



昭和34年にはマン島TTレースに初出場、翌年には世界最高峰のワールドGPシリーズに参戦し、その第4戦のドイツGPでは早くも250ccクラスで田中健二郎が3位入賞。これは世界選手権レベルのレースにおける日本人初の快挙であった。そのエンジン、わずか250ccという小排気量ながらDOHC4気筒という驚異的なメカニズムを持っていた。この頃からすでにホンダのエンジン技術は世界最高峰と呼べるほどのレベルに達していたのである。

その快挙を成し遂げたライダーである田中健二郎、のちに日本レース界を支える立役者となる高橋国光や北野元、長谷見昌弘などの「師匠格」にあたる人物。その田中が当時のことを「4輪車なんて2輪ロードレーサーに比べると10年以上も遅れていたな」と言っているが、それも道理で、その頃からDOHCエンジンは当然だったし、ディスクブレーキの採用検討も2輪の方が早かったのだから。

卓越したエンジン技術を持つホンダが4輪車への参入を表明したのが昭和37年のこと。その翌年にはホンダ初の4輪市販車として軽トラックのT360が発売されているが、そのエンジンは360cc4気筒DOHCで、最高出力は8,000rpmという高回転で発生するという、とてもトラック用とは思えないポテンシャルを持っていた。同じくS500という2シータースポーツカーも発表されたのだが、初の4輪車がトラックとスポーツカーであり、このあたりにホンダらしさが表れていると言えるだろう。

ただし、商用車やスポーツカーが主流にならないのは当然で、より多数の販売台数を確保すべく軽4輪乗用車の開発に着手する。本田宗一郎の提唱する「安価なミニマムトランスポートেশョンを提供する」という趣旨から、エンジンやドライブシャフトは2輪用が流用され、広い室内空間を確保するためFFを採用し、昭和42年3月に発売され

たのがN360だった。

持てる技術のすべてを投入して開発され、ホンダ初の量産4輪乗用車として登場したN360、その思想は現在日本を代表する4輪車となったN-BOXシリーズにも脈々と受け継がれており、ホンダ軽自動車の原点はN360にあると言える。

ホンダ初代の量産4輪乗用車であるN360、その当時の軽自動車の多くが2ストロークエンジンを搭載し20馬力程度だったのがN360はなんと31馬力という高出力で、最高速度も悠々と100km/hを越えていた。さらにこのハイパフォーマンスをライバル他車より安価に手に入れることができたのだ。

その要因は、すでに実績のある2輪用の空冷並列2気筒OHCEエンジンをベースに開発し、クラッチやトランスミッションもそのまま2輪用を流用したこと。さらに、新たな販売ディーラーを設立せず、これまでの2輪販売店網を使うことで流通経費を削減できたからである。このまったく新しい発想から生まれたホンダ初の軽乗用車は発売後の数ヶ月で、販売台数一位だったスバル360を追い落としトップの座を奪取、その後も3年間にわたってトップの座に君臨し続けるのだ。

このN360の開発責任者が中村良夫、昭和39年に参戦を開始したホンダF1GPレーシングチームの監督だった人物である。翌年のGPシーズン半ばで本田宗一郎の命により市販車部門に戻され、開発責任者として任に当たったのがN360なのである。中村らが開発したF1エンジンは、500ccのV12という高回転・高出力型だったが、市販車開発にあたり中村が選んだパワーユニットは2輪用エンジンだった。

F1エンジニアの技術を導入し開発！

—プロフィール— 驚異的な販売台数を達成中！

先月（令和4年3月）の初め、例によって前月、つまり2月の販売台数が、一般登録車は日本自動車販売協会連合会（自販連）から、そして軽自動車は全国軽自動車協会連合会（全軽自協）から発表さ

圧倒的人気を誇る軽自動車の“覇王”に、特別仕様車「STYLE+BLACK」の登場で、その魅力がさらにアップ！！

HONDA N-BOX Custom

■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=ホンダカーズ札幌中央 南郷通店 TEL(011)862-7111

