

新型

# シビックのすべて

「ニューベンチマーク・カー」  
いままた、指標とされるクルマへ

## ■タイプ別ドライビング・インプレッション

■メカニズム／デザイン／開発ストーリー

■田中光二の実感レポート





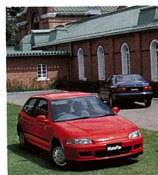
**モーターファン** 別冊  
**ニューモデル速報**



モーターファン別冊  
ニューモデル速報 第107弾!!

# 新型シビックのすべて

## CONTENTS



★3ドア：ドライビング・インプレッション  
サラブレッドのように走るフォルムが美しい……………こもだきよし 4

★4ドア：ドライビング・インプレッション  
さりげなく大きく走りに安心感をもたらす……………星島 浩 9

★3ドア：ライバル車比較試乗  
合理性を追求した2ボックスカーの魅力……………飛鳥 学 14

★4ドア：ライバル車比較試乗  
コンパクト・グラマーなエコロジカーの魅力……………福野礼一郎 18

★メカニズム解説：PART 1  
ハンドリングと乗り心地を高次元で両立させる新世代シャシーと高剛性ボディ……………星島 浩 24

★メカニズム解説：PART 2  
VTEC-Eを科学する……………星島 浩 28

★デザイン・インタビュー  
元気一杯、平成サンバ……………まとも・千葉 匠 32

★開発ストーリー  
高効率の追求により社会に貢献できるクルマに……………大久保敦彦 42

■田中光二の美感レポート  
ホンダ・ツインカム・ソングを聴け……………田中光二 46

★女性ユーザーのシビック賛歌  
いつだって、シビックに首ったけ……………金子真澄 49

★使い勝手徹底チェック  
遊びの自由度を高めたリヤスペースとモダンで機能的なインテリア……………福野礼一郎 52

●発表会場レポート……………2  
●カラビナナップ……………40  
●バイヤーズガイド……………関矢 純 56  
●プレゼントコーナー／創刊100号記念企画 ビートのモニター決定……………60

●新型シビック／シビック・フェリオ縮刷カタログ……………80～61

モーターファン別冊 ニューモデル速報 第107弾!!

『新型シビックのすべて』

平成3年10月27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)

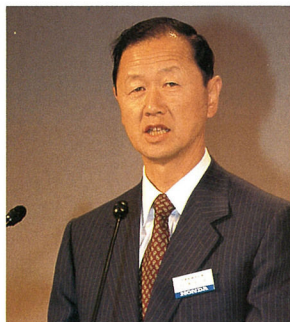
☎03-3364-3813(編集部)

- レイアウト：エディプロ
- フィニッシュ・デザイン：柳P&G
- 表紙撮影：小宮岩男



# 発表会場レポート

5代目シビックの報道発表会が、9月10日新高輪プリンスホテルで開かれた。1987年9月10日に先代がホテル・ニューオータニで発表されてから4年目のフルモデルチェンジである。前回は同時発表されたCR-Xはモデルチェンジが見送られ、シビックとは別のモデルであることが確認された。また、4ドアセダンは新たに「フェリオ」という車名が冠せられお目見えした。



▲シビック発表に先だって挨拶をする川本社長。

## 新時代への幕開け

フォト：森 信英

豪華な会場内に設けられた数々の展示物  
台風15号の影響で関東地方は大雨にみまわれ、各地で被害を出していた。上陸が心配されていたのだが、台風は進路をかね北太平洋へ去って行った。台風の心配がなくなるとはいえ、東京地方はとさおり強い雨が降りつづいていた。シビックの発表会場は、東京・品川にある新高輪プリンスホテルの「飛天」さくらである。雨に濡れた坂道を登って行くひととき、豪華なホテルがあつて、ここが先ごろ行われた「世界陸上選手権」の選手宿舎になった新高輪プリンスホテルだ。「飛天」は超豪華な宴会会場で、かの山口百恵さんや二谷友里恵さんが結婚披露宴を行った由緒あるところだ。なお、ここは自動車の発表会ではスカイラインとNSXの会場になった。ここをシビックの発表会場に選んだのだから、シビックにかけるホンダの意欲がうかがえる。受付をすませ会場へ入ると、正面にマ



▲新車種の開発コンセプトについてルチアクリンを使って説明する。横濱室の伊東孝幸。



▲新車種の技術説明をする鈴木謙三LPL。





▲リヤゲートパーティって何ですか？ 外人記者の質問に答えるエンジニア。



▲シャシーの展示コーナー。

4輪全画室の伊東孝事が、新型シ

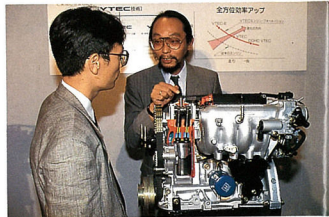
ルチスクリーンがあり、左側に赤い3ドアシビックが、右側にグリーンのシビック・フェリオが展示してあった。およそ600席の記者席が満席になるころ、司会・進行の白戸京子（ホンダレディ）さんの案内でプレゼンテーションが始まった。

スクリーンに初代シビックが写され、2代目スーパー・シビック、3代目ワンダー・シビック、4代目グランド・シビックが次々と画面に登場する。シビックはホンダ4輪の原点であり、未来への羅針盤としての役割を担っている。

川本社長は挨拶に立つと、冒頭先ごろ亡くなった創業者の本田宗一郎氏の「お礼の会」について感謝の意を述べた。川本社長の次に



▲「リオのカーニバルを見た？……」



▲VTEC-Eエンジンについて説明するエンジニア。



▲会場で展示されたN-1仕様のレーシング・シビック。

ビビックの開発コンセプトについて解説した。

「……新しい時代の若い人たちに乗っていただくシビックを開発するために、新旧両端をすべしと考えた。新しい時代のクルマづくりの原点を探します。それは新しい時代のシビックとしての軸だとしていく、ということです。シビックのホンダでの役割を考え、これまで、いつの時代でもホンダの原動力であり、クルマづくりの精神、ホンダのイメージです……」

本田技術研究所・LPL室までシビックの開発を担当した鈴木謙三チーフエンジニアが、新型車の技術説明を行った。

①パッケージング②エンジン③デザイン④サスペンション⑤安全管理について、スクリーンのスライドを使いながら詳細に解説した。その後、CFの放映がありプレゼンテーションを終了した。

展示会場には8台のシビックがディスプレイされ、それぞれに技術説明員がついて質問に答えていた。特に3ドアの「リヤゲートパーティ」は話題をよび、開けられたいリヤゲートに腰をおろし、おしやべりを楽しんでいる女性もいた。今回の発表会場は展示コーナーが充実しており、熱心に取材する人が目立った。多くのイメージスキャッチを飾ったデザインコーナー、シート・シートの単体3機種のVTECエンジンのカットモデル、ブレーキの摩擦材料、アクセルリコーダーなどである。それにリースのN-1仕様車も展示してあって、モータースポーツのホンダらしいイメージを演出していた。

（神戸）

▶司会をするホンダレディの白戸京子さん。



▼ジャーナリストと語り合う広報部の松岡洋三参与。



▲アクセサリーパーツの展示コーナー。



- シビック3ドアVTi(5速MT)
- シビック3ドアETi(5速MT)
- シビック3ドアSiR(5速MT)

# サラブレッドのように 走るフォルムが美しい

レポート：こもだ きよし

フォト：森 信英／中野幸次／斉藤 正





## ホンダの個性が戻ってきた

カローラ、サニー、ミラージュ、ファミリア、ジェミニなどというライバルの中で、スマートなスタイルと走り、スマートな個性を持ったシビックが、より強い個性を持って生まれ変わった。トヨタや日産ではできないホン

ダらしいクルマ走りを、多くの人々が望んでいる。このことをホンダの首脳陣が再認識したのだから、今度のシビックは昔の個性の強いホンダに戻る兆しの第一歩のような気がする。

そして今回の試乗で発見したことは、単に調子になっただけではなく、そこは非常にレベルの高い熟成も感じ得ていたことだっ

シビック3ドアは日本の2ボックスカーのルーツである。若者が憧れ、絶賛されたシビック。ホンダ4輪の基礎を築いた実績はいまだ記憶に残る。数えて5代目。ホンダ車らしい雰囲気と漂わせる3ドアの走りは、期待どおりハイレベルのものであった。

た。すべての項目で前モデルを数段上回っている。

3ドアのスタイルング・イメー

ジは前シビックのものが、よりアクレシブになり筋肉質に見える。車に丸みを帯びたというのは、絞り込むところは思い切り絞り、強調するところは目立たせてマンガチックにデフォルメした感じである。派手といえは派手である。さすが「サンバ・ボディ・スタイル」と呼ぶだけのことはある。ボクのようなオジサンが乗るにはちょっと恥づかしい気もするが、街でたくさん見掛けられるようになった丈夫が、まあ、これくらいいいインパクトがあれば、ホンダらしいなという感じが、若いドライバーに興味を持たれることだろう。

さて、試乗は栃木のテストコースで行った。

オーバールの高速周回路では高速時の安定性と微小操舵時の手応えと反応を、ハンドリングコースではワインディング走行を想定して主に操縦性を評価した。もちろん両コースでエンジンのチェックも忘れてはいない。

最初のクルマはVTi、ボディ

初期のクルマはVTi、ボディ

カラーは若々しいブルーだ。1・5リッターSOHCのVTECエンジンを搭載している。トランスミッションは5速マニュアル。メー

カーオプションで組み合わさるABS、ビスカスLSD、SRSエアバックを装備する。

乗り込むときにドアハンドルを左右どちらの手で開けようかと一瞬迷った。斜めにカットされたレバーを手前に引くのだが、右手で操作するに視認性ややるか、それ意外の指な手を捻じらなければならぬ。左手でと右のドア

ゆえにその後の身のこなしがスムーズでないような気がする。結局右手を下から持つて、指を前方に向けて開けた。こんなところで考えさせられるなんて、ホンダらしくないんじゃないの。

シートは前モデルより大きく変わったが、安全で確実なドライビングをしてくれるアップライトなポジションを取ると、しつかりとバックレストは肩までホールドしてくれ、片側だけで支える見栄えのないヘッドレストも確実に頭部を受けとめてくれるようになった。ポジションとしてはあまり低い感じでもないの。長距離下

低い感じでもないの。長距離下



▲ETTは2000rpmから3000rpmで走るのが効率的だろう。

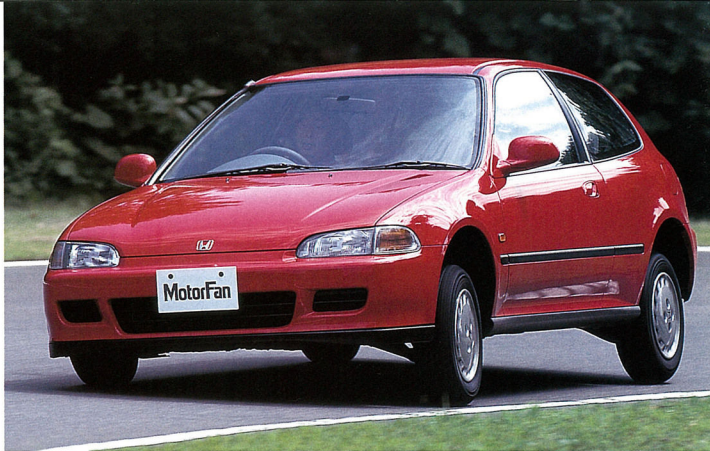
ライブでも疲れる少ないだろう。そのわりにヘッドクラッシュも十分にあり、なかなか良いコックピットを提供している。これはとてもいい進歩である。

1・5リッターは全域ト

ルク感に溢れ気持がいい  
1・5リッターVTECは最高出力130ps/6800rpm、最大トルク14・1kgm/5200rpmを発揮する。130psは1・5リッター最強をうぐ。最大トルクを5200rpmで発生す

▲VTiは楽しめるハンドリングを最優先したセッティングという印象をもった。





▲低燃費車E17。燃費を追求して走りたときはミニマムの消費量で、元気に走りたときはそれなりに元気に走れる。

ると、ということで、ピーキーなエンジンと思われがちだが、そこはVTECのマジックで高回転域のときに、出ているピークの数値なのだ。もちろん低速カムになればそれなり、十分なトルクを発揮するのはいうまでもない。ちなみに性能曲線は1500rpmでも11km/hのトルクを絞り出している。

実際に走った感も、全域トルク感に溢れている。単なるフラットトルクというだけでなく、グイグイと引く張力が強い。回転力にパンチがあるという感じだ。加速が必要なら回転の上まで使えばいい。3000rpmでシフトアップしてもいいし、4000、5000rpmと引く張ればそれだけ鋭い加速が得られるということだ。さすがにVTECだけであつ

て、上までよく伸びる。レッドゾーンは7200rpmだが、そこまで苦もなく回ってくれる。各ギヤレックゾーンまで引く張るとスピードメーターでは次のような車速になる。1速約55km/h、2速100km/h弱、3速145km/h、4速はなんと190km/hを超えてしまふ。1.5リッターとは思えない速さだ。

ハンドリングコースはギヤのつながりが良く、気持ちよく走れる。特に2速から3速へはパンチがある高回転域を連続して使えば、ピークトルクをおいしく頂くことができる。

10モード燃費は16.4km/lという立派なデータを持つ。きっと高いギヤを使つてVTECの低速カムだけで走れば、実際にそうとういい燃費を記録するだろう。

さて、元気のいいエンジンを搭載したらそれなりの足を持つことが必要条件となるが、この3ドアVTECはハンドリングコースでのバランスのいい走りを含め、前モデルより深くしなやかにストロークするようになったサスペンションにより、グリップ限界は高くなったようだ。コーナーへの進入時はスーパーステアリング、バックオーラでもアンダーステアは弱く抑えられ、に立ち上がりについていく。

走り方を要え、ブレーキングを奥に引いてペダルを流そうするとABSが作動し、リヤは滑り出さないと。ABSのセッティングはスポーティー走にはアンダーステアが強いようだが、まあ一般にはこの

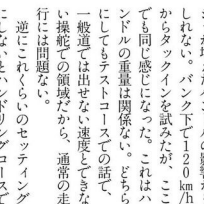
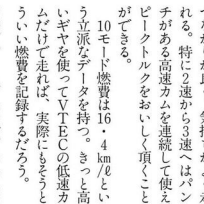
程度でいいかもしれない。周囲路ではステアリングにニュートラルから滑らかにスイスイと切れていく。遊びは少な、ステアリングの動きもスムーズである。ただ速い操舵でクイックと切り込むとややリヤが負ける気味になる。175/65R14 82HというサイズのアスファルトAX343のグリップが低くはなっていない。むしろとエアーバグによってインナーシヤが増えたハンドルの影響かもしれない。バンク下で120km/hからタックインを試みたが、ここでも同じ感じになった。これはハンドルの重量は関係ない。どちらにしてもテストコースでの話で、一般道では出せない速度で走らない操舵での傾斜から、通常の走行には問題ない。

逆にこれくらいセッティングしないと、ハンドリングコースで気持ちよく曲がれないクルマになってしまう可能性もある。楽しい

▼VTECは1.5LのVTECエンジンを搭載するが、レクリエーションの7200rpmまで回すことも可能。

3ドアVTEC

1.5Lエンジンでは最強の130psを誇るパワーユニットは、全域トルク域に溢れに溢れていて引く張る力強さだ。リヤゲートを開けると使い勝手のいいラゲッジルームがある。(2ページからの使い勝手の企画を参照)



6





▲SiRのコーナリングは実に楽しい。アクセルとハンドルで自由自在にラインを選んで走れる。

るハンドリングを最優先したセッティングという印象をホクは持つた。乗心地は深しなやかにストロークするようになったら、底突き感のない快適なものだ。もちろんゴツゴツ感もなく、非常にレベルは高い。これも大きな進歩といえよう。

VT-iはビギナーからかなり腕に自信のあるドライバーまで幅広く愛されるクルマである。超低燃費車のE-1は元気に走らなければならぬ。つぎは注目低燃費車E-1。超燃費指向のVT-C-Eエンジンを搭載している。1・5リッターで20・5 km/lという10キロト燃費は凄い。しかも94 ps / 5500

r.p.m、13・4 kg/m / 4500 r.p.mというパワフルトルクも立派である。まあこれだけのパワーを出したときには、あの緊要的な燃費を同時に求めるのは無理だとしても、燃費を追求し走りたいときはママの消費車、元気に走りたいときはそれなりに元気に走れるのはありがたい。

こういう使い分けができるのがVT-Cの最大の強みで、最も得意とするところだろう。低速回転では休止しているバルブがあり、高回転になると4バルブになる仕組みだ。ちなみにフルスロットルでは2500 r.p.mから、パシヤルスロットルでは3200 r.p.mから上りが4バルブになる。

### ■3ドアETi

超希薄燃費によって低燃費を実現した。また低回転では休止しているバルブがあるが、高回転になると4バルブになる。フルスロットルだと2500 r.p.mから、パシヤルスロットルでは3200 r.p.mからだ。フロントシートにはファンームヘッドレストを採用した。



燃費を競うと思えばいいが、低い回転数で使うのが勝負になるが、ギヤレシオがかなりイギヤードなので走らなくなってしまう。そこで2000 r.p.mから3000 r.p.mまでを使うのが効率的だろう。もちろんフルスロットルにしないことはいうまでもない。

E-1のギヤレシオがぐくぐく高いのは100 km/hでの各ギヤの回転数を見れば分かる。2速5200 r.p.m、3速3100 r.p.m、4速2500 r.p.m、5速2100 r.p.mという具合だ。もっと面白いのは各ギヤをレッドゾーン（6000 r.p.m）まで引っぱったときに伸びるバツと1速60 km/h、2速155 km/h、3速ではなんと180 km/hのスビ

だ。超ハンドリングコースでは、ギンギンと上まで引っ張って走ると結構元気よく走ってくれる。スタビライザーがないので、それなりにロールするが気になる動きではない。挙動自体はスムーズでコントロールしやす。ただリアのグリップはVT-iと違って随分低いようだ。このことは高速周回路でも感じ。またニュートラル付近の手配は、やや不足気味ではあるが、まあ許容出来る範囲内。しかしスバツとレーンチェンジをするときとリヤが滑ってしまう。踏ん張りがない。これはタイヤのグリップ力がい足りない感じだ。ちなみにサイズは165 / 70 R13 79 Sでスト車にはダンロップSP23というタイヤを履いていた。空気圧は前輪2・4 / 後輪2・2 kg / cm<sup>2</sup>である。これは転がり抵抗の小さな、いわゆる低燃費タイヤだ。シヨルダのボリウムが極端に小さく、接地幅が狭いプロファイルである。これはグリップが低いのもなずける。しかし、タイヤのリップを落とすことで、上げないで燃費を稼ぐ必要があるかは今後の課題になるだろう。

この超低燃費E-1は上級車向けのクルマだと思ふ。というのは教習所で習った通りの運転で、スピードも上げないのに4速まで入れてしまっただけでは、流れて走れなくなる可能性があるからだ。これだけイギヤードだエンジン回転数とトルクの関係が分かっていないと状況によ





▲SiRは高回転になればなるほどパンチが出て、気持ちよい加速が楽しめる。

## 1・6リッター170ps の驚異の走り

つぎは1・6リッターNAフー  
ーイマル・アスビレーションでな  
んと170psを發揮するDOHC  
VTECを搭載するSiRだ。ま  
るでN1やグループAレースのベ  
ース車両かと思われるクルマだが、  
決してじやじや馬ではない、よく  
調教されたサブレッドという印  
象である。

170ps/7800rpm、16  
・0kg/7700rpmとこの  
エンジンとしては、市販NAエン  
ジンとしては驚異的といえる。こ  
れもVTECのお蔭でピーキーな  
特性にならずに済んでいる。最大  
トルクが7300rpmなんという  
うし、普通ならとても難しいエン  
ジンになっているが、なんと  
このエンジンは2000rpmで

はもう14kgmものトルクを發揮し  
ているのである。

レッドゾーンは160ps時の  
8000rpmから8200rpm  
に上がった。これだけ回転上  
げこれだけのパワーを出してい  
るのだから、見えないところでは  
さとうコストが掛かっているに  
違いない。こんなことをしまし  
うころもホンダらしくいい。

レッドゾーンまで引つ張るメ  
ーター上では1速は60km/h、2速  
は100km/h弱、3速は140km  
/h、4速は180km/hをオーバ  
ーす。テストコースの中でのた  
のレミッターを外して5速の  
の最高速を試したら7500rpm  
まで回った。もしスピードメタ  
ーが回っていたら230km/hとい  
うことになる。1・6リッター  
NAとしては抜群に速いといえる。  
エンジンが高速回転数を得意と  
するためにギヤレオスは低めであ  
る。100km/hでの各ギヤでの回  
転数は、2速8400rpm（こ  
れはレッドゾーンに入ってい  
る）、3速5700rpm、4速4  
200rpm、5速3200rpm  
mという具合である。

## ドライバーの期待に忠実に 応えてくれるSiR

高回転になればなるほどパンチ  
が出て、気持ちよい加速が楽し  
める。そしてドリングングコース  
では、このエンジンパワーに見合  
つたすばらしいサスペンションを  
持っていることを確認した。

ほとんどのコーナーをスムーズ  
にたどるインシ、アクセルオン  
によつてもアンダーステアは弱く、  
再びスムーズにコーナーを脱出  
していく。ブレーキも踏み始めはツ

フットが少し踏み込むとしっかり  
して、効きにも不満はない。ロー  
ルもまったく抑えられている。その  
割にサスペンションの動きはしな  
やかで、路面をうまく感じている  
やうなところもすうり攻めてみ  
たくなるのが人情といいうのだ  
と、いろいろ理由を勝手付け、ガ  
ンガンSiRらしき走りまくった。

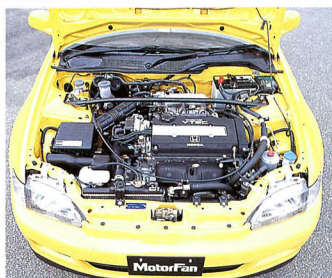
こうやって走ると速から3速へ  
シフトアップしたときに、やトル  
クのつながりが悪いような気が  
した。3速での回転数が低速カム  
の領域なので、一瞬パンチが途絶  
えるという、2速をどう解消す  
るかという、2速はレッドゾ  
ンまで引つ張ってしまおうのだ。最  
も効率よくつなぐには2速でレブ  
リミッターが動くまで引つ張るの  
がいい、とVTECエンジン担当  
のK氏が小さな声で教えてくれた。

限界に近いスピードでコーナー  
に進入すると、リヤが予想通りに  
流れ始める。その流れ方はまさ  
ずか過ぎず適度のだ。まさ  
その流れを量流れる連は、ステア  
リングを切る速さ、アクセルを抜  
くタイミングで自在に変えられる。  
これ実に楽しい。

リヤを流したときアクセルを踏  
み込んだときの挙動もこれもまた  
面白い。アクセルを踏み込むと同

## ■3ドアSiR

リッター当たりオーバー100psの170psを誇る日16A型エンジンは、スポーツカーなみの走り味を楽しませしてくれる。披露されるタイヤはBSのポテンサRE95(195/55R15 89V)。最高速は230km/hくらいと予想される。



時にスムーズにリヤの流れが収ま  
つていく。徐々にアンダーステア  
傾向に移っていく。その挙動変化  
が実にいいのだ。

よくあるF1車のバタツとし  
ては、オーバーステアのとアク  
セルを踏み込むと同時にフロン  
という感じフロントが落ちていき  
一気にアンダーステアに変化して  
しまうものがある。こうしたタ  
ニヤゲニヤした走りではない、ド  
ライバーの期待に忠実に応えてく  
るのが嬉しい。アクセルとハンド  
ルで自由にラインを選んで走  
れる。クルマの向きがどつち  
でも、重点が通る場所がライン  
を外れない。

パワフルな時のアンダーステア  
は以外に弱く良かった。これだけ  
のパワーがあらとフット、タイヤ  
が負けてしまうところだが、パン  
7mmバウンド15mm延長したサ  
スペンション・ストローク、太  
さを増したショックアブソーバ、

長くなったロアアーム、サブフレ  
ームの形状やバッテリーの配置な  
どによって得られているのだらう。も  
つといえはボディ剛性の向上がある  
。ギューツと踏ん張ったときに  
ガチツとボディが受け止められ  
るようなのだ。

タイヤサイズがアップしている  
ので高速でのレーンチェンジも安  
定感がある。195/55R15 89  
VというサイズのBSポテンサRE  
95だった。ちなみに空気圧は2  
・4/2・3kg/cm<sup>2</sup>である。

ニュートラル感も高速になるに  
従いややセンターでの遊び感が出  
て、そのため若干応答遅い的な  
挙動を感じるが、基本的には高い  
レベルにある。  
VTECでも十分に速く十分にス  
ポーツだが、絶対的な速さを求  
めるならこのSiRを選ぶのがい  
い。素直な感じだわう。



## 4ドア:ドライビング・インプレッション

シビック・フェリオSiR (5速MT)

シビック・フェリオVTi (4速AT)

シビック・フェリオETi (5速MT)

# さりげなく大きく 走りに安心感をもたらす



全長8100mmのホイールベースが延び居住空間が大きくなったセダンは、低燃費の経済車からハイパワーカーまで幅広い車種構成だ。それぞれのモデルが明確に性格づけられ、走りの内容も別々のものであった。

レポート: 星島 浩 フォト: 森 信英 / 中野幸次 / 斉藤 正

### アメリカで売れている4ドアセダン

別冊編集長から「今回はシビック4ドアの試乗記を担当してほしい」と命ぜられた。3ドアが若いレポーターにふさわしいボディタイプであることは十分承知。でも4ドアとは、弱った水。

シビックは初代以来、全モデルに付き合っている。勘定したらずで19年、今回で5代目を数える。が、過去4代のシビックを振り返つたら、ほとんどBOXXの記憶ばかり鮮明に残っていて、正直、3BOXXセダンの印象は薄い。私だけじゃないだろう。日本で2BOXX大衆的経済車の代表選手を挙げろといわれたら、誰だって「シビック」と答える。

いまもライバルは、せいぜいスターレット。もうひとつ挙げればバルサスカシラ。一時的にはファミリアが好敵手だったし、シビックの成功に刺激されたが、ファミリアに名を成さしめたなかったのか、サニーが急遽2BOXXハッチを出したり、カローラも追っかけたけれど、どちらも失敗に終わったという。そういえばカローラFXはどうなったか。なぜかファミリアもセダン重視に転身を図ったようだし……。

逆に、シビックのセダンは、もちろんサニーのライバルにも勘定してもらえなかった。「ウツソニック」なんて空想されそうだが、アメリカでシビックといへば、いまは4ドアセダンのに。ほんと、シビック系BOXXはCRXの評価が日本で想像する以上に高く、それもスポーツ車とい





▲SIRのコーナリング。ロールそのものは小さいが、相対的にはややが僅かに大きめのロールを示し、それでじわーっと路面をグリップしている感じ。

より経済的なミニマム・トランスポーテーションとしての存在意義と個性が評価されている。だから今回の新型シビックもカナダでは3ドアを生産、アメリカはオハイオの最新鋭工場では4ドアセダンが大量生産される予定だ。

「アメリカこれほど評判なのに、販売力が強いカローラはうまくサニートらべても、日本でシビック4ドアが売れないのはなぜでしょうかね」と、ホンダ系販売関係者からよく聞かれる。そのたび、「カローラやサニートをライバルと考えているから、4ドアが売れないんだ。3ドアを選べると、日本車のライバルなんか想定していないように」などと、至って無責任な返事をしてきた。無責任ではあるが、ホンダ、極端な言い方を許してもらおうとして、カローラやサニートはそここの性能と品質の高さがあって値段が安ければ売れる。だから新型カローラが際だって性能と品質を高めても、価格が高くなったのは、それがたとえ性能と品質に見合うバリューがあっても、なんだかカローラじやなくなつたような気がして、しばらくは市場は困惑の表情を見せるんじゃない?

