

**N**EW

**N**EXT

**N**IPPON

**N**ORIMONO

**N**

**BOX**



日本にベストなあたらしいのりものを創造するために、  
もう一度、<sup>キャビン</sup>客室から設計をはじめました。

# 世界で培った技術力でつくりあげた革新の軽自動車 Honda Nシリーズ発進。

1966年に発表したHonda初の量産軽乗用車N360の新聞広告には、  
こう書かれていました。

## キャビン 「**先ず客室から設計をはじめました**」

居住性もスピードも十分とは言えない当時の軽自動車に対し、Hondaは、設計を客室からスタートすることで人のためのスペースを最大限に広げ、持ち前のエンジン技術とともに、常識をくつがえす“広さと力強さ”を実現したのです。

あれから45年。人々のライフスタイルは大きく変わり、クルマを取り巻く環境も変化しました。近年、ダウンサイジングが進む中でHondaが改めて注目したのは、軽自動車の可能性です。日本独自の規格として長年愛され、機能も性能も大幅に進化してきましたが、一方で、「軽自動車だから」という考え方が見え隠れすることも否めません。けっして規格に甘えない、規格があるほど情熱を燃やすのがHondaです。事業で、レースで、世界と戦ってきた私たちなら、軽自動車の常識を超える価値を再び創造できると考えました。

## キャビン 「**そして、もう一度、客室から設計をはじめました**」

定められたサイズの中でお客様のためのスペースをどれだけ拡大できるか。まさに、M・M思想\*の究極の体現を目指し、世界で培ってきた技術を惜しみなく注ぎました。広い室内を実現するのはボディ技術だけではありません。エンジンやトランスミッションから、サスペンション、燃料タンクまで、あらゆる領域でコンパクト化を突き詰めてこそ、室内の拡大が可能になるのです。こうして、パワープラントを含むプラットフォームすべてを刷新した結果、広さも快適性も経済性も安全性も、もはや軽自動車の枠には収まらない、驚異的な次元に到達させることができました。

日本にベストなあたらしいのりもの。

革新の軽自動車Honda Nシリーズが、いよいよN BOXからスタートします。



\*「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。

# Honda の軽を変える。日本ののりものを変える。

軽自動車の開発はレースへのチャレンジに似ています。サイズも排気量も決められた中で高みを目指す。問われるのは、まさに技術力です。

N BOX の開発は、ひとつのモデルとしてではなく、Honda 軽自動車事業全体の見直しからスタートしました。

競争力の高い共通プラットフォームをつくり、それをベースに、魅力ある軽自動車ラインアップを新たに構築する。すなわち、Honda の軽を根底から変えることが開発のねらいでした。要となるのはプラットフォームです。

サイズが決まっているのなら、技術力で驚きの空間を創出してみせよう。排気量が決まっているのなら、技術力で圧倒的な走りと燃費を両立してみせよう。

そうした志のもと、世界を知る Honda の本気が、軽自動車の概念には収まりきれない、革新のプラットフォームを完成させたのです。

N BOX は、革新プラットフォームを用いた第一弾モデル。

広さという普遍的価値を前面に押し出し、軽自動車サイズに Honda ミニバンの魅力を凝縮しました。ファーストカーとして、幅広いお客様に親しんでいただけるものと確信しています。

また、第二弾としては、行動の幅を大きく広げる新モデルを予定しています。

軽を変える。日本ののりものを変えてゆく。

N BOX からスタートする Honda の新提案、N シリーズにどうぞご期待ください。

開発責任者 浅木 泰昭



**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。  
その後、エンジンテストPL、2003年インスパイアLPL代行を経て、  
2004年企画室に異動し、ニューモデルの企画等を担当。  
今回、N BOX、および、Nシリーズ共通プラットフォームの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、フィット。

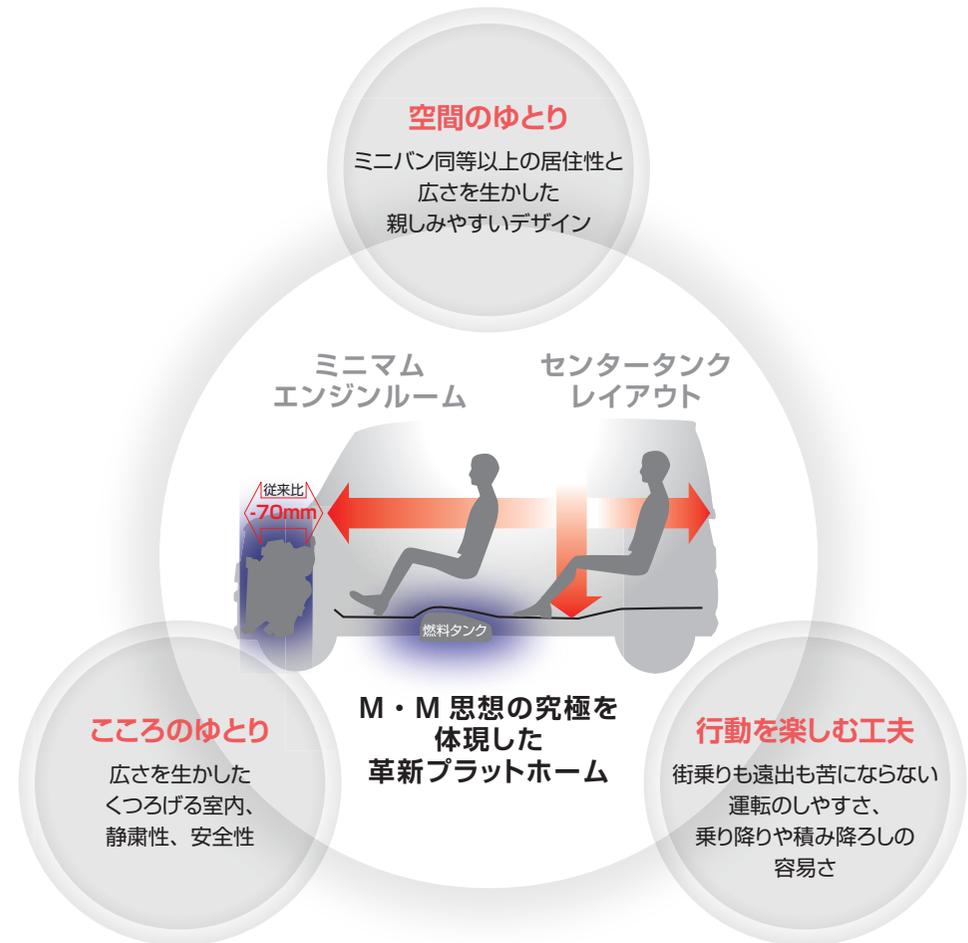
# 新エンジン&新CVT によるミニмумエンジンルームと Honda 独創のセンタータンクレイアウトが実現した、 人に“ゆとり”をもたらす革新プラットフォーム。

**N**シリーズの開発でもっとも大切にしたのは、「軽自動車だから」という考え方を排除することでした。幅広いお客様に愛用される軽自動車は、日常ユースから週末のレジャーまできちんとこなす一台でなければなりません。私たち自身が「軽」という概念を頭から外し、ファーストカーとしてあるべき姿をまっすぐに見つめることからスタートしたのです。

こうして見出した開発テーマが“ゆとり”の創造です。M・M 思想の体現である空間のゆとりを第一に据え、街乗りも遠出も苦にならない運転のしやすさ、乗り降りや積み降ろしの容易さ、すなわち行動を楽しむための工夫を開発の重要課題としました。その上で、広さを生かしたくつろげる室内や静粛性、安全性といった、こころのゆとりまで追求したのです。

これらの狙いを限られたサイズの中で実現するには、これまでの常識にとらわれない技術が求められます。そこで Honda は、ミニмумエンジンルームとセンタータンクレイアウトを核とした、革新のプラットフォームを新たに開発しました。

エンジンは、衝突時に補機類がつぶれたり、隙間に潜り込んだりして衝撃吸収スペースをつくり出す画期的な新骨格を採用。エンジンルームをミニмум化することで従来に比べ70mm も長い室内を実現しています。しかも、クラストップレベルの走りや燃費を両立しています。さらに、Honda がフィットで確立したセンタータンクレイアウトも採用。燃料タンクをフロント席の下に配置することで、リア席の快適性向上をはじめ、圧倒的に低い荷室や多彩なシートアレンジなど、さまざまな魅力を実現しました。



# 軽自動車の概念を超える、 広さ・便利さ・安心感。 Honda の魅力を凝縮した ミニ・ミニバン、N BOX 誕生。

Honda が N シリーズの第一弾として送り出すのは、革新プラットフォームがもたらす広大な室内空間を魅力の中心に据えたスーパーハイトワゴン「N BOX」。

Honda のミニバンの魅力をそのまま軽サイズに凝縮しました。ミニバンを超える広さ（一人当たりの空間）をはじめ、多彩なシートアレンジや運転のしやすさ、安心感や経済性まで、これまでの軽自動車の概念を超える、ミニ・ミニバンの誕生です。

