

主要諸元:(タイプα CVT)

- 全長×全幅×全高/3,395×1,475×1,180mm
- ホイールベース/2,285mm
- トレッド/前:1,300mm 後:1,275mm
- 車両重量/850kg
- 最小回転半径/4.8m
- エンジン/658cc水冷直列3気筒横置
- 最高出力/64ps/6000rpm
- 最大トルク/10.6kgm/2600rpm
- JC08モード燃費/24.2km/ℓ
- ミッション/CVT
- ブレーキ/前:油圧式ディスク
後:油圧式ディスク
- タイヤサイズ/前:165/55R15
後:195/45R16
- 駆動方式/MR
- 乗車定員/2名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,180,000円(消費税込)



写真でお分りの通り、ルーフトップ（カ
タログでは「ロールトップ」の名称が用いら
れており、以下同表記に準じる）を外した状
態はフルオープンではなく、運転席後部が
固定されたいわゆるタルガトップスタイル
だ。上部が凹凸形状となって、エンドに向
かって切れ上がるようなデザインが施され
たリアボディに、Nシリーズにも採用され
たS07A型を改良したターボエンジンを横
置きでマウント。このため、リアビューは非
常にグラマラスで、いかにもスポーツカーら
しい迫力を感じる。

フロントに目を移すと、縦幅が狭くサイ
ドエンドに流れるような形状のコンビネー
ションランプが、シャープに前方を見据えて
いる印象。筆者個人としては、ビートの面影
をそこはかとなく感じた。

サイドは後方に跳ね上がるようなプレス
ラインが目を引き、また小柄な車体に対し
てホイールが大きく、しかも前輪は165/
55R/15と軽自動車の標準サイズであるの
に対して、後輪は195/45R/16と上位
車種並みとなっており、それらもミッドシッ
プの特有であるリアデザインの重厚感へと
繋がっている。また同時に、クルマの高い運
動能力を誇示しているかのようにも思えて
くる。兎にも角にも、ユーザーとしてはクル
マを降りてじっくり眺める時間だけでも、至
福のひと時に感じられるのではないだろう
か。

内装は、ギョッとコンパクトにまとった
コクピットが示すように、まさにスポーツ
カーの系譜である。特に、ホンダ車最小系と
なるゆ350mmのステアリングは、高度な裁

スポーツカー熱を再点火



HONDA S660

■デキスト=青柳 健司 (フォトライター) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所) ■取材協力=ホンダカーズ札幌中央 東苗穂店 Tel(011)789-2222

プロフィール

■すでに人気沸騰

2014年の札幌モーターショーにコンセ
プトカーが出典され、ショー最大のトピック
のひとつとして多いに注目を集めたホンダS
660。去る3月30日の公式発表に引き続
き、4月2日からいよいよ販売が開始され
た。しかしながら、事前受注分だけで310
0台のセールスを記録し、今オーダーしても
納車まで半年前後待たなければならぬほ
ど人気は過熱している。歴代最年少となる
26歳の若きエンジニアが開発責任者を務め
たことなども含め話題性も十分で、快進撃
が続く軽自動車シーンに強烈なインパクト
を与える堂々のデビューを飾っている。

後にも触れるが、その最大の魅力はミッ
ドシップエンジンによるMR駆動、そして2
シーターのオープンカーであること。ホンダ
としては、かのビート生産終了から約19年
ぶりにこのカテゴリーを復活させたことと
なるわけだ。かつて公道を存分にかつ飛ばし
たビートユーザーはもろんのこと、惜しま
れつつ2009年に生産終了したS200
0のファン層にとっても、排気量の違いこそ
あれ多いに気になるところではないだろう
か。

■ミッドシップの魅力

まずは、スタイリングから順に検証してい

縫手法を採用した本革巻き（ハイグレード
タイプに採用）で、下部を水平に切り取った
Dカットタイプの形状とあいまって、ドライ
バーのやる気を存分に引き出す。また、足元
ではステンレス製のペダルがキラリと存在
感を示している。マニュアル仕様車の場合は、
ヒール&トゥの操作もスムーズにできるよ
うに絶妙なバランスで配置されており、細部
まで作り込まれたクルマであることが実感
できる。一方、オートマであるCVT仕様車
の場合は、チェンジレバーのほかにパドルシ
フトが装備されており、マニュアル感覚で7
速のシフトチェンジが楽しめる設計となっ
ている。