3ドアは心配ないとしてシビックの4ドアセダンは、カローラやサニートにもくれない個性的なクルマ造りをしてもらいたい。プレリユードつてライバルが数えられなかつたわけじゃない、当時格別高性能エンジンを積んだり誇らしい動力性能をもっていたとは思わなかつたのに、ABSをいち早く標準装備したり、視界きり低い重心にこれまでにない視界感覚さらには世界初の4WS機構がフ

アンを惹きつけたじゃないの。

執筆を引き受けてからも「なに?」と突如とした魅力があれば4ドアセダンの試乗記を書くのはつらいと弱つていたのである。「フュリオ」なるニックネームを付けたところ、あくまで「内容しだい」だもの。

## 低燃費車のE17はエアバッグ標準装備で買いたい

発表された新型を見て担当するから品質を上げたいが、これならセダンをいけるゾ」と第一感。感、極めていいナ、と決めた機種がすぐ見つかつた。

お遊びグループで、秘書役をやつてくれているカワイ子ちゃんから、次に買替えるクルマを選びを頼まれていた。車種名は伏せてるが、いま乗つてるわけ2BOXのMT車をこんなではセダンにしたいと注文がついてた。

いきなり結論になるが、もしMT車でいいといえはVTEC E搭載のE17以外はない。むろん理由の第1は低燃費である。10モード燃費がかなりすしも実用的ではないにしても、彼女がらパワーステアとエアコン付きで14km/ℓ以上走るに違いない。仮に11km/ℓと14km/ℓで月にガソリン代の差が2000円程度であつても、たいした額じゃないと考へないだろう。

月に5000円燃料代を節約するため、2万円も高いクルマを買わされるのじゃアおもしろくないが、今回シビックの中核機種、たぶん最新販売機種なと思われ、1500VTEC搭載のVTE

と同じ値段で、E17にはSRSエアバッグが標準装備されているではないか! つまり、ひょっとしたらホンダがVTEC Eにエンジンとエアバッグのために格別お買得価格を設定したかもしれないけれど、SRSエアバッグがオマケの値段なんだ。

すくなくとも、大衆的経済車で最高グレードでは無い機種にSRSエアバッグが標準装備された例はない。だいたひSRSエアバッグが高級乗用車のトップ機種にしか標準装備されないのは不愉快で、乗る人間の値打に差があるわけじゃない。むしろ小さなクルマはSRSエアバッグの存在意義が大きいんじゃないかな。まして嫁入り前の彼女である。万が一にも衝突事故に遭つて可愛い顔に傷を負つてはしないもの。

ついにSRSエアバッグ付きのクルマは任意保険料を安くしてやつてくれないかな。まずは自動車メーカーと親しい関係にある損保会社から実施してくれないか。年間任意保険料が3万円も安くなつたら万歳、付保条件にもよるが1500ccと1600cc車で3万円くらい違うはず。ホンダ系の損保会社があるという。大きくつた車両寸法、車格もひとクラス上

ところではア。ずいぶん外形サイズが大きくなつた。ひと目、現行サニートはもうあんまり大きくないといわれる新型カローラより大きくなつた印象だ。全長4395mmは85mmプラス、5ナンバーいっぴいのは全幅1695mmには驚かないが、ホイールベースは1200mmも長くなって2620





▶1600SiRのインストルメントパネル。メーターは白地に黒文字、指針は赤といった配色。



▶1500ETiのインストルメントパネル。SRSエアバッグが標準装備される。ここに安全に対する姿勢がうかがわれる。



mmある。全高1375mmは新型カローラなみだが、これも15mm高くなった。要するに従来の大衆的経済車シビックから、ひとクラス上の現行コ罗纳/カリナ、日産車ならプリメーラと同じ大きさになったのだ。新型フルバードと比較しても遜色ない。だいたい当初のアコードサルーンがこのサイズだったからネ。

スタイリングについては、おなじみCAR STYLING誌編集長の藤本彰氏と、デザイン評論家の千葉匠氏がコメントを含めてホンダのデザイナーたちと激論?を聞かせているので、当方は黙って拝聴しよう。

ただし、横間然と踊る「尻振りサンバ」の3ドアは担当外として、4ドアはスッピンじゃなく、もうちょい「顔」にお化粧を施したスタイリングが望ましかった。3ドアはともかく今回の4ドアは、もう日産がいうSクラスではなくMクラスに数えるべき素質をもっている。その素質をふさわしい車格位置に引き上げるためにも、それなりの衣装を着てお化粧もしてはいいのだ。成績の上がった子が参観日の母親に期待する気持ちに似ている。

前輪側オーバーハングはいくらが増えたが、左右の繰り込みが強い。延長された後輪が目立たないのは、強めのリヤウィンドウ傾斜とハイデッキのせいだ。シリーズには4WDもあるわけで、後方視界を妨げることがなければ荷物収容量からいってもハイデッキ賛成。福野礼一郎氏が使い勝手を厳しくチェックしていたから、そこらをご参照いただく。

全長&ホイールベースが延び、





▲1500TEは低燃費率としてシビック・シリーズのニューフェイス。



▲1500VTiのリヤビュー。実用燃費と高性能130psの両方を巧みにバランスさせたところに魅力がある。

高さも僅かに増えた。キビシムなわね居住空間が大きくなったとは外からも一目瞭然。ドアハンドルをボディ同色にしたのはキー穴の周りに小さな傷をつくりやすいので好きになれないが、すっきり感に向う。前後席とも乗降性は文句なかった。

## 4人乗りのSIR/内装と使い勝手をチェック

えっ? と驚いたのはSIRの内装員4名である。後席の真ん中に1クラス乗用車もびつくりのデカいインテリジェント・アームレストが仕立てられていて、フロアコ

ンシールもある。1700psのDOHC16VTECエンジン搭載のスポーツセダンとも、後席もしかり身体と脚をホールドしないドライブに付き合えないというところか。NSEにもないカップホルダーを、シビックだ! 前後席に2個ずつ備えるホンダの企画もすいぶん振子の幅が大きい。このほかにもSIRだけはトランクルーム床下、スペアタイヤ背後に小物ボックスを設けている。トランクルーム容量はSIRと4WDが床が高いぶん382リットルで、トランクルーム機構も異なる。他機種は395リットルのトラン

クルーム容量を誇る。ETi、VTiの後席も着座部分を湾曲させて身体を納めるようになっている。ヘッドルームはガラスに近い点で大威張りしてはいるとはいえない。ボディカラーはとにかく、ドア内張りは手垢で汚れにくい色調を選んだというだろう。青インクで染めたような内装色はよくと気持ちわるいが新しい感覚ではある。ドアミラーの電動リモコン調節スイッチが新デザイン。インパネにトレイ部分がなくなつたのは助手席側にもSRSエアバッグを採用する含みから。パッド中央にア

ッパーベンチレーション吹き出し口ができた。ここを開くと確かに従来の一点集約だった風向きが拡散するのがある。

SIRに採用の白メーターは趣味がいいとは思えないが視認性重視か。操作スイッチの配置を使い勝手はわるくない。ただ運転席の乗降性はよくなかった。どうもステアリングコラムの下側が膨らんでいて左足が入りしにくい。

シートはSIRのバックリットタイプだとややクッション左右からの拘束力が強いようだが、標準? シートはサイズがたふふりしているし、ソフトなウレタンにぎゅぐゅした表皮を密着した形状と感觸シートパンに密着させたしかり感など、なかなかの出来映えである。見た目目立ち持たへッドレストはヘッドが、助手席との親近感や後席からの視界確保にはいい。

3本スポークのステアリングホイールはクラブが太め。SIRは本革巻きの、SRSエアバック付きは4本スポーク。いずれもチルト調節機構も付く。ドアは車速が上がった時に自動的にロックされることはなくが、運転席とは連動して電磁ロックされ、ロックすると事実上、運転席だけの解除はできない。音がいきなり閉じ込め防止のゾウ音が大きかった。

## バランスのいいVTiスポーツ性能のSIR

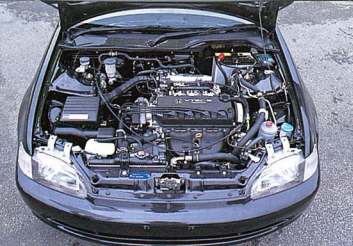
注目のVTECエンジンは通常走行域で力不足を感じていなかった。アイドリングは安定していた。クラッチを繋ぐ2500rpm以下でもトルク不足はない。意地悪くアクセルON、OFFを素早く繰り返すとさすがに前後揺動

が出るが、巡航が一転して踏み込んでトルク&パワーの繋がりもスムーズだ。理屈上は比較と超希薄燃焼域のスムーズな繋がりがあり、ドライブビリビリにはよとして、窒素酸化物排出量を厳しく問われるところとなるのから。まだAT設定がないのは、実用燃費をアピールできないのが、排ガス対策に問題があるのかしら。早いとATを出さないで騒ぐ。

ただ、これまでいかに低燃費は「売り物」にならなかった。低燃費が「お困り」のめになる上分かつていても、なにが悲しゅうてのために自分が高い買物をしなきゃならないのか、というわけだ。こんどは違う。実用燃費がよく、ドライブビリビリ悪化がなく、しかもSRSエアバッグがオマケに付くのである。申し訳ないけれど排ガスのほうは、この際カンクイない。だって、世の中もつとひどい







▲ETIのエンジンは新開発の「VTEC-E」。常用回転域で希薄空燃比での燃焼の安定化をはかり、低燃費化を実現している。出力/トルクは94ps/13.4kgm。



▲1500VTIに搭載されるD15B型エンジン。SOHC・VTECで最高出力130ps/6800rpm、最大トルク14.1kgm/5200rpmを発生する。



▲1600SiRのパワーユニットはB16A型。DOHC・VTECで最高出力170ps/7800rpm、最大トルク16.0kgm/7300rpmを発生する。

窒素酸化物をまき散らして平気なのがたっくさんいるのだから、いささか気にしたなら5800rpmから急にエンジン騒音が高まることだが、まあETIの実用範囲を超えた領域の話だ。

A T車を選べば1500 V T E CのV T Iになる。E T Iの実用燃費が14km/L以上だと、V T IのA Tは10km/Lから11km/Lだろうが、こちらは低燃費が自慢ではない。実用燃費と高性能130psの両方を巧みにバランスさせたところに魅力がある。V T Iをスポーティ感覚のMで選べたいとは思わなかった。高回転域で音が大きくなるのはV T E C-E同様に、これも実用範囲ではない。

エンジンのスポーツ性能は、やはり1600 D D H C V T E Cだ。最高速度性能は220km/hの実力がある。さすがに170psと空力系デイトの賜物。6000rpm付近から猛突進し上がるパワーの伸びは明らかに従来VTEC以上、それについて来ない弱点といわれていた4000rpm前後の

トルク落ち込みを感じないし、低速時のトルク不足もない。ただ、スポーティ機種としては3ドアに存在があまり、SIRも4ドアはちょっと贅沢なオプションとしてA Tで選べない。

### 乗り心地、ハンドリング ブレーキ性能をチェック

乗り心地は過去のシビックを忘れさせる。ホイールベースとストロッド式はブラッシャー。スポーティ感の高いSIRでもばねは軟らかく、突き上げ感に顔をしかめることが少ない。しかもバンパーがしつかり仕事をしている。

不登路面でもハンドリングにキックバックを感じないし、制動時などハンドリングを取れることはもちろん、ひよこと保能力が抜けるようなこともなくなった。パワーシステムはアッパードに操縦・保能力だ。ニュートラ付近にも剛性感があがり、切りはじの応答がスムーズだが文句はない。高速テストで強い横風を経験しなかつたが、直進性が向上していることは



▲1500VTIのハンドリングは安定方向。通常領域では舵の効きがよく回頭性はよい。

すぐに分かった。高速直線より直後の後輪の収まりはやはりSIRが一番。ETIは、たぶんタイヤも燃費志向ではないから、ちょっとえげつない車線変更をする、舵の効きがやや落ちる。当然、舵角が大きめになり、後輪の収まりも大きくなる。その点でV T Iが両者の中間にあると思った。タイヤがすべりやすいからだろ

う、ETIは旋回限界もSIRとは比較にならず、V T Iよりくねって低いようだ。さきのお嬢さんがガリガリ走ることはいないが、タイヤとホイールをせめてV T I並にしたと思った。10km/Lで定地試走ではいから、それで燃費悪化幅が気になるほどには基本的にはない。

また、ハンドリングは安定方向である。通常領域では舵の効きがよく、ホイールベースが長くなったには回頭性がわるくない。サスペンション改良とパツチリーな重量物を車軸間に移した効果もある。

旋回時にアクセルを踏み切るとトラクションが弱くなる心配もない。ピスカスLSD付きのSIRなんぞ、さすがにかなり確信がアクセルワークにも駆動力を確保していた。トラクションコントロールは、結局ドライ路面で効いた実感はない。ロールそのものは小さいが、相対的にはやむを得ない。大きなロールを示し、それでじわじわと路面をグリップしてい



▲1500ETIのタイヤ。燃費志向のためか、舵の効きがやや落ちるようだ。

快な個性の持ち主ゆえである。

スポーティドライブの性能については、これまで以上に細かくチェックしていたから、当方、ボロが出ないうちに、お任せする。値段が高くなったのはやむを得ないだろう。それでもカローラ／スプリングは、新型シビックがなかったのは、価値シビックがそんじょそらのセダンと違う明確な個性の持ち主ゆえである。



■シビック3ドア1500VTi(5速MT)

■パルサー3ドア1600X1R(5速MT)

レポート：飛鳥 学

フォト：森 信英 / 中野幸次 / 斎藤 正



若者の感性に合わせた合理性を追求した2BOX

合理で1・5ℓクラスの実用車をデザインすれば、エンジン横置き2BOXカーになるのは間違いない。欧州でF2BOXカーの人気の高いのは、そのためである。

が、合理よりファッショ、実用よりムードを尊び、上級指向が強い日本の国民性と相性は、必ずしもよろしいとはいえない。合理を賛賞と錯覚し、裕福と幸福を

同義語に翻訳しがちな生活感を持たせよう。

オイルショック時、あれほどヒステリアスに燃費を強いたわりに湾岸戦争で失われたオイルなど気にせず、3ナンバー高級車ブームにドップリ浸かって満足してしまふノリ、天気さも手伝い、一時期は多用連立と経済性が受けてブームになったものの、このころ、万能的F2BOXカーは軽視される傾向にある。

合理的で多彩なクルマライフを経済的に楽しむスマートさをこ1・5ℓクラスの実用車の必然であり、その最適なパッケージングとあるF2BOXカーが主流となれない日本のモータリングにはどこか高慢チキな未熟さがある気がしてならない。

1・5ℓクラスといえども、日本における実用車の主流は、上級車と同様、4ドアサルーンである。ただし、シビックだけは例外。同カテゴリーの教祖的存在として世界的に認められているVWゴルフより一足先に、国産F2BOXカーのパイオニアとして初代をデビューさせて以来、3ドアアツパツカーを中心に若者の支持を集めながら、日本でも高い人気を維持してきた。

# 合理を追求した2ボックスカーの魅力



▲パルサーの2BOXを走るパルサーX1R。高級車の走りの安定性は評判の通り。





▲シビックVTiは低速から高速までスタビリティを高いレベルで保ちながら、キビキビとした軽快なフットワークが楽しめる。

その理由は、F2B OXカーの合理性を、それぞれの時代において日本の若い感性に合わせてアレンジしてきたからだと思える。若者なら、合理性を知的な、幸福を行動で示すことが出来る。

実際、いつの時代でも、若い学生あたりが乗っているシビック3ドアには清々しく鋭利な印象があつて、とてもいい。

今回新装された、5代目となったシビックは、セダンも相当な秀作で魅力たっぷりだが、そうした意味でいかにしろ、らしいのは3ドアの方であり、やはり現代のシビックタイプは若者にピッタリなクルマだと一目で気がいってしまつた。

## シビックのパッケージングは新鮮で楽しい魅力

パッケージングは、3代目シビック以降のロングルーフカー的な低い全高、後端ギリギリまで伸ばされたルーフを特長にしたもので、非常にスポーティなスタイルリングとなつている。全高は先代よりも15mm高上げられているが、全長が75mm、全幅が10mm大々となった結果、相対的にはより低く見え、流麗ながらも躍動感溢れる曲面構成のルックスはCR-Xベースのスポーツウゴン感覚に近い。ツインゲートと呼ばれる上部ガラスハッチと、下開きの下部ゲートを組み合わせた2段階の荷室開口作法も、この種のクルマには珍しい試みで、実用上の使い勝手の良さもさることながらウゴンを彷彿させる楽しいデザインだ。大型アメリカンワゴンによく見られる処理で、下部ゲートを椅子やテーブルの代わりに屋外で簡易パ

ーティと洒落込むこともできる。よくなく、用もないのに何度となく開けてしまくらないで、その度に楽しいクルマライフを予感したほどである。

ともかく、新型シビック3ドアのパッケージングには新鮮で楽しい魅力がある。

無論、低い全高に万人向け万能車的F2B OXカーたるVWゴルフ流麗の空面性を期待することはできないが、そのワナルームマシヨン風にまとめたという明るく小綺麗に整頓された室内・荷室とともに、若者のライフスタイルにマッチした空間的使い勝手の良さを感じさせる点が、さすがだと思ふ。取り外し可能なサブトラント状の箱を荷室床面に配し、その蓋を荷室の床として活用した上に、可倒式後席のヒンジ点を100mm持ち上げ、後席を倒した際、荷室の床全体がフラットなプラスチックカバーで覆われるのも目新しい処理で、ちよつとモダンな収納家具的な清潔感がある。

倒した後席下は、座面と背もたれのクッションに挟まれるようなすい荷物を固定して隠して運べるなどといったアイデアも人によっては重宝だ。

つまり、シビック3ドアは、平素、後席を倒したまま使う若いふたりのための合理性を追求しているのである。

が、後席の居住性だって悪くない。同セダンに比べれば小振りで着座高も低めだが、大人2名にのって十分な空間があるし、シートサイズも十分確実である。背もたれ丈夫が高いのも好印象、カジュアルなデザインながら、シー



トの座り心地も、前後とも良好である。

若い学生とか夫婦が後席に友人や両親を乗せて、日帰りドライブするくらいなら朝飯前だ。

シリウスすべてに乗ったわけではないけれど、VTEC・DOHCで170馬力も絞り出す1・6Lエンジンを著ってスポーツカーキラーを気取るSiRRを頂点に6仕様あるうち、130馬力の150L VTECエンジンを積むVTtiを選べば、実用派からスポーティ派まで、ほとんどの若者がこの機嫌なクルマライフを送ることができるとは思います。

走り味は、シリズムタイプを通して  
ルックスに恥じないスポーティな  
走感を实感させ、たゞ、経済性を  
狙って10モードで20・5%  
/km/定地走行で36・8%  
/km/定ディーゼル車並みの優れた超  
低燃費を実現した94馬力・5.5  
l/て印象的な差はない、速  
さの最高速が180km/hの大台に  
届き、しかも極めて安定で走  
つて知るべし。だうう、VTIは追  
動力性能的にもスタビリティに  
も完全にクラスを超えたスポー  
ティが自慢だ。

高回転域までスムーズに  
噴け上がるVTEC

ところで、そんなジビック3ド  
アVTiの5MT車をパルサー3  
ドア1600X1Rの5MT車と  
比べてみた。排気量は異なるが、  
それぞれ、上にホットモデルを持  
つシリーズ中の準スポーティ仕様  
として共通イメージがある。

WRC参戦用GTI-Rは別格

だが、高い国産車F2の3アールも走りの実力が評価されている。実際に、14400馬力の1・8DとDHEにエンジンを載せ、足回りを正確に硬めたG-TIの走りは相対的Wゴルフそのものでもあり、初めに乗った時、その高いスタビリティに感激させられたものである。パッケージング的にはWゴルフの実用性にかかわらず、いろいろなところが、さすがである。日産の欧州戦略車という感銘を受けた。動力性能も十分に高く、ハンドリングにはドットツメ的な安心感とリニアなスポーティ感がある。

今回のXR1Rも、基本的にはそれほど変わらなず、1000km/hを大幅に超える速度域でのドカッとした安定感感はGT1譲だし、XR1R単独で評価した場合は相手XR1Rよりも強いと思う。ハンドリングもGT1とは違ってはいるが、安定感が高い、動力性能も含めてポータビリティ車としては納得する走りを保持。シビシクとはほどはなないが、コナリング時のローレスタングの低さも印象的だ。

が、VTEC5Lはいえ1・5LのもののOHCC搭載車載モードでなら回転計のレッドラインまでス

特に、6500rpmを境に苦  
しみになるエンジンの上昇感とし  
げになるエンジンの上昇感とし

もに、高回転域でエンジンノイズが大きくなるさまは、VTiに負けている。

VTtiと走りの実力を比べるなら、性格上スपोर्टイグレードのVTtiを選ぶべきかも知れない。そうすれば、VTtiの軽快な走りに対し、リニアで安定したバルブササの走りが異なる個性として浮き彫りにされたように思う。それだけ、VTtiの走りの実力が高いということがある。

乗り心地／静粛性とも満足できるレベル

乗り心地を含めた室内の快適性に  
に関しては、両車、そのインテリ  
アの雰囲気とおりのものであら  
う。米西海岸のリゾート地であ  
るに連れていて、鼻唄まじりてド  
ライブしたくなるのは、明るく洒  
落たアンブリナV.T.T.の室内と、  
アットアップの走れる独車を運搬  
している錯覚に陥るのではないか  
かと思うが、コニヤクトカールの  
文法を守ってカッパリと造られた  
パルサーX-11Rの室内の違いない  
のだ。

すべ速的には、VTIが絶対的な空間効率を追求する上で損なっていない。低いX1レーニアを採用してからもX1Rより140mm長い2570mmのロングホイールベース設計により、後席膝元の余裕でやや上回り、後席頭上空間でルーフが35mm高いX1Rに幾分メリットが感じられた。が、その差は決して大きくはない。

いずれも大型車のように余裕々  
ツブリというわけにいかないけれ  
ど、大人4名までなら窮屈感もな  
く乗り込め、ロングドライブを満  
喫できる広さが確保されている点



▲パルサーX1Rのコックピットとエンジンルーム。エンジンルームにはGA16DE型パワーユニットがマウントされる。DOHC・16バルブで出力/トルクは110ps/15.0kgm。



▲◀シビックVTiのコックピットとエンジンルーム。SRSエアバックはメーカーオプション。D15B型エンジンは可変バルブタイミング・リフト機構をもつSOHC・16バルブ。







▲パルサーはドイツ車の様な安心感とリニアなスポーティ感がある。

では一緒だ。  
強いといえば、どちらの2名掛けデザインながら、後席シート形状がX1Rは明確に左右席が仕切られたバケットタイプ、VTiはモダンなソファ感覚と異なるため、着座時の伸び伸びとした感覚でVTiが勝るかな、という違いがある程度である。  
もともと、それはX1Rの黒い内装色にも原因があると思う。両車を交互に乗り換えると、実際にウインドウ面積が大きいばかりでなく、明るい内装色を与えられたVTiがX1Rよりずっとルミイに思えるからである。  
ただ、コンセプトの具現化は十分だが、パルサーはもう少し緊張感もあっていいかな、と思う。パルサー本来の目的は、V W

ゴルフ的な万人向け万能車であり、そこには車室も荷室も、さらに余裕が欲しい。  
乗り心地は、今回の試乗を行ったテストコース内にある、米国や欧州の荒れた舗装路を部分的に模して造られた乗り心地評価用の試験路を走り、確かめた。  
比により感心したのは、新型シビックの乗り心地が、従来車に比べて数段向上していることだ。  
新世代にもない、サスペンションストロークが従来車より延長されたことが効を奏したのだと思える。  
VTi、X1Rと判断するのなら、硬めだが路面の凹凸を滑らかにまとめるのがパルサーで、路面からのショックをソフトに受け流し、ステアリングホイールへのキックバックも軽めなのがシビックという。



▲バケットタイプのパルサーのリヤシート。



▲モダンなソファ感覚のシビックのリヤシート。

シビックのリヤゲートは「ツインゲート」といわれ、2段階ある荷室開口作法をもつ。



▼シビックVTiはSOHCながらVTECの持長である高回転域での吸気力が実にスムーズだ。



静粛性は、どちらも日本車らしく洗練されており、1・5リッターとして満足のいくレベルにあるが、どちらかといえば、ロードノイズやエンジン音などの聞こえてくる音質は、透明感の高いVTiの方が気にならない。  
というように、ちよい乗り感覚で気負わず軽快に乗って気楽な日本車の快適さが得られるVTiに対し、X1Rの快適性には単車への憧れが一種の拘りといったような重たさがつきまとう。  
それにしては、新型シビックの3ドアは、すべてに清々しい、若者のための爽やかなFD2 BDO Xカーだ。  
これまでのシビック3ドアと同様、これからも若い世代の気を一身に集める実力十分と感じた。

#### ■試乗車主要諸元

車種	シビックVTi	パルサーX1R
全長(mm)	4070	3975
全幅(mm)	1695	1670
全高(mm)	1350	1365
ホイールベース(mm)	2510	2430
トレッド(mm)	前 1475 後 1465	前 1435 後 1425
車重(kg)	1010	1010
駆動方式	D15B直列4 SOHC	G16DE直列4 DOHC
ボア×ストローク(mm)	75.0×84.5	76.0×88.0
総排気量(cc)	1493	1596
圧縮比	9.3	9.5
最高出力(ps/rpm)	130/5800	110/6000
最大トルク(kg-m/rpm)	14.1/5200	15.0/4000
燃料供給装置	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射
燃料タンク容量(ℓ)	45	50
加速性能	1速 2速 3速	3.063 1.826 1.286
ギヤ・レシオ	4速 5速 後進	0.975 0.810 3.417
ファイナル・レシオ	4.250	4.167
ステアリング	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
サスペンション	前 ダブルウィッシュボーン/コイル 後 ダブルウィッシュボーン/コイル	前 ストラット/コイル 後 ストラット/コイル
ブレーキ	前 ベンチレーテッドディスク 後 リーディングトレーリング	前 ベンチレーテッドディスク 後 リーディングトレーリング
タイヤ・サイズ	175/65R14 82H	175/65R14 82H
最高车速(km/h)	4.9	5.2
性能	10モード燃費(km/l)	13.4
60km/h定燃費(km/l)	23.5	22.7
東京地区標準価格(万円)	127.8	133.9



# 4ドア:ライバル車比較試乗 シビック・フェリオVTi&SiR スプリンター1600GT ジェミニ1600ZZ サニー1500スーパーサルーン



## コンパクト・グラママーな エコロジーカーの魅力

ドイツのフランクフルト・ショーは、VWゴルフやオペル・アスカナなどエコロジーカーが話題を集めていた。このショーに登場したニューシビックは、これらエコロジーカーの中でもひと際目立っていた。ライバル車たちをふくめ、ヨーロッパ車の潮流の中で考察してみた。

レポート: 福野礼一郎      フォト: 森 信英/中野幸次/斉藤 正

フランクフルト・ショーに登場した新型シビック  
9月10日、ドイツ・フランクフルト市で開催された「IAA」国際自動車ショー初日のプレスデーで、シビックのワールドプレミアが行われた。  
日本での報道発表に遅れることおよそ4時間、まさしく世界同時発表というわけだ。

あるドイツ車の試乗でドイツに出かけていたボクは、そのワールドプレミアをドイツ側で体験することになった。

今回のフランクフルト・ショーは会場規模を例年の3倍近くに拡大した史上最大のモーターショーだった。こういって何だが、幕張メッセで前日から開催されることになった東京モーターショーがどこか場末の中古車展示場に見えてしまうくらいデカさ、華やかさである。ショーが行われるコンベンション・センターは合計10棟の建築物から構成されているが、うろつ棟を乗用車館として使用そのひとつとつが、暗海の国際博覧会場施設の倍くらい広いフロア面積があるのだから、やる方も大変だろうが見る方もツライ。さすがにメルセデス・ベンツがそのうちの一角をまるまる占領しているのを知ったときは開いた口が塞がらなかった。

