

溪清の乗ってみました

HONDA STEP WGN e:HEV SPADA

ホンダ ステップワゴン



初代を彷彿とさせる外観

モータージャーナリストの肩書きを持つ本誌編集長、林溪清が不定期に筆を執る試乗レポート。ニューモデルに拘らず、ユーザー目線で、メーカーにおもねることなく、独自の目線で書く試乗レポートである。

6代目STEP WGN は原点帰帰？

青山のホンダ本社ビルの地下で借り出したSTEP WGNの運転席に座った第一印象は「大きい」というものであった。何せホンダ史上最大の室内空間とのことで、かつて試乗した大型ミニバン（変な日本語だが）『エリシオン』よりも広いそう、その室内空間のせい、ボディサイズを大きく感じてしまったのだ。フロントウィンドウの下端までの距離もあり、何よりも視覚的に地面と水平に一直線に伸びたサイドウィンドウの下端がフロントウィンドウまで続き、一般的に前トウインドウの下端とは逆にフロントウィンドウの下端を持ち上げる結果となり、それに連れてボンネットの先端も高くなるという連鎖で、かなりの「大きさ」を意識させられることになる。

このサイドウィンドウのラインは、「乗り物酔いの原因となる目線のぶれと姿勢崩れが起こりにくい」工夫とのこと

で、「どの席からも抜けのよい視界と、水平を感じる基準線」とホンダは謳う。もはやシフトレバーなどなく、「D/B」と記されたボタンを押すと、まさに電気自動車のように走り出す。それもその筈、モデル名に記された「e:HEV」とは2モーターハイブリッドシステムのことで、走行中にEVモード、ハイブリッドモード、エンジンモードが自動的に切り替わる仕組みだが、一般的な市街地での走行は殆どEVモード、つまり電気自動車なのである。

EV特有の豊かなトルクで螺旋状の駐車場出口のスロープを上がるとき気づいたのが、意外な「取り回し」の良さである。運転席に乗り込んだ第一印象は「大きい」だったが、走り出してからすぐに取り回しので、小回りの利くクルマであることが確認できた。



スマートフォンから様々な操作が可能



広大なゲージスペース

さて車内だが、ホンダ史上最大の室内空間というだけあって確かに広い。初代が1996年に登場した時、酷い居住性の後席で不評だった「スポーツシビック」のプラットホームの流行とは思えない「広さ」に驚かされたが、それ以上の驚きであった。開発陣はきれいな箱を目指したというが、サイドドアが片方しか無いほどシンプルだった初代と比べると、見た目も、肌触りも、そして静粛性も格段に進化している。惜しむらくは、シート自体の出来である。直前にメルセデス・ベントンのVクラスに試乗したせいもあるが、一定時間座っていると、とくに2列目、3列目シートの「椅子」としての完成度に疑問符が付いてしまうの

だ。まあそれは、長らく椅子生活の中で培われた欧米の文化と、畳が基盤である日本の文化との違いなのだろう。外観はまさに「きれいな箱」そのもので、良くも悪くも徹頭徹尾四角い。どこもなく初代を彷彿とさせる雰囲気は筆者にとっては好ましいものであり、ファミリーカーとしてのミニバンの立ち位置を確立し、その市場を開拓してくれた初代のイメージをしっかりと引き継いだDNAは、良い意味での原点回帰を感じさせてくれる。

7人乗りの最上級モデル

あくまでもファミリーカーとしての位置づけであることを考えれば、6代目STEP WGNの「走り」は必要にして十分以上の完成度と性能を持っている。機構的に見れば、一般道ではモーターのみの走行となり、バッテリーに蓄えられた電気をモーターに供給して走る。坂道や急発進などより大きなパワーが必要になると、エンジンがスタートし、発電しながらより多くの電気をモーターに供給する。さらに高速道路などで定速で負荷が少なく、理想に近いエンジンの空燃費が得られる状況では、そのエンジンと駆動輪を

クラッチで直結し、エンジンのみで走行することになる。もちろん、通常の走行でもバッテリーの電気が減つてくるとエンジンが掛かり発電する。このエンジンの作動音が極めて静粛で、通常走行で発電している時でも、高速道路上でエンジンのみでの走行をしている時でも、運転席と3列目のシートの乗員が、殆ど通常の声の大きさが話ができる。これはエンジンのみならず、路面からのノイズや風切り音についてもよく抑えられ、車内の静粛性が保たれていることの証明だろう。そうした意味では、先代の走行中にエンジンが掛かった時の客室内に侵入してくる騒々しさは影を潜め、高級感のある空間となったと言えるだろう。シート自体も、2列目シートには跳ね上げ式のオットマンが装備され、前後に865mmというスライド量と相まって、庶民的だった初代とは比較にならない居住性が提供される。また、3列目シートも足元が狭くて縮こまるような状況にはならず、さらに2列目、3列目と徐々に座面が高くなっていく構造で、視覚的にも閉塞感がなく、確かに「走り」よりも「居住性」に重きが置かれた印象だ。