

PRESS INFORMATION
2007.2.22

CROSSROAD





CONTENTS

P 2	開発にあたって
P 3	コンセプト
P 5	テクノロジーダイジェスト
P 7	オールラウンド スタイル (エクステリアデザイン1)
P 9	オールラウンド スタイル (エクステリアデザイン2)
P 11	オールラウンド スタイル (インテリアデザイン)
P 13	マルチドライビング (シャシー)
P 15	マルチドライビング (パワートレイン)
P 17	フレキシブルスペース
P 19	デイリーパフォーマンス
P 21	安全性能
P 23	安全性能／先進装備
P 24	環境性能
P 25	装備・諸元

開発にあたって

新しい出会いや体験を、さらに広げたい。

「自分を磨く」、「自分らしく過ごす」ための時間を大切にする。
以前に増して、モノを所有するだけの満足ではなく、
コトを通じて心の充実を求める。
つまり、自ら積極的に身体を動かし、行動し、
体験することで生活を楽しもう、自分を高めようという、
世の中の流れが高まってきたように感じます。
このような中で、クルマを使うことでそれぞれの楽しみや可能性を
さらに広げることはできないだろうか。
これが開発の原点でした。

めざしたのは、乗る人が自由に自分の思いに向かって
新しい出会いや体験を広げていくことができる、
毎日の生活をよりアクティブにするクルマ。
こんなことができそうだと、あんな場所へ行けそうだと、
気持ちが動くようなクルマづくりを徹底的に追求しました。
アクティブという面で高いポテンシャルをもつ SUV をベースに、
高い日常性という価値を融合し、《CROSSROAD》を完成させました。

《CROSSROAD》という新価値によって、
オーナーの一人ひとりが新たな楽しみと出会い、
それぞれの「自分＝マイワールド」を広げていくことができれば、
開発者としてこれ以上の喜びはありません。

開発責任者 安木 茂宏



安木 茂宏 (やすき しげひろ) (株) 本田技術研究所 主任研究員

1981年、(株) 本田技術研究所 入社。
初代インスパイアのドア設計を経て、94アコード、98アコード
および01シビックのボディ／エクステリアPL、
03インスパイアのLPLを担当。
今回クロスロードのLPLを務める。
趣味は音楽鑑賞、ギター、ワイン、ゴルフ、読書。
愛車はインスパイア、フィット。

CONCEPT

生活の幅や可能性を広げる、

Active Life Navigator

という提案。

自ら身体を動かし、行動し、体験することで、自分の世界を深めていく。
このような人たちの楽しみをさらに広げたいという思いから、
生活のあらゆるシーンを、より積極的に楽しめるクルマづくりをめざしました。

そこで、もともと高い機動力をもつSUVをベースに
日常・非日常のいずれにおいても、よりアクティブに使える性能を追求。

まず、毎日の生活での使いやすさを重視。
街中でもキビキビと動き回れるボディサイズや狭い道でも駐車時でも
安心して使いこなせる取り回しのよさに徹底的にこだわりました。
また家族や仲間など多人数でも積極的に出かけられる3列空間を、
全長4,285mmのサイズにパッケージしました。

さらに趣味やレジャーでの可能性の広がりを追求。
シーンを選ばず、どのような場面にも気兼ねなく出かけられる、
力強さと都会的で洗練されたスタイルをあわせもつデザインとしました。
走りではオンロードでの快適さを損なわずに、
オフロードでの高い機動性を磨き上げるとともに、
クラストップレベルの燃費性能をめざしました。

- **オールラウンドスタイル**＝都市でもアウトドアでも映える、洗練さと力強さをもつデザイン
- **マルチドライビング**＝オンロードでの快適性と行動半径を広げる機動性をもつ走り
- **フレキシブルスペース**＝多人数乗用でもラゲッジスペースでも、フレキシブルに使える3列空間
- **デイリーパフォーマンス**＝取り回しのよいボディサイズと低燃費

これらの要素をHonda独自の技術／創意工夫により高いレベルで融合。
さらに高水準の安全性能と環境性能を備えて、
生活のあらゆるシーンを積極的に楽しみ、自分の生活の幅や可能性を広げていく、
Active Life Navigator、《CROSSROAD》をつくりあげました。



CROSSROAD 誕生



■ネーミングの由来 CROSSROAD:英語で「交差点、十字路」の意味。人々の趣味、想い、夢、可能性が果てしなく広がる、未来への旅立ち・出会いの出発点となるクルマ。そんな意味を込めてネーミングしました。

Technology Digest

Exterior Design-1

街乗りサイズのボディに、あらゆるシーンで際立つ個性と存在感を表現したデザイン。

■力強さ、タフを基調にした、存在感ある「スカルプチュアル・タフ・フォルム」。

- タフさを表現した、フロントビュー。
- シャープな表情と取り回し性を両立した、コーナーカットノーズ。
- 塊感を強く表現したサイドビュー。
- タフでスポーティなリアビュー。

Exterior Design-2

ディテールに徹底的にこだわり、細部までSUVらしい力強さを表現しました。

- 逞しさと強さを表現する、上から下まで1枚でプレス成型したフルドア。
- デザイン性と機能性を備えた、プリズムアンダーミラー。
- タフな印象を与える、オーバーフェンダー一体のドアロアガーニッシュ。
- 機能をデザインで表現した、リアコンビネーションランプ。

Interior Design

SUVとしてのタフさと移動空間としての心地よさをデザインしました。

■逞しさと心地よさの融合をめざした、「タフ・モダン・インテリア」。

- 座り心地と質感にこだわった、快適3列シート。
- 優れた機能性と遊び心を融合したインストルメントパネル。
- 見た目はタフ、肌触りはソフトなカラー&マテリアル。

ALLROUND STYLE

FLEXIBLE SPACE

街乗りサイズのボディに、多彩に用途が広がる空間を創造しました。

■めざしたのは、「爽快・スマートパッケージング」。

- 無理なく座れるサードスペース。
- 実用性を重視した、ラゲッジスペース。
- シートアレンジは、簡単操作。

DAILY PERFORMANCE

日常での使いやすさを、あらゆる角度から追求しました。

- さまざまなドライブシーンで安心をもたらす、良好な視界。
- 旋回性能に優れた実用最小回転半径。
- 乗り降りしやすい、大開度リアドア。
- 優れた低燃費を実現。

MULTI DRIVING

Chassis

オンロードからオフロードまで。さまざまなシーンで、快適な走りを生むシャシー。

■オンロードでの心地よい乗り味と、オフロードでの安心感の両立。

- 直進安定性に優れたフロントサスペンション。
- しっかりとした乗り心地を支えるリアサスペンション。
- 燃費と制動力を両立する、新開発タイヤ。

Power Train

日常域での扱いやすさと低燃費を両立したエンジン。オフロードでの安定した走りを生む先進機能。

- トルクフルな中低速域と、優れた燃費性能のi-VTECエンジン。
- 雪道、坂道に頼もしい、新開発ヒルスタートアシスト機能採用のVSA（車両挙動安定化制御システム）。
- 後輪への伝達駆動力の応答性を高め、より逞しい走破性をもたらす、新リアルタイム4WD。

SAFETY

リアルワールドを見つめ、より信頼できる安全性を追求。

- リアルワールドを見据え、進化するGコントロール技術。
- より高い安全性をめざした、全方位衝突安全性。
- Car to Carでの安全性を追求した、コンパティビリティ対応ボディ。
- 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<CMBS>+E-プリテンショナー（運転席/助手席）。



INTELLIGENCE

いっそうの安心感と快適性をもたらす、先進・高知能装備。

- 車速と車間を自動制御する、IHCC（インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール）。
- セキュリティアラーム&イモビライザー

ECOLOGY

人と社会と地球に配慮した、高水準の環境性能を追求。

- 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。
- リサイクル可能率90%以上*を実現。
- リサイクル材の使用を推進。
- 環境負荷物質の使用量削減を推進。

*「新型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。

街乗りサイズのボディに、あらゆるシーンで際立つ個性と存在感を表現したデザイン。

力強さ、タフを基調にした、存在感ある「スカルプチュアル・タフ・フォルム」。

エクステリアデザインでは、取り回しのよいボディサイズに力強い存在感と個性を求めて「スカルプチュアル・タフ・フォルム (Sculptural tough form)」をコンセプトに開発。

それは粘土を盛っていく塑造的なつくり方ではなく、金属の塊から削りだしていくような彫刻的表現で、力強い造形をつくり出しました。スクエアなフォルムを追求しながらも、単なる箱型でない張りのある面で構成。足もとの大径タイヤが、張り出したホイールアーチとあわせて逞しい走りを予感させます。

シャープな表情と取り回し性を両立した、コーナーカットノーズ。

フロントのヘッドライト部は、コーナーをスパッとカットし、シャープでキレのある表情を獲得。大胆な印象とともに、旋回時などの取り回し性の向上にも貢献しています。



Photo : 20Xi (4WD)

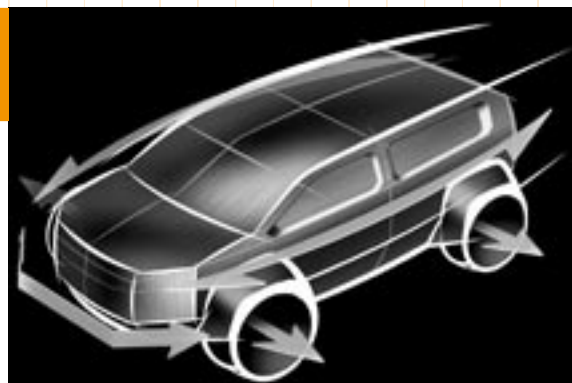


Photo : 20X (FF)

タフさを表現した、フロントビュー。

タフでありながらシャープな表情を表現するために、二段バンパーを採用。アッパーバンパーはオーバーフェンダーと分離し、ボディをホールドする形状で、がっしりとした存在感を生み出しています。さらにグリル、バンパー中央部、エアインテークの左右幅をあわせ、きっちりとした縦のラインで構成。力強さを強調するデザインとしています。



Photo : 20X (FF)

