

Legendary Japanese Cars ホンダ シビック (初代) 1
 名車の系譜 ホンダ シビック (2代目) 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 本田技研工業③ 10
 ジャパニーズカー発展史 HVシステムの進化① 12

[発行日] 2023年6月6日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE 勝どき
 [発行人] 谷 健二
 [編集人] 佐藤育美
 [アートディレクション] 今福健司
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 [デザイン協力] 吉田龍磨
 [撮影] 石橋謙太郎 (studioM)
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元へ届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

1. インターネットで
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
2. お客様受注センターに電話またはファクスで
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)
 📠 0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
3. 定期購読申し込み用紙を郵送
 [定期購読のお知らせ] がお手元でない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内
 ●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。
 デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ
 ※ Webで会員登録が必要です。
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)
 ☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)
 ※間違いの電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!
 PCからもスマートフォンからもアクセスできます。
 検索 デアゴ 日本の名車

【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせいたします。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793 土日、祝日、年末年始、夏休を除く10:00~18:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>

18

Honda
CIVIC
 1972-1979

使本田大躍進的

本田 喜美

| | |
|------|-----------------|
| 型號 | SB1 |
| 引擎名 | EB-1 |
| 排氣量 | 1169cc |
| 最大輸出 | 60ps/5500rpm |
| 最大扭力 | 9.5kg-m/3000rpm |
| 全長 | 3405mm |
| 全幅 | 1505mm |
| 全高 | 1325mm |
| 軸距 | 2200mm |
| 車輛重量 | 600kg |



照片為搭載CVCC引擎的「喜美CVCC豪華版」。與首款車型相比，引擎蓋上增設了進氣口等變化。

世界知名小型車



上市時的「豪華版」。此款車型採用兩廂式設計行李廂獨立，為兩門轎車。



為了方便後座乘客上下車，採用了大型車門。車窗採用沒有三角窗的大型曲面玻璃。



此為搭載CVCC引擎的車型後方。CVCC標誌比車名更大，可見CVCC引擎的劃時代意義。





致力於打造 世界知名的基本車款

昭和47年(1972)7月12日，一輛小型車從本田誕生了。那就是第一代的喜美。車名「CIVIC」意為「市民的，城市的」，正如其名，希望成為世界各地人們的車款，成為全球市民的基本車款。

當時汽車的主流是四門轎車，但本田在開發喜美時，追求了一種新的風格，即「FF（前輪驅動方式）·2箱式」。此外，它還引入了許多在當時日本市場上獨具特色的想法和技術，如橫置引擎的梯形設計的掀背車款風格、麥花臣式四輪獨立懸架懸掛等。作為一款綜合平衡性出色的車輛，具有優異的經濟性、功能性和合理性，為小型車市場帶來了新的風潮。

在開發第一代喜美時，本田提出了「效用極致（最有效的尺寸、性能和經濟性）」的概念作為設計理念。與此同

時，他們也十分重視後來運用在本田車款中的「M·M思想」。這一概念代表著「Man Maximum」與「Machine Minimum」，即「人的空間最大化，機械部件最小化」的理念。

這個理念得以實現，誕生了一輛採用2箱式（將乘坐空間與行李箱空間合二為一的車身形狀），搭載FF橫置引擎的第一代喜美。

第一代喜美以遠超當時常識的獨創性構思出現，贏得了日本全國高度評價，其影響力也蔓延至海外。這正是一輛充滿本田獨特風格的車款，「完全不同於其他，同時體現了駕駛樂趣」這種車款得到了世界的認可。

全球首次 通過馬斯基法案！

距離第一代喜美的首次亮相已經過去了兩年。昭和45年（1970），全球汽車製造商面臨著一個問題。美國修改了「馬斯基法案」。

馬斯基法案是一項法律，旨在將汽車排放的碳氫化合物（HC）、一氧化碳（CO）和氮氧化物（NOx）的數值與當時發售的1970年至1971年型號進行比較，目標是將其降低90%。此外，碳氫化合物和一氧化碳必須在昭和50年（1975）前達到要求，而氮氧化物必須在昭和51年（1976）前達到，否則汽車將無法在美國國內銷售，這是一個非常嚴格的條件。

當時，實現引擎水冷化的本田開發團隊也著手製作符合馬斯基法案要求的引擎。從賽車引擎的開發中獲得靈感，本田自主開發了具有副燃燒室的複合渦流調速燃燒方式的「CVCC引擎」。

