

## INDEX

開発にあたって	2
コンセプト	3
主要技術一覧	5
<b>クオリティ・スペース</b>	
パッケージング	7
ユーティリティ	9
インテリア	11
<b>クオリティ・パフォーマンス</b>	
エンジン	13
AT&4WD	17
シャシー&ボディ	19
静粛性	21
<b>クオリティ・スタイリング</b>	
エクステリアデザイン	23
先進機能	25
安全性能	29
環境性能	35
福祉車両	36
装備/諸元	37

Hondaの多人数乗用車にはすべてに共通した考えが貫かれています。

それは、空間の広さと使いやすさに優れていること、そして走って楽しいクルマであることです。

私たちは、こうしたHondaらしさを踏襲しながらミニバンに上級車としての「質」を求め、新しい価値を提案することで乗る人すべてに深い歓びを提供したいと考えました。

私たちが目指したのは、8人の乗員それぞれが満足できるクルマ。

空間の価値と乗用車の性能を高次元であわせ持ったうえで、先進と上質に満ちた、

“プレミアム 8シーター”を創造することでした。

ボディの大きさや空間の広さだけでは語れない、実感できるゆとりや豊かさ。

走行性能を徹底的に追求した、ドライビングを心から堪能できる乗り味。

そしてフォルムからディテールにまで質の高さにこだわったスタイリング。

上質とは何かを突き詰め、革新技术、先进技术によって磨き上げていくことで、

乗る人すべてが質の深さを味わえる、新世代の8人乗りミニバンを実現できたと確信しています。

開発責任者 友部了夫



友部了夫(ともべ のりお)  
(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。  
エンジン研究PL、'98年アコードLPL代行、  
'99年ステップワゴンおよびキャバを経て、  
'01年モビリオLPLを担当。今回エリシオンのLPLを務める。  
趣味はゴルフ。愛車はCR-Xデルソル、ストリーム。

## 新世代 プレミアム 8シーター、[エリシオン]。

国内にミニバンというカテゴリーを創出したHondaは、常に空間のゆとりとドライビングプレジャーの両立に努め、新しい価値を提案してきました。そしていま、Hondaならではの先進技術を注ぎ込み、空間の価値、乗用車としての走りの価値、安全や環境といった社会的な価値を高次元で融合することで、8人の乗員それぞれが満足できる新たなミニバンへと躍進しました。

Honda独自の革新プラットフォーム技術を核に、低床化に取り組むことで3列すべてにゆとりのある室内高を確保しながら、大空間を持つミニバンの概念を超えたワイド&ロー・フォルムを実現。しかも運転のしやすさにも配慮したボディサイズとしました。一方、こうして得られた低重心と、先進のパートレインや高性能シャシーのハイバランスによって、このクラスでは成し得なかったレベルのダイナミクスと快適な走り味を獲得。さらには、細部に及ぶ質感や深みのある豊かさにも徹底的にこだわるなど、乗る人すべてが上質な空間と心地よい走りを享受できる、新世代プレミアム8シーターを創造しました。

- [クオリティ・スペース] …… 広さと使いやすさ+上級車ならではのしつらえ
  - [クオリティ・パフォーマンス] …… 力強さと画期的低燃費の両立+優れたハンドリングと安心感のある乗り心地
  - [クオリティ・スタイリング] …… 走りを豊かに表現する、洗練された質の高さ
- 同時に、ドライビングをより快適にする[先進機能]や、人と社会に配慮した最先端の[安全性能][環境性能]を身にまとった、[エリシオン]を完成しました。



ネーミングの由来: [ELYSION (エリシオン)] = ホメロスのギリシャ神話叙事詩「オデュッセイア」に登場する楽園の名前。  
乗る人すべてが上質な時間を楽しむことができるクルマ、という思いを込めました。

# 求めたのは、3列すべてへの先進・上質。

Honda独自のプラットフォーム技術を核にした、低床・低重心がもたらすゆとりの広さ、安心感の高い乗り心地、洗練されたフォルムなどを突き詰めながら、空間にはくつろぎを、走りには力強さと低燃費を、スタイリングには質の高さを追求。細部への工夫や、画期的エンジン技術、運転支援機能、さらには高水準の安全技術、環境技術などを投入し、3列すべてに先進・上質な、新世代プレミアム 8シーターを実現しています。

<p><b>クオリティスペース</b></p> <p><b>3列すべてにゆったり快適な革新パッケージング</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●広さとスタイリングを両立したフォワードキャビンパッケージング</li> <li>●余裕のヘッドクリアランスと開放感を実現した低くフラットなフロア</li> <li>●3列目のゆとりと乗り心地を両立したコンパクト設計のリアサスペンション</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>●スムーズにアクセスできる優れた乗降性</li> <li>●3列目の乗り降りを容易にする大開口スライドドア&amp;ワンモーション・ウォークイン</li> <li>●スマートに乗り降りできる両側パワースライドドア</li> </ul> <p><b>スマートに使いこなせるユーティリティ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●扱いやすく多用途に応えるシートアレンジ</li> <li>●フレキシブルに対応するラゲッジスペース</li> <li>●手軽に開閉できるパワーテールゲート</li> </ul> <p><b>豊かで快適なしつらえのインテリア</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●最上級にもてなすクルーザーラウンジ・インテリア</li> <li>●夜間の空間を上品に照らすブルーイルミネーション</li> <li>●伸びやかな一体感と開放感のあるインストルメントパネル</li> <li>●見やすく美しいスーパー立体自発光メーター</li> <li>●ゆったりくつろげる3列大型シート</li> </ul>	<p><b>クオリティパフォーマンス</b></p> <p><b>力強さと低燃費を両立した上質な走り</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ゆとりの走りと低燃費を高次元両立したV6 3.0ℓ i-VTECエンジン</li> <li>●画期的な低燃費エンジン技術「可変シリンダーシステム」採用</li> <li>●力強さと低燃費をバランスさせた2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>●可変流量サイレンサー採用により出力と静粛性をともに向上</li> <li>●ダイレクトでなめらかな5速オートマチックトランスミッション</li> <li>●応答性に優れた確かな駆動力を発揮するリアルタイム4WD</li> </ul> <p><b>安心感の高い操縦安定性と乗り心地</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●低重心化による優れた安定性</li> <li>●優れたハンドリングと乗り心地を発揮する四輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション</li> <li>●ボディサイズを感じさせない優れた取り回し性</li> <li>●剛性、空力に優れたボディ性能</li> </ul> <p><b>上級車にふさわしいハイレベルな静粛性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●アイドリングから高速走行まで徹底したエンジン振動・騒音の低減</li> <li>●前後サブフレームフローティングによる優れた乗り心地と静粛性</li> <li>●振動や騒音の侵入を効果的に抑える防音パッケージング</li> </ul>	<p><b>クオリティスタイリング</b></p> <p><b>洗練された質の高いスタイリング</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●クルーザーをモチーフにしたダイナミック&amp;ハイクオリティ・デザイン</li> <li>●存在感のある洗練されたワンモーションフォルム</li> <li>●細部にこだわった先進デザインクオリティ</li> <li>●ダイナミックラウンド・フロントウインドウ</li> </ul>  <p>Photo : VX (FF) メーカーオプションおよびディーラーオプション装着車 カットボディによる撮影</p>  <p>Photo : VX (FF)</p>	
<p><b>先進機能</b></p> <p><b>ドライブをより快適にする先進機能&amp;先進装備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ドライバーをサポートする運転支援機能IHCC (インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)</li> <li>●リアカメラ付音声認識Honda・HDDナビゲーションシステム+プログレスブコマンダー</li> <li>●リアエンターテインメントシステム ●プレミアムサウンドシステム&lt;アキュリーフ&gt;</li> <li>●トリプルゾーンコントロール・フルオートエアコンディショナー ●Hondaスマートカードキーシステム</li> <li>●電波式キーレスエントリーシステム 他</li> </ul>			
<p><b>安全性能</b></p> <p><b>危険を未然に防ぐための安全装備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●AFS (アダプティブ・フロントライティングシステム)</li> <li>●VSA (車両挙動安定化制御システム)</li> <li>●学習機能付電子制御ブレーキアシスト</li> </ul> <p><b>追突の危険を知らせ被害を軽減する安全技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●Hondaプリクラッシュ・セーフティ・テクノロジー「追突軽減ブレーキ (CMS) + E-プリテンションナー (運転席/助手席)」</li> </ul>	<p><b>自車の安全と、相手車両や歩行者への配慮</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自己保護性能の向上と相手車両への攻撃性低減を両立したコンパクトボディ</li> <li>●歩行者傷害軽減ボディ</li> <li>●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)</li> <li>●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)</li> <li>●運転席用&amp;助手席用i-SRSエアバッグシステム 他</li> </ul>	<p><b>環境性能</b></p> <p><b>低燃費と低排出ガスを高水準で達成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●全タイプ「平成22年度燃費基準+5%レベル」を達成</li> <li>●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</li> </ul> <p><b>資源保護の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●リサイクル可能率90%以上を実現</li> <li>●リサイクル材の使用を拡大</li> <li>●鉛レス化を推進し、96年レベルの1/10以下に削減</li> <li>●六価クロムの使用量削減を推進</li> <li>●骨格および部材レベルで大幅な軽量化を達成</li> </ul>	<p><b>福祉車両</b></p> <p><b>上質な移動の時間と空間をすべての人に</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●フル電動回転・昇降シートを採用した「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」を設定</li> </ul>

■ 装備はタイプにより設定されない場合があります。詳しくは各技術説明およびP37~38の装備表でご確認ください。

## 乗員すべてに心地よい、 プレミアム8シーター・パッケージング。



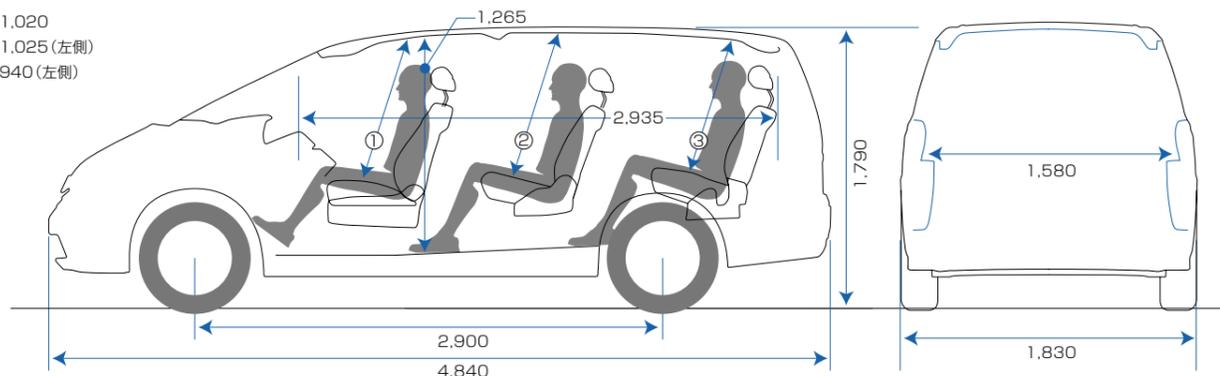
Photo: X(FE) メーカーオプション装着車

### 8名がゆったりと乗れる、広さを実感できる室内空間。

8人全員がゆったりとくつろげる居住性を得るために、室内の高さ、長さ、幅ともにゆとりを追求しました。床下の構造やリアサスペンションの形状などに工夫を施し、床面を低く、しかもフラットに設計。室内高1,265mmのゆとりを確保しています。また、パワートレインなどのコンパクト設計によってショートノーズ化を実現し、室内長2,935mmを達成。膝まわりの余裕を生み出しています。さらに、ワイド設計による1,580mmの室内幅が、2列目や3列目の3人乗車の際にもゆとりを提供。どの席でもゆったりとした居住性を実現しています。