ホンダのブースは、会場南端のハッレ・フォア（ホール）も。ここにはトヨタ、日産、マツダ、レクサスなどが入っていて、さながら日本館の様相。あてやかなスポットライトを浴びるホンダ・コナ1でニューシビックのカーがはずされると、ストロボの一勢放射





▲シビック・フェリオSiR。フロントのロールセンターを下げ、リヤをしっかりと位置せしめ、しなやかな前めりのロールを利用してコーナーをクリアしていく。

## エコジョーカーがシヨロの主役を務める

そんな言葉もあつて、シヨロで発表されたニューカーはいずれも1・3・1・8級小型車ばかり。シビックを始め、VWゴルフ、オペル・アストラ（カデットのフルエンジン版、アジューの1・2・1・6と1・0・6）、セアトの新型モデルなど。つまりシビックがワールドプレミアの場にフランクフルト・シヨロを選んだのはまさに正解だったわけである。ニューシビックのターボゲットは、これからのヨーロッパにびたり定められていると見た。

東京モーターショーでも各社の話題はエコジョーと安全・染められることになりに違いないが、日本のユーガーの意識はまだ高級・大型車指向では今もかつている。ある調査でも今後数年は3ナンバー市場が最も伸びると伸びるだろうと予測している。環境保護運動に東欧市場の開放が重なったヨーロッパで一大エコジョーカー・ブームの気運が熟してきているとは、まこと対照的だ。話はいいさかずこけるが、コ

ンパクトなエコジョーカーたちの横に立っているドイツ女性たちは何ともデカかった。平均身長はたぶん175cmを優に超えているだろう。プロポーションの方ももう「ゴルドン・バンパー」と迫力満点だから、10m離れるとキョートなお嬢さんも近く寄るよとてゴジラみたいだ。

ところがあちらの男性もデカイ。オランダはコンバクトなグラマ・タイプ1のほうが本当はお好きらしく、某ヨーロッパ・メカにいた身長162cmに及ばないコンバクト・グラマに注がれる視線がやたら熱っぽかったのが面白い。クルマだけじゃなくてオランダも、クルマ時代なのかと、すぐに結びつけて考えてしまうのが自動車評論家である。

エコジョー一色のフランクフルト・シヨロで感じた新エコジョー車の傾向も、いつてみればまさに身長162cmのコンバクト・グラマだった。ボディサイズを小さく、重量を軽く。一方でグラマラスな全幅を使つて、居住スペースをいっぴいいかせぐというパケージ・レイアウトの手法が大勢を占めているのだ。

例えばVWゴルフもオペル・アストラも居住スペースとトランクスペースを大幅に拡大しているものの、ホイールベースは1mmたりともいじっていない。ゴルフは2475mm、アストラは2520mm、旧型とまるまる20mm違う。ボディを作るより太ったボディが作れるプロポーションは、いさかあいびつなだけに、両車リヤシートのスペースは一挙に向上して、内容が濃かった。

## ライバル車たちのプロポーションは?

ボディを拡大するコンバクト化を目指したいという点では我が「サニー」も同じだ。ホイールベースは2430mmで、ひと昔前の日本の1・5LのF車の典型的基準寸法である。

サニーはしかしコンバクト・グラマではない。全幅はいちおう1690mmあるが、プロポーションは日本的な着物美人を連想させるスタイリングに支配されている。ボディはフロントからリヤまで定規で引いたように一直線で、低く短く富士山型のキャビンがその上にならぶ。身長155cmのフジヤマ・ゲイシャ……とはいえない過激かもしれないが、ともかくサニーのインテリアノックスペースは、いまこのクラス世界最小である。ミス日本にはなれても、エコジョー時代のミス・ユニバース審査はちと説得力不足。

そこへ行くところまでミニのアプローチはヨーロッパ的だ。ホイールベースを2450mmに留めながらデカ・キャビン・ノックスペースというヨーロッパのコパクト・グラマ・プロポーションで、リヤマラー・回りのスペース、トランク容量をたっぷりかかっている。これぞ日本流ミニ・グラマ。

ヨーロッパの男が口ぶを吹くところだろうが、税金ながら骨細さわが日本男子にはいさか肉がさすぎて見えるらしく、もびとミニのエキステリアがウケていないのは残念なところ。男に秋波を送るテクニックにかけてはプロ中のプロのトヨタ案





▲シビック・フェリオVT。VTECエンジンはスムーズでトップエンドでパワフルだ。

スプリンタ1機は、ホイールベールをゴルフと同等の2470mmに抑えつつ（それでも旧型より40mmアップだ）、全長5000mm、ホイールベース・ビッドギヤ・ハイデックのアルボーションを作った。ところが「見えない」といって、トヨタ・デザイナーの真骨頂がある。

エクステリアの印象は日本的に清楚&スリム。日本の男性にもぐつとくるようなキュートさ、20年後には肝・王ガアちゃんにされるような家庭的な雰囲気をもまく出している。その実、スプリンタ1機は脱・結核グラマリーなビッドであって、いわゆる着やせ美人だ。東西を問わずメスさんにしたいオンナNO1になったとしても不思議じゃないわで、さすがにさすがである。

### パッケージングを軽快で知的なスタイリングで着ぐるんだフェリオ

ニュースピック・フェリオは、こう考えていく、いずれの日本の車のアプローチにも当てはまらない、ヨーロッパ式の新しいコンリヤシートはヨーロッパ人の身

パクトグラマリーでもない。つまり、こいつは正統派ヨーロッパ・グラマリーなのだ。なぜホイールベースは2620mmと旧型の120mmアップ。足が長いのは最近のあのコの特徴だが、こまで長いのも珍しい、このクラス世界最長である。もともとフェリオの場合、足の長さが即身長に直結してないといえる。つまり全長は旧型比80mmしか延びていないのだ。

オーバーハングを徹底的に切りつめ、あえて日本的美人の必要条件を無視してロングホイールベースの上にショートデックキナビッドギヤビッドギヤを乗せてヨーロッパ式アルボーションを形作った。

ボディサイズをよりゆき的に拡大していくいまの日本車のフルチエンジンは猛烈な反発をしている。ボクも、これなら納得である。もちろんエコジョー一色のフルチフルト・ショーでもフェリオは大いウケた。大きくしてしかも緻密なパッケージング・レイアウトには、サイズアップに文句をいせないだけの正当性があるからだ。

フェリオのインテリアの広さはここに登場した他社を凌駕する。前席中心にしたものを、ホイールベースの拡大によって前輪が前に70mm、後輪は後ろに50mm動いたのと同じことになる。フロント側はトールボードへの奥行きが深くなり、コクピット・前方への空間が2車と同等になった。この点は、はるかにウィンドシールドが直立したゴルフという勝負の広さ感だ。

▼サニ一の走りは自然で素直だ。ロール感もヨーの出方もストローク感もリヤの跳ね張り感もいい。







▲ジェミニZZのコーナリング。横力が増えると後輪が一瞬逆相にデフレクトしてフロントの向きがさっと変わる。

長を考慮したため我々にはシートバックが寝気味。シート位置高くバックレストを直立させてなお頭上に余裕のあるゴルフ/アストラに比べると、空間的な踏ん張りがもうひとつ不足していたといわざるを得ないが、国内のライバルには圧倒的な差をつけている。

フェリオのいいところは、このパッケージを実に軽快で知的なスタイリングで着ぐるんだところだと思ふ。サニが旧時代着物美女ジェミニは日焼けしたミニグラマー、カローラを着やせたヨメさん候補とするならば、フェリオはフェレカヴェルサーチのストゥをさっそうと着こなした国際派のキャリア・ギャルといったところか。

まこんなことを書くに女性読者からおしかりをいだけてしまうかもしれない。もちろんクルマも女性と性格が第一。多少使い勝手は悪くても素直でおだやかな性格ならいつまでもいっしょに暮らせるのが常識だ。

**操縦性と乗り心地をチェックしてみよう……**

そこへ行くに日本車はみんな性格がいい。

旧型のシビックは、どちらかというと活発な乗り味を売りにしたクルマだった。スプリングをエイトと切ればハイと反応し、クルンクルンと方向が変わる。素直というより利発なのだが、時としてサスのストロークの短さやフロントのロールセンターの高さが、ギクシャクした乗り味をもたらすという側面もあった。そこがいかにもホンダ車的で良かったのだが、世界のFF車の技術のリーダーシッ

▼スプリンターGT。操安性はロールを抑え、応答性をよくしたセッティングだ。







▲サニーのcockピット。



▲ジェミニのcockピット。



▲スプリンターのcockピット。

広さはヨーロッパのバンテリヤ、その  
広さはヨーロッパの中にも通らない。



ブを握り続けているゴルフが、より腰強く狭いしなやかな乗り味を実現していて、過激に乗ってもおだやかに運転しても、つねに性格が変わらないという御手本を8年にも前に実現していたことを考えると、少し次元が低いといわざるを得なかった。

今度のファリオは、いわばゴルフ式の味づけである。フロントのロールセンターを下げ、リヤをすっきり位置せまい、しなやかな前のめりのロールを利用して、ステアリング操作に対するクルマの動きをおだやかにリニアにしているのだ。

若干不満があるといえばステアリング系か。ダンパーの精度にかかわる制動時の揺さ、ステアリング自体の慣性モーメントの大きさ(エアバッグ内蔵、ステアリング・ギヤボックス自体のフリクション、パワーステアのポンプ音などが重なり合って出てくるケース——例えば左右の素早い切りかえし時を急転舵時——には、まだ

ちよつとギシギシヤクした手応えが感じられがち。

このあたりの仕上がりはサニーがやたらしい。実際ダイナミックに走り始める、サニーの走りっぷりは実に自然で素直だ。この点では国産FF車屈指の出来栄だと思ふ。ロール感もヨリの出方もストローク感もリヤの踏ん張り感もサニーはいい。ただしフロアが何となくビビリやす、路面が荒やエンジンからの振動、排気系や駆動系の音が室内にちよつともり易いのがサニーの欠点。これはシビタがサニーを上回る、が上には上がいて、この点はフリンターが世界一である。

スプリンターの静かさはすごい。静かなだけでなく、音のスケが爽やかだ。音質が澄んでいるので、乗り心地もビッチングが低く上下動がおだやかで、いかにもサスがなめらかに動いている感じ。一方操安性のほうはどうかわらないと旧シビックに近く、とにかくロールを抑え、応答性を良く、思いのままにステアリングを切って向きをかえることにセッティングを定めている。

ロール時の対地キャンバーをたてているため、限界もかなり高い。ストリートレーサーの方には嬉しいファン・ト・ドライブだろうが、どうも切り始めのステアリングの手応えに欠け、飛ばし始めると不満がつつくるとうらがある。

ジェミニもそう。音・振ではちよつと前3車にかなわないジェミニの売りは、パシッヴ・トーンシロトル機構を盛り込んだ「ニンシボリック・リヤサスペンション」だ。横力に加わると後輪が一瞬逆





▲サニーのエンジンルーム。1.5L DOHCで出力/トルクは94ps/12.8kgm。



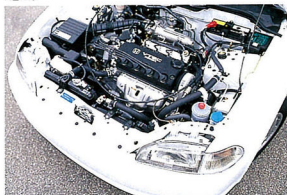
▲ジェミニのエンジンルーム。1.6L DOHCで出力/トルクは140ps/14.5kgm。



▲スプリンタのエンジンルーム。1.6L DOHCで出力/トルクは160ps/16.5kgm。



▲シビック・フェリオSIRのエンジンルーム。1.6L DOHC・VTECで出力/トルクは170ps/16.0kgm。



▲シビック・フェリオVTiのエンジンルーム。1.5L SOHC・VTECで出力/トルクは130ps/14.1kgm。

相にデフレクトして、フロントの向きがサッと変われば、きっとイナアと思ったのだから、目をつぶってコーナーをガン攻めるならともかく、スッとハンドルを握ってつらに走ると、えらいリヤの踏ん張りがない。高速道路で走ると、エンジンがガンガン上りしちゃう。新製ビジュアルあたりはもうほとんどこの機構を殺してしまっている。同然のセッティングになってるところを見ると、いすも失敗したと思つたのかも。こういつていくと帯に短し……

の4車だが、エンジンが加わるにシビックの魅力がグングン上昇してくる。  
**魅力度ではDOHC・VTECがNO.1だ**

1.5LのVTEC E、1.5L VTEC、そして1.6L VTEC Eにもエンジンが本当にいい。スムーズにトップエンドでパワーフル。回転感も音もいい。スポーティにも普通にもイける。いまのところ日本の1.6L級では魅力でNO.1だ。ただ3エンジンとも

2000rpm付近のトルク感も少し欲しいところ。これはサニーの1.5Lがかなりがっちりとしたトルクを出して力感あふれる。ガンガン回すとなか野暮ったい回り方に感じますが、3500rpmあたりでエンジンと段目のロケットに点火していくようなトルク特性の味つけが、つちりしたトップエンドの振動感などは通好みの味だ。トヨタも1.6Lがほしい。1.6L 605バルブは8000rpmまで、サニーは8000rpmまで、サニーの勝。基本設計が少し古

いせいか、回転感・振動感もちと高級感・高品質感に欠く気がする。ジェミニは元気を貰う。排気音も振動感もトルク特性も活発。つよつよのさいてこだが、イキイキと乗るならコレが一番燃えさせてくれるやつかもしれない。サニーの味つけとも合っている。ジェミニはジェミニのファン層の気持ちを持って、悪いとはいわない。ただやっぱりこの生き方はマジジョリタイをめざすものではないな。

はつきりいつて今度のゴルフに乗ってみたい。この車が90年代の世界でこの評価を受けるに値する。ちとと判断して、それくらいゴルフは技術・思想的な強敵である。なに私たちのハナシ……なんていうつてられないのが、これからの自動

車世界である。いづれにせよ4年後には日本でもエコジョーというクルマが起きるだろう。デカくて重いクルマに乗っているのがイヤらしく見える日が来るのは遠くない。このクラスこそ90年代の世界の主役である。

#### ■試乗車主要諸元

主要諸元	車種	シビック・フェリオ SIR	スプリンタ1600GT	ジェミニ1600ZZ	サニー1500スーパーサルーン
寸法・重量	全長(mm)	4395	4290	4195	4210
	全幅(mm)	1695	1685	1670	1670
	全高(mm)	1375	1370	1390	1375
	ホイールベース(mm)	2620	2465	2430	2430
	トレッド(mm)	1475	1460	1430	1440
重量	前	1465	1450	1455	1425
	後	1110	1110	1010	995
	車重(kg)				
エンジン	型式	B16A型 直4 DOHC	4A-G型 直4 DOHC	4XE型 直4 DOHC	GA15DS型 直4 DOHC
	ボア×ストローク(mm)	81.0×77.4	81.0×77.0	80.0×79.0	73.6×88.0
	排気量(cc)	1595	1587	1586	1497
	圧縮比	10.4	10.5	10.0	9.5
	最高出力(ps/rpm)	170/7800	160/7400	140/7200	94/6000
	最大トルク(kg-m/rpm)	16.0/7300	16.5/5200	14.5/5600	12.8/3600
	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	電子制御キャブレター
燃料タンク容量(L)	45	50	41	50	50
	1速	3.230	3.643	3.909	2.861
	2速	2.105	2.008	2.150	1.562
	3速	1.458	1.296	1.489	1.000
	4速	1.107	0.892	1.027	0.697
ギヤ・レシオ	5速	0.848	0.852	0.829	
	後退	3.000	2.977	3.583	2.310
	ファイナル・レシオ	4.400	2.962	4.117	3.827
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	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
	ダブルウィッシュボーン/コイル	ダブルウィッシュボーン/コイル	ストラット/コイル	ストラット/コイル	ストラット/コイル
サスペンション	ダブルウィッシュボーン/コイル	ダブルウィッシュボーン/コイル	ストラット/コイル	ストラット/コイル	ストラット/コイル
	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
ブレーキ	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク
	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク
タイヤ・サイズ	195/55R14 83V	185/60R14 82H	185/60R14 82H	175/70R13 82S	175/70R13 82S
	最小回転半径(m)	5.4	4.8	4.8	4.6
性能	10モード燃費(l/100km)	13.0	10.6	12.2	13.2
	60km/h加速時間(s)	20.5	22.0	19.8	22.5
価格	東京都標準価格(万円)	163.0	180.7	161.2	140.2
	東京都標準価格(万円)				







## ●エンジンバリエーション

	総排気量	最高出力	最大トルク	10モード燃費	搭 載 車 種	
	1.3 ㊦ SOHC16バルブ キャブレター仕様	1343cc	85ps/6300rpm	10.7kgm/4500rpm	18.0km/㊦	シビックEL シビックフェリオEL
	1.5 ㊦ SOHC16バルブ デュアルキャブレター仕様	1493cc	100ps/6300rpm	12.8kgm/4500rm	16.0km/㊦	シビックMX シビックフェリオMX
	1.6 ㊦ SOHC16バルブ デュアルキャブレター仕様	1590cc	105ps/6300rpm	13.8kgm/4500rpm	13.0km/㊦	シビックフェリオRTX（4WD）
	1.6 ㊦ DOHC16バルブ PGM-FI仕様	1590cc	130ps/6800rpm	14.7kgm/5700rpm	13.0km/㊦	シビックフェリオRTSi（4WD）
V T E C	1.5 ㊦ SOHC16バルブ VTEC	1493cc	130ps/6800rpm	14.1kgm/5200rpm	16.4km/㊦(㊦※1)	シビックVTi シビックフェリオVTi
	1.5 ㊦ SOHC16バルブ VTEC-E	1493cc	94ps/5500rpm	13.4kgm/4500rpm	20.5km/㊦(㊦※2)	シビックETi シビックフェリオETi
	1.6 ㊦ DOHC16バルブ VTEC	1595cc	170ps/7800rpm	16.0kgm/7300rpm	13.4km/㊦(㊦※3)	シビックSiR・II、SiR シビックフェリオSiR

[注] 数値はすべて5速マニュアル車のもので、(※1) = シビックフェリオVTiは15.4km/ℓです。(※2) = パワーステアリング車は20.0km/ℓです。(※3) = パワーステアリング車は13.0km/ℓです。

ただしA7仕様はトルコンとの相性に配慮して最大トルク16・5kgm/6500rpmにして中低速域重視、最高出力も155ps/7300rpmに抑えられた。

但速・高速のつなかりをよくする  
ための吸気マニホールド可変シ  
ステムや、吸気管の拡大、回転  
界を高めるためのクラंकシャフ  
トやマウンティングの改善など  
従来より2000rpm高い7800  
rpmで170psを發揮、最大

5000rpmあたりでバルブタイミング&リフトを低速・高速に切り換える技術は同じだ。というより、そもそもVTEC技術の出发点がインテグラに始まった1600DOHC4バルブエンジンが

▲VTECとは  
バルブタイ  
DOHCエンジ

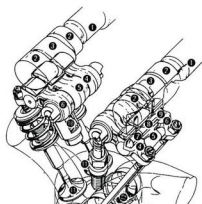
## ■VTECエンジン



▲VTECとは、Variable Valve Timing & Valve Lift Electronic Controlの略称で、可変バルブタイミング・リフト機構を意味する。ホダは1989年に、このVTEC機構をDOHCエンジンで具現化したのが、今回のシビックでは、高回転・高出力だけでなく、低燃費にも発展させることで、大幅な全方位効率アップを図ったといえる。

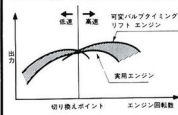
## ●DOHC VTECの機構と出力特性

▼▶DOHC VTECシステムは、高回転域性能と常用回転域性能を両立させるために、プロフィール(形状)の異なる低速用と高速用の2種類のカムをカムシャフトに設け、常用回転域では低速用カム、高回転域では高速用カムにより、吸気バルブと排気バルブの開閉時間およびリフト量を、油圧を用いて切り換える機構だ。作動の詳細については28ページをご参照ください。



- ① カムシャフト
- ② 低速用カム軸
- ③ 高速用カム軸
- ④ プライマリーロー
- ⑤ ミッドロックス
- ⑥ セカンダリーロー
- ⑦ シンクロナイズ
- ⑧ シンクロナイズ
- ⑨ ストップパーピストン
- ⑩ ロストモーショ
- ⑪ エキゾーストバルブ
- ⑫ インテークバルブ

低速用と高速用の2種類のバルブタイミング・リフトを備え、運転条件に応じて切り換える



## エンジン特性を見合った 4Cのトランスミッション

トランスミッションはそれぞれエンジンに見合ったMとATが用意されている。MTはすべて5速マニュアル、ATは300V・5600回転化仕様のものをあてずべて4速オートマチックだ。トヨタ車もまたカローラスーパーで小排気量エンジンをいれ込むので、ATを普及させてきたという早稲AATを、背負うことになるシンドラのポリシーを感じさせる。

M・D H V E C Cの基本構想はフルタイムに引出すため、同期機構の短縮によって3.4・4・5のレンジのクランクを増やし、2速ではNSX技術的な増倍率より高回転シフト機構を加えてみる。パワースに力を入れるにはインヤン・バースにブレーキをかけて噛み込みギヤ音が発生する。シフトフォークはタイプTの1体にライズドアップした

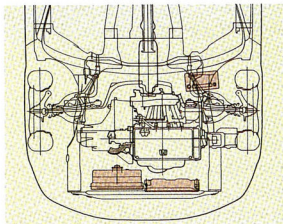
クラッチは300から5600RPMまで、そのラフな方式でも、油圧操作のラッパックに変更されて、エンジン高性能に伴って増えたタグル間を従来より低トルクでえたりと、メインシャフトスプールのねじり、ファイナルホーズが狙んだ、ファイナルホーズは特殊鋼の20mm程度である。

AATは離軸に従来技術の2軸仕様、2軸ホールド6段ギヤボックス仕様、上級機種の7.6CM Fイーエンジン搭載、WD用ボディ、2軸仕様のエンジン仕様である。異なりつつもジェードと異なり、3軸にLoボルド専用の短軸を加えたもの格好だが、2.5軸といえるのも無理ない。P R N D 4 D 3 3 2のシーセレクト機構は「D 3 2 3 2」で、3速が最も重要。いそげそれを見せるタイニータン高回転・高出力を示唆している。トルココバク採用、ギクガクとしたボディ強化が、どんなのAATでもリアルにいっぱいに踏込んでもタイ

[illegible][illegible]

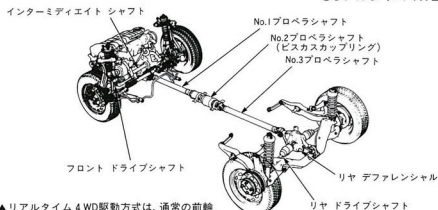


●新エンジンルーム・パッケージ



◀これまでタイヤの前にあつた約14kgのバッテリーをクルマの重心近くに移動。同時に、ラジエーターとコンデンサーを並列にレイアウトし、高効率・小型化を図り、優れた前後重量配分を実現している。

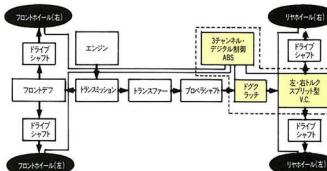
●リアルタイム4WD



▲リアルタイム4WD駆動方式は、通常の前輪駆動構造に加えて、駆動力を方向変換して取り出すトランスファー機構をトランスミッションに設けている。このトランスファーからプロペラシャフトとリヤデファレンシャルを経由して後輪を駆動する。プロペラシャフトは3分割構造で、中間のNo2プロペラシャフトにビスカスカップリングが内蔵されている。

## ●イントラック

▶これはホンダ独自の4WDシステム。後輪軸中央に2個配置されたコンパクトな左・右トルクスプリット型ビスカスカップリングが、路面変化や走行状態の変化によって生じる前・後輪および後左/右輪の回転差を素早く判断し、前・後輪および後左/右輪に、つねに最適な駆動力を配分するもの。また、これに（テム）も組み合わせられ



したがってABSが働かない制動域では、ブレーキをかける・緩める・再びかけるといった1秒前後の範囲でも4WD機能を確保するわけで、例えばVWゴルフあた

ただ、プロペラシャフト後端部に設けたドッグクラッチに電磁ソレノイドを備え、その動力伝達を断ち、ABS作動が終るまで、ドッグクラッチを繋ぐのである。

ここでABSの機能と其名称について。このABSが働くとき、たとえば後輪への動力伝達を断つのだが、ブレーキをかけたリ減速域に入ったときから伝達を断つといった安易な方法では先代プレリウドからオプシオン設定されている。ホンダは先代プレリウドから

本的に変わらないのだが、ABSの組み合わせがホンダ独自の技術だ。つまり3チャンネルのABSは前後の駆動力伝達系ががりスクラムを組んでいる状態に同時制御するローセレクトの4

●イントロ  
▶これは市  
4WDシステム  
中央に2個の  
コンバート  
ルックスブリ  
カスカッパ  
路面変化や  
変化によっ  
・後輪および  
輪の回転差  
断し、前・  
後左/右輪  
最適な駆動  
るもの。ま  
テム)も経

タ独自の  
。後輪軸  
置された  
左・右ト  
型ピスト  
ングが、  
生じる前  
が後左/右  
素早く判  
被輪および  
、つねに  
を配分す  
に、これには3チャ  
含まれており、

●トラクシ


3チ  
デジ

トランスミッター → アンテナ

のABS（4輪アン  
車する。

ンコントロール、

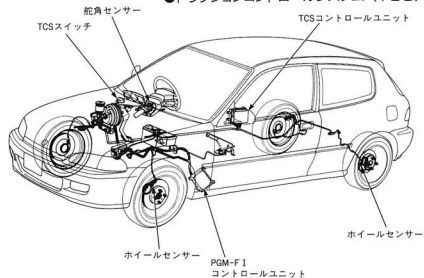
TCS



ロックブレーキシステム (TCS) の制御ユニット

SECRET

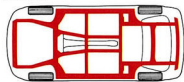
### ●トラクションコントロールシステム (TCS)



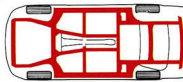
▲これは雪道や凍結路などの滑りやすい路面での、発進や加速時に駆動輪のムダな空転をおさえ、路面に最適な駆動力を伝える自動制御システムだ。作動のシステムは、各センサーや他のコントロールユニットからの信号によって、TCSコントロールユニットが走行状況やエンジン状態を判断して、TCS制御が必要な場合には、PGM-FIコントロールユニットに信号を送り、エンジン出力を抑制するというもの。

### ●アンダーフレーム構造図

「シブツク」



〔シビックフェリオ〕



配置では、ABSは前回AEMに改称を機に、ABS型アクシムレターに変更し信頼性を向上させることにも、ひのうのフケットにフバク化してフロトタツシ右側に納め、診断回も追加して、

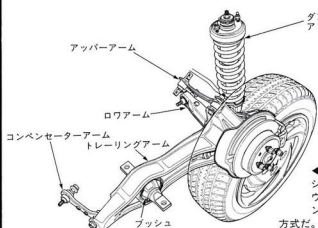
ブレーは全車前輪ベンチレテッドディスクで、S R S IIは軽自動車もディスク、13インチホイールもディスクのロータを厚みを21mm増やし、4WDマスのABS装置機能には、テンクラス初採用のトラクシオンコントロール

アプリケーションセンサの信号を、ネットワークが受けて演算し、正なスリップ率の範囲にすべりやすい駆動輪の駆動力を最適制御する。路面輪の空転に起因してすべりが期待するよりアンダーステアクルームが外側に膨らむとアンダークルが判断したときに、同様燃料噴射量と点火時期をも調整する。同じすべりやすい路面でも、砂利道のように多少スリップ率があるもののほうが加速に利便があるわけである。このことにはねる振動特性でスリップ率を高いに制御する。

ボディに要求されるのは運動能やNVH騒音・振動・突きげショック性能など乗り心地をめた快適性、衝突時の安全性、



## ●リヤサスペンション



◀リヤサスペンションもダブルウィッシュボーン型の独立懸架方式だ。トレールアームは、トレールアームプッシュを以てボディに固定されており、さらに後端アッパー/ロワアームはコンセンアームで支持されている。それぞれのアームのピボットには、バンプシュが圧入されており、トレールアームは外力に応じて前後や横方向にわかに動くことができた柔軟性（コンプライアンス）を持っている。

