



主要諸元：(GRACE HYBRID EX 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,440×1,695×1,500mm
- ホイールベース／2,600mm
- トレッド／前：1,480mm 後：1,470mm
- 車両重量／1,270kg
- 最小回転半径／5.3m
- エンジン／1,496cc 直4 DOHC
- 最高出力(エンジン)／110ps/6,000rpm
- 最大トルク(エンジン)／13.7kg・m/6,000rpm
- モーター型式／交流同期電動機
- 最高出力(モーター)／29.5ps
- 最大トルク(モーター)／16.3kg・m
- JC08モード燃費／29.4km/ℓ
- ミッション／7DCT
- ブレーキ／前：Vディスク
後：リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ／185/60R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,409,800円(消費税込)

室内は落ち着いた感じのある上質さを感じる。フィットよりもワンランク上の装いといった雰囲気だ。カーナビゲーション、空調の調整はタッチ式とあって、昔のセダンと隔世の感を感じる。しかし、今や高級車に主流となっているタッチ式は、余計なダイヤルやスイッチ類が省かれ、インパネ周りをすっきり見せてくれる。ピアノブラック仕上げで、クラスを感じさせない高級なつくりになっている。さらに、随所にクロームメッキの装飾が施され、上質な室内空間を演出している。上位車種から乗り換えを検討しているユーザーにも、不満が出ないレベルの仕上げだ。

コンパクトカーながらも、利便性を兼ね備えている。後席は一般的な170cm前後の体格の男性が2人乗車しても、それほど圧迫感

■インテリアは 高級感と上質な質感に

フォルムになっている。この緩やかな傾斜でスポーティーな表情を醸し出す。サイドビューも欧州チックな流れのようなデザインで、もっと若い世代が乗っても違和感がない。セダンである3ボックス(ボンネット部分、居住スペース、トランク)の形をとっているが、トランクのある後部はサイドから一体化されたつくりで、デザイン性にも富んでいる。サイドのキャラクターラインは深く彫り込まれており、引き締まった感じだ。さらに宝石のブリリアンカットをモチーフにしたLEDヘッドライト、リアのコンビネーションランプのデザインも秀逸。グレイスの販売戦略はアジア圏が主戦場でもあり、よりワールドワイドを狙った外観のデザインともいえる。セダンとしての本質は変わらないが、姿かたちは時代のニーズに合わせて進化を遂げている。

待望の小型セダンが登場!



HONDA GRACE HYBRID EX 4WD

■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=ホンダカーズ札幌中央 厚別店 Tel.011)890-7111

プロフィール

■待望の小型セダンが登場!

ありそうでなかったセダンである。現在のクルマ市場を見渡すと、軽自動車の活況が目立ち、RVやミニバンがこの世を席巻している。もっとコンパクトなセダンはないのかと、いつも思っていた人たちも多いのでは。そんな隙間を埋めるように5ナンバーサイズでハイブリッド、しかも4WDもラインナップに加えたのが、ホンダ・グレイスなのだ。中高年世代に抜群の訴求力を持つ、といったもいいほどだ。なんといっても現在の2L以下の排気量のセダンで、ハイブリッドに加えて4WDを選択できるのは、グレイスのみからだ。

30年近く前の国内のクルマ市場では、FRを主体としたセダンやスポーツカーで満ちあふれていた。クルマの基本はきちんとつけられたセダンである、というのが主流でもあった。3ナンバー車は高級車の代名詞で大柄。その時代を知っている世代にとって、待ち焦がれたセダンとしての使命感をも持つ。2013年12月にはスモールSUVとして初めて、ヴェゼルがハイブリッド4WDを身にまとい登場している。あらためて、ホンダのユーザーのニーズをつかむアンテナに敬服した。

■セダンながら 外観はスポーティー

グレイスは中高年をターゲット層にしているが、全くの「おじさん車」ではない。特にフロントウィンドーを寝かせて、滑らかな

はない。長距離ドライブにも十分に対応できる居住空間になっている。後席は2分割されるトランクスルー。長尺物の収納にも優れる。トランクは9インチの一般的なゴルフバッグ3個をのみ込むスペースを確保した。これなら、ゴルフの接待でも活躍できそうな機能だ。グレイスは、ハッチバックのフィットとブラットフォームを共有しているが、グレイスの方がホイールベースで70mm長い。さすがにセダンの空間効率の良さを感じてしまう。