ミニバンを超えた  
**快適空間**

期待を超えた  
**使い勝手**

軽を超えた  
**安心・見晴らし**

## Mini・Minivan



**圧倒的広さと環境・安全の両立**

M・M 思想の究極を体現した 革新プラットフォーム

ミニバンを超えた  
**快適空間**

ミニマムエンジンルームがもたらすゆとりの室内長とセンタータンクレイアウトによる低いフロアが、軽自動車最大の室内空間を生み出しました。容積を定員で割った一人当たりの空間はなんとミニバン以上。リア席の広さはミニバンを超え、室内高は小学校低～中学年のお子様立ったままで着替えができるほどです。

期待を超えた  
**使い勝手**

センタータンクレイアウトのメリットを生かした多彩なシートアレンジをはじめ、自転車が一人でラクラク積み降ろしできる低い荷室、小さなお子様を横抱きしたまま乗り降りできる大開口スライドドアなど、期待を超える使い勝手を実現しました。

軽を超えた  
**安心・見晴らし**

どなたでも安心して運転できるよう、アイポイントの高いミニバン同等の見晴らしのよさを実現したほか、左前輪、後輪、後方下部などを映すサポートミラーも設置。死角を最小化することで、幅寄せや駐車を容易にしました。

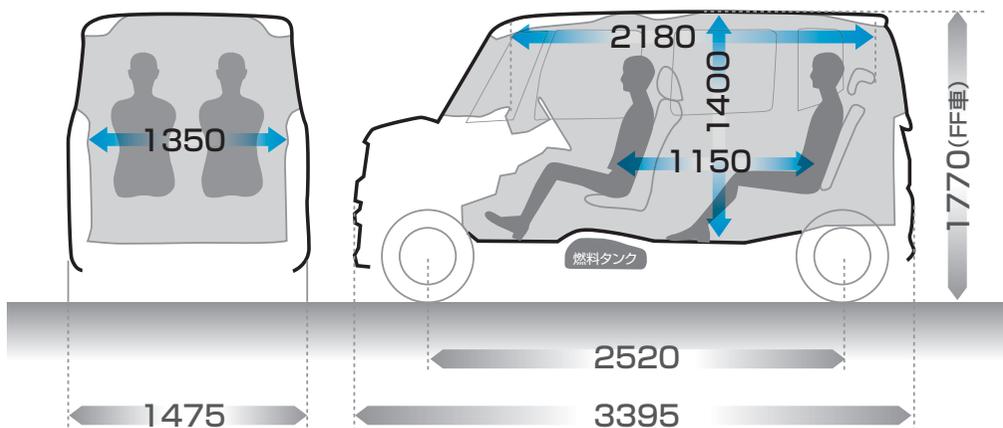
**環境・安全**

新エンジンと新 CVT によりクラストップレベルの燃費性能とクリーン性能を達成。また、進化したコンパティビリティ対応ボディによって優れた衝突安全性能を実現しています。さらに、旋回時などにおける走行安定性を高める VSA（車両挙動安定化制御システム）と坂道発進時の後退を抑制する HSA（ヒルスタートアシスト機能）を全タイプに標準装備しました。

## 軽自動車 No.1 の圧倒的広さがもたらす、 かつてないゆとり

N BOX の室内は、長さ 2,180mm、高さ 1,400mm と、いずれもクラストップ\*。したがって、室内容積ももちろんクラストップ\*です。軽自動車の定員は 4 名ですから、一人当たりには換算すると、なんとミニバンを超える広大な空間が一人ひとりに用意されていることとなります。

クラストップの室内空間



単位=mm  
Honda社内測定値

## 荷物を積んだ状態でも、ゆったり足が組めるリア席

ミニマムエンジンルームによってゆとりの室内長を実現。荷室にポリタンクやベビーカーを積載した状態で、クラストップ\*のタンデムディスタンス 1,150mm\*を達成しました。ゆったり足が組めるリア席です。

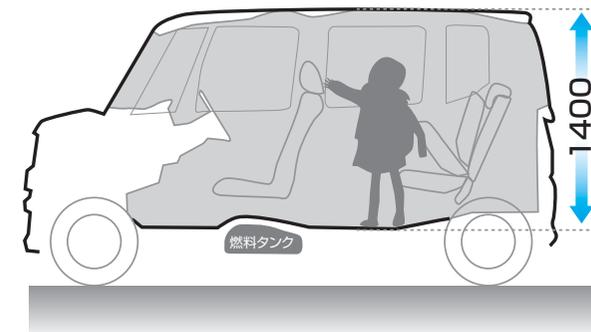
\*フロントシートは中央位置。Honda 社内測定値。

足もとスッキリ、ゆとりのリアスペース



## 着替えができる室内高

センタータンクレイアウトは、燃料タンクをフロント席の下に配置する Honda 独自のパッケージング技術。これによりリア席足もとの室内高は、ユーティリティミニバン同等以上の 1,400mm を実現しました。これは小学 5 年生男子の平均身長に相当しますので、小学校低～中学年のお子様であれば立ったままで着替えることができます。



単位=mm  
Honda社内測定値

※スーパーハイトワゴンクラス Honda 調べ

## 「広さ + 使いやすさ=本当の便利」と 考えました

圧倒的な広さを思い通りに使いこなしていただきたい。N BOXが目指したのは、人の乗り降りや荷物の積み降ろしにストレスを感じさせない、本当の便利さでした。センタータンクレイアウトが実現する低くフラットなフロアと大開口テールゲート。そして、リア大開口両側スライドドア。これらに加え、簡単・多彩なシートアレンジが、毎日を優しくサポートします。



単位=mm  
Honda社内測定値

### 自転車がラクに積める低床・大開口テールゲート

自転車を積める軽自動車は少なくありません。しかし、自転車と一緒に人が乗り込めないため、持ち上げるのが大変だったり、ハンドルが天井に当たってしまったりと、積み降ろしに手こずることもあります。N BOXは、テールゲート開口地上高を480mm(FF車)と低く抑えたうえ、高さ1,200mm、最大幅1,055mmという大開口を実現。27インチの通学用自転車でもハンドルやサドルを持って一緒に乗り込むことができるため、ラクに積み込めます。積載後にリアシートの片側を起せば、自転車を積んだ状態で3人乗車も可能。例えば、自転車で出かけたお子様を、小さなお子様と一緒に迎えに行くことができます。

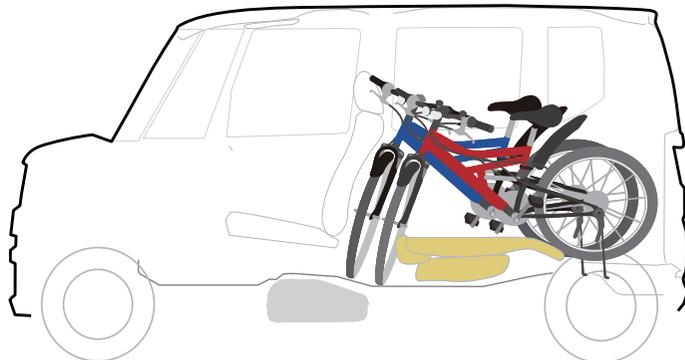


## 簡単・多彩なシートアレンジ

広い空間を用途に応じて使い分けられるよう、簡単・多彩なシートアレンジを実現しました。リア席はワンアクションでダイブダウンやチップアップが可能。両席をダイブダウンさせれば、低くフラットで広大な荷室に早変わりします。座面をチップアップすればもうひとつの荷室が誕生。サイドのスライドドアからアクセスできるため混雑した駐車場でも荷物の積み降ろしがしやすく、また、背の高い荷物の積載も容易です。

