

2.6kVAの高出力と高い機動性を両立。

EU26iJ **FI**

新登場

メーカー希望小売価格

税込 **¥398,200** (消費税10%抜き ¥362,000)

乾燥質量26.5kg。2.6kVAの高出力にも携帯性を。

FI搭載により始動性や保管性も向上。仕事に、非常時に、頼もしさを発揮。

定格出力	2.6kVA(単相100V/26.0A)	出力	連続運転可能時間	騒音レベル(Lwa)
全長×全幅×全高	571×306×452mm	定格負荷	約3.3h	91dB
乾燥質量	26.5kg	2.6kVA		
燃料タンク容量	4.6L	1/4負荷	約8.6h*1	84dB*1
エンジン排気量	130cm ³	650VA		

搭載機能・装備	発電機能	快適機能	安心機能	エンジン
インバーター	並列運転	50Hz 60Hz 周波数切替	DC12V 直流出力	エコ スロットル
				防音
				セル スターター
				クイックメンテカバー
				専用アプリ
				LED表示
				ON/OFF プレーカー機能
				オイルアラート
				ガソリン燃料
				FI フューエルインジェクション

*1 エコスロットル作動時。

機動力を生む重量と形状。

定格出力2.6kVAの発電機ながら26.5kgの重量を実現するとともに、ポディー底部には持ち上げる際に力を入れやすいグリップを配置。一人での積み下ろしも行いやすくなっています。



EU28is(車輪あり)に対し
重さ約 **-57%***2

取り回しのよいコンパクトサイズ。

コンパクトなポディーサイズを実現したことで、運搬時や使用時の取り回しがよく、保管時の省スペース化も可能にしています。

上部からの比較写真



Photo:EU28is(車輪あり)

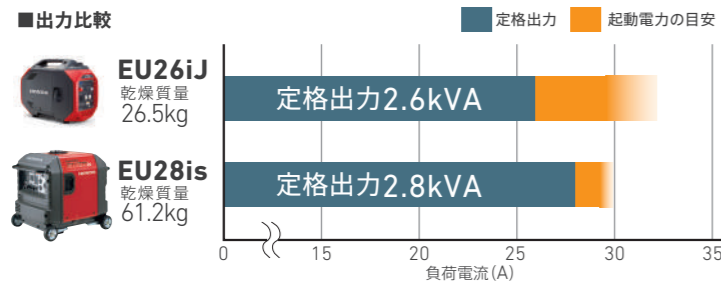
Photo:EU26iJ

EU28is(車輪あり)に対し
設置面積約 **-45%***2

*2 Honda調べ。

起動電力に幅広く対応。

起動電力に対して余裕があり、使用できる機器の幅が広がります。



ランニングコストに貢献する低燃費。

新開発エンジン、新設計オルタネーター、FIの採用などにより、低燃費を実現。EU26iに対し、定格出力で1,000時間運転時に最大で270Lのガソリン消費削減を可能にしています。

ガソリン消費量の比較
(定格出力時・1時間あたり)



*グラフの数値はHonda調べ。

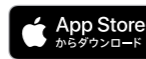
離れた場所で作動状況の確認などが可能。

スマートデバイスとBluetooth®で連携し、離れた場所から作動状況の確認や発電機の停止などが行えます。



専用アプリ「Honda My Generator」

- 出力、燃料残量、運転可能時間等の確認
- 発電機の停止
- エコスロットルのon/off
- メンテナンス時期の表示 など



コンセント形状

● ×2 単相100V用コンセント
ロック機能付、最大15Aまで可能なタイプ

● 単相100V用コンセント
最大30Aまで可能なタイプ

※推奨プラグ: パナソニック WF8330、明工社 MH2578 (NEMA規格: L6-30Pに準拠するプラグ)

○ ○ 単相100V用
並列運転用コンセント

持ちやすい大型ハンドル。

1人で持つ時や2人で運ぶ際の持ちやすさを考慮した、大型のハンドルグリップを設置しました。



非常時用の備えにも適したFIシステム

(電子制御燃料噴射装置)

- ・長期保管時のキャブレター内のガソリン抜きなどのメンテナンスが不要です。
- ・チョーク操作がなくなり始動手順が簡素化。不慣れな方でも迷わず始動できるので非常時用の備えにも適しています。
- ・リコイル操作で発生する電力でFIを起動させるためバッテリーが不要となり、機体の軽量・小型化に貢献しています。
- ・電子制御による常に最適な燃料噴射のコントロールによって、良好な燃費・エミッション性能を実現しています。

【2アクションの簡単始動】

■ステップ1 スイッチON

■ステップ2 リコイル操作で始動

不要となった3つの始動操作

燃料給油キャップの操作 チョーク閉 チョーク開

※EU26iJにチョーク機構はありません。

【バッテリーを不要とした主要技術】

リコイルを新設計

リコイルを小径化してロープ巻き数を増やし、始動時に発生する電力を増大。

ECUによる制御

ECUが燃料噴射・点火・スロットル制御を適切に行うことで、リコイル操作で発生した電力のみでエンジンを始動。

高出力化と軽量・小型化を徹底的に追求

定格出力2.6kVAを確保しながら機動性に優れた重量・サイズを実現するために、エンジンを新開発するとともに細部にわたる工夫を施しました。

高出力エンジンを新開発

エンジンの排気量や構造から見直し、軽量・小型化しながら高回転化により高出力を実現。高回転に伴う温度上昇を解消するために冷却性能を徹底的に高めたことで、燃焼効率も向上しています。



モノコック構造を採用

外装パネルを組み合わせることで高い剛性を確保するモノコック構造を実現。通常骨組みとして使用する金属フレームを廃止。高剛性と軽量化を両立しています。



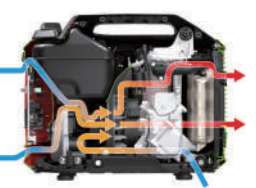
ネオジムボンド磁石搭載オルタネーターを採用

高い磁力特性と軽量・小型という特長を持つネオジムボンド磁石を搭載したオルタネーターを採用。高い磁力を発生させることで高出力化に貢献しています。

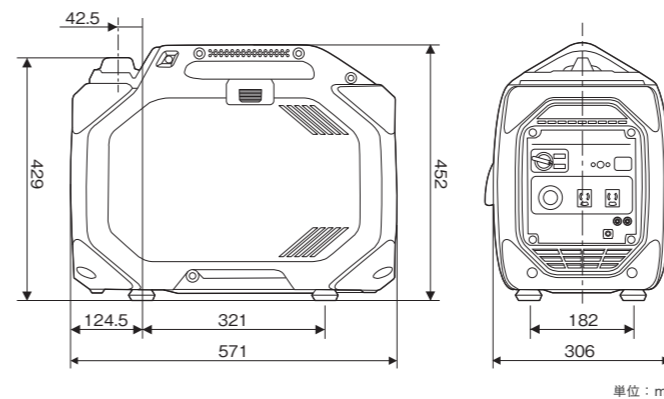


内部構造を最適化

エンジンの高回転化や各部品間の省スペース化による機体内部の温度上昇を抑えるために、吸気・排気レイアウトを最適化して優れた冷却性能を確保。また、吸音材などを適所に配置することで高回転に伴う騒音増加も抑制しています。



外観寸法図



例えば、EU26iJなら

■機動力を活かして作業現場で活躍



■小規模オフィスでの非常用電源として