**トレーシングアームが後退すると、コンベヤセクタアームの動きでトレーシングを行う。**

トレーシングアームが平行移動する。

プッシュ実位がほぼ等しい。

**(後輪に横力加わった場合)**

トレーシングアームは、リヤサスペンションの作動によるものだが、後輪のトラクションを抑制するものだ。

トレーシングアームが後退すると、コンベヤセクタアームの動きでトレーシングを行う。

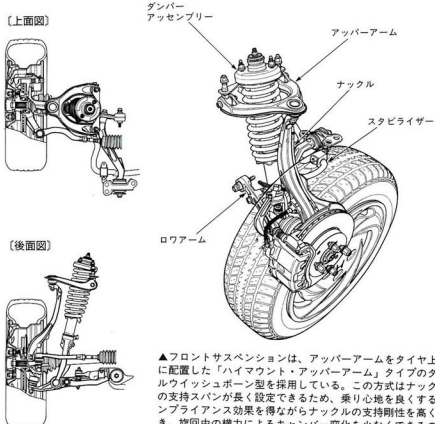
トレーシングアームが平行移動する。

プッシュ実位がほぼ等しい。

**(後輪に横力加わった場合)**

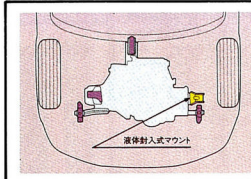
トレーシングアームは、リヤサスペンションの作動によるものだが、後輪のトラクションを抑制するものだ。

### ●フロントサスペンション



▲フロントサスペンションは、アッパーアームをタイヤ上方に配置した「ハイマウント・アッパーアーム」タイプのダブルウィッシュボーン型を採用している。この方式はナックルの支持スパンが長く設定できるため、乗り心地を良くするコンプライアンス効果を得ながらナックルの支持剛性を高くでき、旋回中の横力によるキャンバー変化を少なくできるのか。

●5点式エンジンマウント



のりサイクル化など多岐にわたる。

移したポール・リス延長、トレッド幅が従来の、前輪サスペンションの要は後進するが、エンジンルームもバックリングを求め、クルマのバウリングをタダシュボもバウリングをタダシュボ側に移すことによる量産バランスに性ずくメメント改善が、高効率エンジンに二重アールのラジエター、その他はシングルコアだが、いずれもエア・コ・コアをそのタデム配置を高くして並列に置くことで冷却能力を高めた、コンパクトなサイズに要しした改良点である。

ポデはむろんモノコック構造だが、サイドフレームとリヤフレームを重化し、サイドフレームを拡大、フロアレームをトネル内側にさせた二重構造とし、フレームに付いたキャビン四隅の当り部は軽合金を太しにした目付で改良点。ポデは4ドアを例へるとは、曲げ耐力57%、ねじり剛性が40%向上を果たしている。エンジンマウントは4点から

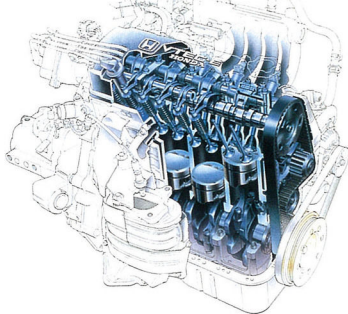
トバに増えた。通常のフロストシートを右側に分けることで保持機能性を高めながら、右側縁形状は剛性を高めて、右側へ移動を緩和、左側側面では足元中の小さな凹凸と、こも音を抑えるために低ばね化し、高剛性をエンジンに小さな凹凸で低ばね化し、足元には小さな凹凸で低ばね化し、足元は滑らかな面と大きな振幅にも対応し、加えられた液封材はメントを採用、ダッシュボードはメントシートを込んだサイドイデパネルを用い、フロアのメントシートはサイドイデパネルの7倍に向上させた。ガラスを含めた各部段差の縮小、箱型断面大型化により、マシンの箱型断面化もあつた。また、マスク一体バンパなど、樹脂部を外しやすく、そして、その樹脂部性に材料を許す、付してリサイクル性に配慮してゐた。

サスペンション基本的に4輪ダブルウィッシュボーン型といふが、フロントは設計が変つてゐる。従前はロワーアームを方からロッドで保持していたが、今回は字アーム・サイドイデパネル・足元のうち、残り2箇所、サイドイデパネルに取り付け、タイヤにかかると前後方向の外はロワーアームと縦のコントラアームで吸収する。これはもちろん、前部にサスペンション構成が変つたから、衝突にともなふ足回りの安全確保にも役立つ。キャビンの交換も便である。また、S・R系と左右サスペンション上部をタワバー1つ動かし、下にもフォアバー1つ取り、側面にはフォア・リアス・スプリングの間に、横にフォア・リアス車などの剛性を向上させてゐる。

リヤサスペンションも基本的な変更はないが、コペンセーターアームがララルクスの設計に相当する働き、つまり前後パンバで側面側面を向く働きを、左右を交換する側面を向く働きを向

[illegible]





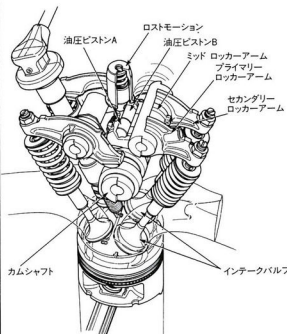
## ◆メカニズム解説: PART2

# VTECを科学する

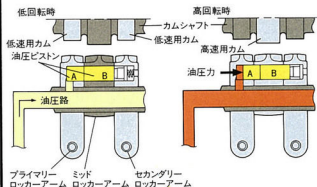
解説: 星島 浩

◀5代目シビックで最大の話題は、このVTEC-  
Eエンジンの登場……といっても過言ではない。

### ●VTECの構造と切り換え作動図



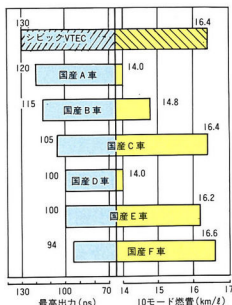
VTECは、低回転域と高回転域とで、吸気/排気の開閉タイミングとリフト量を切り換えることで、低回転域での高トルク特性和、高回転域での高出力特性を両立させたものだ。



作動の基本は、ECU (エレクトロニック・コントロール・ユニット) の指示により、ロッカーアームに内蔵された油圧ピストン(AとB)が移動、3つのロッカーアームを瞬時に連結/分離することで、駆動するカムを変え、バルブタイミングとリフト量を切り換えるもの。

- 低回転時は3つのロッカーアームは分離。2つの吸気バルブは低速用カムでそれぞれ独立して駆動される。
- 高回転時は油圧ピストンの移動によって3つのロッカーアームが連結、一体化する。この状態で、高速用カムの回転が3つのロッカーアームに伝わり、2つのバルブが駆動される。

### ●1500ccクラス国産車の 最高出力と燃費の関係



(注)燃費の数値は、すべてマニュアルミッション車

燃費改善のための理想的な燃焼のメカニズムとは、初代シビック誕生から19年、数えて5代目で、この「過去」を受け継ぎながらも「過去」にたわることなく、シビック新時代をめざして開発したという。まさに、試乗記にも書いた、大抵、5代目シビックで最大の話題は「VTEC-E」エンジンだろう。

初代シビックは、まるで73年の第1次オイルショックを予見したかのようなタイミングで登場した。省エネ時代の申し子ともいえるべき合理的設計が、その後、日本車はもちろん世界のクルマづくりに与えた影響は計り知れないものがある。もし、今時の5代目シビックがふたたび「時代の申し子」になるとしたら、やはり注目点は地球環境問題への対応であり、なかでもエネルギー資源の有効活用と、二酸化炭素とCO<sub>2</sub>排出抑制の両面から緊急課題になっている「燃費改善」要請に迫る提案、あるいは具体的な取り組みにあるはずだ。そこで今号のメカニズム解説は、これまで以上に平易な自動車専門誌を愛読していただいている方

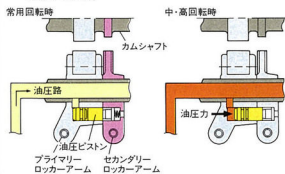
ばかりでなく、より多くの方に読んでもらいたくべく、VTEC-Eについて特筆平易な解説をしよと考えた。ために、話が若干新型シビックのメカニズムから外れた「釈論」に説法、のぐりがあるのをご了承くださいね。燃費をよくするには車重を軽くするのが手っ取り早いが一、一面には安全確保や後述の通り重量増がある。空気抵抗係数などの重み加算で、この辺りの開発競争が盛んになることは、存じしており、ほかにもフリクション低減など対策は多岐にわたるが、まずはここから少量の燃料で大きなパワーを得るか、エンジンの燃焼効率を高めるか、にある。

ガソリンエンジンに供給する混合気ガスは、重量比で空気14.7に対してガソリンの割合は1の理想空燃比のときが最も高い熱エネルギーを發揮するといわれている。より濃ければ点火が容易になる、とか過熱を防ぐなどの利益もなくはないが、ガソリンの無駄な消費や排ガスを減らす心配がある。逆に薄いガスは燃料が節約できる半面、点火しづらい点火して燃焼速度が速くてパワーにならないばかりか、完全に燃焼がされないまま排出することになりかねない。いっぽう、クルマは常に高いパワーを必要としているわけではない。アイドリングで安定した低速回転を保つ申請が強いものの、低速巡航運転や遠道では、より薄いガスと安定かつ急速燃焼させることでトルク燃費を向上させている。薄い混合ガスを燃室に急速燃焼させるには、燃室に入ったガスに過渡的な急激な燃焼の効果が、ピストンの中の水を速く排出させるために過渡的な燃焼を要請がある。同時に燃室形状をコンパクトにして火炎伝播時間を短縮する。しかし、確かに、点火しやすい濃いめのガスがあることが望ましい。VTEC-Eの基本的なしくみ、中核となるピストンとバルブタイミングとリフト機構についておさらいをしてきた。

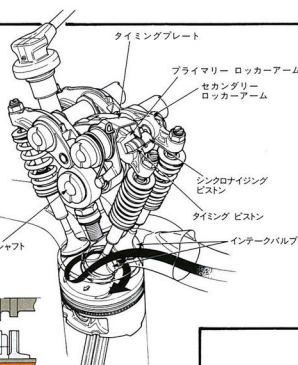


## ●VTEC-Eの構造と 切り換え作動図

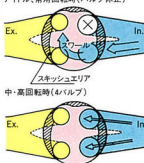
VTEC-Eは、ピストンスピードの遅い  
常用回転域において、2本ある吸気バルブ  
の片方を休止させ、混合気の流速を高め、燃焼室内にスワール（渦）を生成させ  
る。このスワールによってミクスチャー  
を高め、希薄空燃比でも安定した燃焼  
を可能とし、燃費の飛躍的向上をもたら  
すシステム。もちろん、中・高回転時には  
吸気バルブを2本とも作動させ、4バル  
ブエンジン本来の出力特性を得るよう  
になっている。



- 常用回転時＝吸気側の2つのロッカーアームが、それぞれのカムによって独立して作動。このときセカンダリロッカーアーム側の吸気バルブは、駆動するカムの形状が真円に近いため休止状態になっている。
- 中・高回転時＝ピストンが油圧によってセカンダリロッカーアーム側に移動し、2つのロッカーアームを連結、一体化させる。この状態で2本の吸気バルブは、プライマリロッカーアーム側のカムで駆動される。



〔VTEC-Eの吸気の流れ〕  
アイドリング、常用回転時（バルブ休止）

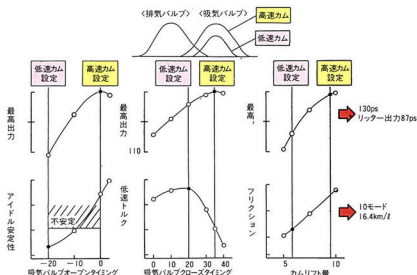


## ●VTECのバルブタイミングとリフト量

低回転時 吸気バルブ	開閉時期 リフト量	22°ATDC, 17°ATDC 20°ABDC, 20°ABDC
	リフト(mm)	6.0, 6.5
高回転時 吸気バルブ	開閉時期 リフト量	0°BTDC, 0°BTDC 36°ABDC, 36°ABDC
	リフト(mm)	9.2, 9.7
低回転時 排気バルブ	開閉時期 リフト量	10°BTDC, 10°BTDC 36°ABDC, 36°ABDC
	リフト(mm)	9.2, 9.2

(注)バルブ開閉時期は1mmリフト時。

## ●吸気バルブの可変効果



エンジンに求められる基本技術  
は、軽量かつコンパクトで高効率  
であることだが、一方に高出力要  
請。もう一方に低燃費要請がある。  
出力と回転数はほぼリニアな関  
係にあるから、出力を高めるに  
はエンジンの回転を上げなければ  
ならぬ。むしろ、回転を高めるの  
ためには、短めのストロークが有利  
であるが、軽動系軽量化やフリク  
ション低減、吸排気系の設計など  
と多くの要素が数えられるが、最  
高出力目標がリッター当たり80ps  
程度であれば、回転限界7000r  
pmとして、一定の吸気バルブ  
開閉タイミングでなんとかなる可  
能性がある。が、それ以上を望むと低速  
域のドライバビリティ悪化や実用  
燃費悪化が避けられなくなる。  
いっぽう低速域トルクアップ、実用  
燃費悪化の設計に徹すれば、リッ  
タ170psで我慢できるを得ない。  
このあたりで我慢できる5000cc  
エンジン搭載日本車の最高出力と  
10モード燃費のグラフでよく分  
かる。

しかし、高速域のトルクはもち  
ろろ、低速域のトルクも大きくし  
て実用性能を高め、燃費も向上さ  
せようとなると、現在、可変吸気  
マニホールド技術採用ないがある  
ものの、軽量とコンパクトな設計  
要請をきめて、理想は高速度と低  
速高回転の吸気バルブタイミング  
が求められた。排気バルブの開閉タイミングが  
一定であれば、吸気バルブを速  
めに開けて早めに閉じ、バルブオ  
ーバップ量を小さくすればアイ  
ドリリング安定や低速トルク確保に  
有利。より早めに開いて遅めに閉  
じ、バルブオーバーラップを大き  
めにするとも高域の充填効率が向  
上して高出力要請に叶う。  
そこで今回、シビックには3  
種のVTEC-Eエンジンが起用され  
ている。が、中核に位置するのは  
1500ccのワンカム4バルブP6

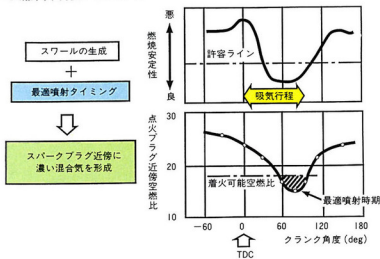
MF1で、1300ps/6800rpm  
と14・1kgm/2200rpm  
の性能をもつ「VTEC」の  
1気筒当たり排気バルブ用のカム  
2個と吸気バルブ1個、合計3  
つの高カムがあり、いずれもロッ  
カーアームを介してバルブを開閉  
駆動するが、3本並に吸気側の  
両側のフライングセカンダ  
リ側のロッカーアームが低速タイ  
ミングでそれらの吸気バルブを  
開閉する。その時点、真ん中のロ  
ッカーアームはVTEC-Eに空振り  
振り回している格好だ。

高速タイミングに切換えるとき  
は、油圧を働かせて2本のロッ  
カーアームを直立式状態に連結す  
る。ここでは高域の低速回転  
の吸気バルブが空振りする格好で、2本  
の吸気バルブは3個のロッカーア  
ームにより早く開き、より速  
く閉じてリフトも大きい高速バル  
ブタイミングでリフトを駆動する。  
ワンカムVTECに排気バル  
ブ可変開閉タイミング機構はない  
VTEC-Eのバルブタイミングと  
リフト量は別表のとおりだ。ホン  
ダは他社と異なり、リフトmmの  
かみで表示するのではなく、およ  
そ30度開あたりで開き、40度後あた  
りで閉じると考えられているらう。  
吸気バルブの可変効果は参考グ  
ラフで明らかな。

吸気バルブを高速カムで早く開  
けはアイドリリング回転不安定に  
なる。安定を確保した低速カムで  
は最高出力が低くなる。  
吸気バルブをあまじく閉じ過ぎ  
ても効果はないが、高速カムで  
低速カムが復せば、リフトと低  
速は低速域6・5mm、高速側  
9・2mmだが、高速域はフリク  
ションが大きいから増えは高出力  
と大きなトルクを得るほうが「お  
いししい」。低速域ではフリク  
ションを小さく抑えるほうがトルク  
と燃費向上に役立つと分かる。

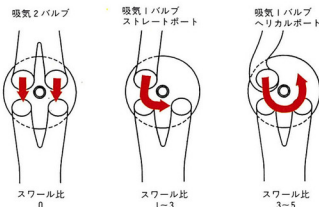


## ●燃料噴射タイミング



## ●吸入ポート形状とスワール比の比較

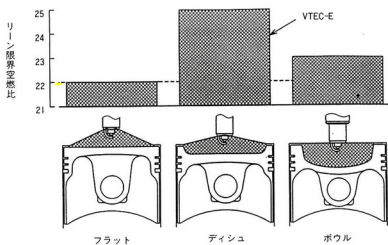
スワール比とは、ピストン1行程当たりの渦の高さをいう。



たがいのエンジンは狙いとする性能によって、やや低速域からやや高速域まで、結局は各エンジンで最適な位置を見いだすことになる。

基本的なVTEC技術は現行インテグラで実用化され、CR-X & シビックSi Rなどには、NSX用に発展したものが、いずれもDOHCエンジンであり、排気

## ●ピストン頭部の形状とリーン限界空燃比



バルブにも可変開閉タイミング機構を採用していた。自然給気エンジンでリッター10馬力を起すには、DOHC 4バルブが望ましい。バルブロ

径の拡大、より回転限界を高めるためのショートロウ化を含む、プロシエ側の対応も必要になるというわけだ。因みに今回の1300PS VTECは、従来VTEC 4バルブの発展型に過ぎず、VTEC技術の中核に位置すると同時に、今後技術のベリックパワーアップ技術のエンジンになると思われる。中核のVTECは、吸気側の可変バルブタイミング&リフトを採用しているが、それでも従来1500のワンカム4バルブ気化器

はそれに比べて、最高出力は1600DOHCなのに23.8%増しを達成、排気量とほぼ比例する最大トルク値は、1600に敵わないというも同様の高速トルクを得ており、低速側に影の差はトルクが10モード燃費向上をもたらした。バルブを1本休止させることとスワールの関係

エンジンに求められる各性能のバラツキがとれたベリックな中核VTECを出発点にして、2本ある吸気バルブの1本を休止することで、うんと燃費志向に振ったのがVTEC-Eも、吸気バルブばかりが排気バルブにも可変機構を備え、エンジン本体に高回転ポテンシャルを施して高出力化に振ったのがリッター1070PSのDOHC VTEC-E。いくつ個性明快なる種のVTECである。DOHC VTECについては、インテグラ以降の「別冊」で数回解説している。試験記や総合メカニズム解説でも触れている。ここでは新しいVTEC-Eをもうすこし詳しく説明した。低燃費志向にいても、走りの性能が著しく劣るのでは商品になるはずがない。すくなくともリッター160PSを超える最高出力性能確保が前提である。ホンダには対CR-Xで載せていたバルブの燃費志向エンジンがあった。低燃費設計で吸気バルブ1本のほうが有利という吸気が生み出さずとも不思議ではない。ただし高出力と両立させるためには4バルブでなければならない。低燃費エンジンの基本コンセプト、なら基礎知識は冒頭に述べたが、ならばとやうて吸気スワールを形成させるのか、あるいはリッター140km/h巡航走行条件で、スワール40km/h巡航走行条件で、安定燃焼のエンジンの設計といわれる。スワール比2.5で限界はほぼ

はそれに比べて、最高出力は1600DOHCなのに23.8%増しを達成、排気量とほぼ比例する最大トルク値は、1600に敵わないというも同様の高速トルクを得ており、低速側に影の差はトルクが10モード燃費向上をもたらした。バルブを1本休止させることとスワールの関係

エンジンに求められる各性能のバラツキがとれたベリックな中核VTECを出発点にして、2本ある吸気バルブの1本を休止することで、うんと燃費志向に振ったのがVTEC-Eも、吸気バルブばかりが排気バルブにも可変機構を備え、エンジン本体に高回転ポテンシャルを施して高出力化に振ったのがリッター1070PSのDOHC VTEC-E。いくつ個性明快なる種のVTECである。DOHC VTECについては、インテグラ以降の「別冊」で数回解説している。試験記や総合メカニズム解説でも触れている。ここでは新しいVTEC-Eをもうすこし詳しく説明した。低燃費志向にいても、走りの性能が著しく劣るのでは商品になるはずがない。すくなくともリッター160PSを超える最高出力性能確保が前提である。ホンダには対CR-Xで載せていたバルブの燃費志向エンジンがあった。低燃費設計で吸気バルブ1本のほうが有利という吸気が生み出さずとも不思議ではない。ただし高出力と両立させるためには4バルブでなければならない。低燃費エンジンの基本コンセプト、なら基礎知識は冒頭に述べたが、ならばとやうて吸気スワールを形成させるのか、あるいはリッター140km/h巡航走行条件で、スワール40km/h巡航走行条件で、安定燃焼のエンジンの設計といわれる。スワール比2.5で限界はほぼ

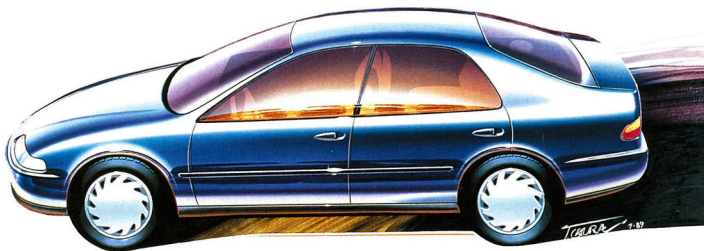
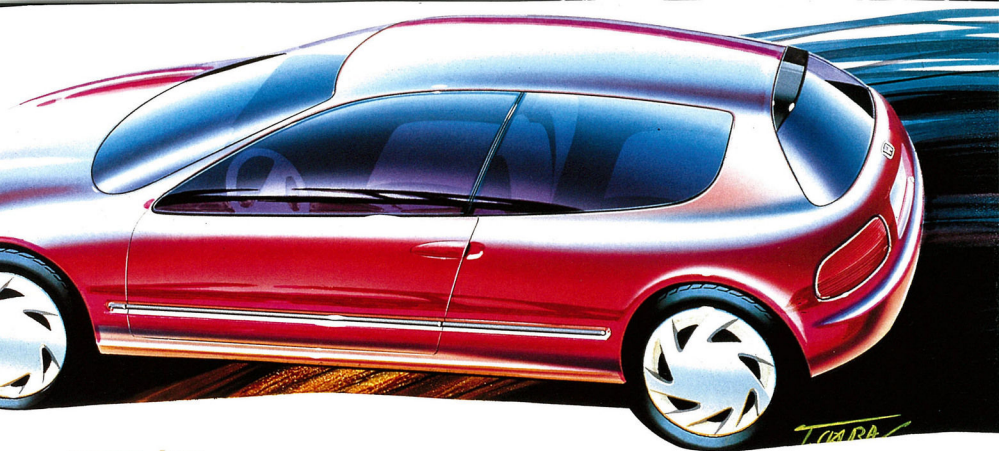
はそれに比べて、最高出力は1600DOHCなのに23.8%増しを達成、排気量とほぼ比例する最大トルク値は、1600に敵わないというも同様の高速トルクを得ており、低速側に影の差はトルクが10モード燃費向上をもたらした。バルブを1本休止させることとスワールの関係

エンジンに求められる各性能のバラツキがとれたベリックな中核VTECを出発点にして、2本ある吸気バルブの1本を休止することで、うんと燃費志向に振ったのがVTEC-Eも、吸気バルブばかりが排気バルブにも可変機構を備え、エンジン本体に高回転ポテンシャルを施して高出力化に振ったのがリッター1070PSのDOHC VTEC-E。いくつ個性明快なる種のVTECである。DOHC VTECについては、インテグラ以降の「別冊」で数回解説している。試験記や総合メカニズム解説でも触れている。ここでは新しいVTEC-Eをもうすこし詳しく説明した。低燃費志向にいても、走りの性能が著しく劣るのでは商品になるはずがない。すくなくともリッター160PSを超える最高出力性能確保が前提である。ホンダには対CR-Xで載せていたバルブの燃費志向エンジンがあった。低燃費設計で吸気バルブ1本のほうが有利という吸気が生み出さずとも不思議ではない。ただし高出力と両立させるためには4バルブでなければならない。低燃費エンジンの基本コンセプト、なら基礎知識は冒頭に述べたが、ならばとやうて吸気スワールを形成させるのか、あるいはリッター140km/h巡航走行条件で、スワール40km/h巡航走行条件で、安定燃焼のエンジンの設計といわれる。スワール比2.5で限界はほぼ









# 元氣一杯、平成サンバ

## DESIGN INTERVIEW

リオのカーニバルにサンバのリズム。昭和ライフスタイルから平成ライフスタイルへ。ワンルームにパーティ・コンフォーター……これみんな、新型シビックのデザインのキーワード。連発される「ホンダ用語」は元気の印。デザイナーたちの活発な発言をここに収録……。

### ■語る人

ホンダ技術研究所・和光研究所・デザインセンター・Bスタジオ  
山下陽三郎：チーフデザイナー／マネジャー（総括チーフ）  
片山陽彦：チーフデザイナー（インテリア総括チーフ）  
宮本幸夫：アシスタントチーフデザイナー（インテリア・チーフモデラー）  
大蔵智之：アシスタントチーフデザイナー（3ドア・エクステリア担当）  
藤井謙治：アシスタントチーフデザイナー（3ドア・インテリア担当）  
川瀬浩幸：エクステリアデザイナー（4ドア・エクステリア担当モデラー）  
海野雅之：カラーデザイナー（カラー＆表皮デザイン担当）  
小川朋子：インテリアデザイナー（3ドア・インテリア担当）  
長谷川一英：エクステリアデザイナー（4ドア・エクステリア担当）

### ■聞く人

藤本 彰：CAR STYLING誌編集長  
千葉 匠：デザイナー・ナリスト

躍動感狙いを検証すべく  
リオのカーニバルを体験

藤本 まず新型シビックのデザイン・コンセプトを、山下さんから説明して下さい。

山下 いちばん大事なデザインのはートの部分、これをどうするかで皆さん議論しました。シビックの原点に立ち戻って、若くて元気な人をターゲットに開発したい、というこのクルマの狙いを集めてくるような、何か力強いテーマはないかと探したわけです。そこで出てきたのが「祭り」。しかし日本の祭りでは世界に通じない

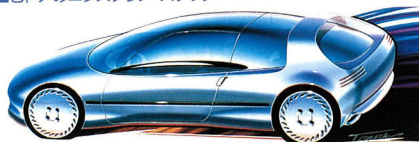
イメージにならないので、リオのカーニバルに着目した。新しさとか元気で、躍動感といったイメージのよほど感を、そこに求めようと思いました。

千葉 実際にブラジルへ行っ

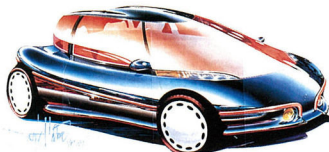
た？  
山下 私を含めて3人行きました。カルチャーショックでした。大蔵 我々が抱いていたイメージ以上の躍動感、迫力がありました。カーニバルというイメージを持つスケッチを描き始めてから、検証の意味で行ったのですが、それをイメージの核にして間違いないと確信できました。



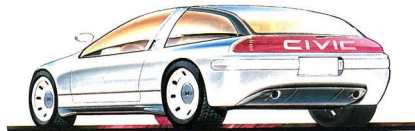
## ■3ドアのエクステリア・スケッチ



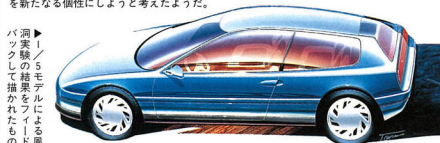
▲CR-Xのスケッチ? と思わせるような大胆なエアロ・フォルム。



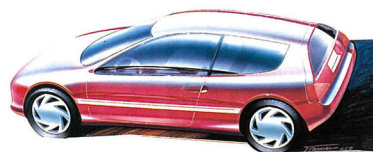
▲ノックアウト3ドアの提案。カリアフォルムにHRRMのデザインが描かれたもので、これより大膽。



▲「脱ロングルーフ」を指向した一例。グラスシーバックを新たな個性にしようと考えたようだ。



▲ノックアウトによる風洞実験の結果をフィードバックして描かれたもの。



▲空力的要素とサブパブリズムを両立する方法を模索していた(山下チーノ)という。



▲最終レンダリング。前後の絞り込みを強調して描いている。



山下 (カーニバル衣装のグラ

マーな女性の写真を示しながら)

デザイン評価の最初にこれを見せたら、どうもきまっていぬ笑

い。こういう肉感的な色気やサン

パのリズムに乗った躍動感をイメ

ージさせるクルマにしたい、と説

明したんです。

ただ、それはかりては遊んでい

るだけになってしまおうので、まず

基本をしっかりとっておきたい。

その意味でワイド・トレッド、四

隅タイヤという要素を大事にしよう

。新しい見方の方工夫としてイ

ンテグレート・バンパー、フラッ

シユアーフユスを徹底しよう。使

い勝手と視認性のために四隅灯体

を採用する。そして空力特性を大

幅に向上した。そういう基本を

しつかり作りながら躍動感を考

えていう、と。

藤本 市場からの要求や、それ

のフィードバックというのはなか

った?

