

**NV**

**N-BOX SLASH**

---

**NEW NEXT NIPPON NORIMONO**

# ハイトワゴン市場に、異端の風を吹き込む「N」の誕生です。

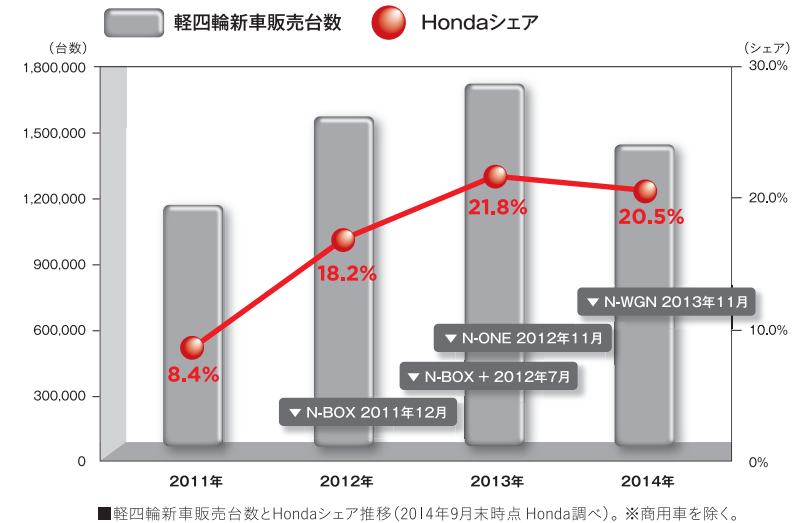
「Hondaの軽を、日本ののりものを変えてゆく」。このような想いから生まれた、「N」シリーズ。  
その第一弾となるN-BOXは、M・M思想<sup>※1</sup>を突き詰めて生まれた  
革新プラットフォームにより、従来の軽自動車の概念を超える圧倒的な広さを実現しました。

以来、革新プラットフォームを武器に、多様な趣味や介護にも応えるN-BOX+、  
プレミアムな質感を追求したN-ONE、軽自動車の新しいベーシックをめざしたN-WGNと、  
ラインアップを拡大するとともに、新しい価値をお届けしてきました。  
おかげさまで「N-BOX」シリーズは、2012年度から2年連続で軽四輪新車販売台数No.1を獲得。  
N-BOX+は、軽福祉車両で2010年には約6%だったHondaのシェアを40%以上<sup>※2</sup>に伸ばし、市場を牽引。  
さらにHondaの軽は、軽乗用車市場において20%以上のシェアを占めるまでに成長しました。

この成長をさらに加速させるべく、  
今、シリーズ第五弾となるN-BOX SLASH(エヌボックス スラッシュ)を送り出します。  
このクルマは、あらゆる面で“型破り”であることに、とことんこだわり生まれた一台です。  
軽自動車の既成概念を打ち破り、自由と遊び心に満ちあふれた  
N-BOX SLASHが、ハイトワゴン市場に異端の風を吹き込みます。



※1 「M・M思想」とは、「人のためのスペースは最大に、メカニズムは最少に(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)」という、「人」が中心の発想で取り組むHondaのクルマづくりの基本思想。  
※2 2014年9月末時点。Honda調べ。





デザイナーが遊びで描いた、一枚のスケッチ。  
それが、N-BOX SLASHの始まりでした。

## 合い言葉は、“それって、ファンキー？”

2011年のN-BOXを皮切りに、Hondaの「N」シリーズは多様な価値観に応えるラインアップを展開し、多くのお客様からご支持をいただきました。

それを可能にしたのは、軽自動車の概念には収まりきれない革新のプラットフォームにほかなりません。

2013年11月に市場に投入したN-WGNでは、軽に求められる価値を全方位で追求した、とことんマジメな軽づくりに取り組みました。そこで今回は、とことん遊び心を持って、今までの「N」シリーズとは全く異なる、型破りな「N」をつくりたいと思ったのです。

きっかけは、エクステリアデザイナーが遊び半分で描いた一枚のスケッチです。

そのスケッチはN-BOXのルーフを削って低くしたサイドビューで、彼はそれを開発室のホワイトボードに貼っておいた。

すると、「何これ？カッコいいじゃん！」という連中が、次々と出てきたんです。

勢いとは恐ろしいもので、インテリアも描かれ、開発の予定はないのに原寸大のモックアップまでつくってしまった。

やがて役員の目にもふれ、「カッコいい!」「オモシロい!」ということで、量産することになったのです。

これは「どんなユーザーに向けて、どんな商品をつくるか」という商品企画からではなく、

たった一枚のスケッチからスタートした量産化で、通常の開発では考えられない、まさに型破りな出発点といえます。

当然のことながら、開発が進むにつれて色々な要件が出てきて、最初の尖った部分はなくなっていくのは目に見えていました。

そこで私は開発責任者という立場でしたが、チームみんなの最初の想いをカタチにできるよう、サポート役に徹したのです。

出発点が型破りなんだから、とことん型破りを貫こう。そんな想いを込めて“ファンキー”を合い言葉に開発がスタートしました。

判断基準は、“ファンキー”(=型破り)か否か。“ファンキー”でなければ、このクルマをつくる意味がない。

そんなノリで、当初の勢いが失速することなく、むしろ加速し続けてN-BOX SLASHを完成させました。

このクルマは、チームが一丸となって、とことんマジメに遊びながら、つくりたいモノをカタチにした一台です。

果たして、どんなお客様が私たちの“ファンキー”なハートを受け止めてくれるのか。

ドキドキワクワクしながら、N-BOX SLASHを送り出します。



開発責任者

浅木 泰昭(あさき やすあき)

(株)本田技術研究所 執行役員

1981年、(株)本田技術研究所入社。エンジンテストグループに配属され、翌年、F1第二期参戦へ向けた立ち上げから携わる。エンジンテストPL、インスパイアLPL代行、ニューモデル企画等を経て、2011年、Nシリーズ共通プラットフォームのLPLを担当。N-BOX、N-BOX +、N-ONEに続き、N-BOX SLASHのLPLを務める。趣味は釣り、ゴルフ、温泉めぐり。愛車はN-BOX +。

