

N BOX

PRESS INFORMATION 2017.8.31

受け継がれ、磨き続けられる「人間中心」の思想。

Hondaは、「日本にベストな新しいのりものを創造したい」という思いから新型軽乗用車「N」シリーズを開発し、2011年発売のN-BOXを皮切りにラインアップを充実させてきました。「日本の人や街や生活をとことん見つめて誰もが使いやすいものを作りたい。それがきっと生活を変え乗る人の生き方も変えていくと思うから」。そうした志でお届けしてきた「N」シリーズは、幅広い層のお客様からご支持をいただき、2016年11月に累計販売台数150万台を突破。中でもN-BOXシリーズ※1は、発売から約5年で4度の年度軽四輪車新車販売台数第1位を獲得※2するなど、まさに、「日本にベストな新しいのりもの」を提供できたと考えています。

Hondaは、第2世代「N」シリーズの開発にあたって、初代「N」シリーズがこれほどまでにご支持いただけた理由を考えました。それはきっと、小さなクルマが現代日本に提供できる価値を本質から追求し続けたから。既成概念にとらわれず、持てる技術を惜しみなく注いだことで、従来の軽乗用車とは一線を画す、日本の暮らしのベストパートナーとしてご支持いただけたのだと思います。こうしたクルマづくりの根幹を支えるのは、Hondaに脈々と受け継がれる「人間中心」の考え方です。「M・M思想※3」に代表されるように、お客様の喜びを第一に考え、求められる価値を求められる以上のレベルで実現する。その思想のもと、お客様の声に真摯に耳を傾け、初代を上まわる上級技術を投入して第2世代「N」シリーズを開発しました。

日本の暮らしをもっと豊かに変えていく。
第2世代「N」シリーズが、いよいよ新型N-BOXからスタートします。



N-BOX
(2011年12月発売)

センタータンクレイアウトにより軽乗用車最大級※4の室内空間を実現。存在感のあるデザインやクラストップレベル※5の低燃費性能などにより軽乗用車に革新をもたらす。2012年度「グッドデザイン金賞(経済産業大臣賞)」※6受賞。



N-BOX+
(2012年7月発売)

常識破りの「斜めの床」によってクルマの可能性を拡大。N-BOX同等の広さと使い勝手に加え、アルミスロープを装着することで、ホビーから介護まで幅広い用途に応える一台を実現。



N-ONE
(2012年11月発売)

N360をモチーフにした個性的な外観デザインと多彩なドレスアップで、プレミアムな軽乗用車を提案。



N-WGN
(2013年11月発売)

広さ、安全性、走り、すべてを高く満たした、「N」シリーズの中でもベーシックな存在。軽乗用車として初めて、新・安全性能総合評価※7で最高ランク「5つ星」※8、予防安全性能評価※9で「ASV+」を獲得※10。



N-BOX SLASH
(2014年12月発売)

カスタムテイストの外観デザインと大胆なインテリア、本格的な重低音・高音質サウンドを生み出す「サウンドマッピングシステム」で、こだわりのプライベート空間を提案。

※1 N-BOX(エヌボックス)、N-BOX+(エヌボックス プラス)、N-BOX SLASH(エヌボックス スラッシュ) ※2 2012年度、2013年度、2015年度、2016年度 軽四輪車販売台数 第1位獲得(一般社団法人 全国軽自動車協会連合会(全軽自協)調べ) ※3 「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。 ※4 2015年11月現在。室内三寸法(室内長、室内幅、室内高)に基づく、Honda調べ。 ※5 2011年11月未現在。スーパーハイトクラス。Honda調べ。 ※6 公益財団法人 日本デザイン振興会が主催する2012年度グッドデザイン賞において。 ※7 平成25年度自動車アセスメント:国土交通省と独立行政法人 自動車事故対策機構による、自動車の安全性能の試験・評価 ※8 新・安全性能総合評価JNCAPファイブスター賞。試験車両:N-WGN G あんしんパッケージ装着車 ※9 平成27年度自動車アセスメント:国土交通省と独立行政法人 自動車事故対策機構による、自動車の安全性能の試験・評価 ※10 「あんしんパッケージ」と「ナビ装着用スペシャルパッケージ」+ディーラーオプションナビを装着した車両が対象車両となります。 試験車両:N-WGN G-Lパッケージ

人に寄り添い、日本の毎日を、乗る人の生き方を、楽しく豊かに変える。

第2世代「N」シリーズがめざしたものは、これまで以上に人に寄り添い、日本の毎日を、乗る人の生き方を、楽しく豊かに変えることでした。そのためには、モノばかりを見つめていてはいけません。お客様がクルマというのりもので叶えたいコトをより深く洞察し、

知恵と工夫を凝らすことが重要だと、Hondaは考えました。そして導いたキーワードが「N for Life」。お客様の人生を彩るクルマでありたい。そうした志のもと、「N」シリーズの新たな挑戦がはじまります。

N for Utility

第2世代「N」シリーズでは、単に使い勝手をよくするだけではなく、お客様がクルマを使うシーンを徹底的に研究し、「人とクルマの新たな関係」を提案します。新型N-BOXでは、子育ての強い味方となる助手席スーパースライドシートをはじめ、ライフスタイルに合わせた3つのシートタイプをご用意しました。

N for Kaiteki

運転する、会話する、くつろぐなど、お客様がクルマを使うあらゆるシーンで「快適」を提供していきます。新型N-BOXでは、クルマに乗る瞬間の快適性から配慮し、ドアやテールゲートの開閉をより便利に進化。室内環境では、強い日差しやPM2.5など外界刺激を抑制する装備を充実させ、さらに、静粛性を徹底的に向上させることで、家族みんなに快適を提供します。

N for Anshin

一緒に乗る大切な人やモノを守ることはもちろん、道を使うだれもが安全でいられる「事故に遭わない社会」をめざします。新型N-BOXでは、安全運転支援システム Honda SENSINGを進化させたうえで軽乗用車として初めて※標準装備。万一の衝突に対しては、乗員はもちろん、相手車両や歩行者への配慮も充実させました。

N for Style

お客様の年齢層や家族構成に最適であることはもちろん、多様化する価値観やライフスタイルにきめ細やかに応えることが第2世代「N」シリーズの志。第一弾となる新型N-BOXでは、ファミリーカーの新たなスタンダードにふさわしい洗練された外観と、ほっとくつろげる室内をご用意しました。

N for Life



N for Drive

意のままのドライブを提供するために、「走る・曲がる・止まる」というクルマの基本性能を、スペックのみならずクオリティーまで徹底的に高めます。新型N-BOXでは、プラットフォームから新開発し、約80kgという大幅な軽量化を達成。さらに、i-VTECエンジンをはじめとする上級技術の投入により、従来以上の扱いやすさと安定した走り、そして、低燃費を実現しました。

CONTENTS

Nシリーズのあゆみ	P1
N for Life	P2
開発にあたって	P3
開発者の思い	P4

N for Style	P6
N for Utility	P12
N for Kaiteki	P15
N for Anshin	P18

N for Drive	P20
主要装備	P25
主要諸元	P26

※ 2017年8月現在。Honda調べ。

つくりたかったのは、家族のしあわせ。

初代N-BOXシリーズは、発売から約5年で4度の販売台数第1位※を獲得するなど、多くのお客様にご支持いただきました。LPL代行として設計部門を指揮してきた私にとって、それは、大きな喜びであると同時に、日本の家族が何を求めているかを再確認する素晴らしい経験となりました。

新型N-BOXの開発責任者を担うこととなり、最初に考えたのは、日本の家族をどれだけしあわせにできるかということでした。初代N-BOXがそうであったように、よい“モノ”をつくり出すことは技術者として当然の義務です。それ以上に、日本の家族がどんな“コト”を願っているか、そのために私たちのすべきことは何かを、純粋にありったけの思いで考えました。実際に「日本の家族のしあわせのために」をコンセプトに掲げ開発チームの意思を統一。多くの議論を交わす中で、“家族のつながり”こそが、もっとも提供したい価値であると確認しました。近年、メールやSNSなどさまざまなコミュニケーション手段が普及していますが、家族にとって大切なのは、やはり、一緒に過ごす時間です。運転に徹しがちなパパが家族の会話に参加できたり、忙しいママが少しでもリラックスできたり、後席のお子様やすやすと眠れたり、家族みんなが心豊かに過ごせるクルマをめざしました。

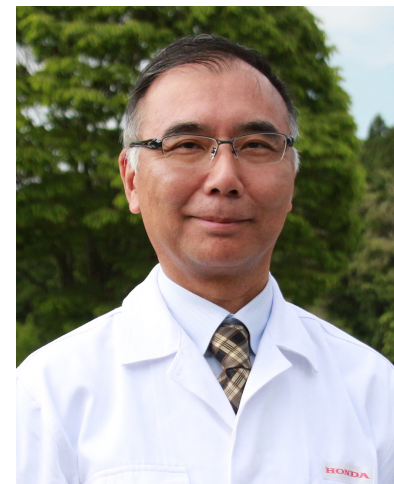
そのために、すべてを家族の目線で見つめ直し、必要な価値であれば、どんな苦勞を背負ってでも実現する。そうした決意で開発にあたりました。人気の高いクルマのモデルチェンジではなく、日本のファミリーカーのあるべき姿を、いま一度、ゼロから開発したのです。

開発にあたっては、エンジンを含むプラットフォームをすべて刷新するという、大胆な企画を提案しました。クルマの開発では、先代モデルの基本技術を継承することが少なくありません。しかし私たちの目標は、正常進化をはるかに超える高い次元にありました。そうした思いが、技術者はもちろん製作所を含めたHonda全体を動かし、通常のフルモデルチェンジでは考えられないほどの大幅な進化へと結びついたので。家族のコミュニケーションを豊かにする助手席スーパースライドシートやすぐれた静粛性、洗練と上質を極めた外観デザイン、常識はずれの軽量化とi-VTECエンジンがもたらす運転のしやすさ、そして、先進安全技術など、新型N-BOXの小さな車体には、家族のしあわせを後押しする魅力がいっぱい詰まっています。家族の笑顔が日本中にあふれることを願って、私たちはいま、新型N-BOXを送り出します。

白土 清成 (しらと きよなり)

(株)本田技術研究所 主任研究員

1986年、本田技研工業(株)入社。1987年より(株)本田技術研究所に配属され初代NSX、アコード、フィット等のボディー設計を担当。2008年の初代フリード、2011年からの初代「N」シリーズで設計領域のLPL代行を担当。今回、新型N-BOXのLPLを務める。趣味は自転車、ゴルフ、写真撮影。愛車はオデッセイ、N-ONE。



※ 2012年度、2013年度、2015年度、2016年度 軽四輪車販売台数 第1位獲得(一般社団法人 全国軽自動車協会連合会(全軽自協)調べ)

