

# *GRACE*

PRESS INFORMATION 2014.12.1



## 驚きのあるセダンをHondaはつくります



これほどまでにクルマのジャンルが多様化した現在にあっても、  
「クルマの基本形」であるセダンの魅力は決して色あせることはありません。  
だからこそ、様々なクルマを乗り継いできた方を中心に、  
セダンファンの方が多くいらっしゃるのだと、私たちは考えます。

Hondaは、新たなセダンシリーズを展開するにあたり、  
そうした方にも「驚き」をもって迎えられるセダンをつくりたいと考えました。

ゆとりあるボディサイズを持ちながら、軽自動車並の低燃費を達成した  
アコード ハイブリッドに続き、今回の「グレイス」では、扱いやすく、コンパクトな  
5ナンバーサイズのボディの中に、より大きな車格のアップーミドルセダンにも匹敵する室内空間を実現。  
さらにデザイン、質感、走りも、これまでのコンパクトセダンの常識を覆すレベルにまで高めました。

Hondaの「驚きのあるセダン」に、どうぞご注目ください。

## 「セダンの価値は大きさに決まる」—— そんな既成概念を捨て去るところから始めました

コンパクトなセダンにおいて、セダンファンの方が求める広さやデザイン、質感、そして走りなどを高めるのは、大きなセダン以上に様々なハードルが存在します。しかし本来、クルマの大きさを問わず、お客様が「セダン」に求めるものは同じはず。

よって、「そんなに広くなくても」「それは付いていなくても」「そこまでこだわらなくても」  
そういった言葉はチームの中では禁句にしました。

「セダンの価値は大きさに決まる」という既成概念を捨て去り、各分野の  
スタッフたちとともに、決して妥協することなく開発に取り組んできたのです。

外から見て、乗り込んで、走り出して、毎日の暮らしの中で使って  
これまで多くのセダンを乗り継いできた方が、心から満足し、  
誇りを持って乗り続けることができる——。

そんな、コンパクトセダンの新しい時代が、この「グレイス」から始まるものと自信を持っています。



グレイス 開発責任者

広瀬 敏和

(株)本田技術研究所 四輪R&Dセンター 主任研究員

6代目シビック、3代目アコードワゴンをはじめ、多くの機種のシート、インテリア設計を担当。1997年より5年間、Honda R&D Americasで初代MDXなどの北米機種設計開発に携わる。帰国後、2代目フィット、フィットハイブリッドのインテリアPLを担当し、今回グレイスのLPLに着任。趣味は自転車、D.I.Y。愛車は自転車「Specialized クロスバイク」。

## コンパクトセダンを革新する

様々なクルマを乗り継ぎ、目の肥えた方をも唸らせるほどにセダンとしての価値を高め、多くの方に、クルマの基本形である「セダン」のすばらしさを改めて感じていただきたい。

