

N **ONE**

Press Information
2020.11.19

HONDA
The Power of Dreams

革新のプラットフォームで、軽自動車と日本の暮らしをもっと豊かにしていく「N」シリーズ。

「これからの日本に、あたらしいのりものを提案したい」という思いから開発がスタートした「N」シリーズ。2011年には第1弾となる「N-BOX」がデビューしました。以後、Honda独自の「M・M(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)思想」から生まれた革新のプラットフォームをベースに、次々とシリーズラインアップを拡大。その広さと心地よさは、多くのお客様に支持されてきました。そして「N」シリーズは、「人に寄り添い、乗る人の生き方を、楽しく豊かに変える」と

いう志のもと、プラットフォームを刷新し「第2世代」へ。2017年、家族の幸せをとことん追求した2代目N-BOXのデビューを皮切りに、翌年には働く人の毎日を楽しく豊かに変えるN-VAN、2019年には日本中の多様な「私」の生活を豊かに変える2代目N-WGNがデビュー。そしていま、車と人の関係を見つめ直して生まれた、2代目N-ONEが走り出します。



車の本質的な価値と魅力を徹底的に磨き上げ、 日本の新しいベーシックカーをめざした、N-ONE。

Nシリーズ第3弾として、2012年にデビューした初代N-ONE。大人4人の居住空間を確保しながら、車の基本性能を徹底的に磨き上げた一台は、幅広い層から支持を受けました。そのポイントとなったのがデザインと走りです。デザインは、マイカーブームの主役となったHonda乗用車の原点「N360」を継承。タイムレスNデザインをコンセプトに、時代を超えて愛されるシンプル&ハイクオリティを追求したデザインで、Nシリーズの中でも個性的な存在となりました。走りにおいては、エンジン排気量を小さく抑え、パワーが必要な時だけ過給

で補う「ダウンサイジング過給」という考えのターボエンジン車を用意。軽自動車で1.3Lのスマールカークラスの走りで、長距離移動も快適なツアラー性能を獲得しました。車の本質を磨き上げ、日本の新しいベーシックカーをめざした初代N-ONE。

2代目では、その本質をさらに磨き上げるとともに、時代進化を融合させることで、次の時代へも受け継がれ、時代を超えた普遍的な存在となることをめざしました。

New N-ONE

(2020年11月~)



N360

(1967年3月~1970年9月)



初代N-ONE

(2012年11月~2020年3月)



車と楽しむ暮らしのために、 末永く愛せるクルマを。

Nシリーズの基本コンセプトは「豊かな生活」です。私たちが生きていく上で「生活」は当たり前のごことで、大切なものでもあります。そして、その日々の生活の中で車が担う役割や人との関係は実に様々です。

NシリーズでいえばN-BOXやN-WGNは、日常の「生活」という営みを行う上で求められる、実利や実用性にポイントを置いた車といえます。では、N-ONEは人々の生活の中で、どのような存在なのでしょう。車を道具として考えれば、実用性は当然の性能といえますが、それ以上に人々に求められている要素があるはずだと考え、調査を行いました。

その結果、“自分らしさを表現できる”、“走りを楽しめる”、“一人の時間を楽しめる”など、多くのお客様がN-ONEに機能的な価値に加え、より情緒的な価値を感じられていることがわかり

ました。これこそがN-ONE固有の価値と考え、開発にあたり、あらためてN-ONEと人の関係を見つめ直しました。そこから生まれたのが、「暮らし」というキーワードでした。「生活」というと、合理性を背景とした実利的なイメージを感じますが、「暮らし」というと、必ずしも合理性に左右されない、むしろ情緒的な領域を重視するニュアンスが含まれると考えたからです。

めざしたのは、「暮らしに寄り添い、所有し、乗って、運転すること」で日々の「暮らし」が豊かになり、末永く愛せるクルマ。それを具現化するために「心を魅了するスタイル～タイムレスデザイン」、「心躍る楽しさ～軽快快適TOURER」、「心を預けられる安心～最新の安全技術」という3つの要素を核として開発に取り組み、初代モデルの価値をさらに磨き上げ、進化させ、新しいN-ONEを完成させました。この一台で、車と楽しむ暮らしを、いつまでも続けていただければ幸いです。



N-ONE 開発責任者

宮本 渉（みやもと わたる）

本田技研工業（株）チーフエンジニア

1990年本田技研工業（株）入社、（株）本田技術研究所に配属。

6代目シビックやアコード、2代目オデッセイ、ストリームの外装設計を担当。

2009年から初代N-BOXのボディー設計PLを経て、2012年N-BOX SLASH設計領域のLPL代行を担当。

今回、2代目N-ONEのLPLを務める。

趣味は山歩き、アウトドア等。愛車はN-ONE、フリード。

時代と世代を超えて愛される、 タイムレスデザイン。

ファッション、時計、インテリア、家電……

私たちの暮らしを豊かにしてくれる様々なアイテムたち。

その中でも、生まれた時から大きくスタイルを変えることなく、永年にわたり愛され続けるアイテムがあります。

それを支えているのが、タイムレスデザイン。

スタイルを変えない、というより、変える必要がない、と言ったほうがいいかもしれません。

なぜならタイムレスデザインは、時代が変わっても、世代が異なっても、使う人の心を満たす魅力と価値を秘めているからです。

それは、まさに普遍的な存在といえます。

様々な情報が溢れている世の中でいま、流行に左右されない普遍的な価値を求めるマインドが高まりを見せています。

このようなニーズに応え、普遍的な存在になることをめざして。

新しいN-ONEもまた、スタイルを変えずに進化することを選びました。

車の本質を、無駄のないシルエットで描く。

初代N-ONEのデザインは、Hondaが初めてNを冠したクルマ、N360を継承したものでした。

人を中心に考えた車のカタチを、線をつないだ無駄のないシルエットで描いた
N360のデザインは、見ただけで室内のゆとりや走る時の安定感を感じる、
車の本質を表したものでした。その考えを表現したのが、初代N-ONEです。

