、ごく普通にギヤシフトし、ごく普通にクラッチを繋いで、ゆっくりとアクセスを踏み込んでいけばいい。それぞれの操作ははつきりしていて、節度感もあり、扱いやすい。

NSXも普通に走らせるのは簡単だといわれるが、それでも280psを扱うわけだし、そのパワーに対応しているクラッチやギヤシフトを操るのだから、それなりの緊張を伴う。

MR2はどちらかというと乗用車の感覚である。これは良い意味にも悪い意味にもいえることだ。扱いが楽という意味ではいいのだが、シャキッとした感覚があまり





▲ビートのエンジンルーム。ボルトオンのエンジン上部パネルを外すと、ようやくE07A型直3 SOHCは顔を覗かせる。最高出力64ps/8100rpm。軽メーカー自主規制のマックスパワー、64psに到達したのはホンダで初。



▲ビートのコックピット。セブラ模様のシート表皮とフロアマット、そしてモーターサイクルのイメージを持つメーターナセルが個性を主張する。

▲ダイレクトなステアリング・フィールのビート。スポーティなジャンルより、もう一段高いポジションに位置する。



▲コーナーで攻めても、ビートのリヤはほとんど滑らない。低いギヤでタックインを仕掛けてもノッてこない。したたかなヤツだ。

ないのが残念なところだ。ビートのほうが小さくて軽いせいもあるだろうが、剛性感のある操作フィールなのである。

これは走り出しても同じで、路面に近い感覚を持って走れるのはビートである。路面に近いというのは、実際の距離が近いという意味ではなく、ダイレクトなフィードバックという意味である。

MR2は遠いところで接地しているような感じがする。ボディ、サスペンション、タイヤという経路の中で、たくさんのゴムブッシュを介して伝わる感じなのだ。乗り心地の面ではソフトな傾向になるのが有利かもしれないが、ドライビングを楽しむという面ではもう少ししっかりした感覚が欲しいところだ。

NSXは剛性感ではまったく問題ないが、ビートのように路面に



近いフィードバックではない。これは厚い板で遮られている感覚で、もしくはボディの大きさをくもる重厚感のかもしれない。

ボディ剛性に関して、ビートはオープンボディのわりには良いというレベル。きれいな舗装路を走っている限りまったく問題ないが、大きな凸凹は、アスファルトが乗るような場合は、アスファルトがブルツと震えることもある。その点ではクロスドボディのNSXとMR2は当然ながらしなやかでいた。

## ブレーキ、ステアリング とも自然なビート。ミッド シップの醍醐味を堪能

剛性の話が出たところで、ブレーキのフィードバックについても比較しておこう。

ビートのブレーキフィードバックはレベルが高。踏み込んだときにガツンという感覚があり、それ以上は踏み込めない。そのところが右足の圧力を変えれば制動力をコントロールできるのだ。ストロークで調節するのはなく、圧力を変えらる点がとてよく、このブレーキとダルの剛性感覚は、レジェンド、セリシオ、インフィニティといった高級感をもたせてもらいたくはない。

NSXのブレーキフィードバックがかなり良い。しっかりした感覚は足に伝わって、効きもよい。ただし、足の圧力の増加と制動力の増加が比例しない部分もあり、

もう少しザラつた滑動感があるという点だ。

MR2は剛性不足である。強く踏み込んで最後はフワフワした感覚は好きにない。ABSが装着されていたが、それが働く以前はコントロール性もよくないから、制動力を増加させるのも減らしてもタイムラグを伴う。ステアリングフラッグを伴う。

NSXの操舵力は重すぎる。セリシオに近い。路面フィードバックは伝えないのに、少しだけ切り込んだところからはグツと重さが増す。腕に力を入れないといけないくらいで、軽快感をそぐ恐れがある。なによりセンターから切り込んだときの操舵力の変化がボクは気になる。

MR2はパワーステアリングで操舵力に関しては問題ないが、操舵フィードバックについては、いまいちなのだ。路面の情報を伝えてくれない点、スポーツカーらしいとはいえない。

ステアリングを切ったとき、遊びがある。すぐに反発するのはMR2だ。極端な操舵のキビキビ感はある。ただ少し大きめの舵角で切り返すような状況では、やや

ヨーイングの収まりが良くない面が見えてしまう。

ビートはそれはシャープな動きではないが、ドライバーの思いどおりに走るには不足はない。操舵角とヨーが一致して、気持ちよく、ミッドシップのインテリヤの少なさを十分に体感できるだろう。とくにF/R車にいつも乗っているドライバーにとっては、新しい経験になるだろう。

NSXはセンターの軽い部分はやや鈍く、その先の手配えが出てから確実な反応になる感じだ。そしてやや鈍い範囲に、厳密にすると答の遅れ感があるし、セリシオやインテリヤが弱く、センターがわがわがと傾向にあるといえる。そうはいっても願わくせまでは大きな問題になるほどでもない。超高速走行での安定性と一般走行の乗り心地を確保するためのものだとすれば、まあいかながらと認められるレベルのものである。

ビートのコーナリング・スピードを決定するのは前輪のグリップ限界だ。コーナリング性能は、既にそれが良いという評価は難しいが、一番安定性が高かったのはビートである。

NSXややはり2800psが顔を覗かせる、それなりに難しさが出て、ドライバーを緊張させる。まあスポーツカーにはこの緊張感がないと楽しくないのもかもしれない。

NSXややはり2800psが顔を覗かせる、それなりに難しさが出て、ドライバーを緊張させる。まあスポーツカーにはこの緊張感がないと楽しくないのもかもしれない。



▲NSXのコンパクトエンジン1.3L、C30A型のV6 DOHCは、最高出力88PS/7700rpm、最大トルク30.0kgm/5400rpmを発揮する。

が。

MR2はグリップ限界の低さから、ステアリングやアクセル操作にそれなりの気を遣う必要がある。不用意に抜くアウトライトという点にもなるが、これは目撃者によつては、ドライバーの出発が多いという点で、操縦の緊張感などという点、ドライバーがカーという点、ドライバーがカーといえるかもしれない。

それは、その辺のところをもう少し詳しく見てみよう。ビートは基本的にリヤはほとんど滑らない。コーナーに入ると、張つてもビシッと安定したままで、リヤが流れてふたつとこないのだ。これは低いヤテタックインをかけて同じだ。アクセル・オンでアンダーステアが強く出て

いたとしても、弱いアンダーステアになるか、ミッドトライトにある。このセッティングは正解だと思ふ。つまり価格から幅広のドライバー層が想像できるビートは、だが乗ったときの安定性を確保しなければならぬ。ミッドシップだからといって、コーナリング・スピードは高いもの、いざ限界にならぬ。ハイテクニクを要する……というわけにはいかないのがこのクラスだろう。

という点で、ビートのコーナリング・スピードはフロントタイヤのグリップ限界を決まってしまう。リヤは路面をしっかりと掴んだ





▲280psを御するには、それなりの緊張を伴うNSX。

まだから、フロントのコーナリングフォースの最大値がヨーの最大値になり、コーナリングの限界になるのである。

ただしビートのステアリングの効きは良し、もちろん限界はあるがかなり切り込んだところでもよく追従するから、決してコーナリング・スピードは低くない。コーナリング中のロール角は小さくはない。もう少し車幅があればロール角を小さくできるのだから、これが軽自動車の枠だからかたがない。

カース（河村康彦氏）がドライブするビートを後ろから眺めていると、コーナリング中にボディ内側が浮き上がっているように見える。タイヤはうまく接地しているのだが、もう少し外側を沈み込ませて安定感のあるコーナリングフォームを作り出せる、というと思つた。

それでもドライブしている側にはそれほど不安感はない。実際にボクもかなりハードなコーナリングを試みたが、終始、安定性は保っているし、ロール自体も気になるレベルではなかった。最大横Gでのロール角はたいてい大きなもののかもしれない。

ただ微小操舵時のロールは少々気になる。横Gが小さいときに、その横Gにしては大きなロール角が発生するようだ。だから切り始めは少し丁寧にステアリングワークをしてやるほうが、スムーズなドライビングができると思う。

またリヤは終始安定していて滑らないといったが、高速でのレーンチェンジではややズブリと滑ることもある。もちろん急激なレーンチェンジであるから、通常の走

行ではまったく問題ないが、突然障害物が現れてそれをよけるといった場合には、コーナリングでは滑らないだけに注意が必要だ。

このビートと逆なのがMR2のハンドリングだ。ステアリングの効きは操舵角が小さいときだけで、少して大きく切るとすぐに追従しなくなる。つまりステアリングを切り込んでも、ヨーが発生しなくなるポイントが早い時点で訪れるのである。そこてしかななくアクセルを戻すと、今度は一転してアンダーステアがオーバーステアに変身するのだ。だからアクセル操作はラフにはできない。

ただしアクセルを踏み続けている限り、基本的にはアンダーステアを持続し、アクセル・オフではオーバーステアに徹しているから、そのことを理解して走ればそれなりに楽しめる操縦性ではある。できることなら、その変化がもう少し小さく、しかももっとダイレクトな感覚で起つてくれたら扱いやすいと思つた。

NSXはかなりのところまでニュートラルステアを保つている。アクセルのオン／オフで大きく姿勢が変わることはないが、路面のグリップより大きなパワーを与えた場合には、パワーオーバーステアになる。しかしこれもトランクシヨン・コントロールによって安全な範囲内でしか姿勢変化しないようにしつつある。

ドライ路面やよつとしたウェット路面だったら横Gがそれなりに発生しているから、大きなトラクションを与え、少々のリヤの滑りも発生するというかなり高度なコントロールを身につけている。





▲MR2。アクセルのペダ踏みで、7000rpm近くまでドライバーを誘う。こうすれば、かなり速い。

3速で95km/hまで引つ張るビート。よく回るからタコメーターには要注意

最後はなつてしまいが、エンジンについても話しておかなければならない。

ビートのエンジンは3気筒660cc SOHC 4バルブである。排気音に気を配ったということで、意外といく音色を聞かせることができる。高回転になつてしまつと3気筒だなと感じさせる音になる。

8500rpmからレッドゾーンというところ、目一杯引つ張ると、1速で40km/h、2速で70km/h、3速で95km/hまで伸びるとてもよく回るエンジンで、タコメーターをよく見ていないとオパールレーシヨになる。ノーマル・アシレーシヨになる。ということで、最近の軽自動車の中ではとくに速



▲MR2のコクピットとエンジンルーム。3 S-GE型の直4 DOHCは、165ps / 6800rpmの最高出力を誇る。

# ■試乗車主要諸元

車種	MR2	3 S-GE型	直4 DOHC	C30A型	V6 DOHC
主諸元					
全長(mm)	3295	4170	4430		
全幅(mm)	1395	1695	1810		
全高(mm)	1175	1240	1170		
ホイールベース(mm)	2280	2400	2530		
トレッド(mm)	1210	1470	1510		
車重(kg)	1210	1450	1530		
車両重量(kg)	760	1210	1350		
型式	E07A型 直3 SOHC	3 S-GE型 直4 DOHC	C30A型 V6 DOHC		
エンジン	66.0/64.0	66.0/66.0	90.0/88.0		
総排気量(cc)	656	1998	2977		
圧縮比	10.0	10.1	10.2		
最高出力(ps/rpm)	64/6100	165/6800	280/7200		
最大トルク(kg-m/rpm)	6.1/7000	15.5/4800	30.0/4400		
燃料供給装置	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射		
燃料タンク容量(l)	24	54	70		
加速性能					
1速	3.428	3.643	3.071		
2速	2.168	2.008	1.952		
3速	1.576	1.296	1.400		
4速	1.172	0.892	1.033		
5速	0.941	0.771	0.771		
6速	4.300	2.977	3.186		
ファイナルレシヨ	5.714	2.892	4.062		
ステアリング	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン		
サスペンシヨ	マフラー・インサート・コイル	マフラー・インサート・コイル	ダブルウィッシュボーン・コイル		
ブレーキ	ディスク	ベンチレーテッド・ディスク	ベンチレーテッド・ディスク		
タイヤ・サイズ	(前)155/60R14 (後)165/60R14	(前)195/60R14 (後)205/60R14	(前)205/60R15 (後)225/60R16		
馬力・重量(kg・ps)	11.87	7.33	4.82		
最小回転半径(m)	4.6	4.9	5.8		
10モード燃費(km/l)	17.2	9.6	8.5		
性能	160km/h加速時間(s)	27.3	20.3	16.0	
東地区標準価格(万円)	138.8	238.8	800.3		

いとはいえないが、ある程度回し

ていれば軽快に走れる。

NSXは、いまだ説明の必要もないと思うが、回せば回すほどパワーが出て、どんなスピードが増していく感触は、けっこう病みつきになりそう。

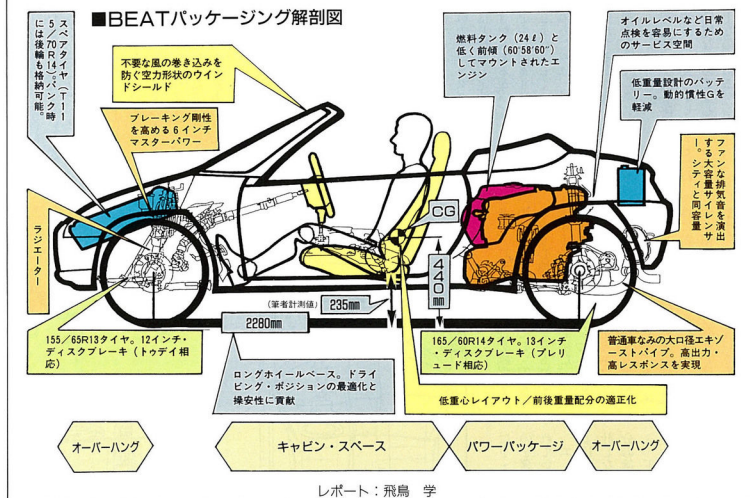
MR2はATというところもあり、やはりここでもダイレクトなワイリーリングに欠けていた、それでもアクセルを床まで踏むとレッドジーンの7000rpm直前まで引張り、かなり速く走れる。

3車を乗り比べた後、ビートはどんな種類のクルマなのかと考えた。

ボクが考えたビート像は、最初に述べたように、単にドライビングを楽しむというものではない。安定性の高いハンドリングを与え、ウルトラ・ライトウエイトのオープンモーターリングを楽しむためのクルマだと思ふ。



## ■BEATパッケージング解剖図



レポート: 飛鳥 学

ビートは小さいから、ミッドシップだから、フルオープンだから、楽しい。その割りに徹したパッケージングは、言葉を交われば贅沢な設計ということになるわけで、他のKカーと同一列比較できないだろう。ビートの登場により3車が揃った国産ミッドシップな、パッケージングの立場から較べてみよう。

# 乗員2名にすべてを賭けた割り切り

コンパクトぶりにアドバンテージを感じるビート

スローなアンボは似合わない。850cc回転まで許されたタコメータを覗み、短いストロークで小気味よく決まるシフトレバーをトルクの落ち込む7000回転を越えてチェンジしてフルに使い切る。軽快でリニアなステアリングをリズムカルに操作し、連続したタビコーナを適度な風を受けてヒラリ、ヒラリとかわるとき、ビートは水を得た魚のように生きいきとしてくる。

まるで、走る牛若丸だ。走って、そう思った。力自慢の弁慶でない4WDオフロードよりも比較すれば、開通しなく、そうだ、小柄、端正な美少年風のルックスも、牛若丸的である。世界的に見ても類例のないモノコック構造のミッドシップ・オーブンボデー、超コンパクトにデザインしたメリットが実感されて、本当に楽しい。走り出せば、やめられない面白さがある。

いうまでもなく、クルマの素性を左右する根本は基本パッケージングにあり、運動性能を最終的に決定するアフリクターは車両の重量配分に依存するところが大きい。限界の超短連踏での走りを競うレーシングカーや、走りの楽しさを中心コンセプトに据えるスポーツカーの重点はミッドシップカーが位置するのと同じ。コクピット直後にエンジンを搭載する分、実用性が期待されるクルマに向かないもの、FRやFF方式のクルマより車両重量配分を適正化しやすく、その利点を活かして、操縦性とスタビリティのレベルを高く

度にはパッケージングさせることができる。しかし、ミッドシップならなんでも優れているというわけでは無効ない。結局は、それなりの完成度が要求される。つまりビートは、その点でも卓越しているから楽しいのである。キャビンはタコメーターはあるけれど、ベダル配置を含めた空間的な無理が皆無で、実質的な着座席のシートサイズもエリノス・ロードスターにのみあたるから、乗ってKカーという気がまったくしない。その秘密は、2シート設計による前後寸法の自由度と、ドライバとパッサーのXZの動線を区別したNSX譲りの1by1のステアリング造形にある。シートのスライド量を充分に確保した上で、センターコンソールを助手席側に25mmオフセットし、ドライバの動きを損なわないよう運転席側面を広げた。

バカ速のKカーは決して珍しくないけれど、Kカーであることが意識されない初めてのKカーだ。走りの実感が上級車なみにラッパされる。Kカーならではの絶対的にコンパクトボデーは、ハナデといえるところから普通の価値観を伴う。前後バンパー先端まで手の内にあるようなクルマと同一体感、少ある慣性Gによるコーナリング時の気楽さは、軽量コンパクトボディゆえだ。小さければ小さいほど楽しく元気に走れるという理屈は、ひとつの真理である。したがって、パッケージングにおける最大の特徴が、この小さなサイズにあると思う。本格的スポーツカーの世界



に参入を果たしたNSX。ミッドルスポーツカーとしての商品魅力を高めた2代目MR2という先格の国産ミッドシップ2シーターと比較しても、それは互角以上のアドバンテージをビートに与えている気がしてならない。

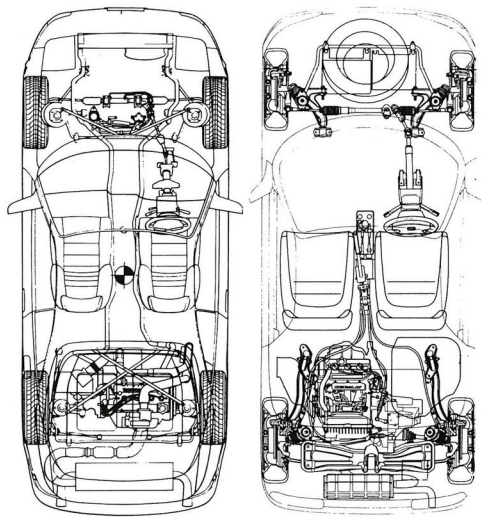
ミッドシップ本来のキビキビとした走りを表現する上で、コンパクトぶりが絶大なメリットを生み出している。極力切り詰められた前後オーバールンガはヨー慣性を小さく抑えている。車両重心の位置も比較的適切だ。

一般的に後輪駆動の大きくなりがちなミッドシップは横風の影響を受けやすい。NSXがヨー慣性を増大を承知したロングテール化を図り、横風の着力点を後ろに寄せたのもそのためである。結果的にFRレジェンドなみの横風安定性を得ているというのだから、凄いい。車両キャラクターからいって、それは横風安定性を得る必要のないけれども、ビートは車両重心を少し前寄りにして、これを解消しようとしている。

このあたりは、NSXよりミッドシップ・レイアウトの基本に忠実な気がするし、短い絶対長が相乗効果を与えているのも見逃せない。牛乳丸は、小柄な体型ゆえに、武蔵坊弁慶の長をヒラリとかわせる敏捷な身のなりが、あくまでも身土なのである。

## パツキングに余裕のないコンパクト・ボディ

しかし、ボディがコンパクトになればなるほど、パツキング上でのエンジン・リアリングは辛くなる。2シーターといえ、ビートの



▲全長を揃えたビートとMR2のパツキングを俯瞰で比較すると、前後オーバールンガやパワー・バックのレイアウトの違い、ボディに対するエンジン・リアリングの占有面積の相違などが一目瞭然。MR2に比べ、ビートのパツキングがいかにタイトに凝縮されているかが分かる。そんななかで興味深いのは、センターマウントされたエンジンとフロント部のラジエーターの連絡の円滑化、剛性部対として活用するための構造上の必然性にある。パツキング的には、むしろ運転席の居住空間拡大効果のほうが大きいように思える。それは、上の図からもシートとドアの隙間が運転席と助手席で異なることから確認できると思う。なお、左右のシート自体はサイズに差がない。

サイズに充分な居住性を確保するの結構大変なことだし、安定性や乗り心地への配慮からも、ロングホイールベースの化が必須だが、同時にタイヤバリエーションも大きくしたい。これは、絶対長がミニマムなビートにとってには反する要素である。660ccとはいっても、エンジンで補填を含めれば、意外に足る。むしろ、ボディに対して相対的な空間比率では、小型車以上に大きいといえる。

まして吸排気効率を高めることでドライブビートの70A型エンジンに狙ったビートの向上と高出力エンジンは、エキゾーストパイプひとつをとっても普通車以上に大きい。スポーティで爽快なエキゾーストノートを得るため、サイレンサー

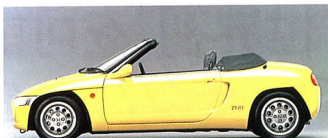
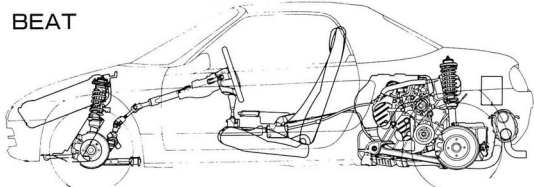
一杯の169.5mmに嵌めた際、全長の相対比は142.7mmにもなっている。エンジンの高さにも、それと一絡めのはいってない。とにかく、ビートのコンパクトなボディにはパツキング上の余裕が少ないのだ。スベタイヤやバッテリーの配置を考えただけでも、その苦労の大きさが隠れている。スベタイヤはフロントフード下先端に前傾して寝かされているし、バッテリーはボディ最後部右側に寄せて格納される。

こうした重量物をボディの高い位置や前後にレイアウトするのは、必ずしも好ましいことではない。エンジンより前方の運転席後方隔壁側に置かれた燃料タンクも、残量による車両重量

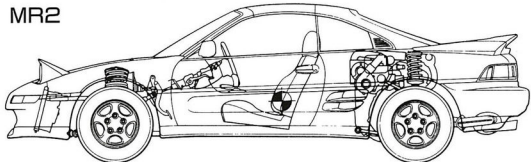
配分の変化を避けるため車両重心に近づける目的で位置決めされたそうだが、当然MR2流にセンターマウント下部に燃料タンクを置くことも考えられるが、ビートはここをボディの剛性部材として使用しているため、総合的統感をきかない所でもあった。ただ、バッテリーは通常のものより2.5kg軽くなるを使用する。また、ハンデイルを駆動する努力が随所に注がれており、燃料タンクにしても10モ1ドで17.2km/lという燃費のよさから、満タムでも24リに抑えられているのである。NSXくらゐのサイズになれば、ミッドシップ・レイアウトの完成度を高めるが伸びやかで華麗なプロポーションを実現することが可能だけれど、ビートでは無理。実際にMR2サイズでも難い。