CVCC引擎首先將濃度高的混合氣送入副燃燒室進行點火，然後其噴流與主燃燒室中稀薄的混合氣混合並燃燒。由於燃燒氣體與空氣混合度高，即使沒有後處理裝置，也能將排放氣體排放為乾淨的狀態。



在首次亮相的次月，三門掀背車型加入陣容。此時，引擎的最大輸出功率提高至 69ps，最大扭矩提高至 10.2kg·m。



最高輸出功率為 75ps，最大扭矩為 11.0kg·m，除了引擎性能提升外，還採用了大型桶型座椅等，進一步提升了舒適性。

因此，CVCC引擎成功地減少了排放氣體中的有害物質，而無需降低引擎功率。在昭和47年12月，CVCC引擎成為世界上第一個通過馬斯基法案要求的引擎。而這款CVCC引擎後來也被用於第一代喜美車型中。

以梯形車身 實現寬敞的乘坐空間

第一代喜美採用了引擎和變速器橫向的FF配置，即所謂的「賈科薩式」配置。這種配置至今仍廣泛應用於許多小型車。

採用無副軸的輕量化變速器、正時皮帶式凸輪軸、中心式簡單慣性主軸類型的手動變速器。懸掛系統採用四輪獨立懸掛，轉向系統採用齒條齒輪式，使其保留了小型車的特色，同時也實現了靈活敏捷的行駛感。

整車長×整車寬×整車高為3405mm×1505mm×1325mm，軸距為2200

mm。車身總長度佔了大部分軸距，再加上寬闊的輪距和低重心，使得車輛在側風中也能保持穩定。此外，梯形車身設計讓車輛尺寸適中，非常適合城市交通。僅搭載4速手排變速箱，前後煞車系統分別採用雙活塞浮動式和前置拖曳式設計。

首次亮相時所搭載的引擎是一款排氣量為1169cc的水冷直列四缸橫置OHC引擎，最大輸出功率為60ps，最大扭矩為9.5kg-m。此外，採用了燃料蒸發抑制裝置，該裝置在引擎啟動時同時透過負壓將燃料引入燃料室，並將燃料中的碳氫化合物吸附到活性炭中，以處理排放。最高時速為145km/h（製造商估計值），官方測試顯示在60km/h的平坦路面行駛時，每公升油耗為22km，具有卓越的性能，加上維護成本，顯示出色的經濟性。

採用梯形車身和小型引擎，實現了乘坐空間不同於一般小型車的寬敞

感。FF配置使地板平整化，進一步提升了舒適的車內空間。此外，為了減少引擎和前懸吊系統的振動和噪音進入車內，前地板內置了地板框架。

內裝設計以簡約實用為主，捨棄了華麗的裝飾，並採用視野寬廣的前擋風玻璃等設計元素。中控台、中央儀錶板、轉速錶、油錶、水溫等各自獨立配置的儀錶板也給人簡潔而清爽的印象。發售時的車輛價格，2門款式的「標準版」售價為42萬5000日元，「豪華版」售價為47萬5000日元，「高級豪華版」售價為49萬5000日元（均為東京地區價格）。

以CVCC引擎為首 提供多樣化的選擇

第一代喜美在其首次亮相後僅一個月，就新增了高級級別的「GL」和3門掀背車型。之後，不斷增加了各種不同規格和車型版本。



前排座椅採用分離式設計，可前後滑動並調整靠背角度。



後排座椅比前排座椅高25mm，以確保視野。座椅高度不可調整，但腿部空間寬敞，可舒適乘坐。

為了提升駕駛便利性和擴大用戶群，本田在昭和48年（1973）5月推出了搭載自主研發自動變速箱「Honda Matic」的車型。此外，頂級車型 GL 也首次在日本車上加裝了後雨刷。

同年12月，期待已久搭載CVCC引擎的「喜美 1500CVCC」問世。這成為首輛通過昭和50年排放氣體標準的國產車。同時，還新增了配有獨立行李廂的4門轎車車型到產品陣容中。

此後，於昭和49年（1974）10月，推出了2門和3門喜美的運動車款「RS」。RS的名稱取自「Road Sailing」，代表著其專注於高速巡航的特性。RS 搭載了排氣量1169cc的水冷直列4缸OHC「EB1型」引擎，配備CV型可變風門化油器，可輸出76匹馬力和10.3公斤米的最大扭力。外觀方面，RS 級別專用配備包括橡膠製的保險桿，與155SR13的黑色塗裝輪圈組合的特色輪胎等。

