

PRESS INFORMATION
2005.05.26

STEPWGN



CONTENTS

開発にあたって 2

コンセプト 3

テクノロジーダイジェスト 5

コア・テクノロジー

低床・低重心プラットフォーム 7

ユースフル・パッケージ

〈広さと使いやすさ〉 9

〈運転のしやすさ〉 13

〈スタイリング〉 15

リラクゼーション・スペース 17

クオリティ・パフォーマンス

〈パワートレイン〉 21

〈シャシー／ボディ〉 25

先進装備 27

安全性能 31

環境性能 36

装備・諸元 37

ユーティリティ・ミニバンを、次のステージへ。

ステップ ワゴンは、クリエイティブ・ムーバーという発想により、
優れたユーティリティを持つ乗用車というそれまでにない流れを創出し、
その先駆者としてたくさんの方々に愛され続けてきました。

初代誕生から9年、現在では、ユーティリティ・ミニバンが市場の大きな柱として成熟するにつれ、
その使われ方は休日のレジャーなどから日常での使用へと多様化し、
それにともない人々の要求も、もっと扱いやすくもっと使いやすくといったように、
よりいっそう高度になっていると見受けられます。

こうした流れのなかで私たちは、従来の広さに空間の豊かさを加えたうえで、
だれもが運転しやすくだれもが心地よい、高い走りの資質を身につけたミニバンを創りたい、
という想いから開発をスタート。多人数乗用車の使いやすさを原点から見つめ直し、
これからのユーティリティ・ミニバンのあるべき姿を求めていきました。

核となるのは、Honda独自のプラットフォーム技術。低床・低重心化を徹底的に追求し、
空間価値と高次元なダイナミクスの双方を妥協することなく突き詰めることで、
「ユーティリティ・ミニバンのゆとり」に「セダンの走りの質」を備えた
新しい価値を持つ多人数乗用車を生み出せると確信しました。

空間の広さや豊かさとともに、運転する人にも乗る人にも快適な、従来を遥かに凌ぐ上質な走りを獲得。
日常でとことん使いこなせる、革新ともいえる進化型ユーティリティを提供することで、
ミニバンの新たな潮流を創出できると自負しています。

開発責任者 蓮子 末大



蓮子 末大（はっし すえひろ）
（株）本田技術研究所 主任研究員

1972年、（株）本田技術研究所入社。
サスペンション設計室、商品企画室を経て、
’00年シビックのプラットフォーム開発LPL、
’01年欧州3ドアシビックおよびシビック タイプRのLPLを担当。
今回3代目ステップ ワゴンのLPLを務める。
趣味はゴルフ、野球、空手、他スポーツ全般。
愛車はアコードSiR、オデッセイ。

「空間の質」に、「走りの質」を。

New ステップ ワゴンを開発するうえで、最も重視したこと。

それは、いつでもどんなシーンでも、だれもが快適に思う存分使いこなせること。

空間に大きなゆとりとこれまでにはないくつろぎ感を持たせながら、

運転する人や乗せる人を選ばずに、街乗りから高速走行までストレスのないドライビングを可能にすること。

すなわち「空間の質」と「走りの質」を高い次元で合わせ持つ、

次世代のユーティリティを備えた革新ミニバンの創造を目指しました。

広い空間を確保するとともに乗用車としての基本性能を飛躍的に高めるために、

クルマづくりの核となるプラットフォームをステップ ワゴン専用に新開発。

リアサスペンションの構造、燃料タンクの形状、排気システムのレイアウトの見直しはもちろん、

床面のフラット化にも取り組みながら低床・低重心化を徹底的に追求しました。

その結果、全高や床の高さを下げることで、運転しやすいボディサイズや優れた乗降性とともに、

これまでのミニバンでは成し得なかったハンドリングや安定性、乗り心地を獲得。

さらに、3列それぞれに快適な空間設計や、リビングルームの心地よさを取り入れた新装備を採用するなど、

活用する機会や行動範囲が拡がり、いつでも、いろんな人と、どこへでも、毎日の生活で使いたくなる、

既存のユーティリティ・ミニバンの概念を払拭する、「Nextユーティリティ」といえる進化を遂げました。

● [ユースフル・パッケージ]

広さ、使いやすさ、運転のしやすさを斬新なスタイリングで包んだ、先進ミニバン・パッケージング。

● [リラクゼーション・スペース]

リビングルームのくつろぎ感と快適空間の演出を取り入れた、提案性に富んだインテリア。

● [クオリティ・パフォーマンス]

ハンドリング、安定性、乗り心地に優れた、セダンレベルにまで磨き上げたトータル・ダイナミクス。

さらに、ドライブをより快適にする先進装備、人と社会に配慮した最先端の安全性能・環境性能を身につけ、

家族を中心に集うだれもが、使って、過ごして、走って楽しい、

[ファンダフル・ムーバー]New ステップ ワゴンを完成。

次のステージへとステップ アップした、これからのファミリーカーの在り方を提案します。



New **STEPWGN**

毎日の生活でとことん使いこなせる、 New ステップ ワゴン・テクノロジー。

TECHNOLOGY DIGEST 

CORE TECHNOLOGY

広い空間、運転のしやすさ、セダン感覚の走りを実現する、低床・低重心プラットフォーム。

Useful PACKAGE

ユースフル・パッケージ

広さ、使いやすさ、運転のしやすさを斬新なスタイルで包んだ、先進ミニバン・パッケージング。

〈広さと使いやすさ〉

- ミニバンで最も低床を実現した、乗り降りしやすいワンステップフロア。
- 3列目の乗り降りもスムーズな、大開口の両側スライドドア。
- 簡単操作の、多彩なシートアレンジ。
- フル電動でスムーズに昇降できるリフトアップシート車をラインアップ。

〈運転のしやすさ〉

- 安心感の高いパノラマ視界と、視認性に優れたデジタルワイドメーター。
- 取り回しがラクな、最小回転半径5.3m。
- 適切なステアリングポジションが得られる、チルト&テレスコピック機構。

〈スタイリング〉

- ダイナミックなキャラクターラインで豊かな空間と走りのよさを表現した、躍動感のあるスタイリング。

Relaxation SPACE

リラクゼーション・スペース

リビングルームのくつろぎ感と快適空間の演出を取り入れた、提案性に富んだインテリア。

- 居心地のよい「家族の部屋」を目指したインテリア。
- ドライビング機能と斬新なデザインを融合した、コックピットまわり。
- まさにリビングルーム感覚の、乗用車初のフローリングフロア。
- やわらかな光がリラックス空間を演出する、トップライトルーフ。
- 大型でやわらかく厚みのある、ソファ感覚の2列目シート。
- 多彩な用途に応える、大容量のラゲッジスペース。
- 3列それぞれの適所にしつらえた、豊富な収納装備。



Photo: G (FF)

COMFORT

先進装備

安心と快適をさらに高める、充実の先進装備。

- 高速道路での運転負担を軽減する車速／車間制御機能
IHCC (インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)
- リアエンターテインメントシステム
- フロント・フルオートエアコンディショナー+リアクーラー
- 電波式キーレスエントリーシステム
- 車速連動オートドアロック
- セキュリティアラーム／イモビライザー
- Honda HDD インターナビシステム+
プログレッシブコマンダー (リアカメラ付)
- インターナビ・プレミアムクラブ

internavi
internavi
Premium Club

Quality PERFORMANCE

クオリティ・パフォーマンス

走る気持ちよさ、乗る心地よさを格段に高めた、乗用車として磨き上げたドライビング・ダイナミクス。

〈パワー・トレイン〉

- 力強さと環境性能を両立した、2.0ℓ DOHC i-VTECエンジン (B、G) & 2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン (24Z)。
- 変速ショックのないスムーズな走りや、スポーティな変速操作が楽しめる、CVT+7スピードモード (24Z [FF])。
- エンジン特性をフルに引き出す、5速オートマチックトランスミッション (24Z [4WD])
& 4速オートマチックトランスミッション (B、G)。
- エンジン、トランスミッションをはじめ、クルマ全体で実用燃費を向上。
- すべりやすい路面でも素早い駆動力伝達を行う、カムユニット搭載リアルタイム4WD。

〈シャシー／ボディ〉

- 街中でも高速道路でも快適な、セダンのようなハンドリングと優れた乗り心地。
- 強い横風にも安心な、優れた走行安定性。 ■しっかりと走りを表現する、高剛性ボディ。
- 1列目と3列目でも会話が楽しめる、優れた静粛性。



Photo: G (FF)

SAFETY

安全性能

乗員、他の車両、歩行者を見つめた、高水準の安全性能。

〈アクティブセーフティ〉

- プロジェクタータイプ・ディスチャージヘッドライト
- VSA (車両挙動安定化制御システム)
- EBD (電子制御制動力配分システム) 付ABS+ブレーキアシスト
- プリクラッシュセーフティ

〈パッシブセーフティ〉

- 追突軽減ブレーキ (CMS)+E-プリテンショナー (運転席/助手席)
- コンパティビリティ対応ボディ
- 歩行者傷害軽減ボディ
- 3列対応サイドカーテンエアバッグシステムを設定
- 運転席用&助手席用のi-サイドエアバッグシステム
(助手席乗員姿勢検知機能付)
- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
- 頭部衝撃保護インテリア ●運転席と助手席に頸部衝撃緩和シート

G-CON
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

ECOLOGY

環境性能

毎日使えるクルマだからこそ配慮した、優れた環境性能。

- 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22年度燃費基準」に適合
(B/G/G-LパッケージのFF)
- 「平成22年度燃費基準+5%レベル」に適合
(B/G/G-Lパッケージの4WD、G-S/LSパッケージ、G-サイドリフトアップシート車、24Z)
- 全タイプ「グリーン税制」優遇措置適用
- リサイクル可能率90%以上を実現
- リサイクル材の使用を拡大
- 鉛レス化を推進し、96年レベルの1/10以下に削減
- 六価クロムの使用量削減を推進
- 骨格および部材レベルで大幅な軽量化を達成

■装備はタイプにより設定が異なります。詳しくは各技術説明およびP37の装備表でご確認ください。

広い空間、運転のしやすさ、セダン感覚の走りを実現する、 低床・低重心プラットフォーム。

大きな空間を確保しながら乗用車としての基本性能を
飛躍的に高めるために、低床・低重心化を追求。

ステップ ワゴン独自のプラットフォームを新たに開発しました。

床下の骨格構造から見直したうえで、樹脂製の薄型燃料タンクや
コンパクトな構造と運動性能の向上を両立した

H型トーションビーム式リアサスペンション、

形状やレイアウトに工夫を施したエキゾーストシステムを採用。

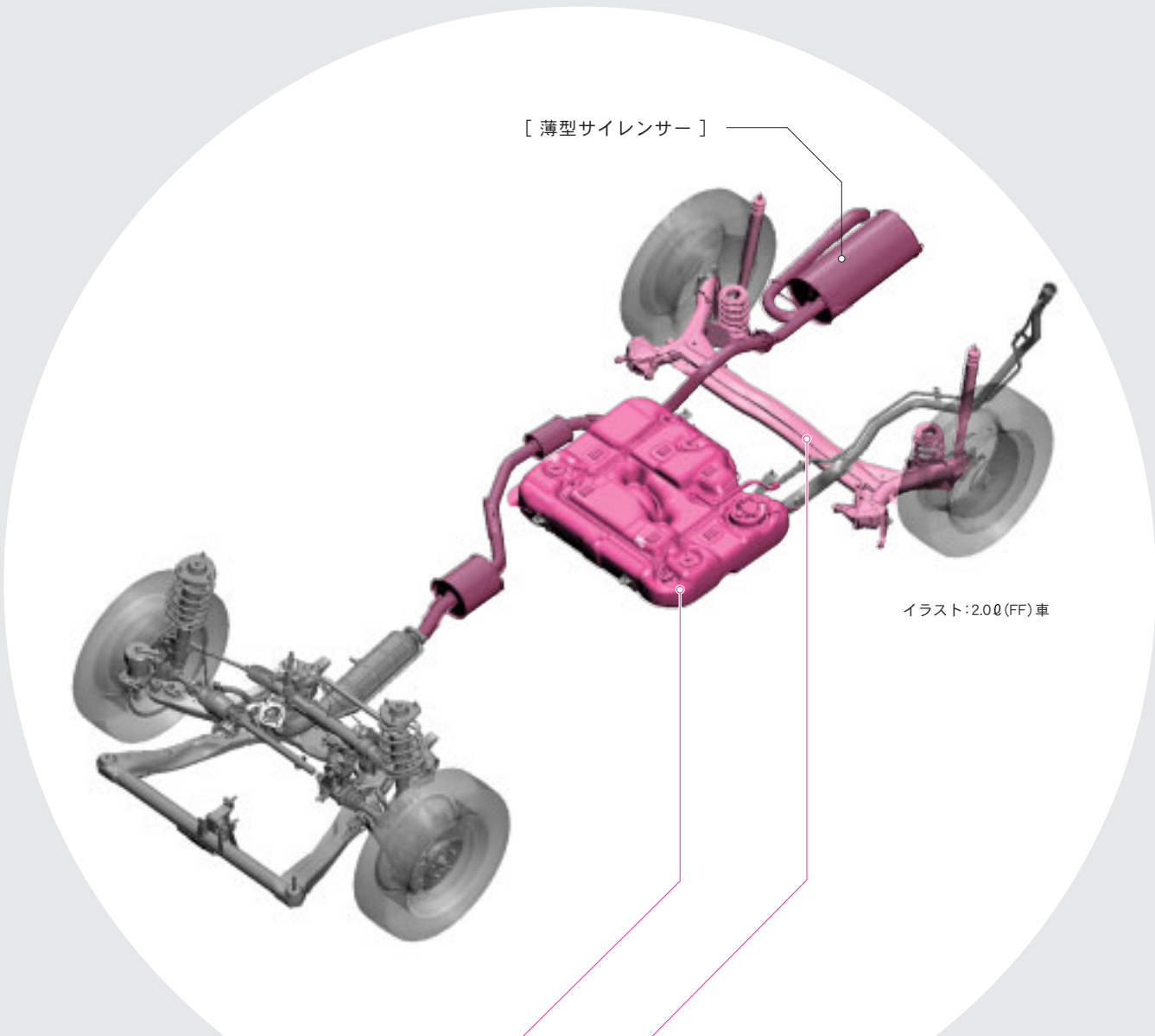
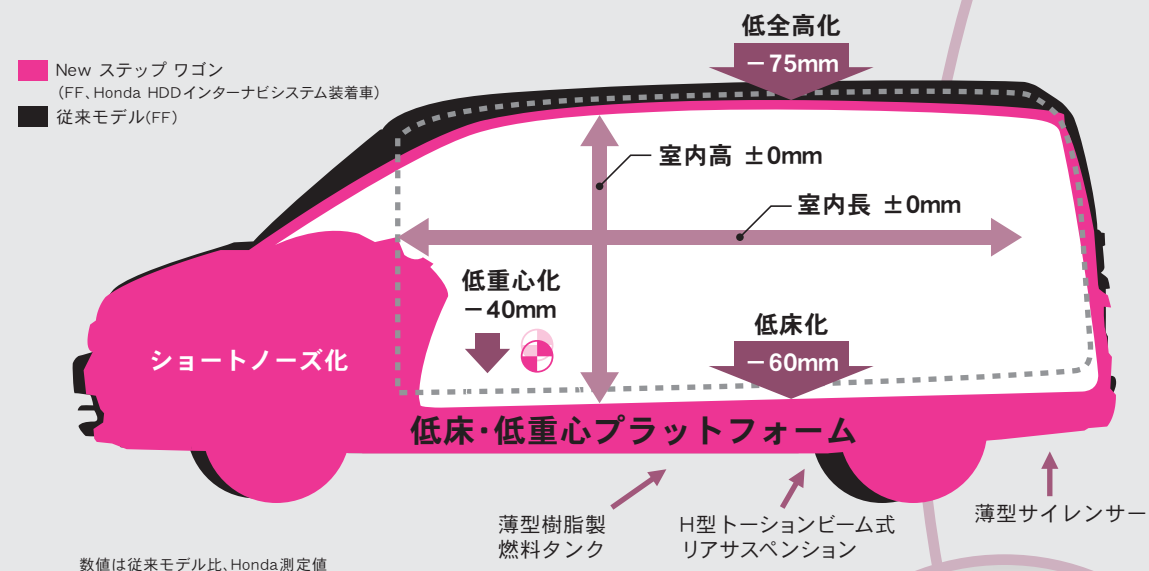
フラットフロアを実現するとともに、従来同等の室内高を保ったまま
60mmの低床化、40mmの低重心化を達成。

さらに、全高を75mm低くするとともにショートノーズ化を図ることで、
ボディサイズのコンパクト化も実現しました。

その結果、ステップ ワゴンならではの、のびのびとした空間を持たせながら、
乗降性や運転のしやすさを向上し、同時に

セダン感覚のハンドリング、走行安定性、乗り心地をも獲得。

日常のさまざまなシーンで使いやすいパッケージングを実現しました。



[薄型樹脂製燃料タンク]

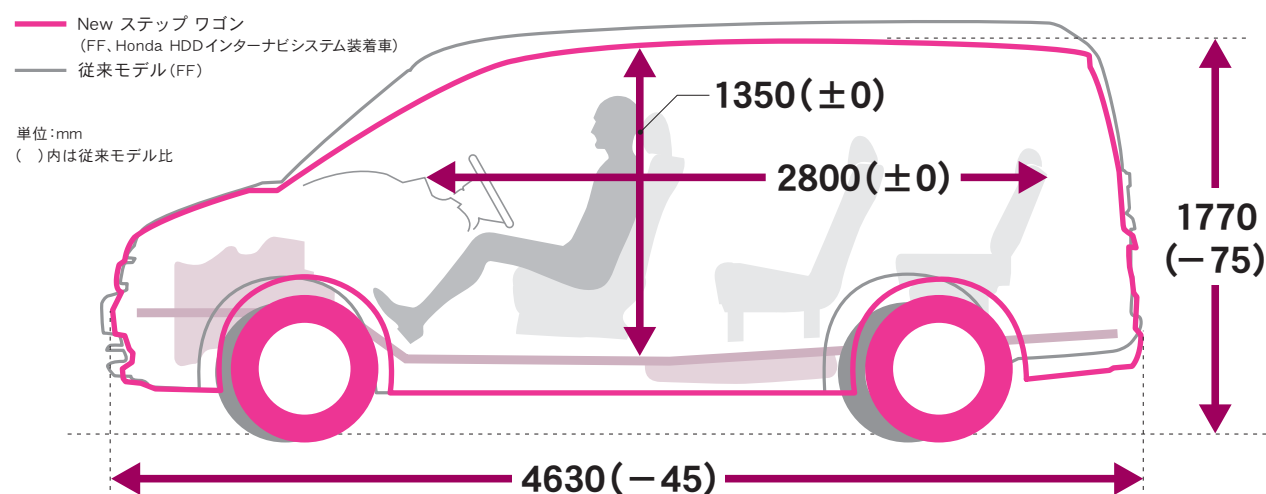
樹脂の高い成型自由度を活かし、他の部材との干渉を避けながら
効率よく容量を確保できる薄型形状を追求しました。タンク内の
圧力を一定に保つためのカットバルブを増やし、それぞれの
突起を小さくするなど細部にまで工夫を施すことで、充分な
容量を確保しながら大幅な薄型化を実現。2列目シート下の
低床化を可能とするとともに低重心化にも大きく貢献しています。

[H型トーションビーム式リアサスペンション]

ダンパーとスプリングを別体にして床下配置し、低床化と充分な
ホイールストローク量を両立するH型トーションビーム式
リアサスペンションを採用。ジオメトリを最適化することで
従来モデルのダブルウィッシュボーン式と同等の特性を獲得し、
操縦安定性と乗り心地を高いレベルで両立しながら3列目
シート下やラゲッジスペースの低床化を実現しています。



