

# CIVIC

*SEDAN / HATCHBACK*

Press Information 2017.7.27



**HONDA**

## クルマの魅力は、走りとデザイン。世界を魅了するシビックに際立たせる

「シビックをCセグメント世界トップにする」

開発に取り組む原動力となった、私たちのモチベーションです。

この強い志を当初から一貫して持ち続けられたのは、2つの想いがあったからでした。

1つは、シビックは保守的なクルマになってしまったのでは、という声が聞こえてきたことです。

いつの時代でもシビックはチャレンジを続けていますが、歴史を重ねていくなかで成熟した大人へと進化したからかもしれません。そこで今回は、これまで培ってきた質の高さをさらに引き上げながら、クルマとしての存在感をいっそう際立たせたいと考えました。

もう1つは、高速走行での安心感を格段に高めたいという私の想いです。

これからの時代のCセグメントには、欧州の使われ方のような、ワインディングはもちろん時速200キロ以上での高速道路でも安定した走りが求められると強く感じたからです。

世界中のお客様に喜んでいただける高次元の走りと個性的でスポーティーなデザインを実現する。

そのためには、通常のモデルチェンジのような進化ではなく、

シビックというクルマをゼロから見つめ直し、改めて創り上げる必要がありました。

クルマの基本骨格であるプラットフォームを新たに開発し、新世代のエンジンを採用。

世界で最も厳しい道路条件が揃ったドイツのニュルブルクリンクやアウトバーンでセッティングを重ねるなど、あらゆるシーンで安心して運転を楽しんでいただける走行性能を実現しました。

また、デザインについては走りの美しさとは何かを突き詰め、

技術や性能に裏付けられた機能美を追求し、車体骨格から刷新。

走りを感じさせるロー&ワイドのスタイリングによって運動性能や空力性能を高めながら、広くて快適な室内も実現しています。

歴代シビックが大切にしてきたクルマづくりの思想とチャレンジングスピリットを踏襲し、

なおかつ大胆な変革によって10代目シビックの新しい価値創造へと結実させました。

開発責任者 松本英樹

松本英樹 (まつもと ひでき)

(株)本田技術研究所 四輪R&Dセンター 主任研究員

1990年、(株)本田技術研究所入社。シャシー開発部門に配属後、設計領域を担当。

2005年の8代目シビックをはじめ欧州アコードなどのシャシー設計PLを歴任。

RDX(アキュラSUVモデル)の車体設計責任者を経て、

今回、10代目シビック(セダン、ハッチバック)のLPL(開発責任者)に就任。

シビックの開発にはこれまで12年携わっている。

趣味はドライブ、映画鑑賞。

愛車は8代目シビック(ハイブリッド)。シャシー設計PLを務めた想い入れの深いクルマ。



## Hondaが世界に提示する、次世代の「走る楽しさ・操る喜び」

初代から継承してきたM/M(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)思想をクルマづくりの基本に置きながら、セダン、ハッチバックともに、新世代プラットフォームを核にすべてを一新するNewシビックの創造に挑みました。

### 魅せる 人を惹きつける走りのデザイン

ダイナミック性能を予感させる  
走る存在としての美しいプロポーションや  
最新の技術と上質な素材を調和させたインテリアなど、  
技術や機能に裏付けされた魅力を追求。

### 走る 感性に響きわたるパフォーマンス

開発を同時に進めたTYPE Rと走りの資質を共有し、  
シャシー性能やボディー剛性にいっそうの磨きをかけ、  
高次元の運動性能を達成。力強さと環境性能を両立した  
直噴VTEC TURBOエンジンを採用し、  
パドルシフト付CVTに加えハッチバックには6速MTも  
設定するなど、意のままの加速フィールを獲得。

### 使う 走りを支える上質と先進の快適・安心

爽快で安心な視界や広くて質感の高い空間を  
確保したうえで装備を充実。  
世界各国の衝突安全基準に対応するとともに、  
快適な運転や事故の回避を支援する  
Honda SENSINGを標準装備。

日常での使用からワインディング、ロングドライブまであらゆる用途で使いやすいセダンと、よりスポーティーに磨きをかけたハッチバック。  
どちらを選択しても心からドライビングを堪能できる、Newシビックを完成しました。  
Hondaが自信を持って世界に提示できる、これからの時代の「走る楽しさ・操る喜び」。  
すでにグローバルでご好評をいただいているNewシビックの魅力を、日本のお客様にも存分に体感していただけると確信しています。



# CIVIC

SEDAN / HATCHBACK

Hondaが世界に提示する走る楽しさ・操る喜び

走る

魅せる

感性に響きわたるパフォーマンス

使う

人を惹きつける走りのデザイン

走りを支える上質と先進の快適・安心

新世代プラットフォーム



魅せる

## Design

人を惹きつける走りのデザイン

### エクステリアデザインコンセプト P05

ダイナミックな走りをデザインで高め、  
そして魅せる、機能美の追求

### セダンエクステリア P06

革新的シルエットと機能的造形がダイナミックな  
走りを映す、先進セダンデザイン

### ハッチバックエクステリア P07

よりスポーティーに、よりアグレッシブに磨き上げた、  
先進ハッチバックデザイン

### インテリアデザイン P08

スポーティーと上質を表現した、  
走る楽しさ・操る喜びを高めるインテリア

### メーターデザイン／シート設計 P09

ドライビングに集中でき、  
走りとの一体感を高める情報表示&シート

### カラー P10

ボディーカラー&シートカラー /マテリアル

走る

## Performance

感性に響きわたるパフォーマンス

### ダイナミック性能 P12

Cセグメントトップレベルの運動性能を核に磨き上げた、  
次世代の「走る楽しさ・操る喜び」

### 運転環境 P13

操ることへの期待が高まる、  
スポーティーかつ安心感の高いドライビング環境

### エンジン P14

あらゆるシーンでアクセル操作に  
リニアに応答する走りの源泉

### トランスミッション P16

VTEC TURBOのポテンシャルを  
最大限に引き出すCVT&6速MT

### シャシー P17

あらゆる走行シーンで体感できる、  
ハンドリングの楽しさと高い安心感

### ボディー P18

新世代プラットフォームの要として  
効率を突き詰めた骨格構造

### 空力性能／静粛性 P19

洗練された走りに寄与する空力性能と静粛性

使う

## Comfortable

走りを支える上質と先進の快適・安心

### 空間設計 P21

プレミアムセダンのプロポーションと広さを  
両立したパッケージング

### ユーティリティ P22

日常からロングドライブまで多用途に対応する、  
荷室のゆとりと使い勝手の良さ

### 快適装備 P23

乗る前から、運転中も、降りてからも、  
ドライバーを支える充実の快適装備

### Honda SENSING P24

「事故に遭わない社会」の実現を目指した  
先進の運転支援システム

### 安全・安心 P25

運転にゆとりをもたらす安全への配慮

### シビックの歴史 P26

### 主要装備 P27

### 主要諸元／環境性能 P28

# Design

人を惹きつける走りのデザイン



## ダイナミックな走りをデザインで高め、そして魅せる、機能美の追求

### ■骨格から見つめ創り上げた革新的セダン&ハッチバック・スタイル

セダン、ハッチバック、TYPE R すべての開発が同時にスタートしたNewシビックは、新たなプラットフォームづくりから着手し、パッケージングを具現化するボディー骨格づくりの段階からデザイン開発のメンバーが参加。Cセグメントをリードしていける走りを、TYPE Rを頂点にシビックシリーズ全体で目指すという方向性を強く意識しながら、デザイン開発に取り組みました。デザイナー自身がドイ

ツへ調査に赴き、時速200キロの世界を体験するなど、世界を見据えたNewシビックの在るべき姿を考察。ロー&ワイドでホイールベースをしっかりと確保した地に足のついた基本姿勢をもとに、機能的なフォルムや造形を与えることで、走りの性能をよりダイナミックに高め、動体としての姿をより美しく魅せる、セダンとハッチバックの革新的スタイリングを完成しました。

#### SEDAN



#### HATCHBACK



## 革新的シルエットと機能的造形がダイナミックな走りを映す、先進セダンデザイン

## ■ロー&amp;ワイドを基調に走りの力強さをさらに強めたエクステリア

シビックを若々しく一新させ、スポーティーセダンを極めたいという想いから、ロー&ワイドの基本骨格がもたらすダイナミックな走りを、空力などを考慮しながらさらに強調させたいと考えました。ホイールベースを長くオーバーハングを短くしてタイヤを四隅に配し、ルーフをはじめ全体のフォルムやフェンダーの造形、フロントマスクの表情など、すべてにわたってより低くワイドで伸びやかなデザインを形成。力強い疾走感に満ちた、よりダイナミックな走りを映すセダンスタイルとしています。

## サイドビュー

スポーティーを強調するうえでまずはフロントピラーの位置を後退させ、なおかつ細くしながらルーフラインの弧を描き、リアピラーを極力寝かせてそのままボディ後端まで引き伸ばすことで、居住空間の広さを印象づけながらクーペのような走りのシルエットを実現。フロントピラーを後退させ細型にしたことで運転視界をより広く確保しながら、ルーフとフロントドアガラスとのフラッシュサーフェス化により空力や静粛性にも寄与しています。また、フロントバンパーから勢よく回り込んだ面が張り出し感の強いフロントフェンダーを形成。そこからエッジの効いたキャラクターラインをリアドアに向かって上昇させリアコンビネーションランプの最端へと落とし込むことで、グランドツーリングを優雅に疾走するような流麗さを表現しています。同時に、フロントホイールハウス後端からの面もキャラクターラインと平行に上昇させながらサイドシルには彫刻的な深い削ぎ込みを施し、リアドアで造形された3次元の面構成によってリアホイールアーチのボリュームを生み出しています。



SEDAN

## フロントビュー

ボンネットを低く設定して運転視界を下方に広げながら両端を高くし、なおかつバンパーからサイドに回り込む面でフロントフェンダーにボリュームを持たせることで、タイヤの張り出し感を強調。さらには、フロントグリルからヘッドライトに伸びるクロームや、インラインタイプのLEDヘッドライト、大開口のエアインテークをイメージさせるバンパーなどによって、ロー&ワイドの印象をよりいっそう強めています。

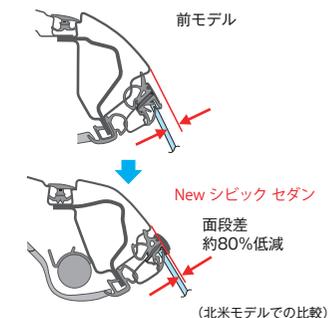


## リアビュー

ルーフからの流れをそのまま延長するようなトランクリッド後端のフェンダー形状には空力効果を持たせ、スポーティーセダンらしさを強調。リアコンビネーションランプはHondaのトレンドを汲むデザインを踏襲したうえでライン発光のLEDテールランプを採用。ヘッドライトと同様に精悍なイメージを印象づけています。



## ■ルーフ/ドアガラスのフラッシュサーフェス化



ルーフとドアガラスが連続した意匠となるようドアサッシュとシールを新開発し、面段差を約80%低減（北米前モデル比）したことで一体感のあるキャビンデザインと空力・静粛性に寄与しています。

## よりスポーティーに、よりアグレッシブに磨き上げた、先進ハッチバックデザイン

## TYPE Rとともに機能的シルエットを構築し細部の表現を徹底

ロー&ワイドな基本骨格をセダンと共有しながら、ハッチバックの特徴であるボディー後半に独自の手法を取り入れました。テールゲートを寝かせ、空力などを考慮しながら、ボディーの基本形状を共にするTYPE Rとともに機能的かつ革新的なハッチバックのシルエットを構築。そのうえでセダンよりもさらにスポーティーでアグレッシブな表現を細部にわたって突き詰めました。

## サイドビュー

セダンと同じホイールベースとしながらハッチバックはリアオーバーハングを短縮し、タイヤの四隅配置をいっそう強調。テールゲートを極力寝かせルーフ後端からリアエンドまでをなだらかにすることで、居住空間の広さやラゲッジスペースのゆとりを感じさせるとともにハッチバックの革新的なシルエットを生み出しています。また、タイヤにはセダンの16インチに対して18インチを採用。ダイナミック性能を高めています。



