

N VAN

Press Information 2018.7.12

荷室をしっかり整えて、きょうもクルマを走らせる。
暑い日も、寒い日も。細い道も、坂道も。
載せたり降ろしたり、乗ったり降りたりを繰り返しながら。
そんな、積む・運ぶ毎日をもっと快適に、もっと豊かにしたい。
仕事に、休日に、クルマを生活の道具にしている
プロの人たちや、遊びの達人に、思う存分使ってもらえる、
まったく新しい軽自動車をつくろう。
Honda は、そう考えました。

「日本の生活をもっと豊かに変えていく」クルマを目指し、
第2世代へと進化した「N」シリーズ。
積む・運ぶ生活に新たな価値を提案する、N-VANの誕生です。
働く人の毎日を、ライフスタイルを、
楽しく豊かに変えるベストな相棒として、
日本を元気に走りはじめます。

N for Work

N
VAN

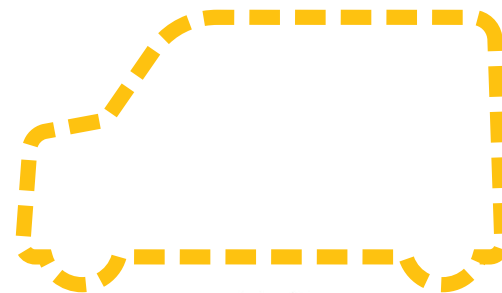
働く人の毎日を
もっと便利に楽しくする、
軽バン新基準を創る。

これまでバンタイプの軽自動車は、どれも同じようなカタチでした。商用車に徹し、荷物をいかに多く積めるかが価値のすべてと言っても言い過ぎではありませんでした。しかしこれからの時代、はたして軽バンはそれでいいのだろうか？近ごろはインターネット販売の発展により、小口配送業が増加するなど軽バンが仕事で使われる機会が増えています。また、ビジネスの多様化による個人事業主の増加や、クルマ自体を店舗にした移動販売の多彩化など、今後、軽バンの活用はますます活発化していくと思われます。

N-VANを開発するにあたり、私たちが考えたのは、荷物がたくさん積めることはもちろんのこと、多様化する一人ひとりの仕事に対して、クルマがもっと使いやすく働きやすい存在になることでした。まずはじめに取り組んだのは、軽バンを毎日使っているプロたちに話を聞くこと。現場での使われ方を実際に拝見し、従来の軽バンに足りないもの、あったらいいものを徹底的に調査し、開発に活かしていきました。具現化については、2代目N-BOXでFFパッケージを飛躍的に進化させた第2世代「N」プラットフォームを活かしながら、商用車としての空間の広さはもちろんのこと、新しい使い勝手を追求。そのうえで商用イメージを超えたスタイルを提案することで、軽バンの使われ方の可能性を大きく広げることができると考えました。

使う人の相棒として、軽バンの役目をしっかり果たす。仕事の形態やライフスタイルに合わせて自在に使いこなせる。しかも同じクルマで休日はレジャーにも使える。働く人の毎日を、もっと便利に楽しくしていける、これからの新基準となりえる軽バンの創造にチャレンジしました。

開発責任者 古舘 茂 (ふるだて しげる)
(株)本田技術研究所 四輪R&Dセンター 主任研究員
1991年、本田技研工業(株)入社、(株)本田技術研究所に配属。
7代目アコードの車体排気設計、
3代目オデッセイの車体排気設計チーフを経て、
初代N-BOX先行開発の車体設計LPL代行を担当。
今回、N-VANのLPLを務める。
趣味はバイクツーリング、愛車は初代FIT、CB1000R。



プロの意見を聞きながら “これから”の軽バンを 研究しました。

これからの軽バンに必要な価値とは何か。

開発に先立ち、まずはチームの全員が自らにそう問いました。
ところが、チームの誰もが乗用車の開発しか経験したことがなく、
また商用車は日頃から触れる機会がほとんどないこともあって、
軽バンの本当の価値を実感として知る者がいませんでした。

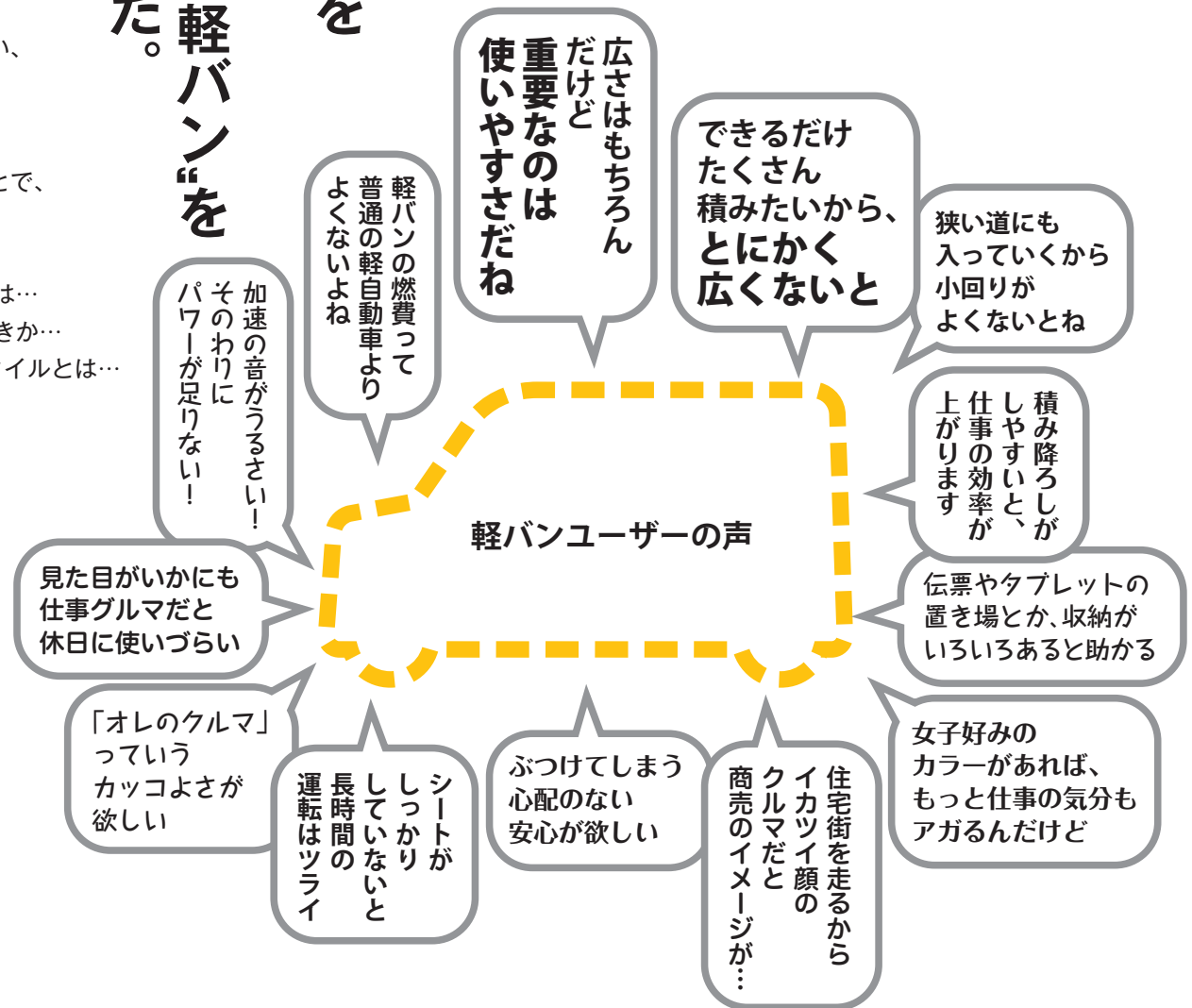
机上で考えても何も始まらない。ならば軽バンのユーザーに会い、
使っている様子を見せていただき話を聞こう、いや勉強しよう。
N-VANの開発はそこからスタートしました。

プロたちの意見を聞き、さまざまな使われ方の“現場”を知ることで、
開発チームは軽バンの新たな在り方を探っていきました。

- ・ 荷室で重要なことは広さだけでなく、いかに使いやすいか…
- ・ 積み降ろしをもっと効率良くスムーズに行えるようにするには…
- ・ 頻繁に乗り降りを繰り返すドライバーのシートはどうあるべきか…
- ・ 仕事にもプライベートにも使え、自分らしさを表現できるスタイルとは…
- ・ 軽バンに求められる安心・安全とは何か…

⋮

こうした一つ一つの要件を徹底的に突き詰めていくことで、
これからの軽バンの価値が見えてきたのです。



市場調査や時代の変化を検証していくなかで、開発チームには軽バンに対する確かな想いが芽生えてきました。それは、毎日使うプロたちにとって、働きやすいクルマでありたい、仕事をより生き活きと支え、生活を豊かにする軽バンでありたい、という想いです。プロたちにとって軽バンは、仕事の道具であり、生活の道具でもあるのです。そこで、開発コンセプトを「積む・運ぶ生活のために」とし、3つの柱をテーマに据え、具現化に取り組みました。

積む・運ぶ生活のために

「積む」を思う存分にかなえる
使い切り空間

広さをしっかりと確保したうえで使い勝手を拡大すること

「運ぶ」をサポートする
スムーズな走りと低燃費

燃費性能に優れ、荷物を積んでも安心の運動性能を有すること

社会性も含めた
人へのやさしさ

ドライバーをケアし、周囲への配慮もされていること

これらに加え、従来までの軽バンイメージを大きく超えたスタイリングの提案として、自分らしさや仕事のイメージに合わせて選択できるよう、より楽しく、よりカッコよく自己表現できるタイプも設定しました。

仕事での利便性を期待以上に発揮しながら、休日のレジャーにも使え、趣味を楽しむ遊びの達人にも存分に応えることができる、まったく新しい軽バン。より多くの積む・運ぶ人の生活を豊かにする、N-VANを創り上げました。

積む・運ぶ生活のために



すべての技術は
積む・運ぶ
生活のために。

N
for Work

N
for Style

自分の道具としての、
積む・運ぶスタイル&デザイン

P07

仕事や暮らしの道具としてさまざまな用途に応えながら、自分らしさを表現できるスタイリングを目指しました。そのうえでエクステリアには、積める、使えるが感じられる機能美を追求。軽バンは住宅街などに入っていくことも多いため、親しみやすい表情にもこだわりました。さらに、これまでの軽バンにはなかったカラーによる価値も創出。より自分らしく、積む・運ぶ生活を広げます。

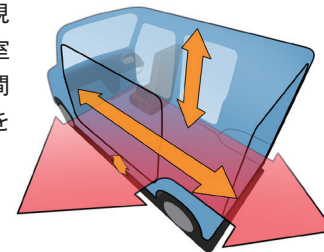


N
for Utility

積載性と使い勝手を革新した、
大空間×“ダブルビッグ大開口”