広さ、使いやすさ、運転のしやすさをハイレベルで備えた、だれにでも使いこなせる先進パッケージング。



ステップ ワゴンならではの大空間と街中でも扱いやすいボディサイズを両立。

徹底した低床設計により、小さなお子様立ったまま移動できる室内高1,350mm(±0mm)を確保しながら全高を1,770mm(-75mm)に低減。また、エンジンなどのコンパクト化によってさらなるショートノーズ化を図り、ゆとりの室内長2,800mm※(±0mm)を確保しながら、ボディ全長を4,630mm(-45mm)に短縮。さらにシートバックの形状を工夫することで、座り心地を高めながら2列目と3列目の足元スペースを合わせて30mm(Honda測定値)広げています。くつろぎや楽しさを満喫できるゆとりの室内空間と、どなたでも扱いやすいボディサイズを両立しました。

数値はすべてFF、()内は従来モデル(FF)比
※Honda HDD インターナビシステム装着車、非装着車は2,775mm

ミニバントップの低床による、どなたでもラクに乗り降りできるワンステップフロア。

床面の低さは乗降性のよさにも大きく貢献します。小さなお子様や、お年寄りでも無理なく乗り降りできる390mmの2列目床面地上高を実現。しかもステップに段差を設けないことで、ワンステップでの乗降を実現するとともに、2列目左右席の床面をドアサイドまでフラットにでき、足元スペースを広く確保しています。

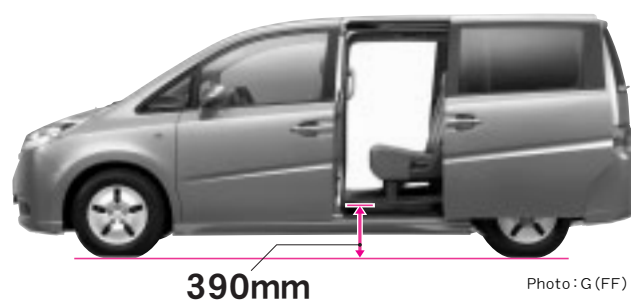


Photo: G (FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影



3列目へスムーズに乗り込める、大開口スライドドアをリア両側に採用。

開口幅を25mm拡大したスライドドアをリア両側に採用。そのうえで2列目シートの位置などを工夫することで、3列目へ乗降の際の幅を最大で120mm拡大。大柄な方でもスムーズに乗り降りできるスペースを確保しています。数値は従来モデル比、Honda測定値

使い勝手をさらに高めたパワースライドドア(挟み込み防止機構付)。

(G・L/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車のリア左側に標準装備、リア右側にメーカーオプション。G・Sパッケージ、24Zのリア両側にメーカーオプション)

キーレスエントリーシステムのリモコンや運転席のスイッチでスライドドアを自動開閉できるパワースライド機構を設定。ドアに触れずに開閉でき、荷物を抱えているときにも重宝します。ドアハンドルを直接引くだけでも自動開閉できます。また、開き始めの速度を速める機構を新たに採用したことで、素早く車内へ乗り込めるようにしたほか、半ドアの位置まで閉めると自動的に閉まるスライドドア・イージークローザーを備えています(Bを除き標準装備)。

【身体や腕などの挟み込みを防止する安心機構】

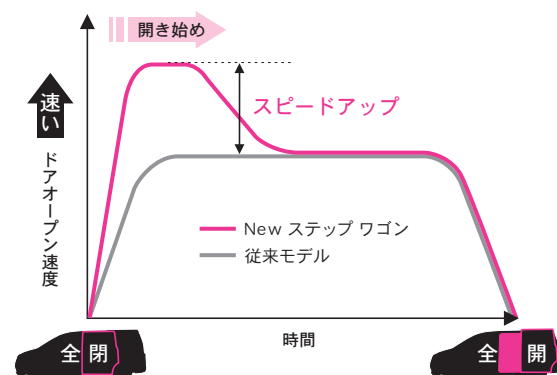
オートオープン/オートクローズ作動中に一定以上の抵抗を感じた場合や、オートクローズ作動中にドア先端のタッチセンサーに触れた場合には、警告音を発するとともに作動が反転する、挟み込み防止機構を備えました。また、フューエルリッドが開いている状態でオープン操作した場合も、警告音とともにオートオープン作動しない機構(左側)を備えています。



【素早く開き、スムーズに乗り込めるスピードコントロール機構】

パワースライドドアのオープン操作直後の作動速度を速めるスピードコントロール機構を採用。素早く車内へ乗り込むことができます。また、開閉の速度を監視しモータートルクをコントロールしているため、傾斜地やパワースライド速度が鈍る冬期でも同様のスピードで開閉します。

■スピードコントロールイメージ



タンブルシート

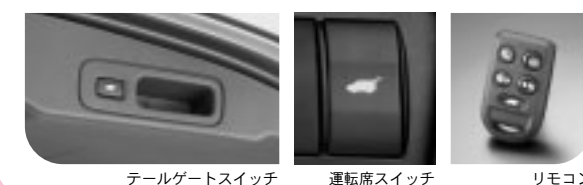
買い物などで荷物を抱えているときにも便利な、パワーテールゲート(挟み込み防止機構付)。

(G・L/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

キーレスエントリーシステムのリモコンや運転席のスイッチで、テールゲートの自動開閉が行えるパワーテールゲートを設定。テールゲート内側に設けたスイッチでのオートクローズも可能です。もちろん手動による操作でも開閉できます。ステップワゴンでは、モーターユニットの軽量・コンパクト化やリアピラー内への配置により室内空間への影響を最小限に抑えたほか、作動音の低減、挟み込み防止機構の作動荷重低減を行っています。

【万一の挟み込みなどを防止する安心機構】

オートクローズ作動中にテールゲート両サイドのタッチセンサーに触れた場合や、オートオープン/オートクローズ作動中にテールゲートに一定以上の抵抗が加わった場合には、警告音とともに作動が反転する機構を備えました。また、キーレスエントリーシステムと運転席のスイッチは、誤作動防止のために約1秒以上押し続けしないと作動しない仕様としています。



日常の使用から週末のレジャーまで、乗車人数や荷物量に応じて簡単にアレンジできる、2列目／3列目シート。

快適に座れるシート本来の機能を高めたうえで、用途や使用シーンを徹底検証し、使いやすさを追求しました。2列目シートには、大空間を活かせるタンブルシートを標準装備し、対座モードを楽しめる回転機構付チップアップ&スライドシートをオプション設定。3列目シートには、操作荷重を低減したはね上げシートを採用しています。調整幅の大きいシートスライド機構と合わせ、乗員の人数や体格、荷物の量や大きさに応じて自在にアレンジできます。しかも、軽い力で簡単に操作でき、3列目への乗り降りやシートアレンジも容易に行えます。



8名乗車



5名乗車+ラゲッジスペース



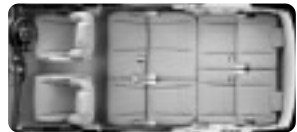
5名乗車+ラゲッジスペース



4名乗車+ラゲッジスペース



2名乗車+最大ラゲッジスペース



2名乗車+2列目・3列目フルフラット

Photo: G (FF) メーカーオプション装着車
カットボディによる撮影
●小物類は撮影のために用意したものです。



チップアップ&スライドシートの2列目・3列目を対座にセットした状態
(G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

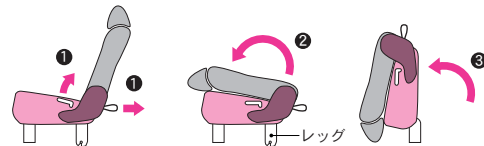
Photo: G・Lパッケージ(FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

〔ワンアクションで荷室が広がる2列目6:4分割タンブルシート〕

シートバックが前に倒れ、シートクッションとともに前方へはね上がるタンブルシート。シート横のリクライニングレバーかシート後部のストラップを引くだけで、はね上げまでが完了します。スライド量は着座状態で120mm、フルフラットモード時には、さらに前方に80mm調節可能。また、チャイルドシート固定用のテザーアンカーを左右席に内蔵しているためチャイルドシートを装着した状態でもスライドが可能です。

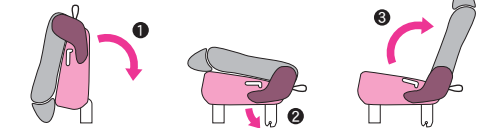
操作手順・作動 〈はね上げ〉

- 1 スライドドア側からの操作の場合はリクライニングレバーを引き上げ、3列目からの操作の場合はストラップを引く。
- 2 スプリングの力によりシートバックが前に倒れる。
- 3 さらに、スプリングの力によりシートが前方にはね上がる。レッグは自動的に格納。



操作手順・作動 〈設置〉

- 1 はね上がったシートを手動で元に戻す。
- 2 レッグが自動的に復帰し、床面にロックされ固定する。
- 3 シートバックを手動で起こす。



〔対座モードも楽しめる2列目回転機構付6:4分割チップアップ&スライドシート〕

(G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

3列目の乗り降りなどを容易にするチップアップ&スライド機構に加え、3列目シートとの対座が可能な回転機構を備えました。どちらの機構もショルダー部の操作レバーを引くだけで簡単に行えます。スライド量は、着座状態で300mm、チップアップ状態では、さらに前方に170mm調節可能。回転操作は、最後端位置から前方210mmまでの広範囲で行えます。また、チャイルドシート固定用のテザーアンカーを左右席に内蔵。チャイルドシート装着時にもスライドが可能です。

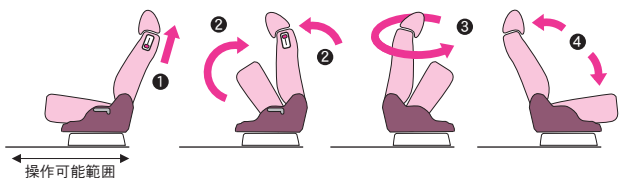
操作手順・作動 〈チップアップ&スライド〉

- 1 ショルダー部の操作レバーを引く。
- 2 シートバックが前に倒れ、同時にシートクッションがチップアップ。自動的にロックを解除。
- 3 前方に押す。



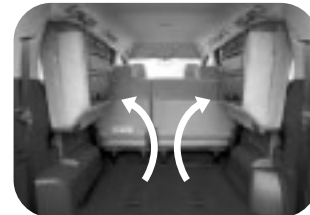
操作手順・作動 〈回転〉

- 1 シートスライド最後端から前方210mmの範囲内でショルダー部の操作レバーを引く。
- 2 シートバックが前に倒れ、同時にシートクッションがチップアップ。自動的にロックを解除。
- 3 180度回転させる。
- 4 シートバックとシートクッションをそれぞれ元に戻す。



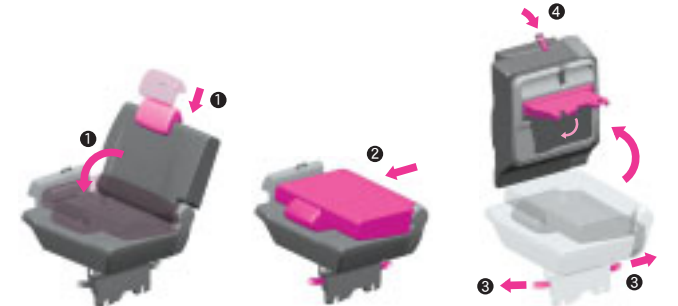
〔簡単操作ですっきり収納できる3列目5:5分割はね上げシート〕

シートバックを前に倒す(従来モデルは後ろに倒す)タイプのはね上げシートを採用。リアクォーターガラス部にすっきりと収まるコンパクトに加え、シートフレームをはじめ大部分を新設計とすることで大幅な軽量化を実現。操作荷重を従来モデルの3列目シートに対して3割近く低減し、軽い力で容易に操作が可能です。また、はね上げロック解除のストラップをシート前後に備え、テールゲート側からでも室内からでも操作できます。



操作手順・作動

- 1 ヘッドレストを下げた状態でリクライニングレバーを操作し、シートバックを前に倒す。
- 2 シートスライド最後端から前方に2段階スライドし指定位置に合わせる。
- 3 テールゲート側あるいは室内からストラップを引くとはいね上がる。
- 4 シート横のベルトを引き出し、グラブレールのフックにかけて固定する。



フル電動でスムーズに昇降できるリフトアップシート車。

車いす利用者の乗り降りに配慮した、「サイドリフトアップシート車」と「助手席リフトアップシート車」を用意しました。どちらもスイッチひとつの簡単操作で回転から昇降までフル電動で行えるシートを採用し、乗り降りをスムーズにサポート。介護する人にも、受ける人にも優れた使い勝手を提供します。さらに、車いすをすっきりと収納できる、車いす固定用ネット&保護カバーを標準装備しています。

1列目と同等の快適な座り心地が得られる「G・サイドリフトアップシート車」

フル電動の回転・昇降シートを2列目左サイドに設置しました。1列目シートと同等の、ロングドライブでも疲れにくい快適な座り心地を提供します。しかもアームレストを左右に備え、電動シートスライド機構、リクライニング機構、1〜2列目のフラット機構も装備。また、「サイドリフトアップシート車」は型式指定を受けたことで“グリーン税制”の優遇措置を受けることができます。

乗車定員は7名となります



Photo: G・サイドリフトアップシート車(FF)
車いすは撮影用です。

ドライバーと一緒に大きな開放感が得られる「助手席リフトアップシート車(Gに設定)」

フル電動の回転・昇降シートを助手席に設置。ドライバーの隣で明るく大きな開放感を得ることができます。ベース車の助手席シートと同等の、ロングドライブでも疲れにくい快適な座り心地を提供します。またフルリクライニング機構、2〜3列目のフラット機構も装備しています。

助手席リフトアップシート車は、装置型式指定車のため、グリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進優遇税制)の対象外となります。



Photo: G (FF) 助手席リフトアップシート車
メーカーオプション装着車
車いすは撮影用です。



Photo: G (FF) メーカーオプション装着車

死角が少なく運転がしやすいパノラマ視界。

従来モデルに対して60mm低床化していながらアイポイントは15mmしか下げていないため、従来モデル同等の見晴らしのよさを実現しています。また、高さを抑えたメーターやフラット

【右折時視界】

交差点での歩行者事故は右折時に多いことから、右折時視界の向上を追求しました。フロントピラーを運転席から見たときに細く見えるように断面形状を工夫。さらに、大型の三角窓を設けたうえで、ドアミラーを三角窓のサッシュではなくドアパネルに取り付け、サッシュを細くするとともに、ドアミラー取り付け位置をやや後方とすることで、右折時視界を大幅に向上。横断歩行者などを見やすくしています。

ブレードワイパー、大型の三角窓を採用し、ドアミラー取り付け位置や3列目ヘッドレスト形状などを工夫したことで、全方位で良好な視界を獲得しています。数値はHonda測定値



Photo: G (FF) メーカーオプション装着車

走行視界との焦点差が少なく、かつ先進的なデジタルワイドメーター。

視認性を追求した先進デザインのデジタルメーターを採用しました。インストルメントパネル上方・遠方に、ステアリングホイールの上から見るかたちで横長に配置。ドライバーの見下ろし角を8°小さくし、走行視界からの視線移動距離を最小化するとともに、ドライバーからの距離を320mm遠くすることで

走行視界との焦点差を少なくしています。また、情報の重要度や緊急度を考慮し各表示のサイズやレイアウト、色を決定するなど細部にいたるまで視認性向上を追求しています。これらによりメーター視認時間を大幅に短縮し、運転負荷軽減に寄与しています。数値は従来モデル比、Honda測定値

■メーターの見下ろし角および視線移動距離比較図

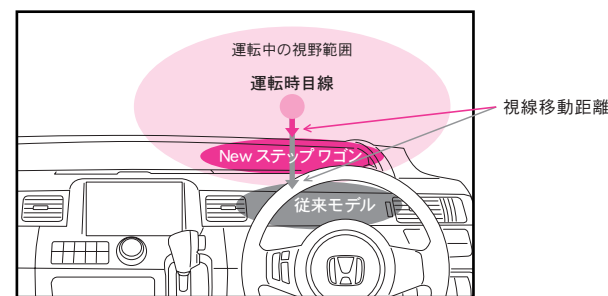
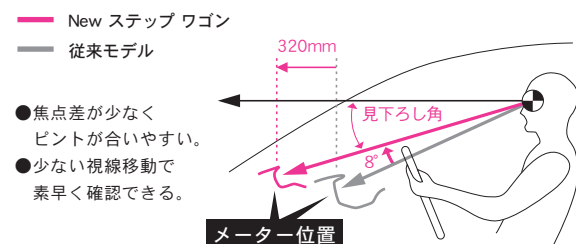


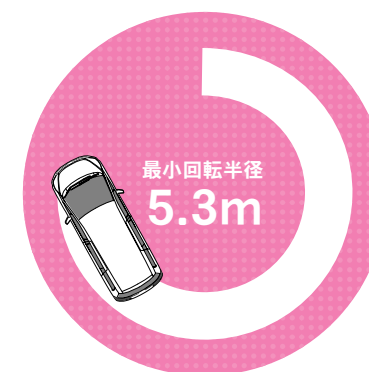
Photo: 24Z (FF) メーカーオプション装着車

写真は全点灯した状態を撮影したものです。

狭い駐車場でも取り回しがしやすい、クラス※トップの最小回転半径5.3m。

ホイールベースを50mm延長し、さらに205サイズのワイドタイヤを装着していながらタイヤ切れ角の増加などにより、全タイプ、クラス※トップの最小回転半径5.3mを達成しました。しかも、フロントバンパーを絞り込んだ形状としたほか、ヘッドライトマーカーの採用などにより、良好な取り回し性を実現しています。

※2.0L以上5ナンバーサイズミニバンクラス 比較数値は従来モデル比



適切なポジションに調節できる、チルト&テレスコピックステアリング。

チルト機構に加え、前後方向にスライド調節できるテレスコピック機構を全タイプに標準装備。ともに40mmの範囲で調節でき、シートポジションと合わせて、小柄な方から大柄な方まで最適なステアリングポジションに設定できます。



キビキビとしたハンドリングを生む、ステアリングレシオのクイック化。

低重心化と合わせキビキビとした操舵フィールを得るためにステアリングレシオをクイック化。従来モデルで採用したVGR（可変ステアリングギアレシオ）を用いずにロック・トゥ・ロックを従来同等の約3回転半としました。また、レシオのクイック化と

フロントサスペンションのキャストトレール量拡大に対応する操舵力を確保するために、ステアリングギアボックスのシリンダーサイズを拡大し、パワーステアリングポンプ容量も増やしています。



Photo: G (FF)

豊かな空間と走りのよさを、ダイナミックなキャラクターラインで表現した、軽快かつ躍動感あるスタイリング。

エクステリアデザインは、8人がゆったり乗れる豊かな室内空間と、乗用車としての躍動感や走り感との融合を目指しました。そのために空力に主眼を置いた開発手法を採用。風の流れがアッパーボディとロアボディとはまったく異なることから、アッパーボディは後方に行くにしたがって絞り込んだ空気抵抗の少ない流線型に、ロアボディは下回りの風を整流するためにスクエアな形状とし、その境界をダイナミックなキャラクター

ラインで明確に分けました。この結果、軽快さと躍動感を合わせ持ち、Cd値にも優れた独自のフォルムを実現しました。さらに、全長を短縮し、ホイールベースを延長したことによるタイヤの四隅配置がキビキビとした軽快感を表現しています。また、キャビンを大きく見せながら、角ばった印象を与えないように面と面をなめらかにつなぐなど細部の造形に工夫を施すことで、扱いやすいサイズ感に仕上げています。



Photo: G (FF)

立体的なキャラクターラインが走りを予感させるサイドビュー。

切り詰められたノーズとロングホイールベースにより、空間の豊かさがひと目で見て取れるサイドビュー。同時に、後方に行くにしたがって広がりハイライト部分が際立つように施したキャラクターラインと、タイヤの四隅配置により走りの力強さ、軽快さを主張しています。

空間の広さと低重心をイメージさせるリアビュー。

空間の広さを感じさせるスクエアな形状としながら、面と面をなめらかにつなぎ、塊から削りだしたような一体感を表現しています。リアコンビネーションランプはキャラクターラインの流れを引き継ぎ、立体的な造形を施すことで存在感をアピール。低い設置位置と横基調のデザインとすることで、張り出したロアボディと合わせ低重心イメージとワイド感を強調しています。



Photo: G (FF)