塊感を強く表現したサイドビュー。

ベルトラインを高めに設定し、キャビンをうすく長く、ボディを厚く見せることで、クルマを大きく見せています。しっかりとしたセンターピラーとリアクォーターピラー、ひとつのベクトルで通したキャラクターライン、彫り込んだサイドウインドウが全体の塊感を強く表現。また、大きく立体的なロアバンパー、オーバーフェンダー、ドアロアガーニッシュが、ボディを取り囲みタフネス感を演出しています。

力強い走り感を実現した深曲げテールゲートガラス。

勢いのある走り感を演出するために、ルーフエンドが削ぎ落とされて見えるようにテールゲートガラスを深く曲げました。またガラスの曲げ率は、歪みとのバランスを考慮し、後方視界を妨げないレベルで調整しています。



Photo : 20Xi (4WD)

タフでスポーティなリアビュー。

スクエアなイメージを追求しながら、ただの四角にならないようルーフに向けて絞り込んだリアデザイン。立体的で細部までつくり込んだ縦型リアコンビネーションランプが、力強く上質な印象を与えています。また、ツインエキゾーストパイプを採用し、スポーティな表情をプラスしています。

ディテールに徹底的にこだわり、
細部までSUVらしい力強さを表現しました。

緻密なデザインの ヘッドライト。

ヘッドライトにも
彫刻的なデザインを追求。
内部を円筒形に打ち抜いたような
デザイン手法と丹念なつくり込みで
力強く緻密なデザインとしました。

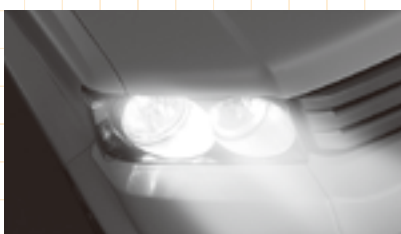


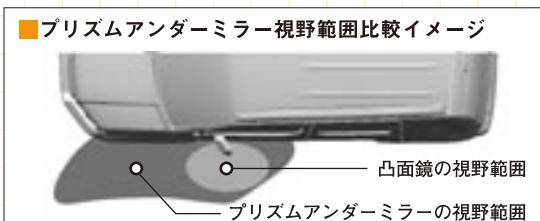
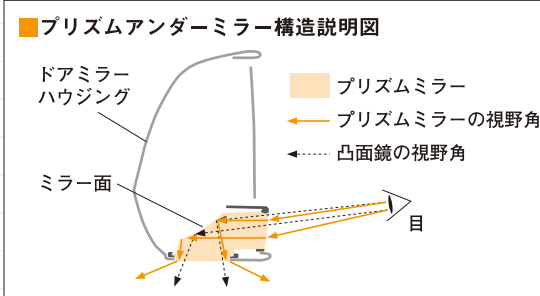
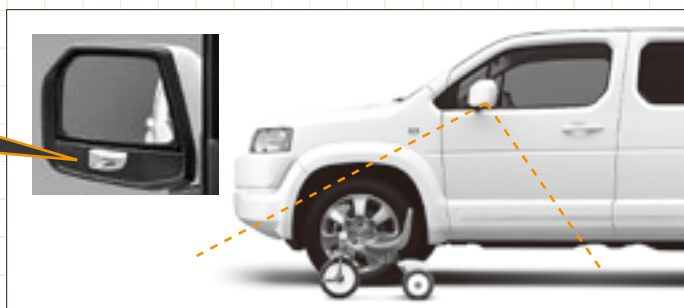
Photo : 18X

逞しさと強さを表現する、フルドア。

上から下まで1枚でプレス成型した、フルドアを採用。
これは、逞しさや強さを表現するために不可欠な要素でした。
フルドアがあつてこそ、センターピラーや
ウインドウまわりの造形(彫り深く面取りしたデザイン)が
完成したのです。プレス成型の場合、難しいとされる
一体感あるサイドパネル面と深い彫りを、
金型のチューニングを丹念に行うことで実現。
あわせて硬質感を確保しました。

タフな印象を与える、 オーバーフェンダー一体の ドアロアガーニッシュ。

リアオーバーフェンダー前半部が
リアドアに取り付くような
ドア見切りとすることで、
リアウインドウを収納する
ドアの戸袋部を拡大。
全収納を可能としました。
サイドシルガーニッシュと
一体デザインのドアロアガーニッシュによって、
タフな印象を与えています。



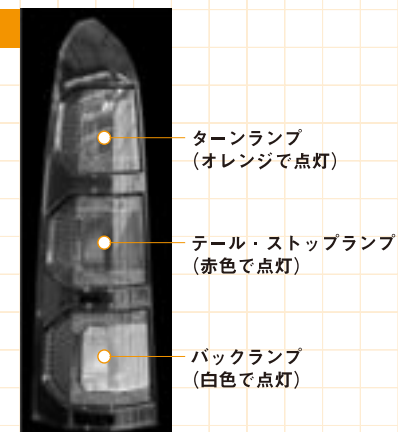
デザイン性と機能性を備えた、 プリズムアンダーミラー。

助手席ドアミラーの下部に、
Honda独自のプリズムミラーを内蔵。
フロントフェンダー上にサイドアンダーミラーのない
スマートな外観と広い視野範囲を実現しています。
複合曲率を持ったプリズムによる光の屈曲を利用し、
同サイズの凸面鏡に対して約2倍の視野範囲を獲得。
左フロントタイヤ付近の路面を映し、
歩道との段差や路肩の溝とタイヤの
すき間なども確認できます。

機能をデザインで表現した、リアコンビネーションランプ。

タフでありながら上質なイメージを与えるために、
非点灯時に全体が赤のオベリスク[※]のように見える工夫を凝らしました。
まず、ターン、テール・ストップ、バック、それぞれの機能を
確保するため各ランプの造形を立体的にしました。その上で、
アウターレンズを赤で統一。さらに点灯時に狙いの色が出るように、
テール・ストップランプに赤のインナーレンズを、またターンランプには緑、
バックランプには青の補色インナーレンズを採用しました。
デザイン性と機能を両立したリアコンビネーションランプを実現しています。

※オベリスク=古代エジプトで、神殿の門前の両側に立てられた石像の記念碑。



多彩なカラーラインアップ。

「スカルプチュアル・タフ・カラー」をコンセプトに、
力強さと洗練さをあわせ持ったスタイリングに
ふさわしいカラーをラインアップ。
ボディの強さを際立てるシルバー系、
都会的なホワイト系・ブラック系、
女性にも似合う華やかな彩色系を用意しました。

シルバー系	●アトランティックブルー・グレー・メタリック (新色) ガラスの透明感をイメージし、都会的で力強い質感を表現。 ●アラバスターシルバー・メタリック 陰影を映し出し、金属の塊感を表現。
ホワイト系 ブラック系	●プレミアムホワイト・パール 洗練された都会的なイメージを表現。 ●ナイトシェイド・メタリック 強い存在感、クールさとタフさを表現。
彩色系	●ニュートロンブルー・メタリック 透明感ある高彩度カラー、若々しい爽快感を表現。 ●ブラックアメジスト・パール 気品とあやしさ、大人の華やかさを表現。

SUVとしてのタフさと 移動空間としての心地よさをデザインしました。

逞しさと心地よさの融合をめざした、「タフ・モダン・インテリア」。

コンセプトは「タフ・モダン・インテリア (Tough Modern Interior)」。

「爽快」×「骨太」をキーワードに、
骨太で安心感のある空間でありながら、
洗練された快適な室内をめざしました。
インストルメントパネルまわりを
立体造形とし、力強さを表現。
キャビンは都会的な洗練された
空間デザインで、多人数乗車の際にも
広さが感じられるよう設計しています。



座り心地と質感にこだわった、 快適3列シート。

シートとしての基本性能と操作の容易さを重視。
3列あるシートそれぞれに合わせた性能と機能を追求しました。

●1列目シート

めざしたテーマは、「ピタフカシート」。
身体にピタッとして、ふかふかな感触。
フレームの剛性に加え、パッドや肩まわりの
形状を工夫し、しっかりとしたホールド感を確保。
さらに、シート表皮に10mmの
ワディング層（低密度ウレタン）を設け、
ソフトな座り心地を実現しています。

●2列目シート

快適な座り心地をもたらす
座面角度やウレタン硬度などを検証。
最適な角度や硬度を設定することで、
優れた着座フィーリングを
実現しています。またスライド量、
リクライニング量とも充分に
確保しています。

●3列目シート

セダンのリアシート同様、
クッションのフレームを
ワイヤー構造とし、
ウレタンを厚めにすることで、
やわらかな座り心地を
実現しています。



Photo : 20Xi (FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影 メーター類の表示は撮影のために点灯させたものです。画面はハメコミ合成

優れた機能性と遊び心を融合したインストルメントパネル。

室内全体は広々としたスクエア基調としながら、メーターや
エアコンスイッチなど視認性や直感的な操作性を大切に、
機能的で力強いコクピットデザインとしています。
メーターは、大きさと配置に変化を付けた
異形4眼を採用し、走りの躍動感や楽しさを演出します。
さらに金属の無垢から削り出したような
メタル調のパーツを随所に配しています。



Photo : 20Xi (FF) メーター類の表示は撮影のために点灯させたものです。

車室内VOC^{*}を低減。

内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、
トルエンなどのVOCの揮発量を抑制しました。また、排ガス臭、
花粉除去性能に優れた高性能脱臭フィルターを全グレードに標準装備し、
車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、VOCを厚生労働省の定めた
『室内濃度指針値』以下とし、車室内の空気質を改善しています。

※VOC (揮発性有機化合物) : Volatile Organic Compounds

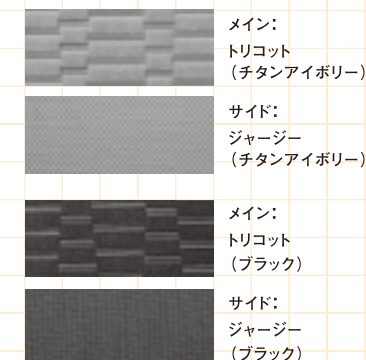
アレルフリー高性能脱臭フィルターを採用。(18Lを除き標準装備)