山下 もう3ドア・ハッチは完

れいではないが、我々としては、

そんなことはない、頑張っただけ

ば売れる、と。ただ、ロングルー

フ・デザインを続けるのが捨てる

のかで、当初は悩まされた。

藤本 他社が追従してきたから

山下 ええ。しかこれこそシ

ビクが元祖。居住空間をとるに

はベストだし、空力にもよい。だ

かロングルーフは捨てるいけれ

ども、とつと先へ進んで、空力を感

じさせ、新しい形態と感じさせ

るスロアード・エアロルーフを作

り上げた。

4ドアのほうは、力強くカタ

マリ感のあるスタイルで、しかも

流れるようなボディラインにし

ていこう。ユニフォルム・ハイ

デッキ・スタイルを開発しました

藤本 今回のカーニバルという

ラテン的なテーマのスタイルリン

は、モデルの技術に負ける

藤本 他社が追従してきたから

山下 ええ。しかこれこそシ

ビクが元祖。居住空間をとるに

はベストだし、空力にもよい。だ

かロングルーフは捨てるいけれ

ども、とつと先へ進んで、空力を感

じさせ、新しい形態と感じさせ

るスロアード・エアロルーフを作

り上げた。

4ドアのほうは、力強くカタ

マリ感のあるスタイルで、しかも

流れるようなボディラインにし

ていこう。ユニフォルム・ハイ

デッキ・スタイルを開発しました

藤本 今回のカーニバルという

ラテン的なテーマのスタイルリン



山下 藤本 1948年生。71年に入社以来、エクステリア担当。初代シビックの開発に参画後、2〜4代目シビック・セダンの主担当。この間に初代アコードも手掛ける。

藤本 新旧を並べたわけ

はないので、新しいは従来のリ

ファインだという気がする。も

ろん、いい下向にリファインさ

れていますが、そう極端にヌメ

メしているわけではないので、

川瀬 面の張りを考えずにヌ

ヌメさせるなら簡単です。しか

し、緊張感を持たせなければな

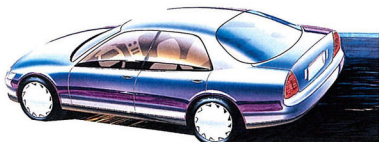
い。ところが造形上、そのふ

ない場所があるので、できるこ

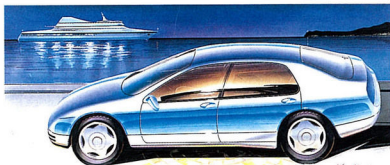
ろでどういうふうに表現する



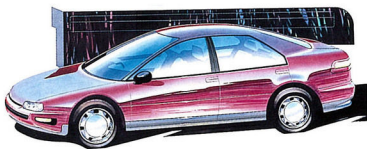
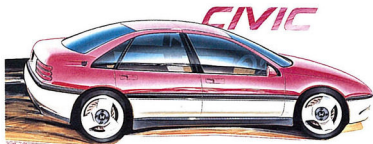
# ■4ドアのエクステリア・スケッチ



▲あまり高くないリヤデッキとラウンド・キャビン。先代からの漸新的エポリューション。飛躍ではない。



▶赤白ツートン。短く高いリヤデッキなどで元気なよさを表現。



▲フランクフルトのHREからの提案。ビッグキャビンとエアロフォルムの正統派機能性セダン。



▲最終レンダリング。

苦心しました。

後輪のホイールアーチの上あたり、リヤの絞り込み、ルーフが後ろに流れ込む部分のアプローチの処理などは、従来とはまた違った新しい3ドアの形態ができたのではないかと思っています。

藤本 確かに3ドアのリヤまわりはうまくなっていますね。

その点、4ドアのほうがむしろしなかったのでは？ 例えばリヤ・コーナーの丸め方とか。

川瀬 4ドアというフアミリーカー・イメージを思い浮かべますが、フアミリーカーだってこんなに強く、大胆になれるんだよ、という意味で、ユニフォルムにトライしたわけです。そのなかで、リヤ・ウインドウがかなり傾斜して、トランクは短くて高いカタチになった。かなり大胆に作らせてもらったと思います。

山下 リヤ・ウインドウにネガティブ・カーブを使って、ルーフからトランクへの面の流れをスムーズにしています。

川瀬 さあ動くぞ、というカタチになったと思います。

大蔵 ホンダのデザインワークのなかでは、従来、サイドビューのスケッチを主にやっていたのですが、今回からは1枚も描いていない。というのは、3ドアも4ドアも最初から3次元のカタチなりとしてデザインしてきたからなんです。立体意図を意識しながらスケッチを描いていた。その面からも、きれいなフォルムが作れたと思います。

千葉 サイドビューでも少し俯瞰気味に振ったアングルで描いていますね。

大蔵 ですから、3ドアのサイド

ド・シルエットだけを見ると、旧型のリファインドと思われるかも知れないけれど、立体としてご覧いただければむしろCR-Xに近いくらいの大胆な、アグレッシブな面構成になっていることが理解していただけるはずです。

山下 とくに斜め後ろから見ると、まるで違うクルマに思える。

強い印象を持っているので、時間がたつにつれて違いがわかっていただけたと思います。事実、社内評価もそうでした。

藤本 顔はどんな狙いで？ トランクの形状は、従来より少しアクティブにこう、という感じですね。

大蔵 これは苦労しました。当初はもっと翹いもの考えたのですが、やはり顔はメーカカーのアイデンティティだということであって、かなり揺れ動いたんです。

それで戻したら、今度は「ホンダすぎる」に笑いつつそうやって描ながら、新しさもスポーティ感も表現する顔ということで、これで最終的に周囲を説得しました。

山下 グリルだって、バンパーを体化して、ヘッドランプは、ラッシュリッジと彫りの深い目つきに、と。

千葉 顔の新しいポイントとしては、インテグレートッド・バンパーですね。これをもっとツルツルとボディに一体化させることも考えた？ 大蔵 やりました。国内の若者



大蔵智之 1958年生。2代目シテイの先行開発に参画後、4代目シテック、NSX、現行アコード、現行レジェンドノスケッチワークを担当。

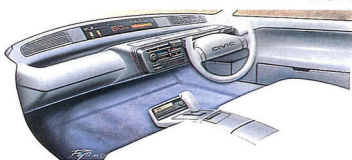




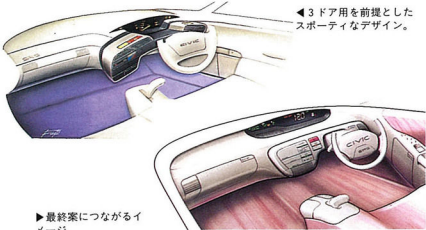


## ■インパネの開発

◀初期案の一例。足元スキリという狙いはこの段階からのもの。センターメーターにも注目。



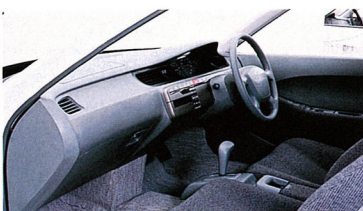
▶3ドア用を前提としたスポーティなデザイン。



▶最終案につながるイメージ。



◀クレモデルに発行した案。



◀クレモデル段階の初期案。オーディオ専用開発を前提にスリムな集束メーターパネルを提案。表面処理もメタリックな感じだったが、



◀最終モックアップ。オーディオはDINサイズに、なおの写真は欧州仕様なので、国内版はオーディオが異なる。

山下 乗って快適、爽やかとい

うことを徹底したいというのが基本です。そのためにアッパーベンチレーションや集中スイッチを採用しました。ただし、機能性とか快適性、安否性は、いまの時代、決して当然、それに加えて楽しさや新しさを表現したい。アメニティを考えた。そういう部分がむしろ大事の、だと思います。

そこでまずは、パーソナル・ユニゾーというテーマを掲げた。若い人たちのライフスタイルが変化していると思うんです。四畳半にコタツがあったって、モノ豊富・情報過多の世界で何とも買入られて、手の届くところと並べる。便利だけれど、まった統一感が無い。これを我々は、昭和ライフスタイルと呼んで、もうこの時

代ではないと考えた。

平成ライフスタイルは、収納もコロッセツ感覚で、統一感のあるワンルームだろう。そこからは今回のカゴスペースの処理、あるいは4人ターへの割り切りが出てきたわけです。

ここで突っ込んでやっただけで、かなり説得力のある新しい3ドアのカチができたと思っています。千葉 一般的にいうって、3ドアが売れないというのは、このクラスでも4ドアが需要の中心に移行しているからなのでしょう。

山下 藤本、それだけに今回は、4ドアにかなり力を入れたようですね。千葉 はい、まず徹底して気持ちよい空間、人間にジャストフィットする空間の大きさを探しました。それを基本としながら、2組

のキャブが楽しく乗れることをイメージして、こちらはパータイア・コンフォーターというテーマでデザインした。

片山 4ドアはいえ、生活臭から離れてデザインしたかったんです。生活臭を感じさせない若いキャブが2組いて、4人乗る。どこへ行っても恥ずかしくない。洒落た格好をしてパータイアに乗り付けてもいいし、4人でスポーティーに出かけてもいい。そういうインテリアにしよう、と。

山下 具体的には、リヤシートへのドレッドレスコーナー側に大型化したり、3人座でも使っていますが、片持たのヘッドレストを採用して、車内クロス・コミユニケーションを行いたいようにしています。

藤本 インテリアの造形的な苦しみもかかっていたんですね。

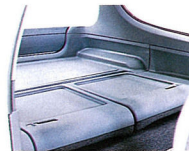
宮本 今回、インパネにトレイ大なり小なりトレイが必ずあったのに、それがなかった。そのぶんパッドのボリュームが出てきたわけですが、断面形状を工夫して爽快感が失われないように注意しました。ドライバー側は操作性のよい機能的な感じ、助手席側は人に優しい感じ、それぞれをうまくカチでできたいと思っています。

山下 開放感がありすぎると不安感につながるので、インパネの量感には気を遣いました。千葉 旧型のインパネは、座ったときの目の前のボリューム感がちよつと多すぎた。山下 でも、圧迫感になるよう



片山 藤本 1952年生。70年入社以来インテリニアを担う。2代目シビックのデザインに貢献。初代コンチネンタル4代目アコードの主筆。

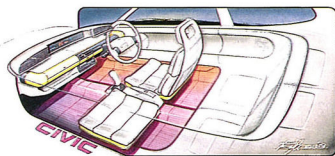




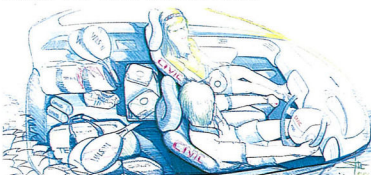
▲初期モックアップ。片持ち式ヘッドレスト、クロス張りコンソール、フラット・カーゴスペース……アイデア満載。



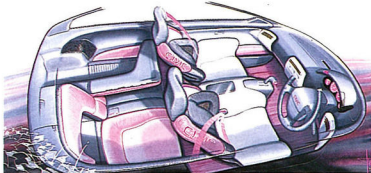
▲最終モックアップ。ドア下部のクロス張りとして、シートからドアへの連続感と包まれ感を表現。



▲初期案。ワンルームだが、まだクロゼットはない。



▲使用シーンを描いたスケッチ。若さ、楽しさが伝わってくる。



▲シートとセンターコンソールの連続感を提案。後席のL字型バックレストも斬新。



▲前席だけでなく後席にも成形シート採用。室内全体にモダン・ファニチャー感覚を漂わす。



## 一体感のあるインテリア 質感表現は材質を活かす

藤本 小川さんのご担当は？

小川 主に3ドアのドアトリム関係です。インテリアも何人かでチームを組んでデザインするのですが、パラパラに担当しているとか、全席としてのカタマリ感が弱くなる。でも今回は、藤井の考えてイメージを、ひとつのカタマリとして表現することに気を遣ってデザインしてきました。

とくにこの3ドアはワンルーム

千葉 シートからドアトリムへの、縦の連続感の狙いは？

藤井 乗る人に近いところへ包み込んであげたい、ということ。初期のクレイモデルでは、センターコンソールにも布を張って、極端にいうとベンチシートでもいいのではないかと、くらいまで考えました。

千葉 つまり、インパネからドアへという横方向の連続は、人間から離れていく。

藤井 そうです。もともと人間に近づいて、柔らかいファニーに座つたようなイメージで……。

藤本 先いうデザインの場合、シートをこうに作っておいて、それに合わせてドアトリムをデザインする？



藤井謙治 1958年生。83年入社。初代レジェンドや現行インテグラのインテリア開発に参画。この間に多くの機種のコンセプトスケッチワークも手掛ける。



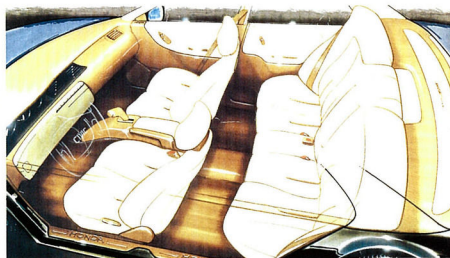
川瀬浩幸 1961年生。80年入社。初代CR-X、3代目プレリュード、NSXなどのエクステリア・モデルを手掛けてきた。



# ■4ドアのインテリア開発



▲ファミリーというより2組のカップルが乗るイメージ。だから後席はラウンジ感覚。



▲モックアップ移転案。この段階でリヤの大型「字形」ヘッドレストが出現した。



▲初期モックアップ。片持ち式ヘッドレストは前後席でクロス・コミュニケーションしたい4ドアでこそ、真価を発揮する。



▲最終案。シートが縫製タイプになったが、フロント片持ち、リヤは「字」のヘッドレストが実現。

小川 いえ、ほんとに並行して進めた。

藤井 インパネは先行しますが、それは並行ですね。

小川 それと質感についてですが、エクステリアはウッドデイクからレジンドまで同じ鉄板を使うのでデザイン上の勝負で高級感を表現できまよね。

藤井 いいことなあん。

小川 でも悲しいけれど、インペリアは材質で高い安いを見せてしまふ。このクラスでは、プラスチックで本物っぽくしようとする、プラスチックが、いい、というわけて終わってしまふんです。それは悔しい。プラスチックであることは仕方ないから、むしろ「ビビックはプラスチックを使

っています」と強調して、「だけど本物よいいね」といわれるデザインにしたかったのです。

藤井 それはプラスチックを使う、心構えとして、とてもいいですね。

片山 高い素材の代替として樹脂を使っている、どうしても見る人にわかってしまふ。

藤井 そうなんです。

片山 素材が持ついい部分を活かしたデザインを思いついたんです。このクルマで使える素材をいろいろ探して、高級素材が使えることを逆手に取ったアップリチをしました。例えばカーゴスーパースは、コストをかけるのならプラスチックを使うところですが、ハードな樹脂できれいに作り

込んだ、そこに付けるシボにして、革模様にはなぞらせた。型地にして、ただ代用品として樹脂を使ったのではない心意気を示そう、と。

千葉 でもインパネは革シボです。

片山 じつはインパネも型地にトライしたんです。藤井がどうして

てもやってみない、といましてね。ししややはり、なんだか寒々しい。新しいはあったのよ、が、

人が乗って呼吸する空間としてはあまりに無機質になるということで、革シボに戻しました。

ただし、スイッチパネルは細かいシボ地で、当初はもっと面白いイメージで。シャブと感ぜる狙っていたのですが、室内色とのマ

ツチングを考えた結果、落着いたものにしました。

藤井 インパネ全体としては、モダン・ファンチヤ感覚で……。

片山 室内の隅々まで、担当デザイナーが全員、そういう意識でデザインしてくれたと思います。色についてもそうです。

色も元気で明るい3ドア4ドアはちょっと抑えて

藤井 それは色に関して、海

野さんの高貴な点。

海野 3ドアと4ドア、それぞ

れの内外装を含めた全体イメージは、やはりランの陽気な、明るい感じ。それを3ドアのボディカラーにダイレクトに表現して、元



海野雅之 1962年生。85年入社。2代目トヨタ・アフチ。初期インテグラのマイナーチェンジなどのカラーデザインを担当してきた。



小川 関子 1959年生。82年入社。色目とビビッドなエクステリア開発に参画後、コンチエルト、現行アコードのインテリア開発を担当。









## SPECIFICATION

[DIMENSION/WEIGHT] Wheel base : 2620mm, Front track : 1475mm, Rear track : 1465mm, Length : 4395mm, Width : 1695mm, Height : 1375mm, Weight : 970kg  
[ENGINE] D15B Straight 4cylinder, SOHC • PGM-FI, 1493cc(75.0×84.5mm), Compression ratio : 9.3, Max-power : 130ps/6800rpm, Max-torque : 14.1kgm/5200rpm  
[TRANSMISSION] Over Drive 4speed Full Automatic, gear ratio : ①2.600 ②1.393 ③0.926 ④0.673 ⑤1.954 Final ratio : 4.333  
[SUSPENSION] Front : double wishbone/coil springs, Rear : double wishbone/coil springs  
[STEERING] Type : rack and pinion  
[BRAKES] Front : ventilated disk, Rear : leading trailing  
[TYRES] Size : 175/65R14 82H



Color Pin-up



*Civic*

FERIO VTI ●シビック・フェリオVTi

photo by Iwao Komiya



## ホンダ4輪の躍進に貢献した4世代のシビック

シビックこそ、本田という自動車メーカーを現在のビッグ企業に成長させた原動力といっている。戦後の混乱のなかから、雑草のよきな力強さで立ち上がり、国内はもとより海外にも飛躍した企業は多々あるが、本田技研は電気業界の「ユニ」ならぬその代表ともいべきだろう。

そうしたメーカーには、必ずといってよいほど、他社の追随を許さないビッグなヒット商品があるものだ。

その爆発的なヒットによって、経済的な基盤を確立するとともに、知名度を高めて、企業としての地位を固固なものにしてきたのである。

本田技研の場合、たしかに「一輪メーカ」としての成功は早かったが、本格的な乗用車メーカへと脱皮できたのは、シビックというヒット商品があったればこそなのである。

重く、そのため時代が変わり、自動車に対する一般的な要求の傾向が変化しても、それに速やかに対応して、コンセプトを大きく変化するここには抵抗があった。だが、今回のフルモデルチェンジにおいては、そうしたがみを振り払い、名前こそシビックを継承してはいるが、狙いやデザインに關してはまったく新しいモデルとして出発している。

それを語る前に、ちよつとシビックの歴史を振り返ってみよう。シビックが世の中に登場したのは、オイルショック前後の昭和47年。初代は実に7年間という長い期間チエジを行なわなかった。シビックといふ名は、どうしても忘れることのできなないのがこの初代モデルである。

当時、日本の自動車業界に吹き荒れた排気対策問題に、CVCCという画期的な燃焼方式を量産化したエンジンを搭載し、その先進性は自他ともに許すものであった。さきさう、亡くなった本田技研の創業者本田宗一郎氏が、自分の蓄積した技術では対応できない、

と深く感じて後進にのみを譲る決意を固めたというのが、このCVCCだったという。

それはともかく、初代シビックは7年間の長きにわたってヒットを続けた。国内販売台数は74万台に昇り、それまでの大衆車市場とは異なる新しいジャンルのマーケットを創造した。

それを追って1979年に登場した2代目「スーパーシビック」も、ドイツのフォルクスワーゲン・ゴルフを始めとする世界的なF2ボックスのブームに乗って、順調に売れ行きを伸ばした。4年間に30万台を売り、さらに輸出の台数も急増して、名実ともに本田の代表車種としての地歩をかためた時期である。

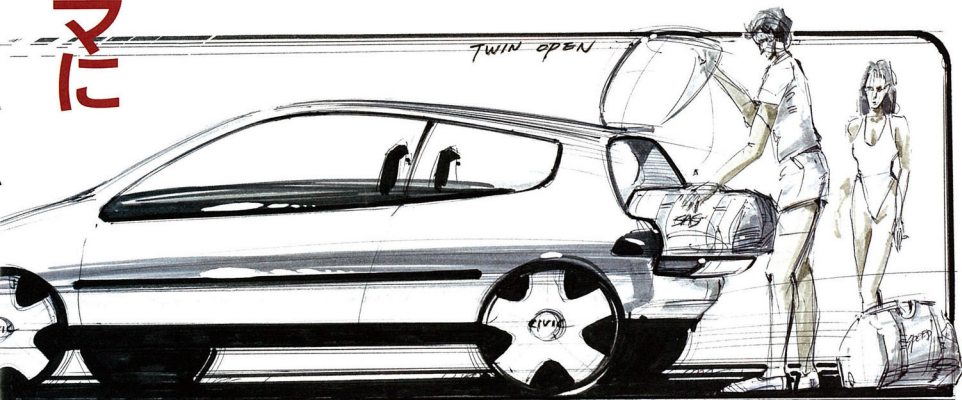
3代目は「ワンダーシビック」という愛称で親しまれた車種だ。発売は1983年。シリウスも3ドア、4ドア、5ドアと増え、それぞれ個性を明快にするという方針で量販態を確保した。4年間の販売台数は2代目より多く48万台だった。

当時の本田技研が唱えたのが、M・M思想すなわち、マンマシン・メカニズムというもので、機械部分のスペースを圧縮して、人間の利用する空間を大幅に広げようというものだった。それは実用性に目標を置いた、小型の経済車を追求したものであり、4年

シビックは本田技研の自動車の原点だった。過去4代にわたって成功してきたのは、新型車の開発にあたって過去にとられることなく、まったく新しい自由な発想で展開されたからだ。

大久保敦彦 (武蔵工業大学)

## 高効率の追求により 社会に貢献できるクルマに





後の1983年に登場した4代目「ランドシビック」すなわち現行モデルであるが、これも平成元年7月までに58万台を売った。3代目以降の数字は、おなじシビルのC-RXを含んでいるが、いずれにしてもこの4代のシビックはどれをとっても成功したモデルと見てよいだろう。

## 新型車のイメージは「熱狂のサンバのリズム」

ここまでのシビック19年の歴史は、あくまで世界のビッグサックという最初の狙いを崩さずに進んできたといえる。新しいシビック・プロジェクトのトール（ラージ・プロジェクトリーダー）は、鈴木謙三と上野勝輔である。

鈴木は昭和46年の入社。上野はすこしく昭和38年の入社であるが、ふたり若くバイタリティーに溢れたリーダーである。

鈴木は車体設計の出身。いっぽうの上野はエンジン関係の仕事が長かった。

「二一八調でやってきた。シビックは本田技研としてこれまでもっとも大切な車種でしたが、今後は当社が持っている多くの車種の基準になるという意味では、同じです。したがって、長期で考えていかなければならぬクルマというところで、目標を高設定して行くことが基本です」

鈴木は、シビックの概念に関して説明する。

「シビックのこれまでの4世代は、当初から続いたべリシビックカーという枠組みがありました。起承転結とひとことばがありますが、4代19年間での意図は達成され



▲鈴木謙三LPL（チーフエンジニア）  
1971年本田技術研究所入社。東北学院大学工学部機械科卒業。軽自動車からシビックまでボディ設計を担当。コンチネンタルのLPLとして開発に参画。



▲上野勝輔LPL（チーフエンジニア）  
1983年本田技研と光製作所入社。将来技術チームで航空機用のジェットエンジンの開発に携わった後、CVCCエンジンの燃焼解析に取組むなど、エンジン設計のスペシャリスト。



▲前川泰久LPL（チーフエンジニア）  
1978年本田技術研究所入社。東京工業大学大学院修士課程修了。卒業論文は「ホンダライフのコンロッドの強度について」。ドイツのアーヘン工科大学で学んだのち本田へ入る。

たと思います。その次のシビックは、過去にとらわれることなく、自由にやってみよう、という気持ちで原点に帰って開発作業を進めてきました」

ターゲットとなつたのは、90年代の若者であった。ボディ・デザインが固まらないうちに、チームはまずイメージ・コンセプトをつくつてみた。

「現行のシビックのボディのフレームワークは、ヒラメをイメージしたものでした。低く平べったい感覚はそれなりに現代感はあるんですが、それがつたもはやや無機質な感じが、躍動感ないおとなしい性格になってしまっています」

そこで、今回はともかく明るくしなやかに躍動感のあるイメージをつくらう——ということになった。陽気なエネルギー、そして躍動的なものはないだろうか？

さまざまな論議の末に登場したイメージは、東洋の夏を彩るイメージ。熱狂のサンバの強烈なリズムであった。

なんとまあ、あの懐い発想だと驚けるかも知れない。自動車は路面を滑らかにトレースするもの、それが飛び跳ねるような躍りではモチーフにならないのでは？ という心配がないわけではなかったが、ともかく面白というところでスタッフたちはビデオカメラを持ってブラジルに飛んだ。自動車とはほとんど関係なく、カーニバルの派手な踊りや人びとの興奮の状態などをカメラにおさめ、そのイメージをまとめたプロモーション・ビデオを造った。その狙いは底ぬけに明るいラテンの雰囲気を知ることであった。

ボディの印象のなかに、ラテン的な味をつけることを主張するのには、このビデオは役立った。デザイナーは役立てたが、車体やシャーシ、エンジン担当するスタッフにも、新シビックの方向を伝えることができた。もちろん、ビデオはトップに対する承認のための武器としても有効であった。

「サンバ・ボディ」と名付けられたデザインは、開発がすでに完了した1988年の春には、すでに完成に近づいていた。

「社会との融合」を考えた自動車つくりを目指す

鈴木と上野は、5代目までのシビックに関してふたつの目標を掲げていた。

①個性を重視し、楽しめる自動車とする。②秩序ある社会に对应できるもの

「世界を若人たちの生活と意識を調べてみました。日本では若い人間にとって楽しい追求が非常に強いのが、ヨーロッパ、たとえばドイツなどです。楽しみに加えて自然環境を守りたい、といった意識がごく自然に生活感覚のなかに入っていることがわかりました。こうした調査結果はいま、大きな時代の変化を迎えようとしていることの証しではないでしょうか」

若い人たちの行動パターンを見据えて、社会と融合を促す自動車を、新シビックに与えたいべき特性だといえる考えが開発陣に強く作用したのである。

社会との融合——具体的にいうと、高い合理性を追求し資源を節約し、安全性を高めるために質を犠牲にすることである。資源節約は重要であるが、それを高効率によって実現した。その要薬としてエンジンの高性能、高効率化があり、さらにボディの合理性を追求して高い抵抗を少なく、軽量化し、しかも高い剛性をもちたものとする。