乗用車らしい立体的な面構成の、存在感あるフロントビュー。

フロントバンパーのコーナー部やボンネットフードの前端部などを角を感じさせないなめらかな面で構成し、3次元形状の大型ヘッドライトもそのなかにスムーズに融合。立体的な面構成により躍動感を生み出し、従来のユーティリティ・ミニバンとは一線を画す乗用車らしい表情をつくり出しています。また、高効率なパッケージングによるショートノーズとしながら、押し出しの強い大型のフロントグリルを採用するなど、堂々とした存在感を漂わせています。ワイパーには、従来のものより

高さを10mm低減したフラットブレードワイパーを採用。ワイパーを目立たなくするとともに風切り音の低減にも貢献しています。



フラットブレードワイパー



Photo: G・Sパッケージ (FF)

低重心イメージやプレミアム感をいっそう高めたスポーティモデル専用エクステリア。

(G・S/LSパッケージ、24Z)

- フロントロアスカート／リアロアスカート
- テールゲートスポイラー
- フォグライト
- ドアミラーウインカー
- ディスチャージヘッドライト〈HID〉(ロービーム)
- ダーククローム調ヘッドライトサブプリフレクター※
- ダーククローム調メッキ※
- (フロントグリル／アウトードアハンドル／リアライセンスガーニッシュ)

※「IHCC」を装着した場合はクローム調となります。



Photo: 24Z (FF)

スタイリングのダイナミックな面構成を際立たせるボディカラー。

ボディの立体的な面構成をいっそう際立たせるメタリックの新色2色をはじめ、シックで落ち着いた上質感を表現する全9色のボディカラーをラインアップしています。

リビングルームのくつろぎ感と快適空間の演出を取り入れた、提案性に富んだインテリア。



Photo: G・Lパッケージ (FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

居心地のよい「家族の部屋」を目指したインテリア。

インテリアデザインでは、誰にとっても居心地のよい空間を追求。家族全員が快適に過ごせることはもちろん、友人を招きたいような部屋を目指しました。開発にあたっては、床や天井など、実際の部屋づくりを通して空間の気持ちよさを肌で感じる試みを導入。収納の見え方や使い勝手の見極めに加え、シートやインテリアカラー、表皮にくつろぎを演出。さらに、これまでのミニバンにはなかったフローリングフロアやトップライトルーフといった新しいアイデアを取り入れるなど部屋感覚のインテリアを追求しました。その結果、家族や友人とのリラックスした時間を過ごせる、くつろぎに満ちた空間をつくり上げています。



Photo: 24Z (FF) メーカーオプション装着車



ドライビング機能と斬新なデザインを融合した、コクピットまわり。

インストルメントパネルは、薄くワイドなデジタルメーターをはじめ、左右に直線的に広がる水平基調デザインを採用。ステアリングホイールは、円を基調としたデザインとしています。モダンなデザインとしたうえで機能性も追求し、セレクトレバーやエアコンの操作部と表示部を、視線移動がスムーズに行えるように配置しています。



部屋のように居心地がよく掃除もしやすい、乗用ミニバン初自動車用フローリングフロア。

(G・G・L/S/LSパッケージ)/24ZのFFにメーカーオプション)

2列目、3列目にはフローリング調のフロアを設定。フラットな床面と合わせ、リビングルーム感覚の空間を演出します。本物の木から起こした木目柄を樹脂にプリントし、表面に耐摩耗性に優れた硬質クリア層をコーティング。お菓子やジュースをこぼしても簡単に拭き取れるなど掃除がしやすいうえ、傷つきにくさやカーペット同等のすべりにくさも確保しています。インテリアカラーに合わせた2種類の色味を用意しました。1列目はカーペットを採用。2列目、3列目のフローリングは2分割とし、つなぎ目はジョイントカバーで固定。車体にはクリップで固定しています。

■フローリングフロア配置図

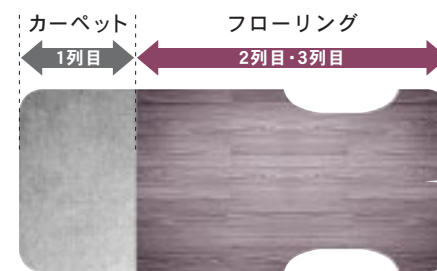
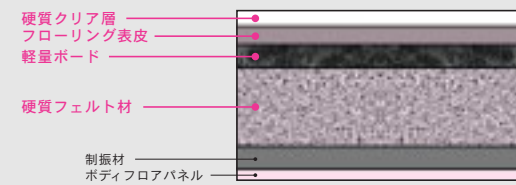


Photo: 24Z (FF) メーカーオプション装着車 写真は合成によるものです

■硬質フェルトを採用した4層構造



やわらかな光がさらなるリラックス空間を演出する、トップライトルーフ。

(G・G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

室内全体にやわらかな光を取り込む大型のトップライトルーフ。長さ1,680mm×幅500mm(外寸)の大型ガラスにより、1列目から3列目までの広範囲をカバー。UVカットガラスを採用した白色の合わせガラスにより日差しをやわらげ、まぶしさや暑さ、日焼けなどを抑えながら室内を明るく照らします。数値はHonda測定値

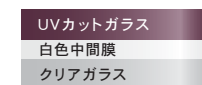


[各列で自由に採光調節できる6分割サンシェイド]

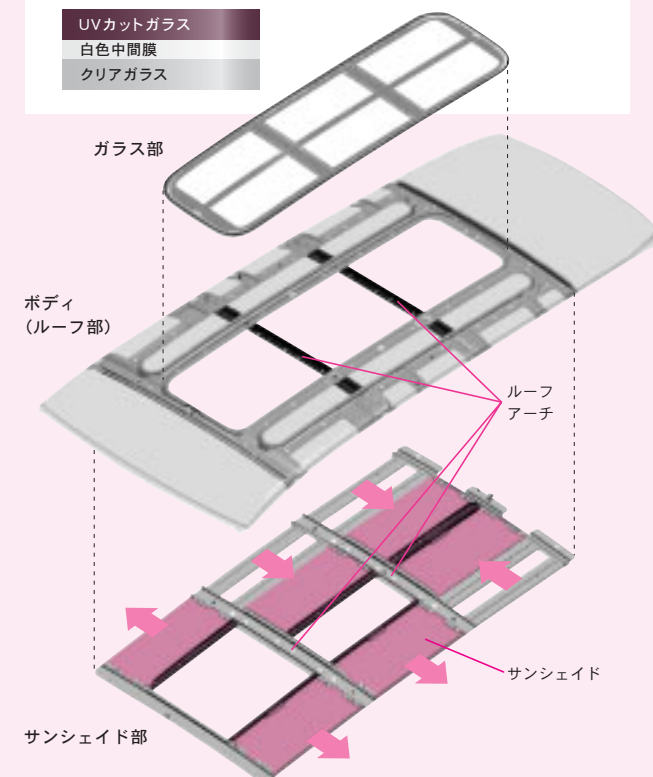
各列の左右で独立して操作できる6分割のサンシェイドを装備。ルーフセンターから左右方向に開き、任意の位置で固定することもできるため、各列の乗員の好みに応じて採光を調節できます。

外側をUVカットガラス、内側をクリアガラス、その間に白色中間膜をはさんだ合わせガラス構造とし、ボディのルーフ部に接着固定。ルーフ部の補強とサンシェイドのガイドを兼ねたルーフアーチを、ガラスを前後方向に3等分するように配置しています。

■合わせガラス構造



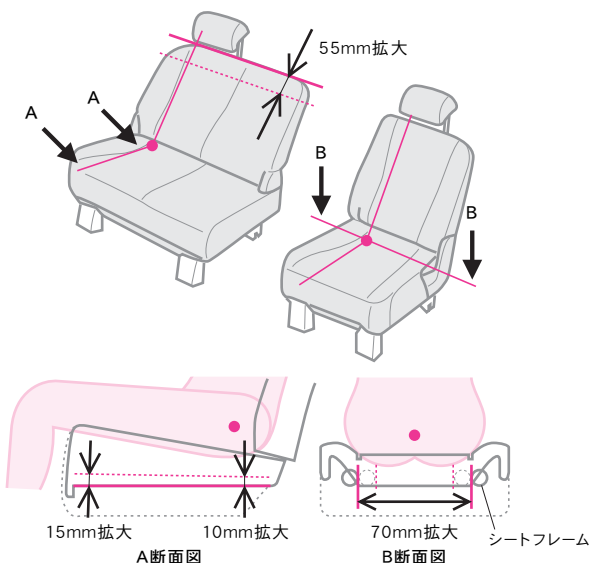
■トップライトルーフ構造図



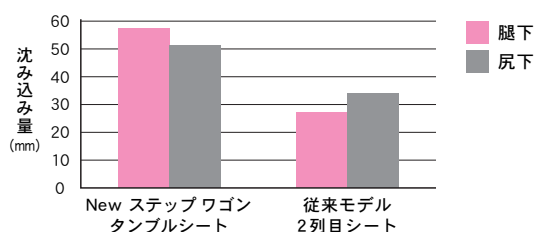
大型でゆったりと座れ、しかもやわらかく厚みがあるソファ感覚の2列目シート。

2列目シートは、クルマのシートの基本であるサポート性を十分に確保したうえで、サイズや形状、やわらかさなどを見直し、上質なソファのようなゆったりとした座り心地を実現しました。まず、シートバックを55mm高くすることで体との接触面積を拡大。シートの大きさを体で感じるができる一方、肩口の形状を丸くするなど形状を工夫することで見た目の圧迫感を抑えています。さらに、シートクッションを前部で15mm、後部で10mm厚くし、左側シートではシートフレーム幅を70mm拡大。着座位置が前後左右にずれた状態でも、シートフレームの硬さを感じることなく適度な沈み込みが得られます。

数値は従来モデル比



■20kgf負荷時のシートクッション沈み込み量



上質な木目調パネル (24Zに標準装備)、スポーティな本革巻ステアリングホイール (24Zに標準装備、G・L/S/LSパッケージにメーカーオプション)、本革巻セレクトレバー (24Zに標準装備) を採用。

24Zには、モダンなインテリアをより上質に演出する木目調パネルと、スポーティイメージの本革巻ステアリングホイール、本革巻セレクトレバーを採用しています。

木目調パネル



本革巻ステアリングホイール



本革巻セレクトレバー

2列目、3列目が見渡せる、室内確認用ミラー。

(G・L/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車、24Zに標準装備)

ルーフ前部中央に設置されたサングラスホルダーに、1列目から、2列目、3列目の様子を確認できるミラーを備えました。曲面ミラーを採用し、1列目から室内後方を見渡すことができ、後方乗員の様子を見ながら会話することができます。



家族のライフステージを映すインテリアカラー。

居心地のよい空間を表現するためにインテリアカラー、素材にもこだわりました。従来のカラーのみのバリエーションだけではなく、表皮の質感や風合いをそれぞれのカラーに合わせるなど、トータルにコーディネート。4つのスタイルを用意しています。また、通常の革調シボに加え、部屋の壁のような繊維感のある壁紙調のシボを新たに開発しました。

ナチュラルアイボリー

アイボリーを基調とし、シート表皮にはざっくりとした織物素材を採用し、フローリングフロアには自然のぬくもりを感じるナチュラルを設定。明るく、モダンな雰囲気を表現しています。

ポップオレンジ

アイボリーを基調にシートを北欧風のオレンジとし、エンボス加工を施したシート表皮を採用。ポップで楽しい表現としています。フローリングフロアはナチュラルを設定しました。

シックグレー

ダークグレーを基調にシートはやや明るめのグレーとし、表皮には肌触りのよいモケットを採用。明るさの異なるグレーのコントラストがモダンで落ち着いた雰囲気を与えています。フローリングフロアは赤みのあるブラウンをコーディネートしました。

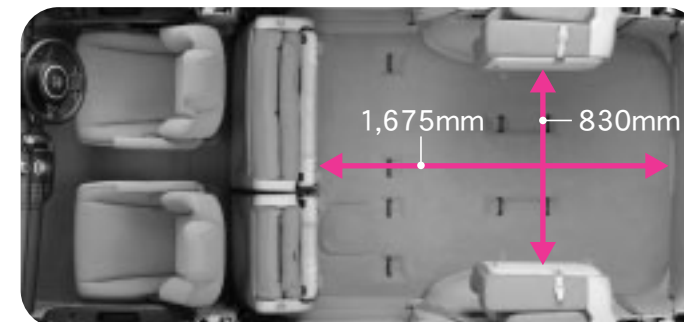
クールブラック

シート表皮にはドットをモチーフにしたエンボスを施し、エンボスのエッジに赤をプリントしたスウェード調のトリコットを採用。上質かつシャープなイメージとしています。フローリングフロアはブラウンを設定しました。

多彩な用途に応える、大容量のラゲッジスペース。

8名乗車時で3列目シートが最後端位置にある状態で、ゴルフバッグや折りたたんだベビーカーを積載可能。190mmスライドする3列目シートを最前端位置にすれば、ビールケースや、ベビーカーを折りたたまずに積載できます。さらに、必要に応じて2列目、3列目シートをアレンジすることでさまざまな荷物に対応するラゲッジスペースをつくり出すことができます。荷室長は最大で、1,675mm(タンブルシート)／1,660mm(チップアップ&スライドシート)、荷室容量は最大で、1,541ℓ(タンブルシート)／1,522ℓ(チップアップ&スライドシート)を実現。3列目シートをはね上げた際の荷室幅は従来モデルに対し30mm広い

830mmを確保しています。また、低床設計により、荷室床面地上高は530mmまで低くし、大きな荷物の容易な積み降ろしも可能にしています。数値はすべてFF、Honda測定値、容量はVDA方式による



タンブルシート

3列それぞれの適所にしつらえた、豊富な収納装備。

インパネ上部に大容量のリッド付収納を2つ設け、グローブボックスを従来モデルの2倍に容量を増やしたほか、ドリンクホルダーや身の回りの小物をすっきりとしまえる収納を随所に設置しました。

【インストルメントパネル収納】



●リッド付インパネアッパーボックス(中央／運転席側)



●グローブボックス



「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、ナビシステム本体はグローブボックスにセットされます。



●フロントアッパーポケット&ミニトレイ※1



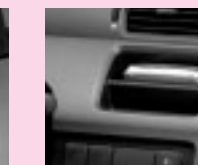
●センターミニトレイ



●センターコンソールドリンクホルダー(フラップ付)



●センタードアボックス



●ドライバーズトレイ



●コインポケット

【インテリア収納】



●室内確認用ミラー付サングラスボックス※2



●チケットホルダー(運転席側サンバイザー)



●アッパードアトレイ(運転席側／助手席側)



●大型ドアポケット(運転席側／助手席側)



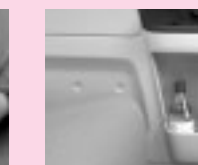
●フロントドア・ドリンクホルダー(運転席側／助手席側)



●1列目シートアンダートレイ(助手席下)※3



●1列目シートバックポケット(運転席／助手席)※4



●スライドドア・ドリンクホルダー(リア両側)



●2列目カップホルダー(2列目シートセンターアームレスト)※5



●3列目シート用仕切り板付ドリンクホルダー(左側)

※1「Honda HDDインターナビシステム」装着車には装備されません。※2 G・L/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車、24Zに標準装備。※3 24Zに標準装備。※4 G・L/LSパッケージ、24Zは運転席／助手席に標準装備、G・Sパッケージ、G・サイドリフトアップシート車は助手席に標準装備。※5 チップアップ&スライドシートに装備。●小物類は撮影のために用意したものです。

走る気持ちよさ、乗る心地よさを格段に高めた、乗用車として磨き上げたドライビング・ダイナミクス。

低速域からのスムーズな力強さと低燃費を両立。さらに優れたクリーン性能を同時に達成した、2.0*ℓ* DOHC i-VTECエンジン。(B、G)

Honda独創のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC(可変バルブタイミング・コントロール機構)を組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構 i-VTECシステムにより、114kW[155PS]、188N・m[19.2kg・m]を発揮。最適な吸気慣性効果が得られるトルクアップレゾネーターや、DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)の採用などにより、低速域から力強いトルクを発生。新たにバランスを採用したことでスムーズさと静粛性に優れた走りを生み出します。しかも、低回転時には吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構をはじめ高効率な燃焼制御により、13.2km/ℓ(10・15モード)^{※1}の優れた低燃費を実現し、「平成22年度燃費基準」をクリア^{※2}。同時にハイレベルなクリーン性能も達成し、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。

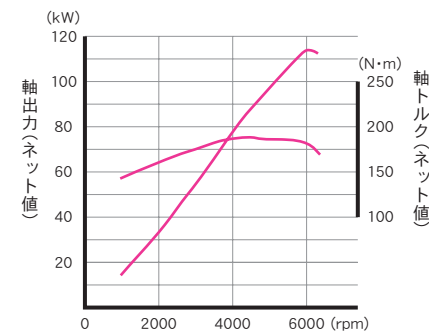
※1 B/G/G・LパッケージのFF ※2 B/G/G・Lパッケージの4WD、G・S/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車は「平成22年度燃費基準+5%達成車」。B/G/G・LパッケージのFFについても、メーカーオプションの装着により、「平成22年度燃費基準+5%レベル」達成となる場合があります。

全域トルクフルな走り、低燃費を両立し、優れたクリーン性能をも達成した、2.4*ℓ* DOHC i-VTECエンジン。(24Z)

Honda独創の高知能化バルブタイミング・リフト機構 i-VTECシステムにより、119kW[162PS]、218N・m[22.2kg・m]を発揮。最適な吸気慣性効果が得られるトルクアップレゾネーターや、DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)の採用などにより、全域で力強いトルクを発生し、街中から高速クルージングまでゆとりある走りを生み出します。しかも、低回転時には吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構をはじめ高効率な燃焼制御により、12.2km/ℓ(10・15モード)[※]の優れた低燃費を実現。「平成22年度燃費基準+5%レベル」を達成しています。同時にハイレベルなクリーン性能も達成したことで、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。^{※FF}



■2.0*ℓ* DOHC i-VTECエンジン性能曲線図



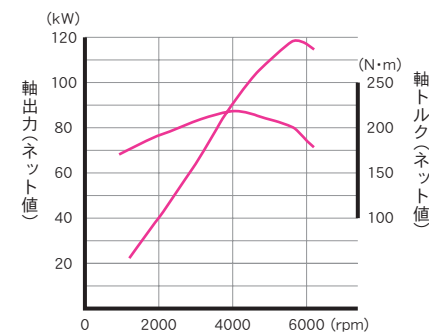
2.0*ℓ* DOHC i-VTECエンジン

最高出力*	114kW[155PS]/6,000rpm
最大トルク*	188N・m[19.2kg・m]/4,500rpm
10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)	13.2km/ℓ ^{※1}

「平成22年度燃費基準達成車」^{※2}
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定

*ネット値

■2.4*ℓ* DOHC i-VTECエンジン性能曲線図



2.4*ℓ* DOHC i-VTECエンジン

最高出力*	119kW[162PS]/5,700rpm
最大トルク*	218N・m[22.2kg・m]/4,000rpm
10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)	12.2km/ℓ(FF)

「平成22年度燃費基準+5%達成車」
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定

*ネット値

街中でのスムーズな発進と高速走行時の力強い加速を両立するDBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)。

アクセルペダル操作をセンサーで感知し、スロットルバルブを電子制御することで自然でリニアなアクセルフィールを生み出すDBWを採用。アクセルペダル開度に対するスロットルバルブ開度を走行状況に応じて変化させることで、より自然でスムーズな走りを実現しています。さらに、トランスミッションやトラクションコントロールシステムなどの協調制御を行うことにより、いっそうスムーズで扱いやすい特性を獲得するとともに、低燃費にも大きく貢献しています。

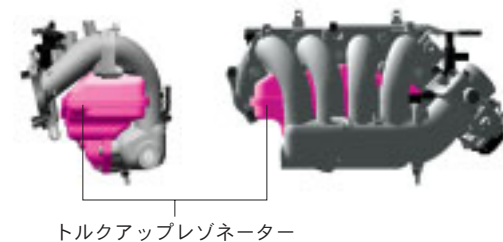
発進加速時 アクセルペダル開度に対してスロットルバルブ開度を抑えてスムーズな発進を実現。

