



- 主要諸元：(e:HEV ABSOLUTE・EX BLACK EDITION)
- 全長×全幅×全高／4,860×1,820×1,695mm
 - ホイールベース／2,900mm
 - トレッド／前：1,560mm 後：1,560mm
 - 車両重量／1,920kg
 - 最小回転半径／5.4m
 - エンジン／1,993cc 直列4気筒DOHC
 - 最高出力／145ps・6,200rpm
 - 最大トルク／17.8kgf・m・3,500rpm
 - モーター最高出力／184ps・5,000～6,000rpm
 - モーター最大トルク／32.1kgf・m・0～2,000rpm
 - WLTCモード燃費／19.6km／ℓ
 - 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／225/50R18
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／7名
 - 車両本体価格(北海道地区)／5,164,500円(税込)

のが今回試乗させていただいたABSOLUTE・EX BLACK EDITIONである。開口部が拡大され、水平基調のメッキバーを5本に増やし、たうでブラッククロムメッキ加工されたフロントグリル、ブラックスモークレンズとなったリアコンビネーションランプ、マツベルリナブラックのアルミホイール、さらにドアミラー、テールゲートガーニッシュ、ルーフやピラーライニングもブラック化されるなど、徹底したブラック加飾によって、スポーティ感とラグジュアリー感を同居させている。精悍という言葉がぴったりの仕上がりである。ただし、現車の横に立つてみると、1,695mmという全高のため、威圧感は少ない。逆にスポーティ感、上質感が伝わってくる。

2列目は4ウェイパワーシートとなり、シートヒーター、折りたたみセンターテーブル、ミニテーブル付アームレスト、USBチャージャーなどが新たに標準装備となった。また目新しいところでは、オデッセイとして初採用となるエレクトロニックギアセレクターも装備。従来のようなシフトレバーではなく、スイッチで操作する。北海道の場合、冬季はエンジンブレーキを多用するので、操作性はどうかと気になるが、パドルシフトが装備されており、かなり有用なので問題ない。ただしこれはシフトダウン／アップではなく、アクセルオフ時の減速感を3段階で調節できる「減速セクター」と呼ばれる機能。回生ブレーキを活用したもので、エンジンブレーキの代替機能としてはもちろん、より多く電気エネルギーを回収するのに役立つ。

7名乗りだが、3列シートはフルフラット状態に格納できるため、4名乗車の際は広大なラゲージスペースが生まれる。なおかつラゲージスペース下端地上高は525mmであり、荷下ろしはかなりイージー。乗員もミニバンであること意識することなく乗降できるので、やはり低床の恩恵は多大である。

なお安全装備については、もとより搭載されていた「Honda SENSING」に、近距離衝突軽減ブレーキ、オートハイビーム、急アクセル抑制機能が新たに追加されたほか、フロントカメラが広角化されたことにより交差車両、右折時の対向車、自転車の横断、オートバイ、夜間の歩行者の検知が可能となった。さらに車載通信モジュール「Honda CONNECT」がオデッセイとしては初採用となり、サブスクリプションサービスの「Honda Total Care プレミアム」の利用が可能となった。このサービスは別途契約が必要で基本パックが月額550円、車内Wi-Fiの追加オプションが330円／1GBではあるが、1年間の無料期間が設定されており、緊急通報やトラブルサポートなど、提供されるサービスは非常に有用だ。

効率に優れる独自のハイブリッドシステム

動力部はホンダ独自のe:HEV(イー・エイチ・イー・ブイ) Hybrid Electric Vehicle。考え方としてはEVに近いハイブリッドであり、モーター駆動とエンジン駆動は完全に分かれている。つまりモーターとエンジンは両方駆動に関与することはない。これはひとつの完成された考え方であると言える。EV、ガソリン／軽油エンジン車、ハイブリッド車と様々な選択肢があり、ハイブリッドにはさらに種類が存在する。エンジンを発電のためだけに用い、モーターで駆動するシリーズ方式、エンジン主体＋モーターによるサポートというパラレル方式、そして走行状態によりエンジンとモーターを適切に使い分けるスプリット方式(またはシリーズ・パラレル方式である。このほかモーター機能を持つ発電機でエンジンをサポートし、燃費向上を目指すマイルドハイブリッド



ホンダのフラッグシップミニバン 魅力を増して再始動 HONDA ODYSSEY

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 敷(川村写真事務所)
■取材協力=Honda Cars北海道 宮の森店 Tel(011)644-9301

——プロフィール——
走りが楽しいミニバン復活

ホンダ・オデッセイ。日本のミニバン黎明期からカテゴリー全体を牽引し、常に人気を博してきたモデルである。初代(94年)／2代目(99年)／3代目(03年)／4代目(08年)と進化してきた

た中で、特に3代目のRバー／2型は低床プラットフォームの採用で大人気となった。未だに街中で見かけることもあるので、その人気が分る。これまで比較的短いスパンでモデルチェンジを受けてきたものの、現行の5代目は13年のデビュー。かなりの長寿モデルで、しかも22年9月に販売終了となり、28年の歴史に度幕を下ろしている。ではなぜ23年末に再び販売が開始されたのか。第一にオデッセイの復活を望むファンの想い、第二にフラッグシップミニバンとして継続させるべきというメーカーの意思によるものというのが業界の定説。とはいえ、常に新しいコンセプトや技術が開発される現代にあつて、10年前から続くクルマは実際のところどうなのか。しかし、いざ試乗してみるとそんな懸念はあつたという間に払拭された。高級ミニバンとして非常に完成度が高く、滑らかな挙動、静粛性、操縦性、いずれも高レベルだ。これはすなわち、5代目が当初から剛性感のあるプラットフォーム、動力性能、安全性能に至るまで、非常に完成度が高かったことを意味する。

