



主要諸元：(EX-BLACK STYLE)

- 全長×全幅×全高／4,765×1,820×1,410mm
- ホールベース／2,700mm
- トレッド／前：1,545mm 後：1,565mm
- 車両重量／1,390kg
- 最小回転半径／5.3m
- エンジン／1,496 cc 直列 4 気筒 DOHC
- 最高出力／109ps／6,000rpm
- 最大トルク／13.7kg・m：5,000rpm
- モーター最高出力／131ps：4,000～8,000rpm
- モーター最大トルク／27.2kg・m：0～3,000rpm
- JC08 モード燃費／31.4 km/ℓ
- ミッション／E-CVT
- ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク
後／ディスク
- タイヤサイズ／215/50R17
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5 名
- 車両本体価格／3,628,800 円(税込)



環境車を意識しない
プライムセダン！

現車を見ての第一印象、それは「なんて美しいセ

インプレッション

セダンだった。

充分で、トランクリッドが低い位置から開くこともあって荷物の出し入れも楽に行える。

コンバクトハッチバックやクロスコーパーSUVが人気の中心であり、一部車輛のせいでハイブリッド車ならこの「デザイン」という意識が定着しそうな日本国内で、あえてスタイリッシュな4ドアセダンで勝負に出たホンダの「やる気」をそのデ

その「上質さ」は室内にも充分に感じられる。本草とスエードを組み合わせたシートは体にしっとりなじみ、本皮巻きのステアリングホイールも質感豊かな握り心地。リアシートもファストバック風のルーフラインからは想像もできないくらい広い広さを確保している。トランクルームの容量も

アセダンを筆者は専断にして知らない。

ホンダの開発責任者である堀川克己氏は、『ま
ずキーワードは『フライム』でした。単なる高級感
ではなく、上質なセダンとしてのデザインを決め
それを実現するにはどうしたらいいかを考え、そ
こからエンジン、ハイブリッドシステム、安全装備
などを落とし込んでいきました。もちろん技術的
に特筆すべき点は多数ありますが、それはすべて
当初から想定したデザインを具現化していった結
果なのです』と語っている。

さらに、傾斜の強いフロントウインドウからリアエンドまで流れるように自然なライン。そのトランクリッドに少し大きめのスポイラーを装着すれば、スポーティークーペと見まがうほどの造形美なのだ。これほどまで完璧なシルエットを持つ4ド

ダンなんだろう」だった。そのサイドシルエットF F車であるからフロントオーバーハングが大きくなるのだが、それがない。適正な位置に前後のタイヤが配置され、F R車だと言っても誰もが疑わないようなバランスの良さ。そして、特徴的なフロントグリル。日本刀をイメージしたというグリル上端は「E D」ヘッドランプを二分割するように左右に伸び、まるで研ぎ澄まされた「刃」のような美しさなのだ。サイドウインドウもすべてクロームの縁取りがなされ、これもまたインサイトの端正

ホンダは時として意表を突くクルマを作ってしまう自動車メーカーである。なにしろ最初に発売したクルマはスポーツカー並のDOHCエンジンを搭載した軽トラックだったし、空冷こそが最効

“異端児”こそが
ホンダの真骨頂！

— プロファイル —

その3年後 ホンダはしっかりと市場動向を早極めた上で2代目となる新インサイトを発売する。初代とは違いファミリユースも考慮した乗車定員5名の4ドアハッチバック、適正な価格設定もあって大人気車種となるのだ。発売からわずかに二ヶ月で登録販売台数トップに浮上、ハイブリッド車が初めて首位を獲得するという快挙を成し遂げる。

ジャンルを越えて新たな
クルマの価値観を創造！

計思想だったのである。

それにより、空気抵抗係数Cd値はわずか0・25、燃費も当時の世界最高である35km/ℓを達成してしまった。その燃費性能と、通常の感覚からは思いも及ばないボディデザインに世界中が驚かされたのだが、正直なところ時期が早すぎたのだらう。このホンダの「先鋭な異端児ぶり」は一般消費者には受け入れられず、世界総販売台数はおよそ17、000台をもつてこの画期的な低燃費車は発表から6年後の平成18年に販売が終了してしまったのである。

率とファミリーセダンに強制空冷エンジンを無理やり開発したり、わずかに車体重量700kgのコンパクトカーに110馬力ものターボエンジンを搭載してきたのだ。その意表をつく、驚かされたクルマの1台が初代のインサイトだろう。

ホンダ初のハイブリッド車として平成11年に発表した初代インサイトは世界最高水準の低燃費性能を目指し、コンセプトカーそのままに登場した。設計主眼が「低燃費」であるからまず車体重量を軽減する必要から基本フレームはアルミ製でさらにフロントフエンダーなどは金属ではなく樹脂製。リアシートさえ不要と、乗車定員2名のコンパクトクーペにしてしまい、空気抵抗を軽減するため、リアホイールを完全に覆うスカートまで装備するという、まるでレーシングカーのような設