■ボディサイズ及び室内サイズ(VX<FE> サンルーフ非装着車) 単位:mm

- ① = 1,020
- ② = 1,025 (左側)
- ③ = 940 (左側)



### 着座位置の設定に工夫を施し、全席で余裕のヘッドクリアランスと開放的な視界を獲得。

ゆとりある室内高を活かしながらシートの着座位置を低めに設定することで、3列すべてで自然で快適な着座姿勢が得られるとともに、余裕のヘッドクリアランスを確保しました。シート座面からルーフまでの寸法は、1列目1,020mm、2列目1,025mm、3列目940mmと、どの席でも圧迫感のないゆとりを実現しました。また、アイポイントは、1列目では安心感が得られる視点の高さを検証し、設定。さらに後列にいくにしたがって約40mmずつヒップポイントを高くしていくことで、2列目、3列目においても開放感のある、見晴しのよい視界を獲得しています。

(数値はすべてVX(FE) サンルーフ非装着車 2列目、3列目の寸法は左側)

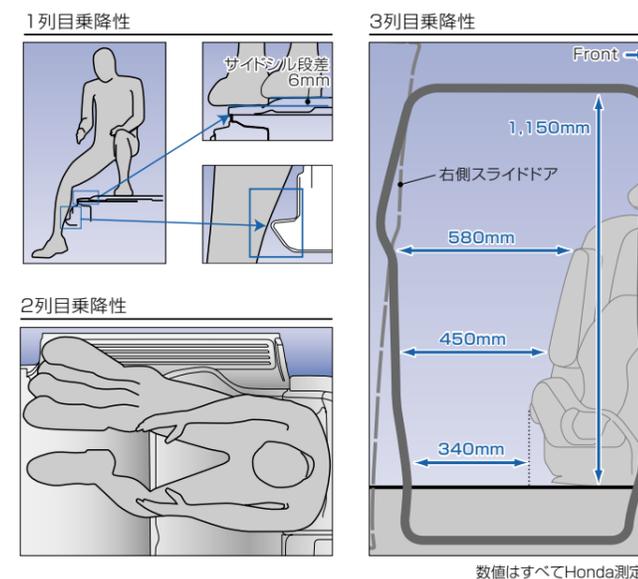


■床面地上高 数値はHonda測定値

### 低くてフラットな床と大開口ドアに加え、 人の動きを考慮し、全列への優れた乗降性を実現。

低くてフラットな床に加え、大開口のフロントドアやリアスライドドアにより全列への優れた乗降性を獲得しています。しかも、1列目では低めのシート設定やサイドシル段差の極小化により、スムーズな足のはこびが可能。2列目ではセンターピラー下部やシートガーニッシュの形状に工夫を施し、降車時の良好な足抜けを実現しています。さらに3列目は、スライドドア開口の形状の工夫やワンアクションで操作できる2列目シートのチップアップ&スライド機構により、ワンモーション・ウォークインを実現。2列目シートにチャイルドシートを取り付けた状態でもスライドさせるだけで3列目への乗り降りを可能にしています。また、スライドドアにステップを用いないことで、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、足もとのスペースを広く確保しています。

■乗降性説明図



数値はすべてHonda測定値

### 自動開閉でスマートに乗り降りできる、 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)。

(左側はMを除き標準装備/右側はVZに標準装備。Mを除き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採用。ドアに触れずに開閉でき、荷物をかかえている時にも重宝します。ドアハンドルを直接引くだけでも自動開閉できます。万一身体や腕が挟まれた場合など、障害物を検知すると自動的にドアの動きが反転する間接検知機構と、閉まる方向へ作動中にドア先端のタッチセンサーに触れた場合に反転作動を行う、直接検知機構も備えています。また、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アイジークローザーを全タイプに備えています。



作動イメージ

### フルオープン可能なスライドドア・パワーウィンドウ。

(全タイプに標準装備)

スライドドアには昇降タイプのパワーウィンドウを採用。しかも窓枠の下端までフルオープンが可能。パワーウィンドウスイッチにはワンタッチで全開/全閉できるオートスイッチ\*も備えました。また、3列目のリアクォーターガラスには、スイング開閉式のウィンドウを採用しています。

\*M、Gを除く



# 乗車人数やさまざまなシーンに応じて スマートに使いこなせる、空間ユーティリティ。

## 用途に応じてフレキシブルに変えられるシートアレンジ。

8人全員が快適に座れる、という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、3列目シートは、ともに6:4分割チップアップ&スライド機構を採用。大きな荷物や長尺物などさまざまな荷物の積載に対応するほか、1列目と2列目、あるいは2列目と3列目をフラットにすることも可能。しかも、どのアレンジも簡単な操作を実現しています。



3列目シート チップアップ&スライド



2列目、3列目シート チップアップ&スライド



2列目、3列目シート 片側チップアップ&スライド



1列目、2列目シート フラット



2列目、3列目シート フラット



2列目、3列目シート 対座

## レバー操作だけで簡単に行える、 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(サイドリフトアップシート車を除く)/X/VG(サイドリフトアップシート車を除く)/VXのFF車にメーカーオプション)

2列目シートには、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\*と、3列目シートとの対座が可能で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。また、回転機構には回転時にシート同士やドアライニングなどとの干渉を防ぐために、インターロックを採用しています。

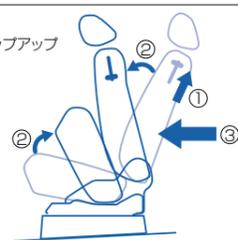
\* G/VGのサイドリフトアップシート車を除き標準装備

### 操作手順

#### 2列目チップアップ&スライド機構

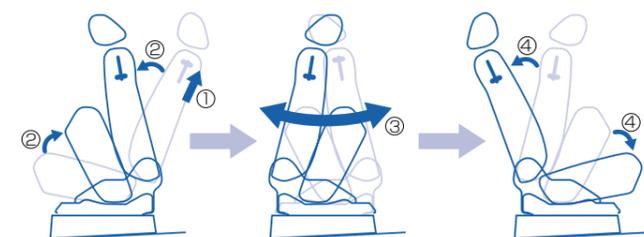
- ① ショルダー部の操作レバーを引く
- ② シートバックが前に倒れ、同時にシートクッションがチップアップ
- ③ 前方に押す

(チップアップのみの場合は、シートクッション前端のチップアップレバーを操作)



#### 2列目回転機構

- 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
- ③ 180度回転させる
- ④ シートバック、シートクッションをそれぞれ元に戻し、スライドをロックする



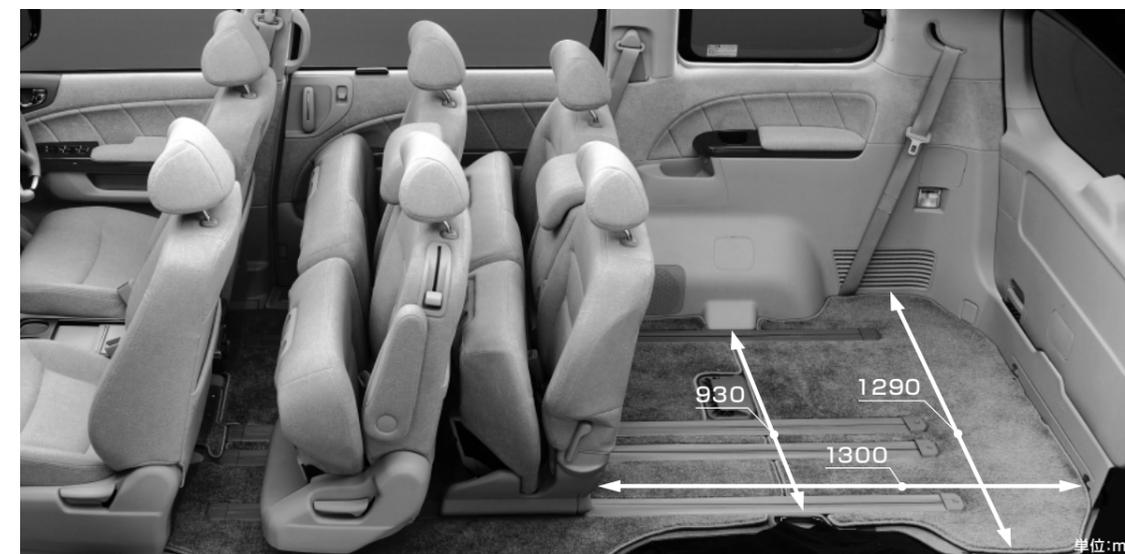
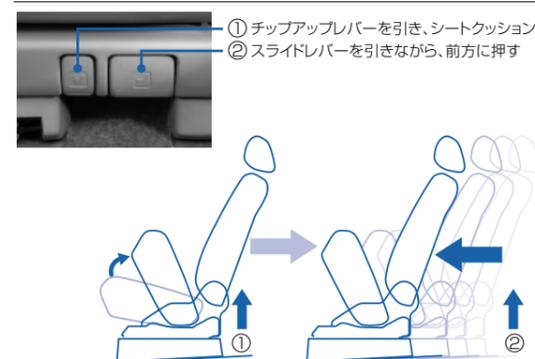
## ラゲッジスペースが簡単に拡大できる、 3列目6:4分割チップアップ&スライドシート。

3列目シートにもチップアップ&スライド機構を採用。ラゲッジスペースの拡大に大きく貢献しています。クッション部の前後にそれぞれ操作レバーを備えているので、室内側からはもちろん、テールゲート側からの操作も可能にしています。

### 操作手順

#### 3列目チップアップ&スライド機構 (テールゲート側からの操作手順)

- ① チップアップレバーを引き、シートクッションをチップアップ
- ② スライドレバーを引きながら、前方に押す



## 大きな荷物もスマートに積載できる ラゲッジスペース。

8名乗車時でもゴルフバッグを2個積載できる容量を確保。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だすことが可能です。しかも、2列目、3列目シートとともにチップアップ&スライドすれば、最大で荷室長1,300mm、容量1,057ℓ\*の大空間を活用することができます。

\* VDA方式によるHonda測定値

## 電動で自動開閉。パワーテールゲート。

(G/VGのサイドリフトアップシート車、X/VXのFF車、VZ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操作やインストルメントパネル上のスイッチ操作で、テールゲートのオートオープン/オートクローズが行えます。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。もちろん手動による操作でも開閉できます。また、オートクローズ作動中に、万一の挟み込みを防止するためにテールゲート両サイドに一定以上の抵抗を感知した場合や、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、警報とともに作動が反転する機構を備えています。キーレスエントリーシステムとインストルメントパネル上のスイッチでは、誤動作防止のためにスイッチを約1秒以上押し続けると作動しない仕様としています。



作動イメージ

## 使いやすい位置と容量を考慮した、 豊富な収納装備。

全席分のカップホルダーをはじめ、大容量で使いやすい収納を適所に備えています。



サングラスボックス



センターフロアポケット



フロントドアポケット



1列目シートセンターテーブル (折りたたみ式/カップホルダー付) (Mを除く)