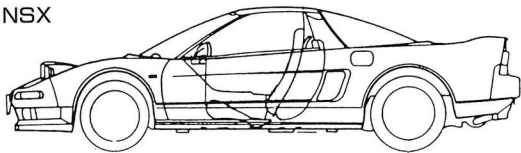
## BEAT



## MR2



## NSX



▲ビート、MR2、NSXのパッケージングをサイドから比較する。3車の相違ととくに目立つのは、NSXの圧倒的なロングテールぶりと、MR2のエンジンがキャビンから遠く、高く、後傾して搭載されていることである。一方、ビートは全長に対する全高とキャビンの占有率の大きさが印象的だ。しかし、それは3車の全長を描えたからで、実際にはミッドシップとして最も無駄のないパッケージングを、走りの機能面から徹底的に追求していることに注目したい。

さらに、エンジンを後傾させたパッケージングをそのまねて用いたためか、エンジン重心はほぼ後輪車軸上の高い位置にあつて、どちらかといえばRに近い。それでも、2名乗車時に前43%、後57%の車両重量配分を得ているのは立派ともいえるが、欲をいうなら、低重心設計と前後重量配分の適正化こそミッドシップ・レイアウトの利点だけに、パッケージング面での一層の煮詰まりを期待したいとも思える。

ビートは、1名乗車時で同等の前後重量配分を得、重心高も地上より440mmと圧倒的に低い。

**低重心化にも貢献するフルオープン・ボデイ**

ビートの闊達な走りが理想的な重量配分と低重心設計から生まれているのは明らかで、MR2より10cm近くも低い着陸高を持つシートに座り、走り出せば、それが実感として伝わってくる。

基本的にはエンジン・マウントを低めることで対応するのでは当然で、エンジンは約61度に前傾してエンジン重心を前へ寄せながら、可能な限り低く搭載されている。幌を全開にして、心地よい風を頬に受けて走りながら、フットレストを支える各ピラーの強度も相当なはずで、それ相応の重量物がこれより上に集中してしまいが、オープン・ボデイではAピラーを残し、その他はローワーボデイで賄われる

ことになる。無論、ルーフのない分、Aピラーに要求される強度はかなりのことからそれ自体重くなるし、一般にクロズド・ボデイからルーフを切り取るとボデイ剛性が10分の1以下に落ちるといわれ、補強材を張り巡らさなければならぬ、それも設計次第だろう。

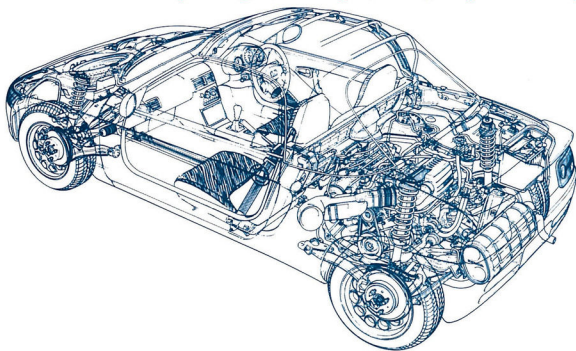
ハナからオープン・モデルとして開発されたビートの場合は、重量配分を考慮した剛性部材配置の解法が充分可能であり、それが車両全体の低重心化に巧みに活かされているように思えるのである。

そして、オープン・ボデイは、スタイリング面に優位である。ボデイの大小に関わらず、居住空間に必要な天地にその差はないから、ビートのようにミニマムなKカー枠内のサイズを採用すると、どうしても相対的に全長、全幅に対する全高が高めになってしまふことは先に述べた。だがローワーボデイだけのようないまのオープンカーでは、スリクなフォルムが造形できる。実際、NSXのような伸びやかなビートのスタイリングに窮屈さは微塵もなく、むしろコンパタさはよくキュートな印象に思わす魅了させている。

つまり、ビートはミッドシップとオープン・ボデイの利点を結んだボデイに凝縮させたクルマであり、そのままとまりにパッケージングの賢みさがある。考えてみれば、世界最小、を謳ったランク、Kカーサイズの、だいたったボデイサイズも、贅沢な飾り切りなしに成立しないものでも、そこに、他のいかなるクルマでも、味わえないビートならではの魅力を誰もが感じるだろう。



## “世界初”を可能にした ユニークなレイアウトとボディ構造



ミッドシップでフルオープンモノコックボディ……BEATのこの構造は、なんと世界で初めてのものだ。限られた基準枠内で、それなりの動力性能と軽快なフットワークを生み出したメカの秘密は、どこにあったのか。

解説：星島 浩

明快なBEATのコンセプトとレイアウト

ひと目で「理屈なしに楽しめるクルマ」だと分かった。

年齢を考えれば、編集部が私を試乗記担当から外したのは当然に思いますが、BEEはまだまだ私にも目がいっぱい楽しめるクルマじゃないかと。と、NSXは、私が目いっぱい楽しむには性能が高すぎるけれども、BEEというwalkaround。実際、ハンドリングコース走行に、年甲斐（？）もなく胸躍る気分を味わった。

ユーザが「理屈」に染めるべきじゃない。ただ、このクルマ自体、理屈攻に造られたものでもないから、それやないというなら、その後か「理屈」は付けられるだろうよ。核実験は付けたらいいから、個性化時代とか、密着の移動空間の高級が一方であつた、彼方、自然的なところ、アノコミュニケーションの露があつてもいい、でもBATをとか、とても世の中の大きな、マーケティング上の、販売店の、マーケットのシグナルとしての分析がコンセントが生まれる、と3人はいわねながら、長崎自動車通ったのは、限られた、軽自動車、全量、4 m 幅の影の規格法内に、いかに大きな居住空間を実現するかが要だった、だからホバのドライブが謀反の機会、ダイハツがドライブが模倣を見せもの、のおおかつた、レポーターのバツチェックした。しかもクルマ・スタイルのリアでさえ、前部左側のエッジラインとトランスアクスルが、レイアウトと、機能部分、レイアウトも部品までも、もともとレポライゼーションと同じで、基本的にメカミクスと人間の想像が交わったとはえなかつた。

もうやらのヤンデジ、じゃない

だろうが、これまでの「しがらみ」を全部捨てて、こんどはメカ・マキシマム——思いきり機械部分を威張らせてやろうじゃないの。そのぶんマン・ミニマム、居住空間が最低限になってもかまわない。いや、オープンなもの、大空まで全部が居住空間だヨ。

そう考えると、実にBEATのコンセプトなりレイアウトが明快に見えてくる。

メカ・マシマムの典型は、たぶん現在のスポーツバイクだろう。ひとことしたらBEATの開発陣は、スポーツバイクを4輪車で表現しようとしたのかも知れない。

高校生のバイク「3ない」運動は不幸なことだが、そうでなくてはならない。言うに及ばず、

も最近の若い衆には、ホンダの「キックス」いなり4輪乗用車に向かう者が増えた。バイク市場衰退の一因である。それはいちばらん切実を感じているのが、ほかならん世界最大のバイクメーカーであつて不思議はないわけで、ならんがブルイモに限らずバイク・ショップでも売つたらしいのに、木嶋（東京・深川）の仲間たちと共同で買った、というより共同でしか買なかつた当時のホンダSG600だつて、バイクの店で売つてたんだものネ。

閑話休題。ここから先は開発ス  
トリーの出番だ。

パッケージジグを見る。

全長と全幅はカタログを確かめなくてはならぬ。ミッドシップだ。全高はさすがに低い1755mmに納めている。ミッドシップと低重心設計が、走る・曲がる・止まる運動性能の決め手だ。

ホイールベースはトウデイより50mm短い2280mm。ミッドシップならリヤオーバーハングは小さくできるが、フロントはラジエーターやエアコン・コンデンサーの

ほかスベアタイヤを収納して、ノーズを低く抑えクラッシュバブルゾーンを確保すると、オーバーハングを容易に小さくできない。トレッドは前後とも1200mmで、車両重量や前後重量配分とのからみもあるが、前後異径サイズのタイヤ&ホイール採用が目

付く。フロントには165 60R13  
タイヤ、リアには165 65R14  
タイヤを履かせている。このあた  
り、なかなか猪口オイルちよん  
なポニーカラーじゃないの。  
フロントフードを開けると、ス  
ポアタイヤは応意用のT15／  
70R14が載っていた。もう一  
ルサイズのリヤタイヤが収容でき  
る。スベア板を兼ねたジョエ  
ーターの導風板を兼ねた格だ。  
ラック&ピニオンのステアリン  
グ系あり、油圧クラッシュステ  
ムとヒールインチ・マスターバ  
ックが見える。

エンジンは強く前傾した横置き3気筒のワンカム4バルブPGM-FI。3連スロットルが話題だが、エンジンブームを眺めるバウ・ドレイブルームを眺めることはできそうもない。と思ったに、床下から覗いたオイルパンの底に「HONDA」のロゴがレリッパに写っていた。そりゃア誰だっ

て上から見えないきや下から覗く。大容量サイレンサーを最後部に横置き。燃料タンクは座席背後にめ床下にも収納スペースがなかったらしく、エンジン右側、トランスミッションの上に24リを配置。世界最小(?)のトランクルームは「愛嬌」だろう。ラケット? 本とスポーツシャツの着替え、タオルくらいは収まる。か。いまは学生だって宅配便を利用、手ぶらで寮から実家に帰ってくる。ヒジ



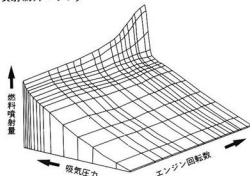




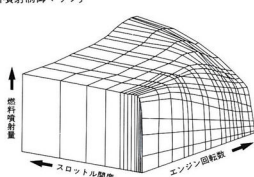
## ●2つの燃料噴射制御マップ

従来のPGM-FI（電子制御式燃料噴射）では、エンジンの必要燃料噴射量の決定を、スピード・デンシティ方式（エンジン回転数と吸気圧力から噴射量を決定）によって行っていたが、今回、スピード・スロットルエア方式（エンジン回転数とスロットル開度から噴射量を決定）も併用することによって、より正確な燃料のコントロールとレスポンス向上、さらに高出力化を図った。

【吸気圧力とエンジン回転数を基準にした燃料噴射制御マップ】

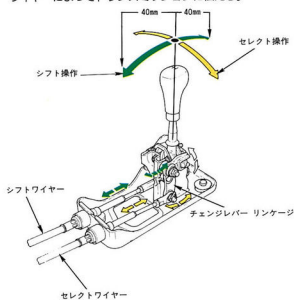


【スロットル開度とエンジン回転数を基準にした燃料噴射制御マップ】



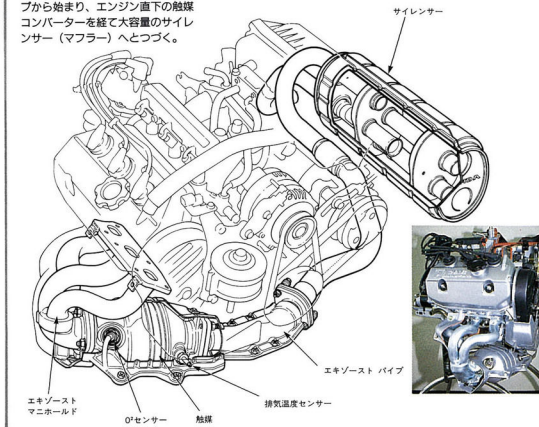
## ●シフト・チェンジ機構

チェンジ機構は、チェンジ・ノブ操作時に適切な節度感を与え、チェンジ・ノブに振動が伝わりにくいプッシュ・プル式のコントロールワイヤーを採用している。ノブの左右の動きをセレクトワイヤーにより、前後の動きをシフトワイヤーによってトランスミッションに伝える。



## ●排気系のレイアウト

▼排気系は3本のステンレス製パイプから始まり、エンジン直下の触媒コンバーターを経て大容量のサイレンサー（マフラー）へとつづく。



のインテークは口径40.0mmと、いからNSX級、BEATに比べては大幅開放と同じだ。600ccエンジン用とは思えない大きなサジスタシムからは長さ210mmの3連マニホールドが伸びている。口径55mmは、5.4Lエンジン級だ。さらにポート長さ80mmを動員して、エキゾーストパイプまで動員して慣性や脈動を抑えようと思われている。マニホールドには、うまでもなくバタフライ型の3連スロットルバルブがある。排気管もバタフライ型。3気筒は排気干渉がない半面、排気脈動効果を使えないはずだが、ならばとにかく抵抗を少なくしてストレートに出しやろうという考えだろう。秒間に45mmの大連量シフトを越えるかも知れない。三元触媒の付着決めに悩ましくなく、モリス・キャタリストは0.62mmリズ。エキゾーストマニホールドは3本のステンレスパイプに本まとも、球面ジョイントを経てエンジンを通した排気管は1・3・5のシムのみ、8・6の容量をつサジスタシムに導かれ、38mmのサイレンサーから吐き出す。排気量は静粛といえない。なかなかの重低音である。それについて

抜けるような乾いた音量はみごとなチューニングだ。このあたり、エンジン・ファイリングと併せて、こまごまよく河村康彦氏のレポートが楽しい。PGM-FIに新しい考え方が導入されている。従来のPGM-FIはポンタ独自のスピード・デンスティの絶対値とエンジン回転数による燃料噴射量を決めていたわけだが、今回、スピード・スロットルエアマップが追加された。Fエンジンなどは、スロットル開度とエンジン回転数をよりスピン・スロットルエアマップだけで動かす。これをアクセルを開けた運転域で使い、スロットルを閉じたままにいい運転域に使う。スピード・デンスティを使う。目的は、むしろ、より高精度な空燃比確保と高いレスポンスを得ることにある。システム図はやがて公開される。要するに、アクセルを開けると同時に増量する。このドラッグバリエーションは、10mm以下の領域でレスポンスを重視したわけだ。システムはMTRC II エミットレックとよ。燃焼温度が高くなって、ピストン

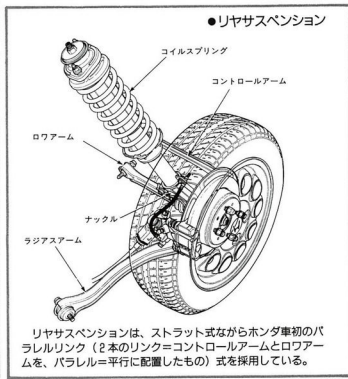
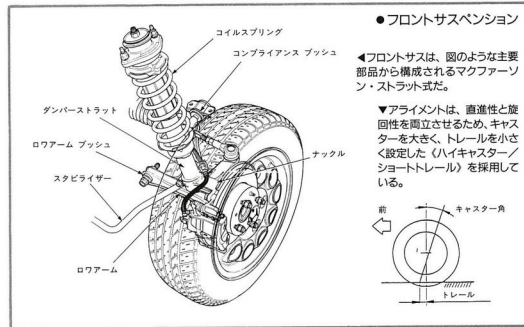
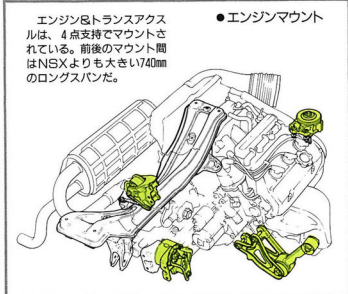
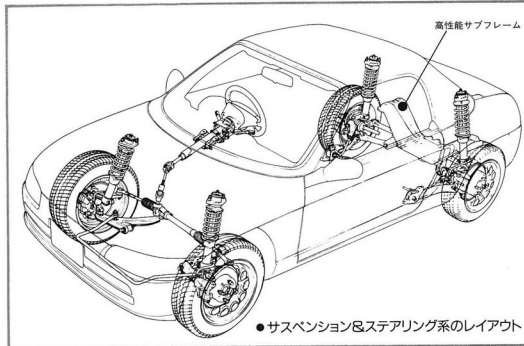
はVTECなどのハイシフトコンタを採用、回転限界が上がったぶん、ブレイクパイとワットリグ対策にリングの厚さを増し、コロッド大端部の補強、クラックとコロッドのメタルをクルックとに換えるなどの手当が施された。オイルパも全開出を上げるには油面を下げて、しかし、盛時の潤滑を確保しなければならない。結構苦行して形状などを決めたのだという。

油圧操作のクラッチとオイルエアコ、ACJエネレターに搭載バッテリーの配置はアクティのそれと似ている。駆動軸と周りの連動に留意、60AH ACJエネレターは大きいのだが、代わりに搭載バッテリーは小さくしてトータル2・5kgの軽量化に寄与しているのだという。

油圧操作のクラッチとオイルエアコ、ACJエネレターに搭載バッテリーの配置はアクティのそれと似ている。駆動軸と周りの連動に留意、60AH ACJエネレターは大きいのだが、代わりに搭載バッテリーは小さくしてトータル2・5kgの軽量化に寄与しているのだという。

クラッチの油圧操作採用は、ケルが燃えなくなつてレスポンス悪化が懸念されるミツシブでは当然だが、レイアウトの自由度でも有利だ。高回転のペダル操作ファイリングに配慮して、ダイアフラムスプリング気筒にバランスイットを配し、慣性モーメン





減を小さくしてシंकロー負荷を軽減している。ペダルのストロークは120mmあるが、直線的な操作感が好ましい。

③速を②速に近づけて、④速と⑤速の間に速のギャップを決め、全体では完全なクロスレスポンスを実現している。具体的に変速比はカクログなどを2覧にできた。ただし0km/h巡航時⑤速でエンジン回転は5400rpmだった。ギャップが小さいボールジョイント式エンジンレバー採用、40mmの短いストロークで、シャキッシャキッと決まる変速フィーリングもスポーツ感そのものである。

エンジン&トランスアクスルのマウントが、操安性やドライバビリティにもたず影響は小さくない。加速速など起こるユニットの変位がリアになるより、また変位目的の抑制がアイトル振動の低減を両立させる必要がある。前後のマウント間は740mmのロングスパンだ。NSXでさえ710mmである。ロングスパンのお蔭で、低いばねレリ剛性が期待できるし、大容量マウントと呼べるアイトル振動低減効果も上がるというわけだ。マウントはエンジン左サイドと、右のミッション側にもあり、前側に加えたトルクロッドが変位を抑える切れになった。

**ストロークアップで接地性を高めたサスペンション**

サスペンションはフロントがL字型ロアームをもつマクファアーソン・ストラット式。サフレームはないが、おまのツアウのそれに近いレイアウトだ。ただしNSXの8度に近い7度20分のハイキャスター、20mmのショートトレールを採用。直進安定性を重視。路面外乱によるキャンバー変化などの影響を嫌い、キン

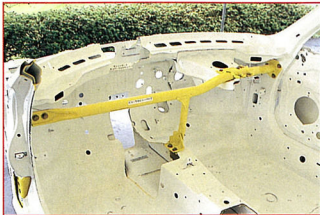
グピン傾角による3.5mmのネガティブ・スクラフ採用もある。トイはニート付付近でゼロ、パンフリバッド付付近で10mm、5mmとトアワに9むろ大径スタビライザが付く。リヤは前後向にラジアスアーム、横方向にローアームとコントロールアームをもつボクダ車初のバラレルリンク・ストラット式だ。リヤは、インプ・ストロッド側ともほとんど同一化せず、ダブルウッシュボウバニの特性をもつ厳密にいうには短回時の横バ、制動時に突起乗り越などの前後列に対しては、ごく僅かにトインする。なけやサベションは高剛性のサフレームに取り付けられリヤのばね定数は2・0、アンダブ、アンダクスクのジョメトリは過激、メカニカル・コンプライアンスを大きくして乗り心地向上を図っている。

低重心ミッドシップらしいステアリング応答性と旋回性、発進性能の向上をめざし、前後一平歩特性を最適化し、動的安定性を確保。さらには、ストンスピード近く低速の減速を高めケンバーク採用、スタビライザーと堅めのばねでロール剛性を高めたわけだ。サベションのレバワッドストロークはトアデバ、フロントが15mmの60mm、リヤが20mmの65mmあり、接地性を上げるとで旋回性・動的安定性向上に図っている。ばねが軽いこともあって、パン側にもストロークを増やすメリットはないという考えだ。ステアリングは、パワーアシストが15。パワーステアリングなみのクイックなギヤに用いているが、むろニョアラステアだ。試乗記で明かしたとおり、上が軽いこともスポック付付近で12kgの換能力な、スロバック付として重くはない、手になえとまきびしたハンドリングは、や

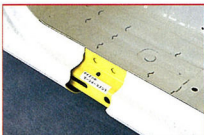
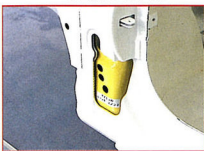


▶Aピラー間に設けられた補強用パイプ。

▼ステイフナーで2重構造化したAピラーの根元部分。

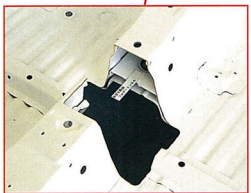


▼Aピラー付近まで立ち上げたサイドシル。



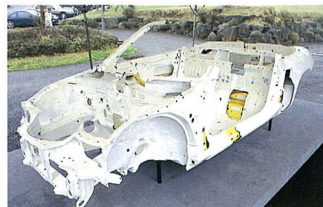
▲2重構造のサイドシル

▶大型開閉断面2重構造のフロアトンネル



▲サイドシル・ラインホースメントの後端部分。

## ■ボディ/フレーム構造



▲ホワイトボディのカットモデル。

はリミッドシップBEAT最大の魅力。旋回限界は実に0.85Gだといふ。

ミッドシップはフレキシブルでも華しいレイアウト。後輪の荷重配分が小さく、リヤブレーキ性能向上のマーキングを増え、トータルな制動性能向上するからである。むしろ重心ゆえの安全な制動姿勢や、リヤエンジン搭載に採用しているヨモメン打掃し、リヤエンジン搭載力も最良の1.0Gだといふ。制動力は最良の1.0Gだといふ。前後軸のブレーキは12イ

ンチのフロント用コンパクトボディの流用だが、リヤの13イッチは現行プラットフォーム同サイズ。マスタリックも6イッチはトワイで同じサイズだが、パワー倍率を高め、ペダルレスと操作ストロークを小さくしてタイレクタの制動フィードバックを演出している。

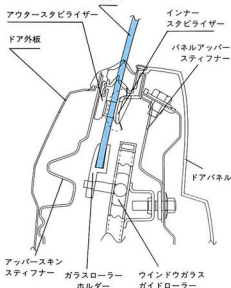
ミッドシップのレイアウトであり、前後重量配分を考慮すれば、タイヤも相対的にリヤ側C100というわけで、C100およびタイヤ横剛性の前後バランスから、前後

