

ホンダフィット

HONDA Fit

M オススメ
pet Recommended

モデル概要

スモールカーの分野を得意としているホンダが、世界のベンチマークになることを意識し「革新のスモールカーを創る」ということをコンセプトに開発したのが2001年6月に登場したフィットである。スモールカーの常識を打ち破る居住空間を実現するため、ホンダの技術陣が出した解答は、燃料タンクを車体の中央に移動した革新のレイアウトの導入だった。「グローバル・スモールプラットフォーム」と呼ぶこの新しい発想と、多彩で巧妙なシートアレンジによって、クラストップレベルの居住空間を創り出すことに成功し、また独自の低床設計によって、リアシートの座面を跳ね上げることで得られる室内高は1,280mm、容量で382ℓという荷室を実現した。

エンジンは、1.3リッター・SOHCエンジンは点火時期をコントロールするスパークプラグを、1気筒あたり吸気側と排気側で計2本を装着するなどして高燃焼と低燃費を追求（i-DSIエンジン）、63kW [86ps] +ホンダマルチマチックS（自動無断変速AT）との組み合わせにより、24km/ℓを可能とした。パワフルな走りを重視したバルブ可変機構（VTEC）をそなえた1.5リッター・SOHCエンジンは、81kW [110ps] をマーク。ミッションは、ステアリングのバドルで操作する7スピードモード付きのホンダマルチマチックSと5速マニュアルシフトが選択でき、両モデル共にFF・4WDが用意されている。

また、排出ガスの高効率な浄化性能を実現し、1.3リッターモデルでは、国土交通省の「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」、そして1.5リッターモデルでは、国土交通省の「平成17年排出ガス基準50%低減レベル」の認定が与えられている。そして、全タイプが平成22年度燃費基準を5%以上うまわる優れた燃費性能を達成。近年話題となっているボディのリサイクル可能率も90パーセント以上を再生可能とするなど、地球温暖化の原因のひとつとされる二酸化炭素の排出量の低減と、省資源に対しても十分な配慮をしているモデルである。（小林）



上の写真は全て1.3A

人気グレード Best 3

1	1.3A
2	1.3W
3	1.5W

人気ボディカラー Best 3

1	サテンシルバーM
2	ストームシルバーM
3	ブリリアントホワイトパール

価格帯

2006年6月現在

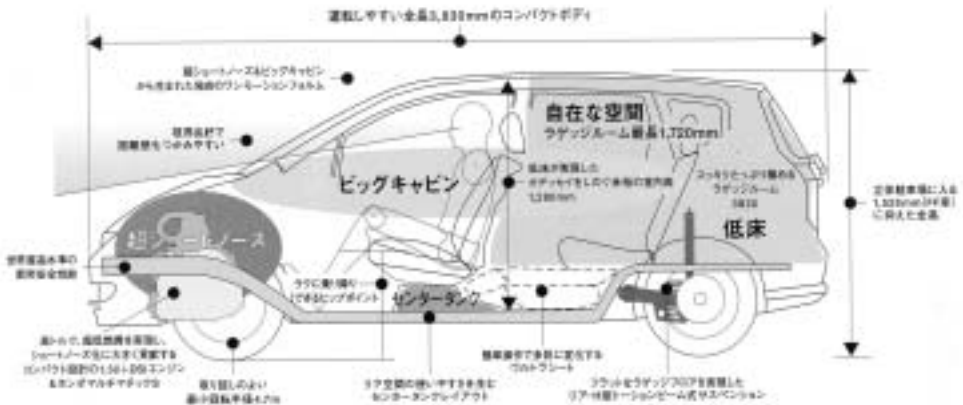


登録データ

（対象期間：2001年6月～2006年2月）

月間平均登録台数（国内）／約14,500台

海外生産も含めた累計生産台数／1,485,000台



センタータンクレイアウトの採用により低床化を実現、室内高はオデッセイをしのぐ1,280mm。全高も立体駐車場に入る1,525mmに抑えられている。



フィットのイメージスケッチ。小さなサイズですべての要件をこれまでにないレベルで達成する“革新スモールの創造”がキーワード。ホンダのM・M（マン・マキシマム／メカ・ミニマム）思想がここでも生かされている。

燃料タンクをセンターに配置することで、高い剛性、居住性、衝突安全性能を実現。この高剛性フレーム構造の実現には、フェールシステムの全面見直しなど多くの困難が存在した。



豊かな採光が得られる、8ライト・グラスシーキャビン。フロントピラーに設けられた三角窓は、明るさとともにフロントサイドの視認性を確保。



左右それぞれのリアシートの座面を跳ね上げることで、背の高い荷物が収納可能な「トール・モード」。床面の地上高が225mm（FF車）で、重い荷物でも無理なく積み降ろし可能。