スライドドア・カップホルダー



3列目シート用サイドポケット/カップホルダー

## すべての乗員をもてなすしつらえを施した、ハイセンス・ハイクオリティ空間。

### ゆとりに満ちた空間にすべての席でくつろげる演出を施した、クルーザーラウンジ・インテリア。

ゆとりの空間を最大限に活かしたうえで、「スーパーリラックス」をデザインテーマにクルーザーのラウンジをモチーフとし、3列すべてで心地よくくつろげるインテリアを追求しました。大きくラウンドしたフロントのパノラマワイドビュー・ウインドウから流れるように後方まで続く、大きく明るいグラスエリアが開放感を演出。さらに、やさしく包み込むように仕立てた大型シートや質感にこだわった木目調パネルを全列に配したほか、照明装備を効果的に配置するなど、豊かさを実感できるしつらえを施しています。また、明るく落ち着いた色のあるインテリアカラーを採用。ソフトなコントラストでくつろげる内装としています。



Photo : VX (FF) メーカーオプションおよびディーラーオプション装着車 カットボディによる撮影

### 新たな手法で質感を深めた木目調パネルやメタル調パーツ。

インストルメントパネルやドアライニングなど随所に施した木目調パネルは、削りだした無垢材のような立体的な造形としました。しかも、装飾としてのみならずインストルメントパネルやドアライニングを支える機能を持たせることによって、これまでにない重厚感や暖かみのある自然な風合いを生み出しています。また、メタル調パーツにおいても立体的な造形とし、細部に硬質なイメージを表現。これらを組み合わせることで上質さを演出しています。



Photo : X (FF) メーカーオプションおよびディーラーオプション装着車 カットボディによる撮影

### 夜間の室内をより上質に演出するブルーイルミネーション。(X、VX、VZに標準装備)

センターコンソールおよび2列目、3列目の夜間演出として、スマーランプと連動して作動するブルーイルミネーションを設置。室内を上品に照らします。

### 室内の各所に効果的に配した照明。

全列にルームランプを配置し、センターパネル上のスイッチでもON/OFF操作を可能にしました。さらに、2列目のドアポケットや3列目のカップホルダーにも照明を配置しています。

### 前席左右の伸びやかな一体感と、開放感のある視界を生み出す、インストルメントパネル。

インストルメントパネルには、左右を太く直線的に貫く木目調パネルを象徴的に配した水平基調デザインを採用。運転席と助手席の隔りをなくし空間を共有できるよう、スペースに一体感を持たせました。しかも、メーターパネルとナビゲーションディスプレイ部<sup>※</sup>を統合し、視界を遮るメーターバイザーの起伏をなくすことにより、インストルメントパネル全体をフラット化し、両席ともに見晴らしの良い前方視界を生み出しています。

※ ナビゲーションシステムを装備しない場合はオーディオ表示部



Photo : VX (FF) メーカーオプションおよびディーラーオプション装着車 カットボディによる撮影

### 見やすく美しいスーパー立体自発光メーター。

メーターなどの表示系は視認性ととも新しいデザインを追求しました。まず、スピードメーターを中心に3つのメーターと液晶ディスプレイを立体的にレイアウト。そのうえでそれぞれのメーターパネル上部にLEDを配し、反射レンズに映し出すことでホログラムのような美しく奥行き感のあるグラデーション表示を実現。文字盤が浮かび上がって見えるため、より立体感のある表示を行います。また、大径のスピードメーターは、走行視界との焦点差を小さく感じる遠焦点レイアウトとすることで良好な視認性を獲得しました。そのほか、メーターパネルとナビゲーションディスプレイ部の統合により、走行情報系のスムーズな視線移動を実現。メーター照明には、ドアの開閉やイグニッション操作に連動して段階的に点灯・消灯させるライトアクションによる演出も施しています。



Photo : X (FF) センターディスプレイ

### 多彩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。(VZに標準装備)

メーターの中央部にオドメーター、トリップメーター、瞬間燃費などを表示するセンターディスプレイを全タイプに標準装備。さらにVZには、IHCCやCMSの状態、各種ワーニングなど、多彩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ています。



### 腕の動きを考慮して操作性を追求した、インパネシフトやスイッチ類のレイアウト。

ステアリングホイールからスムーズに持ちかえられるポジションにインパネシフトを配置し、手の移動距離を短くしたうえで操作性のよいストレートタイプを採用。またセレクトレバーは、手になじむコンパクト形状に木目調と本革を組み合わせて (X、VX、VZ) 質感を高めたほか、夜間でのシフトポジションの視認性を高めるLED照明も備えています。そのほか、インストルメントパネルのスイッチ類は、使用頻度、形状、大きさを考慮しながら、腕を伸ばしやすいう位置にレイアウトするなど、操作性に優れた運転環境を実現しています。



Photo : X (FF)

### やさしく包み込むソファ感覚の大型シートを全列に採用。

8人全員が上級車にふさわしい快適性を得られるために、座り心地を重視し、ロングドライブでも疲れにくいシートを全列に採用。クッション部、シートバック部ともに、長さ、幅、厚みすべてにゆとりを持たせたサイズとしています。特に2列目、3列目シートは、3名乗車でのゆとりはもちろん、左右席では1列目と同様の快適性を獲得。また、ソフトなシート素材やスウェード調のシート素材を採用し、シート形状とともにやさしく包み込むようなフィット感を与えることで、上質なソファのようなゆったりとくつろげる仕立てのよいシートを完成しました。



Photo : X (FF) メーカーオプションおよびディーラーオプション装着車 カットボディによる撮影

### 疲労軽減を追求し、フィット感に優れた1列目シート。

1列目シートには、快適性ととも運転操作にも配慮した設計を施しました。シートクッションは、シート奥に自然に引き込まれるようにスプリングを後ろ下がりに設定するとともに、適度な沈み込みと高めのサイド部により腰全体を包み込むようにホールド。シートバックは、腰の上部を支えるスプリング配置とすることで後ろへの沈み込みを抑えています。また、クッション前部の硬度をやわらげ、ペダル操作時の腿裏への圧迫感を軽減しています。

# インテリジェントに磨かれた上質なクルージングを生む、Honda 独創の先進・高性能エンジン。

画期的エンジン技術「可変シリンダーシステム」を採用し、力強さと低燃費を高次元で両立。さらに優れたクリーン性能をも達成した、V6 3.0ℓ i-VTECエンジン。(V6, VX, VZ)

6気筒燃焼と3気筒燃焼を切り換える画期的な高知能化システム「可変シリンダーシステム」を採用した、V6 3.0ℓ i-VTECエンジン。街中から高速道路まで、V6 3.0ℓ ならではの豊かでなめらかな力強さが8名乗車時でもゆとりの走りを生むとともに、「可変シリンダーシステム」の気筒休止によって優れた燃費性能を実現。クラストップ<sup>\*</sup>の高出力・高トルクおよび低燃費を達成しています。これにより「平成22年度燃費基準+5%レベル」を達成。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。<sup>\*</sup> 3.0ℓ クラス ミニバン

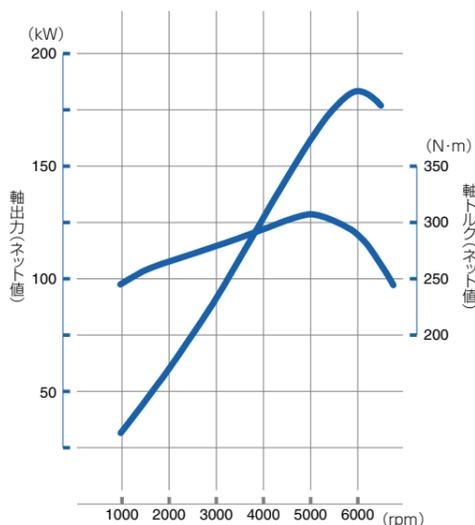
V6 3.0ℓ i-VTECエンジン

最高出力*	184kW [250PS] / 6,000rpm
最大トルク*	309N・m [31.5kg・m] / 5,000rpm
燃料消費率 <sup>**</sup>	FF:9.8km/ℓ 4WD:9.5km/ℓ (サイドリフトアップ シート時は9.1km/ℓ)
使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン

「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 \*\* 10・15モード走行(国土交通省審査値)

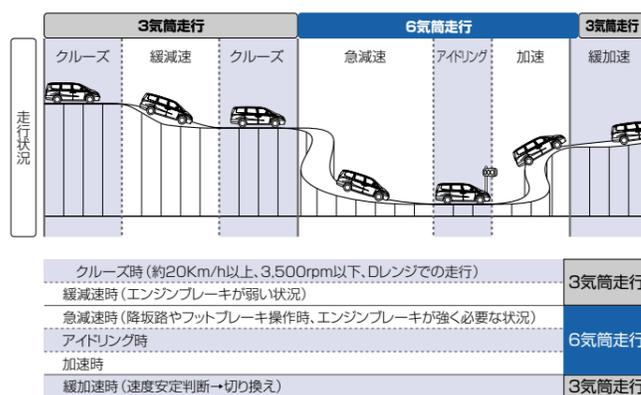
■V6 3.0ℓ i-VTECエンジン性能曲線図



走行状況に応じて6気筒燃焼と3気筒燃焼を切り換える「可変シリンダーシステム」。

Honda独創のVTEC機構を進化させ、6気筒燃焼と3気筒燃焼の切り換えを実現した画期的な高知能化システム「可変シリンダーシステム」。発進・加速時や登坂時など高出力が必要な場合には、6気筒すべてを動作させて高い動力性能を確保。クルーズ時など比較的低い出力で走行できる場合には、片側3気筒を休止させて3気筒(1.5ℓ)状態で走行することで、優れた燃費性能を発揮します。しかも気筒休止時には休止側の燃料噴射を停止するほか、休止シリンダー内を密閉状態に保つことで吸・排気に伴うポンピングロスも低減。よりいっそうの低燃費化を図っています。

■「可変シリンダーシステム」作動イメージ



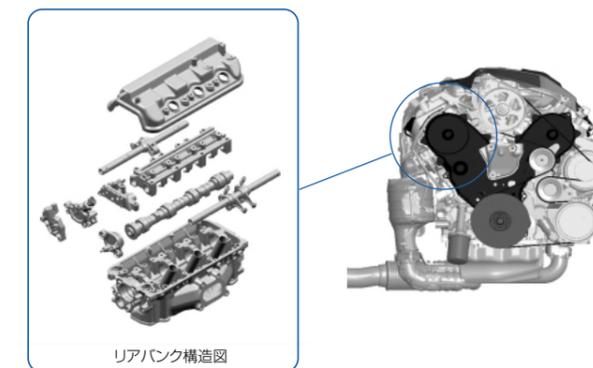
【リアバンク休止構造を採用】

「可変シリンダーシステム」は、横置きV型6気筒レイアウトのリアバンク3気筒を休止させます。走行中、フロントバンクは冷却に有利であるのと同時に、気筒休止時のシリンダーヘッド直下キャタライザーの温度を保持して浄化性能の劣化を防ぐために、リアバンク側に休止構造を採用しています。

【イリジウムプラグを採用し、気筒休止中でも点火】

気筒休止状態でも点火プラグがスパークを続けることでプラグの温度低下を抑え、燃焼状態に切り変わった際のくすぶりによる燃焼不良を防いでいます。また、空気のみでの点火は混合気よりも絶縁抵抗が高く電圧が高くなるため、高電圧化によるプラグ電極の摩耗に対して耐久性の高いイリジウムプラグを採用しています。