外気を取り込む際、スギ花粉などの侵入を抑えるだけでなく、
アレルギー性疾患を引き起こすアレルゲンを
ほとんどシャットアウト。室内のアレルゲンを5分以内^{*}に半減、
15分^{*}でほぼ捕獲しその活動を阻止し、快適でクリーンな室内環境を保ちます。

※ Honda測定値

見た目はタフ、肌触りはソフトな カラー&マテリアル。(18Lを除き設定)

内装色は、若々しさを表現する青みがかったブラックと、
軽やかな印象のチタンアイボリーを用意。
またシート表皮には、メインに大胆な凹凸のある、
新開発素材のスエード調トリコットを、
サイドには立体感がありながら、ソフトな肌触りで丈夫な
ディンプル調ジャージーを採用しています。



メイン：
トリコット
(チタンアイボリー)

サイド：
ジャージー
(チタンアイボリー)

メイン：
トリコット
(ブラック)

サイド：
ジャージー
(ブラック)

Photo : 20Xi (FF) メーカーオプション装着車
カットボディによる撮影
メーター類の表示は撮影のために点灯させたものです。
画面はハメコミ合成
小物は撮影のために用意したものです。

オンロードからオフロードまで。 さまざまなシーンで、快適な走りを生むシャシー。

オンロードでの心地よい乗り味と オフロードでの安心感の両立。

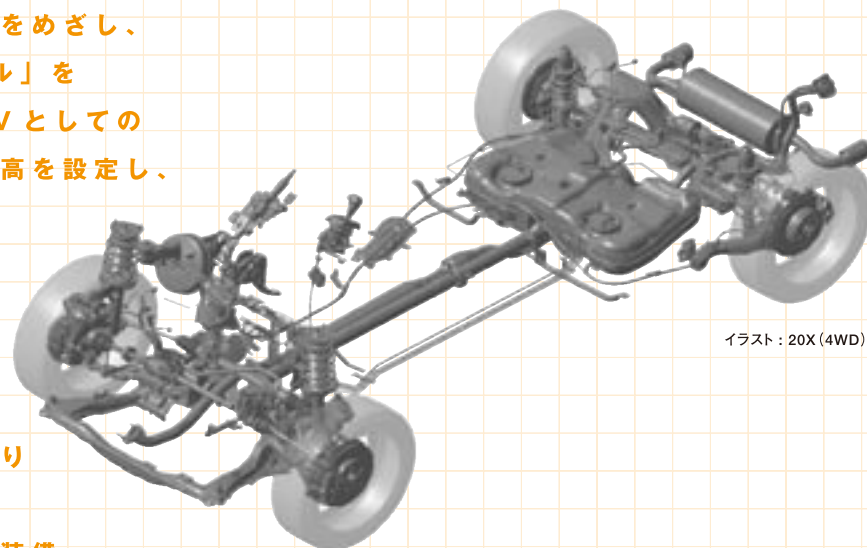
人の感性に自然な乗り味・走り味をめざし、「スッカリ・シッカリ&ナチュラル」を開発の方向性に定めました。SUVとしての走破性を確保するための最低地上高を設定し、大径タイヤを採用。

サスペンションは高い接地性を確保するために、ストロークの最適化を行い、オフロードでのシッカリ感の向上を図りました。

また、扁平燃料タンクの採用により低重心化を図るとともに、リアスタビライザーを全タイプに装備。

ロールフィールを最適化し、オンロードでのスッカリ感を向上しています。また、徹底した走り込みにより、足まわりに入念なチューニングを施し、ナチュラルな応答で心地よく楽しく走れ、高い接地性による安心感とフラットな乗り心地を実現。

さらに、大径タイヤにともないブレーキサイズをアップ、剛性感のある扱いやすいブレーキフィールを実現しています。



スッカリとしたステアフィールを実現する、 EPS（電動パワーステアリング）。

電動モーターの駆動力で操舵アシストを行うEPSを採用。

燃費性能への貢献はもちろん、車両の走行状況に応じた適切なアシストを高精度に制御しています。

モーターには高回転・低慣性のブラシレスモーターを採用し、充分なモーター出力を確保。

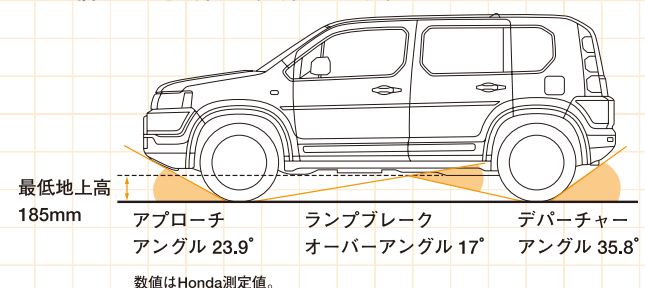
その上で、サスペンションとのマッチングを図ったステアリングレシオや、アシスト特性の最適チューニングを施しました。

各部の低フリクション化などと相まって、スッカリとしたステアフィールを実現しています。

優れた走破性をもたらす、 グラウンドクリアランス。

Hondaの低床プラットフォームを使いながら、充分なグラウンドクリアランスを持つハイライダーをつくる。この課題に、大径タイヤの採用やサブフレームの取り付け位置の変更などにより、ハイライダー化。

最低地上高185mm、アプローチアングル23.9度、デパーチャーアングル35.8度を確保し、優れた走破性を発揮します。



直進安定性に優れた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。

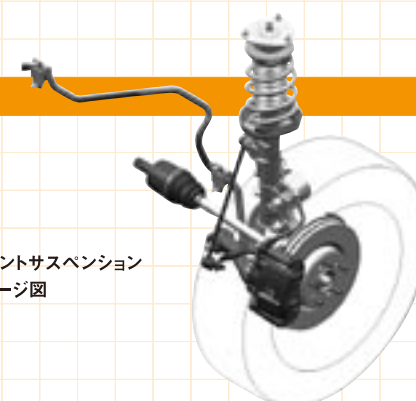
キャスター角／キャスタートレール量をステアリングとのマッチングなどにより、キャスタートレール量を最適な25mmに設定。直進安定性を高めるとともに、ブレーキフォース／サイドフォースが入力した際のトー変化をコントロールし、旋回時の安定性を高めています。

また、サイドフォースキャンセルスプリングの採用により、サスペンションスペースを小さくしながら乗り心地を向上。

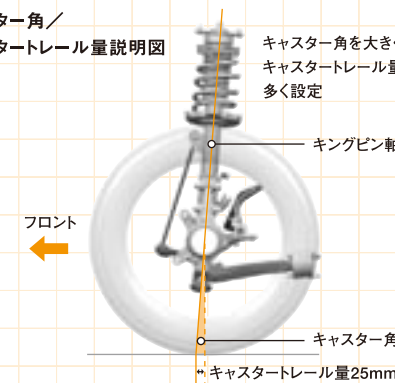
さらにコンプライアンスブッシュの配置を最適化することで、ブッシュの低バネレート化が可能となり、さらなる乗り心地の向上を図りました。

そのほか、操舵フィールを向上させる左右対称巻スプリング、ロールフィールを向上させるウレタン製バンプストップラバーなどを採用しています。

■フロントサスペンション
イメージ図

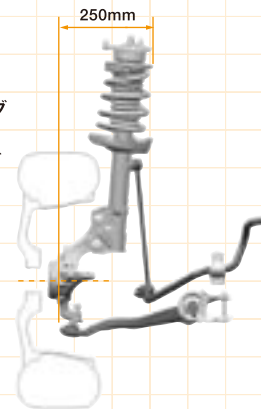


■キャスター角／
キャスタートレール量説明図



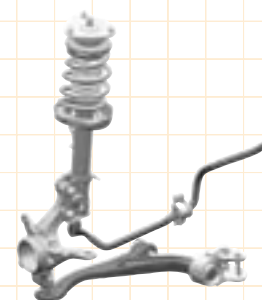
■サイドフォース
キャンセルスプリング

ダンパーを起こすことができるため、横方向のスペース効率が向上



■コンプライアンス
ブッシュ配置説明図

ロアアームからの入力、ブッシュの軸をねじる方向に働く。サスペンションストロークに対して安定した特性となるため、ブッシュの低バネレート化が可能

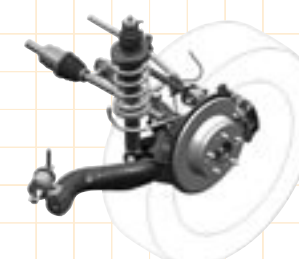


しっかりとした 乗り心地を支える、 リアサスペンション。

3列目シートの居住性確保に貢献するコンパクトなリアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。ハイテン材を採用したロアアームは、高さと板厚を確保し、高剛性化を図るとともに、トレーリングアームとの締結を溶接にすることにより締結剛性も高めています。これらにより、高い横剛性を確保し操縦安定性能を向上。

そのほか、アッパーアームブッシュとダンパースプリングを低バネレート化し、乗り心地を向上させるとともに、ロードノイズの低減を図りました。

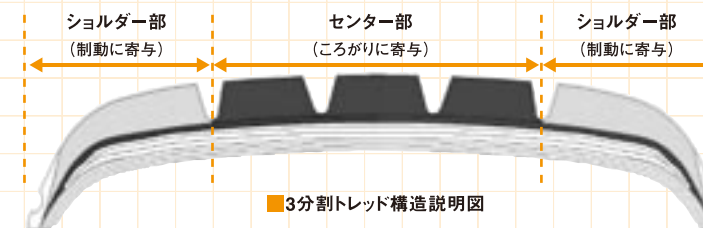
■リアサスペンションイメージ図



燃費と制動力を両立する、新開発タイヤ。(2.0ℓ車に標準装備)

走行時と制動時のタイヤの接地圧分布に着目し、センター部と両端ショルダー部に異なるゴム材を用いた3分割トレッドタイヤを採用しました。

センター部には転がり抵抗の少ないゴム材を採用し、燃費を向上。また、両端ショルダー部には摩擦係数の大きいゴム材を採用するとともに、制動時の接地圧を均一化することにより、制動性能を向上させています。その結果、燃費性能と制動性能を高いレベルで両立しました。



