

主要諸元：(e:HEV Z 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,570×1,840×1,620mm
- ホイールベース／2,655mm
- トレッド／前：1,590mm 後：1,605mm
- 車両重量／1,630kg
- 最小回転半径／5.5m
- エンジン／1,993cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／141ps：6,000rpm
- 最大トルク／18.6kgf・m：4,500rpm
- モーター最高出力／184ps
- モーター最大トルク／32.1kgf・m
- WLTCモード燃費／21.5km／ℓ
- ミッション／電気式無段変速機
- 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／225/55R18
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／4,119,500円(税込)



気軽に、自由に!“使える相棒”として ホンダからブランニューの クロスオーバーSUV、ZR-Vが誕生 HONDA ZR-V

■テキスト=天野 克彦(BIBIMBA天野) ■Photo=川村 敷(川村写真事務所)
■取材協力=ホンダカーズ札幌中央 南郷通店 Tel.(011)862-7111

―プロフィール― 電気自動車でも 世界一の座を目指して!

一昨年の2月、ホンダは新社長に三部敏宏氏が就任すると発表した。三部氏はホンダの技術開発の中核であるホンダ技術研究所の社長でもあった人物で、まさに「エンジン屋」であったのだが、三部氏が表明したホンダの新しい方

向は平成7年、6代目シビックをベースに開発したC-RVからだった。自社製SUVを持たなかったホンダが初めて手掛けたSUVだったが、発売当初から大きな評判と人気を手にして、先行した発売されていたトヨタRAV4を抜き去り、SUV系車両の国内販売台数トップとなるのだ。

その後もホンダは「C」をベースにHR-V、さらにストリムを流用したクロスロードも発表するなど、SUV車種を充実させてゆく。アメリカや中南米、中国など世界に目を向けるとホンダのSUVはさらに充実しており、パイクー、MDX、ヴェランシア、CDX、WR-V、BR-V、HR-Vなど枚挙のいとまがないほどの車種が販売されている。

ところが日本国内では次々と姿を消し、昨年にはC-RVの国内生産が終了したため、ホンダ製SUVの選択肢はヴェゼルだけになってしまったのである。この状況、決して見過ごすわけにはいかないのは当然であり、ヴェゼルの上級SUVの国内販売が検討されたのは言うまでもなかるう。幸いにしてアメリカでは、新型シビックをベースにしたSUVがHR-Vの名でリリース済みで、もちろんそれは日本向けにリファインしての販売も前提となっていた。それがZR-Vなのである。

既報の通り、自動車の祭典であった東京モーターショーは「東京モビリティショー」となり、イベント自体の性格も変化。そこで注目を集めたのが「東京オートサロン」である。このイベント、元は「オートスポーツ」や「オフショーン」という自動車雑誌を刊行している三栄書房内に事務局を置く、チューニングカーやレースカー、カスタムカーなど改造車の作品紹介を中心とするイベントだったのだが、昨今は国内自動車メーカーからの出展も増えてきている。

そして、今年のホンダブースで披露されたのが、シビック・タイプRをスーパーGT参戦用にフルチューンされたレーシングマシン。さらにホンダ・アクセスが制作したZR-Vのカスタム仕様車であった。ここでもホンダ車両の話題の中心はZR-Vであり、ZR-Vこそ待ちに待った、そして生まれるべくして生まれたホンダ製SUVなのである。

ZR-Vは昨年の11月に発表されたのだが、実際の販売

針は、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)にするというものだった。

創業者である本田宗一郎の時代からホンダは「エンジン命」、さらに「世界」になる!も社是であり、現在でも2輪用、4輪用、さらに汎用エンジンを合わせた原動機生産量は他メーカーの追従を許さぬ世界。レースにおいても2輪ロードレースや4輪のF1GPでチャンピオンタイトルを奪取し、世界一の座に君臨してきた。

しかし時代は変わり、カーボンニュートラルは世界的命題となる状況下で注目を浴びたのがアメリカのテスラや中国で林立する自動車製造に高度な技量を持たないアップスラー企業が販売する電気自動車だった。それにヨーロッパの自動車メーカーも追従し、電動車への流れは拡大してゆくのだ。