新しいN-ONEを開発するにあたって、私たちが考えたこと。それは、新しいからといって変えるのではなく、
原点であるN360から継承したタイムレスデザインを進化させること。

そうすることで、次の時代へと受け継がれる、普遍的な存在になりうると考えました。



タイムレスデザインを進化させて、
3つのタイプをラインアップ。



※写真はPremium Tourer。

※写真は6MT車。

タイムレスデザインの進化をコンセプトに、次代へ受け継がれる普遍性をめざしたデザイン。

N360のデザインを現代に表現した初代N-ONE。そのシルエットを継承し、ミニマルで、安心とくつろぎ、楽しさをもたらすデザインを追求。全身で走る楽しさとさらに充実した安全性を表現する造形としました。

フロントデザイン



走る楽しさと安心感を表現するために、バンパー下部を踏ん張り感のあるスタンスの造形としました。さらにバンパーやグリルを垂直に立て、彫りの深いヘッドライトを配することで、前進する勢いを感じるデザインとしました。

リアデザイン



フロント同様に、バンパー下部を踏ん張り感のあるスタンスの造形に。バンパーコーナーに向かって水平に広がるガーニッシュの両端に、横長のリフレクターを配置。ワイド感と安定感を表現しました。

シンプル・モダンに進化させた、アイコンフェイス。



デイタイムランニングランプ/
ポジションランプ +ヘッドライト



ターンランプ/
ハザードランプ +ヘッドライト

フルLEDヘッドライトには、軽初[※]のデイタイムランニングランプに、ポジションランプ、ターンランプ、ハザードランプを兼ねたマルチファンクション発光リングを採用。N-ONEらしさを表す丸目のアイコンを強調し、点灯時もひと目でN-ONEとわかります。

※2020年11月現在、Honda調べ。



点灯時



非点灯時

リアコンビネーションランプも、フルLED化。N-ONEらしさを強調しながら、高い被視認性を実現しました。テールランプとターンランプは四角いダブルリングで発光。ターンランプの内側でストップランプとバックランプが発光します。

ディテールにこだわり、 それぞれの個性を際立たせるデザイン。

N-ONEらしさを追求したOriginal。上質感をプラスしたPremium。
スポーティーさを表現したRS。それぞれのお客様に、より深い愛着を持っていただくために。
過剰な演出は控えながら、ディテールにこだわることでそれぞれの個性を際立たせました。

フロントビュー



Original

ヘッドライトには、丸目を強調するシルバーリングを採用*。Premiumは、水平基調の大開口グリルとフォグライトガーニッシュモールにクロームメッキをあしらい上質感を演出しています。RSのグリルはハニカムメッシュのデザインに。ダーククロームメッキのモールで縁取ると同時に、フォグライトガーニッシュモールもダーククロームメッキとし、精悍なフロントフェイスを演出しています。

*RSはブラックリング



Premium



RS

リアビュー

OriginalとPremiumにはクロームメッキの、RSにはブラック塗装のN-ONEエンブレムを採用。Originalのリアライセンスガーニッシュはカラード+ブラックのシンプルな装いに。Premiumはカラード+クロームメッキ、RSはブラック+ダーククロームメッキとし、それぞれフロントの加飾との調和を図っています。

- その他Premium専用エクステリア
 - ・カラードテールゲートスポイラー
 - ・クロームメッキ・リアバンパーモール
 - ・Premiumエンブレム
- その他RS専用エクステリア
 - ・大型カラードテールゲートスポイラー
 - ・ダーククロームメッキ・リアバンパーモール
 - ・RSエンブレム



Original



Premium



RS

サイドビュー

Premiumにはクロームメッキ・サイドモールを。RSにはブラック・サイドモールを採用しました。またホイールは、それぞれのデザインとの調和と個性を表現したデザインとしています。



Original
14インチスチールホイール+カラードディッシュホイール(ブラック)
+スチールラジアルタイヤ



Premium
14インチアルミホイール+スチールラジアルタイヤ



Premium Tourer
15インチアルミホイール(グレーメタリック/切削リム)
+スチールラジアルタイヤ



RS
15インチアルミホイール(マットブラック)
+スチールラジアルタイヤ

ミニマルデザインを追求して、「運転の楽しさ」と「くつろぎ」を広げたインテリア。

めざしたのは、N360や初代N-ONEに乗り込んだ時の「心地よい開放感」を進化させること。そのために、必要なものだけを残し、それ以外を大胆に削ぎ落とすことで、運転席では運転の楽しさを、助手席ではくつろげる広さを感じられる空間へと刷新しました。



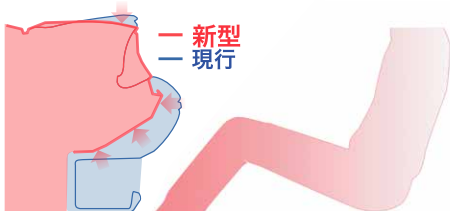
伸びやかな広さを感じさせる、
インストルメントパネル。



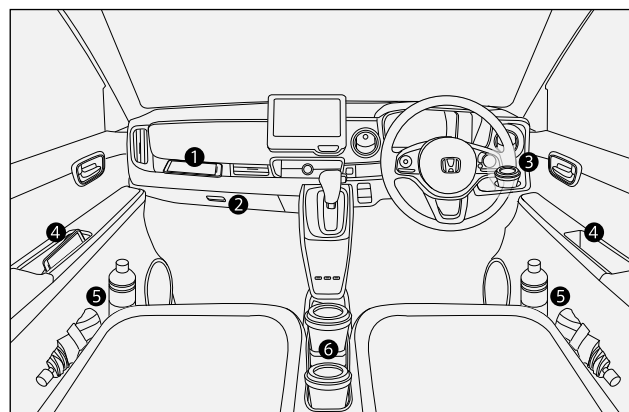
乗車した瞬間に目に入る、インストルメントパネルは、メーターの端から助手席の端まで伸ばしたデザインとすることで、視覚的な広さを演出。また自然光の明るさをもたらす開放感を感じていただくため、光を受けるように上向きにレイアウトしました。プレーンな面質に仕上げることで様々な素材が映える加飾になっています。