日常域での扱いやすさと低燃費を両立したエンジン。 オフロードでの安定した走りを生む先進機能。

トルクフルな中低速域と、優れた燃費性能の i-VTEC エンジン。

1.8ℓ は走り と 燃費 のベストバランスを、
2.0ℓ はさらに走り を追求したエンジンに仕上げました。
エンジン開発にあたっては、中低速域での扱いやすさと
低燃費という、日常での使い勝手を重視。
その実現のために、中速トルクと燃費に優れた
「可変吸気量制御」i-VTEC エンジンを採用しました。
クロスロードに搭載した i-VTEC エンジンは、
Honda 独創の VTEC
(可変バルブタイミング・リフト機構) を進化させ、
低負荷走行時に吸気バルブの閉じる
タイミングを遅くした、可変吸気量制御エンジンです。
さらにスロットルバルブを最適に制御する
DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) によって、
燃費のよい吸気バルブの遅閉じ領域を最大限活かせる
設定としています。加速時には十分なトルクを
発生させ、一定速になるとできるだけ遅閉じ領域を
使えるよう DBW とギアレシオを設定。また、
吸排気系に形状等の最適化を行い、効率のよい
吸気量の獲得を可能にしました。これらにより
低速域からの力強いトルクを発生するとともに、
卓越した低燃費を実現。しかも、高水準の
排出ガスクリーン性能も達成しています。

「可変吸気量制御」i-VTEC システム

走行状況に応じ、DBWによるスロットルバルブ制御と、VTEC機構による吸気バルブの閉じタイミング制御(2バルブのうち1バルブ)を行い、クルーズ時などの低負荷走行時にはポンピングロスを低減し、発進・加速時など高い出力・トルクを必要とするときには、吸気充填効率を最大限に高めます。これまでポンピングロスにより悪化していた低負荷走行時のエネルギー効率を大幅に向上することで、トルクフルで力強い走り と 低燃費 を両立しました。



Photo: 2.0ℓ i-VTECエンジン

◆2.0ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン

●最高出力(ネット値)

110kW[150Ps]/6,200rpm

●最大トルク(ネット値)

190N・m[19.4kg・m]/4,200rpm

●10・15モード燃料消費率

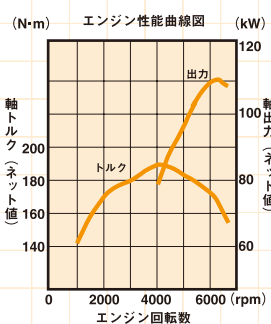
13.8km/ℓ(FF車)「平成22年度燃費基準+5%達成車」

13.2km/ℓ(4WD車)^{※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

^{※1} 20X。

^{※2} 一部タイプやメーカーオプション装着によって「平成22年度燃費基準+10%達成車」もあります。



◆1.8ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン

●最高出力(ネット値)

103kW[140Ps]/6,300rpm

●最大トルク(ネット値)

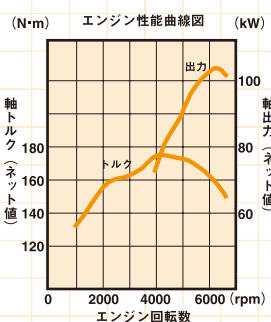
174N・m[17.7kg・m]/4,300rpm

●10・15モード燃料消費率

13.8km/ℓ(FF車)「平成22年度燃費基準+5%達成車」

13.4km/ℓ(4WD車)「平成22年度燃費基準達成車」

国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定



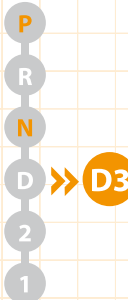
エンジンに合わせて最適チューニングした5速オートマチック・トランスミッション。

ギア段間差が少なく、スムーズにつながる5速オートマチック・トランスミッションを採用し、エンジンに合わせ最適チューニング。1.8ℓ用はハイレシオで走り と 燃費 の最適化を図り、2.0ℓはローレシオ化し、走り重視の設定としています。
ともに走行状態に応じて理想的なスロットル制御を行う
DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) と連携し、爽快かつ経済的な走りを実現。
1～3速の間のみで変速するD3モードを備え、山道もパワフルに走行できます。
さらに、シフトホールド制御により、カーブでの不要なシフトアップを抑制。
快適なコーナリングと、コーナー出口での力強い加速を実現します。



Photo: 20X

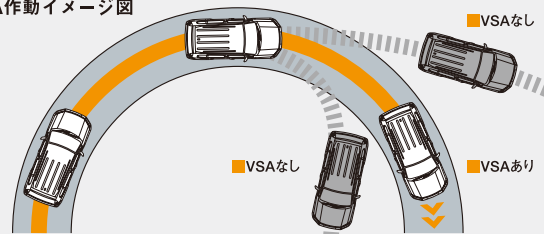
D3モードにすると、1～3速で変速。
下り坂などエンジンブレーキが必要な時に便利です。



雪道、坂道に頼もしい、 新開発ヒルスタートアシスト機能採用の VSA (車両挙動安定化制御システム)。 (4WD車に標準装備)

ブレーキ/エンジントルク制御により、
左右輪の駆動力を緻密にコントロールするVSA。
左右輪で路面状況が異なる場合、
滑りやすい側の車輪にブレーキをかけ、
反対側の車輪への駆動力配分を増やすことで
ホイールスピンを抑制し、
より安定した走行を可能にします。
さらに新開発のヒルスタートアシスト機能は、
坂道でも安心して発進できるシステムです。
坂道などでブレーキを放した際に、
後退してしまうような時、
ブレーキ圧を保持(約1秒間)することによって
後退を防ぎ、あわてることなく
ブレーキペダルからアクセルペダルに
踏み替えることができます。
作動する角度を約5%～35%勾配で設定。
4WD車全タイプに採用しました。

■VSA作動イメージ図



[VSAの機能]

- オーバーステア抑制 旋回時、車両の巻き込みが発生した場合の挙動安定化。
- アンダーステア抑制 旋回加速時、駆動輪の軌跡がふくらんだ場合の路面トレース性向上。
- 発進性の向上 左右輪の路面状況が異なる場合、低μ路側の車輪にブレーキをかけて空転を抑え、高μ路側の車輪にエンジン出力を配分することで発進・加速性を高める。



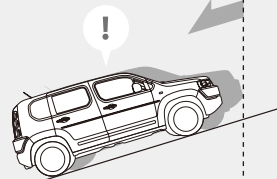
■制動制御

制動時の安定性向上。

■ヒルスタートアシスト機能作動イメージ図

ヒルスタートアシスト機能なし

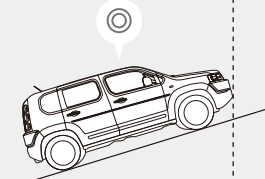
■ブレーキ解除時



急な坂道ではブレーキからアクセルへ、ペダルを踏み替える瞬間にクルマが後退。あわててアクセルを踏むと、発進がギクシャクすることも。

ヒルスタートアシスト機能あり

■ブレーキ解除時

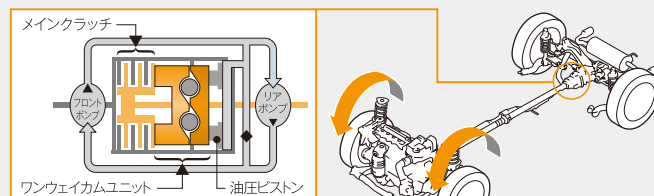


ブレーキを放しても、一時的に車両の後退を抑制。落ちついてペダルを踏み替え、スムーズに発進。

後輪への伝達駆動力の応答性を高め、より遅しい走破性をもたらす新リアルタイム4WD。

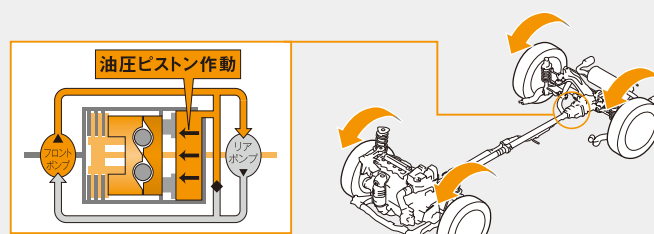
通常はほぼFF状態で走行し、発進・加速時や雪道など走行状況に応じて
後輪にも適切な駆動力を配分するHonda独自の新リアルタイム4WDシステム。
後輪へ駆動力を伝達するデュアルポンプシステム(DPS)にワンウェイカムユニットを追加することで、
前輪の空転検知能力を大幅に向上。きわめてクイックリーな駆動力伝達を可能にしました。
FF⇄4WDの切り換えを瞬時にを行い、雪道などでの発進性やコーナリングの安定性を飛躍的に高めています。

■新リアルタイム4WD作動イメージ



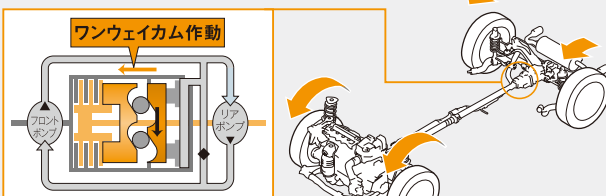
通常走行(FF)

通常はほぼFF状態で走行。前輪と後輪に回転差がないため、ワンウェイカムは作動しません。



雪上登坂等(油圧作動:4WD)

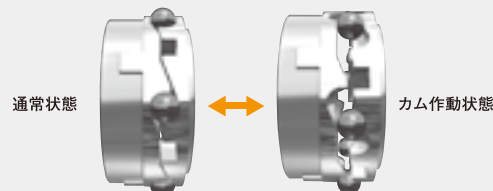
後輪に、より大きな駆動力が必要になると、油圧の力でさらにメインクラッチを押しつけます。



雪上走行等(カム作動:4WD)