其他配備還包括木質方向盤、仿皮座椅、間歇式雨刷、日夜自動切換式防眩後視鏡、前座椅自動收納裝置的三點式安全帶、後座側面口袋等。RS車型改為5速手動變速器後的最高時速達160公里。同年11月推出了商用車型5門「Civic Van」，但在隔年，引擎和車身等方面已經進行了大幅改進。

廣受國內外高度評價的 本田技術

第一代喜美開拓了新的市場領域—FF2Box，實現了低污染和節省資源。其CVCC引擎被美國國家科學院（NAS）譽為「目前最先進的成層燃燒技術」。在昭和48年獲得了日本車首次的「'73Europe car of the year」第三名，在美國的「'74 car of the year」中贏得了進口車部門的冠軍。即使在汽車先進國家，其性能也得到了高度評價。在日本國內，第一代喜美連續三年獲得了Motor Fan主辦的「car of the year」冠

軍，確立了其作為世界級小型車的地位。

此外，平成12（2000）年，美國汽車工程師協會（SAE）的月刊雜誌『Automotive Engineering』評選了20世紀優秀技術車（Best Engineered Car），CVCC喜美獲選為70年代優秀技術車。這項評選是由日夜致力於研發的工程師們選出的，他們認為CVCC喜美代表了1970年代最優秀的技術。這也意味著 CVCC喜美獲得了全球工程師們的認可。

在當年的4月25日，NHK的紀錄片節目『Project X 挑戰者們』播出了名為「驚艷世界的一輛車～與名企業家奮鬥的年輕員工們～」的內容，介紹了搭載CVCC引擎的喜美。相信這給許多觀眾留下了深刻的印象。



為了考慮高速行駛時的安全性，引擎蓋被設計成向前開啟的前鉸鏈方式。



儀錶板周圍的設計注重方便查看和使用，呈現簡潔的風格。方向盤的形狀不會妨礙對儀錶的確認。



2門 / 4門的行李箱蓋只有下半部分可開啟。備用輪胎和工具也存放在行李箱內。



搭載CVCC引擎車輛的引擎室。昭和48年車型的引擎最大輸出功率為63ps，動力性能略低於傳統型號，但其超越傳統的低污染性能受到高度評價。



收音機和暖氣等需要操作的設備被有意地設計在儀錶之外的位置。空調是選配。

震撼汽車業界的馬斯基法案

美國參議員埃德蒙·S·馬斯基於昭和45年在議會提出的「1970年空氣清潔法案」（通稱馬斯基法案）震撼了全球汽車製造商。雖然美國自昭和38年（1963）已實施空氣清潔法案，但馬斯基法案將其規範標準提高，尤其對汽車的規定更為嚴格。當時，任何汽車製造商都認為達到這些標準是不可能的。

許多製造商在努力改善傳統引擎的同時，透過添加觸媒轉換器和熱反應器等方式，以達到符合馬斯基法案。本田最初也試圖透過改進傳統引擎來解決問題，但最終得出結論，為了同時減少碳化合物、一氧化碳和氮氧化物，需要進行根本性的重新檢討。

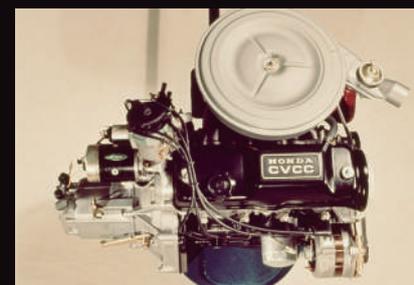
為了應對大氣污染，本田成立了大氣污染對策研究室（通稱AP研），以附帶副燃燒室的

往復式引擎為基礎，進行了稀薄燃燒的基礎研究。當以本田N600為基礎的研究取得初步進展時，當時的社長本田宗一郎宣布開發低公害引擎。由於該系統仍在申請專利中，為了保密細節，該系統被命名為「CVCC·複合渦流調速燃燒方式」。

在排氣系統的研究中，透過試驗和錯誤，最終成功地調整了主次燃燒室的組合和燃料供應方式，利用排出氣體的保持熱在排氣管內引發氧化反應，從而成功降低了碳氫化合物。由此，即使沒有氧化觸媒裝置，也能達到馬斯基法案的規範標準。

隨後，本田將三輛測試車輛帶到美

國環境保護署（EPA），進行了長達一週的現場檢查。令人振奮的是，本田成為了首家通過馬斯基法案標準的汽車製造商。



CVCC引擎於昭和47年10月推出。搭載CVCC引擎的喜美從昭和50年起開始出口。