



**■上質な室内空間がクラスを忘れさせる**

インテリアでまず目に付くのが、ワイドなセンターコンソール。若干、高めに設定されているため、運転席と助手席の仕切り感を高めた。ハイブリッド専用の短いシフトレバーや、高級感を高めている。運転席の周囲だけでも、十分に上級車に太刀打ちできる上質な空間に仕上げている。室内は全体的にシックで落ち着いた感じだ。特に助手席のダッシュボード下部に位置する横に3連続きのエアコン吹き出し口のレイアウトが新しい。

入れられた思いは「角度によって表情を変える宝石のように多面的な魅力と価値を持つクルマ」。こんなハイセンスなネーミングを考えた人に会ってみたい、と思つてしまふ。グッときましたよ。ホンダさん、やりますね。美しく精悍なフロントフェースは、ホンダの「デザインコンセプト」の「エキサイティング H デザイン!!!」がちりばめられている。本邦の新デザインアイコンティニティである「リッド・ウイング・フェイス」を採用し、新型フットのようにつロントグリルからヘッドランプまでの一体型で、造形美のさらなる完成を高めた。バンパーの重厚さと張り出した肉感はグラマラス。サイドのエンジンのシャープなルーフが後部へ急傾斜させる躍動感、後部へすさまるウインドーの切れ味はスレンダー。思わず触りたくなります。変な意味ではありません。ホンダの3つの「デザインキーワード」のひとつ「H-ELEGANCE」(ハヤシチ)のことです。ユーザーの心理を的確に表している。良いクルマです。本当に。ホンダさん、意気だね。

## ■ フィットをさらに進化させた動力性能

ヴェゼルのハイブリッドエンジンは、フィットのアトキンソンサイクルエンジンと異なり、1.5Lの直噴式を取り入れた。エンジンとモーターを合わせて152psで、フィットのハイブリッドよりも15馬力もアップした。回

前席は全幅で1770mmというのクラスで十分にワイドだが、さらに独立した空間を確保。大柄な男性が2人乗車しても圧迫感がない。各種メーター類なども全て運手席側に包み込むよのな感じで配置されている。メカオーバションのナビゲーションシステムは、運転席側に傾いており、使い勝手に優れている。体格にもよるが、身長170cmのドライバーなら左手をステアリングから20cm範囲内で全てのスイッチ類をタッチできる感じだ。

後席の居住性は正直、あまり期待をしていなかったが、見事に裏切られた。サイドにはそれなりに余裕があるので、ゆとりを確保できるが、問題は足元のスペースだ。実際に後席に座るとこれが広い。通常は燃料タンクを後席の下部に配置するが、前席下部に移した「センタータンクレイアウト」を採用。このため、室内空間の高効率化を実現した。身長175cmの私でも足を組むのが全く苦にならぬ。次々で、「身長185cmの人でも、ゆったり座れる」とことを基準に後席シートを設計したという。他車の同クラスSUVとは、一線を画したゆとりを持つ。後席は決してエマージェンシー的な存在でなく、大人4人が乗っても長距離ドライブをこなせるコンパクトSUVなのだ。

## ■主張するエッジの利いた 美的フォルム

ついに、ホンダも「コンパクトSUV」へアプローチをかけてきた。これまで最近のイメージでは、軽自動車とミニバンへの積極的な展開力を見せてきたが、満を持して切れ味鋭いヴェゼルを投入。雪国ユーザーにはありがたい。シダ車初のハイブリッド4WDを身にまとつて、プラットフォームをフィットと共有するクロスオーバーSUVだが、全くの別物で全てが斬新だ。

これは人気が出ると、直感で思ってしまう出来栄えた。まず、全長が4300mmを切るコンパクトさ。スタイルが美しい。装備や質感も素晴らしい。昨年12月の発表時に示された伊東孝紳社長が「2クラス上の装備の大ヒットだ。今回の試乗車である「HYBRID X パッケージ 4WD」は270万円超の価格帯であるが、それだけ価値のあるクルマといえる。