P10

載せたり降ろしたりを日々繰り返す現場のプロたちにとって、もっと効率よく積み降ろしができて、もっと使い勝手が広がる軽バンでありたい。そんな想いのもと、N-VANは革新的なパッケージング技術を導入しました。フロアを低くして荷室高を確保し、助手席空間までも活用。さらに助手席側センターピラーレスなどにより実現した大開口が、荷室へのアクセスと空間の使い方に新価値をもたらします。



N
for Kaiteki

使いやすく気持ちよく働ける、
快適で疲れにくい乗車空間

P13

車内で長い時間を過ごすドライバーにとって快適であるために、使いやすさとともに疲れにくい乗車環境を目指しました。インパネ周辺には、仕事道具としての使い勝手と利便性を求めた装備を充実。運転席まわりでは自然な乗り降りや着座姿勢をサポートするとともに、疲れにくく丈夫なシートを追求。休息時にも心地よさを感じられるよう配慮しました。



N
for Drive

長距離、長時間乗るクルマに
ふさわしい、走りの性能

P15

たくさんの荷物を積んで一日中走り回ることも多い軽バンにとって、最適な走りとは何かを考え、2代目N-BOXのプラットフォームをベースにN-VANならではの専用設計を施し、ドライバーにも荷物にも配慮した走行性能を追求しました。空荷からフル積載まで、スムーズな加速と低燃費を両立させ、軽乗用車感覚の走行安定性、静粛性、乗り心地を実現しています。



N
for Anshin

毎日、昼も夜も活躍する
軽バンだから、最大限の安心を

P19

求める安全性や安心感は、乗用車も商用車も同じだとHondaは考えます。N-VANは先進の安全運転支援システムHonda SENSINGを標準装備*。事故を未然に防ぐ安全性を追求しました。衝突安全については、万一の際にもドライバーや歩行者の被害を軽減する性能を備えています。

*Honda SENSINGを装備しない仕様も設定しています。



N for Style

仕事や暮らしのスタイルに合わせて選べる
10色のボディーカラー

N for Anshin

事故を起こさないための安心
Honda
SENSING
全タイプに標準装備*
*Honda SENSINGを装備しない仕様も設定しています。

N for Drive

フル積載でも力強く
しかも低燃費な
自然吸気エンジン

ゆとりのある走り
と低燃費を両立した
ターボエンジンも設定

静かでスムーズな走り
と低燃費に貢献するCVT

運転操作をより楽しめて
実用燃費にも優れた
軽バン初*の6速MT

自然吸気エンジンに設定
*軽貨物車において、2018年7月現在。Honda調べ。

N for Kaiteki

長時間の運転でも疲れにくく
頻繁な乗り降りでも丈夫な
ドライバースシート

運転時も、休息時も
役に立つ
豊富な便利装備

N for Utility

荷物を固定する
8箇所の
タイダウンフック

荷室に乗り込んでの
作業もラクな高さ

荷物がぶつかって
もキズつきにくい
トリム

大空間を
無駄なく使える
スクエアな荷室

棚などを取り付け
できる
ユーティリティーナット

最大積載量350kg
2名乗車時。+STYLEの4WDは
300kgとなります。

フラットなスペースを
拡大できる
ダイブダウン機構付
助手席

横からラクに積載
できて空間の使い
方も広がる
助手席側センター
ピラーレス

2つの動線で作業
効率が大幅に
向上する
“ダブルビッグ大
開口”



N-VANは全タイプ4ナンバー軽貨物自動車

荷物を積み、運ぶために必要な荷室面積をしっかりと確保したN-VANは、全タイプ4ナンバー軽貨物車。ビジネスカーとしてお使いいただけるだけでなく、一般のお客様も安心してご購入いただけます。4ナンバー軽貨物車は、5ナンバー軽自動車と比べて自動車税の負担が軽減されます。また、初回車検の有効期間は4ナンバー普通貨物車と同じ2年間。2回目以降の車検の有効期間は普通車と同じ2年間(4ナンバー普通貨物車は1年間)です。



自分の道具としての、積む・運ぶスタイル&デザイン [スタイル]

軽バンの可能性を大きく広げる、スタイル価値の提案

「積む・運ぶ生活のために」をコンセプトに、『使い切り空間』『スムーズな走りと低燃費』『人へのやさしさ』の具現化に取り組んだN-VAN。この3つを基本価値としううえで、もっと自分らしく働きたい、仕事にも趣味にも使いたいといったニーズに応えることで、軽バンの可能性をよりいっそう広げたいと考えました。軽バン本来の仕事専用使いに徹したタイプとして、スタンダードな「G」と便利機能を充実させた「L」を設定。この基本価値にビジネススタイルやライフスタイルを表現できるスタイル価値を加えたタイプとして、「+STYLE」を用意。個人事業主の方や若者を中心に、明るく楽しく使う人への「+STYLE FUN」と、カッコよさにこだわる人への「+STYLE COOL」を設定しました。

N-VAN 基本価値 <ul style="list-style-type: none"> ●「積む」を思う存分にかなえる「使い切り空間」 ●「運ぶ」をサポートする「スムーズな走りと低燃費」 ●社会性を含めた「人へのやさしさ」 	N-VAN 基本価値 + スタイル 価値 <ul style="list-style-type: none"> ●自分らしく働きたい ●休日や趣味にも使いたい
G / L	もっと楽しく +STYLE FUN
	もっとカッコよく +STYLE COOL



仕事も暮らしも
明るく楽しく

+STYLE
FUN

HIGH ROOF



仕事に徹した
プロ仕様

G / L

HIGH ROOF



オンもオフも
カッコよく

+STYLE
COOL

LOW ROOF



■写真は積載イメージです。 ■シートアレンジの各操作は、異物をはさんでいないか確認の上、無理な力をかけず確実に行ってください。 ■安全のため走行の際は荷物をしっかりと固定してください。 ■最大積載量を超えない範囲でご使用ください。 ■積載物がドライバーの視界を遮らないようご注意ください。 ■小物類・バイク・発電機は撮影のために用意したものです。 ■バイク・発電機の積載は燃料を抜いてから行ってください。 ■バイクの積み降ろし時は、ラダーなどの器具を正しくお使いの上、ケガや破損のないよう十分ご注意ください。 ■写真のバイク(CRF125F)は、公道および一般交通の用に供する場所では一切走行できません。また、登録してナンバープレートを取得することもできません。 ■積載物のサイズ・形状によっては積めない場合があります。 ■寸法が長い荷物を積むときは、フロントシート背もたれの真後ろには積載しないでください。

プロの道具としての機能美と安心感を追求

エクステリアでは新しい軽バンのスタイリングを創造するために、2つのコンセプトを定め、具現化に取り組みました。1つは「プロの道具として、積める、使えるが見える機能美」。たくさんの荷物が積みそうなスクエアボディに、使いやすそうな大開口をしっかりと表現しました。もう1つは「人に与える安心感」。軽バンは狭い道にも入っていくことが多いため、威圧感のない「顔」で周囲に安心感を与えたいと考えました。また、使う人には存在感のあるノーズで衝突安全の安心感を与えると同時に、サイドからリアまでまわり込んだ3本のビード造形が、ハードな使用にも耐える強さを表現しています。

●軽バンの新しいスタイルを印象づける3本のビード

ジュラルミンのスーツケースをモチーフにした3本のビード。真横に通すことで、パネルを厚くすることなく強度を持たせながらボディサイド面のフラット化を実現し、デザイン的な強さ感も表現しています。また、商用車の場合、会社や店舗の名前・マークなどをボディにペイントするケースが多いことから、開発中にユーザーの意見を聞くなどビードの凹凸によるマークなどの見え方を検証。たとえ擦りキスが付いた場合でも、ビードの凸部分が削れる程度ならマークなどへのダメージが少ないといった意見もいただきました。



●威圧感のない、周囲に安心感を与えるフロントマスク

軽バンは住宅街をはじめ狭い道に入っていくシーンが多いため、宅配業や移動店舗のような接客を伴うビジネスで使用される場合、クルマの「顔」を気にされるユーザーが多いようです。N-VANは周囲に安心感を与える表情を目指し、フロントマスクは威圧感のない、親しみやすいデザインとしました。

●安心と機能表現した灯体デザイン

高い位置に設置しながらスクエア形状で大きくワイドに見せる、安心感のあるヘッドライト。リアコンビネーションランプも被視認性に配慮して高い位置に配置するとともに、テールランプにLEDを採用することで極細で縦長の形状を実現。これによりテールゲートの大開口化を可能にしました。



G

マルチフレクターハロゲンヘッドライト

テールランプ (ライン発光・LED)

ストップランプ(LED)

ターンシグナルランプ (ハルブ)

バックランプ(ハルブ)

リフレクター

ターニングナルランプ点灯時

ポジションランプ点灯時

テールランプ点灯時

ストップランプ点灯時

L (Gからのアップグレード)

- 電動格納式リモコンカラードドアミラー
- カラードアウトドアハンドル
- フルホイールキャップ
- ドアサッシュブラックアウト(センターピラー)
- カラードリアライセンスガーニッシュ など

+STYLE FUN

フルLEDヘッドライト

ターニングナルランプ点灯時

ポジションランプ(ライン発光・LED)点灯時

LEDフォグライト+クロームメッキフォグライトガーニッシュ

フルホイールキャップ(2トーン)

カラード&プラチナ調クロームメッキフロントグリル

+STYLE COOL

マルチフレクターハロゲンヘッドライト/クロームメッキフロントグリル

LEDフォグライト+クロームメッキフォグライトガーニッシュ

テールゲートスポイラー

リアコンビネーションランプ(クリア)

フルホイールキャップ

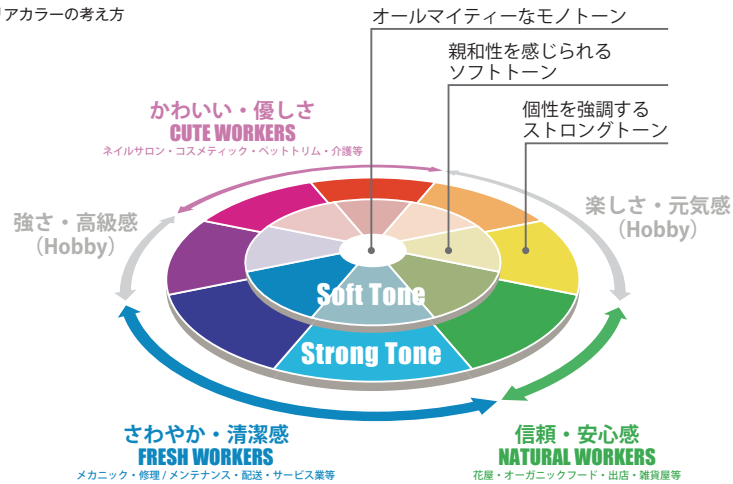
クロームメッキリアライセンスガーニッシュ

[カラー&マテリアル]

