



場のシティや、その後継車であるロゴにも継承される。さらにホンダは、コンパクトカー市場における存在感をより盤石にするため、平成13年に初代のフィットを投入するのだが、これが空前の大ヒットとなる。なにするデビュー当初の月間販売目標は8,000台だったが、発表後の1か月でその6倍も受注してしまうのだからさらに翌年には、33年間の長きにわたって年間販売台数トップの座に君臨してきたトヨタのカローラを追い落としてしまう。つまりフィットにはカローラから、その「王座」を奪い取るにふさわしい、十分な走行性能と商品力が備わっていたのだ。

**コンパクトカー
『主役』の座を奪取！**

大ヒット作となったフィット、その年のカー・オブ・ザ・イヤーを受賞するなど勢いはとまらず、発売以来わずかに半年で累計販売台数10万台を達成する。その大きな要因は、フロントシート下にガソリントankを装備するというまったく新しいプラットフォーム。それにより、ライバル車の追従を許さぬ広い室内空間と、使い勝手の良さを達成したことにあった。

その正常進化版として、平成19年には一回り大きなサイズとなった2代目が発売されるのだが、これもユーザーからの支持は圧倒的だった。平成20年4月には年度累計販売台数のトップ、翌21年にも年間販売台数1位となるのだ。この時点でフィットは国内コンパクトカーの『定番』となったといえるだろう。

そのポジションをさらに確固たるものにすべく、平成25年に3代目がデビューする。5ナンバーサイズは守ったが、先代から全長は40mm以上、ホイールベースも30mm延長され、かなり大柄のボディとなる。フロントマスクも男性的なシャープさを持ち、サイドにも大きなプレスラインを入れるなど、これまでとはまったく違っ

たイメージとなっていた。ただ、その「転換」に違和感を持つ層もあったし、DCTミッションの不具合が続いたのも事実。それらもあり、3代目はとうとう年間累計販売台数トップに立つことはなかった。その想定外の不振、ホンダがその状況に甘んじるはずもない。ホンダにとってのフィット、それはコンパクトカーの「覇王」でなければならぬのだから。そのための改善策は十分に討議され、新型フィットの開発は着々と進められていた。

そして迎えたのが昨年10月の東京モーターショーである。ホンダのブース、まず目を引いたのはレース参戦60周年記念コーナーで、そこには歴代のF1優勝マシンや、2輪のロードレースGPマシンがずらりと並んでいた。『レース命！』はホンダの重要なアイデンティティであり、これは他のどのメーカーもまねはできない。それよりさらに広く、明るく照らし出されていたのが新型車コーナー。そこにはニューカラーに輝く、見慣れないコンパクトカーがずらりと並んでいた。コーナー表示は誇らしげに『Fit』の文字。そう、それこそ、世界初公開となった新しいフィットだったのである。

**インプレッション——
まったく違った
コンセプトからスタート！**

試乗用に用意されていたのは、新型フィットの『e:HEV HOME 4WD』というタイプ。簡単に言えば、ユーザーの指向に合わせて5グレードある中で、最もファミリーユースに適するタイプで、最新ハイブリッドを搭載し、北海道では需要の高い4WD仕様車。つまり、最も「売れ筋」のタイプである。

4代目となる新型フィット、まずクルマの周囲をひと回りにしてみたのだが、先代とはまったく違ったボディデザイン。サイズはほとんど変わらないのだが小柄に見える「可愛い」のである。



ホンダ渾身の力作！ コンパクトカーの絶対的エースを目指し、 イメージをすべて一新した4代目のフィットが登場！

HONDA FIT

■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=ホンダカーズ札幌中央 月寒店 TEL(011) 855-7111

プロフィール
**クルマの楽しさを
より多くの人たちに！**

終戦直後の昭和21年、ホンダの創始者である本田宗一郎が最初に手掛けた市販車は、陸軍の発電用として残されていたエンジンを装着した自転車だと言われている。残っていたエンジン

は500台程であり、それは瞬く間に完売。宗一郎はそこから独自のエンジンを開発することになるのだが、ここで蓄積された高度なエンジン技術がその後のホンダを支える重要な要素となるのである。

なにする、昭和38年にホンダが最初に発表した4輪車は、1360というDOHC4気筒エンジンを搭載した軽トラックだったし、同じ時期に5500という2シーターのライトウェイトスポーツカーも発売している。この創業時の状況からもわかるように「エンジン命」というホンダのポリシーと、高性能な製品を誰でも手に入る適正な価格で提供するという姿勢は、現在までも綿々と守り続けられている。

2輪車メーカーとしては確固たる地位を築き上げていたホンダ、昭和42年に4輪メーカーに転進するため開発したのが大ヒット作となるN360。この軽自動車にはバイク用エンジンを改良して搭載されていたが、それは全国に多数あった2輪販売店でも扱えるようにという戦略もあったはず。このN360の好成績をベースにホンダが充分な準備の末、昭和47年に投入したのがシビックだった。アメリカでのマスキー法をはじめとする排ガス規制が厳しくなったこの時期、それをシビックはホンダ独自のCVCCエンジンで世界の有力メーカーに先駆けてクリア、ホンダの評価は一気に高まったのである。

