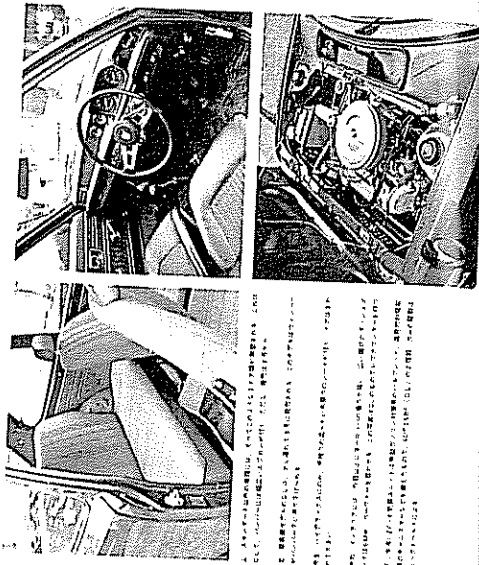


NEW MODEL HONDA CIVIC

小型車のジャンルでこのように誇りをひそめていた本田技研は、この7月1日、全く新しい世代の乗用車を、"CIVIC"と名付けて世に誇った。広いキャセンを誇く鋭い柱脚がボディを包み、乗組員の快適さを高めるSOLHC-1.27エンジンを搭載するこのニューモデルは、従来の1000シリーズの後身といふよりもむしろ同社の乗用車ライフの思想を大々発展させたもので、現代ヨーロッパの代表的な乗用車に多くを譲る、ホンダの意欲作である。



シビックの成り立ちを要約すると、丈の短いボディ（ホイールベース2200mm、全長3405mm、車幅は1354mm）、たゞりとした横方向の寸法（全幅1505mm、前1300mm/後1280mmのトレッド）、それに包まれた広い居住空間、水冷、直列4気筒SOHC・60HP（60PS）エンジンをはじめ、すべて一貫線上に並べてボディ先端に「東西」に置いたパワートレーンで前輪を駆動、4本のホイールはそれぞれコイル・スプリングで出られる、ということになる。これは現在、小型乗用車の開発に際して世界的な主流である。①小さな外寸、②できる限り大きく取った居住空間、③コンパクトに収めたパワートレーンなどを組み合わせる文法に忠実に従った結果であり、そのためか、一見したところ大化されたライフとても呼べそうな、トヨタのいぬやかな印象を与える。これらの点で、ユーロな着目と親りに親った構造を持つあまりにもパワフルなエンジンの存在が、車全体の設計に色濃く影を落としていた1000シリーズとは、全く趣を異にする。事実シビックのエンジンの開発では、ノイズの処理が難しく、それを克服するために大きなスペースと重量が必要となる空冷は、最初から不採用と決まっていたという。

パブリケーションとしてはスタンダード、デラックス、ハイデラックス、GLの4ランクが設けられ、エンジン、サスペンション、積炭などの使い分けで差別が付けられるほか、スタンダード以外の3モデルには、基本型たる2ドア・サルーンを改造した魅力的な3ドア・サルーン（2ドアモデル用）も用意され、カタログには全部で7用種が並ぶことになる。

コンパクトでルーミーなボディ

71年5月に発表されたライフ・シリーズでホンダが学んだものは、小さなボディに包まれた内側のスペース確保である。ライフの開発過程で得られた経験は、70年の夏に計画がスタートし、71年初頭からは実際に試作車が走り始めたシビック計画にもそっくり活用され、特に居住空間のアレンジに大きく貢献した。軽自動車ではないシビックの場合も「小さな外寸に大きな内寸」という制約はついて回るから、ひとつの目安として前後のホイールアーチの間の距離をまずライフとはほぼ同程度に置き、そこに大人4/5人分間の座席を配することが行なわれた。2200mmとこのクラスの車としては異例に短いホイールベースも、そもそものスタートでライフを下敷きにしたために決まったものである。ライフの2080mmに、ホイールを10インチ径から12インチ径に拡大し、それに伴うタイヤの高さを増したぶんだけ短びて、2200mmに

NEW MODEL

シビックの成り立ちを要約すると、丈の短いボディ（ホイールベース2200mm、全長3405mm、車幅は1354mm）、たゞりとした横方向の寸法（全幅1505mm、前1300mm/後1280mmのトレッド）、それに包まれた広い居住空間、水冷、直列4気筒SOHC・60HP（60PS）エンジンをはじめ、すべて一貫線上に並べてボディ先端に「東西」に置いたパワートレーンで前輪を駆動、4本のホイールはそれぞれコイル・スプリングで出られる、ということになる。これは現在、小型乗用車の開発に際して世界的な主流である。①小さな外寸、②できる限り大きく取った居住空間、③コンパクトに収めたパワートレーンなどを組み合わせる文法に忠実に従った結果であり、そのためか、一見したところ大化されたライフとても呼べそうな、トヨタのいぬやかな印象を与える。これらの点で、ユーロな着目と親りに親った構造を持つあまりにもパワフルなエンジンの存在が、車全体の設計に色濃く影を落としていた1000シリーズとは、全く趣を異にする。事実シビックのエンジンの開発では、ノイズの処理が難しく、それを克服するために大きなスペースと重量が必要となる空冷は、最初から不採用と決まっていたという。

パブリケーションとしてはスタンダード、デラックス、ハイデラックス、GLの4ランクが設けられ、エンジン、サスペンション、積炭などの使い分けで差別が付けられるほか、スタンダード以外の3モデルには、基本型たる2ドア・サルーンを改造した魅力的な3ドア・サルーン（2ドアモデル用）も用意され、カタログには全部で7用種が並ぶことになる。

コンパクトでルーミーなボディ

71年5月に発表されたライフ・シリーズでホンダが学んだものは、小さなボディに包まれた内側のスペース確保である。ライフの開発過程で得られた経験は、70年の夏に計画がスタートし、71年初頭からは実際に試作車が走り始めたシビック計画にもそっくり活用され、特に居住空間のアレンジに大きく貢献した。軽自動車ではないシビックの場合も「小さな外寸に大きな内寸」という制約はついて回るから、ひとつの目安として前後のホイールアーチの間の距離をまずライフとはほぼ同程度に置き、そこに大人4/5人分間の座席を配することが行なわれた。2200mmとこのクラスの車としては異例に短いホイールベースも、そもそものスタートでライフを下敷きにしたために決まったものである。ライフの2080mmに、ホイールを10インチ径から12インチ径に拡大し、それに伴うタイヤの高さを増したぶんだけ短びて、2200mmに

なったわけだ。因みに同クラスの車のホイールベースは、日本でのシビックの直接のライバルであるトヨタのチェリーが2335mm、ルノー5が2404mm（左は2434mm）、フィアット127が2220mm、アウトビエランキA112が2040mmである（図解では、最近発表された軽自動車のマツダ・ランチがシビックと同じ2200mm）こうしてできる限り小さく、しかし小さいがための伏さを逃れて必要な室内空間が求められ、あとはパワートレーンと荷物を押し込むための最低限求められるだけのスペースを前後に付け足して、3405mm（GLは3545mm）という小じんまりとした全長が与えられた。

逆に幅はかなり広く、特にトレッドはフロントで1300mm、リアで1280mmと非常に余裕をもって設定された。これが横方向の安定性を高めるのはもちろんだが、同時にオイルハウスのキャビン側への張り出しも極力小さくでき、足許のスペースの確保に役立っている。これらを基礎とするシビックのボディは、メーカーが台形をモチーフとしたと説明するように、ややふんわりとした印象を与えもする上すばまりの形にまとめられ、やはりどことなくライフとの血のつながりも思わせる。ホンダ車に共通する、いくらかぼつりとしたスタイリングだが、1300mm、Z、ライフなどで経験を積んで来た大きなパネルを使って部品点数を抑えるモノコックボディの構成のために、空車重量は2ドアのスタンダードで600kg、最も重いGLでも640kgと軽い（3ドアはそれぞれ10%増し）空車時の重量配分はフロントが62.5%、リアが37.5%というところである。

言簡の持つ意味でのデザインという点ではごく控えめで、ボディの形は機能上の要求が作り出したものと言ってもよい。とにかくほとんどの国産車のデザインを若くして再築している、機能と無関係な作りも遊びも、シビックに関する限り見られない。デザイナーは「ファストバック」や「ウェッジ」といった流行の既成概念をいさかい捨て、虚心に造形にあたったと語っているが、コマージュの干渉を断り切ったところから出発した形であることは疑う余地もない。一般大衆に今すぐ受け入れられるかどうかは別として、造形にへまなきいたインテリジェンスの高いユーザー層には歓迎されるだろう。開発にあたったプロジェクトチームはスタンダードもデラックスもないモノクラスにしたかったというが、現在の国情ではそこまで徹底することはむりだ。妥協したというサービス工場などで差別を容易にするためにテールに小さな文字をつけるにとどめている。

ホンダ・シビック

■バランスを重視したシャーシ

ボディ、エンジンなどシビックの他の部分と同様、シャーシにも特に人目を惹くような派手な特徴は見られないが、このような低価格車の常識に照らし見て見れば、相当にぞんざいな手当てで、特にそのサスペンションに見られる。フロントのそれはマクファーソン・ストラットとコイルによる独立で、下側では1本のトランスバースリンクと前方のテンションロッドがホイールを位置決めし、14mm径のトーション・スタビライザーが併用される。リアもまた同様にストラットとコイルを使って独立式になっており、やはりトランスバースリンクとトレーリングアームが末端を支える。スタビライザーはリアにはない。この種の乗用車のリアを独立懸架にする場合、トレーリングノセミトレーリングアームを使うのが最も一般的であり、またホンダは1100で独自の「クロスビーム」方式を採用しているが、シビックの場合は微妙なサスペンション・ジオメトリの的確なセッティングの容易さと、タイヤやブレーキの要求に応じて簡単に変更が効くというメリットを買って、このストラット+コイルに落ち着いた。ただしこの方式ではストラット部をクリアするコブがフロア上に大きく突き出してスペースを食うので、シビックではその損失を少しでも食い止めるため、これをリアシートとトランクルームのちやうど境界に合わせるように押し込んでいる。この結果、リアのストラットはシートのバックレストと同じ角度で後方へ傾くことになった。また同じスペースの理由によって、側面回では可能に思えるオイルベースの後方への延長も、ラゲッジスペースの犠牲なしにはできない。

サスペンションのセッティングは2種類ある。ひとつはハイデラックス以下のモデルに付くノーマル版、もうひとつはエンジン出力の大きい高価格版のGLに付くもので、両者のスプリングレートとダンパーの減衰力とを比較すると、次のようになる。ただし、GL用は9月の発売までには、まだいくら変わるかもしれない。

	スプリングレート(前)	スプリングレート(後)	減衰力(前)	減衰力(後)
	kg/mm	kg/mm	kg/sec.	kg/sec.
ノーマル用	1.9	1.65	20/30	20/30
GL用	2.5	2.0	20/30	20/30

スタビライザーは変わらないが、リアサスペンションのトレーリングアームのボディ側ピボットは、この形式の利点を生かしてやや位置がずらされる。スプリング自体の寸法も最低地上高などの数値は変わらず、軽車ながらも快適な乗り心地をもたすべく比較的大きめに取られたホイール・ストロークにしても、どちらの仕様でもフロント





ライフとの自動車のデザインは、特にリアビューに強く関係している。ボディは全体的に丸みを帯び、使い易い。写真は、東京の「イデラックス」で撮影

幅は1000mm、伸び幅65mm。リアでそれぞれ1000mm、60mmと変わらず、使い易いスプリングを付けても、ラフロードでの乗り心地に至るまではとどまれないという。トレッドが充分に広いことによる安定性の高さは先にも少し触れたが、最もロール角そのものは5度と、決してきわめて小さい値ではない。軽自動車のスポーティーモデルの中にも3度を切るものさえあるほどだが、 Civicでは最大にロールする時の速度は相当に速く、乗員が感じ取るロールのフェーリングも、特に余前のあるものだという。組みにロールセンターの地上高はフロントが145mm、リアが129mm、軸間長は520mmである。

ステアリングは他のカダ車と同じくラックアンドピニオンで、ライフにならなくてラックナットをできるより使用はほとんどスクートルの直前あたりまで下げ、ピニオンレフトはほぼ直前に付く。ステアリングレフトはそこから2階のユニバーサルジョイントを経て、通常の角度にまで下げるわけだ。ステアリングホイールはフロントからロックまで3.1回転し、最小回転半径は10mの軌跡で47m、between wallsでは1.7m、4車線が5.05m、バンパーの大きいGLが5.1mである。

ブレーキには2種類がある。すでに発売の翌月から出版されているスタンダードから、イデラックスまでの3車種は4輪ともドラム(フロントがブレーディング、リアがブレーディング・ブレーキ)だが、遅れて登場するGLではフロントにディスクが付けられる。輸出仕様は全車種ディスクドラムになる予定だが、いずれの場合も重量がかわり過ぎて、サボが必要とされない。ホイールはスチール製ディスクの4x12で、ローダウン車のような通気孔のあるデザインを持たず、同じ色ながら、ローダウンとGLとはやや異なる。タイヤは6.00-12-4PR(GLではS仕様)のクロープライドが標準装備となる。開発中にテストされたラジアルタイヤの中では、やはりランクスA55。開発ではコゴマGTタイヤが、このジャンルによく合ったという。

パワーレールン
スペースの狭さを極力省くため、エンジン/クランク/クランクシャフトは一直線にまとめられて、クランクは前方にマウントされ、クランクの位置に突き出したワイヤルから、左右不等長のクランクレフトを介して前輪を駆動する。これはダブルリアコアクがフィアット傘下のアウトビエランに作らせたブルームで初めて採り入れた手法であり、以後同112を経てフィアット128/127に採用されているが、エンジンはライフ以降はこのレイアウトに上っている。

エンジンは可能な限りコンパクトに作られたオムニアルミニウム製の直列4気筒、水冷・SO

HCで、ボア70mm、ストローク76mm、総排気量1199cc(大体のサイズと重量が決まった後、必要な動力性能を無理なく発揮できる排気量として求められた)より、8.1という比較的低い圧縮比によって60HP/5500rpmの最高出力と9.6mkg/3000rpmの最大トルクを発生する。GL用ユニットのみは圧縮比を8.6とやや高くして69HP/5500rpm、10.2mkg/4000rpmに強化してあるが、いずれの場合もレイアウト、ガソリンで充分間に合う。

実用車用パワーユニットとしては当然のことだが、設計に関しては極力コンパクトに軽く、また実用走行の範囲でも最も効率的に動く(特性が要求され、開発初期のある時期には、コスト削減のためもあり)が、ライフのエンジンを4気筒化することも考えられたほど。設計理念の上では指差するものが多く、70mmのボアに対してストロークが76mmと長いのも、エンジン長さも短く、車載状態でいえば短さと長さを助めるためである(それこそボアピッチは80mmあるから、鉄製のクランクを入れ換えることによりボアアップもできる)。1270cc程度までなら容易に拡大が可能という。同じ理由から、補油類を駆動するための特別なシャフトもなく、それらはすべてクランクカムシャフトのどちらから直接パワーを受ける。オイルポンプなどは、すべてカムシャフトからラックに至る非常に扱いやすいカムシャフトによる(1200ccとは異なる)。レベックは通常のウェットラング、カムシャフト・ドライブはライフと同様、プラスチックのカービに覆われたコグド、ラベレト、前面右寄りに位置するラジエーターの冷却は、サーモスイッチで自動的にON-OFFする電動ファンによる。この結果エンジン本体重量はオイルを含んで77kgとかわりなく軽く、ファイナルまでのパワーレールン全体も114kgに収まっている(鋼鉄ブロックのチェイジャーは、パワーレールン全体で約145kg)。

同時に最も重要な性質として要求された中、低速域での充分なトルク(すなわち実用車としての良い走り)も、カムプロファイルを安らげてバルブのオーバーラップをぎりぎりまで小さくし、低速回転時の充填効率を高めた結果、最大トルクの80%以上に当たる値を、60HP(9.5mkg)ユニットでは1800rpm以下から最高出力発生時の5500rpm以上まで、69HP(10.2mkg)型では1500-2000rpmという実に広い範囲で得ることに成功している。この性質を得るために、燃焼室とバルブをV字形に配した半球形で完全燃焼を期待しているもの、マニフォールドなどは従来のエンジンのイメージからは程遠い珍しい形状だし、キャブレターもただ1基の常識的な2レベルにすぎない。キャブレターのスロー・アロ・ストスクリーンにプラスチック製のアイドルリミッターを設けるなど、すでに一般化している公害防止装置のほかに、レベックのエンジンには2種類の火気汚



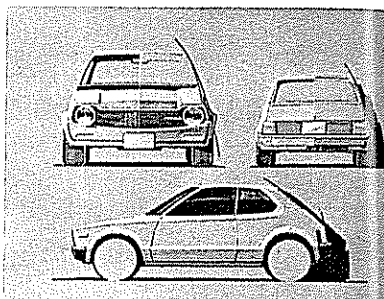
スタンダードは東京で45万円と、ある種の軽自動車よりはるかに安い。主要なコストは他と共通である。

染防止のための措置が見られる。ひとつは昨年2月にホンダが開発した、完全無鉛ガソリンのためのバルブコートである。自動車用燃料にアンチノック剤として投入されているニエチル鉛は積気とも吐き出されて大気汚染物質のひとつとなることから、これに代わるアンチノック剤を使用した無鉛ガソリンの使用が促されるようになったものの、このニエチル鉛にはノッキング防止の他に、外側からは積極的にほたないバルブシート、特に高温になる排気側のバルブシートとしての働きもあり、これを除くとシートの腐蝕が進んでバルブの「花びら」が剥がれたり、ひどい場合にはスティックしてしまったりする。これに対処するためにホンダが開発したバルブコートは、この部分から異質への熱の伝達を早めて負荷を軽くしようというもので、特性鋼をベースとした耐熱性結合金に銅やアルミのガラス繊維を併用して作られている。銅は熱伝導を良くするため、ガラス繊維はその部分が半凝固状態になってバルブシートの腐蝕を防ぐためといわれ、配合の仕方によってVSG、VSG、VSGCと呼ばれる3種類の用途がされていた。レベックへの応用に当たっては、エンジン特性に合わせて若干の変更が施されている。これによって、レベックはいっつも完全無鉛化した燃料をそのまま使えるわけだ。

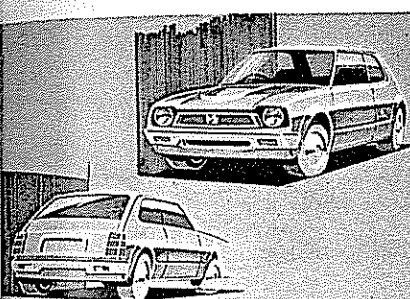
これを消極的な公害防止とすれば、もうひとつより積極的な手段で、フェニールタンクから揮発する燃料に含まれるHC(炭化水素)を吸収し、エンジンに送り込んで燃やしてしまう「燃料汚染抑制装置」である。これは活性炭を打込んだ缶と、フェニールタンクやインテークマニフォールドを結ぶパイピング、それにいくつものバルブから成り、タンク内に吸着した燃料が燃焼程度以上燃焼して内圧が高まるとそれを押し出すワンウェイバルブが備わって活性炭の容量に達した時点で吸着されてしまう。エンジンが起動され、マニフォールド内負圧が700mmHg以上になるとキャブスターとマニフォールドの間のバルブ(ここではアイドル時のCOの増加を抑えるためのアイドルカットバルブと呼ばれる)が開き、活性炭に吸着されていた炭化水素は、前



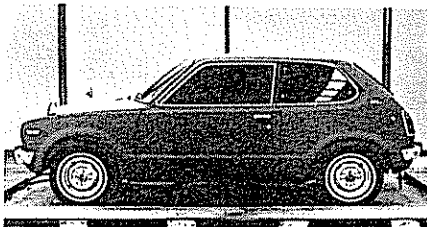
初期のイメージ スケッチの一つ。ロング ホールベース、ワイド トレッドの傾向を基かして基本的なシェイプを規定のよい自然に近づけようとしているのがわかる



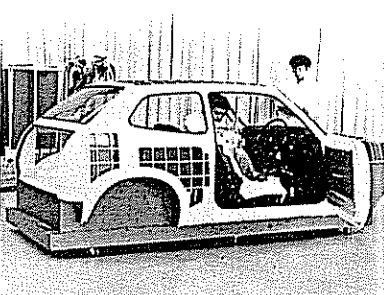
かなり進んだ段階でのレンダリング。すでにフロントエンドの形は固まりつつある。パシフィック社に採用された案。なるがタイプの特徴が最も強い。同時にH・Hは従来のラインが取り入れられてもよいと思われていた



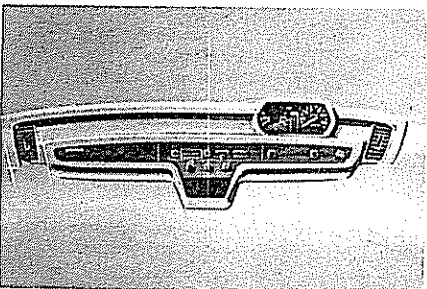
最終的に採用された案。なるがタイプの特徴が最も強い。同時にH・Hは従来のラインが取り入れられてもよいと思われていた



最終的なフルスケール フレイムモデル。扁平なルーフを水平のまま残置しては、後部のヘッドルームを確保している



インテリア材料用の「居住性モデル」(シートリング バック) 固定車としては初めての、オフセットボードは、このモデルから生まれた



初期のダッシュボードのスケッチ。ベンチレーターのアウトレットは延長タイプのもので運用され、傾斜にこだわった



これはダッシュボードのコアピット、ステアリングホイール、シート、フロアマット、それにパシフィックの自動空送機はシートカー的な用途に特化した仕様を兼ねた、ハイテクな部品である

の底盤の小孔から吸い込まれた新気とともに燃焼室へ送られて燃やされてしまう。このシステムだとフェルニクも完全に気密化しておかない限りはならない。ガソリンの量が少なくなった時は、大気圧に自前で外気を取り入れるバルブも設けられている。

フラッシュはごく簡易的な乾燥機版のアフラム。作組はケーブルによる。その後(車としては右側)に2軸の前進4段フルシフト(後退1段)のギアボックス(3.000-1.789-1.182-0.846)シフトはケーシング下部から引き出した1本のロープを介して、フロアのレバーで行なう)が設け、さらにパワーはギアボックスのアウトレット、シフトから半ギアによって背後のファイナルに送られる。エンジンからここまでの一つの箱体にまとめられたパイプラインとしてマウントされるわけだが、その作り方はかなり風変わりだ。エンジンペダに貼り付けた矩形サブフレームの底面に大きなボムの座席面を置いて、まずパイプライン全体の重量を支えて、強い前駆(ボヤ(左側)の1。所を傾斜に引っかけ、あとはトルク反力によるパイプライン全体のスラッシングを減らすために、ヘッド後部とスクラップとの間を、長い頑丈なトルクロードで結ぶのである。これは、クラッシュからファイナルまでは、この居住性な3点のマウントから完全に突き出して出ているわけだ。先に述べたフロント、サスペンションのトランスバースリンクは、この矩形サブフレームの後部レールの前面に付く。パイプラインは、それを直線に、パワーフレッドCVジョイントを持ち、シフトの伸縮も内側のそれが受け持つ。

場合の、ごく安価で簡単なものになり、トルクコンバーターと前進2段のギアボックスを組み合わせたものである。ちょうど初期のトヨタのストリートのように自動的にシフトせず、トルクコンバーターも、レンジも3前後と大きい(このクラスのものでは、特選は2.3から2.5)。マニュアルギアボックスを持つG1のシフトレバーの根元を置くべきなのは、そのオートマチックのためのセレクターカバーである。これまでのインダのオートマチック車と同じく、エンジンがカムプワフアイルを空えて、やがて、シフトである。

