



小気味良いほど思い切ったシンプルさが 好評のWR-Vに、上質感をプラスした 「ブラック・スタイル」が登場!!

HONDA WR-V Z+ BLACK STYLE

■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=ホンダカーズ北海道 手稲宮の沢店 Tel(011)685-8811

—プロフィール—
クルマ好きが
企業トップにあればこそ!

昨年暮れから新年にかけて巻き起こった自動車業界関連ニュースが、ホンダと日産の経営統合に向けた協議入りと、それがわずか一か月半ほどで破談・反故になってしまった問題だろっ。

1990年代の終盤に倒産寸前の経営危機とな

った日産、ルノー傘下に入ることで立ち直り、2023年にはルノーからの出資比率を下げることに成功するが、実際の経営状況は再度の危機に直面していたのだ。にもかかわらず日産は「ホワイトナイト」として現れたホンダの提案を拒否したのだから、経営統合が破談に終わったのは残念でならない。

そうだった要因は様々あるのだろうが、日産経営陣に「真のクルマ好き」がいなかった点もそのひとつではなかったろうか。日産の経営陣にはクルマの設計や製造を熟知し、それを操ることが大きな喜びと満足感を与えてくれる事を身を持って体験し、クルマが単なる「商品」ではなくスポーツアイテムでもある事を理解する人物がどれほどいたのだろうか。

その点、ホンダは全く違っている。創業者である本田宗一郎の「ホンダの社長は技術系からしか選任しない」という方針を守り続け、これまでの社長はすべてクルマ製造現場の技術者だけなのだ。車体構造の進化研究やエンジンパワー向上技術を磨き、それを使って世界最高峰のモータースポーツにチャレンジし、世界という座を手にした男たちがホンダ経営陣の中枢にいたのである。

ホンダの現社長である三浦敏宏氏はエンジン開発の専門家であり、本田技術研究所の社長だった人物。クルマのすべてを知り、造り出したクルマを心底好きになる。そんな経営陣や技術者がいる企業だからこそ、そこから生産されるクルマ達がユーザーを心をしっかりとつかみ、大きな満足感や喜びを提供し続けるのだと思うのである。

世界各地の国情に
合わせた車両制作!

ホンダの創始者である本田宗一郎に、「我々の相手はわずか1億人ほどの日本人ではなく、世界中の30億を超える人間たちなのだ。世界で売れるクルマなら日本でも売れるはずだ!」という言葉が残されている。つまりホンダは創業時から常に世界を相手に戦い、世界を目指してきた企業なのである。

そのため、ホンダは2輪メーカーの頃から海外進



ディーラーメッセージ

ホンダカーズ北海道
手稲宮の沢店 営業チーフ
大浅 基さん



昨年3月に発売となりましたWR-Vにブラック・スタイルという特別仕様車が登場しました。このWR-V、やはり若いお客様が多いのですが、「デザインがカッコいいし、価格も安い!」と好評です。ルームやラゲッジスペースも広いですから、キャンプとかアウトドア利用という方が多いようです。FF車なのですが、太いタイヤを装備して、最低地上高もしっかり確保していますから冬でも安心です。中高年齢の方からは「新型車なのに、サイドブレーキやシフトレバーが昔乗ってたクルマと同じで、なんだか懐かしいよ!」という声もお聞きます。そのように幅広いお客様に受け入れてもらえるSUVがWR-Vなのです。今回発売になったブラック・スタイルは内装をより上質に仕上げた一台、ホンダカーズ北海道では常にWR-Vの試乗車を用意しておりますので、その魅力をぜひお確かめください。ご来店、お待ちしております。

出に積極的であった。1959年には世界最大の自動車市場であるアメリカに「アメリカン・ホンダ・モーター」を設立。さらに1963年にはヨーロッパへも進出。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。

海外生産に積極的なのはホンダの「社風」ともいえる要素で、それは本田宗一郎の指示によりロードレースWGPやF1GPに参戦し、世界中を転戦する中で世界各地の状況を熟知することができ、それぞれの国に合わせたクルマを生産すべきであると学んだ結果から来るのだらう。

ホンダは現在もその「社風」を生かし、北アメリカやヨーロッパはもちろんのこと、南アメリカや東南アジアにも生産拠点をもち、それぞれの地域に合わせた独自のクルマを開発し、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、昨年の3月から国内販売開始となったWR-Vも海外生産の逆輸入車であり、生産拠点をインドに置く車両なのである。

必要にして充分な パワーとドライブ感覚!

