

N
ONE

NEW NEXT NIPPON NORIMONO

PRESS INFORMATION
2012.11.1





自由に移動するよろこびを、もう一度 日本に。



【 開発にあたって 】

クルマがもたらすかけがえのない楽しさ。

私の家にN360が届いたのは、私が10歳のときでした。両親と弟。家族4人で出かけた九州一周ドライブ旅行は、いまでも鮮明に覚えています。大学生になると、アルバイトでためたお金で中古のN360を手に入れ、毎日のようにドライブを楽しんだものです。思い立てばいつでも行きたいところに行ける。大好きな仲間や恋人と同じ空間を共有できる。その楽しさはなにものにも代えがたいものでした。

近年、若者のクルマ離れが進んでいると聞きます。確かに、交通網の発達した都市部ではクルマがなくても不自由さを感じることは少ないのかもしれません。しかし、仕事に追われた週の終わりに、あるいは、よく晴れた日曜の朝に、思い立てばすぐ行きたいところに行ける豊かさを忘れて欲しくはありません。Honda Nシリーズ第三弾は、そんな思いを込めて、マイカーを持つよるこびとドライブの楽しさに満ちたクルマを目指しました。長く愛していただけるデザイン、大人4人がくつろげる室内、そして、快適な高速クルーズを約束する走行性能。それらを高次元でバランスさせることで、1.3Lクラスのスモールカーを超えるあたらしいベーシックカーを、軽自動車の規格内でつくり上げたつもりです。自由に移動するよるこびを、クルマがもたらす楽しさを、N-ONE(エヌ ワン)が、もう一度 日本にお届けします。



開発責任者

浅木 泰昭(あさき やすあき)

(株)本田技術研究所 主任研究員

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 + に続き、N-ONEのLPLを務める。趣味は釣り、ゴルフ、温泉めぐり。愛車はアコード、N BOX + 。

N CONCEPT

【 N360ストーリー 】 マイカーブームの主演を演じたN360。

■ あこがれだった「マイカー」

1960年代は日本のモータリゼーションが急速に発達した時代です。1963年の名神高速を皮切りに高速道路の開通が相次ぐと、クルマは豊かさの象徴である「新・三種の神器(カラーテレビ、クーラー、カー)」のひとつに数えられ、「マイカー」という言葉も生まれました。しかし、そのころの乗用車普及台数は軽自動車を含めても300万台に足らず^{※1}。10世帯に1台程度^{※2}にすぎず、ほとんどの日本人にとって「家族でドライブ」など夢のまた夢でした。

■ 非常識なチャレンジ

そんな中、Hondaは「誰でも気軽に買えて、しかも高性能なクルマが必要だ」と考えていました。当時の軽自動車は居住性もスピードも十分とは言えず、少なからず我慢を強いられます。本格化するモータリゼーションに対応するには、長距離移動でも快適な室内スペース、運転にゆとりを与える動力性能、そして、高速道路を走るうえでの高い安全性が必要になると見据えていました。それを廉価で提供することがN360の開発コンセプトです。当時のクルマづくりでは「非常識」と一蹴されるようなコンセプトですが、「可能性があるなら、まずはやってみよう」という社風に後押しされ、1966年初頭、N360の量産開発が正式にスタートします。F1メキシコグランプリで初優勝した直後のこと。たとえ非常識でも恐れずにチャレンジすれば実を結ぶことを、Hondaは知っていました。

■ 広さと速さ

広い室内のためにFFの採用が必然的に決まりました。エンジンルームをできるだけ小さくするとともに、フロアパネルを深く落として居住性を向上。出力は、当時の軽自動車のほとんどが20PS程度であったところ30PS以上を目標としました。さらに、当時としては先進的なモノコック構造の採用、プレス部品の大型化による点数削減など、既存概念にとらわれないアイデアで開発を進みます。そして、大人4人がゆったりと乗れる居住性と小型乗用車並みの走行性能を兼ね備えた、コンセプトどおりの高性能軽自動車を完成させたのです。

■ マイカーブームの主演

1967年3月、N360が発売されると、5月には5,570台の販売を記録し、早くも軽乗用車月間販売台数のトップを獲得します^{※3}。いち早く共感してくれたのは若者でした。HondaのロゴにS500やF1のスポーティーイメージを重ね合わせ、ハッチバックスタイルにあたらしさを見だし、人生最初の「マイカー」に選んでくださいました。以後、N360は連続43ヶ月にわたって販売台数トップ^{※4}を走り続け、たくさんの人々に、はじめての「クルマがある生活」をもたらしたのです。



N360発表当時のリーフレット(1966年)

※1 1966年自動車保有台数 約288万台(軽四・三輪車を含む乗用車)。社団法人 日本自動車工業会資料より

※2 1966年乗用車保有率。社団法人 日本自動車工業会資料より

※3 Honda調べ

※4 軽四輪乗用車 Honda調べ



【 Nシリーズラインアップ 】

日本にベストなのりものを目指し、拡充を進めるNシリーズ。

■ 独創の革新プラットフォーム

Nシリーズの開発は、Honda四輪事業の原点である軽自動車を根本から見つめ直し、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スタートしました。そのために生み出したものが、センタータンクレイアウトとミニマムエンジンルームを核とした革新のプラットフォームです。センタータンクレイアウトは、燃料タンクをフロント席下に配置することでリア席や荷室に格段の広さをもたらし、ミニマムエンジンルームは、衝突エネルギーの効率的吸収でエンジンルーム長を短縮し、室内空間を最大限に延長。M・M思想^{*1}に基づくHonda独創の技術が、サイズの定められた軽自動車の中に、「空間のゆとり」、「行動を楽しむ工夫」、「こころのゆとり」をもたらすプラットフォームを完成させたのです。

■ 広さと便利さを革新したN BOX & N BOX +

シリーズ第一弾のN BOXでは、革新プラットフォームの圧倒的な広さを居住性に活かした「ミニ・ミニバン」を提案。子育てファミリーを中心に多くのお客様に支持されています。第二弾のN BOX +では、荷物の積み降ろしや空間アレンジに工夫を凝らした「ワズ・アクティブ・ミニ」を創造。日常からレジャー、介護まで幅広い用途に応える軽自動車として好評をいただき、N BOXシリーズとして、2012年度上半期(4月～9月)軽四輪車新車販売台数第1位^{**2}を獲得しました。

■ 日本のあたらしいベーシックカー N-ONE

こんにちの市場ニーズをふまえ、Hondaはまず、広さと積載性を提案しました。シリーズ第三弾となるN-ONEが目指したものは、日本のあたらしいベーシックカーを創造すること。大人4人がくつろげる室内空間を確保しながら、クルマの基本性能を徹底的に磨きあげること、日常の便利さはもちろん、週末のロングドライブでもスモールカー同等以上のパフォーマンスを発揮するクルマを追求しました。日本にベストなのりものを目指して拡充を進めるNシリーズ。Hondaのあくなきチャレンジに、今後ともご期待ください。



^{*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} 社団法人 全国軽自動車協会連合会調べ

ターボをダウンサイジング過給と位置づけクルマの本質を磨いた、One's MINI TOURER。

クルマの価値とはなにかを考えていくとモビリティの本質にたどり着きます。いつでも自由にスピーディに移動したい。そうした、人々の根源的欲求に応えられるからこそ、クルマは愛され続けているのです。N-ONEの目指す姿は、まさに、そこにありました。クルマに求められる本質的な価値と魅力を徹底的に追求し、そこで描いた理想を妥協することなく具現化する。それによって、あたらしいベーシックカーが提案できると考えたのです。