■インテリア

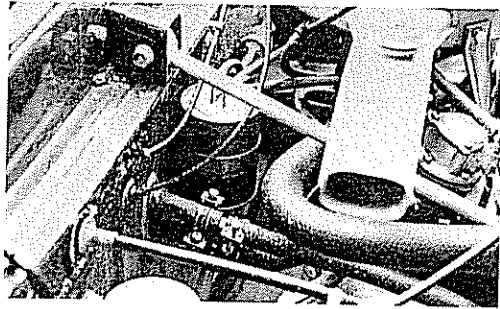
インテリアは逆巻を徹底的に押し、乗る者に見える心理的な印象を重視しながら、最大限の使い易さを求めたという。その結果、この2-3年に限られた車としてデビューした大多数の乗客(というより極端に趣味の悪い、下劣な浮化性)が国産車とは全く逆の傾向がそこに見られる。ヨーロッパの代表的な小型乗用車のレベラからいえば、むしろ常識的というべきである。最も特徴的なのはまるで何かの倒産のようになり、そりそりとした大層なダッシュボードを探らなかつたこと。このために心理的な圧迫感が抑えられただけでなく、スクラップの上にはBMWやローワーとよく似た顔として生かされた。ダッシュボード以上のモデルでは、その部分にこそ控え目に未だ印刷の化粧板が貼られる。このダッシュボードは、開発の途次ドライブング・ポジションやシートリング(後付)の「居住性モデル」(シートリング・バック)にすわるとも、まだフェイシアをつけない目的があまりにも広々としているところから、このスペースの質を生かそうということでも生じたものだとされる。このように、いさゝの思ひな出たに思われることなく、デザイナー自身が自ら

シートリングをたいりつにしているところに、レベラのデザインの大きな特徴がある。

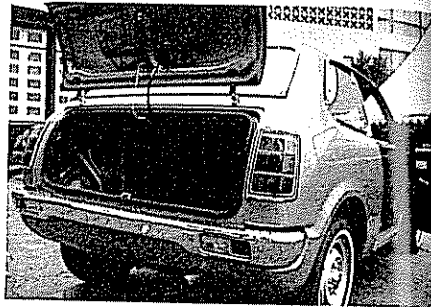
シートは小さなセキに収められて、その間に載せられ、それ自体の位置が高いだけでなく、ドライバーの間からも充分に通い、運転しながらの視界も容易である。シートは横のほうとその下に並べられ、ウイング・デッカーはコラムの右側、ファイバー・スクリーン、シートは左側に設けられた。同時にせまくの広い空間を浪費しないように、風通しなセンター・コンソールなども、現在、目立たないようにしている。またサイドシルの高さも、フロアと大きな差がつかないように考慮された。シートそのものも実質的な良い物手。たとえば、クッションの代合や体のサポートを最重点としてデザインされ、いわゆる背骨保護などのない、シンプルで清潔なものである。表面の材質は、イデックスのみが柔らかい、透気性の布、ほかはビニールレザーである。

リアシート・ベンチは、現在の国産車では消滅されている場合が多い。それは低いルーフラインに合わせて落とされたシートベルトとフロントシートの高さ、バックレスト。そして車によって高さが統一された室内のカラーリングのためである。そしてシートは2ドアながら115cmとドアを広く取ることも、リアシートをフロントより20cm高置き、フロントのヘッドレストも背骨の伸縮式にして目録の邪魔を抑えたベンチレーターはスクラップの上をそのエアインテークとし、通常のヒーター・デフワスター(スクラップには行かない)のほかに、ダッシュボードにフェイスレベルの吹き出し口を持つ。ただし、この経路での強制送風は効かない。車外への排気はセンターピラーの下面に開けられたアウトレットから行なわれるが、これはホンダの特色で1枚板でできているサイドパネルの曲線の強りを重んじたスタイリストが、リアレーター・パネルに孔を切り抜くことを強硬に拒んだためという。

3ドア・ボディは、このような小型乗用車のニューフェイスを最大限に広げるために開発された。手法としては2ドア・バージョンのリア・バルクヘッドを省くとも同時にリアシートのバックレストを折りたたみ式とし、パネルに嵌め上げ式のゲートを切り抜いたものだが、たとえば片手に積み重ねたままパネルからワンタッチで開けるシートバックで、ゲートを開くと点灯する第2のルームライトなど、細かな配慮が見られる。ただし、このパネルゲートの下はやはり高い位置にあり、その下はただの板だから、重いものを置いたら、それは向かい。逆に、バックレストを動かしたままならば、ラジウスペースは小物を詰め込むのに適当な箱になる。2ドア・3ドアとも、G1ではリアウィンドウにワイパー・スクリーン、シート・プリント熱線が標準装備である。



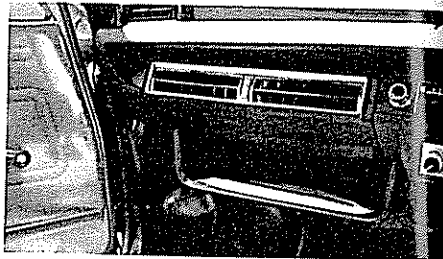
高圧電圧を発生する特性をもったキャピタター 表面を斜めに切ったロッドが パワートレインの振動を防く



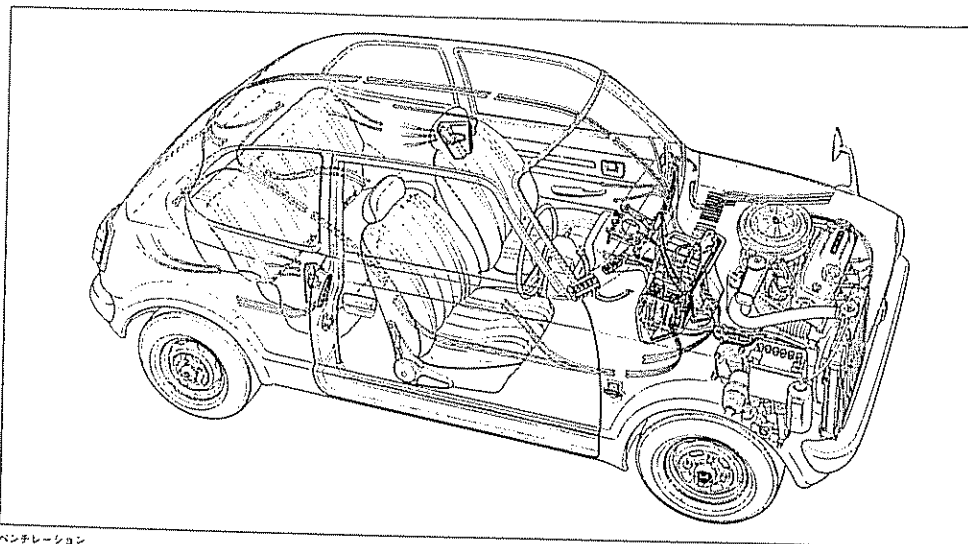
トランクは奥行きこそ浅いが 幅はたっぷりである スペアタイヤは圧下に フェューエルリザーブの下に位置する



01用の横吹エプロン付きバンパーは 73年輸出用を失敬したもの 裏はゴムではなく まだ漆であるだけ

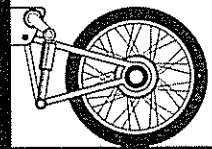


1プッシュのクーラーは本来のグローブボックスの位置にぴったりと収まり その場合トレーが短足される



ベンチレーション

CARBONATIC
ROAD TEST No25
C/Gテスト・グループ



ホンダ シビック Hi-Deluxe

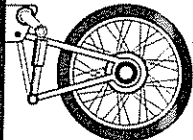
SOHC 1169cc

目的：国際的なグッド・センスで設計された "new generation" 1.2L 前輪駆動車 コンパクトな外寸にもかかわらず4人の大人が長距離 楽に乗る。ノイズ・レベル 高速でもきわめて静か 動力性能はクラス随一 標準タイヤによる操縦性と乗心地 ともに高水準 ドラム・ブレーキが唯一の弱点。fun to drive.

最高速度 144.52km/h 0-400m 18.63秒 0-100km/h 14.18秒 平均燃費 10.9km/l 価格 49.5万円



11速でキャスト中のシビック 後方は軽助手チェアリー1200G1-11 最高速では11角 加速はシビックが一役うわす



ホンダ シビックGL オートマチック

SOHCエンジン

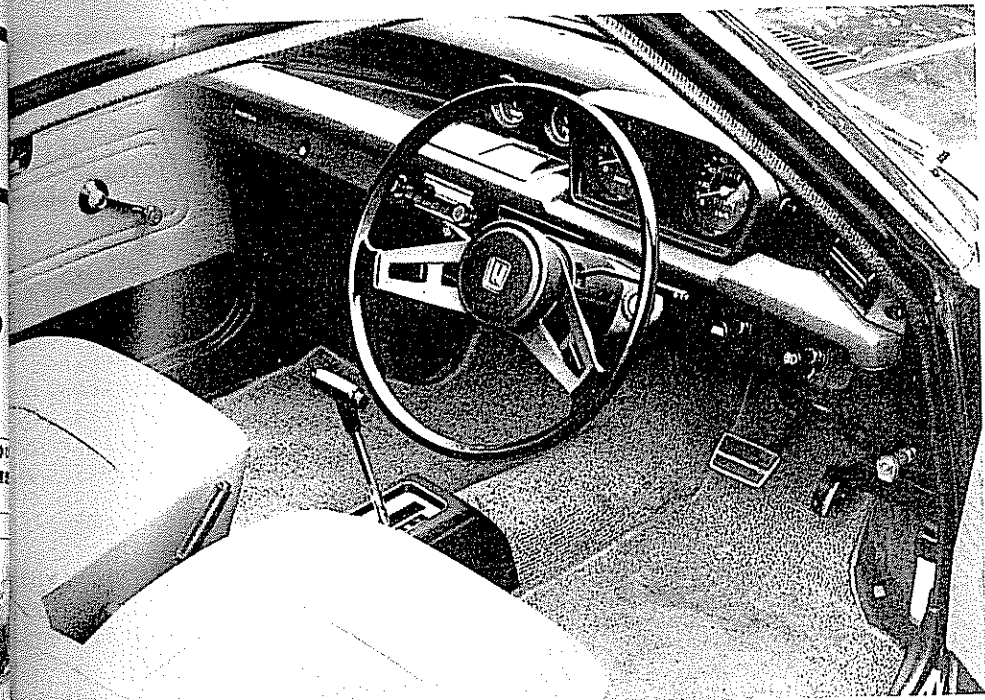
要約：シンプルで安価な2段ギア・オートマチック・トランスミッション。効率高くスムーズ。性能のハンディは実用上なし。90近くまでトルクレンジはスポーティーな運転に有効。ディスク・ブレーキ。酷使すればフェードしやすい。タウン・スピードの乗り心地。改善の要あり。シティ・ラナバウト。

最高速度 137.40km/h 0-400m 19.95秒 0-100km/h 17.40秒 平均燃費 9.05km/ℓ 価格 57.2万円



SOHCの配列はよく、ブレーキはどちらの足でも踏める。これはGLならではのレブ・カウンターを備える

シビックは去る5月16日、48点におよぶ細かい実質的な改造を施した73年型を発表したが、同時にオートマチック・トランスミッションも追加された。遊星ギアではなく、普通のコンスタント・メッシュ・2段ギアボックスにトルクコンバーターを組み合わせたごくシンプルな構造で、スペックだけを見るならあまり魅力的でないところが、実際はこの単純で初歩的なオートマチックは非常にうまく働かし、フル・トルクな操作とスムーズな走行が可能だけでなく、性能的にも充分以上の水準を持っていることが、テストの結果確認された。このオートマチックの際立った特徴は、補助ギアボックスが2段で充分なほど、トルクコンバーターのストール・トルク比を3.0という大きい値にとった点にある。同時に、テストしたGLでは、カム・プロファイルを再設計し、オートマチック・トランスミッションの特性に合致した低・中速トルク重視型エンジンと組み合わせている。従来のGLは69HP/5500rpm、2.2mkg/1000rpmだが、オートマチックGLは66HP/5500rpmで、10.0kmの最大トルクを1000rpm低い3000rpmを中心に発揮する。オートマチックの出現により、シビックはその名のとおり混雑した街なかを機敏に走り回れるシティ・ラナバウトとしての機能と魅力も、ますます高められるといえる。特に、マニュアルとの価格差が2.9万円にすぎないことは、これまでオートマチックの普及を阻んでいた最大の障害が打破されたことを意味する。イメージな運転だけでなく、スポーティーにも走れるシビック・オートマチックは、初心者のみならずマニアにさえアピールするだろう。



オートマチック トランスミッション

トランスミッションは前記のように2スピードで、ハンドでは☆レンジ、1レンジと呼ぶ。通常の、より複雑なオートマチックと異なり、両レンジとも自動的なソフトアップ、ダウンは起らない。ただ、トルクコンバーターのストール・トルク比が3.0と大きいので、1レンジの減速比は4.896→1.632、☆レンジは3.102→1.034にわたって大幅に変化するわけだ。実際のスピードで言えば1は0-87km/h、☆は0-140km/h近くまで、ただスロットルを踏んでいるだけで出る。この車の主な用途は街なかの走り使いだと思うので、まずこの点から述べよう。当然ながら運転はウノのようにたやすい。街なかでは常時☆レンジをセレクトしたままで、事実上すべての用途をカバーできる。☆レンジのスタートは、特に重荷重時には少々遅慢で、スロットルを踏むと一瞬エンジンがスピードに先行して吹き上がり、トルクコンバーターが際実に「グリップ」するまで2秒近いロスがある。しかし20km/hから上の加速は、速くはないにせよ周囲の流れに互して走るには充分だ。なによりもよいのは、自動的なシフトが起らないため、動作が全くスムーズなことだ。気短かな向きには1レンジからスタートすることを奨める。1レンジでは静止からスロットルを2500rpmほど踏めば即座にスタートし、むしろ他の交通をリードすることさえできる。速度計には80km/hを1レンジの上限とするマークが入っており、これは約5500rpmに相当する。SOHCエンジンはレッドゾーン（従来5800だったのが、今回のマイナー・チェンジを機に6000まで拡大された）までレッド・スムーズだし、ノイズも気になら

New Model

層状燃気の低公害エンジンを積んだシビック
 長くなったボディと4枚のドア

ホンダ・シビックCVCC/4ドア1500



リアアームを10mm後ろへ下ろしてホイールベースを2330mmに延長した結果、車厚なく4枚のドアが確保された。同時に、主にフロントオーバーハングの増加によって全長も2/3ドア型より185mm長い。写真はCVCCスタンダード

HONDA Civic CVCC / 4 door 1500

博のシビックCVCCがついに登場した。特殊な燃焼室を備えた層状燃気システムの「公害対策エンジン」。72年7月発表以来のシビックシリーズをやや大型化した4ドア「サルーン」ボディにこれを搭載する。同時に、その1.5Lコニットのシリンダーヘッドをコンベンショナルなものに置き換えただけのシビック・4ドア1500と呼ばれるモデルも追加され、ともに発表の翌日、12月13日から全国一斉に市販が開始された。在米型の1.8L版2/3ドアモデルもこれまでどおり売られるから、これでホンダ・シビックは全3シリーズ、基本15車種が揃うことになる。

層状燃気推進燃焼方式

内燃機関の排気を浄化するには、燃料をできるだけ完全に燃やし尽くすしかない。それには2種類の技法がある。ひとつは燃焼室そのもの内部での燃焼効率を徹底的に高めること。もうひとつは排気系に後処理装置を設けて燃焼室での燃え残りを再燃焼させる。排気管の出口まで行って浄化することだ。排気公害が問題になりはじめた頃、どの車もが燃焼比を高く設定したのは前者に相当する措置だが、通常のエンジン構造で過剰燃焼を効率よく燃やすには自ずから限界があり、排気規制が厳しさを増すにつれて他の対応策が求められていた。ここで各種の排気後処理装置、すなわちサーマルリアクターや触媒コンバーターの登場ということになる。ただ、これらの装置を備えるにはそのための燃料を供給しなければならない。つまりエンジンそれ自体は理想的に「内」排気を出さなければならないという本質的な矛盾を内包する。これは過度に燃焼比の採用を意味し、その結果燃行燃費率の悪化を招くことになる。

これに対して、エンジンそのものの改良によって後処理装置不要の排気浄化を出したのが、ホンダCVCCプロジェクトの始まりである。主眼はやはり過剰燃焼の抑制で、どこまで薄い混合気

を燃やせるかが開発の課題となった。エンジンのために最適と一般に考えられている10~16:1の空燃比も、実際には主に初期の着火に関与してであり、いったん一部分に着火さえすれば、あとは60~100:1の過剰燃焼混合気でも充分燃焼を続けられる。それならば、点火に必要な部分にのみ濃い混合気を与え、燃焼室のあとの大部分を過剰燃焼で満たす。すなわち燃焼室内での混合気濃度のむらに故意に依ってばいりわけだ。ストラティフォイドチャーワ（層状燃気）の考え方である。ホンダではこれを各付いて複合層状燃焼方式（Compound Vortex Controlled Combustion=CVCC）としているが、この方法によって燃焼室内での着火、燃焼行程での火焰伝播の速度と温度をコントロールし、結果としての完全燃焼を得るといふのがその基本原理である。チャーワ・ストラティフィケーションを形成するにはいくつかの方法があるが、ホンダはそこから予燃焼室方式を選んだ。過剰燃焼で満たされた本来の燃焼室の天井に挟まれた小さな予燃焼室には、まったく別個の燃料系統から濃い混合気が供給される。点火プラグもこの予燃焼室に付く。吸入行程が終わると、圧縮が始まると、予燃焼室内の濃いガスは燃焼室からの高い圧力に押されて燃焼できず、点火されて初めて排気を過剰燃焼室に向かって吹き出す。以後、あまりにも薄い混合気のために排気はごく緩慢に広がりながらピストンを押し下げる。燃焼速度が遅い（燃焼時間が長い）ために一酸化炭素(CO)も炭化水素(HC)も完全に燃え尽き、かつ酸化窒素(NOx)も発生させるほど高温にもならないという。たとえ燃焼の有害物質があっても、排気中にはまだ燃焼のために役立つ酸素が残っているから、排気ポートあたりを過りながらも反応を続け、排気管を出る時にはきれいに燃え尽かっているという寸法だ。

このホンダCVCC開発計画の存在が初めて明らかになったのは71年2月のことだ。当時開発されたばかりの無鉛ガソリン用（鉛フリー）の公開



CVCCダラックス ノーズが並びたいえ、この角度からは1.2ℓ型との印象の相違は少ない。スカートのバンチレーター・インテークの形が具体的な差別点になる。グリルの“CVCC”のエンブレムは厚げ、1500ℓ外観は変わらない

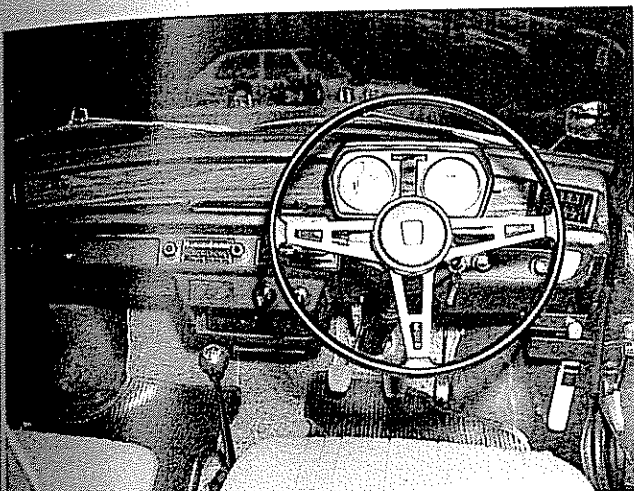
これらの混合気を送るためのキャブレターは、メインである過渡混合気用の2バルブ1基と、予燃焼室用のシングルバルブ1基を一体化した複雑なもので、フロントチャンバーを2個並べられている。両系統のスクロトルはレバーを介して結ばれ、常に一定の相関関係を保って開閉する。これに、急にスクロトルを閉じた場合の混合気の一次的濃化を防ぐためのダッシュポット、エンジンブレーキによる降坂などでインテーク・マニフォールド内の負圧を一定値以下に保つ（やはり混合気を濃くしないために）スクロトルオープン、始動/ウォームアップでのオーバーチュークを防ぐためにマニフォールド負圧によってチョークバタフライを自動的に閉く“完備”アクチュエーターなどが取り付けられ、さらにそれらの作動コントロールのためのいくつものセンサーやスイッチ、バルブ類、パイピングが加わって一大気化器系を形成する。フェニルポンプも145/1.2ℓシビックの図式から、後席床下に収められた電圧式に変更された。インテーク・マニフォールドには本来の4本のポートに添えて10mm径ほどの予燃焼室用ポートが追加され、この下にエグノーズ・マニフォールドがボルトで一体化されて吸入混合気を予熱する。これらの複雑な低公害デバイスと防

鉄製ブロックの使用のため、当然重量は増し、エンジン単体重量は110kgと、1.2ℓシビックの鉛アルミニウム製ユニットのそれより30kg以上重くなっている。圧縮比は7.7と、同時に発表された同排気量の通常型エンジンに比べてはるかに低いが、最高出力が63P/5500rpm、最大トルク10.2mk/3000rpmと数字の上での性能の差は小さい（同じ1500ccの通常型エンジンは65P/5500rpm、10.5mk/3000rpm）。計算のエミッション・コントロールの成績に関しては、50年規制テストのために定められたゴールドスタート、アイドリング、定速走行、加減速などのパターンで計測して、CO排出量が1.88g/km（オートマチック仕様は1.89g/km）、HCが0.19g/km、Noxが0.77g/km（同じ0.06g/km）と公表されている。50年規制値はそれぞれ2.10g/km、0.25g/km、1.20g/kmである。同時に燃料消費も少なく、メーカーが行なった実用走行テストによれば、東京都内一帯の平均で16km/ℓ、郊外で14km/ℓを記録したと公表されている。ほかの同クラスの国産車の代表格3車種（もちろん通常のエンジンの）は、同じテストの結果市街地で9~10.5km/ℓ、郊外で13~14km/ℓであったとされ、排気の浄化が必ずしも燃費の増大につながるもの

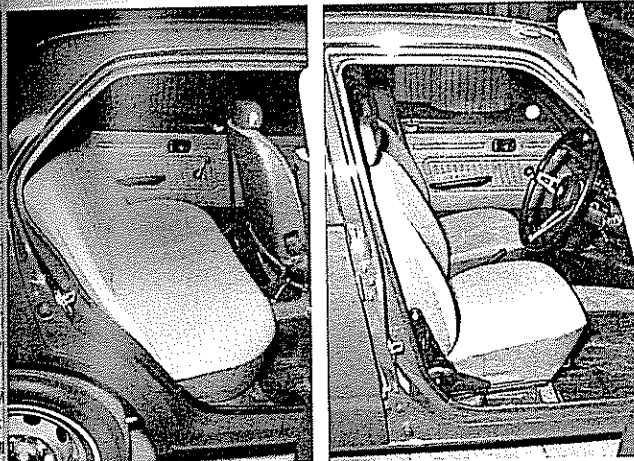
ではないことを、メーカーでは特に強調している。1.2ℓシビックの4ドア1500cc搭載車種は、このCVCCユニットのヘッドだけをコンプレッショナルな型式に戻したもので、やはり1.2ℓとの関連は薄く、1列に並んだ8本のバルブ・ニジ形燃焼室を持つ1基の2バルブ・キャブレターと8.1の圧縮比から上記のとおり65P/5500rpmの最高出力と10.5mk/3500rpmの最大トルクを引き出すが、1.2ℓシビックの場合と同様に高級車種のGL用のみは圧縮比を8.6に引き上げて73P/5500rpmを得ている（トルクは同じ）。これらエンジンの相違を除けば、CVCCと従来の1.2ℓシビックとは、互いにほとんど共通である。

