



伸びず。急遽、水冷エンジンを開発して145ク
ーベとしたのだが、これも失敗。これによりホン
ダは経営危機に陥るのである。

その状況を救ったのがSB1型初代シビックだ
った。このコンパクトカーは世界中で評判となり、
排ガス規制を世界最初にクリアしたCVCCエ
ンジンを搭載することで販売実績はさらに急上
昇。さらにアコードやオデッセイなど大ヒット作
を次々と生み出したホンダは見事に経営を回復
させることに成功するのだ。

そうなれば元来が「レース大好き」「スポー
ツカー大好き」という企業体質を持つホンダ
である、「やつぱり2シタースポーツカーを造
りたい!」という声が上がったのは当然のことだ
ろう。そこからじつりと準備を整え、「フェラー
リやランボルギーニなど超えてやろう!」という
強い意識のもと開発したのが、1990年に和製
スーパーカーとして大きな話題となった初代N
SXであった。

続いて1991年には軽ミッドシップスポーツ
としてビートが生まれ、1995年にはDC2型
インテグラクーペのタイプR、1999年にはオ
ープレットツプ2シタースのS2000、ハイブリッ
ド時代となった2010年にはCR-Z、さらにビ
ートのモデルチェンジ版とも言われた軽2シタ
ーのS660が発表される。

つまりホンダにとって2シタースポーツは必
須のクルマであり、何年かのブランクはあれど
次々に2ドアスポーツモデルを造り続けてきた
のだ。そして、新たなホンダスポーツ路線を推進
する最初のモデルとして1978年に誕生した
のが初代のプレリウドだったのである。

プレリウドが新たなスペシャ リティカーの扉を開く!!

初代プレリウドが発売となったのは1978
年のこと。プラットフォームなど主要部分をアコ
ードから移植して作られ、国内初のサンルーフを
持つスペシャリティスポーツクーペとして生まれ

る。この時代、スポーツクーペが全盛であり、ト
ヨタからはセリカやスピリタクーペ、日産は
シルビアやフェアレディZ、三菱ギャランGTO、
マツダコスモなど各メーカーから多数販売され
ていた。その活況を呈する市場に参入すべくホン
ダが生み出したのがプレリウドだったのである。
ところが市場の評価はプレリウドをスポー
ツクーペとは見なせず、特に最大の販売市場であ
りアメリカにおいては女性も乗れるセカンドカ
ーという、ホンダにとっては不本意な結果であっ
た。そこで1982年に2代目となったモデルチ
ェンジでは路線を一新。3バルブの直列4気筒エン
ジンにはデュアルキャブレターに換装し、ABS
まで装着。フロントサスペンションもFF車では
希少なダブルウィッシュボーンにするなど大刷
新、男性からも好まれるはずのスポーティカーと
したのである。これが功を奏して初代の2倍の
販売成績を挙げることが成功する。女性にも人
気で、デイトカーというジャンルを確立する一
台となるのだ。

4代目、5代目のプレリウドも3代目と同じ
スポーツ路線を歩んだのだが、車幅を広げ、排気
量を上げた3ナンバー車としたことが不評で、さ
らにその頃には2ドアスポーツクーペの需要も
下降気味であり、2000年には生産販売を終
了する。

そこから24年、各地のモーターショーやイベン
トでプロトタイプを展示し、ティザーキャンペ
ーンを重ねてきた新型プレリウドがとうとう
今年の9月、満を持しての発売開始となったので
ある。

インプレッションー 現代FFクーペの あるべき姿を創出!

今回試乗にご提供いただいた車両はグレー
の入った白のボディカラー。新型プレリウドに
はボディカラーが4色しか設定されず、そのうち



最新のハイブリッド・2ドアスポーツクーペ誕生! 24年の時を経て、ホンダの自信作である 新型プレリウドが再登場!! HONDA PRELUDE 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 スポーツモデルこそ ホンダ発祥の基盤!

悲惨な結果に終わった太平洋戦争の終戦後、
その大混乱の中、本田宗一郎率いる本田技研工業
は、重払い下げの汎用原動機を使った原動機付自
転車の生産からスタートした。そこでの成功が

ホンダのスポーツモデルは どの時代にも!

