



# セクシー・ドルフィンフォルムの すべてを魅せた!



走りを楽しめる…フロントシート



快適にくつろげる…セカンドシート



便利に使いこなせる…サードシート

## 特別な あなた様だけに…



「特別なあなた様だけに、ひと足早く情報をお届けします」すでに、こんなDMによるキャンペーンも開

く、最後発モデルと言えただけに、その資質は研究しつくされた結果だ。さて、ストリームはどこがどれくらい進んでいるのか……。

ライバル多きところに飛び込んでいく、最後発モデルと言えただけに、その資質は研究しつくされた結果だ。さて、ストリームはどこがどれくらい進んでいるのか……。

従来のミニバンとはひと味違うスタイリッシュなボディに、快適な居住性はかりでなく、スポーティな走りまで詰め込むという欲張りコンセプト。1台ですべてをこなせるクルマをめざした、ということだ。

それにしても『フシタークーパー』とは大胆なフレイズ。「従来のワグにはとらわれない」という意志が十分すぎるほどに伝わってくる。

「21世紀のスタンダード」を標榜する(たしかシビックも21世紀基準だったが……)だけに、そこに求めるものもかなり先進的だ。

10月26日の発売まであと1カ月を残したところで、ついにストリームの全ぼうをキャッチすることができた。すでに一部ジャーナリストの方々には披露を済ませている(116ページ参照)とのことだが、読者のみなさんにも、この新しいミニバンのすべてを誌上公開しよう。

「21世紀のスタンダード」を標榜する(たしかシビックも21世紀基準だったが……)だけに、そこに求めるものもかなり先進的だ。

## 先

進スタイリッシュ・スポーティ、フシタークーパー——一瞬、何のことかわからないが、これこそホンダ社内で「コデッセイ」と呼ばれていたあのストリームのことだ。

●未確認情報● シビックが2000年グッドデザイン賞ファミリーユース部門金賞に内定した、という情報が入った。同部門金賞審査ノミネート作品の中にはボルボV70も含まれている。すでに金賞審査は終了。発表は10月中旬。

STY **SCOOP** 2

10月26日  
**発売**

# スタイリッシュ7シーター ストリーム

最新のホンダ・テイストを採用。  
フロントランプユニットは上から  
スモール、ターン、ヘッドランプ  
の「トリプルデッカー」となる。



リアウインドウを逆U字型にグルッと囲むようなラウンドリアコンビランプが印象的。フロントドア上部に張りを持たせ、後端でピンとはね上がる躍動感のあるルーフライン。これが「ドルフィンフォルム」だ。



フロントビューは  
72ページのグラビアでも  
**ド〜ン**と見せます!

基本はシビック5ドアと同じダッシュパネルだが、センターパネルのデザインやメーターガーニッシュ、ステアリングなどで差別化を図る。iSタイプ以外のセンターパネルはチタン調仕上げで統一。

## 専用エアロパーツ装着の スポーティバージョン **iSタイプ**



ストリーム iSの専用装備(編集部予想)

- メッシュタイプフロントグリル
- 専用色トリプルデッカーランプ
- ディスチャージヘッドランプ標準装備
- フロントフォグランプ
- ロアスカート(フロント、サイド、リア)
- ルーフセンターアンテナ
- 15インチアルミホイール  
(16インチアルミホイールもオプション設定)
- 革巻きステアリング&シフトノブ
- カーボン調パネル
- ホワイトメーター
- ブラック内装色



iLタイプと並ぶ2 搭載グレードとして、エアロパーツを装着したスポーティなiSタイプを設定。トリプルデッカーランプはヘッドランプまわりをブラッククロム、ターンシグナルをアンバーにした専用色となる。メカニズム的にiLタイプとの差異はないが、価格は最上級。1.7 のLタイプにも、似た内容のSパッケージを設定。



## 2 エンジン 新開発「i-VTEC」 初搭載

本誌が以前からインテグラ、ステップワゴンなどに搭載予定と報じてきた2 級新世代エンジンは、ストリームが初搭載を果たした。「i-VTEC」は従来のVTECに加えて、吸気側に可変カム位相制御を盛り込んだ新機構だ。



トランスミッションも新開発

「i-VTEC」エンジンに組み合わせられる新開発の5速ATには、Sマチックも採用。ベースのシビックよりスポーティなイメージの強いユニットとしている。さすがiSクーペだ。





# ストリーム VS ライバル 比較

●イプサム/プレマシー/ディオ

検討中のユーザーにも  
見せて欲しいぞ!

