

だれもが走る喜びを感じる

等身大 スポーツカー

「等身大のスポーツカーが欲しい!」という思いがカタチになったホンダ S660。多くのスポーツカー・ファンが待ち望んでいたホンダの軽スポーツカーがいよいよ現実のものとなった。見て楽しく、乗って楽しい S660 は、サーキットやワインディングに持ち出さなくても、低い速度で交差点を曲がるだけでワクワク感を味わえるクルマに仕上がっている。専用チューニングを施されたエンジンをミッドに搭載し、オープンスタイルながら高い剛性を確保したボディと鍛えあげたシャシーのバランスもよく、着座位置の低いドライバーズシートに身を置いてクルマを操る感覚は痛快そのもの。ホンダ伝統の「S」を冠しながら、より身近になった新世代スポーツカーの核心に迫ってみよう。



発行所
日刊自動車新聞社
東京都港区芝大門1丁目10番11号
芝大門センタービル3階
電話 東京 (03) 5777-2351 代表

ホンダ

S660

特集号

ミッドシップ・オープンスポーツ

S660誕生

47kW(64PS)/6,000rpm
104N・m/2,600rpm
7,700rpm(6MT) 最高許容回転数



スポーツドライビングのための純正アクセサリー



ロールトップ ボルドーレッド

フューエルリッド

MR-R01 プラウドシルバー

サスペンション

ディーラーで装着できる純正アクセサリーも S660 のスポーツカー・マインドを引き立てるアイテムがそろっている。北海道・鷹栖のテストコースで鍛えたというエアロパーツ類は高い性能とルックスのよさを両立。速度に応じて自動昇降するアクティブスポイラーは S660 のボディラインを崩さずに高い空力性能を実現する逸品だ。スーパー GT マシンとデザインを共有するアルミホイールは剛性と軽さを高次元でバランスさせており、足元を引き締めるカラーリングも魅力的。ボルドーレッドのロールトップ（ソフトトップ）やデカール、チタン製シフトノブ、後続車ライトの眩しさから目を守るオートデナイトミラーなどが用意され、選ぶ楽しさも存分に味わえるはずだ。

F1復帰など注目のモータースポーツ

待望のF1 (FIA フォーミュラワン選手権) に復帰し、四輪モータースポーツ活動を活性化させるホンダの動きから目が離せない。マクラーレンチームへのパワーユニット供給という形で世界最高峰のF1の舞台で戦うに加え、FIA 世界ツーリングカー選手権 (WTCC) でもシビックでタイトル獲得を目指す。日本国内ではスーパー GT 選手権のGT500クラスに5台のNSX-コンセプトGTを参戦させ、GT300クラスでもCR-Z GTの参戦をサポート。スーパーフォーミュラでは9台にエンジンを供給し、北米インディカーでも佐藤琢磨を擁するA.J. フォイト・レーシングへエンジンを供給する。こうしたモータースポーツ活動から得たホンダスピリットがS660にもフィードバックされていることは言うまでもない。



HONDA S660 主要諸元表	タイプ 駆動方式	β		α	
		MR			
トランスミッション		無段変速オートマチック (トルクコンバーター付) (7スピードモード付)+ パドルシフト	6速マニュアル	無段変速オートマチック (トルクコンバーター付) (7スピードモード付)+ パドルシフト	6速マニュアル
全長(mm)/全幅(mm)/全高(mm)		3,395/1,475/1,180			
ホイールベース(mm)		2,285			
トレッド(mm) 前/後		1,300/1,275			
最低地上高(mm)		125			
車両重量(kg)		850	830	850	830
乗車定員(名)		2			
客室内寸法(mm) 長さ/幅/高さ		895/1,215/1,020			
エンジン型式/種類		SO7A/ 水冷直列3気筒横置			
エンジン総排気量(ℓ)		0.658			
使用燃料種類		無鉛レギュラーガソリン			
燃料タンク容量(ℓ)		25			
エンジン最高出力(kW<PS>/rpm)		47(64)/6,000			
エンジン最大トルク(N・m<kgf・m>/rpm)		104(10.6)/2,600			
JCOB モード走行燃料消費率(km/ℓ)		24.2	21.2	24.2	21.2
最小回転半径(m)		4.8			
ステアリング装置形式		ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)			
タイヤサイズ		165/55R15 75V(前)		195/45R16 80W(後)	
ブレーキの種類・形式(前/後)		油圧式ディスク			
サスペンション方式(前/後)		マクファソン式			

燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。変更される場合があります。詳しくはお近くのホンダカーズまで。

S660





Engineer's Voice

(株)本田技術研究所四輪R&Dセンター S660 開発責任者 榎本 陵さん

小学校5年生のときに見たホンダS2000のTVCFに魅せられ、スポーツカー好きになったという榎本陵さん(26歳)。異例の若さでS660の開発リーダー(LPL)に抜擢されてチームをまとめてきた。「本田技術研究所50周年記念の商品企画コンペで提案したのが始まりでしたが、憧れのホンダのスポーツカーを作れるという嬉しさと、できるだろうかという不安半分でスタートしました。2011年に開発がスタートし、コンセプトカーの披露などを経てついに市販化となったわけですが、「まずスタイリングを見ていただきたいですね。ホンダに軽自動車なの?と思われるほどの仕上がりとになっていますし、開発スタート時のデザイナー、エンジニアの思いをできるだけ崩さずに形にできたと考えています」

ホンダの若手エンジニアの



ENERGETIC BULLET

S660 COLOR LINEUP



スタイリッシュなフロントビューとLEDヘッドライト



シャープな薄型ドアミラー



軽快感あるデザインのロールバー



車とシンクロする感覚のインテリア



パワーリアウインドー



前後異径専用タイヤ



ロールトップ脱着イメージ



ロールトップ



ユーティリティボックス



新設計スポーツシート



軽初の6速MT



最適なペダル配置

操る楽しさ インテリア

クルマとの一体感を重視して設計されたインテリアは、操作性のよさに加えて質感の高さにもこだわっている。ステアリングホイールはホンダ車最小径のφ350mmながら剛性感に富み、手になじむ材質とすることで操作感と上質感を両立。シートは体幹をしっかりホールドする座面形状で、加減速時、コーナリング時の身体のズレを抑えてくれる。ステアリング、シフトレバー、ペダルともに乗る人中心のレイアウトを徹底追求し、操作に必要な力(操作荷重)を統一することで自然にスムーズに扱うことが可能となっている。ヒール&トゥがやりやすいMT車のペダルレイアウトも見逃せないポイントだ。デジタルスポーツメーターは走り際立たせるインターフェイスでまとめられ、走行時に必要な情報を常に視認することができる。限られたスペースを有効活用した収納スペース、そして軽量で脱着も容易なロールトップ(ソフトトップ)の出来ばえにも注目したい。

見る・見られる楽しさ デザイン

ナンバープレートがなければ軽自動車とは思えないほど、本格的なスポーツカースタイルで仕上げられたS660。「ソリッドウイング・フェイス」と名付けられたフロントデザインがワイド感を強調し、ミッドシップならではの低いボンネットラインをより際立たせている。サイドに回るとエッジの効いたキャラクターラインがシャープさを印象づけ、スポーツカーならではのアイテムであるエアアウトレット、エアインレットがアクセントとなって立体感を演出。ロールトップを付けた状態でワンモーションフォルムとなるように、ウインドーシールド上端からロールバーへとつながるラインにもこだわっている。リアビューはダブルパルプ形状のエンジンフードが視線をとらえ、張り出したリアフェンダーのサイドまで回り込んだリアコンビネーションランプ、センター1本出しのマフラーなどが雰囲気を高める。見る楽しさ、見られる楽しさを満喫できる完成度の高いスタイルだ。