着目したのは、これまでの軽自動車が不得手としてきた高速・長距離移動でした。そこでまず、ターボエンジンに対する考え方を逆転。軽自動車の中の「ハイパワーバージョン」ではなく、660ccで1.3Lクラスの走りを実現するための「ダウンサイジング過給」と位置づけました。この考え方のもと、「One's MINI TOURER」というコンセプトを確立。大人4人が快適にロングドライブできる走行性能とパッケージを基本に、親しみやすいデザインや高い質感を追求し、「One's」、すなわち、お客様一人ひとりにとって最適な「マイカー」となることを目指しました。

■ タイムレスNデザイン

N360の血統を受け継ぎ、親しみやすく印象的な表情とクルマとしての躍動感を追求。時代を超えて愛されるシンプル&ハイクオリティな本質デザインを目指しました。

■ 快適ツアラー性能

N BOXでデビューした新エンジンをさらにリファインし、軽量高剛性ボディと専用設定サスペンションによって走りを向上。1.3Lのスマートカーを超える加速性能(ターボ車)と直進安定性、優れた静粛性などで、もっと遠くまで行きたくなるクルマを目指しました。

■ 安全ドライブ性能

N BOXで全タイプ標準装備としたVSA(車両挙動安定化制御システム)に加え、急ブレーキ時に後続車に注意をうながすエマージェンシーストップシグナルを軽自動車としてはじめて*全タイプに標準装備。サイドカーテンエアバッグシステムをLパッケージに標準設定するなど、スマートカー同等の安全性能を備えました。

開発の中で、「軽」という言葉はほとんど使われませんでした。クルマとしての本質を磨き上げることに、それだけ集中していたからです。その結果、スマートカーを超えるあたらしいベーシックカーを、維持負担の少ない軽自動車の規格内で完成させることができました。スマートカーやそれ以上のクルマを乗り継いできた方々にも十分満足いただけ、はじめてクルマを持つ若い方々には、クルマがある暮らしの便利さと豊かさを満喫いただけることでしょう。

クルマに求められる本質的な価値と魅力を磨き上げた、N-ONE。「きょうはクルマで出かけよう」という言葉が日本中にあふれることを願う、Hondaからの小さくて大きな提案です。



※ 2012年10月現在 Honda調べ

やさしく人によりそう、長く使っていただくためのシンプル&ハイクオリティデザイン。

エクステリアが目指したものは、N360直系のあたらしいのりものとして、人に身近で、長く愛着を持って使っていただけるデザインでした。N360は、移動体としての頼もしさを感じさせるスタンスのよい造形を、ぬくもりのあるモチーフで包んでいます。そうした乗用車らしいたたずまいや親しみやすさを、Nシリーズの革新プラットフォームを用いてデザインし、「軽」を超えるあたらしいのりものを表現したいと考えたのです。しかし、N360のデザインでなによりも感心させられたのは、多くの軽自動車セダン風の表現を目指した時代に、革新とも言えるハッチバックスタイルを確立した先進性です。フロントグリルなどN360を参考にしたモチーフもありますが、もっとも色濃く受け継いだものは、つねに革新と先進を提案するという、志そのものです。

■ 安心感と上質さを突き詰めたサイドビュー

タイヤが四隅でしっかり踏ん張るスタンスのよい台形フォルムを追求しました。中でも、リアピラーとテールゲートの見え方は吟味を重ね、居住性を確保しながら適度に傾斜させることで前進感を表現。乗用車らしいたたずまいを完成させました。肉厚のフロントノーズとドアパネルで安心感を与えるとともに、シャープなキャラクターラインと抑揚を練り込んだ面構成で、サイズを超えた存在感とクラスを超えた上質さを表現しています。

■ クルマらしさと親しみやすさを表現したフロントビュー

肉厚のフロントノーズと上部を絞り込んだフロントピラーで安定感のある台形フォルムを追求。ライセンスをセンターに配置することで均整のとれた表現を目指しました。バンパーの張り出しやエッジを丸みのある造形としたうえ、丸形ヘッドライトを黒ツヤ仕上げのグリルで結び、N360の親しみやすさを再現しています。また、ヘッドライト外周にはライン発光のLEDポジションランプを採用。夜間も個性と先進性を主張します。

■ 安定感と走りのよさを主張するリアビュー

リアフェンダーを張りださせた台形フォルムで安定感を強調。高速クルーズも苦にしない走行性能を感じさせています。リアコンビネーションランプは、シンプルで親しみやすい四角形モチーフの中にライン発光LEDテール&ストップランプを内蔵。優れた被視認性を実現しながら、個性と先進性を表現しました。



LEDポジションランプ

Photo:G・L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

シンプルを精緻に磨き上げた、居心地のよい移動空間。

長く使っても飽きのこない、居心地のよい室内を目指しました。シンプルな構成としながら細部の処理や素材感に気を配り、ていねいなつくり込みが感じとれる仕上げとしています。また、快適ツアラー性能をインテリアでも具現化するために、インストルメントパネルやドアを抑揚のある造形とし包まれ感を創出。高速クルーズでも安心感のある移動空間を実現しています。

■ 爽快で上質、さらに、安心感をも表現した2トーンインパネ

インパネは、センターの張り出しをなくした横一文字の造形とし、奥行きを与えることで爽快感を演出。上部を室内側に傾斜させることで包まれ感を創出し、高速クルーズ時の安心感を高めています。ダークブラウンを基調に、インパネガーニッシュやドアライニングにベージュを配し、シンプルでありながら上質さを感じさせる2トーン表現としました。

■ フラットな面にすっきりと配したディスプレイオーディオ(メーカーオプション)

ディスプレイオーディオの液晶画面をインパネガーニッシュのフラットな面に合わせて配置。壁に埋め込まれたテレビのような、すっきりとした見え方としました。優れたデザイン性に加え、画面を遠方配置することでドライバーの視線移動を少なくし、見やすさを向上させました。

■ 直感操作を追求し、手元に集中配置したスイッチ類

スイッチ類は、運転席からも助手席からも手の届きやすいセンターパネルに集中配置しました。エアコンスイッチはパネル上部、ディスプレイオーディオ(メーカーオプション)のスイッチはパネル下部に集中させ、直感的な手元操作を可能にしています。

■ 上質さと高機能をあわせ持つ常時点灯3眼メーター

スピードメーター、タコメーター、燃料計を独立させた3眼メーターを全タイプに標準装備しました。ブラックパネルと見やすい文字で上質さを演出しています。スピードメーターは、低燃費運転を知らせるエコインジケーター付き。燃料計は、平均燃費や推定航続可能距離などの表示機能も備えています。

■ ブラックインテリア(メーカーオプション)

インパネからシートまでブラックで統一したインテリアカラーを用意しました。インパネガーニッシュは高輝度のピアノブラックとし洗練と上質を追求。ディスプレイオーディオを装着した場合、黒一面から画面が浮かび上がり、より先進的でスタイリッシュな表現となります。ステアリングホイールにはシルバークリッシュを採用。メーターリング、エアコンアウトレットリング、セレクトレバーボタン、インナードアハンドルにはクロームメッキを施しました。



