



#### 主要諸元：(Premium 4WD)

- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,570mm
- ホールベース／2,520mm
- トレッド／前：1,300mm 後：1,305mm
- 車両重量／900kg
- 最小回転半径／4.7m
- エンジン／658cc 直列3気筒 DOHC
- 最高出力／58ps：7,300rpm
- 最大トルク／6.6kgf・m：4,800rpm
- WLTC モード燃費／21.0 km/ℓ
- ミッション／CVT
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク  
後／リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ／155/65R14
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格／1,912,900円(税込)

しくなったということだ。それを一つずつ記していくが、まずはエンジン。先代がS07A型を横んでいたのに対し、新型はS07B型となった。出力／トルクのスペックはほぼ同じだが、実はボア×ストロークが大きく異なる。A型は64・0×68・2mm、B型は60・0×77・6mm。つまりS07B型はかなりロングストローク化されている。一般的にショートストロークは高回転型、ロングストロークはトルク重視型で、スクエアストロークは双方のメリットを持ち合わせているとされる。N-ONE搭載エンジンのボアストローク比は、スクエアに近いロングストロークから、明らかなロングストロークへと交換されたわけだが、低燃費化しやすいというメリットもある上、シティコミューターの的な使い方が多いと予測されるN-ONEにはベストな選択だと思ふ。

続いてトランスミッション。スポーツグレードRSにマニュアルトランスミッションが用意されたほか、CVTも煮詰められた。新たに採用された制御機能としてG-Design Shift制御(アクセル開度に応じ車速に合わせてエンジン回転数を上昇させる)と、ブレーキ操作ステップダウンシフト制御(ブレーキ操作に合わせてギア比を制御、安定したエンジンブレーキやスムーズな再加速を実現)の2つが挙げられる。これらは走行時に何らかの効果を実感できるものではないのだが、トルク感のあるエンジンとの相乗効果で非常にスムーズな加減速ができる。試乗車はNA(フンターボ)車だったが、絶対的なスピードこそ高くないものの、アクセル開度にリニアに反応して回転数が伸びていくフィールが心地良い。街中はもちろん、郊

外の比較的空いている道でも出足が遅いと感じることはないだろう。グレードによりパドルシフトも備わるので、雪道でのエンジンブレーキや積極的に走りたいた時には非常に有用だ。

RSグレードには軽自動車初、FFターボと6速マニュアルトランスミッションの組み合わせが登場。クロスレシオ化されたギア比を持ち、積極的にドライブを楽しむ方にはぴったりのホットバージョンである。

### よりミニマルなインテリアデザイン

グレードはベーシックな「オリジナル」、質感を追求した「プレミアム」、スポーツグレード「RS」の3構成。「プレミアム」にはターボ搭載の「プレミアムツアラー」も存在する。RS以外はFF/4WDがあり、RSはFFのみだがCVTと6速マニュアルを選べる。フロントグリルのデザイン、メッキやブラック加飾によって外観上の差別化が図られている。

見た目で明らかに変わったと分かるのがインテリアである。特に助手席前のダッシュパネル形状は上下2分割式が廃され、メーター類の左側から続くパネルが設けられた。横に長いパネルは視覚的な広さを生み出し、空調コントロールがダッシュパネル内に収められたことで助手席足元の空間は広がっている。この一見のつべりしたパネルが生み出すムードは非常に良い。遊び心、おしゃれ感も向上し、先代N-ONEオーナーからも注目を集めるに違いない。そもそもN-ONEは「ミニ



# 外観以外はすべて刷新 ホンダの大きなチャレンジ HONDA N-ONE

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 熱 (川村写真事務所)  
■取材協力=ホンダカーズ札幌中央 北広インター店 Tel(011)377-9777

## プロフィール 外観イメージを残したまま 大幅に刷新

N-ONEは'11年12月発売のN-BOXから始まった「Nシリーズ」の第3弾として、'12年11月に登場した軽自動車。全高は1,550mmを越えるので軽トールワゴンに分類され

