



このオデッセイは日本でのミニバンのパイオニアとも呼ぶべきクルマで、その居住性には定評がある。今回のモデルチェンジでは、その居住性にさらに磨きがかかったように、乗員の体をスッポリ包んでくれるような安心感がある。他にも視認性を最優先したフロントビューや広い開口部で乗り降りしやすいドアまわりなどと、長距離クルーズを苦にしないタフなエンジンや足回りなどのリファインでその魅力を格段に増している。



主要諸元：(Gタイプ・4WD)

- 全長×全幅×全高／4830×1800×1715mm
- ホイールベース／2900mm
- トレッド／前：1560mm 後：1560mm
- 車両重量／1780kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／2356cc 直4 DOHC
- 最高出力／175cv/6200rpm
- 最大トルク／23.0kg・m/4000rpm
- JC08モード燃費／12.8km/ℓ
- ミッション／CVT
- ブレーキ／前：Vディスク 後：ディスク
- タイヤサイズ／215/60R16
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／8名
- 車両本体価格(札幌地区)／3,265,500円(消費税込)

のメッセージを理解した。納得だ。

初めての 両側スライドドアを装備

こうなれば、徹底的にミニバンへの造り込みを深める。両側の電動スライドドア化へ大きく踏み切った。特に祝日のぎゅぎゅつに詰まった行楽地の駐車場。全幅が1800mmのアッフルートは1820mmとワイドなので、従来のスイング式のドアはなにかと不便だった。新型は2列目シートに乗り降りする子どもが、停車後に左右どちらのドアを開けても、隣に駐車するクルマに気兼ねする必要がない。力の弱い高齢者も、電動式のため、左右どちらからでも乗り降りできるなど、利便性が格段に向上した。

さらに、超低フラットフォームの採用で、2列目シートのドアのステップ高は300mmになった。先代に比べて60mmも低くなったのだが、実はこの差がとても大きいのだ。膝や股関節の可動域が狭まる高齢者にとって、クルマに乗るのもひと苦労になる。未就学児にとっても同じことがいえ、ミニバンに乗り降り、降りづらい、というような感覚は消え去った。特に乗用車からミニバンへの乗り換えでは、降車するときにかなりの違和感を持つことがある。乗用車はシートに腰をかけるが、足を左右に振って安定した体勢で降りられる。ミニバンは中腰状態のやや不安な姿勢で立つので、降車になり、ステップ高に高さがあると、つまずきそうになって、ちょっとした危険なケースも考えられる。だからこで、超低床化はとてめありがたいことだ。

プロフィール

■全高がおおよそ 150mmもアップした

それは、衝撃というよりもむしろ驚愕と云くく近く近かった。なんと、あの新型オデッセイが成長したのだ。厳密に言うところ、背が高くなった。ミニバンだけでなく、本当のミニバンになってしまった。4代目までの背の低いスタイリッシュな形は何処へ…。

