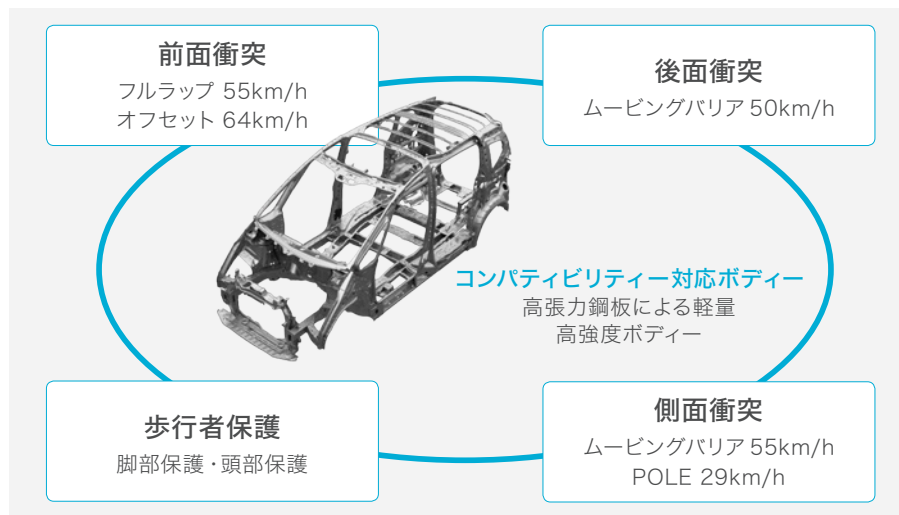


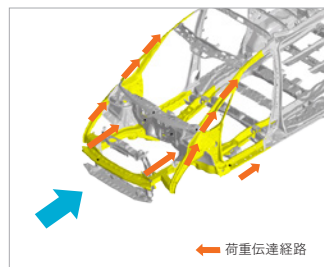
[Honda独自基準による安全]



運転のしやすさを損なうことのない構造に。

●前面衝突への対応

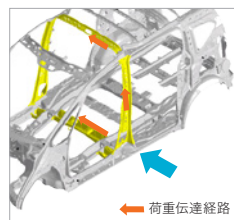
前方から衝突した際は、ロードパス構造の最適化で効率的にエネルギーを吸収します。また前方視界を確保するために細いAピラーを採用していますが、この部分には強度の高いホットスタンプ材を使用するなどして対策を施しました。また、エンジンルーム内のさまざまな部品を前席乗員への傷害をより避けやすい配置としています。



ハイブリッド車のIPUも入念に保護。

●側面衝突への対応

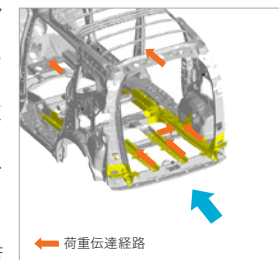
側面衝突への対応としては、Hondaの独自基準をクリアするボディー骨格としたほか、ハイブリッド車については特に、床下のIPU（インテリジェントパワーユニット）を保護するために、クロスメンバーに衝突時の荷重を伝達させる構造をプラスしています。



リアフレームの材質と構造を効果的に強化。

●後面衝突への対応

後方からの衝突エネルギーを効果的に吸収するために、リアフレームを荷重が適切に伝達される構造としています。リアフレームの材質と板厚はボディー剛性向上にも効果を発揮します。また車いす仕様車に装備されている車いす乗車に使うスロープ、フリード+の荷室用ユーティリティボードについては、いずれも衝突時に乗員を攻撃しないよう、特に配慮した対策を施しています。



衝撃吸収構造による、歩行者傷害軽減ボディー。

●歩行者保護への対応

万一の際、歩行者にダメージを与えやすいボディー前部に衝撃をやわらげる構造を採用。

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部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

フロントウインドウ支持部衝撃吸収構造

フロントウインドウ下側の支持部を変形しやすい構造とし、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

バンパーを変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

衝撃吸収フェンダー

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。

歩行者傷害軽減ボディー説明図



車いす仕様車のシートベルトを装着しやすく。

車いすの方が装着するシートベルトのタンクプレート位置を、先代フリードよりも約80mm高く設定。またサイドライニングには磁石を埋め込み、使用していないときはタンクプレートを貼り付けておくことも可能。介護する方にもされる方にも使いやすいひと工夫です。