



主要諸元：(e:HEV Z 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,330×1,790×1,590mm
- ホイールベース／2,610mm
- トレッド／前：1,535mm 後：1,540mm
- 車両重量／1,450kg
- 最小回転半径／5.5m
- エンジン／1,496 cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／106ps：6,000rpm
- 最大トルク／13.0kgm：4,500rpm
- モーター最高出力／131ps
- モーター最大トルク／28.5kgm
- WLTCモード燃費／22.0 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／前 225/50R18 後 225/50R18
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／3,338,500円(税込)

スにしながらも、大柄なボディと大径ホイールによってワイルドさと押し出しの強さを手にしたクロスオーバーカーは一躍人気車種となるのだ。

その先鞭をつけたのは、平成6年に発売されたトヨタのRAV4だが、その翌年にはホンダも6代目E-K系シビックをベースにCR-Vをリリースし、先行するRAV4を超える販売台数を記録するのである。それまでクロスラントリ系車両を自社製造してこなかったホンダにとっても、ホンダファンにとっても希望のニューカーであり、真偽のほどはともかく、ホンダ販売店にはCR-Vを手に入れようという客が列をなしたという逸話も残されている。

その後もホンダはコンパクトカーのロゴをベースにHR-V、さらにミニバンのストリームプラットフォームフォームを流用したクロスロードも発表するなど、クロスオーバーSUV車種を充実させてゆく。ただそれらは順次国内市場から姿を消し、CR-Vも主たる市場を海外に移したため、平成20年過ぎにはホンダの国内SUVが手薄になってしまふ。

そして平成25年、そんなホンダの現状を危惧する声を吹き飛ばすように登場したのが初代ヴェゼルだった。人気のコンパクトカーである3代目フィットのプラットフォーム&エンジンをベースに開発されたのだが、そのまま流用するのではなくボディはワイド化され、ホイールベースも延長されるなど新設計と言ってよいほどの改良が施されていた。このホンダの自信作がユーザーの大きな支持を獲得するのにさほどの時間を必要としなかった。さらにCM戦略が効果的であり、BGMに起用された新進ポップグループ「Suchmos」の都会的で洗練された音楽性が、あふれるほどの魅力を持つヴェゼルのイメージと完全にマッチし、双方が大ヒットを果たすのである。

その人気は圧倒的であり、ヴェゼルは発売された翌年、2014年から3年間、国内SUV販売台数トップの座に君臨し続ける。この7年間で日本国内ではおよそ45万台もの販売台数を達成。一時CR-Vの国内販売が中断したこともあり、ホンダのSUV

の技術開発の中核であるホンダ技術研究所の社長となった人物、まさに根っからの「エンジン屋」である。創始者である本田宗一郎の意志である「ホンダの社長は技術者でなければならない」という点からも最善の社長選任といえよう。

しかし、「エンジン屋」であったはずの三部社長が示した新たなホンダの方向性は、創業時から引き継がれてきた「パワー命! エンジン技術最優先!」ではなかった。まず「環境」と「安全」に徹底的に取り組むことが示され、さらに2040年までに先進国で販売するすべてのクルマを電気自動車(EV)と燃料電池車(FCV)にすると表明したのである。自動車メーカーにとって「自動運転車」と「電動車」は避けて通れない問題であり、そうであればその大きな課題に向けて積極的に取り組んでゆく。ホンダは「独創的な技術者集団」であり、高い目標に向かって突き進んでゆくと力説された。

カーボンフリー社会では化石燃料を使う内燃機関の存在は難しくなるだろう。そこから新たなモビリティ社会やパワーユニット、さらに無公害なエネルギー創出の研究は欠かせないポイントであり、ホンダはその最先端技術を持つ自動車メーカーになるうとしているのだ。それはホンダ初のEVである「HONDA e」の発売、さらに世界で初めて自動運転レベル3を達成した「ホンダ・センシング・エリート」を搭載した新型レジェンドの発売などからもうかがい知ることが出来る。もちろん4月23日から発売開始となった新型ヴェゼルもホンダの意欲作であり、これまでのホンダとはまったく違ったデザインコンセプトから生み出されたそのヴェゼルにもホンダの新たな方向性が盛り込まれているのだ。

昭和の時代が終わり、平成となって4〜5年経った頃、クロスオーバーSUVという新ジャンル車両が誕生する。Fセダンのプラットフォームをベースにホンダの屋台骨を支えるクロスオーバーSUV、それがヴェゼルなのである。

—インプレッション—

シンプル&クリーンに上質感を加えたデザイン!

