



日本自動車殿堂 歴史車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

ホンダ シビック

CIVIC



日本が自動車生産高世界第2位を築いた1970年(昭和45年)に開発をスタートしたのがシビックであった。『世界のベーシックカーとして、軽量、コンパクトでキビキビ走れるもの』をコンセプトとして、1972年(昭和47年)の7月にはシビックの2ドア、同年9月には3ドアハッチバックがデビュー。「CIVIC=市民の、都市の」を意味する車名のこのクルマは、マン・マキシマム(居住空間の十分な確保)、ユーティリティ・ミニマム(最も効率の良いサイズ・性能、経済性)の思想を盛り込み、当時の日本では珍しい“2ボックススタイル・台形ボディ”と前輪駆動(F・F)を採用し、シビック独自のスタイルを生み出す要素となった。

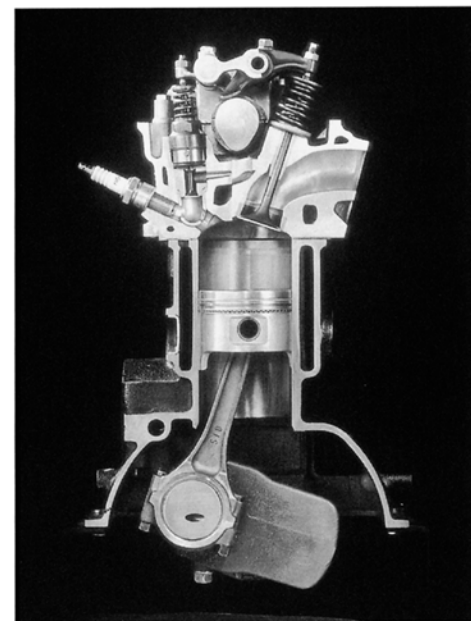
当時の日本の乗用車は3ボックス(トランク付きスタイル)の後輪駆動(F・R)が主流の時代であり、トランク部分をもたないシビックのスタイリングに対する認知度は決して高くなかったが、専門家などを中心とした強力な支持を得て、徐々に大衆層にも受け入れられたのである。そして、1973年(昭和48年)には、米国で1970年(昭和45年)に提案されたマスキー法(排気ガス規制)をクリアするために開発されたCVCC(複合渦流調速燃焼)が発売された。

CVCCエンジンは、本田宗一郎社長の「四輪の最後発メーカーであるホンダにとって、他社と技術的に同一ラインに立つ絶好のチャンスである」という発言のもと、新たなチャレンジとして開発が進められていたものであり、希薄燃焼方式を採用することで、後処理装置を使用することなく、技術的に困難といわれていたマスキー法をいち早くクリアして、世界の注目を集めた。

同年12月、このCVCCエンジンを搭載した「シビック・CVCC」がついにデビューし、1974年から4年連続して米国EPAでの燃費一位を記録するなど低燃費とともに低公害車の評価を受け、日本をはじめ米国市場においてもシビックは高い人気を得て、その名の通り世界のベーシックカーに成長したのである。

(日本自動車殿堂会員 小林謙一)

HONDA



CVCCエンジンの燃焼室カットモデル(1973年)
副燃焼室と主燃焼室に分けられたシリンダー内にそれぞれ別系統で濃度の違う混合気を供給し、燃焼を高めることによりNOxやCO等を低くおさえた



CVCC型水冷直列4気筒エンジン

主要地区別標準現金価格 (単位 円)

		東京	大阪	名古屋	自動車取得税の減免額
HONDA CIVIC CVCC	STD	595,000	596,000	593,000	10,700
	DX	662,000	663,000	660,000	11,900
	HiDX	691,000	692,000	689,000	12,420
	GF	716,000	717,000	714,000	12,880
HONDA CIVIC 1500 4door	STD	550,000	551,000	548,000	-
	DX	617,000	618,000	615,000	-
	HiDX	646,000	647,000	644,000	-
	GL	671,000	672,000	669,000	-

(スベアタイヤ・標準工具一式付)

★取得税の減免額は\$49.3月末迄の場合

★オートマチック仕様は、それぞれ32,000円高

諸元 CIVIC CVCC		タイプ				マニュアル車				オートマチック車									
		スタンダード		デラックス		ハイデラックス		GF	スタンダード		デラックス		ハイデラックス		GF				
仕様										ホンダSG									
型式																			
全長(m)		3.590								3.695				3.590		3.695			
全幅(m)										1.505									
全高(m)										1.325									
軸距(m)										2.280									
軸距(m)		前軸								1.300									
		後軸								1.280									
最低地上高(m)										0.170									
室内の内側寸法(m)		長さ								1.720									
		幅								1.255									
		高さ								1.115									
車両重量(kg)		前軸		465	470	470	475	475	475	480	480	485							
		後軸		265	270	270	270	265	270	270	270	270							
		計		730	740	740	745	740	750	750	750	755							
乗車定員(人)										5									
最大安定傾斜角度		左								49°									
		右								49°									
総排気量(L)										1.488									
最高出力(PS/rpm)										63/5,500									
最大トルク(kg-m/rpm)										10.2/3,000									
最高速度(km/h・いずれも推定)		145												140					
燃料消費率(km/L)		17(公式テスト値・60km/h時)								16(公式テスト値・60km/h時)									
制動停止距離(m)										13.5(初速50km/h時)									
登坂能力(tanθ)										0.51									
最小回転半径(m)										4.9									
シリンダー数および配置										直4横置									
弁機構										1頭上カム軸3バルブベルト駆動									
内径×行程(mm)										74.0×86.5									
圧縮比										7.7									
潤滑方式										圧送式									
潤滑油容量(L)										3									
冷却方式										水冷電動式									
冷却水容量(L)										4									
燃料タンク容量(L)										40									
燃料ポンプ形式										電磁式									
クラッチ形式		乾式単板ダイヤフラム												3要素1段2相形					
変速機形式										常時噛合式									
変速機操作方式										フロア・チェンジ式									
変速比		一速		3.333(シンクロ)										1.636(レンジ)					
		二速		1.944(シンクロ)										1.034(☆レンジ)					
		三速		1.285(シンクロ)															
		四速		0.920(シンクロ)															
		後退		2.916										2.045					
減速機の減速比										4.733				4.117					
前輪懸架方式										マクファーソン式									
前車輪		トーイン(mm)		1(アウト)															
		キャンバ度		0° 30'															
		キャスト度		1° 45'															
		キングピン角度		8° 55'															
		トレール(mm)		20															
後輪懸架方式										マクファーソン式									
後車輪		トーイン(mm)		0															
		キャンバ度		0° 30'															
タイヤ		前輪		6.00S12-4PR															
		後輪		6.00S12-4PR															
空気圧kg/cm ²		前輪		1.6															
		後輪		1.6															
ハンドル最大回転数										3.1									
かじ取り角度		内側		36°															
		外側		30°															
かじ取り装置・歯車形式										ラック・ピニオン式									
主ブレーキ形式		前		油圧真空倍力装置付ディスク															
		後		油圧真空倍力装置付リーディングトレーリング															
作動系統及び制動車輪										2・前右1輪・後左1輪 前左1輪・後右1輪				制御					

●運輸省認可による