



アクセルを大きく踏み込む。タコメーターの針がぐんぐんと駆け上がり、高らかに歌うエンジンサウンドに酔う――。

走ることが大好きな私たちは、こんな喜びを誰もが、しかも気軽に味わえるようにしたいと考えました。

Nシリーズにも搭載され、その優れた動力性能で定評のある直列3気筒・DOHCターボエンジンにアクセルレスポンスを高めるための新設計のターボチャージャー、常にエンジンパワーを適切に引き出せる、軽自動車初の6MT等を組み合わせ、スポーツカーに相応しいエンジンへとリファイン。いつまでも聞いていたくなるような、魅力的なサウンドも追求しました。

S660は、何百馬力もの「怪力」を備えているわけではありません。しかし、だからこそ限られたパワーをめいっぱい引き出して走る楽しさが存在し、それは何にも代えがたいものであると考えています。



よく回るエンジンの方がエライ!

6MT仕様の最高許容回転数を700rpm引き上げるにあたっては、「時代遅れなんじゃないか」とか「そこまでしなくてもいいんじゃないか」といった意見もありました。でも、やっぱりスポーツカーのエンジンはよく回るほうが「エライ」と思うんです。こだわり抜いたエンジンの鼓動を、背中で感じてください!

エンジン担当
澤田陽介



「ギター馬鹿」の知恵と工夫

元気に運転している時に心地よく、普段も耳障りにならない。こだわりにこだわったブローオフバルブの「バシュッ!」というサウンドづくりには、長年にわたる私の「ギター馬鹿」としての知恵や工夫が役に立ちました。「気持ちのいい音」っていうのはある種、普遍的なものなのかもしれないですね。

エンジン担当
木下将一



簡単・楽ちんだけじゃない

初めてスポーツカーに乗る方も安心して乗っていただけるのがCVTの良さ。でも、こいつのCVTは「簡単・楽ちん」だけがウリではありません。「スポーツカーって何?」それを仲間と共に徹底的に議論しながら仕上げた、スポーツカーに相応しい「走りのCVT」。ベテランの方もきっと納得していただけるはずですよ。

CVT担当
榎山裕之



Powered by Honda

ターボエンジンを小さなクルマのミッドに搭載――。第2期F1でエンジン開発に携わった経験は、この難しいパッケージに挑むための力となりました。自分よりふたまわりほど若いメンバーたちと一緒に一台のクルマをつくり上げていくのは、若返りのような感覚でしたし、彼らにも私の技を伝承できた気がします。

LPL代行
瀬田昌也



「キュン」とさせたい

スポーツカーのための機能美としてシンプルに存在する電装を目指しました。その上で、特にメーターまわりには、スポーツカー好きが「キュン」と来る演出を入れることにこだわりました。エンジンやボディとはひと味違った、電装ならではの「走る楽しさの生み出し方」にも注目してみてください。

電装担当
箕輪聡