ホンダ・ハイブリッドの“主役”
インサイトが、端正な
スポーティセダンに大変貌！

HONDA INSIGHT

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=Honda Cars北海道 宮の森店 TEL(011) 644-9301

ディーラーメッセージ

Honda Cars北海道 宮の森店
営業チーフ

中山 直紀さん

「新型インサイト、先代のモデルとはまったく違ったクルマとして生まれ変わりました。確かに先代と比べて車両価格は上がりましたが、安全性や高級感、クルマ本体の品質が大きく向上したのです。安全運転サポートの『Honda SENSING』が全車に搭載されましたから、どなたが乗っても安全にドライブできます。ハイブリッドシステムも一新されましたからEV走行もできますし、それが好燃費にもつながっています。とにかくクセのないミドルクラスセダン、お客様からも「前のインサイトよりカッコよくなったね!」という声もいただいています。年齢・性別を問わずどなたにもピッタリのインサイト、試乗車も常時ご用意しておりますから、新型インサイトの魅力をぜひ体感してみてください。ご来店、お待ちしております」



ホンダ独創の HVシステムを搭載!

ザインすべてから感じるのである。

メインスイッチをオンにして市街地へ走り出す。シフトをDレンジに入れようと思ったのだが、そのシフトレバーがない。そこで気が付いた、シフトはボタン式なのだ。センターコンソール上にあるボタン、奥からP、R、N、Dと並び、それにタッチしてシフトする。正直なところ違和感はあったが、ハイブリッドのCVT車でありDレンジに入れたままで充分なのだ。

広い幹線道路を走り出したが、まったく静か。スラッドレスタイヤが雪を噛むロードノイズがするだけでエンジン音やメカニカルノイズはまったく聞こえない。そこでまた気が付いた。インサイトに搭載されているホンダ最新のハイブリッドシステムであるi-MMD(インテリジェント・マルチ・モード・ドライブ)は通常走行においてエンジンは稼働せず、モーターが主体。だから一般道を走る場合にエンジンに火が入ることはなく、静粛性が保たれているのは当然だったのだ。つまり、エンジンの主たる役割は発電機であり、インサイトは基本的にモーターだけで走るEV(電気自動車)なのである。今回の試乗でも、込み合った市街地、急坂上り、深い新雪の積もった山道などを走行したが、スタートから強力なトルクを発生するモーターのパワーだけで充分、短時間の走行だったせいもあり、エンジンが稼働する場面はほとんどなかった。

ただ、このi-MMDには3つの走行モードがあり、一つ目がバッテリーから送られた電力によるモーターだけで走る「EVモード」、次がエンジンで発電し、それをモーターに送る「HVモード」、そして最後にエンジンだけで走る「エンジン・モード」だ。つまり、インサイトは基本はEVであるが、エンジンだけで走ることもある。

時にはモーターが停止し、エンジンと駆動系がクラッチで直接つながってクルー징させる。基本はEVとはいえ、やっぱりホンダはエンジンを忘れていなかった。本田宗一郎の昔から「オレたちはエンジン屋だ!」という社是を守り続けてきたホンダ、その熱い心意気を感じるのである。

ブレーキも好印象で深い新雪路面を走ったのだが、ブレーキング時のABS作動音やブレーキペダルへの反動はまったくなく、ペダルの踏み具合に素直に反応する。また、エンジンルームをミリ単位の詳細設計で切り詰め、そのため通常のバッテリーはセンターコンソールの下に配置し、モーター駆動用のリチウムイオンバッテリーはリアシートの下。これらにより低重心化と適正な重量配分が達成でき、それがF車であることを忘れてしまふほど自然な運転を可能にしたのだ。

新型インサイトは「優雅なデザイン」、「内外装の質感」、「運転支援システム『ホンダ センシング』の標準装備」の3点をポイントしたというが、それらはすべて達成されている。そしてそこには「低燃費性能」とか「最新ハイブリッド」という言葉は見当たらない。つまり最初から「HVだから: エコカーだから:」などという固定観念を一掃することからクルマの開発が始まったのだ。

クルマとしての機能を追及する前にまず美しいことが必要だし、そこに最先端の技術を盛り込むことで快適性や安心感が生まれ、走りや使い勝手も良くなる。それを大前提にホンダの技術陣が4年の歳月をかけて、クルマとしての本質的な価値や魅力を追求していった結果、そこに誕生したのが流麗で端正なボディを持ち、最新のハイブリッドシステムを搭載した4ドアスポーツテイセダンだったのである。

軽自動車やSUVばかりが人気の中心となっている日本国内に、セダンの魅力を再認識してもらおうとしたホンダからの提案が新型インサイト。それが正当な市場評価を受けられることを心の底から願うのは筆者ばかりではあるまい。