



主要諸元：(G Honda SENSING)

- 全長×全幅×全高／4,265×1,695×1,735mm
- ホイールベース／2,740mm
- トレッド／前：1,480mm 後：1,485mm
- 車両重量／1,440kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1,496cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／129ps：6,600rpm
- 最大トルク／15.6kgm：4,600rpm
- JC08モード燃費／16.4 km/ℓ
- ミッション／CVT
- ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク
後／リーディング・トレーリングドラム
- タイヤサイズ／185/65R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／7名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,418,900円(税込)

コンパクトミニバンのベストセラー 「フリード」が“ちょうどいい!”をさらに 進化させたビッグなマイナーチェンジ!

HONDA FREED

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=Honda Cars 北海道 宮の森店 TEL(011) 644-9301

—プロフィール— コンパクトミニバンの 先駆者として—

確固とした定義はないのだが、ミニバンとは「乗用車ベースのプラットフォームを使い、室内を拡大して6名以上のシートを装備したクルマ」のことだろう。ただ「乗用車のプラット

活での使いやすさを追求し、ボディサイズのコンパクトさを生かす方向性は揺るがず、それがベストセラーカーであるフィットをベースとする「モビリオ」へと発展してゆく。

その間、「コンパクトさを生かし使いやすさを最優先する」というホンダのミニバン戦略は、いささかも変わらず、その点からホンダこそコンパクトミニバンのトップランナーであると言えるだろう。

優れたパッケージングの成果!

初代フリードが誕生するのは、2008年、平成20年のことだった。実は当初、その優れたパッケージングが「あの狭い中に何でも突っ込むなんて、日本人の『貧乏根性』が出ているようだ。」という、一部評論家の意見もあったのである。しかし、そんなマイナス指向の評論家もいつの間にか何も言わなくなった。いや、言えなくなった。それは当然だろう、発表以来、フリードの販売成績は好調で、大きなモデルチェンジがないにもかかわらず、売れ続けていたのだから。ユーザーは、フリードの「運転しやすく、さらに室内空間にも余裕のあるサイズ」というホンダの思想をしっかりと受け入れたのである。

フリードのベースとなったのは平成19年にフルモデルチェンジされた2代目のフィットである。しかし、そのプラットフォームをそのまま転用せず、フロント部分はそのままだが、それより後方はまったく新しいフロアパンを新規開発している。そのため、フリードはフィットに採用されているセンタータンク方式ではない。フィットでは1列目シート下にガソリンタンクが置かれるのだが、フリードはハイブリッド用バッテリーに置き換わり、ガソリンタンクは2列目シートの下になるのだ。

現在では、どのメーカーも生産車のプラットフォームを統一しようとしている。それにより

「フォームを採用」となれば、実質的にはミニバンであるにもかかわらず、そこから外れるクルマも出てくる。

例えば、昭和51年に登場した国内初の8名乗りワゴンであるトヨタ・タウンエースワゴンなどベースは純粋な貨物車であり、さらに本格的なミニバンブームの先鞭をつけた日産エルグラッドもベースは商用車のキャラバンだったし、トヨタ・アルファードもエスティマのプラットフォームを使っていたが、商用車のベストセラーであるハイエースの車体構造も参考にされていた。そう考えると、日本国内における最初のミニバンは昭和57年に登場した日産プレリー、翌58年に発表された三菱シャリオあたりになるのだろう。

ホンダがこのミニバンやRVというジャンルに参入してきたのは平成に入ってから。ホンダはセダンやスポーティーカーの開発に力を注いできたせいもあり、昭和の時代には自社生産のミニバン・RVを持っていなかったのだ。しかし、平成6年、アコードをベースに開発した「オデッセイ」が発表されるや否や、瞬く間にミニバン市場を席捲し尽くし、このジャンルの中心車両になってしまふ。ホンダは敢えて「オデッセイ」をミニバンとは呼ばず、「クリエイティブ・ムーバー」という呼び方で、新しい生活を創造するアイテムという位置づけをした。それは「オデッセイ」がライバル他社のミニバンと違い、車高のあるワンボックス風のボディではなく、さらにリアにはスライド式ドアを装備しない点を逆手に取ったのである。乗用車と違わない乗り心地と、操縦性の良さは他にない利点であり、そこを強調する戦略は大成し、ユーザーをしっかりと囲い込んでしまったのである。

ミニバン市場におけるその後のホンダの戦略も、車体の拡大は選ばず、平成8年発表のステップワゴンも5ナンバーサイズのまま。そして、2年後には人気だったコンパクトカー、ロゴのプラットフォームを使った「キャバ」を発売。日常生活省力化、費用削減などメリットは多数あるのだ。しかし、ホンダの考え方はそうではなかった。基本のベースは共有化するが、それぞれのクルマに合わせてプラットフォームを改造し、そのクルマが使われる状況に最適な基本構造を作り出している。そこに多額な費用が必要となってもである。この考え方、これが「ホンダらしさ」である。その基本コンセプトが明確であり、ユーザーにも受け入れられてきたせいで、初代フリードはなんと8年もの間、大きなモデルチェンジなしに生産が続けられた。いかに優れたパッケージングであつても8年は長く、とうとう4年ほど前の2016年、フルモデルチェンジが実行される。プラットフォームが再度一新され、室内の広さをさらに拡大し、運転しやすさをさらに磨き、ミニバンとしての使いやすさが一層向上した、いわば「正常進化」というモデルチェンジだった。