## スモールな新しい世界を切り拓く、型破りな軽の創造。

めざしたのは、広さや使い勝手のよさといった性能・機能軸ではなく、感性軸で驚きをもたらすような、型破りな軽自動車の創造です。

そこで、“ファンキー”(=型破り)であること、突き抜けていることをコンセプトに開発をスタート。

軽という既成概念やクルマのヒエラルキーにも縛られることなく、さまざまな領域で、型破りであること、突き抜けていることを徹底追求しました。

特に、感性に強く訴えかけるデザインとサウンドにおいては、型破りな発想をいくつも取り入れ、Hondaの技術力と創意工夫で具現化。

その上で、「N」シリーズの基本性能をさらに進化させ、全身に“ファンキー”を貫いた新しい軽、N-BOX SLASHをつくり上げました。

従来の軽とはまったく異なるキャラクターを備えたこの一台が、スモールな新しい世界を切り拓きます。

### [型破りな軽の資質]

#### ストーリーを物語るデザイン (P.9~)

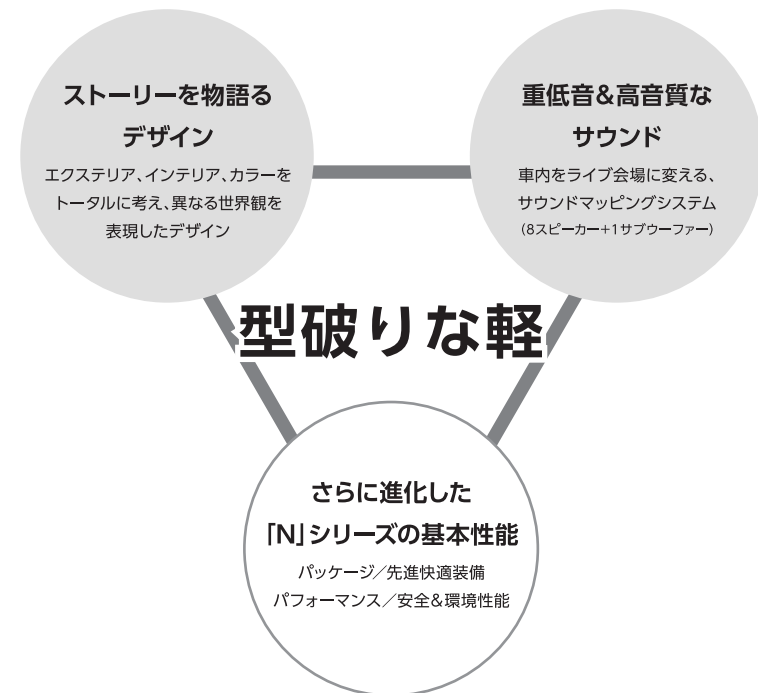
エクステリア、インテリア、カラーをトータルに考え、異なる世界観を表現したデザイン

#### 重低音&高音質なサウンド (P.13~)

車内をライブ会場に変える、サウンドマッピングシステム(8スピーカー+1サブウーファー)  
バックロードホーン型サブウーファー/ケブラーコーンスピーカー/アルミドームツイーター/  
新開発パワーアンプ/ワイヤレス充電器

#### さらに進化した「N」シリーズの基本性能 (P.16~)

パッケージ/先進快適装備/パフォーマンス/安全&環境性能



## 一枚のスケッチが、Hondaを動かした。



クルマの開発は、当然のことながら5年先、10年先を見据えて量産計画が立てられているものである。

しかし、N-BOX SLASHはその計画にはのっていなかった。

エクステリアデザイナーが遊びで描いたスケッチが「イイね!」となって、量産化が決まったのだから。

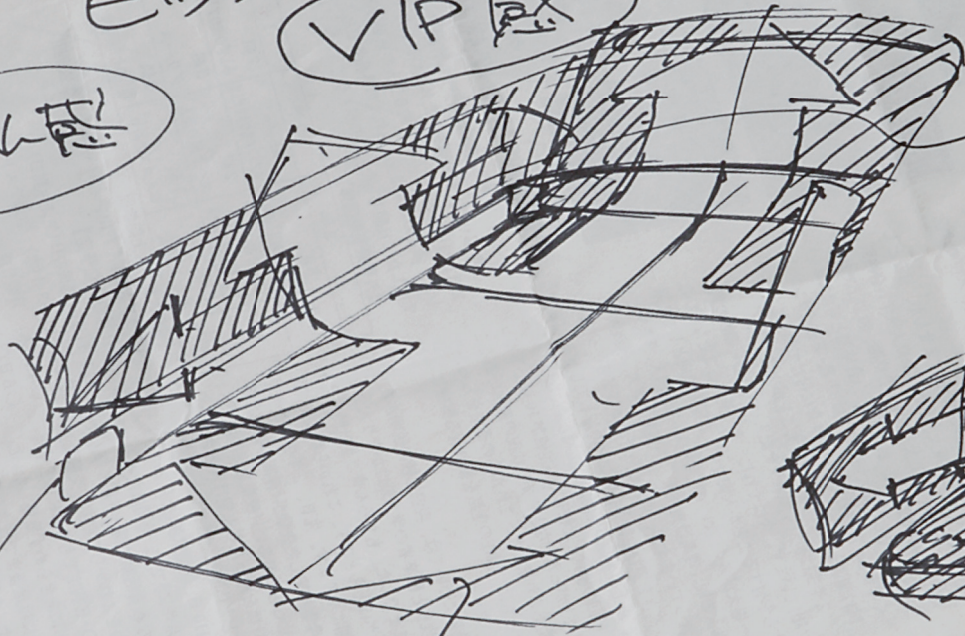
まさに型破りな発想で生まれたクルマ、それがN-BOX SLASHである。



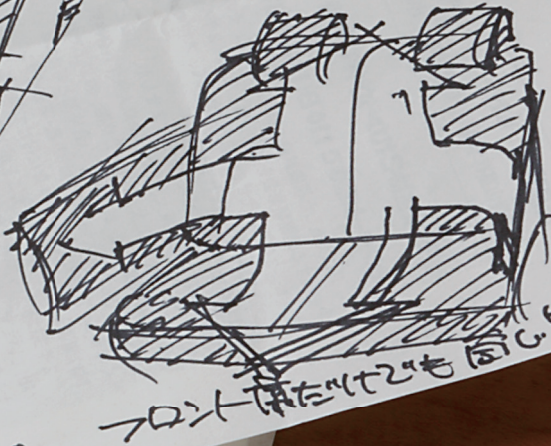
車のためのプライベート空間。  
ビッグなインテリア。  
VIP感

広さ感

白さ感



広さ感  
直線や斜線の  
ラインデザイン



フロント部分だけでも同じ広さ感

- VIP感  
■ クラム素材
- スレート照明
- 大胆なサッシュ

- 白さ感  
■ 同じ素材の  
シートとライニング

小窓  
CAFE

## 走る、走る、ペンが走る！

理屈抜きに、イイものは人の心を動かすもの。  
エクステリアのサイドビュースケッチを見たインテリアデザイナーは、  
瞬時に閃いたアイデアを手元にあった紙切れに描きとめた。  
その時のアイデアが、これ。  
エクステリアのスタイリングの特徴を活かした、  
ロー&ワイドなプライベート空間が生まれた瞬間である。