■V6 3.0ℓ i-VTECエンジン構造図



低回転域でも切り換わり、しかも素早く作動するVTEC機構。

エンジン回転数を基準に切り換えを行う通常のVTEC機構では、油圧でシンクロピストンを押し、リターンズプリングで押し戻す構造としているため、切り換え時にスプリングを押し込むための油圧を確保するには比較的高いエンジン回転数を必要とします。「可変シリンダーシステム」では、低回転域での切り換えが要求されることから、油圧回路を2系統化してシンクロピストンを油圧で押し戻す構造とすることで、6気筒から3気筒への低回転域での切り換えを可能としました。また、ドライバーがアクセルを踏み込んだ時の、6気筒への応答性のよい切り換えを実現するために、切り換え油圧を制御する新3方弁ソレノイドスプールバルブを採用。これらにより、エンジン回転数の影響を受けることなく低回転域でもハイレスポンスな切り換えを可能にしています。

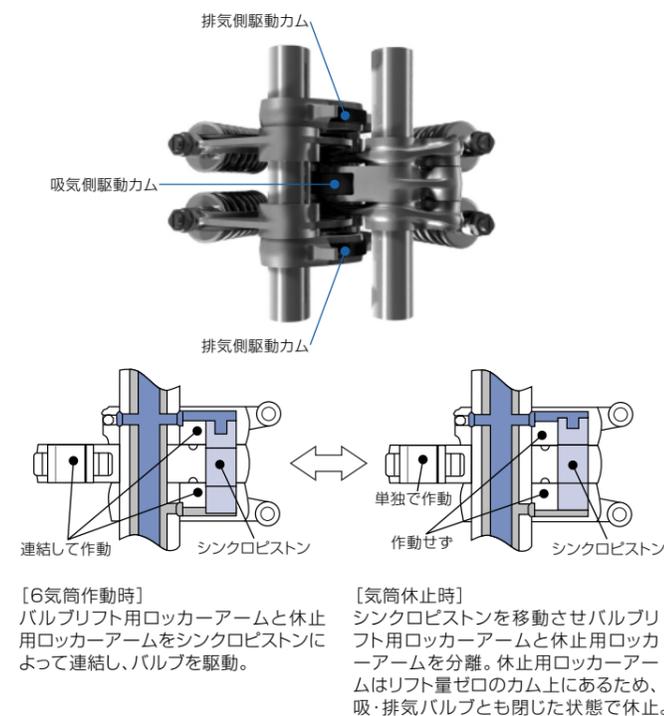
■VTEC機構 構造比較



アクセル操作に対応し、しかも違和感を与えない切り換え制御。

「可変シリンダーシステム」は、ドライバーのアクセル操作によるスロットル開度の情報を基本に、車速やエンジン回転数、ATギアの状態などから走行状況を検知し、クルーズ状態にあると判断すると3気筒を休止。よりの確な制御を行うために、油温が切り換えに適切であるかの判断(水温による油温推定)や、キャタライザーの温度低下や上昇しすぎを防ぐための判断(キャタライザー温度推定)なども同時に行なっています。また気筒休止時は、点火タイミング制御、DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)によるスロットル開度調整、ATのロックアップオフ制御などを行い、6気筒燃焼時とのトルク差によるショックを抑制。切り換えによる違和感をドライバーに感じさせないスムーズな作動を実現しています。

■「可変シリンダーシステム」気筒休止VTEC構造図



吸気効率、排気効率を高め、クラストップ<sup>\*</sup>の高出力・高トルクを達成。

吸気系では、共鳴過給と慣性過給をそれぞれ効果的に利用できる可変吸気システムや、大径インテークバルブを採用。吸入充填効率を高めるとともに圧縮比を11.2に高め、さらに低・中速域で優れたトルク特性が得られるようバルブタイミングを設定しました。また排気系では、低抵抗キャタライザーの採用やエキゾーストパイプの大径化、可変流量サイレンサーの採用などにより、排気抵抗を大幅に低減。これらにより、184kW [250PS]、309N・m [31.5kg・m]を達成しています。

<sup>\*</sup> 3.0ℓ クラス ミニバン

「平成22年度燃費基準+5%レベル」を達成した、  
クラストップレベル※1の燃費性能。

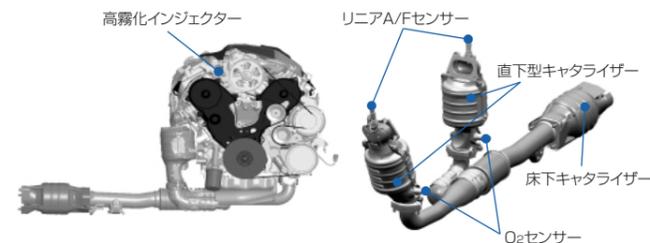
「可変シリンダーシステム」によるエンジン単体での大幅な低燃費化に加え、DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）による緻密なスロットル制御や、トランスミッション、エアコンディショナーとの協調作動などエンジン負荷を低減し、実用燃費を向上。圧倒的な低燃費9.8km/ℓ（10・15モード）※2を実現し、「平成22年度燃費基準+5%レベル」の優れた燃費性能を達成しています。 ※1 3.0ℓクラス ミニバン ※2 FF



「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。

国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を  
取得した優れたクリーン性能。

シリンダーヘッド内で燃焼ガスを集合させるエキゾーストマニホールド一体構造とし、両側のシリンダーヘッド直下に高密度キャタライザーを設置。燃焼ガスの熱損失を大幅に低減し、キャタライザーの早期活性化を実現することでコールドスタート時の浄化性能を高めています。さらに、床下にもキャタライザーを設置することで、気筒休止状態が長く続き片側バンク直下のキャタライザーの温度が低下した場合にも、確実に排出ガスの浄化を行います。また、直下型キャタライザーそれぞれにリニアA/FセンサーおよびO<sub>2</sub>センサーを配置し、きめ細かく空燃比を制御。さらに高霧化12穴インジェクターを採用したうえできめ細かな制御を行い、より完全に近い燃焼を実現することで燃焼ガスそのものをクリーン化。その結果、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。

フロントのショートノーズ化に貢献する軽量・コンパクト設計。

エンジン補機類の駆動に採用したサーペンタイン式ベルトや、高強度タミングベルトの採用、一体構造のエキゾーストマニホールドなどによりエンジン全幅をコンパクトにしました。これによりエンジンブロックやシリンダーヘッドをコンパクトにでき、アルミダイキャストインテークマニホールドの採用とあわせて軽量化も実現。キャビン拡大のためのショートノーズ化に貢献しています。

自然でリニアなアクセルフィーリングが得られる

DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）を採用。

電子制御スロットルコントロールシステム、DBWを採用しました。アクセルペダル操作をセンサーによって電気信号に変換し、ECUでエンジン回転数などから走行状況に最適なスロットル開度を算出。アクチュエーターがスロットルバルブをダイレクトに制御することで、より緻密で自然なスロットルコントロールを可能にしています。さらに、5速ATとの協調制御やVSAとの組み合わせに加え、可変シリンダーシステムとも緊密に協調することで、よりいっそうスムーズでコントロールな走りを実現し、低燃費にも大きく貢献しています。

スムーズで燃費向上にも貢献するクルーズコントロール制御。

可変シリンダーシステムを効率よく切り換えるように、クルーズコントロール作動時のスロットル制御を最適化。できるだけ気筒休止状態での走行を多くして燃費を向上し、不要な切り換えを抑えることでスムーズな走行を可能としています。また、IHCC（車速/車間制御）においても同様に作動し、前走車に接近しエンジンブレーキが必要な場合や、加減速を繰り返す前走車に追従する場合には、状況に応じて6気筒燃焼で走行します。

低速域からの力強さと低燃費を両立し、  
優れたクリーン性能を同時に達成した、  
ハイバランスユニット。

2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。(M.G.X)



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、118kW [160PS]、218N・m [22.2kg・m]を発揮。排気抵抗を低減する可変流量サイレンサーの採用などにより、特に常用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優れた燃費性能を実現。同時にハイレベルなクリーン性能も達成しています。

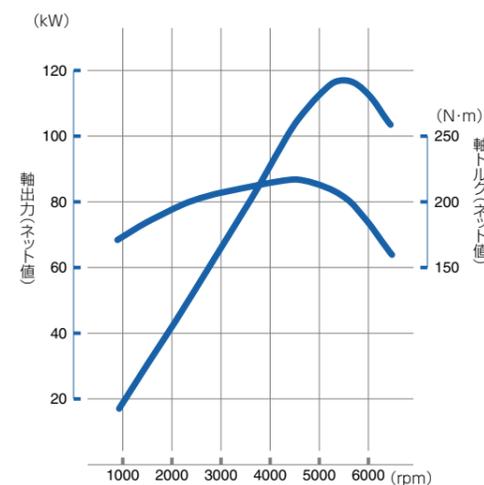
■ 2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン

最高出力*	118kW [160PS] / 5,500rpm
最大トルク*	218N・m [22.2kg・m] / 4,500rpm
燃料消費率※	FF: 10.2km/ℓ 4WD: 10.0km/ℓ
使用燃料種類	無鉛レギュラーガソリン

「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 ※ 10・15モード走行（国土交通省審査値）

■ 2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線図



「平成22年度燃費基準+5%レベル」を達成した優れた燃費性能。

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、各部のフリクション低減やトランスミッション、エアコンディショナーとの協調作動によりエンジン負荷を低減し、実用燃費を向上。10.2km/ℓ（10・15モード）※を実現し、「平成22年度燃費基準+5%レベル」の優れた燃費性能を達成しています。 ※ FF



「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。

国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を  
取得した優れたクリーン性能。

エアアシスト付高霧化インジェクターやリニアA/Fセンサー、セカンダリーO<sub>2</sub>センサーの高精度な空燃比制御により、燃焼ガスそのものをクリーン化。そのうえで、低ヒートマス排気管を使用した後方排気システムの採用などによって燃焼ガスの熱損失を低減し、大容量・高密度セルキャタライザーの浄化性能を最大限に発揮させることで、優れたクリーン性能を実現しています。その結果、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。

フロントのショートノーズ化に貢献する軽量・コンパクト設計。

エンジン補機類の駆動に採用したサーペンタイン式ベルトや、サイレントカムチェーン、高剛性ロアブロックの採用などによりコンパクト化を実現。キャビン拡大のためのショートノーズ化に貢献しています。

## あらゆるシーンで力強くなめらかな走りを発揮する、 高知能・高精度な駆動系メカニズム。

### エンジンの性能を最大限に引き出す、5速オートマチックトランスミッション。

それぞれのエンジンの特性を活かし、力強い加速と低燃費を同時に実現する5速オートマチックトランスミッションを採用。リニアソレノイドによるダイレクト制御に加え、ギアレシオをクロスかつワイドに設定することで、鋭い発進性能とスムーズな加速、優れた高速クルーズ燃費を両立しています。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。



Photo: X (FF)

### 可変シリンダーシステムの特性を活かした、 3.0ℓ エンジン用チューニング。(VG, VX, VZ)

可変シリンダーシステムの特性を活かしたレシオ設定や、DBWをはじめとするエンジンデバイスとの緻密な連携による減速時のロックアップ領域の拡大などエンジンとのマッチングを図り、質の高いゆとりある走りや優れた燃費性能を同時に獲得しています。また、雪道など滑りやすい路面での発進時に、Dポジションで2速発進になるスノーモードも備えています。