それを見たホンダの首脳陣、その技術者魂に火が付き、電動車がクルマの主流になるのなら、そこでもホンダは世界一のトップに立つという決意表明が三部新社長のコメントなのだ。

そのホンダの意志が具体的に表明されたのが、今年ラスベガスで開催された世界最大のIT&家電の技術見本市であるCESだった。そこにはBMWやVWグループ、プジョーなども参加していたのだが、ホンダもソニーと提携した新組織であるソニー・ホンダモビリティが制作した「AFEEELA」という電動試作車が展示されていたのである。

その世界から大きな注目を集めた「AFEEELA」は単なる電動車ではなく、ソニーの持つ音楽やゲーム、ムービーなどが楽しめるエンターテインメント空間にもなっていた。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、ホンダはソニーと提携することでクルマにまったく違った要素を盛り込んだのであった。そこにホンダらしさとは強い競合に立ち向かう姿勢と明言するホンダの決意を感じたのである。

しっかりと作り込んだ SUVの決定版!

ホンダがクロスオーバーSUVという新ジャンルに参入

は今年の4月。その間にメディア向け試乗会や、各地のディーラーでの試乗も用意された。それは半導体など自動車生産に問題山積であり、実際の発売には半年ぐらいの余裕が必要だったのだらう。今回、ご協力頂いたホンダカーズ札幌中央でもZR-Vのオーダーは200件以上になるといふ。それほど大きな期待の下に誕生した台、それがZR-Vである。

―インプレッション― 独特なフロントマスクと 正統派SUVデザイン!

ホンダの技術陣が「二度見したくなる姿を意識した」というボディデザイン、やはり特徴的なのはフロントグリルだらう。黒く大きく口を開け、縦に組み込まれた棧によってその存在を強烈にアピールしている。この感覚はこれまでのホンダ車には見られなかった造形である。最近のホンダ車、ヴェゼルにしてもステップWGNにしても、フロントグリルやボディデザインはシンプルにしてスマート、クリーンなイメージだったのだが、このZR-Vはその正反對。ただこのグリル、一部のヨーロッパ製SUVを思わせるほどの存在感はあり、評価や好みが分かれそうである。

ルーファインはフロントデザインと違い、ごくオソッドックス。リアエンドに向けて下げたり、リアウインドのデザインでクーペ風に見せるという手法を取らず、リアシートのヘッドクリアランスとバゲッジルームのスペースをしっかりと確保している。このあたりの割り切り方は小気味いいほどだ。

他のメーカー製SUVに多く見られるホイールハウスの黒い樹脂製アーチ。ZR-Vではスタンダードのメタリックにはそれが残されているが、上級グレードであるこのホイールアーチはボディと同色になっている。大径タイヤを強調するのは小細工ではなく、センス良いホイールデザインで達成すればよいわけで、このクリーンな手法は潔いほどだ。ただ、その18インチの大径ホイールから覗くブレーキキャリパーが鉄鉄のまま。これを塗装し、ZR-Vというロゴを入れるだけで高級感は一気に上昇するはずで、そのあたりの検討を望みたいところだ。



ディーラーメッセージ

Honda Cars 札幌中央
営業推進部

田中 康聖さん

「各社から多くの SUV が発表されていますが、4月に発売開始となる ZR-V は最もスポーティかつ上質な SUV を体感できる1台です。特徴的なフロントグリルはもちろんのこと、これまでにないスタイリッシュなデザインが各所に施されており、カッコいい以外の表現は考えられません。また、ハンドルを握ると SUV であることを忘れてしまうほどの力強い加速・静粛性・高いコントロール性能が感じられるのも大きな魅力でありながら、リアルタイムAWDの採用・SNOWモード搭載により雪道においてもその走行性能は失われません。どんな車も試乗して初めて分かることが多いものですが、ZR-V は想像を超える体験をお約束できるものと思います。ホンダカーズ札幌中央では全11店舗で ZR-V を試乗できますので、ぜひ一度お店にお立ち寄りください。」



「クビットに乗り込むと、そこにはオレンジの糸でステッチが縫い取られた黒い本革シート。そのセンスのよさとシート本体の上質感は充分である。もちろんシートヒーターも装備されており、それはリアシートも同様。ステアリングホイールにもヒーターは装備されているが、そのスイッチはステアリングホイールの下段スポーク上の分りやすいところにある。些細なことだがこのあたりの配慮もうれしい点なのだ。」