Hondaは、そのためにコンパクトセダンの革新、すなわち「コンパクトセダン・レボリューション」に取り組みました。

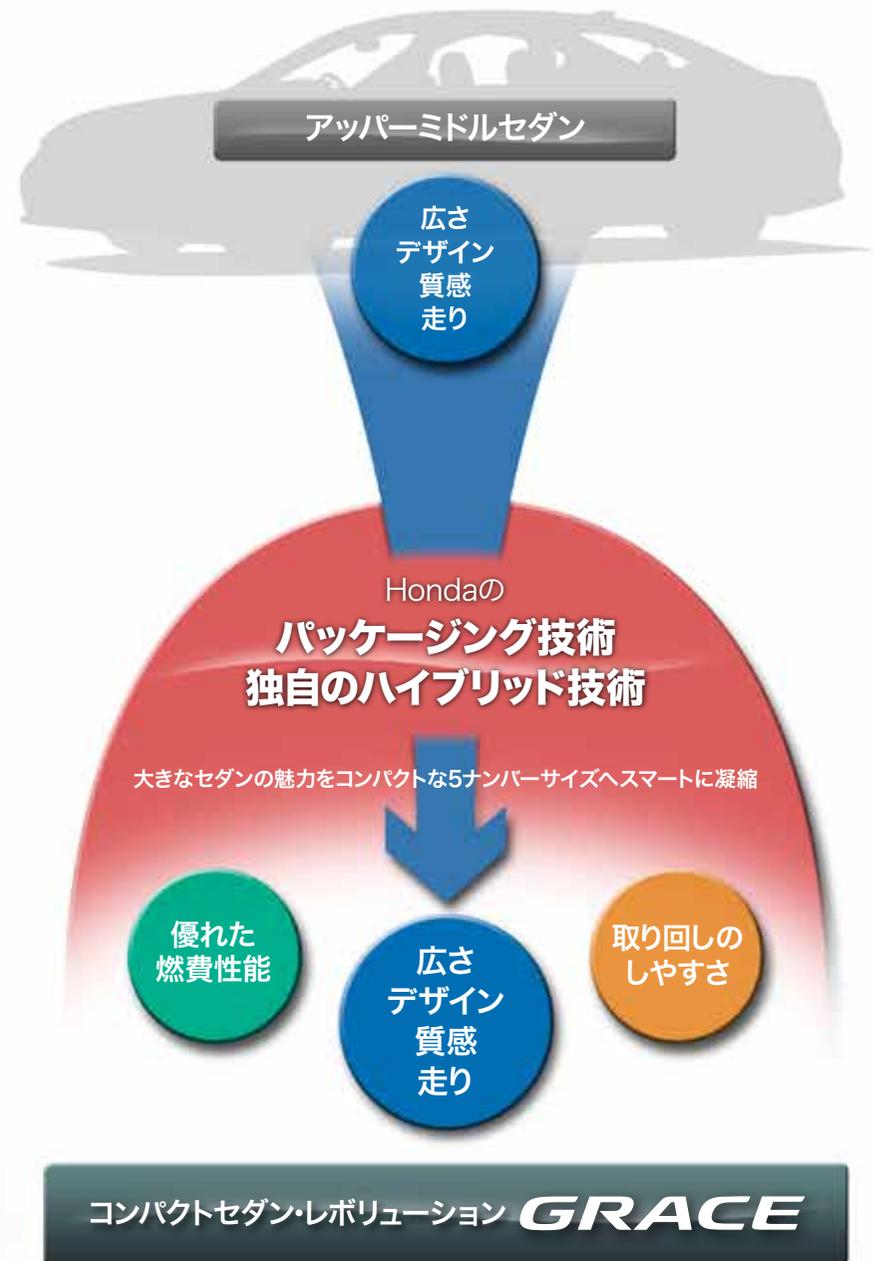
セダンの中でも特に、上級の車格を持つアップーミドルセダンならではの魅力であった広い室内や堂々としたスタイル、高い質感、ゆとりある走りなどを、扱いやすい5ナンバーサイズのボディに凝縮。

MM(マンマキシマム・メカミニマム)思想や、軽量・コンパクトで高効率な1モーターハイブリッド、SPORT HYBRID i-DCDといったHonda独自のテクノロジーが、コンパクトセダンにかつてない価値をもたらすことを可能にしました。

大きなセダンの持つ様々な魅力と、小さなセダンならではの扱いやすさや低燃費といった魅力を併せ持った、新時代のコンパクトセダンが走り始めます。



Photo: HYBRID EX(FF) ボディカラーはティンテッドシルバー・メタリック メーカーオプション装着車



## クラスを超えた、広々とした室内空間&堂々とした車格感あるスタイル

持つことを誇るクルマでなければ、セダンに乗ることのよさを感じていただけないと考えます。

アッパーミドルセダンにも迫る、広々とした室内空間。

そして、堂々とした車格感のあるスタイリング。

クルマを知り尽くした方が一切妥協することなく選ぶことのできるデザインを追求しました。

### アッパーミドルセダンに迫る広さを持った室内空間



Photo: HYBRID EX(FF) メーカーオプション装着車

より大きなセダンの広さを知る方も驚かせる室内空間の広さを、5ナンバーサイズのコンパクトなボディの中に持たせたいと考えました。

Honda独自のパッケージング技術によってキャビンスペースを拡大させ、特にリア席の前後間隔は、アコード ハイブリッドにも迫るほどの広さを実現。

乗る人全員が、ゆったりとくつろぎながら、ロングドライブを楽しむことができる空間を完成させました。

#### インテリア トピックス

- 取り回しのしやすい5ナンバーサイズのボディに、大人も余裕で座れる広い後席空間
- コンパクトなボディサイズでありながら、大容量のトランクルームを実現

### セダンらしさを堪能できる、堂々とした車格感あるスタイル



セダンらしいフォーマルさを持つのはもちろんのこと、これからの時代を走るにふさわしい先進性が無ければ、オーナーの方に納得していただくことはできません。

しっかりとした長さのあるボンネット、車格感や広さを感じさせるロングホイールベース等、伝統の中で培われた美しいセダンスタイルの中に、クーペのような流麗なフォルムを融合させ、多くのセダンがいる中でも光り輝くような存在感を追求しました。