大人がゆったりと座れる、助手席まわり。

より、くつろいで座っていただけるように、足元まわりのスペースを見直しました。実際に人型のモデルを座らせて検証を重ね、インストルメントパネルの造形を大胆に削ぎ落とし、大柄な方でもゆったりと座れる、ゆとりのスペースを生み出しました。



自然と手が届く、ユーティリティー。



セパレートシートにすることで生まれた運転席と助手席の間の空間にはセンターコンソールを採用。くつろいだ姿勢のままでも、無理のない動作でしっかり手が届きます。

- ① インバストレー (助手席側)
- ② グローブボックス
- ③ ドリンクホルダー (運転席)
- ④ ドアアッパーポケット (全ドア)
- ⑤ ボトルホルダー付ドアポケット (全ドア)
- ⑥ センターコンソールトレイ + ドリンクホルダー

運転に集中できるシートとメーターデザインで、ドライブが楽しくなる空間へ。

ミニマルデザインを追求しながら、ドライバーにとって運転に集中できる空間を徹底追求。シートの座り心地からドライビングポジション、そしてコックピットまわりの使い勝手に至るまで工夫を凝らし、理想とするドライビング空間を形にしました。

日常使いからスポーツ走行まで快適なフロントシート。

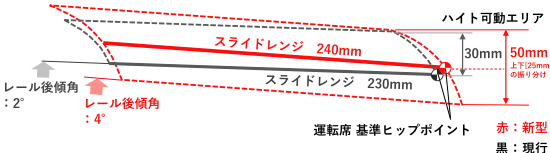
シートは座る機能以外の部分を削ぎ落とし、ホールド性を高めたセパレートシートにすることで、運転に集中できる空間としました。サイドの土手部を高くし、腰まわりのウレタン硬度を高めることで、コーナリング時でもしっかりと身体を支えるホールド性を確保しました。また、肩まわりは運転操作を邪魔しない高さにすることで、街中からワインディングまで、様々なシーンで心地よく快適に運転を楽しむことができるようにしました。



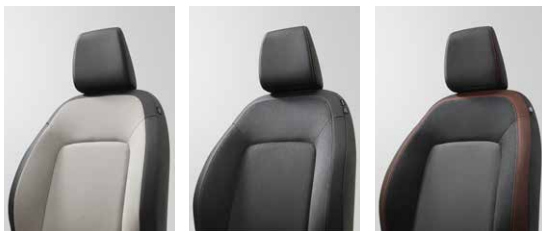
*

レール後傾角を2°から4°にするるとともに、運転席のハイトレンジを上30mmから上下25mm(計50mm)に拡大。小柄な方はアップライトな、大柄な方はセダンライクな着座が可能になりました。

●運転席スライドエリア/ハイトエリア比較図



質感と個性を追求した、シートマテリアル&カラー。



Original
プライムスムーズ&トリコット
フロントコンビシート
(ダブルステッチ)

Premium
プライムスムーズ&
ダブルラセル
フロントコンビシート
(ダブルステッチ)

RS
ラックス スエード®&
メッシュジャージ
フロントコンビシート
(ダブルステッチ)

座り心地と触り心地のよさという質感を考慮して、シートの素材をセレクト。また、各タイプの個性を演出するためフロントシートのカラーにOriginalはブラック×プラチナホワイト、Premiumはブラック×チャコール、RSはブラック×オレンジを設定しました。

使いやすさを追求した、コックピット空間。



ドライバーが素早く、的確に操作できるように様々なスイッチ類をステアリングホイール周辺に集中配置。またシフトの位置にもこだわり、ステアリングからシフトに持ち替えがしやすくなるよう、何度も検証を重ね、最適な位置にレイアウトしました。

視認性に優れた、異形2眼コンビネーションメーター。

メーターは、左側にタコメーターとスピードメーターを、右側に3.5インチのTFTカラーマルチインフォメーション・ディスプレイを配した異形2眼コンビネーションメーターを採用。タコメーターとスピードメーターを連続した見え方にする事で、大きく見やすいメーターとしました。さらに文字盤の色や加飾をはじめ、各タイプ専用の表示計で個性を演出しています。



Original



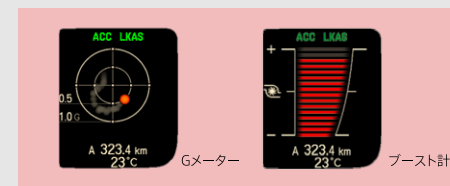
Premium

※写真はPremium Tourer。RS



※写真はGMT車。

RSには、Gメーターとブースト計を搭載。Gメーター表示の仕様を決めるにあたり、ワインディングを実際に走行し発生するGを計測。その結果に基づき、最大スケールを1.0Gとして、適正な振り幅を設定しました。走行中の加減速、左右旋回時に発生するリニアなGを視覚的に伝達することで、操る楽しさを演出します。



タイプごとの個性を際立たせる 多彩なボディーカラーとインテリアカラー。

ボディーカラーはフレームレッドを加えた全9色をラインアップしました。
好評の2トーンカラースタイルでは、各タイプ4バリエーションをご用意。
インテリアカラーはブラックを基調に、アクセントカラーでタイプごとの個性を表現しました。