# ストーリーをデザインしよう!



エクステリア、インテリア、カラー。

この3つをトータルで考えて、ひとつの世界観をつくり出すこと。

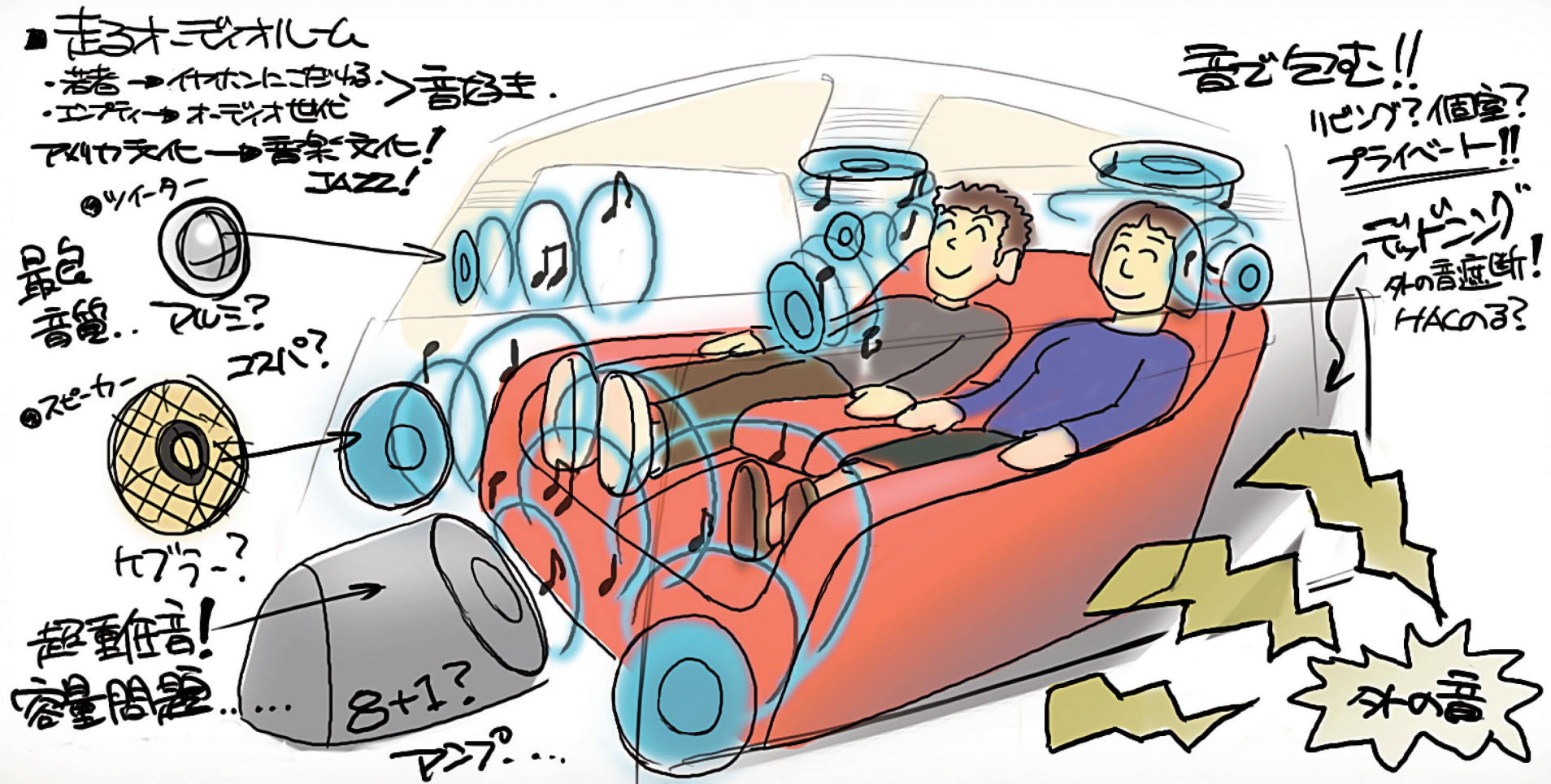
それが、N-BOX SLASHのデザインテーマでした。

いくらスタイリングがカッコよくても、いくらラインが美しくても。

ストーリーを感じられないデザインは、デザインじゃない!

さあ、N-BOX SLASHが物語るストーリーをお楽しみください。





## オーディオルーム、つくりました。

音楽が好きだから、いい音で音楽を楽しみたい。  
N-BOX SLASHは、そんなあたり前の欲求により高いレベルで応えるために、  
スピーカーのレイアウトや素材などに徹底的にこだわり、  
軽の常識では考えられない専用のシステムをご用意。  
それでも充分なのに、さらに音にこだわる人のために、  
デッドニングキットまでつくっちゃいました。

## エクステリア、インテリア、カラーをトータルに考え、異なる世界観を表現したデザイン。

N-BOX SLASHでめざしたのは、見た瞬間にストーリーを感じられるデザイン。そのためにファッションや音楽、カルチャーなど、ライフスタイルを反映するモチーフをデザインに取り入れ、ディテールに至るまでトータルなストーリー表現を追求しました。そうして描き出した数多くのデザインの中から厳選し、個性的な5つのスタイルをご用意しました。

Hawaii  
Glide Style



グライド スタイル

タイプ別メーカーオプション



太陽の光が降り注ぐハワイの海岸線を、サーフ&ドライブするイメージ。空と海とビーチの砂、明るく爽やかな空気感を表現しています。



CALIFORNIA  
DINER STYLE



ダイナー スタイル

タイプ別メーカーオプション



カリフォルニアの道路沿いにあるダイナーレストランをイメージ。赤を基調にチェッカーフラッグをあしらったカラーリング、ブースソファを思わせるシートなど、ダイナーレストランの雰囲気を細部にわたって表現しています。



TENNESSEE  
SESSION  
STYLE



セッション スタイル

タイプ別メーカーオプション



古いジャズやブルースが演奏されるライブハウスをイメージ。長年使い込まれたギターやカウンター、革ソファなどの雰囲気をデザインに取り入れることで、渋く、深みのある空間に仕上がっています。





BRIGHT  
ROD STYLE



※ プライトロッド スタイル



1950年代・60年代のアメリカの雑貨や家電などをイメージしたデザイン。晴れやかなベージュにより、若々しく軽快な雰囲気を醸し出すとともに、古き良き時代のおおらかな日常を表現しました。



※(左) ボディカラー モノトーン用 (右) ボディカラー 2トーン用

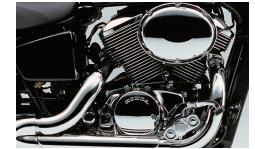
Street  
ROD  
STYLES



※ ストリートロッド スタイル



ホットロッドとも呼ばれる、カスタムカーをイメージ。インナールーフまでブラックにした内装でレーシーなコクピット感を強調するとともに、ベアメタル(金属むき出し)調のシルバー加飾を施し、コントラストを際立たせています。



※(左) ボディカラー モノトーン用 (右) ボディカラー 2トーン用

モノトーン&2トーンの多彩なボディカラーバリエーション。

それぞれにストーリーを持つ、5つのスタイル提案とともに、モノトーン8色、2トーン10色、全18色のボディカラーをご用意。インテリアカラーとの組み合わせにより、さらなる個性を表現することができます。



プレミアムホワイトパールII    ポリッシュドメタルメタリック    スマートブラック    ミラノレッド    プレミアムディープモカパール    プレミアムイエローパールII    プリリアントスポーティブルーメタリック    サーフブルー

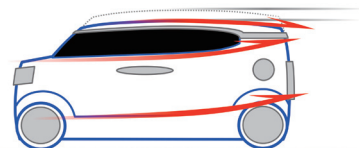


プレミアムホワイトパールII &ブラック    プレミアムホワイトパールII &レッド    ポリッシュドメタルメタリック &ブラック    スマートブラック &ホワイト    ミラノレッド &ホワイト    プレミアムディープモカパール &ホワイト    プレミアムディープモカパール &ブラック    プレミアムイエローパールII &ホワイト    プリリアントスポーティブルーメタリック &ホワイト    サーフブルー &ホワイト