#### エクステリア トピックス

- 存在感のあるボンネットやロングホイールベースといった「セダンらしさ」とクーペのような流麗なフォルムを融合
- LEDヘッドライトやシャークフィンアンテナなど先進感のあるアイテムの採用
- 上級感を表現したワイドなLEDリアコンビネーションランプ

## セダンオーナーの心をくすぐる、高い質感と快適装備

ステアリングを握るドライバーとしてはもちろんのこと、同じ時間を車内でともに過ごすゲストの方への満足度も同じように重視される方の期待に応えることを目指しました。運転席はドライビングに集中できるように、助手席は心地よい包まれ感を得られるように、後席はゆったりとくつろげるように……。全ての座席で心地よさを感じられる、上質な空間をつくりあげました。

### 心地よさを徹底的に追求した前席



Photo: HYBRID EX(FF) メーカーオプション装着車

「走りやすい」ことは、セダンを選ぶ大きな理由のひとつ。上質感のあるデザインのセンターパネルはドライバー側へ傾けることで操作性を向上させるとともに、走りへの期待を高めることを狙っています。また、運転席から助手席へとつながる、削りだした金属のようなシルバーの加飾は、縫製表現を取り入れた、柔らかなソフトパッドパネル\*とのコントラストにより、助手席にお乗りの方にも心地よい包まれ感を提供します。

#### 運転席・助手席 トピックス

- 多彩な表示機能と、見やすいアナログ表示を融合させた、先進感のあるメーター
- セダンにふさわしい、品格あるセンターパネル
- ソフトパッド\*やピアノブラックのパネル、シルバーの加飾などで上級感を表現したインストルメントパネル

### 乗る人をもてなす装備を惜しみなく投入した後席



Photo: HYBRID EX(FF) メーカーオプション装着車

後部座席にお乗りになったゲストの方からの「いいクルマだね」という言葉ほどセダンオーナーにとってうれしいものではありません。

シートの座り心地や肌触り、内装等、手に触れる部分の柔らかさなどに徹底してこだわったのはもちろんのこと、暑い日に後席を素早く快適な温度へと整えるリアエアコンアウトレットや、スマートフォンの充電にも活用できるアクセサリースOCKET\*、リアツィーター\*など、乗る人をもてなす装備の数々を備えました。

#### 後部座席 トピックス

- 暑い日に後席を素早く快適な温度へと整える、リアエアコンアウトレット
- スマートフォンなどの充電が可能なアクセサリースOCKET
- 快適な着座姿勢と座り心地のよいシート

\* タイプ別設定

## 「ドライバーズセダン」としての爽快な走りを、快適に

クルマとひとつになったかのような心地よい走りを、どこまでも快適に楽しみたい――。

セダンの「走り」に対して高い理想をお持ちの方に、心から満足していただくことを目指し、走行性能を磨き上げました。

低燃費とダイレクト感のある加速を両立させたHonda独自のハイブリッドシステム、SPORT HYBRID i-DCDの採用、シャシー、ボディの入念なチューニング等により、いつまでも走っていただきたいような爽快な走りを追求しました。

### ハイブリッドセダンNo.1\*1の燃費性能と両立させた、力強い走り



普段はなめらかで低燃費。それでいて、ひとたびアクセルを踏み込めば、スポーティーなクルマを乗り継いできた方にも満足いただけるような、力強い走りを目指しました。

1.5Lエンジンと、高出力モーターを内蔵した7速デュアルクラッチトランスミッション、高性能リチウムイオンバッテリーを組み合わせた「SPORT HYBRID i-DCD」は、34.4km/L\*2の低燃費と、力強く、リズミカルで伸びの良い加速感を両立。ハイブリッドセダン クラス初\*3の「ハイブリッド×4WD」もラインアップしました。

#### パワートレイン トピックス

- ハイブリッドセダンNo.1\*1の低燃費34.4km/L\*2
- ゆとりある走りをもたらす  
101kW(137PS)のシステム最高出力
- デュアルクラッチトランスミッションによる  
俊敏なレスポンスとダイレクト感ある加速
- ハイブリッドセダン クラス初\*3の「ハイブリッド×4WD」

### 快適なドライブに貢献する乗り心地の良さと静粛性



セダンの走行性能において、最も重要なのは「快適であること」。どこまでも走って行きたいような、「快適に走りを楽しめる」性能を追求しました。

足回りの設計等により、路面から伝わる不快な振動などを抑制するとともに、ステアリング操作に対して忠実に反応する、気持ちのよいハンドリングを目指しました。セダンボディは静粛性の確保に有利なことに加え、各部に効果的に遮音・吸音材を配置することにより、会話の弾む、静かな室内空間も実現しました。