そして、昨年の10月、大きなマイナーチェンジが実行され、安全運転支援システムである「Honda SENSING」がすべてのグレードに標準装備された。さらに、これまでのフリード、フリード+の中にアウトドアイメージを盛り込んだ「CROSSSTAR」も設定され、ユーザーの満足度はさらに向上。これにより最早フリードの万全なラインナップは、不動のものとなったと言えるだろう。

—インプレッション—

一言でいえば、**まさにミラクルだ!**

試乗用に提供されたのはガソリン車の「G」だった。まずクルマの周囲をひと回り。ミニバンとはいえ、普通の5ナンバーサイズの小型車である。続いて、リアゲートを開けて、左右に跳ね上げ式となっている3列目のシートを降ろす。リアドアを開けて、2列目シートを倒して3列目に乗り込む。一部車種には3列目シートが非常用とし

ディーラーメッセージ

Honda Cars北海道 宮の森店
営業主事

寺島 慶太さん

「一新されたフリード、このモデルチェンジによって初代フリードから受け継がれてきた『コンパクトサイズのミニバンはこうあるべきだ!』という理念がより洗練され、確立されたと言えるでしょう。また安全運転支援システム Honda SENSING も衝突軽減ブレーキがリアにも効くようになるなど大きく進化し、ドライバーサポートも充分です。お客様にも好評で、特にお子様のいらっしゃる奥様から『運転しやすいし、サイズがピッタリで、狭い駐車場にも入れやすい』という声をいただいています。アウトドア派のお客様向けにクロススターも設定されていますから、どんなご要望にもお応えできます。試乗車も常時用意しておりますから、新型フリードの魅力を実際に体験しに来てみてください。ご来店、お待ちしております」



か思えないサイズもあるのだが、フリードはまったく問題ない座り心地である。2列目シートも必要なら大人3人座れるし、足も伸ばせる。そこまで確認しての感想、「こいつはミラクル!」であった。どこから見てもコンパクトな小型車なのに、その室内空間は想像以上であり、必要な7人が乗車できる広さを確保しているまさに「ミラクル」と言っている仕上がりなのである!

昨今、よく見かける風景、若い小柄な女性が巨大なミニバンの運転席に乗り、助手席には子供おそろく幼稚園への送り迎えなのだろうが、その用途には巨大なミニバンなど不要だろう。おそらく、その大きさをすべて使うことなど年に数回あるくらいはまず、そうであれば、燃費や維持費、取り回しの良さなど考えると、あの大きさは見合わない。自分の生活や住環境、家族構成などから、自分に最もふさわしいクルマはなんであるか、賢いクルマ選びが必要なのだ。そうであれば、小型ミニバンで充分なはずである。

ポディデザインも、最近流行のメッキパーツ多用の悪趣味なグリルとは正反対な、シンプルで誰にでも受け入れられるデザイン。さらに室内にはトレーヤードリンクホルダー、ポケットなど多数あり、使い勝手は充分である。家族そろって、時にはご両親も一緒に乗ってもらえるスペースがあるフリード、まさに『ちょうどいい』サイズ。

自動車というより、生活必需品の家電製品のように常に身近にある存在。いつでもどこでも維持費を気にせず気軽に使える存在、それがこのフリードなのであろう。

ファミリーカーの王道を行く存在!

運転席に座り、ポジションを調整してフロントウィンドに目をやると、メーターパネルがかなり遠いところにある。なにしろハンドルから

メーターの間にふた付きトレーマであるのだから、メーターはダッシュボードの相当奥にある。スピードはデジタル表示で、タコメーターは横にスライド表示。筆者のような「メーターは丸形でアナログ」が一番というドライバーには違和感があるが、昨今のパソコン、スマートフォンを活用している世代には何ら問題あるまい。

ダッシュボード上のまるでスイッチのようなシフトを入れて走り出す。シークエンシャルシフトやパドルシフトは装備されていない。まあ、フリードでスポーツ走行を楽しもうというドライバーはごく少数だろうし、Dレンジに入れたままでの走行に過不足はない。ただ車体重量が1.5トン近いのに、エンジンパワーは129馬力。さらにミッションがCVTのため、加速はおつとりした印象を受ける。CVTの特性なのだがエンジン回転が上がっているのに、車速が急激に高まることは無い。とはいえ、誰でも扱える適度で充分なパワートレインであり、7名フル乗車を考慮するとピーキーな特性は一切不要で、ファミリーカーとしてのフリードには最適だろう。

このCVTには今回、「ブレーキ操作ステップダウンシフト制御」が新たに装備された。これは、急坂下りなどでブレーキを掛けてもシフトが上がったままというCVTの欠点を解消するもの。実際に筆者も急坂下りをやってみたが、見事にシフトダウンしてくれた。

いずれにしても、フリードの運転しやすいさは特筆ものである。フロントの三角窓が効果的で、前方視界は充分。リアもテールゲート前の小窓が後方視界を確保してくれる。実際に乗ってみるとよくわかるはずなのだが、取り回しも楽で、走りも不足はなく、快適性も実用性も、経済性も、ヤングファミリーの日常生活にピッタリという存在がフリードなのである。