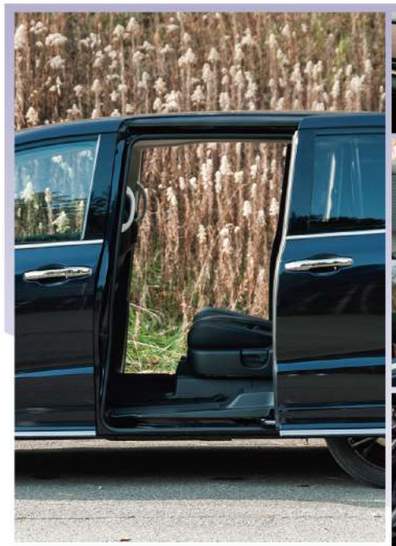

主要諸元：(ABSOLUTE・EX 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,855×1,820×1,725mm
- ホイールベース／2,900mm
- トレッド／前：1,555mm 後：1,560mm
- 車両重量／1,860kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／2,356cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／175ps：6,200rpm
- 最大トルク／23.0kgf.m：4,000rpm
- WLTCモード燃費／11.6㎞／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／ディスク
- タイヤサイズ／265/65R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／8名
- 車両本体価格／3,929,400円(税込)

上質感とユーティリティ、相反する機能をともに向上

現車を前にすると、明らかに変わったと分かるのがフロントフェイスだ。ホンダのフロントデザインはヘッドライトもグリルも薄めにデザインされている車種が多いが、新オデッセイでは文字通り厚みが増し、車そのものの存在感がぐっとアップしている。またリアコンビネーションランプも立体的な造形となり、欧州車のようなイメージに。各社のミニバンが差別化を図る中で、一目でオデッセイと分かるデザインは秀逸だ。ウインカーは前後ともシーケンシャルが採用され、光が流れる表示となった。

インテリアではインパネアッパーボックスが設けられ、収納能力が向上したほか、手で触る部分にソフトパッドを採用。またインパネのカラー液晶は従来の3・5インチから7インチへと大型化。アナログメーターとの組み合わせで、シンプルかつ見やすい情報表示を実現している。

前述の通りスポーティで実用性の高いミニバンとして君臨してきたオデッセイ。そこに上質感が加わったことが今回のマイナーチェンジ最大のトピックなのだが、実用性の追求も抜かりない。その筆頭が左右両側のスライドドアに設定されたジェスチャーコントロール・パワースライドドア。キーを携帯してスライドドアに近づくと、ウインドウ下端のセンサーが反応し、LEDがブルーに点灯。そこへ手をかざして動かすと、スライドドアが開くというもの。逆に閉じる際にも同様の機能が働くのだが、操作している様はまるで魔法をかけているようで面白い。スライドドアには予約ロック機能も追加された。従来パワースライドドアが閉まり切るまでロックボタンを押せなかったが、予めロックしてからドアを閉めれば、車から離れてもロックされるというもの。いずれもユニークかつ、「痒いところに手が届く」機能だと思う。またパワーテールゲートにはバンパー下に足を出し入れすることで開閉できる機能も追加され、例えば小さなお子さんを抱きかかえ、ショッピングバッグを手に持った状態で後席、あるいはラゲッジへ直接アクセスすることがとても簡単になった。

2モーターのe：HEVとガソリンの2バリエーション

ラインアップは整理・統合された。従来、上級スポーティ仕様として設けられていたアブソルートというグレードが全車種に用いられるようになり、ガソリン車がオデッセイ・アブソルート、HVがオデッセイe：HEVアブソルートに。ガソリン／e：HEVともにノーマルグレードとEXグレードがあり、乗車人数（7名または8名）と駆動形式によって全8種。サイドリフトアップシート車も設定されている。

モーターを2つ持つe：HEVも非常に興味深いのだが、駆動形式はFFのみ。モーターだけで最高出力184ps／最大トルク32・1kgf・mの実力を持つため、積極的に走らせたいというユーザーに人気とのこと。ただ降雪地ゆえ、ガソリン4WD車に支

利便性と上質感を両立 熟成されたミニバン

HONDA ODYSSEY

―プロフィール―

ホンダらしさが随所に見られるミニバン

ホンダの上級ミニバン・オデッセイがマイナーチェンジを受けて新登場。オデッセイは、国内でミニバン人気に火がつき始めた'94年に登場。ホンダの販売目標を大きく上回り、大ヒットとなる。2L以上の3ナンバー普通自動車クラスにおいて、翌年の販売台数が12万5、590台にのぼり首位に。'94年に日本カー・オブ・ザ・イヤー特別賞、'95年にRJCカー・オブ・ザ・イヤーを受賞している。

