



走る悦びを失っていない 爽快な最新スポーツセダン HONDA CIVIC

—プロフィール—
半世紀以上の歴史を持つ
重要な車種

ホンダシビックがマイナーチェンジを受けて登場した。現行モデルは21年にフルモデルチェンジされた11代目。全幅1800mmの完全な3

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所)
■取材協力=Honda Cars北海道 環状通白石店 Tel.(011)874-4101

ナンバーサイズであり、エンジンバリエーションは2,000ccのハイブリッドe-HiEVと1,500ccのガソリン直噴VTECターボの2種。ただし、この構成から凡庸な性能を勝手に想像してはならない。ホンダカーズ北海道・環状通白石店へ伺う前は「ハイブリッドが売れ筋で、ファミリーカー的な立ち位置だろう」と考えていたのだが、お借りしたのはなんと、新登場6速マニュアルミッションのRS。お話を伺うと「シビックは走りを楽しみたいというお客様から注目されているクルマなんです」という。正直、非常に驚いた。現代の多くの新型車において、マニュアルミッションや走行性能のプライオリティは低く、経済性・安全性・快適性が重視されているからだ。エンジンのホンダ、走りのホンダ、その伝統はシビックにしっかりと伝承されていたのである。

まずはシビックの生い立ちをざっとおさらいしておこう。初代が誕生したのは72年。第一次オイルショックが世界を襲った時代、マスキー法など排ガス規制が強化される中、CVCCを搭載して登場。世界的な大ヒットとなる。CVCCは今でいうリンバーン(希少燃焼)技術であり、革新的なクルマだったのである。2代目の登場は79年。若干ボディサイズが拡大されたが、初代のコンセプトは継承された。

83年登場の3代目では1,600cc DOHCエンジンを搭載したSグレードが追加され、全日本ツーリングカー選手権などのレースで大活躍することになる。日本カー・オブ・ザ・イヤーも受賞し「走りを楽しめるクルマ」として大きな支持を得た。87年の4代目ではダブルウィッシュボーン式サスペンションを採用して注目を集め、91年の5代目は新開発のVTEC-E仕様が設定されて評価はますます高まる。また2度目の日本カー・オブ・ザ・イヤーも受賞している。



主要諸元：(RS 5人乗り)

- 全長×全幅×全高／4,560×1,800×1,410mm
- ホールベース／2,735mm
- トレッド／前：1,535mm 後：1,565mm
- 車両重量／1,350kg
- 最小回転半径／5.7m
- エンジン／1,496cc DOHC直列4気筒ターボ
- 最高出力／182ps・6,000rpm
- 最大トルク／24.5kgf・m：1,700～4,500rpm
- WLTCモード燃費／15.3km/ℓ
- 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／235/45R18
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(北海道地区)／4,198,700円(税込)



スポーツ走行が 好きな方へ向けたモデル

’95年の6代目、’00年の7代目も日本カー・オブ・ザ・イヤーを受賞。’05年の8代目では室内空間の確保や安全性能のニーズに応じ、初の3ナンバーサイズとなる。’11年の9代目は残念ながら国内販売されなかったが(グレース)として登場。’15年に始まる10代目は、’17年より国内に投入された。そして現行モデルは、’21年から。実に50年以上の歴史を持つ、日本の自動車史において重要なクルマの一台なのだ。

e：HEVとガソリン、2種のエンジン各々にLX/EXというグレードがあり、ガソリンのみにRSが設定されるので全5種のラインアップ構成。ボディサイズは全長4,560×全幅1,800×全高1,410mm(RS以外は全高1,415mm)と、ロー&ワイドでスタイリッシュなエクステリアが目を引く。80年代以前のシビックを知る人からは「ずいぶん大きくなったものだ」という声が聞こえてきそうだが、ボディサイズは時代のニーズに合わせて変化するものであり、車格も今やベシックではない。しかし、それでもなお「走る悦び」を具現化し、これほど完成度の高いスポーツセダンに仕上げてしまっているのがホンダというメーカーの面白いところだ。

e：HEVはEVモード/ハイブリッドモード/エンジンモードをシームレスに切り替えるシステムで、モーターとエンジンは同時に働かない。ハイブリッドモードとはエンジンを発電に用いる状態を示し、加速時にはバッテリーの電力も加わって、2つのモーターを駆動させる。エンジン出力141ps/トルク18.6kgf・m、モーター出力184ps/トルク32.1kgf・m。今回e：HEVの試乗はできなかったが、RSが数値以上の動力性能を感じさせてくれ

たので、e：HEVの実力も推して知るべしである。

なお現ラインアップは全てFFで、4WDの設定はない。北海道のドライバーに4WDが絶大な人気であることは何度も書いてきたが、では現行のシビックにおいてFFしかないことのデメリットはないのだろうか？ 伺ったお話をまとめると次のようになる。「スポーツセダンに乗りたいたいという方にお選びいただいているので、4WD云々よりも走行性能、操縦性への関心が圧倒的に多いです」。なるほど、ファミリーで移動する機会の多い方にはミニバン/SUVがあるし、シビックはかなりターゲットを絞っているということになる。マニュアルミッションのRSに人気が集中しているかというそうではなく、オーナー一人ひとりが「何を重視するか」で選択は分かれるそう。これはRSだけではなく、e：HEVのスポーツ度も高いことの裏返しであり、シビックの性格を設定付けている重要な方向性と言える。