エンジンについては、完全に実用化の段階にきた本田独自の可変バルブタイミング機構のVTECを幅広く採用した。

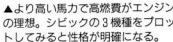








——10千—ト送費(km/ℓ)——→



それゆえに、従来のシビツクの流れを一旦断ち切って、まったく新しいコンセプトのもとに開発を進めてきた。

上野は、こういつている。

明らかに別の自動車へと変身しているのだ。この変身の原動力こそ若く自由な発想であつた、ということができよう。(文中敬称略)



# ホンダ・ツインカム・ソングを聴け

田中光二氏がこのシリーズにレポートするようになって久しいが、常にエンジンとそのサウンドにはこだわりがあるようだ。ターボ嫌いはいざ本人が宣言すみだが、ツインカム・エンジンはお好みのようだ。気に入ったパワーユニットに出会ったときの充足感は、彼の繊細な感性を癒すだろう。







ホンダはこのところちょっと元気がなくて、ホンダ・フアンのばくしてはよりびり気になっていった。中心車種のアコードが不振だし、レジェンドの売れ行きもいまいちだ。それに創設者の死もあり、不吉な影が兆していたといえるかも知れない。

ところがニューシビックは、そんな厄災をふっ飛ばしてしまった。元氣印のホンダが戻って来た。……もともとホンダは、モデルチェンジのたびに、何かやってくるのを期待される部分があった。初代シビックの登場じたいがひとつの事件だった。CVCだつて大きなインパクトがあった。初代シティもあのコンセプトは新鮮だったし、カブリエレは今考えても魅力的だ。

しかし現行のアコードには、……まあ、コンベンショナルなセダンを作ろうという意図もあってか……という「何か」がなかった。前からいつていることが、ぼくはホンダにはこのIがあると思う。ひとつはインパクト、ひとつはインテリジェンスだ。

インタレストといふのはつまり、ひとの意表をつき、興味を持たせろということだ。インパクト、インテリジェンスについては説明する必要はあるまい。

5シリンダー、フロントミッド

シップのインスパイアのはうにはそれがあつたから、アコード・セダンよりもユーザビリティアップしたという結果になった。ホンダはつねにこの三つを追求しなければならぬ宿命を負っている。逆にいうとこの三つはメーカーの強烈な個性と技術力がない限りは表現出来ないのだが、ホンダがこれを出さないではほかのどの会社がやるというのだ。

しかしNSXとビートでそのアイデンティティは立派にキープしだし、ホンダの技術力とクリエイティブにおおとせという印象は、ユーザや他社に与え続けた筈だ。そしてこんどのシビックだ。

カローラがトヨタの商品企画力の集大成だとすれば、シビックはホンダ・パワーの最良の部分が出なければならぬだろう。ホンダ。こんどのシビックは強烈なマッポ・エンジンと心臓を抱えている。1・6リッター、VTECツインカム・エンジンだ。

これを搭載したS・Rに乗ると、まさに一種のカルチャー・ショックを受ける。かつてこんなにエンターテインメントなエンジンが存在したのだろうか？

トルクといふパワーといふ、というて1・6リッターとは思えない。ビートのエンジンがそうであるように、クラスを越えた存在感

をもたらず。それこそホンダ・マジックである。

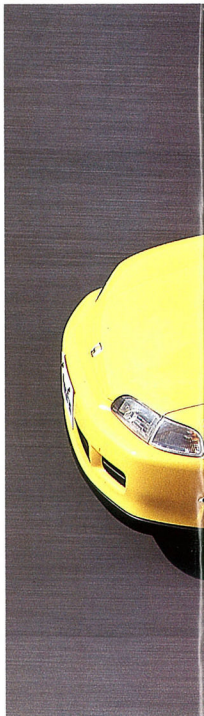
こいつは、踏み込むと同時にツインカムの歌を歌い出すが、六千回転を越えたとその声は澄んだソプラノに変わる。金属音ではない。シンセサイザーで作り出した楽器の音のようなサウンドだ。人魚の歌声のようになんともいえない官能的な声だ。ぼくはかつて日本車でこれほど澄んだ声を聞いたことはない。そのまゝ八千回転まで一気にのぼりつめる。

そしてバイブレーションの気持ち良さ。こんなに心地よいバイブレーションを感じさせる日本車も、ほかに知らない。

マニュアル・ミッション車の場合、四速リミッターをためらわずに振り切るが、五速では、七千回転で「百キロ」に「計算」到達する。「二〇〇」の巡航も可能だと思われる。もちろん、この速度域でも足回りに不安はない。直進安定性は抜群だ。

ターボボウは、ぼくの口癖なんだが、つくづくそう思うてしまったね。

車つてやばいはやはりエンジンなんだ。しくり当たり前の事実をあらためて思い知らね。もちろんワインディングロードでも無類に楽しい。ぼくはF1車道を下り、フトさせるのは喉はよくないが、グリップ走行でもじゅうぶん楽し







い。なにしろ立ち上がり、のびっくアップが抜群で、ドライバの意志に即応するから、ブレーキを踏むことしたいが楽しくなってしまう。

シビックSiRと、その兄弟分たるCR-Xは、ワインディング・マシンのように鳴らしたが、またいまだに凄いうエポソになった。こいつで峠を攻めると、最良のエンターテインメントになるだろう。

たんに速い車なら掃いて捨てるほどあるが、その速さがエンターテインメントになっている車はそう多くはない。

一八〇馬力のモンスターたちは、なにかに追い越し加速は気持ちいい。だがすぐにリミッターでつかえてしまつてそれ以上は引つ張れない。ワインディングで振り回すには重すぎるし、大きくすぎる。

……けっこう、巡航を安楽に楽しむだけの車になつてしまふ。日本の道路状況では二〇〇馬力はオーバー・パフォーマンス、つまりむだも多いところだ。こんな狭いところでガソリンを垂れ流してないで、速いことが美德のアウトバーンに持つてお行きなさいよといいたくなる。

ばくは日本で使う車は2リッターが妥当なところ。必要にしてじゅうぶんだと思つて、道路の過密、国土の狭さを考えたら、大陸型クルージング・カーが必要なのではない。山の多さを考えたらスポーツする車は1・6リッターで十分。……こんどのシビックSiRは、そういった考えにたいするひとつのホンダからの解答だといつてもいいだろう。

こんどのシビックははかにふたつのエンジンも用意している。1・5リッター、SOHCのVTECと、希薄燃焼を追求したVTEC-Eだ。

前者は、1・5リッターとして一三〇馬力もある。VTEC登場以前のスポーツ・エンジンだったZCエンジンの出力と同じだ。だからレッドゾーンまでホンダ・エンジン独特の快音を発してスムーズに回る。実用にはじゅうぶん以上だ。

VTEC-Eも高回転ではイパルブだから上のほうではよく回る。ストレスはない。日本では省燃費車というイメージなイメージでみられがちなのだが、そのイメージをアップ出来れば、よく売れるだろう。もつと魅力的なキャッチフレーズを考えるべきかも知れない。

最後になつてしまつたがスタイルンクだ。基本的にはキープ・コンセプトなのだが、ウナギスミだにゆるつとした先代と比べて、よりすっきりと引き締まつている。フロントマスクは最近のトレンドを反映したキャッツ・アイだが、ばくはあまり好きではない。最近変形ヘッドランプがはやっているが、やはり車のライトは単純に丸いほうがいい。

円というかたちはふしぎなパワーを秘めているのである。車そのものにある種のパワーを手える。宇宙、永遠、生命力といったものはなんのデザインとは、そういったものの力をもっと引き出す仕事ではないか。デザイナーの再考をうながしたい。



女性ユーザーのシビック賛歌

# いつだって、 シビックに首ったけ♡

レポート：金子真澄



グラフィック・デザイナーの金子真澄さんは、3代目と4代目のシビックを乗り継いだ熱烈なシビック党。1日に100km以上を駆け回り、月平均のガソリン・高速代が20万円を下らないという細腕キャリア・ウーマンに、5代目シビックの成長ぶりをチェックしていただいた。

たくさんのチェック項目  
をクリアして私の愛車に

「こ5年ほど、私はいつも愛車シビックと過ごしてきました。ワンダーシビックと呼ばれた3代目・25Rから、4代目の25Xへと乗り継いで現在に至ります。

2世代以上続けて同じブランドのクルマに乗る場合、一般オーナーの購入条件をいくつか考えてみると、①使用用途と生活スタイルと環境条件にかなっていること②メーカー商品的美的・機能的コンセプトが訴求力をもっていること、のほぼ2点に集約されてしまうでしょう。

でも、実際にこんなふうに煮つめたクルマ選びをしている人はほとんどいないと思います。

私が最初、3代目ワンダーシビックを購入したこのことを思い出してみると、スーパーマーケットで衝動買いするのと共通するんですね。2BOX、3ドアであるとか、FFがいか、シビックが欲しいという明確なビジョンを持っていたわけはありません。私の場合の生活と用途の条件は、本業がフリーランスのグラフィック・デザイナーであるということもあって、

- 仕事の大切な物を積載できること。
- 小回り、駐車に便利な小型車であること。
- 走行距離が1日最低100km以上なことで、パートの入手やメンテナンスが容易で経済的であること。
- A/T、パワーステアリング、パワーウィンドウ、パワーサンルーフ、A/Cを装備できること。
- 高速安定性に優れること。
- 交通費（ガソリン・高速代など）





▲後方の4代目シビックが、金子真澄さんの愛用車。多摩ナンバーにちなんで、つけた愛称が「タマちゃん」。先日、車庫入れの際に小さなスリキズをつけてしまい、「これが本当のタマにキズ!!」

で月平均20万円はかかるので、何よりも燃費がいいこと。

また、デザイン、フォルム、イメージなどの美的条件としては、

●美的バランスがとれていること。

●美的に新鮮・斬新な訴求力をも

ちながら、その感覚的寿命が長い

という相反するテーマを克服して

いること。

こうして手算内で各メーカーの

クルマたちを頭の中でリストアッ

プして、条件を合わせたいものを減

点法で削れていきまいた。そして

最後に残ったのが「ワンダーシ

ビック。4代目シビック・25Xに

買い換えたとき、その時の私に

合う好みの自動車が、25Xなので

した。

2代続けてシビックに乗り継ぎ、

また他のクルマを運転する機会も

多いため、購入時とは違った印象

も加わりました。3代目は2年半

乗り、走行距離約5万km。4代目

は現在2年半目でこちらも約5万

kmになろうというところ。実は2

台とも3万5000kmを過ぎたあた

りから、かなりくたびれてしま

った感じが共通しています。

まず、ステアリングホイールに

伝わる操舵感が徐々に弱まってき

たが気になり始め、荒れた路面

や右左折で不安定感があります。

HONDAのパワアシストは軽

微段から自動車を離せる運転な  
んです。それでも、素頓狂(すつ  
んきやう)にテンションの高い  
パワーのエンジンはいまも健在  
ソフト面に因循して、ええ、ワン  
ダーシビックの誕生したころは、  
簡便さがシンパルな美観を与える  
という価値観が注目されていてい  
ったけ。

フルモデルチェンジした3代目  
シビックは、大衆からのリサーチ  
によって成型された最大公約数的  
商品ではなく、メーカーからのメ  
ッセージが、お手頃価格帯のクル  
マに感受性を吹き込んだという印  
象をもったのです。

4代目のときは、ひとつのクル  
マに新鮮さを感じないサイクルがど  
んどん短くなったところで、鮮  
度のあるものは短命が宿命でした。  
行動をビジュアル化して捉える発  
想に切り換えた印象のフォルムが  
非常に刺激的でした。

そしていよいよ4代目シビック  
の誕生……というところで、栃木  
のテストコースでは新型シビックの  
3ドア3種と私の愛車の比較試  
乗をしました。私の25XはATで、  
新型ではATとMTの両方とも試  
乗することができました。

まず、エンジン始動時とアイド  
リング時の重みのある回転音が、  
新VTECエンジンのパワフルさ  
を物語っていました。

周囲路では、加速時のアクセル  
の踏み込み加減が予測した噴け上  
がりを大きく上回る感覚。直線高  
速域での安定性も高く、140km  
/h以上に加速してもステアリング  
にブレが伝わってこないというこ





がありません。  
先代のシビックとの比較をするよりも、まったく新しく開発された自動車と思えるほど感触が違いました。ワインディングでの急加速、ブレーキングも、そのレスポンスのよさで、私の未熟なドライビング・テクニックをカバーしてくれます。

先代とはタイヤ等の条件もかなり違うので、走り較べるとより一層の差がでてしまいましたが、コーナリングの際に、アンダーステアを示し始める限界が、新型はかなり高い印象でした。

ドライブリング・テクニックを磨きたい方にはお手頃のクルマだと思われまふ。  
電動サンルーフ装着車での高速走行は、120 km/hあたりまで風の巻き込みと音が気にならず、90 km/hですてにのんびりとした走りが、大幅に改善されています。そして、新型サンルーフは電動チルトアップ機構付き、インストルメントパネル中央にビルトインされた上向きのエアアウトレットと相乗して、雨天時や高速走行中のエアクリン効果の向上を図っています。

白い文字盤のメーター、ABS、エアバッグ、TCS、LSD、ワ  
ンタッチ可倒式ドアミラー、室内灯、プッシュボタン式スイッチのハザードなど、細やかな心配りではほとんどの使い勝手がよくなった新装備も加わっています。  
CIVICのロゴは感になじく、新しいシビックの精神性が広がったことを示唆しています。  
注目すべきはVTECの10モーター燃費で、20・5 km/lも走らなですつて、それなのにパワーは91 PS/5000 rpmの高出力と、はエライ、省資源・低公害のためだけになく、経費も稼ぎの内と、せめてと働く私にとっては救いのクルマになるでしょう。

## ミニが私のお気に入り



▲ドアノブの形状にも親切設計を感じます。指先が後から前に向かってスッポリ収まるタイプだから、操作をミスって爪を痛める心配がありません。



▲私のシビックは、ハザードスイッチがハンドルポストの上にあって、操作するときにはハンドルの中に手を入れてたんですよ。新しいモデルはボタン式になって、インパネ中央に移ったから、とっても扱いやすいわ。

▲スモーカーの私にとって、インパネのセンター上面に新設されたエアベントは大多数。タバコの煙が天井をほうとう流れ出ていくんだもの。





使い勝手徹底チェック

# 遊びの自由度を高めた リヤスペースと モダンで機能的なインテリア

(取材車のプロフィール)

- グレード：シビックSiR・II
- 特別装備：SRSエアバッグ、TCS(トラクションコントロール・システム)、ABS等
- ボディカラー：フリントブラック・メタリック
- インテリアカラー：パープル



ニューシビックは、ボディをぐんと大型化して登場した。世界中の若者の体型調査から寸法を検討、広範囲なそのライフスタイルを洗い直すことによって、3ドア/4ドアそれぞれ独自のパッケージ・レイアウトを作り出したのだ。そのアイデアは、いかにもホンダ的なキーワードによって明確にアピールされている。3ドアは「ワンルーム&ツインゲート」、リヤシートを倒した2シーターのワンルーム+収納という使用状況を、より洗練させたカタチで追及した

設計だ。一方4ドアのキーワードは「カッブルス・セダン」、3ドアよりホイールベースをさらに延長して後席スペースを拡大。2組のカップルがパーティ気分で乗り込めるような室内空間作りをテーマにした。ただ広いというだけでなく、広さにコンセプトの色どりを与える——そんなチャレンジがニューシビックの魅力のポイントとなっているのだ。ここでは3ドアを中心に、その楽しさ、雰囲気などを存分に見ていただくことにしよう。

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



●SiRのホワイト・メーター● SiRのメーターはアナログ3連のホワイト盤面。くっきりと見やすく、停止時に横一文字に並ぶ赤い指針のデザインもかわいい。照明は文字部が透過式。夜間は文字がくっきり浮かび上がった盤面が逆に黒く染み、独特のムードになる。他グレードは同デザインのブラックメーター。

●インパネ右側のスイッチ類● 大きくて使いやすいスイッチを見ていたら、ドイツのホテルを思い出した。上はTCS(トラクションコントロール)のOFFスイッチ。OFFにすると左端コンビメーターにTCS-OFF表示が点灯する。その左はサンルーフスイッチ用スペースだ。下はドアミラーのコントロール。これも大きくて使い勝手よし。上部左の小さなボタンは、ドアミラーの電動可倒用スイッチだ。



## 運転席まわり

●オーディオ・オペレーション感覚のインパネ● シビックの伝統は日本車の先鞭を告げたレイトタイプ・インパネ。今回はそれを一新してボリュウムある造型に変えた。といってもモーターボードが70mmも前進して前方空間が広がっているから、解放感はずしも後退していない。適度な保護感と明るさのバ

ランス感覚はさすが。レイアウトのテーマはスイッチ類を使いやすい位置にすっきり集約。それぞれオーディオを思わせるタッチとカラーリングで仕上げる「オーディオ・オペレーション」だ。インパネ全体の材質感、素材感はずまます。インテリア全体のムードに調和しているのが何よりいい。







●トールロード前進で広さ拡大● 3ドアのホイールベースは70mmアップの2570mmで、このクラス世界最良。そのすべては前席の広めに使っている。つまり前輪が前方に70mm移動して足元回りのスペースがぐんと向上したわけだ。ホイールハウスの出っ張りがなく、ペダルもまっすぐレイアウトできたので、ドラゴンは大車なみにゆつ

●モダン・ファチャア感覚のシート● シートはウレタンと表皮を接着一体化し、バンフレームに密着させた成形方式。ざっくりした肌ざわりのジャージーを使い、鮮やかな配色を取り入れて、ヨーロッパ的なジュアル・モダンの雰囲気仕上げています。高席感3ドアはやや表面がソフト。がホールド感はいい。何よりもサイズアップが嬉しいところ。



●ホイールハウスの出っ張りがなくなった● これがホイールハウスが小さくならなかったペダルレイアウトが戸車なみにあった証写真。これは本当、運転しやすい。もととクルマのレイアウトは左ハンドルを前提としたもの。従来のFFでもないハンドルのならアクセルはまっすぐ前方に配置できた。つまりシビックの改良は右ハンドルを忘れてないヨ、ということなのだ。



●SRSエアバッグ内蔵のステアリングホイール● もはや市販のエアバッグ。車種によっては標準装備で、SIR系はタイプIIと呼ばれる衝撃感知用センサー一体型。センサー・インフレーター（衝撃発生発生装置）、エアバッグ、診断ユニットを内部のワッド内に組み込んだコンパクトな設計だ。ステアリング自体は小径太巻きで、SIR IIは革巻仕様。グリップの感じはなかなか良好で、がっちり強い感覚。SRS付きは若年ステアリングの慣性モーメントが大きくなるので、操縦フィールは多少低下する。

●ATセレクトレバー● ATはP-R-N-D-R・2-1という7ポジション。ODボタンがないので4→3速シフトダウンは、ただレバーを手前に動かせばいい。ボタンを押して2ポジションにすると2速ホールド(変速なし)。さらに1におとすと1速ホールドになる。使いやすかつかりやすい操作シグナルだ。やたらと驚いているだけで使いづらい他社の4速ATは、シビックを見習って欲しいですね。ロックアップは3.4速で作動。ハードウェアもLOWホールド専用軸を組み込んだ新設計3軸常時噛合式。ATにもビスカスLSDがつく。

後席の居住性



●+2シーターの演出● 3ドアのデマはワンルーム感覚。2シーターで使うときの使い勝手を徹底的に追求しているのだが、かといって後席居住性も悪くない。まずシートがこのクラスの後席としてはなかなか良質。頭上のスペースはルーフ形状のおかげでたっぷりあり、しかも全幅の拡大が横方向にぐんと余裕を与えてくれる。座席位置が前席より高めなのもいい。欲をいえば全席ヘッドレストがちょっと高いし、レッグルームも広くないが、3ドアとしては大合格。ニューゴルフに続いて世界で2番目に広い後席だ。

●前方可倒でフラットなラゲッジルーム● リヤシートを倒すと、裏側はこのとおり。カッコいいだけでなく使いやすいし、いかにも品質感が高い。しかも倒したシートの内側に天地10mmの「秘密のスペース」があって、シートはカチンとロックされるようにしているから、カメラやVTRの置き場所、かくし場所として絶好。アツマいいノボクはこういう設計を見ただけでクルマがほしくなってしまう。







●もうひとつの小物入れ● シートの項でも紹介しなかったが、もう一度念のため。白蘭は一見にしかず、このスペース設計の巧みさを、他社のひとへよく見てください。見あきちゃったりは、久美ちゃんのお嬢様美でもどうぞ。



●室内各部の小物入れ● ちょっと運転席回りの小物入れが少ないかな、という印象。ドアのボックスもデザイン優先でちと使い道がない。それにしてもどうしてコインホルダーがないんだ？とワタシは怒ります。ホンダの専売特許(?) だっのに……。まあ、カップホルダー(フェリオの真参)があるからゆるしてあげてください。後席はひじかけの下に飲料物を入れるボックスがついてい。これはええわい。



●ワンアームヘッドレストの大きなメリット● 前席ヘッドレストはカッチいいカンパネラ(持ち式)タイプ。カッコだけじゃなくて、こうして後ろを振り返るときにもカッコよくキマるのだそう。もちろん解放感もOK。シートが小さくなったのでヘッドレストがそり立って見えるが、圧迫感を感じてしまうほどではないのは、このデザインのおかげだ。シート背面のデザインもうまい。



●接着式ルームミラー● ルームミラーはアメリカ車に多いガラス面の接着式。緊急時に脱落して安全性を高めるほか、ルーフにつけるよりも鏡面までの視点移動が少なくて見やすく、圧迫感も少ないなどのメリットがある。位置あわせもとてもしやすい。これからは接着式でずい。これホント。



●取り外しでもできるムービングトランクボックス● まだまだ工夫はある。フラットなトランクのフタを開けると、下部は結構いい物入れ。フタはがっちりして重い荷物を乗せてもOKだ。フタを外せばカチのあるものも入れられるし、フタに固定用のネット(赤くてチャーム)をつけることもできる。しかも/ このトランクこそネットを取り外すこともできるのだ。その外はスペアタイヤと、そういうわけ。やるもんだな。作りはしっかりしていて品質感もいい。ちょっと取り付け金具の使い方にコツが必要だった。



●ラゲッジルーム左右の小物入れ● 取り外し式のトランクボックスの左右にも小物を入れておける場所がある。もっともフタをあけると、どうもよみ解する感じがにおと近い感があるので、工具やケガカル用品など普段あまり使わない小物を入れておくといいたい。それなのに久美ちゃんはオシボリなんか突っ込んでいますねー。



●テールゲートパーティも楽しめるツインゲート● リヤハッチは患表をついた上下開き。何で今まで誰も思いつかなかったんだろうって思ってしまうくらい荷物積み落し性はいい。手軽なものなら上部のガラスハッチだけ開けて入れればOK。重い荷物は下部ゲートの上に一度乗せてから中に押し入れれば簡単だ。というわけでこの下部ゲートはものすくすく頑丈。このとおりボク久美ちゃんが寝ても大丈夫だ。こうやって遊ぶのをアメリカで「テールゲートパーティ」というとか。ハデでスママセン。



## ラゲッジルーム





▲ドアスピーカー。



▲ドア上部のツイーター。



▲センターツイーター。

▶センターアームレスト  
に内蔵のCDオート  
チェンジャー。



▼リヤサイド  
スピーカー。



●10スピーカーのDSPスペシャルコンボ  
●これは、ホンダの純正オーディオ  
(Gathers) が新開発した最上級  
グレードのシステムだ。AM/FMカセ  
ットコンボ (30W×4アンプ) とCDチ  
ェンジャーコントロール機能付きの  
DSPコントロール、それにCDチ  
ェンジャー専用の10スピーカーで構  
成されている。トータルの出力は120W  
というハイパワーだ。DSPは、精密なデジ  
タル信号のコントロールによって、8つ  
の音場 (①ジャズクラブステジオ②ホ  
ール③スタジアム④チャーター⑤ラウ  
ンジ) を作り出す。クルマと一体開発に  
よって、インテリアともベストマッチ。

## エアコン/オーディオ



●アッパーベンチレー  
ションで効果絶大のエ  
アコン ●4050kcal  
/hと冷房能力を向上  
したエアコンは全車オ  
プション。オートエ  
アコンは一部車種 (3ド  
アはMXとVTiのみ)  
で選べる。それより  
もシビックの空調ハ  
イライトは、インパネ  
上面に設けた大きな空  
気吹き出し口。室内上  
部に太い風の流れを作  
ってタバコの煙などを  
すやかに排出、エア  
コンの冷却効果を高  
めるというもの。リ  
アシートに置いてもガ  
ンガン冷気が上から降  
りてくるので清涼感  
は抜群だった。も  
ともとはBMWが考  
えたアイデアだが、  
この際際してしま  
う。もちろん空  
気吹き出し口シャ  
ットアウトしてしま  
うことも出来る。

## フェリオ(4ドア)の特徴



●カップホルダー ●今年のMF使い勝手  
大賞はこれにカミリ! センターコンソ  
ール先頭からポップアップするカップホル  
ダーは、欠けにうまい! と叫びたくなるア  
イデアだ。シンプルな機構で実用さまで  
設計してあるし、作動感もグッド。位置  
的にも申し分ない。トルボイ・シ  
ティの感覚がよみがえってしまった。



●トランクルーム ●ショ  
ートデッキに見えるプロポ  
ーションだが、トランク  
リッドが高いヨーロッパ  
タイプで、ヨーロッパ  
タイプで、トランク  
の容量は305ℓ (VDA)  
とスーパービッグ。奥行き  
もあるし底も深い。ト  
ランクリッドは下見切りのダ  
ブルヒンジで直角を超えてド  
カーンと開く。いへん久  
々に漁敵の下がる思いする  
グッドデザイン!

●前席居住性 ●フェリオ  
の前席バックジエは3ドアとま  
ったく同じ。ただしシートが  
成形タイプではなく、座り  
心地と表面がやや張り、し  
っかりした感じになる。座  
居したときの印象は3ドア  
よりフォーマルっぽくなる。  
このあたりの味付けは巧みだ。  
ボクはどっちかというた  
フェリオのシートの方が好  
い。S10には専用シートが  
つづく。



●サンルーフ ●スモークガラス・サンルーフは、3ドアのアウト  
ドア式に対して、セダはインナーライド式。もちろんチルトアップ  
インナーシェード付きだ。ホンダのサンルーフの最大の特徴は、スイッチ  
が手元にあること。いちいち上を見なくていいので、これは大好きだ。と  
いうわけでニューシビックのインテリア設計は100点満点の起点。もちろんこ  
のコーナー開きく以来の最高地点をあげてしよう。



●後席居住性 ●フェリオ  
のホールベースはなんと2520  
mmもある。前方に70mmの  
3ドアにプラスして、リヤも  
50mm広くなったわけだ。こ  
のとおり足元の余裕は抜群で  
、コソコソ・クラスを超えている。  
シート着座ポイントを下げ、  
バックレストを倒しているが、  
頭上空間は余裕十分。それな  
らもう少しくバックレストを  
起こし、ヒップポイントを  
上げて欲しかったところ。海外  
市場を意識したのかな?