## 一貫して追求したのは、カスタムテイストの“BOXクーペ エクステリア”。

開発の原点となったN-BOXのルーフを削ったエクステリアデザイン。その画から、“BOXクーペ エクステリア”をコンセプトに、BOXスタイルでありながら、2ドアクーペのように見せる工夫を徹底追求しました。ルーフを削るだけでなく、ディテールにメッキ加飾を取り入れることで、カスタムカーのテイストを随所にプラス。

斬新かつユニークな  
N-BOX SLASHならではの  
カタチをつくり上げました。



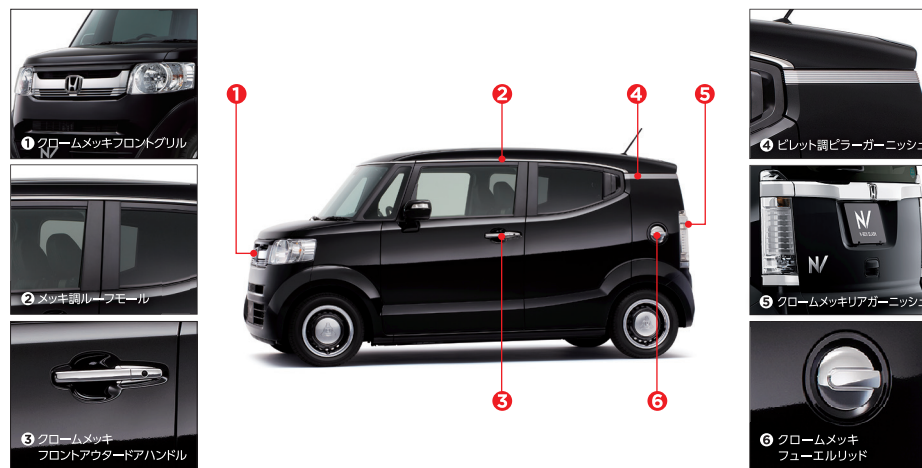
### 2ドアクーペスタイルへのこだわりを徹底。

N-BOXよりルーフを100mmカット。これをベースに、リアに向かってルーフラインを絞り、ウインドウラインは逆にせり上げることで、クーペスタイルを演出。また、リアアウトードアハンドルをウインドウガーニッシュと一体化。さらにリアホイールアーチを貫くようにリアドアの見切りラインをまっすぐ下ろすなど、リアドアの存在を感じさせない工夫をすることで、2ドアクーペスタイルを表現しています。



### メッキ加飾により、カスタム感あふれるエクステリアに。

ルーフのフロントからサイドエンドまでの3方にモールを回して、ルーフラインを強調。濃いルーフカラーではモールの存在感が際立ち、淡い色では洗練された印象をもたらします。また、リアピラー上部にはビレット(空冷エンジンの冷却フィンなどの金属パーツ)をモチーフにした金属調のガーニッシュ、クロームメッキのフューエルリッドなど、カスタム感のあるこだわりのデザインに。これらのディテールにより、室内外一体となったコーディネートをしています。



### 足もとにもカスタムテイストをプラスする専用ホイール。

タイプ別設定

メッキを施したリングとシルバー塗装のキャップが特徴的なカラードディッシュホイール。ボディカラーに応じてホワイトとブラック2種類を設定しました。足もとまでトータルコーディネートすることで、カスタムイメージをより強調することができます。



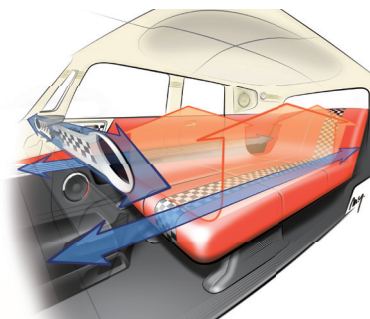
カラードディッシュホイール  
(ホワイト)

カラードディッシュホイール  
(ブラック)



## めざしたのは、落ち着きと包まれ感のある“プライベートブース インテリア”。

N-BOXゆずりの広さをベースに、クルマと過ごす時間をゆっくりと楽しめる“プライベートブース インテリア”をめざしました。そのため、室内の長さやワイド感を強調するデザインを採用。また、乗る人に落ち着きをもたらす空間のゆとりと、ソファに身をあずけたような包まれ感を表現しています。



### 直線基調のシンプルな構成で、色、素材、加飾を効果的に使ったデザイン。

フロントドアから荷室まで、シルバーのビレット調ガーニッシュをレイアウトした直線基調のデザインで、ロー&ワイドな空間を強調。さらに、インパネとフロントドアのパネルには同じ色や加飾を施し、ソフトパッドをあしらったドアライニングはシートと同素材とすることで、シートに包まれたようなプライベート感ある空間に仕上がっています。



- ① ビレット調ガーニッシュ
- ② 加飾パネル(インパネ、フロントドア)
- ③ シート表皮&ドアライニング
- ④ 加飾ステアリングホイール

### それぞれのストーリーを強調する加飾ステアリングホイール。

3つのインテリアカラーパッケージでは、ステアリングホイールにインテリアカラーと合わせた本革を採用。またそれぞれのパッケージのアクセントカラーと同色のリングガーニッシュを装着することで、コーディネートが徹底しています。



ダイナー スタイル



グライド スタイル



セッション スタイル

### 合成皮革を採用したシート表皮で、デザイン性と心地よさを両立。

インテリアカラーパッケージでは、シート表皮に合成皮革を採用。デザイン性を高めると同時に、ホールド性や手触りのよい、ソファ感覚の快適な座り心地を実現しました。また合成皮革は音を吸収しにくいいため、サウンドマッピングシステムの臨場感を高める効果もあります。



ダイナー スタイル



グライド スタイル



セッション スタイル

### 狙い通りの加飾パネルデザインを実現した、新プリント加工。

ダイナー スタイルのチェッカーフラッグ柄。セッション スタイルの風合いのあるツヤ消し木目。これらのデザインを狙い通りに表現するために、定位置に柄を正確に印刷でき、なおかつ三次元曲面にも対応できる特殊印刷加工を採用。従来の印刷では表現できなかったデザインをカタチにしました。



ダイナー スタイル



セッション スタイル

## 車内をライブ会場に変える、サウンドマッピングシステム(8スピーカー+1サブウーファー)。

“プライベートブース”というからには、音楽は切り離せない要素です。たとえ、スペースなどに制約のある軽自動車では前例がなくても、従来のオーディオを凌駕する上級サウンドシステムを実現すること。N-BOX SLASHにおいては、それが大きな目標のひとつでした。軽自動車でありながらパワフルな重低音を、それに伴う全域でのバランスのとれた高音質のサウンドを追求。システム設計にはじまり、0.1dB単位の専用チューニングやレイアウトの最適化を徹底。さらには静粛性の向上なども加え、新開発サウンドマッピングシステムを完成させました。

### サウンドマッピングシステム タイプ別設定

フロントには17cmケブラーコーンスピーカー×2、アルミドームツイーター×2を。リアには12cmケブラーコーンスピーカー×2、アルミドームツイーター×2を配置。さらにインパネ下部に組み込まれた17cmバックロードホーン型サブウーファーを加えた、8スピーカー+1サブウーファー構成。これらを助手席下に配置した7ch、360WのMOS-FETパワーアンプで駆動します。見た目にもこだわり、スピーカーやツイーターには、メッキリングやピアノブラック塗装を施しています。