HATCHBACK

## フロントビュー

セダン同様、ボンネットやフロントフェンダー、バンパーなどの形状によってロー&ワイドをいっそう強調。フロントグリルにはセダンのクロームに対してピアノブラックを採用し、バンパーまわりの開口形状をより大型化。さらにピアノブラック塗装のロアガーニッシュをフロントバンパーからサイドシル、リアバンパーまで全周に設置するなど、アグレッシブでエキサイティングなスタイリングに仕上げられています。



## リアビュー

ルーフからリアエンドまでなだらかにつながるテールゲートは、寝かせたことで大開口を実現し、ユーティリティ性の向上にも寄与しています。さらにルーフエンドに設けたスポイラーはリフトを抑える効果を生むなど、テールゲートスポイラーとともに空力効果を発揮。機能を備えたスポーティーデザインを形成しています。また、リアバンパーに配した大型のエアダクト形状や、センターデュアルエキゾーストは走りのイメージをいっそう高めています。



## スポーティーと上質を表現した、走る楽しさ・操る喜びを高めるインテリア

### ■乗った瞬間からダイナミックな走りを感じるインテリアデザイン

インテリアデザインもエクステリア同様、パッケージングを決めていく段階から開発をスタートさせました。走る楽しさ・操る喜びをよりいっそう高めるインテリアであるために、スポーティーと上質を徹底的に追求。空間の基本骨格を成すインストルメントパネルとコンソールの在り方から見つけ、ダイナミックな走りをインテリアからも感じられるデザインを目指しました。



### ■インストルメントパネル

インストルメントパネルはドライバーからの見え方によって走りの感覚に影響すると考え、高さの位置決めをテスト車を走らせながら動的に検証。同時にコンソールとの縦横比に着目しました。縦構造のコンソールに力強さを持たせ、横構造のインストルメントパネルは骨格を薄くし、なおかつメーターまわりを目立たせることでワイド感とスポーティーさを強調。さらにソフトな素材で質感を高めるなど、伸びやかで力強い、かつ上質に満ちた、走りを感じる空間に仕上げています。



### ■センターコンソール

電子制御パーキングブレーキの採用によりハンドブレーキレバーを廃したことで、しっかりと縦に延びる力強さを形成。コンソールボックスも大容量を確保できアームレストを後方まで長く伸ばすことで機能性ととも車格も高めています。さらにコンソール前部には運転席からも助手席からもアクセスできるポケットを設けた、ハイデック構造を採用。アクセサリポケットを備え、スマートフォンなどを充電しながら置くことができます。



### ■マテリアル/加飾パネル

インストルメントパネルアッパーには柔らかく上質なソフトパッドを採用しました。そのうえでさらに質感を高める加飾パネルを配置。セダンには見る角度によって色彩が変化するメタル調パネルを、ハッチバックにはスポーティーさを高めるカーボン調パネルを採用しています。



## ドライビングに集中でき、走りとの一体感を高める情報表示&シート

### ■視認性、認識性、操作性にこだわったメーター表示

中央には7インチの大型液晶メーターを、左右には水温計と燃料残量計を配し、さらに液晶メーター内にはさまざまな情報を表示するマルチインフォメーション・ディスプレイを設置しました。液晶メーターは7インチを採用したことで緻密でグラフィカルなデジタル式のタコメーターとし、速度はより認識しやすいよう数字で大きく表示。水温計と燃料残量計はアナログ式としながらも、デジタル式のレベル表示に見えるよう工夫を施し、液晶メーターとの統一感を図っています。セダンには上質感のあるブルーを、ハッチバックにはスポーティーなレッドを点灯色に採用。また、マルチインフォメーション・ディスプレイの情報表示をより視認しやすくしたい場合を考慮し、タコメーター表示をOFFにすることも可能です。

SEDAN



HATCHBACK



セダン、ハッチバックともメーター表示イメージ

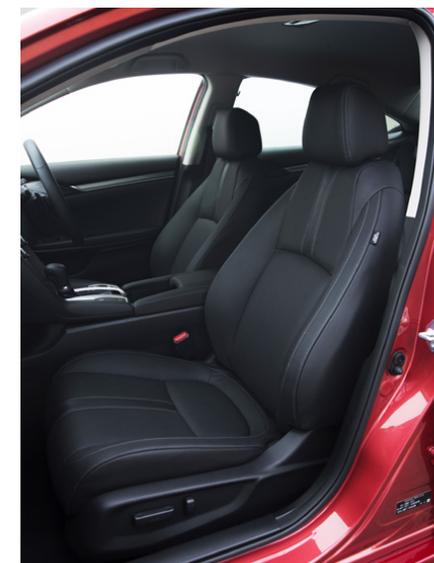
### ■多彩なコンテンツを表示するマルチインフォメーション・ディスプレイ

トリップメーターのほか平均燃費や航続可能距離、ターボ過給圧、後席シートベルトリマインダーなど、さまざまな情報を見やすく表示。さらにディーラーオプションのナビゲーションシステムとも連動し、目的地を設定した際の交差点でのターン・バイ・ターン表示なども行います。また、ドライビングに集中しながら画面の切り替え操作ができるよう、ステアリングホイールにスイッチを設けています。



### ■サポート性に優れ、後席にも配慮したフロントシート

シート背面から側面へと面を巻き込んだようなダイナミックな形状の新設計シートを採用。優れたサポート性を発揮するとともに、肩の部分をスリム化することで後席からの見晴らしのよい視界も実現しています。また、シートバックとクッションの中央にはアクセント素材を配し、上質感を高めています。



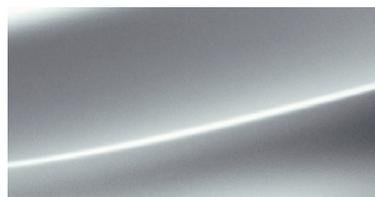
## ボディカラー&シートカラー/マテリアル

### ■ ボディカラー

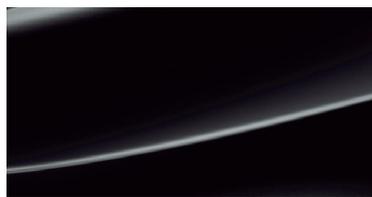
#### SEDAN



ホワイトオーキッド・パール



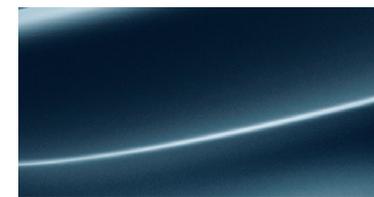
ルナシルバー・メタリック



クリスタルブラック・パール



プレミアムクリスタルレッド・メタリック

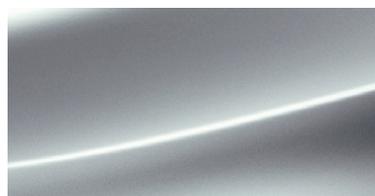


コスミックブルー・メタリック

#### HATCHBACK



ホワイトオーキッド・パール



ルナシルバー・メタリック



クリスタルブラック・パール



フレームレッド

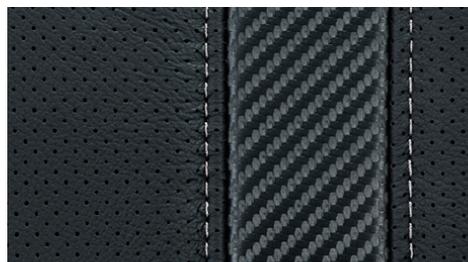


プリリアントスポーティブルー・メタリック

### ■ シートカラー/マテリアル



ブラック/ソフトウィーブ



ブラック/本革 (メーカーオプション)

# Performance

感性に響きわたるパフォーマンス

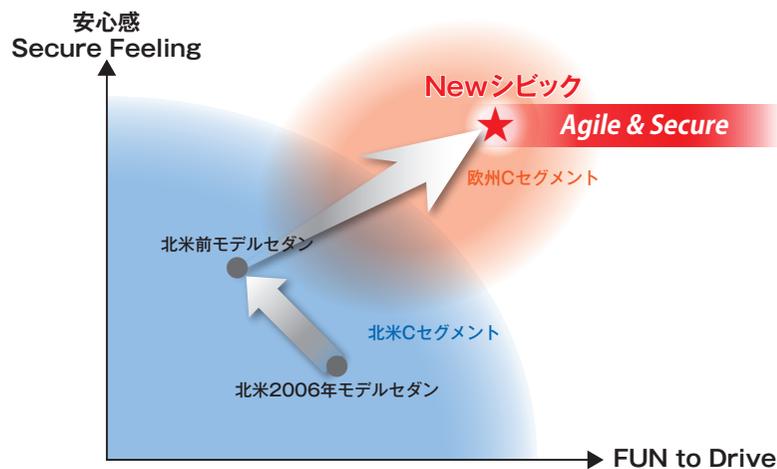


# Cセグメントトップレベルの運動性能を核に磨き上げた、次世代の「走る楽しさ・操る喜び」

## ■高次元のFUNと安心感がもたらす意のままの走り

「走る楽しさ」「操る喜び」を高めていくためには、あらゆる走行シーンでドライバーのコントロール下にあるという安心感が不可欠です。NewシビックはFUNな走りや安心感において欧州Cセグメントをリードするセダン/ハッチバックとなることを目指し、開発を同時に進めたTYPE Rと走りの資質を共有しながらダイナミック性能を磨き上げました。低重心・低慣性の新世代プラットフォームを核に、パワートレインやシャシーにハイレスポンスでリニアな特性を追求し、高性能ながらコントロールな運動性能を獲得。操るための環境であるドライビングポジションや視界においても速度域を問わない操作性・視認性を突き詰めました。

■ダイナミック性能向上イメージ



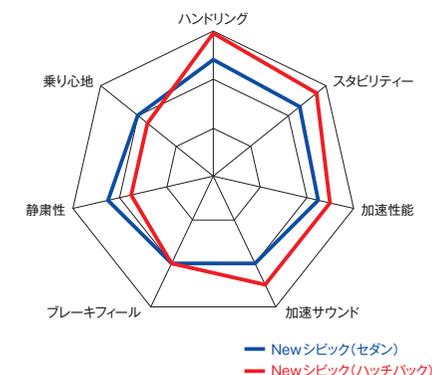
## ■上質でリニアな走りのセダン

VTEC TURBOエンジンがもたらす爽快な加速フィールやリニアで安定感のあるハンドリングなどスポーティーな走りを発揮しながら、静粛性や乗り心地に優れた上質な乗り味としました。

## ■よりスポーティーな走りのハッチバック

出力をさらに高めたエンジンや18インチワイドタイヤがよりスポーティーな走りを発揮します。加速サウンドにもこだわりドライビングの楽しさをいっそう演出。6速MTも選択でき、走りを存分に楽しめます。

■セダン/ハッチバック特性イメージ



■セダン/ハッチバック ダイナミック性能スペック

	セダン	ハッチバック	
	エンジン	1.5L VTEC TURBO	
	127kW / 220N・m	134kW / 220N・m	134kW / 240N・m
トランスミッション	CVT		6MT
タイヤサイズ	215/55R16 215/50R17*	235/40R18	
ノイズリデュース アルミホイール	標準装備	—	