ホンダのドル箱スター、シビックが5代目モデルとして生まれ変わった。話題の省燃費エンジン、VTEC-Eを中心に、取り揃えたパワーユニットが計7タイプ。AT用にセッティングを振ったものを加えれば、8タイプという豪華さである。4ドアセダンには「フェリオ」の名前がついた。

▲3ドアHB1600SiR。

レポート：関矢 純

## VTEC-Eを中心に 豊富なエンジン展開

時代先取り行動派ヤング  
がターゲット・ユーザー

国際的規模の世界戦略として、ホンダの躍進を支えてきたシビック。これまで19年間の総生産台数は、760万台に及ぶという。今回フルモデルチェンジした5代目シビックは、21世紀に向けて、まったく新しいコンセプトを提案している。ワンダー・シビックで完結したコンセプトを改めて見直した「ユーベンチマーク・カー」が新型シビック・シビック・フェリオの開発テーマだ。

まず、時代を先取りするスマートでアクティブな若者が主ターゲット・ユーザーとなっている。メーカは「①低燃費・走りでの両立 ②若者のための「スペース・デザイン・コンセプト」 ③乗り心地とハンドリングの高次元バランス④クラス最高レベルの空力性能の追求 ⑤安全性能の徹底追求」等を開発目標にあげている。その目標が達成されているのか、様子を詳細に見ていこう。まず、ボディデザインだが、これまで圧倒的な人気を誇ってきたスポーティな3ドアHBが主力となることはいうまでもない。国内月販目標台数1万2500台の内、7000

台を3ドアHBが占める計画だ。残る5500台を4ドアセダンのボディのシビック・フェリオが受け持つ。5ドアHBのシビック・シヤトルは継続生産される模様。ここからは3ドアHBと4ドアセダンを区分して話を進めよう。

**3ドアHBのエンジンは5種。1700psのSiR**

3ドアHBのボディ寸法は、全長4070×全幅1695×全高1350mmとなっている。この寸法は従来車より全長で75mm長く、全幅で15mm広、全高で15mm高く作られていることになる。やや大きく長くなった。それはホイールベースの寸法からわかる。従来の2500mmに対して70mm長い2570mmになった点は注目しに値する。

駆動方式は全車FFを採用し、4WDの設定は3ドアにはない。ホイールベースを伸ばし過ぎると、曲がりにくく操縦感覚が心配されるが、その犠牲を最少限に抑えながら、室内スペースを極大广くし、使い勝手に優れたリアワイドを指摘したという。それが「スペース・デザイン・コンセプト」である。具体的には、ワンルーム・マツインゲート」をアームに開発されて

いる。リヤシートを倒せば「ワンルーム・ワンルーム+収納スペース」として利用でき、リヤゲートは目的に応じて使い方を楽しめる上、オープンインゲートタイプを採用。

こうしたインテリアの設計レイアウトは、多様化するレジャーや豊富なスポーツを楽しむヤングには最高のユーティリティを提供してくれるはずだ。また、片側支持でリヤシートの乗員に圧迫感を与えないワンアーム・ヘッドレストやオーディオ・オペレーション感覚のインパネデザインも快適・新味のあるものといえる。

さて、気になる搭載エンジンと各性能に少し触れよう。3ドアHBには1300cc SOHCキャブ仕様、1500cc SOHCデュアルキャブ仕様、同VTEC-E、VTEC、1600cc DOHCのVTECの計5タイプのエンジンが用意される。

注目したいのは、10モード燃費20.5km/lを誇るVTEC-Eエンジンだ。1500cc SOHC 4バルブ・エンジンとしては、驚異的な好燃費を現している。最高出力94psと最大トルク13.4kgmの超エコノミー・エンジンといっていだらう。このエンジンは「ET」に搭載される。

一方、高出力という点で特筆ものがB16A型1600cc DOHC VTECエンジンだ。従来のDOHC・VTECエンジンに比べて10・4の高出力増進化や最適なバルブタイミング、リフト量設定により最高出力170ps/7800rpmと最大トルク16kgm/3000rpmを達成している。リッター当たり1007ps力のハイパ



## ■シビック 車種体系/価格一覧

### シビック3ドア・ハッチバック

#### ●FWD

①	1343cc D13B	EX	5 MT	91.8
			4 AT	99.8
②	1493cc D15B	MX	5 MT	115.8
			4 AT	123.8
③	1493cc D15B	ETi	5 MT	127.8
④	1493cc D15B	VTi	5 MT	127.8
			⑦ 4 AT	136.4
⑤	1595cc B16A	SiR	⑥ 5 MT	153.0
			⑥ 5 MT	162.0
⑥	1595cc B16A	SiR-II	⑦ 4 AT	170.6

### シビック・フェリオ4ドア・セダン

#### ●FWD

①	1343cc D13B	EL	5 MT	92.8
			4 AT	100.8
②	1493cc D15B	MX	5 MT	116.8
			4 AT	124.8
③	1493cc D15B	ETi	5 MT	128.8
④	1493cc D15B	VTi	5 MT	128.8
			⑦ 4 AT	137.4
⑤	1595cc B16A	SiR	⑥ 5 MT	163.0
⑥	1595cc B16A	SiR	⑦ 4 AT	171.6

#### ●4WD

⑦	1590cc 2C	RTX	② 5 MT	146.8
			② 4 AT	156.1
⑧	1590cc 2C	RT-Si	② 5 MT	176.8
			② 4 AT	186.1

#### ■エンジン主要スペック

①D13B : SOHC ワンキャブ	85ps/6300rpm
①D15B : SOHC デュアルキャブ	100ps/6300rpm
①D15B : SOHC VTEC E PGM-FI	94ps/6500rpm
①D15B : SOHC VTEC PGM-FI	130ps/6800rpm
②B16A : SOHC VTEC PGM-FI	170ps/7800rpm
②B16A : DOHC VTEC PGM-FI	155ps/7300rpm
②C : SOHC デュアルキャブ	105ps/6300rpm
②C : DOHC PGM-FI	130ps/6800rpm

※①～④と⑦⑧は無鉛ガソリン、⑤⑥が無鉛プレミアムガソリン使用

ワーエンジンだ。このエンジンはスポーティモデルの「SiR」と「SiR II」に搭載される。軽快な加速、フィードバックと実用性の高い好燃費エンジンとして見逃さないのが、1500cc VTECエンジン。SOHCながら1500ccクラス最高の130psを実現。10モード燃費16.4km/lの好燃費を両立させている。シビック・シリーズのなかでは最も買い得感の高いエンジンといえる。

このエンジンは「VTi」に搭載される。なお、1300cc SOHCキャブ仕様は廉価モデル「EL」に搭載される。最高出力は85psだ。

次に装備内容について詳しく見ていこう。ただし、注目ポイント2車種を比較しながら、買い得感をチェックすることを忘れてはいけない。

注目グレードのひとつは、1500cc VTECエンジン搭載の「VTi」だ。室内の快適装備としては、パワーステアリング、パワーウィンドウ、パワードアロック

次は装備内容について詳しく見ていこう。ただし、注目ポイント2車種を比較しながら、買い得感をチェックすることを忘れてはいけない。

このエンジンは「VTi」に搭載される。なお、1300cc SOHCキャブ仕様は廉価モデル「EL」に搭載される。最高出力は85psだ。



▲フェリオ4ドアセダン1600SiR。



ク、ボディ同色電動リモコンドアミラー、アッパーパーチェアレスシート、プッシュ式ヒーターモード切り替えスイッチなどを標準装備する。

エクステリアでは、ルーフエンドスポイラー、ブラックのサイドプロテクター、ボディ同色ドアハンドル、マフラーカッター、間欠&ミスト機構付は、フロントワイパー/ウォッシュャー付ワイパーが標準装備。

#### ミッション略図一覧

5 MT : 5速マニュアル	⑤ 5 MT : 高回転対応型5速マニュアル
⑤ 5 MT : スーパーロー付5速マニュアル	⑤ 5 MT : ロックアップ機構付7速オートマチック
④ AT : ロックアップ機構付7速オートマチック	④ AT : ローホールド機構付2ウェイ4速オートマチック

(注) 単位: 万円 (東京地区メーカー希望小売価格、消費税含まず)

この他、インテリアではフロントカップホルダー、ワンアームウッドレスト付フロントシート、助手席席間バニティミラー付サンバイザー、デジタルクォーツ時計、トランクボックスなど、コクピットまわりの、3本スポークのステアリングホイール、ナルスステアリング、ブラックスパネルの電気式メーター、キー抜き忘れ警告ブザーなどが装備されている。

安全装備では、運転席シートベルト締め忘れ警告ブザーと警告灯、フロントシート一体シートベルトアンカー、ドアバーム、ルーフエントランスボイラー内蔵ハイマウントストップランプ、室内難燃材などが標準装備される。

1500ccクラスとしては十分満足のいく内容が、エアコンとオーディオ関係はオプション装着してはならない。できればAM/FMラジオ程度は標準装備しては良かった。

なお、「VTi」の場合、運転席用SRSエアバックシステム、ABS、ビスカスカップリング式LSD、電動スモークガラス・サリッド（チルトアップ機構付）は、メーカーオプションとして設定されている。

一方、1700ccのエキサイトエンジンと走り、豊富な快適装備を兼ね備えた最上級グレード「SiR II」の標準装備を見てみよう。同じ燃費を列記しても意味がないので、「VTi」に用意されているものだけをピックアップしていく。

エクステリアでは、ボディ同色電動リモコンドアミラーがワンタ



# ■シビック3ドア・ハッチバック 主要車種購入金額見積例

単位：円

取扱店舗名 全店の7/10店	1500 EL (4AT)	1500 MX (4AT)	1500 ETi (5MT)	1500 VTi (4AT)	1600 SiR (5MT)	1600 SiR-II (4AT)
オーダー記号	IH412	IH342	IH454	IH542	IH750	IH842
●車両本体価格	998,000	1,238,000	1,278,000	1,364,000	1,530,000	1,706,000
●付属品合計金額	67,400	67,400	67,400	67,400	67,400	67,400
内(愛車セット)	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
訳(フロアマット等)*	47,400	47,400	47,400	47,400	47,400	47,400
●エアコン	(M)147,000	(A)175,000	(A)175,000	(A)175,000	(M)ディーラーOPT	(A)175,000
★店頭現金価格	1,212,400	1,480,400	1,520,400	1,606,400	1,597,400	1,948,400
●自動車取得税	51,500	63,500	65,300	69,200	68,800	84,600
●自動車重量税(3年車検)	37,800	37,800	37,800	56,700	56,700	56,700
●自動車税(5ヵ月分)	14,300	14,300	14,300	14,300	16,400	16,400
●自賠責保険料(37ヵ月分)	54,550	54,550	54,550	54,550	54,550	54,550
●付帯費用計	38,500	38,500	38,500	38,500	38,500	38,500
●諸費用計	196,650	208,650	210,450	233,250	234,950	250,750
★★購入金額合計	1,409,050	1,689,050	1,730,850	1,839,650	1,832,350	2,199,150

(注) この見積額は、東京都内で平成3年10月に登録した場合の一例です。付帯費用の中には、検査・登録費用/車庫証明費用/納車費用が含まれていますが、これは付属品金額同様、販売会社によってその内容が異なりますので、ご注意ください。また、消費税はここにはいりません。※=フロアカーペットマット(2万3200円)、ドアライナー(1万300円)、FRマッドガード(8900円)、トラクフロアキット(5000円)の計。(M)=マニュアルエアコン、(A)=オートエアコンの略。

円。その差、34万2000円。これに対し、「SiR-II」は162万円に

い。つまり、オートエアコンは17万0000円、マニュアルエアコンは14万7000円である。車両価格(5速MT)は、「VTi」が12万78000円、これに

て注意したいのは、最も重要なエアコンとオーディオがオプションとして、運転席用RSエアバックシステム、トラクションコントロールシステム、ABS、ビサス式LSD、電動スモークガラス、サンルーフなどが設定されている。

エンジン性能に40psもの差がある、タイヤがスポーティなものに変えられるのも大抵だ。

「SiR-II」にはメーカーオプションとして、運転席用RSエアバックシステム、トラクションコントロールシステム、ABS、ビサス式LSD、電動スモークガラス、サンルーフなどが設定されている。

「SiR-II」にはメーカーオプションとして、運転席用RSエアバックシステム、トラクションコントロールシステム、ABS、ビサス式LSD、電動スモークガラス、サンルーフなどが設定されている。

ポデックスでは、全長4395×全幅1695×全高1375mm(4WDは1395mm)となっている。法的にアレヤやアブリメーラに近いサイズである。サニ1の4ドアより1755mmと長く、ホイールベースは2620mm

ポデックスでは、全長4395×全幅1695×全高1375mm(4WDは1395mm)となっている。法的にアレヤやアブリメーラに近いサイズである。サニ1の4ドアより1755mmと長く、ホイールベースは2620mm

ポデックスでは、全長4395×全幅1695×全高1375mm(4WDは1395mm)となっている。法的にアレヤやアブリメーラに近いサイズである。サニ1の4ドアより1755mmと長く、ホイールベースは2620mm

ポデックスでは、全長4395×全幅1695×全高1375mm(4WDは1395mm)となっている。法的にアレヤやアブリメーラに近いサイズである。サニ1の4ドアより1755mmと長く、ホイールベースは2620mm

ポデックスでは、全長4395×全幅1695×全高1375mm(4WDは1395mm)となっている。法的にアレヤやアブリメーラに近いサイズである。サニ1の4ドアより1755mmと長く、ホイールベースは2620mm

ポデックスでは、全長4395×全幅1695×全高1375mm(4WDは1395mm)となっている。法的にアレヤやアブリメーラに近いサイズである。サニ1の4ドアより1755mmと長く、ホイールベースは2620mm

リアを「2カブアルズ・セダン」と呼んでいる。フロントリヤ2組のカブアルが、自在にミニエーションにできる快活な運動空間ということだ。とはいえ、乗車定員は「SiR」を除き、全車5名となっているから、スーパースポに不満が出ることはないだろう。

肝心の搭載エンジンは、エンジン性能に大別するとタイプにもなる。具体的には、1300cc SOHCキープ仕様、1500cc SOHCデュアルキープ仕様、1500cc VTEC E、1500cc VTEC E、1600cc DOHC VTEC Cが2WD(FE)に用意される。リアアルタム4WDには、1600cc SOHCデュアルキープ仕様、1800cc DOHC PGM-FI仕様の2タイプが用意される。

設定グレードは、列記したエンジン順に「E」、「MX」、「ET」、「VTi」、「SiR」がF、4WDはRTxとRTSiの2タイプをラインナップしている。では、FFのトップグレードである「SiR」と4WDの最上級グレード、「RTSi」の2車種を、装備内容に詳しくチェックしてみよう。

「SiR」の主な快適装備には、パワーステアリング、パワーウィンドウ、ボディ同色電動格納柄杓、コンドアコナー、パワウィンドウ、アップベンチレーション、リヤヒーターダクトなどがある。インテリアから見ると、フル4シター・スポルトシート、トランクスルーパー機後ジャヤセントアルレスト、革巻3本スポークス

リアを「2カブアルズ・セダン」と呼んでいる。フロントリヤ2組のカブアルが、自在にミニエーションにできる快活な運動空間ということだ。とはいえ、乗車定員は「SiR」を除き、全車5名となっているから、スーパースポに不満が出ることはないだろう。

肝心の搭載エンジンは、エンジン性能に大別するとタイプにもなる。具体的には、1300cc SOHCキープ仕様、1500cc SOHCデュアルキープ仕様、1500cc VTEC E、1500cc VTEC E、1600cc DOHC VTEC Cが2WD(FE)に用意される。リアアルタム4WDには、1600cc SOHCデュアルキープ仕様、1800cc DOHC PGM-FI仕様の2タイプが用意される。



# ■シビック・フェリオ4ドア・セダン 主要車種購入金額見解例

単位:円

取扱販売会社: 全国のプリモ店	1300 EL (5 MT)	1500 MX (4 AT)	1500 ETi (5 MT)	1500 VTi (4 AT)	1600 SiR (5 MT)	1600 RT-Si (4 WD・4 AT)
オーダー記号	I K152	I K342	I K454	I K542	I K852	I 0942
●車両本体価格	928,000	1,248,000	1,288,000	1,374,000	1,630,000	1,861,000
●付属品合計金額	67,700	67,700	67,700	67,400	67,700	63,000
内: (愛車セット)	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
誤: (プロマット等)**	47,700	47,700	47,700	47,700	47,700	43,000
●エアコン	(M)147,000	(A)175,000	(A)175,000	(A)175,000	(A)175,000	(A)175,000
★店頭現金価格	1,142,700	1,490,700	1,530,700	1,616,700	1,872,700	2,099,000
●自動車取得税	48,300	64,000	65,800	69,700	81,200	91,600
●自動車重量税(3年車検)	37,800	56,700	37,800	56,700	56,700	56,700
●自動車税(5ヵ月分)	14,300	14,300	14,300	14,300	16,400	16,400
●自賠責保険料(37ヵ月分)	54,550	54,550	54,550	54,550	54,550	54,550
●付帯費用	38,500	38,500	38,500	38,500	38,500	38,500
★諸費用計	193,450	228,050	210,950	233,750	247,350	257,750
★購入金額合計	1,336,150	1,718,750	1,741,650	1,850,450	2,120,050	2,356,750

(注): この見解例は、東京都内で平成3年に登録した場合の一例です。付帯費用の中には、検査・登録諸費用/車庫証明諸費用/納車費用が含まれていますが、これは付属品金額同様、販売会社によってその内容が異なりますので、ご注意ください。また、消費税はここにはいっさい含んでいません。※車フロアカーペットマット(2万3200円)、ドアバイザー(1万3700円)、マッドガード(8900円・4WD車のみ4200円)、Fライセンシステム(1900円)の計。(M)=マニュアルエアコン、(A)=オートエアコンの機。

残量警告灯、フロントアームレス  
リッシート、トランクスルー機構付  
リッセンターコンソール、前後ア  
ジャストフルヘッドレスト、燃料

逆に、「S」に装備されてい  
て「RT」に標準装備されて  
いて、この内容をビックアップし  
てみる、フル4シター・スポー  
リッシート、トランクスルー機構付  
リッセンターコンソール、前後ア  
ジャストフルヘッドレスト、燃料

トレスト付フロントシート、ビ  
リッ付ラウンド・リッシート、リ  
ャーアムレスト、リャー一体可倒式  
トランクスルー、リャマッドガー  
ド、ヘッドライトウォッシュシャ  
ーなど。

「S」に装備されている「RT」  
と比べてみる。まず、「RT」  
「S」だけに装備されている  
「S」に装備されている「RT」  
と比べてみる。まず、「RT」  
「S」だけに装備されている

運転用RSエアクラッシュステ  
ム、ABS、ビスカスL  
Dなどは設定される。アルミホイ  
ルはデイトナオプションだ  
と、この装備内容は「RT」  
と比べてみる。まず、「RT」  
「S」だけに装備されている

足回り装備では、前後スタビ  
ライザー、フロントタワーバー/  
パフォーマンスロード、フルホ  
イールキャブなどがある。  
メーカーオプションとしては  
運転用RSエアクラッシュステ  
ム、ABS、ビスカスL  
Dなどは設定される。アルミホイ  
ルはデイトナオプションだ  
と、この装備内容は「RT」  
と比べてみる。まず、「RT」  
「S」だけに装備されている

ト付センターコンソールボックス  
、フロントドアアスカー、フロント  
タワーバー/パフォーマンスロ  
ッドなどがある。  
総体的にスポーティな走りを重  
視する。「S」に対して、「RT」  
「S」は、快適な4WDドライブ  
を楽しむ仕様に仕上げられてい  
るよう。

念のため、  
「S」の車両価格は、ロック  
アップ4速ATで171万6000  
円、これに対し、「RT」  
「S」は、約14万5000  
円高い。AT車同士で比較した  
場合、エンジン性能差は15psほ  
ど、「S」のほうがハイパワ  
ーだ。

しかし、リアルタイム4WDの  
メカニズムと安全性を考えると  
、若干「RT」のほうが、安い  
買い物という印象を受けるがど  
うだろう。

確かに、俊敏な加速フィール  
ングを満喫するには、「S」が有  
利だが、車両重量1700kgの引  
つ張るのから、加速にストレ  
スを感じることは少ないはずだ。  
インストラクターをオプション装  
備すると、15万9000円高となる  
のである。

また、「S」には、快適な4WD  
ドライブを楽しむ仕様に仕上げ  
られている。  
また、「RT」には、4WD  
とABSを組み合わせたインス  
トラクターをオプション設定さ  
れる他、運転用RSエアクラ  
ッシュシステムがメーカーオ  
プションとして設定される。

シビック・フェリオ・シリー  
ズ全車とも、エアコン・ステ  
アは標準装備されている。3ド  
アHBとシビックフェリオ4  
ドアHBとシビックフェリオ4  
ドアセダンの車両価格を速  
MT同士で比較してみると、ち  
ょうど1万円差になっている。  
この点から、シビック3ド  
アHBとシビックフェリオ4  
ドアセダンの車両価格を速  
MT同士で比較してみると、ち  
ょうど1万円差になっている。

また、「S」には、快適な4WD  
ドライブを楽しむ仕様に仕上げ  
られている。  
また、「RT」には、4WD  
とABSを組み合わせたインス  
トラクターをオプション設定さ  
れる他、運転用RSエアクラ  
ッシュシステムがメーカーオ  
プションとして設定される。

また、「S」には、快適な4WD  
ドライブを楽しむ仕様に仕上げ  
られている。  
また、「RT」には、4WD  
とABSを組み合わせたインス  
トラクターをオプション設定さ  
れる他、運転用RSエアクラ  
ッシュシステムがメーカーオ  
プションとして設定される。



## 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月は、その本の発売時期を示します。

- 新製MR2のすべて (’89年11月)
- ニュースターレットのすべて (’90年1月)
- セラのすべて (’90年3月)
- ユース・コスモのすべて (’90年4月)
- プレセアのすべて (’90年6月)
- 新製ビスタ/カマリのすべて (’90年7月)
- 新製ターセル/コルサ/カロラIIのすべて (’90年9月)
- サイノスのすべて (’91年1月)
- RVRのすべて (’91年2月)
- USアコード・ワゴンのすべて (’91年4月)
- 新製シアラのすべて (’91年5月)
- ホンダ・ビートのすべて (’91年5月)
- マツダ・センチアのすべて (’91年5月)
- ユース・プレッソのすべて (’91年6月)
- パネット・セナのすべて (’91年6月)
- 新製カロラ・スプリンタのすべて (’91年6月)
- 新製セドリック/グロリアのすべて (’91年6月)
- 新製シマのすべて (’91年9月)
- アルシオーネSVXのすべて (’91年9月)
- 印は定価340円、◎印は定価390円（いずれも送料260円）で、定価には消費税を含みます。
- ’91年軽自動車モデルのすべて (’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



モーターファン別冊「ニューモデル速報」が、お手持ちのバインダーで簡単に保管できるように、バインダー用紙に印刷されています。ご希望の方は、別冊の表紙裏面に記載の住所へお申し込みください。

### 創刊100号記念企画



### ビートのモニター決定

モーターファン別冊「ニューモデル速報」は、「ホンダ・ビートのすべて」をもって創刊100号を迎えます。100号記念企画の一環として、「ホンダ・ビートのモニター」を募集しました。およそ150人が応募され、ミニ論文を寄せられました。編集部ではすべてのミニ論文を熟読し、その中から1名のモニターを決定いたしました。

モニターに選ばれたのは、長野県志志さん（岩手県東部支部に在住）。8月10日、長野県に赤いビートが引き渡されました。長野さんは年間モニターとしてビートを試乗し、レポートすることになりました。

# Present Corner



▲HONDA F-1 COLLECTION チームトラバグ バッグ (1名) タテ330×横670×縦330mmの特大サイズ。素材はナイロン840デニールのセラミックコート。



▲HONDA F-1 COLLECTION ソックス (各・各1名) 素材はコットン+アクリル+ナイロン+ポリウレタンで、サイズはすべて25〜27cm。応募の際には、いずれか1色を選んでください。



▲HONDA F-1 COLLECTION F-1 ウォッチ (各1名) ステンレス・ブレスとフィニッシュがサーキット・フラッグ・ウォッチ。真鍮製のブレスはサーキット・ボード・ウォッチ。どちらも文字盤の外周部分がクルクル回転します。

▶HONDA F-1 COLLECTION F-1 マグカップ (ペアで5名) 元気のジャンボなマグカップ。トップをエンジンにたとえれば、ボア×ストローク83mmのビッグ・シングルっていわけ。つまり排気量は約417cc。ポリウム十分であります。



▲HONDA F-1 COLLECTION スウェットシャツ (2名) コット100%でフリーサイズ。胸元のS. NAKAJIMAのロゴがファンには感激です。



- 応募要項：ここに紹介したプレゼント品をご希望の方は、官製はがきに、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お送りください。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：〒109 東京都新宿区北新宿4-8-16 三栄書房「新製ビートのすべて」プレゼント係 締切りは10月28日までの消印有効。なお、当選の先表は商品の発送をもって代えさせていただきますので、ご了承ください。

★新刊予告 モーターファン別冊「新製フルバードのすべて」10月1日発売 「新製フルバードのすべて」10月2日発売 各々期待!!

新刊「新製フルバードのすべて」10月2日発売



(縮刷カタログ) このページは、新型シビック/シビックフェリオの本カタログを抜粋して縮刷したものです。本誌巻末からご覧ください。

スピードはひかえめに、  
シートベルトをしめて安全運転。  
クルマもバイクもセーフティラン!

