

技術を結集した新設計パワートレインがもたらす、爽快加速とすぐれた燃費性能。

めざしたものは、ドライバーの望み通りに加速する安心感と低燃費。そのために、エンジンを骨格から新設計したうえで、自然吸気エンジンにはVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)を、ターボエンジンには電動ウェイトゲートを、いずれも軽乗用車として初めて*採用。CVTも高効率化を徹底しました。Hondaが誇る高度な技術を結集し、交差点での発進から高速道路への合流まで、不安なく運転できる加速性能と、平成32年度燃費基準を達成するすぐれた燃費性能を両立させています。

JC08モード

走行燃料消費率
(国土交通省審査値)

27.0km/L

(N-BOX G・Honda SENSING(FF) / G・L Honda SENSING(FF) / G・EX Honda SENSING(FF)、N-BOX Custom G・L Honda SENSING(FF) / G・EX Honda SENSING(FF))

■直列3気筒 660cc
DOHC i-VTECエンジン



自然吸気エンジン 最高出力 43kW[58PS]/7,300rpm
最大トルク 65N・m[6.6kgf・m]/4,800rpm
JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)
27.0km/L (N-BOX G・Honda SENSING(FF) / G・L Honda SENSING(FF) / G・EX Honda SENSING(FF)、N-BOX Custom G・L Honda SENSING(FF) / G・EX Honda SENSING(FF))

ターボエンジン 最高出力 47kW[64PS]/6,000rpm
最大トルク 104N・m[10.6kgf・m]/2,600rpm
JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)
25.6km/L (N-BOX G・Lターボ Honda SENSING(FF) / G・EX ターボ Honda SENSING(FF))

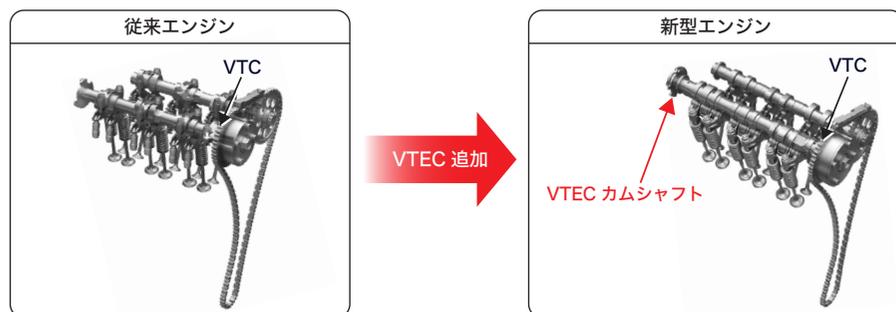
■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

自然吸気エンジン

軽乗用車初*、Hondaが誇るバルブコントロール機構VTECを搭載

VTECは、低速回転域と高速回転域のそれぞれに最適となるようバルブの開閉タイミングとリフト量を切り替えるもので、1989年のインテグラ以来、Hondaの高性能エンジンを代表する技術として進化・熟成させてきました。新型N-BOXでは、軽乗用車として初めて*、この高度なバルブコントロール技術を吸気側に採用。従来モデルから継承したVTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)と合わせて吸排気効率を大幅に向上させ、低速から高速まで爽快な加速性能とすぐれた燃費性能を両立させました。

■動弁機構比較イメージ図

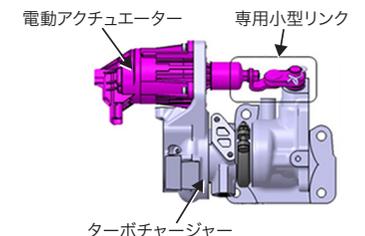


ターボエンジン

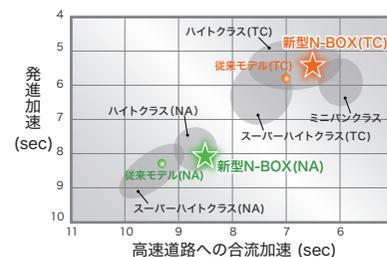
軽乗用車初*、過給圧を最適にコントロールする電動ウェイトゲートを採用

排気の一部を、ターボタービンに流入しないよう迂回させるウェイトゲートに、軽乗用車として初めて電動式を採用しました。ターボの過給圧を任意に調整できるため、低燃費化やレスポンスの向上に寄与します。

■電動ウェイトゲート付きターボチャージャー構造図

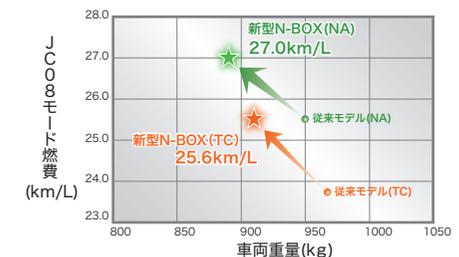


走りと燃費を高次元で両立



■加速性能比較イメージ図

高速道路への合流を想定した40km/hから80km/hまでの加速タイムと、市街地での発進を想定した60km/hまでの加速タイムを向上。ターボ車は、ミニバンレベルの加速性能を達成。



■燃費性能比較イメージ図

自然吸気エンジン車(FF)は従来モデルの25.6km/Lから27.0km/Lへ、ターボ車(FF)は23.8km/Lから25.6km/Lへ、それぞれ燃費を向上。自然吸気エンジンのFF車は燃費基準+10%、4WD車は基準を達成し、優遇税制の対象です。

※ 2017年8月現在。Honda調べ。