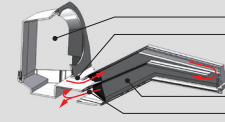
\*車両故障の原因となりますので、サウンドマッピングシステムは、必ずサウンドマッピングシステム対応の「ディスプレイオーディオ」または「Honda純正のギャザズ ナビゲーション」と組み合わせてご使用ください。

### コンパクトながら迫力の重低音再生を実現するために、専用のバックロードホーン型サブウーファーを開発。

スピーカー背面で空気振動を増幅するエンクロージャー(空気室)スペースを取ることができない軽自動車で、いかにしてパワフルな重低音を出すか。この難しい課題を解決したのが、音響ブランド“FOSTEX”と共同開発したバックロードホーン型サブウーファーです。スピーカー背面にホーン部を設け、メガホン効果によって空気振動を増幅させるこの構造が、コンパクトながらパワフルな重低音の再生を可能にしました。さらに、専用的高剛性振動板を強力に駆動する、Φ100の大型マグネットを採用。パワーと音圧を両立した再生を実現しています。

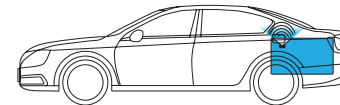


#### ■ 構造イメージ図

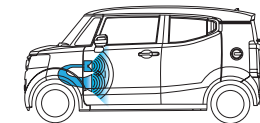


空気室容量：4.7L  
スロート断面：27cm<sup>2</sup>  
音道長さ：90cm  
ホーン開口断面積：41cm<sup>2</sup>

空気振動の入り口となるスロートと、出口となるホーンの開口面積が大きいほど低音増幅効果が高くなります。また、出したい低音の特性に合わせて、ホーンの長さの調整が必要です。そのため、シート下の空間を利用して、ホーン部を2階建て構造とすることで、形状を最適化。4.7Lのコンパクトなエンクロージャーで、密閉型10L相当の重低音を実現しました。



セダンで重低音を出す場合  
トランクルームがエンクロージャーの役目を果たすことで、重低音を再生。



N-BOX SLASHで重低音を出す場合  
メガホン効果で重低音を出すバックロードホーン型サブウーファーをインパネ下部に設置。

重低音の迫力、臨場感をさらに高めるために。

重低音が前方から耳に飛び込んでくる、ライブ会場のような臨場感を求めて、サブウーファーはインパネ下部に。しかし、この位置に取り付けるには、さまざまな課題をクリアしなければなりません。

#### ● スピーカーユニット内外の構造・形状の工夫

限られた空間の中で、重低音の再生が可能なバックロードホーン型サブウーファーのサイズや形状を最適化。また、重低音再生による部品干渉などのビビリ音を解消するため、構成部品の隙間などに干渉防止材などを適用し、大音量でも高音質が楽しめるようにレイアウト段階から徹底追求しました。

#### ● 開発と生産チームが一丸となって守りきった「音の魅力」。

生産ラインでは、大きなサブウーファーの設置は作業ロボットによるシート搬入の妨げとなることが判明。しかし開発チームは諦めませんでした。生産チームにサブウーファーの必要性を熱く説き、何度も試聴会を開催。その想いと音に魅せられた生産チームは、心をひとつにして改善に着手。ロボットアームの動きをミリ単位で調整し、品質や作業効率を損なうことなく、取り付けを可能にしました。

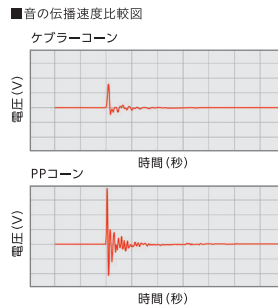


## パワフルな重低音に合わせ、高音域までバランスのとれたサウンドを徹底追求。

- レスポンスがよく、迫力ある低音再生をめざし採用した、ケブラーコーンスピーカー。

不要な振動により音の追従性が低下し、歪んだ不自然な音になるのを防ぐためには、スピーカーの振動板の高剛性が欠かせません。そこで選択したのが、一般的なスピーカーに使用されているPP(ポリプロピレン)コーンを大幅に凌ぐ、6,500m/秒以上の音の伝播速度を持つ高剛性のケブラーコーンスピーカー。

これをφ75の大型マグネットの強い磁力によって振動させ、よりパワフルで歪みの少ない、キレのよい低音を再生します。



- クリアで繊細な高音を再生するために、アルミドームツイーターも。

高音域にもより繊細な再生能力を求めて。一般的なスピーカーシステムの高音域再生用ツイーターに用いられるフィルム振動板に比べ、高剛性かつ約3.5倍の音の伝播速度を持つアルミニウムを採用。音の広がりをもたらすドーム型にしました。これを強力な磁力で歪みを低減し、広い音域での忠実な再生を可能にするネオジウムマグネットと組み合わせ、クリアで繊細な音を再生します。



- 臨場感あふれるサウンドの追求から導き出した、スピーカーレイアウト。

高性能スピーカーから出る音を忠実に耳に届けるために、8個のスピーカーをそれぞれ最適にレイアウトしました。フロントの17cmスピーカーは車室内でも特に剛性の高いドアパネル下部に、フロントツイーターは音像が高く定位するドアパネル上方かつ前方に、リアの12cmスピーカーとリアツイーターは車室内に音が広がるようにピラーの高い位置に取り付けています。インパネ下部に配置したサブウーファーとの相乗効果で臨場感あるサウンドを再生します。

- 9個のスピーカーを駆動させながら歪みの少ない音を求め、専用MOS-FETパワーアンプを新開発。

高音質でハイパワーなサウンドを実現するため、プリアンプとパワーアンプをセパレート。パワーアンプは高性能出力素子「MOS-FET」を用いて新開発しました。この専用パワーアンプにより、9個のスピーカーを強力に駆動する7ch、360Wという大出力を獲得し、低歪みとハイパワーを高次元で両立。同時に、スピーカー個々の性能を、最大限に引き出します。

設計段階から音へのこだわりを。

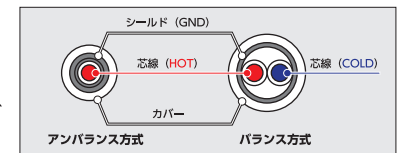
ノイズ除去のために電源回路のインピーダンス(交流抵抗)の抑制を。また、試聴を繰り返すなかで厳選したパーツにより、音のディテールの再現性向上を図るなど、高音質化に極めて重要な回路パターンや部品レイアウトを、設計段階から考慮しました。



大容量な音響用電解コンデンサ

ノイズキャンセラー効果も発揮。

エンジンや電装品などの作動時に発するノイズの影響を抑えるため、プリアンプとパワーアンプの接続シールドに、上級オーディオでは常識のノイズに強いバランス方式を採用。パワーアンプに入ってきたノイズを打ち消し合うノイズキャンセラー効果により、クリアな音の伝送を実現しています。



