



主要諸元：(e:HEV BLACK EDITION 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,605×1,855×1,690mm
- ホールベース／2,660mm
- トレッド／前：1,600mm 後：1,615mm
- 車両重量／1,700kg
- 最小回転半径／5.5m
- エンジン／1,993cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／145ps：6,200rpm
- 最大トルク／17.8kgm：4,000rpm
- モーター最高出力／184ps：5,000～6,000rpm
- モーター最大トルク／32.1kgm：0～2,000rpm
- JC08 モード燃費／25.0 km/ℓ
- ミッション／電気式無段変速
- ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク 後／ディスク
- タイヤサイズ／235/60R18
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／4,558,400円(税込)



更なる品質向上目指しマイナーチェンジ！ 最上級モデルとして 「BLACK EDITION」が登場！ HONDA CR-V

■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 南32条店 TEL(011) 582-8400

プロフィール 常に「世界一」の座を 目指して！

ホンダ、つまり本田技研工業株式会社の設立は昭和23年9月である。ただ、創業者である本田宗一郎は、そのかなり以前から自動車関連産業やエンジン制作に関わってきた。発端は、父親が転換期を迎えようとしていた。セダンやワンボックスカー、ハードな4WDカーばかりではなく、もっと多目的に使えるクルマが望まれていたのである。ホンダはそのジャンルを「クリエイティブ・ムバー」と称していたが、まずはオデッセイ、続いて平成7年に初代のCR-Vが誕生する。

その初代CR-V、6代目シビックのプラットフォームをベースに、前後ともダブルウィッシュボーンのサスペンションに大径タイヤを装着することで車高を上げ、ミッションは全速4速ATコラムシフト。パーキングブレーキをステッキ式にすることで、3ナンバーサイズボディの広い室内を、前後ウォークスルーも可能となっていた。アウトドアイメージも残しながら女性層の指示も得ようという、これまでになかった仕様で発売されたのである。

今でこそFFセダンのプラットフォームやエンジンを流用して、オフロード性能よりも、都会的デザインや居住性、使い勝手の良さを優先させるクロスオーバーSUVは多数のメーカーから発売され、一般的になっているが、初代CR-Vは25年も前からその手法が取り入れられていたのだ。それが数多くのユーザーに受け入れられ、初代CR-Vは強力なライバルたちを寄せ付けず、この新しいクロスオーバーSUVというジャンルのベストセラーとなつてゆく。

ただ、その後の国内販売実績は決して順調とは言えず、ホンダからもフィットをベースとした「ヴェゼル」が平成25年に発売となり、その3年後、CR-Vは使命を終えたかのように日本国内生産を終了するのである。しかし、日本国内販売は終了したCR-Vだったが、海外では販売が継続しており、それは日本国内とは事情がまったく違い、CR-Vは歴代のモデルすべてが販売絶好調であったのだ。

『我々の相手は、わずか1億ほどの日本人ではなく、世界30億の人間だ。世界で売れるクルマなら、必ず日本でも売れるはずだ！』というホンダの創業者である本田宗一郎の言葉が残されている。

経営していた自転車店で目にした雑誌の広告だったという。それが1920年代の日本国内において、一流の自動車整備工場だった「アート商会」の広告。この企業に大きな憧れを抱いた彼は、大正11年、15歳で義務教育を終えると浜松から単身上京し、アート商会に丁稚(住み込みの無給として採用される)。

そしてこの「アート商会」で、若かりし宗一郎はその後のホンダを決定付ける体験もするのだ。アート商会では修理ばかりではなく、欧米メーカーの部材を組み合わせたレースカーも制作していた。そして、大正13年に開催された第5回日本自動車競争大会に航空機用エンジンを搭載した「カーチス号」で参戦、同乗メカニックとして出走した17歳の宗一郎は、なんと優勝を果たしてしまふのだ。この体験こそ、創業以来ホンダが掲げてきた世界一を目指す「レーシング・スピリット」の原点だったろうし、宗一郎自身もあのレースで得た情熱は一生消えなかった！と語っていたそうである。

1928年、昭和3年に21歳になっていた本田宗一郎は「アート商会」からの「れん分け」という形で独立、故郷の浜松市に「アート商会浜松支店」を設立し自身がオーナーとして自動車業界に参入してきた。もちろん一般修理や整備ばかりではなく、独自のレースカーも制作する企業であり、これを「ホンダ」の発祥と見ることもできるだろう。とすれば今年は92年目となり、創業100年を掲げる他メーカーとも比肩でき、決して新興メーカーではない。そして、その頃から高いエンジン技術で世界一を目指すとする「レーシング・スピリット」を持ち続けてきたのがホンダであり、その技術と精神はそのまま市販車にも生かされてきたのだから。

人気ジャンルの トップランナーとして！

時代が平成に変わろうとする頃、自動車業界も

る。ホンダは2輪メーカーだったころ、ロードレースGPの全クラス制覇を狙い達成してしまふ。さらに、4輪車など作ったこともないのに最高峰のF1GP参戦を企てる。つまりホンダは常に世界を相手に戦い、世界一を目指してきたのである。

それはCR-Vも同様。国内から一時撤退したとはいえ、世界では毎年70万台以上も販売されているベストセラーなのである。『世界で売れているのに、日本でも売れないわけがない！』と、創業者の意志を忘れていないはずのホンダ技術陣が2年間、じつくりと熟成した5代目CR-Vが日本国内に帰ってきたのが一昨年8月のこと。

