



主要諸元 : (HONDA SHUTTLE HYBRID Z 4WD)

- 全長×全幅×全高/4,400×1,695×1,570mm
- ホイールベース/2,530mm
- トレッド/前:1,475mm 後:1,465mm
- 車両重量/1,300kg
- 最小回転半径/5.2m
- エンジン/1496cc 直4 DOHC
- 最高出力/110ps/6,000rpm
- 最大トルク/13.7kgm/5,000rpm
- モーター型式/交流同期電動機
- JC08モード燃費/25.8km/ℓ
- モーター最高出力 : 29.5ps
- モーター最大トルク : 16.3kgm
- ミッション/7AT
- 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/185/55R16
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,542,000円(消費税込)

価値を強調しているからだ。少人数で街乗りがメインのフィットと、明確な違いがある。ちよつと小難しいことを書いたが、ワゴン車としての価値をさらに高めたとも言える。全長は先代より15mm増の4400mmとほぼ同サイズながら、ラゲッジスペースを同53Lもアップさせた570Lに拡大。9・5型のゴルフバックを4個、後席を倒さずのみ込むことができるクラス最大の容量だ。まさに、「ホンダ・マジック」ともいふべき荷室の拡大は、燃料タンクを前席下に配置する変更で、大幅な容量アップを実現。トランクの開閉部も広く、とても5ナンバー車とは思えない広さだ。家族4人でのキャンプでも、荷室にラフに道具を放り込んで大丈夫なレベルといえる。3列シートにもできたが、あえてそうしないことに、シャトルのポリシーを感じる。

ラゲッジスペースを単純に広げただけではない。後席を倒せば広大なフルフラット状態(4WD車は若干の段差がある)になる。身長175cmの筆者が足を伸ばして真つすぐな状態で寝られる。4WDでも市販のマットを使えば凹凸が気にならない。今、ブームの車中泊を完璧にこなしてくれる。さすがにホンダ、トレンドに敏感なのは言うまでもない。かと思えば、芸の細かさも見せてくれる。濡れたブーツや泥がついた小物など、多様なアイテムを床下収納へ放り込めばOK。後席にあるマルチユースバスケット(タイプ別設定)は、置場に困るような女性のハンドバッグなどを置くスペースに最適で、かゆい所に手が届くような収納だ。後席にはリクライニング機能を備えている。単にラゲッジスペースを広げただけではないのだ。

■1・5Lのエンジンが走りやエコに貢献

パワーユニットは、エコの観点からも、ダウンサイジングが定番となっている1・5L直列4気筒DOHC直噴に、モーター内

正面から見ると、迫力ある目つきに変ほうしている。フロントグリルと新採用された一体型のLEDヘッドライトのためだ。フィットシャトルと比べて、さらにざん新な姿に生まれ変わった。ハイブリッド車には、フロントグリル中央部にサイドに走るシルバードメッキが、高級感を醸し出している。サイドビューも前ドアから後ろドアにかけて、彫刻刀で掘られたような鋭角な上下のエッジラインが、引き締まったボディを際立たせる。リアビューは中央部分の太いシルバードメッキのラインが、さりげなく質感を高めている。

インテリアデザインも先代とは、がらりと変わった。ダッシュボードはステッチ入りのソフトパッドで上級車種の装い。ホンダ車特有のインパネ周りのスイッチ類は、タッチ式がメインとあって、すっきりしている。最上級車種の「Z」では、立体的なウッドパネルをさりげなく配し、センスの良いデザインが落ち着きを与えている。決して派手さはないものの、控えめに要所で質感を高めているような造り込みを感じる。エクステリアもインテリアも、優等生的なデザインだ。

■エクステリア、インテリアとも向上

■新型はユーザーの価値観を強調

「別にフィットシャトルでも、いいんじゃない」と思ふなかれ。シャトルには、ホンダの確固たるメッセージが込められている。フィットの名を外した狙いは、趣味やレジャーを楽しむユーザーに合わせた独自の

新型は先代のフィットシャトルと全くの別物。ドアパネル、フロントフェンダーを3代目フィットと共用しているが、デザインなどを含めて一新された。ホンダにとっても、5ナンバーのコンパクトワゴンの久々の登場なのである。さらに、ホンダの5ナンバーセーションワゴンのハイブリッド車として、初めて4WDもラインナップした。

