

## 試乗記・編集長の乗ってみました。



# HONDA WR-V

## ホンダ WR-V

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、独自の視点で書く試乗レポートである。

### ■SUVブームに一石を投じる ベシクな基本姿勢が好ましい

世を挙げてSUVブームである。それは20世紀後半に巻き起こったアウトドア志向のオフロード4WDのブームとも違う。都市型<sup>①</sup>の展開で、路上にはスタイリッシュで背の高い、アウトドアっぽい<sup>②</sup>車が溢れている。

そのカッコイイ<sup>③</sup>都市型<sup>④</sup>SUVは往々にして後席の居住性や視界、そしてカーゴスペース（荷室）が犠牲になる傾向が強く、基本的に「ファミリーカー」というより2人乗り<sup>⑤</sup>と思わせるような立ち位置のクルマが多いように感じる。

そんな中で、2024年の春に登場したのが、今回試乗した「WR-V」である。そそり立つ断崖絶壁のような、押し出しの強いフロントゲ

リルが特徴的で、一瞬「SUVというよりオフロード4WD？」と思わせる雰囲気醸し出している。

運転席に座って見る風景は、両端が盛り上がったエンジンフードのせいで、あたかも無骨な軍用車のそれのようであるが、そのお陰でフロント両端の見切りは極めて良好で、垂直にそそり立ったフロント形状と相俟って、思いのほか取り回しがしやすいのは意外だった。

パワートレインは昨今流行のハイブリッド（HV）や電気自動車（EV）ではなく、ノーマルそのものの1.5リッター直4エンジンで、力強いとは言いが、必要にして充分<sup>⑥</sup>なパワーを発揮しており、通常の走行では不満を感じるようなことはなかった。

乗り心地に関しては、「少々固めかな」という第一印象だったが、借り出した時点でのODOメーターが僅か4200kmほどだったせいか、200km強走行した返却する頃には、ダンパーの効きも効果的で、段差やうねりのある路面に遭遇してもしなやかにやり過<sup>⑦</sup>ごせるような印象に代わっていた。美点はカーブ走行

時の横Gでのロールが少ないこと、背の高い車にありがちな高速コーナーでの不安を感じさせるようなことは一度もなかった。

### ■インド製造だが、 日本製造に遜色ない品質

今回試乗したWR-Vは、実はタイで開発し、製造をインドで行うというアジアン・メイドのクルマであり、HONDAの販売店で販売しているのが輸入車の扱いとなる。ただ納車前には日本の専用工場で徹底的なチェックを行っているとのこと。クオリティには自信があるという。

インド生産の大きなメリットは、もちろん<sup>⑧</sup>生産コストの削減<sup>⑨</sup>ではあるが、事前にそのことを聞いた筆者は、その先入観から「アラ探し<sup>⑩</sup>」をすることとなった。

ところが、そのアラが見当たらないのだ。

車体のプレス面の仕上げは、波打ちやゆがみもなく綺麗であるし、細部の組み立ても精密だし、同社の見貴分的存在のVEZELと比較しても、製造におけるクオリティで見劣



スーツケース4個が収納できる

りするようなポイントは見当たらなかった。もちろん格下ということで、スイッチ式のパーキングブレーキや低速でのクルーズコントロールなどは割愛されているが、それでもアクセルの踏み間違いを検知すると加速を抑制する「急アクセル抑制機能」など安全運転支援を総合的に制御する「Honda SENSING」や、スマホからエアコンなどの操作ができる「Honda CONNECT」などの装備もしっかり用意されている。

フロントシートは若干大きな印



運転手を雇い後席に乗るオーナーもいる  
象もあるが、内装やシートの出  
来も悪くない。生産国のインドでは、運転手を雇い後席に乗るオーナーもいる

そうで、リアシートは足もとも含めてなかなかの広さと快適性を持つものだ。

さらに、コンパクトSUVというカテゴリの割に荷室の広さはしっかり確保されており、スーツケース4個(25インチ×2、

21インチ×2)が収納できるほか、6・4分割式の後席の背もたれ倒せば、長尺物を積載できる。

### ■走りやはりHONDA 非力だがよく走る

乗ってみて歴然とわかるボディ剛性の高さを考えれば、この車重はかなり優秀だと思える。  
もうひとつの特徴は、オフロード4WD的な外観の割に重心が低いことで、コーナリング時の安定性は問題なしと感じた。

WR-Vは1.5リッターのガソリンエンジン。いわゆるノーマル仕様で、ハイブリッドシステムやターボなどは装備されていない。それでもチェーン駆動のDOHC4バルブというHONDAらしい仕様

ただ、車重が軽いせいだろうか、高速道路上で横風を受けた時の影響は気になったが、真四角なボディ形状と全高の高さを考えれば仕方がない面もあると思う。

で、最高出力は87kW(118PS)／6600rpm、最大トルクは142N・m(14.5kgf・m)／4300rpm。

燃費は全体を通して1リッターあたり13kmほどであった。燃料タンクが座席の下にあるHONDAご自慢のセンタータンクレイアウトは、重心が低くなるメリットが大きい、容量が40リッターなので、もう少し欲しい所だ。

今どきのハイブリッド車などに比べると非力に聞こえる数値だが、WR-Vの車両重量は「X」で1210kg、「Z」と「Z+」で1230kgである。因みに兄貴分にあたるVEZELになると「e...HEV X」で1350kg、「e...HEV Z」で1380kg(いずれも2WD)である。ハイブリッド仕様のせいもあるが、およそ100kgの差があるのだ。なかなかの押し出しと、

価格(税込み)は、「X」＝209万8800円、「Z」＝234万9600円、最上級の「Z+」が248万9300円。  
SUVブームと言いつつ、殆どを都会で過ごし、減多なことでは林道などに行かないのであれば、小さく乗って広く使えるWR-Vはかなり賢い選択なのではないだろうか。