

このページのみを抜粋し、  
PDFファイルにしました。  
(カーマガジン編集部了解済)



487  
2016年11月号

# car

MAGAZINE

Magazine For Those Who Love Historic And Sport Car

## CONTENTS

- 070 国産旧車再発見～ホンダS800クーペ
- 076 マーリンが結んだ友情、ストーリー
- 080 ぼくらのヤングタイマー列伝～MG RV8
- 082 イベント見聞記
- 098 オーナーズクラブリスト
- 100 イベントカレンダー
- 102 ヒストリックMBでドロ沼に陥る!?
- 104 クルマ趣味人の頼れる専門店
- 107 自由気ままに愛車レポート
- 110 水色号のイベント参戦レポート
- 114 6輪生活～バイク好きが選んだ国産旧車の組み合わせ
- 118 スクランブル自動車大図鑑
- 122 NEW CAR ANALYSIS・JAGUAR XE  
"ちょうどいい"セダン
- 126 NEW CAR GUIDANCE  
アストンマーティンDBSスーパーレジェーラ  
ホンダCR-V  
メルセデスAMG E53  
マツダCX-8  
ランドローバー・ヴェラール  
ランドローバー・イヴォーク
- 133 スクーブ～もうすぐ会えるニューモデルたち
- 134 DESIGNER'S REAL VOICE  
T.ジョン・メイヤー&ボルボS60/V60
- 138 「今乗りたい」が買い時
- 140 ライフスタイル・コラム
- 147 熱烈スズキGSX-Rのお知らせ
- 148 モデナ大河物語～デ・トマソを巡る人々
- 150 ガレリア・オートモビリア～女性×クルマ
- 152 自動車型録美術館～アバルト207A
- 154 大阪の街角から
- 156 ミニ&イギリス趣味通信
- 158 モデル・カー・マガジン
- 162 バザール
- 166 新刊&バックナンバーのお知らせ
- 169 ダイアリーノート
- 174 新製品&最新情報
- 175 読者プレゼント
- 176 Bowさんカレンダー販売のお知らせ
- 177 編集後記
- 178 Bow。の自動車博物館

毎号15%OFF!  
カーマガジン購入は  
ぜひ定期購読にて!!



詳しくはp.025で!

NEKO PUBLISHING CO.,LTD.  
3-1-1 Kamiasaki Shinogawa-ku Tokyo 141-8201 JAPAN  
phone:04-2944-4071 / Customer Center  
phone:03-5745-7801 / Advertise Division  
phone:03-5745-7824 / Editorial Division

本誌掲載の文章および写真、イラストの  
無断転載、転写を禁じます。

*Honda*



通産省 国産旧車再発見

## 今こそ見直したいクーペボディ

国内モータースポーツ黎明期を支えた名車のひとつがホンダSシリーズ。数多くのドライバーを育てるだけの資質に富んだ車体レイアウトはオープン2シーターとして設計されたがゆえに実現したとも言える。だが後に追加されたクーペも耐候性に優れるばかりのモデルではない。オープンより評価が低い時代が続いたが、今こそ真価を再評価したい。

text: Mitsuru MASUDA (増田 満) photo: Takahito NAITOU (内藤 敬仁)  
取材協力: ガレージワザ (phone: 048-472-0602)





オートバイメーカーだったホンダが4輪自動車を造ることになるきっかけは、意外なことに時の政府の指針だった。1955年に当時の通産省が発表した『国民車育成要綱(国民車構想)』は、国内における自動車産業の成長を促した。技術的な目標が生まれたことでスズキからはスズライトが、富士重工業からはスバル360が発売された時代だ。トヨタも大衆車の必要性が論じられた結果、700cc空冷エンジンを搭載するパブリカを発売。まさに国産車の黎明期を支えた、重要な政府指針といえる。

ところが通産省は国民車構想から6年を経ると、手のひらを180°ひっくり返す。貿易の自由化に向けて、特定の産業で国際競争力

を強化するための法案を発表。これが『特定産業振興法案(特振法)』で名目は素晴らしいのだが、その実は既存の自動車メーカー以外は4輪自動車を作ってはならないと規制する内容だった。

これに激怒したのがホンダの創業者である本田宗一郎。当時の通産省事務次官を相手に喧みつき、急速4輪自動車を生み出すためのプロジェクトを立ち上げる。それが'62年1月のことで、その年の6月5日に開かれた第11回全国ホンダ会総会には、建造中だった鈴鹿サーキットを舞台にホンダ・スポーツ360を登場させる。しかも本田宗一郎自らドライブして現れるというアピールぶりだった。

