



主要諸元：(Advance)

- 全長×全幅×全高／3,895×1,750×1,510mm
- ホイールベース／2,530mm
- トレッド／前：1,510mm 後：1,505mm
- 車両重量／1,540kg
- 最小回転半径／4.3m
- モーター最高出力／154ps：3,497～10,000rpm
- モーター最大トルク／32.1kgm：0～2,000rpm
- 一充電走行距離／259 km
- 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／前 205/45R17 後 225/45R17
- 駆動方式／RR
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格／4,950,000円(税込)



その一方、インテリアの質感は素朴でレトロっぽくもあり、優しいトーン。ファブリックが巧みに用いられていて、ホッと安心できるムードが良い。外観も同様にホンダは「先進性とは決して無機質なものでなく、より人間に歩み寄ったデザイン・質感・使い勝手を持たせなければならない」と訴えかけているのかもしれない。今現在の生活環境を振り返ってみても、我々は最新のモノと古いモノが混在する中で生きてい

る。スマートフォンは2～3年で機種変更する。一方、お気に入りのマグカップとかタンスなどの家財道具は、20年30年と愛用しているものも多い。すべての自動車がEVとHVになり、空飛ぶ自動車まで登場したとしても、それらを人が使う以上、インテリアや触れる部分はアナログであり続けるだろう。インパネや制御系にデジタルが導入されればされるほど、むしろアナログ面が強調されるかもしれない。そうした観点においてもホンダは先進的だ。

先進の安全性能を標準装備

ラインアップはノーマルグレードとアドバンスの2種。Hondaパキングパイロット(後述)やマルチビューカメラシステムなどの機能面と、モーターの出力が異なる。ただし安全運転支援システム「Honda SENSING」は両グレードとも標準装備されている。これに含まれる各種機能は割愛するが、ミリ波レーダー・カメラ・前後のソナーセンサーにより、駐車時や夜間などのドライブレブにおける安全性が高められている。Hondaパキングパイロットはボタンひとつで駐車・車庫入れを支援してくれる便利なシステムで、白線で仕切られた百貨店やスーパーの駐車場で有効性を発揮してくれる。若干の操作が必要ではあるが、作動させると車任せで駐車できてしまう優れもの。これは自動運転支援システムの延長にある技術である。

またアクセルペダルだけで加減速をコントロールできるシングルペダルコントロールも装備されている。特に効力を発揮するのは減速時である。アクセルを離すとエンジンブレーキ(エンジンは持たないので正確な表現ではないが、エンジン車で使い慣れた言葉なので、イメージをつかんでいただくため便宜上こう記す)が強めにかかり、やがて止まる。スポーツドライブでも

まずはエクステリアデザイン。とにかく可愛い。そして近未来的だ。レトロっぽいモチーフなのに近未来的に見せるところが極めて秀逸。注目を集めること間違いなしである。加えて前のドアハンドルが隠れるよう設計されており、スマートキーで解錠すると飛び出してくる。後ドアはウィンドウの後端に三角のハンドルが設けられている。空力上のメリットもあるがシティコミューターであることから、見た目のスマートさを狙ったものだろう。またドアミラーは力

メラシステムが採用されており、室内ダッシュパネルの両端にモニターが備わる。画角はかなりミラーに近いものとなっており、運転中の違和感はなかった。

充電ポートはボンネットの中央にあり、使い勝手は良さそうだ。RRなのでボンネットの中はラゲッジかと思いきや、電子制御系のパーツがぎっしり。となるとラゲッジは後部座席からリアハッチ内ということになるが、決して広くはない。このあたりがやはりコミューターと割り切っている部分だが、3名以上で旅行に出かけない限り、日常的には何の不便もないと言える。

インテリア、特にダッシュパネル全面に広がるワイドビジョンインストルメントパネルは先進的だ。左右両端にドアカメラのモニター。ドライバー正面には車速やHonda SENSINGの状態を表示する全面フル液晶のマルチインフォメーション・ディスプレイ。助手席前にはナビ、電話、オーディオのほか、Honda パーソナルアシスタント(車と話すことができるAI)も含むワイドなディスプレイが設けられている。このディスプレイはこれまでのインパネの常識を完全に覆しており、スマートフォンやタブレットのように、アプリケーションを操作する仕組み。はじめは戸惑うかもしれないが、ドライバー/ナビゲーターともに慣れてくれば、この車は単なる移動手段ではなく、快適に目的地まで運んでくれる情報端末として機能するまさに近未来である。

—プロフィール— ホンダ初の 量産フルEVがついに登場

ヨーロッパ・中国・アメリカのカリフォルニア州などが、内燃機関(ガソリン・ディーゼル)を持つ自動車の新車販売を30～40年に禁止する政策を打ち出した。日本政府は昨年10月、国内の

可愛い、速い、扱いやすい ホンダらしさが詰まったフルEV HONDA e

■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=Honda Cars北海道 宮の森店 Tel(011)644-9301

温暖化ガス排出を50年までに「実質ゼロ」にする方針を表明。いよいよ自動車の電動化が本格的に始まるうとしている。そんな中、ホンダ初の量産フルEVが登場。それも未来感とレトロ感が絶妙にマッチした、可愛らしくスポーティな外観を身に纏った登場である。モーターをリアに積み、後輪を駆動するRRであること、ダッシュパネルのほぼ全面がディスプレイモニターであることなど、新型車だけにトピック満載だ。