Original シンプルに。

【モノトーン】



フレームレッド



プラチナホワイト・パール



サーフブルー



プレミアムアイボリー・パールII



ルナシルバー・メタリック



クリスタルブラック・パール

【2トーン】



フレームレッド&ホワイト



プラチナホワイト・パール&ブラック



サーフブルー&ホワイト



プレミアムアイボリー・パールII & ホワイト

【インテリアカラー】



ブラック&プラチナホワイト

Premium 上質に。

【モノトーン】



プラチナホワイト・パール



ミッドナイトブルービーム・メタリック



プリティッシュグリーン・パール



プレミアムアイボリー・パールII



シャイニンググレー・メタリック



クリスタルブラック・パール

【2トーン】



プラチナホワイト・パール&ブラック



ミッドナイトブルービーム・メタリック&シルバー



プリティッシュグリーン
パール&シルバー



プレミアムアイボリー・パールII & ブラック

【インテリアカラー】



ブラック&チャコール

RS スポーティーに。

【モノトーン】



クリスタルブラック・パール

【2トーン】



プラチナホワイト・パール&ブラック



プリティッシュグリーン・パール&ホワイト



プレミアムイエロー
パールII & ブラック



サンセットオレンジII & ブラック

【インテリアカラー】



ブラック&オレンジ

もっと遠くへと走りたくなる、TOURER。

初代N-ONEがめざした走り。

それは、軽自動車とは思えない加速性能や直進安定性、静粛性で、
もっと遠くへと行きたくなる走り。

そして、他のNシリーズとは異なる
スタイリングの利点を活かして生まれた、
軽快なハンドリングと加速は、多くの人から支持を得ました。

N-ONEらしい走りに、さらに磨きをかけて。
より、軽快で、快適なTOURERへ。



高速走行でも、長距離走行でも。 軽快、快適な走りをもたらす、第2世代パワートレイン。

エンジン

自然吸気エンジン

最高出力 43kW[58PS]/7,300rpm

最大トルク 65N・m[6.6kg f・m]/4,800rpm

燃料消費率(国土交通省審査値)*1

WLTC

23.0 km/L

FF車

市街地モード	19.5km/L *2
郊外モード	24.3km/L *2
高速道路モード	24.0km/L *2



バルブコントロール機構VTECを採用しパワーと優れた低燃費を両立。排気が触媒に均一に当たるようにエキゾーストマニホールドの形状を工夫し、高回転域のNOx、HCを低減。平成30年度規制75%低減という優れた低排出ガス性能を達成しています。



ターボエンジン

最高出力 47kW[64PS]/6,000rpm

最大トルク 104N・m[10.6kg f・m]/2,600rpm

燃料消費率(国土交通省審査値)*1

WLTC

21.8 km/L

FF車/CVT車

市街地モード	17.6km/L *2
郊外モード	23.2km/L *2
高速道路モード	23.3km/L *2

電動ウェイトゲートバルブを採用し燃費性能とレスポンスを向上。低温から活性化する触媒とそれに最適化した制御の採用により、平成30年度規制75%低減という優れた低排出ガス性能を達成しています。

*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 WLTC モード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

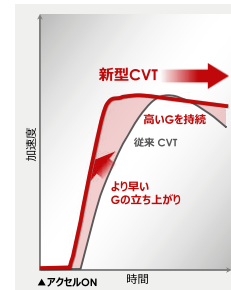
Nシリーズの第2世代パワートレインを採用。自然吸気エンジンとCVT、ターボエンジンとCVT/6速MTの組み合わせを用意。それぞれ最適チューニングを施し、理想とする走りを目指しました。

CVT

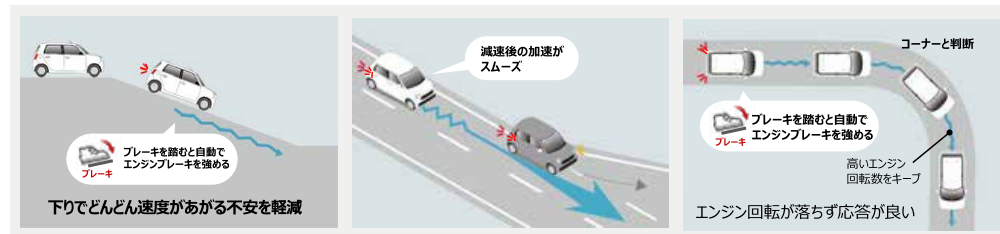
CVT

アクセル開度にリアに反応するG-Design Shift制御をN-ONE用にセッティング。素早くGが立ち上がり、車速の上昇とともにエンジン回転がリアに上昇していきます。また通常のブレーキ操作だけでエンジンブレーキを併用したスムーズな減速が行える、ブレーキ操作ステップダウンシフト制御を採用。下り坂や減速からの再加速時などに、安心感と快適さをもたらします。

●キックダウン特性イメージ



●ブレーキ操作ステップダウンシフト制御動作イメージ図



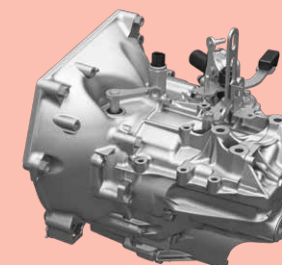
RS専用セッティング

G-Design Shift制御ではSレンジのCVT制御を専用とし、アクセル中間開度までを高回転化。アクセル低開度のレスポンスを向上しています。ブレーキ操作ステップダウンシフト制御は“減速のため”から“加速準備のため”の、ダウンシフトとして鋭い加速を実現しました。

