



主要諸元：(CUSTOM L・TURBO 4WD)

- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,815mm
- ホイールベース／2,520mm
- トレッド／前：1,295mm 後：1,295mm
- 車両重量／930kg
- 最小回転半径／4.7m
- エンジン／658cc 直列3気筒DOHC
- 最高出力／64ps：6,000rpm
- 最大トルク／10.6kgm：2,600rpm
- JC08 モード燃費／23.0km／ℓ
- ミッション／e-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／165/55R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(北海道地区)／2,102,100円(税込)

軽自動車「主役」の座は不動のものに！

ホンダには軽乗用車の新型リリースが中断する時期が2回ある。昭和49年から10年間と、昭和60年頃と同じ10年間。ともに海外を見据えたミドルクラスに重点を置いた時期である。しかし「N」の伝統を守り続けてきたホンダの技術陣はその時期にも軽自動車の研究は怠らなかった。

平成9年に久々の新型軽乗用車としてデビューした新ライフをはじめ、次々と発売するのだが大ヒットとはならなかった。そこで、マーケティングやユーザーサーチを進めた結果、浮かび上がった結論は「ユーザーの選択肢を広げるためにも、人気になりつつあるスーパーハイトワゴンモデルをラインナップに加えること」だった。そこからの対応は早く、すでに充分な技術力を蓄積していたこともあって、ライバル他車を超える魅力的な軽スーパーハイトワゴンをホンダは作り出してしまう。それが平成23年12月に発売された初代のN-BOXなのである。

ホンダ初の軽スーパーハイトワゴンとあってプラットフォームから新設計され、ホンダ独自のセンタータンクレイアウトを採用すると同時に、エンジンルームも極限まで見直し70mmも短縮させることで広い室内空間を確保。エンジンも新設計のロングストローク仕様を採用することで力強いトルクを手に入れる。

ちなみに軽自動車に4バルブのDOHCエンジンを搭載することはホンダ初の試みだった。これほどの新機軸を盛り込んだN-BOXである、人気にならないわけがない。実質的には発売初年度である平成24年の「日本自動車殿堂カーオブザイヤー」に選ばれ、日経トレンディの「ヒット商品ベスト30」の12位となり、グッドデザイン賞まで受賞してしまう。販売台数も絶好調で、まったくの新車にもかかわらず年度販売台数のトップを奪うほどの大ヒットを記録するのだ。

その後の絶好調ぶりは誰もが知るところで、軽自動車では昨年まで新車販売6年連続のトップ、普通車も加えた全車販売台数でも4年連続の首位。今やN-BOXシリーズこそ日本を代表するブランド、国産車の「覇王」になったといえるだろう。

インプレッション——デザイン変更で、上質感がさらにアップ！

試乗用に用意いただいたのは、新型のカスタムL・4WDターボである。現行型がフルモデルチェンジを受けたのが平成29年8月だから、今回は3年4か月ぶりの大幅改良となる。全体のシルエットはボディ4面すべてほぼ垂直に切り落とされた四角形。軽自動車に課せられた厳格なサイズから室内空間を確保しようとするれば当然の帰結であり、そこに独自のデザインを盛り込むのが技術者の力量なのだ。

まず目がいくのがフロントマスク。新型はクロームメッキを立体的に使ったグリルと9灯式LEDヘッドランプを一体化させ、さらにグリル下部のフォグラмп周りにもメッキの縁取りを使うことでダイナミックさが強調され、これはなかなかの押し出し感。またナンバープレートもフロント中央に移設され、大型のルーフスポイラーが装着されたリアもフルLEDのコンビネーションランプとともに迫力充分である。

インテリアも全体を黒を基調とし、そこにクロームの加飾パーツを加えることで落ち着いた雰囲気演出し、シートも肌触りの良い黒のフラ임スームズ素材であり、そのセンターにはガンメタのセンターラインが入るといって洒落たデザイン。そのデザインはリアシートも同様であり、これらによって上質感や硬派な印象を与えることに成功している。

そして、今回のマイナーチェンジ、最大のポイ



国内販売台数4年連続トップのN-BOXが、その絶大な人気を不動にするビッグなマイナーチェンジ!

HONDA N-BOX

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=Honda Cars札幌中央 月寒店 Tel.(011) 855-7111

し、その時点で自動車を製造していない企業の排除が要点。その政府方針に異議を唱えたのが誰だろう、ホンダの創始者である本田宗一郎だった。その当時、ホンダはすでにスーパーカブが大ヒットし、2輪ロードレースの最高峰であるマン島TTレースを制覇するなどオートバイメーカーとして確固たる地位を築いていたが、4輪に進出することも視野に入れていたのである。この政府方針に本田宗一郎が「憤懣やるかたない」と感じたのは当然のことだった。

その法案はその後廃案となるのだが、ホンダは急ピッチで4輪車の開発を進める。そして昭和38年にホンダ最初の4輪車として発売されたのが4気筒DOHCエンジンを搭載する軽トラックT360。さらに同じエンジンを搭載するS360という2シーター軽スポーツカーも発表されたのだが、ホンダの4輪業界に進出する。本気度を世界に示したのが、昭和42年に発売された軽乗用車N360だろう。

