

抵抗を減らす。徹底的に減らす。細部まで突き詰めた低燃費技術。

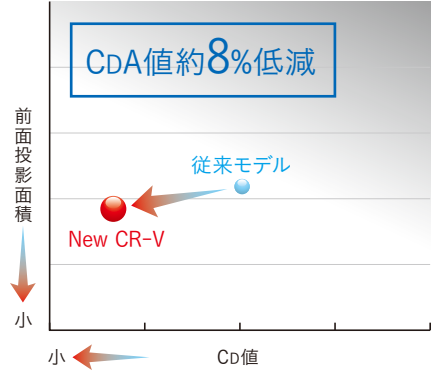
全高を下げるるとともに各所に施した、徹底的な空力処理。

走行安定性や燃費性能の向上に寄与する空力処理を徹底しました。まず、全高を30mm下げることで前面投影面積を減少。そのうえで、空気に有利なルーフの長いボディ形状とするとともにテールゲートスポイラーを装備し、フロントバンパーやリアコンビネーションランプの形状も工夫しました。さらに、ボディ下面への空力パーツの適用を拡大。これらにより揚力を抑えながら空気抵抗(Cd値)を約8%低減し、高速走行時の安定性と燃費性能を向上しています。 比較数値は従来モデル比 Honda測定値

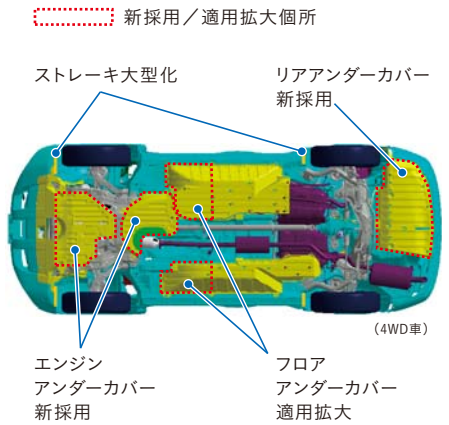
■空力処理説明図



■空力性能比較イメージ



■ボディ下面空力パーツ説明図



フリクション低減や軽量化を追求したシャシーまわり。

【ブレーキ、ハブベアリングの低フリクション化】

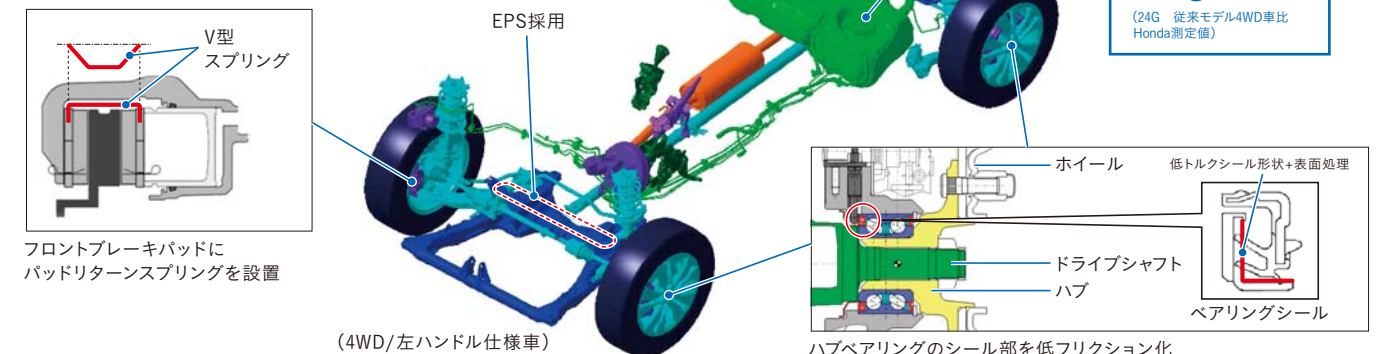
フロントブレーキキャリパーにスプリングを設置し、ブレーキ非作動時の回転抵抗を低減。前後ハブベアリングはシール部の構造を見直し、低フリクション化しています。

【軽量化】

各部の構造や製法の細部にわたる見直しや、小型・軽量な新4WD機構の採用などにより、18kg(24G)の軽量化を実現しました。

比較数値は従来モデル4WD車比 Honda測定値

■シャシー 燃費対策説明図



【EPSの採用、燃料ポンプの省電力化によるエンジン負荷軽減】

EPS(電動パワーステアリング)の採用により、エンジンで駆動する油圧ポンプを廃止したほか、燃料ポンプの消費電力を抑えることでオルタネーターの発電量を抑制。エンジン負荷を低減することで燃料消費を抑えました。