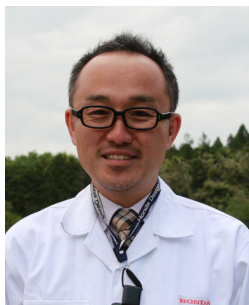
デザイン

家族のしあわせを願った助手席スーパースライドシート。

初代N-BOXは、その圧倒的な広さが大きな魅力なのですが、広さゆえに前席と後席が遠く、運転するパパが後席のママやお子様から孤立してしまうという、少し寂しいシーンが見受けられました。また、ママとお子様で買い物に行く場面では、お子様を後席のチャイルドシートに座らせたあとに、車外をぐるりと回って運転席に向かうママの姿をよく目にしたものです。もし、助手席から後席のお子様をケアできたならパパの寂しさは解消できる。もし、前後ウォークスルーができたなら、ママは雨の日にわざわざ車外を回らずに運転席へ移動できる。そうした思いから、助手席スーパースライドシートを発想しました。

ゼロからデザインしてたどり着いた、独創のN-BOXスタイル。

エクステリアデザインの狙いは、日本のファミリーカーのあるべき姿を究極まで突き詰めることにありました。そのために、初代N-BOXのイメージをいったん頭から切り離し、ワンモーションフォルムやSUVさながらのラギッドスタイルなど、まったく異なるアプローチでデザイン開発をスタートしました。ところが、検討を重ねれば重ねるほど、初代N-BOXデザインの巧みさがわかってきます。しっかりとしたノーズに加え、上下に分厚いドアパネルが下半身をたくましく見せ、広い居住空間を感じさせながら堂々とした印象を与えている。それによって、他の軽スーパーハイトワゴンとは一線を画す、上級ミニバンのような安定感と力強さを感じさせています。それは、N-BOX独自の価値であり、絶対に守り続けるべき個性です。「初代の魅力をしっかりと受け継ごう」、「そのうえで、日本のファミリーカーのあるべき姿を究極まで突き詰めよう」と思いました。そしてたどり着いたベストなたたずまいが、新型N-BOXのエクステリアデザインなのです。



小池 欧介 (こいけ おうすけ)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1994年、(株)本田技術研究所入社。初代フィット、初代ストリーム等のシートデザインを担当したのち、インテリアデザインのPL(プロジェクトリーダー)として、初代・2代目フリード、初代「N」シリーズ等を担当。新型N-BOXでは、LPL代行としてデザイン全般のとりまとめ役を務める。趣味はスノースケート、ランニング、子供と遊ぶこと。愛車は2代目フィット。



■初期のアイデアスケッチ

設計

ファーストカーにふさわしい絶対的なハイクオリティー。

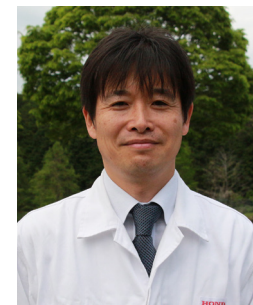
軽乗用車は、いまや日本の堂々たるファーストカーです。クオリティーも使い勝手も走行性能もファーストカーにふさわしいものにしたい。その思いが一番でした。「軽」という制約は確かにあります。けれど、上級ミニバンやグローバルセダンを数多く経験してきた私たちにとって、それは、今回たまたま与えられたルールに過ぎません。経験を生かして、ルールの中で日本の家族のファーストカーをまっすぐにめざしてきたというのが実際です。お客様に喜んでいただけるなら、上級技術であっても迷わず採用する。その一方で、知恵を絞ってコストとウエイトを抑える。その積み重ねが、ひと目でわかる高い質感や使い勝手、運転のしやすさ、そして、安心・安全性能として結実したのだと思います。

本領を発揮した、SKIプロジェクト。

「SKI」とは、「鈴鹿・軽・イノベーション」の頭文字をとったもので、開発から購買、生産、営業まで、全部門が鈴鹿製作所に集結して、企画段階から一緒に課題を解決するという取り組みです。2013年のN-WGNからスタートし、新型N-BOXでは、四輪R&Dセンター(栃木)と連携しながらプラットフォームを含むすべてのクルマづくりをSKIプロジェクトのもとで行いました。「SKI」のよいところは、何事も即断即決できる点です。例えば、生産部門から、「助手席スーパースライドシートって本当に必要?」という疑問が上がれば、開発部門が即座に試作モデルを用意してその魅力を体感してもらう。納得した生産部門はどんな設備が必要かを、購買部門はどうすれば効率よく部品を調達できるかを一斉に考え出す。同じ目的に向かって、部門の垣根を越え、しかも、スピーディーに仕事を進めることができるのです。新型N-BOXでは、こうした風通しのよいクルマづくりを企画段階から導入できたことで、価値あるクルマを極めて高効率につくりあげることができたと考えています。

木村 勇介 (きむら ゆうすけ)
(株)本田技術研究所 主任研究員

2000年、(株)本田技術研究所入社。初代USオデッセイ、アコードワゴン、エリシオン等の車体設計に従事したのち、N-WGNで車体設計のPL(プロジェクトリーダー)を務める。新型N-BOXでは、LPL代行として車体設計全般を指揮。趣味は釣り、スキー。愛車はステップワゴン。



テスト

家族みんなをしあわせにする、意のままの走り。

「意のままの走り」というと、まっさきにスポーツカーを思い浮かべると思いますが、実は、すべてのクルマの目標です。NSXは、操る楽しさやサーキットタイムの短縮をめざして「意のままー」を追求する。アコードは、長距離を快適に移動するために「意のままー」を追求する。求められる特性が違うだけで、「意のままー」という目標はまったく同じなのです。では、N-BOXにとっての「意のままー」とは何か。それは、運転が苦手な方でも安心・リラックスして乗れることだと考えました。一般的に背の高いクルマは、交差点を曲がるときに車体上部がふらつきやすく、また、排気量の小さいクルマは、高速道路の合流加速が物足りない傾向にあるなど、クルマがドライバーの意にそぐわない場合が少なくありません。新型N-BOXでは、ステアリングホイールを切ればふらつかずにスッと曲がり、アクセルペダルを踏めば踏んだ分だけ素直に加速する、もちろんブレーキも、踏んだ分だけぐーっと制動力が立ち上がり、狙い通りのところでピタリと止まる、まさに「意のままの走り」を追求しました。そうした扱いやすさは、ドライバーに安心をもたらすだけでなく、実は、家族みんなのしあわせに役立ちます。安定した挙動は、すぐれた静粛性とあいまってチャイルドシートの赤ちゃんをすやすや眠らせてくれることでしょう。週末のロングドライブでドライバーを務めるパパは、クルマを操る楽しさを発見するかもしれません。新型N-BOXは、それだけの扱いやすさと乗り心地を実現しました。私の、いま一番の願いは、とにもかくにもお客様に乗っていただくこと。ご近所を一回りするだけでも、私たちが何をめざし、どれほど高いレベルでそれを達成したか、実感していただければと思います。



三上 英治 (みかみ えいじ)
(株)本田技術研究所 主任研究員
1984年、(株)本田技術研究所入社。ブレーキテスト担当を経て、エアウェイブ、N-ONEでテスト領域のLPL代行を務める。新型N-BOXにおいても、LPL代行としてテスト全般を指揮し動的性能の進化に努める。趣味は自転車。愛車はバモス。

パワートレイン

毎日を、安心して気持ちよく走っていただくための、新設計エンジン。

私は、F1のエンジンも開発しましたし、S660のパワートレインも担当しました。そう言うと、「スポーツカーのエンジンが得意で、N-BOX向きではないんじゃないの?」と思われそうですが、それはまったく違います。そのクルマが、どんなお客様の元に届き、どういう使われ方をするかを考え抜いて、最適な解を導くことがパワートレイン責任者の役割ですから。N-BOXは、子育て層に支持されるクルマです。スポーツカーのような加速性能は、不要なばかりか、かえって家族の時間をジャマしてしまうかもしれません。しかし一方で、一般的な660ccエンジンが抱える課題もわかっていました。燃費と加速性能の折り合いです。近年、燃費志向の高まりから、出力・トルクを下げても燃費を高めるという考え方が生まれています。しかしそれでは、アクセルを踏んでも思ったほどの加速が得られず、交差点での右折時にあわててしまったり、加速が足りないからアクセルを踏み込みすぎて、かえって燃費を悪くしてしまったり、必ずしも効果があるとは言えません。N-BOXは暮らしに役立つクルマです。燃費を重視しながらも、毎日を不安なく気持ちよく走っていただきたい。そのためには、燃費と走りを初代N-BOX以上の高いレベルで両立させたい。その一心から、2代目にしてエンジンをつくり直すという非常識な開発を決めました。燃費はロングストローク化で向上させる。それによって損なわれる力強さは別の技術で高める。そのためには、どうしてもエンジンを骨格から刷新する必要があったのです。そうして開発した新エンジンの、自然吸気タイプにはVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)を、ターボタイプには電動ウェイトゲートを、いずれも軽乗用車として初めて*採用しました。主にHondaの高性能車に採用されてきたこれらの上級技術を、新型N-BOXに最適化して搭載することで、交差点での発進から高速道路への合流まで、不安なく加速できる力強いトルク特性を実現しました。

瀬田 昌也 (せた まさや)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1983年、(株)本田技術研究所入社。F1 第2期のターボエンジン開発を担当。初代ステップワゴン、初代CR-V等を担当したのち、7代目シビックや4・5代目ライフ、初代「N」シリーズでエンジン機構開発責任者を歴任。S660でLPL代行に就任し、新型N-BOXにおいてもLPL代行としてパワートレイン全般の開発を指揮。趣味は自転車(ロードレース、BMX)、スキー。愛車はS660、ビート、ステップワゴン。



* 2017年8月現在。Honda調べ。

自然体の豊かなライフスタイルを感じさせる、シンプルで洗練されたエクステリア。

軽乗用車の枠を超えた車格感や、空間の豊かさを予感させる造形処理など、初代N-BOXの魅力を受け継ぎながら、日本のファミリーカーの新基準にふさわしいエクステリアデザインを追求しました。「N-BOXらしさ」と「洗練・上質」をキーワードに、細部にわたって意匠を凝らし、シンプルでありながら乗る人の豊かなライフスタイルを思わせるプレミアム感を醸し出しています。

品格と親しみやすさを兼ね備えたフロントビュー

華美に演出するのではなく、端正な表情の中に品格と親しみやすさを感じられるフロントマスクをめざしました。フロントグリルの開口を最小限に抑えたシンプルな構成とする一方、エッジの効いたセクション（仕切り部）を随所に設けることで、存在感がありながら軽やかな印象を与えています。ヘッドライトはフルLEDとしたうえで、初代N-BOXのモチーフである丸目を継承。アウトターレンズを後方に向かってやや吊り上げることで引き締まった印象を与えています。



