

- 主要諸元：(e:HEV)**
- 全長×全幅×全高/4,550×1,800×1,415mm
  - ホイールベース/2,735mm
  - トレッド/前：1,535mm 後：1,565mm
  - 車両重量/1,460kg
  - 最小回転半径/5.7m
  - エンジン/1,993cc 直列4気筒DOHC
  - 最高出力/141ps・6,000rpm
  - 最大トルク/18.6kgf・m：4,500rpm
  - モーター最高出力/184ps：5,000~6,000rpm
  - モーター最大トルク/32.1kgf・m：0~2,000rpm
  - WLTCモード燃費/24.2km/ℓ
  - ミッション/電気式無段変速機
  - 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/235/40ZR18
  - 駆動方式/FF
  - 乗車定員/5名
  - 車両本体価格(札幌地区)/3,940,200円(税込)



今から半世紀近く前の昭和47年、ホンダにとっては失敗作に終わったホンダ1300の後遺症から、4輪事業からの撤退なども噂されていた時期である。その状況を一気に打開しようと投入されたのがFの初代シビックであった。その当時人気だった軽自動車ライフのボディを拡大したようなデザインで、ボディの4隅ぎりぎりにタイヤを配置してルーム内の居住性を高めるという方策がとられていた。

さらにその時期、アメリカでは厳しい排ガス規制法案であるMSK法が制定され、自動車メーカーはそれに頭を悩ませていた。触媒など何らかの二次的処理が必要と思われていたが、ホンダは混合気を希薄燃焼させる技術を開発し、エンジン本体だけで排ガス規制をクリアさせたのである。このCVCCと名付けられたエンジンを搭載したシビックは、躍時代の寵児に上り詰め、世界中で販売台数を伸ばしてゆくのだった。まさにシビックこそがホンダの基盤を築き上げたクルマであると言ってしまうのは過言ではあるまい。

そのホンダF車の基本であり、発売以来50年という歴史を持つシビックにも時代の流れとともに浮き沈みはあった。初代から20世紀の終わり頃に登場した6代目頃までのシビックは、リアハッチバックを持つスポーティな3ナンバーが主流であり、免許を取って初めて手にするエントリーカーというポジションを確立し、フェリオを名付けられた4ドア車はファミリーカーとして万全の人気を得ていた。

しかし、その頃からシビックの立場は微妙になってゆく。シティアロコ、さらにフィットがコンパクトカーの主流になってゆき、ミッドクラスにはアコードの存在があり、シビックの存在意義が薄れてきたのである。そのため3ナンバーサイズに車格が上がった平成22年にはシ

ビックの国内生産は終了してしまう。一時的に日本国内から姿を消したシビックだが、その間にも状況は変化してゆく。今年に入ってインサイトやアコードの生産終了が発表され、ホンダのミッドクラス車として再びシビックが注目されることになったのである。1.5リッターターボで国内生産が再開された新型シビックだが、それに続いてホンダ最後のスポーティカーになるかもしれないと噂される「Type R」と、ハイブリッドである「e:HEV」も販売開始となった。

ボディも堂々たる3ナンバーサイズとなったシビック、バリエーションも豊富になり選択肢も拡大され、ホンダの中核セタンとなるべき準備はすべて整ったと言えるだろう。

**—インプレッション—  
流麗なクーペボディと上質な  
ルーム内のベストマッチ!**

現車を目の前にして、まず目を引かれたのがボディカラーである。落ち着いたブルーメタリックなただカタクログのトップページにもこのボディカラーが登場し、e:HEVのテーマカラーはこのブルーなのだろうが、印象的でクルマの性格ともマッチしており好感が持てる。e:HEV専用のマットブラック塗装のフロントグリルも精悍だし、そこに鎮座するホンダのロゴにはボディカラーに合わせたかのように内側にブルーの縁取りがある。このあたりの細かい処理もオーナーの満足感を誘い出す気遣いのだろう。

ボディデザインやサイズは先に発売されたガソリン車とまったく同じリアハッチバックを持つ3ドアクーペ。ただ、俊敏なドライブ特性を持つガソリン車よりも、ちょっと上級指向を狙ったe:HEVだろうから、リアエンドをあと10センチほど延長すればよりクーペボディが強調され、高級感も増したはず。基本プラットフォームの改修は難しいのだからType Rはボディ幅を90mmも拡大してワイドボディを手に入れている。もし次のマイナーチェンジがあるとすれば、e:HEV

**新型シビックの“大本命”、  
ハイブリッドの「e:HEV」が  
上質な走りも身につけて登場!**

**HONDA CIVIC e:HEV**

■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 南郷通店 TEL(011)862-7111

**—プロフィール—  
F1のハイブリッド技術を  
市販車にも導入!**

10月9日の日曜日、三重県鈴鹿サーキット。そこでは3年ぶりとなるF1日本グランプリが開催されていた。しかし雨のためレースは中断となり、氷雨に濡れながら10万人を大きく超える観客は2時間以上も待たされた。

現代のF1パワーユニットは、1.6リッターV6ターボエンジンの他、ブレーキングによるエネルギー回収システムや蓄電池、それにより稼働されるモーターなどで構成される。さらに使用燃料量の制限もあるため燃費の良さも要求される。つまり最先端技術を盛り込んだスーパーハイブリッドなのだ。現在のF1GPにはホンダの他、メルセデス・ベンツ、フェラーリ、ルノーの4メーカーが参戦し、世界の座を競い合っている。そして今年もまた、ホンダがその地位を獲得することに成功したのである。