るが、N-BOXやN-WGNに比べて全高は抑えられ、5ドアハッチバックまたは2ボックスセダンとして位置付けられている。'14年、'15年、'17年とマイナーモデルチェンジを受け、たほか、仕様変更やラインアップ追加を経て、実に8年ぶりのフルモデルチェンジとなった。今なお先代の可愛らしいエクステリアデザインには新鮮味を感じるが、今回驚いたのは、まさにそのエクステリアデザインである。写真を見て「マイナーチェンジ？」と思う方がいても不思議ではない。ホンダは「好評を得ている外観デザインのコンセプトを変えず、その他の大部分を刷新する」という、非常に大胆な方法をとった。チャレンジと言っても過言ではない。バンパーやグリルが垂直に近い角度になったり、バンパー下部の造形変更、リアバンパー下部にリフレクターが設置されるなど、もちろんしっかりとデザインは作り込まれている。さらにN-BOXをベースにプラットフォームが刷新され、約7%の軽量化を実現。FF車の全高は1,540mmに統一されるなど、構造からして一新されているのだが、外観から受けるイメージだけはあまり変わっておらず、一目でN-ONEと分かる。ここまで大胆な手法は近年あまりない。それだけ先代N-ONEのデザインが優れていたということであり、タイムレス(時代を超越した)な魅力を持っているということに他ならない。

## 次世代型のエンジンと、 進化したトランスミッション

言い方を変えれば、外観以外はほとんど新

## ディーラーメッセージ

ホンダカーズ札幌中央 北広インター店  
営業

### 諸澤 祐紀さん

私たち営業スタッフも最初に驚かされたのが「あまり変わらない外観デザイン」でした。しかしインテリアの質感を確認し、試乗してみた結果分かったのは、明らかに進化した新型車であるということです。外観は「変わらぬ良さ」を維持しつつ、インテリアや目に見えない部分は大きく進化。安心の「Honda SENSING」もフル搭載されています。そしてもちろん低燃費、毎日の運転もストレスなくお楽しみいただける一台となりました。ぜひご試乗の上、N-ONEの進化をご体感ください。



### —インプレッション—

#### 走行性能も明らかに進化

走りっぷりは小気味よく、極めて軽快だ。レポーターは17年のマイナーチェンジの際にも試乗しているが、明らかに発進加速のフィールが向上している。これがエンジンの違いなのか、CVT制御によるものなのか、単体で比べていないので分からないが、スムーズにエンジンが吹け上がり、それに伴って車速も伸びる。1,500ccクラスだと言われても気づかないかもしれない。これにターボが

マルデザイン」を標榜している。ミニマルとはミニマリズムを語源とし、50年代の彫刻や絵画において「装飾的趣向を凝らすのではなく、逆にそれらを必要最小限まで省略する表現スタイル」として発生したもの。60年代以降はファッションや生活様式にも取り入れられ、「必要最小限」という意味でも使われる言葉。シンプル・イズ・ベストという言葉もあるが、シンプルであることは、実はとても難しい。N-ONEの外観を大きく変えないと決めた後、インテリアをどのような方向性にするかホンダの開発陣は大変だったと思うが、シンプルで分かりやすくなったインテリアデザインは非常に完成度が高い。

加わると、運転好きな人にはより面白いだろう。マニュアルミッションで操作できるならなおさらである。その喜びは、RSがFFのみであるという制約を簡単に上回ってしまっている。足回りの味付けも非常に良いバランスだ。段差を乗り越える際など、タイヤが伝えてくる路面インフォメーションは必要十分。そしてコーナリングマナーも秀逸。基本的にニュートラルステアなのだが、クイックすぎずダルすぎず、とても扱いやすい味付けである。タイトコーナーでの挙動は、ステアリングを切った後、ほんの一瞬車体が反応し、すぐにしっかりと追従してくるというもの。スポーツカーのようにシビアでもなければ、フランス車のしなやかさとも少し違う。四輪がシャーシ四隅に振り分けられ、ホイールベースが広くとられていることもあって、包容力のある安定度合いなのだ。軽自動車らしからぬ安定感、包容力。なんとも興味深い味付けだ。

走行性能においても大きく進化していることを感じたのだが、これは試乗してみなければ分からない。インテリアも、シヨールムでじっくり見なければ分からない。何故なら外観イメージが大きく変わっていないからである。だからこそ新型N-ONEはホンダの大胆なチャレンジと言えるのだ。自動車に限らず、新商品は目に見えて進化した面があればあるほど話題を呼びやすい。しかしN-ONEはその逆を行った。これはデザインの秀逸さとともに「乗れば真価がわかるよ」というホンダの自信のように思えてならない。