駆動系は既製品からの流用

パワートレイン全体の配置はライフ以後の4段マニュアルトランスミッション（もちろんフルシビック）はそのままに、ギアボックスは一直線上に並べられており、CVCC用が13-333-1-944-1-285-0-920-R2-916-1500用が3-000-1-789-1-182-0-846-R2-916の左右不等長のハーフシャフトを介して前輪を駆動する、フロア中央のシフトレバーでリモートコントロールされる。後者の減速比は145用そのVCC/1500では駆動系統に145/1.2ℓシビックのものである。全車種ともオートマチック・トランスミッション（トルクコンバーター+2段コン



CVCCダラックスの運転席。基本的には1.2ℓ型と変わらないが、ステアリングホイールの径はわずかに大きく、3本スポークになった



リアシートは1.2ℓ型より20mm後方に移動した

ストラット・メッシュ、ギアボックスの半自動変速機）を選択できる。こちらは1.2ℓシビック用と共通の1-636-0-966-R2-045である。最終減速比はマニュアルギアボックス用が4.733、オートマチック・トランスミッション用が4.117で、ともに145のそれらに等しい。不等長のハーフシャフトはそれぞれ両端にバーフィード・タイプのリダクション・ジョイントを持つ。これらのパワープラントのマウンティングは、重量増加のために若干の変更を受けており、例のH字形サブフレームの前後の桁で全体の重量を支えるほか、エンジンルーム左壁壁とスカートの間にトルクロッドで吊っている。また“龍背”の部分には前後方向の揺動をチェック

もちろんステアリングはほとんど変わらず、オーバーハングの増加とともにノーズがより突っただけの印象を与え、サイドウィンドーのラインが後席まで水平になったこと、リアウィンドーがやや覆なことぐらいが主な相違である。シャシーの構成も1.2ℓ版と概を一にする。4輪ともマクファーソン・ストラットとコイルスプリングによる独立懸架で、フロントでは前道角のついたトランスバースリンクとテンションロッドが、リアは1本ずつのトランスバースリンクとトレーリングアームがホイールの動きを規制する。フロントにはトーション・スタビライザーも併用される。重量増加に伴ってスプリングレートは引き上げられ、フロントが2.17kg/mm、リアが1.96kg/

するブッシュが取り付けられた

■長く変わったボディと4枚のドア

72年7月に発表されたシビック（1200）は、必要にして充分な居住スペースを小さな外寸の中に収める、特に全長を可能な限り切り詰めるというそもその設計課題からスタートしたため、このクラスの乗用車としては異例に短い2200mm（軽自動車のマツダ・ランティと同じ）のホイールベースを持っていた。その設計方針はそれなりに意味を持ち、1.2ℓシビック2/3ドアは混雑した道路環境の中での機敏なラバウトとしての実を挙げたが、いっほうではファミリーカーとしてのシビック・ユーザーを中心に、ボディの大型化や4ドア・モデルの追加を望む声も小さくはなかった。そこで今回新たに発表されたCVCC/1500はこれまでのシビック・シリーズの上級車種であるという商品企画と、重くなったパワープラントに対応して全体の重量バランスを取る必要から、全長とホイールベースをやや延長し、かつ4枚のドアを切り抜いてある。

ホイールベースは2280mm。これはリアアクスルをそのふんだけ後方へずらすことにより得られた。同時に、エンジンの大型化や補機類の増加に伴ってフロントのオーバーハングも伸び、その結果全長は3590mmと、1.2ℓ版より185mmも長い（大型のバンパーを付けたGLモデルは3695mmと、1.5ℓシビックのGLより150mm増である）。フロント1300mm/リア1280mmのトレッド、1505mmの高さ、1325mmの全幅などはすべて1.2ℓ版と変わらない。この縦方向の拡大によって4ドアの採用が無理なく可能になり、リアシートも後方へ20mm移動して完全な乗用車としての体裁を整えた。同時にトランクルームの奥行きも増している。当然、大型化に伴って車両重量は増し、CVCCは最も軽いもので730kg、最も重いモデルは745kg、1500のはうは各モデルでそれぞれCVCCより10kgずつ軽い。全車種とも、オートマチック仕様を選んだ場合は10kg増になる。1.2ℓ版は2ドアの場合600~640kgの範囲に収まっている。

もちろんステアリングはほとんど変わらず、オーバーハングの増加とともにノーズがより突っただけの印象を与え、サイドウィンドーのラインが後席まで水平になったこと、リアウィンドーがやや覆なことぐらいが主な相違である。

シャシーの構成も1.2ℓ版と概を一にする。4輪ともマクファーソン・ストラットとコイルスプリングによる独立懸架で、フロントでは前道角のついたトランスバースリンクとテンションロッドが、リアは1本ずつのトランスバースリンクとトレーリングアームがホイールの動きを規制する。フロントにはトーション・スタビライザーも併用される。重量増加に伴ってスプリングレートは引き上げられ、フロントが2.17kg/mm、リアが1.96kg/



CVCCの最高級車種 GF CついでSV的なデザインのバンパー四角形1.3リッターなどを持つ点が外観上の特徴 フロントのライセンスプレートはGL以下より高い位置に移された

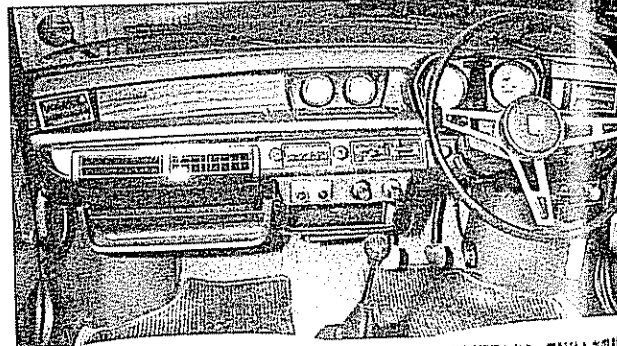
mmと1.2ℓシビックのそれよりそれぞれ14%、19%多い。タンパーの減衰力のほうは前後とも縮み割が20kg、伸び割が50kg（いずれも0.3m/sec）と1.2ℓ版のままで、従来のやささか派いと評された乗り心地を改善する傾向にある。スタビライザーは14mmと変わらない。ステアリングはラックアンドピニオン、そのレシオはこれまでと同じだが、ステアリングホイールの径はやや大きくなった。ブレーキは全車種とも前輪にディスクブレーキを備え、右前輪と左後輪、左前輪と右後輪をそれぞれ結ぶX字形配置のデュアルサーキットとキュームサーボを併用する（1.2ℓ型のはもう12月から2系統式になり、ディスクブレーキの付く車種が増えた）。ホイールは4J×12のステール、タイヤは6.00S-12-4PR（チューブレス）のクロスプライが標準装備で、いずれも1.2ℓのものとはほぼ共通だが、タイヤの指定空気圧はやや高い



GFのリアスタイル 熱輸入リアウィンドー 専用のワイパー/ウォッシャーはGF（1500ではGL）のみ標準装備、1.3ℓに付いてトランスミッション上のプレスラインの角度が厚くなり、リアウィンドーがやや傾いた。5ドアモデルは、2ドア

■性能 その他

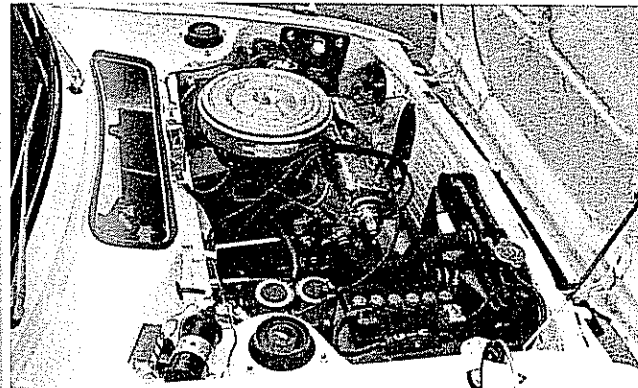
排気量の増大による出力の向上は、ボディの大型化に伴う重量増加に相殺されて、最高速はCVCC、1500とも145km/hと、1.2ℓシビックのそれと等しい。パワーの大きい1500GLのみは155km/hと発表されているが、これも1.2ℓ版のGLと同じである。オートマチックトランスミッションでは、それぞれ5km/hずつ低くなる。パワーレシオの構成は1500がスタンダード、デラックス、ハイデラックス、GLと1.2ℓ版に等しく、CVCCのほうも最高級車種がGFと呼ばれるほかはまったく同じである。ブレーキをはじめとする主要な機構関係の仕様はすべて同じで、



GF（GL）の運転席 これ1.2ℓ版と大きく異なるのは、レグカウンターが標準装備となり、燃料計と水温計が、中央に独立して取り付けられる。写真はインプレッションの3ドア型の場合



4ドア1500 デラックスのドアを全開したところ 開度は大きく、前後ともスローリカーには乗り降りが容易である。ハイデラックス以上になると、リアドアにもルームライトのスイッチが備わる。1.2ℓシビックとは異なり、ホワイトリボン・タイヤでも「S」グレードが標準装備。



通常のエンジンヘッドを持つ1500の65HPエンジン（圧縮比の高いGL用1473HPを発生する、エンジン・タイプがブロックの後ろ側に付いた） 前部のグリル裏には水除けのメッシュが取り付けられた。夏期はエンジンルームを涼しく保つため、空気を取り入れる

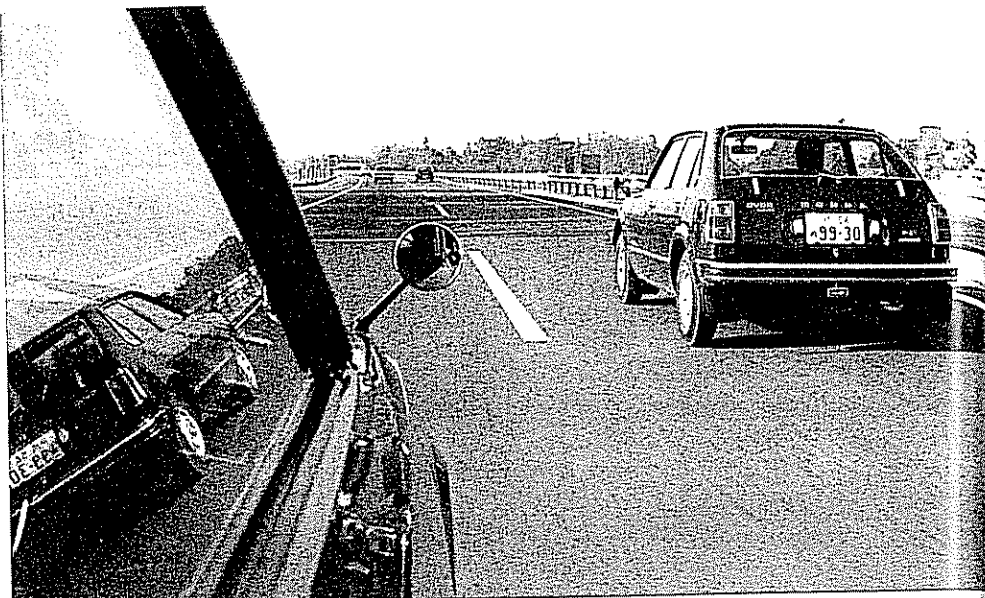
それらの相違は各種のアクセサリ如何に求められる。スタンダードでも電動スクリーンジェットや助手席側のサンバイザーなどは備わるが、ヒーター、ライティングシート、ラジオなどの実質的なアクセサリはデラックス以上でなければ付かない。トリップカウンター、パッシングライト、黄色ガラスなどはハイデラックス以上に、そしてGF/GLではレブカウンター、熱輸入リアウィ

ンドー、リアウィンドー用ワイパー/ウォッシャーなどが標準装備になる。シートはハイデラックス用のものが布張り、あとはビニール、ルームライト用ドアスイッチはスタンダードではドライバー側のみ、デラックスでは前後左右、ハイデラックス以上では4枚のドアすべてに備わる。防眩式ルームミラーや前後輪用マッドガードはオプション扱いである。

CVCC各モデルの東京での価格は、スタンダードが59.5万円、デラックスが66.2万円、ハイデラックスが69.1万円、GFが71.6万円で、これらは1500の対応する車種よりそれぞれ4.5万円ずつ高いが、逆に低公害車に対する優遇措置として取得税の減免を受けられる。生産はホンダの埼玉製作所（いわゆる狭山工場）に新設された小型車ラインで行なわれ、12月に1500台のペースでスタートした後、1月には3000台、2月には5000台と増産、74年夏には月産1万台のラインに乗せ、同時に輸出も始めたいとしている。

■インプレッション

発表の直後、CVCC/1500の各モデルにそれぞれ短時間ながら試乗する機会を得た。もちろん興味の対象はCVCCである。4人乗っていき走り出しての嬉しい驚きは、届き得る混合気の入りりと狭く公害対策エンジンでありながら、実用上まったくといってよいほどドライバビリティが損なわれていなかったことだ。小柄なボディに対して1500ccの排気量だからパワーは相対的に充分なはずだが、それだけでなく、低速からのレスポンスもけっこう鋭く、4速でも1000rpmあたりから実用的な加速が得られ、そのまま6000rpmのリミットまでぐいぐい車を引っ張ってくれる。これはオートマチック仕様でも同様（いや、それ以上



開通自動車道を滑るように行くとシビックCVCC・GF 乗り心地と静粛性は1.2ℓ型より大幅に改善された 動力性能はオートマチックでも実用上充分以上で 特に夏車が印象的

というべきか)で、自動的なシフトのないこの変速機をDレンジ(ホンダの場合は★レンジという)に固定したままごく身軽に走りまわった。最もパワフルな1500GL(73HP)と乗りくらべてみても、紙の上の数字ほどの差異は感じない。動力性能に關しては公害対策云々よりも排気量増大によるトルクの増加が実に有効に看取されたというところだ。室内は特にいうほどではないが4人の大人(短時間なら5人でも)のために充分のスペースをもち、4枚のドアそれぞれからの乗り降りも楽だ。そして、乗り心地も格段に改善された印象を受ける。スプリングそのものは依然として堅めに設定され、ホイールストロークも1.2ℓ版と同じだからほとんど変化はないはずだが、スカットル部分のびびり音がほぼ解消したほか、各部からのノイズの遮断が改善された(セクションごとに一体成形された防音材が多用されている)ことによる心理的な影響もさきわめて大である。操縦性は1.2ℓ版以来のそのままで、新たに設けられたサーボも過敏ではない。総じてこれまでのシビックシリーズの数少ない欠点を、ごく妥当に手当てしたといえるだろう。ユーザーにとって懸念される問題はやはり実用上の燃費、そして複雑なミッション・コントロール・デバイスの信頼性ということになる。これらについては、やがてC/G長期テストカーの飛行号として加わる平定のCVCC・GFオートマチック(しかもクーラー付きなのだ!)を通じて明らかにしてゆけるだろう。

	ホンダ シビック CVCC	ホンダ シビック 4ドア 1500
エンジン形式	水冷直4・SOHC 横置ト・FWD	
ボア×ストローク	74mm×86.5mm	
総排気量	1485cc	
圧縮比	7.7	8.1 (8.6)
キャブレター	2バレル×1 / 1バレル×1	2バレル×1
最高出力	63HP / 5500rpm	65HP (73HP) / 5500rpm
最大トルク	10.2mkg / 3000rpm	10.5mkg / 3500rpm
駆動系統		
クラッチ	電機制御・ダイヤフラム	
変速機	約速4段レシプロ・後進1段	
変速比		① 1.000 ② 1.789 ③ 1.323 ④ 1.944 ⑤ 1.285 ⑥ 0.920 ⑦ 2.916
燃料消費率	ヘリカル 4.733	
シャシー・ボディ構造形式	モノコック 4ドア5座サルーン	
サスペンション前	独立 マクファーソン・ストラット コイル	
サスペンション後	独立 マクファーソン・ストラット コイル	
スタビリング	ラック&ピニオン	
ブレーキ前	ディスク サーボ付	
ブレーキ後	ドラム (L&T)	
タイヤ	6.00S-12-4PR	
寸法 重量		
ホイールベース	2280mm	
トレッド前/後	1300mm / 1250mm	
全長	3590mm (3695mm)	
全幅	1605mm	
全高	1325mm	
最低地上高	170mm	
最小回転半径	4.9m	
車両重量	S T D=730kg D X=740kg H i D X=740kg G F=745kg	S T D=720kg D X=730kg H i D X=730kg G L=745kg
乗車定員	5人	
性能その他		(155km/h)
最高速度	145km/h	0.48
買値性能力 (1000円)	0.51	

() 内はGF

() 内はGL

ROAD TEST NO.44 C/G TEST GROUP

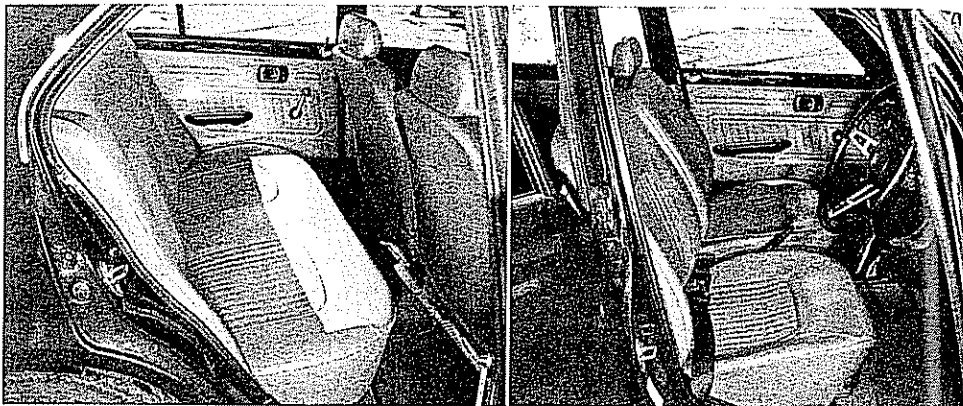
ホンダ シビックCVCC GF SOHC 1488cc

要約: CVCC 1.5ℓエンジンを積んだシビックの4ドア版。低・中速性能は1200に勝り、市街地ではより使いやすいが高速域では多少劣る。燃費は1200の10~15%増し。依然として経済的。後席の居住性、心理的解放感以外はさしたる改善なし。タウン・スピードでのNVHはるかに良好。サーボ付ブレーキの耐フェード性高い、実質的な装備多数。fun to drive.

最高速度 132.55km/h 0-400m 19.50秒 0-100km/h 16.50秒 平均燃費 9.84km/ℓ 価格 71.6万円



ホイールベースが80mm、全長が150mm伸びた4ドア・シビック。後席の居住性が格段に上がった。

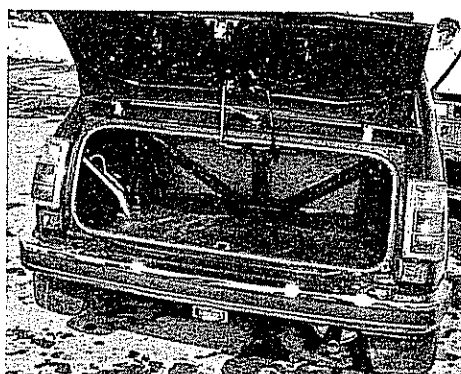


前席のレイアウトは2ドア型と変わらない。シート表面はソフトだが腰があり、左右のサポートもよい。後席は前席より一段高く、適度に低いヘッドレストと相まってよい前方視野が得られる。脚元は狭い。

ーには、標準のクロスプライ・タイヤで充分であり、特に乗り心地と路面騒音の点ではこちらが望ましいと思われる。したがって、タウン・スピードでの乗り心地を硬くし、やましくするラジアルは強いて奨められない。しかし標準のクロスプライはウェット・グリップがひどく劣るので、雨の中での安全性を考えれば、外国製のなるべくソフトなラジアル(C/Gシビックが現在履いているユニロイヤル・ラリー180 155 SR 12の方が、ミシランZXより遜っていない)に換えたいところである。

居住性と装備

たしかにホイールベースは80mm延びてリア・ドアが設けられたが、後席自体は2ドア型より20mm後方へ下がっただけなので、後席居住性に大きな改善は見られない。むしろ乗り降りにははるかに楽だし、2ドアの後席で感じられる心理的な閉所恐怖感は無くなった。だが、同クラス車、例えばほとんど等しい外形寸法を持つオースティン/モリス1300iに比べると、後席ははるかに狭く、限られたドアとシート前縁とのすき間からの出入りも窮屈である。運転席を、前後スライド量(140mmもあってよい)の前から約1/3以上後方へ下げられると、後席パセンジャーのひざはバックレストに触れるし、平均以上の大人にはヘッドルームもミニマムになる。したがって、フルサイズの大人4人が長距離乗るには依然として小さすぎるが、若い夫婦+子供2人の平均的ファミリーには、かっこうなサイズと言えよう。運転席に坐った印象は2ドア・シビックと全く同じで、多少延びた鼻先も気付くほどの差ではない。ビニール・レザー張りシートは、比較的バックレストを寝かせ、ストレート・アームに近い姿勢をとるのに適した形状である。こうすると腰がしっかりとホールドされるのだ。BMW2002風のダッシュボードは機能的であると同時に美しい。コントロール類の配置もよく考えられ、すべてシートベルトを着けた姿勢から容易に手が届く。最もラックスなこのGFでは、速度計、回転計および警告灯群(暗いガラスでカバーされているので、点灯しない限りほとんど見えない)が正面の比較的高位置にあるほか、左側に水温計と燃料計が独立している。盤面はブルーで眼を刺激せず、昼夜を通じて読みやすい。2ドア・シビックに比べて大いに改善されたのはベンチレーションである。ボンネット上の空気取り入れ口を高くし、ラム効果



荷物は多少増したが開口部は依然として深い。トランク・後席のヘッドレストはオプションだがこの全車に付けて欲しいもの。

を高めたのが効いて、窓を閉め切って走ってもダッシュ・左右からは暑く、適度な外気が入ってくるようになった。このGFには、熱線リア・ウィンドーワイパーも標準で、これは特に雪道で重宝するだろう。パンクのボディ・スタイルのため、自分のはお上りの泥水で、後窓は次第に汚れ、後方視野をわるくするからだ。トランクは、奥行きこそ若干増したが開口部は依然として浅い。車高の低い車でも後窓を深くとらうとすれば必然的にこうなるのだろうか。

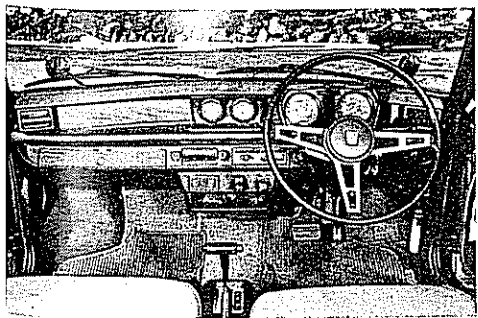
4ドアになったシビックは、後席の居住性がそそほど改善されてはいるが、乗り降りにははるかに容易かつ安全になり、子供や老人を乗せたい機会が多い向きには特に歓迎されるだろう。CVCCエンジンはテストを通じて常に快調を保ち、万人の用途に充分以上の性能と、賞賛されるべき経済性をもたらすことが立証された。排気をクリーンに保つために必要な複雑さをもたらすソレノイド・スイッチやバルブ類の信頼性については、この短期間のテストでは判断できない。それについては、来月から始まるC/GシビックCVCCの長期テストが、いずれ明らかにしてくれるだろう。(小林彰太郎 記)