Photo:G・LPパッケージ(FF) オプション装着車

■ インパネガーニッシュ&ディスプレイオーディオ



■ 常時点灯3眼メーター



■ ブラックインテリア(メーカーオプション)

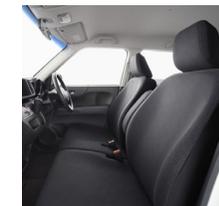


Photo:G・LPパッケージ(FF) オプション装着車

快適な移動にここを尽くしたシート・収納・装備。

■ 快適性と安心感を追求した大型ベンチシート

クラス最大級^{※1}の大型ベンチシートを採用。フロント席は、体を包み込むような安心感の高い形状とし、アームレストを全タイプに装備しました。レバー操作で座面の高さを調節できる運転席ハイトアジャスターをタイプ別設定。最適なドライビングポジションを提供します。また、座り心地と触り心地の両方を追求。硬さの異なるウレタン層を組み合わせ、底部のしっかり感と表面付近のソフト感を両立させました。さらに、アレルクリーンシート(ハイブリッド型)を全タイプに標準装備。シート表皮にダニやスギ花粉などのアレルゲン物質が附着した際、その活動をほぼ完全に抑制します。^{※2}

■ 豊富な収納

グローブボックスは薄型ボックスティッシュを収納できる容量を確保。インパネトレイやインパネアンダーボックスは小物が手軽に置けます。センターロアボックスは、出し入れしやすいオープンタイプで、CDなら8枚、DVD(トルケース)なら6枚が収納可能。ディスプレイオーディオ装着車は、側面にスマートフォンホルダーが装備されます。Premiumは照明付きです。また、シートバックポケットはフロント両席に装備しました。

■ 高熱線吸収/スーパーUVカット・フロントドアガラス

フロントドアに、紫外線を約99%カット^{※3}するスーパーUVカットガラスをNシリーズとしてはじめて採用。Lパッケージに標準設定しました。フロントウインドウも、もちろんUVカット機能付き。日差しが強い日のロングドライブでも安心です。

※1 軽ハイワゴンクラス

※2 ダニアレルゲン98%、スギ花粉アレルゲン97%を不活性化

※3 Honda調べ ISO9050基準

■ 高熱線吸収/スーパーUVカット・フロントドアガラス、UVカット機能付フロントウインドウガラス

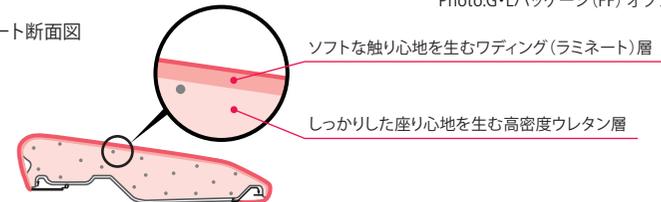


■ 大型ベンチシート



Photo:G・Lパッケージ(FF) オプション装着車

■ シート断面図



■ 豊富な収納



小物類は撮影のために用意したものです。

スマートフォンのナビアプリをディスプレイ表示し手元で操作。リアワイドカメラも備えた高機能オーディオ。

(メーカーオプション)

Honda純正ナビアプリ「インターナビ ポケット」を車載ナビのように利用できるほか、Bluetooth®接続に対応し、ハンズフリー通話やワイヤレス音楽再生を可能にしました。6.1インチワイドディスプレイをインパネセンターに配置し、ルート案内画面や楽曲情報、電話帳などを表示。センターパネルのスイッチで手元操作ができます。好みの画像を表示できる壁紙機能も搭載。さらに、3ビュー切り替え式のリアワイドカメラも装備しています。

■ Honda純正ナビアプリ「インターナビ ポケット」と連携

より早く正確に着くルート案内などで人気のインターナビ。そのカーナビ機能をスマートフォンに提供するアプリが「インターナビ ポケット」です。ディスプレイオーディオは、「インターナビ ポケット」を起動したスマートフォンを接続することで、ワイドディスプレイにルート案内画面を表示。オーディオスピーカーから音声案内も行います。地図の拡大・縮小、最速ルートから省燃費ルートへの変更、あらかじめ登録した「お気に入り(Myスポット)」からの目的地再設定など、一部機能をオーディオスイッチで操作することも可能です。また、サーバー上の最新専用地図を利用しますので、地図が古くなることもありません。

※ インターナビ ポケットの有料オプション機能が3年間無料でご利用いただけます。
 ※ iPhone®4/4S(iOS4.0~5.1.1)、Android™ 端末(Android要件2.3系の一部機種に対応)。
 ※ スマートフォン内蔵のGPSを使用するため、自車位置精度はスマートフォンのGPS精度に依存します。
 ※ キーワード検索による目的地設定などは、非接続時にスマートフォン側で行います。

■ Bluetooth®接続で、ハンズフリー通話やワイヤレス音楽再生が可能

Bluetooth®接続に対応しました。スマートフォンや携帯電話と接続することでハンズフリー通話が可能。電話帳や通話履歴の自動転送にも対応し、オーディオスイッチの電話ボタンで呼び出しや発信などが行えます。また、スマートフォンや携帯電話内の音楽をワイヤレスで再生でき、曲名などの楽曲情報も表示。インターネットラジオをスマートフォンで受信し車内で楽しむことも可能です。

※ 対応する機能は、携帯電話やスマートフォンの機種により異なります。

■ HDMI®/USB接続で多彩なソースに対応

HDMI®ジャックにスマートフォンを接続することで動画サイトの映像をディスプレイ表示できるほか、ビデオカメラやデジタルカメラなどの接続もできます。USBジャックには、USB携帯オーディオプレーヤーや、音楽ファイルを保存したUSBメモリーを接続し、再生することが可能です。

※ 安全のため、走行中は映像は表示されません。音声のみお楽しみいただけます。

■ リアワイドカメラ(3ビュー切り替え式)でバック駐車もバック出庫も安心

一般的なノーマルビューに加え、バック出庫時に便利なワイドビュー、停止位置との距離感がつかみやすいトップダウンビューに切り替え可能。セレクトレバーを「R」に入れると自動的にカメラ映像が表示され、オーディオスイッチの「実行」ボタンでビューの切り替えが行えます。

■ ディスプレイオーディオ



■ ディスプレイオーディオ表示画面



■ リアワイドカメラ表示画面



日常に便利で、ロングドライブでも疲れの少ない快適ツアラーパッケージ。

N360は、現在の軽自動車よりひとまわり小さい規格でつくられていながら、不思議なほど広さを感じます。ピラーやサイドウィンドウのラインが、人が自然に感じられるよう緻密に計算されているからです。N-ONEのパッケージ開発は、人のための空間と荷室スペースの最適バランスを追求するとともに、人の感覚を重視したN360の設計思想に学び、ピラーまでの距離やウインドウラインの形状などを徹底的に吟味しました。その結果、実寸以上の広さを感じさせる心地よい居住空間と大きくて使いやすい荷室、そして、優れた視界を実現。日常に便利で、ロングドライブでも疲れの少ない快適ツアラーパッケージを完成させました。

■ 革新プラットフォームを活かし、広い室内と躍動感あふれる台形フォルムを両立

センタータンクレイアウトとミニマムエンジンルームで軽自動車に圧倒的な広さをもたらしたNシリーズの革新プラットフォーム。N-ONEは、その優位性を活かしくラストップ^{※1}の有効室内空間長^{※2}を達成するとともに、人のための空間と荷室スペースを最適バランスに設定。そのうえで、テールゲートを適度に前傾させた台形フォルムを可能とし、躍動感あふれるエクステリアデザインの具現化に貢献しました。