ホンダには「レースで鍛え上げられた技術を市販車にも投入する」という伝統がある。だからこそ1代目となる新型シビックの「Type R」には市販車用の2リッター4気筒ガソリンエンジンとしては世界最高レベルの330馬力を発生させるVTECターボが搭載されているし、今回試乗した「e:HEV」にもF1パワーユニット開発から得た技術が生かされているはずだ。

2040年までに内燃機関エンジンの販売は終了し、主力は電動車とする方針が示され、モーターズスポーツ活動についても4輪レース部門を本来は2輪

# ディーラーメッセージ

Honda Cars 札幌中央 南郷通店  
営業企画課

田中 康聖さん



「この7月に発売となった新型シビックe:HEV、これまでのシビックとは比較にならないほど爽快な乗り心地と、上質な高級感を体感できる1台です。直列4気筒2リッター直噴エンジンと2モーターにより高出力と低燃費を実現していますが、エンジンとモーターの切り替えは非常にスムーズであり、ダイレクトアクセルの採用でアクセルを踏み込んだ瞬間に力強く加速するレスポンスの良さは抜群です。さらにこれだけの走行性能でありながらも非常に高い静粛性は「すごい!」の一言です。また、エクステリア、インテリア、運転支援機能のどれをとっても上質かつ高性能であり、ワンランク上の高級車となっています。クルマは実際に試乗してみても分かること多いのですが、シビックe:HEVは乗っていただければ想像を超える体験をお約束できます。シビックをベースに開発されたZR-Vも合わせて試乗していただければ、その魅力をより楽しめると思っていますので、ぜひご来店、ご試乗をお待ちしております」



## 燃費と走りの良さを 両立させた納得の完成度!

ダッシュボードがほぼ水平であるため、前方視界に優れたホールディングの良いドライブシートに腰を落ち着け、センターコンソール上の「D」ボタンを押す。e:HEVは言うまでもなくハイブリッドであり、トランスミッションなど持たない。当然シフトレバーなど存在せず、操作はすべてボタンスイッチなのだ。

発進はモーター駆動であり、まったくスムーズというより通常の市街地走行ではモーター駆動の電動車なのだ。そのため室内の静粛性は相当低く、タイヤインズくらいしか聞こえない。今回の試乗車はすでにスタック

のリアエンド延長を期待したいところだ。

インテリアもほとんどガソリン車と同等のだが、やはりシートと本革巻きステアリングホイールの仕上げの良さは特筆ものだろう。シートは外側は合成皮素材の良さが触れる中心部分はプライムスムースと呼ばれる繊維素材。合成皮革素材は着衣によっては体が滑り落ち着かないのだが、滑りが起こらない繊維素材はスポーツドライビングには欠かせないもの。デザイン上も赤いステッチと相まって高級感を演出している。

さらにリアシートの乗降りも問題なく、座面が低く設定されているため足元に余裕があり、長時間の乗車でも疲労は少ないだろう。また、使いやすい巻き取りエアリカバーを持つラゲッジルームの使い勝手もよく、幅も充分で上方に高く開くテールゲートのおかげで荷物の積み下ろしが容易に行える。2分割リアシートをたたむとさらにラゲッジエリアは拡大し、クーペ風ボディと相まってステーションワゴンのような使い方ができそう。

最近のホンダ車デザイナーの傾向である趣味の良いシンプル&スマートがこの新型シビックにも取り入れられ、ヨーロッパ風のセンスと高級感がまったく自然に感じられる。すでにシビックはエントリーカーではなく、特にe:HEVはエグゼクティブがチョイスするミドルクラス・プレミアムセグメントにふさわしく、その重要性と存在感はさらに増したと言えるだろう。

ドレスに換装されたためノイズが聞こえたのだろうが、純正タイヤのミシュラン・パイロットスポーツ4ならば、路面グリップも静粛性も優れていたに違いない。

発進加速はさすがに回転はじめが最大トルクを発揮するモーターらしくかなりの迫力。さらにアクセルを踏み込むとエンジンがスタートし強力に発電を開始する。このエンジン、シビックe:HEVのために新たに開発されたもので、驚異的な性能を持つ。平均的なエンジンの熱効率率は30%台で、残りの70%近いエネルギーはムタに放出されているのだが、この新開発エンジンは熱効率を41%にまで引き上げることに成功したのである。充分なパワーと燃費の良さを両立させた、まさに「エンジン命!」のホンダの面目躍如たるエンジンなのだ。さらにこのエンジン、モーターの効率が低下する高速定常クルージング走行時には駆動の役割も果たすがさすがにホンダハイブリッドとはいえずエンジンでの走り忘れてはいないのだ。

高性能なエンジンと柔軟なハイブリッドシステムを支えているのがシャーシの完成度の高さである。ガソリン車に比べ100キロも車体重量が増加しているが、その増加分のバッテリーをリアシート下に配置することでクルマ本体の重量バランスが改善されているのだろう。ハンドリングはシャープではないが、狙ったクリッピングポイントを外すことなく、素直にラインをトレースしてくれる。

パワフルな新開発エンジンと最先端の2モーターハイブリッドシステム。そこから生まれる爽快でスポーティな走りにマッチするヨーロッパ風の洗練されたボディデザイン。どこをとっても高い完成度を感じさせるシビックe:HEV、ホンダの上級ミドルクラス車として多くの人気を博するに違いない。

さらにホンダの「走り」へのこだわりを感じたのがフルスロットルでの加速時。まるでマニュアルシフトを操作しているように、クラッチを切ってシフトし、エンジン回転が再び上がってゆくような疑似体験ができる。さらに、ドライブモードを「SPORT」にすると「アクティブサウンドコントロール」が働き、迫力あるエンジン音までスピーカーから流す演出システムまで装備しているのだから。

イベント工学研究所。 <http://www.event-kougaku.co.jp>