そのエンジン技術の秀逸さはもちろんだが、ホンダにはコンパクトカーに対する基本的な考え方があった。それが「マン・マキシマム&メカ・ミニマム」、つまり乗員の居住空間は最大にして、機械が占有するスペースは最小限に抑えるという方策。それはフレイアウトを採用することにより、最も大きな「機械」であるパワーユニットを車体前方に押し込め、さらにタイヤをボディの四隅ギリギリに配置することで広大な車室を確保することだった。

それは成功作のシビック以降も、昭和56年登



ディーラーメッセージ

Honda Cars札幌中央 月寒店
新車課 営業

西森 順平さん

「ホンダが全力を挙げて開発した今回のフィット、私たちディーラー営業担当にとっても期待の新車です。グレードも5種ありますから、お客様のお好みに合わせてお選びいただけます。実際にお客様からも「デザインがシンプルで親しみやすく、女性にもピッタリだね！前方も視界が広くて、運転しやすいよ！」という声もいただいています。特にシートはまるでご自宅のリビングにあるソファのように座り心地がよく好評。安全運転支援システムのHonda SENSINGも最新機能となり、さらにHonda CONNECTによって万が一の非常時にも対応するため安心感が違います。私たちも自信をもってお勧めできる今度の新型フィット、試乗車も常時用意しておりますから、新しい機能と運転しやすさを実際にお乗りになって体感してみてください。ご来店、お待ちしております」



数値ではなく “心地よさ”こそが重要！

ドライブスシートに乗り込み、2本スポークという操作しやすい新しいデザインのステア

その新たな発想が開発の「原点」であるとするれば、フィットが大きく変わったのは当然だろう。その誰にでも受け入れられるであろう嫌味のないシンプルなデザインを目にし、シートの座り心地の良さや、フロントウインドからの視界の良さなどを体感すると、フィットがライバル車とはまったく違った価値観から創られていることがはつきりと分かるのである。

新しいフィットの開発責任者である田中健樹氏は、「これまででは、室内が何センチ広いとか、エンジンが何馬力大きいとか、特にポイントだったのが燃費で、リッター何キロ優れているとかの数値競争でした。でも、それで本当にお客様が喜んでくれているんだらうか？ もしそうじゃないならコストや技術を別のところに使うべきなんじゃないかと思っただけです。」と語っている。

その新しい方向性はルーフ内も同様だった。シートは白のレザーにファブリック地を組み合わせたセンス良い仕上げで、人体骨格の研究から始めたというシート構造やクッションの厚みは文句なしの座り心地。それはリアシートも同様で、座面の厚さもたっぷりあり、身長175センチの筆者がまったく狭さを感じることなく、ロングドライブでも疲れを最小限にしてくれるだろう。

担当デザイナーが意識したのは「柴犬だったという。クルクルと元気に走り回り、誰からも愛され、いざとなれば飼い主を守るという気丈さも持つ愛犬。そこそがファミリカーに要求される最も重要なポイントであり、新型フィットには、ホンダの新鋭デザイナーが目指したイメージが見事に具現されていたのである。

リングホイールに手を添え、前方に目をやると驚かされるのが、横一直線にフラットなダッシュボード。極端に細くしたAピラーと同様に視線をさえぎるものが全くない。情報ディスプレイをダッシュボード上に大きく飛び出させ、視界の邪魔をするクルマが多いのだが、フィットはそれらと一線を画するクリーンさ。とにかく前方の見晴らしの良さを最優先したのだ。

単なるスイッチではなく、しっかりと存在を主張しているシフトレバーをDレンジに入れ、スタート。搭載されているハイブリッドシステムはインサイト等と同じ最新の2モーター式で、発進加速から通常走行はすべてモーターによるため、ルーフ内の静粛性は予想以上。アクセル開度に応じてエンジン回転も発電のために上昇するのだが、それがあまりに自然なため、モーターだけで走っているとは思えないほどハイブリッド制御が素晴らしい。ただし、一般市街地ではモーターが主役なのだが、高速走行では駆動系のクラッチが切り替わり、エンジン動力が主役になる。そのあたり、「エンジン命！」が本命であるホンダの面目躍如たるところだ。

サスペンションも先代とは違った「味付け」になっている。路面のギャップや段差をスプリングやダンパーだけではなく、ボディ全体で吸収する感覚。急なステアリング操作をするとボディは大きくロールする。ただしそれは決して不安になるほどではないし、グリップを失うわけではない。最小限の固さを保持しながらも柔らかさを出す、乗り心地優先のサスペンションなのだ。

新型フィット、それはライバル車の存在など歯牙にもかけず、コンパクトカーの新境地を切り開こうと、ホンダが総力を挙げて創り出した存在である。より身近に、より安全に、より自然に、そしてより心地よく。それがユーザーに受け入れられるのは当然のこと。新型フィット、それは最上のコンパクトファミリーカーになってゆくはずだ。