■ ゆったり足が組めるリア席とポリタンクが4個積める荷室を両立

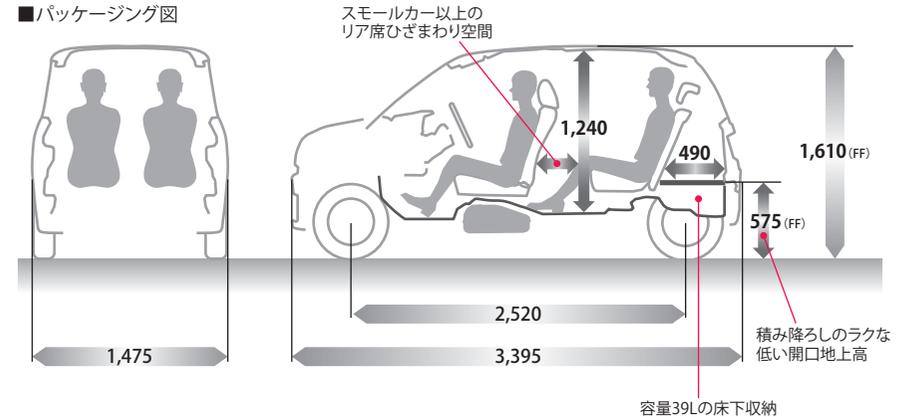
リア席の配置をミリ単位で検討。ゆったり足が組める、スモールカー以上のリア席ひざまわり空間を実現しながら、20Lのポリタンクが縦に4個^{※3}積める、長さ490mmの荷室を両立させました。リア席は、シート下に燃料タンクがないため足を引いてもかかとが当たらず、より自由な姿勢で乗車が可能。乗り降りも容易です。荷室は、掃き出しフロアとしたうえで、テールゲート開口地上高をクラスでもっとも低い575mm (FF)^{※1}に設定。重い荷物も高く持ち上げる必要がなく、容易に積み降ろしできます。また、ラゲッジボード下に容量39Lの「隠せる」床下収納を用意。メンテナンス用品や汚れ物などの収納に便利です。

■ 便利なアレンジでさまざまな荷物に対応

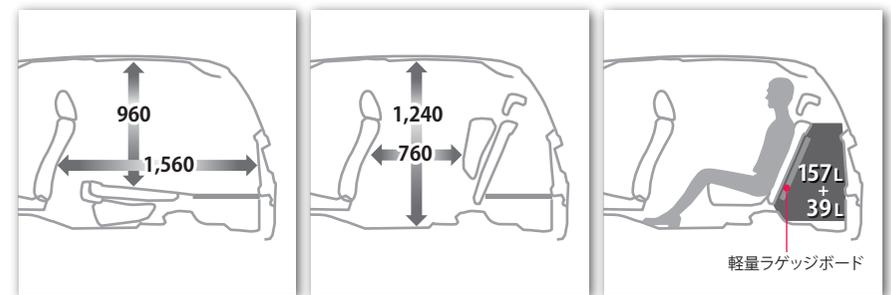
フロント席下に燃料タンクを配置するセンタータンクレイアウトが、便利なシートアレンジを実現しました。リアシートは簡単操作でダイブダウンとチップアップが可能。また、リア席使用状態でラゲッジボードを起かせれば荷室と床下収納が一体となった大容量の空間に。乗員数や荷物に応じてさまざまな使い方ができます。

※1 軽ハイワゴンクラス 2012年10月現在 Honda調べ
 ※2 居住空間の長さとは荷室空間の長さを足し合わせた、実際に活用可能な室内の長さ。
 ※3 ポリタンクの形状によっては異なる場合があります。

■ パッケージング図



■ 便利なアレンジ



リアシートは、ワンアクションで背もたれがたたみこまれるように足元スペースに収納され、低くフラットな荷室が完成。荷室高はクラストップ^{※1}の960mm、最大荷室長(助手席スライド最前時)は1,560mmで、大きな荷物もラクラク載せられます。

座面を跳ね上げると、リア席足元空間が高さ1,240mmの荷室に変身。背の高い荷物も容易に載せられます。

ラゲッジボードを起かせれば荷室と床下収納が一体となった大容量の空間に。背の高い荷物にも対応します。

単位:mm 数値はすべてHonda測定値 荷室容量はVDA方式によるHonda測定値

運転のしやすさと落ち着き感を両立した安心視界。

アイポイントを見晴らしのよさと乗用車としての落ち着き感を最適にバランスさせた高さに設定するとともに、ワイドな視野角で良好な運転視界を実現。サイドウィンドウのラインを水平基調とし走行時の安心感を高めるなど、市街地でも高速道路でも運転しやすく落ち着きが感じられる視界としました。

■ ボンネットが見え、取り回ししやすい前方視界

特徴的なヘッドライトの隆起がコーナーマーカー代わりに視認できるようにし^{※1}、車庫入れ時や狭い路地での取り回しを容易にしました。フロントウィンドウは、フロントピラーを立たせることでクラストップ^{※2}のワイドな視野角を実現。爽快な視界を提供するとともに、コーナーなどで対向車を見やすくしています。

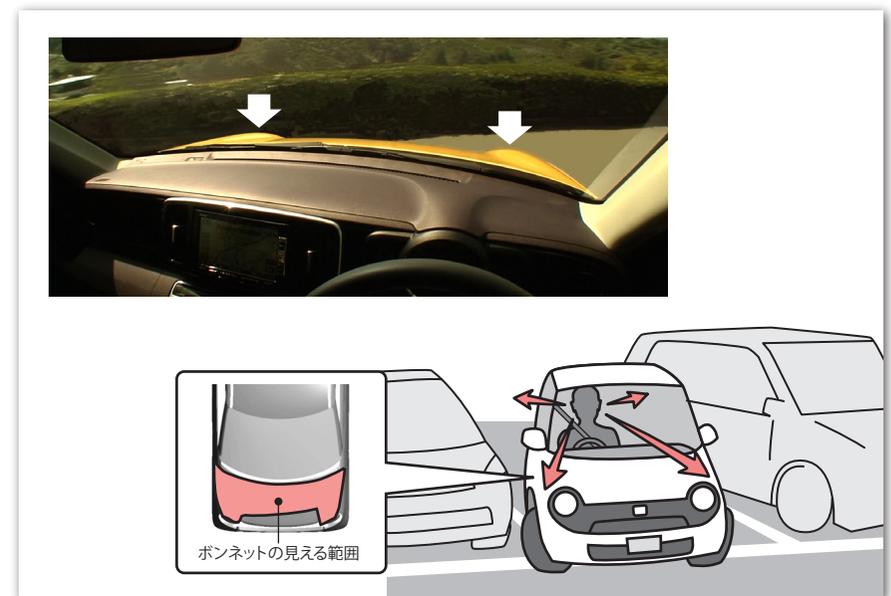
■ 流れるような景色の見え方と落ち着き感を目指した側方視界

サイドウィンドウ下端のラインを、ドライバーからガードレールが視認しやすく、なおかつ包まれ感も得られる絶妙な高さに設定。フロントウィンドウからリアドアウィンドウまで素直な水平基調で一貫し、高速クルーズ時に景色がスムーズに流れて見えるよう配慮しました。一方、インパネやドアライニングには抑揚を与え、包まれ感とともに、上質さや落ち着きが感じられるようにしています。