通常走行時 アクセルペダル中開度域ではスロットルバルブ開度をやや大きめに制御し、ペダル操作に忠実なフィーリングを獲得。

高速走行時・登坂時 アクセルペダル開度に対してスロットルバルブ開度を大きくし、力強い加速を実現。

フラットトルクを実現するトルクアップレゾネーターを採用。

吸気システムには、共鳴過給効果を利用してフラットトルクを実現するトルクアップレゾネーターを新開発。インテークマニホールドの前にレゾネーターを設け、トルクの谷ができる3,500rpm付近で最大の効果を発揮するように設計。低回転域から高回転域までフラットなトルク特性を獲得しています。また、従来モデルで採用していたロータリーバルブ式可変管長インテークマニホールドと同等のトルク特性をコンパクトなシステムで実現。これにより2.4*ℓ*エンジンでは排出ガスのクリーン化と低燃費に貢献する外部EGRの採用を可能にしています。



トルクアップレゾネーター

「平成22年度燃費基準」に適合する優れた燃費性能。

i-VTECシステムによる高度な燃焼制御や低回転時に吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構に加え、DBWによる緻密なスロットル制御や、トランスミッション、エアコンディショナーとの協調制御などによりエンジン負荷を低減し、低燃費を実現。全タイプ、平成22年度燃費基準に適合し、さらにB/G/G・Lパッケージの4WD、G・S/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車、24Zでは基準を5%以上上回る優れた燃費性能を達成しています。

B/G/G・LパッケージのFFについても、メーカーオプションの装着により、「平成22年度燃費基準+5%レベル」達成となる場合があります。



「平成22年度燃費基準+5%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を5%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。

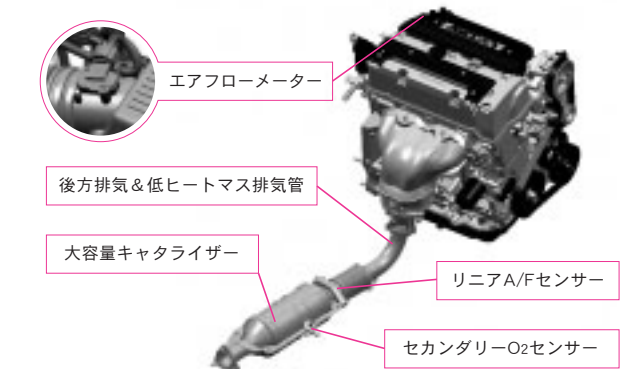


「平成22年度燃費基準達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。

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」を達成した優れたクリーン性能。

リニアA/FセンサーやセカンダリーO₂センサーに加えエアフローメーターの採用により空燃比制御をさらに高精度化。コールドスタート時の燃焼をより安定化させることで、低ヒートマス排気管を使用した後方排気システムによる燃焼ガスの熱損失低減と合わせ、キャタライザーの早期活性化を実現し、浄化性能を高めています。さらに、より浄化性能に優れた大容量のキャタライザーを採用。この結果、優れたクリーン性能を実現し、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」認定を取得しています。

■排気システム図



「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、NO_x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。



Photo:24Z(FF)

変速ショックのないスムーズな走り。 スポーティな変速操作も楽しめる、 CVT+7スピードモード。(24Z FF)

24ZのFFには、トルクコンバーターによる力強い食い付き感のある発進特性と、CVT(無段変速機)ならではの变速ショックのないなめらかな加速特性により、全域にわたってハイレスポンスな走りを実現する、トルクコンバーター付CVTを採用しました。さまざまな走行シーンでドライバーの感覚にフィットする高知能な変速制御に加え、TCSやDBW、IHCCなどとの協調により、よりスムーズな走行フィールを獲得しています。さらに、ステアリングホイールにパドルシフトを備え、マニュアル感覚のシフト操作が楽しめる7スピードモードのほか、より高めのエンジン回転数を保ちスポーティな走りを演出するSモードも装備。上質な走りとの楽しさをともに獲得しています。



Photo: 24Z (FF)

【トルクコンバーターにより、力強い発進加速を実現】

CVTの発進機構としてトルクコンバーターを採用。トルクコンバーター自体が持つトルク増幅効果によって、スムーズで力強い発進加速を実現。これにより駆動力が鋭く立ち上がり、その後はCVTならではのなめらかで伸びのある加速を発揮します。また、発進時以外のほぼ全域でのロックアップが可能なため低燃費化にも貢献。適度なクリープ力も確保しています。

【TCS、DBW、IHCCなどとの協調により、 走行フィールを向上】

TCS作動中には、TCSとDBWによるスロットル制御に加え、CVTのレシオを最適に制御。すべりやすい路面での発進、加速フィールを向上しています。IHCC作動中でもCVTのレシオを状況に応じて制御し、登坂路や降坂路でもスムーズに前走車に追従できます。

【パドルシフトでマニュアル感覚のシフトチェンジも 楽しめる7スピードモード】

積極的に走りを楽しめる7スピードモードを装備。さらに、ステアリングホイールから手を放さずにシフト操作が行えるパドルシフトを備え、よりスポーティなマニュアル感覚の変速操作が行えます。



Photo: 24Z (FF)

加速性能や燃費性能を向上し、エンジンの特性を フルに引き出す、5速オートマチック トランスミッション(24Z 4WD)／ 4速オートマチックトランスミッション(B、G)。

エンジンの特性をフルに活かし、力強い加速と低燃費を同時に実現する5速および4速のオートマチックトランスミッションを採用しました。低フリクションクラッチや高効率・超薄型トルクコンバーター、複列式アイドルギアなどの採用により、高効率・コンパクト化を実現。リニアソレノイドによるダイレクト制御に加え、DBWとの協調制御によってリニアなレスポンスと変速ショックの少ないスムーズな加速を両立しています。また、主にエンジンブレーキを必要とする際に、1速から3速までの自動変速に固定できるD3スイッチを備えています。

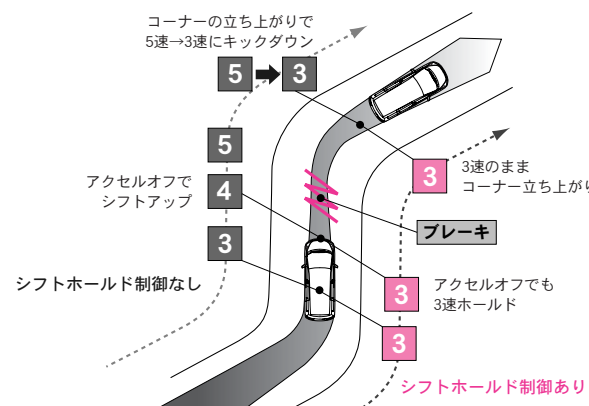
【ロックアップとフューエルカット領域を拡大し、 実用燃費を向上】

変速制御をきめ細かく行うことによりロックアップ領域を大幅に拡大し、トルクコンバーターのすべりによるエネルギーロスを最小限に抑制。また、減速時にはエアコンとの協調制御によりエンジン負荷を低減し、ロックアップを長く継続することで、より低回転域までのフューエルカットを可能にしました。これらにより実用燃費を向上しています。

【不要な変速を抑え、スポーティな走行を楽しめる、 シフトホールド制御(5速オートマチックトランスミッション)】

走行状態に応じて知能的なシフト制御を行うプロスマテックを進化させ、ドライバーのシフト感覚により近い制御を行うシフトホールド制御を採用しました。Dポジションでの走行時に、ドライバーのアクセル操作や車速変化などから走行状態を瞬時に判断し、最適に変速制御。特にワインディングなどでのスポーティな走行時には、アクセルのオン／オフによる不要な変速を抑え、充分なエンジンブレーキによる減速やタイムラグのない鋭い加速が得られます。

■シフトホールド制御作動イメージ図



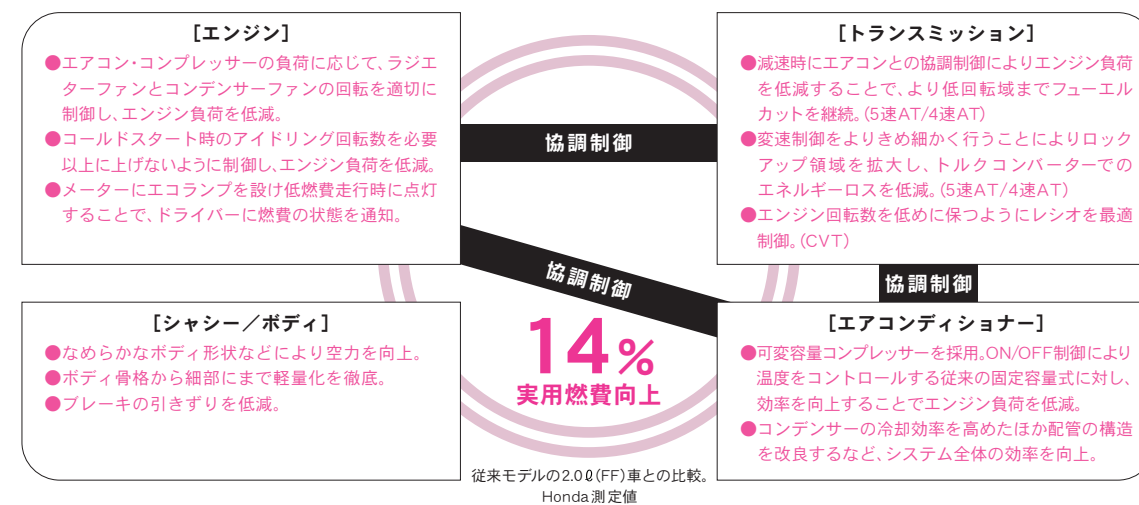
低燃費に大きく貢献するECONモード。

ドライバーの意思によってさらに低燃費な走行を選択できる、ECONモードを全タイプに設定。Dポジション時にインストールメントパネル上のECONモードスイッチを押すと、エンジン、トランス

ミッション、エアコンが協調しながら燃費が最適になるよう制御し、違和感のない低燃費走行を可能にします。また、CVTではさらに、エンジン回転数を低めに保つ制御によって、燃料消費量を抑えます。

クルマ全体で実用燃費向上を追求。

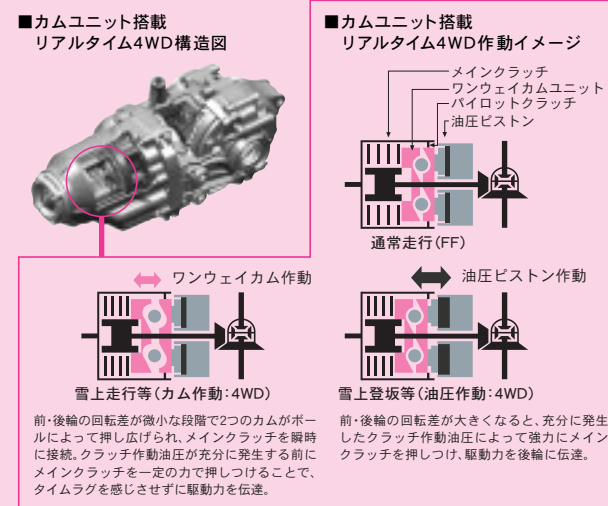
エンジン単体での低燃費化に加え、トランスミッションやエアコンディショナー、さらには、空力や軽量化などクルマを構成するさまざまな要素において実用燃費向上に取り組みました。



従来モデルの2.0L(FF)車との比較。
Honda測定値

すべりやすい路面でも素早い駆動力伝達を行う、 カムユニット搭載リアルタイム4WD。

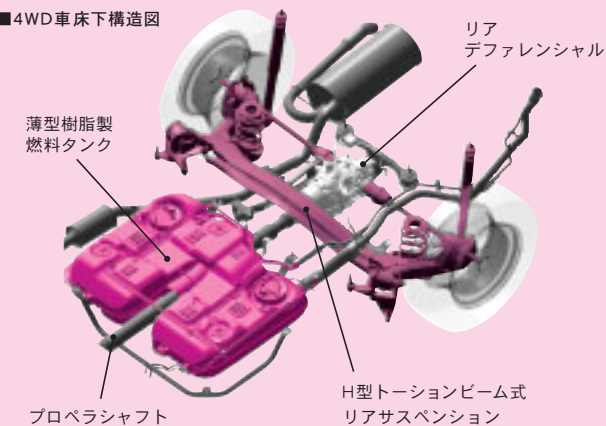
通常はほぼFF状態で走行し、発進・加速時や雪道など走行状況に応じて後輪にも適切な駆動力を配分するHonda独自のリアルタイム4WDシステム。軽量・コンパクト設計で頼もしい走破性と軽快な走り、そして低燃費や静粛性にも優れた特長を活かしながら、後輪へトルクを伝達するデュアルポンプシステムにカムユニットを追加することで、前輪の空転検知能力を大幅に向上。FF↔4WDの切り換えを瞬時にに行い、雪道などでの発進性やコーナリングの安定性を飛躍的に高めています。



4WD車でもFF車と同等の低床化を実現。

4WD車はFF車に対し、プロペラシャフトやリアデファレンシャル、ドライブシャフトなど床下に配置する要素が多くなります。ステップワゴンは、燃料タンクやリアサスペンションの形状など4WD車専用の設計を施すことで、FF車同様の低床を実現しています。

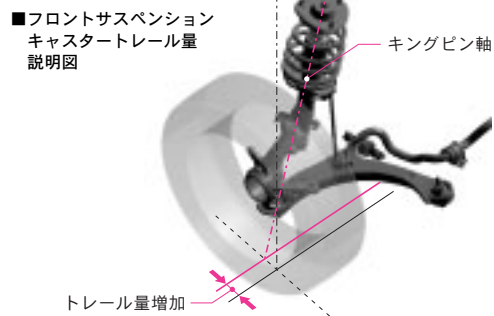
■4WD車床下構造図



街中でも、高速道路でも、セダンのような安心感のあるハンドリングと優れた乗り心地を両立。

旋回時のハンドリングや高速走行時の直進安定性と、乗り心地を高いレベルで両立し、セダンレベルのより安心感の高い走りを目指しました。そのために、リアサスペンションや燃料タンクを新設計するなど低重心化を徹底したうえで、サスペンションセッティングを突き詰めました。低重心化によりロールを低減したうえで、前後ロールセンター高を前下がり設定することで、旋回時の姿勢変化を低減し、応答性、安定性を高めています。さらに、ブッシュ類の容量や硬度などの設定、サスペンション取り付け点の高剛性化など、細部にわたって特性を突き詰めることで、安心感の高い操縦安定性と優れた乗り心地を両立しています。

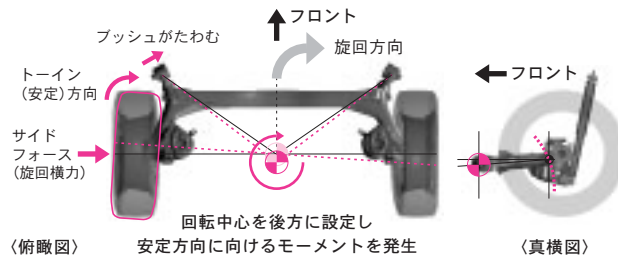
【マクファーソン・ストラット式フロントサスペンション】スペース効率に優れショートノーズに貢献するマクファーソン・ストラット式を採用。キングピン軸を傾け、キャストトレール量を大きくすることで、直進性を高めるとともに旋回時の弱アンダーステア傾向を強く安心感を高めています。また、コンプライアンスブッシュを大型化するとともにスプリングの初期ストローク時のバネレートを小さくすることで乗り心地を向上しています。



【H型トーションビーム式リアサスペンション】

コンパクトで低床・低重心化に大きく貢献する、H型トーションビーム式を新たに採用しました。旋回時のサイドフォースに対してタイヤがトーイン方向に制御されるようコンプライアンスブッシュの取り付け角度を設定し、さらに、トレーリングアーム取り付け点をホイールセンターよりも下方に配置することで、旋回時のロールに対しても旋回外輪をトーイン方向に制御。低床化を達成しながら、従来モデルのダブルウィッシュボーン式以上の安定性を獲得しています。また、スプリングをホイールセンター付近に配置しトレーリングアーム取り付け点への上下方向の反力を低減するとともに、コンプライアンスブッシュを大型化することで優れた乗り心地も実現しています。

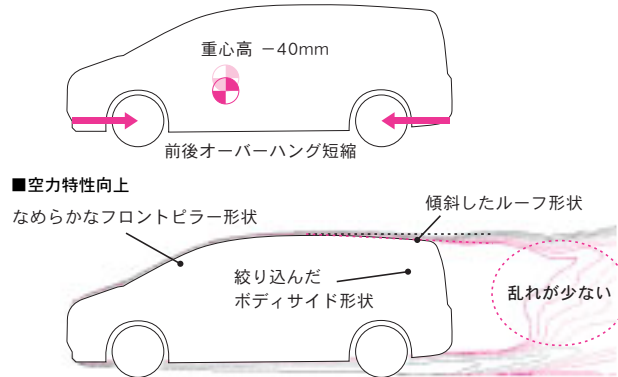
■リアサスペンション トーイン制御説明図



高速走行時の強い横風の影響を受けにくい、優れた走行安定性。

低床・低重心化設計により重心高を40mm低くしたことに加え、新設計サスペンションの採用や前後オーバーハングを短縮したことで、慣性モーメントをヨーイング方向で10%、ローリング方向で18%低減。さらに、ボディにおいては、フロントピラーをなめらかに、リアまわりはサイドを絞り込みルーフも傾斜させた形状とすることで、空気の乱れを抑制しました。これらにより、高速走行時の直進安定性や、特にミニバンでは影響を受けやすい横風に対する安定性を向上しています。数値はFF車における従来モデル比、Honda測定値

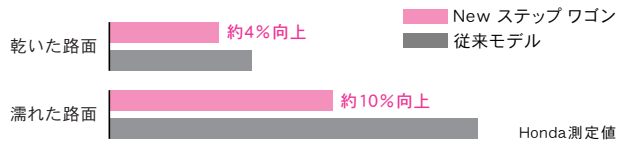
■低重心化およびオーバーハング短縮



雨の日でもしっかり効くブレーキ。

制動時にフロントへの荷重移動を抑制しリアブレーキの制動効果を高めることで、制動初期の減速度を向上。ドライ路面で約4%、ウェット路面では約10%も制動距離を短縮しています。2.0L車では従来モデルからのタイヤサイズアップによる接地面積拡大も制動距離短縮に貢献しています。

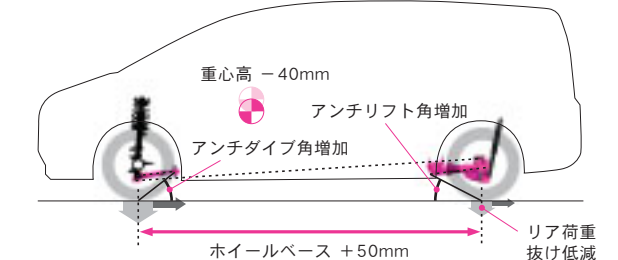
■制動性能向上(100km/h→0km/h時の制動距離)



【制動時のリア荷重抜け低減】

重心高を40mm下げ、ホイールベースを50mm延長することで車体のピッチングモーメントを減少。さらに、フロントのアンチダイブ角、リアのアンチリフト角をそれぞれ増加し車体ピッチ角を30%低減。この結果、制動時のフロントへの荷重移動を抑えることでリア荷重抜けを約8%低減し、前後荷重バランスを向上することで制動距離の短縮を実現しています。数値はFF車における従来モデル比、Honda測定値