Groad Impression

シビック 1500 オートマチック

CVCCで箱根へ行った際、同時に発売されたノーマルな1500シビック4ドアのオートマチックも同行したので、簡単なインプレッションを述べる。テスト車はG1仕様で、したがってエンジンは圧縮比8.6:1のより強力な73HP/5500rpm型である(他は65HP/5500rpm)。オートマチックは1200シビックや145のそれと基本的に共通の、ホンダ独自の設計である。ギアボックスは普通のコンスタント・メッシュ2段で、その代わりトルクコンバーターのストール・トルク比を3.0と異例に大きくとってある。大きい特徴は、よだん常用する☆レンジ(Dに相当する)、Lレンジとも、それぞれハイ、ロー・ギアのロックアップで、自動的なシフトは起こらない。したがって、変速は専ら大きいトルク変換比を持つトルクコンバーターに依存するわけで、ストール・トルク比3.0という高効率のコンバーターはそのために開発された。メリットはまず構造簡潔で低価格なことであり、次は無段変速のため走行がスムーズであり、ドライバーの意志に反して自動的なシフトが起こらないから、場合によってはより安全なこともある。だが、ホンダ・オートマチック最大のメリットは、マニュアル・ギアボックスに比べ、3.2万円高という衝撃的な価格差で2ペダル・コントロールを提供したことで、これによってオートマチックは急速に普及するものと思われる。

C/Gでは73年8月号で1200シビックG1オートマチックをフル・テストし、そのスムーズでフルブルーフな走行と、実用上ほとんどハンデイクリップを負わない好性能に深い感銘を受けた。すなわち、1200G1オートマチックは、137.40km/hの最高速、0-400m19.95秒、0-100km/h17.40秒の加速を示し、燃費の点でも以前テストしたマニュアル・ギア



プレーキ・ペダルは左右どちらの足でも踏める。これはGLでレブ・カウンターを備える。

ボックス型と事実上変わらない経済性を記録したのである。1500オートマチックのギア比は、1200と若干異なる。Lは1.636で等しいが、☆レンジは1200の1.034に対して0.966と小さく、最終減速比も4.933から4.117へと大幅に引き上げられている。したがって、Lレンジの減速比は、ストール・トルク比3.0の1ルクコンバーターと掛け合わされて、4.896-1.636、☆レンジは2.898-0.966にわたって大幅に無段変速するわけだ。実際のスピードで言えば、Lは0-90km/h+、☆は0-150km/h(カタログの最高速)まで、ただスロットルを踏むだけで出る。メーカーでも静止からのスタートをLから行なうことを奨めているが、それは当然である。☆レンジから発進しようとする、スロットルを踏んでも一瞬☆レンジが空転し、トルクコンバーターが確実に「グリップ」して発進するまでに1秒近いタイム・ラグがある。GPレースのような現代の信号スタートでは、後続車が背後に追って来て怖いから、配んだ市街地ではなおのことLレンジからスタートの方が安全である。Lレンジでは2500ほど踏めば即座にスタートし、むしろ交通の流れをリードさえできる。速度計には80km/h(非常に甘く、実速は約10%低い)をLレンジの上限とするマークが入っているが、レブ・カウンターでレッド/ノーンの始まる6000まで回せばメーター上で96くらいまで伸びる。したがって、せいぜい60までの市街地では、常時Lレンジのみで活発に走ることは可能で、エンジン・ノイズも気にならない。しかし普通の使い方をとしては、Lでスタートし、40くらいで☆に手動変速すべきである。P-R-N-☆-Lのセレクターはフロア上のステッキ型で、Lと☆のシフトに際しては、特にダウンシフトで多少のショックを伴う。この日は公道上のテストなので計測は行なえなかったが、加速性能はおよそ1200G1オートマチックと大同小異と思われた。馬力荷重ではむしろ1200G1の方が勝り、ファイナルは1500の方が高いのだから。オートマチックの本領は、頻りに発進停止を繰り返す市街地走行の容易さにあるのは当然で、シビックもこの点で文句なく便利である。高速道路では専ら☆レンジで、80以上での追い越しも事実上トップギアで行なうわけだが、適当な加速力が得られ決して不安はない。一般論として、エンジンがよほどパワフルか、トランスミッションが凝った設計でもない限り、オートマチックは山坂をスポーツカーに走り回るには適さないところが、マニュアル・ギアボックス付CVCCと箱根・伊豆の山並みを、例によって可能な限りの高速を保って走った経験では、両車は全く対等に走れることがわかった。このコースはコーナーの間で80-85を出せる。屈折と起伏に富んだルートで、マニュアル・シビックでは2速と3速の中間が欲しいところなのだが、オートマチックのLレンジは、ちょうどこれにぴったりなのだ。1500のエンジンは5000-6000のレブ・レンジ上限を全くストレスなしに常用できるから、ほとんど常時Lレンジに入れっ放しで、時々☆レンジにシフトしながら50-100近くを保って走れる。マニュアル・シビックより決定的に速いとは言えないにせよ、少なくともステアリングとブレーキに注意を集中できるのははるかに楽である。ブレーキ・ペダルは左足でも踏める横長型で、慣れば左足を使った方がすばしい。スムーズに走れる。こうした使い方をしても、サーボ付ディスクはフェードの徴候を見せないのは、CVCCのレポートに記したとおりだ。

燃費も、1.5Lオートマチックとしては異例によい。東京から東名を使って御殿場下り、箱根・伊豆をLレンジを多用して走り回った200kmの平均が8.76km/l、東京までの帰途と多少の都内走行123kmの平均が9.04km/lであった。1500G1オートマチックの価格は70.3万円である。

要約：軽チューンされた76HPエンジンと5段ギアを備えたスポーツ版。柔軟性さらに増し、市内でもかえって乗りやすい。加速性は全般に向上。最高速は実上GLと変わらず。オーバードライブ5速による高速巡航はきわめて平穏。燃費も異例。155SR18と多少固められたサスペンションは操縦をよりニュートラルに近づけ、乗り心地にも悪影響感じられず。

最高速度 142.86km/h 0-400m 17.75秒 0-100km/h 12.80秒 燃費(市街地) 17.0km/l 燃費(高速) 11.0km/l 燃費(混合) 14.0km/l 価格90.1万円

ROAD TEST NO. 51



ホンダ シビック1200RS (3ドア) 50Hci169cc

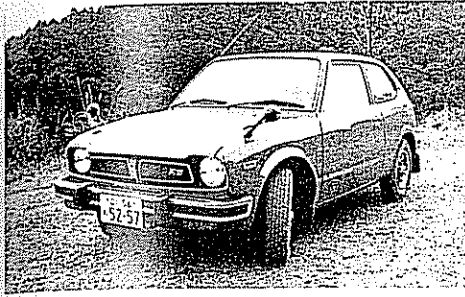
テスト車はシビックRS、もともと機動性の高いシビック1200シリーズに新たに加えられた高性能版である。コンパクトで飾り気のないボディによく似合う新色のオレンジ（他の1200シリーズにも選べる）に塗られたRSは、谷田部での計測を含む約1100kmのテストで、12段の小型サルーンとして例外的に優れた高速巡航性と優れた燃費など、これまでのシビックより一段と好ましい性格を持つ実用性の高いスポーティサルーンであることが判明した。

駆動力性能

RSのパワーユニットは基本的に1200GLのものと同じで、70×76mmのボア/ストローク、1169ccの排気量、8.6の圧縮比などに変更はなされていない。1200GLの69HP/5500rpm、10.2mk/4000rpmから76HP/6000rpm、10.3mk/4000rpmに出力、トルクも増大させた秘密は、キャブレッションとバルブタイミングの変更にある。すなわち、1個の日立製ストロンパーク型ダウンドラフト（ツーパーバル）に代えて、RSでは2個の京浜製C型キャブレターを装備し、カムシャフトはホンダ145F1と同じもの（吸気バルブは5°早く開き、排気バルブは5°遅れて閉じる。オーバークラップはGLと同じ7°）に換えられている。他のホンダユニット同様、バルブシートは特殊耐熱合金製で、無鉛レギュラー・ガソリンの使用が可能である。標準装備の5段ギアボックスはこれまでのシビックと同じ4段型（3000-1789-1182-8084）に0714のオーバードライブ5速を組み入れたもので、ギアリングアップのため14933から14733に遅められたファイナル（シビック1500/145と

同じもの）と組み合わせられ、1000rpm時の速度は4速で26.1km/h（12GLは24.9km/h）、5速では31.0km/hとこのクラスでは異例にハイギアードになっている。車重はGLと同じ705kg（3ドア）で、馬力荷重はGLの10.2から9.3kg/HPに向上している。

コールドスタートはホンダユニットの例に改れず一発即発で、Cまで下がった11月の寒い朝でもチョークを引てやれば常に一発で覚める。但し、テスト車のファスト・アイドル・リネージュは正常でいらしく、チョークを引ても800-900rpmのアイドルはほとんど上がらず、ウォームアップにはスロットルを軽く踏んでいる必要があった。それでも、シビックエンジンのウォームアップは極めて早く、その1分ほどで水温計の針が動きはじめ同時にヒーターも効きだす。だから、さして苦にはならなかった。一段とならかな、かつ絶対値の大きいトルク・カーブを持つ好ましいチューンのおかげで、発進は極めて容易である。2000rpm前後におけるトルクはGLより約1mkも強く無難作にクラッチをつないでも一切ストールの兆候なしに、スムーズ動き出す。RSのクラッチ・リリースレバーには車動式の油圧ダンパーが備わっているが、踏力/ストロークとも標準型と変わらず、極めて扱いやすい。フラットなトルク特性は約4%のギアリングアップによる悪影響をまったく感じさせず、市街地でもGLより扱いやすいほどである。いざいざ2500まで回してやれば速い交通の流れに充分ついて行けるし、4速で30km/h（約1150rpm）を保つことも、またその気なら5速（50km/h約1550rpm）を多用することも可能ほどだ。こうした低速域でも、RSユニットはデトネーション、あるいはピンキングとかいった営業と



112インチに似た低いゴム製のオーバードライブ（45F1-132マイルと155SR18の間に17、そして5mm低い車高がRSを識別させる。リアビューでは左側のバックアップランプ、4輪のマッドガードが目立つ。（下）



無縁で、穏やかにスムーズに加速させてくるのである。75年2月からはレギュラー・ガソリンの無鉛化（実質的なオクタン価の低下は避けられないだろう）が実施されるから、RSユニットの余裕あるフレキシビリティは心強い限りである。

もちろん、RSユニットの本領は4500rpm以上の高回転域にある。S/DHC4気筒は軽くスムーズに吹け上がり、ならまら6500rpmから始まるレッドゾーンに飛び込もうとする。特に、あらゆる回転域でスロットルレスポンスが早く、回転のスムーズなことが印象的であった。谷田部での計測の結果、最高速は4速で142.86km/h（約5700rpm）、5速では4600rpm以上に回転が上がらず133.33km/hに過ぎなかったが、0-400m加速ではベスト・タイム17.75秒、0-1kmでは35.00秒と、1200ハイデラックスのそれより18.63秒、36.00秒を大幅に優る数値を得ている。加速ではベスト・タイム17.75秒、0-1kmでは35.00秒と、1200ハイデラックスのそれより18.63秒、36.00秒を大幅に優る数値を得ている。これは6500のレヴ・リミットを厳守した上での値であり、なおも快活に回り続けようとするエンジンで7000、あるいはそれ以上回してやれば、タイムはさらに大幅に向上したものと想われる。

シビックRSの最大の長点は、12段サルーンとして例外的に優れた高速巡航性にある。実速の100km/h（スピードメーターはこれまでのシビックより正確で103-4を示す）は4速で約3800rpm（GLでは4000rpm）、5速では3200rpmに過ぎず、まったくストレスなしに快適なハイウェイ・クルージングが可能だ。エンジン回転数を低く抑えた結果、これまでのシビックでは考えられなかったほど静かで、ラジオも存分に楽しめる。エンジンrpmを低く抑えた5速ギアは当然、燃費にも良い結果を与え、下りの多い東名の御殿場-東京間では、可能な限り100km/hを

保って15km/hの良い値を記録している。高速道路を多用するシビックのオーナーにとって、RSの好燃費はこの上ない魅力となるに違いない。

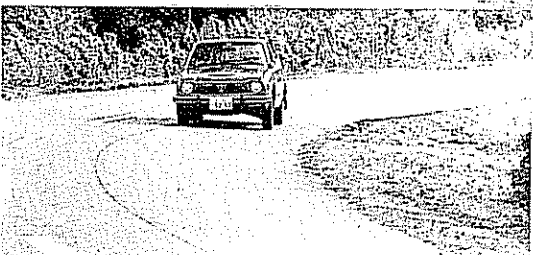
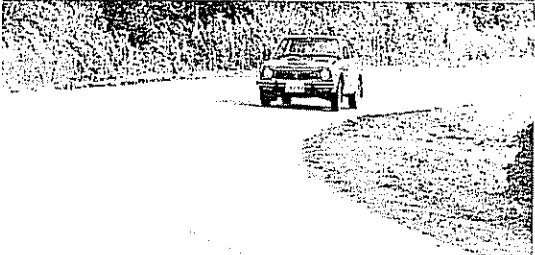
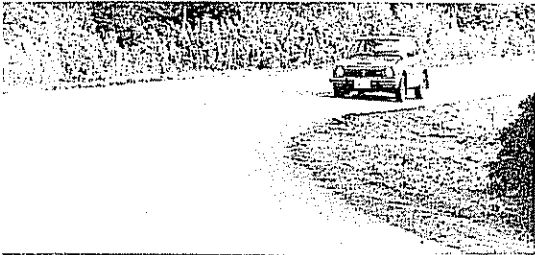
操縦性と乗り心地

シビックRSのサスペンションは、乗り心地よりも操縦性を重視したヨーロッパ輸出向け仕様と同じものに換えられている。すなわち、前後のコイル・スプリングはそれぞれ0.5mmずつ線径を増して、バネ定数はフロントで1.90から2.52kg/mmに、リアは1.65から2.13kg/mmに高められ、ダンパーの減衰力は50/20から60/30kg/cm/sec（前後とも）に高められている。155SR13サイズのラジアルを履く13”ホイールは45F1リムを持ち、前後トレッドはそれぞれ5mmずつ拡大されている。これによって、フロント・フェンダーのホイールアーチは切り欠きを拡大され、フル・パンクした際にもタイヤが接触しないよう配慮されている。ボディ全高/地上高はそれぞれ5mmずつ低い1320/165mmである。

41-12リムにクロスプライ・タイヤを履いた標準型より、さらにステアリングが軽く、応答性のよいことは走り出せば直に分る。もともと機動性の高いこれまでのシビックより一段と軽快なハンドリングは、B/S RD 201ラジアルに負うところ大であろう。何よりもうれしい事実、都内の荒れた路面でも、危惧したほどは乗り心地が悪くないことである。硬められたサスペンションは無論、ストロークの短い上下動を路面に忠実に伝えて来るが、強い突き上げはほとんどなく初期のシビックよりはるかに快適であるばかりか、最近の1200GLと比べてもそれほど劣らない程度である。スカトル/グッッシュ周辺に不快な振動がほとんど伝わって来ないのは、最近のシビック1200シリーズに共通の最も大きな改良点である。C/Gの1200GLに組み込まれたKONIほど強力ではないが、ダンピングも適切にしている上下動は1度で収まる。タウ・ユースをも重視したRSのサスペンション・セッティングは、適切な妥協点にあると見てよいだろう。プレッシャーを1.8kg/cm²（メーカーの指定はスピードを問わず前後とも1.5）に高めたラジアルの硬さがほとんど気にならないのだから。

ワインディングロードにおける操縦性の印象はとても良かった。B/S RD 201のグリップ自体はミシュランZX、あるいはクレバークV10ほどではなく、前輪は容易に悲鳴を上げるが、スロットル・ワークで軽いアンダーステアを制御するのは極めてたやすい。スロットル・オフによるタック・インの性質は極めて自然で、初めてのドライバーもすぐに慣れて自在にコントロールできるようになるだろう。かつてC/Gがモディファイした1200GLは5J-12アル・ホイールに155SR12ラジアルを履き、KONIで締め上げたベスト・ハンドリング・シビックであったが、極端に広がったトレッドのために、タイト・コーナーにおける保耐力と不整路面でのキックバックは相当なものであった。ところが、このRSはホイール・オフセットが適切（トレッドは5mmしか広がっていない）で、そうした悪影響は皆無である。硬めのサスペンションは当然、コーナーでのロールを小さく抑えてくれるし、フロアボード中央に新設されたフットレストは有効に体重を支えてくれるから、コーナリング中の安定感はずこよる高い。加えて、抜群に良い視界、軽くクイックなステアリングを持つシビックRSは、ワインディングロードを最も軽快に、速く走れる車であると言うことができる。

残念ながら、1200GLと同じディスク/ドラム・ブレーキにはあまり良い点を与えられなかった。もちろん、通常の走行では踏力がやや大き



中速コーナーを安定した姿勢で回るRS。ロールは適度に抑えられ、アンダーも大きくないことが外角前輪の反形が少ないことから判明

いこと以外に不満はないのだが、長い下り坂で連続してハード・ブレーキングを強いと容易にフェードしてしまうのだ。谷田部での動静は0-100-0フェードテストでは、最初8kgだった路力が6回めには35%に減し、右前輪から白煙を上げはじめた。もう少し耐フェード性の高いブレーキパッドが欲しいところである

■装備その他

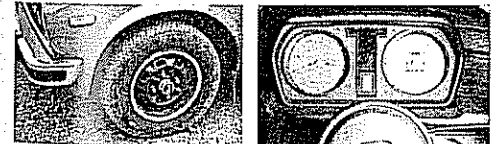
1200GLをベースにして生まれたRSは、実に豊富な装備品を標準で備える。ボディ外観では、GLと同じ前後バンパーにゴム製のオーバーライダーを加え、リアバンパー下には左右一対のバックアップランプを備えることが目新しい。ラジアルタイヤを標準装備する13ホイールは黒塗りで、リムにはクロームメッキのエンベリッシャーが付く。前後のフェンダーに有効なマッドガードが標準で備わるのは親切な配慮だ。室内では、スロットルペダルがヒールアンドトウのしやすいものに換えられた他、有効なフットレストがフロア中央の低いトンネルに付く。ほんもの木でできたステアリングホイールとシフトノブは見た目には美しいが、表面のニスのために汗をかいて滑りやすいから、RSのオーナーはすぐにサンドペーパーでニスを落すか皮を巻くべからう。ダッシュ/インストルメントパネルのデザイン/レイアウトはGLと共通だが、正面に並ぶメーターとスピードメーターの目盛りはやや異なる。レッドノンの始まる回転数がGLの6000から6500rpmに上げられ、スピードを示す目盛りもGLの160から180に引き上げられているのだ。リアウィンドウにファイバー/フォッシャー、熱線デフォッガーを備えるのはGLと同じだが、フロントの2スピードファイバーには新たに便利な間歇スイッチ(約5秒に1回作動する。小雨のときと極めて便利)がビルトインされている。GLと同じシェイプの前後シートは、クッションとバックレストの体に触れる部分を、バックスキンをあしらった材質に換えられている。滑りにくい材質なので、GLの1よりも多少ホールドは優れている。左右前席の3点式シートベルトはラップの部分に自動ロック(リトラクターを兼ねる)の付いた硬ったものだが、使い勝手は良くない。リトラクターからスプリングで張られたラップ部が、体を動かす度に少しずつ巻き取られ、徐々に腹に喰い込んでくるのである。おまけに、ベルトを掛け直すためには一度ラップ部をいっぺんリトラクターに巻き戻さないとワンウェイロックは外れないから、不便の上ない。便利なイナナーシャール、ベルトはコストが高くとっても標準装備はできないと思うが、それならGL以下と同じ平凡なものでよかったと思う。ルームミラーはようやくホンダ145のものと同じ昼夜切替式が備えられている。C/Gではかねてから2台の長期テスト車にこれを取り付けているが、シビックには必要不可欠なものであることは以前に述べたとおりである

ところで、公害/安全対策が自動車界最大の関心事になっているこの時期に敢えてデビューさせられた高性能版RS(かねてからの噂どおりRSの発売準備は1年近く前に完了していたという)を、どう評価すべきだろうか。かたやCVCCというユニークなクリーン・ユニットで世の注目を集めているホンダが、なぜこの期にスポーティー版を発売したかは、事実、大きな疑問であった。そこで、総走行距離1100kmにも及ぶ入念なテストに供してみたのだが、いくぶん暖めになった乗り心地(各人の好みにもよるが、C/Gではノーマルのシビックより不当に悪いとは

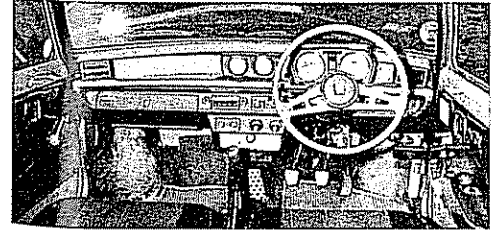


1200フルパワーで回れる直りのタイトコーナーでアンダーは軽く、思った通りのラインが選べる。ロードコーナリングでも、保肥力が不当に重くならないのは大きな進歩だ。世界の良きと賢いドライバーは、こうしたワインディングロードにうってつけだ

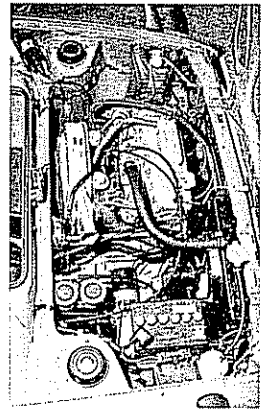
思わない)を除いて、総合的な性能はことごとく向上していることが判明したのである。総平均で11km/lの燃費はこれまでC/Gがテストしたシビックシリーズ中最良の値であり、高速巡航がこのサイズの小型車では異例に楽なこと、市街地でもノーマル同様扱いやすいこともすでに述べた。たったひとつ、最高速がカタログ数値の160km/hに達し及ばなかったのが残念だが、各部が完全に馴じむ頃(少なくとも5千kmは必要だろう)には、いくぶん向上するものと思われる。なお、テスト車のアイドリング(約900rpm)時CO濃度を計測したところ、2.1%と良好(つまり薄い)な値を示した。いずれにしても、この魅力的なRSが生産/販売されるのは、既存の車種に対しては50年規制が発効する76年4月以前である。現在シビックに乗っているオーナーにも、これからこのクラスの車を買おうと思っている向きにも、RSをお奨めしよう。1200GLに比べて9万円高いRSは2ドアで76.5万円、3ドアで80.1万円もするが、いまが小型高性能サルーンを手に入れる最後のチャンスではないだろうか。



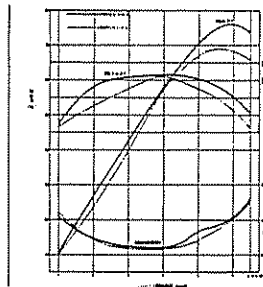
常に軽く、クイックな反応を示すステアリングは、標準装備されるB5 RD 201ラジアル(145SR13)に負うところが大きい。45kgの重さを持つ駆使のホイールにより、前後1.05Fは5mmTついている。硬めのサスペンションはラジアルタイヤにマッチしており、乗り心地は1200GLと較べてほとんど悪くはない。



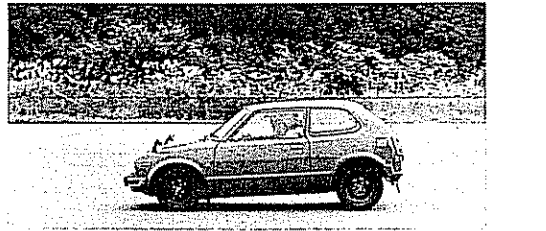
魅力的なRSの室内、1200GLの装備品に加えて、ほんもの木製ステアリングホイール、ファイバーヒールアンドトウのしやすいスロットルペダル、有効なフットレスト、間歇式ワイパー・スイッチ、そして昼夜切替式のルームミラーなどをすべて標準で備える。シートの体に触れる部分は、バックスキンに換えられた材質で覆われ、はよくホールドする