### 【可変シリンダーシステムの特性を活かし、加速性能と低燃費を両立させるレシオ設定。】

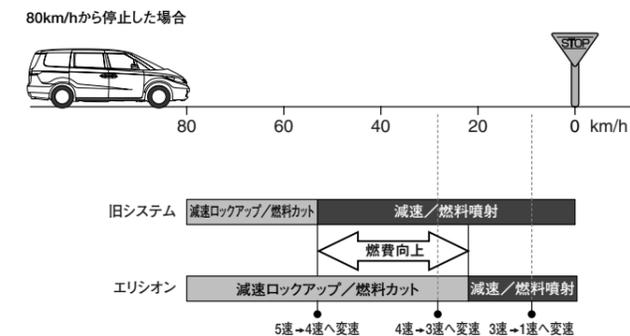
5速のレシオを低めに設定し、4-5速間をクロスレシオ化。これにより5速クルーズ走行からのキックダウンが迅速かつスムーズに行われ、高速道路での追い越し時などに効果を発揮します。通常、ローレシオ化すると、同速度ではエンジン回転数が高くなるため燃費にはよい影響とはなりません。可変シリンダーシステムによる大幅な低燃費化により、加速性能との両立を図ったレシオ設定としています。また、このローレシオ化によって気筒休止領域の拡大も実現。力強い動力性能と低燃費の両立に大きく貢献しています。

### 【気筒休止状態でのロックアップ作動時の振動を効果的に低減。】

ロックアップ作動時に発生するエンジン回転変動による振動は、気筒休止状態では大きくなります。この振動を低減するために、ロックアップダンパーに2段階のバネ特性を持つロングトーションスプリングを採用しました。気筒休止状態ではバネ定数の低いスプリング特性で振動を受け止め、回転変動を効果的に吸収。6気筒作動時と同等の振動レベルに抑えています。

### 【減速ロックアップとフューエルカット領域を拡大し、低燃費に貢献。】

5速→4速、4速→3速までの減速ロックアップにより、連続したフューエルカットを可能としました。また、降坂路と判断した場合には6気筒状態となり、エンジンブレーキ効果を高めます。



### リニアなレスポンスを発揮する、 2.4ℓ エンジン用チューニング。(M, G, X)

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。さらに、トルクコンバーターのポンプシエルへの高強度素材の採用や、ファイナルギアへの高強度ギア材の採用により耐久性を高め、高トルクに対応。トルクフルなエンジン性能を確実に引き出します。また、減速時のロックアップ領域を拡大し、優れた燃費性能も同時に獲得しています。

### 【不要な変速を抑えるシフトホールド制御。】

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、十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動作イメージ図

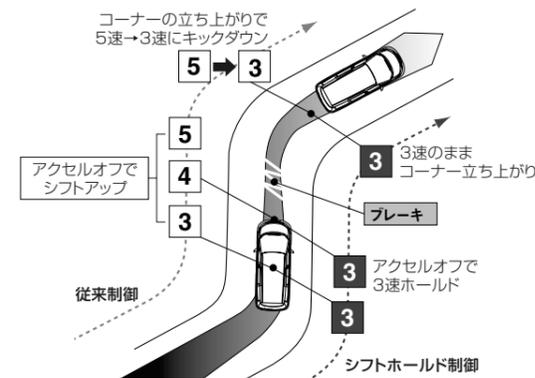


Photo: VX (FF) ディーラーオプション装着車

### カムユニット搭載により素早い駆動力伝達を実現したリアルタイム4WD。

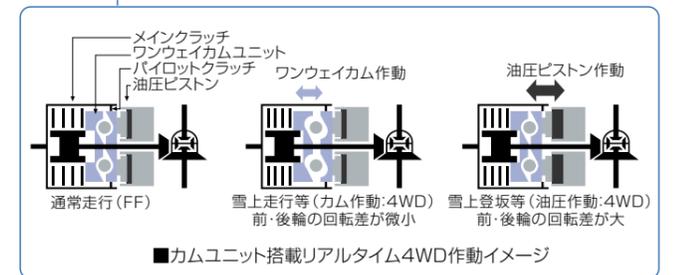
通常はほぼFF状態で走行し、発進・加速時や雪道など走行状況に応じて後輪にも適切な駆動力を配分するHonda独自のリアルタイム4WDシステム。軽量・コンパクト設計で頼もしい走破性と軽快な走り、そして低燃費や静粛性にも優れた特長を活かしながら、後輪へトルクを伝達するデュアルポンプシステムにカムユニットを追加することで、前輪の空転検知能力を大幅に向上。FF↔4WDの切り換えを瞬時にを行い、雪道などでの発進性やコーナリングの安定性を飛躍的に高めています。

### タイムラグを感じさせずに後輪への駆動力伝達を瞬時に行うカム機構。

デュアルポンプシステムは、前輪の回転数が後輪の回転数を上回った場合に、その回転差によって発生する油圧でクラッチを接続し、後輪へ駆動力を伝達します。クラッチ作動油圧は前・後輪の回転差に比例して大きくなるため、回転差が小さい領域では十分なトルクを後輪へ伝達させるには限界がありました。これに対し、デュアルポンプシステムのクラッチ機構に、2つのカムでボールを挟み込んだボールカムとパイロットクラッチで構成されるワンウェイカムユニットを追加することで、前・後輪の回転差が微小な段階で2つのカムがボールによって押し広げられ、メインクラッチを瞬時に接続。クラッチ作動油圧が十分に発生する前にメインクラッチを一定の力で押しつけることで、タイムラグを感じさせずに駆動力を伝達し、力強い発進加速を行います。前・後輪の回転差が大きくなると、十分に発生したクラッチ作動油圧によって強力にメインクラッチを押しつけ、駆動力を後輪に伝達。たくましい走破性を発揮します。



■カムユニット搭載リアルタイム4WD構造図



### 4WD車でもFF車と同様の低床化を実現。

4WDはFF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。エリシオンは、燃料タンクの形状など4WD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。

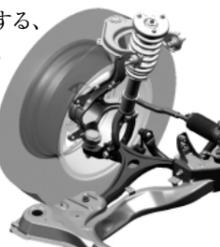
## 新世代プレミアム8シーターにふさわしい、質の深いシャシー&ボディ。

### 確かなハンドリングと安心感の高い乗り心地をもたらす、高次元なシャシーバランス。

高速走行時の直進安定性、旋回時のハンドリングや乗り心地。これらを高いレベルで達成するために、低重心化を図りながらプレミアム8シーターにふさわしいサスペンションセッティングを施しました。前後ロールセンター高と仮想アーム長を適正化して旋回時の姿勢変化を低減し、常に前下がりなロール姿勢を保つことで応答性、安定性を高めています。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。加減速時の姿勢変化を抑制するとともにスプリングの低バネレート化を可能にし、乗り心地を向上しています。そのほか、ブッシュ類の容量や硬度などの設定、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、安心感のある操縦安定性と上質な乗り心地を両立しています。

### ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンションを採用。

直進安定性と乗り心地の双方に効果を発揮する、A型ロアアームおよび大径コンプライアンスブッシュを採用。また、高速旋回制動時にヨーモーメントを打ち消すようにフロント内輪をトーイン方向に制御するなど、操縦安定性をいっそう高めています。



### トレーリングアーム・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンションを採用。

ダンパーとスプリングを別体としたうえでスプリングをフロア下に配置し、ダンパーハウジングをコンパクトにすることで低床・フラット化に大きく貢献しています。アームの効果的な配置やハブベアリングのユニット化などによって、キャンバー剛性を向上。接地点剛性を高めたことで応答性や安定性を向上するとともにバネ下重量を軽減しています。さらに、コンプライアンスステア特性の活用によりサイドフォースに対する安定性を向上するとともにマウントブッシュの低バネレート化を実現。8名乗車や積載による重量増にも対応しながら、高い走行安定性と優れた乗り心地を両立しています。



### 操作性に優れたパワーステアリング。

車重やステアリングラックゲインを考慮しながら十分な油圧容量を確保したうえで、可変フォースコントロールバルブの採用によって低速時の軽快な取り回しと高速時のしっかり感を両立。さらに2.4ℓ DOHC i-VTECエンジンには可変容量パワーステアリングポンプを採用し、低燃費をも図っています。

### ボディサイズを感じさせない良好な取り回し性。

215サイズのワイドタイヤを装着しながら、最小回転半径5.7mを達成。しかもサイズ感のつかみやすいボディ形状や操作性に優れたパワーステアリングなどにより、良好な取り回し性を実現しています。



### 剛性感があり、コントロールしやすいブレーキシステム。

フロントには16インチホイール用ベンチレーテッドディスクブレーキ+2ポットキャリパー、リアには16インチホイール用ドラムインディスクブレーキを採用。フロントは、ブレーキディスクの大径化とともにブレーキキャリパーの剛性を上げ、確かな制動性能を発揮します。また、リンク式ブレーキペダルを採用したうえで、ペダルレシオの設定やマスターパワーの特性を最適にすることで、踏んだ分だけしっかり効くコントロールしやすいブレーキフィールを獲得しています。

### ソフトな踏み心地でしっかりと停まる高効率フット式パーキングブレーキ。

足踏み解除タイプのフット式パーキングブレーキは、踏み込み後にワイヤーテンションの微小な低下（ペダルがわずかに戻る現象）が生じます。これをなくす構造とすることで、従来構造と同じブレーキ出力を得るためのペダルストロークを減らすことができ、ペダル操作荷重を低減。その結果、ソフトな踏み込みでしっかりとしたブレーキ力を得ることができます。

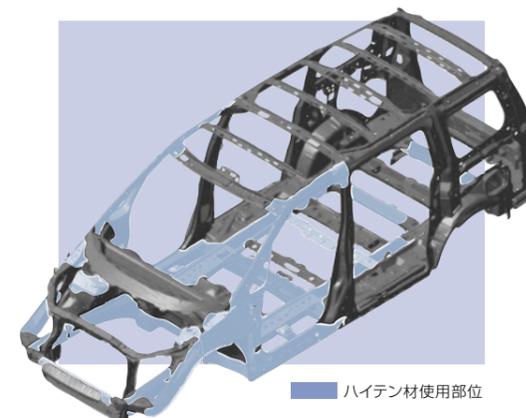
### 安定感のある走りをしっかりと支え、安心感のある快適な空間を形成する、高精度なボディ設計。

高い剛性を確保する強固な骨格構造としたうえで、軽量部材を効果的に採用し、空力処理や防音・制振処理を徹底して施すことで、走行安定性や燃費性能、静粛性などをハイレベルで実現。また、細部の品質やドアの閉まり音にまでこだわるなどクルマ全体としてのトータルクオリティを高めています。

### 運動性能と乗り心地を向上する、軽量・高剛性ボディ。

低床化にも貢献する大断面フロアフレームを前後にストレートに通し、制振効果の高い箇所へクロスメンバーを配置。適切な断面形状を持たせたピラーでルーフとつなぎ、さらにガセットで補強を加え強固なキャビン骨格を形成。曲げ剛性やねじり剛性といった静剛性はもちろん、特にテールゲート開口部をはじめリアまわりを徹底強化するなど、動剛性も向上。極めて高い操縦安定性を獲得し、快適な乗り心地に貢献しています。また、フロアフレームをはじめボディの骨格主要部材に軽量で強度の高い高張力鋼板（ハイテン材）を採用。通常の場合に比べ約24kgの軽量化を実現しています。

