

VTEC SPORTS

VTEC & TYPE R MAGAZINE

vol.022
2006 SUMMER
[Vテックスポーツ]

【特集】
どうなる!?
これからの
ホンダスポーツ

実践派オーナー向け

VTECオイルのススメ

初期型E/gチューン本格化の兆し

S2000 2.2ℓの可能性



【緊急試乗レポート】

北米シビックSiに乗る

SiRacingに秘められた想いを求めて 全米事情に学ぶ

現行シビックの車両バリエーションは実に多彩だ。

日本ではハイブリッドや1.8Lでお馴染みの4ドアが存在し、

欧州では5ドアが販売され、3ドアの展開もカウントダウン。

北米では4ドアに加えて、スタイリッシュなクーペがある。

この情報をもとに今回は「北米のクーペに乗ろう」と企画を立て、

ページを展開しようとして調査をはじめた……。

すると、すでにレースにデビューしたクーペのレーシングカーがあるとの情報が

早速取材を申し込み、本誌は北米へと飛んだのであった。

文=橋本洋平

text=Yoshiaki HASHIMOTO

写真=林剛直

photo=Takemasa HAYASHI

構成=すぎささともかず

Composition=Tomokazu SUGISAKI

THE FUTURE OF
HONDA SPORTS

from **USA**



HONDA CIVIC Si RACING



CIVIC Si

TOW

DC
SPORTS

CAR AND DRIVER

KEIHIN

50

20

DC SPORTS

「私がドライバーとなった理由は
S1の性能をアピールすることではありません」



クリス・マーティン、カートやスーパーカーレースを経験した後にアメリカン・カテゴリーに入社したという。彼、みらのクルマ好きであることは、雑誌「ラリー」がホンダの社長を訪問し、愛車はじいじのパートナー同様、シビックの愛車であることを認めた。また、マーティンに「ドライバーになるか」と問うた。

玉

や言語の違いがあっても、クルマ好き、それもホンダ車好きにはどこか共通するアツい想いがある……。そんなことを思わせてくれたのが、新型シビッククーペS1のレーシングバージョンを駆り、先に行われたカリフォルニア州のサンダーヒル・スピードウェイの25時間耐久レースで、見事クラス1・2フィニッシュを獲得したドライバーのひとり、クリス・マーティン氏だ。

彼はこうした功績を残した一方で、アメリカ・ホンダのPR担当という肩書きを持つ人物。実はホンダの入社以前からカートやフォーミュラなどのレースに参戦を続けていたという、真のクルマ好きだったりもする。

そんな彼がどうして新型シビッククーペS1でレースに参戦することになったのか？ まずはそんなところから聞いてみることにする。

「新型シビッククーペ」

S1でサンダーヒル25時間耐久レースに参戦することは、ホンダR&Dとアメリカ・ホンダとの共同プロジェクトだったんです。私はその計画の取りまとめ役をしていました。

このレースに出場する目的は2006年に新型シビッククーペS1を北米に投入するための起爆剤だったんです。つまり、このクルマのパフォーマンスがいかに素晴らしいかをお客様にアピールするための計画でした。しかし、私がドライバーとなったのは、あくまでホビーの延長。仕事で乗っ



ホンダR&Dとアメリカ・ホンダとの共同プロジェクトにより、S1でサンダーヒル25時間耐久レースに参戦。

たというわけではありません。レースができるなら最高ですけれどね」と、クリス・マーティン氏は笑顔で語る。言い方は悪いかもしれないが、仕事にかこつけてレースを……というところだろうか。やはりホンダのクルマ好きだ。

さて、前置きはこれくらいにして、その新型シビッククーペS1のレーシング仕様とはどのようなクルマなのか。解説してもらおうことにしよう。

「サンダーヒル25時間耐久レースのレギュレーションは、基本的にノーマル車であることが求められます。よってエンジンはバランス取りや吸排気系の変更、そしてECUを変更してはいますが、基本的にはノーマルです。車両も選手にペイントされてはいませんが、形状の変更はありません。しいて言えば足回りのチューニングや軽量化（ノーマル比で約130kg減）、そして安全装備を取り付けてあることくらいでしょうか」とのこと。

日本ではスーパードラッグを戦っているマシンに近いかもしれない。

そこで気になってくるのは、やはり走り味。どれほどのパフォーマンスをS1レーシング仕様は発揮するのだろうか。

「レース仕様というところもあって、軽くても引き締められていることから、当然ながらパフォーマンスも十分でよく曲がるクルマですが、それはあくまで市販車の延長上に位置するものです。このような実力を発揮できるのも、もともとシビッククーペS1



基本的な部分はノーマルでなければならないというレギュレーションもあり、装備も入ったサンプル。ガソリンタンクもノーマルだった。室内にはロールオーバーが強いとされるが、運転席側だけ外側へ張り出した造りになっていることが印象的。とにかく乗員保護を目的としていることが理解できる。サイズはシブサンパのpilot sports cup。サイズは2544x1617。ナットセッショに対策として、ディスプレイヘッドライトをボンネット上にそのまま載せているのが、なんとも面白い。



速の異なるクルマが混走するサンダーヒル25時間耐久を見事走りきり、ゲームメイトと共にゴール。絶に強い様々なサタセステータジーが完成した瞬間である。

THE FUTURE OF HONDA SPORTS USA

シビッククーペSiのプロジェクトは、ホンダ関係者のボランティアで成り立っていたのだとか……、やはりホンダ乗りのモータースポーツ好きは万国共通だ。



は、レシーを仕上げをしているからなんだろう。

今日のレースでは、同クラスのライバルに新型ミアータやマツダ・ロードスターがいて、相対ライバル視をしていたのですが、結果的にトラブルフリーだった耐久性や速さは我々のほうが上でした。

また、このレースは元々速さの異なるクルマが、さまざまなクラスで混走することでも有名なんですが、我々はクラス上のボルシエリーやBMW・M3を抜き去るシーンもありました。改修箇所が少ない耐久レースにおいて、しっかりとした成績を残し、このような実力をアピールすることができたのは、やはりベスとなるシビッククーペSiの基本性能が優れていたからということなんだろうね」とクリス・マーティン氏。速さと耐久性のバランス。そこがシビッククーペSiの真髄なのかもしれない。

余話だが、彼のアツイホンダスピリットによって突き動かされたこのシビッククーペSiレーシング仕様は、やがてミュージアム入りする可能性もあるとのこと。そうならば、このクルマは今後生まれる全米のシビッククーペSiユーザーの誇りとして残る一台になるに違いない。

走つて楽しめるものばかりでした。でも、スポート性に特化したモデルは存在せず、どこか欠けている印象を拭きえませんでした。しかし、このシビッククーペSiはエンジンのパフォーマンスもあり、しかもシャープに曲がる特性を生みながらにして持っています。これは私たちにどうって、革新的なことだったんです。

さらに今後アメリカでは、シビッククーペSi同様K16Aを搭載した4ドアのシビックSiも9月に発売する予定です。こちらは「2ドアは男のクルマ」と敬遠するワイフにも納得してもらえらるクルマをコンセプトとしています。このクルマによって、より多くの人にホンダスポーツを味わって貰えればと思います」と、こう締めくくってくれた。

「ホンダが造るクルマは、これまでも

るのも、もともとシビッククーペSi