異性タイヤを履かなくてはならぬ。タイヤ挙動が優れていないのも、リヤタイヤの操縦性能不足、急制動時の安定性確保に不足している。タイヤサイズは215/45R13、ホイールは前が14インチ、後が15インチJ14を用いている。

フルオープンボディゆえの剛性確保と内装への配慮

パッケージングが決まって、最も開閉に苦労したのは、たぶんボディだった。このボディは、おたふらめ付だが、BEATはモノコック構造である。しかもオープンボディで強度性能にかなに確保するか、骨組みを太くすることは、軽自動車外形サイズが小さすぎる。クロスボディでは、そもそもそのコンセプトに反する。すっきりしたスタイリングや、その取柄を考慮したロールバーの採用、またはタルガトップ

## ●ドアの断面構造

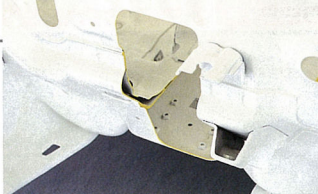


サッシュレスドアのため、ガラスの保持機構はそれなりに頑丈に作られている。もちろんサイドドアビームも内蔵されている。

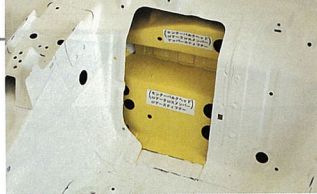
高いボディ剛性は衝突時のキャビティ安全確保ばかりか、乗り心地はもちろぬ。走る・曲がる・止まるの運動性能の向上、すぐれたドライバビリティと操縦の楽しさの実現にも無関係ではない。

ミッドシップは考えきった前後にバルクヘッドなりパティションが多く、それをボディの強度剛性やクラッシュアブソルション確保に生かすこともできる。フロントのバルクヘッドはセダンよりがっちり追われているし、これに連結されたAピラーは、大人をさか下ら



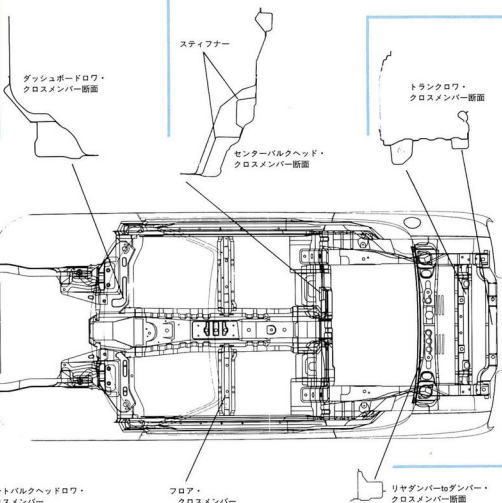
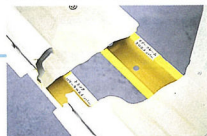


ダッシュボード下部をエンジンルーム側から見る。



◀センターバルクヘッド部を室内側から見る。

▼トランクルーム下部の2本のクロスメンバー。



がつても曲がらないという。リヤサブペンションは左右のタワー上端をクロスメンバーで繋ぎ、小さなトランクルームも前後にクロスメンバーがある。サイドには前方をビギラ側に立ち上げ、後方はリヤホールハウス直前まで引いている。

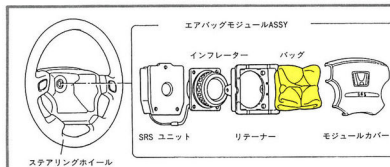
クラッシュテストでも、その衝撃は前部はダッシュボード、後部はサブペンションに達せず、車室部分の安全が十分確認できたという。ドライブシャフト背後エンジンサイドに設けた燃料タンクは、安全な構造で、残量ながら、車両重量はトウデの70%増重した。が、これも考え

重量増加を極力おさえつつ、オープンボディに十分な強度・剛性を持たせるために、その構造には、骨組みの閉じ断面化や2重断面化、リインフォースメントの多用化などが目立つ。

▼クロスメンバーをトランク側から見る。



身は切り取ってオープンにするのべきでしょう。ドアを含むホイットボディの重量は235kgである。ドアにサイドインパクトビームが内蔵されていることは、いまでも国内では珍らしいことだ。フルオープンボディにフルサッレスのドアが採用されている。ガラスのドアが保持していかねばならぬ。ドア自体がしっかり連れるのも当然。パイク感覚といっても雨の日に合着を着るわけでもない、使用し難い操作性は別ベジを参照したいが、洗車時にも配慮した穴漏れ対策、シーの防撥水処理にも念を配ったという。シー



●SRSエアバッグの構造

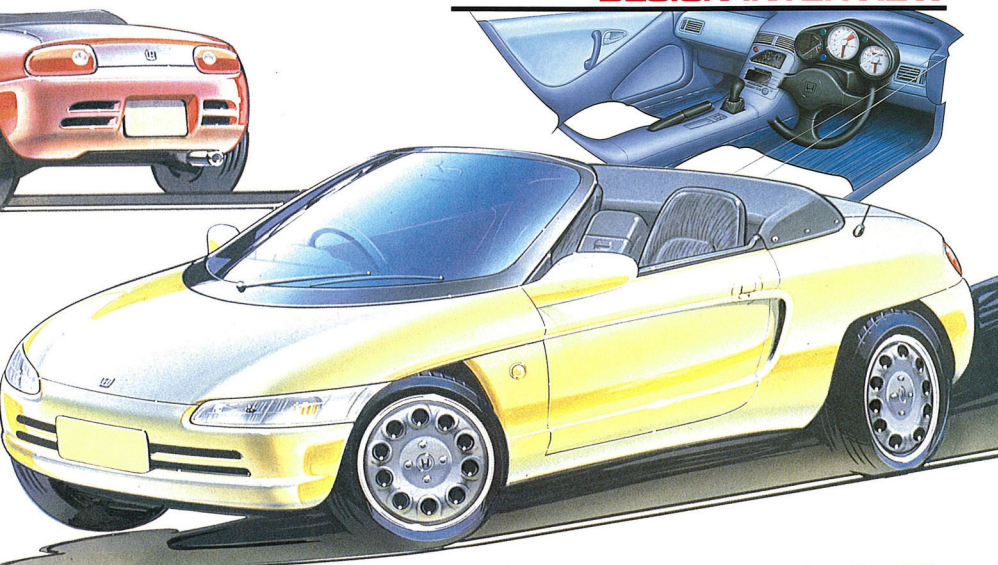
軽自動車には初めての採用である。インスパイアやビギラなどの上級車種と原理や基本構造は同じだが、見事なまでにコンパクトにまとめられている。

#### 軽で初採用のエアバッグ

安全確保はシートベルトの採用が基本だ。そのうえ、SRSエアバッグが動けば、ドライブバがステアリングにぶつかるとか、もしない顔面を保護することができない。前方からの衝撃を受けるGセンサーがあり、窒素ガス発生装置のインフレーター、パック、各機能部品の状態を診断するSRSユニットで構成されている。診断ユニットが前方から強い衝撃を受けると、電熱着火式のインフレーターが働いて約40msのエアバッグを膨らませ、ドライバーの顔面を受けとめる。直後からガス排出を始めて吸着。ここまでの所要時間は0.1秒である。計感パネルにはシステムの異常を知らせる警告灯が備わっている。

インスパイアやビギラなど上級車種と原理や基本構造は同じだが、センサーを内蔵して電気回路で読み取ることで、コンパクト化を図っている。それにしても、小径ステアリングにすべてを収納するのは大変だったという。装置の重量は4.2kg、3kgである。おそろくBEATのエンジン機に比べて、日本の大衆的経済車寄りにSRSエアバッグの普及が進むと思われる。ほかにステアリングとハイマール・ウォーニングが載せられる。最後にメカシステムは直接加速性能は18秒弱、17秒8が期待できそうだ。なお、10モード燃費は17.2km/l、走り方によってはある実用燃費も15km/l前後だろう。





# 若い熱意で"スター誕生"

現時点で28.6歳という若いチーム。「私が担当したい」と手をあげて集まった彼らによって、ビートのデザインは開発された。合言葉は「ミッキーマウス」。小さくて可愛くて、誰にも愛される永遠のアイドルだ。それでは、若き担当者たちの言葉で綴る「スター誕生」の物語をお届けしよう。

## ■語る人

石橋 豊：本田技術研究所・エクステリア担当PL  
 藤巻昇次：本田技術研究所・エクステリアデザイナー  
 岡野晴美：本田技術研究所・エクステリアモデラー  
 小野 正：本田技術研究所・レイアウト担当  
 近藤淳一：本田技術研究所・インテリア担当PL  
 安藤公昭：本田技術研究所・インテリアデザイナー  
 田島 聡：本田技術研究所・インテリアデザイナー  
 東野正人：本田技術研究所・インテリアモデラー  
 井上末広：本田技術研究所・インテリアモデラー  
 横山泰子：本田技術研究所・カラーデザイナー

## ■聞く人

藤本 彰：CAR STYLING誌編集長  
 千葉 匠：デザインジャーナリスト

先行開発で試作車を作りそれから本格開発を開始

藤本 最初にこのクルマの開発の発端を、簡単にこ説明いただけますか？

石橋 私が入社したのが6年前ですが、その頃からデザイン室ではこの種のクルマをやりたいと、皆でさかんにスケッチを描いていました。いろいろと提案はあったけれど、実現できずに多くの人が涙を飲んだわけです。そのなかで、当時、栃木の研究所にいたR開発のグループが……。

千葉 先行開発ですね。

石橋 ええ、そのグループが、とにかく作ってみよう、アクテの部品を利用して1台試作車を製作しました。同じ頃に、660トワデイを担当しているチームが、私をもちろにいたのです。が、そこでもオープン2シーターの軽を提案していた。



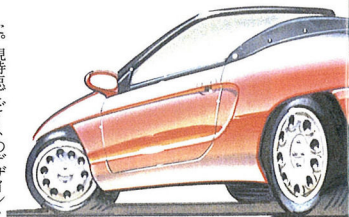
石橋 豊 1961年生。06年入社。現行シビック/CR-X、660トワデイ、ビートなどのエクステリアを担当してきた。「小さなクルマが大好き」とのこと。

お互いに動きはわかっていましたから、Rチームの試作車と我々のスケッチとを、デザインはまったく別々だったのですが、一緒に役員にプレゼンテーションしたところ、非常にいいねと。それでこのクルマの開発が正式にスタートしたわけです。

藤本 それは4年くらい前？

石橋 3年ないし4年前ですね。我々にとって嬉しいのは、やりたいたいと手をあげた者が担当する、という制度を作ってもらったんですね。希望者全員はのびきませんでした。が、このインテリヤに出席しているメンバーでお互いに、若いデザイナーが集まっ





千葉 R開発ではインテリアもやっていたのですか？

近藤 むしろインテリアのほうが進んでいて、横バーを活かしたインパネ形状や独立メーターなどのアイデアは、R開発の段階で出ていました。

千葉 正式スタートで、いったん振り出しに戻って、量産開発ホンダというD開発が始まった？

石橋 そうです。まず試作車で社内でアンケートをとって意見を聞いて、それをもとに話し合った

その結果、エクステリア担当は当時4人だったのですが、考えていることは2つに分かれるということとで、2チーム作りしました。

そのうちのA案、これは私が担当したほうですが、いまどのクルマにも蔓延しているフラツシユサーフェス・デザインを打破する、ということに焦点をおいたデザイン

ン。それに対してB案は、例えばドアがないとか、それくらい過激にしないと面白くないよ、という提案で、その中心でやっていたのがここにいる藤巻だったんです。

藤巻 普通車のオープン2シー

ターを小さくしたようなクルマではなくて、スクーターとクルマの中間のようなイメージを考えていました。だから、屋根は無いしドアもない、存在として、世の中になかったものにした。

モーターショーのコンセプトカーでは、そういうデザインが出てきますよね、考えていることは、だとも同じだろう。しかしそれを、本気で世の中に出すチャンスだ、と思ったんです……。

石橋 私もその提案の魅力はよ

くわかっていました。踏いて乗るだけで、ドアも屋根もない、それでいいじゃないか、という気持ちなのですが、BMWのZ1に乗っ

てみて……。あれ、ドアが昇降式ですね。ドアを下げて走っているのとすごく注目されるけれど、40km/h以上では風を室内に巻き込む。我々としては、かつてのS80

0がそうであつたように、長く愛されるクルマを作りたい。発売したときに瞬間的に脚光を浴びるけれどすぐに捨てられてしまうクルマではない、と考えたんです。藤本 なるほどね。

石橋 デザイン・チームでは「ミツキーマウス」を、このクルマの「キャラクター」を表現する合言葉にしています。小さくて可愛くて

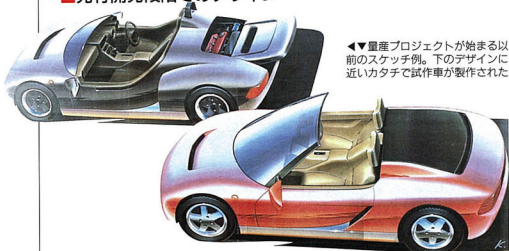
明るい。しかもミツキーマウスは誕生して60年になるが、いまだにスターの座を保っている。普遍性があつて、しかも華がある。そういうクルマにしたいね、と。

千葉 それはわかりやすい合言葉ですね。

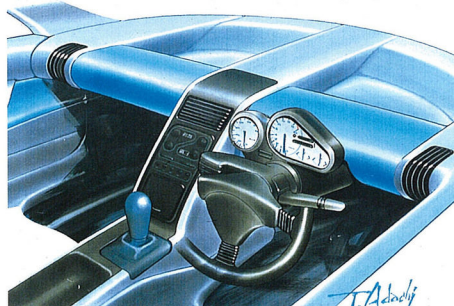
石橋 藤巻は頑強に抵抗していただのですが(笑い)、最後は納得してくれた。しかしB案を完全に捨

ててしまうのは惜しいので、折衷

## ■先行開発段階でのデザイン



◀▼量産プロジェクトが始まる以前のスケッチ例。下のデザインに近いカタチで試作車が製作された。



▲同じ頃のインテリア提案。インパネの横バーを強調しつつ、それとセンターコンソールを“交差”させるテーマは、最終デザインに通じるものだ。

レイアウトが難しかった  
軽サイズのミッドシップ

千葉　ところで、最初からミツドシップを前提にデザインしていたのですか？

石橋 ホンダにはアクティという立派なミッドシップがありますから(笑い)、それを活かしたいな、と。誰にでも乗ってもらえるクルマを作りたい、というのがいちばんの狙いだったんです。

NSXは素晴らしいクルマだけれど、誰でも買えるわけではないですね。しかしこのクルマには、腕に覚えのある人でもクルマにはあまり興味の無い人でも、誰が乗ってもいいと思います。その意



近藤淳一 1960年生。82年入社。シティ・カプリオシの外板色開発を経て、初代&660トゥデイ、現行シビックなどのインテリアをシート中心に担当してきた。

味で、安く作れたかった。  
千葉 コストを下げるためにミ  
ツドシツプというのは、面白いデ  
すね。

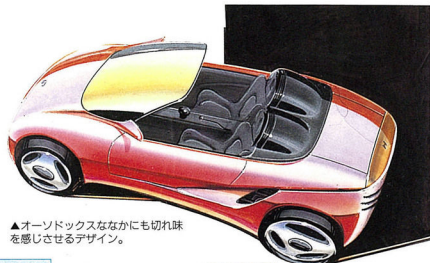
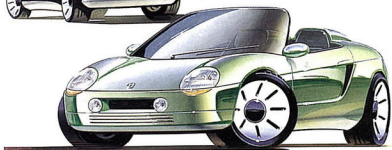
石橋 流用できるものは使いたが、それを発展させていこうというこで、ミッドシップ以外ほとんど考えませんでした。ミッドシップでオープンを成立させるのがレイアウト的に難しいのはわかっていましたが、それをやるこ



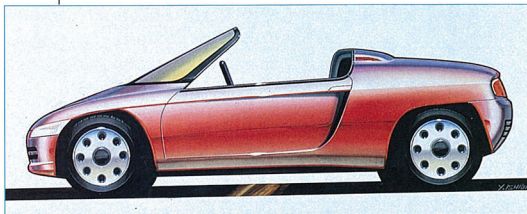
■量産開発段階でのアイデアスケッチ



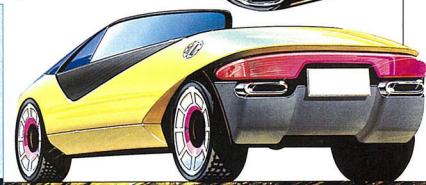
◀かつてのS800のモチーフを使って“血統”を示そうという提案。



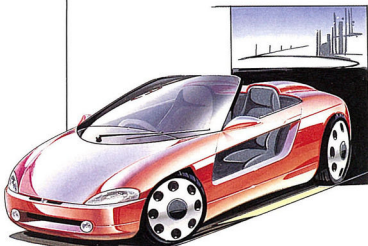
▲オールドクスのなかなにも切れ味を感じさせるデザイン。



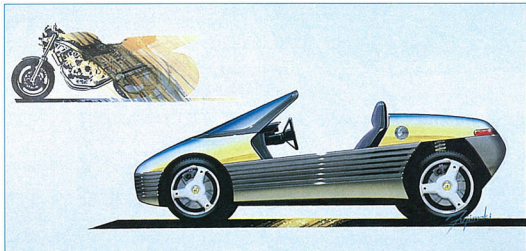
▲採用案のベースとなったレンジリング。エアインテークとドア開口線が一致している。



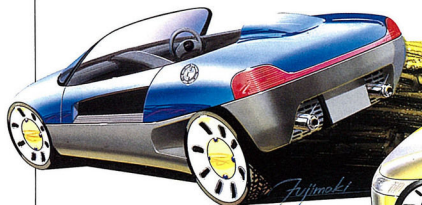
▲サンドバギー的なイメージを狙ったアイデア。大胆さが魅力と評價されたが……。



▲ドアレス/ドア付きの折衷案。この顔のデザインは、採用案と最後まで続いたという。

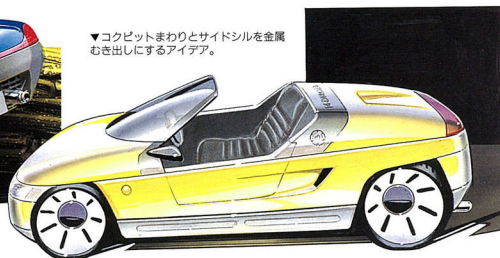


▲スケッチ段階での対抗案の代表的スケッチ。ドアも屋根もない、バイク感覚のクルマ。



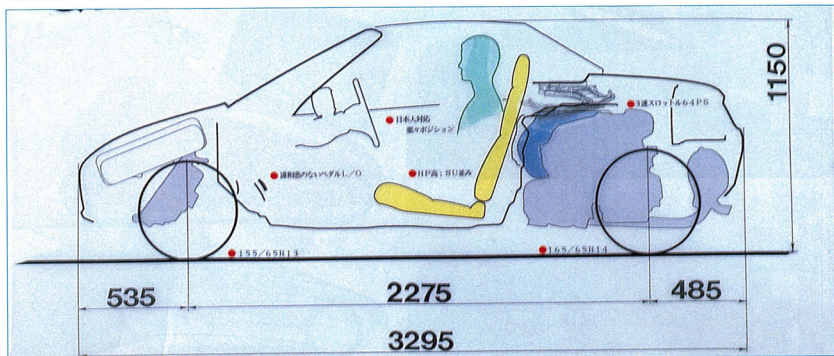
▲折衷案その2。バイク感覚にこだわった藤巻デザイナーの提案。高度な描画テクニックにも注目したい。

▼コックピットまわりとサイドシルを金属むき出しにするアイデア。





## ■パッケージ・レイアウト



▲開発段階では燃料タンクを前に、スペアタイヤを助手席背後に置くことも検討されたが、安全性を考慮して、この図のように決まった。傾斜したラジエーターにご注目。

とて高密度さを表現できる。高度なものを安く提供したい。そのためには軽のサイズで張ろう、というわけだ。

千葉 オープンにこだわったのはなぜ？

石橋 世界初のミッドシップ・オープンモノコック・ボディ、という新しさがひとつ。それから、ハード面の集積としてのミッドシップとソフト面の集積であるオープンとを融合させて、小さなサイズに凝縮しよう。そこに乗る。面白さがあるのではないかと考えた。

最近の若い人の間では、シルビアとかプリュードとか、デルトカルの新スタイルが流行っている。A.Tでパワステ、音楽を聞きながらヒュッと走る、それがクルマの使い方だと思っている人が多いのではない。そういう風潮に一矢報いたい。A.Tノパワステ、音楽でヒュッとという世界も否定しなけれど、それは違う楽しさがあることもわかってほしいなと。

千葉 パッケージ・レイアウトでいちばん難しかった点は？

小野 燃料タンクですね。フロントに置くことが、センタートンネルに入るとか、重量配分の関係もあって一転三転した。最終的には、エンジンが横置きで左右非対称なので、エンジンの脇にタンクを置いてマスの集中化を図っています。

千葉 エンジンと燃料タンクが横並びで、側面図ではオープンバーラップしている？

小野 そうです。一部オープンバーラップしています。

近藤 シリンダーの横にタンクがあって、その下にミッドシップがある。

千葉 エンジンの搭載角度はアクティと同じ。

小野 若干、傾斜角が違います。が、基本的にアクティのパッケージングを流用しています。そもそもホンダのミッドシップは、アクティが発端にあったようなもので、エンジンを低い位置にミッドシップするメリットを探索研究をレイアウト・グループで行っていたんです。

千葉 ビートの場合は、エンジンの上に燃料タンクを収めたわけですね。

石橋 エンジン・アクティ・デザインとしては、燃料タンクをフロントに置きたかった。ホンダはエンジンが前にあってもミッドシップのようない低ノーズをやっていますから、ちよつとノーズを下げてくわいてはミッドシップに見えない。燃料タンクなら形状を工夫してノーズを低くできるけれど、スペアタイヤのまじカタチの決まったものをいれるとなると、それができないんですよ。

しかし安全性の点で、フロントのタンクは問題がない。ポルシェの例があるじゃないか、と主張もしましたけれど、やはりこういう小さなクルマでそれをやってはいかん、と。それでタンクを後ろに持っていた。その結果、幌と燃料タンクのスペースの取り合い、最後まで苦労しましたけれど……。

藤本 それでも幌は諦めなかった。クレープボディにしてみました。楽だったわけじゃない？

石橋 確かにオープンボディはレイアウトが難しい。ボディ剛性を上げるのにも苦労します。しかしクレープにしてしまうと、先ほ

ある。

千葉 エンジンの搭載角度はアクティと同じ。

小野 若干、傾斜角が違います。が、基本的にアクティのパッケージングを流用しています。そもそもホンダのミッドシップは、アクティが発端にあったようなもので、エンジンを低い位置にミッドシップするメリットを探索研究をレイアウト・グループで行っていたんです。