「おい、シャトルよ。ついに独立したか」というような親目線になってしまった。可愛い子どものようなものであるが、ちよつとシャトルに失礼か。これまで車名に「フィットシャトル」を名乗っていたが、5月にリリースされた新型から、フィットの名を外し、堂々とホンダ・シャトルになったのだ。思えば、30余年前。1983年にリリースされたシビックにもシャトルがあった。なので、個人的にはシャトルの独立をまずは手放しで喜ぶ思いが先行してしまった。

■フィットから華麗なる独り立ち

プロフィール

HONDA SHUTTLE

■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 月寒店 Tel(011)855-7111

独立したシャトルの「真価論」





ディーラーメッセージ

ホンダカーズ札幌中央 月寒店
新車課営業

齊藤 康弘さん

シャトルは新しいデザインになりました。ハイブリッドの5ナンバーのワゴン車で初めて4WDも加えました。まさに降雪地の北海道にとっても、便利なクルマなのです。燃費も良く、さまざまな用途に対応できるラゲッジスペースなど、魅力がたくさんあります。内装もフィットシャトルに比べて格段に向上しました。最も上のクラスの「Z」は標準装備にも満足していただけたと思います。自信を持っておすすめできるクルマです。



■実は走りの性能が かなり良い感じ

蔵の7速DCTを組み合わせた。フィットとSUVのヴェゼルと同じエンジンだ。モーターを組み合わせた最高で137psを発生する。エンジンのフリクションを低減させることによって、燃費はJC08モードでクラストップレベルの34km/L（ハイブリッド、F車）をマークする。ハイブリッドの4WD車でも最高で27・6km/Lなのだから、かなり優秀な低燃費車といえる。

インプレッション

試乗車はハイブリッドのZで4WD仕様。走りだして最初に感じたのは、かなりの静粛性だった。ホンダの最上級車種「レジェンド」並みではないが、きつちりと仕事をしているホンダの精神なのか。アンダーカパーは吸音タイプを使い、ボディの至るところに制振材を施している。フロントコーナーガラスも厚くしており、非常に快適だ。なるほど、シャトルの性質を考えると、長距離走行もメインになる。振動を柔軟に吸収し、コーナーでの大きな動きには減衰力を高める「振幅感応型ダンパー」（タイプ別設定）をフロントとリアに採用している。長時間走行でも疲労が少ない配慮がされている。

発進を電気モーターで行うハイブリッド

は出だしが良く、シャトルの場合も軽やかに一定の車速に乗せてくれる。ボディとエンジンのバランスも良く、気持ちの良いフィーリングだ。さすがにホンダのエンジンと言ったところか。コーナリング時でも旋回

が、とてもスムーズに感じた。ミニバンのステップワゴンもそうだったが、車高が高い割に乗用車感覚でコーナーに突入できる安定感がある。ミニバンやワゴンといっても、基本の走力性能があつてこそそのもの。これが高レベルで見事な融合をしている。どんなクルマでも、まずは走りの性能が第一、ということとをホンダが教えてくれているようだ。

■ユーザー層を選ばない 万能選手

シャトルを前にすると、ふと想像を膨らませる。「自分ならどのような使い方をするのか?」といったような。カテゴリーはステーションワゴンなのだが、ミニバン風でもあるし、なによりも使い勝手に優れたラゲッジスペースを含めた室内のアレンジが魅力的だ。荷物を積んでアウトドアに行きたいけど、ミニバンの大きさと高さに不安を持つユーザーにとって、シャトルは最適。250万円台で上級車種の装備が標準装備されているのも見逃がせない。あとはナビがないもので、オプションで予算をオーバー、ということに悩んでいるユーザーにとって、十分に検討する価値のあるクルマだ。シャトルは若い世代、ファミリー層、シニア世代を含めてユーザーを選ばない。言い換えれば、使い勝手に優れたクルマともいえるだろう。独自の車種をリリースするホンダの真骨頂でもあるのだ。

名前の由来はもちろん、宇宙へ旅立つあの「スペースシャトル」だ。先進の技術で、安全に快適に人と荷物を夢の場所に運んでくれる。そんな願いを持つシャトルの進化と真価を十分に感じた。