滑りやすい路面になると、前輪と後輪に回転差が生じるため、ワンウェイカムがメインクラッチを押しつけます。瞬時に後輪に駆動力を伝えて4WDに切り換わります。

■ワンウェイカム作動イメージ



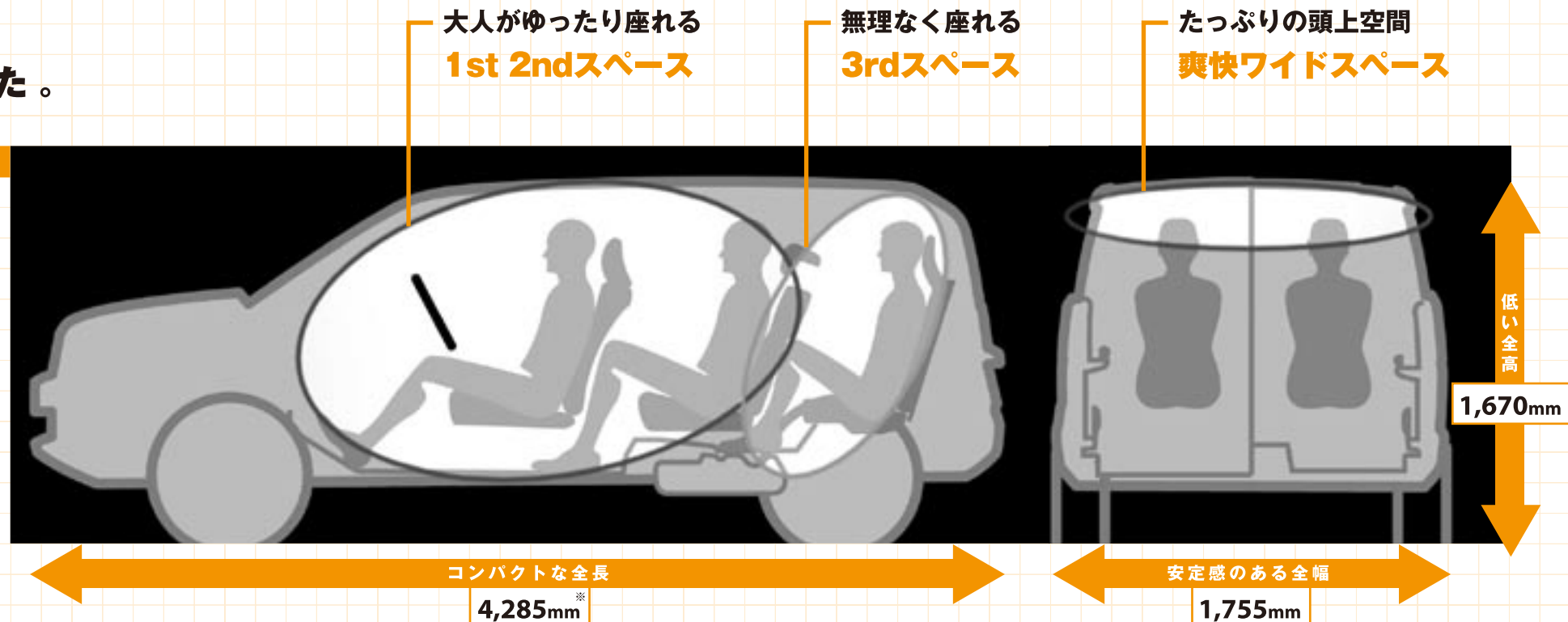
FLEXIBLE SPACE

街乗りサイズのボディに、
多彩に用途が広がる空間を創造しました。

めざしたのは、「爽快・スマート パッケージング」。

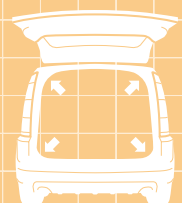
SUVテイストのスタイリングを有しながら、
取り回しに優れたコンパクトな全長4,285mm[※]。
そのサイズの中に、3列シート7人乗車の爽快空間を実現しました。
1列目・2列目は、大人がゆったり座れるスペースを確保。
3列目は、スペアタイヤを廃止するなど工夫を凝らし、
無理なく座れるスペースとしました。
頭上空間や横幅もたっぷりで、快適な空間を生み出しています。
また、ラゲッジスペースも簡単アレンジ操作で、
より広いスペースを確保できます。もちろんこれらのパッケージングには、
Hondaが培ってきた低床技術が大きく貢献しています。

※メーカーオプション(プレミアムスタイルパッケージ)装着車を除く。



実用性を重視した、ラゲッジスペース。

無駄なスペースがなく、すみずみまで使える効率のいい
スクエアな空間設計。ラゲッジスペース内の張り出しも
極力抑え、効率よく荷物が積める実用的なパッケージングを
実現しています。テールゲートの開口部も十分に確保し、
四角い空間とともにさまざまな形状のアイテムが
積み込みしやすい設計。床面は、段差やすき間がほとんどなく
フラットです。また、汚れにくい撥水シートと、2列目の
シートバックにハードボードなどを装着したユーティリティ
パッケージもメーカーオプションで用意しました。



四角い空間設計で、荷室の隅まで無駄なく荷物を積載可能。
効率よく積み込める、実用的なパッケージングを追求。



5 person mode

3列目シートを倒せば、348ℓ[※]のスペース。

※VDA方式によるHonda測定値



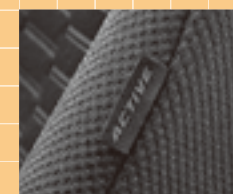
3 person mode

2・3列目シートの片側を倒せば、長尺物が積めるスペースに。



2 person mode

2・3列目シートを倒せば、ビッグスペースが出現。



ユーティリティパッケージ

(20X、18X、18L・Xパッケージに
メーカーオプション)

汚れにくい撥水シートと、
2列目のシートバックを固くした
ハードボードで、
アウトドアアイテムも気軽に積載。
アップボードで
2、3列目シートの隙間もカバー。

シートアレンジは、簡単操作。

シートアレンジについては、簡単操作であること、
片手で操作できること、3列目シートが車内・車外から
操作できることをめざしました。2列目シートを
収納する場合は、リクライニングレバーを操作することで
片手で容易に行えます。3列目シートは
シートバックの出し入れが簡単操作で行え、
テールゲート側からも操作ができます。また、肩口の
リング付ストラップによってリクライニングも可能です。



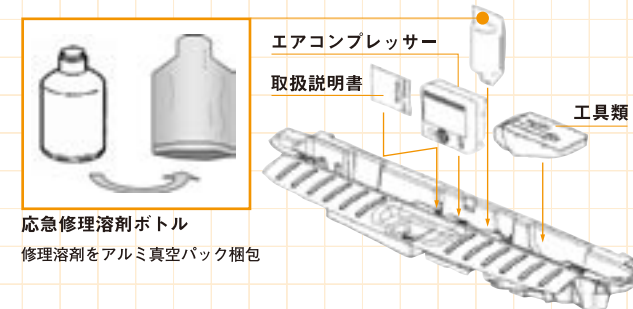
リクライニングレバー(2列目シート)



リング付ストラップ(3列目シート)

パッケージング効率を考慮し、
応急パンク修理キットを全タイプに採用。

スペアタイヤをスペース効率や軽量化の視点から
廃止し、タイヤを脱着することなく処置ができる
応急パンク修理キットを装備。パンクした場合、
いったんタイヤの空気を抜き、溶剤を挿入し
エアを入れます。溶剤がパンク部分をふさぐように
凝固する仕組みです。溶剤は、劣化を抑えるために
真空パックとし、長寿命化を図っています。



オレンジ枠内の写真は全て20X(FF)ディーラーオプション装着車 シートアレンジは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。

DAILY PERFORMANCE

日常での使いやすさを、
あらゆる角度から追求しました。

さまざまなドライブシーンで安心をもたらす、良好な視界。

ドアミラーの位置や三角窓の形状を細やかに調整し、運転席から広い左右の視界を確保。
また後方も目視しやすいよう配慮しています。右左折や狭い道、車庫入れなど、
さまざまなドライブシーンで安心できる視界のよさです。さらに高いアイポイントで、前方の見晴らしも良好。
ボンネットフードが見え、車両感覚がしっかりと把握できます。

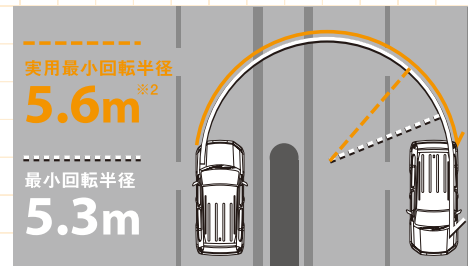


Photo : 20X (4WD)
メーカーオプション装着車

旋回性能に優れた実用最小回転半径。

外側のタイヤを基準とした最小回転半径は、5.3m。フロントコーナー部の軌跡による実用最小回転半径は、クラス^{※1}トップレベルの5.6m^{※2}を達成しています。コーナーをカットしたエクステリアデザインにより、Uターンや車庫入れもラクに行えます。

※1 1.8ℓ～2.0ℓクラスのミニバン、SUV。 ※2 ボディのフロントコーナーを基準にした計測値 (Honda測定値)。



乗り降りしやすい、大開度リアドア。

リアドアは、約80度という大開度を実現。
さらにステップ形状を平らにすることで
2列目・3列目への乗降性を向上させています。
また、2列目シートの肩口のレバー操作により、
シートが前に倒れスライド。
3列目にスムーズに乗り降りできます。



優れた低燃費を実現。

クラス^{※1}トップレベルの低燃費13.8km/ℓ^{※2}を達成。デイリーユースにも
ロングドライブにも、気がねなく使うことができます。

13.8km/ℓ^{※2}

※1 1.8ℓ～2.0ℓクラスのSUV (2WD車)。 ※2 数値はFF車。10・15モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)。

必要な大きさと
使いやすさを
考えた、多彩な
収納ポケット。



チケットホルダー
(運転席側サンバイザー)



コインポケット



インパネトレイ



ユーティリティボックス



フロントアンダーポケット



アッパーボックス (助手席側)



グローブボックス
(車検証ホルダー付)



センターコンソールボックス
(カップホルダー付)



フロントドアポケット
(ボトルホルダー付)



リアドアポケット
(ボトルホルダー付)



2列目シートセンターアームレスト
(カップホルダー付)



コートフック (2列目シート右側)



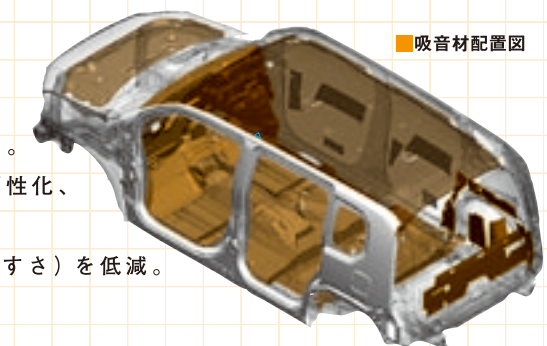
3列目シート用サイドポケット
(ボトルホルダー付)