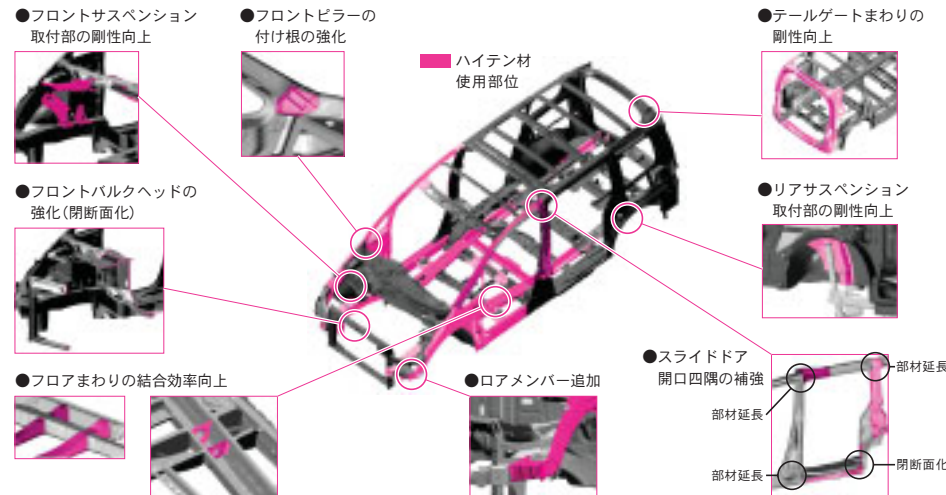
■制動時リア荷重抜け低減説明図



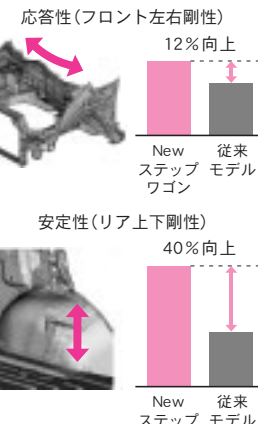
スライドドアやテールゲートの大口と、優れた走行性能を実現した高剛性ボディ。

スライドドアやテールゲートなどの大口を支える強固な骨格構造としたうえで、フロントおよびリアを中心に徹底的に補強することで動剛性を向上。セダンレベルの操縦安定性と乗り心地を実現しています。また、ボディの主要骨格部材に軽量で強度の高い高張力鋼板(ハイテン材)を採用したほか、結合強度向上によって部材の薄肉化を可能にするなど軽量化も達成しています。

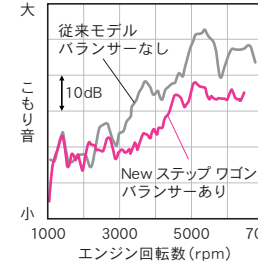
■高剛性ボディ構造図



■動剛性向上

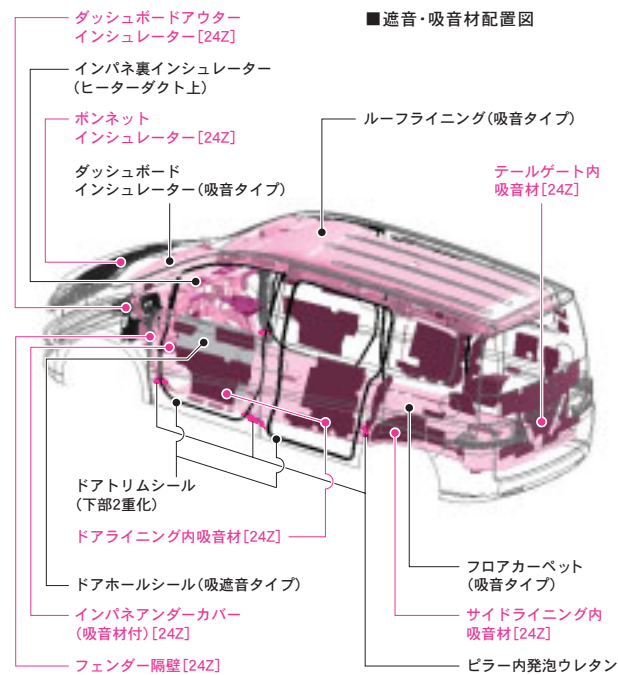


■こもり音低減効果



全席で快適に会話を楽しめる、優れた静粛性。

振動・騒音を発生源で低減したうえで、ボディ骨格やシャシーまわり各部の剛性を高め、エンジンや路面から室内に伝わる振動を効果的に抑制。さらに、室内に侵入するノイズの遮音・吸音処理を適所に施しています。また、風切り音も大幅に低減するなど、すべての席で会話を楽しめる静かで心地よい空間を実現しています。



【エンジンノイズの低減】

エンジンの振動を抑える2次バランサーを採用したうえで、軽量の吸音タイプのインシュレーターをダッシュボードおよびインパネ内部に配し、キャビンへのノイズの透過を抑制しています。

【ロードノイズの低減】

サスペンションのアームやダンパーの取り付け点の剛性を徹底的に高めたうえで、従来モデルの約半分に軽量化したメルシートをフロアパネル全面に配置し効果的に制振。また、フロントピラー、センターピラー、リアクォーターピラー内に発泡ウレタンの遮音材を配置したほか、フロントドアシールを従来モデルの分割型から全周一体型とするなどキャビンへのノイズ侵入を効果的に抑制しています。

【風切り音の低減】

空力に優れたボディ形状としたうえで、ボンネットフード後端部やフロントピラー、ドアミラーの形状を最適化し、フラットブレードワイパーを採用することで風をスムーズに後方へ流して風切り音を大幅に低減しています。また、ディーラーオプションのドアバイザーを装着した場合でも、非装着車同等の静粛性を実現しています。

■ウインドノイズ低減技術説明図

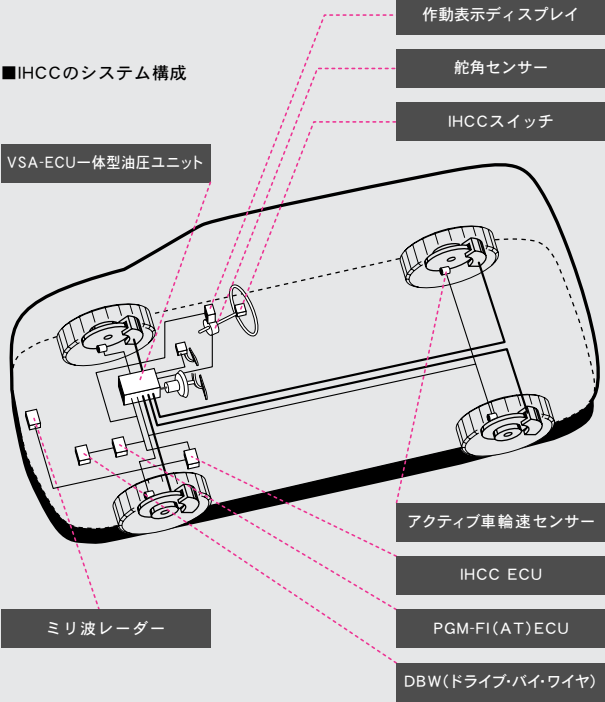


安心と快適をさらに高める、充実の先進装備。

高速道路での運転負荷を軽減する車速／車間制御機能 IHCC (インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)。

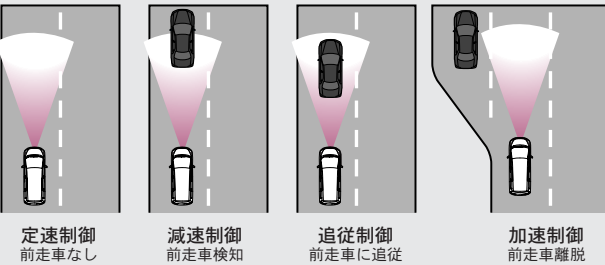
(G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

フロントグリル内に設けた耐候性に優れたミリ波レーダーにより、前方100m、角度16度の範囲で前走車との距離を測定し、車速センサーやヨーレートセンサーによって自車の走行状態を検出。通常のクルーズコントロール同様、設定した速度を保つ走行のほか、同一車線の前走車の有無によって車速・車間を自動制御します。



■車速／車間制御機能(IHCC)の基本制御パターン(概念図)

<●レーダー検知範囲:車前前方100m以内 角度16度 ●作動車速:45km/h~100km/h>



定速制御	希望の車速に設定することにより、定速走行を開始。
減速制御	自車線の前走車が設定車速より遅い場合、スロットルやブレーキの制御を行い減速。前走車の急ブレーキや割りこみなどで減速しきれない場合は、警告音と表示でドライバーの操作(ブレーキ等)を促します。
追従制御	前走車の車速変化に合わせて、設定した車間になるよう追従(車速の上限は設定車速まで)。車間は3段階に設定可能。
加速制御	自車線の前走車が車線変更した場合は、設定車速までゆるやかに加速し、定速走行に戻ります。

●IHCCは前方不注意の危険性を解消する装置ではありません。車間距離制御、車間接近警報、減速能力には限界があります。●道路状況、天候状況によっては使用できない場合があります。

【作動状況表示ディスプレイ】

IHCCとCMS+E-プリテンショナーの装着車では、メーター内にIHCCおよびCMSの作動状況を表示するディスプレイを設けています。

主な表示項目	IHCC作動状況		CMS作動状況		
表示例					
表示内容	・システム状態 ・設定車速 ・設定車間 ・前走車有無 ・車間警報(点滅表示)		・システム状態 ・警報設定状態(5秒間で消灯) ・CMS警報(点滅表示)		

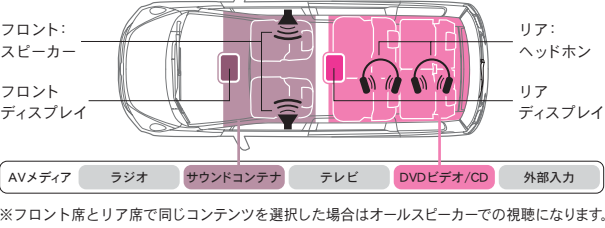
リア席で映像や音楽を楽しめる、リアエンターテインメントシステム。

(G、G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

格納式の大画面9インチワイドディスプレイをルーフに配置する、リア席(2列目・3列目)専用のモニターシステム。ナビゲーション画面の表示※1はもちろん、テレビ、DVDビデオ／CD、ラジオ、サウンドコンテナ、外部入力映像にいたるさまざまなコンテンツをフロント席用とは独立して再生が可能※2。例えばフロント席で音楽を、リア席でDVDやテレビを同時に楽しめます。ヘッドホンはワイヤレス方式を採用。2列目と3列目のどの席でも使用できます。また、フロントディスプレイでリアディスプレイの状況を把握し、リア席用のコンテンツを選択することも可能です。

※1 フロントディスプレイがナビゲーション画面を表示していない場合はリアディスプレイでの表示はできません。 ※2 フロント席とリア席で別々のDVDやCDの再生、テレビのチャンネル選択などを同時に行うことはできません。

■車内AV空間イメージ

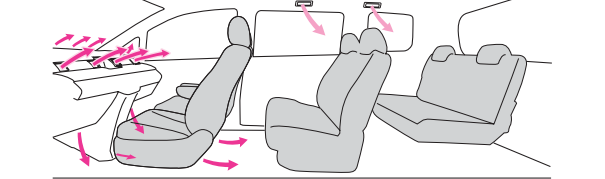


どの座席も素早く快適な温度に調節できる、フロント・フルオートエアコンディショナー+リアクーラー(エアクリーンフィルター付)。

(全タイプに標準装備)

フロントのエアコン機能に加え、2列目、3列目シート用のクーラー機能を備えました。すべての席が素早く快適な温度となるように、2列目、3列目のルーフ両サイドにそれぞれ吹き出し口を設置。開放感のあるすっきりとしたルーフとするとともに、特にリア空間の冷房性能を向上しました。花粉などの侵入を防ぐ高性能脱臭フィルターも備えています。また、4WD車にはリアヒーターを標準装備しました(G・サイドリフトアップシート車はFF車にも標準装備)。

■室内エアフロー図



AM/FMチューナー付MD/CDプレーヤー+6スピーカー。

(G・サイドリフトアップシート車に標準装備、G、G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

ステップ ワゴン専用の音響チューニングを施した高音質のオーディオシステム。MD/CDプレーヤーを備えたヘッドユニットに40W×4chのパワーアンプを内蔵し、スピーカーはフロントにツイーターを備える6スピーカー構成。ステアリングホイールにオーディオリモートコントロールスイッチも装備されます。



荷物の多いときにも便利な、電波式キーレスエントリーシステム。

(全タイプに標準装備)

ドアやテールゲートの施錠／解錠に加え、パワースライドドアおよびパワータールゲート装着車はそれらのオープン／クローズもできる多機能型を装備しています。

走行中のドアオープンを防ぐ、車速連動オートドアロック。

(全タイプに標準装備)

発進後、15km/hを超えるとすべてのドアおよびテールゲートをオートロック。走行中にお子様が誤ってドアノブを操作しても安心です。停止後、セレクトレバーをPレンジに入れるとロックを解除します。販売会社で作動条件を好みに合わせてカスタマイズすることもできます。

大切な愛車の盗難防止に効果のある、セキュリティアラーム

(G・L/LSパッケージ、24Zに標準装備)／

イモビライザー (全タイプに標準装備)。

キーとエンジン制御ユニットの間で電子認証を行うことで、複製したキーなどでのエンジンの始動を防止するイモビライザーに加え、ロック状態のドア、ボンネットフード、テールゲートなどを不正に開けようとすると、ホーンとハザードランプで警報を発するセキュリティアラームを設定。盗難防止性能を高めています。

雨の日の視界をクリアにする、親水／ヒートッドアミラー+フロントドア撥水ガラス。

(G・L/LSパッケージ、24Zに標準装備)

水を膜状に拡散させるとともに、内蔵ヒーターで曇りや水滴を除去するドアミラーと、40km/h程度の低速度でも撥水効果を発揮するドアガラスを採用。雨の日の視界をクリアに確保します。



ナビゲーションシステムと インターナビ・プレミアムクラブを統合した、 革新の「Hondaインターナビシステム」。

高精度で充実した「ナビゲーション機能」と、
インターナビ・プレミアムクラブの「双方向情報サービス」、
さらには「AV機能」や「車両情報」をトータルに融合した、Hondaインターナビシステム。
画面操作でも音声操作でも、直感的なインターフェイスとスピーディなレスポンスで
かつてない高精度な情報が得られ、ドライブをより快適にサポートします。



Photo: G (FF) メーカーオプション装着車

internavi 扱いやすく見やすい一歩先ゆく先進のシステムが、ドライブをサポート。

Honda HDDインターナビシステム＋ プログレッシブコマンダー〈リアカメラ付〉

(8インチワイドディスプレイ、TV/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー＋6スピーカー)
(G、G・L/S/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車、24Zにメーカーオプション)

大容量HDD (30GB) の圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能を搭載した、最新鋭のナビゲーションシステム。大画面8インチワイドディスプレイをドライバーの視点移動や焦点移動が少ない位置に配し、運転席から手を伸ばしやすい位置にレイアウトしたプログレッシブコマンダーによる集中的な操作を可能にしました。きめ細かな施設検索機能やリアルなランドマーク表示機能、音声認識機能、高感度リアカメラに加え、携帯電話とのワイヤレス接続を実現するBluetooth*に
新対応。DVDビデオの再生機能やサウンドコンテナ機能など、オーディオ&ビジュアル機能も充実しています。

■ワイヤレスで接続できるBluetooth対応



■プログレッシブコマンダー



多機能を簡単に操作できる画期的なコントローラー。操作性のよいジョイスティックとコマンドホイールの組み合わせで、さまざまな機能へスピーディにアクセスできます。

【ドライビングのさらなる快適を提供する、インターナビシステムの多彩な機能】



多彩な機能を階層的に分類
プログレッシブコマンダーで目的の機能を選択するだけで、目的地設定や各種機能がスピーディに操作可能。



3Dマップ
3DポリゴンによるHDDならではの表現力で、ランドマークの形や高さまでリアルに再現。



3D透過描画
ビルなどを透き通らせてその背後の道を見えるようにし、進路をよりわかりやすく表示。



高速ガイド
サービスエリアやインターチェンジまでの距離、通行料金など、高速道路を走行中に必要な情報を見やすく表示。



リアル高速入口拡大図
高速道路入口の拡大描画を、実際の風景に極めて近く表現。



サウンドコンテナ機能
好きな音楽CD約1,300曲分をATRAC3形式でHDDにストックでき、その後はCDを挿入することなく再生が可能。



音声認識機能
ステアリングホイールのスイッチを押して、音声で操作できる音声認識機能は、ナビゲーションシステムだけでなくエアコン、オーディオの操作も可能。



高感度カラーリアカメラ
テールゲートガーニッシュにスマートに内蔵した高感度カメラによる見やすいカラー画像で、後退時視界をサポート。

【その他の主な機能】 ●モデム内蔵（ハンズフリーテレホン対応*） ●DVDビデオ再生 ●CD（CD-R/RW）再生（MP3/WMA対応）
●PCカードスロット（MP3/WMA再生、ナビデータ保存・読み込み、カードモデム対応） ●VICS FM多重レシーバー ●TV/AM/FMチューナー ●高出力30W×4chアンプ
*対応機種についてはインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。 ●テレビ映像、DVDビデオ再生映像等は停車時にパーキングブレーキをかけなければご覧になれません。走行中は安全のため音声のみとなります。 ●走行中は細街路の表示およびプログレッシブコマンダーによる操作が制限されます。 ■写真の画面はハメコミ合成。また画面は実際とは多少異なる場合があります。 ■Bluetoothは、米国Bluetooth SIG, Inc. の登録商標です。

internavi Premium Club
http://premium-club.jp/

Honda独自の情報性能が、より快適なカーライフを提供。

【いま、いちばん早い道がすぐわかる。インターナビVICS】

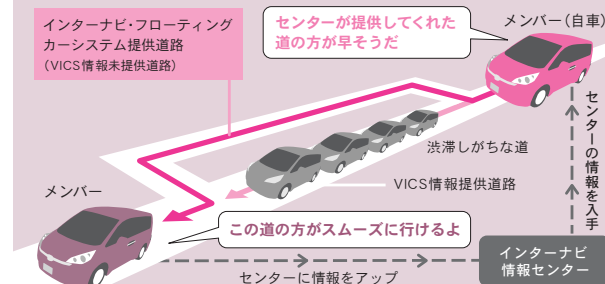
HondaのインターナビVICSは、ドライバーがいちばん欲しい
目的地までの全国の道路交通情報を入手し、
複数のルートの中からより早く行けるルートを案内します。

通常のVICSとは異なり、
都道府県をまたいで
情報をキャッチ。

高速道路や
幹線道路だけでなく、
交通情報を幅広くカバー。

インターナビ・フローティングカーシステム※1

自動車メーカーとして世界で初めて実用化。
メンバーだけが知る、便利な道へ案内します。
メンバー同士が共有する、よりきめ細かな交通情報をもとに、通常のVICSを遥かに超える、実用性の高い便利なルートを案内。さらに、ジャンクションなどでどちらの方面へ進むのが早い、車線ごとの流れまで考慮したルートを案内※2します。



※1 プレミアムメンバーズVICSより名称変更。
※2 都市高速などより提供開始。大型交差点などに順次適用を拡大していきます。

渋滞予測情報

出発時にこれから通るルートの渋滞を予測します。
出発時に先々の渋滞を高精度に予測。もっとも空いているルートを案内します。

ルート状況タイムリー配信

さらに予測できない急な事故や
渋滞の発生にも対応。
メンバーのルートをセンターが見守り、10分おきに交通状況の変化を確認し、事故や渋滞といった交通状況の変化があった場合、ルートを再計算し新しいルートを案内します。

■仕様ならびにサービスは予告なく変更・廃止することがあります。

●サービスを受けるには、クルマを購入した販売会社での会員登録が必要です。●サービスは、クルマに付帯するものです。●プレミアムクラブのサービスは、入会金、年会費、月々の使用料は不要です（QQコールの一部サービスを除く）。●情報を取得するには、携帯電話が必要です。Bluetooth対応携帯電話以外で接続する際はケーブル（別売）等が別途必要になります。その場合でもNTT DoCoMo FOMA、au CDMA 1X WIN、Vodafone 3Gシリーズを含め、一部の機種ではアダプター（別売）が必要となる場合やサービスをご利用になれない場合があります。対応機種についてはインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。●情報を取得できるのは、お使いの携帯電話の利用可能区域内です。●パーソナル・ホームページを利用するには、インターネットに接続できる環境が必要です。●通信費は、お客様ご負担となります。●イラストは機能説明のためのイメージ図です。●VICSは（財）道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。■マップコードは株式会社デンソーの登録商標です。■Iモードは株式会社エヌ・ティ・ティ・ドコモの登録商標です。■ボータフォンライブは英国Vodafone Group Plcの商標または登録商標です。■EZwebはKDDI株式会社の商標または登録商標です。