■ 人の感覚を重視した広さ感の創出

N360の設計思想を引き継ぎ、広さを感じさせる工夫を随所に盛り込みました。フロントウィンドウ上端のラインを、まぶしさを感じさせない範囲で上方に設定。良好な見上げ視界を実現しています。また、リア乗員の頭上空間は、テールゲートヒンジの張り出しを最小化したうえですっきりと処理し、圧迫感を感じさせないよう配慮しました。

■ ボンネットが見え、取り回ししやすい前方視界



■ 景色がスムーズに流れるサイドウィンドウ



※1 標準的な日本人男性の体型としてHondaが定めた基準値に基づく。
 ※2 軽ハイワゴンクラス 2012年10月現在 Honda調べ

モダンプレミアムをコンセプトに、質感と本物感をより高めたエクステリア&インテリア。

■ ドライブの楽しさや高揚感を強調したエクステリア

走りを過度に主張するのではなく、質感とクルマとしての本物感を追求しました。フロントグリルはハニカムメッシュとし、メッキのモチーフをバンパー開口と一体化することで、ひとつの巨大な開口に見せています。サイドとリアにはクロームメッキ・モールを施し、安定感と上質感を演出。テールゲートスポイラーは、全体の意匠になじむスタイリッシュなデザインで、スポーティーイメージを高めるとともに空力性能にも貢献しています。リアコンビネーションランプにはインナーレンズを追加し、非点灯時の見え方にも上質感を追求しました。さらに、Premium Tourer・Lパッケージには大径15インチアルミホイールを採用。走りの高揚感を強調した専用デザインで、スポーティーさを際立たせました。



Premium エクステリア 主な装備

- フォグライト
- クロームメッキ・モール(サイド/リア)
- カラードテールゲートスポイラー
- Premiumエンブレム
- 15インチアルミホイール(Premium Tourer・L/パッケージ)
- Premium専用フロントバンパー

Photo: Premium Tourer・L/パッケージ(FF) ボディカラーは2トーンカラースタイル(ミラノレッド&ブラック) オプション装着車

■ ブラックとバーガンディで落ち着いた上質空間を創出したインテリア

ブラックを基調に、深い紫を感じさせる色「バーガンディ」を合わせました。インパネガーニッシュは黒木目調。メーターやセンターロアボックスにはバイオレット照明を採用し落ち着いた雰囲気演出。クロームメッキは、メーターリング、エアコンアウトレットリング、セレクトレバーボタン、インナードアハンドルに加え、エアコンアウトレットのノブにまで採用。上質で精悍な印象を与えています。本革巻ステアリングホイール※は、バーガンディに合わせたレッドステッチとインパネガーニッシュに合わせたブラックガーニッシュで上質に仕上げました。

※ Premium・Lパッケージ、Premium Tourer・Lパッケージに標準装備。



Photo: Premium Tourer・L/パッケージ(FF) オプション装着車

Premium インテリア 主な装備

- 常時点灯3眼メーター(バイオレット照明)
- センターロアボックス(照明付)
- ピアノブラック調ガーニッシュ付本革巻ステアリングホイール(Premium・L/パッケージ、Premium Tourer・L/パッケージ)
- 黒木目調ガーニッシュ(インパネ/フロントドアパネル)
- クロームメッキ加飾(メーターリング/エアコンアウトレットリング/エアコンアウトレットノブ/セレクトレバーボタン/インナードアハンドル)

好みに合わせて選べる11色。2トーンカラースタイルもより個性豊かに。

「One's MINI TOURER」のコンセプトのもと、お客様一人ひとりの好みに合わせて選べるよう、2つの新色を含む11色のボディカラーをラインアップしました。新色のイノセントブルー・メタリックは空気や水の透明感で若々しさと爽快感を表現。プレミアムブルームーン・パールは、都会的で、力強さ、先進性、繊細さをあわせ持ったパーブリッシュグレーです。

■全タイプ共通色



プレミアムホワイト・パール



クリスタルブラック・パール

■G / Tourer 専用色



プレミアムイエロー・パールII



ミラノレッド



チェリーシェルピンク・メタリック



イノセントブルー・メタリック



プレミアムディープモカ・パール



アラバスターシルバー・メタリック

■Premium / Premium Tourer 専用色



プレミアムブルームーン・パール



ポリッシュドメタル・メタリック



プレミアムディープロッソ・パール

■2トーンカラースタイル (G / Tourer に設定)



タフトホワイト
×
イノセントブルー・メタリック

■2トーンカラースタイル (Premium / Premium Tourer に設定)



クリスタルブラック・パール
×
プレミアムホワイト・パール



クリスタルブラック・パール
×
ミラノレッド



クリスタルブラック・パール
×
プレミアムイエロー・パールII



スターシルバー・メタリック
×
プレミアムブルームーン・パール

■2トーンカラースタイル用キー



Photo: プレミアムイエロー・パールII & ブラックタイプ



塗装の高技能者が、丹精こめて仕立てる2トーンカラースタイル。専用の工程で、細部までいねいにマスキングを施し、仕上げの美しさにこだわって塗装。さらにクリア塗装を重ね、一台一台、送り出します。

※ 2012年10月現在 Honda調べ

ツアラーの名にふさわしい走りとは静かさを実現した、高性能・高品位ボディ。

高速クルーズでも安心・快適な走りを提供するために、N BOXで確立した新技術を核に安定感とリニアリティをもたらすボディを追求。防音材の最適配置などにより会話や音楽が楽しめる静かな室内を実現したうえで、細部のつくり込みに気を配り、長く愛着を持って使っていただける高性能・高品位ボディを完成させました。

■ 車体上部の軽量化を徹底し、安定した走りに貢献

インナーフレームを採用した高効率継ぎ手骨格やテールードブランク製法による軽量・高強度サイドパネル、ホットスタンプを用いた超高強度スティフナーなど、N BOXで確立した新技術を採用するとともに、ルーファーチの配置を最適化することでルーフを薄板化。車体上部の軽量化により重心高を低減し、安定感とリニアリティのある走りに貢献しています。また、センタータンクレイアウトの特徴であるストレートなフレーム配置により、従来構造に対しねじれ特性を向上。特にリア回りの安定性を高め、優れた乗り心地と操縦安定性を実現しました。

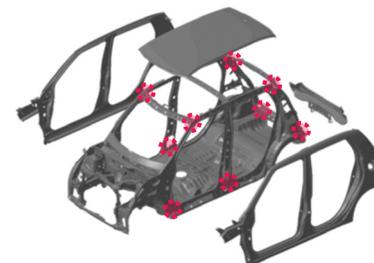
■ 快適なロングドライブのための静粛性

会話や音楽が楽しめる静粛性を目指し振動・騒音対策を徹底しました。高いボディ剛性に加え、各パネルの周波数固有値チューニングにより、クルーズ時に気になるこもり音を低減しました。エンジン透過音に対しては、ミドルクラスセダンなどに用いられるダッシュボードインシュレーターを、Nシリーズとしてはじめて採用。密度の異なるフェルト材で遮音層をはさんだ3層構造でエンジン透過音を大幅に低減しています。ロードノイズに対しては、フロントインナーフェンダーインシュレーターをはじめとする防音材をきめ細かく配置し、さらに、フロア制振材を全面に適用することで優れた静粛性を実現。Premiumは、ドアライニングとサイドライニングに防音材を追加し、一層の静かさを達成しました。