れたのだが、その数字には驚かされた。登録車と軽自動車を合わせた4輪車のトップはまたもホンダN-BOXであり、その販売数は2万台に迫る1万9,974台と圧倒的だったのである。

さらに年初めの1月もN-BOXは1万9,000台を超えての首位。昨年一年間の販売台数を見てもN-BOXは4年ぶりに首位は譲ったとはいえず、トップのトヨタ・ヤリスシリーズはボディ形状やプラットフォーム構造も違うSUVを加えての数字である。それを勘案し、同一のモデル、同のボディタイプを持つクルマだけで比べると、やはりN-BOXが首位なのだ。

日本国内で年間に16万台以上の販売実績を持つ4輪車はN-BOX以外には存在しない。つまり日本国内において今や、市街地を走る最も多い新車がN-BOXであり、日本を代表するブランドと言ってよいだろう。これほどの実績を手にしたN-BOX、まさに国民生活を支える重要な耐久消費財であり、4輪車のトップブランドとしての地位はこの先も継続されることだろう。

この傑作車はどのように生まれてきたのか、圧倒的人気はどこから来るのか、N-BOXの持つ魅力の数々を見てゆきたいと思う。

初代N360こそNシリーズの原点！

ホンダの創始者である本田宗一郎が浜松市に本田技研工業を設立したのが昭和23年のこと。2輪メーカーとしてドリーム号やカブFなど次々にヒット作を発表し、昭和30年には2輪生産日本一の企業へと成長する。そのホンダが次に目指したのが、本田宗一郎の「レースをしなけりゃクルマは良くならん」観衆の目の前でシノギを削るレースこそ世界になる道だ！、という言葉にもあるように世界選手権レベルのレースへの参戦だった。





お客様もN-BOXからまたN-BOXへと買い換えてくださる。だから多くの販売台数を確保できるんですよ」と言う。数々の魅力を備えたN-BOX、この先もライバル車を圧倒し、国産車トップの座を保持し続けることだろう。

—インプレッション—

**ブラック基調で
精悍さを身に着けた！**

昨年の12月、N-BOX Customの特別仕様車として発表された「STYLE+BLACK」、そのポイントは黒にこだわったアクセントを備えた点だろう。まず目につくのがフロントグリル。ベルリナブラック仕上げで精悍さに加え、重厚さも感じさせるデザインなのだ。その黒へのこだわりはグリル周りの加飾から、リアのナンバープレート上のガーニッシュ、ドアハンドルやドアミラーにまで及ぶ。

さらに、車名のエンブレムも黒であり、秀逸なのは専用のアルミホイールや、同様に本革が使われているシフトノブも黒。もちろんダッシュボードやドア内張も黒なのは言うまでもない。そしてシート。これまた黒が基調であり、座面はベンチシートだが中央で分割され、シートスライドやシートバックは別に調整ができる。プライムスモースと呼ばれるレザー風シートの中央には縦長の綾織りグレーのアクセントが入り、これが質感を高めている。

その質感の高さはリアシートも同様。シートス

ライド量も驚くほどたつぷりとあり、レッグスペースの広さは圧倒的である。さらに、スライドドアとルーフの高さのせいで乗り込みやすさも特筆ものの。そしてシートをたたむと、広大な空間が出現する。テールゲートを開けずとも、リアシート部分だけで相当大きな荷物を積み込めるのだ。

この広さを実現したのがホンダ独特のセンタータンクレイアウト、つまりガソリタンクを前席シート下に収めたことと、エンジンルームを極限まで計算し尽くし70mmもスペースを切り詰めたことによる。それがホンダの掲げるM・M思想（メカ部分は最少に、ルーム空間は最大に）であり、使い勝手の良さが生まれたのだ。それに加えて、ルーム内の上質感を大きく向上させた。

N-BOXにとって「軽自動車だから…」という言い訳は通用しない。室内空間の広さやルーム内の素材は上級車種を同様の手法で作られている。現代のユーザーに「安かろう、悪かろう」という感覚はないだろうし、「コストパフォーマンスこそ重要なのだ。その点からもN-BOXは、軽自動車という一般的概念を超え、1台のファミリーカーとしてユーザーに十分な満足感を与えられるクオリティを持っている。これこそがライバル達の追従を許さないN-BOXの大きな魅力になっているのだ。