## 比較 ① 室内の広さ



「まず室内の広さ、室内高に注目してみましょう。どのクルマもストリーム(=MX)より室内高は低くなっています。これは、フロアを平らにするために床面が高くなっているからです。とくにディオは1650mmとかなり高い全高からイメージするほど、室内高は高くありません。ストリームは、全高をプレマシーを除く2車より低い1590mmとしながら、低くフラットなフロアによって1310mmという室内高を確保しています」

## 比較 ② フロントシートの居住性



「では実際にシートに座ってみましょう。まずフロントシートです。室内高が低く座面が高いイプサムは、頭上にほとんど余裕がありません。プレマシーは全高が低いにもかかわらず、ヒップポイントはストリーム(=MX)よりわずかに高く見えます。ストリームはフラットフロアながら床面も低いので、全高が低くても頭上空間は十分な余裕があります。またヒップポイントが低いので、乗り降りもしやすくなっています」

## 比較 ③ セカンドシートの居住性



「セカンドシートに座ってみましょう。イプサムは1～2列目の座席間隔は広いのに、足元にゆとりがありません。これは、床の高さに対して座面が低くなるからです。着座姿勢の違いからもわかります。ディオは着座位置が高いので足もとには余裕がありますが、頭上空間が窮屈です。ストリーム(=MX)は1～2列目の間隔を会話も楽しめるほどよい距離としながら、ゆとりのある足元と頭上空間を両立しています」

●未確認情報● 「ストリームの予約開始は10月22日から」とセールスマン氏談。セールス資料を見せてもらったというユーザーからの情報。

# セールス用ビデオの ウラ画像 大公開

エンブレムは  
リアウインドウ右下  
筆記体文字が  
見えた





## 5 SCOOP 2

営業マンに見せるだけじゃもったいない！



### ビデオスペシャル 中嶋悟の ストリーム・インプレッション

ビデオの中では、あの中嶋悟がストリームをホンダ・インプレッションでドライブ。開発責任者の藤原裕二プロジェクトリーダーによるインタビュー形式でインプレッションを語っている。

**藤原P** このクルマは、クーペのようなスタイリングや走り、ミニバンのユーティリティを融合させたクルマとして我々が開発してきました。ぜひ、鷹栖のコースを走った感覚をお聞かせいただきたいと思っています。

**中嶋** 今回 このクルマに乗らせてもらってドライブインプレッションというか『座っているカタチ』を鏡か何かで見なければ、体に伝わってくるものはスポッカラーと変わらな

い感覚でした。ね、ひょっとしてみなさんには「オーバーじゃないか」と言われるかもしれないけれど、ハンドルからドライバーに伝わってくるものは、セダンというよりはスポッカラーの感覚に近い気がしましたね。

こういうミニバンにありがちな傾向として、自分がハンドルを切った量でなく、クルマの後ろの方から方向転換を作られるような動きをするクルマが比較的多いんです。でも、今回はなるべくそういって先入観を持たずに乗ってみたいです。さすがにポジションはミニバンなんだな...という感じ。でも、走り出してハンドルを切ってみると、ボクの言ったような『後ろ側からクル

