



試乗記・編集長の乗ってみました。



HONDA VEZEL e:HEV PLAY

ホンダ ヴェゼル

編集長 林 溪清

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。

圧倒的に世界を凌駕する 日本のハイブリッド技術

その昔、トヨタの「プリウス」とホンダの「インサイト」が登場した頃に、自動車のハイブリッドシステムにはシリーズ方式と、パラレル方式

があり、トヨタの「プリウス」はシリーズ・パラレル方式という駆動方式と発電用の2つのモーターを搭載したシステム。一方ホンダの「インサイト」はパラレル方式のハイブリッドシステムだった。ここで言う「シリーズ式」とは、エンジンは発電のみに使われ、発生し

た電力をバッテリーに蓄積してその電力でモーターを回して走行する仕組みで、走行自体はモーターのみで行うことからその走りは、いま話題のEV（電気自動車）と変わらない。もうひとつの「パラレル式」は、あくまでも走行の主体はエンジンで、発進や加速時など必要に応じてモーターを稼働させて燃料の消費を抑えようとする仕組みで、こちらのメリットは軽量でコストも低く抑えることができることにある。そして「スプリット方式」は、この「シリーズ方式」と「パラレル方式」を組み合わせ、エンジンとモーターを適切に使い分けるやり方で、発進や低速走行時にはモーターのみで走り、加速や高速走行ではエンジンが始動して必要なパワーを供給する仕組みであった。

それから20年以上を経て、日本の自動車メーカーのハイブリッド技術は劇的な進化を遂げている。

今回試乗したVEZELも然りで、「e:HEV」という凝ったハイブリッドシステムを採用している。発進時や通常の走行時にはモーターのみで走り、急加速などには必要に応じて発電用のエンジンを動員し、発電量を増や

してモーターの出力を上げて対応する。また高速道路等の巡航走行の際には、発電とは別の走行用エンジンを起動し、駆動輪を直接駆動する事で、エンジンの最も効率の良い部分を活用して燃費を稼ぐのだ。

試乗した「VEZEL e:HEV PLAY」のカタログ上の燃費は、WLTCという最新の表示方法で、市街地モードでガソリン1リットルあたり12・8km、郊外モードで17・7km、高速道路モードで19・2kmである。なるほど、エンジンだけで走行することになる高速道路モードでの燃費が最も良いというのも「e:HEV」らしい結果である。ちなみに従来使われていた10・15モードに近い、JC08モード（それでも10・15モードの85%程度となる）は30・4kmとなっている。

実用車としてのSUV 初代とは別物の進化系

さて、ホンダの誇る「e:HEV」を極めんと欲した今回の試乗だが、借り出したのはVEZELの上級グレードである「e:HEV PLAY」である。



VEZELは、いまや自家用車の販売台数の3割ほどを占めるというSUVのなかでも、全長4.3メートルほどの比較的小型サイズに属する車種で、軽自動車を除けばホンダの中でも売れている。モデルの1つである。ちなみに試乗車の先代に当たる初代VEZELは2013年にデビュー、7年間の累計で38.4万台を販売したヒット作であった。

そもそも筆者は、SUV(Sport Utility Vehicle)というカテゴリーをあまり評価していなかった。本気でオフロードに走り出すには軟弱な印象だし、かといってファミリーカーとしては車高が高くてお年寄りなどは乗り込みにくいし、デザイン重視の一面があるせいか後席のヘッドスペースや荷室が狭いなど、中途半端な印象が強かったのだ。ところがこのカテゴリーは市民権を得るところか人气的となり、今やホンダの全販売台数の3割ほどを占めているのだという。

運転席に座って最初に気がついたのがセンターコンソールにあるレバーである。先月試乗した『STEP WGN』には、もはやレバーのようなもの

の存在せずボタンが並んでいるだけで、「D/B」と記されたボタンを押すだけで走り出した。VEZELは、同じe:HEVを搭載しているながら、より従来の運転席に近い景色を保っており、筆者には好ましい印象だった。極めて感触の良い本革巻きのステアリングを握り、レバーを「D」に入ると、あたかもAT車のようにスルスルと走り出す様は、とても「自動車らしい」印象だ。

不思議なことに、発電のみを担当するはずのエンジンは、スロットルペダルの踏み込みに応じてリニアに回転を上げ、そして車速を上げていく。運転感覚そのものはいい意味でガソリン車に乗り慣れた筆者にとっては自然で、好ましいものであった。



新型 VESEL

乗り心地も、一般の市街地ではいささか「固め」の印象を与えるが、道路の抑揚や段差を超えるときはしなやかで、格段に良くなったシートの座り心地のせいもあって望外に高級感のある乗り心地を演出してくれる。

ここまで来たハイブリッド技術 はたしてEVは実用的か

新型『VEZEL』の立ち位置は明確だ。カテゴリーこそSUVに分類されているが、この車は明らかに実用性を重視したファミリーカーなのである。その何よりの証拠が後席の居住性であろう。上下左右、どちらにも余裕のある空間で、とくに足元の広さは特筆ものである。残念ながら後席にはスライド機能がないのだが、お陰で前席下にある突起部分を足を載せようとしても、ほとんどの乗員が届かないという現象が起きてしまうほど足元が広いのだ。ホンダによれば、これは前席下にガソリントラックを配したホンダ独自の特許である。センタータンクレイアウトによる場所が大きいそうなので、お陰でとかく床面が高くなりがちなSUVながら、『VEZEL』の乗り降り

りは極めて楽であった。特許といえば、2019年4月にトヨタはハイブリッド車の開発で培った約2万3740件の特許実施権を、無償で提供すると世界に向けて発表した。ところが、いくら無償で提供されたとしても、世界の自動車メーカーはトヨタを凌ぐことができなかったのだ。そしてEV(電気自動車)に舵を切ったのである。

ホンダは、トヨタの技術に対抗すべく独自の研究開発を続け、今回の『VEZEL』や『STEP WGN』などに搭載されている「e:HEV」を実用化した。

ちなみに今回試乗した『VEZEL e:HEV PLAY』の実燃費は車載の燃費計でガソリンリットルあたり19.6kmであった。

世界的にエネルギー危機が叫ばれ、日本では冬に向けて電気事情の悪化が懸念されている。EVも良いが、様々なインフラ整備も含めてまだまだ超えなければならぬハードルが数多く控えている。同調圧力に屈してEVを指向する前に、ここまで実力を付けてきたハイブリッドを再認識すべきではないだろうか。