'99年にフルモデルチェンジを受けて第二世代へ。キープコンセプトながら、先代よりもスポーティな走りとデザインが与えられた。'03年に第三世代となるが、新開発の低床プラットフォームを導入したことで、立体駐車場に入庫可能な全高（1、550㎜／FF車）と3列シート7名乗りを実現した、ホンダらしい快作となる。2・4L・i-VTECHエンジンはスポーティな走りを見せ、かつて同社の小型スポーツモデルを経験してきた若年層が、ファミリーカーとして購入する傾向も見られた。'08年に第四世代となり、翌年には国内累計販売台数100万台を達成した。

現行の第五世代は'13年の登場。先代までのスポーティなエクステリアから見ると、かなり重厚なイメージになったが、歴代初の両側スライドドアや次世代環境技術「アース・ドリームス・テクノロジー」に基づく新開発エンジン、超低床プラットフォームの大幅刷新など、三代目以降のコンセプトをより煮詰めた進化を遂げた。'16年にHVモデルを追加、'17年にマイナーチェンジを受けており、今回は二度目のビッグマイナーチェンジ。すでにデビューから7年が経過しているものの、今なお国内のミニバン需要を牽引する一台として君臨している。

■テキスト＝横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo＝川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力＝ホンダカーズ北海道 月寒羊ヶ丘店 TEL(011)856-3311

ディーラーメッセージ

ホンダカーズ北海道 月寒羊ヶ丘店
営業
高瀬 天晴さん

今回のビッグマイナーチェンジでは、かなり多くの変更が行われています。まずはキリッと引き締まり、上質感も持ち合わせるフロントのデザイン。そしてジェスチャーコントロールを採用した両側パワースライドドアや予約ロック機能、パワーテールゲートなどは日常的な利便性を大きく向上させる機能です。加えてご好評いただいているHonda SENSINGも機能の充実が図られ、安心・安全で運転が楽しい上質なミニバンとして魅力を増しています。雪のシーズンとなりましたので、ぜひ4WDをご試乗ください。

持が集まっているという。このためお借りした試乗車はガソリン車の最上級グレードEX（4WD）である。e：HEVはどの車種も400万オーバーとなるが、ガソリン車は350万未満（FF・8人乗り）からで、自動車の本体価格が高騰していく中にあって、お得感・満足感が高いと思われる。

ただし車両価格の高騰には当然理由があり、その大きな要素が先進安全機能である。安全機能の先には「自動運転支援」が控えており、各メーカーがこぞって開発を進める一方、法整備が間に合っていないという指摘があった。そんな中、11月上旬に届いたニュースは「ホンダが自動運転レベル3のレジェンドを2020年度内発売へ」というものだった。自動運転レベル3を簡単に言うと「自動運行装置を使って車両を利用できる」ということ。この自動運行装置こそ未来の車の姿だが、おそらく世界初の市販化をホンダを達成しそうなのだ。これが成功すれば、ファミリー向けミニバンのオデッセイへの搭載も期待されるところ。今回HondaSENSINGに後方誤発進抑制機能が追加されており、安全機能がますます充実しているので、近い将来、この魅力的なミニバンが新時代に突入するかもしれない。

―インプレッション―
走りが楽しく、実用性と質感も兼ね備えたミニバン

走り出してすぐに気がついたのは、ボディ剛性と足回りの安定感。もとより低床プラットフォームであり、この第五世代もセカンドシートステップ位置の高さが、先代より60㎜下げられている。夫婦・子ども達に加えて祖父母が乗車することを考えれば低床のメリットは計り知れないが、実は運動性能においても大きな恩恵がある。腰高になればなるほど横風の影響を受けやすいし、コーナリングでのふらつきも大きくなる。これは物理的な現象なので、足回りのセッティングや重量バランスで対処するしかないのだが、オデッセイのコーナリングはかなり高いレベルで安定している。50㎞前後の常用域でステアリングを左右に振ってみても、不快なロールは一切感じられず、車体がステアリングにしっかりと追従しているのがわかる。

さすがにオデッセイでタイトコーナーを攻めることはないだろうが、期せずしてオーバースピードでRの小さいコーナーに進入してしまったり、高速道路で横風に煽られたりといったシチュエーションで、この粘る足回りは非常に頼もしい。もっと言えば、車体バランスや重量配分、足回りの安定感とステアリング特性など、走行性能に関するあらゆる要素こそ「安全な走行」に最も寄与するものとレポーターは考えている。古いタイプの車好きと思われるかもしれないが、どんなに安全技術が進んでも、走る・曲がる・止まるがしっかりできない車両には付け焼き刃に過ぎない。その点でオデッセイの走りっぷりには目を見張るものがある。車好きが選ぶ、実用性と質感が両立されたミニバン。それがオデッセイであるという結論が正しいと思う。