



■究極の使い勝手を内蔵

外観にもましてインテリアの雰囲気は従来

先に言ってしまうは、ニューモデルであっても、すでに軽の規格にはいかに使い切っているスリ―サイズやパワフルフロントに大きな変革は求め得ない。だから常識的には、制約のあるボディサイズと排気量の中で、いかに使い勝手を極めるか、という乗り心地を向上させるか、ユニークなデザインたり得るか、燃費やパワフルを磨けるか、といった点が勝負どころ。

N-WGNはまず、突破口をスタイルに求めた。エクステリアを具体的に数字で見ると、全長と全幅は規格いっぱいの3395mmと1475mm。全高は自由裁量で1655mm(4WDは1675mm)。開発段階では1600mm案も出たが、空気抵抗値を他社のセダン系の数値を勘案して削ったところ。それでも堂々のシルエットは、仮りにスーパーフレイトが黄色くなければ、そこいらのコンパクトカーと見分けがつかないほどの存在感をアピールしてかっこいい。フロント回りやエプロンパールの違いでベースグレードのN-WGNと上級仕様のN-WGNカスタムが用意されるが、とりわけ横バーをあつらえたグリルがダイナミックでスマートなカスタムの眺めに「軽だから」といった妥協点は見当らない。

■ハイト系のリーダー格

ンダが東京モーターショーの直前に、Nシリーズの第4弾、あえて言えば切り札、真打ちとして送り出したのが、トップクラスの燃費と安全、快適、デザイン、の諸項目に注力した軽ハイトワゴンのニューモデル、N-WGN。…という流れである。

Nシリーズ第4弾・最強の真打ち



HONDA N-WGN

■デキスト=仲世古 正之 ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=ホンダカーズ札幌中央 南郷通店 ☎(011)862-7111

強力なライバルがひしめき、売れ行きも絶好調の軽自動車戦線に、ホンダが新たな車種を投入した。人気のNシリーズの第4弾となるN-WGN(エヌ・ワゴン)。「日本の新たなベジック」のコンセプトを掲げ、従来のN-ONEとN-BOXの間を埋めるハイト系の出で立ちに、トップクラスの工性能と魅力的なスタイリングを備え、巷間早くもホンダKの真打ちとの評価も、エコ命(いのち)の時の変遷の中で、登録車との販売比率が6対4にまで迫まった軽。単にホンダ車の伸長だけでなく、軽カテゴリー全体の更なるシェアアップという宿願をも背にしているデビュである。

プロフィール

■N-ONEに続く第4作目

ホンダの新生代Kカー「N」の誕生は11年暮れ。パワートレインの前後長を極限まで切り詰め、燃料タンクをフィットと同じく前席下に置くセンタータンクレイアウトで圧倒的に広いキャビンスペースを生み出す超背高系(スーパ―ハイト)4ドアリアゲートの5ドア・ハッチバックのN-BOXだ。翌年には、後席の位置を前進させ、荷室空間を拡大した「使つためのN-BOXプラス」。さらに、往年の同社初の軽自動車であるN360のイメージを色濃く投影した背高系(ハイト)N-ONEを相次いで投入した。

こうした流れによってホンダの軽モデル戦線は様変わりを見せ、そのシェアは11年の8%台から今年後半には20%台へと急拡大した。当然、全体の新車販売に占める軽の比率アップにも貢献し、11月末現在で40%超に達した。しかし、軽トップのダイハツ・スズキとはまたかなりの差がついたまま。こうした実情から、ホ

型の常識を超えて好印象。とりわけインパネ回りの質感とデザインは、軽ゆえの後(シリ)込みから、客を積極的に乗せたいがらない人が多いドライバ―の、古い意識を覆すに十分。N-WGNはベジック・カスタムはトラック基調のメーター回りと操作系、効率良く配した視認系など、どれもが上級車種スツッワゴンに通じるムードを醸す。両グレードで異なるシート地は、前者は花粉やダニなどのアレルギー物質を不活性化する表皮を用い、後者はレザー調生地とジャ―シ生地のコンビ。もちろんボツクスやフンのコンパクトカーでは及びつかない足下や頭上の広がりはそのままだ。なお二段の使い勝手の向上を、新たな仕組みで果たしている。

その新機軸の一番手がラゲッジスペースの拡大。5ドア軽の泣き所の1つがリアシートを最奥にセットした際の積載スペースだが、N-WGNはこの状況でも荷室の奥行きを40cm確保し、薄いフロアボードを把手として一本でスライドさせることでアンダーボックスの深さを活用できるようにして、高さのある荷物も積めるようにした。リアシート下には、シート幅いっぱいのアンダートレイを設けたことも、雨傘や靴を収納できてグッドアイデア。乗員のすべてをおもてなしする仕掛けは、デジッショの箱が4個も入るグローブボックスや、ダストボックスにもなるセンターポケットなど、枚挙にいとまがない。

