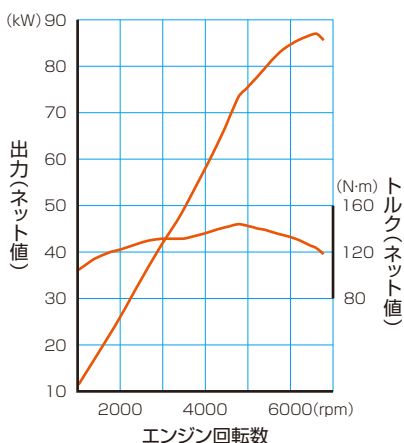


力強くて低燃費。しかもスムーズで安定感のある、爽快な走り。

機敏に走れて、しかも低燃費。1.5ℓ i-VTECエンジン。

Honda独自のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)を核に、吸排気効率や冷却効率、各部の低フリクション性に優れ、なおかつ緻密なエンジン制御を行うことで、たくさんの荷物を載せていても力強くスムーズな走り、低燃費や優れた排出ガスクリーン性能を実現。さらに、コンパクト化によって、室内の広さにも貢献しています。

■1.5ℓ i-VTECエンジン性能曲線図



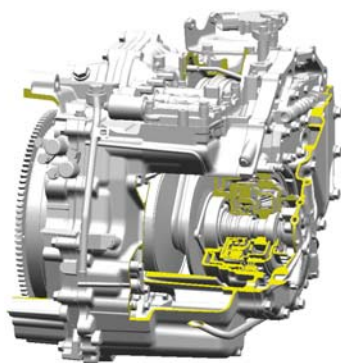
最高出力(ネット値)	87kW(118PS)/6,600rpm
最大トルク(ネット値)	144N·m(14.7kgf·m)/4,800rpm
10・15モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)	16.4km/ℓ(FF車) 「平成22年度燃費基準+25%達成車」
	14.0km/ℓ(4WD車) 「平成22年度燃費基準+5%達成車」
全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	

「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。

スムーズで力強い走り、トルクコンバーター付CVT。(FF車)

トルクコンバーターによる力強くスムーズな発進特性と、CVT(無段変速機)ならではの変速ショックのないなめらかな加速性能を合わせ持っています。ハイレシオ設定に加え、高効率・低フリクション性に優れたオイルポンプやベルト、プーリー、さらにはきめ細かなロックアップ制御などにより、低燃費にも貢献。また、DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)との協調制御により、さまざまな走行シーンでスムーズかつ快適な走行フィールが得られます。

■トルクコンバーター付CVT構造図



4WDの走破性を引き出し、低燃費にも貢献する、5速AT。(4WD車)

力強い加速と低燃費を両立した5速オートマチックトランスミッション。リニアソレノイドによるダイレクト制御やDBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)との協調制御により、スムーズな発進性能と変速ショックの少ないなめらかな加速、さらには高速クルーズ時の優れた燃費が得られます。

確かな走破性と低燃費を両立した、リアルタイム4WDシステム。

通常はほぼFF状態で走行し、発進・加速時や雪道などの走行状況に応じて、後輪にも適切な駆動力を配分。軽量・コンパクトで室内のゆとりや低燃費に大きく貢献するデュアルポンプシステムを搭載しています。

リニアな出力特性が得られるDBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)を採用。

発進時などの低速回転域でスムーズに、中・高速回転域では力強い加速が得られるようにセッティング。トランスミッションとの協調制御と合わせ、アクセルワークに応じたリニアな出力特性を発揮します。

大開口を支える剛性と軽量化を両立した、高剛性ボディ。

曲げ剛性やねじり剛性といった静剛性に加え、フロントとリアの剛性バランスの適正化や各部の結合強度を高めたことにより、優れた動剛性も獲得。さらに、軽量で高強度なハイテン材(高張力鋼板)を適所に採用するなど、スライドドアやテールゲートの大開口を支える高い剛性と軽量化を同時に実現しています。

安定した走り、快適な乗り心地を生む、優れたシャシー性能。

フロントサスペンションにはマクファーソン・ストラット式を採用。直進性とともに旋回時の安心感を高めるセッティングとしたうえで、L型リアアームを採用し、コンプライアンスブッシュを最適に配置。これによりブッシュを低パネレート化することで、操縦安定性と乗り心地を高次元で両立しています。また、リアサスペンションには、コンパクトでスペースをとらないH型トーションビーム式を採用。大型コンプライアンスブッシュの採用などによって優れた乗り心地を獲得し、たくさんの荷物を積んだ場合でも安定感が得られるよう、ダンパーの減衰特性を設定。コーナリング時の安定性や直進性を高めています。