ビジネススタイルや自分らしさで選べる豊富なカラーラインアップ

軽バンの使われ方が多様化していくこれからの時代はカラーも重要視されると考え、軽バンの定番カラーであるホワイトやシルバー系、そしてブラックを基本色としながら、多彩なバリエーションを展開。ビジネススタイルやライフスタイルに合わせて選んでいただけるよう、バリエーションが豊かに感じられるカラーを厳選。+STYLE FUN、+STYLE COOLには専用色を用意しました。

■エクステリアカラーの考え方



●新色、ガーデングリーン・メタリック

安心や信頼といったイメージを持つグリーン。その中でもやさしさを感じるカラー、「ガーデングリーン・メタリック」を新色として用意。グリーンの底色とハイライトで感じるゴールドによるコントラストが、スクエアボディーの機能美やビードの安心感をより豊かに見せます。ガーデニング店や自然素材にこだわる業種から、工務店やインテリアショップの方にも選んでいただけます。

用途に合わせた配色のインテリアカラー

インテリアカラーは用途に合わせた2色展開としました。Gは傷がついても目立ちにくいダークトーンのグレーをベースに、インパネを2トーン構成にし、人が触れやすい上部を汚れに強いブラックとしました。また、フロントシートでは上下で色分けし、空間を広く見せる表現としています。Lと+STYLEは汚れが目立ちにくいブラック内装。Lは全体がブラックの中でルーフィングをグレーとすることで、N-VANのインテリアの特徴である空間の広さを表現しました。

ボディーカラーを室内に取り入れた、自分らしさの新たな演出

インテリアにボディーカラーを効果的に取り入れるという、新たな演出を行いました。リアクォーターガラスとリアガラスまわりに内装材を設けず、ボディーカラーを活かすようにしました。自分らしさやスタイリッシュな道具感を空間に演出します。



G / L	
 タフタホワイトⅡ	 ルナシルバー・メタリック
 <p>G内装 インパネカラー：ブラック インテリアカラー：グレー ルーフィングカラー：グレー</p>	 <p>L内装 インパネカラー：ブラック インテリアカラー：ブラック ルーフィングカラー：グレー</p>
+STYLE FUN	+STYLE COOL
 プレミアムイエロー・パールⅡ	 プレミアムベルベットパープル・パール
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  ガーデングリーン メタリック </div> <div style="text-align: center;">  プレミアムピンク パール </div> <div style="text-align: center;">  シャイニンググレー メタリック </div> <div style="text-align: center;">  プレミアムホワイト パールⅡ </div> <div style="text-align: center;">  プリリアント スポーティブルー メタリック </div> <div style="text-align: center;">  クリスタルブラック パール </div> </div>	
 <p>+STYLE内装 インパネカラー：ブラック インテリアカラー：ブラック ルーフィングカラー：ブラック</p>	



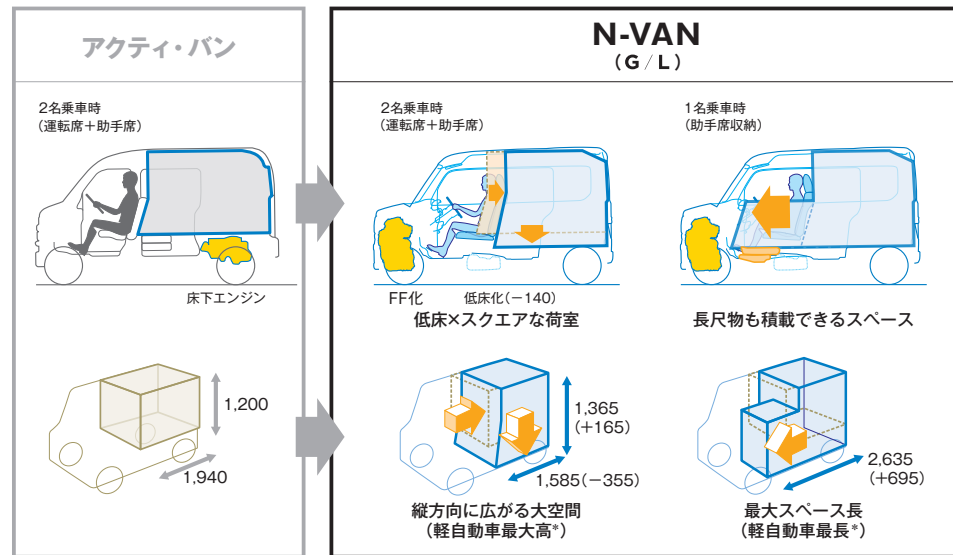
積載性と使い勝手を革新した、大空間×“ダブルビッグ大開口” 【大空間】

FFプラットフォームとシートの工夫によって創出した、軽バンの新基準となる大空間

従来の軽バンは、エンジンが床下にレイアウトされたワンボックスタイプが一般的でした。これは運転席が前端に配置できて荷室が長く取れる反面、床面が高くなってしまいます。これに対してN-VANは、2代目N-BOXと共通のFFプラットフォームを採用。FF化によって従来よりも荷室長が若干短縮するものの、Honda独自のセンタータンクレイアウトやN-VAN独自のシート設計などによって、スーパーハイトワゴンのボディに低床でフラットな荷室を確保。1,365mm*1の縦方向に広がる大空間(軽自動車最大高*2)を実現しました。そのうえで、軽バンはドライバーが一人で乗車する場合も多いことから、後席や助手席をフラットに収納できるようにすることで、2,635mm*3の最大スペース長*4(軽自動車最長*2)も実現。従来と同等以上の積載容量を發揮します。

*1 +STYLE COOLは1,260mmとなります。*2 2018年7月現在、Honda調べ。*3 +STYLE FUN、+STYLE COOLは2,560mmとなります(USBオーディオ装着車)。
*4 助手席・リアシートタイプダウン時の助手席足元スペースからテールゲートまでの長さです。●数値はすべてHonda測定値

■パッケージング比較イメージ



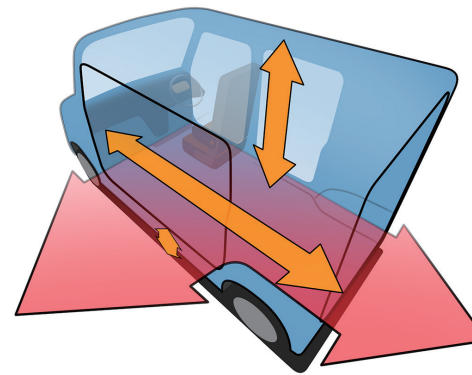
*2018年7月現在 単位: mm ()はアクティ・バンとの比較数値 ●数値はすべてHonda測定値

■荷室容量比較

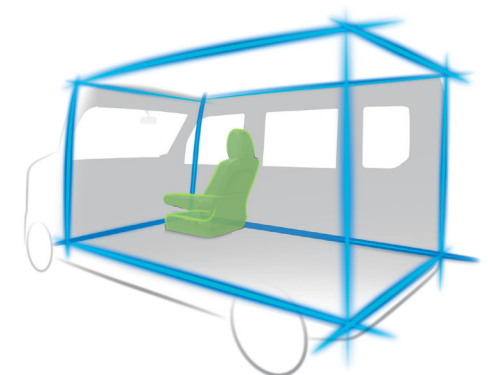
	ダンボール箱 (380×310×280mm)	ビールケース (447×364×315mm)	最大積載量 (2名乗車時)
N-VAN	71個*1	40個*1	350kg*2
アクティ・バン	58個*3	35個*3	350kg*4

*1 G、Lおよび+STYLE FUNのもので、数値はHonda測定値 *2 +STYLE FUN 4WD、+STYLE COOL 4WDの最大積載量は300kgとなります。*3 数値はHonda測定値
*4 4AT 4WDの最大積載量は250kgとなります。

■積載例の数値はあくまでも容積をもとにした目安です。最大積載量の範囲内でご使用ください。



パッケージングイメージ



空間イメージ

●第2世代「N」プラットフォームを採用

2代目N-BOXで刷新されたFFプラットフォームは、エンジンルームを極力短くすることでFF車でありながら空間のゆとりを最大限に確保。さらに、工夫が施されたセンタータンクの形状によって、助手席スペースまでの低床化を実現しています。

●使いやすいスクエア空間

低くてフラットで伸びやかな床面に加え、荷室の両サイドを垂直に立たせることで、高さも幅も有効に活かせる、積載性に優れたスクエアな空間を実現しています。

●運転席以外の空間すべてに荷物が積める、ダイブダウン機構付助手席

助手席スペースにも荷物が積めるよう、フラットに収納できるダイブダウン機構を採用。後席もフラットに収納できるため、段差のない荷室の床面がインパネの下まで広がり、脚立やパネル、絨毯などの長尺物の積載にも対応できます。



積み降ろしの使い勝手と空間の可能性を広げる、助手席側センターピラーレス

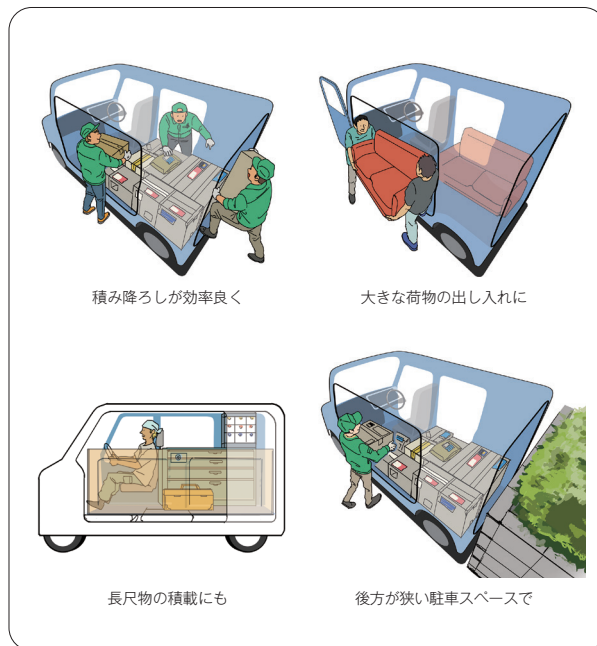
N-VANは助手席スペースにも荷物が積めるようにしたことから、助手席側からのスムーズな積み降ろしを可能にするために、センターピラーレス化に取り組みました。助手席側のフロントドア後方とスライドドア前方にピラー構造を持たせ、助手席用シートベルトもフロントドア後方に設置することで、軽バンでは初*となる助手席側センターピラーレスを実現。長尺物の積み降ろしなどにこれまでにない使い勝手をもたらすとともに、移動店舗のような使い方など、アイデア次第で空間の新しい用途の可能性を広げています。

* 軽貨物車において、2018年7月現在。Honda調べ。

2WAYアクセスを実現した“ダブルビッグ大開口”