車体の横すべりを抑制するVSAを標準
装備し、オフションで衝突回避系のシステム
などの安全運転支援機能の追加搭載も可能
なので、初めてスポーツカーに乗るドライ
バーでも安心してアクセルを踏み込めるこ
とだろう。

なお、グレード構成はベシクタイプの
βとハイグレードタイプのαの2タイプで、
どちらにも6MTとCVT仕様車のいずれ
かをセレクトできる。

インプレッション

■快感のドライビング

試乗車はαのCVT仕様で、走行中に前
後左右にかかっている加速Gと、アクセルペ
ダルの開度、並びにブレーキ圧を常時計測



ディーラーメッセージ

ホンダカーズ札幌中央 東苗穂店
新車課 営業スタッフ

宮本 圭悟さん

「またいつかオープンカーに乗りたい」と考えていらした皆様が、発売開始を心待ちにしてくださっていて、当店を含め各ディーラーでも割り当て台数が直ぐに埋まってしまいました。しばらく納車をお待ちいただくを得ない状況ですが、その価値は十分にあると思います。クルマ好きの皆様はもちろん、スポーツカーは初めてという方々も安心して運転していただける設計ですので、今後は幅広いお客様層にこのクルマの良さをアピールしていきたいと思います。



表示するセンターディスプレイをオフショ
ン搭載。ちなみに、S660にはカーナビ
の設定がなく、その代わりこのセンター
ディスプレイがバック時に後方を映し出す
リアカメラと連動しており、またホンダ純
正のナビアプリ（有料）を起動したスマー
トフォンと接続することで、ナビゲーショ
ン機能を作動・表示することが可能。加
えて、試乗車にはLEDフォグライト、リ
アフロアバンパー、アクティブスポイラー
もオプション装備されており、ノーマル仕
様車とは多少外観が異なることをお断りし
ておきたい。

さて、前置きが長くなってしまったが、乗
り込んだ際の第一印象としては、まずドア
の開閉が意外なほど重厚なことが挙げられ
よう。この時点で、経済性を追求したタイ
プの軽自動車とは全く別次元のクルマであ
ることをあらためて感じる。同時に、着座
位置からの視点の低さと体をしっかりホー
ルドするシートに、ライトウェイトスポー
ツカーの王道を実感し、思わずニヤリとし
てみたくなる。

取材時は快晴だったこともあり、走行前
にロールトップを脱着してみることに。
オート操作はできないが、その名の通り両
サイドからくるると巻き上げる要領で簡
単に外すことができるので、非力な女性ド
ライバーも安心。収容は、ボンネット下の
専用スペースにすっぽりとハマる仕組みだ。
なお、純然たるスポーツカーゆえに書くだ
け野暮だが、ラゲッジスペースは皆無に等
しい。

走り出して直ぐに感心するのは、ハンド
リングの程良いどっしり感。軽重量のクル

マを操っていることをつい忘れてしまうほ
どだ。これが、連続コーナーでの取り回し
の際にキレとなって伝わってくる。特に、タ
イトなカーブでの入射角に対する素直な
ノーズの入り込みは快感の域。ミッドシッ
プ+後輪駆動車ならではの、クイックで安
定的なコーナリングが繰り返され、走れば
走るほど運転する欲求が高まっていく。

2つのシートのヘッドレスト中間位置に
開閉式の小窓が備わっており、これをオー
ブンにして走行するとターボの吸気音が耳
に心地よく響き、気分も一層盛り上がる。

サスペンションについては、ガチガチに固
めたものではなく、路面の凹凸を適度に
いなす柔軟性があり、ゆえに静粛性も十分
に及第点を与えられるレベルだ。

軽自動車の上限でもある最大出力64psは、
当然ながらスポーツカーとしては非力の部
類に入るが、軽量であるがゆえにそれを全
く感じさせない加速フィールが味わえる。
また、ドライビングポジションの低さから
くる体感スピードに、乗る度にワクワクさ
せられるユーザーも多いことだろう。

■値打ちモノ

若い開発者が細部までこだわり抜いたと
いうS660。現在のところ、セカンドカー
として購入するベテランドライバーが多い
とか。操作性、体感性能、装備と、どれを
取っても高レベルにあり、軽自動車らしか
らぬ本車両価格も、むしろお値打ち価格
と言える。