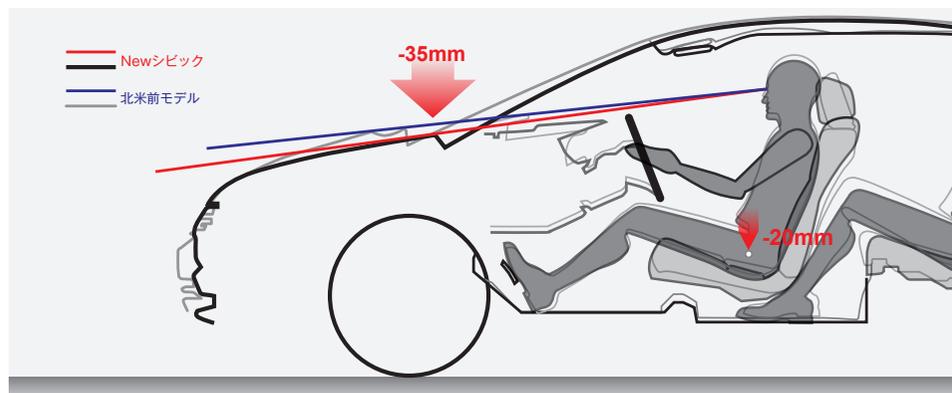
\*メーカーオプション



## 操ることへの期待が高まる、スポーティーかつ安心感の高いドライビング環境

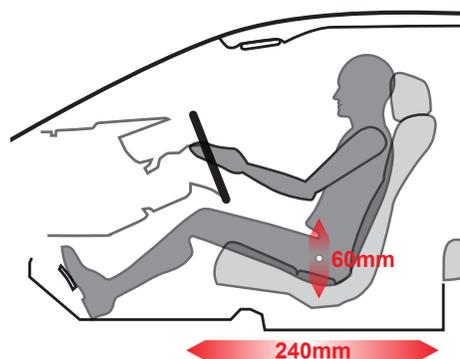
### ■ 運転操作がしやすいスポーティーなドライビングポジション

フロア構造の最適化により運転席のヒップポイントを20mm低く設定。ヒールポイントとの高低差が少ないドライビングポジションとすることで、シートに腰がしっかりとホールドされ、ステアリングやペダル操作がしやすい乗車姿勢を実現。一方でボンネット後端位置を35mm下げることで見下げ角は拡大しています。比較数値は北米前モデルセダン比



### ■ ゆとりあるシートスライド量とシート高さ量

広い室内空間を確保したことで、運転席のポジション調整幅を拡大。シートスライド量は240mm、シート高さは60mmの範囲で調整でき、さまざまな体格のドライバーに対して、最適なドライビングポジションに設定できます。



### ■ 水平方向に連続感があり、爽快で安心感の高い視界

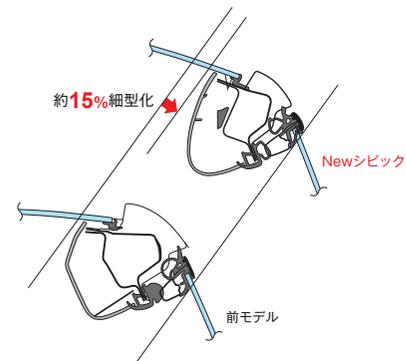
街中での取り回しのしやすさや高速走行での安心感を得るために、運転視界を突き詰めました。フロントピラー位置をより後方にした骨格構造とすることで水平視野角を拡大。そのうえで、インパネ上面とドアライニング上面をボンネットの高さに合わせてスムーズにつなげ、横方向に広がりのある爽快な視界を実現しています。



### ■ 細型設計のフロントピラー

結合剛性の高いボディー骨格構造により、フロントピラー幅をドライバーの視線方向で約15%細型化。コーナリング時のスムーズな視線移動を可能にしています。比較数値は北米前モデルセダン比

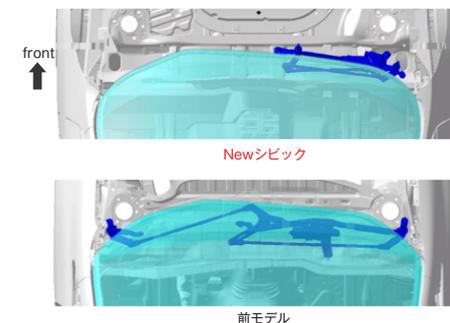
#### ■ フロントピラー断面比較



(北米モデルでの比較)

### ■ 低いドライビングポジションでも運転しやすい低ボンネット化

運転席のヒップポイントを低くしながら見下げ角を確保するためにボンネットの高さを抑えました。エンジン搭載位置を調整したほか、ワイパーシステムを変更し小型化。また、ボンネットの両サイドに大きく盛り上がる稜線を設け、狭い場所での取り回しでも車両感覚がつかみやすいデザインとしています。



(北米モデルでの比較)

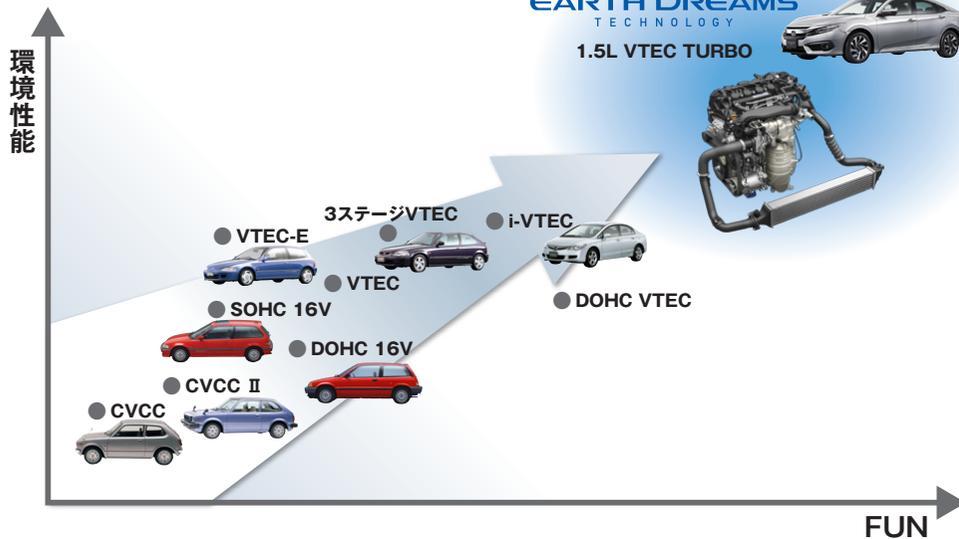
# あらゆるシーンでアクセル操作にリニアに応答する走りの源泉

## VTEC TURBO

### 走り出しから力強く高回転まで伸びやかな、1.5L VTEC TURBOエンジン

シビックは初代から走りや環境性能の高次元での両立を追求し、常に先進のエンジン技術を投入してきました。Newシビックは、歴代にわたり磨いてきたこれらの性能をさらに引き上げるために、Honda独自のVTEC TURBOを採用。直噴システムや電動ウェイトゲート付ターボチャージャー、吸排気デュアルVTCなどを組み合わせ、2.4Lエンジン\*に匹敵する低速トルクと高回転まで伸びやかなパワーフィールを獲得しました。また、過給圧制御を緻密に行うことで、燃費性能やレスポンスにも優れた特性を発揮します。\*Hondaの2.4L自然吸気エンジン

■歴代シビック エンジン進化イメージ



### 吸排気流量を拡大し、出力・トルクを向上

伸びやかな力強さを求めたシビックの1.5L VTEC TURBOは、同様のエンジンで低速トルクを重視しミニバンにふさわしい特性としたステップワゴンに対し、吸気流量を約11%、排気流量を約28%増加。過給圧やバルブタイミングもよりスポーティーなセッティングとし、2,000rpm以上の出力を高めました。トルクも全域で向上させたことと合わせ、力強く爽快な走りを実現します。

■排気システム (ハッチバック)

ストレートな配管で排気流量を大幅にアップ



### スムーズな加速フィールのセダン

2.4Lエンジン\*に匹敵する低中速トルクと、高回転までアクセル操作にリニアなパワーフィールを実現。優れた燃費性能や静粛性を獲得しながら、さまざまな走行シーンで爽快な走りを生み出します。

\*Hondaの2.4L自然吸気エンジン

最高出力  
**127kW** (173 PS) / 5,500rpm

最大トルク  
**220N・m** (22.4 kgf-m) / 1,700-5,500rpm

JCO8 モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)

**19.4 km/L**\*

\*装着するメーカーオプションによって、18.6km/Lとなる場合があります。



### よりスポーティーな味付けのハッチバック

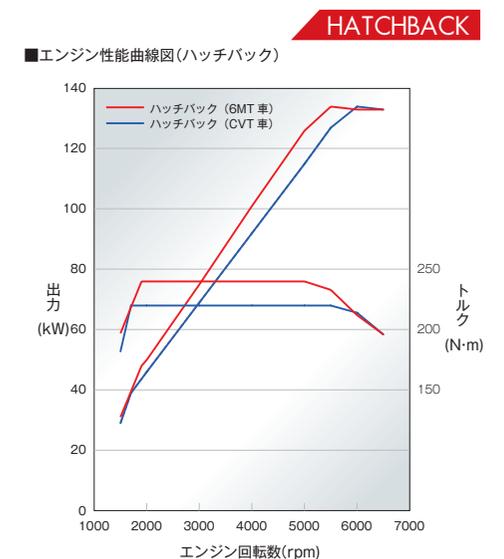
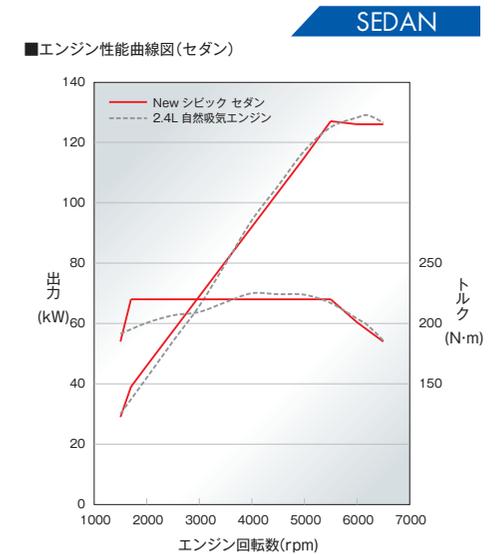
ストレートな配管のセンターエキゾーストシステムによって排気流量を増加するとともに、ハイオク仕様とすることでセダンに対して最高出力をアップ。6MT車ではターボ過給圧を高めて最大トルクを240N・mまで引き上げ、よりスポーティーな加速フィールを楽しめます。

最高出力  
**134kW** (182 PS) / 6,000rpm [CVT車]  
**134kW** (182 PS) / 5,500rpm [6MT車]

最大トルク  
**220N・m** (22.4 kgf-m) / 1,700-5,500rpm [CVT車]  
**240N・m** (24.5 kgf-m) / 1,900-5,000rpm [6MT車]

JCO8 モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)

**18.0km/L** [CVT車]  
**17.4km/L** [6MT車]



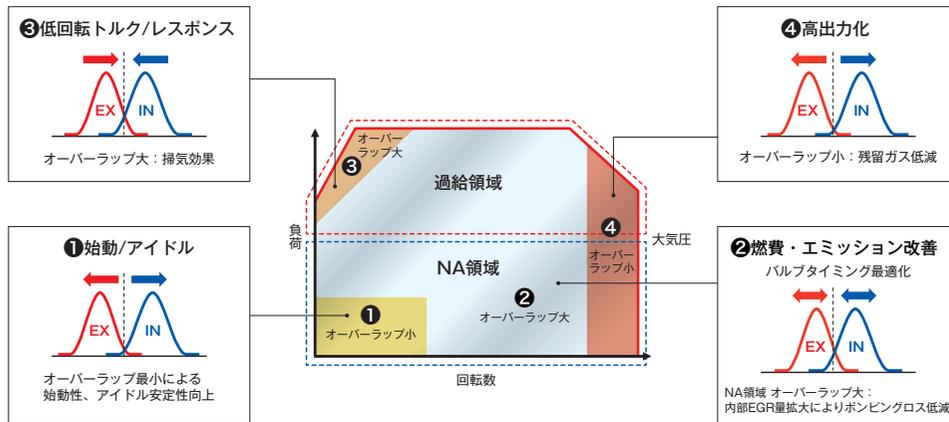
## 走りと環境性能を高次元で両立するVTEC TURBOの主要技術

### ■バルブタイミング制御の最適化により、高効率な過給を実現

#### 吸排気デュアルVTCによる広範囲なバルブオーバーラップ制御

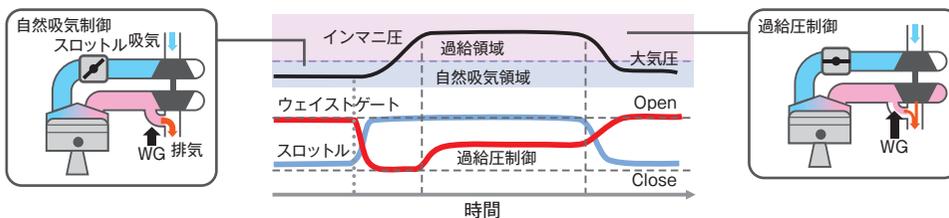
バルブタイミングの位相を連続可変させるVTCを、吸気・排気の両側に採用。エンジンの負荷と回転数に応じて、バルブオーバーラップ量を広範囲かつ緻密に制御できます。加速初期など、エンジン回転数が低く負荷の大きい領域ではオーバーラップ量を大きくし、掃気効果を高めます。全開加速時など高回転数で負荷も大きい領域では、オーバーラップ量を小さくして残留ガスを低減することで出力を高めます。