### 軽量・高剛性ボディ構造図



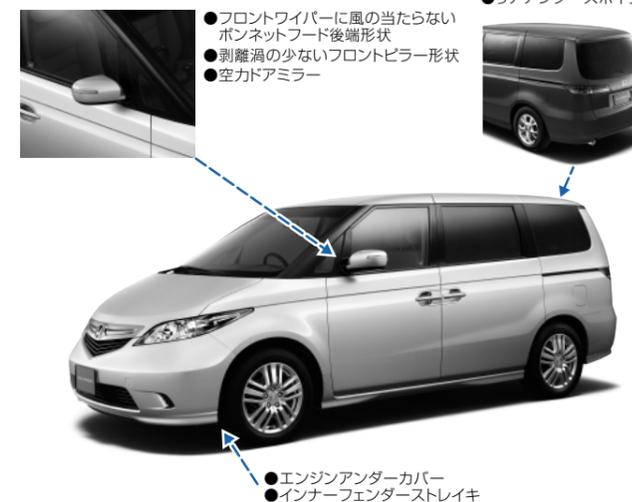
### 細部にまで処理を施した、ハイレベルな空力性能。

高速走行時の安定性や静粛性、燃費などさまざまな性能に関わる空力性能を徹底的に高めました。流麗なワンモーションフォルムのボディ形状としたうえで、フラッシュサフェス化の徹底や、ボディ下面にまで施した整流処理などにより、優れた空力性能を実現しています。また、フロントピラーやドアミラー、ボンネットフード後端部の形状を最適化し、風をスムーズに後方へ流すことで風切り音を大幅に低減しています。

### 空力性能向上対策

- フロントワイパーに風の当たらないボンネットフード後端形状
- 剥離渦の少ないフロントピラー形状
- 空力ドアミラー

- ルーフ後端ラウンド形状
- リアピラー絞り形状
- リアアンダースポイラー



- エンジンアンダーカバー
- インナーフェンダーストレイキ



## ワイド&ローの流麗なフォルムで、豊かで高質な存在感を主張する ハイクオリティ・スタイリング。

### 大型クルーザーをモチーフに、大きな開放感、伸びやかな力強さ、洗練された存在感を融合したエクステリアデザイン。

エクステリアは、豊かな空間を連想する「四角」と先進的で走りイメージさせる「丸（流線型）」の融合をテーマに取り組みました。大海原をダイナミックに疾走するクルーザーをモチーフに選び、スピード感、力強さ、開放感など、イメージを重ねていきました。シャープなフロントセクションから大きくラウンドしたフロントウインドウ、後方の豊かな居住空間までを融合するワンモーションフォルムを完成。シンプルな面にメリハリのある造形を丹念につくり込み、キャビンのゆとりを感じさせながら乗用車としての洗練された存在感を生み出しています。



Photo : G (FF)

### 安定感を持たせながら大きくラウンドさせた、ダイナミックなフロントビュー。

全高よりも全幅の広い安定したフォルムとしたうえで、フロントバンパーからフェンダーにかけてボリューム感を持たせて低重心イメージを強調。また、色味の異なるメッキを用いてコントラストをつけた横基調の大型グリ

ルからサイドまで大きく回り込んだ薄型ヘッドライトにより横方向のラウンド感を表現。さらに、プレスラインのないプレーンなボンネットフードがガラスエリアやルーフ方向へもスムーズにつながり美しい流線型を形づくっています。

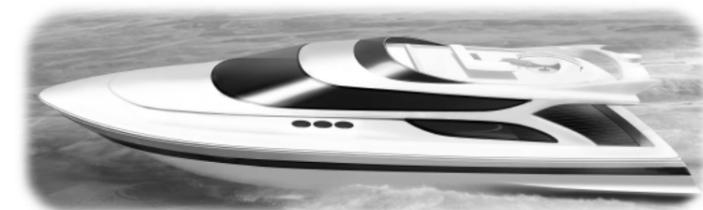


Photo : X (FF)

### 力強い走りとキャビンの大きな開放感を感じさせる、伸びやかなサイドビュー。

大きくラウンドしたフロントウインドウからなめらかに後方まで続くガラスエリア。フロントピラー、センターピラー、リアクォーターピラーを高光沢なブラックアウトとすることでガラスエリアに一体感を持たせ、キャビン全体の大きな開放感を表現しています。また、ヘッドライト後端からスライドドアレール、リアコンビネーションランプまでを強くストレートなキャラクターラインが結び、スピード感のある伸びやかさを表現。そして、大きく張り出したリアフェンダーフレアが力強さを主張しています。

### シンプルかつ重厚感のある、洗練されたリアビュー。

リアバンパーは上下に厚みを持たせ、リアフェンダーフレア、テールゲートと融合させたデザインとしました。左右に配したツインサイレンサー（VG、VX、VZ）や横基調でスピード感のあるコンビネーションランプとともに走りのよいイメージを生み出しています。また、ルーフラインに沿ってサイドウインドウから回し込まれたハイマウントストップランプがキャビン全体のラウンド感を表現しています。



Photo : VG (FF)

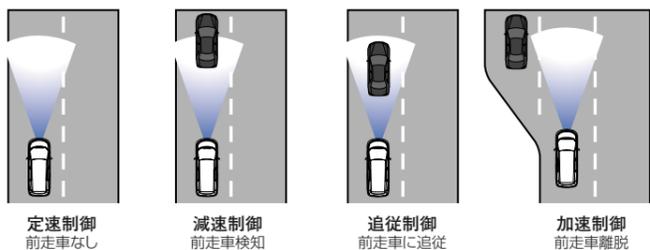
## 車速 / 車間を制御する、先進・インテリジェント機能。

### 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)。(VZに標準装備)

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)

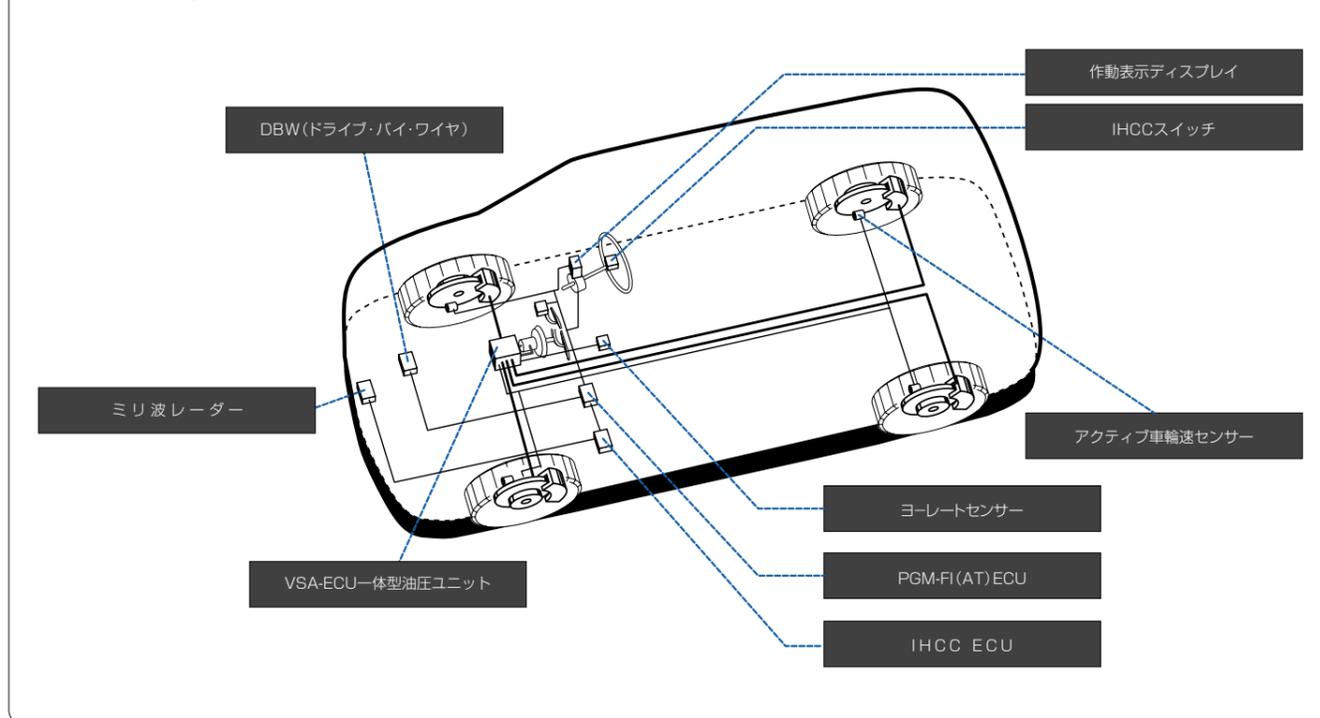
<●レーダー検知範囲:車両前方100m以内 角度16度 ●作動車速:45km/h~100km/h>



<b>定速制御</b>	希望の車速に設定することにより、定速走行を開始。
<b>減速制御</b>	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。
<b>追従制御</b>	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。
<b>加速制御</b>	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。

#### ■IHCCのシステム構成



## 快適性と最上の心地よさにあふれる、先進・高機能装備。



Photo: VG (FF)

### リアカメラ付音声認識

#### Honda・HDDナビゲーションシステム+プログレッシブコマンダー。(VG, VX, VZに標準装備, G, Xにメーカーオプション)

最新のHDDナビゲーションシステムを採用。大画面8インチワイドモニターを組み合わせた。ハードディスクの大容量や高速処理性を活かし、画面表示やルート検索などナビゲーションとしての基本性能や多機能性を大幅に高めています。そのうえで、音声認識機能に加え、操作性を大きく進化させたプログレッシブコマンダーを採用。わかりやすい階層構造のメニューと合わせスピーディーな操作が可能です。また、書き込み可能なハードディスクならではの音楽をストックできるサウンドコンテナ機能など多彩な機能を備えたほか、「インターナビ・プレミアムクラブ」のサービスに対応できるなど、カーライフをより快適にサポートする高機能システムに仕上がっています。

#### 画面表示とリンクしたイメージどおりの操作が行える、プログレッシブコマンダー。

8方向+プッシュのジョイスティックとダイヤル式のコマンドホイールを組み合わせた、プログレッシブコマンダーを採用。複数の操作が1カ所で行えるうえ、画面上も操作とリンクした表示とすることで、選択、決定、スクロールなどがイメージどおりに行えます。そのため、モニターは運転中でも視線移動の少ない位置に、コマンダーは手を伸ばしやすい位置にレイアウトしています。また、現在地、目的地、メニューなど使用頻度の高い機能は、大型のスイッチとしてコマンダーの周囲に配置。操作性をいっそう高めています。

#### さらに快適で安心なカーライフのために、情報性能とサービス品質を追求した、インターナビ・プレミアムクラブ。

ナビゲーションシステムと携帯電話\*1で利用できる、Honda独自のドライブサポートサービス。音声認識Honda・HDDナビゲーションシステムとお手持ちの携帯電話\*1との接続により、全国の最新道路交通情報をはじめ利用者個人のリクエストに応じたさまざまな情報の入手が可能です。ドライブを、そしてカーライフをよりいっそう快適にサポートします。(入会金、年会費無料。携帯電話の通信料はお客さまのご負担となります。)