ショートノーズ化、エンジン・トランスミッションのコンパクト化などにより、最小回転半径4.7mを実現。



簡単な操作でリアシートが収納できるダイブダウン機構。ヘッドレストを装着したままシートを床下に収納可能で、フラットなラゲッジベースが出現。リアシートはリクライニング機構も装備。

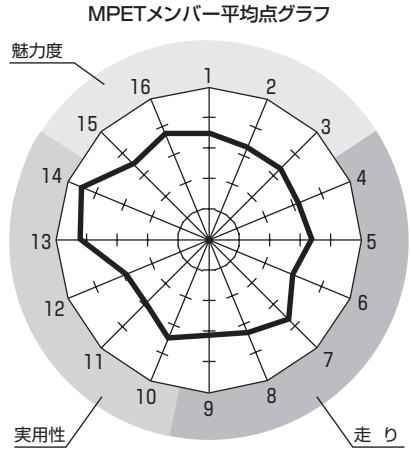


生存空間の確保が課題となるオフセット衝突。「相手重量2トクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセットの衝突」というホンダ独自の目標値をクリア。

ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー（後席左右）が付く。

エアバッグシステム作動イメージ。サイドエアバッグシステムは全タイプにメーカーオプション。

評価項目		評価者					
		小早川	堀楚	靴屋	ロング	小堀	小林
魅力度	1. 商品コンセプト	4	3	3	3	4	4
	2. 外観スタイル	3	3	4	3	3	4
	3. 内装デザイン	3	3	5	3	3	3
走り	4. 性能&走り感	3	3	3	2	4	4
	5. 運転の楽しさ	3	4	3	3	4	3
	6. ステアリングハンドリング	3	3	4	2	3	3
	7. ブレーキング	2	3	3	3	3	3
	8. 振動、騒音	3	3	4	4	3	3
	9. 乗り心地	3	3	3	3	4	3
実用性	10. 室内居住性	4	4	4	3	3	3
	11. 座席	3	3	3	2	5	2
	12. 操作機器、メーター類	3	3	4	3	3	2
	13. 利便性、使い勝手	4	4	5	4	4	4
魅力度	14. 燃費	4	4	4	5	5	5
	15. 全体の品質感	3	4	4	3	4	3
	16. バリューフォーマネー	3	4	4	3	4	4



商品魅力点

- 座席アレンジ含む使い勝手
- 不足ない走りと優れた燃費
- 広い室内と乗降性

改善要重点

- 後席を中心とした乗り心地
- ブレーキのコントロール性
- CVTの変速(?)ショック

■5段階評価/5: Excellent (文句なし) 4: Good (優秀) 3: Average (平均レベル) 2: Below average (やや問題あり) 1: Poor (大いに問題あり)

■小早川隆治 (Kobayakawa Takaharu)

●フィットの導入は2001年6月、以来ホンダの最量販車種のみならず軽自動車を除く日本のベストセラーとしての位置を一時期堅持、既に約80万台以上のフィットが日本市場に出回っている。導入後の日時の経過と路上で見る頻度の高さなどに起因し、新鮮味に欠けることが、今回コンセプトや外観スタイル、内装デザインなどの評価の面で不利に働いていることは否めない。しかしマン・マキシマム/メカ・ミニマムを追求するために採用されたセンタータンク方式のプラットフォームとその特徴を充分に生かしたクルマづくりは依然として光り続けている。中でも光るのは室内居住性、使い勝手、利便性と燃費だ。リアシートの折りたたみ(ダイブダウンとホンダはいう)はヘッドレストの脱着なしに行なえてフラットな荷室が出現、助手席を倒せばサーフボードの搭載すら可能だ。加えてリアシートの座面跳ね上げ機構は背の高い荷物の運搬に便利だ。使い勝手、利便性の面でフィットを超えるベーシックカーはいまだに登場していない。

●走りは1.3リッターでも市内、高速走行とも不足なく、燃費面ではトップクラスの位置を守り続けており、今回の同時評価でも最良の燃費値(13.6km/ℓ)を記録した。ただし乗ることの楽しさを求める向きにはフィットはあまり適さないのも事実だ。フィットで乗ることの楽しさをスポイルしている点に2、3言及しておこう。まずステアリング、ハンドリング領域ではスイフト、デミオの後塵を拝する。またCVTに対する評価は押しなべて悪くないが、知人の使用過程車で顕著だった加減速時のCVTらしくないシフトショックに似た(回転変動による)ショックは今回の試乗車でも気になった。またリアドラムブレーキ(1.5リッターはリアもディスク)に起因するものか低速市内走行時のブレーキのコントロール性がややナーバスだった。