力強さに伸びやかさを加えたサイドビュー

初代N-BOXのエクステリアデザインが多くのお客様から好評をいただいた理由の1つに、ベルトラインを高く設定することで生み出した、乗用車らしい安定感と力強さがあります。新型N-BOXでは、その魅力を引き継ぎながら、フロントからリアエンドまでキャラクターラインをストレートに通し、伸びやかな印象を加えました。さらに、ドアパネルを抑揚のある豊かな面質とすることで上質感を高めています。また、Hondaの軽乗用車として初となるルーフレザーブレースを採用し、ルーフサイドの見え方もすっきりさせました。



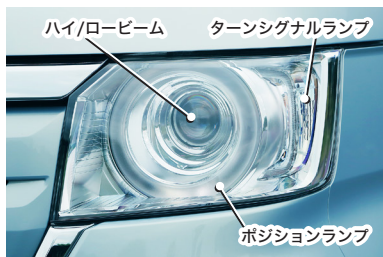
風格を感じさせるどっしりとしたリアビュー

大きく張ったテールゲート面と全幅いっぱいに配置したリアコンビネーションランプ、そして、横基調のキャラクターラインによって、広さ感と存在感を強調しました。リアコンビネーションランプを上方配置する一方、リアバンパーで下半身の塊感を際立たせ、軽乗用車とは思えないほどの、どっしりとした印象を与えています。

「洗練」と「上質」をお届けする、細部への気配りと先進技術。

親しみやすさと洗練を両立させ、省電力化も徹底したフルLEDヘッドライト

プロジェクタータイプのLEDヘッドライトを全タイプに標準装備しました。リング状のポジションランプで「N」シリーズの特徴である親しみやすい丸目モチーフを表現。クリアとホワイトのアウトターレンズで洗練された印象を与えています。また、ターンシグナルランプを含むフロント全灯体をLEDとすることで、省電力化を徹底しました。



ルーフサイドの上質感を高めるレーザーブレード

Hondaの軽乗用車として初めて、ルーフサイドの溶接にレーザーブレードを採用。従来の樹脂製ルーフモールを廃止し、すっきりした見え方を実現しました。上質感がさらに高まり、また、2トーンカラーのルーフカラーもより一層引き立ちます。



風格と個性を感じさせる外周発光LEDリアコンビネーションランプ

テールランプとストップランプがそれぞれライン状に光る外周発光LEDリアコンビネーションランプを新たに開発しました。個性的なモチーフを全幅いっぱいに配置することでワイド感と存在感を強調。後続車が認識しやすい高い位置に設定し、夜間走行時の被視認性に貢献。



サビに強い亜鉛メッキボディパネル

長期に渡って美しい外観を保持できるように、各種ドアパネル、テールゲート、ボンネット、そして、フロントフェンダーまで、サビに強い亜鉛メッキ鋼板を採用しました。



洗練された見え方とすっきりした前方視界に貢献する、フラットブレードフロントワイパー

薄型フラットブレードを採用したうえで、停止位置を低く設定。洗練された見え方とすっきりした前方視界をもたらしました。



お気に入りのカフェで過ごすような、リラックス&リフレッシュできるインテリア。

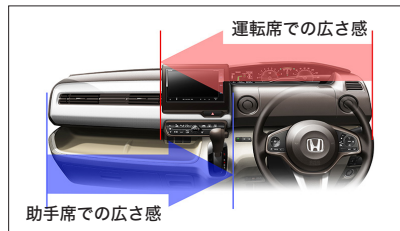
インテリアでは、お気に入りのカフェで過ごすような、リラックスした時間と空間を提供したいと考えました。「HAPPY & MODERN」をキーワードに、すっきりとした構成の中にモダンな表現を取り入れることで、自分の時間がなかなか取りづらい子育て層の方々に、元気や活力をチャージできるくつろぎの時間を提供します。操作性や視認性にも配慮し、運転しやすい環境を整えています。

洗練、かつ、モダン、広さ感をも高めた上質なインストルメントパネル

限られた幅の中でリラックスできる環境を創造するために、横基調のすっきりとした構成としました。メーターをインストルメントパネル上部に配置し、従来、メーターがあった場所にリッド付きのアップーボックスを設けることで、利便性を高めるとともにプレーンな造形を実現。モダンな印象を強めています。また、運転席側ミドルパネル、ナビゲーションパネル、助手席側パネルをレイヤー（層）構造とすることで、奥行きのある上質な見え方を実現。さらに、視覚的效果を駆使することで、運転席・助手席それぞれの乗員が、実寸以上の広さを感じられるようにしました。



●実寸以上の広さを感じさせる視覚的效果
レイヤー構造と各部の造形・色彩処理によって、運転席からはナビゲーションパネルの左端まで、助手席からは右端までが自分のエリアと感じられるように工夫。



見やすく、高機能な、先進のアウトホイールメーター

インストルメントパネルの上部に、ステアリングホイールの上側から見るアウトホイールメーターを配置。運転中の視線移動が少なく、情報確認がより安全に行えます。ワイドな造形を生かし各種表示も見やすくレイアウトしました。また、Hondaの軽乗用車として初めて、4.2インチ大型カラー液晶を採用したマルチインフォメーション・ディスプレイを全タイプに標準装備。Honda SENSINGの情報をわかりやすく表示するほか、Honda純正ナビゲーションシステム*との連動も可能です。 *ディーラーオプション



操作性と上質感を高めたスイッチパネル

オーディオとエアコンの操作パネルを、運転席からも助手席からも手の届きやすい位置に設定。エアコン操作パネルは、アクリルの厚みを感じさせるピアノブラック調で仕上げ上質感を醸し出しています。



お出かけが楽しくなる、ウエルカム演出

毎日、明るい気分でお乗りいただけるよう、上級車さながらのウエルカム演出を採用しました。ドアを開けるとプッシュエンジンスタート/ストップスイッチが点滅してお出迎え。エンジンをスタートさせると、メーター指針と燃料表示計が目覚めたかのように駆動したあと各種メーターが点灯するなど、お出かけが楽しくなる演出です。

軽カスタムの新しい時代を切り拓く、セレブリティ・スタイル・エクステリア。

まったく新しい発想でN-BOX Customをデザインしました。「セレブリティ・スタイル」をテーマに、N-BOXのドレスアップ車としてではなく、もう1つのN-BOXとして独自にデザインを推進。押し出し感や風格を高める従来手法にとどまることなく、先進かつ上級の技術やデザイン手法を取り入れることで、プレミアムカーを普段着で乗りこなすようなハイエンドな世界観を創出し、次世代のカスタム表現を提案しています。

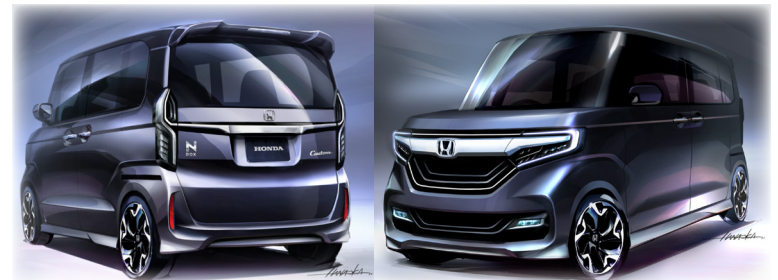
押し出し感と高い品位が共存する、先進のフロントビュー

専用フロントバンパーでワイド感と押し出し感を強調。専用フロントグリルのメッキバーから造形を連続させたヘッドライト内部の立体発光モール（ポジションランプ）で、押し出し感の中に高品位なアクセントを与えました。ターンシグナルランプには、Honda初、また、軽乗用車初※となるシーケンシャルタイプを採用し、プレミアム感を高めています。



さまざまなクルマが共存する交通環境で、圧倒的な存在感を放つリアビュー

低くワイドに張り出させた専用リアバンパーと大型テールゲートスポイラーが圧倒的な存在感を演出。LEDリアコンビネーションランプは内部の加飾を専用テールゲートガーニッシュと連続させ、全幅いっぱい配置することでワイドな印象を与えると同時に、立体的なテール発光体で先進性と品格を高めました。



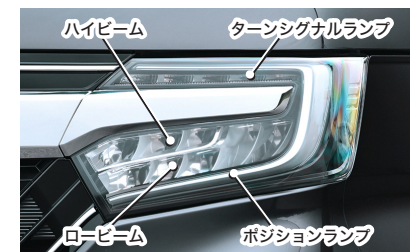
軽乗用車初※、先進的でプレミアム感あふれる シーケンシャルターンシグナルランプ

内側から外側に向かって光が流れるように点滅。先進的でプレミアムなイメージを感じさせるとともに存在感を主張します。



シャープな印象を与える、片側9灯式フルLEDヘッドライト（マルチリフレクタータイプ）

インラインタイプのLEDヘッドライトを新たに採用。メッキバーやフロントグリルとの一体感あるデザインで、上質でダイナミックなフロントビューを演出します。ロービームでは下段の6灯、ハイビームでは上段の3灯を加えた全9灯が点灯します。



躍動感がほとばしる、ターボ車専用15インチアルミホイール

停止時にも躍動感がほとばしる専用アルミホイールを新たに開発しターボ車に装備しました。極太の5本スポークを基本にスピード感のあるダイナミックなデザインとし、さらに、落ち着いた黒塗装と切削加工のシルバー表現を組み合わせることで、堂々とした印象と上質感を与えています。



※ 2017年8月現在。Honda調べ。

洗練された大人の感性を満たす、ブラック基調のセレブリティ・スタイル・インテリア。

エクステリアと同じ「セレブリティ・スタイル」をキーワードに、上質な室内空間をめざしました。大人の感性を満たすブラック基調とし、ルーフライニングに至るまでブラック表現を徹底。アクセントカラーとして、落ち着きのあるブロンズやバーガンディを採用し、精悍さの中に妖艶さが内在する大人の世界を創り出しています。



上質感と妖艶な印象を与えるブロンズパネル

助手席側インストルメントパネル、インナードアハンドルガーニッシュ、ステアリングホイールガーニッシュなどに採用したブロンズパネルは、光の当たり方によってブロンズからルージュブロンズ、あるいは、グリーンブロンズへと色合いが変化。妖艶な雰囲気を醸し出します。



上質感を極めた、ターボ車専用コンビシート

柔らかく手触りのよいレザー調のプライムスムーズ（サイド部）と、なめらかな触感のトリコット（メイン部）を組み合わせたコンビシートを新たに開発し、ターボ車に採用しました。センター部分に施した革を編み込んだようなモチーフと、エッジを引き締めるシルバーのダブルステッチが、より一層の上質感を創出しています。