76HP/6000rpm、10.3mkp/4000rpmと低の上では比較的実速だが、実141200GL以上にラップなトルク特性を持ち、極めて扱いやすい高性能ユニット。GLのダウングレード用シングルキャブレターはホンダお得意のツインCVに換えられ、カムシャフトはオンデマンドに同じものに交換されている。増加したパワーに対処して、クラッチ・リリースレバーには新形式の油圧メンバが採用され、圧縮比はGLと同じ5.6で、同期レズ、ラウ・ギアリングが使える



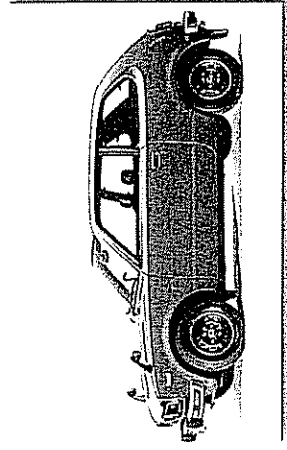
RSのフルラップトルク特性を示す性能曲線(比較は1200GLを示す)



谷田部での動静テスト。初速80km/hから最大減速度0.85Gを得るためには、40kgの重い足を必要とする。0-100-0フェードテストでは、最初8kgだった路力が6回めには35%以上上昇し、フットレストの反形を見せはじめた。10回めにも40%には達しなかった



ホンダが誇る「ロードセービング」のイメージ。最新の「ロードセービング」から採ったものだという。最新の「ロードセービング」から採ったものだという。



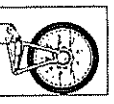
初代シビックの登場から2年余、初の本格的スポーツモデル、RSが追加された。イニシャルは「R」であり「レ」で「レ」を「R」に置き換えて「RS」という。最新の「ロードセービング」から採ったものだという。最新の「ロードセービング」から採ったものだという。

正統派スポーツモデル(RS)登場。これがそのプロフィールです。

エンジンは1500ccのSOHC 1488cc。5段ギアボックスを備えたスポーツモデル。エンジン改良とハイギアリングにより、高速性能、燃費ともに向上。柔軟性も変わらず。サスペンションの改良により、タウン・スピードの乗り心地は大幅に改善。操縦性は依然として高水準かつfun to drive。

最高速度 142.00km/h 0-400m 19.00秒 0-100km/h 15.90秒 平均燃費 10.57km/l 価格 85.8万円

ROAD TEST NO.64



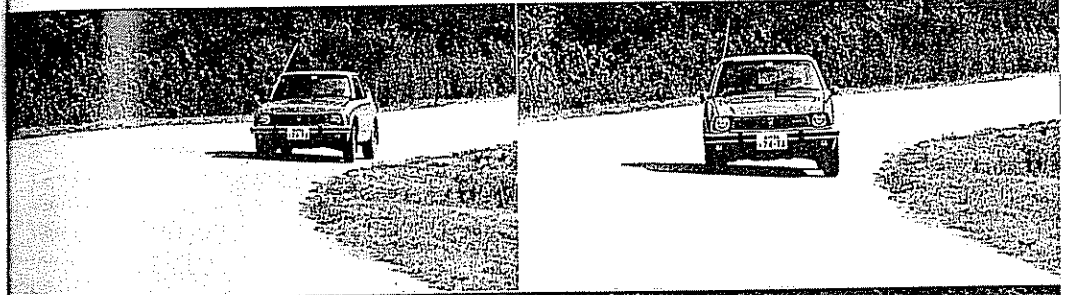
ホンダ シビック CVCC 1500RSL (3ドア)

SOHC 1488cc

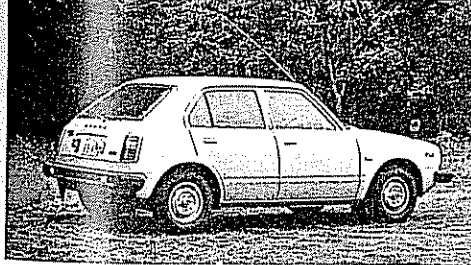
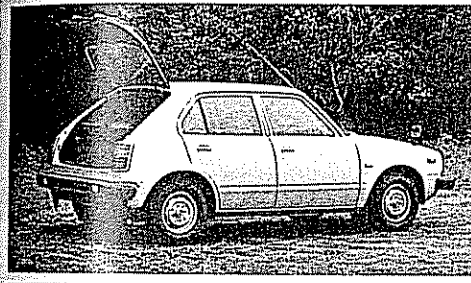
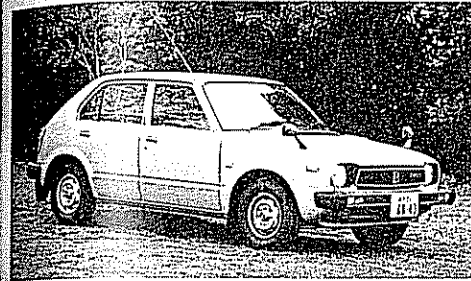
シビックRSLは、国内向けのパワーユニットをすべて51年規制をクリアした改良型CVCCに統一した8月20日のモデルチェンジを機に生まれた新車種で、イメージの上では今も無き高性能版1200RSを受け継ぐスポーツモデルである。したがってそれは、5段ギアボックス、より硬いサスペンション、13インチ径のラジアルタイヤ、スポーツライクな独自の装備などを標準で与えられているのだが、4ドアのノーズを移植した2/3ドアボディに積まれるエンジンのチューンは他の1500系と全く変わらず、その点では、独自のツインキャブ高性能ユニットを搭載していた旧RSとは大いに異なる。さらにそのスベックを細かく調べ上げれば、RSLの5段ギアボックスの下4段とファイナルが他の1500系と全く同じレシオであること、155SR13ラジアルの有効半径が他

要約：51年規制クリアの改良型CVCC1500と5段ギアボックスを備えたスポーツモデル。エンジン改良とハイギアリングにより、高速性能、燃費ともに向上。柔軟性も変わらず。サスペンションの改良により、タウン・スピードの乗り心地は大幅に改善。操縦性は依然として高水準かつfun to drive。

最高速度 142.00km/h 0-400m 19.00秒 0-100km/h 15.90秒 平均燃費 10.57km/l 価格 85.8万円



1つのコーナーを100度回る。コーナリングは安定し、安定しているが、重い前輪の重さのため旧RSよりのややアンダーは強す。だが、依然としてフィードバックが好評。



新車のエンジンフードと見落としてしまいがちな小さなエアダムは、それぞれ実質的な効果を持つので、ブラッスを削いでエアダムの変更はないと見てよい。列も従来の4ドアとまったく同じだが、インペーのすぐ上から開くテールゲートは、4ドアとは比較にならないほどのスペースを生んでいる。もちろん、開けばリアウィンドウは4ドアと事実上変わらない。

規格に適合しながら75HP/5500rpm、11.1km/kg/3000rpmという魅力的な数値に書き換えられている。それは従来のものと比べて紙の上では僅か21Pと0.3km/kgの差でしかないが、CVCC特有の副燃焼室の形状そのものから、専用のキャブレター、バルブ・タイミング、吸気手熱装置、排気マニフォールドなどに広く改良が施され、実質的なパワーアップに大きく貢献しているという。なるほど、その効果は街に乗り出すとすぐに気づくほど確実なものであった。まるでギアリングを大幅に引き下げられたかのように各ギアともレスポンスが鋭く、特に1、2速では思わず回転を上げてしまいがちだがもちろん、持ち前のフレキシビリティが犠牲にされていることもなく、逆に4、5速でも1000rpm以下（それぞれ、メーター上の26~7、30km/h+）で静々と走れるほどに向上している。アイドリングは700~750rpmという低い設定だが、もともとスムーズなこの横置き4気筒エンジンは、信号待ちの間にも気にならぬほどの振動を伝え来ない。そうした好印象

のうちの、もはや「パワフル」と言ってもよい動力性能の向上は、例によって深夜の谷田部テストコースで確認することができた。すなわち、最高速は4速で143.14km/h(5350rpm)、5速で139.64km/h(4300rpm)いずれも1km(目標平均)と、かつてC/Gがテストしたシビックで最速の旧1200RS(4速142.86km/h、5速133.33km/h)をも抜き、加速では路面は完全なウェットであったにもかかわらず、0-100m7.42秒、0-200m11.62秒、0-400m18.58秒、0-1km35.90秒という好データが得られたのである。今回は計測しなかったが、踏めばどこからでも明確なレスポンスを示すウルトラ・フラットなトルク特性の恩恵で、実用上の使い勝手に大きく左右する追い越し加速性能は、従来とのシビックよりも優れていることが推測される。余談ながら、同じエンジンを3ドアボディに積んだ1500RSは今回ファイナルを4.8%ほど引き下げられ、(4428~4642)さらに目覚ましい加速性能を発揮するといわれる。市街地で扱いやすく、しかもレッドゾーンが始まる6000rpmまで高気良く回る新エンジンは、霜根の険しい山坂でも充分その威力を発揮した。ほとんど全回転域において確実に強化されたトルクは、従来2-3速間のギャップでしばしば痛感された駆動力の「落差」をミニマムに抑えることに成功しているのだ。だからいまは、以前は2速でなければ登れなかった坂道で3速を保つこともできるし、さらに4速を使うチャンスも増えている。また、従来はハード・コーナリング中に時として「思つき」の現象が経験されたものだが、この新型はその悪癖をただの1度さえも見せなかった。

例によって甘いスピードメーター(100は実速の93km/h)による100km/hクルーズは、5速で2800、4速で3400rpmに相当するが、この状態での室内騒音は、Eとしてエンジン・ノイズが従来とはやや異なった音質になっているためか、少々耳障りに感じられた。1-3速のマキシマムはそれぞれ、43、78、125km/h(スピードメーター上、6000rpm)で、すでに述べた如く活発な勢いでこの速度に達するが、パワーが増した分だけエンジン・ノイズの方も勇ましくなっているような印象を受けた。

ハンドリングはもちろん、従来シビックのあの感じのままである。ただし、ずっと以前から良い評価を与えていない1600S-12サイズのBSスカイウェイHは、このパワフルで決して軽くない(785kg)1500ハッチバックに対しては、もはや完全に役不足と宮わねばなるまい。シビック本来のキビキビした印象は損われておらず、相変わらずフィジカルロードを楽しめる車であることに変わりはないのだが、くだんのしょぼいクロスプライは気負いを高速指定の1.8、1.8に上げたところで、満足すべき性能を発揮してくれないのだ。5ドアハッチバックのステアリングは4ドア版同様、2/3ドアに対して若しローギアードなラック・ビニオンと大径のホイールを持つが、依然として平均よりもダイレクトな反応を示すけれども、その大径のステアリングホイールを以ってしてもいさかか強過ぎると感じられるキャスト・アクションには、それをそら変更、改良が成されてしかるべきだろう。実質的なパワーアップに成功した新シビック1500は、さらにその印象を強めただけでなく、左右不等長のドライブシャフトがもたらす、例のパワー・オン、オフによる操舵力の変化もより顕著になっているのだ。僅かな「ネガティブ・オフセット」を採り入れて成功しているアコードのそれに近づけ、より「自然」なキャスト・アクション、操舵力の軽減、そしてステアリングホイールの小径化(滑りやすいプラスチック・リムも変更改良)が今回

CGroad impressions

C/Gテスト・グループ

ホンダ シビック1500 5ドア・ハッチバックGF-5

Honda Civic 1500 5-door Hatchback
A 5-door Hatchback version was added to popular Civic 1500 series and at the same time CVCC engine has been undergone minor but important changes, which resulted in slight increase both in power and torque. This is effective enough to be felt on the road and our test car recorded excellent 143.14kph in 4th which is the highest figure we obtained in any Civic. Flexibility was found much improved too. Even with standard cross plies agility of Civic is still of high order but unfashionably largish steering accentuates its strong understeer. Despite a 5th door with low lip at the back, whole car felt taut and no squeaks or rattles were noticed.

世界の90カ国以上に輸出され、その生産累計はこれまでの約5年間で140万台を突破したという「コスモポリタン」、ホンダ・シビックシリーズが、75年8月以降の「2型」に次ぐ大規模な、実質的な改良を受けた。ホンダ独自のCVCCエンジンからボディ/シャシーに至るまでのその内容は32項目に及ぶというが、因循守旧にありがちな、無類に等しい外觀上の変更はまったく成されておらず、この点においてに共鳴できる。個々の改良点を別々にすれば、新シリーズの焦点は、従来の1500・5ドア(GF)と、5段ギアボックス付きの1200GLII(3ドア)の新設であるが、早速テストに引っ張り出したのは前番、すなわち1500GF-5(5段ギアボックス付き 東京地区標準価格89万円)である。

73年12月に登場した1488ccのCVCCエンジンの出力、トルクは60/5500rpm、10.2mkg/3000rpmに過ぎなかったが、「2型」に発展し、折りにはそれぞれ70HP/5500rpm、10.7mkg/3000rpmに強化された。76年10月の小変更では73HP/5500rpm、10.8mkg/3000rpmに引き上げられるという目まぐるしい進歩を遂げて来ている。今回はさらに5

▲ハンドリングは、いかにキビキビとした従来のシビックと変わりないが、もはやパワフルと見てよいほどの動力性能に付随して、BSスカイウェイH(ローコピー-205も同じこと)は決定的に役不足だ。

ホンダ・シビック・3ドア・GL (第1回)

C/G長期テスト車の第14号として、ホンダ・シビック・3ドアGLが、我々の艦隊に加わった。7月に発表されたシビック・シリーズは、コンパクトな軽量ボディに驚くほど広い居住空間を包み、実用性能を重視したスムーズなエンジンと、4輪ともストラットとコイルで支えた、トレッドの広いシャシー。そして虚飾を廃し実用性を追求した各部のデザインなどで大きな反響を呼んだ。自動車の実際の効用とは何の関係もない虚飾のための装飾に憂き身をやつしているような最近の国産車群に、いさかうんざりしていた我々が、この車に強く惹かれたのはいうまでもない。そこで最も望ましいスペックである、パリエーション中最高級の3ドア(2ドア+テールゲート)GLを選び、9月の発売を待って早速往直した。GLを選んだのは、このモデルのみ前輪にディスクブレーキを備えるからに他ならない。発表直後、4輪ともドラム製のハイデラックスもテストしてみたが、その制動力は、シビックを十全に走らせるためには全く不適当だった。他には、GLでなければならない理由は何もない。当初の計画とは異なり、サスペンションのセッティングは今のところハイデラックス以下の各モデルと全く変わらないし(タイアだけは6.00" S-12とややグレードが高いが)、69HPと91Pだけ増したパワーも、実用面に影響を与えるとは思えない。シートなどは、むしろハイデラックス用の布張りの方が好ましいほどだ。テールゲートが開くというのは、この種の実用車にとって、その用途の拡大のためには非常に魅力的である。ともかく、鮮やかな群青色のボディと明るい茶色のインテリアを持つ3ドアGLは、予定よりはるかに遅れて10月の初旬、やっとC/Gオフィスに姿を現わした。それから約2週間、この第1回のレポートを記している時点ですでに約2800kmを消化し、初期のランニングインを終えつつある。

車を受け取り、さっそく走り出したテスターがまず奇異に思ったのは、予想以上の乗り心地の堅さだった。ごく小さい舗装の継ぎ目なども忠実に拾うし、よほど滑らかな路面でない限り、細かい上下動が絶えない。スプリングレートも、ダンパーの減衰力も他車種と同じなのだ。これは主にタイアに起因するものだろう。"S"仕様の方が、ノーマルの6.00-12にくらべて、路面がかなり堅いのが主な原因と思われる(空気圧は全車種とも、スピードを問わず前後1.5kg/cm²と指定されている)ただし、けっして荒々しさはなく、またその堅さゆえに飛び跳ねるという傾向も見せないから、速く走るためにはかえって好都合ともいえるが、このタイアの差が思わぬ所で欠点を暴露してしまった。それは、ハイデラックスにもある程度見られた、スカトル部のカタカタという騒音と振動である。おそらく、ボディ前面のサイド・メンバーの剛性が不足するために、ロードショックがそのままスカトルに伝わるためだが、タイアの衝撃吸収能力が低くなった分だけ、GLでは強調されて表われるのに違いない。実際、舗装路上でも、ごくわずかな不整路面の通過だけ

で激しく鳴る。エンジンをはじめ、他の部分が際立って静かなだけに、とても残念である。

標準の60HP/5500rpm、9.5mkg/3000rpmに対して、圧縮比を8.1から8.6に高め、エグゾースト・マニフォールドをデュアルにしたGL用ユニットは69HP/5500rpm、10.2mkg/4000rpmを発生することになっているが、我々のテストカーでは大事を取って、まだ5000rpm以上には上げていないので、多くを語ることはできない。ただ、印象としては、全般的にきわめてまろやかな60HP型にくらべると、3000rpmを超えてからのパンチが、やや増しているようだ。もともとボディが軽いうえに、中・低回転域でのトルクを重視したエンジンだから、低速でのダッシュは素晴らしい。リミットを4000rpmに置いてランニングインを始めた頃も、通常はせいぜい3500rpm程度まで回すことによって、街の流れを十分にリードできた。フルに回せるようになる日が、非常に待ちに待った。始動性も優れている。10月の早朝や深夜のコールドスタートでも、チョークを引かずにスロトルを2.3回おさるのみで簡単に暖め、2分で水温計の針が動き出し、そのまま走り出せば直ちに適温に達する(負荷を掛けない場合、適温までは4分ほど必要)ただし、完全に暖まった後の1000-1200rpmという高いアイドリングでも、回転はややラフである(走り出せば全くスムーズ)

60HPモデルと全く共通のサスペンションは、増加したパワーとトルクに対しても充分な余裕を持ち、操縦性も同じである。ラック・ピニオン・ステアリングは正確で扱いやすく、FWDの標準では、アンダーステアの傾向も強すぎない。スピードを上げるに伴って少しずつ保能力が増すのも、ドライバーにとっては好ましいインフォメーションになる。第一印象の良かったドライビング・ポジションには、慣れるとともに多少



操縦性はきわめて安定し、ワインディングロードでも身軽に走れる。フルにはずさず、スロトルの開閉に対しても、急激な姿勢の変化を見せない。

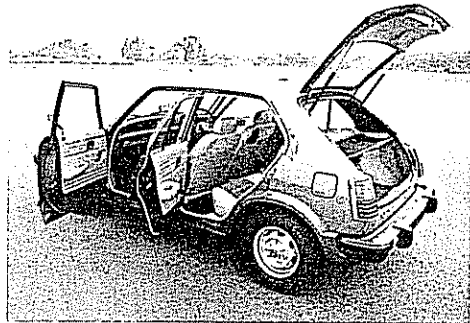
んどかわらぬ142.41km/hを出したのである。1200ccのCVCCは従来135-6km/hがリミットであり、なおかつこのGF-5の数は48年規制当時の1200RSが記録した142.86km/hに迫るものであることを考えるなら、新しい1.3ℓエンジンをかなり高く評価してもよいのではないだろうか。

高速道路の巡航もこのシビックの魅力のひとつである。ノーター上の100km/hは3速で5200rpm、4速が3600rpm、5速では3000rpmに相当し、ここからでも踏めば力強く加速するし、初期のCVCCのように急な勾配でじりじりとスピードが鈍るようなこともない。ノイズは4000rpmを越えた付近から高まるから、合法的な範囲内では充分に静粛で、街中で聞いていたラジオのボリュームもほんのわずかに大きくするだけである。パンチレーションも強力で窓を完全に閉め切っているにも多量のフレッシュエアがパセンジャーに向けて吹きつける。クロスプライ・タイヤは雑音などの乗り心地をラジアルに比べて良くしているが、その反面大型トラックによって生じた路面のうねりなどを乗り切るには弱く、かなり神経を使う。燃費も高速道路で特に良かった。ほとんど5速に入ればなしで東京から御殿場までの往路が13.52km/ℓ、復路はさらに良く18.85km/ℓである。他は街道を流れるのって走った区間が12km/ℓ台、箱根山中を飛ばしたセッションがやや悪化して8.56km/ℓ、通勤を含んで市内ばかりの場合が8.03km/ℓ、約600kmにおよぶテストの総平均では11.72km/ℓであった。これはC/GでテストしたCVCCのシビックとしては最良のデータであり、他のライバルと比較してもミラージュ、パルサーなどにわずかにおよびないものの多くを凌ぐものである。エンジンの改良と同時に、パワーの増加がこれにも良い影響をもたらしているのだろうか。燃料タンクは従来とかわらず、40ℓの容量を持つ。

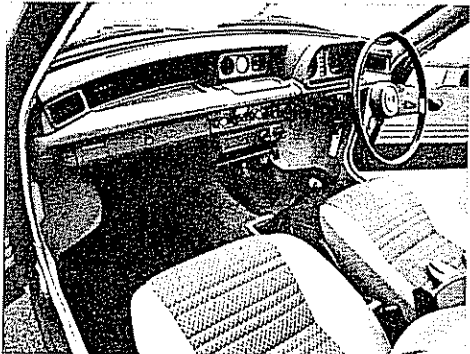
乗り心地は確実に良くなっている。いかなる不整に遭遇しても直接的なショックはないし、ボディのどこからも異音は生じない。エンジンがしっかり位置決めされているのも、乗り心地に良い影響を与えている。しかし、サスペンションに改良を積み重ねても、しよせんはカイルのストロークが限られているせいだろうか。最新のライバルと比較するとややハンパな印象は残る。これ以外の点はほとんど従来モデルとかわるところはないが、今回出直を走ってみやや驚異に思ったのは、現代の標準からは強すぎると評されていたキャスターアクションがC/G 77-12でテストした1500-5ドアの時ほど強くなく、スロトルのオン、オフによる挙動の変化もまた少ないように感じられたことだった。この点ではこの1300GF-5は最新のレベルに近く近かったのである。ただし、クロスプライ・タイヤはこの車にはすでに役不足であり、良質のラジアルを標準とすることが望まれる。

細かいところでは、今回シートの材質がかわって中央部のみ両側通りのものとなった。手触りは確かに良いが、左右のサポートや長時間での疲労の点で今後の改良を期待したい。テールゲートは国産車中のこの種のボディのもては大きく、バンパーのすぐ上まで開く。同様のボディを数多く揃えたC/G長期テスト車の経験から、このテールゲートがキイなして開閉できるのは(室内から操作できるオープナーはないが)便利だし、ラゲッジルーム左に小さなランプが備わるのも親切だ。これだけ細かいところまで気を配っているが、シートベルトが旧態依然の、ただの3点式であるのはいさか理解し難い。

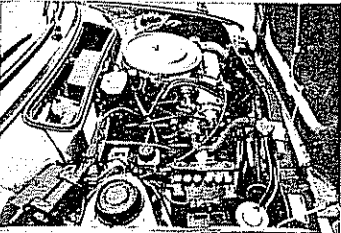
(三重宗久)



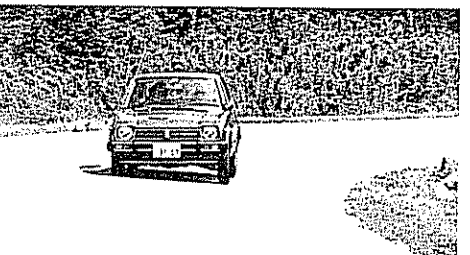
1300に新登場の5ドアは、バンパーのすぐ上まで開く大きなテールゲートを持つ。従来の4ドアに比べれば、多用途性は飛躍的に向上したといえるだろう。1.3ℓエンジンは、6.00" S-12とややグレードが高い。