■4WDはフィットよりも 低燃費を実現

グレイスの燃費はFF車の最高値がJC08モードで34.4km/Lを記録し、4WDでも29.4km/L。シンプルな形状で軽量なピスカスカプリング式の4WDシステムを採用し、空力の抵抗を少なくしたボディーのデザインも低燃費に一役買っている。グレイスはフィットよりも重たいのに、燃費が0.4km/L上回っている。クラス最高の低燃費は、4WD車で最高の低燃費となっている軽自動車、ダイハツ・ミライースの32.4km/Lに迫っているレベルだ。4WDだから燃費をあきらめる必要は全くない。それほどまでに、進化しているのだ。必然的に選択肢が4WDになりがちな降雪地ユーザーにとってありがたい限りだ。

インプレッション

■走りの性能で セダンの良さを感じる

試乗すると、あらためてセダンの性能の良



ディーラーメッセージ

ホンダカーズ札幌中央 厚別店
営業

中台 洋一さん

このクラスでは初めてのハイブリッド、4WDも兼ね備えたセダンです。特に子育ての終わった中高年世代のお客さまには関心が高く、待望のセダンではないでしょうか。魅力が多いクルマですが、ハイブリッドによる低燃費、5ナンバーサイズのコンパクトさで、北海道のお客さまにとって4WD仕様の車種もありますのでおすすめです。装備面も充実しており、価格の面も含めまして、非常にパランスの良いセダンといえるでしょう。



さを体感できた。フィットと同じパワーユニットながら、出だしの滑らかさを感じる。もちろん、改良された7DCTの恩恵に預かるものだが、タイヤの接地感の安定がある。フィットでもかなり高レベルの走りだが、後輪のフワフワ感ともいふべきか軽い接地感が気になっていた。フィットハイブリッドよりも50kgほど重くなっており、それが安定感にもつながっている感じだ。

足回りは若干、硬めにセッティング（EXタイプ）されているが、旋回時の粘りに大きく貢献している。これが、小型セダンながら重厚な走りにつながっているとみた。ロードノイズも思った以上に抑えられており、十分に2レクラスのセダンに迫る出来栄である。ボディ剛性は、ハッチバック式よりも強く、タイトなコーナーをハイスピードで進入しても、ボディーがしつかり踏ん張ってくれる印象を残してくれた。4WDの性能は、セクターデフを介して後輪へトルク配分するフルタイム4WDにはかなわないが、日常走行で過不足はない。少々の深雪にもちゅうちよすることなく、クルマを進められる。

■コストパフォーマンスに優れている

グレイスの価格帯は、最もリーズナブルなFFのDXが195万円、最上級の4WDのEXが240万9800円となる。フィットハイブリッドに比べて価格が約20万円高くなるが、その差を埋めるのに十分な性能と機能がある。なので、もしもグレイスとフィットで迷ったなら、グ

レイスをおススメする。EXには事故回避支援システムの「シティブレーキアクティブシステム」とサイドエアバッグ、サイドカーテンエアバッグがセットの「あんしんパッケージ」が標準装備される。上質なシート地なども含め、お得な内容になっている。もちろん、グレイスはFFも4WDも全車種で自動車取得税と重量税が免税となる。

■グレイスに込められた起死回生

ホンダにとって2014年は、フィットの度重なるリコール問題に対応していた。国土交通省はホンダの新車販売を認めず、改善策を促していた。このため、同年6月に販売開始を予定していたグレイスが、半年後の12月リリースと大幅に遅れた。ホンダの最高級セダンであるレジェンドも2014年の発売が見送られ、年明け後の1月に延期している。

昨年春頃からネットや自動車雑誌上で、ホンダのハイブリッド・小型セダンのリリースが注目されていた。中には買い替えを検討していたユーザーが、首を長くして待ち望んでいたことも想定される。グレイスの登場は、さまざまな意味を込めての「待望」でもあり、ホンダにとっての起死回生の目玉になる車種としての期待も高まる。ホンダは、その昔のシビックやスポーツカーのNSXなど、良質なクルマを数多くリリースしてきた。現在でも軽自動車、N-BOXなど、ニーズを先取りしたクルマづくりに定評がある。新年から本格的に始まるホンダの巻き返しに注目していきたい。