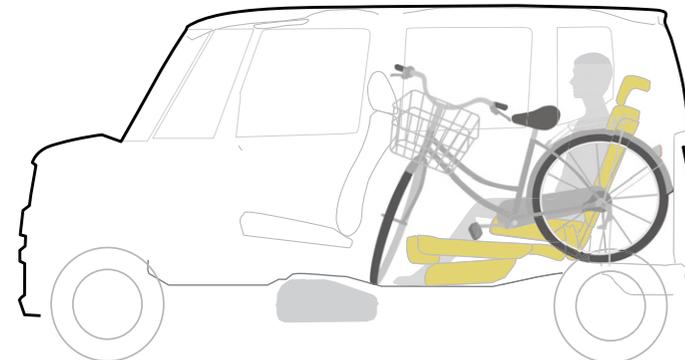
### 両側 ダイブダウン

26インチマウンテンバイク2台がラクラク積載可能。



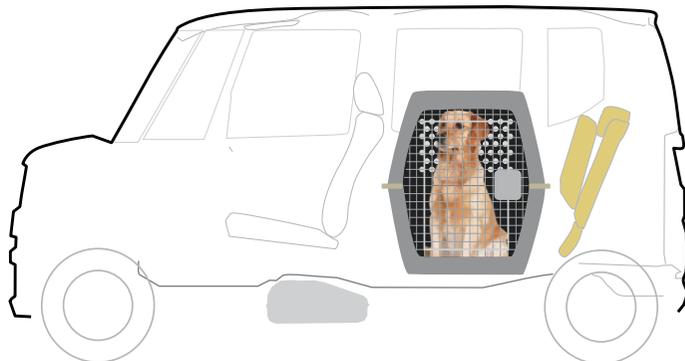
### 片側 ダイブダウン

27インチ自転車1台を積んで3人乗車が可能。



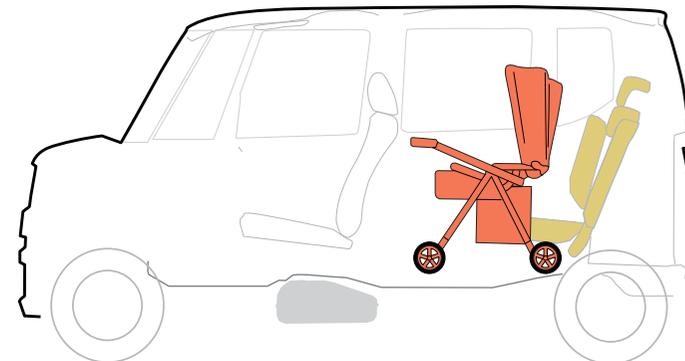
### 両側 チップアップ

大型犬用キャリーカートや子供用自転車が積載可能。



### 片側 チップアップ

片側にチャイルドシートを装着したまま、ベビーカー(A型)がたたまずに積載可能。



## 期待を超えた使い勝手【ユーティリティー】

ミニバンを超えた  
快適空間

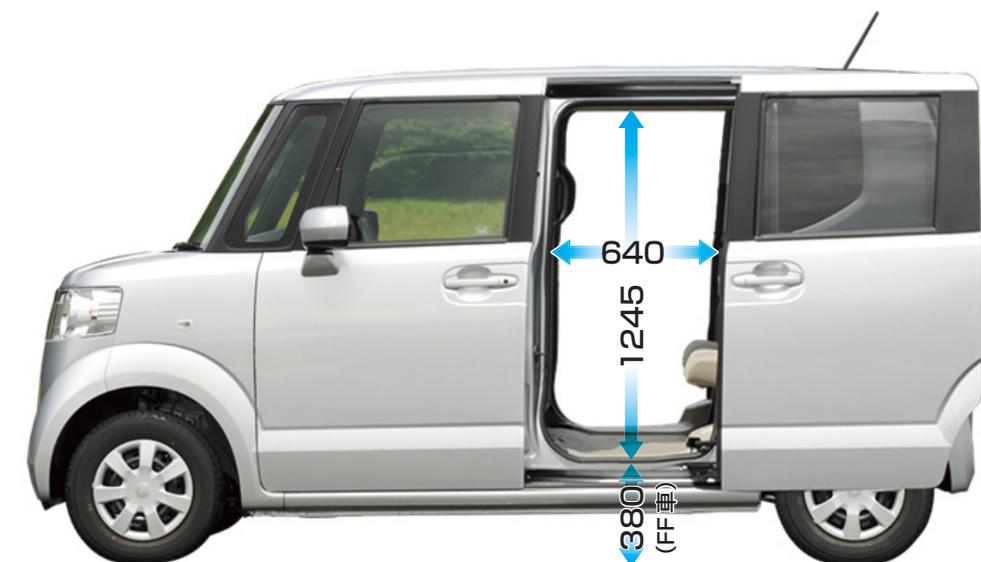
期待を超えた  
使い勝手

軽を超えた  
安心・  
見晴らし

N  
BOX

### 乗り降りがラクな リア大開口両側スライドドア

リアドアは利便性に優れた両側スライドドアを採用し、幅640mmという大開口を実現しました。赤ちゃんを横に抱いたまま乗り降りできる開口幅です。ミニマムエンジンルームによってフロント席乗員の着座位置を前方に移動させることができ、それにともないセンターピラーを前方に配置させることが可能になりました。加えて、パワースライドユニットのドア内配置、ロアレールの作動範囲拡大などによって、ミニバン並みの開口幅を実現しました。また、ステップ高も380mm(FF車)と低く、ワンステップで容易に乗り降りできます。



単位=mm  
Honda社内測定値

### 収納・便利装備の使い方を徹底研究し、 ミニバン同等の使いやすさを実現

収納・便利装備は、お客様のニーズや使い方を徹底研究し、あまり使わないものや車外から見られたくないものはリッド付きスペースに、よく使うものは手に取りやすいオープンスペースに収納できるよう工夫しました。中でも、要望の多かったボックスティッシュはグローブボックス内に収納できるようにしました。使い勝手にもこだわり、車検証やオーナーズマニュアルを入れたままでも、ティッシュが取り出しやすい角度に納まるよう工夫しています。コンビニックは、助手席のシートバックに加えフロント側にも設置し、利便性をさらに高めました。インパネトレイやフロントアームレストポケットなど、小物に便利な収納も随所に用意しています。ドリンクホルダーは、インパネ、フロントドア、リア席、それぞれの左右に設置。いずれも555mLのペットボトルが入る大きさです。



グローブボックス



インパネトレイ (助手席側)



フロントシートアームレスト (ポケット付)



コンビニック (助手席フロント)



ドリンクホルダー (運転席 / 助手席)



フロントドアポケット (ドリンクホルダー付)



ドリンクホルダー (リア左右席)

※写真は G・Lパッケージ

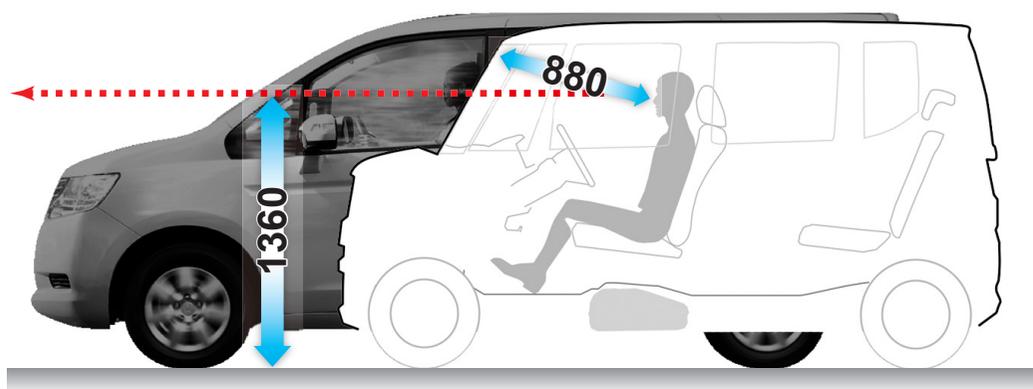
## ミニバン同等の見晴らしのよさと 死角の最小化で運転をサポート

爽快な視界を確保できるよう運転席のアイポイントを高く設定したほか、左前輪、後輪、後方下部などを映すサポートミラーを設置。死角を最小化することで運転をサポートします。

### ミニバン並みの見晴らしのよさ

アイポイント地上高をミニバン並の1,360mm\*とすることで、自車位置を把握しやすくしています。フロントピラーは、運転席からの見え方を細くすることで死角を最小化。さらに、アイポイントからフロントウィンドウ上端までの距離を十分に確保し、広がり感のある良好な前方視界を実現しました。

\*日本人男性の約50%をカバーする身長としてHondaが定めた基準値に基づく。

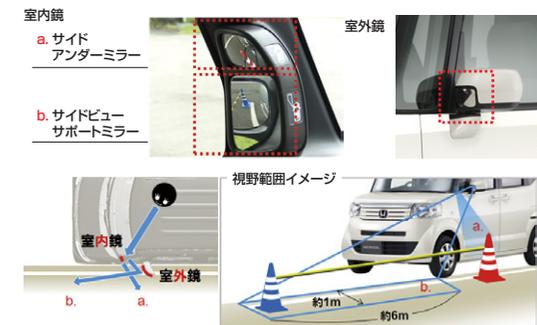


単位=mm  
Honda社内測定値

### 駐車や路肩寄せを サポートするピタ駐ミラー

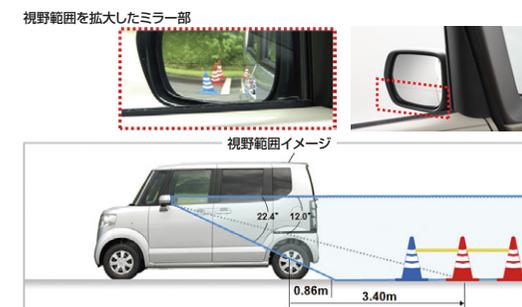
#### ・サイドビューサポートミラー / サイドアンダーミラー

左フロントピラー下部に、サイドビューサポートミラーとサイドアンダーミラーを設けました。サイドビューサポートミラーは、助手席側ドアミラーの前側に設けた室外鏡によって、合わせ鏡の原理で左前輪から前方約6mを映し、縦列駐車での路肩寄せや狭い路地でのすれ違いなどで視界をサポートします。サイドアンダーミラーは助手席側の路面を映す凸面鏡です。