安全で快適なカーライフのために。  
ホンダからのお知らせです。

#### ■安全運転のために

- 交通安全を守り、安全運転を心がけてください。余計な力を使って運転されることが大害です。
- 高速道路をはじめ、一般走行でも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。
- やむを得ない場合以外は、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、経済性、安全性が良好ではありません。

#### ■保証期間

- 保証書は購入日より3年間、ただし、その期間内でも走行50,000kmまでです。また、ホンダが指定した部品は年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。ただし、保証内容は保証書にてご確認ください。詳しくは、販売店にお問い合わせてください。

#### ■定期点検をどうぞ

- 車がいとも安全快適であるため、ホンダ指定の車検時の10月・6月・12月点検(点検料無料)及び法定の運行点検・定期点検が必要です。
- 車検/定期点検は、自動車運行する人が、1日1回、運行する前に行点検です。この点検は運転席に座ったり、エンジン・ルームなどのいたずら、自動車の部をとりながら自動車の状態を点検することによって行なわれるものです。
- 定期点検は、自動車を使用する人が、定期に行点検です。自家用乗用自動車については、10月点検、12月点検、6月点検の3種類の点検があります。車検は3年目(初回)以降については2年ごとに必要です。点検は1回につき1回です。

#### ■純正部品・オイル・カーコン

- 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・オイルを使用してください。また、カーコンは換機油に最適設計された純正部品と交換してください。

#### ■世帯を点検するために

- 運転はスムーズに、急加速など「急」のつづには避けられ、車速に合ったギヤを速く変えてください。
- の急「急」を減速し、つねに最良の状態で、タイヤ空気圧を適正にしましょう。

#### ■安心できるカーライフのために

- 自賠責保険だけでなく、充分な任意保険に加入しましょう。

※ご使用の際は、取り扱い説明書、整備手帳(保証書)をよごさないでください。大切にしてください。

### HONDA CARD

ホンダカードを有効に活用し、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商品の購入、車検等に、従来10万円(税別)程度までまで割引が受けられます。また、販売店に申し込めば、いつでも、全国のホンダカード、さらに提携会社が指定の加盟店の店舗加盟店(全国約4000店舗)で、スーパー、家電、ガソリンスタンドなどもご利用いただけます。●加盟店・各店は、ホンダ販売(加盟店)へお問い合わせください。

#### HL ホンダリース

カーリースは、乗車環境の新しい方法として、注目されるシステムです。リースの管理業務はすべてに任せて、運転するだけで済みます。●リースのメリットは、リース料が安く、リース期間中に修理やメンテナンス、交通事故のリスクが軽減、各種保険に加入できます。先払のリース料です。●リースのデメリットは、リース期間中に修理やメンテナンス、交通事故のリスクが軽減、各種保険に加入できます。先払のリース料です。●リースのデメリットは、リース期間中に修理やメンテナンス、交通事故のリスクが軽減、各種保険に加入できます。先払のリース料です。



ホンダのホンダカードは、つねに最新のシステム・サービスを、最新のホンダのアイデアで提供します。

お問い合わせ、ご相談は各店または下記お客様相談センター  
本田技研工業株式会社 お客様相談センター 0120-333333



先道を語る、ありがたの軌跡です。  
車の設計・開発・生産・販売、販売・販売で世界に広がるホンダ。  
ホンダの未来、ホンダの未来、ホンダの未来、ホンダの未来。  
2013年10月1日(金)・10月1日(金)・10月1日(金)



本田技研工業株式会社  
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1



人と地球に  
「夢・発見・ドラマ」を。



クルマが、主役になる。  
ホンダプリモ  
1.8i/2.0i/2.4i/2.8i/3.0i/3.5i/4.0i/4.5i/5.0i/5.5i/6.0i/6.5i/7.0i/7.5i/8.0i/8.5i/9.0i/9.5i/10.0i/10.5i/11.0i/11.5i/12.0i/12.5i/13.0i/13.5i/14.0i/14.5i/15.0i/15.5i/16.0i/16.5i/17.0i/17.5i/18.0i/18.5i/19.0i/19.5i/20.0i/20.5i/21.0i/21.5i/22.0i/22.5i/23.0i/23.5i/24.0i/24.5i/25.0i/25.5i/26.0i/26.5i/27.0i/27.5i/28.0i/28.5i/29.0i/29.5i/30.0i/30.5i/31.0i/31.5i/32.0i/32.5i/33.0i/33.5i/34.0i/34.5i/35.0i/35.5i/36.0i/36.5i/37.0i/37.5i/38.0i/38.5i/39.0i/39.5i/40.0i/40.5i/41.0i/41.5i/42.0i/42.5i/43.0i/43.5i/44.0i/44.5i/45.0i/45.5i/46.0i/46.5i/47.0i/47.5i/48.0i/48.5i/49.0i/49.5i/50.0i/50.5i/51.0i/51.5i/52.0i/52.5i/53.0i/53.5i/54.0i/54.5i/55.0i/55.5i/56.0i/56.5i/57.0i/57.5i/58.0i/58.5i/59.0i/59.5i/60.0i/60.5i/61.0i/61.5i/62.0i/62.5i/63.0i/63.5i/64.0i/64.5i/65.0i/65.5i/66.0i/66.5i/67.0i/67.5i/68.0i/68.5i/69.0i/69.5i/70.0i/70.5i/71.0i/71.5i/72.0i/72.5i/73.0i/73.5i/74.0i/74.5i/75.0i/75.5i/76.0i/76.5i/77.0i/77.5i/78.0i/78.5i/79.0i/79.5i/80.0i/80.5i/81.0i/81.5i/82.0i/82.5i/83.0i/83.5i/84.0i/84.5i/85.0i/85.5i/86.0i/86.5i/87.0i/87.5i/88.0i/88.5i/89.0i/89.5i/90.0i/90.5i/91.0i/91.5i/92.0i/92.5i/93.0i/93.5i/94.0i/94.5i/95.0i/95.5i/96.0i/96.5i/97.0i/97.5i/98.0i/98.5i/99.0i/99.5i/100.0i/100.5i/101.0i/101.5i/102.0i/102.5i/103.0i/103.5i/104.0i/104.5i/105.0i/105.5i/106.0i/106.5i/107.0i/107.5i/108.0i/108.5i/109.0i/109.5i/110.0i/110.5i/111.0i/111.5i/112.0i/112.5i/113.0i/113.5i/114.0i/114.5i/115.0i/115.5i/116.0i/116.5i/117.0i/117.5i/118.0i/118.5i/119.0i/119.5i/120.0i/120.5i/121.0i/121.5i/122.0i/122.5i/123.0i/123.5i/124.0i/124.5i/125.0i/125.5i/126.0i/126.5i/127.0i/127.5i/128.0i/128.5i/129.0i/129.5i/130.0i/130.5i/131.0i/131.5i/132.0i/132.5i/133.0i/133.5i/134.0i/134.5i/135.0i/135.5i/136.0i/136.5i/137.0i/137.5i/138.0i/138.5i/139.0i/139.5i/140.0i/140.5i/141.0i/141.5i/142.0i/142.5i/143.0i/143.5i/144.0i/144.5i/145.0i/145.5i/146.0i/146.5i/147.0i/147.5i/148.0i/148.5i/149.0i/149.5i/150.0i/150.5i/151.0i/151.5i/152.0i/152.5i/153.0i/153.5i/154.0i/154.5i/155.0i/155.5i/156.0i/156.5i/157.0i/157.5i/158.0i/158.5i/159.0i/159.5i/160.0i/160.5i/161.0i/161.5i/162.0i/162.5i/163.0i/163.5i/164.0i/164.5i/165.0i/165.5i/166.0i/166.5i/167.0i/167.5i/168.0i/168.5i/169.0i/169.5i/170.0i/170.5i/171.0i/171.5i/172.0i/172.5i/173.0i/173.5i/174.0i/174.5i/175.0i/175.5i/176.0i/176.5i/177.0i/177.5i/178.0i/178.5i/179.0i/179.5i/180.0i/180.5i/181.0i/181.5i/182.0i/182.5i/183.0i/183.5i/184.0i/184.5i/185.0i/185.5i/186.0i/186.5i/187.0i/187.5i/188.0i/188.5i/189.0i/189.5i/190.0i/190.5i/191.0i/191.5i/192.0i/192.5i/193.0i/193.5i/194.0i/194.5i/195.0i/195.5i/196.0i/196.5i/197.0i/197.5i/198.0i/198.5i/199.0i/199.5i/200.0i/200.5i/201.0i/201.5i/202.0i/202.5i/203.0i/203.5i/204.0i/204.5i/205.0i/205.5i/206.0i/206.5i/207.0i/207.5i/208.0i/208.5i/209.0i/209.5i/210.0i/210.5i/211.0i/211.5i/212.0i/212.5i/213.0i/213.5i/214.0i/214.5i/215.0i/215.5i/216.0i/216.5i/217.0i/217.5i/218.0i/218.5i/219.0i/219.5i/220.0i/220.5i/221.0i/221.5i/222.0i/222.5i/223.0i/223.5i/224.0i/224.5i/225.0i/225.5i/226.0i/226.5i/227.0i/227.5i/228.0i/228.5i/229.0i/229.5i/230.0i/230.5i/231.0i/231.5i/232.0i/232.5i/233.0i/233.5i/234.0i/234.5i/235.0i/235.5i/236.0i/236.5i/237.0i/237.5i/238.0i/238.5i/239.0i/239.5i/240.0i/240.5i/241.0i/241.5i/242.0i/242.5i/243.0i/243.5i/244.0i/244.5i/245.0i/245.5i/246.0i/246.5i/247.0i/247.5i/248.0i/248.5i/249.0i/249.5i/250.0i/250.5i/251.0i/251.5i/252.0i/252.5i/253.0i/253.5i/254.0i/254.5i/255.0i/255.5i/256.0i/256.5i/257.0i/257.5i/258.0i/258.5i/259.0i/259.5i/260.0i/260.5i/261.0i/261.5i/262.0i/262.5i/263.0i/263.5i/264.0i/264.5i/265.0i/265.5i/266.0i/266.5i/267.0i/267.5i/268.0i/268.5i/269.0i/269.5i/270.0i/270.5i/271.0i/271.5i/272.0i/272.5i/273.0i/273.5i/274.0i/274.5i/275.0i/275.5i/276.0i/276.5i/277.0i/277.5i/278.0i/278.5i/279.0i/279.5i/280.0i/280.5i/281.0i/281.5i/282.0i/282.5i/283.0i/283.5i/284.0i/284.5i/285.0i/285.5i/286.0i/286.5i/287.0i/287.5i/288.0i/288.5i/289.0i/289.5i/290.0i/290.5i/291.0i/291.5i/292.0i/292.5i/293.0i/293.5i/294.0i/294.5i/295.0i/295.5i/296.0i/296.5i/297.0i/297.5i/298.0i/298.5i/299.0i/299.5i/300.0i/300.5i/301.0i/301.5i/302.0i/302.5i/303.0i/303.5i/304.0i/304.5i/305.0i/305.5i/306.0i/306.5i/307.0i/307.5i/308.0i/308.5i/309.0i/309.5i/310.0i/310.5i/311.0i/311.5i/312.0i/312.5i/313.0i/313.5i/314.0i/314.5i/315.0i/315.5i/316.0i/316.5i/317.0i/317.5i/318.0i/318.5i/319.0i/319.5i/320.0i/320.5i/321.0i/321.5i/322.0i/322.5i/323.0i/323.5i/324.0i/324.5i/325.0i/325.5i/326.0i/326.5i/327.0i/327.5i/328.0i/328.5i/329.0i/329.5i/330.0i/330.5i/331.0i/331.5i/332.0i/332.5i/333.0i/333.5i/334.0i/334.5i/335.0i/335.5i/336.0i/336.5i/337.0i/337.5i/338.0i/338.5i/339.0i/339.5i/340.0i/340.5i/341.0i/341.5i/342.0i/342.5i/343.0i/343.5i/344.0i/344.5i/345.0i/345.5i/346.0i/346.5i/347.0i/347.5i/348.0i/348.5i/349.0i/349.5i/350.0i/350.5i/351.0i/351.5i/352.0i/352.5i/353.0i/353.5i/354.0i/354.5i/355.0i/355.5i/356.0i/356.5i/357.0i/357.5i/358.0i/358.5i/359.0i/359.5i/360.0i/360.5i/361.0i/361.5i/362.0i/362.5i/363.0i/363.5i/364.0i/364.5i/365.0i/365.5i/366.0i/366.5i/367.0i/367.5i/368.0i/368.5i/369.0i/369.5i/370.0i/370.5i/371.0i/371.5i/372.0i/372.5i/373.0i/373.5i/374.0i/374.5i/375.0i/375.5i/376.0i/376.5i/377.0i/377.5i/378.0i/378.5i/379.0i/379.5i/380.0i/380.5i/381.0i/381.5i/382.0i/382.5i/383.0i/383.5i/384.0i/384.5i/385.0i/385.5i/386.0i/386.5i/387.0i/387.5i/388.0i/388.5i/389.0i/389.5i/390.0i/390.5i/391.0i/391.5i/392.0i/392.5i/393.0i/393.5i/394.0i/394.5i/395.0i/395.5i/396.0i/396.5i/397.0i/397.5i/398.0i/398.5i/399.0i/399.5i/400.0i/400.5i/401.0i/401.5i/402.0i/402.5i/403.0i/403.5i/404.0i/404.5i/405.0i/405.5i/406.0i/406.5i/407.0i/407.5i/408.0i/408.5i/409.0i/409.5i/410.0i/410.5i/411.0i/411.5i/412.0i/412.5i/413.0i/413.5i/414.0i/414.5i/415.0i/415.5i/416.0i/416.5i/417.0i/417.5i/418.0i/418.5i/419.0i/419.5i/420.0i/420.5i/421.0i/421.5i/422.0i/422.5i/423.0i/423.5i/424.0i/424.5i/425.0i/425.5i/426.0i/426.5i/427.0i/427.5i/428.0i/428.5i/429.0i/429.5i/430.0i/430.5i/431.0i/431.5i/432.0i/432.5i/433.0i/433.5i/434.0i/434.5i/435.0i/435.5i/436.0i/436.5i/437.0i/437.5i/438.0i/438.5i/439.0i/439.5i/440.0i/440.5i/441.0i/441.5i/442.0i/442.5i/443.0i/443.5i/444.0i/444.5i/445.0i/445.5i/446.0i/446.5i/447.0i/447.5i/448.0i/448.5i/449.0i/449.5i/450.0i/450.5i/451.0i/451.5i/452.0i/452.5i/453.0i/453.5i/454.0i/454.5i/455.0i/455.5i/456.0i/456.5i/457.0i/457.5i/458.0i/458.5i/459.0i/459.5i/460.0i/460.5i/461.0i/461.5i/462.0i/462.5i/463.0i/463.5i/464.0i/464.5i/465.0i/465.5i/466.0i/466.5i/467.0i/467.5i/468.0i/468.5i/469.0i/469.5i/470.0i/470.5i/471.0i/471.5i/472.0i/472.5i/473.0i/473.5i/474.0i/474.5i/475.0i/475.5i/476.0i/476.5i/477.0i/477.5i/478.0i/478.5i/479.0i/479.5i/480.0i/480.5i/481.0i/481.5i/482.0i/482.5i/483.0i/483.5i/484.0i/484.5i/485.0i/485.5i/486.0i/486.5i/487.0i/487.5i/488.0i/488.5i/489.0i/489.5i/490.0i/490.5i/491.0i/491.5i/492.0i/492.5i/493.0i/493.5i/494.0i/494.5i/495.0i/495.5i/496.0i/496.5i/497.0i/497.5i/498.0i/498.5i/499.0i/499.5i/500.0i/500.5i/501.0i/501.5i/502.0i/502.5i/503.0i/503.5i/504.0i/504.5i/505.0i/505.5i/506.0i/506.5i/507.0i/507.5i/508.0i/508.5i/509.0i/509.5i/510.0i/510.5i/511.0i/511.5i/512.0i/512.5i/513.0i/513.5i/514.0i/514.5i/515.0i/515.5i/516.0i/516.5i/517.0i/517.5i/518.0i/518.5i/519.0i/519.5i/520.0i/520.5i/521.0i/521.5i/522.0i/522.5i/523.0i/523.5i/524.0i/524.5i/525.0i/525.5i/526.0i/526.5i/527.0i/527.5i/528.0i/528.5i/529.0i/529.5i/530.0i/530.5i/531.0i/531.5i/532.0i/532.5i/533.0i/533.5i/534.0i/534.5i/535.0i/535.5i/536.0i/536.5i/537.0i/537.5i/538.0i/538.5i/539.0i/539.5i/540.0i/540.5i/541.0i/541.5i/542.0i/542.5i/543.0i/543.5i/544.0i/544.5i/545.0i/545.5i/546.0i/546.5i/547.0i/547.5i/548.0i/548.5i/549.0i/549.5i/550.0i/550.5i/551.0i/551.5i/552.0i/552.5i/553.0i/553.5i/554.0i/554.5i/555.0i/555.5i/556.0i/556.5i/557.0i/557.5i/558.0i/558.5i/559.0i/559.5i/560.0i/560.5i/561.0i/561.5i/562.0i/562.5i/563.0i/563.5i/564.0i/564.5i/565.0i/565.5i/566.0i/566.5i/567.0i/567.5i/568.0i/568.5i/569.0i/569.5i/570.0i/570.5i/571.0i/571.5i/572.0i/572.5i/573.0i/573.5i/574.0i/574.5i/575.0i/575.5i/576.0i/576.5i/577.0i/577.5i/578.0i/578.5i/579.0i/579.5i/580.0i/580.5i/581.0i/581.5i/582.0i/582.5i/583.0i/583.5i/584.0i/584.5i/585.0i/585.5i/586.0i/586.5i/587.0i/587.5i/588.0i/588.5i/589.0i/589.5i/590.0i/590.5i/591.0i/591.5i/592.0i/592.5i/593.0i/593.5i/594.0i/594.5i/595.0i/595.5i/596.0i/596.5i/597.0i/597.5i/598.0i/598.5i/599.0i/599.5i/600.0i/600.5i/601.0i/601.5i/602.0i/602.5i/603.0i/603.5i/604.0i/604.5i/605.0i/605.5i/606.0i/606.5i/607.0i/607.5i/608.0i/608.5i/609.0i/609.5i/610.0i/610.5i/611.0i/611.5i/612.0i/612.5i/613.0i/613.5i/614.0i/614.5i/615.0i/615.5i/616.0i/616.5i/617.0i/617.5i/618.0i/618.5i/619.0i/619.5i/620.0i/620.5i/621.0i/621.5i/622.0i/622.5i/623.0i/623.5i/624.0i/624.5i/625.0i/625.5i/626.0i/626.5i/627.0i/627.5i/628.0i/628.5i/629.0i/629.5i/630.0i/630.5i/631.0i/631.5i/632.0i/632.5i/633.0i/633.5i/634.0i/634.5i/635.0i/635.5i/636.0i/636.5i/637.0i/637.5i/638.0i/638.5i/639.0i/639.5i/640.0i/640.5i/641.0i/641.5i/642.0i/642.5i/643.0i/643.5i/644.0i/644.5i/645.0i/645.5i/646.0i/646.5i/647.0i/647.5i/648.0i/648.5i/649.0i/649.5i/650.0i/650.5i/651.0i/651.5i/652.0i/652.5i/653.0i/653.5i/654.0i/654.5i/655.0i/655.5i/656.0i/656.5i/657.0i/657.5i/658.0i/658.5i/659.0i/659.5i/660.0i/660.5i/661.0i/661.5i/662.0i/662.5i/663.0i/663.5i/664.0i/664.5i/665.0i/665.5i/666.0i/666.5i/667.0i/667.5i/668.0i/668.5i/669.0i/669.5i/670.0i/670.5i/671.0i/671.5i/672.0i/672.5i/673.0i/673.5i/674.0i/674.5i/675.0i/675.5i/676.0i/676.5i/677.0i/677.5i/678.0i/678.5i/679.0i/679.5i/680.0i/680.5i/681.0i/681.5i/682.0i/682.5i/683.0i/683.5i/684.0i/684.5i/685.0i/685.5i/686.0i/686.5i/687.0i/687.5i/688.0i/688.5i/689.0i/689.5i/690.0i/690.5i/691.0i/691.5i/692.0i/692.5i/693.0i/693.5i/694.0i/694.5i/695.0i/695.5i/696.0i/696.5i/697.0i/697.5i/698.0i/698.5i/699.0i/699.5i/700.0i/700.5i/701.0i/701.5i/702.0i/702.5i/703.0i/703.5i/704.0i/704.5i/705.0i/705.5i/706.0i/706.5i/707.0i/707.5i/708.0i/708.5i/709.0i/709.5i/710.0i/710.5i/711.0i/711.5i/712.0i/712.5i/713.0i/713.5i/714.0i/714.5i/715.0i/715.5i/716.0i/716.5i/717.0i/717.5i/718.0i/718.5i/719.0i/719.5i/720.0i/720.5i/721.0i/721.5i/722.0i/722.5i/723.0i/723.5i/724.0i/724.5i/725.0i/725.5i/726.0i/726.5i/727.0i/727.5i/728.0i/728.5i/729.0i/729.5i/730.0i/730







「メーカーオプション組み合わせ表」をご覧ください。

その他の全車標準装備

●ライティング系警告ブザー ●シガーライター ●夜間照明 ●昼夜切換式ルームランプ ●トランク&フューエルリッドオープン ●異形LEDロゲハットライト ●ボディ色専用マックス  
伸縮バック ●電動折返式アウindaウドアングル ●サイドガラスニモス ●室内防眩材 ●イグニションキー付き緊急警告ブザー ●チャイルドアルーフ ●同文、仕様補償付  
クォーターガラス ●リアガラスヒータ ●フロントガラスヒータ ●コンベクト ●フロアカーペットなど

	1.00	1.00	1.00
--	------	------	------

[illegible]













人がうれしいこと、地球がうれしいこと。

シビックというクルマでは、その時代(時代)にあって、いつも人と地球の最良のバランスを考えてきた数少ないクルマです。

だから、時が移り、生活の意識やスタイルが一変し、地球環境のあり方が問われている今、

これまでのシビックの歴史に一旦ヒビ割れを打ち、これからの指標となるクルマ、すなわちニューベンチマーク・カーの創造に着手しました。

たとえば、①2カプセルが自由にコミュニケーションできることのできた大胆なスペース・デザイン・コンセプト、空力をきわめたユニフォーム・ハイブリッド・デザイン。

②走れ低燃費の両立をめざした、新VTECエンジン・フォーメーションの開発、これによる、超高性能車、超低燃費車、超ハイランス車の具体化。

③ハンドリングの気持ちよさ、快適な乗り心地の両立を約束した剛性スペンション。さらには

④SRSエアバッグシステムに代表される安全装備の充実や、各部の小型化や軽量化、リサイクル性の向上など。

これからの人と地球のため、革新的といえる発想の転換を試み、新時代のセダン、シビック フェリオを完成させました。

だからきっと、時代が変わるのがぐくつきと見えはらずです。

**いままた指標となるクルマへ、ニューベンチマーク・カー、「シビック フェリオ」。**



時代の変わりめが、くっきり見えるときがある。



Photo: S&P ピサリカロー(左)、ローマン・タグリーニ(右)。スズキ・コースにも撮影

11

Photo 58 ボディカラーは、ローザンヌグリーン・パール。テストコースにおける様子。



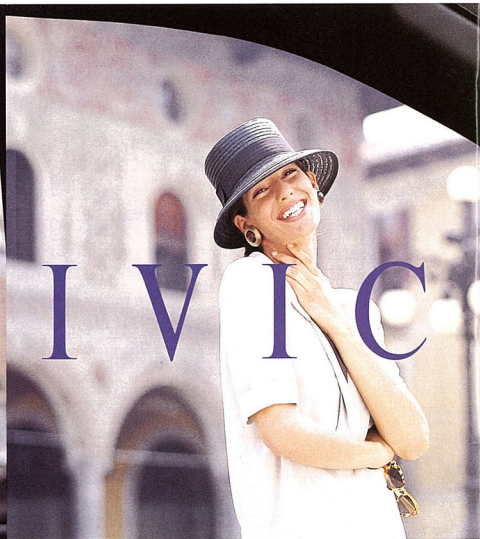
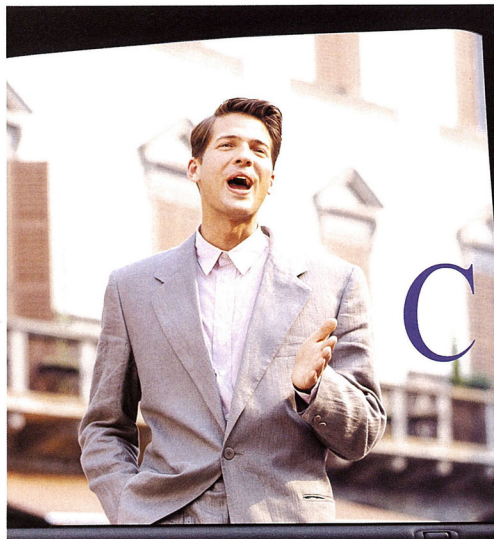


**フェリオ誕生。**



CIVIC FERIO▶▶▶

4人でするスポーツ。



C I V I C

シビック













●運転系用SRSエアバッグシステム ●オートエアコンディショナー ●燃料残量警告灯  
●パワーステアリング ●フロントガラスコート  
●ルーフエンドスポイラー（ハイマウント・ストップランプ付）  
●パワーウィンドウ ●パスワードロック ●チルト機構付4本スポークステアリング  
●ボディ同色電動リモコンドアロー ●フロントカップホルダー ●マップランプ  
●フロント・ベンチシートヘッドディスプレイ  
●フルホイールキャップ

このモデルは、5年または5万キロのいずれか一方が経過すると、保証が切れます。



- オートエアコンディショナー ● ボディ同色マスク体(バンパー)
- テル機構付3本スポークステアリング
- ルーフエンドスポイラー(ハイマウント・ストップランプ付)
- パワーステアリング ● パワーウィンドウ
- ボディ同色電動リモコンドアミラー ● リアシェルフ ● フロントカップホルダー
- フロント・ベンチレーターッドディスクブレーキ
- フルホイールキャップ



内外装色組み合わせ表

[illegible]

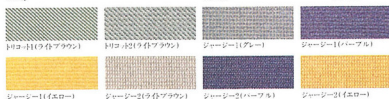
■タイプ・カラー・オプション等により、納期が異なりますので販売店にお問い合わせください。

## ボディカラー



キャブチン・マブル・・・ フロストホワイト ミラ・レッド ヒューター・グレイ・・・ カニバル・イエロー フロントブラック・

## シート地





















## 時代の変わりめが、くっきり見えるときがある。

人がうれしいコト、地球がうれしいコト、シビックというクルマは、その時代時代にあって、いつも人と地球の最良のバランスを考えてきた数少ないクルマです。だから、時が移り、生活の意識やスタイルが一変し、地球環境のありようが問われている今、これまでのシビックの歴史に一旦ゾリオドを打ち、これからの指標となるべきクルマ、すなわちニューベンチマーク・カーの創造に着手しました。たとえば①前席の2人の快適さを追求した大胆なスペース・デザイン・コンセプトと、空力をきわめた未来的なフォルム。

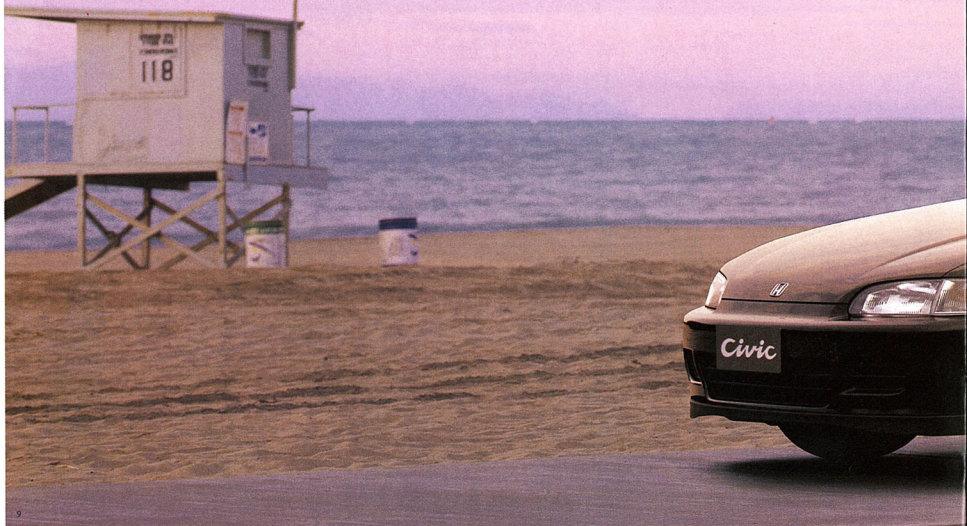
②走りと低燃費の両立をめざした、新VTECエンジン・フォーメーションの開発。これによる、超高性能車、超低燃費車、超ハイバランス車の具体化。

③ハンドリングの気持ちよさと快適な乗り心地の両立を図った新サスペンション。さらには

④SRSエアバッグシステムに代表される安全装備の充実や、各部の小型化や軽量化、リサイクル性の向上など、これからの人と地球のために、革新的といえる発想の転換を試みます。だから、あたらしいシビックには、きっと時代の変わりめがくっきりと見えるはずで。

**いままた指標となるクルマへ。ニューベンチマーク・カー、「シビック」誕生。**

ベンチマーク（基準点、指標）







鍛えるコト。遊ぶコト。楽しむコト。

**スポーツ・シビック誕生**



CIVIC▶▶▶



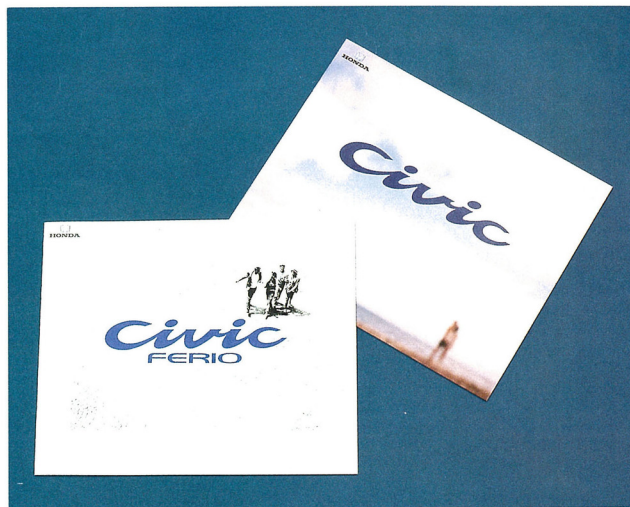
1 Honda Civic (H) 1.6i 16V is a 4-door sedan. \*Optional equipment. \*Civic is a registered trademark of Honda Motor Co., Ltd. \*Civic is a registered trademark of Honda Motor Co., Ltd.



---

# 新型シビック/シビック フェリオ

## 縮刷カタログ



★このページは、2車の本カタログを抜粋して縮刷したものです。



**モーターファン** 別冊  
**ニューモデル速報**



平成3年10月27日発行  
〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16  
発行所・株式会社三栄書房  
03-33643812  
発行人・鈴木脩己