その発売当初からメーカーが設定した販売目標を上回る成績を達成してきたのだが、それから2年が経過している。昨年の世界販売台数ランキング4位、80万台以上を売り上げた超人気車CR-Vとはいえ、さらなる魅力アピールは必要だろう。そして登場したのが6月19日から発売となった「BLACK EDITION」なのである。

インプレッション すべてを「黒」を 基調としたデザインに！

初代のCR-V、当初から国内販売専用として開発され、輸出仕様車の生産予定はなかった。しかし、日本国内での好評を知ったアメリカのホンダ販売店からの要請もあり、海外でも販売されるようになる。そして、その海外での販売台数は加速の一途をたどり、日本国内での販売台数を大きく超えるようになっていった。そのため、モデルチェンジのたびに海外からの要望に応えてボディサイズが拡大していったのである。現行のCR-Vは初代と比較して、全長で130mm、全幅では100mm以上も大きくなっているのだから、これはもう堂々たるミドルクラスSUVである。

そして今回、最上級グレードとして誕生した「BLACK EDITION」、ダーククローム

ディーラーメッセージ

Honda Cars北海道 南32条店
営業
杉本 啓太郎さん

「このCR-V ブラックエディション、「黒」にこだわりの、外観やホイール、さらに室内もブラック基調に統一されています。ボディサイズも大きいのですが、ハンドリングがよく、男女や年齢を問わずどなたにも運転しやすくなっています。またルーム内の質感も高く、上質な室内空間を楽しめます。ホンダらしい走りの“味付け”もあり、EV走行での加速が良いにもかかわらず、燃費性能も高くなっています。お客様からも好評でハイブリッドを選ばれる方が70%近くいらっしゃいます。ぜひ一度試乗してください、『ブラックエディション』の持つCR-Vの新しい魅力に触れてください。ご来店、お待ちしております」



メッキされたフロントグリル、ロアガーニッシュ、テールゲートガーニッシュに加え、専用のアルミホイールもブラッククリア塗装され、本革のシートやステアリングホイールもブラック。とにかくすべてが「黒」をベースにした仕上がりであり、大きく変わったボディサイズがその居丈高ぶりとも力強さをさらに強調、そこからくる存在感は抜群である。

またCR-Vは、他メーカーによくあるデザイン優先のクーペ風ルーフラインをとらない。ルーフラインはほぼ水平でリアシートやラゲッジルームなどの室内空間のゆとりを優先させたデザイン。このあたりは他メーカーとアプローチがまったく違う。そのためヘッドクリアランスなどリアシートの居住性が高く、テールゲートも大きく開き、積み込みが容易というメリットを生んでいる。

「BLACK EDITION」とロゴの入ったシートに座り、ステアリングホイールに手を添える。双方ともに本革製なのだが、その抜群のフィット感に驚かされる。2年前にも試乗したが、それがとは質感が全く違い、さすがに最上級車であることを認識させてくれる。シートヒーターやステアリングヒーターも装着され北国対策が万全なのもうれしいところ。

フロントスクリーン上のスイッチを操作するとパノラミックサンルーフが姿を現す。室内が明るく、オープンにすれば解放感も上々。そして使い勝手の良いセンターコンソールやドアポケット、ハンズフリーで開くリアゲートなども含め、BLACK EDITIONにはシティ派クルーザーとしての要素がすべて盛り込まれていた。

ゆとりの走りとソフトな乗り心地の融和！

今回、試乗用に提供されたのは、ホンダではe:HEVと呼ぶハイブリッドの4WDである。走り出そうと左手でシフトレバーを探すが、どこにも

ない。このクルマのシフトはコンソール上にあるスイッチなのである。一番上がPで、その下にR、次はNで一番下がDとなっている。我々古いアナログ派には多少の慣れが必要だが、スマートフォーンで育ったデジタル派には問題なかるう。e:HEVであるから走り出しはモーターで、ここは完全なEVである。なにしろモーターの最大トルクは3リッターV6エンジンと同等以上なのだから、たつぷりとバッテリー残量があればその発進加速はちよつとしたスポーティカー並みである。そこからさらにアクセルを踏むとエンジンが始動するが、それは駆動力に加担しない。通常走行でのエンジンは発電に使われるだけなのだが、一気に加速するとエンジンノイズも高まる。このあたりの「演出」は「エンジン命！」が大命題だったホンダらしい。高速の一定速度になればエンジンとミッションがクラッチでつながり、エンジンだけで走行するあたりも「ホンダらしさ」の表れだろう。

一般市街路や大きなRの高速コーナーではどつしりと落ち着いた走りを見せてくれるが、連続するタイトターンやスラロームなどはあまり得意ではない。車高のあるクロスオーバーSUVで、天井は重量のあるガラスルーフ。これでは重心が高くなるのは当然で、車体のロールが大きい。ただしこのストローク量の多いソフトなサスペンションは、ロールすることでタイヤのグリップを得られる雪道や未舗装路ではメリットになるだろう。

新型CR-Vの開発責任者は、「SUVだからといってことさらに尖る必要はない。誰にでも使えるストレスフリーな、究極に「普通」のクルマを目指した」とコメントしたそう。世界中で売れに売れ、クロスオーバーSUVのベンチマークとなるべきクルマがCR-Vである。丁寧に、まじめに作ったというホンダ技術陣の思想は「BLACK EDITION」にも見事に反映されていた。