



- 主要諸元：(e:HEV CROSSTAR 4WD 5人乗り)
- 全長×全幅×全高／4,310×1,720×1,780mm
 - ホイールベース／2,740mm
 - トレッド／前：1,480mm 後：1,485mm
 - 車両重量／1,560kg
 - 最小回転半径／5.2m
 - エンジン／1,496cc DOHC直列4気筒
 - 最高出力／106ps：6,000～6,400rpm
 - 最大トルク／13.0kgf・m：4,500～5,000rpm
 - モーター最高出力／123ps：3,500～8,000rpm
 - モーター最大トルク／25.8kgf・m：0～3,000rpm
 - WLTCモード燃費／21.3km／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／185/65R15
 - 駆動方式／4WD
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格(北海道地区)／3,393,500円(税込)



生活に寄り添うちょうど良い コンパクトミニバン HONDA FREED

■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 環状通東店 TEL(011)784-3661

—プロフィール— コンパクトミニバンに フリードあり

ホンダのコンパクトミニバン、フリードがフルモデルチェンジを受け、第三世代となって登場した。初代が'08、'16年、第二世代が'16、'24年。

して3%。

内外装ともに大きく進化

バリエーションはガソリンとe：HEVに大別される。各々にA-IRとCROSSTAR（クロススター）という2つのグレードがあり、A-IRがベーシックな位置付け、CROSSTARはアウトドアテイストを強化したモデルだ。さらに4WD／F、5名乗り／6名乗り／7名乗りがラインアップされ、スロープ付きモデルも合わせると全20種ものバリエーション展開となっている。選ぶ側も大いに迷うだろうが、その迷う時間はとても楽しいものだ。

エクステリアは前述のLED化が顕著だが、その他の部分もかなり刷新されている。例えばボディスайдのプレスライン。初代は挑戦的な前傾姿勢を感じさせたが、第二世代で若干緩和されていた。それが新型では水平になった。これによってフリードらしい個性が損なわれたかと言えは決してそうではなく、全体的に端正になった。ただし生真面目ということではなく、遊び心やスポーティさをしっかりとキープしながらの進化である。実は取材を担当することが決まる前、テレビCMを見て「お、格好良くなったな」と感じていた。現車を見るとなおさらである。

インテリアは大きく変わった。初代から第二世代までのインテリアはダッシュパネル上部に横長のメーターパネルが設けられていたが、新型ではオーソドックスなタイプとなった。フイનチFFT液晶は見やすく、必要な情報を提供してくれる。そしてとにかく室内の開放感がすごい。運転席から後ろを振り返っても、2列目シートに座っても、とても広く感じる。オーソドックスなメーター周りと落ち着いた配色のインテリアがそれを助長しており、純粋に「いいな」

いずれもモデルイヤーが8年と息の長いモデルであるが、今回の大きなトピックは待望のe：HEVモデルがラインナップされたことだ。これにより第三世代も広く人気を獲得し、ロングライフモデルになることが予想される。

初代の開発コンセプトは「運転しやすさいサイズでなおかつ室内空間にもゆとりあるコンパクトミニバン」。そして特徴的だったのはエクステリアデザイン。当時1,500ccクラスのコンパクトミニバンやハッチバック車は、可愛らしさ、キュートさをまとったモデルが多かったが、フリードはシャープなラインで構成され、少し挑戦的とも言えるスポーティなデザインで登場した。CMキャラクターにジョン・レノンの息子であるジョン・レノンが起用され「This is サイコーにちょうどいいHonda」と片言の日本語でしゃべっていたのを覚えておられる方も多いことだろう。

第二世代は全長がわずかに拡大され、スポーティさに安定感・上質感が加わる。初代からHV／ガソリン、4WD／Fのラインアップがあったが、第二世代ではコンパクトミニバン初となるハイブリッド4WD車が設定され、話題となった。CMキャラクターはモデルの蛸原友里と芸人の徳井義実。CMキャラクターだけを見てもコアターゲット層が拡大されたのは明らかで、コンパクトミニバン市場の一端を担うこととなった。

新登場の第三世代は全体のシルエットから受ける印象こそ大きく変わらないが、逆に言えばひと目でフリードと分かるアイデンティティ。近づいてみると、ヘッドライトとリアコンビネーションランプがフルLED化されていること、フロントのデザインがスポーティ感を増していることから「お、かなり変わったな」と気づく。初代の持つ尖ったイメージと、第二世代のファミリーカー的なイメージがうまく調和し、進化

と思える。言葉にすれば上質感、開放感ということになるが、歴代モデルよりもお兄さん・お姉さんになった印象だ。CROSSTARはホイールアーチプロテクター装着によって、全幅がA-IRより25mm拡大された1,720mm。フリード史上初の3ナンバーとなったことも印象を大きく変化させている。