6速マニュアルトランスミッション

RSにはターボエンジンのポテンシャルを最大限に引き出す6速MT車も用意。S660のギアレシオとの組み合わせで軽快な走りを楽しむことができます。

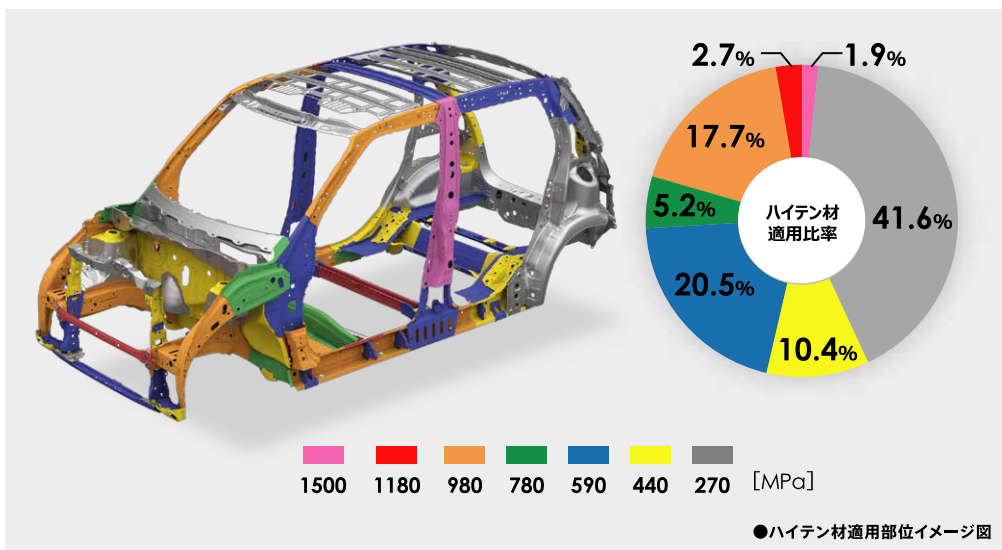
詳細はP17をご覧ください。



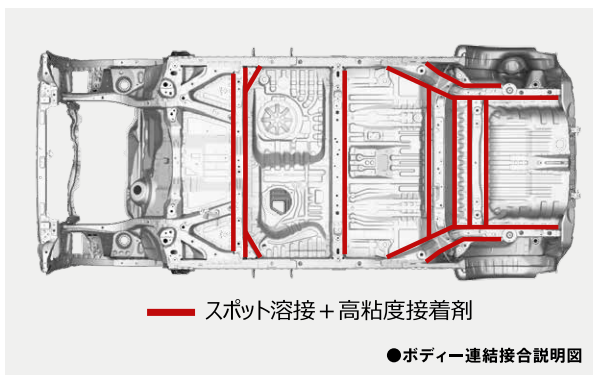
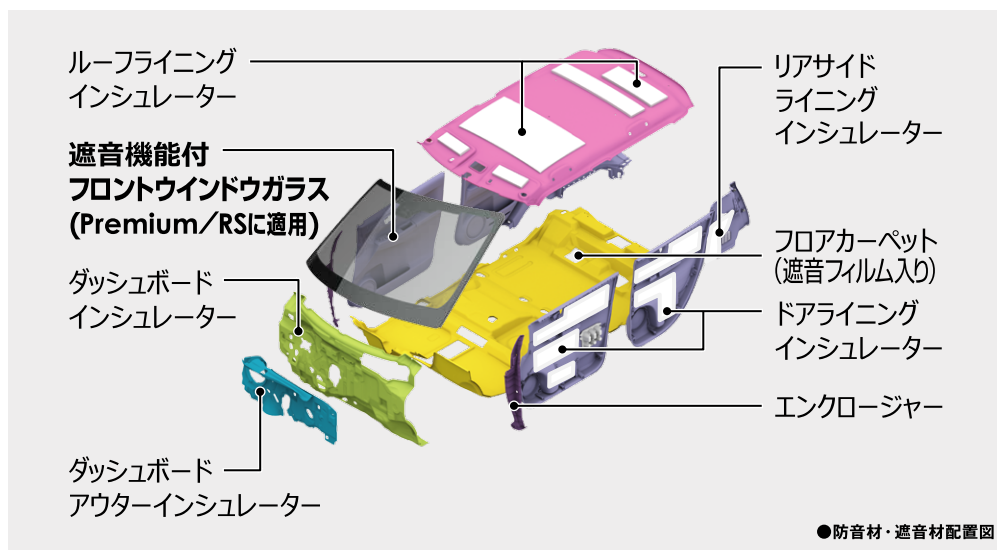
軽快、快適な走りを支える 軽量・高剛性の高効率ボディー。

どんなに優れたパワートレインであっても、それに応える骨格がなければ充分なパフォーマンスを発揮することはできません。
軽量で高剛性。そしてNV性能も高めた新しいボディーを採用しました。

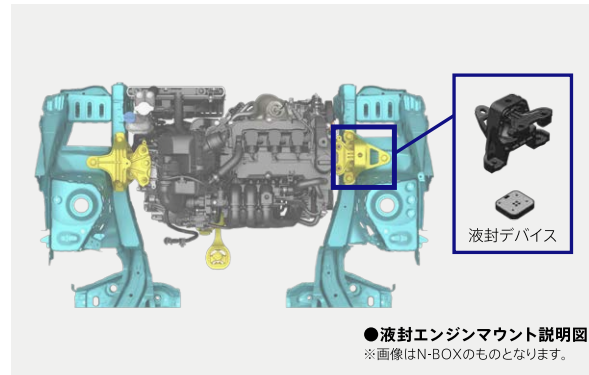
構造から見直した、高効率ボディー。



街中から高速まで。会話が弾む静寂性。



2代目N-BOXの軽量・高効率なプラットフォームをベースに構造を刷新し、高粘度接着剤によるボディー接合部位を拡大しました。また高強度化に寄与するハイテン材を随所に使用。高剛性化を図りながら軽量化を実現しています。



ボディーの高剛性化に加え、適材適所に防音材を効果的に配置し車体の防音性能を向上。Premium、RSには遮音機能付フロントウインドウガラスを採用しました。また他の2代目Nシリーズ同様、ボディー構造の見直しや液封エンジンマウントの採用などにより、エンジンやタイヤから伝わる振動・騒音を低減。優れた静粛性を実現しました。