### 高音質にこだわり抜いたサウンドマッピングシステム

パワフルかつ歪みの少ない、キレのいい音。そのために、音の追従性の向上を徹底追求しました。

特にこだわったのは

- 不要な振動による歪みを抑える、スピーカーの振動板の高剛性化。
- 高剛性な振動板を動かすのに欠かせない、強力なマグネットの採用。
- 9個のスピーカーを強力に駆動し低歪みを実現する、専用パワーアンプの開発。

さらに、スピーカーのボイスコイルの巻き方やフレームの強度アップなど、音質向上につながる要素を細部まで突き詰めています。

## すべては、圧倒的な音の迫力と臨場感を心ゆくまで楽しんでいただくために。

### 多彩な音源に対応する、ディスプレイオーディオ。

タイプ別メーカーオプション

サウンドマッピングシステムのヘッドユニットとして組み合わせられる、7インチタッチパネルの高解像度ディスプレイオーディオ。AM/FM、CDの音楽再生はもちろん、USB接続によるiPod®での音楽再生やBluetooth® Audio、HDMI接続での映像再生が可能です。また、Honda純正ナビアプリ「インターナビポケット」を起動したiPhone®につなげば\*、ナビ画面をディスプレイに表示可能。Bluetooth®接続すれば、スマートフォンに入っている音楽やネットラジオをワイヤレスで快適に楽しむことができます。さらに3ビュー切り替え式リアカメラも搭載しています。

\*接続にはケーブルが別途必要です。



### スマートフォンをトレイに置くことで充電しながら音楽を楽しめる、ワイヤレス充電器。

タイプ別設定

ワイヤレス給電規格「Qi(チー)」に対応したスマートフォンや、Qiワイヤレス充電カバーを装着したスマートフォンなどを、トレイに置くことで充電可能。スマートフォンをBluetooth®接続して音楽を楽しむ際も、バッテリー残量の心配がありません。

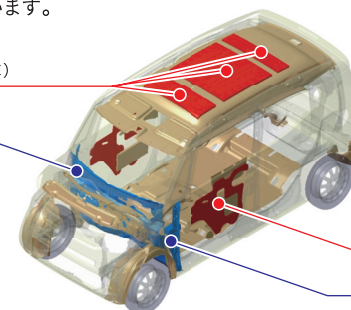


### 極上のプライベート空間にふさわしい、静粛性。

N-BOX SLASHでは、“プライベートブース インテリア”にふさわしい快適な空間を創造するために、静粛性を徹底追求。ダッシュボードインシュレーター形状の見直しやフロントフェンダーエンクロージャーの採用などにより、すぐれた静粛性を獲得しています。さらにサウンドマッピングシステム装備車では、ルーライニングインシュレーターの追加とフロントドアホールシールの性能を向上。高音質をさらに引き立たせる工夫を施しています。

ルーライニングインシュレーター  
(サウンドマッピングシステム装備車)

ダッシュボードインシュレーター



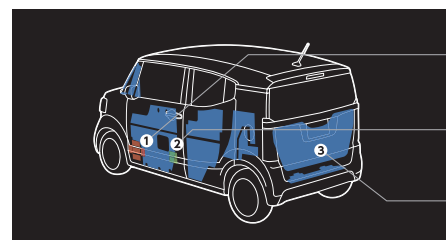
フロントドアホールシール  
(サウンドマッピングシステム装備車)

フロントフェンダーエンクロージャー

### 豊かな音響空間へのこだわりが生んだ、デッドニングキット。

車外からのノイズやスピーカーの音によるドアパネルやドアライニングなどの不要な微振動をさらに低減するデッドニングキットである〈ピュアサウンドブース〉をオリジナルで開発。すぐれた静粛性を獲得したN-BOX SLASHの室内空間を、さらに静かに快適にします。サウンドマッピングシステムの高音質を、よりよい環境で楽しみたいという方のために、ディーラーオプションでご用意しました。

#### ■ピュアサウンドブース説明図



#### ① 吸音ウレタン

スピーカー音の不要なノイズを低減。

#### ② 制振シート

スピーカー音によるドアパネルの微振動を低減。

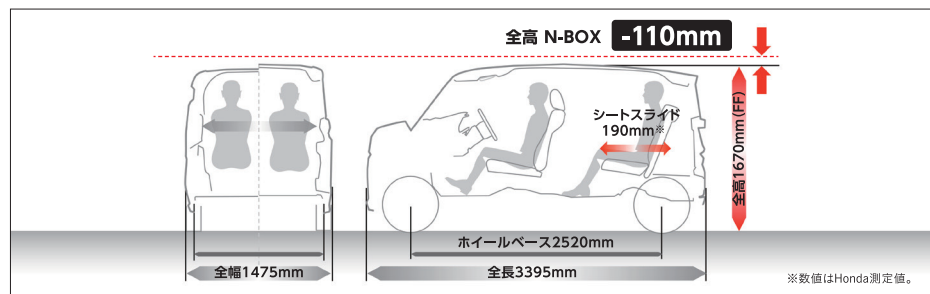
#### ③ 吸音シート

吸音効果により、車外からの雑音を低減。

## ルーフを削っても、N-BOXゆずりのゆとりの空間を確保したパッケージ。

### 大人がゆったり寛げる、伸びやかな空間。

N-BOX SLASHはN-BOXのルーフを100mm削りながらも、大人がゆったりと乗れる余裕のスペースを確保。室内長においては、クラストップの伸びやかさを実現しています。その上で、プライベートな時間を心地よく過ごせる、包まれ感のある空間をつくりあげています。また10mmローダウンしたことにより、乗降性も向上させています。

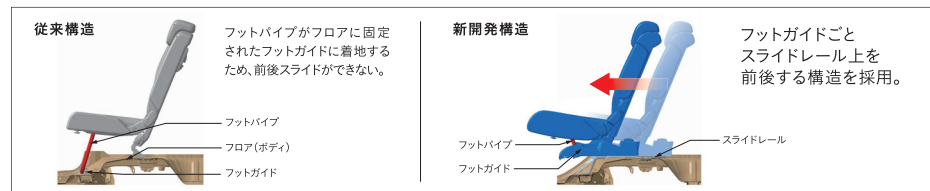


### 遂に実現。チップアップ&ダイブダウン機構付スライドリアシート。

初代FIT以来、Hondaはセンタータンクレイアウトによる広さと低床化のメリットを最大限に活かすシートアレンジ機構として、チップアップ&ダイブダウンを採用してきました。N-BOX SLASHでは、従来のボディ構造に対してフレームに工夫を凝らすとともに、新しい発想でスライドレールやシートのフットパイプの設置方法まで新開発。今まで困難だったチップアップとシートスライド機構の両立を実現しました。さらに、シート座面長をN-BOXより長くすることで、ゆったりと座れるシートとしています。



スライド操作は室内からも荷室側からも可能です。



### さらに使い勝手がよくなった、多彩なシートアレンジ。

チップアップ機能を持たせながらリアシートスライド機構を実現したことで、シートアレンジがさらに便利になりました。リアシートを一番後ろまで下げることなくダイブダウンすることができます。また、ワンアクションで簡単にダイブダウンが可能で、荷室とフラットにつながる工夫も施しています。