#### ■VTC制御イメージ



### 電動ウェイトゲート付ターボチャージャーを採用し、レスポンスを向上

ターボチャージャーには応答性に優れた小径タービンを採用し、低回転域からの過給性能を確保しました。そのうえで、過給圧制御の自由度が高い電動ウェイトゲートを採用。過給レスポンスを高めるとともに、排気ポンピングロスの低減による燃費向上にも寄与しています。



#### ■ウェイトゲート制御イメージ

インテークマニホールド内の圧力が過給領域へ移行する際、応答性を確保するためにウェイトゲート(WG)を閉じる。スロットルは全開で固定し、ウェイトゲート制御によって過給圧をコントロールすることで高いレスポンスを実現

### ■直噴システムや高タンブル流などにより急速燃焼を実現

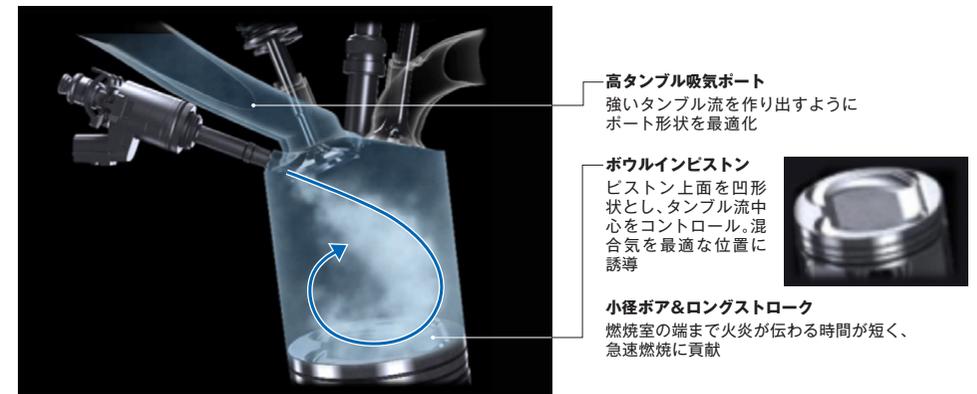
#### デュアルVTCとの相乗効果で燃焼効率を高める、直噴システム

空気のみを吸入し、直接シリンダー内に燃料を噴射することで、吸気ポートへの燃料付着を防ぐことができるなど燃焼効率の高い直噴システムを採用しました。燃焼室内の温度を下げる効果によって耐ノッキング性能が向上。燃焼の安定化が図れるため、デュアルVTCによるバルブオーバーラップ制御の自由度が増し、走行状況に応じた最適なバルブ制御に貢献します。

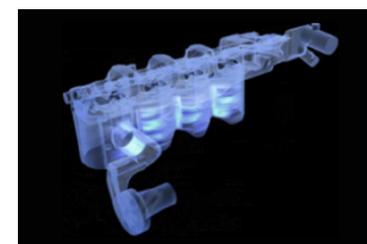
#### 急速燃焼を実現する数々の技術を投入

火炎伝播が速く急速燃焼に有利な小径ボアとしたうえで、シリンダー内での混合気の均質化を促進するために、CAE解析を重ねて吸気ポート形状を最適化。ピストン冠面形状と合わせて強いタンブル流を発生させ、火炎面積増大による急速燃焼を実現しています。さらに、シリンダーヘッド一体型水冷エキゾーストマニホールドやナトリウム封入エキゾーストバルブを採用するなど、耐ノッキング性能を高め、さらに高効率な燃焼を実現しています。

#### ■直噴システム&タンブル流イメージ



#### ■シリンダーヘッド一体型水冷エキゾーストマニホールド



#### ■ナトリウム封入エキゾーストバルブ



排気バルブの内部に封入されたナトリウムが、バルブガイドへと素早く熱を伝達することで冷却水へと効果的に放熱し、ノッキングの発生を抑制

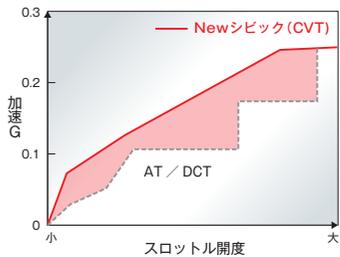
## VTEC TURBOのポテンシャルを最大限に引き出すCVT&6速MT

### ■パワフルな加速と静粛性を両立したCVT

VTEC TURBOの強力なトルクを受け止める大容量骨格のCVTを採用。ワイドな変速比幅とするとともに、アクセル操作にリニアな加速Gを生み出すHonda独自の变速制御「G-Design Shift」を採用し、ターボラグを感じさせないパワフルな加速フィールを実現しました。また、ツインダンパーを備えた大容量トルクコンバーターによってスムーズで静粛性に優れた特性も獲得しています。

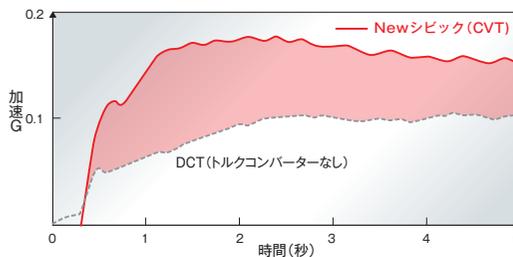


■スロットレスレスポンス比較イメージ



アクセルペダルを踏み始めた直後から加速Gが立ち上がり、アクセル操作にリニアにGが高まる特性を実現

■加速性能比較イメージ(アクセル開度50%/車速80km/h)

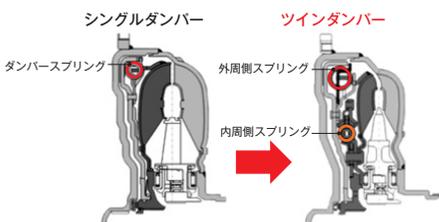


トルクコンバーターを備えないDCTに対し、ワイドレンジと大容量トルクコンバーターによって、どこまでも伸び続けるような加速フィールを獲得

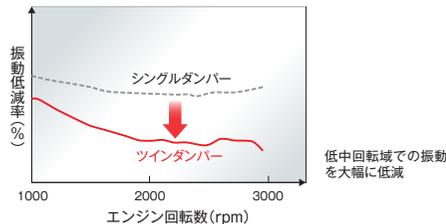
### ■ツインダンパーを採用した大容量トルクコンバーター

低回転時のノイズや振動を打ち消すロックアップダンパースプリングを内周側と外周側にそれぞれ採用。ターボエンジン特有のトルク変動を吸収し、低中回転域での静粛性を高めています。

■ロックアップダンパー比較イメージ



■振動低減比較イメージ



### ■操る喜びと高トルクを引き出す6速MT

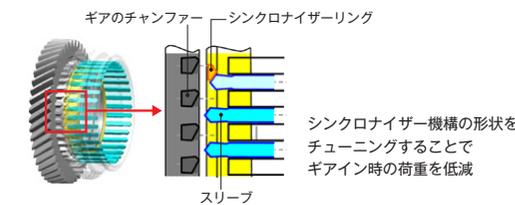
よりスポーティーな特性のエンジンを搭載したハッチバックには、操る楽しさを堪能できるマニュアルトランスミッションを用意。高出力・高トルクエンジンのポテンシャルを活かし切る6段変速としたうえで、スムーズで気持ちのよいシフトフィールを追求しました。また、デュアルマスフライホイールを採用し、スポーティーだけでなく静かで上質な走りも可能としています。



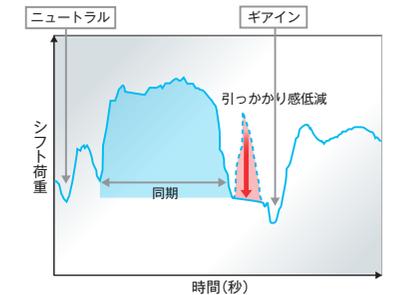
### ■ギアイン時のスムーズさを追求したシフトフィール

シフトアップ時、シフトダウン時ともに、シフトレバーが吸い込まれるようなフィールを得るために、ギアインの際のスムーズさを追求しました。シンクロナイザー機構の形状をチューニングし、同期が完了してギアインするまでの荷重変動を低減。変速操作を心置きなく楽しめるシフトフィールを実現しました。

■シンクロナイザー機構イメージ



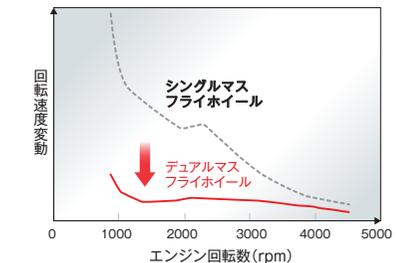
■シフト荷重イメージ



### ■上質な走りを演出するデュアルマスフライホイール

エンジン側とトランスミッション側の2つに分割されたフライホイールをスプリングでつないだ構造を持つデュアルマスフライホイールを採用。高トルクのターボエンジンならではの低中回転域のトルク変動を効果的に吸収して静粛性を高めています。

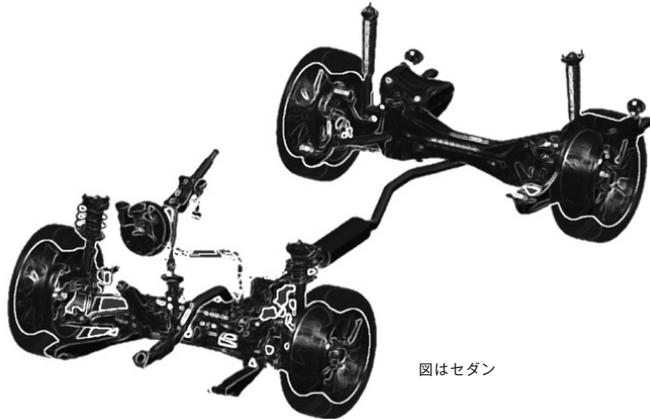
■トルク変動吸収イメージ



## あらゆる走行シーンで体感できる、ハンドリングの楽しさと高い安心感

### 俊敏かつ上質な乗り味を実現する新世代シャシー

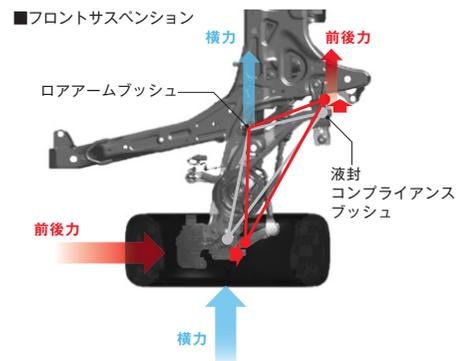
アウトバーンでの高速走行においても高い安心感が得られ、速度域を問わず楽しめるハンドリングを目指してシャシー性能を突き詰めました。ジオメトリ剛性の高い新開発フロントサスペンションやサブフレームを備えたマルチリンク式リアサスペンション、デュアルピニオン可変ギアレシオEPSなどを採用し、ハンドリングと安定性を高次元で両立。液封コンプライアンスブッシュの採用などにより上質な乗り心地も獲得しました。また、重量物であるエンジンをより低く、より後方に搭載するためにエンジンマウントを最適化し、低重心・低慣性化に貢献しています。



図はセダン

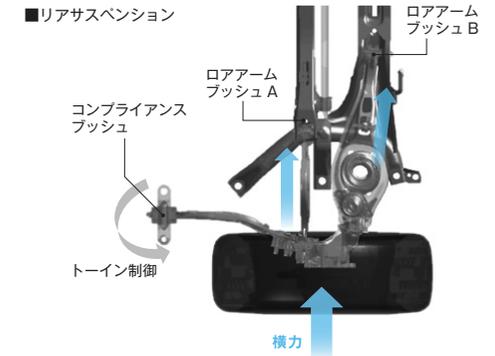
### ハンドリングと乗り心地を両立させる フロントサスペンション

フロントにはマクファーソン・ストラット式サスペンションを採用。L型ロアアームと高剛性サブフレームを組み合わせたことで、高い接地点横剛性を確保し、ジオメトリ変化の少ないリニアなハンドリングを実現しました。一方で、段差乗り越え時などの前後方向の入力に対しては、液封コンプライアンスブッシュで微細な振動も吸収。上質な乗り心地を獲得しています。



