



HONDA NEW〜!

STEP
WGN

ステップワゴン I ・ 4WD [AT = 234 . 8万円]

優れた高速直進安定性とフラットな乗り心地が自慢
子連れのファミリードライブに最適な多彩なシート
アレンジは魅力!

先日、トヨタ自動車が過去最高の利益に達成したというニュースが目にとまった。国内自動車販売の独走体勢がほぼ固まった感がある。ところがこれに「待った」をかける姿勢をホンダが見せ始めた。昨年秋にフルモデルチェンジした新型オデッセイを始めCR-VなどのRV車の国内販売が好調に推移している。さらに今年4月にフルモデルチェンジした新型ステップワゴンが驚異的な販売を続けている。5ナンバークラス最大の室内空間と使い勝手の良さが好評だった先代モデルは1996年5月の発売以来累計で約47万台を販売した実績を持つ。

そこで今回は新型ステップワゴンの優れた点と疑問点を徹底的に探るべく3日間の試乗に駆け出した。南房総の館山付近まで走り、総合的な走りの真価を中心に使い勝手の向上度をチェックしてみた。

駆け出した試乗車は、フルタイム4WDのI。4速ATを採用した最も販売台数の多い量販モデルである。

走り出す前に先代モデルとの相違点をチェック。外観デザイン的な違いはあまり

感じられないが、室内の長さで70mm、室内の高さで15mm、室内幅では40mmも拡大されている。特に運転席に座ってみると、頭上空間がかなり広く感じられる。座高の高い身長170cmの筆者が腰掛けても頭上空間に圧迫感は微塵もない。また、フロントウィンドーまでの距離が長くとられているため安心感がある。別の見方をすればダッシュボードと運転席との距離が遠いため、インパネ回りのスイッチ類の操作性に少し慣れが必要かもしれない。とはいえ、センターウォークスルーを実現するために設定されたインパネシフトの操作性は良好だ。上下方向に操作するATレバーは自然に手を伸ばした所に配置され使いやすい。特にコラムシフトに不慣れな若年層ドライバーには最適だ。

さて、Dレンジにシフトして実際に都内を走ると、どうも足回りが少し硬く感じられる。時速40km前後では路面からのゴツゴツ感を感じる。だが、時速80km以上になるとまったくゴツゴツ感は感じられなかったので気にするほどではない。それより



全長4670mmは5ナンバーとしては十分長い。

も快適に感じたのはハンドリング。他メーカーの国産ミニバンにありがちな軽過ぎる操縦感覚ではなく、適度に重みを与えた操舵感覚が時速30km前後から時速80kmを超す速度域にわたって感じられ、安心感のあるハンドリングを実現している。もちろん車庫入れ速度域ではキビキビと軽快な操縦感覚を提供してくれるから不満はない。

木更津までのアクアラインを走行した時に感じたのは、安定した直進性だ。確かに強い横風には弱いが、それはミニバン全車に共通したデメリットだから目を瞑るしかない。加速性能は軽快だが、4WDによる重量増加が多少影響してか、発進加速では俊敏さに少しかける感覚があった。搭載エンジンは、K20A型水冷直列4気筒DOHCの2000cc。最高出力160馬力を6500回転で発揮する。このエンジンパワーで1570kgのボディを引っ張るのだからいつでも俊敏な走りを発揮するのは少し難があるのだろう。

高速走行では、時速100kmで約2600回転をタコメーターの針がさす。少しだけ駆動力に力点を置いたギア比設定だ。エンジン音は滑らかだが、4500回転を過ぎると、やや耳障りに感じたのは筆者だけだろうか。

一方、乗り心地はフラットで気持ちがいい。市街地走行よりも高速クルージングの方が得意ようだ。ブレーキ性能も安定している。多少強めにブレーキペダルを踏んでもフロントが沈み込むようなノーズダイブ現象はほとんど感じなかった。

「過信は禁物」のフルタイム四駆

しかし、フルタイム4WDの悪路走破性ではフロントヘビーの傾向が強く感じられた。例えば海岸の砂浜を走破するような時

には事前に砂地面をチェックする必要がある。フルタイム四駆には果敢に砂浜を走破するような4WD性能がないからだ。それは最低地上高を見てもわかる。「子供の視点からクルマを見つめた」というだけに乗り降りの便利さから低床・フラットフロアを実現している。だから、努々本格的なオフロード走行をしようなどと思っはいけない。

室内空間を最大限に使いこなす多彩なシートアレンジには何も文句の付けようがない。遊び感覚の対座モードから食事を楽しめるレストランモード、眠るための3列フルフラットモード、さらに荷物を大量に積むためのカーゴモードなど使い勝手の良さを最大限に引き出している。シートレバーなど実際に操作する作業手順もそれほど煩雑ではない。説明書をみなくても大半のアレンジはできるはずだ。



セカンドシート、サードシートが前後にスライドするので便利。



フルフラットシートにすれば仮眠もOKだ。

注目すべき快適装備はなんといってもパワースライドドアだ。タッチセンサーと挟み込み防止機構が装備された優れモノで、KとIには標準装備されている。運転席からインパネに設置されたスイッチを押すだけで開閉操作ができるのだから便利。もちろんキーレスエントリーシステムのリモコンでも操作できるため、荷物で手が塞がっている時でも簡単に開閉できる。また、インパネ回りとインテリア全体に配置される各種の収納スペースは豊富で便利である。

総体的に見て、新型ステップワゴンの完成度はかなり高く、特に子供連れのファミリードライブや悪路を除くアウトドアレジャーには最適な1台といえる。試乗したIの4WDは、234万8000円。2WDなら209万8000円という安さだ。



セカンドシートはテーブル代わりにもなる。



バックドアをあけるとラゲッジスペースが出現する。少し狭いがフロア下部にもトランクスペースがある。



室内のスイッチ操作で自動開閉が可能



インパネシフトのATレバー操作性が良好。



K20A型水冷4気筒DOHCエンジンは2000ccで最高出力160馬力を発揮。



標準タイヤは195/65R15のオンロード仕様。