**インターナビVICS** VICSセンターから収集した全国の道路交通情報をインターナビ情報センターから入手でき、都道府県をまたぐ場合でも目的地方面の最新情報を入手でき、最短時間で到着可能なルート案内します。

**【プレミアムメンバーVICS (世界初\*2)】** VICS情報未提供の道路でもインターナビ情報センターが独自に設定した道路区間であれば、メンバーのクルマから走行所用時間情報をアップデートし、その付近を走行するメンバー間で最新の道路交通情報を共有。経路誘導に反映させます。

**【駐車場セレクト】** クルマのサイズを自動認識した上で、駐車料金、営業時間など希望条件に合う駐車場のみを案内。  
**【渋滞予測情報 (世界初\*2)】** 蓄積された渋滞データにもとづき、交通状況の変化を予測した最短時間ルート案内。

### 高精度で使いやすい音声認識機能。

ステアリングホイールの音声認識スイッチを押して、声に出して指示すれば、ナビゲーション機能に加え、オーディオやエアコンの操作が可能。また、インターナビ・プレミアムクラブとの連携でさまざまな情報提供を受けることができます。

### 表現が豊かな描画性能。

ハードディスクの大容量・高速性を活かし、見やすくきれいな画面表示を実現しました。アンチエイリアス(ジャギー補正)やアルファブレンド(透過処理)、グラデーション(階調表示)などにより表現力を向上。表示色も32,000色に対応しています。

### 充実したエンターテインメント機能。

好みの音楽CDから最大約800曲分(1曲6MBとして計算)をハードディスクに録音できるサウンドコンテナ機能をはじめ、DVDビデオ再生やスケジューラーなど多くの機能を備えています。

#### 【ルート案内機能】

ルート学習	よく通るルート(自宅周辺など)を自動的に学習し、ルート計算に反映。
回避ルート設定	通りたいくないエリアを登録することで、そのエリアを避けてルート案内。
渋滞回避自動ルート再計算	ルート上に渋滞が発生した場合に渋滞を回避するルートを自動再計算。
登録ルート設定	通りたいルートを登録することで、必ずそこを通るルートを案内。
誘導条件設定	あらかじめ登録地に「高速優先する/しない」などの条件を設定可能。
ランドマーク音声案内	ルート案内の目印となるランドマークを音声で案内。

#### 【画面表示機能】

駐車場マップ	全国約110ヶ所の地下駐車場、立体駐車場を収録。	駐車場マップ
都市高速マップ	首都高速道路などの都市高速道路で、状況に合わせてビューを自動切り替え。	都市高速マップ
ビジュアルランドマーク	主要なランドマークをリアルなグラフィックで表示。	ビジュアルランドマーク
空表現	朝、昼、夕方、夜といった時刻での変化に加え、ネットワーク経由で天気情報を取得し、雨、曇り、雪なども表現。	
天気表示	ネットワーク経由で日本全国の天気予報情報を取得し、地図上に表示。	

## internavi Premium Club (入会金/年会費無料)

- 地図データ更新** 24ヵ月点検時に、ハードディスク地図情報を無償でアップデートします。
- カーナビ向け情報** ニュースや天気、ドライブスポット情報など、豊富なコンテンツが利用可能です。
- 音声案内/読み上げ** ナビゲーションのハンズフリー通話機能に加え、お気に入りのコンテンツなど、音声での呼び出し、読み上げが可能です。
- メール送受信** メール交換が可能。音声で新着メールのチェックもできます。
- パーソナル・ホームページ** パソコンや携帯電話に個人専用ホームページを提供します。
- 愛車メンテナンス情報** オイル交換などのメンテナンス時期、任意保険の更新時期などをお知らせします。

**internavi Premium Club QQコ-IL (VG, VX, VZに3年間標準付帯)**

Hondaネットワークによる安心のカスタマーケア。VG, VX, VZは初度登録年月より3年間無償。その後、有償にて継続することが可能です。G, Xのプレミアムクラブ会員には有償で承ります。(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)

\*1 情報を取得するには、NTT DoCoMo、ボーダフォン、au、ソニーの携帯電話が必要です。一部の機種ではサービスをご利用にならない場合があります。 \*2 自動車メーカーとして、世界で初めて実用化。  
 ■VICSは財団法人道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。

## リアエンターテインメントシステム

(G(サイドリフトアップシート車を除く)、X、VG(サイドリフトアップシート車を除く)、VX、VZにメーカーオプション)

格納式9インチワイドディスプレイをルーフに備えた2列目、3列目シート用のAVシステム。専用のDVD/CDプレーヤーやTVチューナーを備え、ゲームなどを接続できるAV入力端子も装備。付属のワイヤレスヘッドホンを使用することで5.1chサラウンドを1列目乗員に気兼ねなく楽しむことができます。また、フロントで選択しているDVD/TV/ビデオの映像表示はもちろん、ナビゲーションシステムの画面表示や目的地設定など走行中に制限される操作も自由に行えます。しかも、チャンネルの切り替えやディスク操作などはすべてリモコンで操作が可能。夜間でも操作しやすい自照式としています。



## リアカメラシステム (VG、VX、VZに標準装備、G、Xにメーカーオプション)

テールゲートガーニッシュにすっきりと内蔵した高感度カメラによる見やすいカラー映像で、後退時の運転操作をサポートします。



## プレミアムサウンドシステム<アキュリーフ>

(AM/FMチューナー付CDプレーヤー+7スピーカー) (XのFF車、VX、VZにメーカーオプション)

スピーカーの素材から配置にいたるまで徹底的に検証し、エリシオンの空間に合わせて最適なチューニングを施した高品位なオーディオシステム。原音をきわめて忠実に再現するヘッドユニットに音楽専用リア高速出力素子「LAPT<sup>※</sup>」を使用した250W(50W×5ch)のパワーアンプを組み合わせ、アルミドームツイーターやケブラコーンスピーカーなど素材にこだわった7スピーカーでシステムを構成。音のひずみを最小限に抑え、残響音や音の艶までもリアルに再現できるハイクオリティサウンドを実現しています。 ※ Linear Amplification Power Transistor

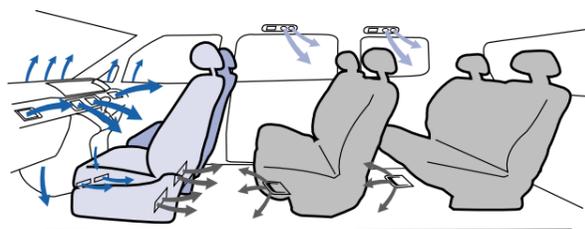


## トリプルゾーンコントロール・フルオートエアコンディショナー

(X、VX、VZ、G/VGのサイドリフトアップシート車、M/G/VGの4WD車に標準装備、G/VGのFF車にメーカーオプション)

フロントとリアそれぞれにフルオートエアコンディショナーを装備したうえで、フロントは左右独立温度コントロール式としました。これにより、運転席/助手席/2列目・3列目シートの3つのゾーンで独立して温度設定を行えるため、乗員の数やそれぞれの好みに合わせてフレキシブルに対応できます。後席の温度調節をフロント側でも操作できるほか、フロント左右それぞれに温度調節スイッチを備え、運転席、助手席ともに使いやすくしています。また、後席用のエアコンアウトレットを2列目、3列目ともにルーフの左右に2個ずつ設け、全席での空調性能を高めています。

■エアフロー図

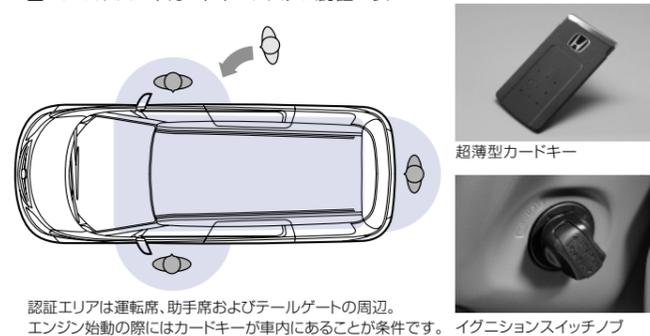


## Hondaスマートカードキーシステム

(VX、VZに標準装備、G、X、VGにメーカーオプション)

超薄型カードキーを携帯していれば、ドアの旋錠/解錠やイグニッション操作が可能。ドアハンドルを握るだけで解錠でき、車を降り、ドアを閉めて認証エリアから離れるだけで施錠できます。イグニッション操作は、イグニッションスイッチノブを押した後、通常のキー同様に操作できます。ID認証は電波を利用しているため、カードキーをカバンなどに入れたままでも作動します。また、イモビライザー機能を備え、車両盗難防止にも配慮しています。

■Hondaスマートカードキーシステム認証エリア



## 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テールゲート装備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ました。さらに、X、VX、VZにはパワーウィンドウ操作も可能なタイプを装備しています。

## 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をオートロック。停止後、ATシフトレバーを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。

## セキュリティアラーム/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、ホーンとハザードで警報を発するセキュリティアラームを装備。盗難防止性能を高めています。

## オートライトコントロール (Mを除き標準装備)

周囲の明るさを検知し、ライトの点灯/消灯を自動制御。ライトの操作を意識することなく運転に集中できます。



## 親水/ヒートドドアミラー+フロントドア撥水ガラス

(X、VX、VZ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。



# 未然に防ぐ、予測して備える、被害の軽減を図る、最新・高水準の安全性能。

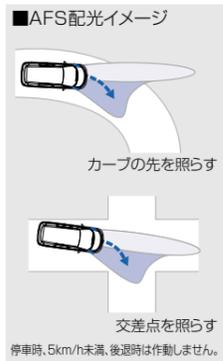
## クルマとしての基本性能を高めたうえで運転にゆとりと安心を与える数々の装備を搭載。事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ。

「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。

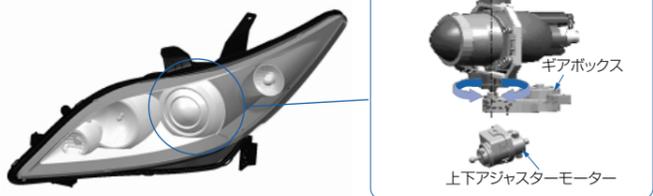
## ヘッドライトの配光を左右にコントロールし、旋回時にも進行方向を照らす、AFS (アダプティブ・フロントライティングシステム)。

(VZに標準装備。VG、VXにメーカーオプション)

カーブや交差点の右左折時などでステアリングを操作すると、ステアリング舵角に連動して操舵側のヘッドライトユニット(ロービームのみ)が向きを変え、進行方向を明るく照射。高輝度で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とあわせ、夜間の視認性を高めます。乗車人数や荷重量によって車重が変化しても照射軸を一定に保つオートレベル機構も備えています。なお、停車時、5km/h未満での走行時、後退時には作動しない設定とし、作動を停止したい場合には、AFSオフスイッチを押すことで作動を解除することも可能です。



■AFS構造図



## ディスチャージヘッドライト(ロービーム) (全タイプに標準装備)

低消費電力ながらハロゲンヘッドライトの約2倍の光量を生じ、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。遠くまで明るく照らし、走行時の安心感を高めます。ハイビームには、配光特性に優れたマルチリフレクターヘッドライトを採用しています。

## 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)。

(VZに標準装備。VG、VX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滑り抑制を加えた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(ドライブ・バイ・ワイヤ)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。なお、積雪が多い場合など作動を停止したい場合には、VSAオフスイッチを押すことで作動を解除することも可能です。