### 操縦安定性に優れたリアサスペンション

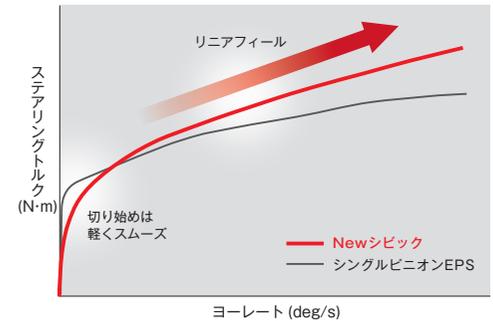
リアにはマルチリンク式サスペンションを採用。すべてのアームを高剛性のサブフレームに取り付ける構造とし、横力によるトーイン特性を最適化。高い操縦安定性を発揮するとともに、液封コンプライアンスブッシュの採用\*と合わせ、優れた乗り心地も実現しています。\*17インチタイヤ装着車



### デュアルピニオン可変ギアレシオEPS

ステアリングの回転を直線方向の動きに変換するピニオンを、入力側とアシスト側の2か所に設置することで、俊敏なレスポンスとなめらかな操舵感を高い次元で両立するデュアルピニオンEPS。それに加え、可変ステアリングギアレシオを採用し、切り始めはスムーズで操舵量に応じてリニアな特性が得られ、スポーティーながらも安心感のあるステアフィールを実現しています。

### ステアリング特性イメージ

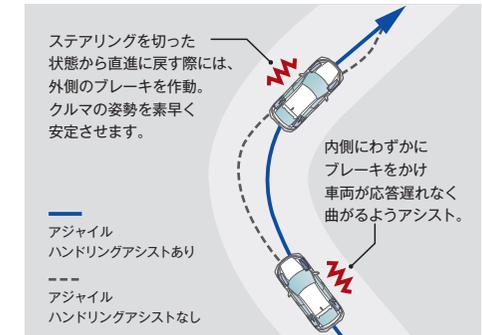


### アジャイルハンドリングアシスト

車両の横すべり時など限界領域で作動するVSAに加え、限界領域の手前で回頭性やライントレース性、緊急回避時のより確かな操縦性に貢献するアジャイルハンドリングアシストを採用しました。操舵角や転舵速度からドライバーが意図する走行ラインを推定し、4輪のブレーキを独立制御して車両挙動をコントロール。ワインディングでのスポーティーな走行やすべりやすい路面でのスムーズな運転を支援します。

(特許取得済(2017年6月時点))

### 車両挙動イメージ図



## 新世代プラットフォームの要として効率を突き詰めた骨格構造

### ■軽量・高剛性・低重心・低慣性ボディー骨格

Cセグメントトップレベルの運動性能、走りを予感させるプロポーシオン、快適な空間や安全性。これらが高い次元で実現するために、ボディー骨格を新開発しました。TYPE Rにまで対応できる骨格剛性を求め、CAE解析を駆使するとともに、ハイテン材の効果的な配置や結合構造の最適化などを徹底し、ねじり剛性を25%向上しながら22kgの軽量化を達成。運動性能やスタイリングに寄与する低重心化、車体前後を軽量にする低慣性化も追求しました。

比較数値は北米前モデルセダン比



図はセダン

### ■インナーフレーム骨格構造

従来、アッパーボディーとアンダーボディーを別々に組み立てた後に結合していたのに対し、Newシビックでは、ボディー全体の骨格部材を組み立ててから外板パネルを溶接するインナーフレーム構造を採用。主要なフレームの結合効率を高め強固なボディー骨格を形成することで、補強材を最小限にでき軽量化を実現しました。

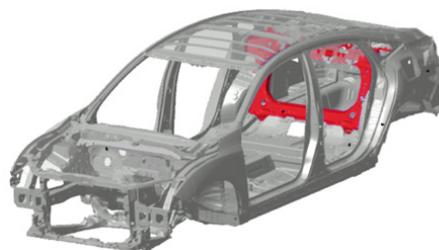


図はセダン

### ■環状リアバルクヘッド

SEDAN

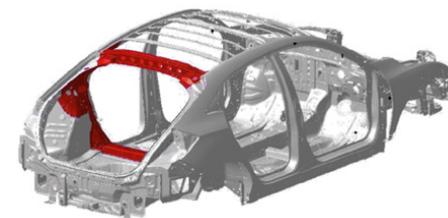
サスペンションからの入力を効率よく分散させるために、リアシート後方のリアバルクヘッドに、閉断面部材を環状に配置する構造を採用。剛性を大幅に高めるとともに、トランクスルー時の開口を広く確保し、使い勝手にも優れています。



### ■リアまわり環状骨格

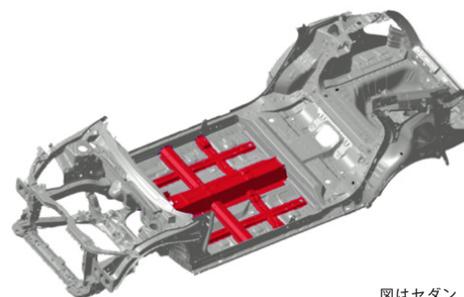
HATCHBACK

リアバルクヘッドを持たないハッチバックにおいても、セダンと同様の効果を得るために、リアダンパー取り付け部と強固な構造を持つテールゲート取り付け部をつなぐ環状骨格を形成。テールゲートの大開口と剛性を高い次元で両立しました。



### ■高剛性・低振動フロア構造

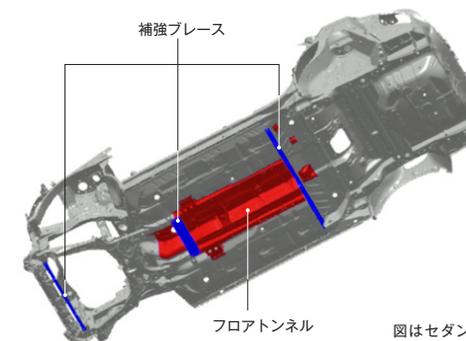
大断面のセンタートンネルと井桁状に配置した骨格部材によりフロアの剛性を大幅に向上。これにより低重心化や低いドライビングポジション、低全高化を可能としました。また、フロア振動を抑えられるため重い制振材を不要とし、軽量化にも貢献しています。



図はセダン

### ■高効率補強ブレース

フロア下に補強ブレースを効果的に配置。前後に貫くフロアトンネルと合わせフロアをより強固にしています。



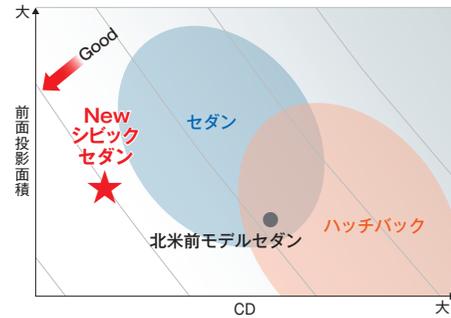
図はセダン

## 洗練された走りに寄与する空力性能と静粛性

### ■ 空気抵抗の低減と中高速域の安定性を追求した空力処理

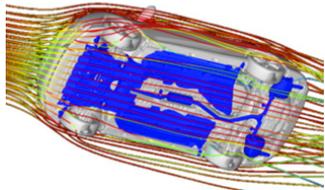
クーペのようなプロポーションを持つNewシビックは、ボディー骨格レベルで優れた空力特性を実現。そのうえで、燃費性能に寄与する空気抵抗係数(CD値)の低減と、中高速域での走行安定性に影響する揚力(CL値)の最適化を追求しました。CFD(流体解析)や風洞テストを重ねながら効果の高いポイントを見極め、デザイン部門とも協調しながら対策を施し、優れたCD値を達成。相反するCL値も高次元でバランスさせました。

■ 空気抵抗低減イメージ



### 低CD / CL化

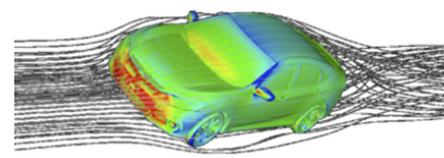
フロント周りではエンジン冷却用の開口部が最小限となるようにデザイン。トランク周りはルーフとボディーサイドからの空気流を整える造形としました。フロア下には広範囲にアンダーカバーを施し、効果的にダウンフォースを獲得しています。



図はセダン

### 低CD化

フロントピラーはガラスとの段差を最小限に抑え、フロントバンパーはコーナー部の形状を最適化することでボディーサイドへの空気流を整流。リアクォーターパネルと連続性を持たせた造形のリアバンパーは、車体後方の負圧を抑制します。

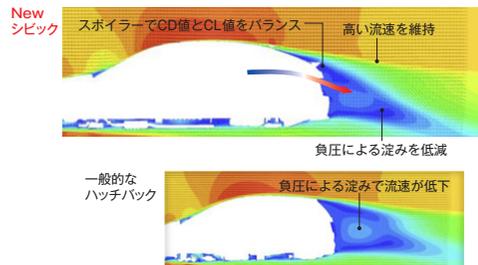


図はセダン

### ハッチバックの空力処理

一般的なハッチバックに対し、テールゲートを寝かせたプロポーションのNewシビックは、車体後方の負圧を抑えられ、セダンに近い優れた空力特性を獲得。また、ルーフからの空気流を効果的にリアスポイラーに当てることで、CL値を最適化しています。

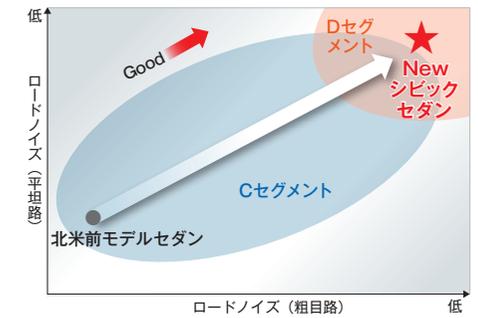
■ リアまわり空力比較



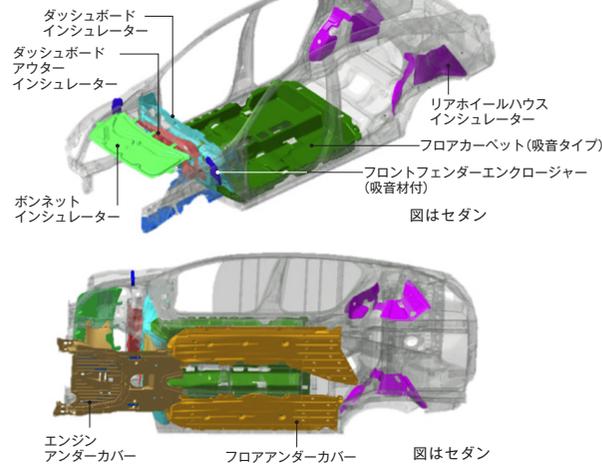
### ■ Cセグメントトップレベルの静粛性

ロングドライブでも快適な室内空間とするために、Dセグメントレベルの静粛性を目指しました。高剛性のボディー骨格はノイズの原因となる振動を抑制。特にフロアまわりの低周波を低減させたため、重い制振材を必要とせず、軽量の吸音材とロードノイズの室内への侵入を防ぐ遮音材を適所に採用することで優れた静粛性を実現しました。

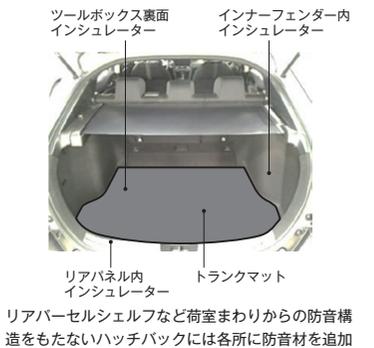
■ 静粛性向上イメージ



■ 防音材配置



■ ハッチバック専用防音材



### ノイズリデュースアルミホイール (16インチ/17インチ)

中空構造のレゾネーター(消音装置)を、ホイールを取り巻くように装着したノイズリデュースアルミホイールを採用。高速道路のつなぎ目を越える際や、粗い路面を走行する際にタイヤの内部で発生する不快な共鳴音を、打ち消す効果によって抑制します。