シートバックポケット (助手席)

さまざまなノイズに配慮した、静粛性。

静かで快適な室内のために最も重視したのは、ロードノイズの低減です。
そのために新開発の大断面多角形リアフレームによるリアまわりの高剛性化、
サスペンション取り付け部の剛性アップ、さらに吸音材の最適配置、
防音アンダーコートを採用などにより、ボディの音響感度 (音の成りやすさ) を低減。
大幅にロードノイズを抑え込みました。また、こもり音やエンジン音、
風切り音に関しても、ハイレベルな静粛性を実現しています。

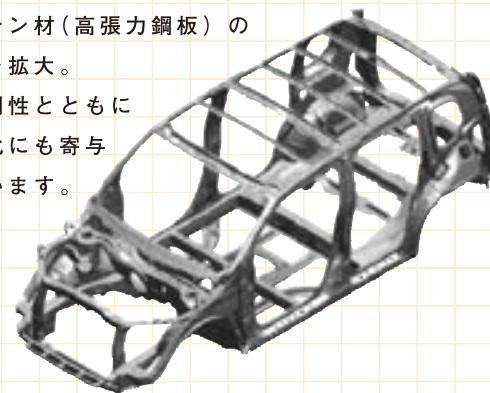


吸音材配置図

イラスト : 20X (FF)

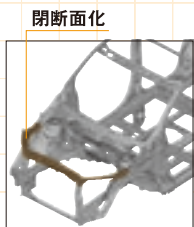
軽量かつ強固な、高剛性ボディ。

曲げ剛性やねじり剛性という静剛性に加え、
フロント左右とリア上下の剛性バランスを
最適化するなど優れた動剛性を実現。
確かな操縦安定性と快適な乗り心地に
貢献しています。また、軽量で強度の高い
ハイテン材 (高張力鋼板) の
適用を拡大。
高い剛性ととともに
軽量化にも寄与
しています。



フロントまわりの高剛性化

フロントバルクヘッドの閉断面化を行い、
さらに結合部にもバルクヘッドを追加し剛性を
高めています。また、フロントサスペンション
取り付け部のダンパーtoダンパーに
スティフナーを追加し、しっかりとしたハンドリングを実現しています。



閉断面化

リアまわりの高剛性化

テールゲート開口部を全周閉断面化すると
ともに、四隅にバルクヘッドの追加や、
上左右コーナーの部材をラップさせて結合。
これによりラゲッジスペースを
犠牲にすることなく、高剛性化を実現しました。
また、ダンパーベースのガゼットを大型化し、
クロスメンバーとの締結点を増やし、強固な構造としています。



全周閉断面化

大型ガゼット

リアルワールドを見つめ、 より信頼できる安全性を追求。

リアルワールドを見据え、進化するGコントロール技術。

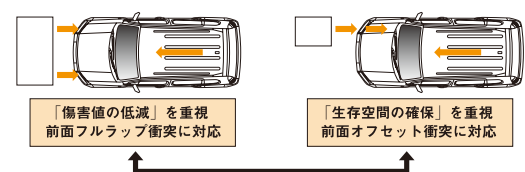
衝突時の衝撃（G）をコントロールして
人への傷害を軽減する、Honda独自のGコントロール技術。
相手車両への衝撃にも配慮するという、
テーマにも対応しています。



●乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」の両立。

一般的なバリア衝突テストに加え、
Honda独自の目標値を設定したクルマ相互の
衝突テスト（相手車両2トンクラスまでの乗用車、
双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセット衝突）
などにより、乗員の「傷害値の低減」と
「生存空間の確保」を両立。リアルワールドを見据え、
乗員保護性能を追求しています。

■「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立する衝突安全技術

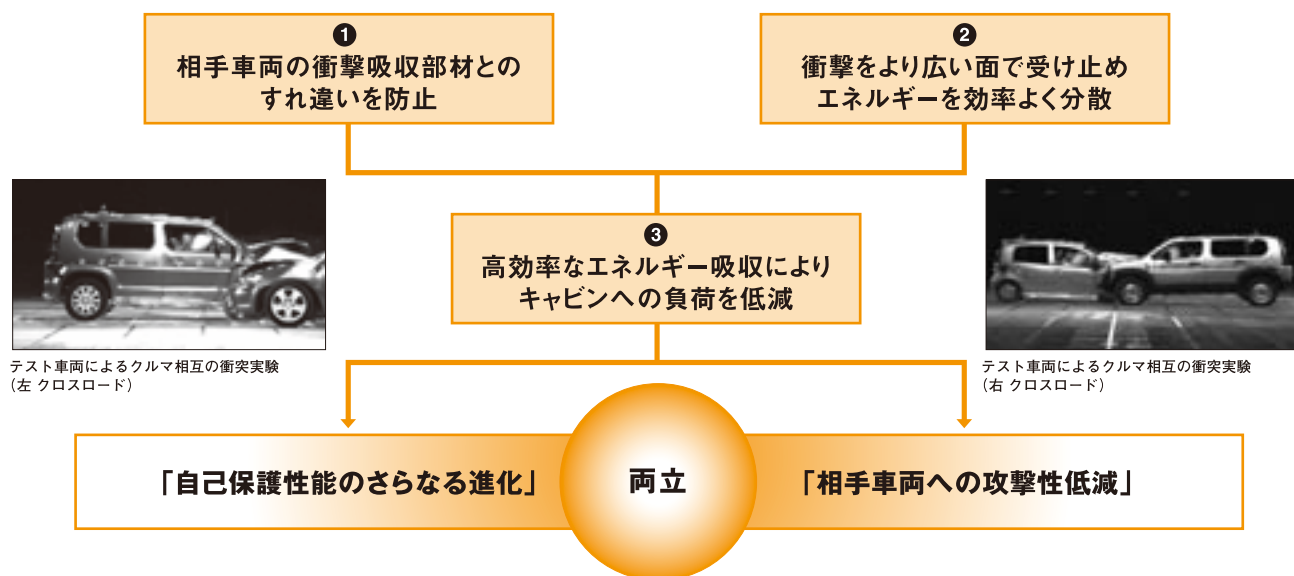


相反する2つの要素を両立させ、自己保護性能を向上

●「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。

重量やボディ骨格・硬度の違いにより、一方のクルマが
大きなダメージを受けてしまう場合があります。
そこでクルマ相互の衝突実験・研究を重ね、乗員の保護性能をいっそう進化させたい、
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



より高い安全性をめざした、全方位衝突安全性。

前面衝突

サブフレームの屈曲構造や、ギアボックスの
取り付け部をアルミ製とし衝突時に折れるようにするなど、
衝突エネルギーをコントロールします。

側面衝突

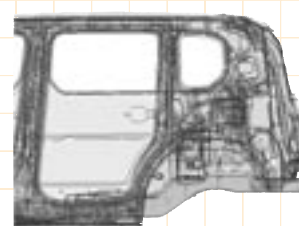
サイドシル断面の大型化や3列目まで覆う
サイドカーテンエアバッグの設定などにより、
衝撃を効果的に吸収します。

後面衝突

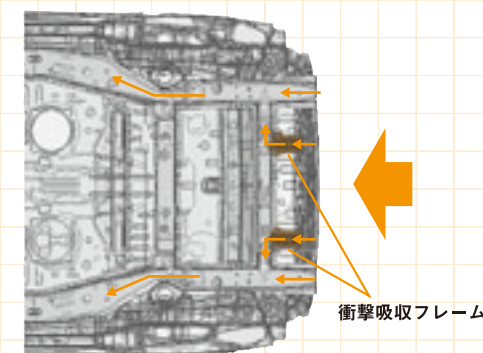
リアフレームの断面を大型化するとともに、内側に2本の
衝撃吸収フレームを設置。これらのフレームは衝突時の
衝撃を効果的に吸収できるよう多角形断面としています。

前面フルラップ衝突55km/h、
前面オフセット衝突64km/h、
側面衝突55km/hというテスト基準を持つ、
公的な自動車衝突テストJ-NCAP
(Japan- New Car Assessment Program :
自動車アセスメント)での最高評価である、
運転席/助手席6スターをめざしました。
さらに後面衝突50km/h、歩行者保護、
Honda独自基準であるCar to Carまで、
全方位、世界基準の高い衝突安全性を追求しました。

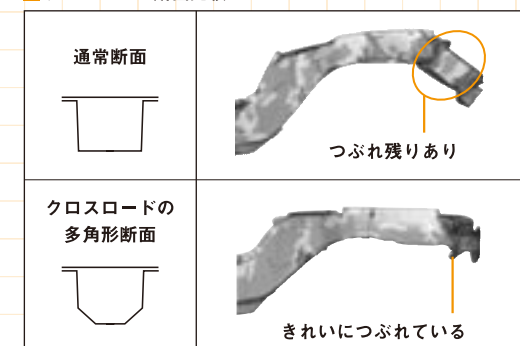
■大型断面リアフレーム



■リアフレーム荷重分散構造

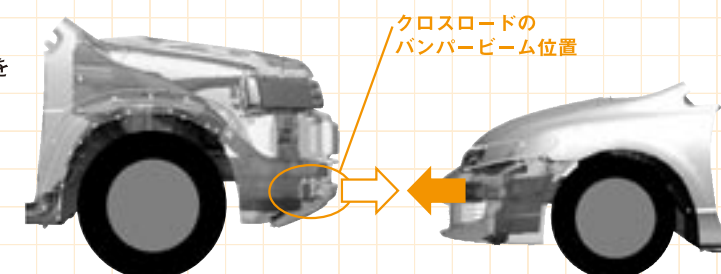


■リアフレーム断面比較



Car to Carでの安全性を追求した、コンパティビリティ対応ボディ。

クロスロードはボディが高い位置にあるため、
当然フロントサイドフレームも高い位置にあります。
万一、車高の低いクルマと衝突した場合、
相手車両に乗り上げてしまい、双方の衝撃吸収構造を
活かしることができません。そこで、
バンパービームを下げた位置に設定し、
すれ違いを防止。自己保護性能と
相手車両への攻撃性低減の両立をめざした
コンパティビリティ対応ボディを実現しています。