#### ・広角ドアミラー

ドアミラーは左右とも複合曲率によって下部を広角化し、後輪が見えるようにしました。



#### ・後方視角支援ミラー

ハイマウントストップランプの背面にミラーを設置し、後方視界を支援します。



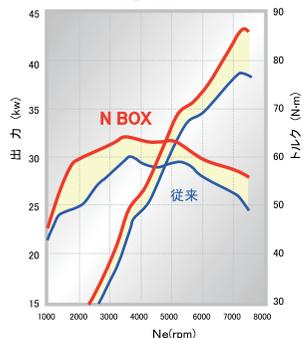
※数値はHonda測定値

# クラストップレベルの走りと燃費【新パワートレイン】

## クラストップレベルの走りと燃費、 そして軽量・コンパクト化を実現した 軽自動車専用新エンジン&新CVT

**EARTH DREAMS**  
TECHNOLOGY

### 新開発 3気筒 660cc DOHC エンジン

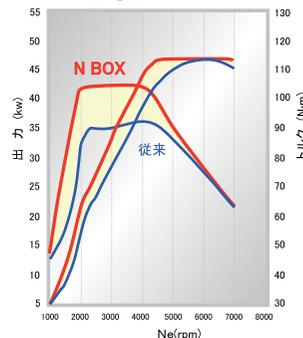


最高出力(ネット値) **43kW [58Ps]** / **7,300 rpm**

最大トルク(ネット値) **65 N・m [6.6kgf・m]** / **3,500 rpm**

燃費消費率 **JCOEモード 22.2 km/L** **10・15モード 24.5 km/L**

### 新開発 3気筒 660cc DOHC ターボエンジン



最高出力(ネット値) **47kW [64Ps]** / **6,000 rpm**

最大トルク(ネット値) **104 N・m [10.6kgf・m]** / **2,600 rpm**

燃費消費率 **JCOEモード 18.8 km/L** **10・15モード 21.0 km/L**

日常の街乗りはもちろん、週末の遠乗りでもストレスのない走り  
と最高水準の燃費性能を両立するために、エンジン、トランス  
ミッションともに刷新しました。エンジンは、F1マシンやV6エン  
ジンで培った高度な技術を投入し、軽量・コンパクトでありなが  
らクラストップ\*の最高出力と最大トルクを達成。トランスミッ  
ションは、軽自動車専用CVTを新たに開発し、全タイプに採用しま  
した。さらに、アイドリングストップシステムをターボ車を除く  
全タイプに採用。クラストップレベルの低燃費を実現しています。

#### ・クラストップ\*の力強さと扱いやすい特性

DOHCとVTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)の採用により吸気効率を向上。さらに、コンパクト燃焼室  
によって熱効率を向上させたことで、クラストップ\*の最高出力と最大トルクを達成しました。また、ロングストローク化や  
ロングインテークマニホールドの採用、冷却効率向上による点火時期の最適化により、特に低回転域のトルク性能を大幅  
に強化。街乗りで扱いやすい特性としました。また、DBWとの協調制御により、CVTが常に最適な回転域を保ち、優れた  
燃費性能を実現しています。

#### ・ハイドロリック・ラッシュアジャスター

V6エンジンで培ったハイドロリック・ラッシュアジャスターを、Hondaの軽自動車としてはじめて採用しました。これは  
タペットクリアランス(バルブクリアランス)を自動的にゼロ調整するもので、メンテナンス機構が不要となるため、軽  
量化や燃焼室のコンパクト化に貢献。低燃費化や高出力化に寄与するほか、タペット打音の抑制により、静粛性を向上  
します。

#### ・低フリクション

低張カピストンリングやピストンパターンコーティング、低フリクションオイルシールといった技術に加え、これまでF1  
マシンやスポーツカーに用いてきたスイングアーム式ロッカーアームを採用するとともにローラーを装着。さらに、オ  
イルポンプの油圧特性を最適化する二段リリースを新たに採用するなど、徹底的にフリクションを低減しました。

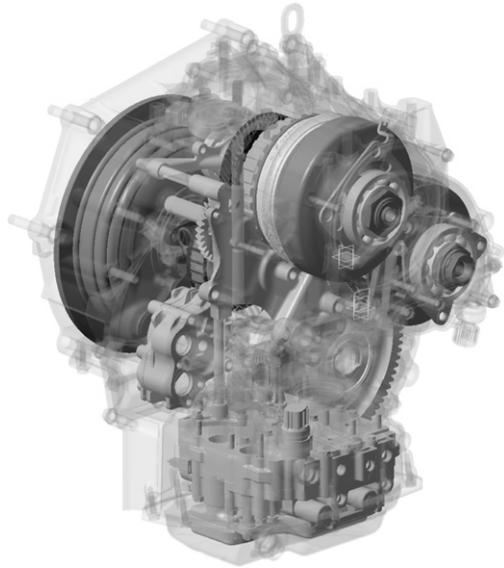
#### ・軽量・コンパクト

従来のエンジンに比べ、ボアピッチを短縮したほか、シリンダーブロック、カムシャフト、オイルパンなどの薄肉化、ヘッ  
ドボルト、ベアリングキャップボルトの細軸化、ハイドロリック・ラッシュアジャスターの採用によるメンテナンス機構の  
削減、コンバーターやエアクリーナーの軽量化などにより、エンジン単体として15%以上の軽量化を達成し、低燃費  
化に貢献。衝突時に、補機類がつぶれたり、スイング構造によって隙間に潜り込んだりするようにし、ミニマムエンジ  
ンルームを実現しました。

\*スーパーハイトワゴンクラス Honda調べ

# クラストップレベルの走りと燃費【新パワートレイン】

## ワイドレンジ平行軸 1次減速式トルコン CVT



### • 優れた伝達効率

CVTは、エンジンからの入力トルクが大きく、回転数が低いほうが伝達効率が高まります。そこで、プーリーの手前に1次減速機構を設け、回転を下げることで相対的にトルクを増大させる方式を採用しました。1次減速機構にはプラネタリーギアを用いるものもありますが、Hondaは平行軸式1次減速機構を採用しました。プラネタリーギア式に比べて関与するギアが少ないため伝達効率がよく、また、減速比の設定自由度が高いという特長があります。こうしたメリットを生かし、自然吸気エンジンとターボエンジンのそれぞれに、レシオを最適化した1次減速機構を開発。伝達効率に優れたCVTを完成させました。

### • 軽量・コンパクト

平行軸式1次減速機構は、プラネタリーギア式に対しプーリーの配置を比較的自由に設定することが可能です。このメリットを生かしてレイアウトをし、さらに制御系デバイスの配置を工夫することで前後長を短縮しました。また、トランスミッションケースの構成を簡略にするなど、部品点数を削減することで軽量化をはかり、軽自動車でトップレベルの軽量CVTとしています。

## アイドリングストップシステム

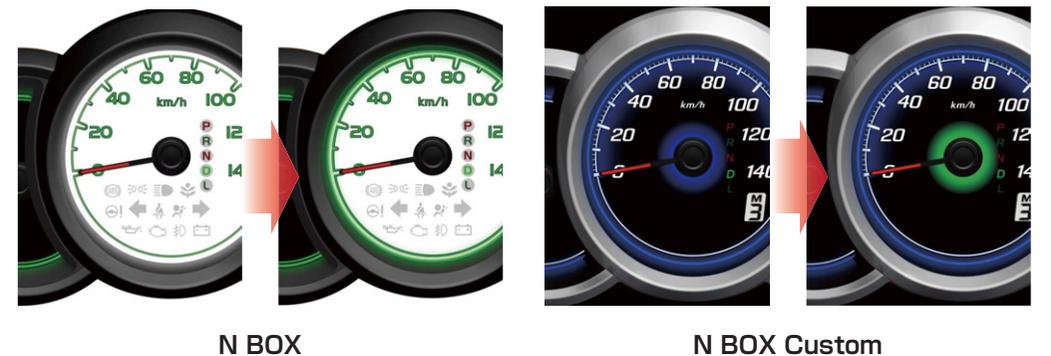
停車中に自動的にエンジンを止めガソリンの消費を抑制するアイドリングストップシステムを、ターボ車を除く全タイプで採用しました。低燃費モードに制御する「ECONボタン」と連動し、スイッチON時に作動する設定としました。

【概念図】



## コーチング機能

燃費のよい運転であることを視覚的に知らせるコーチング機能を採用しました。N BOXでは低燃費運転時にスピードメーターの外周に配置したエコインジケータがグリーンに切り替わります。N BOX Customは、スピードメーターの中心がブルーからグリーンに変化します。



