



- 主要諸元：(Z+)
- 全長×全幅×全高／4,325×1,790×1,650mm
 - ホイールベース／2,650mm
 - トレッド／前：1,540mm 後：1,540mm
 - 車両重量／1,230kg
 - 最小回転半径／5.2m
 - エンジン／1,496cc DOHC直列4気筒
 - 最高出力／118ps:6,600rpm
 - 最大トルク／14.5kgm:4,300rpm
 - WLTCモード燃費／16.2km/ℓ
 - ミッション／電気式無段変速CVT
 - ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク 後／ドラム
 - タイヤサイズ／215/55R17
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格(札幌地区)／2,489,300円(税込)

など、ホンダらしき満載のスポーツ性をアピールしてきた。しかし、自動車を取り巻く状況は変化し、スポーツ指向の車両販売は減少。そこでホンダが提言したのが「クリエイティブ・ムーバー」という考え方だった。

ホンダの新しいクルマ作りの指針、それが「クリエイティブ・ムーバー（生活創造車）」であり、「速さやスポーツ性ばかりじゃなく、人々の暮らしをもっと楽しく、もっと豊かにするためのクルマの存り方」と説明され、その方針に沿って平成6年に発表された第一弾がオデッセイだった。

FFセダンであるアコードのプラットフォームをベースに、シビックの主要パツを組み合わせたロールーフのコンパクトミニバン。それまで、他のどのメーカーも持っていなかった新ジャンルのクルマがオデッセイであり、発表されるや大きな評判を生み、ミドルクラスセダンから乗り換えるオーナーが相次ぎ、瞬く間に大ベストセラーとなるのだ。

続いてホンダが手掛けたのはその頃、人気となっていたFFベースのクロスオーバーSUVであり、ホンダはスポーツ性も高く人気のあったEK系シビックをベースにCR-Vを開発する。平成7年に発売されたが、これまたオデッセイに続くヒットとなる。

さらに極めつけとして開発に着手したのが、欧米ではまったくオーナーカーとしては見向きもされないが日本国内では人気となっていたワンボックス系のハイルーフミニバン。他メーカーの多くが商用貨物車をベースとしていたが、ホンダはその車種を持っていなかったことも幸いし、最初からFFベースとしたため、5ナンバーサイズながら多彩なシートアレンジを可能とする広さを持っており、これまた人気を博するのだ。この時点でホンダは、これまでの「パワー命」というスポーツ系イメージから脱却し、あらゆる車種構成を持つメーカーとなることに成功したと言えよう。

またホンダは2輪メーカーの頃から海外進出に積極的であった。昭和34年にはアメリカに「アメリカン・ホン

世界販売を視野に入れた 新たな車両制作！

小気味よいほどのシンプルさ！ WR-Vこそ、 クロスオーバーSUVの原点！！ HONDA WR-V Z+

■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 南郷通店 Tel(011)862-7111

昭和23年9月、静岡県浜松市で本田技研工業が創立される。太平洋戦争の終戦後、汎用原動機を自転車に括り付けたような原付メーカーが乱立する中、一頭地を抜く存在となるのだが、それを支えたのは創業者で

プロフィール スポーツ車から、 生活創造車へと転換！

ある本田宗一郎の強烈な意志と、高度な技術思想だったのだろう。

創業の翌年に本田宗一郎はエンジンもフレームもすべて自社製としたドリウムD型を完成させ、さらにホンダの存在を決定したのが昭和33年発売のスーパーカブであった。この稀代の傑作2輪車は、発売から65年以上を経過する現在でも基本構造はほとんど変わらず、総販売台数は1億台を大きく超えている。

この大ヒットもあり、翌年には2輪レースの最高峰といわれたマン島TTレースに初参戦し、2年後には完全制覇を果たす。もちろん2輪ロードレース世界選手権にも参戦し、チャンピオンタイトルを手にもした。2輪では十分な実績を得たホンダが、念願だった4輪業界への参入を検討し始めたのはこの頃である。エンジン命！「パワー命！」が何より大命題であった本田宗一郎は、「本格的な2座席スポーツカーを作れ！」と号令を発する。しかし、宗一郎の「右腕」として経営全般を見ていた専務の藤沢武夫は「ホンダの販売店の多くは小規模の2輪販売店であり、それなら地元根差した業務用が一番売りやすいだろう。だから軽トラックを開発しろ」といった。