曲がる楽しさ シャシー、ボディ

エンジン、トランスミッションなどを運転席後方に積み、後輪を駆動するミッドシップ・レイアウトの利点を生かし、着座高を下げてアイポイント、重心高を低く設定。さらに乗員をホイールベースのほぼ中央に座らせ、前後重量配分を理想に近づけることでハイレベルのハンドリング性能を得ている。その動きを支えるボディは「一線入魂ボディ」と呼ばれ、直線となめらかな曲線を巧みに組み合わせ、強度を高めた各部品をスムーズに接合することで軽量化を図りながらS2000をもしのぐ剛性を確保。剛性面では不利となることの多いオープンボディのデメリットを最小限に抑え、レスポンスに優れ、安定性の高いボディを作り上げている。この高剛性ボディはサスペンション、ステアリング、ブレーキなどシャシー性能の底上げにも貢献しており、専用設計のハイグリップタイヤとともに高い操縦安定性を実現。意のままに操れるスポーツカーに仕上がっている。

挑戦

SAMPLE



生産 人の手を加えた少量生産

S660は生産方法に関しても従来とは違ったシステムを採用。工場を大規模に作り変えるのではなく、これまで蓄積してきた技術を用いて、多種多様な作業をこなせる「人」による作業領域を広げるやり方をとっている。プレス工程では最新技術のワンショット成形を採り入れる一方で、溶接工程では人の技とロボットの作業を融合させ、新たに考え出した「インナー治具」により効率よく、精度の高い組み付けを可能としている。組み立て工程では「一手間」を惜しまずにブレーキの組み付けなどもより高い精度で行われ、スポーツカーならではの狙った性能を実現すべく丁寧な作業が繰り返される。少量生産を効率よくこなす新たなチャレンジがS660の高いクオリティを支えているわけだ。

走る楽しさ エンジン他

660cc、3気筒のターボエンジンはS660専用のチューニングが施され、スポーツカーの心臓にふさわしいユニットとなっている。新設計のターボチャージャーにより全域での出力アップが図られ、アクセルを踏んだときのレスポンスも向上。エンジン内部も高回転化への対応や、コーナリング時の強い遠心力にも対応した油圧システムを採用。さらにエンジンの回転に応じて痛快な音を発するエキゾーストシステムなどにより、運転する楽しさを演出している。トランスミッションは6速MTとパドルシフト付きCVTを用意し、好みに応じてチョイスが可能。そしてS660の大きな魅力であるオープンボディはロールバーとリアウインドーを備えたいわゆるタルガトップだが、ウインドーシールド上端とドライバーのアイポイント間の距離を伸ばすことでフルオープン車並みの開放感を実現。昇降式のリアセンターガラスや腰から下を温めるミッドモードエアコンの採用などで快適性も確保されている。

NAエンジン搭載スポーツカー(BEAT)とのエンジン特性比較図(1000rpm未満)



エンジンルームの美しさも追求

安全性能

シティブレーキアクティブシステム動作説明図



新設計の専用ボディは軽量化と高剛性を両立しただけでなく、全方位の安全性能の確保にも大きく貢献。前面および後面、側面からの衝突エネルギーを分散させるコンパチビリティ対応骨格は生存空間を確保して乗員を守り、さらにフロントビラーの徹底的な強化、ドライバー頭上高より高く設定されたロールバーの強化により、ロールオーバー(転倒)時の安全性も確保。実際の転倒試験でも高い安全性が確認されている。新たに採用された内圧保持タイプのi-SRSエアバッグシステムはさまざまな体格、着座位置、着座姿勢に対応して乗員のダメージを軽減し、i-サイドエアバッグシステムも搭載。先進安全機構であるCTBA(衝突被害軽減ブレーキシステム)も用意されている。

心昂ぶる Heart Beat Sport



世界で一番「笑顔の似合うスポーツカー」