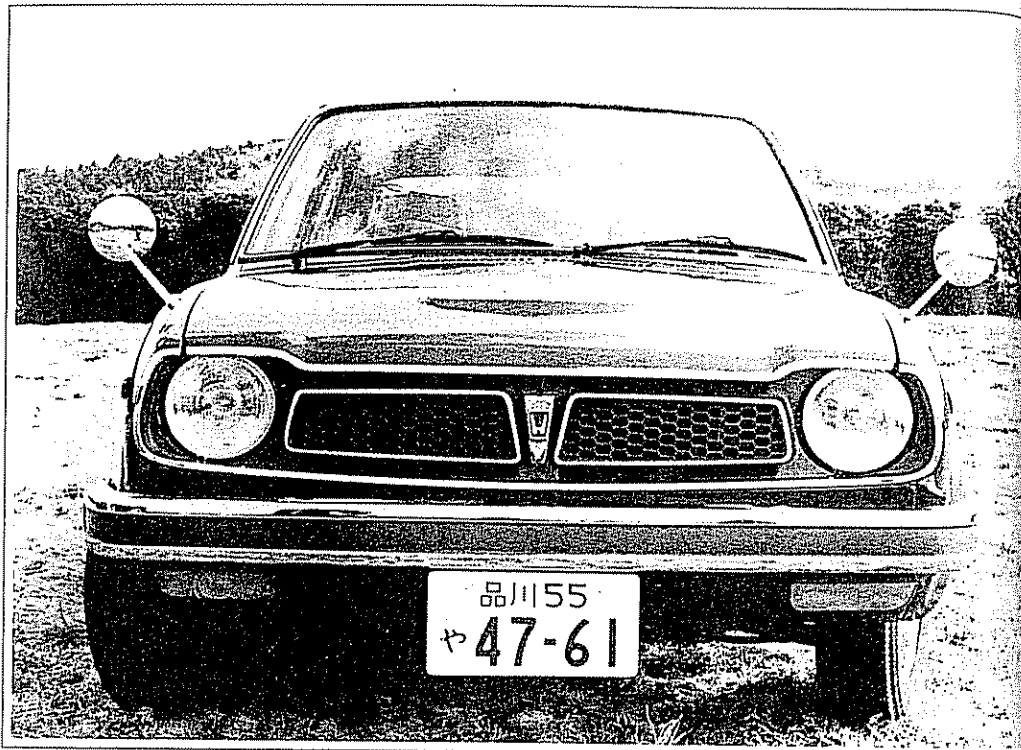
テールゲートは相変わらず開閉で、メーカーも見やすい。同じ1.3ℓのモデルにはこの中央部のみ両側通りのクロスプライ・タイヤを採用したシートが特徴。



1335ccの68HPにチューンアップされたエンジンも、外観上はほとんど1.3ℓと相違はない。スポーツカーのイメージと燃費改善に設計された両面によって53%低燃費のクワアとパワーアップを可能にした。



コーナーでは依然としてシビックの名を冠した1.3ℓで加速しつつコーナーを抜ける。フロントサスペンションは、一本のバネが追加された。



ワイパーが止まらなくなったりした。シートのスライドにも、わずかながらガタがある。それにもまして困ったのは、1000km整備の時の、ある小さなハンダSFの不手際である。発売以来3ヵ月になるのに、なんとその工場にはオイルフィルターのストックさえ全くなく、ただオイル交換のみのために、2日間も待たされた。おまけに、感圧紙でできているサービスノートに下書きも挟まずに記入して、次回整備のページにまでチェックの印を付けてしまった。たまたま最悪の例に当たったのだと思いたいところだが、采れた物が言えない。いかに優れた車を作っても、アフターサービスの態勢が整っていないのでは、実用車として役に立たないではないか。産省を促しておきたいともあれ、これでシビックの長期テストはスタートした。このシャシ

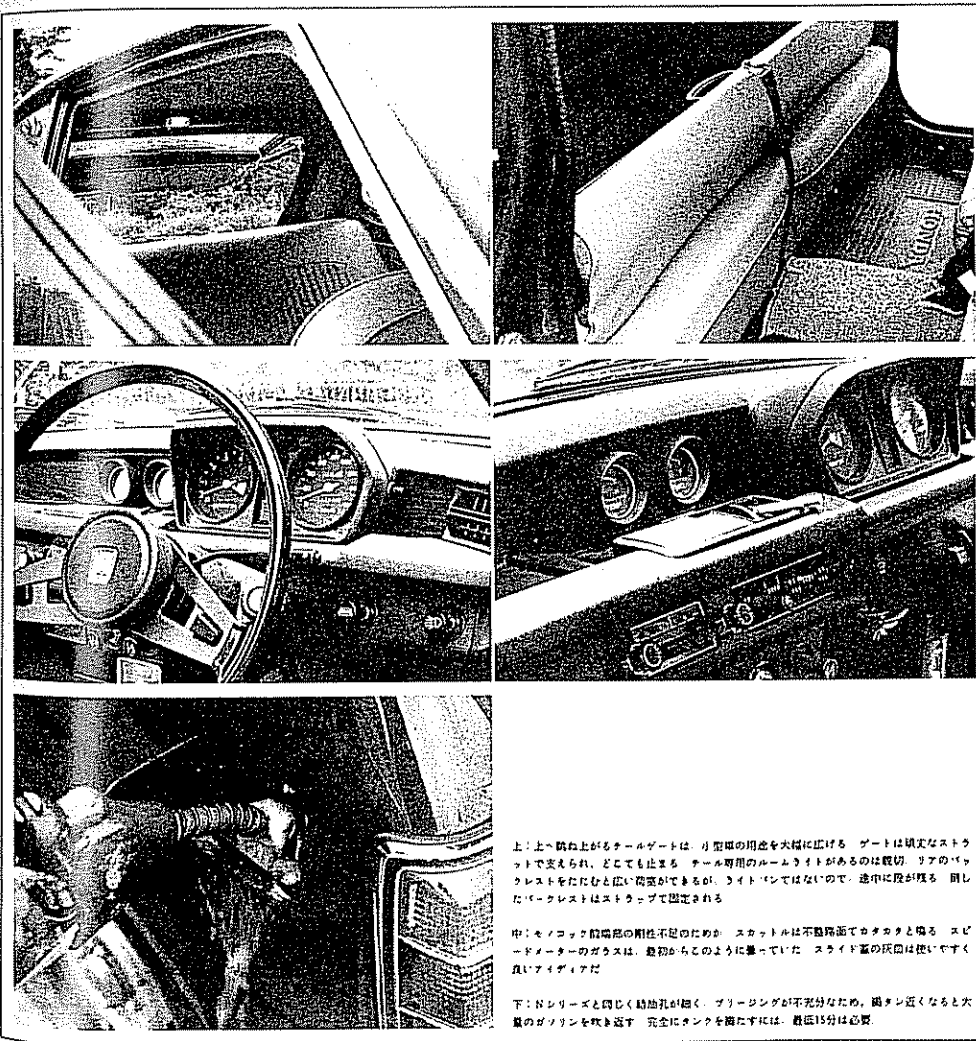
-No SB1-1007999 はこれから我々C/Gスタッフの機能的な足として、いろいろな取材のため東奔西走することになるだろう。小型で、経済的で、機動力の高いサブコンパクトとして、C/Gでは洒落たスポーツカー・ワゴンを想定しているが、長期テスト車12号としてのチェリー・バンで果たせなかったその夢を、シビックは叶えてくれるかもしれない。今のところは、まだまだ回転を上げていないため、この第1回のリポートの時点での総燃料消費率は11.92km/l、最高はシローエンG Sとともにハッ盾を駆けた時の15.26km/l、最低は旗船の中のみを走った時の8.91km/lであった。このままの数値を保つことができれば、これはかなりの経済車になるにちがいない。オイル消費は、まだ計測できるほどの減少を見せていないので、わからない。

の不慮が生じてきた。まず、ステアリング・ホイールに合わせてシート
の位置を決めると、ペダルがやや近すぎる。ペダル自体はトーボードから大きく隠れているから、もっと前へ出すこともできるだろう。レバー
比を覚えてストロークを小さくしても、元々小さな踏力で済むのだから
問題はないはずだ。また、吊り下げ式のスロットルペダルも非常に小さく、
ヒール&トゥがやり辛い。これは早速、下方へ延ばすなどの改造を
施すつもりだ。シートそのものも、GL用のものは硬い。バック
レストが高曲して背中をびったり支えるのに対し、下のクッションの部分
があまりにも平面的すぎる。しかも前縁の盛り上がりが少し足りないか
ら、脚の後ろ側の位置決めが難しいのだ。この点では、滑り難い材質の
ハイテラックス用シートのほうが優れていると思う。標準装備のシート
ベルトは前席左右とも2点式だが、もはや3点式を常識とすべきだろう。
ボルト孔だけは、3点式4人分が設けられている。ただし、3点式ベルトを
きちんと締めた場合、ダッシュ右下のライトスイッチには手が届き難く
なる。

3ドアボディの使い勝手はとても良い。残念ながらテールゲートはバン
パーの高さまでは開かないから、重い物（たとえばアウトボードのマ
リンエンジン）の出し入れは大変だが、軽い小物用と割り切ってしま

えば、便利の上なく、リアシートをたたまない状態でもフルセット
ゴルフバッグ2個と小さなスーツケースを押し込むことができた。か
見かけほどには狭くない。シートバックレストは、中央のハンド
引くことによって片手で簡単にたたむことができる。ばたつかないようにストラ
ップで固定できる。こうすれば2シーターのスポーツワゴンに早変わり
わけだ。天井中央の本家のルームライト（左ドアにもスイッチがある）
は、低価格車としては異例の親切)の他に、荷物室の上にも別に1
灯設けられており、テールゲートを開くと自動的に点灯する。また、ゲ
ートは2本の頑丈そうなガス入りストラットを支えられ、どの位置で手
放しても止まる他、開けたまま走り出しても閉まらない。ワイパー/
クリーン、ジェット/ニコロム線もGLでは標準装備であり、後方視
の確保のために有効に働く。このようなリアデッキのないボディ形状
は、後窓の汚れがひどいのだ。

新車につきもの?のごく小さなトラブルは、やはりいくつかあった。
新車の時から、スピードメーターのガラスは内側が曇っており、特
間は文字が読み辛かったが、2800kmに達して今度はトリップカウン
タも動かなくなってしまう。そのほか、ヒーターコントロールを伏し
リオンに照らし出す豆電球が接触不良になったり、リアウィンドー



上:上へ防お上がるテールゲートは、小型車の用途を大幅に広げる。ゲートは頑丈なストラ
ットで支えられ、どこでも止まる。テール専用のルームライトがあるのは親切。リアのベ
ックレストをたたむと広い荷室ができるが、ライトにはないので、途中で段が戻る。開し
たバックレストはストラップで固定される。

中:モノコック前後部の剛性不足のためか、ステアリングは不意に揺れてカタカタと鳴る。スビ
ードメーターのガラスは、最初からこのように曇っていた。スライド蓋の反白は扱いやすく
良いアイデアだ。

下:ドレリーズと同じく給油孔が細く、ブラッシングが不充分なため、歯ブラシ近くになると大
量のガソリンを吹き返す。完全にオンクを開くには、最低15分は必要。

く潰れないほど空気を上げると、静止状態では13インチ・ミシランのほうが7mmほど半径が大きく、実際にはかなりハイギアリングになるけれど空気を上げて乗り心地に悪影響を及ぼしていないことは後に述べる。結局、ファイナルを上げ、ホイール径を広げため、実速100km/h時のエンジン回転数は、オリジナルの約4300rpmに対して、約3950rpmと、大幅にドロップした。ファイナルのみを換えた状態では約4050rpmである。まだ総合的な燃費を算出するには至っていないが、ハイウェイ・クルージングなどでは実効を期待できよう。各ギアでのマキシマムも少しずつ向上し、5800rpmまで回した場合、オリジナルでは1速39km/h、2速65km/h、3速98km/hだったものが、最終的にはそれぞれ41km/h、68km/h、106km/hをマークするようになっていく。ただ、喜ぶべきか悲しむべきか判断に迷うのは、せっかくハイギアードにしたのに、まだ4速で回りすぎるのだ。計測してはいないが、マキシマムも上がっていることと思われる。

ギアリング・アップの代償として、シビックの美点のひとつであるフレキシビリティの点では、従来よりやや劣るようだ。これまで、上位のギアでも1000rpmから（急きさえしなければ）充分使えたものが、今ではさすがにそれほどの低速からの加速ではいくよんのデトネーションを伴うようになり、1500rpmをローリミットとしている。街中では2速を使うチャンスが以前より増えた。だから、この車をただの便利な足として使うのなら、オリジナルのまま何もいじらずに乗ったほうが賢明である。長距離高速ツーリングを習慣的に行ったり、スポーティーなドライビングを楽しみたいユーザーには、これらの改造は有用なはずだが、それに伴う法律上の手続きは非常に厄介だから、あまり積極的におすすめの気にはなれない。やはり、メーカーがこういう仕様を準備してくれることを、強く望んでおこう。

次にハンドリングについて。小型のFWDサルーンとして、シビックの操縦性はきわめて高い水準にあるといえる。この種の車の常としてアンダーステアはかなり強いが、それでもコーナリング中にノーズがだらしないアフトへ移らむということもなく、けじめのあるラインを保って駆け抜けることができる。通常は、最終的にはやはり前輪からブレーキしかかるが、それに伴って右足をわずかに極めると、ノーズはスムーズにコーナーの内側へ引き戻され、コントロールの助けとなってくれる。きついコーナーで急にスロットルを閉じれば、さすがにチールが浮き気味になって滑り出すが、それもテュリーやBMCミニのように派手なアクションとならずにすむ。限度こそあれ、コーナリング中に軽くブレーキを踏むことさえできるという点で、基本的に安全な性格のハンドリングといえるだろう。ステアリングは確実に適度にクイックであり、しかもラック・アンド・ピニオンにありがちな路面からのキックバックを有効にシャットアウトしている。これに関してのほぼ唯一の難点は復元力が強すぎることで、そのために車重とパワー不相応に大きな保舵力を要求され、コーナーを回り終えて手の力をゆるめると、指の間をステアリング・リムがバツと戻るほどだ。

標準装備の6.00S-12-4PRクロスプライ・タイヤは、プロファイルの低い、操縦性の見地からは決して望ましくない種類のものなのだが、軽い車重と固かなパワー、安定性を重んじたシャシー・レイアウトのために、1.5kg/cm²という低い指定空気圧のままでも、実用上充分以上の働きをしていた。乾いた路面でのコーナリングではさすがに揉まれて悲鳴をあげ、特に外側前輪のそれはかなりまくれ込むけれども、そのまま滑り出す場合でもその変化はきわめてゆるやかに進められる。ただ、いつ



スキッドパッド上のC/Gレック。これは標準装備の6.00S-12-4PRクロスプライ・

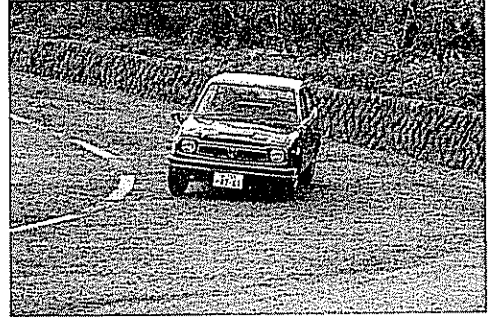
タイヤに比べて、やはりFWDだけにアンダーステアは強く、外側前輪のタイヤは大きく変形して延滞をあげる。保舵力は新法則。ロールはせいぜいこの程度で、4輪とも確実に接地している。



大きな荷重を受ける前外輪タイヤは、最終的にはサイドウォールの半分（写真の“ブリッジ”のレタリングの外側）ほどが接地するが、急激に滑り出すことなく、常にコントロールしやすい。



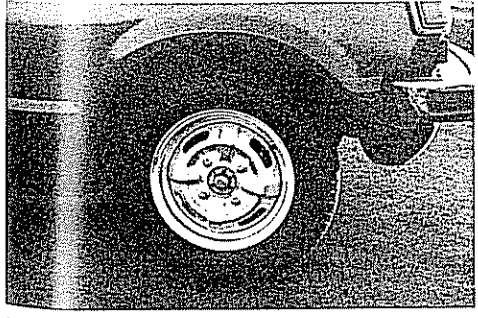
理想的にすれば“3輪車”にすることも可能だが、



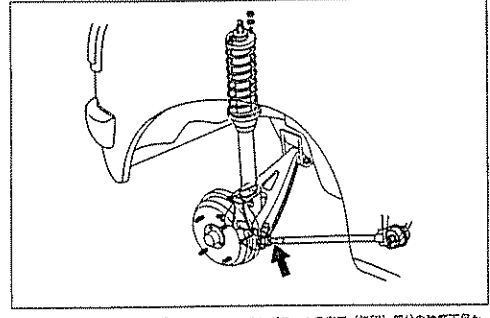
公道上では下り坂の“ロードコーナリング”でもこのように安定した姿勢を保つ（この写真ではまだ1.5mmのタイヤを履いている）。



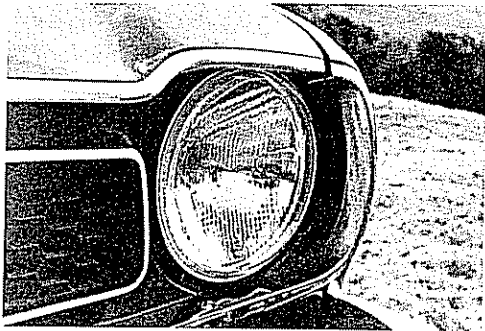
締め切り間際、あるプライベートなガムカーに、2Xを履いて出てみた。このタイヤは特に後輪のグリップがよくならず、低速コーナーでは全くアンダーステアのままになってしまふ。このような状態では、むしろ前よりクロスプライに分があるだろう。成績は下降に終わった。



1300mm13インチ・ホイールに155SR-13のコロンビ。外圧はキリッパキにして突っ込み。重量は1輪につき2kgも増してしまふ。



初期のシビックの対面対面所。リアのトローリングアームの末端（矢印）部分の強度不足から、車重・荷重のおそれがあるというので、径を太くした対面部品に交換する。対象となるのはシレールNo.5 B 1-1000034から1000947まで。



先月のレポートは、これを省くはず

もうように、国産のこの種のタイヤは、路面が濡れるとからきし意気地がなく、それだけのためにも、われわれは優れたラジアルが欲しかった

ミシュランZXを選んだのは、X、XASと並んで卓越したそのグリップとともに、乗り心地を悪くしないという評判からであった。これを履いて足慣らしに伊豆・箱根の山々を一巡してきて、まずアンダーステアが極度に弱まったのに驚いた。FWDカーの標準からいえば、ニュートラルに近く近いとさえ感じる。重かった保たれも効のように軽くなって、単なるタイヤの差以上に、ステアリングを鋭敏にしている。山口京一氏のレポートによれば、XASを履いたシビックのスキッドパッドでのテストでは、前1.8、後2.0kg/cm²の空気圧ではほぼ完全にニュートラルなハンドリングを示したというが、実用にはZXでも充分以上である。われわれは、現在空気圧を前後とも2.0kg/cm²にして使っているが、乗り心地は1.5kg/cm²のクロスプライよりこくわずか使用になるにすぎない。ただ、角のある突起（キャッツアイなど）を踏んだ場合には、ステールコードのための路面の硬さもあって、強くゴツンと突き上げられる。ラジアルに不可避な乾の切り遅れの悪性さえ覚悟のうえならば、1.7kg/cm²程度に下げれば、乗り心地の点では全く不満はなくなる。クロス



プライの時分にはコロボロといていたタイヤノイズは、今ではヒューヒューという金属的なミシュランの唖である。13インチ・オイル47Xのコムビは、1輪当たり13.8kgと、オリジナルより2kgも重い。車台ではね下重量が8kgも増したことになり、不整路面ではさすがに大いなる上下動を感じる

これらの作業のための入院もあり、今月、C/Gシビックは2700km消化したのみで、現在9700kmである。機械的にはますます快調で、いへばトラブルは経験しなかったが、気温が氷点前後になる早朝の始動は、チョークをフルに引かないと掛からない。掛ければすぐにチョークを戻しても、スロットルのみでファストアイドルでき、無負荷でも十分に過温に達する。水温計の針が動き始めるまでは約2分、そのまま走り出せば、直ちに暖まるほどウォーミングアップは速い

今月の平均燃費は9.94km/l、最高は4733ファイナルとZXで伊豆箱根を駆け巡った1日の11.24km/l、最低はやはり新しいファイナル・オリジナル・タイヤで主に市街地を走った7.28km/lであった。新車からの総平均は10.43km/lになる。ギアリングと燃費の関係については、もっとデータが欲しいと判断は下し遅いが、次回のレポートでは一応の考察を試みるつもりである。今月のオイル消費率は、前面(33.3km/l)とは打って違わって10.00km/lと極端に低く、この点で他のあるチェリーの平均値に迫った

このレポートを書いている段階で、すでに販売されたシビックの1に欠陥が発見され、メーカーが回収・部品交換を始めた。それはリア・スペンションのトローリンクアーム（丸体）をそっくり取り換えるもので、このアームの先端のねじを削り取った部分が、強度の不足から大きなロードショックなどによってクラックを生じやすく、最悪の場合は損ずるおそれもあるというものである。すでに北海道と福島で折損箇所報告されているというから、該当するシビックのオーナーは早いうちにSFで対策部品（その部分の径を増した）と交換しておいたほうがよい。オーナーの手許にはさきさき通知が届いているはずだが、対象となるのはシャシーNo SB1-1000034から1006947までの約6600台（生産時期はいえば72年の6月7日から9月12日まで）である

ホンダ シビック 3ドアGL (第1回:40,300km)

悪いバカンスの季節を迎えて念入りに整備をしておいたのに、C/Gシビックは今月、やたらとサボってばかりいた。べつに故障したわけでも、ぶつかったわけでもない。交代で夏休みを取って遠くへ出かけるスタッフたちが、なんのかんのと奮い立てては相棒のシローエンジンGSを連れて行きたがったからなのだ。このシビックの担当君自身さえもそのひとりである。主な理由は両者の乗り心地の差で、特に長距離旅行をする時の疲労の少なさは、シビックは残念ながらGSに遠く及ばない。おまけに今月からは新しくアウディ80GLもC/G部隊に加わったから、シビックとしては腕をさすりつつベンチを暖めざるを得なかったわけだ

■今月のトラブル

35,000kmで総合的な手入れをして、しごく快調になったわれわれの車にも、現在ひとつだけ気になる症状がある。それはエンジンである。ごく軽いものではあるし、景気よく走る時にはまったく支障はないのだが、2000rpm以下の低速で非常に走り辛くなるのが、ままあるのだ。これはエンジンが充分暖まった状態では掛かりにくく、かなり長くスターターを回さなければならぬ現象と関係がありそうだ。この性質はC/Gシビックが新車の時から持っている困ったものだが、最近いっそう悪化したように思える。まるでレーシングマシンのそれのように長めにスターターを回して、やっと掛かっても、ポロポロと頼りなく回りはじめた後ですぐに止まってしまうことさえある。疑わしいのは電気系統だが、コンタクト・ポイント、ディストリビューター・キャップ、プラグコード、プラグなどはすべて新品と交換したばかりだから、今ならば大調べてみなければならないのはイグニッション・コイルということになる。これまでC/G部隊に箱を置いた車のいくつかの例から、特に国産車に使われているコイルというやつは、ある程度古くなると、高回転時に極端に性能が落ちるようだ。一応、エンジンが回転している間は問題ないのだが、最も強い火花を要求される始動（しかも暖まった状態の）時に頭を出してしまうのだろう。新品のコイルと交換してみればはっきりするだろうが、その前にこのままの状態でもトランジスタ・イグナイターも試してみたいと思う

こんなわけだから、雨の日は最も苦手だ。もともとケリルに面したプラグが濡れやすく、運が悪いとストップしてしまうことさえあったのだから、強い雨の中、高速道路を飛ばして来て料金所で停車する時など、いくら踏み込んで回転を上げておかないと、再びスタートするまで悪転することになる。一時、ケリルの裏に雨除けのプラスチック板を貼り付けることも考えたが、夏を迎え、エンジンルーム内の通風も考え

て延期していたのだ

ほかに小さなトラブルとしては、フロントのウィンドスクリーンからの水漏れがある。雨の中で、ウィンドー右下あたりのHゴムから、じくじくと水が出てくることがある。古い車ではよく見られる現象だが、40,000km、10ヶ月では早すぎる