## 安心の走りを提供【新設計ボディ&シャシー】

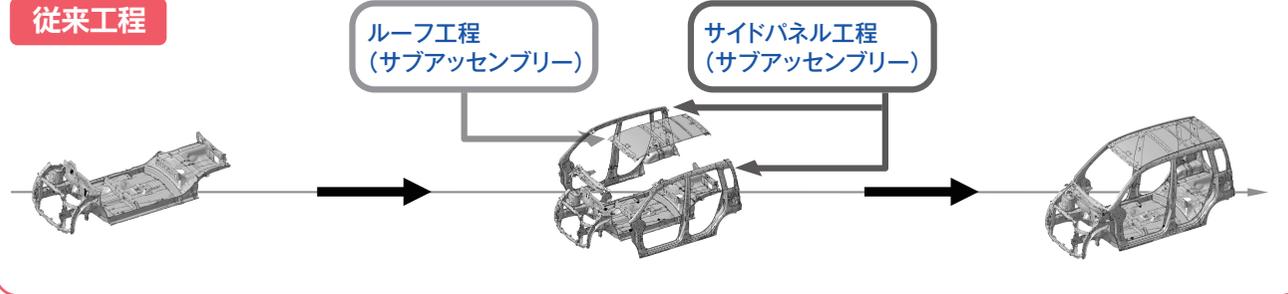
### 軽量・高効率を徹底追求した 新設計ボディ

Honda の新たな軽自動車シリーズにふさわしい軽く強固なボディを実現しました。製造工程から見直すことで骨格そのものを高効率な構造としたうえ、テーラードブランクやホットスタンプ型内トリムという製造技術を用いることで効率的に高強度化を行いました。ホワイトボディ重量は、従来技術で製造した場合に比べ約10%の軽量化を達成しています。

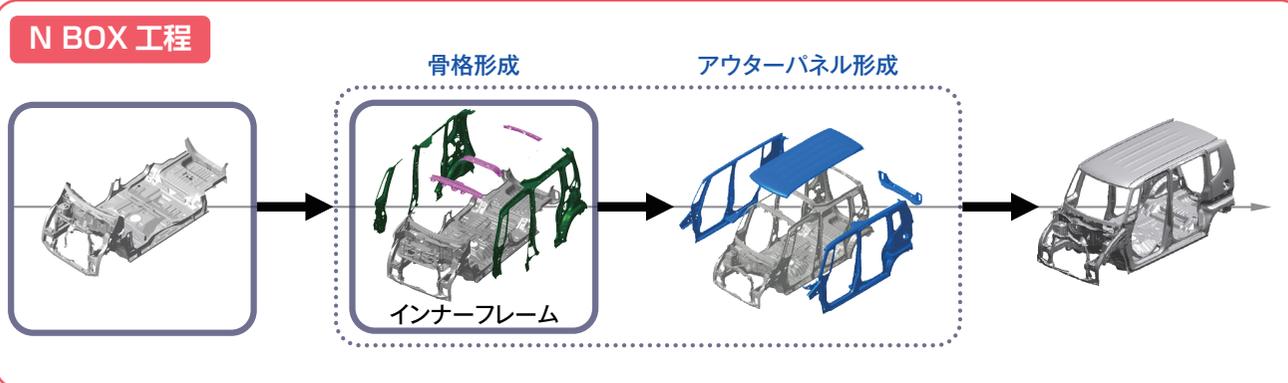
#### インナーフレームを採用した高効率継ぎ手骨格

従来は、ルーフとサイドパネルをそれぞれサブアッセンリーしておき、それらをフロアと結合する手法をとってきました。サブアッセンリーによって結合部が袋状の閉断面となることがあるため、ボルトで結合しガセットで補強するなどの工夫が必要でしたが、新工程では、ルーフとサイドパネルのインナーフレームのみを先にフロアと結合したあと、 OUTER パネルを張り付けます。つまり、骨を強固に組み立ててからパネルで覆います。これまでボルトで結合していた主要フレームをスポット溶接で直接結合することができるため、より強固な継ぎ手構造となるだけでなく、ボルトやガセットが不要となる分、軽量化にも貢献します。

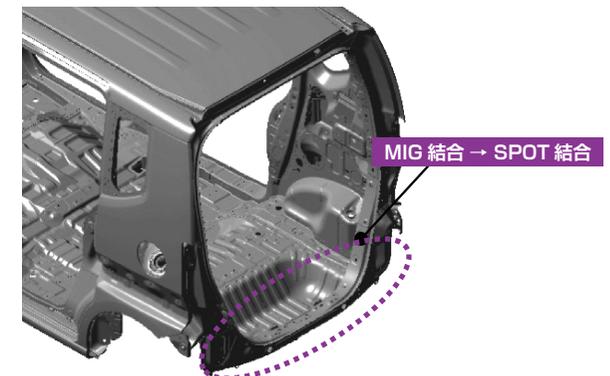
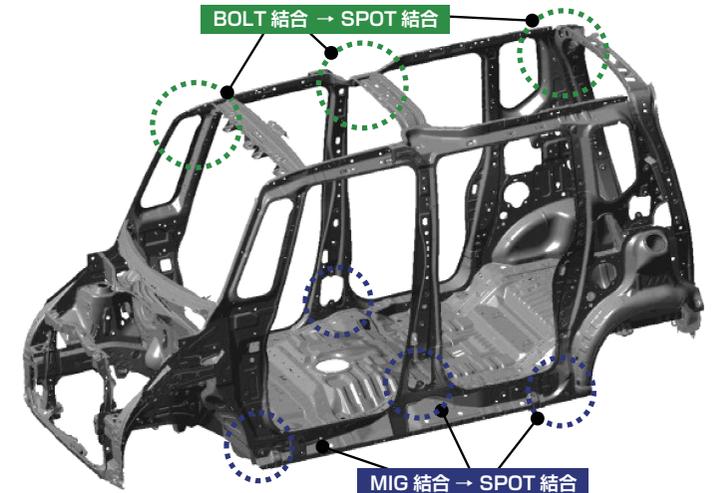
#### 従来工程



#### N BOX 工程



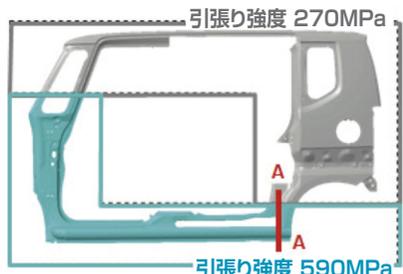
#### 継ぎ手変更箇所



# 安心の走りを提供【新設計ボディ&シャシー】

## ・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

大型部品であるサイドパネルアウターに、板厚や張力の異なる鋼板を効率よくつなぎ合わせたテールードブランク材を採用し、軽量化と高強度化を両立。パネル下部に1.6mm厚の590MPaハイテン材を採用することで強度を高め、補強部材であるスティフナーを廃止することで軽量化しています。



Section AA

サイドパネルアウター  
テールードブランク材

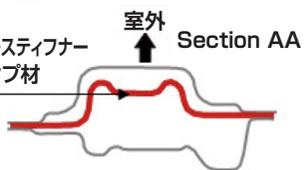
## ・ホットスタンプ型内トリム製法による 超高強度スティフナー

ホットスタンプは、加熱と冷却によって金属素材を焼き入れ強化する加工法です。従来は、レーザーでカットする必要がありましたが、Hondaはプレスしながらカットする型内トリム製法を新たに開発することで、加工時間短縮とコスト低減を実現し軽自動車への適用を可能にしました。N BOXではセンターピラー内のスティフナーに採用していますが、従来、この部分の要求強度を満たすには980MPaという超ハイテン材を用いても1.6mmの厚さが必要でした。ホットスタンプによって1500MPa相当まで高強度化できたことで、わずか1.0mmという薄さで要求強度を満たし軽量化を実現しています。



センターピラースティフナー  
ホットスタンプ材

(t1.0)



## 新設計シャシー

スーパーハイトワゴンには、全高が高いためにロールが大きくなりやすいとされています。そこで、ロングホイールベースとしたうえで、走行安定性と乗り心地を高次元で両立させるサスペンションを新たに開発しました。部品の軽量化や転がり抵抗の小さいタイヤを採用することで低燃費化も追求しています。

### ・新サスペンション

フロントサスペンションはマクファーソン・ストラット式、リアサスペンションは、FF車、4WD車ともH型トーションビーム式とし、ジオメトリの最適設定によりすぐれた走行安定性と乗り心地を両立。また、リアサスペンションは、トレーリングアームとトーションビームの接合に世界で初めてテールードブランク製法を採用し軽量化を図りました。さらに、FF車のハブベアリングには、軽量・高剛性で転がり抵抗の少ない最新型を用いるなど、細部にわたって低燃費化を追求しています。

マクファーソン・ストラット式フロントサスペンション

H型トーションビーム式リアサスペンション

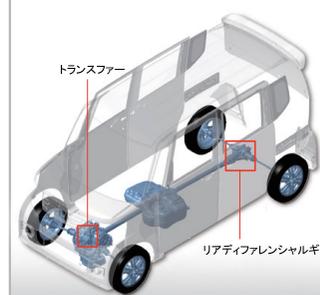


図はFF車

### ・新4WDシステム

4WD車のリアサスペンションは、従来、燃料タンクとの干渉を避けるためにド・ディオン式としていましたが、センタータンクレイアウトとしたことに加え、4WD車専用の設計とすることでH型トーションビームの採用を可能にしました。これにより、4WDシステム全体で約35%の軽量化を実現しています。また、トーションビームを前方に配置することでストローク量を少なくし、荷室を低床化しました。