(特許取得済(2017年6月時点))



Photo:17インチ

# Comfortable

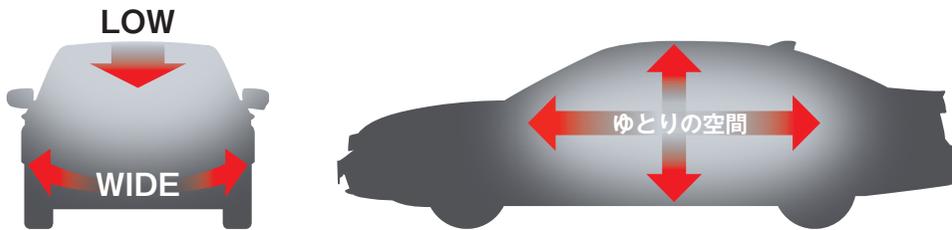
走りを支える上質と先進の快適・安心



## プレミアムセダンのプロポーションと広さを両立したパッケージング

### ロー＆ワイドの走りの骨格にCセグメントを超えるゆとりの空間を実現

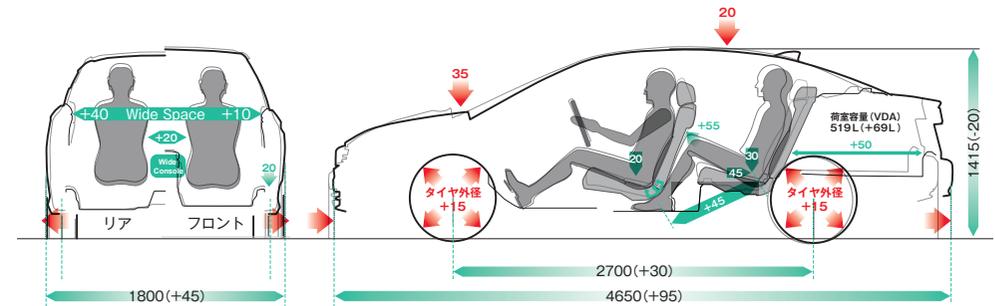
Newシビックの開発で特に重視したのがパッケージングでした。まずはクルマの基礎となるプラットフォームを新規に開発。そのうえで、スポーティーな走りに貢献し美しいフォルムを生み出すロー＆ワイドの基本骨格を構築しながら、初代シビックから綿々と受け継がれてきたM/M(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)思想を踏襲。プレミアムセダンのプロポーションと室内の広さを実現しています。



### Cセグメントトップレベルの広さを実現

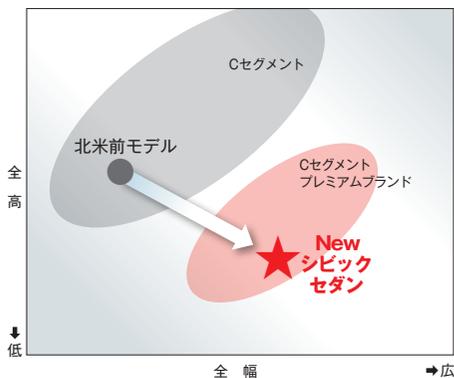
SEDAN

ロー＆ワイドの基本骨格に加えホイールベースをしっかりと確保したことで、室内幅・室内長ともに大きなゆとりのある空間を実現。さらに、前席ではインストルメントパネルの設計の工夫により膝まわりのゆとりを確保し、後席ではフロントシートバックの形状の工夫などにより膝まわりの余裕や良好な足入れ性を実現しています。また、全高を20mm下げながらもシートのヒップポイントを同じく20mm低くしたことでヘッドクリアランスも十分に確保しています。数値は北米前モデル比

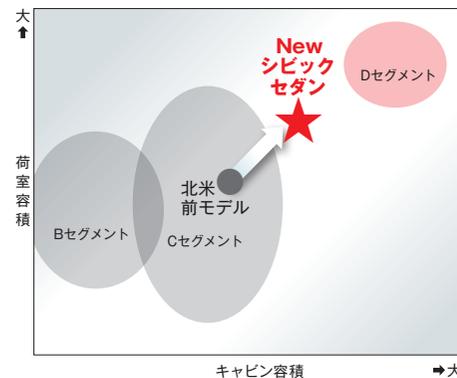


比較数値は北米前モデル比 Honda測定値 単位: mm

### ロー＆ワイド スタンス比較イメージ



### 空間容積比較イメージ

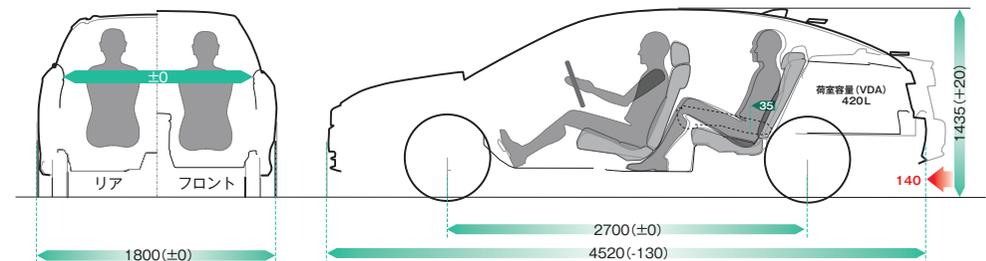


### よりダイナミックなプロポーションに広さと使い勝手を確保

HATCHBACK

セダンとプラットフォームを共有したロー＆ワイドの骨格や同じホイールベースにより、セダンと同等の室内幅を確保しながら、リアのオーバーハングをセダンに対して140mm短縮することでよりダイナミックで軽快なハッチバック・プロポーションを実現。リアシートをセダンよりも35mm前に設置することで、ハッチバックの使い勝手の良さである荷室の容量を大きく確保。Cセグメントハッチバックでトップ\*の容量を実現しています。

\*2017年7月現在 Honda調べ



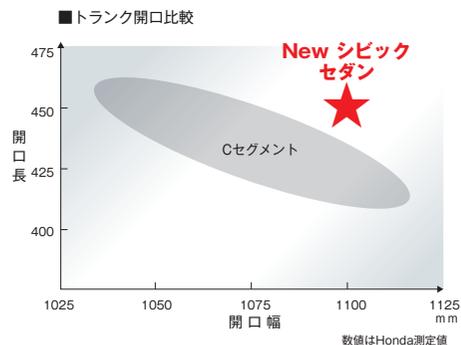
比較数値はNewシビックセダン比 Honda測定値 単位: mm

## 日常からロングドライブまで多用途に対応する、荷室のゆとりと使い勝手の良さ

### ■大容量に加えさまざまなモジュールにも対応したトランクスペース SEDAN

セダンでありながらもクーペのようなフォルムによってトランクスペースにボリュームを持たせることで、Cセグメントトップ\*の大容量519Lを確保しました。また、トランクリッドは左右に広く、なおかつバンパーラインから開く大開口によって荷物の出し入れ性を良好にするとともに、大型のスーツケースやゴルフバッグなどのモジュールにも対応。旅行やレジャーといったロングドライブでも使い勝手の良さを発揮します。また、リアシートを6：4分割可倒式としたうえでトランクスルー機構を採用。長尺物の積載にも対応しています。

※2017年7月現在 Honda調べ 数値はVDA方式によるHonda測定値



#### ■トランク開口

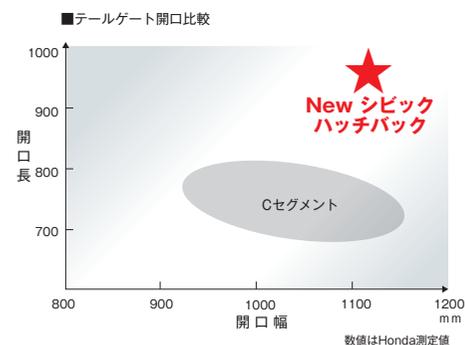


数値はHonda測定値

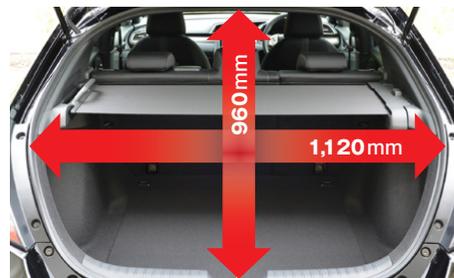


### ■大容量、大開口で使いやすい、ラゲッジスペース HATCHBACK

ハッチバックの最大の特徴と言えるのが、ラゲッジスペースの使い勝手です。バンパーラインからルーフまで大きく開くテールゲートは、Cセグメントハッチバックで群を抜く大開口を実現。大きな荷物の出し入れも容易に行え、なおかつ420Lの大容量を確保。後席を倒せば荷室がさらに広がり、ショッピングはもちろん旅行やレジャーなど、さまざまなシーンで多彩な荷物の積載に対応します。 数値はVDA方式によるHonda測定値



#### ■テールゲート開口



数値はHonda測定値



### 扱いやすく荷室を有効に使える横引きカーゴエアーカー

一般的には前後に操作する巻き取り式のトノカバーを、世界で初めて横引き機構\*としたカーゴエアーカー。しかも左右どちらからでも引き出し/巻き取りができるよう、設置箇所を両サイドに配置。リアシートを倒してラゲッジスペースを広く使う際にも、カバーを設置するバーが残ったり外したカバーの置き場に困ったりといったこともなく、左右のどちらかに巻き取ったままスッキリ広々としたスペースを活用することができます。

(特許出願中(2017年6月時点)) ※2017年7月現在 Honda調べ



カーゴエアーカーの巻き取り部は左右どちらにも設置可能



左右のリアホイールハウス上部に設置箇所を配置

## 乗る前から、運転中も、降りてからも、ドライバーを支える充実の快適装備

### エンジンスタートボタン付<sup>※1</sup>Hondaスマートキーシステム

Hondaスマートエントリーシステムにリモートエンジンスタート機能を付加しました。クルマと離れた場所からエンジンの始動が可能。エアコンも連動して作動<sup>※2</sup>するため、夏や冬などは車内をあらかじめ快適な温度にしてから乗車することができ、特に寒冷時はフロントデフロスターも自動的に作動<sup>※2</sup>します。

<sup>※1</sup> エンジンスタートボタン付はCVT車のみ

<sup>※2</sup> エアコンやフロントデフロスターは作動状態のままエンジンのスイッチをOFFした場合に、エンジン始動と連動して作動します。

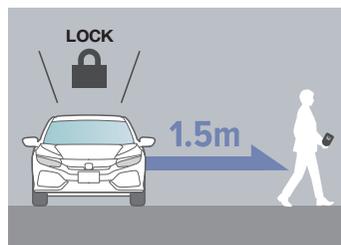
■エンジンスタートボタン付Hondaスマートキーシステムを使用するには、Honda販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。



### 降車時オートドアロック機能

降車した際に施錠操作をしなくても、キーを持ったままクルマから約1.5m以上離れ、少し待つだけで自動的に施錠。荷物を抱えているときなどに便利な機能です。

■機能をONにするには、マルチインフォメーション・ディスプレイのカスタマイズ機能による設定が必要です。



### プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ

1つのボタンでエンジンのスタート/ストップが行えるプッシュ式のスイッチ。運転席側のドアを開けるとまずは白く点滅しドライバーを招き入れる演出を行い、ドアを閉めると赤く点滅し、エンジンスタートを促します。



### ダイレクトフューエルシステム

フューエルキャップを外すことなく給油が可能なキャップレス構造の給油口を採用。セルフサービスのガソリンスタンドを利用する際に手間なく給油が行えます。



### 電子制御パーキングブレーキ

スイッチを軽く引き上げるだけでパーキングブレーキが作動し、ブレーキペダルを踏みながらスイッチを押すことで解除。また、渋滞時や信号待ちの際にブレーキを作動させた場合には、発進時にアクセルペダルを踏み込むことでブレーキを自動解除でき、ストップ&ゴーの続く走行シーンなどでドライバーの負担を軽減します。



