

- 主要諸元：(CUSTOMターボ/ガソリン4WD)
- 全長×全幅×全高/3,395×1,470×1,815mm
 - ホイールベース/2,520mm
 - トレッド/前：1,295mm 後：1,295mm
 - 車両重量/1,000kg
 - 最小回転半径/4.8m
 - エンジン/658cc DOHC直列3気筒ターボ
 - 最高出力/64ps・6,000rpm
 - 最大トルク/10.6kgf・m：2,600rpm
 - WLTCモード燃費/18.4km/ℓ
 - ミッション/自動無段変速機
 - 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(札幌地区)/2,182,400円(税込)



ル車もあったのだが、今回のフルモデルチェンジでノーマルは自然吸気のみとなり、カスタムは自然吸気またはターボから選べるようになった。キュートなノーマル、精悍なカスタムという住み分けが明確になり、各々に車椅子乗降用のスロープを備えたグレードと、FF/4WDのバリエーションがあるので、全10種類のラインナップ構成となった。取材させていただいたHonda Cars 札幌中央で、既に契約された方々のモデル別比率を伺ったところ、ノーマル34%、カスタム27%、カスタムターボ39%とのこと。カスタムは合計66%となっており、スポーティなイメージが好まれていることがわかる。

外観デザインは好評だった2代目を踏襲しているが、細部はかなり違う。というより2代目のデザインの完成度が極めて高く、ホンダとしては冒険しなかったということだろう。おそらくその戦略は正しい。その上でフロントフェイスから敵つさを減らし、シンプルなエクステリアとして仕上げている。カスタムにおいてもフロントノリアからメッキパーツが減らされ、敵つさは弱められている。ただしヘッドライトにはかなり拘ったそうで、カスタムにはホンダ初のダイレクトプロジェクト式LEDが採用された。これは従来型のプロジェクト方式に必要なリフレクターと遮光板を使わないため、高い光利用効率を実現できるというもの。ノーマル(標準)車には丸型を採用し、瞳のような光り方により生命感を表現している。なおカスタムには「コーディネートスタイル」、ノーマル車には「ファッショナースタイル」という、いわばメーカ純正のカスタマイズプランも用意されており、ツートンの外装色も選択できる。試乗車は「コーディネートスタイル」専用色のスレートグレー・パールで、深みのあるオリジナリティ豊かなカラーである。

一方インテリアはかなり変わった。まず目につくのはメーターパネルの位置だ。2代目ではス

テアリングホイールの上に見えていたが、他車同様、ステアリングホイールの隙間から見えるオーソドックな位置に変更された。奥まった位置になったことで、インチFFT液晶のマルチインフォメーションディスプレイは非常に視認性が良く、大きな視線移動をすることなく様々な情報が手に入る。またダッシュボード上端がフラットになり、シンプルかつスタイリッシュなイメージを演出するとともに、前方視界もしっかりと確保されている。カスタムの内装はブラック基調で非常にスポーティ。質感も持ち合わせており、ホツと落ち着くような空間となっている。

大人に支持される高い完成度

安全面は充実の極みである。先進の安全運転支援機能「Honda SENSING」は、全タイプに標準装備となり、サイドエアバッグ＋サイドカーテンエアバッグも標準装備となった。衝突軽減ブレーキ・先行車発進お知らせ機能・歩行者事故低減ステアリング・路外逸脱制御機能・誤発進抑制機能・近距離衝突軽減ブレーキなど、日常的なシーンで安全運転をサポートしてくれる機能が満載されている。昨今の安全運転支援技術は精度が高く、たとえ年に2〜3程度であっても、ヒヤリハットの状況から乗員を守ってくれる。この安心感を小さなボディにフル搭載しているのだから本当に驚かされる。

また様々なシーンを想定した使い勝手もかなり良い。例えばほぼ直角まで開く前ドア、乗降しやすい大開口の左右スライドドア、小さなお子様であれば立ったまま着替えもできるほど余裕の後席室内高、重たい荷物でも積み降ろししやすいリアハッチ下端の低床化などである。頻度は高くなっても、そうしたシーンに直面した際「N-BOXで良かった」と思える設計機



生活に馴染む乗り物 N-BOXが第3世代へ HONDA N-BOX

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 敷(川村写真事務所)
■取材協力=Honda Cars札幌中央 南郷通店 Tel(011)862-7111

11年に初代が発売されたN-BOX。以降、NONE、N-WGN、N-VANと続くN(II乗り物)シリーズを象徴する存在であり、20年には軽四輪車新車販売台数6年連続1位と、全登録車の新車販売台数4年連続1位を同時に獲得(派生車種を含む)した人気車種でもある。