【さらに快適なドライブをもたらす、 インターナビ・プレミアムクラブの先進機能】

【世界初*】

出発時刻アドバイザー おすすめの出発時刻を予想し、お知らせします。

パソコンのパーソナル・ホームページ上で、希望する時刻に到着するための出発時刻とルートを予想し提供。また、当日に事故など交通状況に大きな変化があった場合は、メールでお知らせします。

*2005年に自動車メーカーとして世界で初めて実用化。
※過去のVICS情報またはインターナビ・フローティングカー情報をもとに提供しています。統計処理しているため、実際の所要時間やカーナビのルートと異なる場合があります。

インターナビ・ウェザー 運転に影響する気象情報をお知らせします。

降雪や豪雨、津波といった、ドライブに影響を及ぼすルート上の気象変化を、画面表示と音声でわかりやすくお知らせし、安全運転をサポートします。

駐車場セレクト 希望の駐車場がすぐ見つけれられます。

ステップ ワゴンのサイズを自動的に認識し、入れる駐車場だけをセレクトして案内。さらに、あらかじめ料金や目的地までの距離といった条件を設定しておけば、それに見合う駐車場だけが表示されます。

●全国約6,000件の駐車場を網羅。内2,000件では満車／空車情報も提供されます。
●地図画面には、条件に合った駐車場だけがアイコン表示されるので、位置もわかりやすくなります。

【便利に使える、 インターナビ・プレミアムクラブの多彩なサービス】

地図データ更新 2年目に地図データをまるごと無償更新。

カーカルテ メンテナンス時期も、お知らせ。

カーナビ向け情報 旬の情報をいつでも車内でキャッチ。

パーソナル・ホームページ パソコンや携帯電話*にあなた専用のホームページを。
*iモード、ボータフォンライブ!、EZwebからのご利用が可能。

メール送受信 クルマからも、友だちや家族とメール交換ができる。

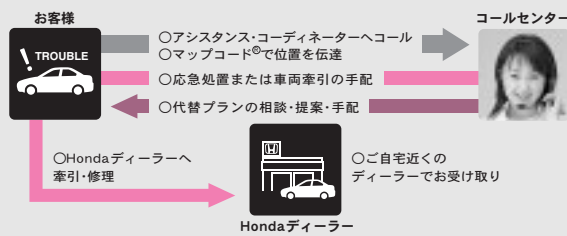
安心、充実のカスタマーケア・サービスへ。

ドライブ中の不意のトラブル対応はもちろん、Hondaネットワークが安心のカーライフをサポートします。

QQコール

※QQコールは、別途申し込みが必要です。要入会金、年会費。
入会日より1年間有効。継続することも可能です。

詳しくは <http://premium-club.jp/QQcall/>



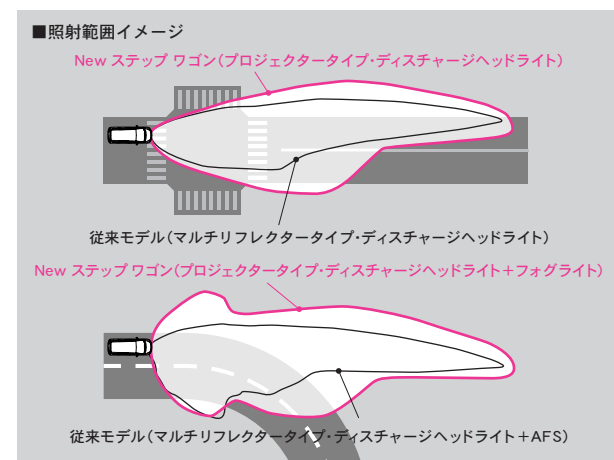
乗員、他の車両、歩行者を見つめた、高水準の安全性能。

クルマとしての基本性能を高めたうえで運転にゆとりと安心を与える数々の装備を搭載。
事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ。

「走る」「曲がる」「止まる」というクルマの基本性能を徹底的に突き詰めるとともに、視認性や操作性といった運転のしやすさを向上。そのうえで、ドライバーの操作などを補助し、安心感を高める充実したアクティブセーフティ装備を設定しています。

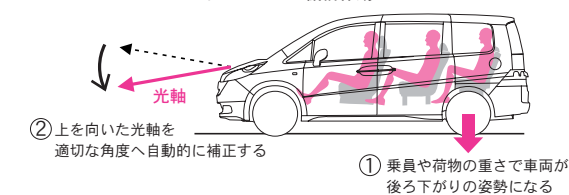
広範囲にわたり優れた照射性能を発揮する、
プロジェクタータイプ・
ディスチャージヘッドライト（ロービーム）。

(G・S/LSパッケージ、24Zに標準装備／
G・Lパッケージ、G・サイドリフトアップシート車にメーカーオプション)
低消費電力ながらハロゲンヘッドライトの約2倍の光量を発し、照射距離の長いプロジェクタータイプ・ディスチャージヘッドライトを採用。従来モデルのマルチフレクタータイプ・ディスチャージヘッドライトを遥かに凌ぐ優れた照射性能を発揮し、夜間走行時の安心感を高めます。

[乗車人数や荷物量による照射軸の変化を補正する
ヘッドライトレベリング機構(全タイプに標準装備)]

乗車人数や荷物量によって車体の姿勢が変化した場合に、ヘッドライトの照射軸を適切に補正する、ヘッドライトレベリング機構を採用しました。ハロゲンヘッドライト装着車では、ドライバーがインパネに設置されたダイヤルを操作することで4段階の調節ができるマニュアルレベリング機構を採用。ディスチャージヘッドライト装着車では、前後サスペンションの沈み込み量から車体の角度を検出し、無段階で自動調節するオートレベリング機構を採用しています。照射軸を適正に保つことで対向車への眩惑を防ぎます。

■オートレベリング機構作動イメージ

旋回時などの走行安定性をさらに高める、
VSA(車両挙動安定化制御システム)。

(G、G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)

ABS、TCSに、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべり抑制を加えたVSA。ブレーキ制御を4輪制御とし、きめ細かにコントロールすることで、よりスムーズなコーナリングを可能にしました。さらに、エンジントルク制御をDBWによるスロットル制御で行うことで、より高精度な制御を可能にしています。

オーバーステア抑制

ステアリングの急な切り過ぎなどで後輪スリップによる車両の巻き込みが発生した場合、外輪にブレーキをかけることで車両を安定化。

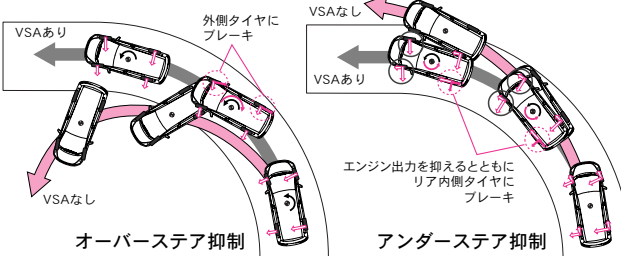
アンダーステア抑制

旋回時に前輪がスリップし軌跡がはらんだ場合、エンジントルクを低減し、リア内輪にブレーキをかけることでトレース性を向上。

発進制御

発進時などで左右輪の路面状況が異なる場合、エンジントルクとブレーキ力を最適配分し、ホイールスピンを抑制することで、発進性や登坂性を向上。

■VSA作動イメージ

EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+
ブレーキアシストを全タイプに標準装備。衝突を予測してドライバーの危険回避行動を支援し、衝突時の被害を軽減する、
Hondaプリクラッシュセーフティ・テクノロジー。

衝突事故に対して、まずは「ドライバーに危険を知らせ回避を支援する」こと、そしてなおかつ「衝突が避けられないような状況では可能な限り被害を軽減する」ことを目的としたHondaプリクラッシュセーフティ・テクノロジー。

ステップワゴンは前走車への追突に対して、ブレーキ制御とシートベルト制御による追突被害軽減機能を設定しています。

ブレーキ制御とシートベルト制御で追突の危険に対応する、
「追突軽減ブレーキ〈CMS〉※+E-プリテンショナー(運転席/助手席)」。

(G・L/S/LSパッケージ、24Zにメーカーオプション)※Collision Mitigation brake System

追突事故の多くは、ドライバーの前方不注意や前走車との車間距離の不足などが原因と考えられます。「追突軽減ブレーキ〈CMS〉+E-プリテンショナー」は、走行中はミリ波レーダーにより前走車との距離や相対速度などを検知し、追突のおそれがあるとコンピューターが判断した場合には警報を発し、さらに危険度に応じてブレーキとシートベルトを制御することで、ドライバーによる危険回避操作を支援するとともに追突被害の軽減を図ります。

[追突を予測してドライバーに危険を知らせ、
さらに追突速度を低減する、
追突軽減ブレーキ〈CMS〉]

ミリ波レーダーにより前走車を検知し、追突のおそれがあると判断した場合に警報(音+表示)でドライバーに知らせ、さらに接近した場合には軽いブレーキによる体感警報を行います。そして追突の回避が困難と判断した場合には強いブレーキ制御を行い、ドライバー自身のブレーキ操作との相乗効果によって追突速度を低減。効果的に追突事故の回避支援とダメージ軽減を図ります。このシステムは、ASV(先進安全自動車)を提唱する国土交通省の認可を取得しています。

[CMSとともに危険を知らせ、さらに
乗員拘束性を高めて追突被害の軽減を図る、
E-プリテンショナー(運転席/助手席)]

CMSと連動して作動し、追突の危険性が高い場合に運転席のシートベルトを弱く2〜3回引き込むことで、体感的な警報を与えます。そして追突の回避が困難と判断した場合には、運転席および助手席のシートベルトを強く引き込み拘束効果を高め、CMSとともに追突時の被害軽減を図ります。また、E-プリテンショナーはCMSとの連動とは別に、急ブレーキ時にブレーキアシストが作動したときにもシートベルトを強く引き込み、乗員の拘束効果を高めます。

「追突軽減ブレーキ〈CMS〉+E-プリテンショナー」基本作動イメージ

フロントグリル内に設けたミリ波レーダーにより、
前方およそ100mにわたって前走車を検知。

① 前走車へ接近

前走車との距離や相対速度、予測した自車の進路などから追突の危険性があると判断した場合、警報(音+表示)によりドライバーに
認知および回避操作を促します。

② さらに接近

より強くドライバーに回避操作を促すために、
音と表示による警報に加え、CMSの軽いブレーキングと
E-プリテンショナーの弱いベルト引き込み(2〜3回)によって
体感的に危険を知らせます。また、この時点でドライバーがブレーキを
踏むとブレーキアシストが作動し、操作支援を行います。

③ 追突の回避が困難

回避が困難と判断した場合、E-プリテンショナーが強くベルトを
引き込み拘束効果を高めるとともに、
CMSが強いブレーキングを行い追突速度を低減し、
被害の軽減を図ります。

■「追突軽減ブレーキ〈CMS〉+E-プリテンショナー」基本作動イメージ

	① 前走車へ接近	② さらに接近	③ 追突の回避が困難	
				前走車
音と表示による警報	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示	
追突軽減ブレーキ(CMS)		軽いブレーキング	強いブレーキング	
E-プリテンショナー		シートベルトの 弱い引き込み (運転席)	シートベルトの 強い引き込み (運転席/助手席)	

- ① 前走車へ接近(追突のおそれがあると判断) → 音と表示による警報 → ドライバーに危険回避操作を促す
② さらに接近 → 軽いブレーキングとシートベルトの弱い引き込みによる体感警報 → 操作支援 & 被害軽減
③ 追突の回避が困難 → 強いブレーキングとシートベルトの強い引き込みによって回避操作の支援と追突時の被害を軽減

●追突軽減ブレーキ(CMS)は追突を自動で回避したり、自動で停止するシステムではありません。
CMSの機能には限界があります。
●E-プリテンショナーはシートベルトを正しく着用し、正しい運転姿勢をとらないと十分な効果を発揮しません。
●追突軽減ブレーキ(CMS)+E-プリテンショナーの作動は、走行状態により異なります。

Gコントロール技術は、第2ステージへ。リアルワールドでのさらなる安全を追求し、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」の両立へと進化した、Honda独自のパッシブセーフティ。

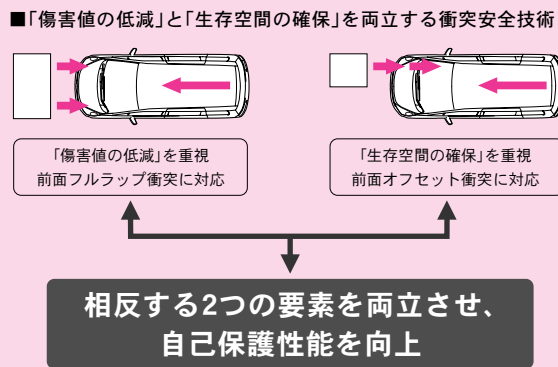
Hondaは、世界初の屋内型全方位衝突実験施設におけるCar to Car(クルマ相互)の衝突実験をはじめとする、リアルワールドでの衝突安全研究をさらに推進し、Gコントロール技術をいっそう向上。これまで取り組んできた衝突時に乗員を守るための自己保護性能をさらに進化させると同時に、衝突する相手車両への攻撃性低減を図る、独自の「コンパティビリティ対応ボディ」を実現しました。



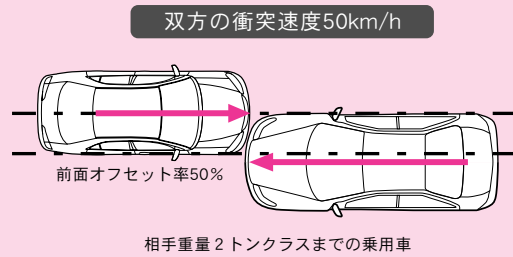
G-CON 第1ステージ リアルワールドを見据えた自己保護性能の追求

乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立し、全方位からの衝突にも対応した衝突安全性能。

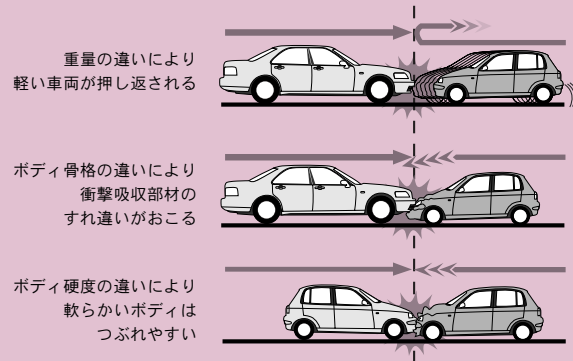
乗員に対する「傷害値の低減」が課題となる前面フルラップ衝突と、「生存空間の確保」が課題となる前面オフセット衝突の双方を高水準でクリアすることをめざし、独自のGコントロール技術で対応。前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/hをクリアする、衝突安全性能を実現しています。また、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hにも対応しています。



■クルマ相互の衝突実験／テストモード



■クルマ相互の衝突を想定した研究課題



さまざまな相手車両との衝突を想定した研究を重ねてきた結果、第2ステージへと進化した衝突安全技術。

リアルワールドでのクルマ相互の衝突時には、ボディ骨格の違いによる衝撃吸収部材のすれ違いや、重量やボディの硬さの違いによって、どちらか一方の車両が大きなダメージを受けてしまうなど、さまざまな状況が発生します。そこで、これらの違いによるさまざまな相手車両との衝突を想定し、クルマ相互の衝突実験を繰り返し行うことで、大きさや構造、硬さが異なる車両との衝突にも対応する、コンパティビリティ対応技術の研究を続けてきました。そして、こうした取り組みの成果として、自己保護性能の向上のみならず、相手車両への攻撃性低減も視野に入れた、第2ステージへと進化した。

.....> G-CON 第2ステージ 「自己保護性能のさらなる進化」と「相手車両への攻撃性低減」の両立

クルマとクルマのより安全な共存をめざす、革新のコンパティビリティ対応ボディ。

衝突時に乗員を守るための自己保護性能をいっそう進化させ、同時に衝突する相手車両への攻撃性を低減する。この相反する2つの要素を両立させるためには、エンジンルームにおいて衝突エネルギーをいかに分散させ、衝撃を効率よく吸収させるかが重要です。そこで「相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違い防止」「衝突時の衝撃分散化」「高効率なエネルギー吸収」の3つをテーマ

に、衝突安全性能のさらなる高次元化に取り組んでいます。その結果、ステップワゴンはエンジンルームでの高効率なエネルギー吸収により、衝突実験の目標値をクリア。高水準な自己保護性能を確保するとともに、相手車両への攻撃性も低減したコンパティビリティ対応ボディを実現しています。

■コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト



すれ違いを防止する衝撃吸収部材と、衝撃を広い面で受け止める骨格による高効率衝撃吸収構造、コンパティビリティ対応ボディ。

前方向からの衝撃に対し、アッパーフレームやロアメンバーによってエネルギーを分散・吸収し、さらにフロントピラーやフロアに拡散。ロアメンバーが相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防ぎ、アッパーフレームとともに衝撃をより広い面で受け止めます。しかもメインフレーム断面を多角形にすることでエネルギー吸収効率を従来モデル構造に比べ20%向上しました。これらにより、ショートノーズ化を行いながら極めて高効率な衝突エネルギー吸収を実現し、キャビンへの負荷を大幅に低減。自己保護性能を向上するとともに相手車両への攻撃性も低減しています。ステップワゴンは、こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、エンジンを支持する井桁サブフレームに屈曲ポイントを適所に設けることで効率よく衝撃を吸収し、エンジンのキャビン侵入を防止。また、ボディ骨格には高張力鋼板(ハイテン材)の採用を大幅に拡大するとともに、側面衝突への対応として特にボール衝突時のエネルギーを効率よく吸収するようにクロスメンバーの強度や配置を工夫するなど、全方位からの衝突に対してエネルギー吸収効率の高い構造を実現しています。

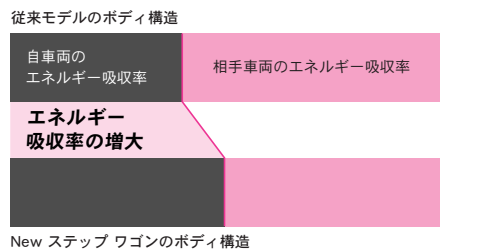
■コンパティビリティ対応ボディ



	従来モデルのボディ構造	New ステップワゴン
相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止 ロアメンバーにより、相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止します。	衝突前 	衝突前
	衝突時 	衝突時
衝突時の衝撃の分散化 衝突時の衝撃をより広い面で受け止める構造とし、効率よく分散させます。		

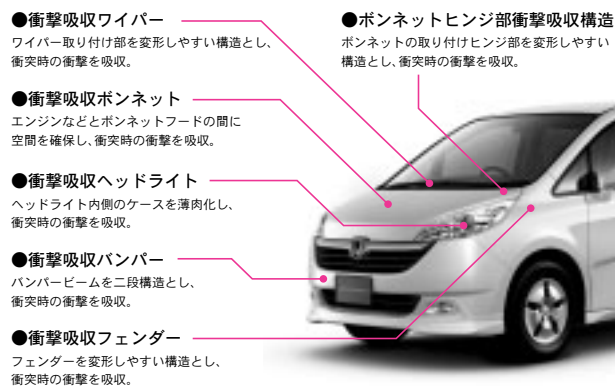
エンジンルームで衝突エネルギーを高効率に吸収することで、キャビンへの負荷を大幅に低減するとともに、相手車両への攻撃性を低減。

■衝突エネルギー吸収割合の変化イメージ(自社軽クラスの乗用車との衝突の場合)



頭部や脚部に対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。

Hondaでは、万一の歩行者衝突時の傷害軽減を目指した、歩行者傷害軽減ボディの開発に独自に取り組んでいます。生命に関わるダメージを最も受けやすい頭部はもちろんのこと、さらに脚部にも対応。ボンネットフード、ボンネットヒンジ、ワイパー取り付け部、ヘッドライト、フロントフェンダー、バンパーに衝撃吸収構造を採用しています。