新型ヴェゼル、そのボディデザインは先代とはまったく違った造形コンセプトで作られている。フロントは傾斜させずに切り立たせ、ほぼ水平なルーラインからかなり寝かせたテールゲートへ続くサイドも余計なプレスラインを排したシンプルな流れで、横長の大きなリアウインドの後端にドアハンドルを隠すことで2Dアクーベ感を強調することに成功。

新型デザインのシンプルさを一番感じるのがフロントグリル。横にスリットが切られているが、ボディと同色に塗られており独立したグリルではない。ボディと一体化し、シンプルでスマートなフロントデザインに加え、水平基調でストリートにリアエンドへ続くサイドビュー、このあたりはこれまでのホンダ車にはなかったポイントだろう。

新型のボディサイズは、車幅が15mm拡大、全高が15mm下げられただけで、先代とほとんど変わらないのだが、水平基調デザインのせいで車格が1段階アップしたように大きく感じられる。先代がラグビーボールのようながたまり感を持ち、じやじゃ馬的要素もあったのだが、新型はロングノーズからストレートルーフで全長を大きく見せ、ゾトナになったような上質感がある。だからこそデザインの勝利だろう。

ルーム内にもその上質感は満載で、センスの良いプライムスモースとファブリック地のコンビシート、コンソールやダッシュボードにはクロームシルバーの縁取りが施されている。特筆すべきはリアシート。シートバックを前に倒すとフルフラットで



新たな“ホンダらしさ”を目指し、 ヴェゼルがさらなる高級化・上質化を 果たすフルモデルチェンジ! HONDA VEZEL

■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札幌中央 江別店 Tel(011) 383-7777

—プロフィール—

チャレンジングな高い目標の実現に向かって!

4月1日、ホンダは八郷隆弘氏が退任し、新社長には三部敏宏氏が就任すると発表した。三部氏は、広島大学工学部在学中から内燃機関を研究し、ホンダ入社後もエンジン開発を担当。そこからホンダ

シテイ派コンパクトSUVの決定版として!

昭和の時代が終わり、平成となって4〜5年経った頃、クロスオーバーSUVという新ジャンル車両が誕生する。Fセダンのプラットフォームをベースにホンダの屋台骨を支えるクロスオーバーSUV、それがヴェゼルなのである。

の技術開発の中核であるホンダ技術研究所の社長となった人物、まさに根っからの「エンジン屋」である。創始者である本田宗一郎の意志である「ホンダの社長は技術者でなければならない」という点からも最善の社長選任といえよう。

しかし、「エンジン屋」であったはずの三部社長が示した新たなホンダの方向性は、創業時から引き継がれてきた「パワー命! エンジン技術最優先!」ではなかった。まず「環境」と「安全」に徹底的に取り組むことが示され、さらに2040年までに先進国で販売するすべてのクルマを電気自動車(EV)と燃料電池車(FCV)にすると表明したのである。自動車メーカーにとって「自動運転車」と「電動車」は避けて通れない問題であり、そうであればその大きな課題に向けて積極的に取り組んでゆく。ホンダは「独創的な技術者集団」であり、高い目標に向かって突き進んでゆくと力説された。

カーボンフリー社会では化石燃料を使う内燃機関の存在は難しくなるだろう。そこから新たなモビリティ社会やパワーユニット、さらに無公害なエネルギー創出の研究は欠かせないポイントであり、ホンダはその最先端技術を持つ自動車メーカーになるうとしているのだ。それはホンダ初のEVである「HONDA e」の発売、さらに世界で初めて自動運転レベル3を達成した「ホンダ・センシング・エリート」を搭載した新型レジェンドの発売などからもうかがい知ることが出来る。もちろん4月23日から発売開始となった新型ヴェゼルもホンダの意欲作であり、これまでのホンダとはまったく違ったデザインコンセプトから生み出されたそのヴェゼルにもホンダの新たな方向性が盛り込まれているのだ。