# スモールSUVに新風と旋風



# HONDA VEZEL HYBRID

■テキスト=有岡 志信(SAフォトワークス) ■Photo=川村 黙(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

## ■ホンダ車初の ハイブリッド4WD

## ■プロフィール



### 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

## 池澤 秀明さん



質感と造り込みに妥協を許さず、こだわりを持ったクルマです。使い勝手の良いサイズで、オデッセイなどのミニバンからの乗り換えにも最適です。特にお子さんが独立されたご夫婦には、コンパクトなヴェゼルがいいのではないかでしょうか。

雪道ではリアルタイムのAWDが威力を発揮し、取り回しの良さを実感できると思います。1500ccの排気量ですが、パワー不足も感じません。内外装とも満足していただけるクルマだと、自信を持っておススメします。

一と、低回転から高回転域まで回る直噴エンジンの組み合わせで、パワフルな走りを目指した。これに「デュアルクラッチトランスミッションの「WAT」で、ダイレクトな加速感を実現させた。今回の「HYBRID X-L PACKAGE」での「C MODE」の燃費は21.6kmとなっている。それでも、十分な低燃費だと言える。もちろんエコカー減税の対象車で自動車取得税と重量税が免税となる。

雪国ユーザーにとって関心の高い4WD機能は、リアルタイムAWDでホンダ車では初のハイブリッドモデルに設定した。通常走行は前輪駆動になる。発進、加速、登坂、雪道、コーナーなどで路面状況に合わせて後輪にトルクを供給。滑りやすい路面で役立つ4WDだが、それだけではないのが特徴だ。特にコーナーなどでは内外輪にタイヤの回転差が生じて旋回の抵抗になるが、ヴェゼルのAWDでは後輪にトルクを配分して、曲がりやすいように電子制御で「ヒートロールする。夏の乾燥路面でのコーナーでは、このシステムによって運転自体が楽になつて、安全にも直結するのである。滑りやすい発進時の4WDとは違つて、かなり本格的な走行性能を可能にする。

## インプレッション

### 乗つて実感する 運転の気持ち良さ

大きすぎず、小さすぎずのボディーは初めて運転してもなじめる。当然、アイポイントの高さもあって、早々と車両感覚を把握できた。運転席に身を沈め、スイッチ式の「電

子制御パークリングブレーキ」を確認。発進時にアクセルを踏み込むと、自動的に解除される優れものだ。ワインカーは右の人さし指でちょっと触るとすぐ「3回の点滅をする「フントッシュワインカー」で、車線変更時に重宝する。「オートブレーキホールド機能は停車時にブレーキペダルから足を離しても、停車状態を維持する。アクセルが絶妙な反発感を持っており、無用な踏み込み防止につながり、「運転への啓発が右足を通して伝わってくる」の機能は解除する」ともできる。

樂しくなり、「通りの快適機能を試してみた。幹線道路に合流して一気に法定速度の限度まで加速する。本当に気持ちの良いスピードの乗りで、SUVというよりもスポーツクーペのような軽快さだ。1・5Lしながらもエンジン音やロードノイズが極力、抑えられ度で快適だ。試乗路にはちよつと意地悪く10cmほどの積雪がある路面を選んだ。滑りだす限界の速度を試したが、なかなかグリップ力を失つてくれない。特に瞬時に後輪にトルク配分され、車体を常に安定した姿勢に導いてくれる。

### コンパクトSUVの 活気を加速させる

このカタゴリーはマツダCX-5、スバルXVハイブリッド、日産のエクストレイルとユーフィードなど、活気が出てきた。ヴェゼルのリリースは、SUV界に新風を巻き起こす起爆剤になる可能性もあるほど、良いクルマだ。ここ数年、SUVは軽自動車やコンパクトカーのようなりーズナブルな車種の陰に隠れた感じだが、新年早々から主役に躍り出る好機がくるはずだ。