Honda eは19年3月にジュネーブ・モーターショーで発表され、同10月の東京モーターショーで日本仕様が参考出品された。市場への投入が翌10月30日であったことから考慮すると、参考出品時点での完成度が非常に高かったことがわかる。ホンダが「都市型コミューター」と位置づけている通り「新時代に馴染むシンプルでモダンなデザイン」「力強くクリーンな走りや取り回しの良さ」さらに「多彩な先進機能を搭載し、移動と暮らしをシームレスに繋げる生活のパートナーとなる」ことが掲げられている。RRレイアウトとしたのは取り回しの良さを表現するためであり、最小回転半径は4.3mとなっている。それではデザインや機能について解説していこう。

すべてにおいて近未来的、 特にデザインは秀逸

まずはエクステリアデザイン。とにかく可愛い。そして近未来的だ。レトロっぽいモチーフなのに近未来的に見せるところが極めて秀逸。注目を集めること間違いなしである。加えて前のドアハンドルが隠れるよう設計されており、スマートキーで解錠すると飛び出してくる。後ドアはウィンドウの後端に三角のハンドルが設けられている。空力上のメリットもあるがシティコミューターであることから、見た目のスマートさを狙ったものだろう。またドアミラーは力



ディーラーメッセージ

Honda Cars北海道 宮の森店 安達 広頼さん

ホンダ初の電気自動車がついに誕生ということで、発売以来、多くのお客様からお問い合わせや試乗申し込みをいただいております。見るからにキュートでホンダらしい外観。スタートボタンを押した瞬間に広がる未来的なディスプレイとカメラ式のサイドミラーをはじめ、近未来のシティコムーターとして新鮮な車内。そして走り出せばガソリンエンジンとは全く異なるモーター駆動のドライブフィール。すべてが新しい驚きと感動にあふれた一台となっております。札幌市内で試乗車をご用意している店舗は2か所のみですので、中心部からアクセスしやすい当店へのご来店・ご試乗、お待ちしております。



かなり楽しめると思うが、一般的なシーンで有効なのは冬道である。冬道での運転に欠かせないのがエンジンブレーキ。パドルを操作したり、シフトレバーのアップ/ダウンを操作するなど車種によってまちまちだろうが、右足だけで操作できるので、両腕はステアリングに集中できる。これぞモーター車のメリットの一つと言っても過言ではない。

インプレッション

ホンダらしく、走る楽しみを盛り込んだEV

モーター車を運転したことがない人も多くいるだろう。中には「エンジンでなければ車ではない」と考える人がいるかもしれない。実を言えばレポーターも「そちら側」の人種。愛車のパワーバンドを把握し、いかに回転を落とさずに早く走れるかを考え、ヒール&トゥを練習した世代である。だからこそ断言する。モーター車はある意味、車好きにとつての朗報なのである。まず速い。トルクが太く瞬時に加速する。Honda eのパワーバンドは3、500回転前後からだが、最大トルクはゼロ回転から。この可愛いクルマがスポーツカー真つ青の加速を披露してくれるのだから、痛快としか言いようがない。加速感は過給機付きのようにも思えるし、4リッター以上の大排気量車のようにもある。様々なモーター車に試乗してきて、この加速感が病みつきになってきている。

RRなので雪道での挙動が一番気になるところだが、圧雪の登りもまったく心配なし。オーバーステアになる瞬間もあるが、トラクションコントロールが介入し、スピンの心配もない。むしろRRゆえに小回りがきいて、コーナリングも楽しい。足回りは非常に安定していて、コーナーで粘ってくる一方、街中での段差は大袈裟に拾わない。かなりフラットな乗り心地である。この辺り

はまごうかたなきホンダのスポーツ車。車好きなら思わずニヤニヤしてしまう運動性能といえは伝わるだろうか。

フル充電した場合の走行距離は、今回試乗したアドバンスが259km、ノーマルグレードが283km（いずれもWLTCモード）。これをどう考えるかは充電インフラにも関わってくるが、先に書いた通りシティコムーターとして開発されていることと、（気象条件などによるが）30分で50〜60%までの急速充電できることを加味すると、十分実用に耐えると思う。個人的にはもしロングドライブに出かけようとする場合、充電スポットを事前に調べ、その周辺のグルメやアトラクションを探さるう。つまり充電時間も考慮して旅行計画を立てる。それを楽しいと捉えられるかどうかだろう。

車両価格はノーマルグレードが451万円と、決して安いクルマではない。全幅が1、750mmあり、広い室内空間を持つ3ナンバーであることを考慮しても、ボディサイズから判断される車格と価格が釣り合っていないと感じる人が存在するのは致し方ないところだろう。だが発売以来、問い合わせや試乗の申し込みは多いとのこと。これは何を意味するか。他メーカーがEVを先んじて発売する中、後発で登場したホンダ初のEVではあるが、ホンダにはインサイトをはじめとするHVを早い段階から開発してきた歴史がある。また「エンジンのホンダ」と言われるスポーツティカの歴史も持つ。そのホンダが生み出した最新のEVが、果たしてどういうクルマなのか、関心を持つ人が多いということなのだろう。本格的なエコカー時代を目前に控え、このサイズで必要十分な人たちが、モーターの走行性能に面白みを見出す人たちが、未来のモーターリゼーションを先取りしたい人たちが、そしてホンダが作り上げた「走る楽しみ」の詰まったEVを体験したい人たちが、その価値を認めてくれれば、街のあちこちで見かける機会も増えることだろう。いや、そう願いたい。