当時は排気量360ccだった軽自動車規格でスポーツカーとトラックの開発は進んだのだが、2シタースポーツは海外進出も視野に入れ排気量を500ccに拡大された。そして、ホンダがF1GP参戦を表明したその年、昭和38年に本格スポーツのホンダS500と、軽トラックのT360が発売となった。その双方ともエンジンはホンダの技術力すべてを注ぎ込んだ4気筒DOHCだったことは言うまでもあるまい。

そのホンダ製軽自動車の決定版として、昭和42年発売となったN360。現在のホンダを支えるNBOXをはじめとするNシリーズの「源流」なのだが、他メーカーとの差はやはりパワーだった。当時の軽自動車、スバル360が18馬力、スズライト360が21馬力程度なのに、ホンダN360は何と31馬力というハイパワーで登場したのである。

ホンダのハイパワー指向はその後続き、2シタースポーツとしてのS2000や、フェラーリやポルシェと並ぶスーパーカーとしてのNSX、さらにシビックやインテグラにも「ダイワR」というグレードを生み出す

「ダ・モーター」を設立。昭和38年には国内メーカーとしては初となる現地生産工場をベルギーに建設したのである。

それは本田宗一郎の「世界一になる！」という意志を実現するためにも必要な方策であったのだ。現在でもホンダはアメリカ、ヨーロッパはもちろん、東南アジアにも生産拠点をもち、日本国内では販売されない魅力的な車種を多数生産している。

そして、今年の3月から国内販売開始となったWR-Vも海外生産車であり、基本的にはアジアでの販売を前提に開発され、それを国内販売用にリファインされた車両といえるだろう。

インプレッション―― 新鮮さを感じるマッチョで タフなデザイン！

実際にWR-Vの現車を目にした時、すぐさま、これはホンダ車だ！と分かる人がどれくらいいるだろうか。おそらく決して多くはないはずだ。それほどWR-Vのボディデザインは、これまでのホンダ車にあったスマートでクリーンというイメージからかけ離れていたのだ。

このWR-V、実はタイのホンダR&Dアジアパシフィックで開発され、インドのホンダカーズインディアで生産される輸入車なのである。基本構造からボディデザイン、アジアの道路事情に合わせたリファインなど、基本的にはタイとインドのスタッフが担当したのだから、日本人の感覚とは多少違うのは当然のことなのだ。しかし、試乗を進めるうちに、その「ちょっとした違和感はある」と消え去ってしまったのだから不思議なものである。

まず特徴的なのがフロントエンド。空気抵抗係数など関係ないとはかりに垂直に切り立ったフロントには大きな黒いグリルが貼り付けられ、ボンネットフードも水平に伸びているため、第一印象は「真つ四角」なのである。さらにルーフラインもほとんど水平に近く、リアハッチバックの傾斜も大きくないため、ボディ全体の印象は「スマート」とは程遠く、タフで「武骨」と言っていいいほどで、それが新鮮に感じられるのだ。



ディーラーメッセージ

Honda Cars 札幌中央
営業企画課

田中 康聖さん

SUVらしい重量感が魅力的でありながら、コスト最高のWR-Vが今年3月に発売開始となりました。ワイドで力強いフロントグリルにシャープなヘッドライトと一体化したスタイリッシュなフロントデザインでありながらも、四角いボディデザインは程よい重量感があり、SUVらしさが詰め込まれています。また、その外観からは想像できないほど広い室内空間を実現しており、日常の買い物から週末のアウトドアまで、幅広いシーンに対応できます。発売時には209.8万円(Xグレード)からという低価格が大きな話題となりましたが、インテリアはシンプルながらも使いやすさと機能性を兼ね備え、しなやかで加速感のあるバランス良い走りとなっており、乗り心地の良さも十分な満足感が見られる「コスト最高の1台です」。

その他にも、安全運転支援システムのHonda SENSINGや、スマホでリモート操作や緊急サポートなどを受けられるHonda CONNECTも搭載されており、安全性・機能面においてもすべてのドライバーにお薦めできます。

ホンダカーズ札幌中央では全11店舗でWR-Vの試乗ができますので、ぜひ一度お立ち寄りください。また右記のQRコードから試乗のご予約ができますので、ぜひそれをご利用ください。