千葉 ビートの場合は、エンジンの上に燃料タンクを収めたわけですね。

石橋 エンジン・アクティ・デザインとしては、燃料タンクをフロントに置きたかった。ホンダはエンジンが前にあってもミッドシップのようない低ノーズをやっていますから、ちよつとノーズを下げてくわいてはミッドシップに見えない。燃料タンクなら形状を工夫してノーズを低くできるけれど、スペアタイヤのまじカタチの決まったものをいれるとなると、それができないんですよ。

しかし安全性の点で、フロントのタンクは問題がない。ポルシェの例があるじゃないか、と主張もしましたけれど、やはりこういう小さなクルマでそれをやってはいかん、と。それでタンクを後ろに持っていた。その結果、幌と燃料タンクのスペースの取り合い、最後まで苦労しましたけれど……。

藤本 それでも幌は諦めなかった。クレープボディにしてみました。楽だったわけじゃない？

石橋 確かにオープンボディはレイアウトが難しい。ボディ剛性を上げるのにも苦労します。しかしクレープにしてしまうと、先ほ

とて高密度さを表現できる。高度なものを安く提供したい。そのためには軽のサイズで張ろう、というわけだ。

千葉 オープンにこだわったのはなぜ？

石橋 世界初のミッドシップ・オープンモノコック・ボディ、という新しさがひとつ。それから、ハード面の集積としてのミッドシップとソフト面の集積であるオープンとを融合させて、小さなサイズに凝縮しよう。そこに乗る。面白さがあるのではないかと考えた。

最近の若い人の間では、シルビアとかプリュードとか、デルトカルの新スタイルが流行っている。A.Tでパワステ、音楽を聞きながらヒュッと走る、それがクルマの使い方だと思っている人が多いのではない。そういう風潮に一矢報いたい。A.Tノパワステ、音楽でヒュッとという世界も否定しなけれど、それは違う楽しさがあることもわかってほしいなと。

小野 どうしてもホイールベアスが延びがちなんです。そこを抑えるのに苦しみました。運動性のためにホイールベアスを短くしたかったし、他の普通の軽のようない4隅にタイヤが追いやられている見え方は避けられたかった。

小野 どうしてもホイールベアスが延びがちなんです。そこを抑えるのに苦しみました。運動性のためにホイールベアスを短くしたかったし、他の普通の軽のようない4隅にタイヤが追いやられている見え方は避けられたかった。

小野 どうしてもホイールベアスが延びがちなんです。そこを抑えるのに苦しみました。運動性のためにホイールベアスを短くしたかったし、他の普通の軽のようない4隅にタイヤが追いやられている見え方は避けられたかった。



小野正 1963年生。80年入社。パッケージ・レイアウト担当のアサヒナー。量産プロジェクトは、このビートの開発当時は、ほとんど新人だった」とのこと。



藤巻昇次 1963年生。80年入社。現行レジェンドを経て、ビートのエクステリアを担当。このプロジェクトの開始当時は、ほとんど新人だった」とのこと。

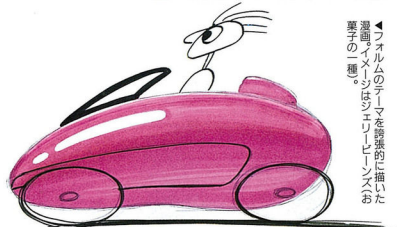




▲初期クレイモナル、完全格闘型の硬さは、開閉し手回しかかるためのボツにヘッドランプも生産型と異なる。



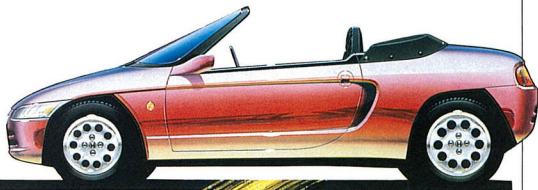
▲後期クレイモナル、異相な顔にならないうように、サイドに大きくまわり込んだヘッドランプが採用された。



▲オイルのテーマを端的に描いた選手の間。はじりーレインベアお



▲こちらは「張りのある面と切れのある線」を主題とした、ちょっと真面目な(?) イメージ・スケッチ。



▲ファイナル・レンダリング。サイドシルの満曲は、実車を見るときも強く感じる。

藤本 サイドビューで見ると、フロント・オーバーハングがもうちょっと短くてもいいという気がするけれど、これが限界ですか？

石橋 495mmくらい縮めたこともありますが、そうするとノーズがベラベラになってしまう。小野 フロントに豊かな造形を、というところでオーバーハングを決めています。

石橋 動態として、ある程度フロントにマッス感があるほうが美しいと思うのですが、それ以前に、貧相になるのを避けたかった。ガツツリしているな、安全さだなという感じがしたかったんです。リヤ・オーバーハングについても、もっと短くさないかという話があったんですが、そうするとサイドレンサーの熱でバンパーがやられてしまう。そういうわけで、このレイアウトはギリギリ……。

藤本 妥協点はない、し？

石橋 ありません。完璧なレイアウトだと思っています。(笑)

張り切ったメリハリで面と線の動感を表現する

藤本 それではエクステリアの造形について、具体的にうかがいましょう。モーターの方がいちはん苦心されたのはどこですか？

石橋 軽は全長・全幅が制約されていますから、そのなかで面の張りや勢いをいかに表現するかに苦労しました。例えば、ドアから後輪のホイールハウスにかけての面というのは、ほとんど真つ平らになるんです。そうでないというにむかえて面がつながらない。しかしあまり真つ平らでは、プレスしたときに引けてしまうから、丸みがほしい。その調整に、いちば



同野 剛美 1959年生。77年入社。2代目シビック、初代シタイ、2〜3代目アコード、2代目プレリュード、NSXなどのモデル製作業務を歴任。

な時間がかかりましたね。

石橋 張るところは張る、切れのあるところは切れる、というように、メリハリをつけて、線と面の動きを表現したつもりです。それとうひつと、限られた全長を直線と結んで、その長さに見えなくて、フェンダーのハイライトの流れも、サイドシルのラインも、前後は前下がり、後ろ側は後ろ下がり、湾曲させることによって、実際以上の寸法を感じさせるようにしました。

藤本 そのイメージはわかるけれど、もう少しサイズを絞り込んだほうが、カタチが収まるのではないですか？

千葉 ヘッドランプがサイドにまわり込んで、ホイールハウスまで連なっている。それがアイキャッチになって、顔をサイドに見せていることも、マッス感を大きくしている一因だと思う。

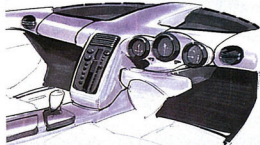
石橋 立体には、外へ発散する魅力と閉じた魅力と、両方あると思っていますが、このノーズは発散のほうです。閉じた形にしてしまおうと、小さくて貧相に見えて本当にカッコ悪いんです。嘘だと思つたら、試しにボディ色をヘッドランプの外側に貼ってみて下さい。

千葉 それはぜひ、やってみたい笑。テールは逆に、閉じた造形ですね。

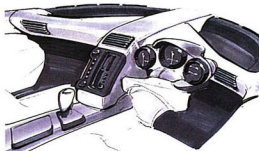
石橋 そうですね。フロントは、女の子向けのよう感じにしたい



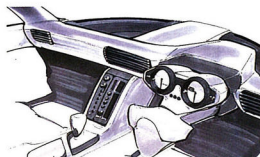
## ■インテリアの初期スケッチ



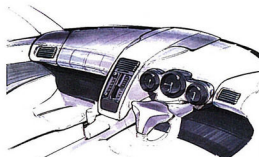
▲インパネの機バーとコンソールを同一面で交差させた十字型インパネ。



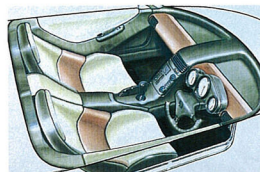
▲デルタ翼の飛行機のようなインパネ形状。コンソールとインパネを融合させるひとつの手法だろう。



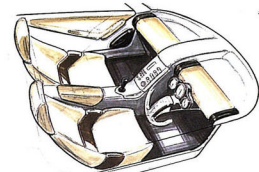
▲これは逆に、機バーを強調したデザイン。しかしちょっとやりすぎ?



▲機バーのモチーフをやめて、なだらかな丘型インパネにすることも考えられた。



▲基本テーマは確立。このスケッチをベースに次のモックアップが開発された。



▲各構成要素の結合部に挟み込まれた黒い帯は、視覚的フレキシブル・ジョイント?

なかったの、ああいう鋭い顔を採用した。それに対しては、走り去ったとにちよっとホッとしてもらえたら、やや優い表情にしたのです。

藤本 リヤコンビランプはもう少し小さいほうが似合う? 藤巻 何度か直したのですが、性能的にいつ、あのサイズが限界なんている。

石橋 クルマが小さいからさういって、相似形をランプを小さくしたのは貧相になる、というのが藤巻の意見でした。

藤本 それはわかりません。石橋 それに、表面が斜めになっているから、そのぶん面積が必要なん。

藤巻 もうこれ以上、1ミリも小さくできません(笑)。

内装デザインの本テーマは包まれ感と開放感の両立

藤本 それはインテリアのコンセプトを近藤さんから……

近藤 最初に申し上げたように、先行開発の試作車でかなりイメージはできていて、アンケート

で若い人たちの意見を聞いたところ、インパネに関しては非常に好評だった。それで、そのモチーフをさらに活かして、量産につながるよ、ということ、D開発を進めました。

D開発に移行したときにコンセプトとしたのは「包まれ感と開放感の両立」で、乗員を丸く包み込みながら、ドアの上半分のポリウレタンを減らして開放感を表現しよう、と。

藤本 苦心されたのは、どのあたりですか?

安藤 小さいサイズのままで、いかに窮屈に見えないように面を張るのが、線がきれいなにつなげていくのか、というのが難しかったと思います。

藤本 その場合、モーターはとらえずデザイナーの注文通りに作ってみたいですか?

東野 モーターとして、最初が全体のイメージを把握するわけではないので、まずは文通に作って、ここはさうとまとまらないよ、とかいいながら……

井上 エクステリアとの絡みで、制約される部分が出てくると、どこにドア・ライニングに関してはインパネがたいだいでできてる、そこからどうやってドアにのりにつなげるのか、モーター作りながら考えをわけます。



井上 東広 1965年生。84年入社。先代プレリュード、現行シビック・シリーズ、NSXなどのモデル製作を手掛けてきた。



東野 正人 1964年生。83年入社。初代レジェンド、現行インテグラ、現行アコード・ドラスコットのモデル製作を担当してきた。

井上 取り組みやすかった、という気はいいですね。

千葉 やりやすかったです。

井上 NSXとの共通性は考えた、NSXとく意識してないし、むしろ逆に、NSXに似せないように進めたつもりです。

井上 NSXは時間もお金もかけて作ったけれど、面の張りのテ

ラが太いので、インパネがドアへの面の張り方が難しかったので、面の張り、ラインの流れを味味して、このサイズのクルマにとしてはかなり立派な表現できたと思っています。

井上 開発期間が短かったから、どんなモデルで決めたかというと、うに感じでした。私の場合はNSXをやりますが、こつちも担当していたのですが、全体のイメージがNSXに近かったの……

千葉 やりやすかったです。

井上 取り組みやすかった、という気はいいですね。

田島 ホンダ初の360°という小径ステアリングを採用して、その内側からすべてのメーターが見えなくてはいけません。それを満たすためにメーターは最小限の大きさで抑えています。中身の機械類はすべて新開発で……

藤本 メーターをステアリングに近づけたのは、なぜですか?

近藤 運転してるときにクルマとの一体感を重視しました。それと、S800やスーパー7に乗

技術的な問題を克服してコラム直付けメーターに

藤本 メーターが特徴的なデザインだと思えます。狙いは?

田島 ホンダ初の360°という小径ステアリングを採用して、その内側からすべてのメーターが見えなくてはいけません。それを満たすためにメーターは最小限の大きさで抑えています。中身の機械類はすべて新開発で……

藤本 メーターをステアリングに近づけたのは、なぜですか?

近藤 運転してるときにクルマとの一体感を重視しました。それと、S800やスーパー7に乗



## ■インテリア・モックアップの開発



▲初期モックアップ。センターコンソールには、それぞれ縦型の空調パネルとオーディオが横並びでレイアウトされている。



▲後期モックアップ。ボディ色のイメーজカラーである黄色を、シートにも取り入れることが検討されていたという証拠写真。

つてみて、メーターが近くにあるのが新鮮に思えなりました。レトロのクルマにすももは毛氈が貼られたけれど、そういう新鮮さは採用しよう、と。

千葉 このメーターにはフィードがないのですが、反射して見づらいという点はない？

近藤 ウィンドシールドにメーターが映り込むと反射について、普通のクルマよりもドライバーに近い位置にメーターがあるから、あまり問題にならない。直射光の1次反射に対しては、メーター表面の曲面ガラスと……。

田島 フロスト処理ですね、近藤 それと、白メーターというの効いてます、

藤本 それで文字盤を白くしたけれど、もうひとつは後ろ

側、メーターを白くしたけれど、もうひとつは後ろ

近藤 デザイン要望が先で、結果的に防眩に効いた。安藤 真つ白ではなくて、ややグレーです。

千葉 左側の補助メーターを黒くしたのは？

田島 燃料/水温は走りには直結したメーターではない。それでスピード/タコとデザイン的に合わせて見ようという狙いです。

藤本 こういふ独立メーターは技術的に難しいのですか？

近藤 コラムに直付なので、まず振動の問題がある。ただ幸いにして、エアバッグを取り付けるためにコラムの剛性をかなり高くしていただいた結果、なんとかいけるだろう、と。最終的には裏側に補強ステーを追加しましたけれどね、もうひとつは後ろ

側、メーターを白くしたけれど、もうひとつは後ろ

側のケーブル類をどう始末するか、これはメーターをすべて電気式にして、配線だけで処理できるようにしてもらいました。

千葉 ホンダ車で電式メーターは初めてですか？

近藤 初めだと思えます。それでようやく欲が出ました、オーブンのクルマだから防水を考えた、メーターまわりはシルルしています。

藤本 それはモーターサイクルの技術ですね。

近藤 そうです。防水とはいかないので、防滴というレベルですが、ウイカーなどのコンベスイッチも防水処理をして、走行安全に関わる部分には水に対する配慮をしています。

安藤 助手席の後ろにドキュメ

ントボックスがありますが、これも走行中に雨がかる可能性があるの、合わせの構造を工夫して水が入らないようにしています。千葉 シートに座って思っただけで、これだけタイトな空間だったなら、ドア側にサイドサポートを設けることができたのではないかと、コンセプトカーではそういう例がありますよね。

近藤 それも考えました。しかしスライドさせたときにうるうるのか、クリライニングのバーをどこに置くのか、いろいろと難しい問題が出てくる。

千葉 助手席のほうがタイトな印象ですが、オフセット量？

近藤 センターで25mmオフセットしています。空間の幅という、ドライバー席の方が50mm広い。

安藤 25mmなんていう寸法ではないように思えますが、実際にカタチを作ってみると、意外に大きいんです。インパクト、そのオフセットを感じさせないように気を使っています。

近藤 左の肘枕に見えるように造形しているわけです。

千葉 センターコンソールのオーディオは専用用品ですね、一般のDINサイズではスペース的に収まらない？

近藤 幅が問題です。DINサイズをレイアウトすると、センターコンソールをこういう速達感のあるラインで作れるんです。それを機で、オーディオは専用開発してもらいました。初期段階から用品研究所のデザイナーと一緒に開発してきたので、ベストマッチのオーディオでよかったと思います。

千葉 このインテリアは、ずいぶんコストがかかっている印象で

すね。ユノス・ロードスターよりも高価なインテリアではないかと、と思はれます。近藤 上級車を買えない人が我慢してクルマにはしたくなかったんです。で、ここが頭張るが、エクステリア、デザイナーには驚かされる、インテリアで頭張る、と。独立メーターとか、タッチスイッチ式の空調でセンターコンソールの連続面を強調するなど、あるいはパワーウィンドウを標準にしてしまった感を追求するなどによって、新しい価値観を表現したつもりです。

爽やかなセフラ柄表皮と私が好きな黄色ボディ

藤本 それでは横山さん、ボディカラーとテキスタイルについて説明して下さい。

横山 まずオーブンカーというこで、爽やかさをアピールしたい。そのなかでこんな爽やかさがいいかな、と考えると、思い浮かぶのがザパンナにシマウマが白い黒光だったんです。シマウマは白と黒の柄で、暑いところにも涼し

そうで爽やかに見えますよね。



安藤公弘 1965年生。88年入社。現行レジェンドのインテリア・デザイン（セダン/ハードトップ）を担当後、ビートの開発に参画。



田島聡 1965年生。87年入社。現行アコード/アシアスコット・シリーズのインテリア開発に参画。ビートのインテリアを担当。



## ■カラーデザイン

**QK 91.5MODEL** INT.EXT. COLOR IMAGE PRESENTED BY **HONDA**

サバンナのメッセージが  
ゴールドコーストに届く時……

風をうけて 太陽を殊方に  
背いた海がよよと照らそう

海をのぞき 都立の香をきくつ  
きわやかにかけぬけることができるはず

**FABRIC SAMPLE**

INT. COLOR  
EXT. COLOR

TWO TONE

OPEN BODYにしたい時に  
ぜひお目に届くように！  
～常にOPEN BODYを意識して～

▲オープンボディの爽やかなを再現し、シマワを主トーンにしながら、海辺の都会の華やかさを演出、  
というのを目指し、4色の基本色は白、黒、赤、青、そしてブルーの5色を基本色とし、横山デザインしたところ、

ただ、サバンナでシマワで、  
というところと土臭い。それは  
嫌です。で、このクルマには  
ばはん似合ふところは海辺にしたい、  
い、しかもたの海辺ではなくて、  
都立に隣接した海に似合う、そこで、  
サバンナのメッセージを、オーストラリアのゴールドコーストに  
届くとき、というイメージを描き  
ました。

藤本 なるほど……

藤本 なぜ黄色なのか、ちょっと  
とわかりにくいですが……。  
横山 これは説明してもわかっ  
てもならないかもしれないが  
（笑）、いちばん大きな理由は個  
人的な趣味です。  
藤本 それはわかりやすい（笑）  
横山 とにかい黄色いクルマに  
したかった。私は（笑）。  
石橋 最初のモックアップは赤  
く塗って、好評だった。それで次  
のモックアップで黄色に塗りたい  
というから、私は反対したのど  
が、塗ってみたら「これだ！」と  
いう感じで、それで決まりました  
ね。もうひとつ、日本では黄色は  
売れないという説がありますよ。

藤本 それを心配しているんで  
す（笑）。  
石橋 そこを意図して挑戦  
してみたい。という気持ちもあり  
ます。  
近藤 このクルマの元気のよさ  
や可愛さ、楽しさといった雰囲気  
をいちばん表現できるのが黄色だ  
と思います。  
千葉 黄色は一般的に、隠れ  
力の問題があつて、明るいレモン  
イエローはなかなか採用できない  
この黄色は、そういう問題はな  
かった？  
横山 いえ、まさにこの黄色を  
イメージしてましたから、うま  
くできたと思っています。  
藤本 ボディ色は、ブルーやグ

リーンは考えなかった？

石橋 レトロに受け取られなく  
ないという思いがあつて、ブリッ  
テッシュグリーンは意識して  
避けた。ただし、白を用意して  
たのは、お好きな色に塗って下  
さい、というつもりなんです。お客  
さんの自分のスタイルも乗って  
いただければいいな。  
千葉 シルバーのボディ色を選  
定したのはなぜ？ ちょっと地味  
で、このクルマには似合わない気  
もするのですが……

石橋 いろいろ意見を聞いてみ  
ると、35歳から45歳くらいの方が  
こういうクルマに意外に盛上りが  
干渉する。  
千葉 そんな若い世代が安心して  
買える色がシルバーだ、と。  
石橋 はい。それを用意してお  
きたかった。

藤本 黄色は中年には乗りにく  
いからね。  
横山 でも、意外にカッコいい  
と思いますよ（笑）。  
石橋 ビートの性格を説明する  
ときに、クルマではない、という  
ような言い方をしているんです。  
上にヨットがあり、ジェットスキ  
ーがあり、ビートがあつて、その  
下にはローラースケートがある。  
そういう楽しむグッズのひとつと  
してビートが登場したのだと。  
そのイメージをいちばん表現でき  
るのが黄色、ですから、黄色、赤  
、シルバー、と色によって性格が違  
つて見える。それも狙いなんです。

藤本 シートのゼブラ表皮は新  
鮮なパターンですね。  
石橋 最初がデザインしたのは  
にも抵抗がありましたが、彼女が  
「これが絶対いい」と、押し切  
った感じがする。



横山 藤子 1963年生。88年  
入社。680トントディ/アクテ  
ィ、トコティの特別仕様車、  
ビートのボディカラーと表  
皮のデザインを担当。

近藤 シートにも黄色を取り入  
れるというのにも賛成だけれど、煩  
雑になる。それでエクステリア・イ  
ンテリアのベストマッチを考へて、  
ゼブラ柄ならインテリアが読み込  
むこともなく、クルマ・トータル  
としてアピールできるな、と、イ  
ンテリア・デザインとしても納得  
してこの柄を選びました。

千葉 表皮の素材は？

横山 ジャージです。（モック  
アップのような）起したものはあ  
った考えなかったけれど、PVC  
や織物は検討しました。ただ、軽  
い感じのスポーツ感覚を表現した  
かったので、スポーツウェアの素  
材に近いというのを意識してジャ  
ージを使いました。肌触りもい  
いですし……

近藤 ドライな感じのタッチな  
ので、オープンカーにはふさわし  
いと思います。  
藤本 このゼブラ柄には社長も  
賛成してくれた。

石橋 最後は全員、大賛成で。  
近藤 このクルマに関しては、  
表皮だけでなく、若い連中が「こ  
れがいい」といふならそれでい  
い、というスタンスで承けていま  
りました。この意味でデザ  
インはやりやすかったですね。

藤本 なるほど、よくわかりま  
した。きょうは楽しいお話をあり  
がとうございませう。  
（まとめ、千葉 匠）



# 走りを楽しめる 遊びのクルマで遊びたい

おもしろいクルマが誕生した。軽自動車でありながらミッドシップ、2シーターというユニークぶり。決してスポーツカーではないが、楽しさいっぱいあるミニなのだ。まさにパーソナルのコミューターといふこれまで世界にも類例を見ない自動車なのである。