### オートブレーキホールド機能

坂道や渋滞などでの停車時にブレーキペダルから足を離しても停車状態を保持。アクセルペダルを踏むと自動的に解除しスムーズに発進できます。



### その他の快適装備例



IRカット(遮熱)/スーパー UVカットフロントドアガラス



運転席&助手席シートヒーター



雨滴検知式フロントワイパー

# 「事故に遭わない社会」の実現を目指した先進の運転支援システム

## ■安心・快適な運転を支援する「Honda SENSING」

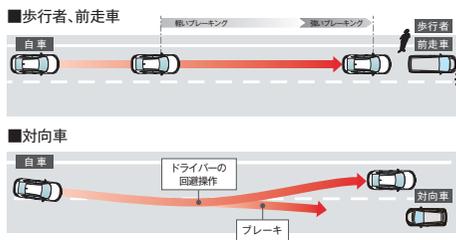
Hondaは「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに、道を使うすべての人が安心して暮らせる「事故に遭わない社会」の実現を目指しています。その思想のもと、事故を未然に防ぐ予防安全から、万一の際の衝突安全、その中間に位置するブリクラッシュセーフティーまで、すべての段階における安全技術の開発に取り組んでいます。こうして培った外界検知技術をベースに、Hondaは安心して快適な運転を支援する機能群「Honda SENSING」を開発。Newシビックにも標準装備しました。

### ミリ波レーダーと単眼カメラによる高精度な検知機能

ミリ波レーダーと単眼カメラという2つのセンサーを組み合わせたHonda SENSING。ミリ波レーダーは遠くまでの対象物の位置や速度に加え、反射率が低い歩行者までも検知し、単眼カメラは対象物の属性や大きさを識別。この2つを融合した高精度な検知機能とブレーキやステアリングなどの車両各部を協調制御することで、通常運転時から緊急時のリスク回避まで運転を支援します。

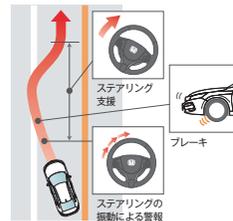
### ●衝突軽減ブレーキ<CMBS>

ミリ波レーダーと単眼カメラで、前走車、対向車、歩行者を検出。衝突の危険がある場合に表示や音によって警告。緊急時にはブレーキを作動して衝突回避・被害軽減を図ります。



### ●路外逸脱抑制機能

単眼カメラで走行車線を検知。車両が車線を逸脱しそうな場合に、ステアリング振動と表示で警告を行うとともに、車線内へ戻すようにステアリングを制御します。また、逸脱量が大きいと予測された場合は、ブレーキ制御により路外逸脱を抑制します。

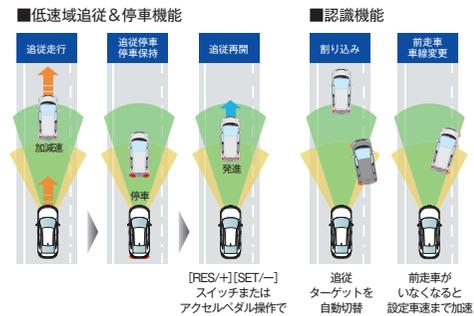


### ●渋滞追従機能付\*ACC

#### <アダプティブ・クルーズ・コントロール>

ミリ波レーダーと単眼カメラで前走車との車間距離と速度差を検知。適切な車間距離を保つようにアクセルやブレーキの制御を行います。また、作動範囲を停車まで拡大\*し、高速道路等における渋滞時などの運転負荷軽減を図ります。

\*渋滞追従機能はCVT車に設定

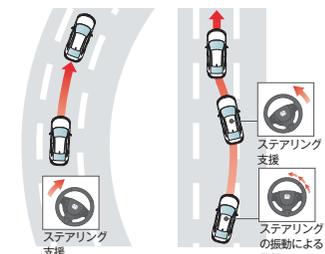


### ●LKAS

#### (車線維持支援システム)

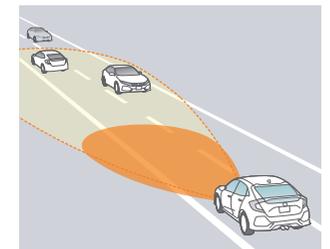
単眼カメラで車線を検知。高速道路等において車両が車線の中央に沿って走行するようにステアリング操作を支援し、運転負荷軽減を図ります。また、制御中に車線を逸脱しようになる場合、ステアリング振動による警告も行います。

#### ■車線維持支援機能 ■車線逸脱警告機能



### ●オートハイビーム

ヘッドライトスイッチが「AUTO」かつロービーム位置の時に、単眼カメラで対向車のヘッドライトや前走車のテールランプを検知。対向車や前走車を検知していない時にはハイビームに、検知した場合にはロービームに自動で切り替えます。良好な視界確保に貢献するとともに、切り替え操作の頻度を低減することで運転により集中できる環境をもたらします。



### ●標識認識機能

単眼カメラで道路標識を認識。メーターパネル内に表示することで標識への注意を促し、安全運転を支援します。



■各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況によっては、作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。

■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある前走車両や歩行者、または対向車両(二輪車や自転車等を除く)に対して衝突する可能性があるシステムが判断した場合に作動し、自動的に停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を図ります。対向車両(二輪車や自転車等を除く)と歩行者に対しては、自車が約100km/h以下で走行中の場合に作動します。

■路外逸脱抑制機能は約60km/h~約100km/hで走行中に、路外への逸脱またはシステムが路外への逸脱を予測したとき、作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているシステムが判断した場合、ウインカーを作動させている場合は作動しません。

■渋滞追従機能付ACCは0km/h~、ACCは約30km/h~で作動します。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路などを運転するときにご利用ください。前方車両に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。

■LKAS(車線維持支援システム)は、約65km/h~で作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとシステムが判断した場合、ウインカーを作動させている場合は作動しません。

■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り換え制御には状況により限界がございます。つねに周囲の状況を確認し、必要に応じて手動で切り換え操作を行ってください。

■標識認識機能は最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で作動します。自車の単眼カメラから見て、車両等の陰になった道路標識は認識することができません。

■図はすべて作動イメージ。

## 運転にゆとりをもたらす安全への配慮

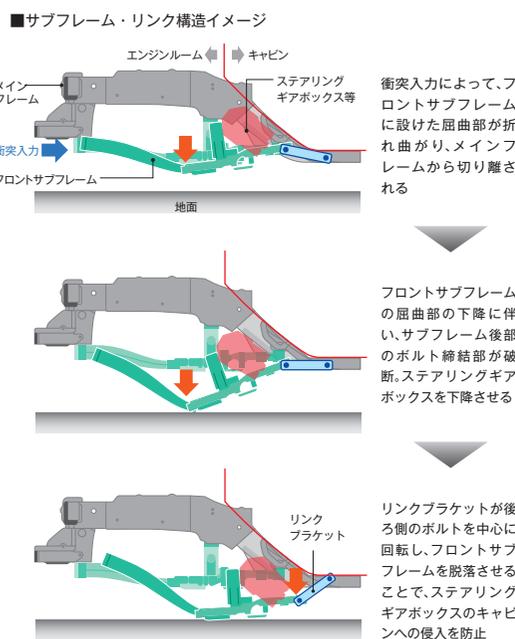
### 世界基準の高度な衝突安全性能

世界の多くの国と地域で販売されるシビック。衝突安全においても、各国の基準にハイレベルで対応する性能を目指しました。新世代プラットフォームによる全方位に対する優れた衝撃吸収・分散構造に加え、全車に標準装備した6つのエアバッグの展開タイミング・速度も最適化。ポップアップフードシステムを採用するなど歩行者保護性能も高めています。



### フロントサブフレーム・リンク構造

フロントサブフレーム構造に工夫を施し、フロントオーバーハングの短いスタイリングと前面衝突時の乗員保護性能を両立しました。フロントサブフレームを、ブラケットとボルトによるリンク構造(リンクブラケット)を介してボディに締結。前面衝突時、リンクブラケットはボルトを支点に回転し、フロントサブフレーム後端部を脱落させることで、ステアリングギアボックスのキャビンへの侵入を防いでいます。



### ポップアップフードシステム

走行時に歩行者などとの衝突をフロントバンパーに内蔵したGセンサーが感知すると、アクチュエーターがボンネットの後ろ側を瞬時に約10cm持ち上げ、エンジンルームに空間を確保することで歩行者の頭部への衝撃を緩和します。



### 3つのビューを切り替え表示できるリアワイドカメラ

従来のリアカメラと同様の標準的な視野のノーマルビュー、約180°の広範囲を見渡せるワイドな視野のワイドビュー、さらに、真上から見下ろしたような視野で停止位置との距離がつかみやすいトップダウンビューの3種類の表示でバック駐車を支援します。

ナビ装着用スペシャルパッケージとして標準装備。ディーラーオプションのナビゲーションシステムを装着することで使用できます。



### さらなる安心に貢献するその他の標準装備



Hondaのクルマづくりの進化とともに45年。シビックのあゆみ

1972年～



初代シビック

世界のベーシックカーとしてFF2ボックスという新しい市場を開拓。省資源・低公害にいち早く対応。

- 72/73/74カー・オブ・ザ・イヤー 3年連続第1位(日本・モーターファン誌)
- 73ヨーロッパ・カー・オブ・ザ・イヤー 日本車初入賞(第3位)

1973年●ホンダマチック(スターレンジ)  
●CVCCエンジン  
1974年●ESV

1979年～



2代目スーパーシビック

後続他車が登場するなか、「FFリダーカー」としてFF2ボックス市場を確立。

- 79カー・オブ・ザ・イヤー、ポピュラーカー部門第1位(日本・モーターファン誌)
- 80米国インポートカー・オブ・ザ・イヤー 第1位(米・モータートレンド誌)
- 米国自動車クラブ米国大陸横断燃費テスト 輸入車部門第1位

1980年●CVCC-IIエンジン

1983年～



3代目ワンダーシビック

個性明快の3ドア・4ドア・5ドアフォーメーション。FF2ボックスの新展開を図る。

- 83～84日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞
- 昭和59年度グッドデザイン大賞受賞
- 86米国お客様満足度調査で満足度ベストモデル およびベーシックスマールカー部門第1位

1983年●クロスフローエンジン  
1984年●DOHC16バルブエンジン  
1986年●ビスカスカップリング式リアルタイム4WD

1987年～



4代目グランドシビック

ヒューマン・フィッティング・テクノロジーによるさらなる熟成を重ね、FF2ボックス市場に確固たる地位を確立。

- 88米国お客様満足度調査でベーシックスマールカー部門第1位
- クオリティー 89の信頼性調査クラス第1位 (仏・オートモビル誌)

1987年●ハイパー16バルブエンジン  
●4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション  
1989年●DOHC VTECエンジン

1991年～



5代目スポーツシビック

新発想スペース・デザイン・コンセプトと新VTECフォーメーションで、世界の若者に向けた「ニューベンチマーク・カー」を創造。

- 91～92日本・カー・オブ・ザ・イヤー受賞

1991年●VTEC-Eエンジン

1995年～



6代目ミラクルシビック

これからのワールドカーが持つべき価値を問い直し、世界性能を提案。3ステージVTEC+ホンダマルチマチックが新しい走り創造。

- 95～96日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞

1995年●3ステージVTEC+ホンダマルチマチック

2000年～



7代目スマートシビック

世界ニーズにフレキシブルに対応するプラットフォームを開発。革新パッケージングテクノロジーによる、スマートコンパクトを創造。2001年シビックハイブリッド登場。

- 00～01日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞
- 2001年次RJCカーオブザイヤー受賞

2000年●グローバルコンパクトプラットフォーム  
●VTECリニアバースエンジン  
●Gコントロール技術  
2001年●新Honda IMAシステム

2005年～



8代目シビック

より上質で快適なミドルクラスのグローバルカーへと成長。3ナンバーサイズ、1.8Lに進化し、走行性能と環境性能を高次元で両立。2006年に2.0Lを追加設定。

2005年●i-VTECエンジン  
●3ステージi-VTEC+IMA

2011年～



9代目シビック

セダン  
北米モデル

北米を中心とするセダンを販売開始。2012年、欧州を中心とするハッチバックを販売開始。2015年、TYPE Rを英国で生産し、日本でも台数限定で販売。

2015年●2.0L VTEC TURBO エンジン(TYPE R)