今月の平均燃費は10.23km/l、最高はランチアHFの試乗に同行した時の13.34km/l、最低は近所の使い走りのみ終始したセッションの6.57km/l（今までの最低記録）である。これで新車以来の総平均燃費は10.09km/lとなった。依然として、オイル消費は事実上格無といえる

なお、C/Gテスト・グループでは、読者の中のシビック・ユーザーを対象として、オーナーズ・サーヴェイなるものを計画している。発売以来すでに1年を越え、読者諸氏の車庫に収まった幸運なシビックも少なくないと思う。その中にはもう数万kmを走った古強者もあるだろうし、きのう納入されたばかりのばりばりの新車もあるだろう。車種もいろいろだろうし、あるいはタイヤやライトなどに変更を加えられた例もあるにちがいない。そしてそのオーナーであるあなたにたまたま、もうすっかりシビックに惚れ込んでいるかもしれないし、逆に金輪際ステアリングを握りたくないと腹を立てているかもしれない。そんなことについての世論調査というわけだ。なゼンシビックを選んでか、乗ってみてどうだったか、気に入って使っているか、どこを改良してほしいか、アフターサービスはどうか、などについて、答えていただきたいと思う。そのためのいろいろな質問を並べたアンケート用紙を用意しておくから、どんどん連絡してください。即座送ります



手持ち燃料が枯れて休憩中に遊ぶC/Gシビック。チェリーと匹敵するまでに変わってしまった

っど低い感じなのだ。そこで早速本田技研に問い合わせたが、ATFの粘度は1種のみで、新車時に使われるものも交換用もまったく同一のものであるという。理由はともあれ、歓迎すべき変化である。

■CVCCユニットは絶好調

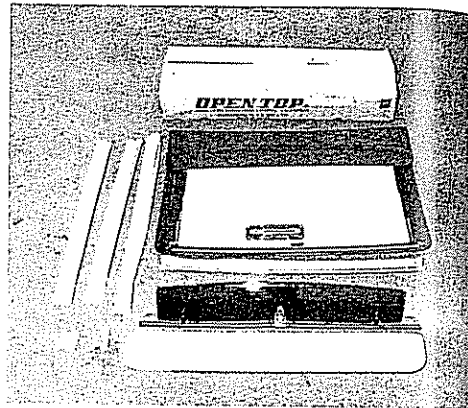
C/Gスタッフは誰もかれも忙いことを理由に、しごく忠実なこのシビックをあまりかまってやらない。いまのところその必要はもろろないが、CVCCメカニズムは複雑怪奇で手の付けようもなさそうだ。たとえば、サイズの異なる3つのチョークを持つキャブレターだ。ひとつたび不調を訴えたら、われわれにできることと言えばSFに電話をかけることくらいだろう。現在、エンジンは文句なく快調である。毎晩、屋外の駐車場で夜を明かすのが日課となっているが、納車当時の寒朝も、そして今も必ず一発で目覚める。冷却水が暖まるのに1分、燃焼良く走ってもらうためにも、2分も寝てやれば充分だ。4月の気温では、チョークを引かなくても、文字どおり一触即発だ。ステンレス製の小さな予燃焼室にネジ込まれた4本のプラグ(NGK B5ES)は0.7mmの適正なギャップを保ってキツ目に焼けているし、エンジンオイルの消費も事実上ゼロである。

■多くの、小さな不平不満

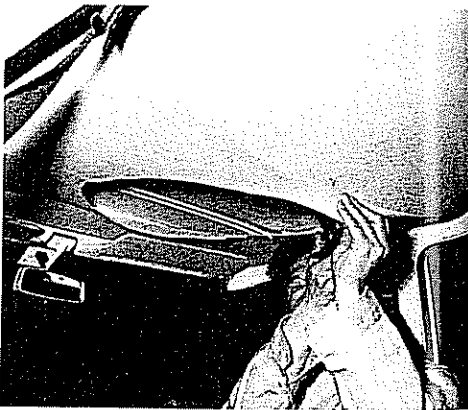
ここらあたりで、われわれのシビックに対する不平不満をことごとく並べてみよう。実用的な足としての性能や使い勝手にはほぼ合格点を与えられるのだが、実際に“所有”して一端に生活してみると、やはりアバタはアバタでしかないことに気づくものだ。

そのもっとも大きなもののひとつは、乗り心地の問題である。4月月のフルテストで報じた如く、1200型と比べれば格段に良くなっていることは事実だが、今もってファミリー・サルーンの水準(世界的な)には達していない。大幅に増加した重量と相対的にノフトになったサスペンションのおかげで、良い路面における中高速時の乗り心地にはようやく“可”を与えることができるものの、この種の車にとってもっとずっと大切な、低中速域のやや荒れた路面(われわれの住む東京はまさにこれだ)では依然として良くない。先代(1200GL)でイヤというほど経験させられたスカットル/ダッシュ、回りの不快なノイズは、もはや聞き取れないが、左右両輪が同時に段差を乗り越えるようなときには強い衝撃を感じて不快だ。道路工事の地えない危国日本のために、乗り心地にもっともっと気を配って欲しいものである。シビックよりずっと小柄で軽く、しかも道路の良い英国で育った“古い”ミニが、単純なサスペンションで快適な乗り心地を実現しているのだから。

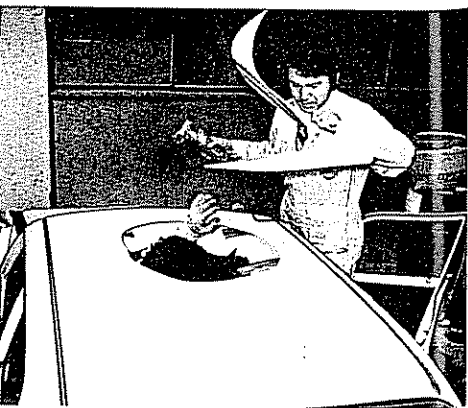
次はノイズの問題である。そのひとつは、タコメーター上の4200あたりから急激に高まるエンジン音で、高速道路をクルージングする際など少々ボリュームを上げたくらいではラジオも楽しめない。しかも、4200rpmは実速92km/hにも達していない(大いに楽観的なスピードメーターはちょうど100を示す)のである。実速の100km/hはタコメーターで4700rpm、スピードメーター上の114km/h前後(正面な速度警報装置がピーピー鳴きはじめる)にあたる。これ以上のスピードではもちろんラジオも楽しめないし、スピード・アラームの音さえもかき消されてしまうほどだ。だから、テスト車の後を追って車名を走るのは、シビックにとって苦手な種目なのである。もうひとつ憂鬱なノイズは、中速以下のスピードでブレーキングの度にキーキーがなりたてるディスクブレーキの摺



オープン・トップのネット・フールディング・ルーフは完成したまま入っている



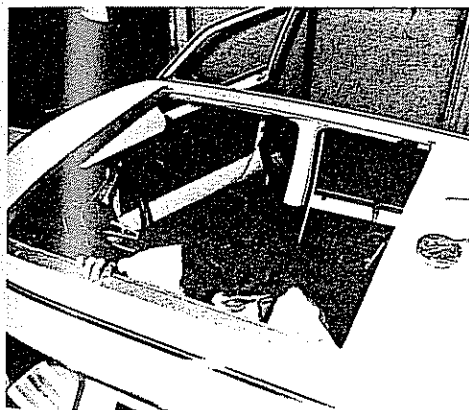
リアルームランプを取り外して、ツライで天井のビニールレザーを切り直す



ルーフ裏の補修材を適当に切って、電動カッターで切開を始める。0.6mmの厚さはリソンのように簡単に切れる



穴を拡大して開口部と同じ大きさに造したら、内側に5mm厚の板板でまた補修材をセリ止める



補修材をたくし上げた内側をキーキーに押し込んで、股と左右にアタリ・ツッピンを共締めする



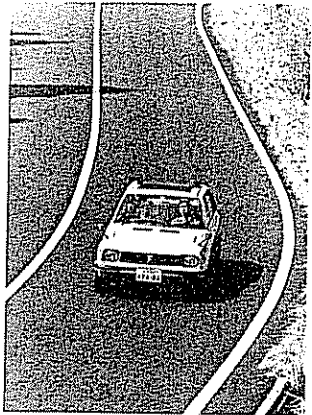
フールディング・ルーフをサイド・シートに押し込んで丸分り完成する。これまでに要した時間は、たった2時間である

動音だ。50km/h+からほとんど歩むようなスロー・スピードまで、どんなに軽く、あるいは強い制動をかけても周囲の車からひんしゅくを買うような不快なノイズを発するのである。張本人たるわれわれの車にはクーラーが付いているからよいものの、窓を開け放つ季節に入ったら隣に並んで走る車に迷惑をかけることになろう。さらに、やかましいと感じるのはタイヤ・ノイズである。標準で付いてきたヨコハマY-205(6.00S-12)は平凡なクロスプライの中ではまずまずの性能を持つが、粗い路面ではザッと大きなノイズを連続して発する。それはもちろんタイヤの責任だけではなく、一部はシビックのブアノイズ・インシュレーションにあるようだ。窓から侵入してくる騒音よりも、サスペンションを介してフロアから伝えられるその方がずっと大きいのである。路面のグレードを正道に、というよりは大量空気にアンプリファイして伝えるので、口の悪い者は路面(状態)探知機と評している。これはとりたてて不高というわけではないが、エンジンを切った後しばらく続く排気系のパチパチという収縮音もあげておこう。特別な仕かけのサーマルリアクターこそ持たぬが、再燃焼を誘発させる目的で、CVCCの排気系はマニフォールドからテールパイプ直前まで魔法瓶式の二重構造になっているのだ。そのため排気系は通常のエンジンとは比較にならないほどの高温を保っているわけで、エンジンを止めることは、すなわち急激な冷却を意味する。そして温度が下がらにつれて、二重構造の排気系全体が収縮しはじめ、聞きなれない音を発するというわけだ。静まりかえった深夜の住宅地では、周囲に気がねするほど大きな(そう思える)、不思議な音を2-3分ほど発し続ける。

毎日高速道路を走る担当者の使い方と、小刻みな市街地走行を繰り返す他の部署のビジネス・ランという二重の使い方では(そうなくとも)、標準の3点式シートベルトははとて不便である。市街地の低速走行など、使わないときに“片づける”には、いちいちリア・ドアの上から伸びる“タスキ”を外していったいに縮めて前ドア上のフックに掛けなければならぬ。こうしてしまっておけば邪魔にはならぬが、次に使うときにはいさかめんどうなのだ。歌米ではもはや常識になっているイナサーリアル式の便利なベルトが、ぜひとも欲しい。

ステアリングの切れの悪さと、パーキング・スピードにおける重さもやや不満だ。どちらについても極端に悪いというわけではないが、シビックよりはるかに長いホイールベースと重い車重を持つシトロエンGSがほぼ同じ回転半径(G55.0m、シビック4.9m)と、ずっと軽いステアリングを可能にしている事実を思うと、やはり不満である。1500/CVCCでは1200のものよりひと回り大きなステアリング・ホイールを与えられているが、感覚的に“大きすぎる”だけであまり良くない。プラスチックのリムは指がかりが深く、車庫入れやタイトコーナーを攻め立てるときなどはグリップの悪さを痛感する。ステアリングを軽くしてくれそうな良いラジアルでも見つけて、ひと回り小径の握りやすい革巻きホイールに換えてみたい。タイヤについても、ウェット・グリップには大いに不満が感じられる。控え目な旋回パターンを持つY-205は、雨ではまったく意気地がなくイヤになるほどよく滑る。少なくとも1万kmは我慢して摩耗率を測定してから、と思っていたが、近々良さそうなラジアルに換える予定である。

雨用車の例に倣わず、ヘッドライトも高速走行には役不足な“トリ目”が付いてきた。メイクをあげるまでもない、平凡なシールドビームである。深夜でも可能な限り速く(もちろん合法的に!)走ることを強いら



ホンダ・シビック CVCC・GF

14か月 5.7万kmの記録

快適なドライブを開けて、よく磨かれた路面を駆けまわらせ、C/G長期テストの便りをお届けして、これからも速いペースで走り続けて行くことだろう

第17号長期テストカー、白いCVCCシビックは、まさに前代未聞の速いペースで走り走り続けて来た。昨年2月末に納車されて以来、積算計はちょうど1年で50000を示し、さらに2か月を経たいま57000に達しようとしていると言え、シロシビがどんな使われ方をしているか、おおよそ見当がつく。そう、C/Gのテスト、取材は言うに及ばず、他の部署のスタッフによる使い走り(都内走行が90%以上)、C/Gスタッフの通勤、そして休日のドライブと文字通り単発走行の活躍あり。ほとんど休む暇さえないほどなのである。入れ代わり立ち代わりシロシビのステアリングを握るスタッフはざっと十数人、ドライバーの体格、使い途、そして運転のパターンも千差万別に違いが、誰からも概ね良い評価を受けて来た。同よりも、サイズが手ごろで運転しやすく、しかもオートマチックの気楽さが最大の魅力となっているのだろう。加えてC/Gテストカー唯一のクーラー付きとあって、暑い時期には常に引っぱり旗であることは言うまでもない。

5万数千kmという走行距離は、一般的なオーナーの使い途なら仮に2年ないし3年分に相当し、長期テストとしての使命は十分に果たしたものと考えられるが、われわれは未だこの数字に満足していない。低公害という、自動車エンジンの進むべき分野に独自の力で名乗りを上げ、海外からも注目を集めているCVCCであればこそ、さらに時間をかけてテストを続け、その耐久性を納得のいくまで試してみたいと考えのしたがって、このレポート以後もシロシビはC/Gと共に在り続け、いまと変わらぬハイ・ペースで駆けずり回って行くことになるだろう。

信頼性高く、手のかからないCVCCユニット

CVCCシビックに対する最大の関心は、当然そのユニークかつ複雑な機構のパーユニットに向けられよう。ごく平たく言えば、通常のSOHC4気筒ユニットのシリンダーヘッドから上を、小さな副燃焼室とそれ専用のインテークバルブを備えたものに換えたのだが、実際にはしろうとメカニックの手を全く寄せつけないほど複雑で、そして見慣れた補機類を数多く備えている。それは、通常の2バルブ副燃焼室用の独立した系統を持つ複合キャブレターであり、ダッシュポット、スロット

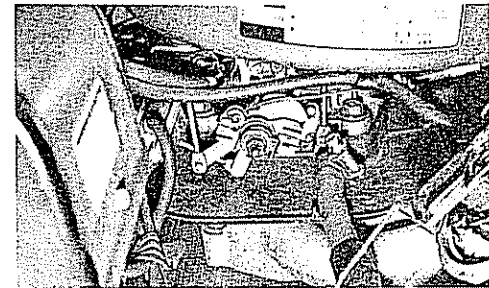
ル・オープナーに加えてチョークに作用する完備アクチュエーターであり、また二重構造の排気マニフォールド等々、数え上げればきりがないほどだが、それらがすべて長期間に亘って正常に働いてくれるかわるか、大いに心配させたものだ。だが、これはまったく取り越し苦労に過ぎなかったと、5万6千km以上を走破したいま断言できる。ユニット本体については、2万7400km走行時に1度タペットクリアランス(副燃焼室用の吸気バルブを含む)を調整しただけで、他には一切手を付けないのである。もちろん、新車時から現在に至るまで好調そのもので、走行2万kmに達したころからは各部にあたりが出たのが、それ以前よりも一段と軽くスムーズに回るような感じを受けている。その後も予備はほとんど不要で、2万4800kmと4万3300km走行時の2回、谷田部で計測した動力性能では事実上同じ(後の方がむしろ良かったのは異なったタイヤ・サイズによるものだろう)値を記録している。それでも、岩田トラブルがなかった訳ではない。走行3万kmに達したあたりから、排気コールド・スタートの後、時々スロットルが渋くなるという、困った跡が出はじめた。当時はまだ行きつけのホンダSFでもCVCCに詳しい経験が浅く、原因と考えられるキャブレター・リンカーズに手が届かないので、ユニットをそっくり交換したのだが、それは完全な解決策とはなり得なかった。その後、同度か同じような症状を引き起こしながら現在に至っているが、その度にキャブレターを取り外し、可動部分に付着したゴミを取り除いてもらうという有様だ。われわれ自身の手でCRCを吹きつけてみたこともあるが、まる1日ももては良い方でもた元通り渋くなってしまっている。それは、キャブレターそのものが他のエンジンに比べてずっと高圧になる(すぐ下に強力な排気熱利用の吸気予熱装置があるため)ため、可動部分に付着したゴミが積もって次第に硬化してしまうからだろうと思われる。改良型では、キャブレター山下の遮熱板が大型化され、こうした心配はほとんどないと語られるが、われわれの車の場合はこれから何度が経験することになるだろう。前期のCVCCシビック・オーナーは、スロットルが重く感じられたらすぐにSFへ行かれる様お勧めする。もの30分もあれば、元通り軽く作動する様、キャブレター・リンカーズを清掃(無料)してくれるはずだ。

ある

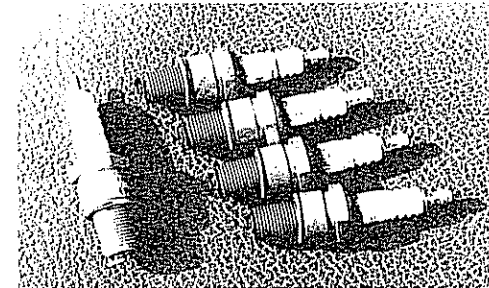
エンジン関係では他にスターターモーター(3万208km)とラジエーター(3万630km)を交換している。前者はリグクシオンギアからのものと思われるカチャカチャというノイズが大きくなったため。また後者はコアの上面にこく排気クーラントが滲み出すという、およそ機能には影響のない程度のトラブルではあったのだが、11うるさい担当者の苦言をそのまま受け入れて真前よくクレーム交換してくれたものである。事実、スターターが回らなかったことなど一度もないし、クーラントの消費もほとんど認められなかったのである。

消耗部品では、スパークプラグ(NGK B5E5)の寿命の長さが印象的だった。5~6千kmに1度の割合で焼け具合(混合気の濃い副燃焼室に置かれるため、ややくすより気味で正常と判断する)とギャップ(指定は0.7~0.8mm)を点検、調整してきたが、初めの1セットでとうとう約4万kmを走破してしまったのである。4本でたった1320円という安いものだが、長く保てばもちろんそれに越したことはない。同じく、コンタクト・ポイントも比較的寿命が長い。約1万kmと1万7500kmに2度交換したのは、それまでコンデンサー(270+100円)が不調であったためで、それ以後は4万8500kmに至るまで交換していない。大型のエアクリナーは、開けて見る度にゴミや砂がザッとこぼれ落ちるほど溜まっていて驚かされるが、もちろん問題はない。最初の約5000kmを走行した際にエレメントを交換したのは、例外的に多く溜っていたゴミに驚いたためで、その後は4万8500kmまで、コンプレッサーのエアで清掃するだけで済ませている。SFの勧めによって、シロシビはおよそ4000km毎にエンジンオイルを交換し、その2度に1度はオイルフィルターを交換しているが、総量3ℓのオイルはほとんど減ららない。逆に1度は欠かさず行っていたティップスティックの流しも、いまでは次第に逆のど、せいぜい月に1度点検するぐらいで済ませている。そう思っている矢先、5万2000kmを越えた時点で初めて、ちょうど1ℓを補充したのは、どうも前回のオイル交換の際に入れたオイルが足りなかったためらしい。その後は以前と同様、ほとんど減らないのだ。

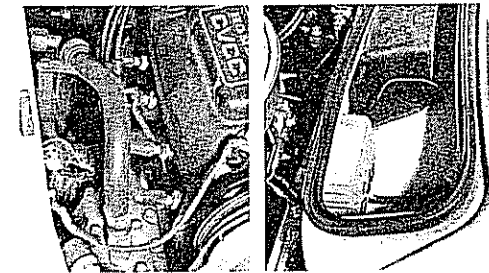
1488ccで63HP/5500rpm、10.2mk/kg/3000rpmというCVCCユニットのスペックは、かつてのオングを知る者にとっては驚くべき控え目な数値である。これに散ってわれわれは、自動変速機構を持たずトルコンの1ルク交換比のみでスタートから最高速までをこなす「半自動2段変速機」の組み合わせを選んだのだが、それは期待を大きく上回る、まったく満足すべき動力性能を有するものであった。ただかか5500rpmで軽い頭打ちを経験するCVCCユニットはホンダの各に相応しくないとと思われるかも知れないが、スムーズなことは天下第一で、実用上決して不足のないパワーを発揮してくれるのだ。現にオートマチックのシロシビでさえ、速い交通の流れをたやすくリードでき、同車ストレスを極めさせないことは、これまでも再三、述べて来たとおりである。CVCCに不満があるとするれば、それは疑いもなく燃費である。これには、常に可能な限り早く走るというわれわれの運転パターンが大きく影響していることは事実だが、シロシビだけがそう扱われる訳ではないので仕方あるまい。これまでの総走行距離55117.5km(距離計誤差による1010.3kmを差し引いて)に要したガソリンは7385.77ℓ、平均7.463km/ℓという数値である。オートマチックであること、それに伴ってアイドリングが高め(無負荷で1100~1200)に設定されていること、クーラー付きであること、そして都内走行が多いことなど、燃費のためにには良くないことづくめで



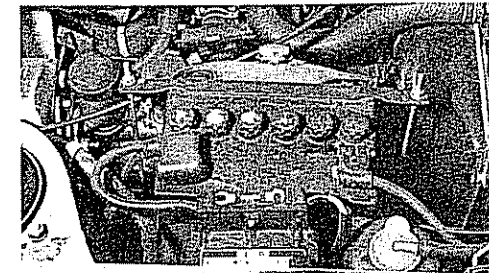
3万kmを過ぎたころから、ひんぱんに動きが悪くなった複合キャブレターのリンカーズ。その対策には、キャブレターを取り外して可動部分を清掃してやる必要がある



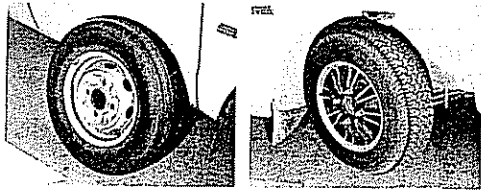
約4万kmに至るまで、数回ギャップを調整しただけでよく使った4本のプラグ(NGK B5E5)左は新品。CVCCの場合、両方電極はほぼ同じくすより気味で正常と判断する



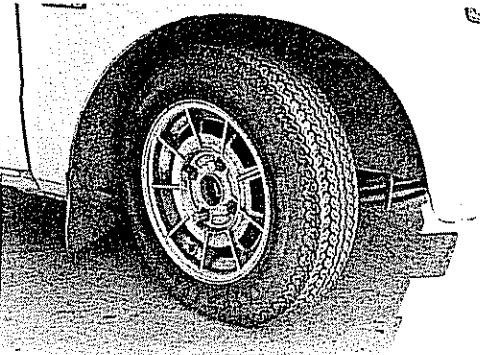
クーラーのコンプレッサーとコンデンサーがアルミの板にあるため、シロシビのプラグはちょと取り外しにくい。最近取り付けたクルトラ・トランスアクイグイター、1週間ほど使ってみたが、そこにも改良は認められず、現在は清掃を併したままにしている



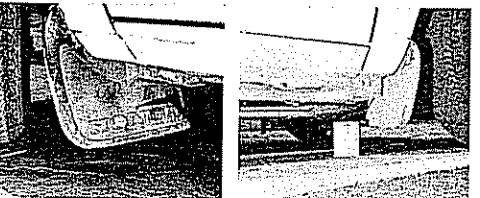
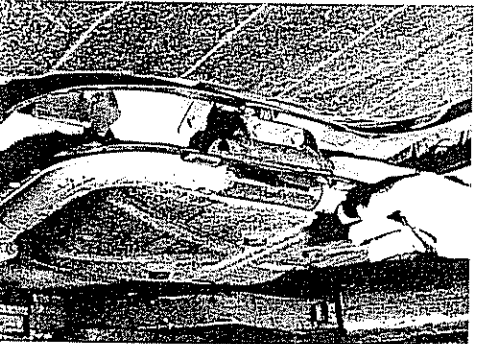
7年の車身。原因不明の「00電」騒音を引継ぎした4気筒エンジンのメインケース(55A)はほとんど不変だが、目下はまったく正常である



標準のクロスプライは、とてもはめられたものではなかった。グリップは期間を問わずアブでノイズもひどく、おまけに1万km足らずで前2本は使いものにならなくなった。



3セット目のクロスプライ。ラリー180（満足すべし性能とフィーリングを与えてくれた。粗い、粗いマシロン（145SR13）を導入したため、ギアリングアップと地上高を稼ぐ目的はほとんど達成できなかった。スチール構造のため、シフト機構で、1万7000kmを走破したままに気にはなるほどは減っていない。



ランニングは同様の場合クロスプライよりも1cmが低く、本来170mmある地上高は少なからず下ってしまう。ダート走るとすぐ腹をこすり、低い位置にあるマフラーのノイズを聞き取り、アブでグリップを削いだりする。

が、もう10%は走ってみたいところだ。シロビの場合、東名な比較的条件の良いロングツアーでも、まず10km/hを上回ることはできないのである。

■「半自動」2段変速機は効率高く、しかも経済的?