Utility Mode



Long Mode



Tall Mode



Refresh Mode



※自転車や小物類のサイズ・形状によっては積めない場合があります。

### 十分な荷室容量を確保。

床下収納と合わせ、4人乗車時で296L<sup>※1</sup>、リアシートを両側ダイブダウンさせれば最大743L<sup>※2</sup>の荷室容量に。機内持ち込み可能サイズのスーツケース<sup>※3</sup>なら4個積載でき、車いす<sup>※3</sup>の収納も可能です。

※1 リアシートを最も前にスライドさせた場合。※2 VDA方式によるHonda測定値。  
※3 サイズ・形状によっては積めない場合があります。



### 運転席ハイトアジャスター

50mmのシートハイト調整機構を装備。小柄な方でも快適な視界を得られ、大柄な方もゆったりと運転することができます。



### 大型ドアポケット

フロント/リアドア下部のスペースを有効活用し、大型のドアポケットを設けました。フロントは、500mlのペットボトルと紙パック飲料、リアは1Lのペットボトルとティッシュボックスを同時に入れられます。



## 使う人にうれしい機能を徹底追求した、先進の快適装備。

### より安心感をもたらす、電子制御パーキングブレーキを新開発。

「坂道発進が不安」「渋滞時にブレーキペダルを踏み続けるのがきつい」「パーキングブレーキの解除に力がある」「解除を忘れることがある」などの声に応じて、ボタンひとつで確実にパーキングブレーキをかけられる、電子制御パーキングブレーキを新開発。さまざまなシーンで運転の負荷を軽減するとともに、かけ忘れ/解除忘れの防止に効果を発揮。加えて、パーキングブレーキペダルのない、広い足もとと空間を実現しました。このシステムは、ブレーキワイヤーを用いない直動式ドラムブレーキでは世界初\*となります。

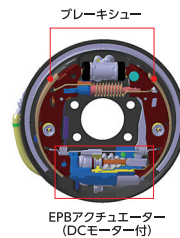
※ 2014年12月現在 Honda調べ。



- ボタンでパーキングブレーキを解除するには、ブレーキペダルを踏んでいる必要があります。
- アクセルペダルで自動解除する際は、シートベルトを装着し、セレクトレバーをDまたはRレンジに入れ、アクセルペダルを踏みます。

#### 構造

リア・ドラムブレーキに電動アクチュエーターを設置。モーターによってブレーキシューを押し広げてブレーキを作動させる仕組みです。パーキングブレーキ作動時は、メーターパネル内の警告灯およびスイッチインジケーターが点灯し、作動状況を確認できます。



### 冬のドライブを快適にするステアリングヒーター/運転席&助手席シートヒーター

タイプ別設定

ステアリングホイールにヒーターユニットを内蔵。冬場の運転も快適です。また、運転席と助手席には座面に熱線を使ったシートヒーターを採用。温度はHIとLOWの2段階切り換えです。

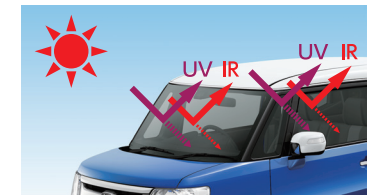


### 日焼けや暑さを抑制するIRカット〈遮熱〉/スーパーUVカットガラス(フロントコーナー/フロントドア)

タイプ別設定

IRカット〈遮熱〉/スーパーUVカットガラスをフロントコーナーとフロントドアに、IRカット〈遮熱〉/UVカット機能付ガラスをフロントウインドウに採用。紫外線(UV)を99%カット\*するとともに、室温を上昇させる赤外線もカット。日焼けや暑さを抑制します。

※Honda調べ。ISO9050基準。



### 利便性に富んだ 電動格納式リモコンカラードドアミラー(オートリトラミラー)

タイプ別設定

クルマを離れてから、「ドアをロックし忘れたかも」と、不安に思ったことがあるという方のために。スマートキーを携帯しているだけで、ドアのロックでドアミラーが閉じ、アンロックで開く機能を搭載。目に見えるカタチで、ドアロックのかけ忘れの防止に貢献します。

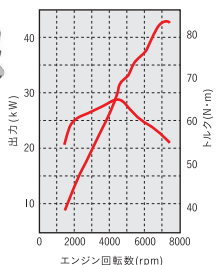
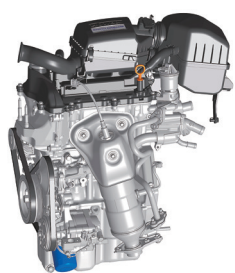




## クラストップレベルの走りと燃費、扱いやすさにさらに磨きをかけて。

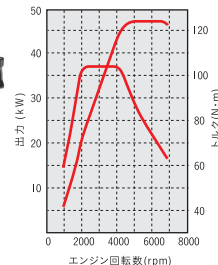
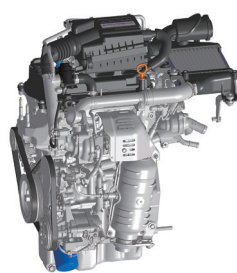
### 加速性能と燃費向上をめざし、エンジン&CVTをチューニング。

N-BOX搭載の高性能DOHCエンジン/DOHCターボエンジンをベースに、インジェクターの噴霧特性やECUの制御を最適化。CVTには新たにサーモバルブを採用し、ファイナルギアレシオも車重に合わせて最適化しました。これらにより、爽快な加速と、よりすぐれた燃費性能を獲得。アイドリングストップ&ECONモードも全タイプに採用しています。



#### DOHCエンジン

- 最高出力 43kW [58PS]/7,300rpm
- 最大トルク 65N・m [6.6kgf・m]/4,700rpm
- JC08モード走行燃料消費率 25.8km/L (FF車)  
(国土交通省審査値)



#### DOHCターボエンジン

- 最高出力 47kW [64PS]/6,000rpm
- 最大トルク 104N・m [10.6kgf・m]/2,600rpm
- JC08モード走行燃料消費率 24.0km/L (G・ターボAパッケージ(FF車))  
(国土交通省審査値)

※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。

### ローダウン化しながら、すぐれた乗り心地を実現。

操縦安定性と乗り心地をより高次元で両立するシャーシセッティングをめざしました。最大の特徴は、N-BOXに対しサスペンションを約10mmローダウンし低重心化したことによる安定感の向上。同時に、リアダンパーの直径をN-BOXより約2割拡大し専用セッティングを施すことで、快適な乗り心地やリニアなロールと安定感を実現しています。

### アシスト力を選択できるモード切替ステアリングを採用。

インパネのスイッチでパワーステアリングのアシスト力を選択できるモード切替ステアリングを採用しました。クルマのコンセプトに合わせた、軽快でしっかりした手応えのある「標準」設定と、駐車場などで停止した状態のままハンドルを切る時や、低速で軽々操作したい人のための「軽め」設定の2段階切替えが可能です。



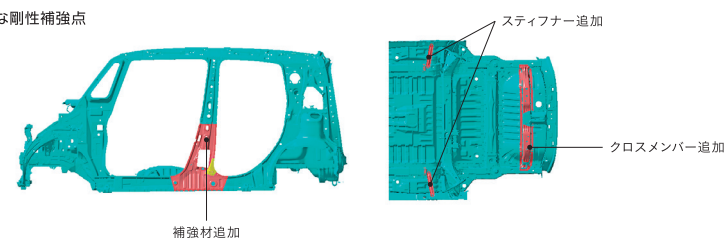
標準

軽め

### 走りのために剛性を高めたボディ。

N-BOXのボディをベースとしながらも、アッパーボディの大部分を新設計。ルーフを100mmカットしたことで、ドアやテールゲートなどの開口部が小さくなり、さらにセンターピラーの付け根やリアフロアまわりを補強したことで、ボディ剛性が向上。特にリア部の剛性が高まり、ステアリング操作に対するすぐれた応答性や安定感を獲得しています。