日本国内ばかりではなく、欧米でも絶賛を博
し、レーシングマシンのベース車両にも使われる
ほどのパフォーマンスを持っていた2シタース
ポーツのS800が姿を消した後、ホンダが次の
2ドアクーペとして発売したのが空冷エンジ
ンを搭載する1300クーペ9だ。

ところがこの空冷エンジン車、クラス最高のパ
ワーを持っていたのだが絶不評でまったく販売が

ら2輪メーカーとなり、社是ともいえる「世界一
になる!」という命題の元、2輪ロードレースGP
Pに参戦。そこでも卓越したエンジン技術により
ワールドチャンピオンタイトルを何度も手にす
る大成功を収めるのだ。

続いて本田技研工業が目指したのが4輪業界
への参入である。ところが1961年、通産省は
国際競争力強化のため、新たな4輪メーカーの
参入を制限しようとしたのである。もちろん本
田宗一郎は烈火のごとく大反対し、その政令案を
無視して4輪車の開発は進めていた。そして19
62年の東京モーターショーで発表されたのが
360ccDOHCエンジンを搭載したS360とい
う2シタースのオープントップスポーツクーペ
であった。

残念ながらこのS360は市販されなかった
が、排気量を500ccに拡大したS500を19
64年に発売。それがS600、S800と続き、
世界中で人気となるのである。そのDOHCエ
ンジンは欧米で「まるで時計のように精巧な造
り」と称賛されたが、2輪レースを席巻してき
たホンダにとって小排気量のDOHCエンジンを
造ることなど当たり前のことであつたのだらう。

つまりホンダにとって初の市販乗用車は2シ
タースポーツであつたし、それが「レースに勝
つ」、「エンジンパワー命!」というホンダの企
業発祥から継続される基本姿勢のはずであり、
それが現在も守り続けられていると信じてい

主要諸元: (e:HEV)

- 全長×全幅×全高、4,520×1,880×1,355mm
- 最大バース/2,605mm
- トレッド/前:1,625mm 後:1,615mm
- 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/23.6km/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/235/40R19
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/4名
- 車両本体価格/6,179,800円(税込)



ングを望むと思うのだ。

操作性以外の、クルマ本来の使い勝手も重要でその点、プレリユードのラゲッジルームはそれなりの広さは確保されている。テールゲートの幅が車幅全体の半分くらいで狭いのだが、大型トラックなら2個、ゴルフバッグでも2人分の2個は充分に積み込むスペースはあるが、それはリアシートをたたんだ場合。プレリユードは2+2の4人乗りなのだが、リアシートに大人2人の長時間乗車は到底不可能で多くの2+2カーのオーナーもリアシートなどあまり使ったことなどないはず。2+2カーのリアシートはあくまでも短時間の非常用であり、普段は使わないとすれば何ら問題ないはずだ。

プレリユードの開発にあたった技術陣は、「ベースが4ドアシビックであっても、単なるシビックのクレーン版を作るわけじゃない」という強い思い入れからスタートしたという。その意図はしっかりと新型プレリユードの外観にもインテリアにも反映され、スポーティカーであり、さらにツアラーでもあるというクルマの性格を着実に実現してくれたと言える。

パワーを上回る
圧倒的なシャーシ性能！

プレリウドはすでに先行発売されているシビックやアコードとまったく同じパワーユニットが搭載されている。つまり、ホンダ自慢のハイブリッドシステムであるe・H・E・Vなわけ、通常の市街地走行ではEV電気自動車なのだ。そのため、装着されているタイヤがコンチネンタルのプレミアムコンタクト6というコンフォートタイプであることも、助となり走行時の静粛性は充分に高い。これなら搭載されているBOSEのサウンドシステムもたっぷり楽しめるはず。

ただし動力性能については物足りなさを感じ
るシーンもあった。総重量1500kg近い車両に
184馬力のモーター。EVだから発進加速はそ
れなりだが、フルアクセルの上りS字コーナーな

どでは「もっとパワーが欲しい!」という場面もあるはず。

つまりプレリウドはシャーシがパワーを上回るポテンシャルを持っている。それは当然で、プラットフォームは320馬力を受け止めるシビック・タイプR用をベースにしているのだから。それはサスペンションも同様で、高速コーナリング中にステアリングを切りながらさらにアクセルを踏み込むスポーツ走行を試してみたのだが、タイプR用のフロントサス、デュアルアクシス・ストラットはFF車特有のトルクステアのわずかな気配も見せず、何事もなくたつようにタイトコーナーをクリアして行つたのである。

この圧倒的なシャーシ性能から「ハイパワーエンジン」を搭載してくれ！」という声も聞こえそうだが、それは無理な話。プレリウドはホンダ技術陣がクルマの主流が電動車へ向かうこの時期に、「ハイブリッドでスポーツカーを造りたい！」という意志が発端であり、パワーユニットを変えらなと論外なのだから。

とはいえ、フレリユードに搭載されているパワーユニットはシビック、アコードをはじめ多数のホンダ車にも使われる、現状では最上のハイブリッドシステムであり、エンジン・モーター・電池のどこを変えても性能アップにはならないという。