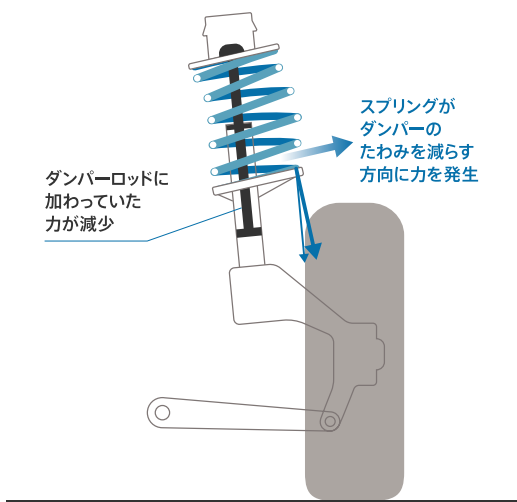
操縦安定性のさらなる向上で、 軽快、快適、そして安心の走りを。

ドライバーの意志に忠実な反応をしながら、様々なシーンで安定した挙動としなやかな乗り心地をもたらしてくれる。理想とするパフォーマンスを実現するために様々な技術を投入しました。

横力キャンセルスプリング

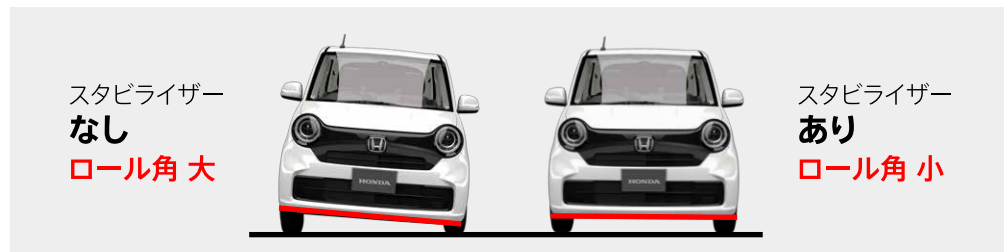
サスペンションは、ダンパーに対してスプリングをオフセットさせた、横力キャンセルスプリングを採用。タイヤが上下に動いた際にダンパーに加わる曲げの力を、オフセットしたスプリングが打ち消しフリクションを低減することで、ダンパーのスムーズな動きを可能に。乗り心地のよさを向上するとともに、ステアリング操作と車両の動きが予想しやすい走りを実現しています。

●横力キャンセルスプリング効能説明図



フロント&リアスタビライザー

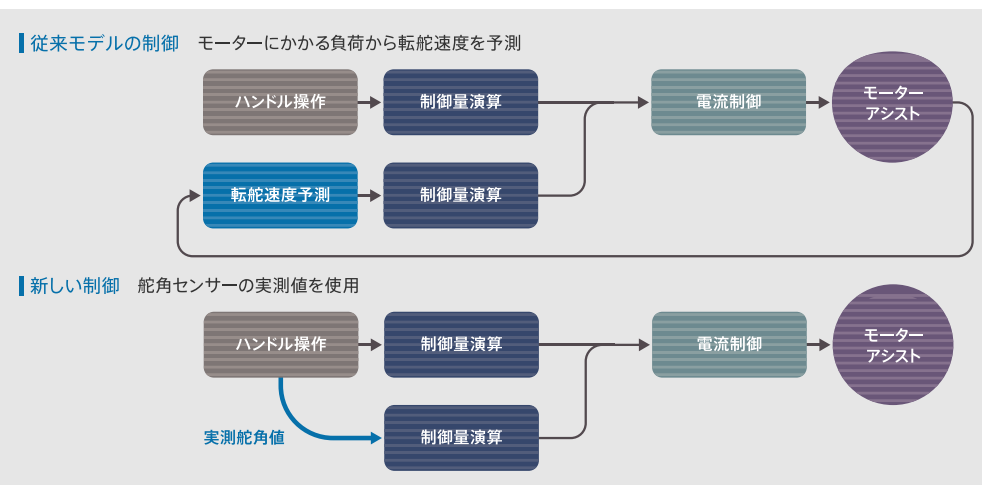
スタビライザーをフロント/リア両方のサスペンションに採用^{*}。さらにリアコンプライアンスブッシュを大径化することで、安定性と振動の吸収性を向上させ、安定したコーナリング姿勢と快適な乗り心地をより高いレベルで両立しています。



^{*}FF車のみ

電動パワーステアリング新制御ロジック

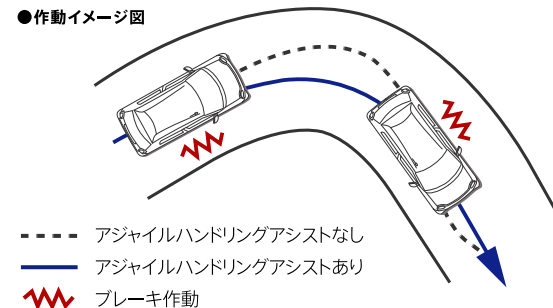
従来はモーターにかかる負荷からステアリングを回す速さを予測し、パワーステアリングのアシスト量を決めていました。新制御ロジックでは、舵角センサーの実測値に基づいた信号を用いる制御を採用。より、リニアなステアリングフィールを実現しています。



アジャイルハンドリングアシスト

●作動イメージ図

限界領域の手前で回頭性やライントレース性、緊急事態を回避する際のより確かな操縦性に寄与します。操舵角や転舵速度からドライバーが意図する走行ラインを想定し、ブレーキを左右独立して制御。車両の挙動をコントロールし、スムーズな運転を支援します。

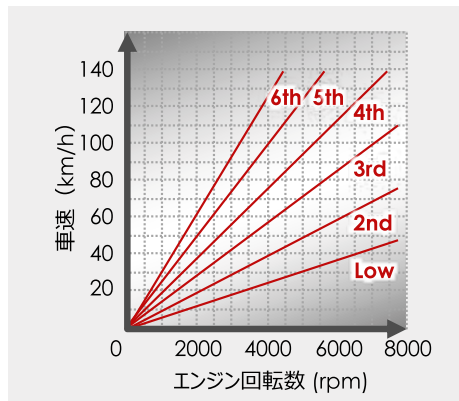


●アジャイルハンドリングアシストはあくまでもドライバーのステアリング操作を補助するシステムです。したがって、アジャイルハンドリングアシストがない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、ムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