高揚感を高める

ターボ車専用本革巻ステアリングホイール

しっとりとした握り心地の本革巻ステアリングホイールをターボ車専用を設定。シルバーステッチ入りのシャープなデザインが走りの高揚感を高めます。



大人の雰囲気漂わせる

キャンドルホワイト・スポットライト

助手席側の大きなインパネトレイを照らすスポットライトに、暖かみのあるキャンドルホワイトを採用。落ち着いた大人の雰囲気を演出しました。



お好みやライフスタイルに合わせて選べる、豊富なカラーラインアップ。

幅広いお客様のご期待に応えられるよう、N-BOX、N-BOX Customともに豊富なボディーカラーをご用意しました。また、洗練されたスタイリングを引き立たせる新色をそれぞれに開発。これまでの軽乗用車とは一線を画す上質感を演出しています。

インテリアは、N-BOXにベージュとグレージュを組み合わせた、暖かみのある2トーンカラーを設定。N-BOX Customには、精悍なブラック内装を採用しました。



Body Color



●モーニングミストブルー・メタリック

気持ちよく一日をスタートしていただきたいという思いを込めて朝のみずみずしさを表現。光が当たると、透明感のあるブルーからオパールゴールドがやさしく浮かび上がります。



プレミアムホワイト・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



プレミアムアイボリー・パール プレミアムピンク・パール プレミアムアガットブラウン・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 プリティッシュグリーン・パール

<2トーンカラー>



プレミアムピンク・パール&ホワイト プレミアムアガットブラウン・パール&ホワイト プレミアムイエロー・パールII&ホワイト プレミアムアイボリー・パール&ブラウン

Interior Color

シート表皮に柔らかいトリコットを開発し、汚れの目立ちにくいベージュとグレージュの2トーンで構成。質感を高めるとともに、明るく広々とした空間の中にカフェのようなくつろぎ感を演出しました。助手席側インストルメントパネルにはきらきらと輝く加飾を施し、みずみずしいアクセントとしています。



Body Color



●グラマラスブロンズ・パール

プレミアムな世界観を追求したN-BOX Customにふさわしい、強さと大人の品格を兼ね備えた新色。光の当たり方によって、高級感が漂うダークブロンズから、ルージュブロンズやグリーンブロンズに絶妙に変化します。



プレミアムホワイト・パールII ルナシルバー・メタリック 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 ブリリアントスポーティブルー・メタリック プレミアムベルベットパール・パール

<2トーンカラー>



プレミアムホワイト・パールII&ブラック ミラノレッド&ブラック ブリリアントスポーティブルー・メタリック&ブラック クリスタルブラック・パール&レッド プレミアムグラマラスブロンズ・パール&シルバー

Interior Color

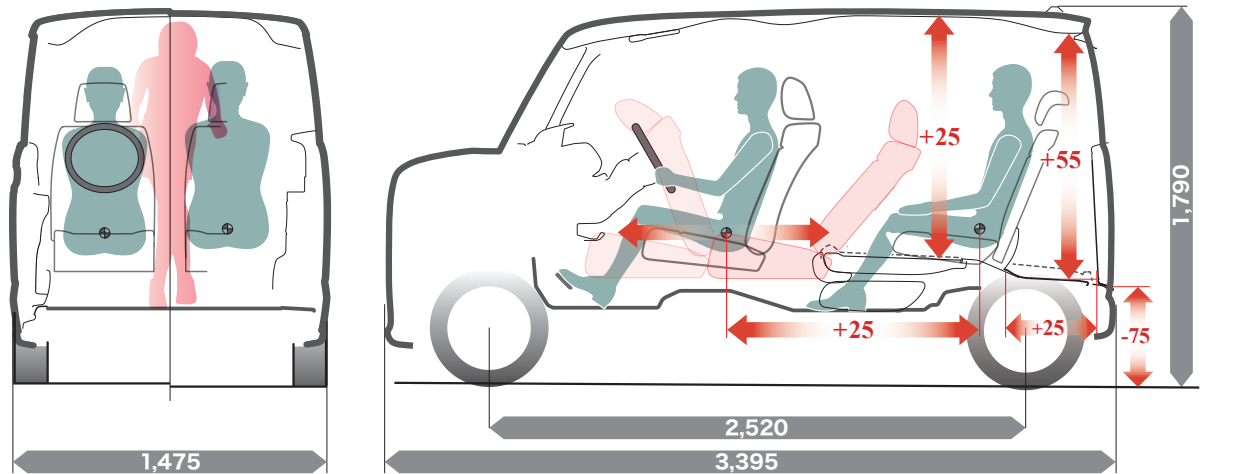
徹底したブラック表現の中にブロンズやバーガンディのアクセントを効かせたこだわりの専用内装。自然吸気エンジン車（NA車）のシート素材にはトリコットを、ターボ車にはプライムスムーズとトリコットのコンビシートを採用しました。



ゆとりの広さに便利さをプラス。さまざまなライフスタイルに応える充実のラインアップ。

プラットフォームから新開発することで、N-BOXの誇るゆとりの室内空間をさらに拡大。圧倒的な広さに加え、スーパースライドシート仕様やスロープ仕様をご用意することで、さまざまなライフスタイルに応える充実のラインアップとしました。

■パッケージング図(スーパースライドシート仕様)



圧倒的な広さをさらに拡大

エンジンルームのコンパクト化やテールゲートの薄型化などによって、従来モデルに対しタンデムディスタンスを25mm^{※2}、荷室床面長も25mm^{※2}拡大しました。大人が4人乗ってもつるげる空間にさらなるゆとりをもたらしながら、荷物の積みやすさも向上させました。

自転車の積み降ろしをよりしやすく進化

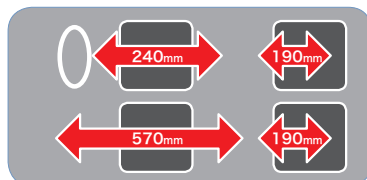
スライドリアシート用のレールを薄型化することで、リアシートダイブダウン時の荷室内の高さを従来モデルに対し25~55mm拡大。テールゲート開口部の高さは、従来モデルに対し75mm低くし、自転車等の積み降ろしをより容易にしました。



広い空間をさらに使いやすくする

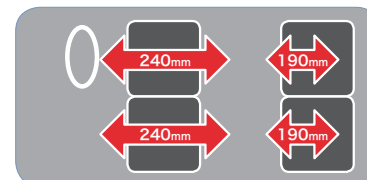
スーパースライドシート仕様

助手席に、軽乗用車初^{※1}となる570mmのロングスライド機構を装備。前席をセパレートシートとすることで後席と運転席間の移動を容易にしました。また、スライドリアシートと合わせて多彩なシートアレンジができ、広い空間に画期的な使いやすさをもたらしました。



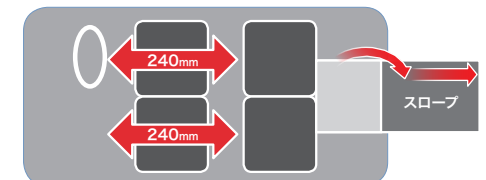
ソファー感覚でくつろげるベンチシート仕様

座面が広く使えるベンチシート仕様を設定。ソファー感覚の快適性に加え、運転席と助手席間の移動もしやすく、よりゆったりとお使いいただけます。



介護にもホビーにも大活躍するスロープ仕様

高齢社会を迎えた日本において、介護は一般的なライフスタイルの1つであるとの考えからスロープ仕様を新たに設定。4名乗車モードからスロープモードへの切り替え操作をN-BOX+に対して大幅に簡略化するなど、介護される方もする方も一緒に楽しくお出かけいただける仕様としています。



※2018年春発売予定

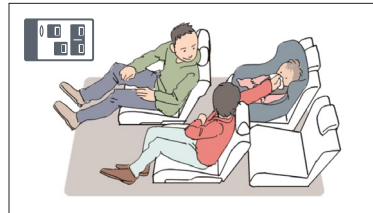
※1 2017年8月現在。Honda調べ。 ※2 スライドリアシート最後端での比較値。

助手席スーパースライドシートで広がる「安心・便利」。

空間が限られているのなら、空間の使い方を変えてしまおう。Hondaのチャレンジ精神が、広い空間に画期的な使いやすさをもたらしました。お子様の送り迎えに、買い物に、家族みんなのお出掛けに、毎日の便利さと楽しさが飛躍的に広がります。

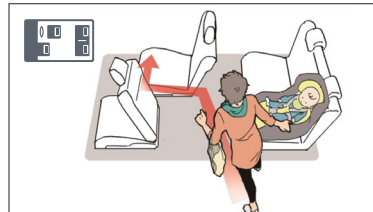
お子様のお世話もラクラク

運転席の後ろの席にチャイルドシートを装着し、助手席を後方にスライドさせれば、助手席から後席のお子様ラクに手が届きます。お子様のお世話をしながら、運転席乗員との会話を楽しむこともできます。



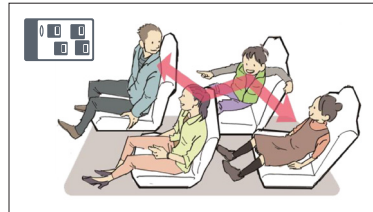
車内を自由に移動できる

助手席の背もたれを倒して前方にスライドさせれば、後席と運転席間の移動が可能に。リアのスライドドアからお子様をチャイルドシートに座らせて、そのまま運転席へ移動することができます。雨の日にも車外を回る必要がありません。



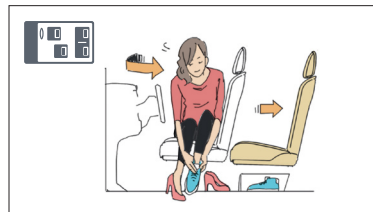
お出かけはみんなで楽しく

助手席側の前席・後席を後方に、運転席の後ろの席を前方にスライドさせれば、シートをジグザグに配置することが可能。一人ひとりの距離が近づくことで声も届きやすく、ドライブ中の会話も快適に楽しめます。



靴を履きかえ、そのまま外へ

助手席を後ろにスライドさせれば、足元に広い空間が生まれ、靴の履きかえなど、お出掛け前の準備もゆったり行うことができます。



ゆったりとした座り心地のフロントシート

全タイプのフロントシートに、ミドルクラスセダンと同等サイズの新設計フレームを採用。クッションの厚みや形状、表皮の触感を吟味することで、短距離から長距離、低速から高速まで、どんなシーンでも安心感と快適性にすぐれたフロントシートを実現しました。



操作性を高めたスライドリアシートを

全タイプに標準装備

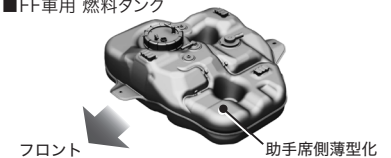
左右独立して190mmスライドできるチップアップ&ダイブダウン機構付スライドリアシート(5:5分割式)(3段リクライニング付)を全タイプに標準装備しました。後方にスライドさせれば後席の足元空間はさらにゆったり。前方にスライドさせれば荷室空間が拡大できます。