2017年～



10代目シビック

プラットフォームを刷新し、ロー&ワイドなスタイル、VTEC TURBOの力強さ、優れたダイナミック性能で世界のCセグメントをリードする走り追求。北米で2015年にセダンを、2016年にハッチバックを販売開始。日本では2017年よりセダン、ハッチバック、TYPE Rを販売。

- 2016年北米カー・オブ・ザ・イヤー受賞

2015年●1.5L VTEC TURBO エンジン  
2015年●Honda SENSING

## EQUIPMENT

## 主要装備

安全装備/  
運転支援機能

- Honda SENSING<sup>\*1</sup>(衝突軽減ブレーキ(CMSB)、渋滞追従機能付<sup>\*2</sup>ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)、LKAS(車線維持支援システム)、路外逸脱抑制機能、オートハイビーム、標識認識機能) ●アジャイルハンドリングアシスト
- VSA ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●デュアルピニオンアシストEPS ●LEDヘッドライト(ハイ/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) ●LEDフォグライト
- 導光タイプLEDポジションランプ<sup>\*3</sup> ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム
- 前席用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(前席/後席対応) ●ポップアップフードシステム ●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点式ロードリミッター付プリテンショナー-ELRシートベルト(左右席) ●リア3点式ELRシートベルト(中央席) ●運転席/助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯(シートベルトリマインダー付)
- 後席シートベルト締め忘れ警告表示(シートベルトリマインダー付) ●i-Sizeチャイルドシート対応ISOFIXロアアンカレッジ(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席) ●電子制御パーキングブレーキ
- オートブレーキホールド機能 ●エコアシスト(ECONモード、コーチング機能) ●アイドリングストップシステム ●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) ●ダブルホーン

## 快適装備/メーター

- エンジンスタートボタン付<sup>\*2</sup>Hondaスマートキーシステム(降車時オートドアロック機能/キー2個付<sup>\*4</sup>) ●プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ ●テレスコピック&チルトステアリング
- ナビ装着用スペシャルパッケージ(リアワイドカメラ、オーディオリモートコントロールスイッチ、ハンズフリーテレホンスイッチ、音声認識スイッチ、USBジャック、専用ワイヤーハーネス など)+ETC車載器
- オーディオレス ●8スピーカー(4スピーカー+4ツイーター) ●フルオート・エアコンディショナー ●リアベンチレーション ●アレルフリー高性能脱臭フィルター ●リアヒーターダクト
- 運転席&助手席シートヒーター ●運転席ハイトアジャスター ●運転席&助手席ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(運転席&助手席狭み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付)
- 車速連動オートドアロック<sup>\*5</sup> ●パワードアロック ●マルチインフォメーション・ディスプレイ(ターボブースト/外気温/平均燃費/瞬間燃費/推定航続可能距離表示機能 など) ●ヘッドライトオートオフ機能
- ワンタッチウインカー ●アクセサリソケット(DC12V、フロント(HATCHBACKはラゲッジルームにも装備))

## インテリア

- 本革巻ステアリングホイール(スムースレザー) ●本革巻シフトノブ[6MT車] ●本革巻セレクトレバー[CVT車] ●ステンレス製スポーツペダル ●自動防眩ルームミラー ●ハイデッキセンターコンソール
- ピアノブラック調コンソールガーニッシュ ●アームレスト付コンソールボックス ●ソフトパッド(インストルメントパネル/フロントドア) ●6:4分割可倒式リアシート ●リアセンターアームレスト(ドリンクホルダー付)
- 運転席用&助手席用パニティミラー付サンバイザー(照明付) ●メタリック塗装インナードアハンドル ●グラブレード(運転席/助手席/リア左右席) ●グローブボックス(照明付)
- センターポケット(照明付) ●フロントコンソールトレイ ●助手席シートバックポケット ●ドアポケット(ボトルホルダー付) ●コートフック(リア左右席) ●フロントマップランプ
- LEDアンビエントランプ(HATCHBACKはレッド、SEDANはブルー) ●ルームランプ ●ラゲッジルームランプ(SEDANはトランクランプ)

## エクステリア/ガラス

- 電動格納式リモコンカラードアミラー(ヒーター機能/LEDウインカー付、オートリトラミラー) ●遮音機能付ガラス(フロントウインドウ) ●IRカット(遮熱)/UVカット機能付フロントウインドウガラス
- IRカット(遮熱)/スーパーUVカットフロントドアガラス ●車速連動間欠/バリアブル間欠フロントワイパー(雨滴検知式、ミスト機構付) ●シャークフィンアンテナ

足まわり/走行  
関連メカニズム

- VGR(可変ステアリングギアレシオ) ●パドルシフト[CVT車] ●独立マルチリンク式リアサスペンション ●4輪ディスクブレーキ(フロント:ベンチレーテッド) ●応急パンク修理キット(スペアタイヤレス)

## HATCHBACK専用装備

- ピアノブラック・フロントグリル ●フロントスポイラー ●センターデュアルエキゾースト ●18インチアルミホイール(アルミ切削+ブラッククリア塗装)+235/40R18 95Yスチールラジアルタイヤ
- UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/テールゲート) ●ウォッシャー付間欠リアワイパー(リバース連動) ●ダイレクトフューエルシステム ●カーゴエアアカバー ●タイダウンフック(4ヵ所)
- コンビニフック(ラゲッジルーム)

## SEDAN専用装備

- クロームメッキ・フロントグリル ●クロームメッキ・アウタードアハンドル ●16インチ ノイズリデュースアルミホイール(アルミ切削+クリア塗装)+215/55R16 93Vスチールラジアルタイヤ
- UVカット機能付ソフトプライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/リア) ●トランクスルー機構

## メーカーオプション

HATCHBACK (CVT)、SEDANに設定 (ご注文時にお申し付けください)

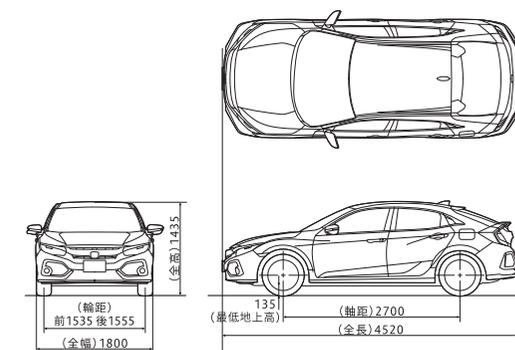
- ◎レザーインテリア<sup>\*6</sup>+運転席8ウェイパワーシート+助手席4ウェイパワーシート(SEDANはさらに17インチ ノイズリデュースアルミホイール+215/50R17 91Vスチールラジアルタイヤ)

※1:CVT車にはHonda SENSINGを装備しない仕様もご用意しております。その場合、「渋滞追従機能付ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)」に替わり「クルーズコントロール」が装備されます。 ※2:CVT車のみ設定となります。 ※3:パワーモードがONモード時、ライトスイッチが「AUTO」で周囲が明るい時には「アクセサリーランプ」として点灯します。 ※4:CVT車はキー2個付のうち1個がエンジンスタートボタン付となります。 ※5:HATCHBACKはテールゲート連動。 ※6:フロントシートの側面・背面の中部と下部・ヘッドレストと、リアシートのサイドサポート部・ヘッドレスト・中央席、アームレストなどにプライムスムースを使用しています。 ■メーカーオプションは、メーカーの工場では装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。 ■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。 ■写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。 ■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なります。

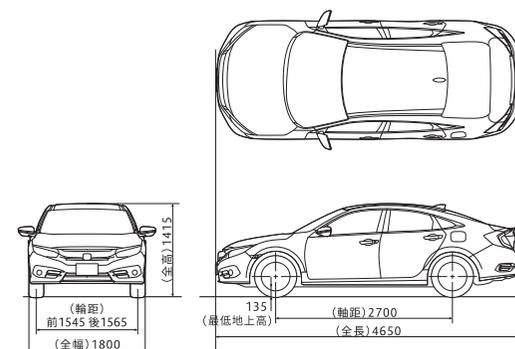
主要諸元

タイプ	HATCHBACK		SEDAN		
	FF				
車名・型式	ホンダオプザユケー・DBA-FK7●		ホンダ・DBA-FC1●		
トランスミッション	6速マニュアル		無段変速オートマチック(トルクコンバーター付) [7スピードモード付]+パドルシフト		
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4.520	4.650		
	全幅(m)	1.800			
	全高(m)	1.435	1.415		
	ホイールベース(m)	2.700			
	トレッド(m)	1.535/1.555	1.545/1.565		
	最低地上高(m)	0.135			
	車両重量(kg)	1,320(1,330)	1,350(1,360)	1,300(1,320)	
	乗車定員(名)	5			
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1.910/1.465/1.160		1.930/1.525/1.160	
	エンジン	エンジン型式/エンジン種類・シリンダー数及び配置		L15C/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(L)		1.496		
	内径×行程(mm)		73.0×89.4		
	圧縮比		10.6		
	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		無鉛プレミアムガソリン		
	燃料タンク容量(L)		46		
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)	134[182]/5,500	134[182]/6,000	127[173]/5,500	
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	240[24.5]/1,900-5,000	220[22.4]/1,700-5,500		
	JC08 <sup>※</sup> 走行燃料消費率(国土交通省審査値)(km/L)	17.4	18.0	19.4(18.6)	
	主要燃費向上対策	直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング、自動無段変速機(CVT) [CVT車]			
	最小回転半径(m)	5.5	5.3		
	動力伝達・走行装置	変速比		2.645~0.405(マニュアルモード付)	
		前進	1速3.642/2速2.080/3速1.361/4速1.023/5速0.829/6速0.686		
	後退	3.673		1.858~1.264	
	減速比	4.105		4.810	
	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)	235/40R18 95Y		215/55R16 93V(215/50R17 91V)	
	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			
	サスペンション方式(前/後)	マクファーソン式/マルチリンク式			
	スタビライザー形式(前/後)	トーション・バー式			

寸法イメージ 単位:mm



寸法イメージ 単位:mm



( )内はメーカーオプションのレザーインテリア+運転席8ウェイパワーシート+助手席4ウェイパワーシート(SEDANはさらに17インチアルミホイール)装着車。 ■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。 ●印の車両は、自動車取得税、自動車重量税の軽減措置が受けられます。(取得税は2018年3月31日まで、重量税は2018年4月30日までの新車登録が対象。)詳しくは販売会社へ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指定申請書数値。 ■CIVIC、アレルフリー、エコアシスト、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。 ■HATCHBACK 製造事業者: Honda of The U.K. Manufacturing Ltd. (製造国: イギリス) ■SEDAN 製造事業者: 本田技研工業株式会社 ■HATCHBACK 輸入販売元: 本田技研工業株式会社

環境仕様

基礎情報	車両型式	DBA-FK7		DBA-FC1		環境性能情報	適合騒音規制レベル	平成28年騒音規制 規制値: 加速走行72dB(A)	
	原動機	型式/総排気量(L)	L15C/1.496		L15B/1.496		エアコン冷媒	種類/GWP値*2	
駆動装置	駆動方式	FF				使用量	430g		460g
環境性能情報	燃料消費率	JC08 <sup>※</sup> 燃費(km/L)*1	6MT	CVT	18.0	18.6	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)	
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	133.4	129.0	119.7	124.8	環境負荷物質削減	鉛	自工会2006年目標達成(1996年使用量*4の1/10)
	参考	平成27年度 燃費基準+10%達成車				水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*5)		
	排出ガス	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス基準75%低減				六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
		JC08H+JC08C	CO	1.15			カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
モード認定基準値		NMHC	0.013			リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て	
参考	単位:g/km	NO <sub>x</sub>	0.013			リサイクルし易い材料*6を 使用した部品	アンダーコート、バンパーフェースなどの 内外装部品		
参考	九都県市指定低公害車の基準に適合				再生材を使用している部品	バッテリーボックス			
					リサイクル可能率	車全体で95%以上*7			
					その他	グリーン購入法適合状況		グリーン購入法適合車	



「平成27年度燃費基準 +10%達成車」



「平成17年排出ガス基準 75%低減レベル」認定車

\*1 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。\*2 GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) \*3 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められております。\*4 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。\*5 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。\*6 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。\*7 「新車」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。\*8 この環境仕様書は2017年7月現在のものです。