■ 細部のつくり込みにまで気を配った高品位ボディ

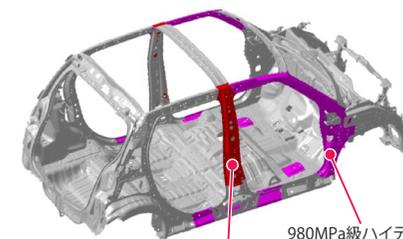
長く愛着を持ってお使いいただくために、細部のつくり込みに配慮しました。フロントウィンドウは、ルーフやフロントピラーとの段差を最小化。すっきりした見え方を実現しながら空力性能の向上や風切り音の低減にも貢献しています。また、フロントドアとリアドアの隙間からボディ色が見えないようブラックアウトし質感高く表現。フロントワイパーはボンネットからの張り出しを最小化したうえで、リアワイパーも非作動時に視界を妨げない配置としました。さらに、ドアの開閉音まで上質感を追求するなど、細部まで気を配りました。

■ 高効率継ぎ手骨格イメージ図



✳ 結合剛性アップ箇所

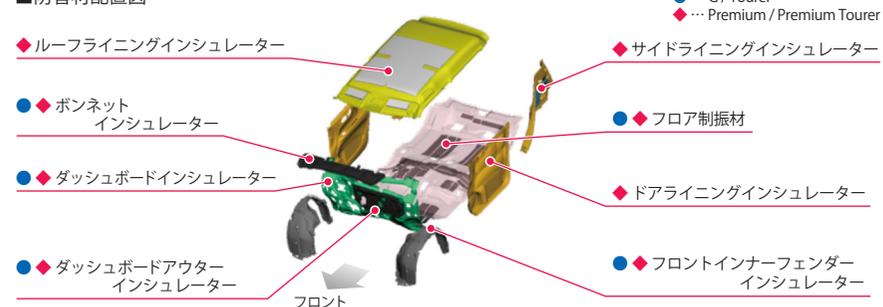
■ 超高強度スティフナー適用箇所



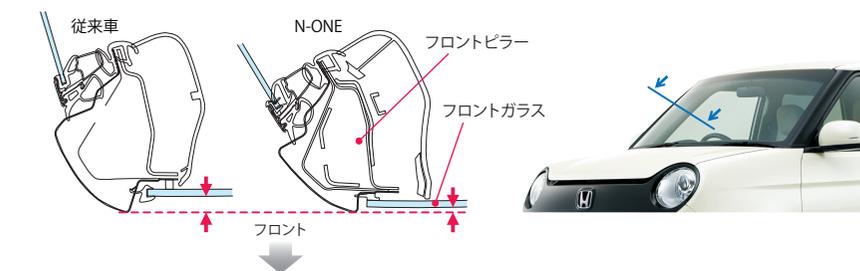
980MPa級ハイテン

1,500MPa級ハイテン(ホットスタンプ材)

■ 防音材配置図



■ フロントピラー断面比較図



スムーズな乗り心地とリニアなハンドリングを高次元で両立した専用シャシー。

ロングホイールベースのもたらす優れた直進安定性に加え、サスペンションパネレートの前後比率最適化により、ピッチングを抑えたフラットでスムーズな乗り心地を実現。さらに、サスペンションの専用チューニングやステアリングギアレシオの最適設定などにより、リニアで応答性に優れたハンドリング性能を獲得しました。これらにより、スモールカー同等以上の乗り心地と操縦安定性を実現。高速ロングドライブでの疲れにくさと、コーナリングでの操る楽しさを兼ね備えた快適ツアラー性能を身につけました。

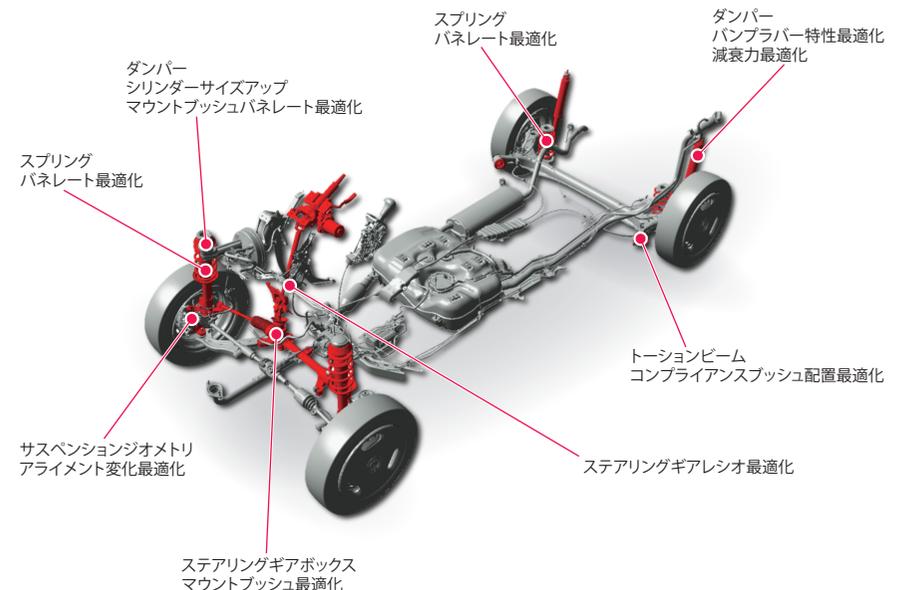
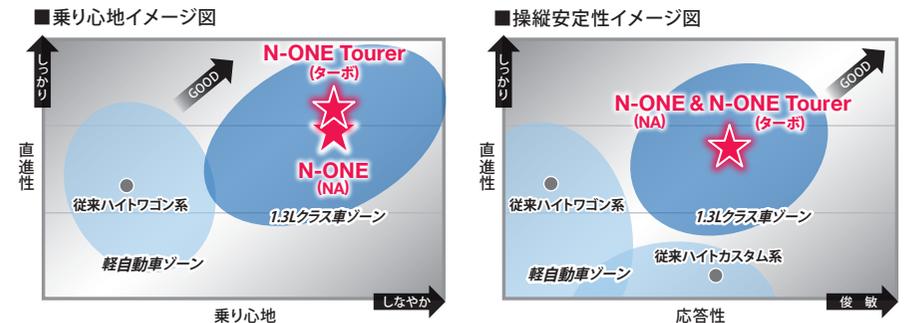
■ **リニアなライトレール性とスムーズな乗り心地を高い次元で両立したフロントサスペンション**
 マクファーソン・ストラット式サスペンションを採用し、ジオメトリを最適設定しました。高パネレートのスプリングとダンパーマウントブッシュによりコーナリング時のロールを抑制。専用ナックルを採用することでストローク時のアライメント変化を低減し、優れたライトレール性を実現しました。さらに、ダンパーのシリンダーサイズを拡大し応答性を向上。微小な振動に対してもダンパーが効果的に動き、スムーズな乗り心地を獲得しています。また、Tourer、Premium、Premium Tourerにはスタビライザーを装備。これによりスプリングのパネレート低減を可能とし、操縦安定性と乗り心地をより高い次元で両立させました。