テールゲートは、ワイドな開口幅と低床設計によって大開口を実現。これに加え、センターピラーレスによって助手席側のワイドな開口を実現したことで、2つの大開口から荷室へのアクセスが可能になりました。荷室への動線が大きく変わること、積み降ろしの作業効率が大幅に向上します。

●使い勝手が大きく向上する “ダブルビッグ大開口”



●助手席側センターピラーレスによる 空間の新たな使い方イメージ

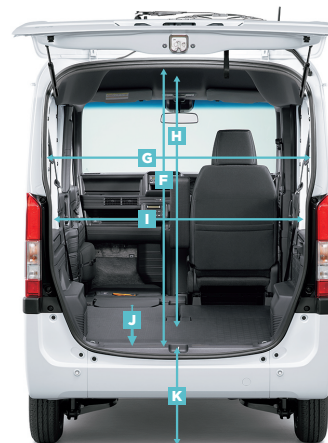


開閉のしやすさにこだわった引き戸タイプのスライドドアハンドル

N-BOXのような乗用車の場合はパワースライドドアが設定され、ドアハンドルは横型タイプとなりますが、商用車の場合は頻繁な開け閉めや開閉速度から、手動のスライドドアがユーザーに好まれます。そこでN-VANは手動としたうえで操作性を検証し、引き戸タイプを採用。商用車としての優れた開閉操作を実現しました。



■荷室および開口寸法



	ハイルーフ仕様 (G / L / +STYLE FUN)	ロールーフ仕様 (+STYLE COOL)
A 助手席側開口部高	1,230mm	—
B 助手席側開口部幅	1,580mm	—
C 荷室長*1 (2名乗車時 / 助手席側)	1,510mm (リアシートタイプダウン時)	—
D 最大スペース長*2	2,635mm*3	2,560mm (助手席、リアシートタイプダウン時 / USBオーディオ装着車)
E テールゲート地上高	1,890mm*4	—
F テールゲート開口部高	1,300mm	1,200mm
G テールゲート開口部幅	1,230mm	—
H 荷室高	1,365mm	1,260mm
I 荷室幅 (4名乗車時)	1,390mm	1,325mm
J 荷室フロア長 (2名乗車時 / 助手席側)	1,585mm (リアシートタイプダウン時)	—
K 荷室床面地上高	525mm*5	—

*1 シート背面からテールゲートまでの長さです。 *2 助手席足元スペースからテールゲートまでの長さです。 *3 +STYLE FUNは2,560mmとなります(USBオーディオ装着車)。 *4 FF車の場合、4WD車は1,905mmとなります。 *5 4WD車は540mmとなります。 ※A、B、D、E、F、G、J、Kの数値はHonda測定値。

乗車人数や荷物の量に対応するシートアレンジ

N-VANはFFレイアウトでありながら、後席を備えた4人乗車スペースと商用車として十分な荷室容積を確保しています。また、後席は左右分割でフラットに収納でき、助手席もダイブダウンが可能なことから、3人乗車や長尺物を積んだ際の縦2名乗車など、乗車人数や荷物に応じてシートアレンジが行えます。ダイブダウンする助手席は停車時にテーブルとして使用することもでき、車内での書類作成や食事などの際に役立ちます。



1名乗車時(助手席&荷室フラットモード)

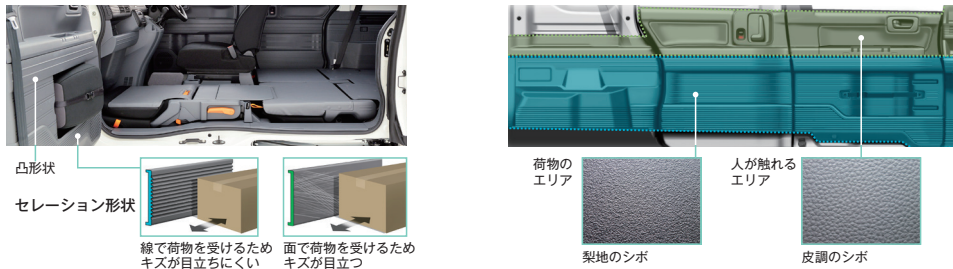
2名乗車時(助手席&荷室フラットモード)

1名乗車時(助手席テーブルモード*)

*走行中はこのモードを使用しないでください。

荷物によるキズを防ぐトリム形状

商用車として長く付き合えるクルマであるために、フロントドアから荷室までのトリム下部にセレーション形状(溝を彫ったような造形)を、ドアアームレストの下などには凸形状を施すことで、荷物の積み降ろしの際にキズが付きにくいよう配慮しました。また、人が触れるエリアと荷物のエリアをシボで分け、ドアアームレストから下にはキズが目立ちにくいシボを施しています。



タフな機能性と広さ感を演出する、荷室床面の「三」字シボ

荷室の床面には、荷物がすべりにくく、丈夫さや空間の広さを感じるパターンデザインを追求。エクステリアの3本ビードを取り入れ、「三」の字を縦横に組み合わせたパターンを作成。見る角度によって横の線が消えることで、縦の線がずっと奥に広がるような視覚効果を持たせています。これをシート裏面にも施したことで、シートをダイブダウンした際に荷室全体で広さ感を表現しています。



積載性を考慮した装備の数々



●ブリッジボード

助手席と後席を収納した際に隙間を埋めるボード。助手席が着座状態の時はシート下に収納されており、ダイブダウン時に引き出して設置することで、フラットで長いスペースになります。

(特許出願中(2018年7月時点))



●小物侵入防止板

助手席スペースから小物などが運転席に侵入するのをガードする防止板を標準装備しました。

(特許出願中(2018年7月時点))



●ワークランプ(助手席側)

助手席側をセンターピラーレスにしたことによる車両左側での作業を考慮し、ルーフの左側にワークランプを装備しました。

(タイプ別設定)

●タイダウンフック

荷物の固定に便利なタイダウンフックを標準装備。助手席の足元や荷室の四隅など計8箇所の適所に配置しました。

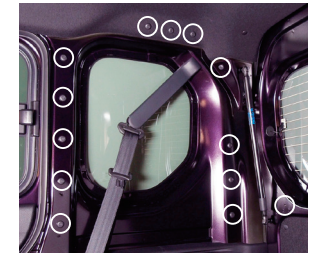


●ユーティリティーナット

荷室の両サイドにバーやボードを取り付けて空間を自在にカスタマイズできるようボルトの穴を等間隔で設置。左右で計28カ所(+STYLE COOLは計26カ所)に設けました。荷室側面は垂直に立っているため、同じサイズのボードなどを好きな高さに設置できます。



ハイルーフ ボディー 20カ所
ルーフ 6カ所
テールゲート 2カ所



ロールーフ (+STYLE COOL) ボディー 18カ所
ルーフ 6カ所
テールゲート 2カ所

●助手席ヘッドレスト収納(ベルト付)



●リアシートピロー収納(ベルト付)

(タイプ別設定)



使いやすく気持ちよく働ける、快適で疲れにくい乗車空間 [インテリア]

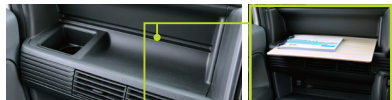
仕事道具としての使い勝手と快適性を最大限に求めたインテリア

仕事使いがメインとなる軽バンは、ドライバーが一人で乗車することが多いことから、インパネ周辺には、ドライバーにとって最大限の使い勝手と快適性を求めました。さまざまな用途で使いこなせるトレーなどの収納や装備をインパネの各所に設置。車内での書類作成や伝票整理、スマートフォンやタブレットを使っの業務、さらには昼食や休息など、仕事の中の多くの時間を車内で過ごすドライバーにとって、しっかり使いこなせる仕事の道具として、快適なお仕事として、思う存分に使えるよう、さまざまな工夫を施しました。



②助手席側トレー

アッパートレーとロアトレーを設置し、テーブル(ディーラーオプション)やバインダーなどを保持できるスリットを設けました。ロアトレーにはアクセサリソケットも設置しています。

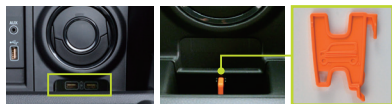


アッパートレー スリット(使用例)
ロアトレー アクセサリソケット

⑤充電&コード収納

スマートフォンなどを充電できるUSBジャックを設置。その手前には充電コードなどを収納できるポケットを設け、その中にはコードを巻いたり、間仕切りにしたりできるポケットセパレーター*を装着。装着用のツメをカットすればキーホルダーとしての使用も可能です。

(*特許出願中(2018年7月時点))



充電用USBジャック(タイプ別設定) コード収納ポケット ポケットセパレーター

③ドリンク用ホルダー

水分補給に役立つよう、ドリンク用のホルダーを豊富に設置。ドリンクホルダーは500mlの紙パック飲料も置くことができ、運転席側はエアコンの風が当たるようにしました。



ドリンクホルダー(助手席側) ドリンクホルダー(運転席側) ボトルホルダー(センターガーニッシュ)
ボトルホルダー(助手席側ドアポケット) ボトルホルダー(運転席側ドアポケット)

⑥エアコンアウトレット

フルオート・エアコンを標準装備したうえで真夏の作業などに配慮し、助手席用のエアコンアウトレットも運転席に向けやすいよう中央寄りに設置しました。



一般的な助手席用アウトレット

①コンビニフック

買い物のレジ袋や、休息時の食事の際のゴミ袋などを下げられるコンビニフックを、助手席ドアと助手席フロントに設置しました。



コンビニフック(助手席ドア) コンビニフック(助手席フロント)

④AM/FMチューナー/ USBオーディオ&収納

GとLはAM/FMチューナーの下にポケットを用意。+STYLEはオーディオ本体を助手席側のトールボード内側に配置し、iPod・iPhone、USBデバイスをつないで音楽が楽しめるオーディオシステムを採用。これにより本来のオーディオスペースに大型センタートレーを設けました。音量などの操作はステアリングスイッチで行え、情報はメーターパネル内に表示されます。



<G/L> AM/FMチューナー&ポケット



<+STYLE> 大型センタートレー USBジャック ステアリングスイッチ

●運転席シートバックポケット

運転席のシートバックポケット内にはファスナー式インナーポケットを装備。車検証などの収納に便利です。



道具のしっかり感を表現したインパネ周辺デザイン

インパネデザインは、使い勝手のよいトレイなどを深く削って設けたことで道具として弱く見えないように、上段・中段・下段3本の横基調の力強いライン(心棒)を通して、道具のしっかり感を表現しています。また、+STYLEには中段に伸びる心棒にシルバー加飾を施すことで硬質感を表現。インナードアハンドルにはクロームメッキを、フロントドアオーナメントパネルにはピアノブラック加飾を配して傷が付きにくいようにするとともに、ドアライニングにはジャージー素材の表皮を施すなど、上質な道具感を表現しています。