側面衝突時の頭部への衝撃を緩和する、3列に対応したサイドカーテンエアバッグシステムを設定。(全タイプにメーカーオプション)

側面衝突時に子供から大人までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広範囲で保護し、特にピラーへの頭部衝突を防ぐ展開性能を実現したサイドカーテンエアバッグシステムを3列すべてに対応。3列目シートをはね上げた状態でも作動する、1～2列目用と3列目用の分割タイプとし、シートのスライド範囲すべてで十分な保護性能を発揮するために大型のエアバッグを採用しています。サイドウインドウのほぼ全面に広がる大型エアバッグを瞬時に展開させるために低温ガス(全圧縮ガスタイプ)インフレーターを1～2列目用に採用。極めて速い展開速度に加え、バッグの厚さの拡大も可能となり、衝突の衝撃をより効果的に吸収。頭部への傷害を大幅に軽減しています。また、衝撃センサーは各列左右と車体中央に設置し、側面衝突の形態に応じてサイドカーテンエアバッグシステムと運転席用&助手席用のi-サイドエアバッグシステムが最適なタイミングで作動するように制御しています。



写真は機能説明のため、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム、1列目シート用i-サイドエアバッグシステム、サイドカーテンエアバッグシステムともに展開した状態を合成したものです。

運転席用&助手席用のi-サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)を設定。(全タイプにメーカーオプション)

車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置。よりの確なタイミングで作動します。また、乗員姿勢検知センサーを助手席シートに内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を緻密に制御します。

頭部衝撃保護インテリア。

室内のルーフサイドや各ピラー内部を衝撃吸収構造とし、衝突時に乗員の頭部への衝撃を緩和します。

運転席と助手席に頸部衝撃緩和シートを全タイプに採用。

後方からの衝突時に頭部と体は別々な力を受けてしまうため、頸部への負担が大きくなってしまいます。そこで、衝突時に体を沈み込ませる特性をシートバックに持たせるとともに、ヘッドレストの取り付け位置や角度を最適化。頸部にかかる負担を軽減しています。

運転席と助手席に3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルトを、運転席にはラッププリテンショナーを全タイプに標準装備。

3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルトを1列目シートに装備し、さらに運転席には、ショルダーベルト側プリテンショナーに加え腰ベルトの外側にラッププリテンショナーを採用。胸部とともに腰部の乗員拘束性能をさらに高めています。

■運転席シートベルト作動イメージ



その他、全タイプに備えた充実の安全装備。

- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
- 2列目シート3点式ELR/ALR※(チャイルドシート固定機構)シートベルト(中央座席は2点式マニュアル)
※G・サイドリフトアップシート車の2列目左席はELRのみとなります。
2列目チップアップ&スライドシートには、回転対座用に2点式マニュアルシートベルトも左右席に装備されます。
- 3列目シート3点式ELRシートベルト(中央座席は2点式マニュアル)
- ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(2列目左右席※)+
テザーアンカー(2列目左右席※)

※G・サイドリフトアップシート車は2列目右席のみとなります。

毎日使えるクルマだからこそ配慮した、優れた環境性能。

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。

高精度な空燃比制御などによる高効率な燃焼に加え、後方排気システムや低ヒートマス排気管、高密度キャタライザーの採用などによって、排出ガス中の有害物質、NMHC(非メタン炭化水素)、NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)をそれぞれ低減し、平成17年排出ガス規制に適合。さらに、NMHCとNOxを基準値の1/4以下にまで低減するなど、極めて優れた排出ガス浄化性能を実現。全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。



「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。

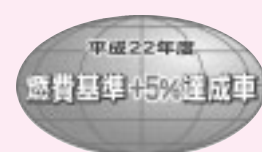
全タイプ、「平成22年度燃費基準」を達成し、“グリーン税制”優遇措置も適用※1。

i-VTEC機構のバルブ制御をはじめとする高効率な燃焼技術によって、エンジン単体での優れた低燃費を実現。そのうえで、トランスミッションのきめ細かな制御による伝達効率の向上、細部にわたる軽量化、空力性能の向上などにより、BおよびGは「平成22年度燃費基準」※2、24Zは「平成22年度燃費基準+5%レベル」の優れた燃費性能を達成。さらに、「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得したことで“グリーン税制”の優遇措置を受けることができます。

※1 装置型式指定車を除く ※2 B/G/G・Lパッケージの4WD、G・S/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車は「平成22年度燃費基準+5%達成車」



「平成22年度燃費基準達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。(B/G/G・LパッケージのFF)
上記タイプは、メーカーオプションの装着により、「平成22年度燃費基準+5%レベル」達成となる場合があります。



「平成22年度燃費基準+5%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を5%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。(B/G/G・Lパッケージの4WD、G・S/LSパッケージ、G・サイドリフトアップシート車、24Z)

リサイクル可能率90%以上※を実現。

インテリア、エクステリアの樹脂部品からPVC(ポリ塩化ビニール)を積極的に減らし、リサイクルしやすい環境にやさしい材料選定を行いました。特にインテリアのインジェクション成型部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用。PVCの使用量を大幅に削減しています。また樹脂パーツへの識別記号の表示など、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上※としました。※Honda独自の算出基準による

リサイクル材の使用を拡大。

Hondaでは、ディーラーからのバンパー回収リサイクルシステムを確立し、回収したバンパーを再生材として再利用しています。ステップ ワゴンでは、バンパーサイドスペーサーやスブラッシュシールドに再生樹脂を使用しています。

鉛レス化を推進し、96年レベルの1/10以下に削減。

燃料タンクを樹脂製にし、ボディ電着塗装の脱鉛を可能にする塗料を開発するなど、鉛の使用量を1996年レベルの1/10以下に削減しました。

■経済産業省「リサイクルイニシアチブ」による業界目標は、鉛の使用量を2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減することを目指すものです。

六価クロムの使用量削減を推進。

Hondaでは六価クロムの使用全廃を目指し、使用量の削減を推進しています。ステップ ワゴンでは、フューエルフィラーパイプ、パワーステアリング・フィードホースの金属パイプ、ブラケット類などのメッキコーティング剤について、六価クロムの使用を廃止しています。

■日本自動車工業会による自主規制目標は、六価クロムの使用について2008年1月全廃を目指すものです。

骨格および部材レベルで大幅な軽量化を達成。

走行性能や燃費性能の向上に寄与する軽量化をボディ全体にわたって推進。ボディ骨格に軽量・高剛性な高張力鋼板(ハイテン材)を広範囲で使用したうえで、部材の結合強度を高めることで部材を薄肉化。また、部品の一体化などを推進し、吸音ダッシュボードインシュレーターには高密度フェルト+低密度フェルトを採用するなど、骨格や部材レベルで大幅な軽量化を実現しました。

主要裝備

		タイプ		B		G		Lパッケージ		Sパッケージ		LSパッケージ		サイドリフトアップシート車		242		
		駆動方式		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
安全装備	運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム			●		●		●		●		●		●		●		
	1列目シート用i-サイドエアバッグシステム（助手席乗員姿勢検知機能付）※1			○		○		○		○		○		○		○		
	サイドカーテンエアバッグシステム（1～3列目シート対応）※1			○		○		○		○		○		○		○		
	EBD（電子制御制動力配分システム）付ABS＋ブレーキアシスト			●		●		●		●		●		●		●		
	VSA（ABS＋TCS＋横すべり抑制）					○		○		○		○				○		
	追突軽減ブレーキ（CMS）＋E-プリテンショナー（運転席/助手席）※2							○		○		○				○		
	ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー（2列目シート）＋テザーアンカー（2列目シート）			●左右席		●左右席		●左右席		●左右席		●左右席		●右席		●左右席		
ディスチャージヘッドライト（HID）（ロービーム/オートレベリング機構付）					○クローム調サブリフレクター		○クローム調サブリフレクター		○ダーククローム調サブリフレクター※3		○ダーククローム調サブリフレクター※3		○クローム調サブリフレクター		○ダーククローム調サブリフレクター※3			
快適装備	Honda HDDインターナビシステム＋プログレスナビコマンドー（リアカメラ付）（8インチワイドディスプレイ、TV/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー＋6スピーカー）					○		○		○		○		○		○		
	リアエンターテインメントシステム（9インチワイドディスプレイ）※5					○		○		○		○				○		
	AM/FMチューナー付MD/CDプレーヤー＋6スピーカー					○		○		○		○		●※6		○		
	オーディオレス			●2スピーカー		●2スピーカー		●4スピーカー		●4スピーカー		●4スピーカー				●4スピーカー		
	オーディオリモートコントロールスイッチ（照明付）※7					○								●				
	IHCC（インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール）（照明付ステアリングスイッチ）※2							○※8		○※8		○※8				○		
	テレスコピック&チルトステアリング			●		●		●		●		●		●		●		
	パワースライドドア（タッチセンサー/挟み込み防止機構付、リモコン&運転席スイッチ開閉式）		リア左側		●		●		●		●		●		○※9			
			リア右側				○		○		○		○		○※9			
	スライドドア・イージークローザー（リア両側）					●		●		●		●		●		●		
	パワーテールゲート（タッチセンサー/挟み込み防止機構/イージークローザー付、リモコン&運転席スイッチ開閉式）							○								○		
	セキュリティアラーム					●		●		●		●		●		●		
	イモビライザー			●		●		●		●		●		●		●		
	フロント・フルオートエアコンディショナー＋リアクーラー					●		●		●		●		●		●		
	2列目/3列目シート用左右独立エアコンアウトレット			●		●		●		●		●		●		●		
リアヒーター			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
エアコンフィルター（高性能脱臭タイプ）			●		●		●		●		●		●		●			
トップライトルーフ※5					○		○		○		○				○			
フロアリングフロア					○		○		○		○				○			
インテリア	運転席シートハイトアジャスター					●		●		●		●		●		●		
	2列目6:4分割タンブルシート			●		●		●		●		●		●		●		
	2列目回転機構付6:4分割チップアップ&スライドシート（センターアームレスト（カップホルダー付））							○		○		○				○		
	2列目左側サイドリフトアップシート（両側アームレスト付）													●				
	2列目右側キャブテンシート													●				
	デジタルワイドメーター（イルミネーションコントロール付）			●		●		●		●		●		●		●		
	本革巻ステアリングホイール							○※8		○※8		○※8						
	本革巻セレクトレバー															●		
	木目調パネル															●		
	1列目シートアームレスト（運転席/助手席）					●		●		●		●		●		●		
	1列目シートバックポケット					●助手席		●運転席/助手席		●助手席		●運転席/助手席		●助手席		●運転席/助手席		
	1列目シートアンダートレイ（助手席下）															●		
	室内確認用ミラー付サンラスボックス							●				●		●		●		
	クロームメッキ・インナードアハンドル					●		●		●		●		●		●		
	スライドドア・カーテシランプ（リア両側）							●								●		
エクステリア	フロントロアスカート/リアロアスカート/テールゲートスポiler									●		●				●		
	サイドシルガーニッシュ			●		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		
	フォグライト									●		●				●		
	ダーククローム調メッキ※3（フロントグリル/アウトードアハンドル/リアライセンスガーニッシュ）									●		●				●		
	高熱線吸収ガラス					●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席		
	ドアミラー・ウインカー							●				●		●		●		
	電動格納式リモコンドアミラー			●		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		
	親水/ヒートッドアミラー							●				●		●		●		
	フロントドア撥水ガラス							●				●		●		●		
	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）							●		●		●		●		●		
	車速連動間欠フロントワイパー（ハリアブル間欠/ミスト機構付）			●		●		●		●		●		●		●		
	メカシステム	15インチスチールホイール＋スチールラジアルタイヤ（205/65R15 94S）			●				●		●		●		●		●	
		16インチアルミホイール＋スチールラジアルタイヤ（205/60R16 92H）					○		○		○		○		○		○	
		DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）			●		●		●		●		●		●		●	

全 た ラ ン グ 標 準 装 備	安全装備	●アシストブレーキシートベルトショルダークラスター(1列目シート) ●1列目シート3点式ロードリッター付フリップデッシュ-ELRシートベルト+運転席ラップフリップデッシュ ●2列目シート3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(左右両側) ※10 ●3列目シート3点式ELRシートベルト(左右両側) ※11 ●運転席シートベルト締め忘れ警告ブザー & 警告灯(シートベルトミッドランダー付) ●フットパーキングブレーキ ●エアビーム ●室内燃焼材 ●チャイルドブルーフ
	快適装備	●パワーステアリング ●エコランプ ●電波式キーレスエントリシステム(アンサーバック & ウェルカムランプ機能付) ●フロントマップランプ ●パワーウィンドウスイッチ照明(運転席側) ●グロウンギニー-抜き忘れ警告ブザー ●リア消し忘れ警告ブザー ●燃料残量警告灯 ●パワーウィンドウ(運転席・後部座席防犯防止機構付)/助手席、サイドドア ●車速運動オートドラッグコントロール(クルーズコントロール) ●ツットリスト
	インテリア	●セレクトスライド(運転席側/助手席側) ●運転席用&助手席用ティニティム-付センターコンソールボックス(=は助手席用のみ) ●センターコンソールハンドホルダー(フリップ付) ●フロントドアトリックホルダー(運転席側/助手席側) ●スライドドアトリックホルダー(リア両側) ●3列目シート用仕切り板付トリックホルダー(左側) ●大型Aポケット(運転席側/助手席側) ●アップボードアトレイ(運転席側/助手席側) ●グローブボックス※12 ●リッド付インパネアッパーボックス(中央/運転席側) ●ドライブバーストレイ-コインゲ-ット ●センターロアボックス ●センターミニトレイ ●フロントアッパーバートボックス&ミニトレイ※13 ●カーゴルームランプ
	エクステリア	●フロントサウンドUVカットガラス ●フラットブレードワイパー ●間欠リアワイパー ●プリントアンテナ
	足回リ走行関連メカニズム	●4輪ディスクブレーキ ●スタビライザ-(プロントリア)
パ ッ ケ ー ジ 別 装 備	G-Lパッケージ	●パワースライドドア(タッチセンサー/挟み込み防止機構/イージーローザ-付、リモコン&運転席スイッチ開閉式)(リア左側) ●セキュリティアラーム ●運転席シートハイトアダプター ●1列目シフトバックポケット(運転席側) ●室内確認用ミラー付サンクスボックス ●スライドドア-カーテンランプ(リア両側) ●親水/ヒ-テッドアスレー ●フロントドア撥水ガス ●リアスピーカー(左右)
	G-Sパッケージ	●ディスプレイヘッドライト(HID)(ロービーム/オートベリング機構付)タ-ククロ-ム調サブリフレクター※3 ●スライドドア-カーテンランプ(リア両側) ●フロントロ-スカ-リ/リアオ-スカード/テ-ルゲ-トスポ-ラ ●オーゴライト ●ダ-クロー-ム調メッキ※8 ●ダ-クローグリ-ル/アウトドアハンドル/リアア-レンスガ-ニッシュ ●ドアスルーウ-ィンカー ●滑着ダブルホ-ン ●リアスピーカー(左右)
	G-LSパッケージ	●ディスプレイヘッドライト(HID)(ロービーム/オートベリング機構付)タ-ククロ-ム調サブリフレクター※3 ●パワースライドドア(タッチセンサー/挟み込み防止機構/イージーローザ-付、リモコン&運転席スイッチ開閉式)(リア左側) ●セキュリティアラーム ●運転席シートハイトアダプター ●1列目シフトバックポケット(運転席側) ●室内確認用ミラー付サンクスボックス ●スライドドア-カーテンランプ(リア両側) ●フロントロ-スカ-リ/リアオ-スカード/テ-ルゲ-トスポ-ラ ●フライト ●ダ-クロー-ム調メッキ※8 ●ダ-クローグリ-ル/アウトドアハンドル/リアア-レンスガ-ニッシュ ●ドアスルーウ-ィンカー ●親水/ヒ-テッドアスレー ●フロントドア撥水ガス ●滑着ダブルホ-ン ●リアスピーカー(左右)

※1「1項目シート用-型」に「AVパワースystem」と「マイク・オーディオシステム」はすべてメーカーオプションとなります。※2「CMS+エブリジオンナ」は「IHCC」はすべてメーカーオプションとなります。その際「VSA」と同時装着となります。※3「IHCC」を装着した場合は、クロームコントロールとなります。※4「エンターテインメントシステム」は、「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合に装着されます。※5「トップライト」の同時装着ではありません。※6「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、オーディオ機能は「インターナビシステム」に継承され、機能合致した「TV/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー+6スピーカー」ではありません。※7「オーディオリモートコントロールスイッチ」は、「Honda HDDインターナビシステム」または「AM/FMチューナー付MD/CDプレーヤー+6スピーカー」を装着した場合にすべて装備されます。※8「本革サドル・ハンドル」は「IHCC」を装着した場合に装着されます。※9「ワイドアード（リフtright）」と「バース・アード（リフtright）」はすべてメーカーオプションとなります。※10 2項目中央座席4点式安全マニアル。またサドル・ハンドル・シートは2項目座席に4ALRは装備されません。※11 中央座席は4点式安全マニアル。※12「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、ナビシステム本体はドロップキックに接続されます。※13「フロント・リフtright+3+3+3+3」は「Honda HDDインターナビシステム」装着車に2項目座席に2ALRは装備されません。

■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。また他の複数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。

■仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

主要諸元

タイプ		B		G		Lパッケージ		Sパッケージ		LSパッケージ		サイドリフトアップシート車		24Z		
		駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD		
2.00DOHC i-VTEC+PGM-FI																
車名・型式		ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG3	ホンダ・DBA-RG4	
トランスミッション		電子制御4速オートマチック												ホンダ・DBA-RG3 無段変速 オートマチック (7Sビートモード付)	ホンダ・DBA-RG4 電子制御5速 オートマチック	
寸法・重量・乗車定員	全長 (m)	4.630														
	全幅 (m)	1.695														
	全高 (m)	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	
	ホイールベース (m)	2.855														
	トレッド (m) (前/後)	1.470 / 1.460														
	最低地上高 (m)	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	
車両重量 (kg) ※		1,500	1,580	1,500	1,590	1,510	1,600	1,520	1,610	1,530	1,610	1,590	1,670	1,570	1,630	
乗車定員 (名)		8											7		8	
客室内寸法 (m) (長さ/幅/高さ)		2.775 (Honda HDDインターナシシステム装着車2.800)/1.505/1.350 (トップライトルーフ装着車1.315)														
エンジン	エンジン型式	K20A												K24A		
	エンジン種類・シリンダー数および配置	水冷直列4気筒横置														
	弁機構	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2														
	総排気量 (cm³)	1,998												2,354		
	内径×行程 (mm)	86.0×86.0												87.0×99.0		
	圧縮比	9.6												9.7		
	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)		57	55	57	55	57	55	57	55	57	55	57	55	57	55	
性能	最高出力 (kW [PS] /rpm)*	114 [155] / 6,000												119 [162] / 5,700		
	最大トルク (N・m [kg・m] /rpm)*	188 [19.2] / 4,500												218 [22.2] / 4,000		
	燃料消費率(km/ℓ)10・15モード走行(国土交通省審査値)	13.2★	11.6★	13.2★	11.6★	13.2★	11.6★	12.2★	11.6★	12.2★	11.6★	12.2★	11.6★	12.2★	11.2★	
	主要燃費向上対策	可変バルブタイミング	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	自動無段変速機(CVT)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
最小回転半径 (m)		5.3														
動力伝達走行装置	変速比													2.470~0.450 (マニュアルモード付)		
	CVT	前進	—												—	
		後退	—												1.735	
		1速	2.684												—	
		2速	1.534												—	
		3速	1.081												—	
	AT	4速	0.695												—	
		5速	—												—	
		後退	2.000												—	
		減速比	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	5.072	4.437 (前) 2.562 (後)
ステアリング装置形式		ラック・ピニオン式 (パワーステアリング仕様)														
タイヤ (前/後)	205 / 65R15 94S												205 / 60R16 92H			
主ブレーキの種類・形式 (前/後)		油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵)														
サスペンション方式 (前)		マクファーソン式 (ストラット式)														
サスペンション方式 (後)		車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	
スタビライザー形式 (前・後)		トーション・バー式														