WR-Vという名称を与えられたクロスオーバーSUVが発表されたのは、2017年のインドとブラジルでのこと。この2カ国に置かれた現地のホンダR&D(技術研究所)がそれぞれが独自に開発したクルマであり、フィットをベースにしたのは同様なのだが内容は異なっていた。

続いて2021年にはインドネシアでも開発発売され、タイやマレーシアでも販売されるのだが、同じ「WR-V」という名称であっても、この3カ国で生産された3車種はそれぞれ異なる内容だったのである。

そしてインドである。この世界最大の人口を持つ大国は自動車メーカーにとっても有望な市場であり、労働力の確保や関税、為替などの影響を受けにくいことからインドが注目されている。もちろんホンダも40年以上前から2輪ではインドに進出し、4輪車では1995年にホンダカーズ・インドネシアを設立し、本格生産を開始した。

インドはもちろんだ、東南アジアの国々も大きな市場を持ち、ホンダの世界戦略上でも重要ポイントである。特にリアシートやバゲッジスペースは他社の追従を許さない程に広い。インドで姉妹車として販売されている「エベレイト」は企業VIP車として使われており、余裕あるレグスペースやシート素材、専用のエアコン吹き出し口装備などリアシートの快適性は必須だったのだらう。それは日本のファミリー層にもびつたりとフィットしたのだ。

そして今回、特別仕様車として発売されたのが「BLACK STYLE」である。これはZR-Vやフィット、フリードなどホンダの主要車種にも設定されているのだが、「黒」を基調とすることで上質感やシックなスポーティさを演出したグレード。今回のWR-Vには精悍さも感じさせる新たなボディカラー、オフダンブルも加わっている。

ドアハンドルやドアミラーがクリスタルブラックになり、ルーム内も革巻きハンドルやシートのステッチも黒。さらにドア内張やエアコンアウトレットやそのスイッチ、アームレストまでもブラック基調なのである。それが上質感や落ち着きを見事に演出してくれており、好感が持てる。もちろん多少の価格上昇はあるのだが、その価値は充分にある装飾と言えるのだらう。

両サイドにはレザー調のプライムスモースながら座面は体が滑りにくいファブリック地というよく考えられたコンビシートに腰を落ち着けると、正面には大きな円形のメーター。パーキングブレーキは今では少数派となった左手で引くタイプで、シフトもスイッチではなくしっかりとしたレバー。これはどことなく「昭和」を感じさせる雰囲気であり、若いユーザーには新鮮で、年配ドライバーにはおなじみの設定で、どちらにも受け入れられるはず。

車体構造である基本プラットフォームは、タイで開発されたこともあり、フロント部分は先代フィットだが、リアはインドネシアで販売されているBR-Vを組み合わせた日本国内生産車とはまったく違う形式。そのため、ホンダ車主流のセンタータンクレイアウトを採用せず、燃料タンクはリアシート下にある。とはいえ、それがクルマの操縦性に大きな影響を与えているわけではなく、ホンダ製FF車と運転感覚に大きな相違はない。

エンジンはヴェゼルやシビックなどにも採用されているホンダ主流のL型、L15Dでありホンダ製らしい快適な回転上昇とピックアップ性能を発揮してくれる。ただ、やはりFF車であることから急坂登りなどではパワー不足を感じるが、通常走行では問題とはなるまい。さらに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から、車体重量が軽いのだ。同じく軽いボディサイズを持つヴェゼルより150kgも軽いことから、ハンドリングの追従性などドライビングの軽快さは特筆すべき仕上がりなのだ。

そう、WR-Vにはハイブリッド機能や4WDシステムはおろか、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装備されていない。サスペンションもフロントはストラット式だが、リアは独立懸架ではなくシンプルなトーションビーム式。つまりFFのコンパクトSUVとして最低限の機能は確保するが、それを超える不要なものは切り捨てるという清しいほどの潔さ。しかし、ADAS(先端安全運転支援システム)であるホンダ・センシングや、運転サポートのホンダ・コネクトなどはしっかりと装備されている。