情報が読み取りやすいシンプルな3眼メーター

メーターパネルは小型でシンプルでありながらスピードメーターを大きくし、同一円を描くようにデジタル燃料残量計も大きく表示。商用車としての情報表示を重視しました。左側にはタコメーターを全タイプに標準装備。右側にはHonda SENSINGなどの情報を表示するマルチインフォメーション・ディスプレイを配置しています。



IRカット(遮熱)/UVカット機能付フロントウインドウガラス+ IRカット(遮熱)/スーパーUVカットフロントドアガラス

紫外線と赤外線を大幅にカットします。

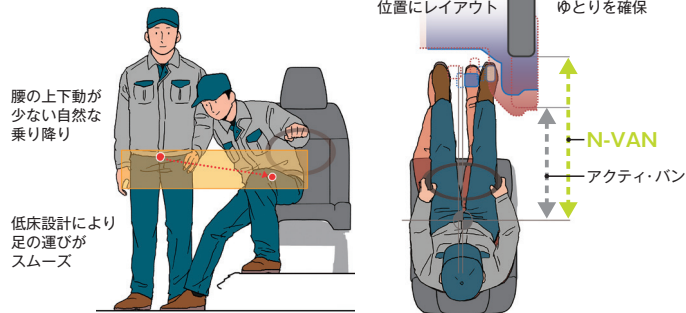


(タイプ別設定)
*紫外線約99%カット(ISO9050基準)と赤外線約70~80%カット(波長域780~2,500nm)を実現、Honda調べ。

FF・低床設計により、スムーズな乗り降りと自然な着座姿勢を実現

低床設計によって、従来軽バンに対して乗降時の足の運びをよりスムーズにするとともに、腰の移動が自然に行えるラクな乗り降りを実現しました。また、FF化によってフロントシートに対するフロントタイヤの位置が従来軽バンに対して前方に移動したことで、足元にゆとりを確保。ペダル類をより正対する位置にレイアウトすることができ、自然な足の位置間隔でペダル操作が行えます。

■着座位置イメージ



●ペダルの操作性も向上

足元スペースのゆとりに加えて、街中でストップ&ゴーが繰り返されるペダル操作を考慮し、アクセルペダルには専用アームを採用することで、ペダルの位置や角度を最適化。ブレーキペダルはリンク構造を採用し、足を踏み降ろす方向に自然に追従できるようにしました。

長時間運転していても疲れにくいシート設計

乗用車と同等のゆったりしたサイズのシート骨格を使用し、シートバックのサイドにはボルスターを設けて腰をしっかりと保持することで、長時間座っていても疲れにくい姿勢を保つことが可能。シートスライド量を200mm確保したことと合わせて、運転しやすく疲れにくい最適なドライビングポジションが得られます。また、シートバックのショルダー部をほぼフラットにすることで振り返りがしやすく、後方の安全確認をよりスムーズに行えるようにするなど、運転中のストレスを抑える工夫を施しています。



頻繁な乗り降りでも破れにくい工夫

軽バンユーザーの使われ方を調査したところ、頻繁に繰り返される乗り降りによって、シートクッション右側の土手部にある縫製ラインが擦れることで、経年の使用によってはシート生地が破れるケースが見られました。そこでN-VANではクッションの生地をサイドから下にまで一枚生地で張り込むことで土手の縫製ラインをなくしました。これにより、摩耗のきっかけを与えないことで破れにくいシートを実現しています。



●乗用車感覚のシート表皮

シート表皮には乗用車感覚にこだわり、Gにはトリコットを、Lおよび+STYLEにはより手触りの良いジャージー素材を採用しています。



G シート表皮(トリコット)

L/+STYLE シート表皮(ジャージー)

休息時の快適性も考慮

シートバックはリクライニング機構によってほぼ水平まで倒すことが可能。しかも大型ヘッドレストとシートバックのショルダー部がほぼフラットなことから、休息時もゆったりと快適に過ごすことができます。



さらなる快適性を提供するアームレスト

休息時にゆったりとくつろげるよう、大型のアームレストをドアライニングに設置。L と+STYLE のCVT 車にはドライバーズシート左側にもアームレストを装備。長時間の運転でも疲れにくく、休息時にはくつろげる運転席を実現しています。





長距離、長時間乗るクルマにふさわしい、走りの性能 【パワートレイン】

軽バンの走りの基準を引き上げる高効率パワートレイン

荷物をフルに積載した状態でもストレスなく移動できるよう、軽バンの走りを一新する力強さとなめらかさを目指しました。低速からトルクフルなエンジンにCVTを組み合わせ、力強い走りと低燃費を高次元で両立。軽バン初*となる6速MTの設定により、運転操作を積極的に楽しむことができます。また、全タイプに4WDを設定し、雪道や路面状態のよくない登坂路でも安心感の高い走りを発揮します。

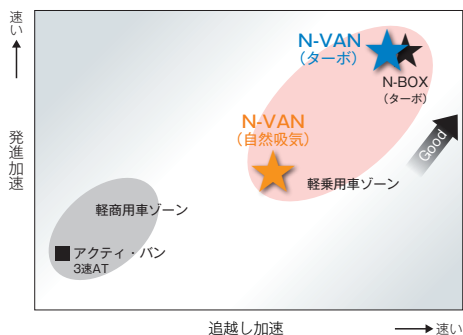
*軽貨物車において。2018年7月現在。Honda調べ。

	G / L		+STYLE(FUN / COOL)		
	自然吸気		自然吸気		ターボ
エンジン	自然吸気		自然吸気		ターボ
トランスミッション	CVT	6MT	CVT	6MT	CVT
駆動方式	FF / 4WD				
燃費向上対策	アイドリングストップシステム(停車時)				

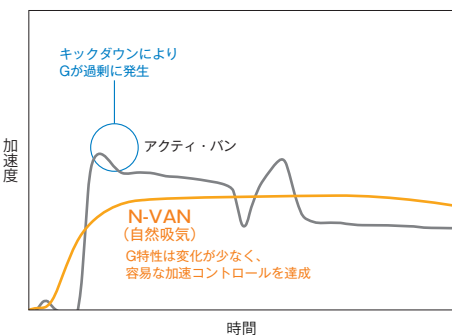
積載時にも軽乗用感覚のスムーズで安心感のある加速性能

軽量なプラットフォーム、低速からトルクフルなエンジン、CVTを組み合わせたN-VANは、積載時でも軽乗用レベルの加速性能を達成。交差点での発進時や、車線変更時などでもクルマの流れに合わせてゆとりを持って加速できます。また、軽バンの多くは3速ATや4速ATを採用しているためシフト時の変速ショックがあり、特にキックダウン時はより大きく発生します。N-VANは変速ショックのないCVTの採用によって、積載時でも空荷時と同様にスムーズに加速。ドライバーの疲労を軽減するとともに、大切な荷物や仕事道具に対する安心感も高めています。

■全開加速性能イメージ(2名乗車時)



■加速G特性イメージ(2名+100kg積載時)



フル積載でも力強く、燃費性能に優れたロングストロークエンジン

軽バンの場合、宅配業などのように発進・停止を頻繁に繰り返す走行パターンが多く、主に低車速域で使われています。N-VANは2代目N-BOXで新開発した高効率エンジンを商用ユースに最適化。ロングストロークによる高いピストンスピードが強いタンプル流(縦うず)を作り、小径ボアと合わせて急速燃焼を実現。さらに、燃焼室形状の最適化や耐ノッキング性能の高い鏡面バルブを採用するなど燃焼効率を高め、低速から高トルクを発生するとともに優れた燃費性能を達成。アクティ・バンに対して大幅に燃費を向上しています。



最高出力
39kW [53 PS] / 6,800rpm

最大トルク
64N・m [6.5 kgf・m] / 4,800rpm

JC08モード 走行燃料消費率(国土交通省審査値)
23.8km/L (ターボ車を除くFF/CVT車)

●軽バンの活用シーンが広がるターボエンジン

仕事だけではなく、休日のレジャーにも活躍する+STYLEにはターボエンジンを設定し、より力強い走りを実現。ターボの過給圧をきめ細かく最適に調整できる電動ウェイトゲートを採用するなど、燃費性能やレスポンスも追求しています。

最高出力
47kW [64 PS] / 6,000rpm

最大トルク
104N・m [10.6 kgf・m] / 2,600rpm

JC08モード 走行燃料消費率(国土交通省審査値)
23.6km/L (ターボ/FF車)

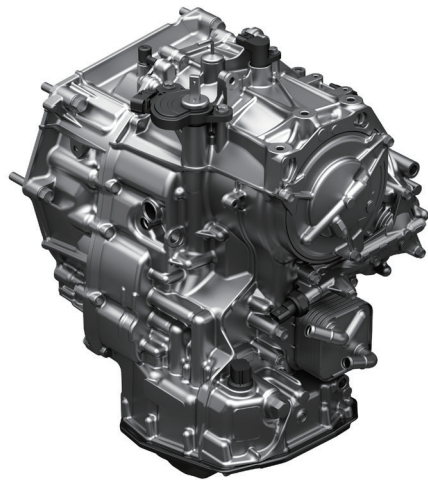
■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

【パワートレイン】

軽バンに静かでスムーズな走りと低燃費をもたらすCVT

軽バンのトランスミッションは、フル積載時での駆動力や耐久性を確保するために3速ATや4速ATが主流となっています。N-VANは静かでスムーズな走りと大幅な低燃費化を実現するために、レシオレンジがワイドなCVTを採用。なおかつ金属ベルトをはじめ各所を強化するなど、最大積載量350kg*に対応しています。

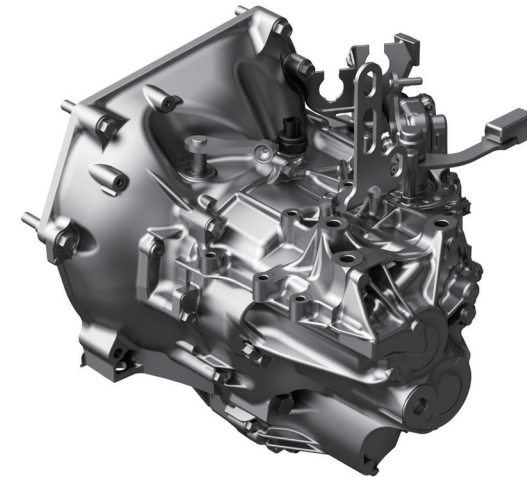
*2名乗車時、+STYLE FUN 4WD、+STYLE COOL 4WDの最大積載量は300kgとなります。



軽バン初採用*、ワイドレンジの6速MT

力強い走りに加え、走る楽しさを提供できる6速MTを自然吸気エンジン車に設定。S660のミッドシップ用6速MTをベースにFFおよび4WDに対応させました。ギアレシオは6速を設定したことで、低速側で高い駆動力を発揮する一方、高速側では6速走行時にエンジン回転数を抑えることで、エンジンノイズを大幅に低減。静かで快適な高速クルーズをもたらすと同時に優れた実用燃費に貢献します。