そうであれば、卓越したシャープシと適度なパワーを発揮するハイブリッドシステムを持つ新型プレリウドは、年齢を問わず誰にでも楽しんでもらえるスポーツカーなのだ。ホンダのDNAは「クルマをあやつる喜びを提供したい」であり、その表現方法の一つがプレリウドだったのだ。以前からホンダは車両名に音楽用語を使うことがあった。パレードであり、コンチエルトであり、ジャズやアリアというクルマもあった。その一つが重厚な交響楽などの前に先駆けとして演奏された「前奏曲」を意味するプレリウドである。その込められた意味通りに新型プレリウドはきつと来るべき新しいクルマ社会の扉を開ける存在となつてくれるに違いない。



ディーラーメッセージ

ホンダカーズ札幌中央 南郷通店
営業推進部

田中 康聖さん

約25年ぶりの復活で、発売前から大きな話題を集めていましたPRELUDEが9月5日には発売開始となりました。快適性や利便性などがトレンドであるなか、カッコよく走る愉しさを追求したハイブリッド。CIVIC TYPE Rと同様のシャシーンを有段ギア変速するようなドライブングをTYPE Rとは異なる方向性でドライブをったラグジュアリースポーツカーです。ですが、PRELUDEは想像を超える体験。幌中央では試乗車を用意しています。



2色は追加料金が発生する特別塗色となる。そのシンプルな設定によって車両価格が下がるならは歓迎すべき処置だろう。

その他、ステアリングコラムやシートポジションなどは電動ではなく手動調整。スポーツカーはオーナー自身が個人の楽しみとして乗るクルマであり、そうならポジション調整などは固定のはずで、その電動化でコストを上げたり、車体重量を増加させるのは趣旨に反すると省略そのあたりホンダの割り切り方は小気味よいほどだ。

そのボディデザイン、左右のヘッドランプをつなぐ横線の前フロントラインは定番といつてよい処理。ボリウムのあるボンネットからルーフトールエンドに流れるラインもスムーズで破綻がない。つまり2ドアスポーツクーペに対して一般ユーザーが持つ常識的イメージを逸脱せず、多くのユーザーに受け入れられるはずのデザインといつていいだろう。

ホイールベースとトレッド比スポーツカーの黄金律である1:6であり、全高に対するタイヤ径の高さ比も50%と、スポーツカーに必要な数値もしっかりとクリアしているのだ。さらにドアハンドルは埋め込み式で、アンテナもルーフ上に盛り上げさせずリアウィンドにプリントするなど、空気抵抗係数を下げる処理も充分なのだ。

置である。リアドア後端からリアホイールが多少離れ気味で、ルーフラインも間延びしたように見えるのだ。プレリードは現行型シビックタイプRのプラットフォームを流用し、ホイールベースを1300mm短縮したものであり、4ドアセダンであるシビックの設定を大きく変えることはできない。

このリア部分を造り変えるならば、ホイールベ
ースをさらに200mmほど縮め、ホイールベ
&トレッド比の黄金律を守るためにはトレッドも
縮める必要がある。そうであれば、専用プラッ
フォームを開発せねばならず、現行の600万円
台の車両価格は2倍にも3倍にもなるはずで、そ

ただその部分もテールゲートに大型のリアウイングを装着したり、リアボディサイドに効果的なグラフィックを貼り付けるなどで印象を変えることは可能だろう。スポーツカーオーナーにとってクルマを自分好みに仕上げてゆくのも楽しみのひとつなのだから。

インテリアも
スポーティムードたっぷり！

コクピットに乗り込むとインテリアは黒一色この内装、確かにスポーツ心を盛り上げてくれるが、プレリユードは純粋なスポーツカーではない。もっと遊び心があってもいいと思ったら、実はプレリユードには青と白コンビの内装カラーもあったのである。きつとそのコンビカラー内装を選ばユーザーも多いはずだろう。

そしてドライビングシートの出来が最高で、体と接する部分には小さなティンパルを打つことで滑りを止め、盛り上げた両サイドは体を包み込むようにホールドしてくれる。また助手席はドライバースシートと名違う仕様で、ホールド性よりも疲れを軽減する乗り心地重視となっているのだ。このあたりの配慮は、ホンダらしさが見事に表現された部分だろう。

ステアリングホイールの材質も本革巻きて、ドライビンググロブにしっかりとなじむ。また最上点に切れ目がありバックスキンの輪がある。これはスラローム競技に参加するドライバーなら誰でもやっている処置で、これによってステアリングの切れ角を確認するためののだが、そのあたりの処理もまた「レース大好き!」のホンダらしさを感じるのだ。ただ、気になったのは下部分がDシェイプになっており、そこだけ材質が違うこと。S字コーナーの切り返しなどでステアリングを回して持ち替えた時、その握り感触に違和感がある。慣れの問題だろうが、モータースポーツマンなら誰でも、材質同一の真円形状のステアリ