●とはいえ総合的に見た場合、日常生活の伴侶としてのフィットの存在は依然として大変貴重であり、その上に乗ることの楽しさを中心とした動的質感が一段と改善されればまだまだその価値を持ち続けることができるはずだ。



実測燃費 **13.6km/ℓ**

- 型式/DBA-GD1
- 走行距離/10,980km
- テスト日/2005年8月28日
- タイヤ/175/65R14

テスト車 両

1.3A (CVT/FF)

車両本体価格

1,207,500円 税込

■ 堀埜ゆかり (Horino Yukari)

5台のなかで、唯一Aピラー脇に小さな三角窓があるのがこのクルマ。小さなことだけれど、コーナーを曲がる際に、どうしてもできてしまう死角を少しでも軽減し、事故を防ぐのはこんなささいな工夫だったりする。特に、小柄な女性が運転する際にシート調整機構がない場合は見切りの悪さは重要課題。(ちなみに、視界確保のためにお尻の下にクッションを重ねて座っている…なんてヒトは、運転ポジションが安定せず危険なのでできればやめて下さいネ!)これは、女性がクルマを選ぶ際にチェックすべきポイントのひとつだと思う。しかし、最大の長所は、なんたって室内空間の広さ! ボディがこれだけコンパクトで、最小回転半径も小さく取り回しが良いのに、その上キチンと居住空間を充分確保したのがエライ! ヘッドクリアランスも上々で、後部席の足元もかなりのゆとり。走りも軽快で燃費も良く、さらにお買い得となれば売れる理由はとても明確。欲を言えばもう少しソフトな乗り心地でもいいのかも!?

■ 桜屋大輔 (Kojiya Daisuke)

ファミリーカーの雄で、ホンダならではの技術とセンスが生かされている。全体的な品質感が高く、貨物を運ぶにも充分な後席など利便性は高いが、その分後席の乗り心地がやや犠牲になっていると感じた。エンジン性能およびトランスミッションとの繋がりには良く、スムーズな加速感があり燃費も今回の試乗車中最高値を示した。全体に高いレベルで良くまとまったクルマだと思う。ただしその分運転の楽しさなどは犠牲になっていると言える。やや不満だったのは低速域の乗り心地で、特に後席では突き上げ感を感じた。またブレーキペダルの位置がドライバーに近く、試乗車中唯一違和感があった。

■ ブライアン ロング (Brian Long)

キューブと同様現行モデルは以前より大幅に改善されたもののまだ不満が多い。ステアリングとボディロールとの相関性の無さはまるで荒波を行く船のようで、私の最も大切にする運転の楽しさも感じられなかった。ナビは、毎回コーナーが近づくと警告を発していた。しかしインテリアは上手な素材の使い方で安っぽく見せずに明るい雰囲気を作っている。さらに良い面ではソフトなサスペンションとノイズ・振動・ハーシュネスコントロールおよび静かなエンジンが街乗りには良い結果をもたらした。燃費の良さとパッケージング(燃料タンク位置やそのほかの特徴)によりこの車の価値を高めている。

■ 小堀和則 (Kobori Kazunori)

若々しい内外装に、環境性能と動力性能を両立したパワートレイン、その後のホンダ車のトレンドになった画期的なセンタータンクレイアウトなど今でも色あせない様々な技術を採用する。初期モデルに比べると、しなやかになった足回り、内外装の品質向上、街中から高速道路まで充分に対応できる動力性能が特に熟成されていた。さらに広いラゲッジスペースやチップアップ機構など独自のシートアレンジに加え、今回のテスト車のなかで最も優秀だった燃費も魅力。2002年度には年間販売台数で長年トップを走り続けてきたカローラの牙城を切り崩し、頂点に登りつめたベストセラーカーにふさわしい性能を備えたクルマだと改めて感じた。

■ 小林謙一 (Kobayashi Kenichi)

ホンダフィットは、それまで存在感が薄かったホンダの小型車「ロゴ」の後継車として開発された。「ロゴ」の市場における厳しい評価を十分に研究し、ホンダが以前から唱えてきたM・M(マン・マキシマム/メカミニマム)思想をさらに徹底的に追求している。ライバルとの大きな違いは優れた使い勝手も大きなポイントであることは間違いないが、好調なセールスの理由は、他メーカーの責任者も驚嘆したという割安な価格設定と日本車らしい知的なデザインが最大の理由だろう。比較テスト中でも充分に存在感のあるボディデザインは、やはり国際車のヴィッツと共に優れている。小型車の開発で常にリードしてきたホンダらしい、日本の自動車界に新たな一頁を刻んだ記念すべきモデルカーである。