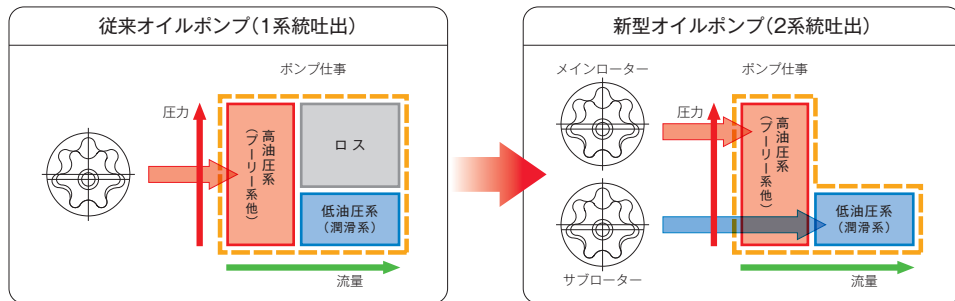
*軽貨物車において、2018年7月現在、Honda調べ。



●2系統吐出オイルポンプシステム

CVTには、プーリーが金属ベルトを挟むための油圧のほか、潤滑にも油圧が必要です。オイルポンプは、オイルの吐出を高油圧系と低油圧系の2系統に分け、走行状況に応じて最適な油量を供給することで仕事量を軽減。燃費向上に寄与します。

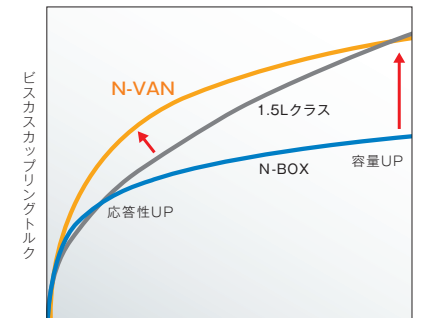
(特許取得済(2018年7月時点))



トルク容量を高め力強い登坂性能を発揮する4WD

FFの軽バンにとってフル積載状態での登坂性能を確保するためには、荷重が増す後輪の駆動力を高めることが重要になります。そこで、Honda独自の4WDシステムを採用したうえで、リアデフは1.5Lクラス用をベースに開発。ビスカスカップリングのトルク容量を2代目N-BOXの約1.5倍に増やすとともに、差回転トルク特性をN-BOXよりも高く、1.5Lクラス用に対してもより早く立ち上がるようにチューニングしています。これにより後輪の駆動力が素早く立ち上がることで走破性が向上し、スムーズで力強い登坂性能を発揮します。

■ビスカスカップリング特性イメージ



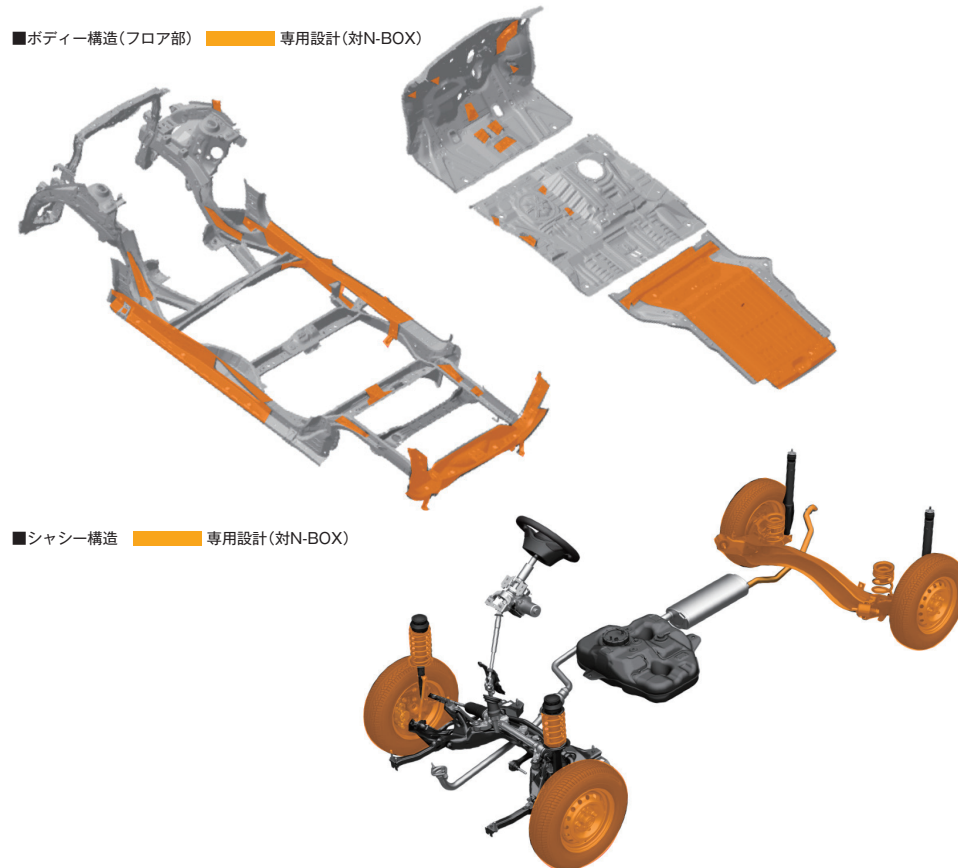
ビスカスカップリング差回転

走行安定性や静粛性、乗り心地に優れたFFプラットフォーム

第2世代「N」プラットフォームとして2代目N-BOXと基本構造を共有するN-VANのシャシー&ボディー。FFレイアウトや軽量・高剛性フロアフレーム構造による低床設計などを活かしながら、軽バンに必要なフレーム構造を加えたことで、走行安定性や静粛性、乗り心地といった性能を大きく引き上げ、乗用車並の快適性をもたらしています。

●効率よく施したN-VAN専用設計

軽バンとしての荷室の積載量を確保しながら、助手席側センターピラーレスを成立させるために、ボディーではリアフロアとサイドシル、シャシーではリアサスペンションを中心に専用設計。基本構造を活かした効率的な補強で重量増加を最小限に抑えながら、軽バンとしての性能を達成しています。



人にも荷物にもやさしい、優れた乗り心地を生む足まわり

荷物の積載能力が重要となる軽バンは足まわりが硬い傾向にあり、長時間乗車することが多いドライバーにとっては疲労につながります。N-VANはN-BOXと同様、マクファーソン・ストラット式フロントサスペンション、H型トーションビーム式リアサスペンションに高性能ダンパーを組み合わせるなど、安定性と乗り心地を高次元で両立。ドライバーに快適性をもたらすとともに、精密機器や部品などの積載を考慮し、振動の影響を抑える、軽バンの新しい足まわりを実現しています。

●空荷でもフル積載でも安定した乗り心地を発揮する専用リアサスペンション

軽バンは1名乗車で空荷の場合と2名乗車でフル積載の場合とで、約400kg以上も車重が変動します。N-VANはリアトーションビームをN-BOXに対して大幅に強化。スプリングには積載荷重に応じて最適なスプリングレートを得ることができるプログレスプリングを採用し、空荷でもフル積載でも安定した乗り心地を発揮します。

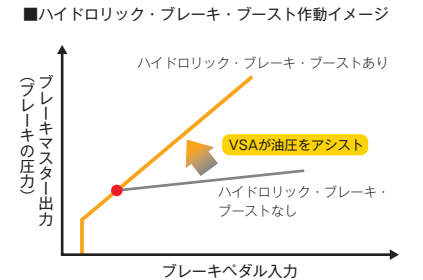


●前後ともに採用した高性能ダンパー

ダンパー内部の低フリクション化を突き詰め、一般的なダンパーに比べ減衰力がより早く立ち上がる特性を実現。路面の荒れなどによる微振動をいち早く抑制し、段差の乗り越えなどで大きな力が加わった場合も、適切な減衰力を素早く発生させます。これにより、低速域での乗り心地と、しっかり感のある操縦安定性を両立しています。

安定した制動力をもたらすブレーキシステム

車両の状態とドライバーのブレーキ操作を常にモニタリングし、必要に応じてVSAによってブレーキ油圧を加圧することで安定した制動力を発揮するハイドロリック・ブレーキ・ブーストを採用。ブレーキペダルには、かかるとをフロアに着けたまましっかりと踏み込めるリンク構造を施しました。また、ヒルスタートアシスト機能も備え、積載時でも安心感のある坂道発進をサポートします。



高速走行時の直進安定性と横風安定性

サスペンションの設定やステアリング制御の最適化により、高速走行時の直進安定性を確保しました。また、軽バンは車高が高く箱形のボディー形状のため、高速道路で横風の影響を受けやすい傾向にあります。N-VANはFFプラットフォームにより、上から見たときの車両の重心点と横風による回転中心が近いこと、ミッドシップのアクティブ・バンに対してヨーモーメントを大幅に抑制。優れた横風安定性を実現しました。

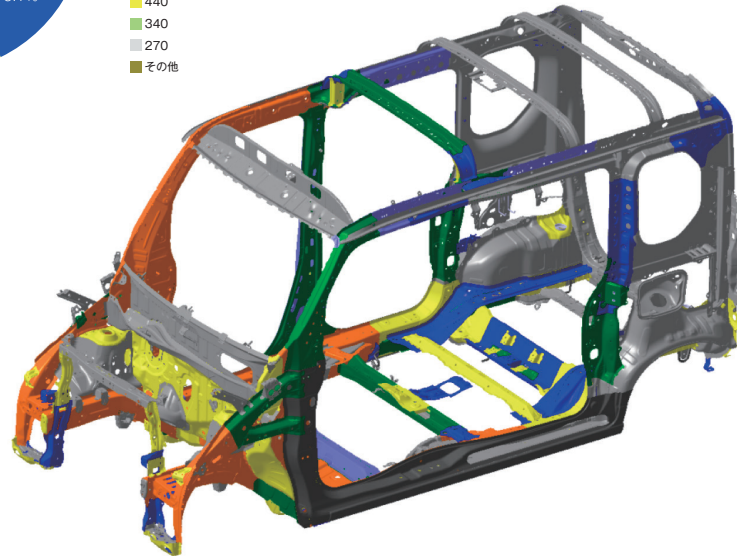
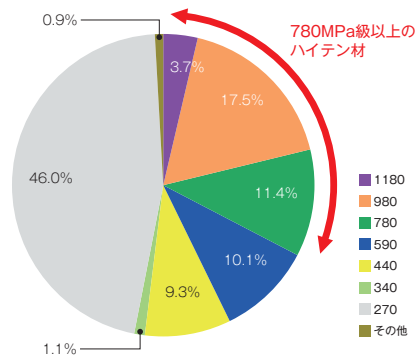
大空間、助手席側センターピラーレスを支える軽量・高剛性ボディー