軽自動車であるスポーツ360はしかし発

売されることはなく、4気筒DOHCエンジンはホンダT360という軽トラックに積まれてデビュー。続く'63年10月に発売された乗用車はホンダS500だった。スポーツカーに求められる性能を360ccのエンジンでは満たせないというのが理由。ところがS500も'64年には排気量を引き上げS600になる。500ccでもスポーツカーを名乗れるだけの性能には達していなかったということだ。

ホンダS600は4連キャブレターを備える4気筒DOHCエンジンにより8500r.p.m.という高回転を実現。'60年代前半にこれだけのスポーツ性を備えるクルマは国内に皆無と言え、必然的にモータースポーツの分野で人気となる。だが'65年3月にトヨタからパブリカ



◀S500からS600までアルミだったメーターパネルはS800に進化しただけに反射を防ぐため黒く塗装された。4速の左上がリバースとなるシフトレバーは短いストロークでシフトチェンジが楽しめる。シートは左右が盛り上がるバケットタイプで、幅が狭い車内では十分以上のホールド性を実現している。シート後ろのトランクスペース左は燃料タンクのカバー。オープン前提の設計ゆえルーフミラーはダッシュボード上、後方視界は十分に確保されている。



▶楕円形の台座に丸形ヘッドランプと異形スモールランプを組み合わせた独特のスタイル。ガレージワイフザによれば、この台座の角度が左右で異なる筐体も見受けられるという。ボンネットに大きなバルジを飾るのはS800だけだ。給油口がトランク蓋からCピラー上に移設されているのがクーペの特徴。クォーターウィンドウは内ヒンジで開閉可能。ハッチゲートを備えて荷物の出し入れを容易にしている。2本のダンパーは回転部分で締め付け具合を調整できる。



をベースとしたスポーツカー、スポーツ800が発売される。水冷4気筒DOHCエンジンを備えるホンダS600に対して、トヨタ・スポーツ800は空冷水平対向2気筒OHVエンジン。だが、200ccの排気量差は如何ともしがたく、ホンダは'66年1月に再度排気量を引き上げたS800を発売するに至る。

長年、ホンダSシリーズに乗るなら、もっともパワフルなS800、しかもオープンに限るという風潮が続いた。オープンボディによる開放感は何者にも代えがたいうえ、DOHCエンジンとはいえ排気量が少ない分、車両重量は軽いほど良いとされてきたからだ。だが'65年2月に追加発売されたS600クーペに見るまでもなく、耐候性を備えるスポーツカー

は海外で需要が高かった。小排気量スポーツカーであっても、ルーフを備えて欲しいという要望は、オープンカー先進国たる海外では当たり前だったのかもしれない。

筆者も長くホンダSに乗るならオープンボディとしか考えていなかった。それは過去に運転させていただいたホンダSが600、800を問わずオープンだったという理由もある。クーペに触れることはあっても、実際に運転したことがなかったからだ。だが、これは筆者だけのことではあるまい。おそらくホンダSに触れた多くの人もオープンだけではないだろうか。それほどクーペは少数派なのだ。

だからというわけではないが、今回触れることができたS800クーペで目からウロコが

落ちる思いを抱いた。取材当日が肌寒いくらいの気温だったこともあるだろう。何しろ運転している間、オープンボディで感じられる風の冷たさと無縁でいられる。着座位置が低く、街乗り程度なら風の巻き込みが思ったほど強くないSシリーズだが、それでもこの時期に乗るならそれなりの対策が必要。オートバイに乗るのと同じ感覚が求められるわけだが、クーペであればそんな気負いや装備は一切不要だ。筆者が年をとった証拠かもしれないが、ラクできることは素晴らしい。

人間がラクであることは、クルマとの対話にも大きく影響する。オープンの場合、エンジンやトランスミッション、タイヤといった他に風という音源まであるから、運転中の室内は

#### HONDA S800 COUPE

●エンジン	1968cc
●全長	2365mm
●全幅	1400mm
●ホイールベース	1210mm
●トレッド(前/後)	1150/1120mm
●車両重量	1225kg
●エンジン形式	水冷直列4気筒DOHC
●排気量	1968cc
●圧縮比	9.5:1
●最高出力	70ps/5800rpm
●最大トルク	6.7kgm/5000rpm
●変速機	4速MT
●駆動方式	ダブルリンク・ステアリング
●サスペンション	1.5リニアライド
●ブレーキ	ブレーキアシスト・ブレーキ
●タイヤ	6.15-13-4PR
●車両価格	69.4万円

シューティングブレイク風ファストバックスタイルはSシリーズに新たな魅力をもたらした。





Sシリーズのハイライトが日本初のDOHCエンジン。オートバイメーカーらしく気筒ごとにひとつのキャブレターが備わり、インテークマニホールドの代わりにゴムのインシュレーターを採用する。大きなDOHCヘッドを抱えるエンジンは45°傾けて搭載されることも特徴で、低いボンネットを実現している。SB00の前駆まで続いたリアのトレーリングアームサスペンション、内部にチェーンとスプロケットを装備するのはオートバイの発想だ。