■※メーカーオプション非装着車の車両重量です。

■*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ほぼ同条件で測定したものです。

■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。

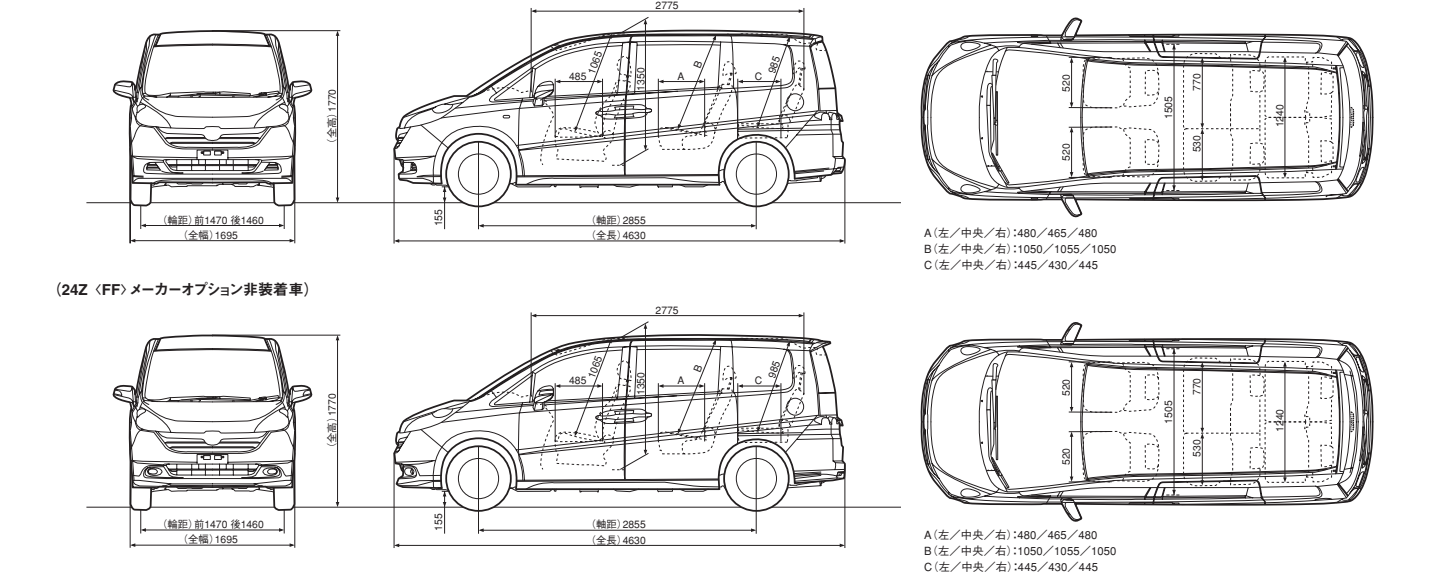
■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件（気象、道

また、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(平成18年3月31日までの新車登録車を対象)。

■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■STEP WGN、G-CON、IHCC、INTER NAVI SYSTEM

■製造事業者:本田技研工業株式会社

■三面図 単位：mm
(G〈FF〉メーカーオプション非装着車)



37

主要裝備

		タイプ		B		G		Lパッケージ		Sパッケージ		LSパッケージ		サイドリフトアップシート車		242	
		駆動方式		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD
安全装備	運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム			●		●		●		●		●		●		●	
	1列目シート用i-サイドエアバッグシステム（助手席乗員姿勢検知機能付）※1			○		○		○		○		○		○		○	
	サイドカーテンエアバッグシステム（1～3列目シート対応）※1			○		○		○		○		○		○		○	
	EBD（電子制御制動力配分システム）付ABS＋ブレーキアシスト			●		●		●		●		●		●		●	
	VSA（ABS＋TCS＋横すべり抑制）					○		○		○		○				○	
	追突軽減ブレーキ（CMS）＋E-プリテンショナー（運転席/助手席）※2							○		○		○				○	
	ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー（2列目シート）＋テザーアンカー（2列目シート）			●左右席		●左右席		●左右席		●左右席		●左右席		●右席		●左右席	
ディスチャージヘッドライト（HID）（ロービーム/オートレベリング機構付）					○クローム調サブリフレクター		○クローム調サブリフレクター		○ダーククローム調サブリフレクター※3		○ダーククローム調サブリフレクター※3		○クローム調サブリフレクター		○ダーククローム調サブリフレクター※3		
快適装備	Honda HDDインターナビシステム＋プログレスナビコマンドー（リアカメラ付）（8インチワイドディスプレイ、TV/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー＋6スピーカー）					○		○		○		○		○		○	
	リアエンターテインメントシステム（9インチワイドディスプレイ）※5					○		○		○		○				○	
	AM/FMチューナー付MD/CDプレーヤー＋6スピーカー					○		○		○		○		●※6		○	
	オーディオレス			●2スピーカー		●2スピーカー		●4スピーカー		●4スピーカー		●4スピーカー				●4スピーカー	
	オーディオリモートコントロールスイッチ（照明付）※7					○								●		○	
	IHCC（インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール）（照明付ステアリングスイッチ）※2							○※8		○※8		○※8				○	
	テレスコピック&チルトステアリング			●		●		●		●		●		●		●	
	パワースライドドア （タッチセンサー/挟み込み防止機構付、リモコン&運転席スイッチ開閉式）		リア左側		●		●		●		●		●		○※9		
			リア右側				○		○		○		○		○※9		
	スライドドア・イージークローザー（リア両側）					●		●		●		●		●		●	
	パワーテールゲート（タッチセンサー/挟み込み防止機構/イージークローザー付、リモコン&運転席スイッチ開閉式）							○								○	
	セキュリティアラーム					●		●		●		●		●		●	
	イモビライザー			●		●		●		●		●		●		●	
	フロント・フルオートエアコンディショナー＋リアクーラー					●		●		●		●		●		●	
	2列目/3列目シート用左右独立エアコンアウトレット			●		●		●		●		●		●		●	
リアヒーター			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
エアコンフィルター（高性能脱臭タイプ）			●		●		●		●		●		●		●		
トップライトルーフ※5					○		○		○		○				○		
フロアリングフロア					○		○		○		○				○		
インテリア	運転席シートハイトアジャスター					●		●		●		●		●		●	
	2列目6:4分割タンブルシート			●		●		●		●		●		●		●	
	2列目回転機構付6:4分割チップアップ&スライドシート（センターアームレスト〈カップホルダー付〉）							○		○		○				○	
	2列目左側サイドリフトアップシート（両側アームレスト付）													●			
	2列目右側キャブテンシート													●			
	デジタルワイドメーター（イルミネーションコントロール付）			●		●		●		●		●		●		●	
	本革巻ステアリングホイール							○※8		○※8		○※8					
	本革巻セレクトレバー															●	
	木目調パネル															●	
	1列目シートアームレスト（運転席/助手席）					●		●		●		●		●		●	
	1列目シートバックポケット					●助手席		●運転席/助手席		●助手席		●運転席/助手席		●助手席		●運転席/助手席	
	1列目シートアンダートレイ（助手席下）															●	
	室内確認用ミラー付サンラスボックス							●				●		●		●	
	クロームメッキ・インナードアハンドル					●		●		●		●		●		●	
	スライドドア・カーテシランプ（リア両側）							●								●	
エクステリア	フロントロアスカート/リアロアスカート/テールゲートスポiler									●		●				●	
	サイドシルガーニッシュ			●		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード	
	フォグライト									●		●				●	
	ダーククローム調メッキ※3（フロントグリル/アウトードアハンドル/リアライセンスガーニッシュ）									●		●				●	
	高熱線吸収ガラス					●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席		●運転席/助手席	
	ドアミラー・ウインカー							●				●		●		●	
	電動格納式リモコンドアミラー			●		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード		●カラード	
	親水/ヒートッドアミラー							●				●		●		●	
	フロントドア撥水ガラス							●				●		●		●	
	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）							●		●		●		●		●	
	車速連動間欠フロントワイパー（ハリアブル間欠/ミスト機構付）			●		●		●		●		●		●		●	
	15インチスチールホイール＋スチールラジアルタイヤ（205/65R15 94S）			●				●		●		●		●		●	
	16インチアルミホイール＋スチールラジアルタイヤ（205/60R16 92H）							○		○		○		○		○	
	DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）			●		●		●		●		●		●		●	
	メカニクス連足回り																

全 天 候 バ ッ ケ ー ジ 標 準 装 備	安全装備	●アシストブレーキシートベルトショルダークラスター(1列目シート) ●1列目シート3点式ロードリッター付フリップショルダーELRシートベルト+運転席ラップフリップショルダー ●2列目シート3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(左右両側) ※10 ●3列目シート3点式ELRシートベルト(左右両側) ※11 ●運転席シートベルト締め忘れ警告ブザー ●警告灯(シートベルトミッドランダー付) ●フットパーキングブレーキ ●エアビーム ●室内燃焼材 ●チャイルドブローフ
	快適装備	●パワーステアリング ●エコランプ ●電波式キーレスエントリーシステム(アンパッシュ&ウェルカムランプ機能付) ●フロントマップランプ ●パワーウィンドウスイッチ照明(運転席側) ●グロウインジェクション ●抜き差し警告ブザー ●リヤ消し忘れ警告ブザー ●燃料残量警告灯 ●パワーウィンドウ(運転席/後部3席) ●運転席/後部3席の防犯機構付/助手席/サイドドア ●車速運動オートドアロック(クルーズコントロール付) ●フットレスト
	インテリア	●シートのクッション(運転席側/助手席側) ●運転席用8音響用/センター用12音響用付システムスピーカー(8音響用側のみ) ●センターコンソールハンドホルダー(フリップ付) ●フロントドアハンドホルダー(運転席側/助手席側) ●スライドドアハンドリングノブ(リア両側) ●3列目シート用仕切り板付リクライニングホルダー(左側) ●大型Aポケット(運転席側/助手席側) ●アッパードアアレイ(運転席側/助手席側) ●グローブボックス ※12 ●リッド付インパネアッパーボックス(中央/運転席側) ●ドライブバイステレィ ●コインゲット ●センターリアボックス ●センターミニトレィ ●フロントアッパーバートボックス&ミニトレィ ※13 ●カーゴルームランプ
	エクステリア	●フロントウィンドウUVカットガラス ●フロントブレードワイパー ●間欠リヤワイパー ●プリントアンテナ
	足回リ走行関連メカニズム	●4輪ディスクブレーキ ●スタビライザー(フロント/リア)
バ ッ ケ ー ジ 別 装 備	G・Lパッケージ	●パワースライドドア(タッチセンサー/挟み込み防止機構/イージーローザー付、リモコン&運転席スイッチ開閉式)(リア左側) ●セキュリティアラーム ●運転席シートハイトアジャスター ●1列目リアバックポケット(運転席側) ●室内増設用ミラー付サンクスボックス ●スライドドア・カーテンジランプ(リア両側) ●親水/ヒートアップアスレー ●フロントドア撥水ガス ●リアスピーカー(左右)
	G・Sパッケージ	●ディスプレイヘッドライト(HID)(ロービーム/オートベリング機構付) ターククローム調サブリフレクター ※3 ●スライドドア・カーテンジランプ(リア両側) ●フロントロアスカート/リアアウタースカート/テールゲートスポイラー ●オグロライト ●ダークルーム調メッキ ※3 ●(フロントグリル/アウトドアハンドル/リアアライセングス) ●ドアスローウインカー ●滑着ダブアルホーン ●リアスピーカー(左右)
	G・LSパッケージ	●ディスプレイヘッドライト(HID)(ロービーム/オートベリング機構付) ターククローム調サブリフレクター ※3 ●パワースライドドア(タッチセンサー/挟み込み防止機構/イージーローザー付、リモコン&運転席スイッチ開閉式)(リア左側) ●セキュリティアラーム ●運転席シートハイトアジャスター ●1列目リアリアバックポケット(運転席側) ●室内増設用ミラー付サンクスボックス ●スライドドア・カーテンジランプ(リア両側) ●フロントロアスカート/リアアウタースカート/テールゲートスポイラー ●オグロライト ●ダークルーム調メッキ ※3 ●(フロントグリル/アウトドアハンドル/リアアライセングス) ●ドアスローウインカー ●親水/ヒートアップアスレー ●フロントドア撥水ガス ●滑着ダブアルホーン ●リアスピーカー(左右)

※1「1項目シート用-型」に「AVパワースystem」と「マイク・オーディオシステム」はすべてメーカーオプションとなります。※2「CMS+エブリジオンナ」は「IHCC」はすべてメーカーオプションとなります。その際「VSA」と同時装着となります。※3「IHCC」を装着した場合は、クロム・コントロールとなります。※4「オーディオ・インターフェイス」は、「Honda HDDインターナショナル」を装着した場合に装着できません。※5「トップ・オーディオ」の同時装着はできません。※6「Honda HDDインターナショナル」を装着した場合、オーディオ・システムは「インターナショナル」に換わります。※7「オーディオ・リモート・コントロール・スイッチ」は、「Honda HDDインターナショナル」または「AM/FMチューナー付MD/CDプレーヤー+6スピーカー」を装着した場合に同時に装備されます。※8「本車」※9「オーディオ・システム」は「IHCC」を装着した場合に装着できません。※10「ワイド・オーディオ（ワイド・レコー）」と「ワイド・オーディオ（ワイド・レコー）」はすべてメーカーオプションとなります。※11 2項目中央座席12点式エアバッグ。また、サイド・エアバッグ・システムは「IHCC」を装着した場合に装着できません。※12「Honda HDDインターナショナル」を装着した場合、ナビゲーション・システムは「ナビゲーション・システム」に換わります。※13「フロント・エアバッグ・システム」は「Honda HDDインターナショナル」を装着した場合に装着できません。※14 中央座席は2点式エアバッグ。

■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。また他の複数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。

■仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

主要諸元

タイプ		B		G		Lパッケージ		Sパッケージ		LSパッケージ		サイドリフトアップシート車		24Z		
		駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD		
2.00DOHC i-VTEC+PGM-FI																
車名・型式		ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG1	ホンダ・DBA-RG2	ホンダ・DBA-RG3	ホンダ・DBA-RG4	
トランスミッション		電子制御4速オートマチック												ホンダ・DBA-RG3 無段変速 オートマチック (7Sビートモード付)	ホンダ・DBA-RG4 電子制御5速 オートマチック	
寸法・重量・乗車定員	全長 (m)	4.630														
	全幅 (m)	1.695														
	全高 (m)	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	1.770	1.785	
	ホイールベース (m)	2.855														
	トレッド (m) (前/後)	1.470 / 1.460														
	最低地上高 (m)	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	0.155	0.170	
車両重量 (kg) ※		1,500	1,580	1,500	1,590	1,510	1,600	1,520	1,610	1,530	1,610	1,590	1,670	1,570	1,630	
乗車定員 (名)		8											7		8	
客室内寸法 (m) (長さ/幅/高さ)		2.775 (Honda HDDインターナシシステム装着車2.800)/1.505/1.350 (トップライトルーフ装着車1.315)														
エンジン	エンジン型式	K20A												K24A		
	エンジン種類・シリンダー数および配置	水冷直列4気筒横置														
	弁機構	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2														
	総排気量 (cm³)	1,998												2,354		
	内径×行程 (mm)	86.0×86.0												87.0×99.0		
	圧縮比	9.6												9.7		
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)		57	55	57	55	57	55	57	55	57	55	57	55	57	55	
性能	最高出力 (kW [PS] /rpm)*	114 [155] / 6,000												119 [162] / 5,700		
	最大トルク (N・m [kg・m] /rpm)*	188 [19.2] / 4,500												218 [22.2] / 4,000		
	燃料消費率(km/ℓ)10・15モード走行(国土交通省審査値)	13.2★	11.6★	13.2★	11.6★	13.2★	11.6★	12.2★	11.6★	12.2★	11.6★	12.2★	11.6★	12.2★	11.2★	
	主要燃費向上対策	可変バルブタイミング	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		自動無段変速機(CVT)														
		ロックアップ機構付トルコン	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
最小回転半径 (m)		5.3														
変速比														2.470~0.450 (マニュアルモード付)		
動力伝達・走行装置	CVT	前進	—												—	
		後退	—												1.735	
	AT	1速	2.684												—	
		2速	1.534												—	
		3速	1.081												—	
		4速	0.695												—	
		5速	—												—	
		後退	2.000												—	
	減速比	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	4.352	4.352 (前) 2.562 (後)	5.072	4.437 (前) 2.562 (後)	
	ステアリング装置形式		ラック・ピニオン式 (パワーステアリング仕様)													
タイヤ (前/後)		205 / 65R15 94S												205 / 60R16 92H		
主ブレーキの種類・形式 (前/後)		油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵)														
サスペンション方式 (前)		マクファーソン式 (ストラット式)														
サスペンション方式 (後)		車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	車軸式 (H型トーション ビーム式)	ド・ディオン式 (H型トーション ビーム式)	
スタビライザー形式 (前・後)		トーション・バー式														

■※メーカーオプション非装着車の車両重量です。

■*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ほぼ同条件で測定したものです。

■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。

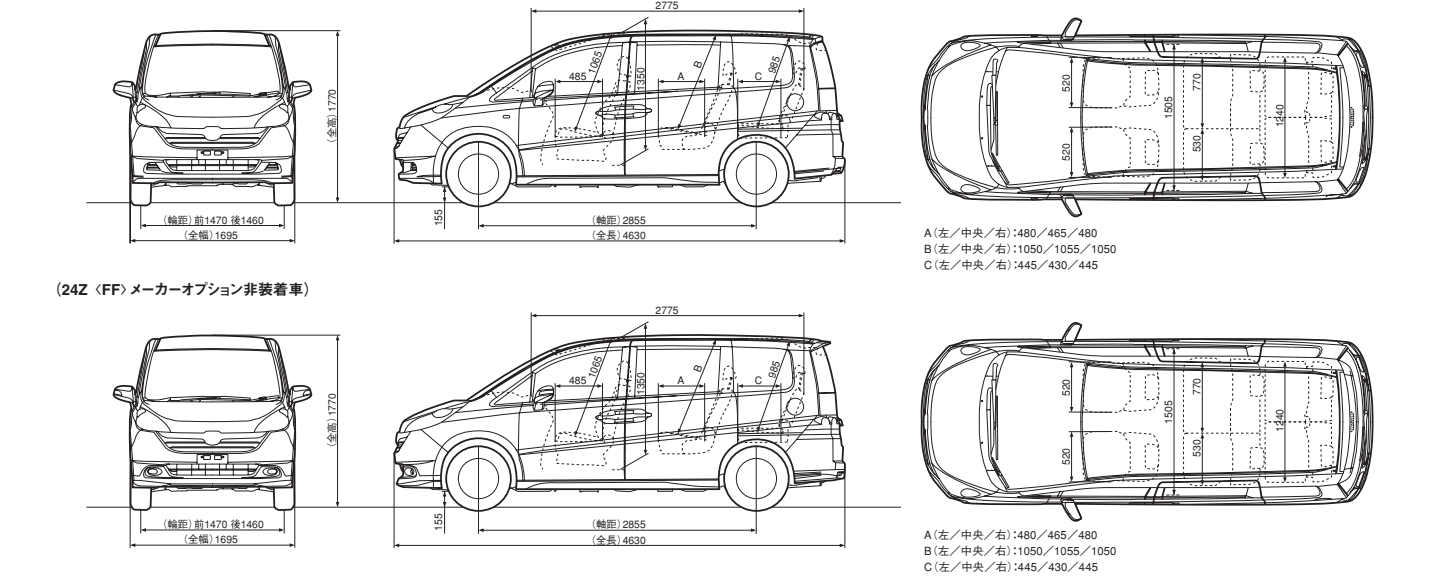
■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件（気象、道
 路状況、運転方法）は各タイプごと、規制（低燃費・低公害車の普及促進優遇規制）の対象とな

また、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(平成18年3月31日までの新車登録車を対象)。

■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■STEP WGN、G-CON、IHCC、INTER NAVI SYSTEM

■製造事業者:本田技研工業株式会社

■三面図 単位：mm
(G〈FF〉メーカーオプション非装着車)



A(左/中央/右):480/465/480
B(左/中央/右):1050/1055/1050
C(左/中央/右):445/430/445