悲しむばかりではいけない。新型オデッセイには、ホンダのメッセージがあるはずだ。クルマの「成長」を嘆いてはダメだと、自らに言い聞かせた。

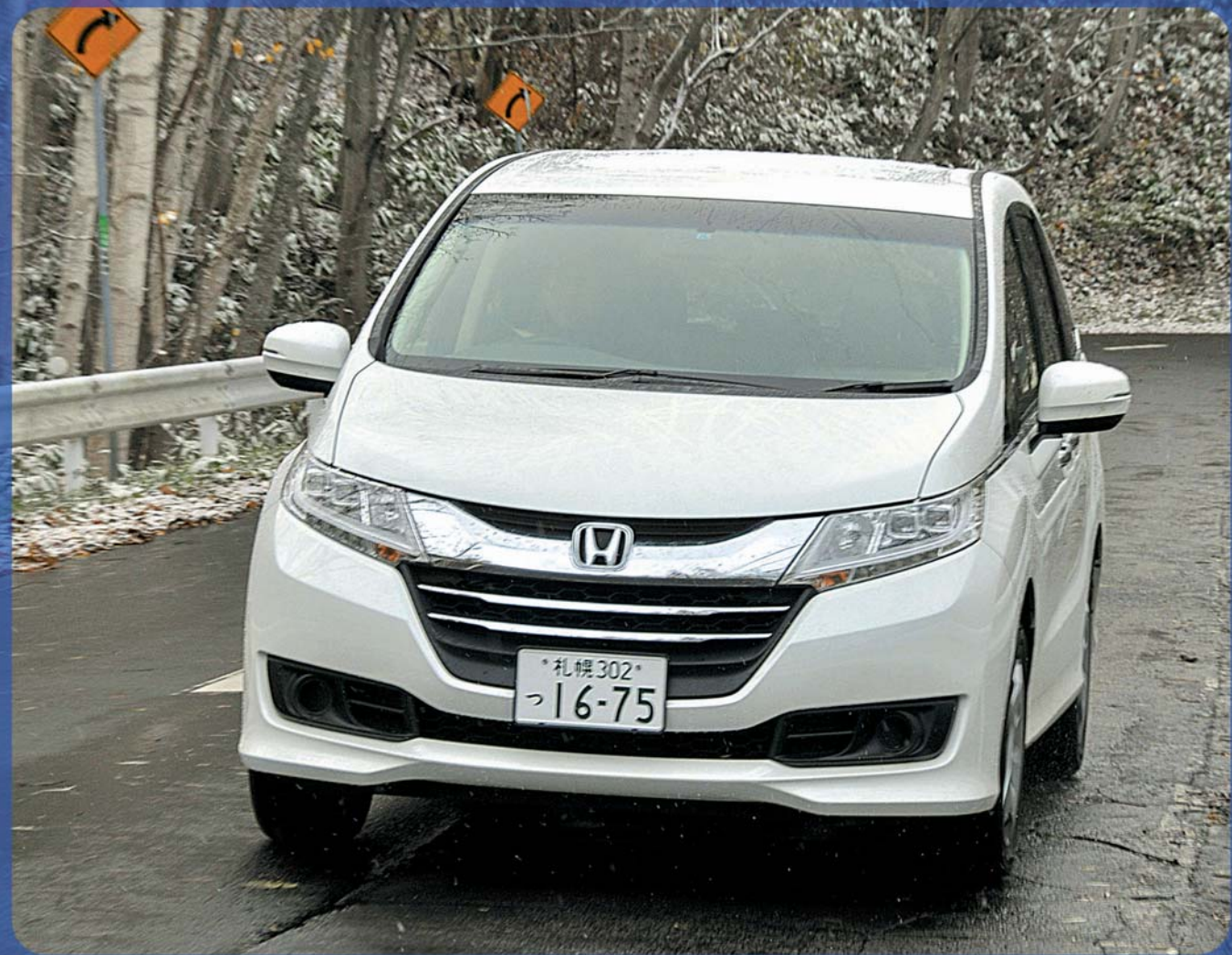
全高はF車が1695mm(アッフルートは1685mm)、4WD車が1715mmと、先代に比べて、およそ150mmいや15cmもアップした。先代までのオデッセイのイメージは、浮上する前のリネアモーターカーのように、地面に覆いかぶさっているような独特のフォルム。スポーッカーのようにも見えるし、ミニバンのようにも見える。そんなフアンシーなフォルムにファンも多かった。だが、ミニバンの先駆的な存在だったオデッセイも近年のトヨタ・アルファードやヴェルファイア、日産・エルグランドなどの高級ミニバンの猛追を受ける。ついに、トヨタ・エヌメアにミニバンの王者を奪われたのは記憶に新しい。そこで、ヘッドクラフアンにゆとりを持たせ、これに相反するよう、超低床化とした。結果、走りの安定性向上はもちろん、居住性もアップした。「停滞はやがて衰退につながる。だからこそ革新だ」。自分で勝手に、新型オデッセイに込められている、と思うホンダ

■内外装とも質感が かなり向上した

フォルムは先代のような鋭角なノーズやフロントのAピラーの攻撃的な印象が薄くなり、ミニバンらしいゆったりとした感じがなくなった。前席の窓枠下部から3列目の窓枠までスワールとながっているシルバークロスのラインが、控えめながらも質感を高めている。前席ドアの下部から2列目ドアに向かって続く、サイドのエッジラインもなかなかのもの。フロントグリルも落ち着いた印象をテーマにしたようなデザインで、かなり好感が持てる。「オデッセイ、完全にミニバンになりました」と言っているような気がしてきた。