軽快、快適、TOURERを とことん楽しむ6速マニュアルトランスミッション。

軽快な走り

660ccという小排気量エンジンのパワーとトルクをフルに活用しきって走るために、6速マニュアルトランスミッションを採用しました。ギアレシオはS660と同じく、1-5速をクロスレシオ化。ワインディングロードの常用域である30km/h~60km/hを2速だけでもカバーできるようにし、軽快な走りを実現。6速は100km/h時にエンジン回転数が3,000rpm+αに収まるギアレシオとし、快適な高速クルーズをもたらします。



爽快なシフトフィール

爽快なシフトフィールをめざしてS660に採用している、ダブルコーンシンクロとカーボンシンクロを採用。1速から2速、2速から3速へのシフトアップ操作力を低減させ、ショートストローク化との両立に寄与しています。シフトノブはS2000のデザインをベースとしたN-ONEのRS・6MT車専用デザインで、操作のしやすさを追求したインパネシフトとしました。



上:ダブルコーンシンクロ
下:カーボンシンクロ



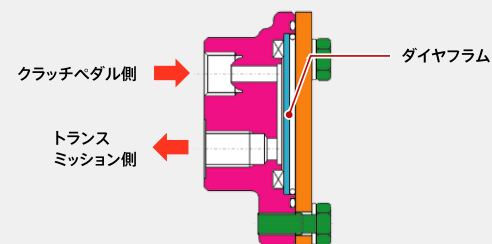
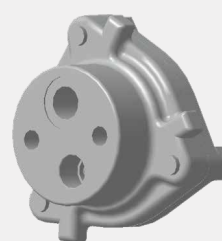
軽自動車でも、操る楽しさを提供したい。

そんな想いから、軽快な走り、爽快なシフトフィール、快適なクラッチフィールをテーマにマニュアルトランスミッションをRSに設定しました。

快適なクラッチフィール

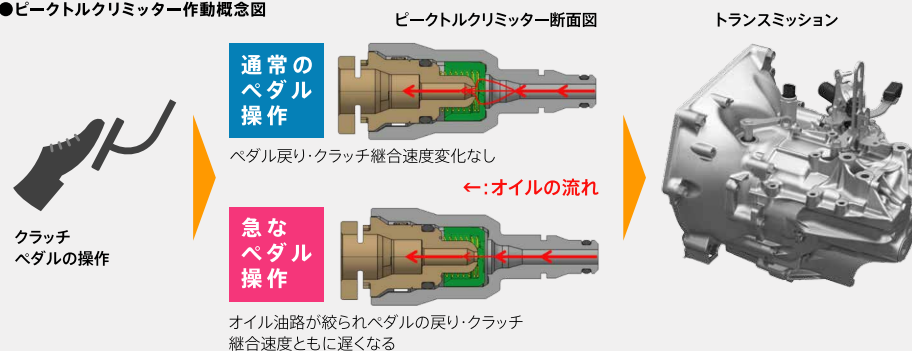
大トルク対応クラッチに加え、ダンパー機構によりクラッチペダルに伝わる振動を軽減するクラッチダンパーを採用。シフトを切り替えるたびに、しっかり感があり、かつスムーズなクラッチフィールを実現しています。さらにピークトルクリミッターを採用。クラッチペダルの急操作時に、クラッチ継合速度を低下させ、エンジントルクの急激な伝達を回避。トランスミッションの保護と快適なクラッチフィールを両立させています。

●クラッチダンパーと構造断面図



トランスミッション側の油圧脈動をダイヤフラムの振動で減衰させペダル振動を軽減

●ピークトルクリミッター作動概念図

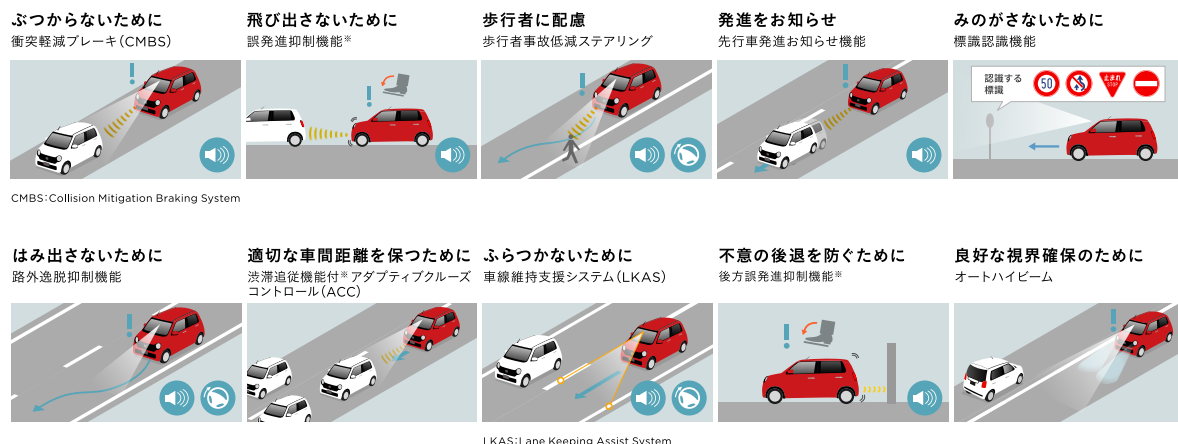


Honda SENSINGを搭載。 安心感と快適性を高める装備も充実。

N-ONEとして、Honda SENSINGを初めて標準装備。
RSの6速MT車には、軽のMT車としては初※となるACCとLKASを採用。
また安心を高める3つの機能も軽MT車として初採用※。さらに快適装備も充実させました。