### [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。

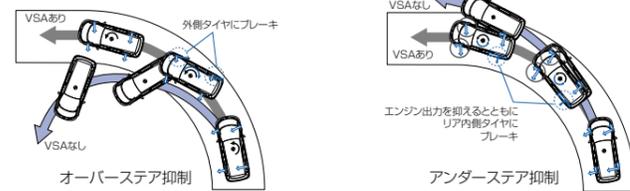
### [アンダーステア抑制]

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



## 緊急ブレーキ時に、より強力にアシストする、学習機能付電子制御ブレーキアシスト。

(VZに標準装備。VG、VXにメーカーオプション)

全タイプにブレーキアシストを標準装備したうえで、VSA装備車にはより細かい制御が行える電子制御式を採用。CMS、E-プリテンショナーとの協調も図っています。ブレーキペダルの踏み込み速度と踏み込み量から緊急ブレーキと判断すると、ブレーキ圧を加圧してブレーキ操作をアシストします。また、ドライバーのブレーキ操作の傾向に合わせて、アシスト作動ポイントを自動的に設定する学習機能も備えています。

## ●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。エリシオ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)」

(VZに標準装備) \*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。

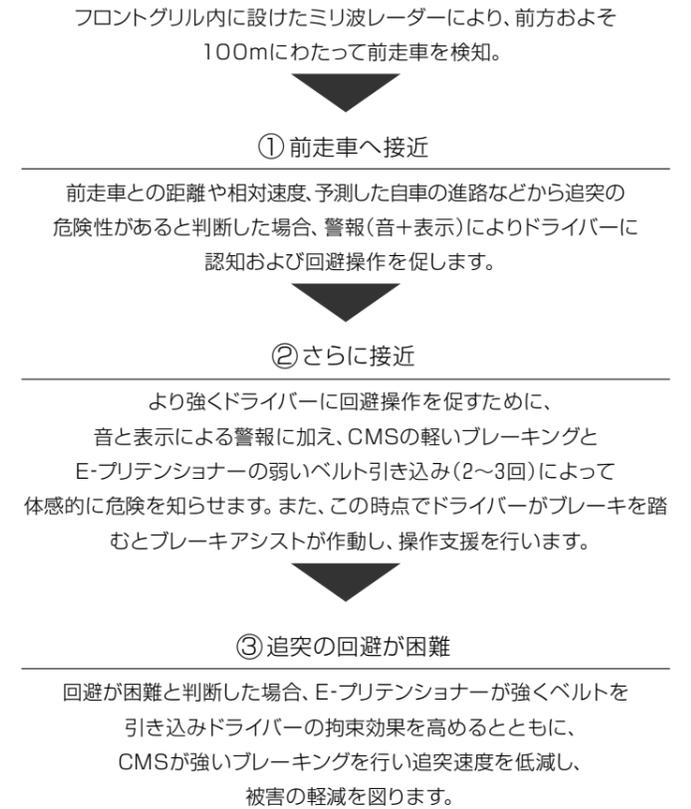
## 追突を予測してドライバーに危険を知らせ、さらに追突速度を低減する、追突軽減ブレーキ(CMS)。

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は警報(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回引き込み込むことで、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、急ブレーキ時に電子制御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



## ■「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
ミリ波レーダーにより前走車を検知			
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Q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 → 操作支援Q被害軽減

●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充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。

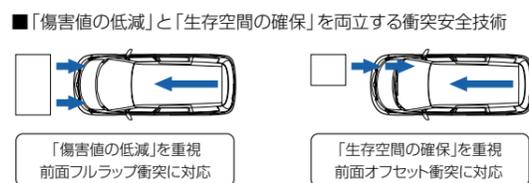
Hondaは、世界初の屋内型全方位衝突実験施設におけるCar to Car(クルマ相互)の衝突実験をはじめとする、リアルワールドでの衝突安全研究をさらに推進し、Gコントロール技術をいっそう向上。これまで取り組んできた衝突時に乗員を守るための自己保護性能をさらに進化させると同時に、衝突する相手車両への攻撃性低減を図る、独自の「コンパティビリティ対応ボディ」を実現しました。



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。



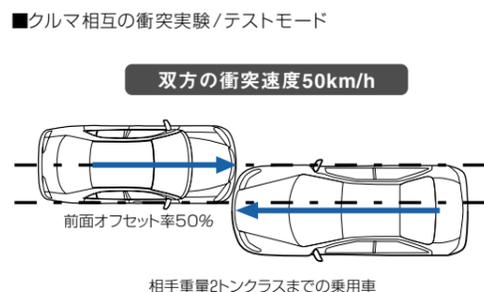
相反する2つの要素を両立させ、自己保護性能を向上

リアルワールドでの安全を追求し、独自の目標を設定したクルマ相互の衝突実験を実施。

Hondaはバリア衝突テストにとどまらず、リアルワールドでの衝突安全性能の向上をめざし、事故統計の分析から「相手重量2トンクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセットの衝突」という独自の研究目標を設定し、クルマ相互の衝突実験を実施。まずは第1ステージとして、乗員保護という視点から衝突安全を追求し、この目標値をクリアしてきました。

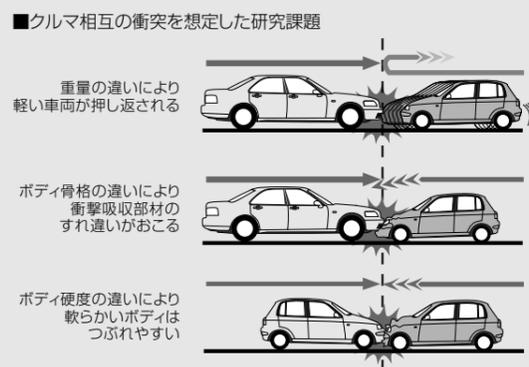


テスト車両によるクルマ相互の衝突実験



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ました。



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、エリシオ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

① 相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止

② 衝撃をより広い面で受け止めエネルギーを効率良く分散

③ 高効率なエネルギー吸収によりキャビンへの負荷を低減

「自己保護性能のさらなる進化」



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験(左エリシオン)

「相手車両への攻撃性低減」



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験(右エリシオン)

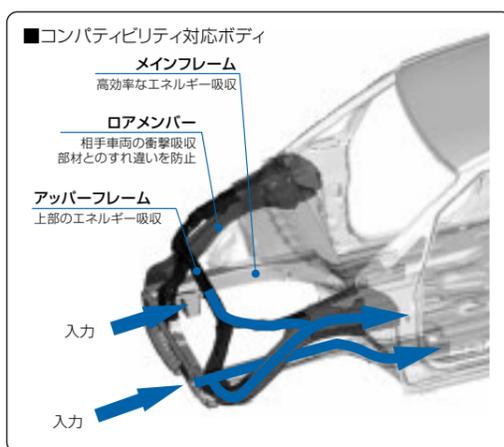
両立

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ることで、ショートノーズ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。エリシオンは、こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、フロアフレームをストレートかつ大断面にすることで屈曲に対する剛性を向上。キャビンの変形を抑制し、自己保護性能をいっそう高めています。さらに、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。



■フロア骨格構造図

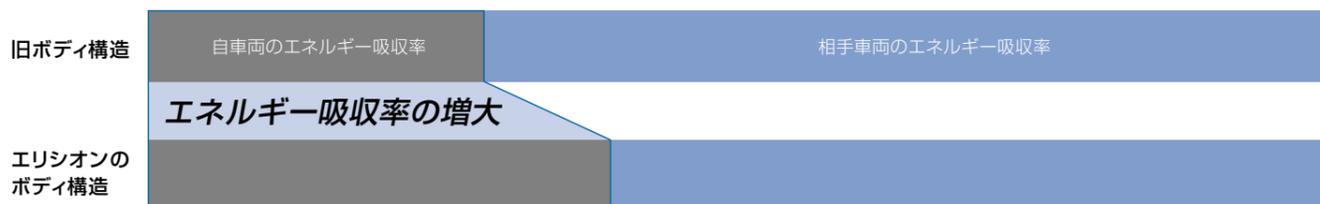


■コンパティビリティ対応ボディ  
 ●メインフレーム  
 高効率なエネルギー吸収  
 ●ロアメンバー  
 相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止  
 ●アッパーフレーム  
 上部のエネルギー吸収

	旧ボディ構造	エリシオン
<p><b>相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止</b></p> <p>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。</p>	<p>衝突前</p> <p>衝突時</p>	
<p><b>衝突時の衝撃の分散化</b></p> <p>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。</p>		

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、万一の際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、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列すべてに対応させました。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大型のエアバッグを採用しています。サイドウィ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i-SRSエアバッグ、1列目シート用i-サイドエアバッグ、サイドカーテンエアバッグともに展開した状態を再現し、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。

運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステムを全タイプに標準装備。

衝撃(G)を受けた状況を、より緻密に検知・判断する作動プログラムを設定。デュアルインフレーターを採用し、衝撃の大きさによって2つのインフレーターを同時に点火するか時間差を設けて点火するかを判断し、エアバッグの展開出力を2段階にコントロールします。

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、全タイプに備えた安全装備。

- 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) ※サイドリフトアップシートにはALRは装備されません
- 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\*) ※サイドリフトアップシートには装備されません

## 優れたクリーン性能、低燃費、リサイクル性の向上など、高水準を達成した環境性能。



### 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、3.0ℓエンジンでは、エキゾーストマニホールド一体型シリンダーヘッドやシリンダーヘッド直下型キャタライザーの採用など、2.4ℓエンジンでは、後方排気システムや低ヒートマス排気管、高密度セルキャタライザーの採用などによって、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+5%レベル」を達成し、「グリーン税制」優遇措置も適用<sup>※</sup>。

i-VTEC機構をはじめとする高効率な燃焼技術や、3.0ℓエンジンに採用した「可変シリンダーシステム」などによって、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、全タイプで「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」の最も高い優遇措置を受けることができます。<sup>※</sup>装置型式指定車を除く



「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。

### リサイクル可能率90%以上<sup>\*</sup>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(ポリ塩化ビニール)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<sup>\*</sup>としました。

<sup>\*</sup>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。エリシオンでは、バンパーサイドスペーサーやスプ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。エリシオンでは、フューエルファイラーパイプ、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、部品の一体化やアルミなどの軽量素材の採用を推進し、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。さらに、エアコン用コンデンサー/エバポレーターを薄肉化するなど、骨格や部材レベルで大幅な軽量化を達成しています。

## 上質な移動の時間と空間をすべての人に。2つのリフトアップシート車を設定。

### フル電動の回転・昇降シートを採用。

エリシオンでは、「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。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。



Photo: G(FF) サイドリフトアップシート車

### 1列目と同等の快適な座り心地が得られる

#### 「サイドリフトアップシート車」。(G、VGに設定)

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、フルリクライニング機構、1~2列目のフル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7名となります)

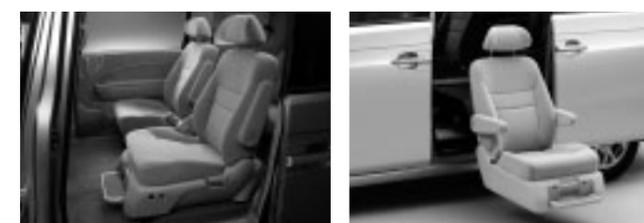


Photo: G(FF) サイドリフトアップシート車 デイラーオプション/装着車

### 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、VGのFF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も装備しています。



Photo: G(FF) 助手席リフトアップシート車

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。