WR-Vに乗ってみて、はつきり分かったことのひとつ。それはホンダのクルマ造りの基本姿勢である。日本国内で開発し生産する「Made in Japan」にはこだわらず、世界各地の状況に合わせてその現地でクルマを開発し生産し、そこから新たなホンダ車の魅力を創造しようとする姿勢。つまり「Made by HONDA」なのである。

これまでのホンダ車にはなかった魅力満載のWR-V、思い切った低価格とあらゆる用途に対応できるユーティリティ。年齢層や性別を問わず、様々な用途に対応できるSUVテイストを持ったFFファミリーカーとしての出来栄は想像以上だったのである。



- 主要諸元：(Z+ BLACK STYLE)
- 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 直列4気筒DOHC
 - 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)／2,580,600円(税込)



WR-Vという名称を与えられたクロスオーバーSUVが発表されたのは、2017年のインドとブラジルでのこと。この2カ国に置かれた現地のホンダR&D(技術研究所)がそれぞれが独自に開発したクルマであり、フィットをベースにしたのは同様なのだが内容は異なっていた。

続いて2021年にはインドネシアでも開発発売され、タイやマレーシアでも販売されるのだが、同じ「WR-V」という名称であっても、この3カ国で生産された3車種はそれぞれ異なる内容だったのである。

そしてインドである。この世界最大の人口を持つ大国は自動車メーカーにとっても有望な市場であり、労働力の確保や関税、為替などの影響を受けにくいことからインドが注目されている。もちろんホンダも40年以上前から2輪ではインドに進出し、4輪車では1995年にホンダカーズ・インドネシアを設立し、本格生産を開始した。

インドはもちろんだ、東南アジアの国々も大きな市場を持ち、ホンダの世界戦略上でも重要ポイントである。特にリアシートやバゲッジスペースは他社の追従を許さない程に広い。インドで姉妹車として販売されている「エベレイト」は企業VIP車として使われており、余裕あるレグスペースやシート素材、専用のエアコン吹き出し口装備などリアシートの快適性は必須だったのだらう。それは日本のファミリー層にもびつたりとフィットしたのだ。

そして今回、特別仕様車として発売されたのが「BLACK STYLE」である。これはZR-Vやフィット、フリードなどホンダの主要車種にも設定されているのだが、「黒」を基調とすることで上質感やシックなスポーティさを演出したグレード。今回のWR-Vには精悍さも感じさせる新たなボディカラー、オフダンブルも加わっている。

ドアハンドルやドアミラーがクリスタルブラックになり、ルーム内も革巻きハンドルやシートのステッチも黒。さらにドア内張やエアコンアウトレットやそのスイッチ、アームレストまでもブラック基調なのである。それが上質感や落ち着きを見事に演出してくれており、好感が持てる。もちろん多少の価格上昇はあるのだが、その価値は充分にある装飾と言えるのだらう。

インプレッション―― SUVらしい満載の 新鮮なボディデザイン!

インドで生産され逆輸入車として昨年3月から国内販売がスタートしたWR-V、そのボディデザインはこれまでのホンダ製クロスオーバーSUVとは全く違っていた。ホンダのSUVはヴェゼルやZR-V、さらに生産終了したがいまだに人気の高いCR-Vなど、クリーンでスマートな洗練されたデザインが採用されてきた。しかしWR-Vは「無骨」といつていいほどの「力強さ」が強調されていたのだ。

それは言うまでもなくクルマの開発がタイで進められ、生産がインドであることが要因であり、もちろん日本からのアドバイスはあったらうが、基本的な車両感覚は東南アジア向けであったことが大きい。しかし実際に現車を目にすると、そんな違和感はまったく感じられず、清々しいほどのSUVらしさは日本のユーザーにもすぐに受け入れられたのである。国内メーカーのSUVの多くがシティクルーザー風のデザインが主流なのだが、WR-Vは全く別。それが国内ユーザーにも新鮮だったのだらう。

一言でいえば「真つ四角」である。ほぼ垂直に切り立ったフロントグリルからそのまま水平に伸びるボンネット。エンジンや駆動系システムが大きく、そのために分厚いフロント部分が必要だったのだらうとボンネットを開けると、そこは余裕だらけの空間。つまりこの「四角さ」は明らかにデザインとして採用されているのだ。

ウエストラインやルーフも水平で、多少傾斜のあるリアエンドへと向かうデザイン。このおかげでルー