■ 操縦安定性と静粛性を高めたリアサスペンション

H型トーションビーム式リアサスペンションを採用し、高パネレートのスプリングにより操縦安定性を向上。一方、トーションビームのコンプライアンスブッシュは、路面入力をもっとも効果的に遮断する配置とし、段差を乗り越えた際の衝撃吸収性を高めるとともにロードノイズの低減をもたらしました。ダンパーは、バンブラバーにロングタイプのウレタンを採用しバンプ時の入力を初期から効果的に低減。これらにより、突き上げ感の少ないスムーズな乗り心地を実現しました。

■ 直進時の安定感とリニアな操舵フィーリングを両立したステアリングシステム

ステアリングシステムは、ギアボックスマウントブッシュのパネレートを高め、支持剛性を向上。ギアレシオを小さくすることでクイックな操舵特性とし、さらに、シャシー特性に合わせてEPSを最適セッティングしました。これらにより、高速直進時の安定感を高めながら、ドライバーの操舵に的確に反応するリニアリティを獲得。高速でも市街地でもストレスの少ない、上質な操舵フィーリングを実現しました。



新エンジンをさらにリファインし、クラストップレベル※の走りとお優れた燃費を両立。

N BOXでデビューした新エンジンをさらにリファインしました。軽量な車体やCVTの最適設定とあいまって力強い加速を実現し、高速道路への合流や追い越しでもストレスのない走りを提供します。中でもターボエンジンは、低回転域の優れたトルク特性と中回転域から発生する高い出力で1.3Lクラスを上回る走りを獲得。ツアラーの名にふさわしい走りを実現しました。NAエンジンは、走りをスポイルすることなく優れた燃費を両立しました。

■「ダウンサイジング過給」の考えのもと、1.3Lクラスを上回る走りとお優れた燃費を実現したターボエンジン
「ダウンサイジング過給」とは、エンジン排気量を小さく抑え、パワーが必要なときにだけ過給で補うという考え方。エンジン本体の軽さが燃費に直接貢献するほか、フリクションも少ないなど、効率的な低燃費化技術として、近年、注目を集めています。N-ONEは、ターボエンジンを軽自動車の中の「ハイパワーバージョン」ではなく、1.3Lクラスからの「ダウンサイジング過給」と位置づけて採用。エンジンのリファインやCVTの最適化により、1.3Lクラスを上回る走りを実現するとともに、23.2km/L (Tourer (FF))という優れた燃費性能を両立しました。

■ 走りをスポイルすることなく優れた燃費を両立したNAエンジン

クラストップ※の最高出力と最大トルクを誇るNAエンジンは、その性能を損なうことなく低燃費化を追求。27.0km/L (G (FF), Premium (FF))という優れた燃費を両立しました。走りにおいては、低回転域から盛り上がるフラットなトルク特性を最大限に活かすCVT制御により、市街地で扱いやすい加速特性を備えました。

■ フリクション低減を中心に細部までリファイン

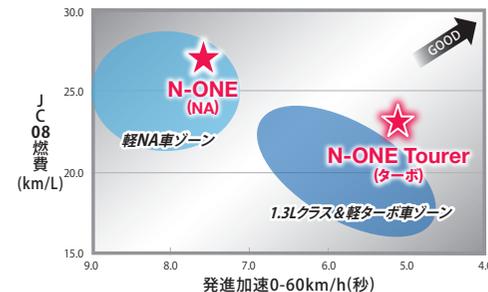
優れた吸排気効率と燃焼効率、低フリクションを実現したエンジンを、細部にわたってリファインしました。燃焼効率をさらに高めるため、シリンダー軸間にウォータージャケットを追加し冷却効率を向上。フリクション低減では、クランクシャフトやカムシャフトの加工精度を高め、抵抗を最小化しました。これらにより、燃費を向上するとともに軽快な吹き上がりを実現しています。さらに、オルタネーターの発電制御を高精度化し、主に減速時に発電するようコントロール。アクセルオン時のエンジン負荷を軽減することで燃費向上を図りました。

※ 軽ハイトワゴンクラス 2012年10月現在 Honda調べ

■ N-ONEエンジン主要技術		
吸排気効率向上技術 ・DOHC ・VTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構) ・ロングインテークマニホールド	燃焼効率向上技術 ・コンパクト燃焼室 ・ハイドロリック・ラッシュアジャスター ・点火時期最適化 ・シリンダー軸間冷却* ・高熱伝導ピストントップリング*	フリクション低減技術 ・スイングアーム式ローラーロッカーアーム ・ピストンパターンコーティング ・低張力ピストンリング ・低フリクションオイルシール ・2段リリーブオイルポンプ ・クランクシャフト鏡面仕上げ* ・カムシャフト鏡面仕上げ* ・サイレントチェーン鏡面仕上げ*
エネルギーマネジメント技術 ・高精度発電制御*		

* N-ONEから適用

■ 走りとお燃費イメージ図



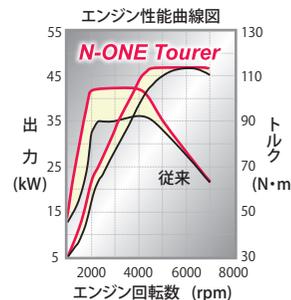
EARTH DREAMS TECHNOLOGY

エンジンなどの内燃機関やトランスミッションの効率向上、モーターなどの電動化技術の進化によって、優れた環境性能をベースにHondaならではの運転する楽しさを追求し、走りとお燃費を高次元で両立させる新世代新技術群。

■ 3気筒 660cc DOHC ターボエンジン



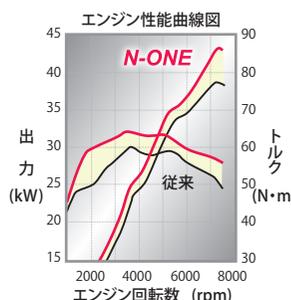
- 最高出力 **47kW [64PS] / 6,000rpm**
- 最大トルク **104N・m [10.6kgf・m] / 2,600rpm**
- JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値) **23.2km/L**
- Tourer (FF)**



■ 3気筒 660cc DOHC エンジン



- 最高出力 **43kW [58PS] / 7,300rpm**
- 最大トルク **65N・m [6.6kgf・m] / 3,500rpm**
- JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値) **27.0km/L**
- G (FF), Premium (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。■ JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はより低い値になります。

専用設定CVTとエコ運転サポート技術で、優れた燃費性能を達成。

効果的なトルク増幅と優れた伝達効率を実現したCVTを、N-ONEに最適チューニングしました。ターボエンジン、NAエンジンともに、専用ファイナルギアを採用するとともに、変速制御を最適化。市街地で扱いやすい加速特性と優れた燃費性能を両立しました。また、エコ運転をサポートする数々の機能や技術を装備。「平成27年度燃費基準」を上回る燃費性能を実現するなど、全タイプで優れた環境性能を達成しています。

■優れた加速度特性と燃費性能を両立した専用設定CVT

市街地走行で多用されるアクセルペダル中間開度の加速度特性を大幅に向上。軽く踏むだけで力強い走りを生む設定としました。中間開度の比較では、ターボ車は1.5Lクラス、NA車は1.3Lクラスに匹敵する加速度特性を実現しました。発進時や右左折後の立ち上がりで力強い走りを提供します。また、NA車はトルクコンバーターのロックアップクラッチを低バネ化することでスリップを最小化し、ロックアップ領域を拡大。さらなる低燃費化を図りました。