マの向きをまわえられる』ような動きをまったくしない。それが強く印象に残っていますね。

**藤原P** 今回は2 エンジンも新規に開発しました。狙いとしては、走りも燃費も良く、クリーンな排ガスという非常に贅沢な目標を掲げたものだったんですが、このへんは乗ってみていかがでしたか。

**中嶋** 2 と聞いて、そのわりには走りはいいですね。Sマチックでマニュアルのようにアップダウンできても、しかもその応答も速い。ホントに「姿カタチ以外は...」っていう感じですね。

先入観として、こういうカタチをしたクルマで高速道路を走ったときに「横風注意」という看板が気に

なったりするものなのですが、それはまったくないですね。数字的にもそう設計されているんですね。

**藤原P** そうですね。横風の安定性もありますし、高速時に気になるリフトも抑えて、逆に沈み込むような特性にしています。

**中嶋** もう、このカタチを見るとね、だいたいわかるんですよ。運転した感じが、でも、それが表れないものだから...。ほんとに、うまく作ってありますね。

**藤原P** 一般的にはリアはリアの開閉部が大きくて、全体の剛性がうまくなれないものなんですが、

**中嶋** だいたいは、後ろが1テンポ遅れてくるうえに、リアから方向転換させられるんですね。でも、こ

のクルマはほんとにそれがないですよ。ひとつの自動車ですべてを兼ね備えるようになっていけるんだなって気がしましたね。

**藤原P** 単なるミニバンの進化ではなくて、走り、スタイル、ユーティリティという要素をすべてを兼ね備えたクルマが21世紀のクルマになるんじゃないか。そういう意味では21世紀のスタンダードめざして作ったクルマとも言えます。

**中嶋** 家族で走るときはいいんですけど、やっぱり若いお父さんはひとりで走る。時間もちょっと欲しいじゃないですか。そういう使い方をしたい人に、このクルマはホントぴったりですね。

## 比較 4 サードシートの居住性



「3列目のシートです。プレマシーはボディサイズが小さいので2〜3列目の間隔が狭く、床と座面の距離も短いので、非常に窮屈です。ディオンは頭上空間には余裕がありますが、そのぶん足もとにはゆとりがありません。着座姿勢については、どれも楽な姿勢とは言えません。イブサム、ディオンと比べても、ストリーム(=MX)は足もと、頭上ともに十分な余裕を確保して3列目シートの居住性も快適なものとしています」

## 比較 5 サードシート収納の早さ



「サードシートを収納し、荷室を広げるのに要する時間を比較してみましょう。イブサムはピローを外して背もたれを倒すだけ。5秒で完了しますが、荷室の床は完全なフラットにはなりません。プレマシーは2列目シートを前方スライドさせ、背もたれを倒し、座面を起こします。全行程で30秒近くかかります。ディオンは床下収納式ですが、ピローや背もたれの一部を外して固定しなければならず、あまりに手間がかかります」

## ストリームならサードシート 片手でナントたったの10秒 収納も早い!

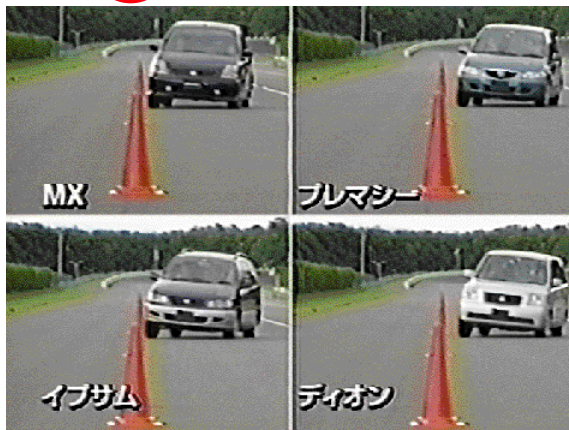


背もたれの背面ハンドルを引くとシートが後方にスライドします。

座面は自動的にね上がり。背もたれ上部のロックを引きます。

座面を反転させて収納、そのまま背もたれも倒せば完了します。

## 比較 6 パイロンスラローム



「走行時の安定性を、パイロンスラロームで比べてみましょう。いずれも7名乗車しています。プレマシー、イブサム、ディオンの順に、ロールが大きくなります。とくに重心の高いディオンは、ロールがかなり大きくなり、非常に不安定な姿勢になってしまいます。これほど激しく左右に揺されると、クルマ酔いをするのも多くなります。ストリーム(=MX)は7名乗車の場合でも重心が低く、ロールの少ない安心感のある走りが可能です」