※2020年11月現在、Honda調べ。

Honda SENSING



※CVT車のみの設定となります。■イラストは機能説明のためのイメージ図です。

■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、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、車両状態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以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、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支援します。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、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ことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、エンジン出力を抑制し、急な発進を防止します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h～約40km/hで走行中、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ときに、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ときにシステムが判断したとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■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、車両進入禁止の道路標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。■路外逸脱抑制機能は、約60km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。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ときにシステムが判断したとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、先行車がいる場合、停車中から作動し、先行車がない場合は、約30km/h以上で走行中に作動します。アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むことで適度な車間距離を保ってください。■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。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とき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。高速道路や自動車専用道路を運転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以下で後退中、自車のほぼ真後ろの近距離に壁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ことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときにエンジン出力を抑制し、急な後退を防止します。■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。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

安心を高める装備。

- 電子制御パーキングブレーキ
スイッチ操作でパーキングブレーキを作動・解除。発進時にはアクセルを踏むだけで、自動的に解除することも可能です。
- オートブレーキホールド機能
停止時にブレーキペダルから足を離しても停止状態を保持。信号待ちでブレーキを踏み続ける必要がなく、坂道の停止時にも安心です。作動中はアイドリングストップが継続し※燃料消費量を低減します。
※バッテリーの状態などにより、継続しない場合もあります。
- パーキングセンサーシステム
車両後方の4つのセンサーが障害物を検知し、障害物と車両の距離をブザーとマルチインフォメーション・ディスプレイで知らせます。

快適を高める装備。

- 軽初採用※ 6速MT車のACC走行時シフトインジケータ
速度に対するギア許容範囲を超えそうになった場合、シフトのUP/DOWNをタコメーター下に表示し、操作を促します。
※2020年11月現在、Honda調べ。
- 軽初採用※ リアシートリマインダー
リアドアの開閉履歴を記録。履歴がある場合、荷物などの置き忘れの注意喚起をマルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。
●後席の同乗者や荷物をセンサーで検出するのではなく、後席ドアの開閉の記録から後席に同乗者や荷物がある可能性をお知らせします。●使用状況によっては作動しない場合があります。車両から離れる際は、ご自身で後席をご確認ください。●後席ドアを開閉してから10分以内にエンジンを始動しなかった場合、リアシートリマインダーは作動しません。 ※2020年11月現在、Honda調べ。
- 進化したHondaスマートキーシステム
降車時のオートドアロック機能を搭載。またプッシュエンジンスタート/ストップスイッチでの車両の状態の確認がわかりやすくなりました。
●本機能は納車時はOFFになっているため、ONにするにはマルチインフォメーション・ディスプレイのカスタマイズ機能での設定が必要となります。



軽自動車だからこそ、高いレベルを求めて。 Honda独自の基準で磨き上げた、衝突安全性能。

衝突安全ボディー

●衝突安全ボディー説明図

■前面衝突対応

相手車両との骨格のすれ違いを防止しながら、衝突のエネルギーをフロア下でトラス構造のフレームに伝達し、サイドシルへ分散。フロントピラーにも荷重を伝達する構造としています。

■側面衝突対応

シートも荷重伝達部品として使うことで非衝突側に荷重を伝達する構造としています。電柱などへの衝突を想定した実験でも安全性を検証しています。

■後面衝突対応

トランクルームを潰しながらフロント側に荷重を伝達する構造とし、さらに燃料の配管も保護します。



前面衝突
サブフレーム脱落構造採用/フロントフレームトラス構造採用

側面衝突
シートロードパス構造/ポール衝突対応

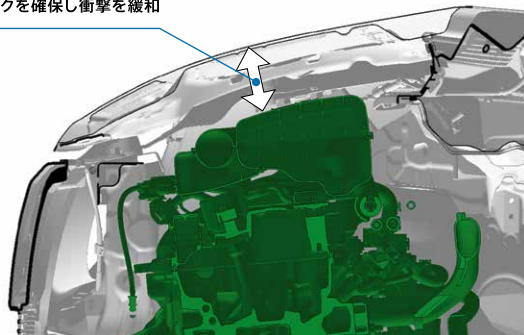
後面衝突
ロードパス構造

歩行者保護

●歩行者保護ボンネット説明図

フードとエンジン間に空間を設け、フード下のパーツは衝撃が加わると折れ曲がる構造としました。万一の歩行者事故発生時に、歩行者の頭に加わる衝撃をやわらげます。またフロントフェイスに平らな面を設けることで、脚への衝撃を分散させ、ダメージを軽減します。

フード下ストロークを確保し衝撃を緩和

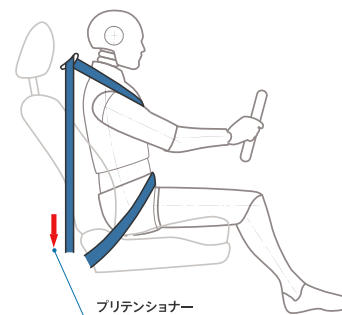


万一の際に、乗員はもちろん、歩行者もしっかりと守ること。小さなクルマだからこそ、万一の時に備えて、衝突安全性能をさらに進化させ、全方位にわたり安全性能を高めました。

乗員保護



運転席用 & 助手席用i-SRSエアバッグシステム、前席用i-サイドエアバッグ+サイドカーテンエアバッグシステム<前席/後席対応>と全てのエアバッグを標準装備。フロント席のシートベルトには衝突時にベルトを引き込んで、身体が移動することを防ぐプリテンショナーを採用しました。



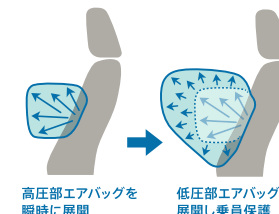
●前席シートベルト説明図

■運転席用 & 助手席用i-SRSエアバッグシステム

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十分な内圧を保持し、優れた拘束性能を発揮します。

■前席用i-サイドエアバッグ

2層構造のエアバッグを採用。高圧エアバッグを瞬時に開いたのちに、低圧エアバッグを開くようにすることで、展開速度を速めながらも乗員への衝撃を効果的に緩和します。



■サイドカーテンエアバッグシステム

小柄な人から大柄な人まで、幅広い体格の方を保持できるよう、考慮した設計になっています。