ディーラーメッセージ

Honda Cars札幌中央 江別店
新車課 営業

谷口 隆さん

「新型ヴェゼル、事前に多くの情報が流れていたこともあって、実際に現車を見てくださったお客様からの評判は上々です。SUVでありながらリアシートも広くミニバンのもようであり、ボディデザインからクーペのようでもあり、お客様の様々なご要望にすべてお応え出来るクルマに仕上がっています。私自身も先代からこの新型まで3台のヴェゼルの乗り継いでいますが、そのヴェゼルを知り尽くした私からも自信をもってお勧めできる一台です。店舗には常時試乗車をご用意しておりますので、新型ヴェゼルの魅力をぜひご試乗いただいてご確認ください。ご来店、お待ちしております」



広大なラゲッジスペースが現れ、座面を跳ね上げると床から天井まで高さが1m20cm以上もある長尺物も積載可能スペースが生まれる。それにも関わらず、リアシートの座り心地は何ら問題がない快適さ。先代から続くセンタータンクレイアウトがもたらすシートアレンジの多彩さはヴェゼルの大きな強みである。

もちろん安全運転支援システムも万全で、さらにグレードアップした「Honda SENSING」が全車に標準装備。フロントのワイドビューカメラと前後バンパーにそれぞれ4台のソナーセンサーにより前方状況を探知し、衝突軽減や誤発進抑制、路外逸脱抑制など大きな安心をもたらしている。また一部上級車種以外はオフショーンとなるが、「Honda CONNECTディスプレイ」を装着し、「Honda Total Care」に加入すると緊急サポートの他、スマートフォンがエンジンキーになったり、離れた場所からエアコン操作ができたり、ドアロックができたりと様々な利便性を手にすることができるといふ。

重厚感ある走りっぷりと信頼できる4WDシステム！

ドライバーズシートに乗り込み、ステアリングホイール位置を決め、シートポジションも合わせるのだが、なかなか最適位置にならない。そこでシート座面を上げてみるとびつかりの視線位置が得られた。ヴェゼルもSUVであり、多くのユーザーが望む「上から目線」のポジションがベストなのだろう。ただ、ステアリングホイールはほぼ真円であり、革巻きのスポーティな感触も含めて好印象。またシフトノブも他社のハイブリッド車に見られるボタンやスイッチではなく、しっかりとした革巻きのシフトレバー。このあたりもドライブング感覚を大事にするホンダらしさなのだろう。

スタートボタンを押すとタッチシフトボードにメーター表示が浮かび上がり、アクセルを踏み込むとスムーズに走り出す。ヴェゼルは先行発売された

フィットにも採用された最新ハイブリッドe:HEVであるから通常走行はほとんどモーター駆動である。もちろんエンジンも稼働するが、高速巡行走行以外は発電用であり、EVと変わらない運転感覚。そのモーターだが、131馬力というパワーを発揮し、発進加速も申し分ない。シフトをBレンジに入れるとアクセル操作だけのワンペダルでの減速感も味わえるのだ。

新型ヴェゼルはトランスミッションも一新された。先代はデュアルクラッチ・トランスミッション（DCT）という、クラッチ操作がないだけで実際にギアの組み合わせ変更で加速減速するミッションだったのだが、新型では無段変速のCVTに改められた。そのため、ダイレクトなシフト操作感は薄まったが、スムーズさは大きく向上し、重厚感のある落ち着いた走りを入れたのである。渋滞や信号待ちの多い日本国内の道路事情や、駆動がモーター主体のハイブリッドシステムであることを考えると、DCTからCVTへの変更は当然の帰結だったのだろう。

ただ、北海道では必須ともいえる4WDシステムは本格的な機構が搭載された。多くのハイブリッド車は後輪駆動用に別のモーターを装着し4WDと称することが多いのだが、積雪路面や深い泥濘地ではほとんど役に立たない。しかし、新型ヴェゼルにはフロベラシャフトで後輪を駆動する本格的な機械式4WDシステムが採用されたのである。さらに自在なトルク配分を実現するため、デファレンシャルギアの前にビスカスカップリングではなく電子制御多板クラッチを導入。これにより通常の生活4駆ではない、本格的な4WD性能を手に入れることができた。北海道に住む我々にとって、この安心感は大いと言えよう。

クリーンでスタイリッシュなボディに生まれ変わった新型ヴェゼルだが、本格的4WDシステムを備えるなどオールマイティな魅力を持っている。新型ヴェゼル、まさに新たに生まれ変わるうとする「ホンダイズム」の結晶であり、都市型コンパクトSUVのトップブランドとして、この先もユーザーから絶大な信頼と支持を獲得し続けるに違いない。