**直進安定性と卓越した
ハンドリング特性！**

コクピットに乗り込み、質感の高いシートに腰を落着ける。基本的にベンチシートなのだが、シートバックの形状が優れているためサポート性は悪くないし、シートヒーターが装着されているのは寒冷地に住む我々にとっては歓迎すべき点。前方に目をやると通常メーターパネルがある部分は大きな小物入れになっており、実際のメーターパネルはダッシュボードの一段上にある。シート座



- 主要諸元：(CUSTOM L・TURBO 4WD STYLE+BLACK)
- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,815mm
 - ホールベース／2,520mm
 - トレッド／前：1,295mm 後：1,295mm
 - 車両重量／990kg
 - 最小回転半径／4.7m
 - エンジン／658cc 直列3気筒 DOHC TURBO
 - 最高出力／64ps：6,000rpm
 - 最大トルク／10.6kgm：2,600rpm
 - JC08 モード燃費／23.0 km／ℓ
 - ミッション／無段変速オートマチック
 - 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)／2,190,100円(税込)

このF1マシンとは全く違った新しい発想から生まれたN360、2輪用エンジン・ミッションを流用したことからコストを抑えることに成功した上、2輪販売店でもメンテナンスが容易であったという利点も生む。これらには、厳しいレギュレーションに縛られ、与えられた機材の中で瞬時に判断し対応しなければならぬF1GPレース現場での経験が生かされたのは言うまでもない。

**N-BOXにも
F1の血が流れる！**

それまでの軽乗用車業界の常識をくつがえす程のインパクトを与えたN360、大ヒット作となっただけが問題はそれ以降だった。ホンダも次々とライフやトゥデイなどニューモデルを発売したのだが、軽自動車業界を席捲するほどのヒットにはならなかった。もちろん軽自動車の開発は継続していたのだが、シビックやアコードが大ヒットし、オデッセイというニュージャンルのミニバンの登場でホンダの方向性は登録車へと移っていったのだ。

そのため2度にわたって10年ほどホンダから軽自動車のニューモデルが発売されない時期があり、ホンダ製軽自動車のシェアは低迷してしまっ。スズキ、ダイハツの2強はもちろん、三菱からのOEM車を販売していた日産にも抜かれシェアは4位。一時は軽自動車からの撤退まで噂される時期もあったのである。

しかしホンダはその状況に甘んじてはいなかった。もう一度、軽自動車のトップを目指す決断がなされたのである。それが平成20年頃であり、当時の軽自動車状況を見定めた結果、ユーザーの選択肢を広げるためにも新型車のジャンルはユーザーの支持が上昇中だったスーパーハイトワゴンの開発としたのである。その開発責任者に任命されたのが浅木泰昭だった。そして、その浅木もホンダF1

第一期である1980年代に、ウィリアムズチームに高出力・低燃費という相反する課題をクリアした最上のF1エンジンを供給していた時期のF1エンジニアだったのである。

浅木をはじめとする開発スタッフは、まったく新しい発想の軽自動車を作るという観点からスタートした。プラットフォームを新設計し、エンジンもホンダの軽乗用車としては初めてとなるDOHC4バルブを搭載した。さらに「軽の常識を打ち破る走りの質感」を得るためにボディ剛性を高め、軽自動車の安っぽさというイメージを一掃することを目指したのである。浅木は、「F1ではボルシェやBMW、フェラーリやルノーとも戦い、勝ってきた。それが技術者としての自信になったし、日本国内の軽自動車では我々が勝てないわけがない」と語っている。

F1も軽自動車もエンジン排気量やボディサイズに制約がある。ホンダの開発スタッフは、「制限があるからこそ、技術力で逆転できる。それはF1だって軽自動車だって同じじゃないか」という発想をもっていたのだが、それはF1パワーユニットも軽自動車も作っているホンダだからこそ出来ること。創始者の本田宗一郎の時代から、「世界を目指す！」という思想はホンダの技術者には根付き、それがN-BOXを軽自動車トップはおるか、日本国内最大販売台数を達成し続ける大きな原動力になっているに違いない。