大久保敦彦（武蔵工業大学）



■ビートの外観（オープン）

車の脱着が簡単にできる。軽自動車という制限された寸法の中でスペース効率的に工夫がなされている。また風の巻き込みなど、オープンカーゆえの問題も多かった。



▲川本淳彦氏。本田技術研究所所長だった川本氏の企画で、深く話し合ったという。

コンセプトチームが提案したミッドシップ“軽”

本田技研という会社は、ときどき世の中をアツといわせる商品を作っている。

昨年は、徹底的に軽量化を図った超高性能スポーツカー、NSXが登場させて技術面の先進性をおおにアピールした。エンジン

のメカニズムでは、VTECという独特の可変バルブタイミング機構をさらに大きく発表した。

古くは「一輪メーカ」から最初に四輪を手がけたとき（S500）には、なんとチェーンドライブを採用して、世間の常識をひっくり返したこともある。

本田技研の中にあるコンセプトチーム（R部門と内部では呼んでいる。ここは10年先のモデルを考えて、常に新鮮なアイデアを出して行く部署）は、開発に携わる人間の自己啓発の意味もあって、大に突飛なアイデアでもそれを大にやるとうところである。そのコンセプトチームが、軽のミッドシップの「遊び」のクルマの案をまとめたのは、3年ほど前のことだった。

川本本田技研社長が本田技術研究所の社長であったころのことだった。この案を見た川本は、ひどく乗り気になった。

「これ、面白いな。私にLPLをやらせて欲しいよ」

彼は本気で言うという。

湾岸危機の前のことだから、本田にしてはもっとも景気のいい時期でもあった。アメリカでの生産は本調子になっていたし、国内の販売も順調だった。

もちろん、多忙な社長がLPLを兼務するわけにはいかない。このプロジェクトを担当することにしたのは、2代目のシタイでLPL代行をやっていた飯塚政雄チーフエンジニアであった。

飯塚は、初代のCR-Xではスポーツカーを車種を手がけた経験もあったし、シビック85年、86年モデルでは、セダンのはかシャトルと呼んでいるワゴンタイプまで関係してきた人間である。それにして、このユニークなモデルをまかされたときは、非常に嬉しかったという。

プロジェクトチームの案は、正式な企画書もなしで、すぐに開発にかかれ———ということになりました。こんなこと本田技研がいくら小回りの効く会社だといっても、いまだに聞かないとがありません。社長も「いつか」といふ失敗したつてかまわないから」といってましたし。ともかく張り切りましたね」



サスペンションの味つけも本格的なものにすべし

ビートの狙いは、まずもって走らせる面白さにある。ハイソカーブーム以後、若い人たちが最初から高価なグラندツーリスモにのって、大馬力のオートマを喜ぶ風

潮が強くなったが、彼らは本当に操縦する楽しさというものを体感していないのではないか——密室内の移動空間だけが自動車ではないということ、なんとか知って欲しい。それが、飯塚たちの挑戦であつたともいえる。

コンセプトづくり自体も楽しい

ものであった。飯塚はいう。

「世の中の動きとして、個人化や核家族化が進んでいる現在、その反動としてより自然へと回帰する考えも芽吹いてよいのではありませんか。そこで、フルオープン２座クーペは必ず受け入れられるはずです」

いて本田技研としてミッドシップに対する基本的研究が行われていたから、そこで得られたノウハウはある程度いだけることができたものの、軽自動車というワケ組みのなかでの開発は、予想以上に困難であったという。

やる以上は、ぜひとも密度の濃

また、第2には先にも述べた操る楽しさを提供したい——というところで、チームの意見はもとまっていた。それには「二輪感覚で乗れる運動性の良いものとして、初期の提案の通りミッドシップにすることになった。

すでに、NSXの開発が進んで

いものにしたかった。パーソナルなオーブンのという外観だけではなく、サスペンションの味つけも本格的なものにすべきだ——という意見が出た。そうなればブレーキも剛性の高い、信頼感のあるものにしたいし、ともかく軽とはいながら、チャチな雰囲気だけは

社長がひとつづつ失敗してもいい、といってくれたこともあったが、まず、世界にこんな小さいいフルオープンなミッドツップなどという存在はないのなら、市場調査もやりようがない、だから、そうした市場のサーベいは抜きにした。クルを出して、から市場は創造すればいい、というのがトップから開発陣まで共通する思いであったようだ。

高密度パワソナルオープンに警沢装飾を満載

たか、燃料消費の制御車には、噴射のこの逆噴射のシステムを、噴射をコントロールするマップを2組使っていること、そうすることで、低域でもトルクが落ちず、しかも最大出力発生は、実に8000rpmという高回転が実現できたのだという。

「まあ、6600ccへの挑戦かたいいものですね。しかし、このクルマを私はスポーツツーカーという位置づけで考えたわけではないのです。むしろ、軽自動車税を減税して、優遇されているのは、あくまで実用性や社会性を重視するという意味があるためです。ですから、



■飯塚政雄LPL（本田技術研究所） 昭和37年入社 和光研究所の車両試験課で二輪の耐久テスト、S600の耐久テストを担当 博多のSF工場長代理として赴任 和光研究所へ帰りエンジンのテストを担当 初代シビック、2代目シビックの実験を担当 初代CR-XのPL、シビック・シャトルのPL、シティのLPL代行を務める。

高密度パーソナルオープンに贅沢装備を満載

味があるためですから」

「珍い、珍い、そう、このクルマに  
関する限り何でも知ってるけれど、  
うんなんと思ってるじゃないわけ？」  
から、経理面からいいますと、邪  
道に達しないわけじゃないが、ともか  
ら内部から燃え上がったものとい  
うことになってしまった。た  
いかにも実物は立派なよう  
なやつで、前後でサイズの異な  
るタイヤの採用、4輪エアスク  
レーキ、モダン切り管を電動  
としたヒーターなど、いずれも  
自動車としては最初の  
うか特別の仕立であ  
る。エンジンとしては、軽とはい  
えながら、F1などの高回転メカ  
ニズムを惜しなく採用した。鋭  
なレスポンス、こうした自動  
車を目的とした運動性の自動  
車に必要というところで、ノーマ  
ル吸気多連スロットル（3連式）  
ももちろん、電子制御の燃料噴

た軽動車でないことは確かである。飯塚とは、高密度パブリック・スペース」と称しているのだが、むしろバイク感覚走りを楽しむものがうらやましいに愛とめてもらいたうがうがいだらう。

世界最大のドラッグスペース（笑）と彼は笑うが、ともかく、非常に危険なドラッグスポットだ。ここに入ってもつた人々を販売しているドラッグストアに、当然にドラッグストアの対象にしたい——という意図が、もしディラーで客さんか、もしドラッグストアが小さく、といわれれば、それは、いかに、東を販売サイトに取っつけていくのか。

エアレーションを解決するにはどうしたらいいか

商品化が決定する前に、R部員は独自に手造りでプロトタイプを造り上げて、それはオープンする場合には、どんなものか、その機を模倣するなめてあつたのか、その設計が、完全にオーダーして設計



されていたという。

「軽自動車の平均乗車率は1・3人というデータがあるらしいんですけどね。ですから、シートは最初から2人だけと割り切っています。」

そのかわり、2人の居住性については、タプアリとていついては、ミッドシップにエンジンを搭載するとき、補助シートなどは考えることは不可能ですが、それでもこのミッドシップというつは、Fよりはるかに涼しいものとしてゐた。たゞは、冷却系統ひとつとて、ラジエーターはフロントに置かなくてはならず、エンジ

から長いパイプで冷水水を引きまわすわけですね。ところが、このパイプの曲がり具合によって、はアレシヨンという現象が出てしまふんで

エアレシヨンとは、冷却水に、気泡が発生することあるが、気泡が蒸化して、冷却効率が悪化して、オーパーヒートの原因となりやうです。すいわけだ。それは、部分的な過熱による水蒸気の発生による、また異なるとなる現象で、パイプ内部に負圧に、なる水に溶解している気泡で、低圧化して気泡に変わる現象で、低圧時、水の流れが遅いとき、は

生じやすいのに、高回転になると益  
生じないの。

かつて飯塚は、車両試験場に所  
属していた、いろいろのクルマの  
耐久テストをやった経験があった。  
それは若かりしころだが、S  
600も手がけたし、また本技研  
研が水冷エンジンから水冷ツン  
ジへと転向したところ、よく冷却  
システムの研究で苦労し、思い出  
と重なっていた。

その後、軽貨物車でエンジンと  
ラジエーターがかなり離れてい  
クルマで苦心した経験があるま  
から、エアレーションの選択は、

エンジン部門にヒントを出すこともできましたよ」

限られたスペースをどう使うか工夫をこらす

ミッドシップの難しさは、冷却だけでは、いかにやむを得ないのは、重量が増えてしまつてつ

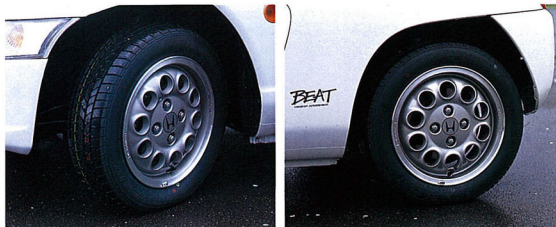
あった。

「なしろ、小さいながら隔壁の断面が多くなるわけです。フロントにはダッシュボードがあり、キーキャビッドとエンジン・熱入りのクヘッドは騒音・熱入りの遮断のためにかなりしっかりしたものがあ

燃料タンクは24リットルだが、やれよぶりになったしまったが、それよりも想定した航続距離の3400 kmは十分に走れるという。

オープンカーは、想像以上に疲勞する。直射日光と風当たりの関係は知らなかったが、そのことも勘案して想定したのが340 kmということであつた。

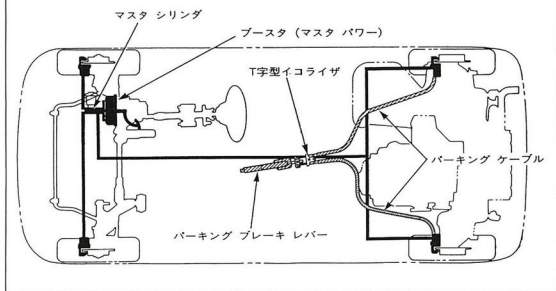
飯塚の語り口には、まったく飾りがない。欠点といふかななかなうまく行かなかつたことも、すぐ正直に話してくれる。トランクが、とても小さくなつたことも、もつとと深くてきかなかつたのか?と尋



▲走りをよくするためフロントタイヤ（左）とリヤタイヤ（右）のサイズを違うものにした。フロント：155/65R13 73H。リヤ：165/60R14 74H

### ■ボートのブレーキ機構

軽自動車初の4輪ディスク・ブレーキを採用した。



エンジニア部にとりて、車を出すところまできまってる。

限られたスペースをどう使うか工夫をこらす

ミッドシップの難さは、冷却剤だけでは、とくなくやましていけるのは、重量が増えることによることだった。

なにしろ、小さながら隣のエンジンに熱が伝わらないように、数が多いのをわけて、フロントエンジンにはダクト・エポキシがありまふ。キヤビンとエンジンルームのバール・クハクは普・熱点の遮蔽が必要になる。必要になしたつたものが、必要にならない。普通のF.D.F.では必要にもなすね、それにこのクルマはオプションもあるけれど、これがまた補修をあむこれむかわる。クルマの剛性が不足するんで、どうしても重さが増えてくる。現状にトウデイなんか比較すると、70%ほど軽くなるっていいよ。

軽はずんだっていいよ。

最初に実験車造つてみたところ、断ると剛性があつて来たら、その断面面形状をあれこれ末して、一面構造のものにした。トンネルも普通要な部分で、そこを削る。そうなるべく、屋根根元の剛性部材のないうち、というの、ボディがしなうておもうのだ。

「すべて難しい問題ばかりの時計車なんてが、なかもちいば、苦勞なしはスベリとの戦ひだ」といふた、とかへ燃料タンクを置きた、とかへアタインクをうけた、とか、レイアウトの段階で普通自動車であれば、別なんの苦勞もないんですよ。大問題じゃないですよ。」

けれども想定正航続離の3407だった。や  
燃料タンクは24リットル。そ  
やぶりがたくなつてしまつたが、  
kは10分、走れる。  
オースンサーは、想像以上に疲  
勞する。直射日光風当たりの閑  
係からだが、そのこと勘案して  
想定正航続離が340としようとな  
であつた。

飯塚の諸口には、まったと飽  
けがない。欠点といひかなかな  
まう行くやになつたとも、す  
正しく話しなかつた。トラング  
とても小さくなつたとも、もつ  
と深くてはなかつたか?と過  
ぬいと、

いや、エンジニアのサイレサ  
ーの容積、大きいものしょうが  
かつたんで、

このサイレンサーが、軽と  
は驚くほど大きい8.6リットル  
がある。その理由は、なんととい  
もパワーを稼いだからで、6.6  
0.02に48ps.いって、他社  
の0.03を出しているのは、み  
ーボ過給をつけている。ピー  
ノールも、また持つて行く  
が目標であつたに、排排  
抗は極力抑える必要あり、そ  
たはきなつたサイレンサーを  
は、排気音心地よいサウンド  
けれども、良きものらしい。あれ  
れテストで、性能に満足してい  
ものがてあがたが、そこそ  
積は8.6リットル、でも増  
いたといふところのある。

「あまり低音波の音であつて、  
快さがでせぬから、スピー  
ておかなければならぬ部分が  
あるわけて。ササシッシー



必要とする空間とか、エンジン・トランスミッション、そして人間2人の居住空間ですね。これらは自動車の存在価値にかかわるものから責められません。そんなわけで、トランクが犠牲になってしまったということなんです。

評価会では、デザイナーの自  
由な発想を殺さないために、  
報告というかたちをとった。  
開発スタッフの平均年齢は、  
かなり若く28・6歳とのこと。  
先行モデルが完成したのが、ち  
ょうど1年ほど前だった。しか  
し、そのころまだデザイナーは完全  
になかちて完成していなかったと  
う。

デザイナーの完成を待ってい  
たら、とても間に合わない、とい  
うこともあった。というこ  
とで試験車を先に4台造りました。

サステイナブルな性能テスト用のもの、ボディの剛性チェックのためのもの、エンジンとの隔壁など、熱劣化対策を中心としたもので、それに安全チェックのものです」。

ミッドシップは初めてなので、他メーカーのものを購入したのだが、X-1/9は設計が古すぎたのと、オープンモデルというわけではなかったので、ほとんど役に立たなかった。

ポルシェもオープンの研究のために入手したが、ポルシェはモノ

そのかと思つて、利和の研究所へもつた。最初の仕事は二輪車の実験部門だった。ポートカブとか、スウェーデンのジョーラを、荒川に河川敷にあったユースで乗り回す毎日であった。

当時、車二輪試験と呼ばれていたその部門は、二輪だけでなくよくいうやぐ量産化が進んでた四輪車の基礎的な研究も行うところであった。

2重空冷エンジン（DDAC）として歴史に残る13000の閉塞

こうした実務の体験を重ねたのち、再び和光の研究所にもどった飯塚氏は、初代シビツクの開発に当たることになる。

NASAの管理方式に範をとったシビツクは「赤紙方式」であったに苦しみ始めた。そのころPLLに昇進、以後シテイの開発では平松LPLを助けて、LPL代行を務めたり、二代目シビツク3代目シビツクに携へるなど、本田技研の小型車種にはほとんどかわつた



▲1963年10月に発売された「ホンダS500」。飯塚LPLはこのクルマを愛用し、博多時代よく九州をドライブしたという。

「LP」ラージブ・エクトル・ストラーダー 飯塚は、昭和37年入社というから、本田技術研究所ではかなりのベテラン。静岡の静岡市葉高校のころから、オートバイが好きだった彼は、学校の推薦もあって本田技術所を志望した。

入社試験は浜松製作所へ受けたという。浜松は飛行場の近だったので、口頭試問のときは善て試験官の間がかりで消え、よく聞くことがなかったことは、いまでも脳裏に焼きこんでいる。

ともかく合格して浜松に勤務す

「四輪の生産が本格的になったころ、その整備のてきま人間をSＦ（本田の直轄のサービス工場）にまわしてくれという要求があり、実験部門から一転して、直接お客さんに接触する立場になりました。4年ほど博多のSＦ工場長代理をやったんです。まだ独学でいながら、S5000を買って大得意になって九州をあらま走りまわったの、がいい思い出になっています。」

当時、S500に乗っていると

「おめーのの要強さなまゝに、  
包まれ感」を「保護感覚」  
をキヤビンの装備でくり下すこ  
に留意したの、すいぶんきま  
いのクルマの開発が、つてきま  
したが、いちばん難しくそれだけ  
に非常に面白くてー」  
いま、飯塚は古いコードを足  
にしているが、博多時代に結婚し  
た愛妻は軽自動車に乗っている。  
発案をアレザントする、と笑  
った。(文中敬称略)

35



## 使い勝手徹底チェック

レポート：福野礼一郎  
アシスタント：桜井久美  
フォト：森 信英

# 爽快に走れる 単純明快な構造と操作性

全長3.3m、全幅1.4m。この軽自動車規格の枠内に、2シーター・ミッドシップカーをパッケージングするという作業は、悪夢のジグソーパズルだったに違いない。なにしろこのスペースの中に乗員のためのスペースを確保しううえで、すべてのメカニカル



・コンポーネントをレイアウトし、キチッと走るクルマに作らなければならぬ——へたに作るとリヤ（ミッド）エンジン車の操安性はとてつもないものになってしまう／しかもカッコよくファッションナブルなスタイリングをその上にかぶせることが絶対条件なのだ。ボクの視点から見たビートは、まさに天才的アイデアと設計の成果だった。パワートレインはあくまでも低くコクピットに近く前進し、その巧妙に設けられたスペースに24Vのガソリンタンクがギリギリにおさまる。フロント回りのレイアウトも、「ウーンお見事！」というしかない。コクピットに座ってまたまた驚いた。足を前方いっぱいゆったり伸ばせるスペースが確保されているのだ。ドライビングポジションは、あくまでもスポーツカー一筋にこそ自然である。ソフトトップはこの入り組んだごくわずかのスキ間に、ナイフをシースに収めるようにたたりと折り畳まれる。しかもビートはカッコいい。カッコよさを実現したポイント——オープントップ——は、もうひとつ素晴らしいオープンエア感覚もビートにもたらしてくれた。撮影車は様々なオプション用品を装備した状態だったことをお断わりしておこう。

## 運転席まわり

●インストルメントパネル● インパネのデザインはなかなか面白い。T字型シェイプのセンターコンソール一体型の基本形に、独立したメータークラスターをちょこんと乗っけている。雷々しいスポーツカー風のデザインにしかなかったところが妙味で、いかにもミニ・カーらしいポップなイメージが演出されて

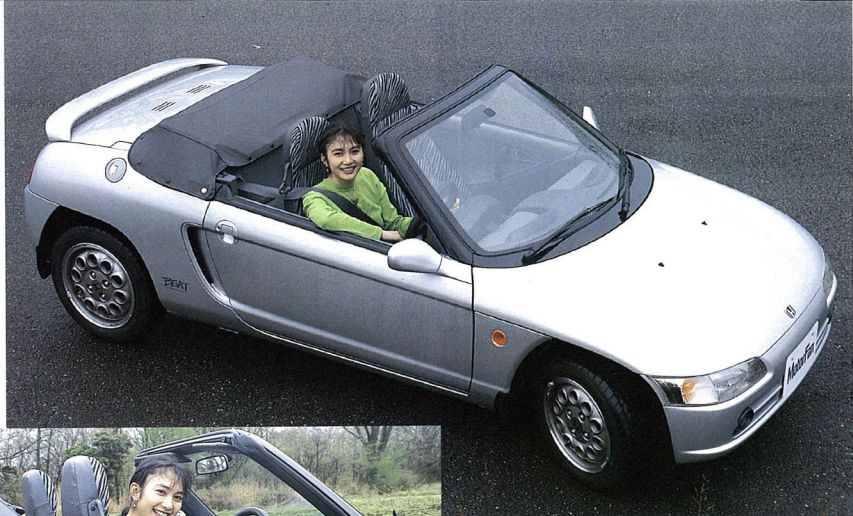
いる。コストも徹切ることなく、スイッチやメーター類はすべてビート専用設計。エアコン／オーディオパネルのデザイン、レイアウトにも従来のクルマとは一味違う美しさを発見できるだろう。材質はハードプラスチック主体だが、質感はこのクラスとしては最高によく、「軽」をまったく感じさせない。



●ハンドル左右のスイッチ／レバー類● これはごく普通、ごく平凡な構成で、コンポーネント自体もたぶんトヨタと共用していると思う。ライトスイッチはロータリースイッチ式、ワイパーもホンダ式のロータリータイプ。両者ともノブをひねって操作する。ワイパーにはちゃんと間欠作動と、ミスト（レバーを下げると一回だけワイパーが作動する。小雨のときなど便利）機構がついている。手前に引けばウオッシャー噴射だ。ウオッシャータンクはボンネットの向かって右側、スベアタイヤの横にある。容量は見たところ十分という感じ。ワイパー自体は普通の2本アーム。平気だが払拭面積はたっぷり確保している。







●オープンしたら、もう最高● 居住性は軽とはとても思えない。ドライビングポジションをゆったり取れるし、助手席では足も伸ばせる。ドライバース・シートを少し中央寄りにおフセツせさせることによって、ペダル操作もまったく自然になった。もちろんコクピットの幅はちょっと狭いが、男2人で乗らなや肩が触れあってもいいじゃない。で、オープンすれば、ヘッドルームは無敵だ。この開放感はいつものとおりにまらない魅力だ。コクピットからの視界も良好。フロントノーズはほとんど見えないが、なにしろボディが小さいので取り回しに苦労するシーンはまったくないハズだ。

●撥水処理を施したシート● シートは衝撃的?な、ゼブラ模様だ。女性デザイナーの作品とのことが、なかなか。手裏ではシマウマのような白黒のゼブラに見えるが、実車はグレーのツートーンに近く、それほど派手ではない。マテリアルは毛足のこく短いアブリックで、もちろんアツキ樹脂をコーティングした撥水処理(水、汚れをはじく)を施してある。パラソルと雨がふってきたくらいならシミになることはなさそう。いいけど、どこでもオープンのまま走ってたいビートにとっては嬉しい配慮だ。



●オートバイ感覚のメーター● ステアリングコラムにしがみついているメータークラスターは、やっぱりオートバイからの発想? タコメーターを中央にレイアウトしたあたりも、視認性云々というより遊びの感覚だろう。ホワイトに赤の文字……というデザインは社内でも論議のあったところだろう。ちょっとハヤギ過ぎ?という気がしないでもないが、もしこれが普通のブラックメーターだったら、ビートのムードは、きゅんきゅんつまらなくなっていたと思う。これはこれで、カワイイじゃない。

●シフトレバーとパワーウィンドウスイッチ● シフトレバーはビニール製のブーツの中からちょこっと生えている。手首のSnapで変速できるような操作感覚は最高に気持ちいい。ノブのデザインにはとくに変わったところはないが、握り心地は上々。撮影車はオプションの革巻きシフトノブ付き。オリジナルはウレタン製だ。シフトノブの手前はパワーウィンドウ・スイッチ。これは、とりたててどうということはない。体を動かさずに両手で操作できるので、ビートには最適な設計だろう。





## ソフトトップ



▼①バックのホックを  
開ける



▼②カバのホック  
をはずす。



▼③ソフトトップの  
フレームの受け口。



▼④外側へ軽く引  
き、



▼⑤ソフトトップの  
フレームの受け口。



▼⑥サイドのホックを  
ナールに固定する



▼⑦バックを  
し込んでロック。

▼⑧ハイ、出来上がり。

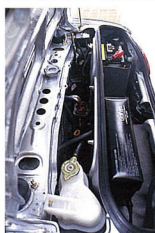


●シンプルな機構のソフトトップ● ピートはカブリオレじゃない。イギリス風というロードスター、イタリア風なスパイダーだ。つまり幌がシンプルで、小さく巻める。オープンで走るときを前提としたオープンカーと考えればいい。とはいってもピートの幌は立派なもの。フレームもがっちりしているし、ラバーシールの設計なども見事。幌を開閉すれば雨でも風でも平気だ。もちろん荷運送車庫の換気扇なら、ボディカバーをかけるくらいいいわね。



●ソフトトップを開閉するときの手順● オナーズマニュアルにしたがって説明しよう。①左右のサンバイザーを降ろし、ウィンドウを開ける ②ソフトトップカバー左右各1カ所のホックと左右3カ所のスナップをはずす。ホックは中央を引っ張ればOK ③トランクを開けて固定し、トランクリッドのスキムからカバー後部3カ所のスナップをはずす(カバーがとれる) ④トランクを閉め、少し後ろめが残る程度までソフトトップをゆっくり引き上げる(閉じないこと) ⑤リヤウィンドウを持ち上げながらファスナーを開ける ⑥ソフトトップをバンと張りロックする。ロック機構はレバー式で、後部のノブを押してレバーを下げ、前部のフックを引っかけてレバーを戻すという操作でロック完了。リヤウィンドウのファスナーを開けるのに少し力が必要だが、2分程度で済む。

## トランクルームと小物入れ



●「世界最小のトランクルーム」● ……とホンダさん自ら主張しているリヤのトランク。片側にはバッテリーが収まっているので、トランクスペースといえるのはその横のワナギの縦みだれところだけだ。ちなみにフロントにも立巻の余地はない。ここに三角表示板を入れたら、あとはワックスか毛バキくらいしか入れるスペースはないわけだ。でも、そこがたまにいいとボクは思う。だからこそピートは魅力的なのだ。だってピートにゴルフバッグが横めたら、それこそイモというもんじゃない?