試乗予約QRコード



しかし考えてみれば、SUVとはアメリカのヘビーデューティーな「筋骨隆々たるピックアップトラックから生まれた呼称であり、昨今はやりのクーパースタイルやシテイルザーとは一線を画するものであればWR-Vのボディデザインこそが本来のSUVの流れに沿った「正統派」なのである。だからこそ、市街地にあふれる都会派SUVとはまったく違った新鮮さを感じたし、好ましい存在に思えたのだらう。

インテリアも黒色で統一され、余計な飾り立てや華美な部分は見当たらず「質実剛健」というイメージで好感が持てる。そしてWR-Vの特筆すべきポイントはリア部分にある。リアドアの上部が垂直に切られているため広く開き、乗り降りが楽なうえ、リアシートのクッションが厚く、座り心地がとてもしよいのだ。さらにリアシート専用のエアコン吹き出し口も装備されている。

生産地のインドではこのレベルのクルマは中級車以上の存在であり、企業経営者などのVIP車としても使われるためリア部分の装備を軽視できなかったのだらう。しかし、日本国内でもファミリーカーとして使う場合、リアシートに高齢の祖父母を乗せることもあるだろうし、この装備はうれしいはずだ。

もちろん四角張ったボディのおかげで、ラゲッジルームの容量はクラス最大級であり、このボディサイズやデザイン、そして必要にして十分なインテリア仕様など、ホンダがWR-Vを「使えるクルマ」として開発した意図が読み取れるのである。

適切なパワーから 素直で軽快なドライブ感覚！

座面がフラットな地というシンプルなシートに腰を落ち着けると、正面には同じ大きさで共にアナログ表示の右にスピードメーター、左にタコメーターが並び、最近のハイブリッドCVT車ではタコメーターを省略するクルマも多いのだが、WR-Vにはしっかりと装備されている。それはWR-Vがハイブリッドなどの補器類を持たない純粋なガソリンエンジン車であることの証明でもある。

さらにアイドリングストップ機能も、電子式パーキングブレーキも持っていない。パーキングブレーキなど昔

ながらのレバーを引くタイプなのだ。このあたり、不要なもののは切り捨ててしまう小気味よいほどの潔さなのだ。とはいえ、ホンダ自慢の安全運転支援システムや、運転サポートのコネクティングシステムはしっかりと装備されている。

スイッチやノブではなく、明確に存在を主張するシフトレバーをDレンジに入れてスタート。純粋なガソリン車であるから、それなりのエンジン音が入り込んでくるが、それは決して不快ではない。昔から「エンジン屋」で鳴らしてきたホンダが作ったエンジンが発する、おなじみのエキゾーストノイズなのだ。

ハンドリングも良好で、ステアリングの切れ角に応じたクルマの向きが素直に変わり、その軽快感の特筆ものである。基本のプラットフォームはFのプラットフォームとしており、車体サイズは大きくなったがエンジンもサスペンションも同じなのだから、ハンドリングの良さは当然なのだ。

WR-Vには、ホンダ得意のコナリングサポートや電子制御ダンパーなどの最先端技術はおるかハイブリッドや4WDシステムさえ搭載されていない。いうなればSUVテイストを持ったFFファミリーカーなのである。しかし、それはホンダが培ってきた既存の技術のパラメータよく組み合わせ、品質には絶対の自信を持って作り上げたクルマでもあるのだ。

その小気味よいほどの割り切り方がもたらしたものは低価格だった。このミドルクラスに近いボディサイズを持つコンパクトSUVが、ベーシックタイプでは税抜き価格は200万円以下なのだ。これは軽自動車の上級タイプより明らかに安いという、驚くべきコストパフォーマンスではないか。また北海道のユーザーは4WDでない事に不安を感じるかもしれないが、よくある後輪を非力なモーターで駆動する簡易4WDがさほどの能力を持っていない事は理解されてきたはず。

ホンダがこれまでになく手法と発想で開発したクロソーパーSUVの「原点」であるWR-V、その圧倒的なコストパフォーマンスの高さと、FFながらも最低地上高195mmを確保することで積雪路面やダート道にも対応する走破性の高さが持つ魅力を、ぜひ北海道のユーザーにも体感してほしいと思うのだ。