新設計4WDプラットホーム



軽量・低床 リアサスペンション

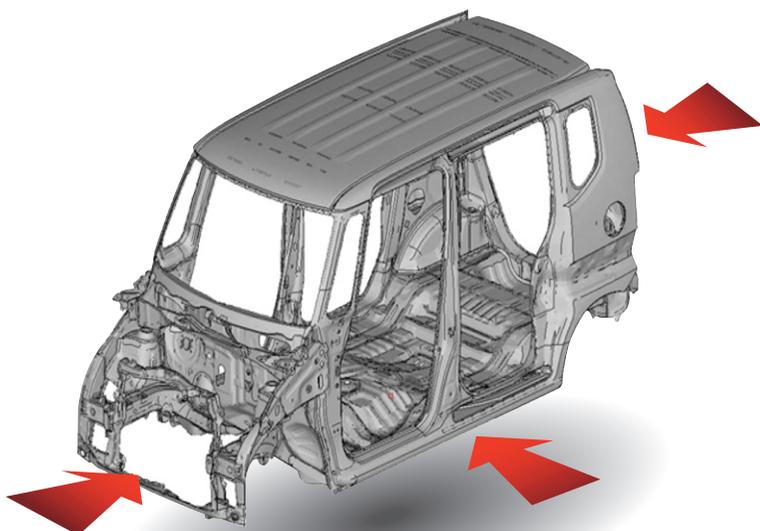


従来システム重量比約35%軽量化

毎日の安心のために、  
リアルワールドでの安全を追求し、  
乗員、相手車両、歩行者への配慮を徹底。

全方位で優れた衝突安全性能を実現

前面衝突時に効果を発揮するHonda独自のコンパティビリティ対応ボディに加え、側面衝突時の荷重を受けとめるシートロードパスを採用。また、後面衝突に対してはリアフレームのストレート化で衝撃吸収を効率化するなど、全方位で優れた衝突安全性能を実現しました。



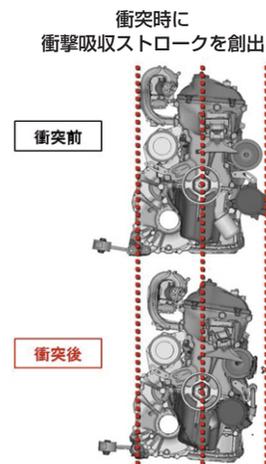
- メインフレーム
- アッパーフレーム
- サブフレーム前側(新設定アンダーロードパス)
- サブフレーム後側(新設定パワーブラントロードパス)

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実現

リアルワールドでの衝突安全を見据えたHonda独自のGコントロール技術により、エンジンルームを大幅に短縮しながら、「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を実現しました。

・新設計エンジン  
(衝突時前後長短縮)

N BOXのエンジンルームは従来車より70mmも短いため、衝突時の衝撃吸収ストロークを確保することが大きな課題でした。そこで、「消えるエンジン」を合い言葉に、衝突時にコンプレッサーやACGがエンジンの隙間に潜り込み、また、インテークマニホールドやキャタライザーはつぶれる構造とすることで、衝撃吸収ストロークを確保しています。衝突後のエンジン前後長は衝突前に比べて78mmも短くなります。



・新荷重分散構造

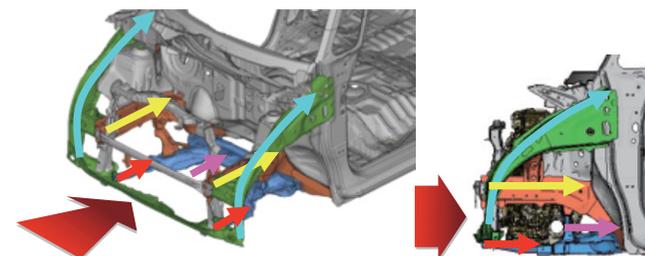
従来のコンパティビリティ対応ボディは、ロアメンバーが相手車両とのすれ違いを防止し、メインフレーム(フロントサイドフレーム)とアッパーフレームによる片側2経路、両側4経路のロードパスで衝突エネルギーを吸収する構造でした。N BOXの新プラットフォームでは、これらに加え、左右にアンダーロードパス、中央にパワーブラントロードパスを新たに設定。合計7経路のロードパスを形成することで、従来構造に対し約1.5倍の荷重を発生させ、従来車より70mmも短いストロークでのエネルギー吸収を実現しました。

アンダーロードパス

サブフレーム前端に部材を追加することで、衝突初期から荷重を発生する構造としました。

パワーブラントロードパス

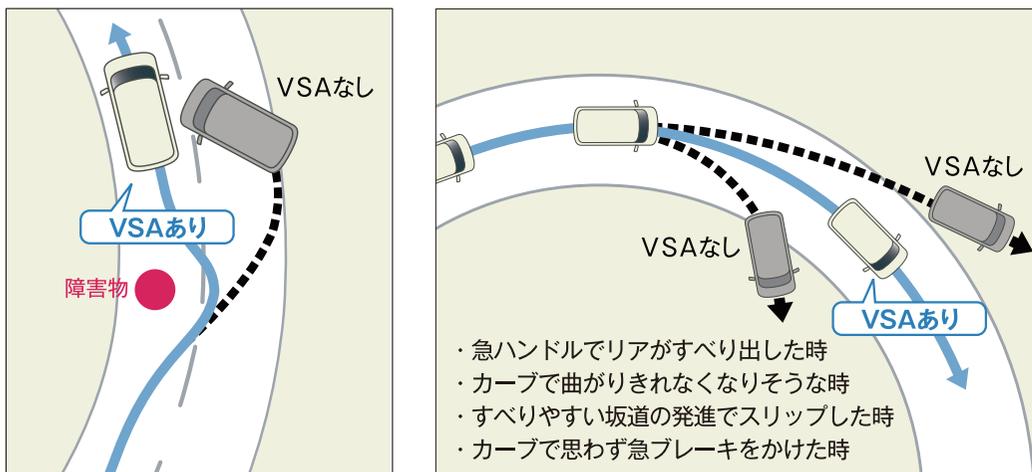
従来は、衝突時にパワーブラントとサブフレームを逃がす構造にすることで、キャビンへの侵入を抑制していました。しかし、短いエンジンルームの中でそれらを逃がすことは困難です。そこで、パワーブラントからの入力をサブフレームがしっかり受けとめるようにし、さらにサブフレーム自身が安定的につぶれる構造とすることで、より効率的なエネルギー吸収を実現しています。



## VSA と HSA を全タイプに標準装備

軽自動車としてはじめて、横すべりなどクルマの急激な挙動変化を抑えるVSA(車両挙動安定化制御システム)と坂道発進時の後退を抑制するHSA(ヒルスタートアシスト機能)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。

VSA 作動イメージ図



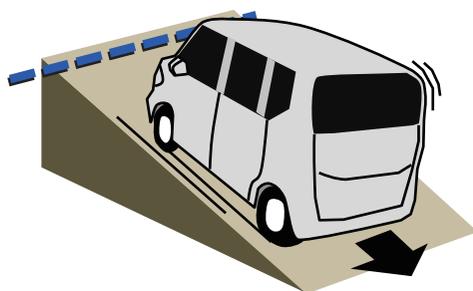
ヒルスタートアシスト作動イメージ図

ヒルスタートアシスト機能あり



坂道発進でペダルを踏み替える際、およそ1秒間ブレーキ力を保持しずり下がり抑制。

ヒルスタートアシスト機能なし



## 全タイプで最高水準の環境性能を達成

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年排出ガス基準75%低減レベル」認定車表示マーク  
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。

「平成22年度燃費基準 +25%」を達成。

(自然吸気車)



「平成22年度燃費基準+25%達成車」表示マーク  
平成22年度燃費基準を25%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。自然吸気車



「平成22年度燃費基準+15%達成車」表示マーク  
平成22年度燃費基準を15%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。ターボ車