■エコ運転をサポートするECONモードを標準装備

スイッチひとつでエンジンやCVT、エアコンなどを協調制御して燃費の向上に貢献するECONモードを全タイプに標準装備しました。

■アイドリングストップシステムをNA車全タイプに標準装備

停車中に自動的にエンジンを止めガソリン消費を抑えるアイドリングストップシステムを、NA車全タイプに標準装備しました。ECONスイッチON時に作動します。

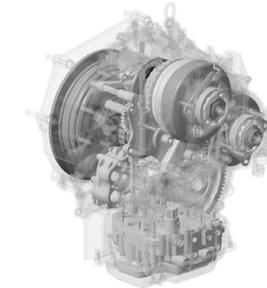
■コーチング機能を全タイプに標準装備

燃費のよい運転かどうかをスピードメーターのエコインジケーターで知らせる、コーチング機能を標準装備しました。GとTourerはスピードメーターリング、PremiumとPremium Tourerはスピードメーター中心がホワイトからグリーンに変わり、燃費のよい運転であることを知らせます。

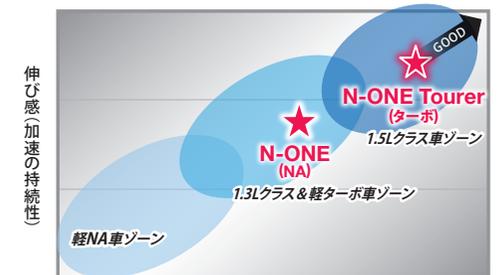
■全タイプで優れた環境性能を達成

国土交通省「平成27年度燃費基準」を、NA車は20%、ターボ車(Tourer)は10%上回る優れた燃費性能を達成。また、「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得するなど、全タイプで優れた環境性能を達成しました。

■ワイドレンジ平行軸1次減速式トルクコンバーター付きCVT



■アクセルペダル中間開度の加速度特性イメージ図



応答性(出足のよさ)

■ECONスイッチ



■コーチング機能(エコインジケーター)



Photo:G



Photo:Premium

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。
全タイプ

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。

リサイクル材の使用を推進。

「平成27年度燃費基準」を達成。



平成27年度燃費基準を20%以上上回る優れた燃費性能を達成
G (FF/4WD)、Premium (FF/4WD)



平成27年度燃費基準を10%以上上回る優れた燃費性能を達成
Tourer (FF)



平成27年度燃費基準を上回る優れた燃費性能を達成
Tourer (4WD)、Premium Tourer (FF/4WD)

日本自動車工業会の定める環境負荷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

毎日の運転に安心をもたらす高次元の安全性能。

市街地でも高速道路でも安心してドライブしていただくために高次元の安全性能を追求。クラストップレベル^{※1}の衝突安全性能を備えながら、軽自動車ではじめて^{※1}エマージェンシーストップシグナルを標準装備するなど、事故の危険性を低減する装備も充実させました。

リアルワールドでの安全を見据えた衝突安全性能

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。Nシリーズでは、新設計エンジンと新荷重分散構造を採用することで、従来軽自動車に対し70mmも短いエンジンルームでコンパティビリティ対応ボディを完成させました。これに加え側面衝突時の荷重を受け止めるシートロードパスや、後面衝突時の荷重を効果的に受け止めるストレートリアフレームなどにより、全方位で優れた衝突安全性能を実現しています。

サイドカーテンエアバッグシステムと前席用i-サイドエアバッグシステム(容量変化タイプ)を標準設定^{※2}(タイプ別設定)

サイドカーテンエアバックシステムは、側面衝突時に大人から子供までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広範囲で保護。特にセンターピラーへの頭部衝突を防ぐ展開性能を実現しています。前席用i-サイドエアバックシステムは、エアバッグ内の気室を2層構造とした新開発の容量変化タイプ。展開の速度や圧力に変化を持たせることで乗員への衝撃を緩和しながら、優れた保護性能を発揮します。

軽自動車ではじめて^{※1}、エマージェンシーストップシグナルを全タイプに標準装備

急ブレーキ時、ハザードランプを自動的に高速点滅させ後続車に注意をうながす、エマージェンシーストップシグナルを、全タイプに標準装備しました。時速60km以上で急減速した場合やABSが連続して作動した場合に作動します。

VSA(車両挙動安定化制御システム)とHSA(ヒルスタートアシスト機能)を全タイプに標準装備

横すべりなどクルマの急激な挙動変化を抑えるVSAと、坂道発進時の後退を抑制するHSAを、全タイプに標準装備しました。VSAは、2011年11月1日に施行された新基準ESC法規に適合しており、2014年10月1日から施行される装着義務についても先行して適用しています。

頭部や脚部などに対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ

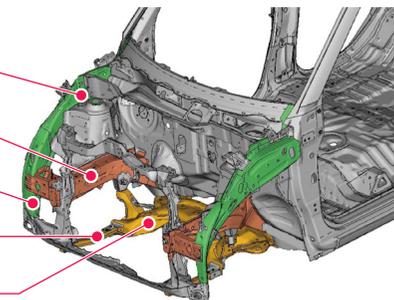
万一の際、歩行者にダメージを与えやすいボディ前部に衝撃をやわらげる構造を採用。ボンネットヒンジ部、フロントウインドウ支持部、ワイパー、ボンネット、バンパー、フェンダーを、衝撃吸収構造としています。

※1 2012年10月現在 Honda調べ

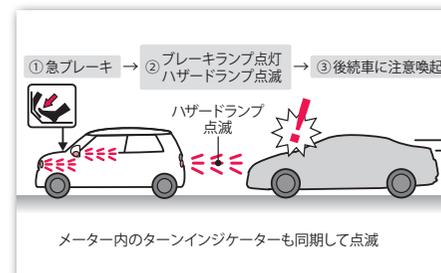
※2 サイドカーテンエアバッグシステムはLパッケージに標準装備。前席用i-サイドエアバッグシステムはPremium Tourer・Lパッケージに標準装備(左記以外のLパッケージにメーカーオプション)。

コンパティビリティ対応ボディ

- **アッパーフレーム**
上部のエネルギー吸収
- **メインフレーム**
高効率なエネルギー吸収
- **ロアメンバー**
相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止
- **アンダーロードパス**
衝突初期のエネルギー吸収
- **パワープラントロードパス**
パワープラントから入力するエネルギーをサブフレームで吸収



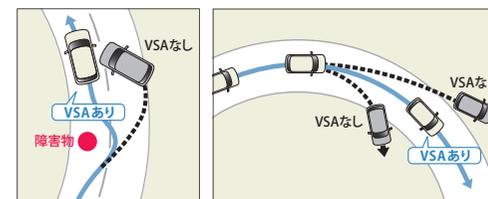
エマージェンシーストップシグナル作動イメージ図



エアバッグシステム展開イメージ



VSA作動イメージ図



HSA作動イメージ図



ブレーキ時の車輪ロックを防ぐABS、加速時などの車輪空転を防ぐTCS、旋回時の横すべり抑制、3つの機能をトータルにコントロールすることでクルマの急激な姿勢変化を抑え、安定した走りをアシストします。

坂道発進時、ペダルを踏み換える瞬間のクルマの後退を約1秒間抑制します。