先進安全運転支援機能を持つ、 毎日の相棒

フリードは5ナンバーサイズにも関わらず、両側スライドドアと3列シートを持つコンパクトミニバンであることが魅力のひとつ。5名乗りはラゲッジが広いというメリットがあるので、アウトドアなどの趣味を楽しみたい方には嬉しい仕様だ。6名乗りは2名×3列、7名乗りは2列目シートがベンチタイプとなる。頻繁ではないにせよ、5名プラスαの乗車が必要な時は大いに役立つ上、3列目シートは外側へ跳ね上げることができるので、ラゲッジ容量を大きく損なうことがない。乗る者の遊び心をくすぐる、なかなかニクイクルマなのである。カタログでは主にCROSSTARを指して「基地・ギア・相棒」と表現しているが、A-IRにも通じるものがある。

そして安全装備ももちろん充実している。ホンダの誇る先進安全運転支援機能Honda SENSINGをフル搭載。衝突軽減ブレーキ、歩行者事故低減ステアリング、標識認識機能をはじめ、現状考え得る様々な機能が設定され、ドライバーを支援する。中でもe：HEVのA-IR EX／CROSSTAR（ともに6名乗り）にメーカーオプション設定されているマルチビューカメラシステムは是非選択したいところだ。フロント／リア／ドアミラーのカメラから多彩な映像情報を提供してくれるから、



ディーラーメッセージ

Honda Cars北海道
環状通東店

安達 巧さん

ちょうど良いサイズ感で、毎日の相棒として活躍してくれるフリード。待望のe:HEVが搭載されたことで、キビキビした走りとともに高燃費も実現しています。AIRは開放感あふれる室内と心地良い操作性を持つベーシックモデル。CROSSTARはアウトドアテイストを強めた、基地・ギア・相棒といえる存在で、車中泊を始め各種アウトドアレジャーに大活躍してくれます。お客様の中にはラゲッジルームを使いやすくするため自己流にアレンジする方もおられ、遊び心と可能性に満ちたモデルと言えるでしょう。豊富なバリエーションがある中で、北海道ではやはりe:HEV+4WDが人気です。ご来店とご試乗のお申し込み、お待ちしております。



フル乗車によりルームミラーで後方を直視できない場合でも安心感が違う。いまや先進安全運転支援機能は世界中のメーカーが採用し、常識となっている。事故に会わない、起こさない。クルマという便利な乗り物がもたらす悲劇を少しでも減らす…。ヒヤッとした経験は誰にもあるだろうから、こうした機能の充実はとてもありがたい。

インプレッション

日々の暮らしに「ちょうど良い」

試乗にお借りしたのはe:HEVのCROSSTAR。いかにもタフなデザートベージュ・パールという外装色も似合うが、このソニックグレー・パールも品があつて非常に良い。

運転席に座ってまず感じるのは、視界の良さである。若干高めの着座ポイントではあるが、普通車からの乗り換えでも違和感はない。イグニッションボタンを押すとエンジンはかからず、静かにシステムが起動する。搭載されるe:HEVは1.5リッターDOHC直4エンジン+2モーター。特にモーターは最高出力123ps、最大トルク25.8kgf・mと強力で、その走りとともに、エンジン/エンジン+モーター/モーターという走行モードをどのように制御しているか、期待感が高まる。

スタート発進はモーターの太いトルクの恩恵で非常にスムーズ。より踏み込むとエンジンが介入してくるが、強烈なパンチのある加速感が始まるわけではない。決して速くはないけれど、極端に遅くもない。走りがスムーズであること。後述するが、フリードはこれで良い。エンジンとモーターの制御も完成されていて、液晶にパワーフローを表示させない限り、今の動力

源で走行しているのかは判断できない。レボーターは十数年前、第二世代のインサイトに乗っていたことがある。当時のシステムも革新的だったが、e:HEVは本当に素晴らしい完成度である。

足回りは軽快感に溢れている。ステアリング操作に素早く反応し、くいつと鼻先を曲げてくれるナチュラなコーナリングマナー。街乗りのスピード域において、極端なアンダーステアが出ることはないと思われる。これは例えば凍結路面やダートのような過酷な環境であっても、簡単に破綻しない安心感が繋がり、ドライバーの負担を軽減してくれることになる。路面からの突き上げはうまくいなしている感があり、乗り心地は非常に良い。

フリードは良い意味で普通に乗れるクルマ。この「普通」がいかに大切か、そしていかに難しいことか。自動車に限らずほとんどの工業製品において、機能と価格はトレードオフの関係にある。例えば速いクルマにしたければ排気量を上げるか過給するのだが、燃費は落ちる。スピード性能に応じてボディ剛性や制動性能をアップする必要があるから価格も跳ね上がる。つまり、走行性能・安全性能・燃費性能・快適性能などクルマに求められる様々な要素をどのレベルでまとめあげ、いかにユーザーの手の届きやすい価格で販売するかという点がメーカーにとって最大の課題となる。その意味でホンダの言う「ちょうど良い」は、新型フリードで具現化されていると思う。ごく普通に生活に溶け込み、毎日の足として、時には非日常へのトランスフォーマーとして活躍してくれること。最新の安全装備に支援され、燃費性能も高いこと。車に何を求めるかは人それぞれなれど、積極的にフリードを選ぶ価値はここにあると思う。