助手席スーパースライドシートを実現した 新設計燃料タンクとエアコンユニット

N-BOXに圧倒的に広い室内空間をもたらしたセンタータンクレイアウトをさらに進化させました。FF車の燃料タンクは助手席側を従来モデルに対して70mm薄型化。4WD車用は、プロペラシャフトをまたぐように配置する鞍型燃料タンクを開発しました。これらにより、助手席スーパースライドシート用ロングレールの敷設を実現。さらに、エアコンユニットを小型化したうえでインパネ内の中央付近に集中配置。助手席の足元空間を拡大し、前方へのロングスライドを可能にしています。

■FF車用 燃料タンク



■4WD車用 鞍型燃料タンク



置きたいモノが置きたい場所にすぐ置ける、使いやすさと上質感を高めた収納装備。

運転席正面のリッド付アッパーボックスや助手席側の大型インパネトレイなど、小物類をすっきり置ける収納を充実させ、使いやすい場所に備えました。

運転席アッパーボックス

アウトホイールメーターの採用により生まれたスペースを活用し、運転席正面にリッド付アッパーボックスを装備しました。運転時によく使うものの収納に便利です。上開きリッドなので出し入れがしやすく、リッドを閉じれば見た目もすっきり。



インパネトレイ(助手席側)

助手席側に、軽乗用車最大級のトレイを設置しました。急速充電対応タイプのUSBジャックを備え、スマートフォンやタブレットの充電に便利です。



グローブボックス

大型のインパネトレイを備えながら、その下にはボックスティッシュが収納できる容量のグローブボックスを実現しました。手軽におきたい小物類はインパネトレイに、見られたくないお財布やセカンドバッグはグローブボックスに収納するなど、用途に応じて使い分けができます。



収納式ドリンクホルダー(助手席)

小型の缶飲料から紙パック飲料までさまざまなドリンクが置けるホルダーを助手席側に設けました。独自の耐荷重構造で500ml以上の紙パック飲料にも対応(特許出願中(2017年7月時点))。使わない時にはインストルメントパネルにすっきり収納できます。これに加え、フロントドアポケットやリアサイドライニングなどにボトルホルダーを装備しています。



フロントドアポケット

持ち歩くことが多いさまざまな小物類を、より手軽に置けるよう、ミドルポケットとアッパーポケットを設けました。ロアポケットより高い位置にあるため、小物類をさっと置くことができ、すっと取り出せます。



シートバックポケット/ シートバックアッパーポケット

前両席のシートバックに2つのポケットを備えました。アッパーポケットはメッシュタイプで中身の確認が容易。スマートフォンやポータブルゲーム機などの置き忘れ予防に効果的です。



センターロアボックス(ベンチシート仕様)

ベンチシート仕様のインストルメントパネル中央下部にリッド付ボックスを設けました。運転席と助手席のどちらからでも手が届いて便利です。



乗り降りから荷物の積み降ろしまで、気配りを行き届かせた便利機能。

スライドドアやテールゲートの開閉が簡単に行える機能を充実して採用。雨の日や荷物の多いときなど、いままで以上にストレスフリーで乗り降りや荷物の積み降ろしができます。

使いやすく進化した Hondaスマートキーシステム

フロントドアに、軽乗用車として初めて※静電式タッチセンサーを採用。Hondaスマートキーを携帯してドアハンドルを握るだけでセンサーが検知し解錠します。従来のようにボタンを押す必要がなく、ワンモーションでドアがオープンできます。



※ Hondaスマートキーシステムは、施錠・解錠のときなどに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。

パワースライドドアをより便利にする イージーオープンドアハンドル

Hondaスマートキーを携帯してスライドドアのアウトターハンドルを軽く引くだけで、解錠とドアオープンが行えるイージーオープンドアハンドルを軽乗用車として初めて※採用。事前に解錠する必要がなく、解錠からドアオープンまでワンモーションで行えます。ハンドル操作は、従来モデルに対しより小さなチカラと短いストロークで可能。



解錠からオープンまでワンモーションで行える 電気式テールゲートオープンスイッチ

Hondaスマートキーを携帯しハンドルを握るだけで解錠できる電気式テールゲートオープンスイッチを採用。解錠からオープンまでがワンモーションで行えます。



エンジンを止めたあとでも開閉できる 便利なパワーウィンドウ(運転席)

運転席パワーウィンドウは、エンジンを止めたあとでも、一定時間、運転席側スイッチで開閉が可能。駐車場やドライブスルー洗車で閉め忘れた際など、さまざまなシーンで便利です。



降車時オートドアロック(カスタマイズ設定)

Hondaスマートキーを携帯してクルマから離れるだけで施錠できる降車時オートドアロックを備えました。電動格納式リモコンカラードアミラー装備車の場合、ドアミラー格納も同時に行います。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により、お客様自身で設定できます。

<ディーラーオプション>

■ハンズフリースライドドア



車体下のセンサーに足をかざすだけでスライドドアが自動で開閉。両手がふさがっていても車内にアクセスできます。

■オートサイドステップ



乗り降りに便利な補助ステップをご用意。左側スライドドアの開閉に連動して作動します。

■リモコンエンジンスターター



リモコンエンジンスターターをHondaスマートキーと一体化。暖機から乗車、走行までを1つのキーで行えます。(一酸化炭素を吸い込む危険性のあるガレージや密閉された場所でのエンジンの始動はおやめください。)

※ 2017年8月現在。Honda調べ。

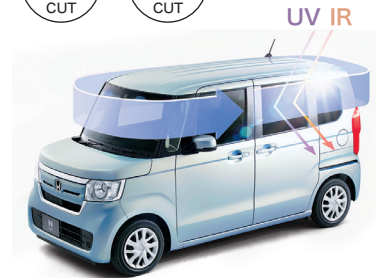
大切な人と過ごす車内の環境を、もっと快適もっと安心に整える先進装備。

暮らしの中で少なからぬ時間を過ごすクルマの室内。居心地のよさはもちろんのこと、健康への影響が懸念される外界刺激から大切な家族を守りたいと願い、先進の快適装備を備えました。

乗る人みんなを日焼けから守り、暑さも軽減する、360°スーパーUV・IRカットパッケージ

すべての窓にスーパーUVカット機能とIRカット機能を備えたガラスを、全タイプに標準装備しました。日焼けやシミの原因となる紫外線を約99%カット。アームカバーをしなくても快適にドライブできます。ジリジリと室内温度を上昇させる赤外線は最大約80%カット。冷房効果を高めめます^{※1}。

日焼けの原因 UV 約99% CUT
暑さの原因 IR 約70% 80% CUT



アレルギーの不活性化に加え

抗ウイルス加工も施したアレルクリーンプラスシート*

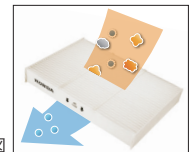
シート表皮に付着したアレルギー(ダニ・スギ花粉^{※2})を、特殊な加工のシート地で不活性化します。また、シート地には抗ウイルス^{※3}加工も施しました。 * タイプ別設定



※1 窓に単板ガラスを採用する仕様として、すべての窓ガラスで紫外線約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。2017年8月現在。Honda調べ。 ※2 ダニアレルゲン94.3%、スギ花粉アレルゲン82.0%を不活性化。Honda社内実車測定値。 ※3 病気の治療や予防を目的とするものや、ウイルスの動きを抑制するものではありません。試験方法:ISO18184(ウイルス株 ATCC VR-1679<エンペローブ有>)を使用

車内の空気をつねにきれいに快適に保つ、先進のエアコンディショナー

PM2.5対応^{※4}高性能集塵フィルターを標準装備。プラズマクラスター技術搭載フルオート・エアコンディショナーをタイプ別で設定しました。高性能集塵フィルターは人体への影響が懸念される微粒子の侵入を抑制。プラズマクラスターは、アレルゲンやカビなどを分解・除去するほか、シート表皮などに付いたニオイも分解します。新型N-BOXでは、プラズマクラスターをエアコンユニットと一体化。すべての送風口からプラズマクラスターイオンを放出するようにしました。また、蓄冷エバポレーターを採用し、アイドリングストップ時にも冷気の送風を可能にしました。 ● シャープ株式会社のプラズマクラスター技術を搭載しています。



■PM2.5対応高性能集塵フィルターイメージ図

8スピーカーを採用しフルセグにも対応した、ナビ装着用スペシャルパッケージ*

N-BOX Custom用ナビ装着用スペシャルパッケージは、従来の4スピーカーに対し、左右のフロントドアとリアビラーにツイーターを追加した8スピーカー[※]システムを採用。より高質なサウンドを全席で楽しめます。また、フルセグに対応し、ナビゲーションシステムとの組み合わせにより地上デジタル放送を美しい画質で見ることができます。 * タイプ別設定 ※ N-BOXは4スピーカー。スピーカー数は、標準装備のスピーカー数との合計です。

フロントツイーター



フロントスピーカー

リアツイーター



リアスピーカー

ハンズフリーテレホンに対応した、オーディオリモートコントロールスイッチ

ステアリングホイールに設置したオーディオリモートコントロールスイッチは、ナビゲーションシステム^{*}との組み合わせにより、ハンズフリーテレホン機能が使用できます。

* ディーラーオプション



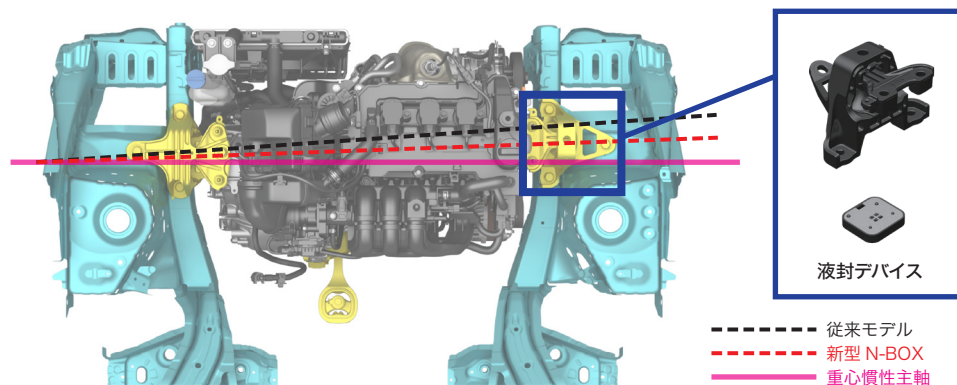
※4 0.3μm~2.5μmサイズ粒子を70%以上キャッチ。数値は、フィルターの性能試験に基づく性能であり、実車の性能とは異なります。このフィルターでは0.3μm未満の微小粒子状物質については、除去の確認ができておりません。また、空気中の有害物質のすべてを除去できるものではありません。PM2.5とは2.5μm以下の微小粒子状物質の総称です。