#### ■主な剛性補強点



# Hondaならではの、トップクラスの安全性能&環境性能。

## シティブレーキアクティブシステム (低速域衝突軽減ブレーキ+誤発進抑制機能) 「あんしんパッケージ」としてタイプ別設定

約30km/h以下での前方車両との衝突の回避・軽減を、自動ブレーキで支援。  
また、前方に障害物がある状況で、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、急発進の防止を支援する機能も備えています。



シティブレーキアクティブシステム作動イメージ

あんしん  
パッケージ

タイプ別設定

+

フロントウィンドウ上部のセンサー部

シティブレーキアクティブシステム

エアバッグの作動イメージ

前席用1-サイドエアバッグシステム + サイドカーテンエアバッグシステム

■写真は機能説明のため、エアバッグが展開した状態を合成したものです。

軽にも先進の安全装備を、全タイプに標準装備。

追突事故を減らすために急ブレーキを後続車にお知らせ。

エマージェンシーストップシグナル

VSA作動イメージ図

VSAあり

VSAなし

VSA (ABS+TCS+横すべり抑制)

ヒルスタートアシスト機能作動イメージ図

後退を抑制

ヒルスタートアシスト機能

## リアルワールドでの安全を追求し、乗員、相手車両、歩行者への配慮を徹底。

リアルワールドでの衝突安全を見据えたHonda独自のGコントロール技術により、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」を両立するコンパティビリティ対応ボディ。その前面衝突に対する効果に加え、側面・後面の全方位にわたり衝突安全性能を追求しています。

前面衝突性能

Nシリーズならではのすぐれた荷重分散構造に加え、後席にもロードリミッター付ELRシートベルトを採用。

歩行者保護性能

フロントワイパー取り付け部のカウルトップを、衝突の際により変形しやすい構造に。フロントバンパー内部には、衝撃吸収構造を追加しています。

側面衝突性能

ヒンジタイプのリアドアにし、フロントドアの横幅をN-BOXより約170mm長くしたことに合わせ、骨格を最適化しています。

全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得。

「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車表示マーク

平成17年排出ガス規制のNMHC、NOxについて、基準値を75%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両に与えられます。

「平成27年度燃費基準+20%」を達成。(自然吸気車<FF>)

「平成27年度燃費基準+20%達成車」  
G (FF)、G-Aパッケージ (FF)、X (FF)

「平成27年度燃費基準+10%達成車」  
G-ターボパッケージ (FF)、X-ターボパッケージ (FF)、G/G-Aパッケージ (4WD)、X (4WD)

クルマ全体でリサイクル可能率90%以上\*を実現。

\*「新型車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。

日本自動車工業会が定める環境負荷4物質自主削減目標を達成。

鉛:2006年1月以降 1996年レベルの1/10以下に削減  
水銀:2005年1月以降 使用全廃  
六価クロム:2008年1月以降 使用全廃  
カドミウム:2007年1月以降 使用全廃



あしんパッケージをはじめ、装備充実のおすすめモデル

### G・Aパッケージ



Photo:G・Aパッケージ(FF) ボディカラーはプレミアムホワイト・パールII



快適装備に加え、音へのこだわりもプラス

### X



Photo:X(FF) ボディカラーはスマートブラック



スタンダードモデル

### G



Photo:G(FF) ボディカラーはポリッシュドメタル・メタリック

走りを磨いたターボモデル

### G・ターボAパッケージ



Photo:G・ターボAパッケージ(FF) ボディカラーはブリリアントスポーティブルー・メタリック

上級タイプのターボモデル

### X・ターボパッケージ



Photo:X・ターボパッケージ(FF) ボディカラーはサーフブルー

●標準装備 ◎メーカーオプション

	Interior Color	Body Color																	
		プレミアム ホワイト パールII	ポリッシュド メタル メタリック	スマート ブラック	ミラノレッド	プレミアム ディープモカ パール	プレミアム イエロー パールII	ブリリアント スポーティブルー メタリック	サーフブルー	プレミアム ホワイト パールII &ブラック	プレミアム ホワイト パールII &レッド	ポリッシュド メタル メタリック &ブラック	スマート ブラック &ホワイト	ミラノレッド &ホワイト	プレミアム ディープモカ パール &ホワイト	プレミアム ディープモカ パール &ブラック	プレミアム イエロー パールII &ホワイト	ブリリアント スポーティブルー メタリック &ホワイト	サーフブルー &ホワイト
G	ベージュ	●	●	●															
	Aパッケージ ベージュ	●		●	●	●		●	●	●		●	●	●					●
	ターボ Aパッケージ ブラック	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●					●	●
X/ X・ターボ パッケージ	ブラック	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●					●	●
	DINER	◎		◎	◎						◎	◎	◎					◎	
	GLIDE	◎						◎	◎	◎							◎		◎
	SESSION	◎	◎					◎			◎					◎			

主要装備・諸元



Legend for main equipment: ● is standard, ○ is optional. Rows for types G, A, X, and Turبو packages with sub-columns for FF and 4WD.

Main equipment table: Safety, Fastening, and Support functions. Includes items like airbags, ABS, and cruise control.

Main equipment table: Climate and infotainment. Includes heater, air conditioning, and navigation options.

Main equipment table: Interior and exterior options. Includes interior packages, sunroof, and anti-theft devices.

Main equipment table: Interior features. Includes interior packages, seats, and lighting options.

Main equipment table: Exterior and utility options. Includes roof rack, mud flaps, and wheel covers.

Main equipment table: Glass and window features. Details UV/IR protection and heating for various glass areas.

Main equipment table: Audio and connectivity. Lists speaker systems and antenna options.

Main equipment table: Package options. Details 14-inch and 15-inch wheel packages and their components.

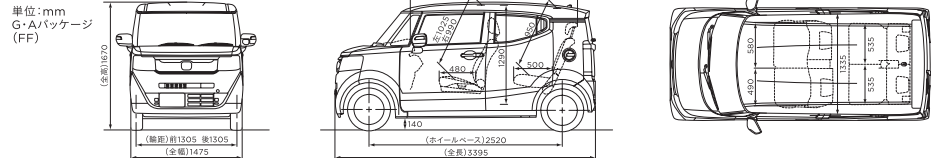
Notes regarding equipment specifications, color options, and dealer responsibilities.

主要諸元

Technical specifications table. Includes performance metrics like engine type, transmission, acceleration, and fuel economy across different models.

Notes for technical specifications, including engine options and fuel economy calculation methods.

三面図



Environment table: Fuel economy and emissions. Compares CO2 emissions and fuel efficiency against a baseline.

Environment table: Recycling and disposal. Details material recovery rates and recycling methods for various parts.

Notes regarding environmental data, including CO2 emissions and recycling rates.