●室内各部の小物入れ● 小物入れもちょっと少ない。インパネのクロップボックスは、ご覧のよう最小スペース。奥行きが深いのが利点だが、地図やノートなど、かさばる平たいものははいらない。シートの間にはカセットケースを収めておけるフタ付のものがある。これは気が効いている設計だ。助手席の背後にはキー付のボックスがある。車検証や地図などはこの中、というわけだ。なにしろピートのシートアウトは、もう、なにもかもギリギリ。よくここまでスペースをひねり出したと思う。コインホルダーくらいは欲しかったが……。

▼キー付きドキュメントボックス。



▲アシスタントボックス。



▲リヤコンソール(カセット収納付き)。



▲灰皿。







▲アンテナは手動のロッド式。



●スカイサウンドコンポ・システム● センターコンソールにキチッとビルトインされるオーディオは、オプションだ。お付けてスカイサウンドコンポ。ホンダ用品のオーディオブランドであるGathersのネーミングである。スピーカーやシステムは多彩で、いずれもディーラーオプションとして組み合わせ可能。ディーラーオプションについては用品のページを参照していただきたい。チューナー部のデザインはなかなかユニークだ。ファンクション別にスイッチのサイズや形を変えているため、ちょっと慣れればとも使えやすい。LEDを使ったディスプレイのデザインもビートらしいムードだ。ちなみに標準状態では、ここにフタ付きの大きな物入れがつく。



●標準装備のエアコン● えらい! エアコンは標準装備だ。ごく普通のマニュアルエアコンだが、ビートにはこれに上回る。大きなダイヤルを2つ付けた操作パネルのデザインは型に入った。いつも置いてある「手づくり操作性（運転中に見なくても操作できる）」は、拭き拭きと手を伸ばすだけでファンスピードと温度調整ができるのだ。ファンクションスイッチはボタン式。A/Cメイススイッチと内外気循環スイッチを別デザインにして区別してくれば100点だったのに、エアコンパネルの左上についている赤いハザードボタンもかわいい。



▲ドアスピーカー。



▲フロントスピーカー。



●フューエルリッドの開閉方法● 運転席のドアを開け、日ピラー部(?)に付いているノブを引っ張れば、丸いフューエルリッドが開く。キャップはキーなしのシンプルなタイプだ。写真は、オプション用品を装着したもので、レーシングカーがオートボイのイメージの趣向。通常はボディと同色の丸いパネルである。燃料タンク容量は24.0リットルと少なめ。もちろんレギュラー指定。



●ススキリとしたドアの内張り● ドア内張りはとてもシンプル。ゴタゴタと飾りたてるのが普通になってしまっているいま、こういうデザインを見るとハッとさせられる。豪華でも便利でもないが、薄っぺらく余分なスペースをとらない。ドアの内側、という機能に徹しているのだ。ビートのデザインには新鮮な驚きがいふところにある。



●ドアハンドル● ドアハンドルは指先で操作をするような超小型。こまねたフェラーリのノブを思いついてしまった。超大型ハンドルをドカッとつけるベンツ式がいまのトレンド。必ずしもアレがベストじゃない。ビートのドアはとても開けやすい、その度に美しい。

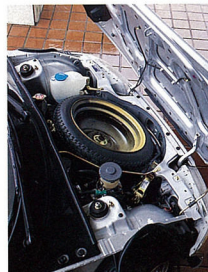
## その他の装備

●コンビネーションランプ● ヘッドライトの形状はビートのチャームのひとつ。サングラスをかけたみたいになくもってかわくつづいた表情で、ヒューキに仕上がったのは逆に正解だったと思う。ランプはクリアランスランプ(車幅灯)一体式のハロゲンタイプだ。その下につくのはオプションのフグ。流行のプロジェクト式で、小型で目立たない。ビートにはリアカー風の超大型丸型フグなんかよく似合うと思うのだが。リアコンビネーションランプは、バックライトを一体化して、スッキリとめている。テールから見ると、寄り目で笑っているビエロみたいだ。



●サンバイザー● オープンカーにとってサンバイザーは風よけのために必要。こいつをいっしょに上に掲げオープンで走るのがカッコいいのだ。作りはいたってシンプル。サリに回して使うこともできる。

●これがボンネットの中身● ギッシリ……というのをおかりになるだろう。昔のスーパーカー(ミウラとかフェラーリB5)を思わずに過剰な大型オイルパッドを開けたところでは、マニア心をソノものがある。スペアタイヤはコストの問題もあって通常サイズ。もっとも大型車のテンパーよりは軽い。スペアタイヤの下にはラジエーターとエアコンのエバポレーターが縦置きされていて、フロントからのエアをうまくボディ下に流している。見事な空間設計だ。









# Color Pin-up *BEAT*

●ホンダ・ビート photo by Michihito Sumiyoshi



## SPECIFICATION

[DIMENSION/WEIGHT] Wheel base : 2280mm, Front track : 1210mm, Rear track : 1210mm, Length : 3295mm, Width : 1395mm, Height : 1175mm, Weight : 760kg  
[ENGINE] Straight 3 cylinder, SOHC+PGM-FI, 656cc(66.0×64.0mm), Compression ratio : 10.0, Max-power : 64ps/8100rpm, Max-torque : 6.1kgm/7000rpm  
[TRANSMISSION] Over Drive 5 speed manual transmission, Gear ratio ①0.428 ②2.166 ③1.576 ④1.172 ⑤0.941 R4.300l, Final ratio : 5.714  
[SUSPENSION] Front : Mcpherson strut/coil springs, Rear : Mcpherson strut/coil springs  
[STEERING] Type : Rack and pinion  
[BRAKES] Front : Disk, Rear : Disk  
[TYRES SIZE] Front : 155/65R13 73H, Rear : 165/60R14 74H



# 回想のホンダS



▲昭和39年3月発売のホンダS600。クーペが加わるのは翌40年2月(発売は39年11月)である。S600はS500の発展型で、最高出力57ps/5500rpm。S500より13psもパワーアップを遂げた。男性モデルの背広姿が妙な取り合わせに映るが、キャッチフレーズのひとつが「高級ビジネスカー」。当時はまだ、純然たるスポーツカーを置いていた時代になるほど、日本の自動車市場は熟していなかった。

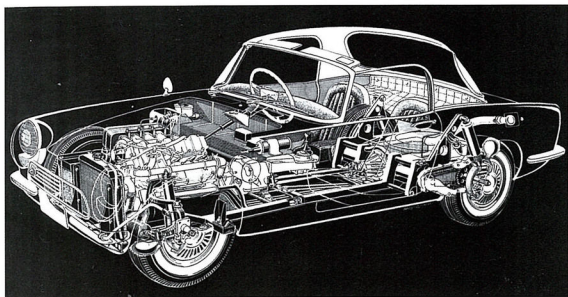
本誌でお馴染みの星島 浩氏は、編集畑のご出身。かつて小社に在籍し、試乗記はもちろん、クルマの透視図でも才腕をふるった。とりわけ思い出深いのが、往年の2座スポーツ、ホンダSシリーズという。いち早く透視図をものし、サキキット攻略法で読者を沸かせ、そして若い目の女性との素敵な恋の舞台ともなった!!

「メカニズム解説」を書き終えてホツとしていたら「ホンダS600」についてなかなか書けず、こんなことなら「メカ」を締切りぎりぎりには渡せばよかった!」  
当方まるで博物館の愚かなく、気に入って買ってもたがい3年ほど乗ると次のクルマが欲しくなるほうだ。マイナーチェンジ時点でほぼ従来の興味が失ってしまいうようなクルマ生活を続けてきた。クルマが芸術品なら、名車はいつまでも名車であり続けるだろうし、発表時点でかならずしも高い評価を受けなかったクルマが、10年も20年も経って評価されることもあろうが、どだいクルマは時代に適した実用性で評価すべき商品と信じているから、技術が進歩諸性能が向上すると、先代モデルの魅力が色褪せてしまうのである。むしろ、大なる朝顔型のスピカーをもったデンマイ仕掛けの蓄音器に、骨董品的な価値を認めないわけではなく、クルマも同様だとは思っているが、他人は知らず当方にその趣味がなく、まして古い資料を引っ張り出してなぞるような仕事は私に向かない。

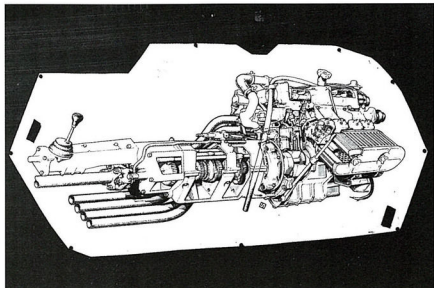
イヤイヤ書くのは読者様代に申し訳ないし、まずはお詫びである。技術研究所に通って完成させたS500の透視図  
記憶違いがなければS600以前にホンダはS500とS360を東京モーターショーに出品した。1963年5月の第1回日本グランプリに、自ら建設した鈴鹿サキキットなのに、肝心の「ホンダ」は出場するクルマもなかった。そのホンダがS500なら、S360を開発していたことは疑いないし、F1レースへの参加さえ検討していたはずなのだが、出場には間に合わなかったらしい。レースが主の産業乗用車で行われ、プロトタイプの参加が許されなかった事情もあった。  
ショー出品後、S360は結局量産せず、翌年S500をこく少数量産。そしてS600の発売を発表。実際に顧客の手に渡ったのは、回日本にのこったが、64年の第2回日本グランプリに晴れて参加が叶い、7台のS600と4台のS500が出場した。  
マルコスGTや改造幅を大きくしたコンテッサ、アバルト・モノ

ミレを含めて1台が出走。1位でフィニッシュしたマルコスGTがスタート違反で1分のペナルティを負ったお蔭で、S600のロニー・バックナムが優勝。2輪出身の北野元、島崎夫が2・3位同士のポイントクラブの友人である漆田直郎が4位に入った。  
ロニー・バックナムはまあもく当時1500cc規格のF1レース第1号として出場。日本グランプリ終了直後から鈴鹿で猛練習を始めていた。  
ショーに参考出品したS500は透視図を描いた思い出がある。実事が終わって、技術研究所に向いてスケッチ開始。実車撮影、総組立図を見せてもらったり試作工場で部品を確かめたり、2日間研究所に通った。  
実事を引出して、そのころは輪レースで顔なじみの田中植助や島崎貞太だったが、説明してくださったのは後のホンダF1チーム監督中村良夫さん。中村さんには彼が3輪メーカーの日本内燃機(くろがね)を造っていたのに、いらしたことがバイクを試作したというので、日本の景山先生や当時の三栄書房社長の御供でお会いしている。日本内燃機が潰れたのが、ホンダにデューダ、こころS360/S500の開発主筆、プロジェクトリリーダーをなさっていたのである。本職のテクニカルイラストレーターではないが、S500はいくつが残っている私の透視図のなかではまあアの出来だった。スケッチと下書きに3日間、墨入れに2日間、連日だけぐり柄の透視図だが、掘れ込んだクルマだけに寝食を忘れて? 取り組んだのを憶





▲日本で自動車選抜図の先鞭をつけたのが誰あるう、星島 浩氏であった。このイラストも氏の作品。昭和37年開催の第8回全日本自動車ショー（後、東京モーターショーと改称）に参考出品されたS600を、ショー終了された急拠取材して5日間で描き上げ、購読してモーターファン誌を創った。



▲小社のモータースポーツ専門誌、AUTOSPORTの初代編集長をつとめた星島氏は、故浮谷東次郎選手を起用して「ホンダS600による鈴鹿のドライブレックニック」を発案。これは日本初の試みで、サーキット攻め法のパイプとなった。写真はストック状態で3分08秒をマークした浮谷選手が駆るS600と、パドックで同選手と談笑する若かりし星島氏。

## 本邦初、鈴鹿攻め法、S600で浮谷選手を起用

えている。描きながら、田中慎助に目をぶつもらってS500のハンドルの興奮が、下書きや墨入れ速度を上げてくれた。

悔しいこと買うに私の収入でS600をまるごと買おうとはできなかった。

下町の友人と共同購入というところではいいが、1か月に6日間の占有権で代金の一部を負担、大いに走り回ったもの。僅か半年足らずで、友人がクラッシュ事故を起こした時点で占有権もフツフツと消え、友がうまく事が運ばば65年夏には船橋のレースにチーム参加できるところだった。S600には仕事をやっても思いつくつか残っている。

私が創刊責任者で初代編集長だったAUTOSPORT誌に、故浮谷東次郎を起用して「ホンダS600による鈴鹿のドライブレックニック」を掲載したことがある。京都の呉服屋の息子が鯉子田寛、同い清水焼の息子横山靖史。二人が大学生だったころ彼らのS600が鈴鹿を3分6秒で走っているのを知り、彼らがレースチューニングで6秒なら、AUTOSPORT誌は市販車のまま、どうしたら3分10秒で走れるか、を記事にしようじゃないかという企画だ。

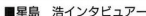
64年11月から暮れにかけて数回の鈴鹿通いで、鯉子田や横山を助手に、しばしば私自身もハンドルを握って確認したりメジャーで距離を測って歩いたりしながら、日本て初のサーキット攻め法をまとめることができた。10分間400円也の走行料を総計いくらかかった

かは記憶していないが、二采書房の経理部が目玉をむいてたけ。私自身は横山のストロブウォッチで、やっと15秒くらいまでしかタイムが伸びなかったのに、浮谷は比較的簡単に8秒をマークして周囲を驚かせたもの。

AUTOSPORT誌が多く売れる時代ではなかったが、記事は鈴鹿を走る連中の「パイプ」として愛読された。同行したカメラマンの渡辺純さんが、これも初めてモータードライブでコーナリング連続写真を撮ったのも思い出される。登進時、ヒョコッ尻を持ち上げる独特の後輪チエリ運動からフンベシヨナルなプロペラシャフト付きに改まり、オレンジ&靑に服着ハードトップが加わった後クレープがやがてS800に成長した。

S800クレープは、わが生産でも最も目玉に選んだ。お供だ67年オランダGPPのパドックでホンダの故郷沢夫副社長にお会いしたとき、思いもかけず当時まだ輸出見本扱いだったS800クレープをバリーで拝借した。副社長の立派な名刺に逗留した6日間のパリ滞在、たまたま同宿していたカナダのお嬢さんとの意気になり、3日間もS800クレープであちこちドライブして回ったのだ。もしS800ではなかったら、もう少し単なるレンタカーだったろう。ただ休みの体験はなかった。ただ休みの体験は死ななくて私の胸にとどめておく。イヤイヤながら結局、読者諸氏は其の速惑な年寄りの自慢話になってしまった。後悔するの自慢話になら書かなきゃいいのに。しかし書き直す時間はない。





入交 この雑誌（アコードワゴンのすべて）にも書いてありますように、ワールドカーをここまでややこしくしちゃったのは誰だなんて……。

入交 いや、まさにそこなんて  
すよ。ホンダは80年代で現地化、

国際化を懸念に推進しました。それと同時にお客さんも80年代を通

じて大幅に広がりました。ますます日米欧、変わってきましたよね。

80年代の初めはだいたい一つのクルマで何とか対応することができ

たんですが。

入交　そうですね。結局クルマ

こしくなっただんですね。

だから一番の問題は、それをそれじやどういふふうに割り切つて、

どういうふう調整していくかになるんです。そうすると、これは

極端なことをいうと、トップじゃなければできないんですよね。

一担当者にそれを調整しろとい

3-

社長

ス  
ブ

亦

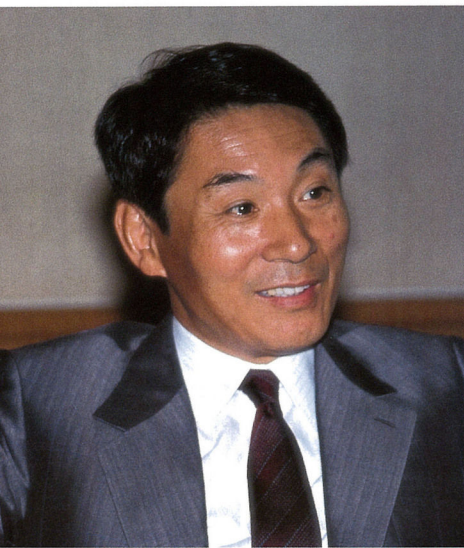
三

力  
升  
躍

に聞く

と、あそこで開発、生産、全部の  
つていかなければいかんだろう。





それをきっちりやっていけるユニットは何か。ぼくは50万台だとい

星島 50万台といえば、その時点ですでにBMWのはるかに上のメーカーですよ。

入交 というのは、現在の製造技術というのは、だいたいどんな部品でも50万台分ぐらいとペイラ

インになるんですよ。ですから50万台の製造基地がアメリカに作れたならば、部品メーカーを含めた

一大拠点ができるんですよ。

ですから50万台規模のユニットを一つまず作ろう。将来的にそれを

つては、まあ別のところであっていいじゃないか。しかし50万台規模のユニットを作るところを考えると、いろいろな展開が考えますねと、だから逆に50万台規模のユニットをどう作るか考えましよう、というところからスタートしたんですね。

ですからいろんな条件が当時はそろっていったんですね、そういう

意味は、その最大のものがある  
アコードです。

最初、今でも残っています。すくなくとも、  
星は、今でも残っています。すくなくとも、

さあ、ここから行きますと、エ  
ンダ・バクウォーの番といた  
きるときに、あれかという感じ  
で、小さな輪のプラントが、こ  
れほど大きなラケットを、こ  
れからクリール・ビルトウ  
あつて、55マイルで走って6  
分からは、次のリスト  
パティ・ミンネが見えてないとい  
うくらい広い。その間には山があ  
つたので、影になつてしまふ。ほとんどラケット  
広い。

T.R.C.の橋田コースの中だけ  
ホンダが開閉に持ち生座席もそ  
他、みんなちやちやのじやな  
い……。

入交、入交してしまふ。  
からあつて、そこへ一つ一つ  
を付け加えて、その次に新し  
場を（へ）作りまします。

「ですから、あの近辺がこうなるといふことになったんです。あのR.R.のテスト・システムをめぐって、結局、州のものがどつたけつされた。州のものがこういふ計画等についているのといふことが当時の州長、セステンに話したときに向うがそんなに乗り気になつてゐないといふことがわつた。」

星島　アメリカのカーネギーはそんなに大さく、大きいといふわけでもない。一つは工場、50万ガロンのものはいいんな規模ですものね。アメリカの工場は、所詮本はデトロイトにシガタがある。シガタがある。州の競争機関がある。しかも、州の競争機関がある。どう考へても、将来的にピッツバーグよりハバロフスクの方がいい。ハバロフスクは、ホンダや、リンダが生産から、全部で

てくれる。というのであれば、ハイオ州に本社があるというところだ。あの RRC の会社を作ったのは、その RRC の知人のローゼンさんだが、オハオ州を何年か自動車産業のメッカにしたいというところだ。あのコースは世界最大のテストコースを作れば、自動車会社がいろいろ来てくれるだろうと思った。ところが誰来てもくれない。そこへホンダさんが来てくれた。したがって前年の車の考方方向を、今般に一致させた。とうとう、そこで、話がそれると一週間もたつて、その間にタダっというやつたんですよ。

星島：お互いに一目惚れみたいなものがある。今般現地生産しているものが、現部品品の調率も 75% くらいで、そのうち 50% はオハオ州のアメリカ自動車メーカーの在庫に少しずつ下がって、70% を売ってあげるのじゃないかと思われているんじゃないか。その辺は

星島 ても、この5、6年の間に、日本のレジャー活動があらわたり、自動車も豊富になってきたので、ホンダはモトコ、日産より大きなピラミッド・ビジネスが出来たとおもうんですけど、反対にピラミッド・ビジネスが作つてきたと、昔のようになンダのヤチナはイメージがたないものがなくなっています。

我々ホンダの頃は、そう、ファンにであまされたの、ホンダ、ファンに、天才という感じ、何をしていたか、天才といふ、読めないという、ううな、ワワワ、そうなの





















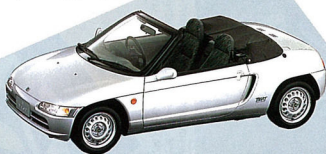


## Kカーのハードルを越えた超個性

SRSエアバッグの有無により

138.8／146.8万円<sup>※</sup>の2タイプ

軽自動車初のミッドシップ・オープンカー。直接的に比較できるライバルはいない。だから、コレ / と思ったら買うしかない。秋にかけてマツダからKカーミッドシップ、スズキからFRPオープンカーがそれぞれデビューする予定だが、「待ってから」では納車が遅れる。早く乗りたが。一発決断を迫られるクルマの登場 / 価格は現実的 / 悩むクルマ選びの代表例かもしれない。



レポート：石野良太郎

代替のきかない突出した個性に価格云々はヤボ!