家族みんなの会話が弾む、静かな室内。

市街地から高速道路まで、家族みんなの会話が弾む静かな車内でありたい。そうした思いから、静粛性を徹底的に高めました。振動や騒音を発生源により近い位置で抑制したうえで、防音材や遮音材を最適に配置。従来モデルに対し、加速時のエンジン音やクルーズ走行時のロードノイズを大幅に低減しました。N-BOX Customは、防音材をさらに適用しコンパクトクラス同等の静粛性を達成。

振動や騒音を発生源で抑制する、高性能エンジンマウントシステム

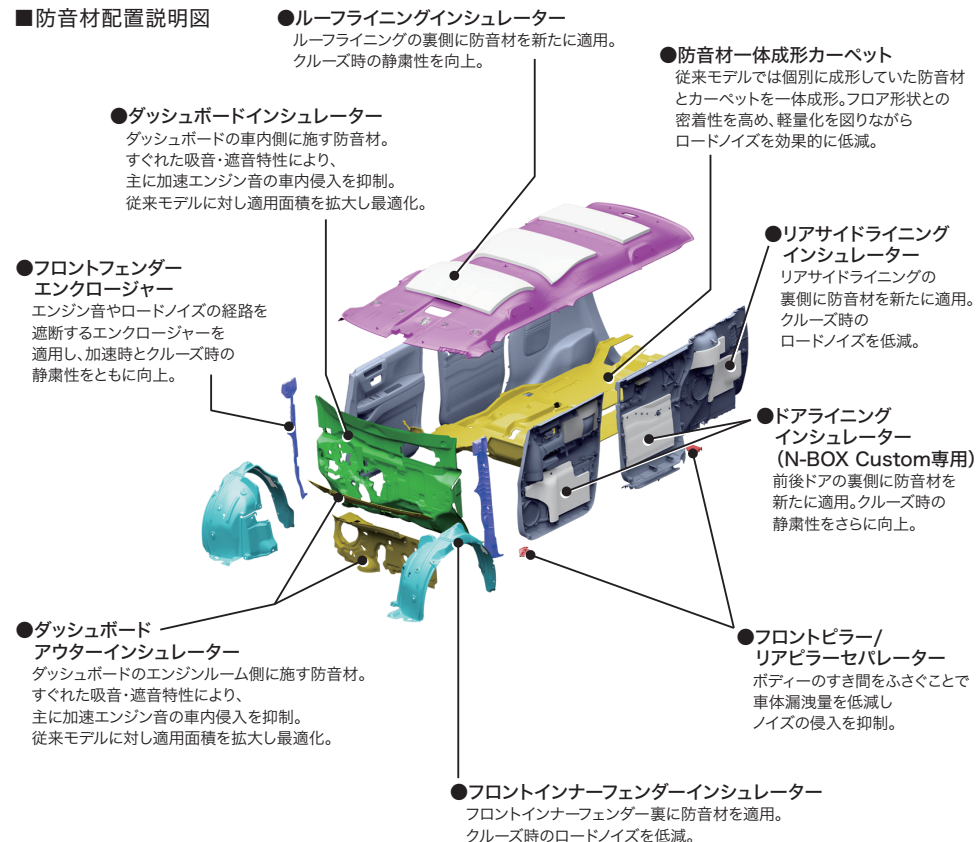
エンジンを支える3つのマウントシステムの配置を最適化しました。揺動の中心軸を重心に近づけ、トルクロール角に対する振幅を抑制。マウントを低バネレート化することで、ボディーやステアリングホイールに伝わる振動を大幅に低減しました。また、サイドマウントに液封タイプを採用。すぐれた減衰特性により、走行中のエンジンの動きを効果的に抑制し、静粛性と乗り心地を高いレベルで両立させました。



重量を抑えながらノイズの侵入を徹底的に抑える、軽量防音システム

ボディーやシャシーの構造を最適化することで、重い制振材の使用を最小限に抑えながら振動を効果的に減衰。そのうえで、防音材や遮音材を効率的に配置し、軽量でありながら静粛性にすぐれた防音システムを実現しました。

防音材配置説明図

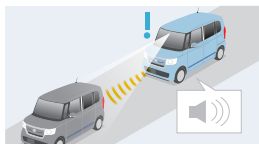


家族と乗るクルマだからこそ、もっと安心もっと安全に。

Hondaは、「Safety for Everyone」の安全思想のもと、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」の実現をめざし、リアルワールドでの実態に基づく安全技術の研究開発を行っています。その成果として、先進の安全運転支援システム Honda SENSINGを誕生させ、2014年発売のレジェンドから適用を開始しました。

新型N-BOXでは、従来システムに対して「後方誤発進抑制機能」などを追加した Honda SENSINGを、Hondaの軽乗用車として初めて搭載。合計10の先進機能が、毎日の運転に安心と安全をお届けします。

毎日に安心をお届けする10の先進機能



ぶつからないために 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



飛び出さないために 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。



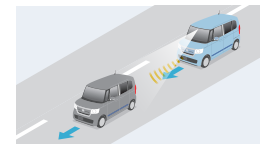
歩行者に配慮 歩行者事故低減ステアリング

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。



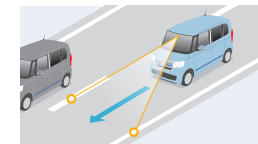
はみ出さないために 路外逸脱抑制機能

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。また逸脱量が大きいと予測される際はブレーキも併用して、逸脱しないように支援します。



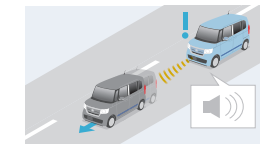
適切な車間距離を 保つために

ACC (アダプティブ・クルーズ・コントロール) 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。



ぶらつかないために LKAS (車線維持支援システム)

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。車線を外れそうな際には、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



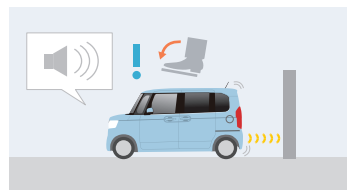
発進をお知らせ 先行車発進お知らせ機能

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。



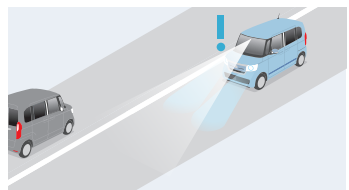
ものがさないために 標識認識機能

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。



不意の後退を防ぐために 後方誤発進抑制機能

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。



良好な視界確保のために オートハイビーム

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。

■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として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。■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。■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、システムが判断した場合、ウインカーを作動させている場合は作動しません。■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、システムが判断した場合、ウイ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、システムが判断した場合、ウイ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。■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ございます。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。■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。

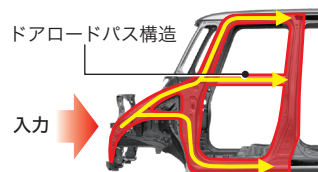
■イラストは機能説明のためのイメージです。

万一の事故の際、衝撃をやわらげる、クラス※1最高水準の全方位衝突安全性能。

主要フレームの高効率配置や超高張力鋼板の適用拡大などにより、大幅な軽量化を実現しながら、すぐれた全方位衝突安全性能を達成。乗員はもちろん、相手車両や歩行者をも視野に入れたさまざまな技術が、毎日の安心感を高めます。

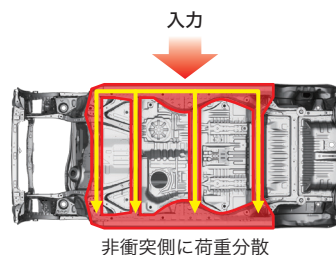
前面衝突対応技術

クルマ対クルマの衝突において、相手車両とのすれ違いを防止しながら効率的に衝突エネルギーを吸収するコンパティビリティ対応ボディーをさらに進化させました。エンジンルームは、衝突時のエンジン後退量を増加させることで衝撃吸収ストロークを確保。さらに、衝突エネルギーをフロントドアにも受け持たせるドアロードパス構造を採用し、キャビンの変形を抑制しました。(特許出願中(2017年7月時点))



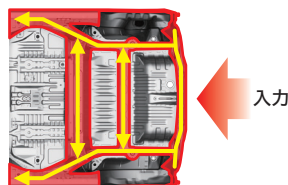
側面衝突対応技術

サイドフレームとフロアクロスメンバーの断面形状や強度を最適化することで、衝突エネルギーを非衝突側のサイドフレームに伝達し分散。さらに、センターピラー内部の補強(スーパースライドシート仕様)や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(ベンチシート仕様)によって、キャビンの変形量を抑制しました。



後面衝突対応技術

リアフレームにビードを設け、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エリアで吸収。一方、リアクロスメンバーとサイドシルフレームはスティフナーで補強し、キャビンの変形を抑えました。



万一に備え、さらに充実させたエアバッグシステム

軽乗用車として初めて※2、運転席と助手席の両方に内圧保持タイプのi-SRSエアバッグシステムを標準装備したほか、側面衝突対応エアバッグを含む6つのエアバッグシステムを設定しました。



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。従来モデルに対し、より進化させた技術を適用し、すぐれた衝撃吸収性能を効率的に実現しています。

< 頭部保護 >

- フロントルーフフレーム衝撃吸収構造
フロントウィンドウ上部のフレームを変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収インストルメントパネル
インストルメントパネルをたわみやすい構造とし、歩行者頭部への衝撃を緩和。
- フロントウィンドウ支持部衝撃吸収構造
フロントウィンドウ下側の支持部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収ボンネット
エンジンなどとボンネットの間に空間を確保するとともに、ボンネット左右をサイドまでまわり込ませることで、フェンダーエリアまで効率よく衝撃を吸収。

■ 歩行者傷害軽減ボディー説明図

< 脚部保護 >

- 衝撃吸収バンパー
バンパーを変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- フロントサイドフレーム衝撃吸収ブラケット
フロントサイドフレームの前端にブラケットを追加し、衝突時の衝撃を吸収。
- バルクヘッドロアフレーム衝撃吸収構造
ラジエーターを保持するフレームの断面形状を最適化し、短いストロークで衝突時の衝撃を吸収。



※1 軽ハイワゴン/スーパーハイワゴンクラス。 ※2 2017年8月現在。Honda調べ。

クルマでのお出かけが楽しくなる、運転視界と扱いやすさ。

暮らしに身近なクルマだから、毎日、ストレスフリーでお使いいただきたい。新型N-BOXは、従来モデルで好評だった運転視界や扱いやすさをさらに向上させ、運転により高い安心感をもたらしました。