スクエアで使いやすい大空間、助手席側センターピラーレスの大開口を備えながら、高いレベルの剛性と強度を求めました。大幅な軽量化を実現した2代目N-BOXの高効率フロアフレームを活用し、フロアまわりなど低い箇所を中心に強化するとともに、より強度の高いハイテン材を広範囲に採用。シーム溶接や高粘度接着剤による連続接合も積極的に取り入れ、軽量・高剛性ボディーを実現しています。

●高強度ハイテン材を広範囲に採用

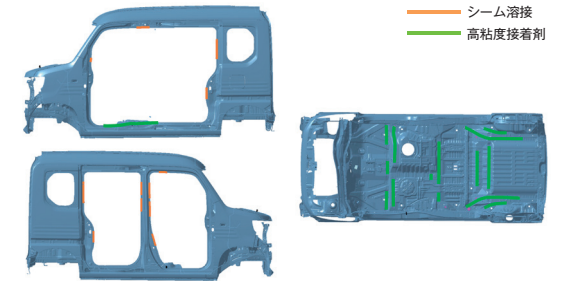
強度を確保しながら薄板化が可能なハイテン材のうち、1180MPa級をはじめとしたより強度の高い780MPa級以上をボディー骨格の約33%に適用。N-BOXとプラットフォームを共有することで広範囲への採用を可能にしています。

■ハイテン材適用比率



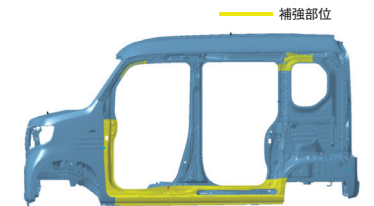
●シーム溶接／高粘度接着剤併用接合による高剛性化

ローラー状の電極で連続的に溶接するシーム溶接をドア開口部に適用。また、フロアクロスメンバーなど、フロアまわりの骨格接合に高粘度接着剤を用い、接合面積を広くすることで高い剛性を獲得しました。



●助手席側センターピラーレスによる左右剛性差を最小化

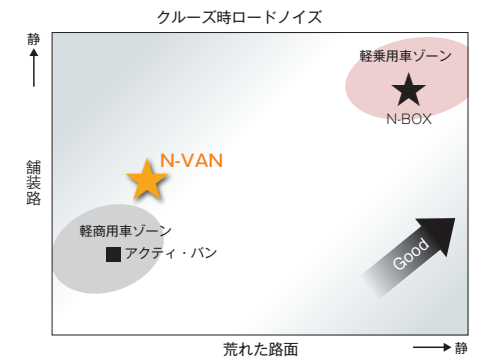
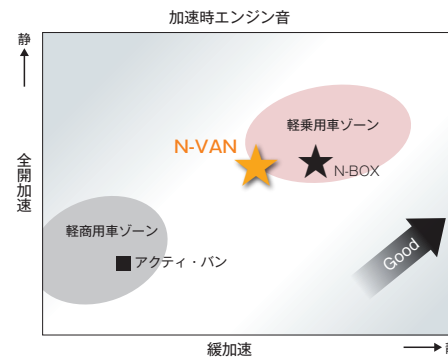
CAE解析を徹底して行い、ドライブフィールに影響しない剛性レベルを見極め、サイドシルおよびドア開口コーナー部を中心に補強し、車両全体でバランスを取ることで、空荷からフル積載時まで安定した走りをもたらしています。



軽バンとは思えない優れた静粛性

軽バンの多くは床下にエンジンがあり、かつローギヤードのトランスミッションを組み合わせていることからエンジン回転数が高い状態で走行することが多く、車内でのエンジン音が大きい傾向にあります。N-VANはエンジンスペースと居住スペースが隔離されたFFプラットフォームとワイドレンジのCVTおよび6速MTを組み合わせることで、運転席へのエンジン透過音を大幅に低減。加速時の静粛性を軽乗用車レベルまで向上させました。また、高圧の商用タイヤでありながらロードノイズも抑え、ハンズフリー通話がしやすい水準を目指しました。さらに、エンジンマウントに減衰特性に優れた液封タイプを採用するなど、乗り心地を損なうことなく振動を低減し、騒音の発生源から静粛性を高めています。

■運転席静粛性イメージ



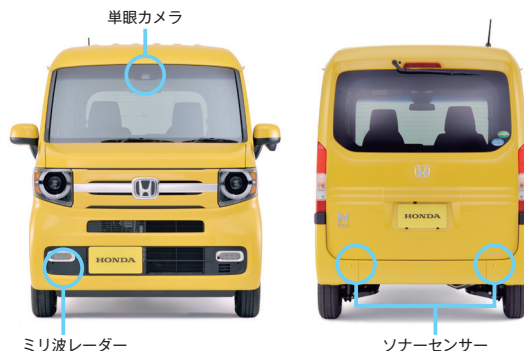
「事故に遭わない社会」の実現を目指した 先進の安全運転支援システムHonda SENSING

Hondaは「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに、道を使うすべての人が安心して暮らせる「事故に遭わない社会」の実現を目指しています。その思想のもと、事故を未然に防ぐ予防安全から、万一の際の衝突安全まで、すべての段階における安全技術の開発に取り組んでいます。こうして培った外界検知技術をベースに、Hondaは安心して快適な運転を支援する機能群Honda SENSINGを開発し、さまざまなモデルに展開を広げています。今回N-VANでは、Hondaの商用車として初めて採用し、全タイプに標準装備*しました。

* Honda SENSINGを装備しない仕様も設定しています。

●ミリ波レーダーと単眼カメラなどによる 高い検知機能

ミリ波レーダーと単眼カメラなどの各種センサーを組み合わせたHonda SENSING。ミリ波レーダーは対象物体の位置や速度を検知、単眼カメラは対象物の属性や大きさを識別。これらを融合した高い検知機能と、ブレーキやステアリングなどを協調制御することで、通常運転時から緊急時のリスク回避まで運転を支援します。さらにN-VANでは夜間の歩行者認識性能を向上しています。



N-VANはサポカー S(ワイド) / サポカー S(ベーシック+)に 該当しています。

セーフティ・サポートカー(略称: サポカー)は、政府が交通事故防止対策の一環として普及啓発しているものです。自動ブレーキなどの安全運転を支援する装置などを搭載し、ドライバーの安全運転を支援します。

- セーフティ・サポートカー S(ワイド)
+STYLE FUN・Honda SENSING、+STYLE FUN・ターボ Honda SENSING、
+STYLE COOL・Honda SENSING、+STYLE COOL・ターボ Honda SENSING
- セーフティ・サポートカー S(ベーシック+)
G・Honda SENSING、L・Honda SENSING

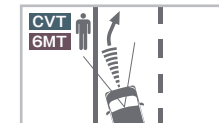
●安心して快適な運転を支援する先進の10機能



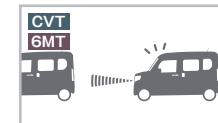
衝突軽減ブレーキ(CMBS)
車両や歩行者を検知し、衝突の危険がある場合に音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告。緊急時には、自動で強いブレーキをかけて衝突回避・被害軽減を図ります。
CMBS=Collision Mitigation Brake System



誤発進抑制機能*
前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、エンジン出力を抑制して急発進を防止するとともに、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



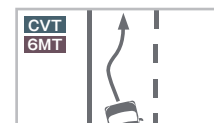
歩行者事故低減ステアリング
約10km/h～約40km/hで走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告。ステアリングも制御して回避操作を支援します。



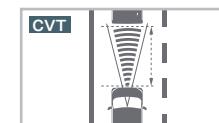
先行車発進お知らせ機能
前のクルマが発進したことを、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示でお知らせします。



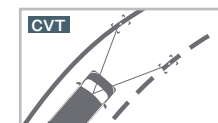
標識認識機能
走行中に道路標識を認識してマルチインフォメーション・ディスプレイに表示し、安全運転を支援します。



路外逸脱抑制機能
車線を外れそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告し、さらにクルマを車線内へ戻すようにステアリングを制御します。



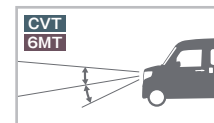
ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)*1
アクセルペダルを踏まずに設定した車速を保つクルーズコントロールに、前走車を検知する機能を追加。高速道路などで車速と車間を適切に制御することを支援します。



LKAS(車線維持支援システム)*1
高速道路など、中・高速走行時、単眼カメラで車線を捉え、車線の中央に沿って走れるようステアリング操作をアシスト。車線を外れそう際には、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で注意を喚起します。
LKAS=Lane Keep Assist System



後方誤発進抑制機能*1
後方に障害物があるにも関わらず、セレクトレバーがR(リバース)の状態でもアクセルペダルを強く踏み込んだ際、エンジン出力を抑制して急な後退を防止するとともに、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



オートハイビーム*2
前走車や対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替え。良好な視界の確保に貢献するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

*1: この機能は6MT車には装備されません。
*2: この機能はG・Honda SENSINGおよびL・Honda SENSINGには装備されません。
■イラストはすべて機能説明のための作動イメージ図です。

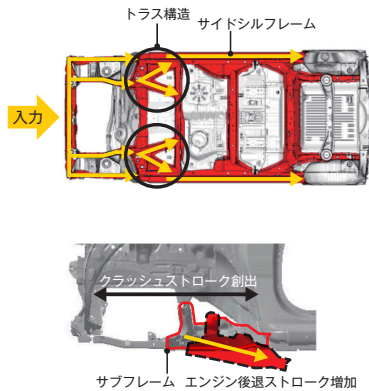
■各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状況等によっては、作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある前走車両や歩行者、または対向車両(二輪車や自転車等を除く)に対して衝突する可能性がある場合とシステムが判断した場合に作動し、自動的に停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を図ります。対向車両(二輪車や自転車等を除く)と歩行者に対しては、自車が約100km/h以下で走行中の場合に作動します。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行しているとき、自車のほぼ真正面の近距離に車両などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジン出力を抑制し、急な発進を防止するとともに、音と表示で接近を知らせます。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h～約40km/hで走行中に、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測した場合に、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っている場合、ウィンカーを作動させている場合は作動しません。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■標識認識機能は最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で作動します。自車の単眼カメラから見て、車両等の陰になった道路標識は認識することができません。■路外逸脱抑制機能は約60km/h～約100km/hで走行中に、路外への逸脱またはシステムが路外への逸脱を予測したとき、作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っている場合、ウィンカーを作動させている場合は作動しません。■ACCは、約30km/h以上で作動します。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路などを走行するときに使用してください。■LKAS(車線維持支援システム)は、約65km/h以上で作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしている場合、ウィンカーを作動させている場合は作動しません。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路などを走行するときに使用してください。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退しているとき、自車のほぼ真後ろの近距離に車両などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジン出力を抑制し、急な後退を防止するとともに、音と表示で接近を知らせます。■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。つねに周囲の状況を確認し、必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