さらに今回、全体的なフォルムこそ大きな違いはないものの、エクステリア各部、インテリア、各機能など多くの点で改良を受けており、現代においてもホンダを代表する高級ミニバンとして通用する魅力を持つに至った。そしてオデッセイの魅力の筆頭に挙げられるのが「走りが楽しい」ということ。これは3代目以降継承されてきた低床プラットフォームによる低重心化と、「エンジンのホンダ」として多くの支持を集める走行性能によるもの。この点がしっかりと引き継がれていることが、最大の価値なのである。

精悍な外観、実用的な内装

再始動にあたりラインアップは全3種すべてe:HEVとなった。その最上位に位置する

ディーラーメッセージ

Honda Cars 北海道
宮の森店
石田 悠真さん

オデッセイには多くの魅力がありますが、オデッセイが好きというお客様が口を揃えて仰るのが、他のどの車とも似ていないスタイリッシュなデザインです。ラゲッジスペースや乗車人数を確保するため、どうしてもミニバンは大型化してしまうなか、低床プラットフォームにより威圧感の少ない美しいデザインを実現しています。2点目は走るのが楽しいということ。初めて現車を見たお客様が、実際に試乗されたところ「運転しにくいと思ったが、視界が良く走りも機敏なので、まったく逆だった」とお話しされることも多々あります。道路状況も良くなりましたので、ぜひご試乗いただき、オデッセイの優れた走行性・操縦性をお確かめ下さい。



ド、外部からバッテリーに充電できるプラグインハイブリッドもある。e・H・E・Vは走行用と発電用の2つのモーターとエンジン直結クラッチを内蔵した「2モーター内蔵電気式CVT」を持ち、エンジン出力を電気エネルギーに変換して、駆動力やバッテリーへの供給を行う一方、減速エネルギーを電力として回収する。日常シーンではモーターが主体で動き、急加速や登坂、高速クルージングの際にはエンジンが主体となるというホンダ独自のシステムである。

モーター駆動のメリットは低速から太いトルクを得られることである。オデッセイのモーターは321kgf・mという強大なトルクを0～2,000rpmで発生する。トルクは主に出足の俊敏さや走りのゆとりに影響する重要な要素。ただし中高回転域になるとエンジンの方が優位だ。オデッセイのエンジンは最大トルク17.8kgf・m/3,500rpmであり、モーターとエンジンのトルク特性によって明確な住み分けが考慮されているということになる。実燃費は気象や交通状況によって変わるし、メーカーの好み、乗り味の好みも千差万別だが、e・H・E・Vの考え方は「エンジンのホンダらしいと言えるだろう」。

インプレッションー

減りつつある
「能動的に運転したい」ミニバン

走り出してすぐに感じられるのは静粛性である。前述の通りe・H・E・Vはモーターメインで、走行状態によってエンジンに切り替わるので、その境目の挙動は静粛性や快適性に大きな影響を持つ。少し意地悪な気持ちで耳を澄ましてみたが、まったく分からない。シヨックもなく、モーターとエンジンの切り替わりはインパネのパワーフロー表示でしか判別できないほど滑

かそのものだ。もちろん急加速や登坂時に踏み込めばエンジン回転が上がり、軽快なサウンドが飛び込んでくるが、オデッセイが好き・ホンダが好きという方々にとって、そのエンジン音は決して不快なものではないはず。

足回りはどっしりと安定しつつも、スポーティさを失っていない。ステアリング操作に応じてスツと鼻先が動く。もちろん重量級のミニバンなので軽快とは言えないが、低床プラットフォームによって全高を抑えているため、明らかに重心が低い。ワインディングでは低重心を明確に体感できるので、ニュートラルなステアリングフィールと相まって、運転が楽しい。フロントウィンドウがかなり寝ているので運転席の圧迫感はどうかと懸念していたものの、まったくの稀有に終わった。逆に開放感と適度な囲まれ感があつて、運転するぞーという気にさせてくれる。

360度の視界が良いこともポイントのひとつ。特に巻き込み確認の際、左後方がよく見えるので安心だ。実はドライブを楽しむことと安心感は密接な関係にある。周囲の状況を把握し、判断して運転する。レーダーなど最新機器による安全装備ももちろん重要だが、良好な視界はさらなる安全とともに、能動的に運転しているということを感じたい人にとって非常に重要なことだと思ふ。

高い総合力を見せてくれたオデッセイだが、4WDの設定はない。e・H・E・V+4WDのオデッセイを心待ちにしている方々は決して少なくないだろうが、まずは試乗されることをオススメする。街乗りメインで考えた場合、日常的に坂道进行方でない限り、減速セレクトやドライブモードを駆使することで雪道はかなり攻略できると思う。ドライバーが積極的に運転すること。それこそホンダ車の魅力のひとつなのだと思う。