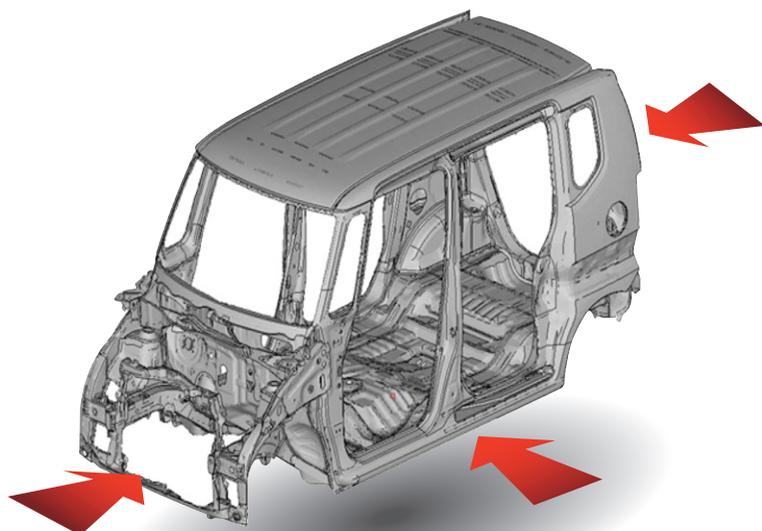


毎日の安心のために、  
リアルワールドでの安全を追求し、  
乗員、相手車両、歩行者への配慮を徹底。

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。



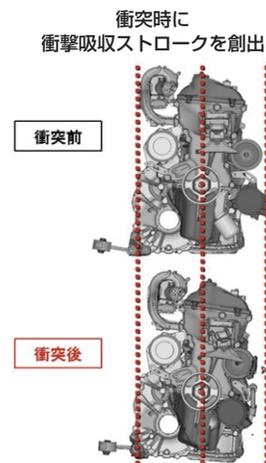
- メインフレーム
- アッパーフレーム
- サブフレーム前側(新設定アンダーロードパス)
- サブフレーム後側(新設定パワーブラントロードパス)

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。