■控え目の燃費、29.2km/ℓ

同エンジンや走行システムを兄弟車種に共通搭載することはメーカーを問わずに常識。N-WGNのエンジン、CVT、サスペンションは、そのボックスワゴンからのキャリアオーバーだ。すなわちFFで58ps/6.6kg・mの最高出力/最大トルク、同64ps/10.6kg・mのターボ



ディーラーメッセージ
ホンダカーズ札幌中央 南郷通店
新車課営業
小西 修平さん

今の時代、エコ(環境)を重視することは当然ですが、ホンダのNシリーズ第4弾・N-WGNは、ホンダ車本来の走る楽しさをしっかりと守りながらトップレベルの燃費性能を実現し、加えて圧倒的な使い勝手の良さを身につけました。キャビンと荷室のそれぞれの広さをマッチさせた、ファーストカーの資質も十分な新型ハイト系モデルです。

私たちはこの車をホンダ・フリードの軽バージョンととらえています。ファミリーへの優しさ、運転のしやすさ、十分な走行性能と小回り性など、ファミリーユースに求められるすべてを軽のサイズに完備しているからです。ぜひご来店の上、しっかりとご確認ください。



仕様の数値ともに変わりはない。ただし、JC08モード燃費はノーターボ車で29.2km/ℓで、前者のボックスからの改善は5.0km/ℓ(FE)。低ルーフ車では30.34km/ℓも珍しくない。昨今だがこのカテゴリーではもちろんトップクラスのエコ性能。これの技術的対応策は、従来比マイナス3.9kg、ほぼ15%のダイエットを果したCVTをはじめとする全身の肉を削ぎ落としたことや、ツインインジェクションシステム、圧縮比アップなどである。

時代を映して、安全装備の充実や先進アイテムの採用は、好みとサイフ次第のタイプ別、オプション選定が中心だが、とりわけ女性にうれしい快適装備の標準採用が目を引く。同時に最新モデルには不可欠の「危険を避けやすくする技術」も、積雪路にはマストなVSTの標準化、30km/h以下の速度での追突事故の危険を予測通知し、自動ブレーキなどを働かせる「シティブレーキアクティブシステム」のタイプ別設定……と歩先を行く。

グレード設定と価格はベーシックなN-WGNのFFがGの11.3万1000円から同G・Aパッケージ13.1万円台まで。4WDは同12.5万円〜14.3万円台。ターボはFFが13.5〜14.1万円台。4WDは14.7〜15.3万円台。上級カスタムは各タイプともN-WGNより20万円前後のアップとなる。

インプレッション

燃費より走りの楽しさ

新型ホンダN-WGNの試乗は、本当はアップグレードのカスタム系で行いたかったが、発売直後の登録が間に合わないため、ノーマルグレードのFF仕様で実施した。165/55R15のタイヤのカスタムなら、155/65R14のノーマルより、その走りのフィルの良さ

を実感できるはず……との思いを押し殺しながらの街区と郊外の一般路ドライブ。だが、先発NシリーズとN-WGNの差異は直感的に感じとれた。

まずアクセルへの応答性。先発群とパワーステック上の数値は、大きく向上した燃費以外は同一なのに、発進、加速、中速域からの追い越しのどのシーンでも、車速の上昇は速い。一般的に燃費向上のためにガソリンの噴出を抑えれば、その分当然、出力は鈍るはず。が、N-WGNはそんな常見をあざ笑って、コンパクトカーをしのぎ、見下ろす大きな肢体を力強く、スムーズに走らせる。

リッター当たり29.2kmに止めたエコ性能は、もちろんがんばればさらなる上積みも不可能ではなかったが、ホンダはここで「ホンダ車本来の走りの楽しさを優先した」(同社広報)という姿勢を鮮明にしたことが目瞭然。

ハンドリングはシユア

ハンドリングも軽快。背高系ゆえのコーナーでの傾きと揺り戻しは当然ある程度残るが、タンクは後方……という常識から抜けたセンタータンクのレイアウトが生きて、ロールは良くチェックされ、車内の住民に与える不安感の度合いも、これまでのツール系軽とは次元を異にするほど薄い。残念なのは、深くアクセルを踏み込むとそれなりに軽独特のパワーノーツがキャビンに満ちること。次ぎはぜひ、インシュレーター追加が厚み増しを図ってほしい。そうすれば完全に、より多くのユーザー層のファーストカーの選択肢に上がることは疑いない。記述を省略できない最大のポイントは、誰が乗り、どんなシーンでも、絶対に便利で快適な巨大空間の存在。これはもう、日本のKカーの絶対的な聖域であることを、N-WGNが改めて誇示した最大の貢献項目と断言していい。