極細フロントピラーがもたらす安心視界

フロントピラーの見え方を、従来モデルに対し約27mm細くしました。ワイドな前方視界を提供するうえ、右折時のななめ前方確認がより容易です。1180MPa級の超高張力鋼板を採用するとともに、ガーニッシュの成形・組み付け方法を最適化。ドライバー視線で約55mm幅という極細フロントピラーを実現しました。(特許出願中 2017年7月時点)



さらに見やすくなった、サイドビューサポートミラー

左側の前輪付近を映し、狭い道でのすれ違い時や縦列駐車時に役立つサイドビューサポートミラーをより見やすく進化させました。従来モデルに対し上下2段のミラー配置を逆に設定。上段ミラーが左前輪の前方、下段ミラーが助手席側ドアの下付近を映す構造とし、見たい場所がより直感的に見られるようにしました。細幅化によって前方視界のワイド化にも貢献しています。



操作しやすく安心感が高い、高性能ステアリングシステム

ステアリングホイールを、運転中、主に握る部分を前後方向に長い楕円断面とすることで、握りやすさと操作のしやすさを高めました。また、ステアリングホイールの軸を支えるコラムシャフトを、従来モデルのφ22mmからφ30mmに大径化。ピニオンシャフトの支持剛性も高め、安心感の向上を実現しました。

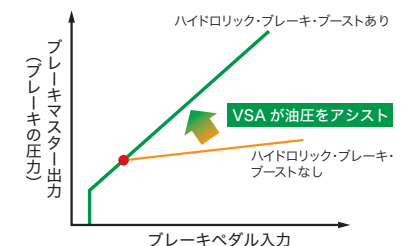
■ステアリングホイール断面形状比較図



さまざまなシーンで操作に忠実な制動力をもたらすハイドロリック・ブレーキ・ブースト

車両の状態とドライバーのブレーキ操作をモニタリングし、操作に忠実な制動力を発揮するハイドロリック・ブレーキ・ブーストを軽乗用車として初めて※採用。全タイプに標準装備しました。ドライバーが求める制動力を高精度で推定し、必要に応じてVSAがブレーキ油圧を補うことで、操作に忠実な制動力を提供します。

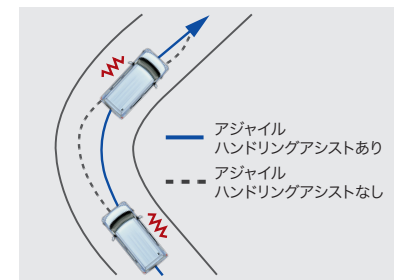
■ハイドロリック・ブレーキ・ブースト作動イメージ図



コーナリングのしやすさや安定感を高める、アジャイルハンドリングアシスト

ドライバーのステアリング操作に対し、必要に応じてブレーキを自動的に制御して運転を補助するアジャイルハンドリングアシストを全タイプに標準装備しました。コーナリング時には、内側前輪に軽くブレーキをかけることで旋回をアシスト。直進状態へ戻る際には、反対側のブレーキを作動させることでクルマの挙動を素早く安定させます。

■アジャイルハンドリングアシストによる車両挙動イメージ



※ 2017年8月現在。Honda調べ。

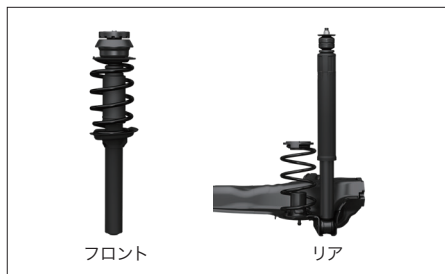
乗る人みんなの笑顔のために、すべての席に安心・快適な乗り心地。

大切なことは、クルマが無駄な動きをしないこと。新型N-BOXでは、先進のダンパーシステムを採用するなど、クルマの動きを左右するサスペンションシステムを徹底的に高性能化。前席はもちろん後席のお子様も安心してくつろげる乗り心地を実現しました。

乗り心地と操縦安定性を高い次元で両立する、高性能ダンパー

路面の荒れなどによる振動を効率よく吸収し、コーナリングではロールを適切にコントロールする高性能ダンパーを、すべてのサスペンションに採用しました。ダンパー内部のフリクションを徹底的に解析することで、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、また、段差の乗り越えなどで大きなチカラが加わった場合も、より低い減衰力を素早く発生します。これにより、さまざまな路面状況や走行状況において、乗り心地と操縦安定性を高い次元で両立させました。

■高性能ダンパーイメージ図



剛性を高めながら軽量化を達成した、フロントサスペンション

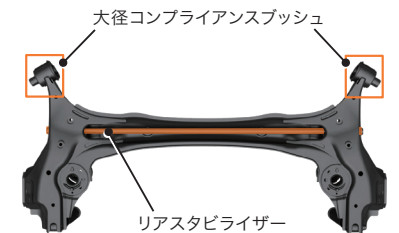
ダンパーロッドをφ18mmからφ20mmに大径化するとともに中空化し、剛性を高めながら軽量化を達成しました。また、ナックル（FF車）やスタビライザーリンクなどを、従来のスチール製からアルミ製に変更しました。これらにより、一輪当たりのパネ下重量を軽減。タイヤの路面追従性を高め、操縦安定性や乗り心地に寄与。さらには、低燃費化に貢献しています。



安心感の高い運転フィールとソフトな乗り心地をもたらす、リアサスペンション

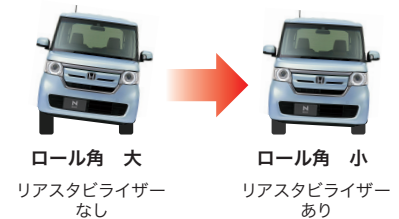
●コーナリング時のロールを抑える リアスタビライザー

クルマのロールを抑え水平方向の姿勢を安定化させるスタビライザーを、FF車のリアサスペンションに新たに採用しました。フロントスタビライザーと合わせてコーナリング時のロールを抑え、安心感の高い運転フィールを提供します。さらに、スタビライザーによってロール剛性を高めることで、サスペンションのメインスプリングのパネレートを下げることで、ソフトで快適な乗り心地を実現しました。



●振動吸収性にすぐれる 大径コンプライアンスブッシュ

リアサスペンションをボディ側で保持するコンプライアンスブッシュをφ58mmからφ65mmに大径化。ゴムボリュームを増やすことで、より高い振動吸収性を実現しました。

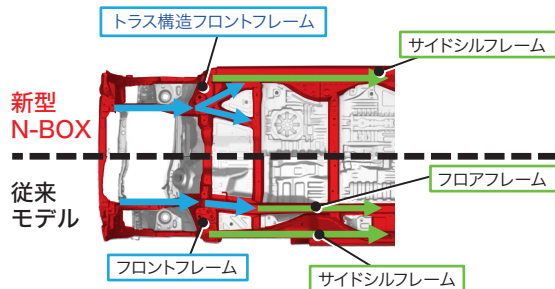


軽量・高剛性ボディーがもたらす、軽快、安心、すぐれた燃費。

プラットフォームの中でも、さまざまな性能の要となるのがボディーの基本骨格です。新型N-BOXでは、上級車の考え方を応用した高効率フロアフレーム構造や高張力鋼板（ハイテン材）の適用拡大などにより、軽量・高剛性を徹底。従来モデルに対しマイナス約80kgという大幅な軽量化の中心を担いました。これにより、すぐれた燃費性能や衝突安全性能を実現しながら、軽快で安心感の高い走りをもたらす基本骨格を完成させました。

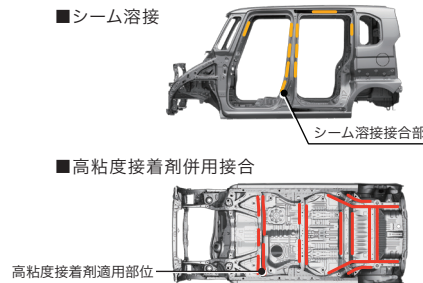
衝突エネルギーを効率的に分散・吸収するトラス構造フロントフレーム

従来モデルでは、フロントサイドフレームに入力した衝突エネルギーを、主に、床下を前後に通るフロアフレームと外側のサイドシルフレームによって分散・吸収していました。新型N-BOXでは、フロア前端にトラス構造フレームを採用。衝突エネルギーをフロアクロスメンバーとサイドシルフレームに分散・吸収させることで、すぐれた衝突安全性能を実現しながら大幅な軽量化を達成しました。



高剛性を可能にするシーム溶接/高粘度接着剤併用接合

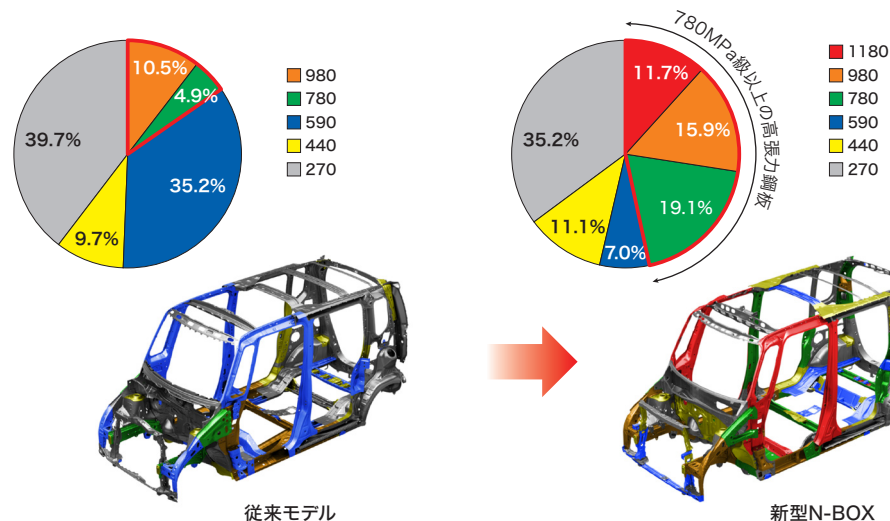
ローラー状の電極で連続的に溶接するシーム溶接を、軽乗用車として初めて※ドア開口部に採用し、高剛性化に大きく貢献しました。また、フロアクロスメンバーなど、フロアまわりの骨格接合に高粘度接着剤を用い、接合面積を広くすることで高い剛性を獲得しました。



軽くて強い“超”高張力鋼板を惜しみなく採用

強度を確保しながら薄板化が可能な高張力鋼板はクルマの軽量化に有効ですが、成形が難しいことから、これまでは内部の補強部材を中心に用いられてきました。新型N-BOXでは、世界で初めて※センターピラーの OUTER パネルに1180MPa級の“超”高張力鋼板を採用したほか、主要フレームに高張力鋼板を積極的に採用。780MPa級以上の高張力鋼板適用率を、従来モデルの約15%に対し約47%にまで大幅に拡大させました。これにより、基本骨格だけで約15%の軽量化を達成しています。