頭部や脚部などに対する 衝撃吸収構造を採用した、 歩行者傷害軽減ボディ。

万一の際、歩行者にダメージを与えやすい
ボディ前部に、衝撃をやわらげる構造を採用。
Hondaは国内法規にとどまらず、
脚部などの傷害軽減にも
独自の基準を設け取り組んでいます。

■ボンネットヒンジ部衝撃吸収構造

ボンネットの取り付けヒンジを変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

■衝撃吸収ワイパー

ワイパー取り付け部を脱落する構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

■衝撃吸収ボンネット

エンジンなどとボンネットの間に
空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。

■衝撃吸収バンパー

バンパービーム形状を最適化することで
空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。

■衝撃吸収フロントフェンダー

フェンダー取り付け部を変形しやすい
構造とし、衝突時の衝撃を吸収。



SAFETY

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＜CMBS＞＋
E-プリテンショナー（運転席／助手席）。

〔20Xi（4WD）に標準装備、20X（4WD）、18Xに
IHCCとセットでメーカーオプション〕

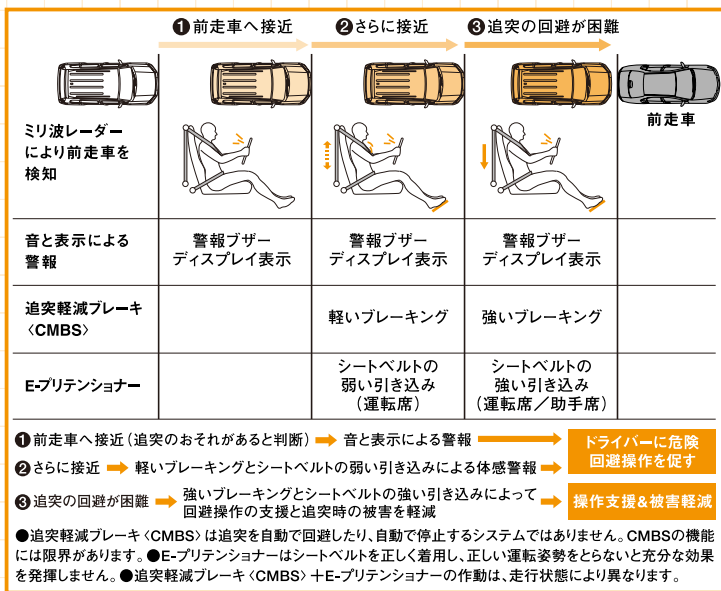
ミリ波レーダーにより前走車との距離や
相対速度などを検知し、追突のおそれがあると
コンピューターが判断した場合には警報を発し、
さらに危険度に応じてブレーキとシートベルトを
制御することで、ドライバーによる危険回避操作を
支援するとともに追突被害の軽減を図ります。
ミリ波レーダーはフロントグリル内に設置され、
前方約100mにわたって前走車を検知します。

※ CMBS = Collision Mitigation Brake System

その他、充実した安全装備。

●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 ●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（左右席） ●3列目シート3点式ELRシートベルト ●頭部衝撃緩和1列目シート ●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） ●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/オートライトコントロール機構付） ●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）＋ 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）

■「追突軽減ブレーキ＜CMBS＞＋E-プリテンショナー」基本作動イメージ



ECOLOGY

人と社会と地球に配慮した、
高水準の環境性能を追求。

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。

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以下までに低減しています。

「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。



平成22年度燃費基準に適合。

「平成22年度燃費基準＋10%達成車」表示マーク

平成22年度燃費基準を
10%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。



20Xi（4WD）

「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。



FF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。



20X（4WD）※、18X

※装着するメーカーオプションによって異なることがあります。

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、
リサイクルしやすく環境にやさしい材料選定を行いました。PVCの使用量は、シュレッダー
ダスト中の塩素濃度1%以下レベルにまで削減しています。また、インテリア、エク
ステリアの樹脂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採用し、ゴムや樹脂部品への識別記号の
表示を推進するなど、リサイクル可能率を90%以上※としています。

※「新型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。

リサイクル材の使用を推進。

Hondaは、リサイクル材の使用を
積極的に推進しています。
クロスロードでは、スブラッシュシールド、
バッテリーカバー、バッテリーボックス、吸音材などに
再生樹脂を使用しています。

環境負荷物質の使用量削減を推進。

Hondaは環境負荷物質と呼ばれる、
鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの
使用量削減に積極的に取り組んでいます。
クロスロードは、鉛、水銀、カドミウム、
六価クロムで日本自動車工業会が定める
自主削減目標を達成しています。

〔日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標〕

・鉛：2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減
・水銀：2005年1月以降使用全廃（交通安全の観点で使用する部品は除く）
・カドミウム：2007年1月以降使用全廃
・六価クロム：2008年1月以降使用全廃

低燃費走行を支援するエコランプ。

経済的な走行状態であることをドライバーに知らせるエコランプを備えています。

車速と車間を自動制御する、IHCC （インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール）

〔20Xi（4WD）に標準装備、20X（4WD）、
18XにCMBS＋E-プリテンショナーとセットでメーカーオプション〕

高速道路などでの定速走行を可能にする
クルーズコントロール機能に加え、
先進の車速／車間制御機能を備えたIHCC。
フロントグリル内に設け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。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：車両前方100m以内 角度16度 ●作動車速：45km/h～100km/h ●車間は3段階に設定可能

■定速制御＜前走車なし＞



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＜前走車検知＞



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＜前走車に追従＞



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）

■加速制御＜前走車離脱＞



自車線の前走車が車線変更
した場合は、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。

セキュリティアラーム & イモビライザー

〔20Xi、20Xに標準装備、18X、18L・
Xパッケージにメーカーオプション〕

ロック状態のドア、ボンネット、テールゲートを不正に開けようとした場合などに、
専用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。
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と合わせ、盗難防止に効果的です。

EQUIPMENT

■ 主要装備

タイプ	20Xi		20X		18X	18L		全タイプ標準装備
	FF	4WD	FF	4WD	4WD	FF	FF	
安全装備	駆動方式							● 横前衝突緩和と1列目シート ● 1列目シート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 ● 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 ※3 ● 3列目シート3点式ELRシートベルト ● ハイマウント・ストップランプ ● フットパーキングブレーキ ● ドアビーム ● 室内難燃材 ● 運転席シートベルト締め忘れ警告ブザー& 警告灯(シートベルトリマインダー付) ● チャイルドブルー
	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・サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付) + 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)	●	●	●	●	●	●	
	ヒルスタートアシスト機能	●	●	●	●	●	●	
	追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナー(運転席/助手席)	●	●	●	●	●	●	
	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)	●	●	●	●	●	●	
	ディスプレイヘッドライト(HID) (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)	●	●	●	●	●	●	
	ハロゲンヘッドライト(マニュアルレベリング機構付)	●	●	●	●	●	●	
快適装備	ホーン	●(ダブル)	●(ダブル)	●(ダブル)	●(ダブル)	●(シングル)	●(シングル)	● 車速連動オートドアロック(テールゲート連動) ● アクセサリーロック(DC12V) ● パワードアロック(テールゲート連動) ● リアヒーターダクト ● イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー ● ライト消し忘れ警告ブザー ● パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー ● EPS(電動パワーステアリング) ● 液晶ツイントリップメーター(外気温/平均燃費) ● エコランプ
	IHCC(インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール) + マルチメディアメーション・ディスプレイ	●	●	●	●	●	●	
	Honda HDDインターナビシステム(リアカメラ付) (7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、AV入力端子、携帯電話入力端子、 照明付オーディオリモートコントロール&音声認識スイッチ付)+4スピーカー ※4	●	●	●	●	●	●	
	オーディオレス(フロント2スピーカー) ※4	●	●	●	●	●	●	
	セキュリティパッケージ	●	●	●	●	●	●	
	セキュリティパッケージ	●	●	●	●	●	●	
	電波式キーレスエントリーシステム(アンサーバック/ ウエルカムランプ機能付、キーレスエントリー 一体型キー) ※5	●	●	●	●	●	●	
	Hondaスマートキーシステム(Hondaスマートキー2個付) ※5	●	●	●	●	●	●	
	オートエアコンディショナー	●	●	●	●	●	●	
	アレルフリー高性能脱臭フィルター	●	●	●	●	●	●	
インテリア	高性能脱臭フィルター	●	●	●	●	●	●	● 昼夜切り換え式ルームミラー ● 運転席用&助手席用パニティミラー付サンバイザー ● グラブレル(1列目/2列目シート左右両側) ● コートフック(2列目シート右側) ● フロントマップランプ ● フロントルームランプ ※6 ● リアルームランプ ● チケットホルダー(運転席側サンバイザー) ● ドアポケット(フロント/リア、ボトルホルダー付) ● コインポケット ● インパネトレイ ● フロントアンダーポケット ● ユーティリティボックス ● アッパーボックス(助手席側) ● グローブボックス(車検証ホルダー付) ● 3列目シート用サイドポケット(ボトルホルダー付) ● 2列目シートヘッドレスト(左右席) ※1 ● 3列目シートヘッドレスト
	全ドアワンタッチ式パワーウインドウ (スイッチ照明/挟み込み防止機構/リモコン付)	●	●	●	●	●	●	
	パワーウインドウ(運転席スイッチ照明/運転席挟み込み防止機構付)	●	●	●	●	●	●	
	電動スモークガラス・サンルーフ(チルトアップ機構付) ※6	●	●	●	●	●	●	
	テレスコピック&チルトステアリング	●	●	●	●	●	●	
	プリズムアンダーミラー	●	●	●	●	●	●	
	イグニッションキー照明	●	●	●	●	●	●	
	運転席ハイトアジャスター	●	●	●	●	●	●	
	運転席&助手席シートヒーター(スイッチ照明付)	●	●	●	●	●	●	
	1列目シート大型アームレスト	●	●	●	●	●	●	
エクステリア	2列目シートセンターアームレスト(カップホルダー付)	●	●	●	●	●	●	● 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) ● マイクロアンテナ ● 熱線式リアウインドウデフォグガー
	センターコンソールボックス(カップホルダー付)	●	●	●	●	●	●	
	本革巻ステアリングホイール(シルバー加飾)	●	●	●	●	●	●	
	シルバー加飾ATセレクレバー	●	●	●	●	●	●	
	ユーティリティパッケージ [機水表皮(シート/ドアライニング)+セカンドシートバックボード、アッパーボード] シートバックポケット(助手席)	●	●	●	●	●	●	
	カーゴフック(4カ所)	●	●	●	●	●	●	
	アウトタードアハンドル	●	●	●	●	●	●	
	高熱線吸収UVカットガラス	●	●	●	●	●	●	
	コンフォートビューパッケージ	●	●	●	●	●	●	
	電動格納式リモコンドアミラー	●	●	●	●	●	●	
足まわり/ 走行関連 メカニズム	プレミアムスタイルパッケージ	●	●	●	●	●	●	● フロントベンチレーテッドディスクブレーキ
	ドアミラーウインカー	●	●	●	●	●	●	
	フォグライト	●	●	●	●	●	●	
	前後/バンパーガード	●	●	●	●	●	●	
	ルーフレール	●	●	●	●	●	●	
	サイドシルモール	●	●	●	●	●	●	
	ヘッドライトサブリフレクター	●	●	●	●	●	●	
	ミスト機構付バリアブルフロントワイパー	●	●	●	●	●	●	
	ウォッシャー付間欠リアワイパー	●	●	●	●	●	●	
	スマートスタイルパッケージ	●	●	●	●	●	●	