車両重量760kg 最高出力64ps/8100rpm、メーカール希  
望小売価格138・8万円（SR  
Sエアバッグ無し）——つまり、  
パワー/ウエイト・レシオが11・  
86kg/psで、1ps当たりの価格は  
2万1687円。そして、ミッド  
シップでオープンカー。

ホンダ・ビートを冷静に見るとこうなる。「備考」を挙げるとすれば——軽自動車のミッドシップは初めてで、オープンというのも初めて。メカニズムはなかなか凝っていて、気持ちよく走る。

すでに、全国のホンダ・プリモ  
系ディーラーには相当の予約が入  
っている。月間2500台の販売  
計画ならは、このテのクルマとし  
てはタマ数に余裕があるのだが、  
何とんでもKカー初のミッドサ  
ップ・オープンということで、発  
売当初は納車待ちを覚悟しなけれ  
ばならない。

値引きも期待できない。直接ア  
イバルとなるクルマは存在しない  
から、せいぜい10000円単位の  
端数カットぐらいしか望めない  
だろう。早く乗りたい人は、す  
ぐに予約をして値段の交渉はさ  
ておいて、予約金を払い込んで  
おくしかない。

さて、ライバルになりそうなく  
ルマを探してみよう。

Kカードで个性的かつスポーティなクルマといえば、個人的にお薦めなのがキヤロル・ターボg。キヤンバストッパ付き61psで1066g・1万1000円(5MT)。フルオープンほどの気持ちのよさはないが、ドリフトに対抗できる。個性」となる」と、このクルマしかないと思う。値段も30万円以上安い。

普通のセダンなら、完成度ではセルボ・モードがピカイチ。とくに4気筒エンジン搭載のSR-F

ourはKカー最高のデキだと個人的には思っている。ただし、スタイリングもメカニズムも、スワットのKカー。個性的なアンビグムという点ではどうか。

輸入車には、ケーターハム・スパーセブン（380万円以上）、ペルトル・ネX1/9（もう中古車しか手に入らない）など、個性的なクルマがある。しかし、値段は高い。

結局、ビートにはビートでしか味わえない魅力があり、それを別のモノ（値段が近いもので）で代用することができない。だから、その存在価値は大変なものだ。ついでに、もっと経済学的に考えて、140万円前後の国産車と比べてみよう。

0万円で、やや対象外。マーチ・スーパーターボは1115・3万円のわりには速くて過激。フィガロ個性では負けないけれど、予約して抽選に当たらないと買えないという不確定要素がある。値段も

セラは160万円でガルウイングドア付き。サイノスは上級仕様  
の5MTが123・8万円とお買  
い得価格で、スタイルも結構個性  
的。ジェミニ・ハッチバックは上  
級グレードの5MTが132・8

万円で、これもボディカラーによ  
ってはなかなか目立つ。

——と、ざつとながめても、ピートの突出した個性に比べると、いずれも見劣りする。ただ、ピートはあくまでKカーであり、サイゾ面ではハンデイがある。荷物を積むスペースもロクに用意されていない（二応トランクはあるが）から、運出するときは別売りのトランクフッドラックに荷物を縛り

「それでもビートがいい！」と思  
つたら、すぐに近くのホンダ・プ

リモ店へ出かけ

装備の水準は高いがオペシヨン満載で約180万

装備はなかなかのもの。エクテリアはバンパー、ドアミラー、ドアハンドルともボディと同色塗装され、ミスト機構（レバー軽く触れると、1回だけワイパーが作動する）付き間欠ワイパー、ハロゲンヘッドランプが標準装備される。

インテリアでは、マニユアラコン、パワーウィンドウ、バルコニー、防眩ルームミラー、ブッシュモーターコントロールなどが標準。収納スペースとしては、シートの後ろにキー付きのキューブボックス、センターコンソール後方リヤコンソールボックス、リヤのトランクルームそれぞれ確保されている。

それとパッケージは14・8万円と2万4千円高。ドアを補するサイドインパクトビームと

化サイドガラスは標準装備。装備の水準は、Kカーとしてツブにランクされる。ただし、1デイオはラジオも付かない。べてオプションとなる（センタコンソールの幅が狭いため、ビト専用システムしか取り付けない）。

「このままでは少し寂しい」と  
う人は、専用オフィスからア

ミホイール、リヤスポイラー、鉛ダイキャスト製フューエルリッド、エキゾーストパイパーなど、革シフト、トノカッパなど、選べば、外観はさらに引き立つ約プラス20万円だ。オーデオに加えると、合計30万円以上のプラスになる。

りのオプションを追加すると、  
両価格だけで約180万円。こ  
はユーノス・ロードスターやシ

ピアが買える金額、Kカーとして

は相当に高価にはなみに、諸費用としては自動車取得税3%、消費税3%、自動車税(1年分)7200円(購入月により、月割りで計算する)、自動車重量税(1年分換算)4400円、自賠責保険料(1年分換算)1万1800円などが必要。重量税と自賠責保険料は次の車種までの分を先に払う。

自動車取得税は車両価格の90%に対して3%の課税だが、オプションなしのエアバック付き、約6万2500円、消費税は、これは4万円に対して3%だから、これは1万6000円、新車装荷のオプション類、消費税の課税対象で、合計18万8000円の場合、消費税を引けて4万4000円となる。

購入時の費用合計は20万0千円程になる。ローンを組むにしても、諸費用分は現金で先払いを要められるから、その点も考慮せよ。

こうして考えると、やはりKカーブでオープンして、ミッドシップカーという特殊なクルマだけに、値段は張る。しかもATは設定されなない。5MTのみだ。

ビートの理想的な所有形態は、もう1台クルマを持っていて、アソビ用に買う、というもの。諸費

用とオプション込みで2000万円  
だとしても、「もう1台、何か変わ

ボデイカラーは4色。カーニバルイエロー、フェスティバルレッド、ブレードシルバームエタリック、クレタホワイトの4色から選んでください。イメーজカラーはイエローのようだが、メカッぱさをかもし出すシルバームエタリック。ホワ

イトにカッティングシートでマ  
ルボロカラーを施して……なん  
ていうアソビもいいのでは？



# BEAT

▶エキパイフィニッシャー 7000円  
マフラーの先端に装着。メッキ仕上げでリヤビューを演出。



▲シフトフ 1万8000円  
イタリアMOMO社製。シフトに合わせた長さ。元を磨き上げ。



▲アシスタントシート 800円  
アシストのハンドルを磨き上げ。



▲センターアールパッド 800円  
シート表皮と同系材。リライクストラップ。



▲マップケース 3000円  
地図や小物の収納に便利。おまけは絶対の便利アイテム。



▲フロアカーベッパ 1万円  
シートと同のパターン。

▼ハーブディカパー ※7800円  
窓ガラスを保護。必ず必需品。網を保護。



▲トランクフットロックネット ※1600円  
トランクに物を載せるときは必ずフットロックに固定。必ず必需品。



▲リボケットセット ※8800円  
ソフトトップ用クリーナーを含む chemicals セット。ケースはマジックテープ付き。室内に装着する。

▲リバイスボラー 4万円  
LEDストップランプ付き。よりスポーティなスタイルへ。ボディカラー各色あり。

◀カジュアルパーカー ※1万9800円  
今、トレンドのフーテッドパーカー。100%素材で。もちろん防水加工仕上げ。1年中履ける。



◀ミニダブル ※5500円  
クルマの小物入れにしてトランクにも入るバッグ。これもまた防水加工済。なんとなん中履ける。



◀ショルダーバック ※9800円  
ストラップ1本で肩にかんづき。撥水加工済で、雨の日も安心。フランス製。2色。



◀ビッグダブル ※1万9800円  
ミニダブルとペアで持ちたい。330×630×330mmの大型ポストンバッグ。

▲ブランケットオール ※4000円  
肌寒い日のドライブ用。彼女の体を包めるぐらいのサイズ。必需品だ。



## 元気!

ビートはエアコン、パワーウィンドウ、フットレストなど、標準装備はこのクラスとしてはなかなか充実。もっとも、オープンカーの楽しさを追求していくと、欲しいアクセサリもいろいろある。ビートなら、純正のアクセサリにおまかせ。それもすべてオープンカーに対応したジャストなアイテムばかり。オーディオは少しの雨なら心配ない専用設計である。

※印のついた商品以外は取付費別です。なお、ここに紹介したすべての希望小売価格には消費税が含まれていません。







# ビートを上手に運転する 7つのポイント



▲このように腕を伸ばした状態はよくない。

クルマの運転術は、駆動方式やエンジンのレイアウトによってかなり異なる。前輪で駆動するFF車と、後輪で駆動するFR車、FR車、ミッドシップ車とはその挙動は明らかに違うし、同じ後輪駆動でもおのずと違ってくる。ミッドにエンジンをマウントした国産車は1BOXのエスティマを除けば、NSXとMR2、それにビートの3車だけだ。この3車も10ページの試乗レポートにあるように、それぞれ特色がある。ここではビートに焦点を絞ってドライビング・テクニックをまとめてみた。

講師：こもだ・きよし

フォト：小宮岩男



◀シートバックから肩が離れず、肘が少し曲がる程度のポジション。

## ①シートポジション

クルマを自在に操るためには、まずきちんとしたドライビング・ポジションを取らなければならない。特にステアリングワークを正しく行うためには、肩とステアリングホイールの位置関係が重要になる。これを決める目安になるのは肘の曲がり具合だ。直進時に9時15分を握っているときはもちろん、12時の位置を握ったときでもシートバックから肩が離れず、肘も少し曲がる程度に合わせなければならない。腕を伸ばしてカッコ良かったのは、もう20年以上前のことだ。

## ②トラクションが強いミッドシップ

タイヤに掛かる荷重が増えるほど、タイヤが発生できるグリップ力は増大する。もちろん限界はあるが、エンジンが後輪の近くにあるミッドシップは発進時にグッと荷重が乗って強いトラクションを発揮できる。だからアクセルを深く踏み込んでもホイールスピンは最小限で収まり、エンジンのパワーをそのまま路面に伝え、力強い発進ができる。FF車もエンジンは駆動輪のそばにレイアウトされるが、発進時には荷重が後ろに移ってしまうので、前輪の荷重は静止状態より小さくなる。その点でミッドシップ+後輪駆動は発進を有利だということがわかるだろう。







▲フロントのグリップがあり、コーナリングトレースはきれい。



## ブレーキは強く掛けてもいい

ミッドシップの特徴は重量バランスにあることはご存じのとおり。この重量バランスが発進時だけでなく制動時にも有効に働くのである。FF車の場合、そもそもフロントが重いのに、ブレーキを掛けたとさらに前に荷重が移っていく。だから制動時には前2輪が頑張っているわけだ。ミッドシップではブレーキングによって前に荷重が移ってもまだリヤに荷重が充分残っているから、4輪のタイヤが有効にブレーキングパワーを発揮できるのである。ミッドシップではFF車よりブレーキを強く掛けても、その分ちゃんと制動力が出る安心感がある。ビートの場合、リヤの安定性が良いので、コーナリング中のブレーキを踏むことができる。



## ハンドルの切り過ぎは曲がらない

「F車」で走ると言うのだが、ミッドシップでは特にステアリングに頼ってコーナリングしてはならない。教習所で習ったとおり、曲がりたいときにはステアリングを切り込む運転をしないこと、限界付近になるまででもないこととなる。アンダーステアの現象。スピードが乗っているF車はステアリングはある程度しか効かない。だからアクセル操作によって曲がることを覚えなければ、ドライビングは進歩しない。ビートの場合、限界付近ではアクセルを踏み込めばフロントが滑ってアンダーステアになり、戻せばフロントのグリップが回復しニュートラルになる。

◀アンダーステアが強く  
なり大きくふくらむ。



## クラッチ操作は回転を合わせて

駆動輪の荷重が大きくトラクションが強いことはミッドシップの大きなメリットだが、逆にその分路面とタイヤの間に滑りが生じることになる。アクセルのオン/オフを雑にやっていると、クラッチ操作もスムーズにしなければならぬ。ギクシャクした挙動がでやすから。これは半クラッチを使ってゆっくりつなくという意味ではない。エンジンの回転を合わせてからスバットつなくのだ。



## オーバーレブ注意。 タコメーターを見る

いくら8500rpmからがレッドゾーンであっても、ギョウギンよく回るビートのエンジンは、ちょっと油断しているとあっという間にオーバーレブしてしまう。馴れないうちはタコメーターをよく見て、効率よくパワーを使えるようにシフトアップしよう。ちなみにレッドゾーン直前まで引っ張ると、1速は40km/h、2速は70km/h、3速は95km/hまで伸びる。

## ステアリングは ゆっくり切る

直進から切り始めるときスピードとゆっくりスルスルに切るのが良い。初期のロール角が小さくすいので、スバットとステアリングを切ると小さなクラウリングしてしまうから、このへんに気を付けてゆっくりとリレーに扱ってやると、同乗者も快適に乗れるだろう。



## Back Number

モーターファン別冊「ニューモデル速報」シリーズは、下記のとおりに在庫があります。購入ご希望の方は、お近くの書店に注文するか、本代と送料を現金書留(切手でも可)で、三栄書房・販売部宛にお申し込みください。下記のカッコ内の年は、その本の発売時期を示します。

- インフィニティQ45のすべて (’89年10月)
- 新型MR2のすべて (’89年11月)
- 新型スターレットのすべて (’90年1月)
- 新型ヤニール&NXクーペのすべて (’90年1月)

- セラのすべて (’90年3月)
- ユーノス・コスモのすべて (’90年4月)
- プレシアのすべて (’90年6月)
- 新型ビスタ/カマリのすべて (’90年7月)
- NSXのすべて (’90年9月)

- 新型ターセル/コルサ/カロラIIのすべて (’90年9月)

- 新型ジェンドのすべて (’90年10月)
- GTOのすべて (’90年11月)
- サイレスのすべて (’91年1月)
- RVRRのすべて (’91年2月)
- USAコード・ワゴンのすべて (’91年4月)
- 新型ソアラのすべて (’91年5月)

いずれも定価340円(送料260円)で、定価には消費税を含みます。

- ’91年軽自動車 のすべて (’91年4月発売 定価500円・送料260円)

### 特製バインダーのご案内



▲特製バインダーにセットする  
と、大切なニューモデル速報を  
簡単に持ち運び、いつでも  
見ることが出来ます。

モーターファン別冊「ニューモデル速報」が10冊も保存できる専用バインダーです。ハードカバー製で、定価は1030円(送料無料)。ご希望の方は、最寄りの書店または当社・販売部(☎03-3384-3813)へお申し込みください。

### 編集後記

ついに「ニューモデル速報」が100号になりました。読者の皆様はもとよりありがとうございます。100号のうち私が関係している号は15冊ほどありますが、各号の企画内容については、鮮明に記憶しています。取材のことやタイトルで悩んだことなど……思い出します。今後ともご愛読ください。

ながい間、ペンネームを偽って通してきましたが、100号から本名でレポートすることになりましたのでよろしくお願ひします。本名は神戶昭男(かんべあきお)です。

▼ミニダッフル(ブラック&レッドを各3名) ビッグダッフルと比べ、オシャレなミニバッグ。マテリアルもビッグダッフルと同じ。フランス製。タテ180×横275×幅180mm。



▲ブランケットタオル(5名) ロマンチックな夜をビートで楽しむのは大賛成だ。彼女を夜風にさらしやあイケマセン。ナイトのキミとしては、コイツでもって彼女をスッポリガードしてあげよう。素材はアメリカン・コットン100%。タテ700×横1400mmのビッグ・サイズさ。



## Present Corner



▼スポーツ・インターコム(1名) 同時通話を楽しめるコミュニケーション・ギア。50〜200mの距離での通話がOK。防音構造で多少の雨なら安心だし、雑音をカットするスクリーンスイッチも装備。セット内容は、トランシーバー2個、ヘッドセット2個、アームベルト2本、車3電池8本だよ。



▲ファンキーグラス(5名) オープンエア・モーターリングで仲良くになりたいアイテム。レンズはプラスチックの全面ミラー。フレームの枠とツルもプラスチック製で、レンズの枠が個性的なデザイン。メッキ調金だ。可視光線透過率は8%、重量30g。サイズはレンズが43mm、ツルが135mmなんだ。



▲ショルダーバック(ブラックを2名) ちょと目立ちたいヤング向けのストラップ1本タイプ。フランス人がデザインすると、こうなるやうなんだね。マテリアルはビッグダッフルと同じ。サイズが、タテ380×横235×幅130mm。

▲ビッグダッフル(レッドを1名) 水に強いオールラウンド。もち、撥水加工で表面はビニールのPCV。タテ330×横630×幅330mm。メイドイン・フランスの遊び心をキミにプレゼントしちゃうのだ。

●応募要項: ここに紹介したプレゼント品をご希望の方は、冒頭にききに、あなたの郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、希望品名を1点明記のうえ、右下の応募券を貼って下記宛にご応募ください。なお、本誌への意見、感想なども書き添えてください。抽選によりプレゼントいたします。

●宛先: 〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16 三栄書房「ビートのすべて」プレゼント部 締切日は8月24日までの月日有効。なお、当選の発表は商品の発送までとて代えさせていただきますので、ご了承ください。

★モーターファン別冊「マッダ・センチア」のすべて「5月29日発売」乞ご期待

ビートのすべて  
プレゼント部  
応募券





AQB1 SPORTS INTERCOM  
¥14,800



AQB6 BIG DUFFEL  
¥19,800



AQB5 SHOULDER PACK  
¥9,800



AQB7 MINI DUFFEL  
¥5,500



AQB3 CASUAL PARKA  
¥19,800



AQB4 FUNKY GLASSES  
¥4,000



AQB2 BLANKET TOWEL  
¥4,000



HONDA DIRECT MARKETING CORP.

株式会社 ホンダダイレクトマーケティング 〒137 東京都東区東島山2-1-1 ホンダ青山ビル内 TEL.03-3423-3616

商品のご注文・お問い合わせは



AHQD-110300-08

●本カタログに掲載されている商品・価格等は、消費税は含まれておりません。  
●仕入れ及び価格等は予告なく変更する場合があります。あらかじめご了承ください。  
●本カタログの内容は1997年3月現在のものであります。

(縮刷カタログ)：このページは、ビートのオリジナルグッズ「ビート・スタイル」の本カタログを全ページ縮刷したものです。ビート縮刷本カタログ胃表紙の対向ページからご覧ください。







4

## g l a s s e s

Fashion items to beat the heat of mid-summer



ファンキーグラス  
AQ04 FUNKY GLASSES — ¥4,000

オープンエア・ドライブには欠かせないアイテム。  
街なかでもぐんと光るシャレー着です。ビートスタイルの仕上げはこれくらいファンキーに決めたい。  
材質: レンズ=プラスチック(全周ミラー) フレーム(特・つ)  
=プラスチック レンズの枠=ニッケル鍍金 可視光線  
透過率: 8% サイズ: レンズ=43mm、つら=135mm 重量: 30g

ブランケットタオル  
AQ03 BLANKET TOWEL — ¥4,000

肌寒い夜のドライブ。“星がきれいだね”なんてシチュエーションに活躍するのがこのビッグなタオル。  
しあわせな気分をまるごとすっぱりと包みます。

素材: アメリカンコットン100% サイズ: 700(縦)×1,400  
(横)mm カラー: ホワイト×バーブル(WH×PB)先染ジャガード

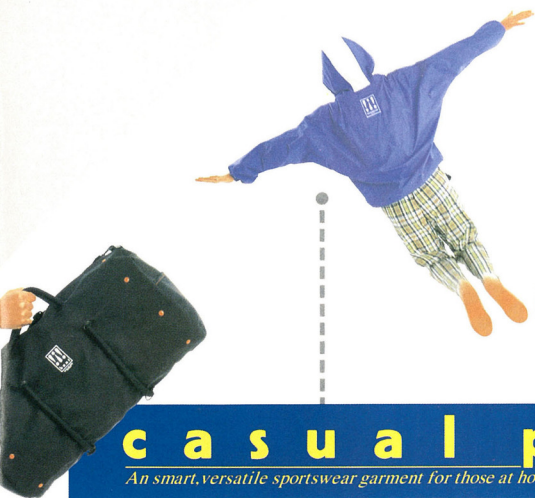


5

## t o w e l

A big, fluffy towel that wraps it all up





# c a s u a l p a r k a

*An smart, versatile sportswear garment for those at home in natural outdoor surroundings*



カジュアルパーカ  
**AC03 CASUAL PARKA** — ¥19,800

ゆったりサイズのフード付きパーカ。撥水加工した  
 コットン1枚仕立てに、フードの白いラインがアクセ  
 セント。どこまでも軽やかに風を切って走りたい。

サイズ:フリー カラー:インディゴ(PL) 素材:表布=綿100%  
 裏=ポリウレタン100% エタipseメント:ポケット(両サイド)  
 beatマークプリント(左胸・背下部)





ミニダッフル  
K202 MINI DUFFEL — ¥5,500

まあいいシェイプ、お手軽サイズのミニバッグ。使い方はあなた次第。ビッグダッフルとセットで持つのもオツだし、クマの小物入れにもいいね。

材質:P.V.C.(塩化ビニール・表面=撥水加工) サイズ:160(縦)×275(横)×160(奥)mm カラー:ブラック(BK), レッド(RD)  
MADE IN FRANCE



**b a g s**  
Colorful get-up-and-go items



ビッグダッフル

K203 BIG DUFFEL — ¥19,800

グミ感覚の不思議な質感。どこへつれてっても注目されちゃうスタイル。beatの性格そのままの楽しいダッフル。水に強いからオールラウンドにOK。

材質:P.V.C.(塩化ビニール・表面=撥水加工) サイズ:330(縦)×630(横)×330(奥)mm カラー:ブラック(BK), レッド(RD)  
MADE IN FRANCE



ショルダーバック

K204 SHOULDER PACK — ¥9,800

うん納得。ストラップは1本で充分なんだ。このデザインときたらほとんどアート。肩にしょって口笛吹きたくなる、遊びごころいっぱいバッグ。

材質:P.V.C.(塩化ビニール・表面=撥水加工) サイズ:380(縦)×235(横)×130(奥)mm カラー:ブラック(BK), レッド(RD)  
MADE IN FRANCE





# intercom

*Stylish outdoor headsets for active people to keep in touch*

スポーツインターコム

**ADBI SPORTS INTERCOM ¥14,800**

離れていたってコロコロひとつのインターコム。完全同時通話だからデュエットだってでまじやう。ドライブ、スキー、テニス……。いろんなシーンを10倍楽しくする自由自在のコミュニケーション・ギア。

セット内容: トランシーバー×2個、ヘッドセット2個、アームベルト2本、単3電池6本 通話可能距離: 約50~200m カラー: ブラック(BL) 防浪構造 スケルスイッチ (雑音をとる) 機能付







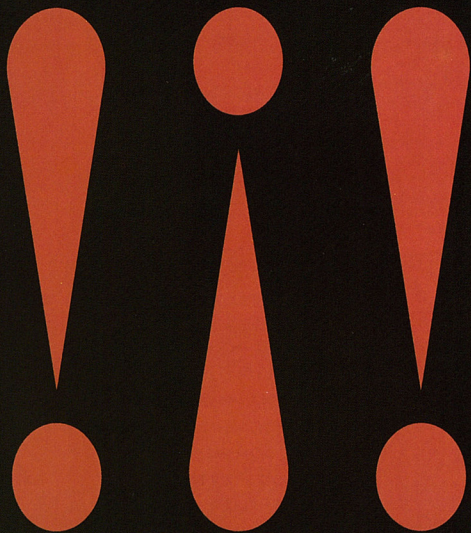
# beat

## S T Y L E

A new series of open-air fashion  
items for when the living is easy

①beatに乗ると②太陽や風と仲良くなる③街も道ゆく人も楽しくなる④  
そんなもって乗ってる自分も楽しく  
なる⑤そこでスタイルもbeatにきめ  
たくなる。きまったところでまた①  
にもどる。この快感にハマったら、  
生活はもうビートスタイル。流行や  
常識をかるーく超えた、自由なオー  
ブンエア・ファッションの提案です。





beat

STYLE

A new series of open-air fashion  
items for when the living is easy

ビートスタイル編制カタログ(フルページ)



クルマもバイクもセーフティ・ラン!