このN360、昭和40年にメキシコ・グランプリでF1初優勝を果たすホンダF1レーシングチームの監督だった中村良夫が開発責任者。エンジンはCB450というバイクの2気筒エンジンをベースにし、ミッションやクラッチもバイク用を流用していた。そのため駆動方式もFFであり、ホンダがその先もテーマとして掲げるM・M思想(メカ・ミニマム&マン・マキシマム)にしっかりと合致した仕上がりになっていた。

このホンダの自信作はすぐさま市場に受け入れられ、発売からわずか2年で25万台を販売、総生産台数は何と65万台を超える大ヒットとなる。「N」というネーミングだが、「Normon(乗り物)」から取られたという説がある。この『誰もが安価に、最高の品質を持つクルマを手に入れ、クルマ生活を楽しめる』というホンダの方針は、現在のN-BOXシリーズにも脈々と受け継がれていることがわかるのである。

ディーラーメッセージ

Honda Cars札幌中央 月寒店
新車課 営業

勇崎 航平さん

「室内の広さや使い勝手の良さがお客様から大好評で、4年連続で国内販売台数ナンバー1を達成したN-BOX、今回のマイナーチェンジで、ルーム内の質感やフロントグリルなどをこれまで好評のN-BOXらしさを残しながらも、より良いイメージをお持ちいただけるように磨き上げました。全グレードに「Honda SENSING」を標準装備し安全対策も万全で、どなたにも安心してお乗りいただけるクルマに仕上がっています。私たちも自信をもってお勧めできる今度のN-BOX、試乗車も常時用意しておりますから、さらに魅力的となった質感と運転しやすさ、使い勝手の良さを実際にお乗りになって体感してみてください。



絶妙なパワーと 的確な走行安定性！

シートが「コデイネットスタイル」というグレードを加えた点だろう。ここにはホンダ軽自動車では初となるボディカラーである「プレミアムクリスタルレッド・メタリック」を選べたり、クロームメッキパーツでボディを飾ったり、ホイールも独自デザインとなり、ルーム内のカラーやシートも専用になる。ユーザーの個性に合わせて、選択の幅が広がることはN-ONEをチョイスする大きなメリットとなるだろう。

ちょっと固めのベンチシートに乗り込む。このシート、ベンチタイプではあるがサポートはさほど悪くない。このクルマで強烈な横Gがかかるほどのコーナリングをする必要はなく、サポート性より、フラットなフロアを利用して助手席への移動などの便利さを優先すべきなのだから。また、小径の本革巻きステアリングホイールとシフトノブはグローブにもよくなじみ、その感触は好感が持てる。

ウインドエリアが大きく、広い視界を得られることを確認して前方に目をやると、通常メーターパネルがあるべき部分にそれがなく、あるのは大きめの小物入れ。視線を上げると、盛り上がったダッシュボードの奥にメーターがあることに気づく。このコクピットレイアウト、最初は戸惑うのだが、着座ポイントの高いシートポジションをアップライト気味にすると、このメーターディスプレイが前方視界に自然に入ってくる。そのアナログ表示のタコメーター、スピードメーター、左端のインフォメーションはとも見やすく、走行状況の確認がしっかりと出来る。

シフトノブをSにセットして1速へシフト。この動作、N-BOXはCVTオートマなのだから「？」と思われたかもしれない。実は、ターボ車にはすべてパドルシフトが装備され、疑似的シフト操作ができるのだ。そして、この7速のシフト

感覚が素晴らしいのである。ロングストロークの3気筒エンジンながら、シフトアップのたびに軽々とレッドゾーンの7、500回転まで吹き上がり、シフトダウンにもタコメーターの針が正確にエンジン回転を教えてくれ速度が落ちてゆく。このシフト感覚と、パワー、スムーズに吹き上がるエンジン回転こそが『ホンダらしさ！』であり、ホンダ技術陣は軽ワゴン用エンジンにもそれを盛り込んでくれているのだ。

重心の高い軽スーパーハイトワゴン、その弱点がコーナリングなのだが、N-BOXはさほど気にする必要はない。操舵力が軽いと余計にステアリングを切り込み不安定になるのだが、N-BOXは多少重ためにセットしており、手こたえがしっかりとしている。そのため、コーナリングはもちろん、高速直線走行でも安定したステアリング操作ができる。

そして北海道には必須の4WDシステム。最近では後輪を小さなモーターで駆動させ、「非常脱出用」とする構造を採用するクルマも多いが、N-BOXはミッションからプロペラシャフトとデフを通じて後輪に駆動力を送る本格的4WDを採用している。新雪の積もった路面でのコーナリングを試したが、確かにステアリングの切り始めは路面抵抗によりアンダーステアを感じるが、そこで一瞬アクセルをオフにしてさらに踏み込むと、後輪の駆動力が増して押し出されるように進んでゆく。全車の標準装備される先進の安全運転支援システムと同様に、この走行安心感こそ北海道ユーザーには大切な要素であり、だからこそN-BOXが選ばれているのだ。

4年連続で「日本で一番売れているクルマ」となったN-BOXシリーズ、N360から続くホンダが持つ軽自動車技術のすべてを投入した力作であり、その人気は納得がゆく。軽自動車という枠を超え、1台のファミリーカーとして十分な満足感を得られる大傑作車、それがN-BOXなのである。