なので、居住空間も広々。室内寸法は全長2935mm、全幅1625mmで先代に比べて全長が30mmのアップながら室内長が85mmも長くなった。全幅は先代と同サイズだが、90mmのワイド化を実現した。これぞホンダマジック。筆者の身長は1750mm(175cm)なのだが、2列目シート、3列目シートでも、ふんぞり返って足を組めるほどの広さを確保している。もちろん、脚はそんなに短くない。8人乗りの場合のシートアレンジは、主に3パターン。最大ラゲッジモードは3列目シートを床下に収納、2列目シートを倒すと広大なラゲッジスペースとなる。長尺モードは2列目、3列目シートの中央部分を倒せば、6人乗車にプラスしてスキーなどの長尺物を収納できる。1列目をフラットにして2列目シートを倒すと、大人2人分の仮眠スペースを確保できる。ちなみに2列目シートは6:4の分割式になる。

オデッセイの背高による革新



HONDA ODYSSEY

■テキスト=有岡 志信(SAフォトワークス) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=ホンダカーズ北海道 八軒東店 ☎(011)736-9301



ディーラーメッセージ

ホンダカーズ北海道 八軒東店
営業主任

新 英賢さん

新型オデッセイは、後部のドアが左右ともスライド式になりました。車の乗降がとても便利になり、ファミリーユーザーにとっても使いやすいのではないのでしょうか。全高は高くなりましたが、低床化にもなっておりますので、乗降が一段と快適になりました。居住性が向上した室内空間は、多彩な用途に適應します。もちろん、走りの良さも、ホンダ車ならではの特徴の一つです。ぜひ、乗ってみて新型オデッセイの魅力を知っていただきたいです。



内装は明るいアイボリーを基調とした上品さを演出。洗練されたインストルメントパネルはウッド調でギターの仕上げにも用いられる縁取りに濃いグラデーションを施す「サンバースト加工」が木目感をよりリアルにしている。全体的な質感は先代よりも高まり高級ミニバンとなっている。

インプレッション

パワーユニットは
やっぱりオデッセイ

エンジンは新設計の2.4L DOHC i-VTEC。常用域でのエンジンの回転数を抑え、静粛性を高めた。財布に優しいのが、これまでのハイオクガソリンが全車種レギュラー仕様になったこと。無段変速オートマチック（CVT）も全車種に搭載し、滑らかな加速フィールと低燃費を実現した。これより10〜15馬力アップした特別仕様車で、スポーツティーな走りを見せるアブソルートもラインナップされている。専用の18インチアルミホイールで足元を固め、内外装とも高級感をさらに高めた車種になっている。

オデッセイの4WDのシステムはリアルタイムAWD式で、センサーが路面状況や走行状況を感じて、最適なトルクを後輪に配分する。従来の前輪が滑ってから初めて後輪にトルクを配分するデュアルポンプ式から進化している。今やエコ走行の必需品にもなっているアイドリングストップシステムもついている。誤発進抑制システム、衝突軽減ブレーキなどの各種事故回避支援システムのオプションもとりそろえている。

■姿が変わっても
走りの質は変わらない

オデッセイに試乗した。ドライブスリートに身を委ねると、確かに目の前の光景がゴージャスになった。ウッドパネルが渋さを醸し出し、クリーム系の室内色が落ち着きを与えてくれる。かなり良い感じに仕上がっている。アクセルを踏み出し、ディーラーの駐車場を出ようとすると、目の前に配達トラックが停車。一瞬、バックで仕切り直ししようとしたが、そのままアタリングを切ると、あっさりパスしてしまった。理由は5ナンバーサイズのミニバンとほぼ同じ5.4mの最小回転半径のなせる業だった。取り回しが楽ちゃん、楽ちゃん。

幹線道路での加速感は、とても1.8t近い車重を感じさせず、スタートダッシュも決して、もたつく印象はなかった。今度はちよとした山道に向かった。ひと昔前なら、この状況では3Lの排気量がないと重量のあるミニバンは辛かった。ところが、軽快に上っていく。自分の中のミニバンのアクセルを踏み込む感覚と車速の上がり方が、ほぼリアルタイムに思える。エンジン音だけ大きくなってクルマが全然進まないというのも払しょくしている。エンジン音は高まると同時に、確実に先代よりも静粛性が高まった。

94年に初代オデッセイが誕生し、今回の新型で5代目になる。長く支持されている車種に乗ると、進化の度合いをモデルチェンジのたびに感じるのが楽しみになってくる。オデッセイは、私の中で完全にミニバンとして変換できたが、スポーティーな走りを失っていた。