■安全運転のために

- 交通法規を守り、安全運転を心がけてください。心にも余裕をもって運転されるのが大切です。
- 高速道路をはじめ、一般走行でも必ずシートベルトを着用しましょう。同乗者にもシートベルトをお願いします。
- やむをえない場合以外は、急発進、急加速、急ブレーキ、急ハンドルなどの操作は避けましょう。車の寿命を縮めるもととなり、また経済性、安全性が損なわれます。

■ 保 証 期 間

新車を登録した日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。また、ホンダがとくに指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。なお、保証内容は保証書にてお確かめください。詳しくは、販売店にお問い合わせください。

### ■定期点検をと

車がいつも安全快適であるため、ホンダ指定の新車時の1ヵ月目・6ヵ月目点検(点検料無料)及び法定の運行前点検・定期点検が必要です。

- 運行前点検とは、自転車を実行する人が、1日1回、実行する前に行なう点検です。この点検は運転前に準じ、エンジン・ブレーキ・タイヤなど、自転車の各部を点検しながら、故障の兆候を把握することによって容易にできるものです。
- 定期点検とは、自転車を使用する人が、定期的に行なう点検です。軽乗用自転車の初回の点検は3年11、以降は2年ごとに必要です。販売店にお任せください。

■純正部品・オイル

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

- 燃費を良くするために
- 運転はスムーズに「急加速」「急急急」のつくことは避けましょう。車速に合ったギアを選んで走りましょう。
- 点検・整備を徹底し、つねに最良の状態に「タイヤ」「空気圧」を適正にしましょう。
- 安心してできるカーライフのために
- 自賠責保険だけでなく、充分な任意保険に加入しましょう。

※ご愛用のさいは、取り扱い説明書、整備手帳(保証書)をよくごらんいただきますようお願いいたします。

ホンダカードをおもちになると、キャッシュレスで、全国のホンダカード加盟店のホンダ製品及び用品の購入、車検等に、総額100万円(利用限度額)までご利用になります。また、簡単な手続き

で分別私にもできます。JCBホンダカードは、さらに国内外合わせ280万店のJCB加盟店(全国各地のホテル、デパート、専門店、ガソリンスタンドなど)でもご利用いただけます。●お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽にどうぞ。



カーリースは、愛車獲得の新しい方法として、いま

注目のシステムです。クルマの管理業務からあなたを解放し、維持管理の手間やコスト面でのムダを軽減。合理性と快適さをもたらす。先進のカーライフです。個人、法人にかかわらず、お気軽にご利用ください。●お問い合わせは、ホンダ販売店へどうぞ。



■軽自動車にも保管場所が必要です。

詳しくは、販売店にお問い合わせください。



「マークのホンダエンブレムはつねに先達のクリエイターをお招きする世界のホンダのアイデンティティです。」



お問い合わせ、ご相談はお近くのブライズ店またはお客様相談部まで

本田技研工業株式会社 お客様相談部  
全国共通・フリーダイヤル ☎ 0120-112010

**HONDA**  
本田技研工業株式会社  
〒107 東京都港区南青山2丁目1番1号  
本カタログの内容は1993年5月現在のものです



クルマが、家族になる

**ホンダプリモ店**

87-8-1053

(縮刷カタログ)：このページは、ビートの本カタログを全ページ縮刷したものです。本誌巻末からご覧ください。









カーニバルイエロー



フェスティバルオレンジ



BODY COLOR



ブレードシルバー・メタリック



クレタホワイト



ACCESSORY



スカイサウンドコンポ120W



アルミホイール



フューエルリッド



エキパイフィニッシャー



プロジェクター・フォグライト

●アクセサリはすべて販売店での注文整備。  
詳しくは販売店へお問い合わせください。

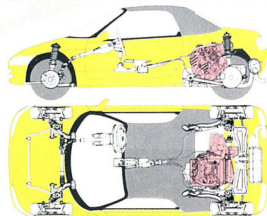


気持ちにぴったり直結したエンジンが欲しかった。ミッドシップ・アミューズメント。その中心部には、いったいどんなエンジンが置かれるべきでしょう。まず、充分なパワーはぜひとも必要です。そしてできるだけ軽量・コンパクトに、低燃費に。しかもそこに、アクセル(あなたの意思)に限りなく直結した技術の応答性が欲しい。だから当然、前提となるのは、タイムラグのある過給器に依存しないこと。つまり自然吸気エンジンです。高効率と小型軽量、そして自然吸気エンジンの鋭いレスポンスをどれだけ磨けるか。これが開発に与えられたテーマでした。高感度MTREC(マルチ)12バルブエンジンの誕生。この新エンジン開発のために、ホンダはF-1の技術を生かしました。つまり、極限の吸入効率でロケットの動きに鋭い追従性をみせるF-1エンジンの吸気システムと燃料噴射制御システムに着目、応用したのです。そこから生み出されたのが、「多連スロットル」と「2つの燃料噴射制御マップ切り換え方式」によるハイスポンス・エンジンコントロールシステム「MTREC」。このシステムを核として、MTREC12バルブエンジンを完成させています。自然吸気6600エンジンでは日本初の高出力64馬力、10モード燃費17.2km/lという優れた経済性。そして気持ちに直結したような高感度なレスポンスが、いまBEATの心臓部に収められています。



**MTREC 12 VALVE**  
 MTREC: Multi Throttle Responsive Engine Control System  
 多連スロットルによる高応答性エンジン制御システム  
 最高出力(6600rpm) **64PS/8,100rpm**  
 最高トルク(4200rpm) **6.1kgm/7,000rpm**  
 10モード燃費(90km/h定速) **17.2km/l**  
 60km/h定速燃費 **27.0km/l**

\*トルクは2000rpmから6600rpmまでの範囲で測定したもので、最大トルクを示す値は2000rpmで測定したものです。また、燃費は90km/h定速燃費を示す値です。



●MTREC12バルブエンジン搭載車

シフトフィールが、たまたらない。5速マニュアル。クラッチペダルとシフトレバーを駆使し、思いどおりにギヤをつなげてゆく快感は、クルマ好きにはこたえられない面白さ。BEATはシフトストロークを40mmと小さく設定し、独自の技術とノウハウで、そこに充分な軽さと剛性感を与えました。手首をかえすだけでカチカチと決まるシフトフィーリングを、心ゆくまで楽しんでください。ギヤ比も、各ギヤでエンジンのポテンシャルを存分に楽しむことのできるクロスレシオ。ダイナミックな走りが引きだせます。ブレーキやサスペンションも、自慢したい部分です。「走る・曲がる・止まる」を支える脚まわりの性能にも、しっかり配慮しました。もともとミッドシップはブレーキがよく効くといわれますが、BEATの場合、さらにこのクラス初の4輪ディスクブレーキを導入。トップレベルの制動性能を与えています。そしてサスペンションは、あくまでミッドシップの優れた運動性能を引きだすことにマトをきぼって徹底チューニング。重量配分に合わせたリアのクリップカを高(設定した前後異径タイヤ(13インチ/14インチ)とともに、確かな直進安定性とリアハンドリング性能を発揮します。耳まで楽しませたい。排気音をフィインチューニング。サイレンサー内部の構造などに絶妙なチューニングを施し、低域を重視した独自の排気音をつくりだしました。耳も返ほさせない、欲張りなクルマです。

※軽乗用自動車



## 楽しいドライブは、シートベルトの正しい着用から。

ドライバーとクルマの密着な関係は、まず「安全」という大きな支えがあってはじめて成り立つもの。いつまでも安全で快適なドライブをお楽しみいただくために、シートベルトの正しい着用をお願いいたします。

ホンダのクルマづくりの基本にあるもの、確かな安全性をめざす技術姿勢。BEATにも、SRSエアバッグシステムの採用や、シートへの難燃材使用のほか、さまざまな視点から安全性に配慮を施しました。



SRSエアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを締めることを前提として開発されたシステムです。したがって、その乗員保護効果はシートベルトを正しく着用して初めて発揮されることを、くれぐれもお知らせください。

①ホンダSRSエアバッグシステム(運転席用)※装着率を設定  
正しく着用されたシートベルトを補助し、ハンドルに顔面が当たり怪我をするような前方向からの強い衝突で作動し、運転者の顔面を保護するシステムです。センサー、インフレーター、エアバッグ、診断ユニット等がステアリングホイール中央部のパッド内にコンパクトに組み込まれています。

●SRSエアバッグシステムは、全日本自動車安全協会認定のシステムです。(写真：左)

②シートベルト締め忘れ警告灯とブザー(運転席用)

③ハイマウントストップランプ付リアスポイラー\*



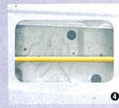
④ドアビーム

●難燃材(内装)

●ねじ式フルールキャップ

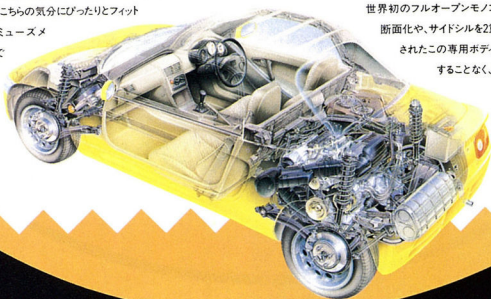
●二重アクセルリターンスプリング

\*ハイマウントストップランプ付リアスポイラーは難燃剤で加工されています。詳しくは取扱説明書をご覧ください。



ミッドシップを採用。あなたのイメージに、どこまでも素直な走りです。クルマを思いのままに走らせることの爽快感。BEATがめざした性能は、まさにそれです。走る・曲がる・止まるというクルマの挙動ぜんぶを手中におさめて、イメージどおりに操る。エンジンを車体のほぼ中心部に配置したミッドシップレイアウトを採用したのも、あなたの意思に、どこまでも素直なコントロール性を求めたからです。「1名乗車時で43・57」という優れた前後重量バランス。ぐっと低い重心位置。クルマの動きが、いつもこちらの気持ちにぴったりとフィットしてくれる。ミッドシップ・アミューズメント。その身のこなしは、まるで身体の一部のようです。

## CONSTRUCTION



世界初のミッドシップ・フルオープンモノコックボディをこえた。

ミッドシップによる高いコントロール性を走りの特長としたBEATにとって、ボディ剛性はとても大切な性能の基本です。なぜなら、土台であるボディがしっかりしていないと、サスペンションの正確な動きがスポイルされ、せっかくの俊敏さをだいたしにしてしまう。ボディ剛性の高さは最重要課題です。BEATに与えたのは、最新のコンピュータ解析技術を駆使して設計された、ミッドシップでは世界初のフルオープンモノコックボディ。フロントパネルのボックス断面化や、サイドシルを2重構造にするなど、数々の工夫が生かされたこの専用ボディは、軽量化や居住スペースを犠牲にすることなく、きわめて高い剛性を実現しています。

●ボディ剛性を高めるために、フロントパネルのボックス断面化や、サイドシルを2重構造にするなど、数々の工夫が生かされたこの専用ボディは、軽量化や居住スペースを犠牲にすることなく、きわめて高い剛性を実現しています。

※ボディ剛性を高めるために、フロントパネルのボックス断面化や、サイドシルを2重構造にするなど、数々の工夫が生かされたこの専用ボディは、軽量化や居住スペースを犠牲にすることなく、きわめて高い剛性を実現しています。





BEAT(ビート)。走らせる面白さを最優先させたクルマ。小さなオープンボディのなかに、しっかりと身体を支えるバケットシートが2つ。低く、安定したポジション。この場所に座って、高感度エンジンの心地よいレスポンスと、ミッドシップならではのダイレクトな操縦感を全身で受けとめる。風景はまるで違って見えるし、ハンドリングも、いままでにはなかった手応え。この面白さは、言葉ではちょっと説明できなくて、乗っている人だけが味わえる快感なのです。走らせる楽しさを最優先させたクルマ。そのシートに、ぜひ身体をしずめてみてください。きっと大好きになります。

開放的なキャビン。風とふれあう感覚を大切にしました。風を感じながら走る喜び。これはバイクに乗る人がクルマに対して持つひとつの優越感でしょう。せっかくオープンエアなのだから、BEATもそんな開放的な気分をインテリアに取り入れたいと考えました。インパネとコンソールを交差させたクロスバインパネを採用し、確かな包まれ感とともにすっきりとした広さ感を与えたのもそのため。配色も軽快なイメージのツートーンに、インパネから独立させた3眼メーターも、オープンならではのデザインです。そして何より大切にしたのは風。オープン空間を風が気

持ちよく流れるように、フロントウインドウの傾斜角と曲率をじっくり検討し、最適なバランスを選んであります。エアコンディショナーは標準装備。冬でも快適な走行が楽しめるよう、ヒーター性能も充分に考慮しました。またメーターやスイッチ類は防滴処理を、シートにも防水処理を施しています。できればいつも機を開けて爽やかに走ってほしい。BEATは、そんな思いが込められたクルマ。インテリアにも元気な空気があふれているのです。







Three individual meters Power windows Bucket seats  
Air conditioner









Enjoy the breathtaking  
freedom of  
open car driving.



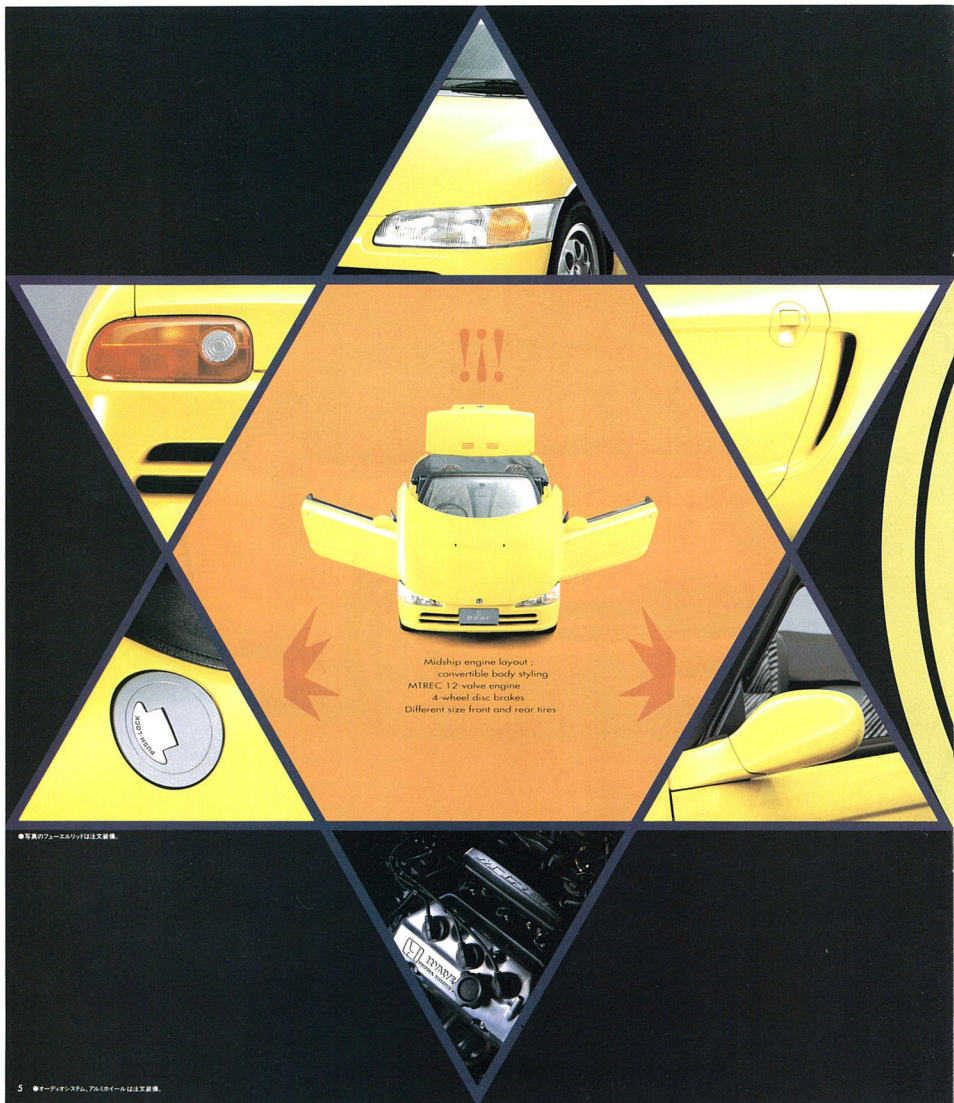
The side top  
opens and closes  
with ease.











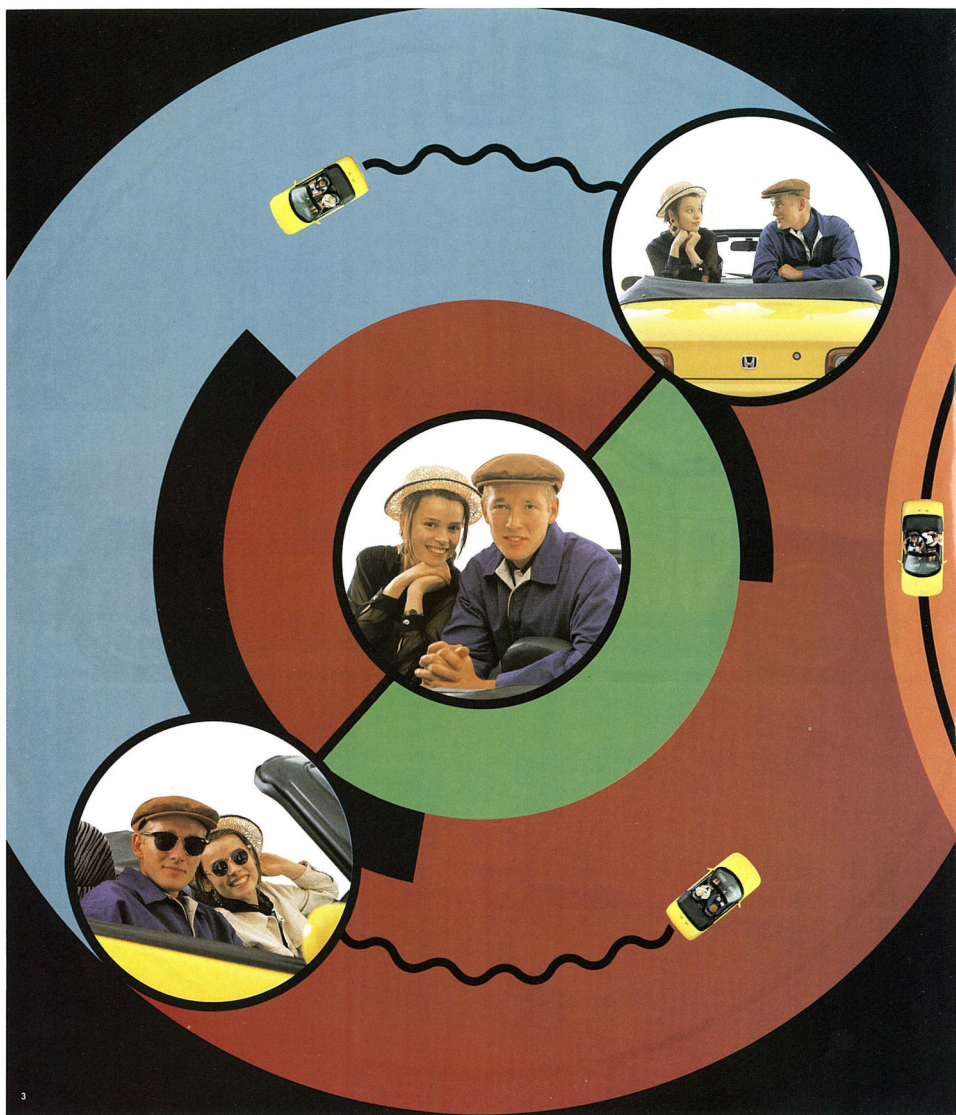
Midship engine layout  
convertible body styling  
MTREC 12-valve engine  
4-wheel disc brakes  
Different size front and rear tires

●写真裏のブルーエースリットは注文オプション。

















キーを入れエンジンをかける。クラッチをつなぎアクセルを踏み込む。

ふつうのクルマと同じように、ドライブをはじめてください。

違ってくるのは、景色が流れはじめてから。

セダンやクーペや、いままでのオープンカーでは味わえなかった、新しい走りの世界をプレゼントします。

パーソナル・コンピューター「ビート」誕生。



ビート縮刷カタログ(フルページ)



●このページは、ビートの本カタログを全ページ縮刷したものです。



**モーターファン** 別冊  
**ニューモデル速報**



平成3年6月22日発行  
〒104 東京都新宿区北新宿4-8-16  
発行所・株式会社三栄書房  
TEL 03-3364-3812  
発行人・鈴木脩己