エクステリア・ インテリアの変更点

今回のマナーチェンジにおいて、外観上の変更点はごくわずか。ヘッドライト下のパネルが黒からボディ同色になり、グリルのハニカム形状をより細かいものに変更。リップスポイラーがボディ同色となり、フロントバンパー両端にはエアダクトが設けられた。だがこれはこれで良い。なぜならロー&ワイドでスポーティな外観デザインは既に完成されていると思うからだ。

内装においてはシートなどのグレイカラーが選べるようになったほか、e：HEV EXには電動パノラミックサンルーフが標準装備となった。また9インチのHonda CONNECTディスプレイにはGoogleが搭載され、ア

ディーラーメッセージ

Honda Cars北海道
環状通白石店

川村 脩也さん

シビック目的で来店されるお客様は、年代層こそ幅広いものの、「走るのが好き」という方が圧倒的に多い傾向にあります。これはカタログに記載がある通り、シビックが「爽快」な走りを目指したクルマであり、スポーツ走行に対応するだけのポテンシャルを秘めているからこそと思います。中でも今回のマイナーチェンジで追加されたRSグレードは、マニュアルトランスミッションだけしか設定がない、まさに走りに特化したモデル。太い低速トルクと胸のすくような高回転を実現するVTECターボは、マニュアルミッションで楽しみいただいでこそ本領を発揮するスポーツモデルです。ぜひご試乗のうえ、その走行性をご体感ください。



シスタントマップ、Google Playなどを利用することができるようになった。通信量無制限のプランを申し込めば、カーナビではなくGoogleマップにアクセスすることができるようになる。「Google先生」という言葉が一般化するほど、パソコン/スマートフォンでお馴染みのGoogle。それが愛車で使えるのは便利この上ない。事実レポーターも取材に向く際には、カーナビではなくパソコンからGoogleマップを見てスケジュールを立てる行動が日常化している。

現代のクルマらしく、安全装備は非常に充実している。Honda SENSINGには衝突軽減ブレーキ・先行車発進お知らせ機能・歩行者事故低減ステアリングなどをはじめ、全17の機能が盛り込まれている。もちろんこれらのお世話にならないに越したことはないが、歩行者・自転車・オートバイが混在する路上において、ヒヤッとする瞬間は誰にでもある。安全装備を過信するのではなく、あくまでもドライバーを支援する機能であることを前提に、我々は受容していく必要がある。交通事故は誰も幸せにならないからである。

インプレッション

刺激と悦びに溢れる 毎日のために

試乗する機会に恵まれたのは新たに追加されたグレードRS。1,500ccながらVTEC（可変バルブタイミング・リフト機構）ターボエンジンを搭載し、それを6速マニュアルで味わうことができる。もうスペックだけ見ても「楽しそう」という期待が膨らむ。コクツコクツと小気味良いフィールが嬉しいシフトレバー。ストロークが短く、適度な重さがあるため、明らかに走り始めのワクワク感が違うのだ。

いざ走り出してみると、1,500ccとは思えない低速トルクにまず驚かされる。それもそのはず、最大トルクは1,700rpmという低回転から発生し、4,500rpmまで広いトルクバンドを誇る。ガソリンエンジンは内径73.0×行程89.4mmと、かなりロングストローク化されており、この粘りを生み出しているのだらう。ターボは極めてナチュラルな効き方で、感覚的には2,000〜2,500ccのNA車を思わせる。まだ走行距離が250kmにも満たない新車なので高回転までは試していないが、VTEC本来の魅力を味わうならワインディングを高回転維持のまま走らせてみたいものだ。低中域はターボのトルク、高域はハイカム。車好きを自認する方であれば間違いなく、自然ににんまりしてしまうに違いない。

全体のバランス感とコーナリングマネーも非常に優秀。ボディの軽快感が際立つが、それでもある、このボディにして車重は1,350kgしかない。車格からすると1,600kg程度あってもおかしくないのだが、なにせ今回のマイナーチェンジのキャッチフレーズは「爽快」。剛性を保つ一方、軽量化にもかかりの労力を費やしたと思われる。そして182psを発生するエンジン。300psオーバーの国産エンジンも多数存在する昨今、数字だけ見れば平凡かもしれないが、実にリッターあたり12.1ps。実際に運転してみると、とにかく気持ち良い。エンジンのホンダが、そのエンジンを生かすべく造ったクルマという印象である。

レポーター自身の自戒も込めて書くが、あらゆる情報を入力可能な現代、どうしてもスペックだけで判断してしまう傾向が強い。しかしクルマというものは奥が深く、出力・トルクの数値だけで判断し、選択肢から外してしまうのは非常にもったいない。シビックはまさにそんなクルマの一台であると思う。