## スポーツカーとしては未熟であろうが チェーンを備えるリアサスペンションはホンダらしさに溢れる。

大変賑やか。いかにも運転している感強いが、クルマが発する微妙な音や振動をともすると見落としてしまう。ところがクーペであればクルマが発する音や振動をいち早く察することができる。何を言いたいかといえば、慣れないS800を運転していればシフト操作時のギアの噛み合い音や、速度域により変化するタイヤやサスペンションの固有振動数に敏感でいられる。つまりクルマを労わる配慮がオープンより早めに行えるのだ。

そんなことより気になるのが動力性能かもしれない。確かにチェーンタイプのS800が710kgであることに、S800クーペは725kgと15kgほど重い。4気筒DOHCとはいえ、791ccしか排気量のないクルマにとって

致命的な差に思える。だが、実際に運転してみれば、15kgの重量差は大した問題ではないことに気がつくだろう。オープンとクーペの2台でヨーイドンすれば差がつくだろうが、単独で走らせている限り、オープンの軽さが良いという結論にはならないはずだ。

むしろ運転に集中できるだけクーペの良さが光る取材となった。刺激的なエンジン音はクーペであれば雑味なく伝わってくるように感じられ、積極的に高回転を楽しめるはず。また足まわりの設定がオープンとクーペで違わずだと思っただけ、ロールが少なくクイックな操縦性に大差は感じられない。

今回の取材車はS800クーペの前期モデル。つまりリアサスペンションが独立懸架のチェーンタイプだ。トレーリングアームのなかに最終減速を担うチェーンとスプロケットが収納される。ホンダSシリーズの特徴的な部分である。これは'66年4月にリジッドアクスルに置き換えられ、ハンドリングという面では大きく改善される。リジッドに部があることは周知の事実だが、ホンダらしさを求めるなら、チェーンに駆動力がかかりリアタイヤを蹴るような感覚を味わえるチェーンタイプに部があると思う。

忘れもしないが、まだ20歳前後だった'80年代後半にヒストリックカーレースを観戦したことがある。どのクラスかまでは覚えていないが、筑波サーキットのコース上で光り輝くマシンに混ざりサビだらけのS800があった。見た目だけでも周囲から浮いていたこのマシン、レースが始まるとなかなか速い。しかも1万r.p.m.近く回っているだろうエンジン音は、見るだけのこちらにも十分魅力的。それ以来、S800に乗りたいなど思いつつ、触れるだけで終わっていた。オープンカーよりオートバイがいいという結論に達したからなのだが、今回触れたS800クーペにより遠い昔の想いが再燃してしまった。

今回の車両を貸し出してくれたガレージイワサには、オープンまでの繋ぎでクーペを買った人が何人かいる。ところが、いずれもオープンに乗り換えることなくクーペを愛しているという。その気持ちに強く同意したい。小さいながらも本格派というのがホンダSシリーズを選ぶ理由だが、若くないと自覚できるのであればクーペを選択肢に加えていただきたい。クーペなら疲れを気にせず、純粋にドライブを楽しめるのだから。

## Historical Image

1962年10月の発表時点でホンダスポーツ360/500を名乗ったが、'63年10月の発売以降車名はS500、S600、S800となる。数字は排気量を示し、2015年に復活したS660でも同じ文法が適用された。



### 【1963】 HONDA S500

'63年10月に発売開始されたが、デリバリーが始まったのは'64年になってからと伝えられる。エンジンは531ccのAS280E型で44psを発したが、'64年3月にS600が登場すると排気量で900に換装されたようだ。



### 【1964】 HONDA S600

S500は発売直後にパワー不足を理由としてS600に切り替わる。排気量を606ccに拡大したことでエンジン型式もAS285E型に変更された。S500より大きなラジエーターリルを備え、ランプカバーは発売直後に廃止。



### 【1965】 HONDA S600 COUPE

アメリカやヨーロッパに輸出されたS600は、海外からの要望に応える形でクーペモデルを追加する。日本ではツーリングやビジネスにも使えたとアピール。S800が発売されるとクーペも同時に排気量を拡大した。



### 【1966】 HONDA S800

排気量を引き上げたS800が登場。エンジン型式はAS800Eとなり、ボンネット上にバルジを備えることが特徴。同年4月にリヤサスをリジッドに変更し、'68年にはディスクブレーキ装置のMタイプが追加された。



### 【2015】 HONDA SS660

30代と異例に若い開業により生み出された新世代軽オープンスポーツのS660。ボディはオープンというよりはトップが脱着可能というスタイルで、3気筒DOHCターボエンジンと6速M/TまたはCVTが組み合わされた。