ブラネターリーギアとか、自動変速を行なうためのガバナとか、複雑な機構を一切持たぬホンダ独自の2段自動変速機は、単純明快にしてお効率的な高い優れた設計である。異例に高いストール・トルク比（倍率の約2:1に対して3:1）を利用して、発進から最高速まですべての速度域をカバーしようという、一見、無理が感じられる成りゆきだが、長期に亘ってこれに慣れ親しんだわれわれは、その高い実用性と耐久性の双方にほぼ満足している。オートマチックとは違ってCVCCの場合、発進には低速ギア（1レインジ）を用いるようマニュアルに指示されている（もちろん、負荷を和らげて排出ガス濃度を上げないためだ）が、☆レインジ（通常の「D」に相当する）のままでも問題なくよく走る。シロビの場合、担当者を含めた数人がL、☆を使い分け、あとの半分のドライバーは☆のみで走っているようである。これまでに2度谷川峠を計測したところでは、0-400m加速はL、☆併用で20.65秒、☆のみでは22.25秒を記録している。マニュアルと違ってスロットル、クラッチ、そしてギアシフトのテクニクは不要だから、誰が乗ってもほぼ同じタイムが出るはずである。せいぜい50-60km/hまでの都市のストップ・アンド・ゴー、そして急な山坂では実速80km/hまで伸びる「L」がとても有用だ。何よりも、一般的な3段自動変速機の「D」や「2」では不明確的な、スロットルを離した際の意志に反したシフトアップが決して起らないのが良い。2段しかないギアだが、これを速歩のはドライバーの意志だけなのである。シフトの際のショックはともゼロとは言えないが、40km/h以上でパワーオン状態であれば、とてもスムーズに、順行的に行なえる。フィンディングロードなど、これ以上の速度域でシフトダウンする際には、一瞬「N」でレーシング、ダブルクラッチと同じ効果も期待できる。故を言えば切りがないが、ちょうどLのマシロンに相当する80-90で走る車を追い越すのが苦手と言えは高まる。

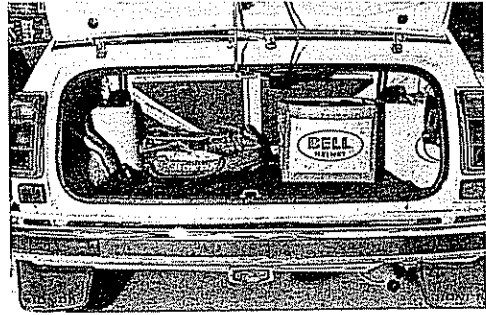
C/Gにとって初めてのオートマチックだが、トラブルは皆無である。約3万5000kmの時に、デフ/ギアボックス・ユニットの右ハーフシャフト・ジョイント付け根からATF（トルコンオイル）の洩れを経験しているが、これは単なるオイルシールの不良によるもので、ギアボックスそのものの故障ではない。ついでにつけ加えるなら、このトラブルもすべてクレーム扱いで修理された。ATFはマニュアル・ギアボックスの場合と同様、最初の5000km走行時と、以後3万km走行時に交換するよう指示されている。それだけで、クラッチ・ディスク（もちろん存在しない）とかベアリングの心配などは無縁なのだ。したがって、都市内を主に多数のドライバーが乗り回すという、C/Gの様な使い方は、メインテナンスに関する限りマニュアルよりも割安と高まるだろう。1回のATF交換に要する25分は僅か1850円である。

■乗り心地にはやや不満足あり

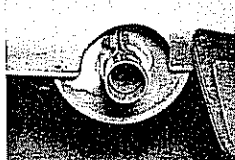
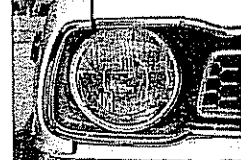
シロビがC/Gのものとなって最初に感じられた不満は、特に都市の荒れた路面で感じられる乗り心地の悪さである。先代の1200と比べれば遙かに良くなっていることは充分認めるが、依然として有効なサスペンション・ストロークは短く、前橋トワゴドからダクン、スカットル

底部に強いショックが伝えられるのだ。車重800kgに覆たない小型軽量車だからと言ってしまえばそれまでだが、それにしても同クラスの欧州車、たとえば128フィアットやゴルフ、ルノー5、シビコよりずっと小さく軽いミニ車でも、ずっと良い乗り心地をもたらすのは、一体なぜなのだろうと首をひねってみたくなる。サイズが手ごろで街中を走りやすい車だけに、特にこの点が惜しい。東京の道は工事の名所、いっとうに良くなりそうもないのだから一日も早く乗り心地を改善して欲しいと実感する。シロビの場合、走行1万kmあたりからかなり顕著にサスペンションが変化している。ダンパーが急激にやわになった感じで、路面の不整な高速コーナーでは強いダイアゴナルなロールを連続的に引き起こすようになったのだ。それがダンピングの低下によるものだと断定したのは、ブレーキング時に起こるノーズダイブが以前よりひどくなったためである。その後シロビは、1万5500km走行時にダンパー・メーカーである昭和製作所埼玉工場に持ち込まれ、厳重にチェックされた上に4本のダンパーを新品に交換されて帰って来たが、そのフィーリングは以前と同じであった。つまり、はじめの2-3千kmは妙に良く、その後には交換直前と同じような挙動を示すのだ。因みに、交換された元のダンパーは4本とも多少のバラつきは認められたにせよ、現車の減衰力を備えていたという。シロビが先代の1200シビコのようにスポーティーなハンドリングとスピードを備えた車だったら、われわれはKONI、あるいはスペシャルを造らせてサスペンション・チューニングを計画したことだろうが、残念ながら1200とCVCC/1500とは似て非なる性格なのである。実用上まったく不満はないものの、特にコーナリング・パワーが不足するほど速くはないのだ。この先、2セット目のダンパーがさらにはたって茶たら対策を講じるつもりだが、当分はこのままで行くことになる。

タイヤは車の持つポテンシャルに驚くほど大きな影響を与える。コーナリング、ステアリング・レスポンスは言うに及ばず、乗り心地、ブレーキングについても然りだ。それにしても、納車時に付いて来た田舎のクロスプライ（600-12 4PL）はひどかった。晴雨を問わずグリップはブアで、アンダーが強くなるかと思えばテールも容易に滑り出し、ちよとしたブレーキングで後輪は簡単にロックしてしまう。おまけにロードノイズがひどく、坂道などのアバタ路面ではゴーゴーという不快な音をそのまま室内に伝えたものだった。それに乗り心地にも少しも貢献していなかったようだ。これはサスペンションのせいもあるけれど、約8500km走行時に当時入荷したばかりのクレバーV10カブロン（155SR12をアオンビで使ったアストラリー51リムに履いた）と換えたら、乗り心地までも含めたすべてのシャシー性能が見違えるほど向上したものだ。7cmの田舎クロスプライは、ランニンググインを含めたたった8500kmで平均1.7cm前後のトレッドが、前輪で2.5-3.6mm、後輪の少ない後輪でも約5mmに減っていたことをつけ加えておこう。クレバーは単に性能が優れているだけでなく、寿命も充分と思われた。正味3万2000kmを走り切った時点で、平均8mmの深い溝が約2.7-3.0mm、後ろは5.5-6.0mmも残っており、前後のローテーションでまだ3万kmほど安全に走れるものと思われた。余談ながらこのタイヤは、いまま当社にあるアオンビに履かれて活躍している。その後試したタイヤは、主としてギアリングアップと地上高を稼ぐ目的で選んだ13インチ径のユニコリラリー180（145SR13）である。ところが、いざタイヤを受け取ってみると、セクションが細くアスペクト・レシオの小さいラジアルでは、ノーマルの12



小さなトランクはわれわれの使い道では大に不都合。同じボディサイズも、ターゲットになり使用頻度ははるかに向上しよう。



マシロンが割れてしまった後に取り付けたレズニの145SR13は決していい。極めて明るく、ロービームは決して対向車をまともに射るにいい。夏は、アオンビの時代からそのままの145SR13は来だ一度も切ったことがない。

レズニのチール・パイプはいつもく人共合に切れている。もちろん排気ガスが腐食しているため、市販のCO検査では決まって0.15-0.20という立派な成績で低燃費の目も白黒させる。

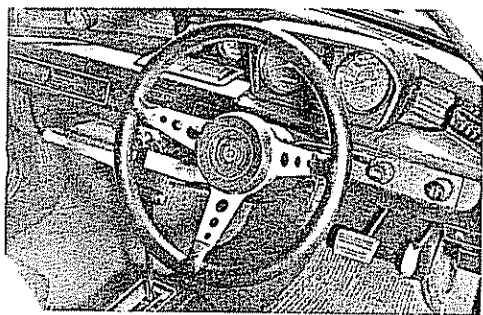


バンパーの取付に付いた腐食のバンパーガード。取り付けは少々めんどうだが、削りながらアオンビ以上の効用がある。

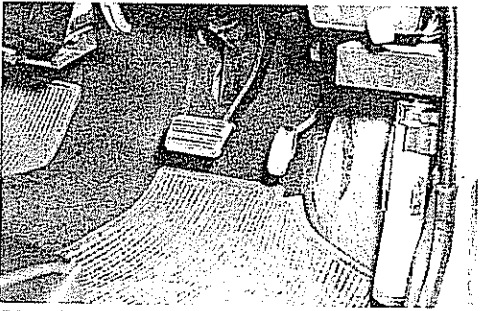
どうしたところか、フロント・バンパー付近には一応、塗料が自然に剥がれて腐が露でてくる。

クロスプライより小さいばかりか、155-12サイズのクレバーとほとんど同寸なのだ。したがって、ギアリング・アップも地上高を上げることもできなかった訳だが、このタイヤも実に良い結果をもたらしてくれた。スチールベルト構造のためにクレバーより多少硬い感じを受け、セクションがひと回り細いために絶対的なグリップはやや劣るが、スムーズさはクレバーを凌ぎ、ウェット・グリップも同様に優れる。ステールはさすがに強いらしく、クレバーでは3万kmプラスの間に4回ほど経験したパンク（いずれも後輪、釘によるもの）も、こちらではまだ1度も起こっていない。

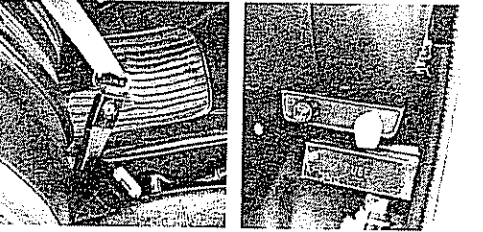
シロビの最低地上高の低さは致命的と言ってもいいだろう。オリジナル・タイヤを履いた状態で170mmというクリアランスが確保されており、われわれの様にラジアルに換えても2cmとは変わらないはずのだが、実際にはかなり低い。大人が4人も乗るとさらに下がりが、歩道上のガレージから車道に下りる際にガツンとくるほどだ。FISCOへ出かけるに必ずダートを走ることになるが、いくら気をつけても1度や2度はきっとフロアをこすってしまう。悪いことには、フロア中央の低い位置



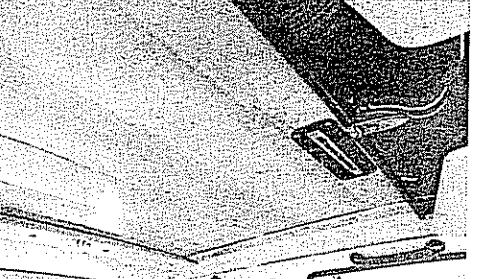
ひとまわり小径の径ステアホイール(アストラー)は目の負担が少なく、1度は目眩はとも少しもたげられていない。



足元が広い上にオートウォッパのシロシビでは、左足の踏込場に出ない(したがって一定しない)ため、フロアマットの損傷はまったく見られない。



対米輸出用シロシビのそれをせめて来たE L R 3点式ベルト、足元とも似しいアラマラーのみとだが、現在、日本では手に入らない。



サンルーフに改造した天井。用、取っ手を入れて安心は、たとえお風呂に見物されて(皆でみる)時、特製ビニール製のカーフは、茶いまでもまったくビビ割れなかった。

にエグノスト/マフラーがぶらさがっており、これを打ってステア
曲げたり前後部分が外れたり、これまでに3度もマフラーを交換して
いるほどだ。有効な4輪のマッドフラップも、角度が路面にこすられ
らしい前2輪用がかなり前から切れてしまっている。つい最近では、
後サスペンションを構成するテンションロッドの中央部が上方に曲が
っているのを発見している。アライメントそのものはほとんど狂って
いくことを確認しているが、近々交換することになるだろう。それとは
かく、ラジアルタイヤを履いたCVCCシビックのオーナーは、ダート
を走る際にはくれぐれも御用心

FWDカーの中でも、シビックの直進性は良い部類に数え上げること
ができるが、それはやや強めのキャストと無縁ではない。もちろん
みにもよるものだが、われわれの意見ではキャストとそれによるス
テアリングの復元力はもう少し弱い方がよいと思う。タイトコーナーでは
少々ステアリングの手応えが強すぎるし、手をゆるめるときにパッと
戻る挙動は特に女性や老人には向かないのではないだろうか。現
在、ひとまわり小径のステアリングホイールと、オフセットの少ないFPS
アルミホイール(トレッドは前後とも約50mm広がっている)を写され
たシロシビではさらにそれが助長されているのは事実だが、すべて
ノーマルの状態でも基本的にはほとんど変わらないと書える

標準のルームミラーはサイズ、視野とも適当で良い後方視界をもた
すが、夜間、後続車の眩しいライトに対しては全く無防備である。シ
ロシビではすでにキング145(今はない)用の昼夜切換式ミラー(2400円
取付工賃240円)と交換して、ほぼ満足すべき結果を得ている。現在
はシビックRSに備わったミラーがこれと同じものと思われるが、夜間
を走る機会が多いオーナーには必需品と書えよう

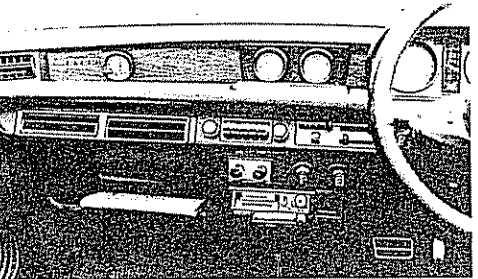
ディスク/ドラムブレーキは、サーボを備える割には重い踏力を要
するが、効き味はまずまずである。但し、耐フェード性に関しては同
車の平均を少しも上回っておらず、山坂を本気で飛ばすものの数分
踏力は倍増し、やがて前車輪から白煙と鋭い臭いが立ち始める。120
シビックよりひと回り大型のパッドは比較的長い寿命を持つ。はじめ
のファンクションは、2万3000kmを走破したあたりから片効きの徴候を見せ
はじめ、それから約1万kmを後にした3万1800km時には左前輪の
パッドを失い、ディスクを傷つけてしまった。これにはディスクとパッド
占めて8200円の出費が必要とされた。片効きの原因は左のフローティ
ングキャリアの作動が狭くなってしまったためだが、2セットめの
パッドを組み込む際にも念にチェックされて以来、5万3450km時に交換
した4枚とも約6mm残っていた。するまでごく正常に作動し続けた。F
WD車のリアブレーキは一般的に負担が軽いものだが、PCVを備え
たシビックの場合は後輪がややロックしやすく、あまりはめられた
ものとは書えない。調整した後しばらくはバランスを保って効いてくれ
るのだが、ライニングの摩耗とともに片効きを悪くすることが多く、これ
では3-4回分解整備を受けてライニングの当たりを調整している。正
常なときとそうでないときでは、制動力そのものに大幅な差が感じら
れるから、長期間リアブレーキの点検を受けていないオーナーは、た
まにはSFへ持ち込まれることをお勧めする

■スペース・ユーティリティと居住性 快適なサンルーフとクーラ
1200に比べて80mmだけホイールベースが長く、全長も150mmだけ長い
(全幅は同じ。全高は5mm高い)4ドアボディは、とても良く出来て

いる。リアシートは今もっていくぶん狭く、大人が長時間坐るには決して
過ぎないけれども、FWDレイアウトのみが可能にする前席のレッグ
スペースは同クラス他車の比ではない。特に長身のドライバーには、4/
5座であることを強調したためか前席は思い切りスライドせず、スタン
スの不足を感じられるかも知れぬが、平均的な体格のドライバーならま
ず不足はあるまい。四方の大きな窓による良い視界、ドライビング・ポ
ジションの良さ、簡潔で実用的なデザインのダッシュなどが他の同級車
には見出すことのできない大きな魅力だ。歌を飛ばし、前席にもう少
し左右方向のサポートが欲しいこと、リクライニングシートの調節をも
っと小刻みにして欲しいことなどいくつか考えられるが、現状でもま
ず合格点を与えてよいだろう。4枚のドアは、新車当時から変わらず
軽く開り、窓の上げ下げも十分に軽く速い

リアシートが狭いことに加えて、トランクが小さいことと、燃費の割
にガソリンタンク容量が少ないことが不満である。特にわれわれの様な
遠征では、撮影機材がすべて収まらずとても不便を感じることも多い
4ドア化に際して、思い切ってもう少し全長を長くしても良かったのは
ないだろうか。さもなければ最新のVWゴルフの様に、ボディの高さを
充分にとってレッグスペース、トランクルームを拡大するの一案に
違いない。リアシートの下に置かれたガソリンタンクは43ℓ入りである
1.5リットルの小型サルーンとして異例に小さいという訳ではないが、これ
までの平均燃費から算出すると安全な航続距離は300kmそこそこである
せめて50ℓは入って欲しいところである

シロシビはサンルーフ(マルニス・オーブントップ)と純正のエアコン
(日立製)を備えた文字通りの全米旅行型だが、クーラーなしのCV
CCシビックは夏はちょっと暑いように思われる。エンジンルームばかり
でなく、排気管に至っても高温を保つ構造のために、低速走行ではワ
ロフ、トウボードが熱くなってしまう。これはCVCCばかりでなく、
サマリアクターを備える他の低公害車についても書えることだが、
やがて日本の車はかつてのヒーターのようにクーラーを標準装備するこ
となるだろう。ところで、シロシビのサンルーフとクーラーはまこと
に具合がよろしい。歌州車には古くから選べるものと同じ構造の、ビニ
ル製の「オーブントップ」は、雨の日以外は冬も欠かさず閉めされて
きたが、風雨に対するプロテクションは完璧と書ってよい。たまにアルミ
製のガイドレールに溜ったゴミを取り除いてやるだけで、ビニール製
のヒビ割れもなく故障知らずである。ダッシュのグラブボックスを
つまめてそこにピッタリ納まるクーラーは、物を入れるスペースが狭
くしまったのが不満だが、アイドリング・スピード(クーラーを使用す
る夏期は高めに設定する)でも良く効き、コンプレッサーの騒動に堪わ
ないパフォーマンスも事実上ほとんど気にならない。但し、ヘビースモ
ーカーの多いCVCCスタックが使うせいか、去年の夏の終わりに早くも、ス
イッチオンと同時に悪臭が鼻をつくようになってきた。これを取り除
くには、ユニットを取り外してフィルターを洗浄しなくてはならないと
いう。また先ごろの点検では、媒体たるフロンガスが減っていたから
、今シーズンはガスを補充せねばなるまい。われわれが発見したクー
ラーの思わぬメリットは、梅雨時の強力な曇り取りの効果である。日
本の長い梅雨はうとうといばかりでなく、窓が曇って困るものだが、ク
ーラーの強力な除湿作用ではほとんど同時に、四方の窓が晴れるのである。
必然的に室温は下がってしまうけれど、幸いなことに日本の梅雨は蒸し
暑いから好都合である



最近シロシビにプレゼントされた「バイオニアFMカセット・ステレオ」の小さなコントロールにス
リッパを付してスマートだが、ますます物の置き場がなくなってしまった。超小型のスピー
カーは後席前方の足元に納められている

■その他のモディファイ

ほとんどすべての同級車と同じく、シロシビのヘッドライトも決して
高級であるものではなかった。取付も飛ばさなくても、安物の使中電灯
のように焦点の定まらない光束は見にくく、危険ですらある。シロシビ
ではマルシャル(東名を走行中、砂利道の落とした石に当たって割れ
てしまった)の後シビエのヨーノ(いずれもH4タイプ)に換えて、オ
リジナルとは比較にならないほど明るい夜を楽しんでいる。単に強力な
ばかりでなく、ロービームは決して対向車をまともにも照らさない良い設
計で、使い方を間違えない限り安全性も極めて高い。高価なヨーノノ
バルブは特にパッシングを繰り返すと寿命が短いと書われるが、現在も使
っている球は向とアソビの時代から使っていたそのものである

数か月前に報告して以来、多くの問い合わせを頂いたE L R式の3点
式ベルトは、残念ながら未だ国内では販売されていないようである。通
常のベルトに比べてコストが数倍高くなることは、メーカー、NSKフ
ォナーの説明でよく理解できたのだが、それだけの価値は充分にある
ベルトの強さが義務づけられたいま、問題はベルトをかけるか否か、つ
まりその気を起こさせるほどかけ心地が良いかどうかなのである。コス
トの点で折り合いがつかないのなら、すべての車がオプションでE L R
ベルトを用意すれば良いではないか

その他、現在のシロシビには、最近提供を受けたばかりのバイオニア
FMカセット・ステレオとファイバー・コントロール、ウルトラ・トラン
ジスタイクナイターなどが取り付けられている。ダッシュ下中央の小さ
なコントロールにスッポリ収まる、シビック専用のFMラジオ付きステレ
オ(4万6000円)は、オーディオファンにはとても魅力的なのだが、小
物を入れるためのスペースが少い(グラブボックスがそっくり占領さ
れているため)シロシビ唯一の物入れ、クーラー下のトレイは単板証と
マニュアル、ガソリンスタンドの振票、ウェス、そして分厚くよくれた
フィールドノートでもう、いっぱいである。せっかくのステレオのために
用意したカセットテープを、さてどこに置いたものやら。ホンダ純正の
アクセサリとして発売された開欠式ファイバースイッチ「ファイバー・コ
ントロール」(3500円)は、取り付いても簡単に高機能の便利なものだ
スイッチをひねれば約3-10秒の間隔(無段階に調節できる)で開欠作
動し、そのまま本来のファイバースイッチを入れれば通常の2スピードと
して作動させられる。難点は、スイッチの取付場所がドライバーの手か
ら遠い(ダッシュ右下の「ハザード/パーキングライト・スイッチ」隣り)
ことと、開欠作動の間隔が長すぎることだ。ウルトラ・トランジスタ