さらに、十分な室内空間を確保したこと、軽という概念を超えた質感の高さも追求したことも重要だろう。今回取材協力してくださったホンダカーズ札幌中央の営業企画課長である遠藤彦さん、N-BOXの魅力はルームの広さを使い勝手の良さでしよう。マイナス要因が少ないんです。販売台数が多いですから買い替えも多いんですが、下取り価格も高いですし、残債も残らない。だから営業スタッフも乗り換えの提案がしやすいですし、



面を下げると、そのメーターがステアリングホイールの上端に隠れて見えにくい。ただそれもシートをわずかに上げ、アップライトな運転姿勢を取れば問題ない。そうすることで広いウインドエリアから良好な視界が得られるわけで、車種によってドライビングポジションを変えればいいのだ。

感触の良い革巻きシフトノブをDに入れ走り出したのだが、信号で停止するためペダル式のパーキングブレーキを踏み込もうとしたが、それが見当たらないのだ。実はこの「STYLE+BLAC K」という特別装備車から変更された重要なポイントがこのパーキングブレーキであり、電子制御式が装備されたのである。

電子制御パーキングブレーキのメリットは、足元のスペースを広げることや、クルマを確実に停車させておくことにもあるが、最も重要なのがすでに装備されているアクティブクルーズコントロールとの連動にある。もちろんそれは安全運転支援システムである「Honda SENSING」があつてのことなのだが、寸刻みの渋滞に巻き込まれても前方車両が進むと、それを感知して自動的にパーキングブレーキを解除し、発進してくれるのだ。筆者も実際にそれを体験したのだが、このシステム、運転疲労の軽減と安全性向上に貢献してくれるはずだ。

軽スーパーハイトワゴン系車両にとって苦手とするのが高速走行中の横風だろう。車体高が180cmを超え、さらにボディサイドがほぼ垂直の平板となつてため風の影響を受けやすいのだ。その弱点を少しでも解消しようとN-BOXが取り入れた対応策、そのひとつがホンダ独自のセンタータンクレイアウトである。重量物であるガソリンタンクを車体底部に設置することで重心を下げたのである。

もう一点がホイールベースの見直しである。N-BOXのホイールベースがライバル他社の同様な

スーパーハイトワゴンに比べ、最も長いホイールベースを持っている。これによって直進安定性を確保したのだ。厳しい規制の中でタイヤ位置をボディ4隅のギリギリまで配置する方策。これまたF1開発から得られた技術力なのだろう。

またハンドリング性能の高さも特筆すべき点。決して得意としないはずのスラローム走行を試してみたのだが、さほどの不安を感じなかった。これは適度に重いハンドリング感と、操舵角を正確にドライバーへと伝えるセッティングにあると同時に、ボディ剛性の高さが寄与しているのだ。N-BOXの車体接合にはヨーロッパの高級車には当然のように使われている構造用接着剤が適用されているのだ。走りのクオリティを高めるためには、軽自動車といえども最新技術を導入する「ホンダらしさ」の表れだろう。

直進安定性を確保するためプラットフォームを見直し、良質なハンドリングのために最新の構造技術を導入しボディ剛性を高め、さらに極限までエンジンルームや駆動系システムを縮小化することで広い室内空間を確保。室内のスイッチ類の位置や小物入れ、テールゲートやドアの開閉角度を最適化することで使い勝手の良さも追求した。これらがユーザーに受け入れられないわけがないのだ。

インドには『人は自分になるうとするものになる』という古い格言があるそう。N-BOXを開発した技術者たちもこの格言通りに、理想とする軽自動車の姿を思い描き、その理想に近づくため持てるすべての能力を発揮した。そして「なるうとするもの」になったのである。

この試乗中、「これがあればいいのに：」とか、「ここを直すべきだ」という部分はほとんど見つからなかった。軽自動車の常識を打ち破る質感を手に入れたホンダN-BOX、ライバルたちの追従を許さない快進撃はまだ続くことだろう。