ドライビングポジションは他の SUV とはちょっと違う。シート座面が低いため足をストリートにペダルまで伸ばせるのだ。よくある SUV 特有の四角い椅子にアップライトに座るような上から視線ポジションではなく、セダン感覚のポジション。これは基本フラットフォームがシビックと共通であることの証しでもあるのだが、ドライバーにとってクルマとの一体感を高める上でも重要である。

さらに特筆すべきはダッシュボード中央にあるディスプレイ位置である。シートを最も低い位置に設定したのだが、ダッシュボードから飛び出しているように見えるディスプレイが、実際にはフロントウィンドにはからず前方視界を妨げないのだ。ウィンドウとドアミラーの位置関係も適切で視界の広さを確保しているし、リアウィンドウも視認性が高く後方視界も良好。後方視界の悪さを、ディスプレイに投影されるリアカメラの映像でカバーするクルマもある中、自分の目で確認できることは重要であり、このあたりの配慮はドライバーファーストなホンダらしさの表れだろう。

信頼できるパワーと 4WDのコントロール！

ドライバー正面のメーターディスプレイ、右がアナログのスピードメーターで、パネル中央にもデジタルで表示される。左はどれくらいの出力を使っているかのパワーメーター。これが100を表示したら馬力換算で184馬力を発揮するモーターの出力すべてを使っているという事。ホンダのe:HEVはハイブリッドのCVTであり、通常走行でのエンジンは発電用に徹するためコメーターは不要である。ただ常にタコメーターを見ることで走りの状況を確認してきた昭和のドライバーである筆者にとってはちょっと残念なところ。

走り出しはモーター駆動であり、予想以上にスムーズ。さらにそこからアクセルを踏み込むと、3リッター以上のガソリンエンジンに相当する大トルクのモーターが強力に加速させてゆく。同時にそのモーターに電力を送り込むためエンジンが始動するが、そのエンジン音はキャビン内にも入り込んでくる。それを押さえ込むのは難しくないだろうが、このZR-Vではその処置をしていない。ドライバーにエンジンが稼働していることを認識させてくれているのだ。さらにモーターの効率が低下する高速巡行走行ではエンジンが駆動の主役を演じる。そのあたり、やはりホンダは「エンジン屋」の魂を失っていないのである。

ZR-Vは「NORMAL」、「ECON」、「SPORT」、「SNOW」と4パターンのドライブモードを持つ。通常は「NORMAL」や「ECON」で充分だろうが、舗装路面で「SPORT」を試してみた。スイッチを入れた瞬間、メーターの周囲が赤く表示され、そのままアクセル全開で加速するとCVTにもかかわらず、速度の上昇に合わせて瞬間エンジン回転が落ち次のギアにシフトアップするような、まるでマニュアルミッションのような感覚が味わえる。なんとドライバーを喜ばせられる装備ではないか！

次にモードを「SNOW」に変えて、10センチほど降り積もった雪道に乗り入れてみた。雪の抵抗で瞬速度が落ちるが、さらにアクセルを踏み込むとリアの駆動力が増して、積雪をかき分けるように進み脱出に成功。ZR-Vの4WDシステムは、他メーカーに多く見られる後輪に別モーターを装着するシステムではなく、後輪には直接パワーユニットからプロペラシャフトで駆動する本格的なもの。雪国に住む者にとってこの4WDシステムの安心感は非常に大きい。

スポーティな4ドアセダンとして生まれ変わった新型シビックとフラットフォームやパワーユニットを共用し、本格的な4WDシステムも装備するZR-V、その上質感と卓越したスポーツ性能に思わず「シビック・クロス」とか「シビック・RV」という別名も頭に浮かんだほど完成度は高い。

ホンダ製SUVの先達だったCR-Vはかつて国内販売台数トップに君臨し、コンパクトSUVのヴェゼルも優秀な販売実績を残してきた。それらと同等以上のカシアルと使い勝手の良さを身に付けて登場したZR-V、性別や年齢を問わず「日常のよき相棒」として絶大な人気を博すに違いない。