■高張力鋼板適用率比較イメージ図



※ 2017年8月現在。Honda調べ。

技術を結集した新設計パワーtrainがもたらす、爽快加速とすぐれた燃費性能。

めざしたものは、ドライバーの望み通りに加速する安心感と低燃費。そのために、エンジンを骨格から新設計したうえで、自然吸気エンジンにはVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)を、ターボエンジンには電動ウェイトゲートを、いずれも軽乗用車として初めて*採用。CVTも高効率化を徹底しました。Hondaが誇る高度な技術を結集し、交差点での発進から高速道路への合流まで、不安なく運転できる加速性能と、平成32年度燃費基準を達成するすぐれた燃費性能を両立させています。

JC08モード

走行燃料消費率
(国土交通省審査値)

27.0km/L

(N-BOX G・Honda SENSING(FF) /
G・L Honda SENSING(FF) /
G・EX Honda SENSING(FF)、
N-BOX Custom G・L Honda SENSING(FF) /
G・EX Honda SENSING(FF))

■直列3気筒 660cc
DOHC i-VTEC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[6.6kgf・m]/4,800rpm
JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)
27.0km/L (N-BOX G・Honda SENSING(FF) / G・L Honda SENSING(FF) / G・EX Honda SENSING(FF)、N-BOX Custom G・L Honda SENSING(FF) / G・EX Honda SENSING(FF))

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(国土交通省審査値)
25.6km/L (N-BOX G・Lターボ Honda SENSING(FF) / G・EXターボ Honda SENSING(FF))

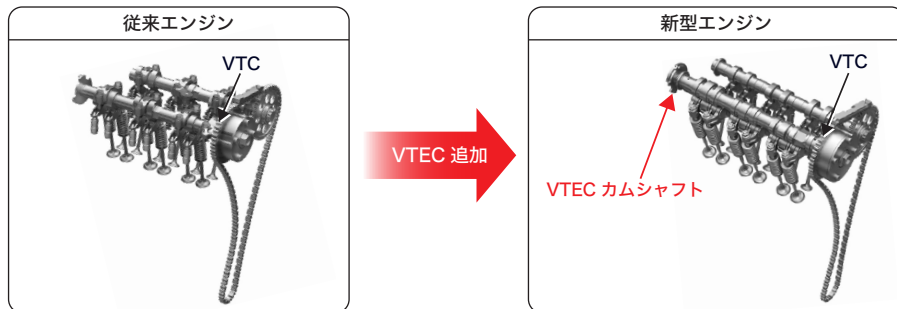
■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

自然吸気エンジン

軽乗用車初*、Hondaが誇るバルブコントロール機構VTECを搭載

VTECは、低速回転域と高速回転域のそれぞれに最適となるようバルブの開閉タイミングとリフト量を切り替えるもので、1989年のインテグラ以来、Hondaの高性能エンジンを代表する技術として進化・熟成させてきました。新型N-BOXでは、軽乗用車として初めて*、この高度なバルブコントロール技術を吸気側に採用。従来モデルから継承したVTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)と合わせて吸排気効率を大幅に向上させ、低速から高速まで爽快な加速性能とすぐれた燃費性能を両立させました。

■動弁機構比較イメージ図

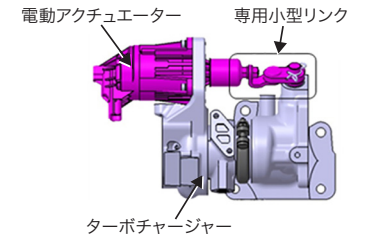


ターボエンジン

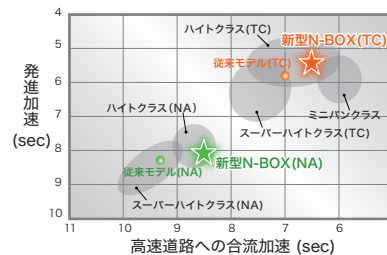
軽乗用車初*、過給圧を最適にコントロールする電動ウェイトゲートを採用

排気の一部を、ターボタービンに流入しないよう迂回させるウェイトゲートに、軽乗用車として初めて電動式を採用しました。ターボの過給圧を任意に調整できるため、低燃費化やレスポンスの向上に寄与します。

■電動ウェイトゲート付きターボチャージャー構造図

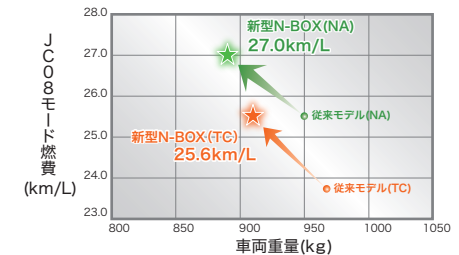


走りと燃費を高次元で両立



■加速性能比較イメージ図

高速道路への合流を想定した40km/hから80km/hまでの加速タイムと、市街地での発進を想定した60km/hまでの加速タイムを向上。ターボ車は、ミニバンレベルの加速性能を達成。



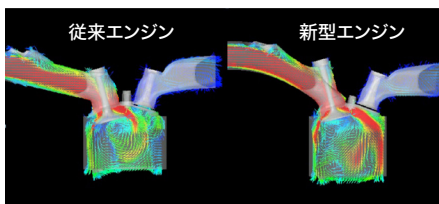
■燃費性能比較イメージ図

自然吸気エンジン車(FF)は従来モデルの25.6km/Lから27.0km/Lへ、ターボ車(FF)は23.8km/Lから25.6km/Lへ、それぞれ燃費を向上。自然吸気エンジンのFF車は燃費基準+10%、4WD車は基準を達成し、優遇税制の対象です。

※ 2017年8月現在。Honda調べ。

燃費向上を実現した、ロングストローク新骨格

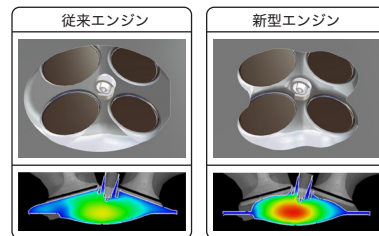
ボア×ストロークを、従来の64.0mm×68.2mmに対し、60.0mm×77.6mmとしたエンジン骨格を新たに開発しました。ボアの径小径化にともない、燃焼室の表面積を縮小することで冷却損失を低減。また、点火プラグから燃焼室末端までの距離が短くなることからノッキングタフネスも向上させています。さらに、ピストンの高速化によってシリンダー内のタンブル流(縦うず)が強化でき、急速燃焼を実現します。一般的なロングストロークエンジンは、燃費にすぐれる反面、ボア径が小さいことから高出力化が困難とされますが、新型エンジンは、Honda独創のVTECによって吸気効率を高めることで、燃費と出力を高い次元で両立させています。



■ロングストローク化による高タンブル生成イメージ図

●タンブル流強化燃焼室

吸排気の各ポートを稜線によって区画整理した独自形状の燃焼室を開発。燃焼室内の流れをコントロールしタンブル流をスムーズ化します。また、ピストン頭部には半球状のくぼみを設けることで、タンブル流を保持しながら点火プラグ近傍に混合気を集中させ、安定した急速燃焼を実現しました。



■燃焼室形状比較イメージ図

ノッキングタフネスを高め、燃焼効率を向上させる鏡面バルブを世界で初めて※採用

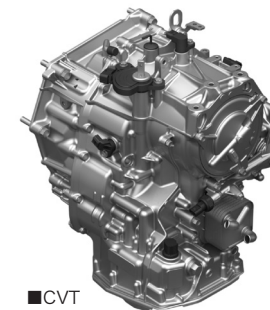
世界で初めて、鏡のような傘裏面を持つバルブを吸気、排気の両方に採用しました。燃焼室側のバルブ面を極めて平滑にすることで、吸気時に導入された新気との接触面積を最小化。高温化したバルブから新気への熱伝達を抑制します。これによりノッキングタフネスを高め、レギュラーガソリン仕様でありながら、自然吸気エンジンで12.0、ターボエンジンで9.8という高い圧縮比を実現。燃焼効率の向上に貢献しました。



※ 2017年8月現在。Honda調べ。

効率を高め燃費性能にさらに貢献したCVT

変速ショックのないスムーズな走りを実現するとともに、燃費性能にも大きく貢献する無段変速機CVT。新型N-BOXでは、それらの魅力をさらに高めるために、2系統吐出オイルポンプシステムを採用するなど効率向上を図り、燃費性能にさらに貢献しました。

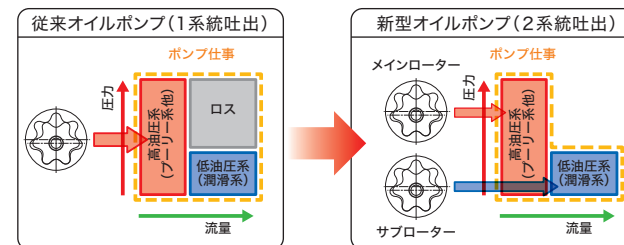


■CVT

●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、オイル潤滑用などさまざまな油圧が必要です。従来のオイルポンプは、1系統の吐出口でプーリー系に必要な高油圧と潤滑系が求める低油圧を供給していたため、走行状況によっては必要以上にオイルを供給してしまいロスが発生していました。新型N-BOXのオイルポンプでは、オイルの吐出を高油圧系と低油圧系の2つに分離し、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。燃費向上に貢献しました。

■2系統吐出オイルポンプシステムによるロス低減イメージ図



●プーリー作動油圧の低減

金属ベルトを挟むプーリーを従来のφ150mmからφ160mmに大径化。受圧面積を大きくすることでより低い油圧でのプーリー作動を可能にしました。また、プーリーの表面性状改良や摩擦係数の高いCVTオイルの採用などにより、オイルポンプの仕事量を約33%軽減し、燃費向上に貢献しました。

主要装備

● は標準装備 ◎ はメーカーオプション

Table with columns for N-BOX and N-BOX Custom, and rows for various equipment like Honda SENSING, LED headlights, interior features, and exterior details.

Table with columns for N-BOX and N-BOX Custom, and rows for various equipment like steering wheel, interior trim, seats, and exterior mirrors.

*1: Honda SENSINGを装備しない仕様もご用意しております。 *2: Honda SENSING非装着車には「オートライトコントロール機構」が装備されません。 *3: Honda SENSING非装着車には、お選びいただけません。 *4: Honda SENSING非装着車には、お選びいただけません。 *5: 前席用「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」(前席/後席対応)を装着した場合に装着されます。 *6: Honda SENSING非装着車には、お選びいただけません。また、その際はアンテナの形状が変わります。 *7: スピーカー数は標準装備の「フロント2スピーカー」との合計数です。 *8: Hondaスマートキーシステムは、盗難・解錠のときなどに電波を発出します。その際、周辺近視心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。 *9: ベンチシート仕様とスーパーライドシート仕様で形状が異なります。 ■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。