高水準の衝突安全設計ボディー

第2世代「N」プラットフォームを採用したうえで車両重量の増加や助手席側センターピラーレスに対応。全方位に対して優れた衝突安全性能を確保しています。

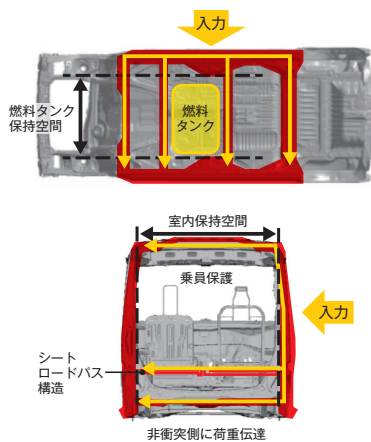
●前面衝突対応

フロントフレームからの荷重をサイドシルフレームとフロアクロスメンバーに効率よく分散して伝達させる、三角形のトラス構造を採用。また、衝突時にフロントサブフレームの後ろ側の取り付け点を破断させることでエンジンを大きく後退させてストローク量を増やし、衝突エネルギー吸収量を増加させています。



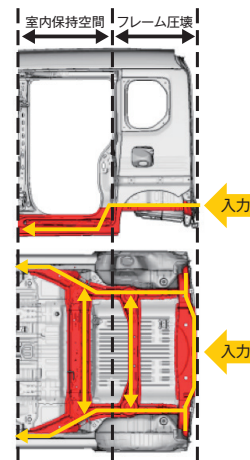
●側面衝突対応

左右の側面からの衝突の際にサイドシルフレームからの荷重を、クロスメンバーを介して非衝突側のサイドシルフレームに伝達させることで衝突エネルギーを分散。また、シートフレームを衝突エネルギー伝達部材として用いるシートロードパス構造によって、キャビンの変形量を抑えることで生存空間の確保に寄与しています。



●後面衝突対応

後面からの衝突時に、リアフレームを安定的に圧壊させることで衝突エネルギーの多くを荷室まわりで吸収。また、変形させる部分と強固な部分をつけることでリアフレームの変形モードをコントロールし、後席付近のフレームの変形を抑制しています。

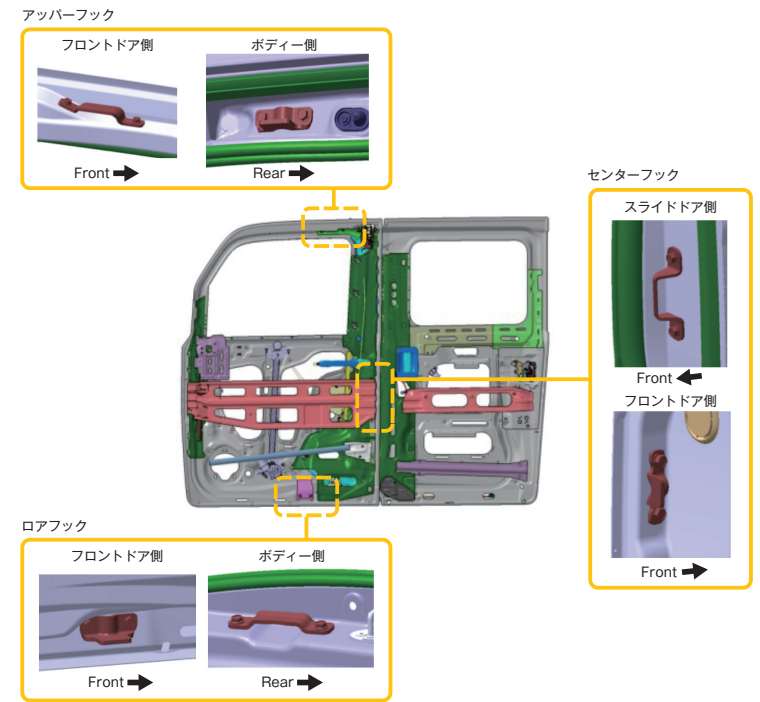


歩行者傷害軽減ボディー

歩行者にダメージを与えやすいボディー前部に衝撃をやわらげる構造を採用しました。頭部保護については、ボディー前端からフロントウインドウまでの長さを確保できるFFならではのボディー形状としたうえで、ボンネット下の衝突ストロークを確保。脚部保護については剛性の高いフロントサイドフレームの前端位置のバルクヘッドにブラケットを設けて衝撃を吸収します。

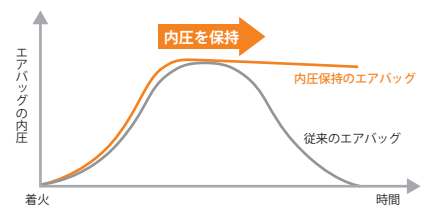
●強固なキャビンに貢献する助手席側ドアインピラー構造

左側のフロントドア後方とスライドドア前方にピラー相当の強度を持たせたドアインピラー構造を採用。ドアインピラーには通常の鋼板を凌ぐ強度を持つ超高張力鋼板である1500MPa級ホットスタンブ材を使用しています。そのうえで、側面衝突時にフロントドア上下とボディー、前後のドア同士がそれぞれ噛み合うフック構造を設けることでドアのキャビンへの侵入を抑制しています。この構造により助手席側センターピラーレスを実現しながら、側面衝突に対する優れた安全性能を確保しました。



内圧保持タイプのアエアバッグを採用

運転席用と助手席用のi-SRSエアバッグシステムに内圧保持タイプを採用しました。従来のエアバッグは膨張した直後にベントホールからガスを放出していたのに対し、内圧保持タイプは乗員が接触するまではベントホールを閉じた状態とすることで、より長時間、内圧を保持。体格の大きい方など、乗員がエアバッグに接触するまでの時間が長くなるケースでも、より効果的な乗員保護性能を発揮します。





主要諸元

タイプ	G Honda SENSING				L Honda SENSING				+STYLE FUN Honda SENSING				+STYLE FUN・ターボ Honda SENSING				+STYLE COOL Honda SENSING				+STYLE COOL・ターボ Honda SENSING			
	FF		4WD		FF		4WD		FF		4WD		FF		4WD		FF		4WD		FF		4WD	
車名・型式	ホンダ HBD-JJ1		ホンダ HBD-JJ2		ホンダ HBD-JJ1		ホンダ HBD-JJ2		ホンダ HBD-JJ1		ホンダ HBD-JJ2		ホンダ HBD-JJ1		ホンダ HBD-JJ2		ホンダ HBD-JJ1		ホンダ HBD-JJ2		ホンダ HBD-JJ1		ホンダ HBD-JJ2	
トランスミッション	6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル		6速マニュアル	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)		1,945		1,960		1,945		1,960		1,945		1,960		1,945		1,960		1,850		1,865		1,850	
	全高(m)		1,945		1,960		1,945		1,960		1,945		1,960		1,945		1,960		1,850		1,865		1,850	
エンジン	エンジン型式/エンジン種類・シリンダー数及び配置		S07B/水冷直列3気筒横置																					
	弁機構		DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2																					
性能	最大出力(kW[PS]/rpm)		39[53]/6,800				39[53]/6,800				47[64]/6,000				47[64]/6,000									
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)		64[6.5]/4,800				64[6.5]/4,800				104[10.6]/2,600				104[10.6]/2,600									
動力伝達・走行装置	減速比		1.606		1.606		1.606		1.606		1.606		1.606		1.606		1.606		1.606		1.606		1.606	
	走行装置		ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)																					
環境性能	CO ₂ 排出量(g/km)		97.5				98.4				124.8				109.5				131.9					
	燃費(km/L)*1		23.8		23.6		18.6		21.2		23.8		17.6		21.2		23.6		18.6		23.8		17.6	

〈 〉内は4名乗車時の数値です。 ■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。 ☆印の車両は、自動車取得税、自動車重量税、軽自動車税、★印の車両は、自動車取得税、自動車重量税の軽減措置が受けられます。(取得税は2019年3月31日まで、重量税は2019年4月30日までの新車届出が対象。軽自動車は2019年3月31日までの新車届出が対象となり、新車届出の翌年度に軽減措置が受けられます。) ■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請数値。 ■N-VAN、ダブルリビング大開口、センタークレーンアウト、G-CON、Honda SENSING、INTER NAVI、LKAS、PGM-FI、VSAは本田技研工業株式会社の商標です。 ■製造事業者:本田技研工業株式会社

環境仕様

<p>平成27年度燃費基準 +25%達成車</p> 	<p>G-Honda SENSING (FF/CVT) L-Honda SENSING (FF/CVT) +STYLE FUN-Honda SENSING (FF/CVT) +STYLE COOL-Honda SENSING (FF/CVT)</p>	<p>平成27年度燃費基準 +20%達成車</p> 	<p>+STYLE FUN・ターボ Honda SENSING (FF) +STYLE COOL・ターボ Honda SENSING (FF)</p>	<p>平成27年度燃費基準 +10%達成車</p> 	<p>G-Honda SENSING (4WD/CVT) L-Honda SENSING (4WD/CVT) +STYLE FUN-Honda SENSING (4WD/CVT) +STYLE FUN・ターボ Honda SENSING (4WD) +STYLE COOL-Honda SENSING (4WD/CVT) +STYLE COOL・ターボ Honda SENSING (4WD)</p>	<p>「平成17年排出ガス基準 75%低減レベル」認定車</p> 
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

基礎情報	車間型式	HBD-JJ1				HBD-JJ2			
		型式 / 総排気量(L)		S07B / 0.658		HBD-JJ2		HBD-JJ2	
環境性能情報	原動機	CVT							
	駆動方式	FF				4WD			
環境性能情報	変速機	CVT		6MT		CVT		6MT	
	燃費(km/L)*1	23.8		23.6		18.6		21.2	
環境性能情報	CO ₂ 排出量(g/km)	97.5		98.4		124.8		109.5	
	燃費からの換算値	97.5		98.4		124.8		109.5	
環境性能情報	参考	平成27年度燃費基準+25%達成車		平成27年度燃費基準+20%達成車		平成27年度燃費基準+10%達成車		—	
	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス基準75%低減							
環境性能情報	排出ガス	JC08H+JC08Cモード認定基準値(単位: g/km) CO / NMHC / NOx				4.02 / 0.013 / 0.013			
	参考	九都府市指定低公害車の基準に適合(CVT)							
環境性能情報	適音音規制レベル	平成28年音規制 規制値:加速走行72dB(A)							
	エアコン冷房	HFC-134a / 1430 *3							
環境性能情報	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)							
	環境負荷物質削減	自工会2006年目標達成(1996年使用量 *4の1/10)							
環境性能情報	リサイクル	リサイクル可能率							
	その他	グリーン購入法適合状況							

*1: 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。 *2: GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) *3: フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。 *4: 1996年乗用車の業界平均使用量(1850g(バッテリーを除く))。 *5: 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。 *6: ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。 *7: 「新車種のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。 ※この環境仕様書は2018年7月現在のものです。

寸法イメージ図 単位:mm