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。

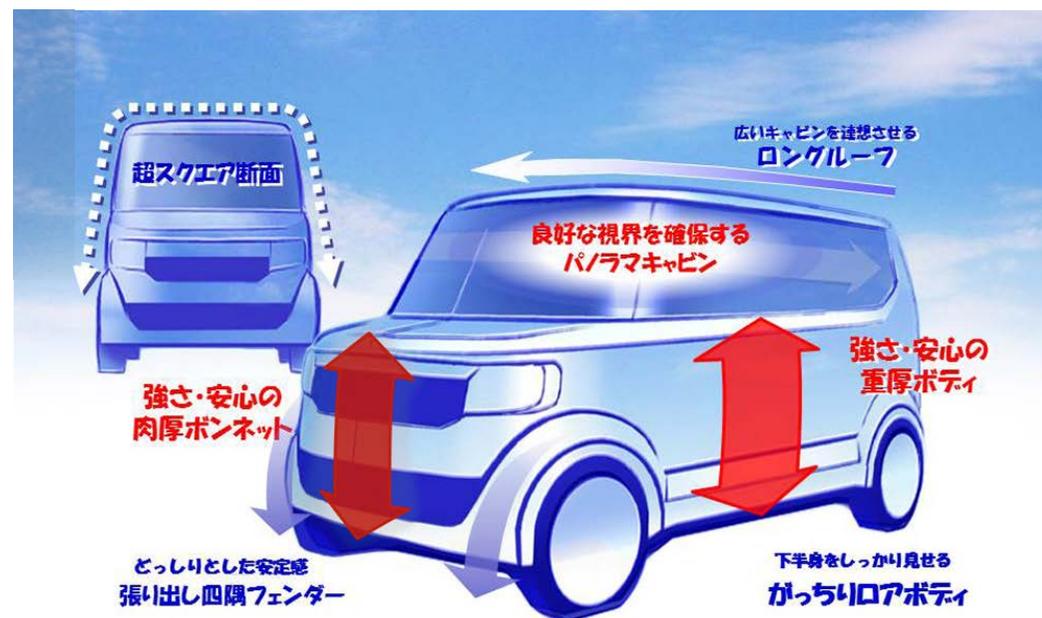
リサイクル材の使用を推進。

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

### 強さと安心のミニ・ミニバンフォルム

エクステリアデザインは、N BOX の魅力である室内の広さが一目でわかる箱形デザインとし、厚みのある重厚ボディとパノラマキャビンを両立させることで、ミニバンらしさを表現しました。クリーンで張りのあるサイドパネルの中で個性的なドアハンドルをアクセントとしています。フロントビューは、超スクエアなシルエットの中に親しみを感じさせるラウンドフェイス。ボディ色にクロームメッキを施したフロントグリルと大型ヘッドライトで洗練された親しみやすさを表現しています。幅広いお客様に愛着を持っていただける、飽きのこないデザインを目指しました。



## 広さ感・充実感・新しさ

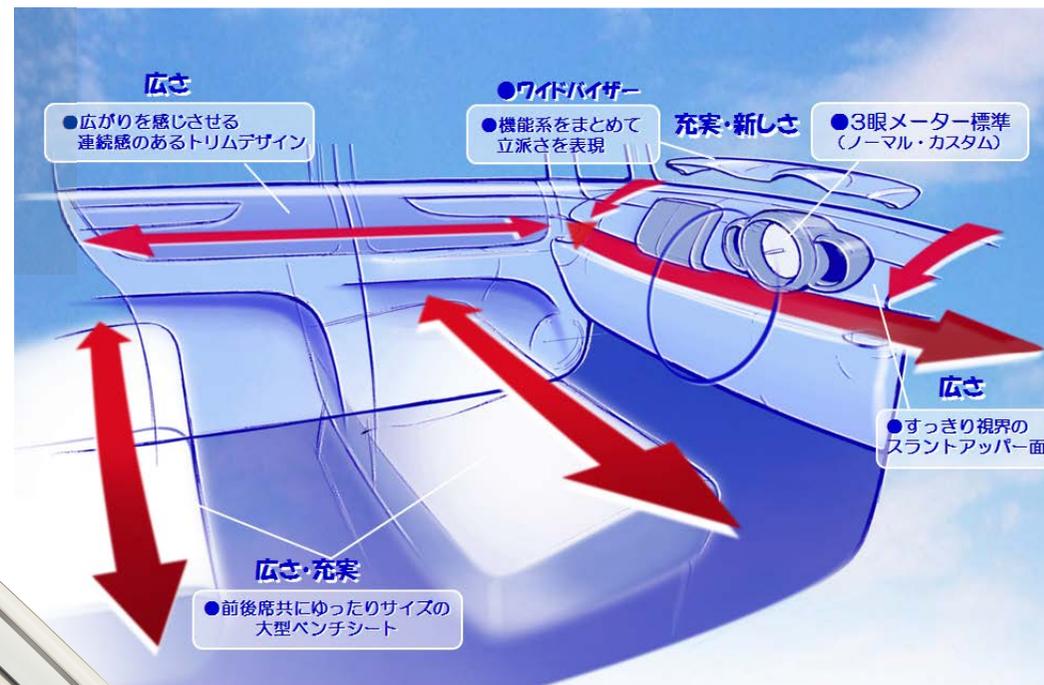
インテリアデザインは、広さを最大限に引き出すとともに、ミニバンに匹敵する快適性、使い勝手、収納力を追求しました。

### ・充実のインストルメントパネルまわり

インストルメントパネルは横基調のインパネトレイでワイド感を強調しながら、立体的な3眼メーターやメーター上部からオーディオまでを覆うワイドバイザーでミニバンらしさを演出。オートエアコンにはピアノブラックパネルとシルバーガーニッシュを施すなど、上質感を追求しています。

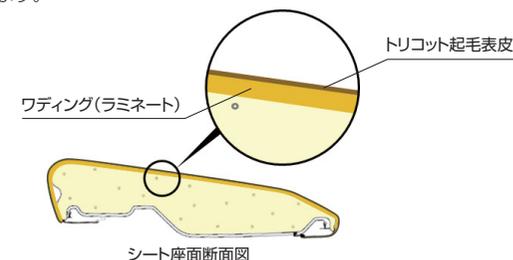
### ・タコメーター付き常時点灯 3 眼メーター

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。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航続走行可能距離の表示機能付きです。



### ・シート

シートは、フロント、リアともに軽自動車最大級の大型ベンチシートとし、座り心地と触り心地の両方にこだわりました。座り心地では、硬さの異なるウレタンを用い、表面近くは柔らかい層、底部近くはしっかりした硬めの層とすることで、体重の軽い方から重い方まで、どなたでも快適な座り心地となるよう工夫しています。触り心地では、表皮裏面にワディング(ラミネート)を施し柔らかな触感としました。フロントシートアームレストは全タイプに標準装備、リアシートには左右独立センターアームレストがタイプ別に設定されています。また、G・Lパッケージにはアレルゲンの活動を抑制するアレルクリーンシート(ハイブリッド型)を標準装備しています。





より強い個性と存在感を求めらるお客様に向けて、N BOX Custom を用意しました。エクステリアは押し出し感と充実感にこだわった迫力のデザイン。数々の専用装備で上級ミニバンさながらの存在感を醸し出しています。インテリアは専用ブラック内装を基本に、専用加飾やブルー・イルミネーションで上級ミニバンの世界観を表現しています。





# N BOX Custom



## 主要装備

● は標準装備 ○ はメーカーオプション(ご注文時にお申し付けください)

	タイプ	G	Lパッケージ	ターボパッケージ
環境装備	アイドリングストップシステム	●	●	●
	スライドドア・イージーローザー(リア両側)		●	●
快適装備	パワーライドドア(タッチセンサー/挟み込み)リア左側		●	●
	防止機構付、リモコン&運転席スイッチ開閉式)リア右側		○	●
	クルーズコントロール(照明付ステアリングスイッチ付)		●	●
	エアコンディショナー	●マニュアル	●フルオート	●フルオート
	アレルフリー高性能脱臭フィルター		●	●
インテリア	ナビ装着用スペシャルパッケージ(リアワイドカメラ、リア2スピーカー、マイクアンテナ(ワンセグTV対応)付) <sup>※1※2</sup>	○ <sup>※3</sup>	○	○
	左右独立リアセンターアームレスト		●	●
	ドライビング(表皮付)/ピアノブラック調ドアガーニッシュ		●	●
	クロームメッキ・インナードアハンドル(フロント)		●	●
	ピアノブラック調インパネガーニッシュ		●	●
	シルバー塗装オーディオガーニッシュ		●	●
	クロームメッキ・シフトノブボタン		●	●
	クロームメッキ・エアアウトレットノブ/リング		●	●
	ガーニッシュ付ステアリングホイール	●		●本革巻
	照明付オーディオリモートコントロールスイッチ	○ <sup>※3</sup>		●
エクステリア	ドリンクホルダー(運転席/助手席)	●	●	●
	ブルーイルミネーション(インパネトレイ)		●	●
	ミスト機構付間欠フロントワイパー	●	●	●車速連動/バリアブル間欠
走行関連	フロントアクセサリーLED	●ホワイト	●ブルー	●ブルー
	バルドランプ		●	●
	スチールラジアルタイヤ	145/80R13 75S	155/65R14 75S	165/55R15 75V
	フルホイールキャップ	●		
	アルミホイール		●14インチ	●15インチ