初代モデルは11〜17年、2代目は17〜23年と、およそ6年のサイクルで代替わりしてきているなか、特に2代目の人気は高く、昨年は軽自動車新車販売台数8年連続1位、全登録車の新車販売台数では20年以來2年ぶりに1位に返り咲いている。なぜこれほど人気なのか。シティコミュニケーションとして最適なボディサイズ、それに反して非常に開放感のある室内、必要十分な動力性能、最新の安全運転支援機能など、その魅力は数多くあげられるが、根本はホンダがNシリーズに込めた思いに尽きるだろう。人を中心としたクルマづくりのための「MM(マン・マシン・ム、メカ・ミニマム)思想」。単なる機械ではなく、「人が乗るためのもの」ということ。生活の一部となり、毎日を支えてくれる良き相棒だからこそ、細かなところまで手を抜かず、しっかりと作り上げられているのである。ホンダにとって極めて重要な車種であるN-BOXは、同時に日本を代表する軽トールワゴンでもある。そのフルモデルチェンジなのだから、自ずと期待は高まる。

エクステリアは進化、 インテリアは変化

N-BOXのラインアップは初代からノーマル(標準)とカスタムの2本立て。今回も同様で、試乗にお借りしたのはカスタムのターボである。ただしバリエーションはかなり整理された。エンジンは自然吸気とターボが存在し、先代までは自然吸気のカスタムもあれば、ターボのノーマ



ディーラーメッセージ

Honda Cars 札幌中央 南郷通り店 田中 康聖さん

さらなる進化をとげたN-BOX。内外装・運転支援機能のどれをとっても上質かつ高性能であり、軽自動車の領域を超えています。エンジン・サスペンション等がアップグレードされると同時に遮音・吸音素材が追加されたことで静粛性が向上し、高級ミニバンのような乗り心地。フラットなインパネによる広い視界。広々とした車内空間や、多彩なシートアレンジ、軽自動車では初搭載のHonda CONNECTなど「販売台数No.1」の魅力がふんだんに詰め込まれています。カラーやバリエーションによりN-BOXは10種類、同CUSTOMは12種類がラインアップされ、自分だけのこだわった1台を選ぶことができるのも魅力です。ぜひご来店ください。ホンダカーズ札幌中央では全11店舗でN-BOX・N-BOX CUSTOMともに試乗可能。試乗予約はQRコードからどうぞ。



インプレッション 乗り心地、剛性感ともに 高い完成度

能が多々用意されている。こうした点から言えるのは、N-BOXが支持されるのはセカンドカーとしてではなく、ファーストカーとしてであるということ。Honda Cars 札幌中央のデータによると、契約された方々の年代比率は20代(10%)に対し、40代(25%)・50代(30%)・60代(20%)であり、N-BOXからN-BOXへの乗り換えも非常に多いとのこと。つまり「安全性と燃費性能が良ければなんでも良い」ではなく「N-BOXに乗りたいたい」という中高年ユーザーが多いということになる。そういうユーザーが多いからこそ販売台数No.1であり、N-BOXの完成度を証明しているとも言える。

走り出してすぐに感じたのはブレーキ性能の高さ。私的な話で恐縮だが、レポーターは昨年まで大排気量のアメリカ車に乗っていた。ブレノ製のフロントブレーキを持つスポーツモデルだったが、そこそこ車重があるためか、新車の試乗を終えて自分の車に乗り換えて帰宅する際、ブレーキの効きの弱さを毎回感じていた。今春から強力なブレーキを持つ欧州車に乗り換え、今度は試乗させていただいた車と愛車の印象が逆転したのだが、N-BOXのブレーキは全く遜色なく、とても良く効いてくれる。試乗用N-BOXの走行距離が300km以上だったため、ディスクとパッドのアタリがつき本来の制動性能を発揮しているとも考えられるが、ブレーキがよく効くというのはドライバーに大きな安心感をもたらす魅力であり、自動車を評価する際の大きなファクターのひとつであると言える。

ターボ過給のエンジンは出足の加速も申し分ない。最大トルクを2,600rpmで発生するため、低域からスムーズな加速感を得ることができる。ストップ&ゴーを繰り返す市街地においては、馬力よりもトルクの方が重要。極端にスバルタンな車種を除き、国産ターボ車の場合、2,500〜3,000rpmあたりから効き始めるエンジンがほとんどであり、それは日常的な運転におけるゆとりを意味する。坂道を登る際はもちろん、いざという時に思い通りの加速をしてくれるということ。は心の余裕にもつながる。最近の軽自動車は、自然吸気エンジンでさえ不足ない走りを実現しているの、ターボとなるとことさらだ。

途中荒れた舗装道も走ってみたところ、路面の凹凸にしっかりと追従し、乗員に不快感を与えないサスペンションの挙動に驚かされた。若干硬めのセッティングながら、ゴツゴツしていない。逆に一般道を走行する際にはどしりと安定しており、強風や急なステアリング操作でも安心感がある。大げさなロールはほとんどなく、瞬時に収まってくれるのがすごい。1,815mmもの全高(4WD車)があるにも関わらずである。サスペンションだけではなくボディ剛性も含めた、シャシとフレーム全体の構造が実現している挙動マナーだと思うが、本当によくできていると感心させられてしまった。

軽自動車の進化は目覚ましく、今や我慢や妥協で乗る車ではない。積極的に選択する時代なのだ。その中でもN-BOXは、指名買いされるだけの理由をしっかりと持ち合わせている。生活に寄り添い、人とともに毎日を送る車なのである。24年になれば街のあちこちで新型N-BOXの姿が見られるようになることだろう。