※1 「1列目シート用・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」を装着した場合、「2列目シートヘッドレスト(中央席)」が装備されます。 ※2 「CMBS+E-プリテンショナー」と「IHCC」はセットでメーカーオプションとなります。 ※3 左右席、中央座席は2点式マニュアル。
※4 スピーカー数は標準装備の「フロント2スピーカー」との合計数となります。 ※5 「Hondaスマートキーシステム」を装着した場合、「電波式キーレスエントリーシステム」の機能は「Hondaスマートキーシステム」に統合されます。 ※6 「電動スモークガラス・サンルーフ」を装着した場合、「フロントルームランプ」は装備されません。「フロントルームランプ」の機能は「フロントマップランプ」になります。 ※7 フロントウインドウは「UVカットガラス」となります。 ※8 標準装備は「ミスト機構付間欠フロントワイパー」となります。 ※9 ショボ(凸凹)加工の部分は、ボディと色の見え方が多少異なります。 ※10 「16インチスチールホイール」標準仕様車とメーカーオプションの「17インチアルミホイール」装着車ではフロントブレーキの仕様が異なります。そのため「16インチスチールホイール」標準仕様車には、メーカーオプションの「17インチアルミホイール」を使用することはできません。

■ 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。

■ 2011年7月のアナログテレビ放送終了以降は、アナログテレビ視聴することができなくなります。地上デジタルテレビ放送を受信するにはHonda純正地上デジタルテレビチューナー等(別売)が必要になります。

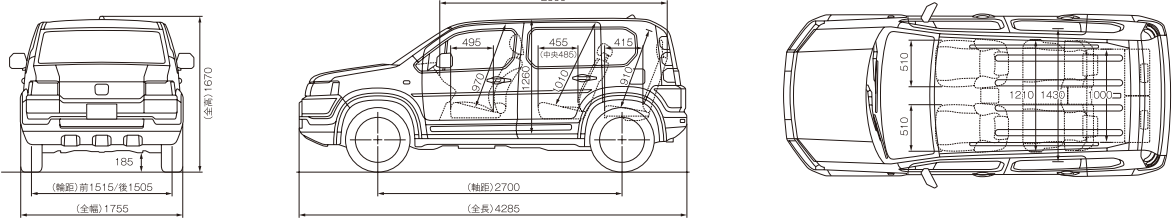
SPECIFICATIONS

■ 主要諸元

タイプ		20Xi		20X		18X	18L	
							Xパッケージ	
駆動方式		FF		FF		4WD	FF	FF
エンジン		2.0 4 SOHC i-VTEC+PGM-FI						1.8 4 SOHC i-VTEC+PGM-FI
車名・型式		ホンダ・DBA-RT3	ホンダ・DBA-RT4	ホンダ・DBA-RT3	ホンダ・DBA-RT4	ホンダ・DBA-RT2	ホンダ・DBA-RT1	
トランスミッション		5速オートマチック						
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4,285 (プレミアムスタイルパッケージ装着車4,290)				4,285		
	全幅(m)					1,755		
	全高(m)					1,670		
	ホイールベース(m)					2,700		
	トレッド(m)前/後					1,515/1,505		
	最低地上高(m)					0,185		
	車両重量(kg)	1,460	1,520	1,430	1,500	1,480	1,410	1,410
	最大車両重量(kg)*1	1,470	1,530	1,460	1,520	1,510	1,430	1,420
	乗車定員(名)	7						
	客室内寸法(m)	長さ	2,500		2,500 (ユーティリティパッケージ装着車2,530)			
	幅	1,430						
	高さ	1,260	1,255	1,260 (1,195)	1,255 (1,185)	1,255 (1,185)	1,260 (1,195)	1,260
エンジン	エンジン型式	R20A				R18A		
	エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷直列4気筒横置						
	弁機構	SOHC チェーン駆動 吸気2 排気2						
	総排気量(cm ³)	1,997				1,799		
	内径×行程(mm)	81.0×96.9				81.0×87.3		
	圧縮比	10.5						
	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)	55	50	55	50	50	55	
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*	110[150]/6,200				103[140]/6,300		
	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	190[19.4]/4,200				174[17.7]/4,300		
	燃料消費率(km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)	13.8	12.4★	13.8	13.2 (12.4★)	13.4	13.8	
	主要燃費向上対策	可変バルブタイミング/電動パワーステアリング						
動力伝達・走行装置	最小回転半径(m)	5.3						
	変速比	1速	2.785			2,651	2,666	
		2速	1.684			1,516	1,534	
		3速	1.128			1,081	1,066	
		4速	0.772			0,772	0,756	
		5速	0.592			0,566	0,550	
		後退	2,000			2,000	1,956	
	減速比	4,500	前4,500 後2,562	4,500	前4,500 後2,562	前4,562 後2,562	4,562	
	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)	215/60R17 96H				215/65R16 98S*2		215/65R16 98S
	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/後)	マクファーンソン式 (ストラット式) / ダブルウィッシュボーン式						
スタビライザー形式 (前・後)	トーションバー式							

(ℓ) 内は、メーカーオプションの電動スモークガラス・サンルーフ装着車。 (ℓ) 内は、メーカーオプションの電動スモークガラス・サンルーフ装着車及び、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Honda HDDインターナビシステムのセット装着車の数値。
※1 メーカーオプションを組み合わせて装着した場合の最大車両重量です。各組み合わせ装着の車両重量は販売会社にお問い合わせください。 ※2 メーカーオプションの17インチアルミホイール装着車は215/60R17 96Hとなります。 ■★はネット値です。「ネット」とはエンジン車を単に搭載した状態とは異なる条件下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ので値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。 ★印の車両はグリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進優遇税制)の対象となります。ご購入時に自動車取得税の軽減措置が受けられます(平成20年3月31日まで)。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20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。 ■CROSSROAD、アレルフリー、G-CON、IHCC、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。 ■製造事業者 本田技研工業株式会社

■ 三面図 20X(FF) 単位:mm
(メーカーオプション非装着車)



■ 環境仕様

基礎情報	車両型式	DBA-RT1		DBA-RT2	DBA-RT3	DBA-RT4	
		型式	総排気量(cm ³)	駆動方式	5AT	4WD	4WD
環境性能情報	エンジン	R18A		R20A		R20A	
	駆動装置	FF		4WD		4WD	
	燃料消費率	10・15モード燃費(km/ℓ) CO ₂ 排出量(g/km) (10・15モード燃費からの換算値)		13.8 168.2	13.4 173.3	13.8 168.2	13.2 175.9
	排出ガス	適合規制・認定レベル		1.15 0.013 0.013	1.15 0.013 0.013	1.15 0.013 0.013	1.15 0.013 0.013
	適合騒音規制レベル	八都府県市低公害車指定制度およびLEV-7*(等)の排出ガス基準をクリアしています。 *LEV-7:京都府7府県市指定低排出ガス車		平成11年騒音規制 規制値:加速走行76dB (A)		平成11年騒音規制 規制値:加速走行76dB (A)	
	エアコン冷媒使用量	代替フロン134a:500g		代替フロン134a:500g		代替フロン134a:500g	
	環境負荷物質削減	鉛 水銀 カドミウム 六価クロム		自工会2006年目標達成(1996年使用量*1の1/10) 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*2) 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)		自工会2006年目標達成(1996年使用量*1の1/10) 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*2) 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示 リサイクルし易い材料*3を使用した部品 再生材を使用している部品 リサイクル可能率 ポリ塩化ビニル廃止部品 グリーン購入法適合状況		内外装部品の多く、アンダーコート、インナーウェザーストリップ、ウインドウモール、エアフローチューブ、エンジンハーネス、オープニングトリム、カウルトップガーニッシュ、グローブボックス、サンバイザー、センターコンソール、ドアライニング、バンパーフェース、ピラーガーニッシュ アンダーカバー、スプラッシュガード、バッテリーカバー、バッテリーボックス、吸音材 車全体で90%以上*4 ボディアアンダーコートなどによりASR*5中塩素濃度1%以下レベル グリーン購入法適合車		内外装部品の多く、アンダーコート、インナーウェザーストリップ、ウインドウモール、エアフローチューブ、エンジンハーネス、オープニングトリム、カウルトップガーニッシュ、グローブボックス、サンバイザー、センターコンソール、ドアライニング、バンパーフェース、ピラーガーニッシュ アンダーカバー、スプラッシュガード、バッテリーカバー、バッテリーボックス、吸音材 車全体で90%以上*4 ボディアアンダーコートなどによりASR*5中塩素濃度1%以下レベル グリーン購入法適合車	
	その他						

*1 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。 *2 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。 *3 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。 *4 「新製品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。
*5 Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2007年2月現在のものです。