## 全タイプ標準装備

安全装備	●運転席用i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)と助手席用SRSエアバッグシステム ●VSA(ABS+TCS+横すべり抑制) ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●ヒルスタートアシスト機能 ●頭部衝撃緩和フロントシート ●サイドビューサポーターミラー ●広角ドアミラー ●後方視角支援ミラー ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト ●リア3点式ELRシートベルト ●汎用型ISOFIXチャイルドシート用アンカレッジ(リア左右席) ●運転席/助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯(シートベルトマイナードア付) ●プロジェクタータイプ ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム・オートレベリング/オートライトコントロール機構付) ●ハイマウント・ストップランプ ●熱線式リアウィンドウデフォッガー ●サイドドアロック ●チャイルドロック ●室内難燃材
環境装備	●ECONモード
快適装備	●Hondaスマートキーシステム(アンサーバック/ウェルカムランプ機能付/Hondaスマートキー2個付) ●車速連動オートドアロック(テールゲート連動) ●プッシュエンジンスター/ストップスイッチ(スイッチ照明付) ●イモビライザー(国土交通省認可品) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●チルトステアリング ●電動パワーステアリング ●電動格納式リモコンカードドアミラー ●パワーウィンドウ(運転席/助手席両側) ●バックドアロック(ドリンクホルダー付) ●バックドアロック(助手席側) ●オーディオレス ●フロント2スピーカー ●ライト消し忘れ警告ブザー ●パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー ●3段階閉閉フロントドア ●親水/ヒートドアミラー+フロントドア撥水ガラス(4WD車) ●リアヒーターダクト(4WD車)
インテリア	●フロントベンチシート ●トップアップ&ダイブダウン機構付リアシート(5:5分割式) ●2段リクライニング/リアシート ●フロントシートアームレスト(ポケット付) ●常時点灯3眼メーター(シルバー塗装メーターリング、タコメーター/エンジンゲージター機能/平均燃費表示機能/推定航続可能距離表示機能付) ●フロントマップランプ ●ラゲッジルームランプ ●センターピラーグリップ(左右) ●フットレスト ●パニティスマー付サンバイザー(運転席/助手席両側) ●助手席側) ●インパネトレイ(助手席側) ●ドライバーズ・ロアポケット ●グローブボックス ●ラゲッジアンダートレイ ●コンビニポケット(助手席フロント/助手席背面) ●ドリンクホルダー(リア左右席) ●ラブラール(助手席/リア左右席) ●アクセサリーソケット(DC12V)
エクステリア	●カスラムデザインバンパー ●ダーククロームメッキ・フロントグリル ●クロームメッキ・フロントガーニッシュ ●カラードサイドシルガーニッシュ ●カラードテールゲートスポイラー ●大型クロームメッキ・リアラシアンターガーニッシュ ●クロームメッキ・アウタードアハンドル ●UVカット機能付ガラス(フロントサイドウインドウ/フロントコーナードア/フロントドア) ●高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター・テールゲート) ●ルーフフェイェット・フロントウインドウ ●ドアサッシュアウタールックアット ●スルーアパードコントロールウインドウウォッシャー ●ウォッシャー付間欠リワイパー(リアパース連動) ●ドアミラーウインカー ●リアアウターレンズ・リアコンビネーションランプ(LEDストップランプ&LEDテールランプ) ●フォグライト ●マイクアンテナ <sup>※2</sup>
走行関連	●フロントスタビライザー ●応急バンク補正キット(スペアタイヤレス) ●フロントディスクブレーキ(4WD車、G・ターボパッケージはベンチレーテッドディスク)

※1:「ナビ装着用スペシャルパッケージ」に、デューアオプションの「ギヤセンサー/ナビゲーション」本体及び取付アタッチメントなどは含まれておりません。「ギヤセンサー/ナビゲーション」本体などは別途販売店にて購入、取り付けとなります。 ※2:「ナビ装着用スペシャルパッケージ」に装着した場合は、「マイクアンテナ」は「ワンセグTV対応」になります。 ※3:「ナビ装着用スペシャルパッケージ」と「照明付オーディオリモートコントロールスイッチ」がセットでメーカーオプションとなります。

●メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。

●仕様は予告なく変更することがあります。

## 主要諸元

車名・型式	タイプ		G		Lパッケージ		ターボパッケージ		
	駆動方式		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
車名・型式	ホンダ DBA-JF1 ☆		ホンダ DBA-JF2 ☆		ホンダ DBA-JF1 ☆		ホンダ DBA-JF2 ☆		
トランスミッション	無段変速オートマチック(トルクコンバーター付)								
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)	3.395/1.475							
	全高(m)	1.780	1.800	1.780	1.800	1.780	1.800	1.800	
	ホイールベース(m)	2.520							
	トレッド(m)	前/後		1.315/1.315	1.305/1.315	1.305/1.305	1.295/1.305	1.295/1.295	1.290/1.295
	最低地上高(m)	0.150							
	車両重量(kg)	950	1,000	960	1,010	980	1,030	980	1,030
乗車定員(名)	4								
エンジン	客室内寸法(m)	長さ/幅/高さ		2.180/1.350/1.400					
	エンジン型式/エンジン種類・シリンダー数及び配置	SO7A/水冷直列3気筒横置							
	弁機構	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2							
	総排気量(L)	0.658							
	内径×行程(mm)	64.0×68.2							
	圧縮比	11.2							
性能	燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)							
	使用燃料種類	無鉛レギュラーガソリン							
	燃料タンク容量(L)	35	30	35	30	35	30		
	最高出力(kW[PS]/rpm)*	43[58]/7,300		47[64]/6,000		47[64]/6,000			
	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	65[6.6]/3,500		104[10.6]/2,600		104[10.6]/2,600			
	燃料消費率(km/L)	22.0	20.6	22.0	20.6	18.8	18.2		
動力伝達・走行装置	主要燃費向上対策	アイドリングストップ装置(G、G・Lパッケージ)/可変バルブタイミング/自動無段変速機(CVT)/電動パワーステアリング							
	最小回転半径(m)	4.5	4.7	4.5	4.5	4.7	4.7		
	変速比	前進	3.680-0.674			後退	2.722-1.248		
	減速比	前進	5.176			後退	2.533		
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)							
	タイヤ	前・後	145/80R13 75S	165/55R14 75S		165/55R15 75V			
サスペンション方式	前	油圧式ディスク		油圧式ディスク		油圧式ベンチレーテッドディスク			
	後	マクファーソン式		マクファーソン式		マクファーソン式			
	前	手動式		ド・ティオン式		手動式			
	後	手動式		ド・ティオン式		手動式			

■※はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とはほぼ同条件で測定したものです。 ■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。なお、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やや低い値になります。 ※1:★印の車両は後述の制限の対象となります。ご購入時に自動車取得税・重量税の優遇が受けられます(自動車取得税は2012年3月31日まで、重量税は2012年4月30日まで)。 ※2:印の車両は、ご購入の翌年度の自動車税について軽減措置が受けられます(2012年3月31日までの新車登録車を対象)。詳しくは販売店までお問い合わせください。 ■主要諸元は道路運送車両法による型式認定申請書記載。 ■アレルフリー:GCON, INTER NAVI SYSTEM, PGM-FI, VSAは本田技研工業株式会社の登録商標です。 ■製造事業者:本田技研工業株式会社

## パッケージ



## 環境仕様

基礎情報	型式/総排気量(L)	DBA-JF1		DBA-JF2		
		FF		4WD		
燃費	22.0	18.8	20.6	18.2		
CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	105.5	123.5	112.7	126.5		
CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	24.5	21.0	23.5	18.8		
CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	94.5	110.0	98.5	125.5		
排出ガス	基準	平成22年度燃費基準+25%達成率		平成22年度燃費基準+15%達成率	平成22年度燃費基準+25%達成率	平成22年度燃費基準+15%達成率
排出ガス	適合事項/規制レベル	平成17年排出ガス基準+75%達成		平成17年排出ガス基準+75%達成		
排出ガス	適合事項/規制レベル	平成10年燃費規制		規制値/加速走行6dB(A)		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		燃費/加速走行13.4A 燃費/加速走行32.0G		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2005年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2007年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2009年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2011年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2013年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2015年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2017年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2019年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2021年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2023年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2025年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2027年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2029年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2031年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2033年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2035年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2037年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2039年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2041年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2043年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2045年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2047年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2049年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2051年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2053年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2055年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2057年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2059年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2061年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2063年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2065年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2067年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2069年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2071年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2073年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2075年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2077年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2079年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2081年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2083年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2085年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2087年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2089年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2091年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2093年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2095年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2097年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2099年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2101年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2103年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2105年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2107年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2109年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2111年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2113年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2115年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2117年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2119年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2121年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2123年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2125年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2127年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2129年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2131年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2133年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2135年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2137年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2139年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2141年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2143年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2145年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2147年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2149年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2151年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2153年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2155年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2157年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2159年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2161年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2163年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2165年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2167年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2169年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2171年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2173年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2175年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2177年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2179年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2181年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2183年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2185年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2187年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2189年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2191年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2193年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2195年10月以降使用禁止)**		
排出ガス	適合事項/規制レベル	EPA		自工自産達成(2197年10月以降使用禁止)**		
排出ガス						