#### ボディ、シャシー トピックス

- セダンボディの利点を活かし切る  
高剛性ボディと先進のシャシーによる上質な乗り心地
- ボディ設計段階からノイズの侵入を抑え、さらに、  
効果的に遮音・吸音材を配置したことで実現した、  
高い静粛性

\*1 2014年10月現在。プラグインハイブリッド車を除く。Honda調べ。  
\*2 HYBRID DX(FF)、HYBRID LX(FF) JC08モード燃料消費率(国土交通省審査値)  
\*3 2014年10月現在。5ナンバーハイブリッドセダンとして。Honda調べ。

デザイン	
<b>パッケージング</b>	8
メカニズムのコンパクト化によって実現した居住性、乗降性、利便性	
<b>エクステリアデザイン</b>	9
「セダンフォルムの理想型」を見つめて生まれた、新世代のコンパクトセダンデザイン	
<b>インテリアデザイン</b>	11
乗る人すべてに移動の喜びをもたらす、上質で快適な空間	
走行関連	
<b>パワートレイン</b>	13
独自のハイブリッド技術により、ハイブリッドセダンNo.1の低燃費と、爽快で力強い走りを両立	
<b>ボディ</b>	15
「セダン」のメリットを活かし切るボディ設計	
<b>シャシー</b>	16
スポーティーで上質な乗り心地を生み出すシャシー設計	
快適装備	
<b>先進装備・快適装備</b>	18
移動をさらに快適なものにする、先進装備・快適装備	
安全性	
<b>安全</b>	20
ドライブにさらなる安心感をもたらす、数々の安心装備	
<b>主要装備・主要諸元・環境仕様・福祉車両</b>	22



## メカニズムのコンパクト化によって実現した居住性、乗降性、利便性

メカニズムの配置や大きさをとことん見直して生み出した空間を、乗る人のために活かす。この考えから、日本で扱いやすい「5ナンバーサイズ」のコンパクトなボディの中に、広々とした室内空間を実現したのはもちろん、乗る人が心地よく過ごすことのできる居住性、乗り降りのしやすさ、トランクルームの使いやすさなどを徹底的に追求しました。

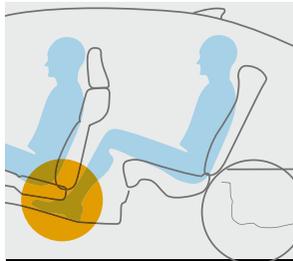
### 優れた居住性のための設計

ロングホイールベースによる室内空間の拡大にとどまらず、リアシートを最大限後方に配置させるレイアウトにより、歴代Honda製5ナンバーセダンで最大となるリア席前後間隔を確保。足もとのスペースは、アコード ハイブリッドにも匹敵するサイズとしました。その上で、フロアやルーフといった部位の設計を突き詰めることで、頭上の空間も十分に確保。優れたリアの居住性を実現させました。



#### ■リアシート足もとと空間説明図

フロントシート下からリアシートまで、足を自由に動かせるスペースを大きく取り、後席の快適性を高めました。



リア席乗員の足もとがフロントシート下に入り、さらに足の角度が自然なものとなるよう配慮しました。

### 優れた乗降性の実現

居住性のみならず、乗り降りのしやすさもセダンにとって大切な要素となります。

フロントシートは、スムーズに腰の上げ下ろしができるヒップポイントの高さ、サイドシルの張り出し量を設定。楽に腰の移動動作が行えるようにしています。

リアシートは、リアホイールアーチ内の溶接フランジを短縮することで、リアドアの開口部を拡大。乗降時、足が当たりにくいように配慮しました。



#### ■ホイールアーチ説明図

溶接フランジを短縮することでドアの開口部を拡大。リアシートのヒップポイントを後方へ配置しながらも、乗り降りしやすいよう配慮しました。

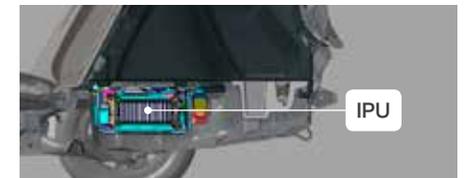
### 広く、使い勝手の良いトランクルームを実現するための設計

トランクルームは、430Lの容量を確保(床下収納4Lを含む。VDA方式によるHonda測定値\*)。ハイブリッドシステムに採用したIPU(インテリジェント パワー ユニット)をコンパクト化し、ユニットの高さを削減して床下へ収納したことにより、トランクスルーも可能としました。 \*FF車



#### ■トランクルーム

高いスペース効率により、ハイブリッド車でありながら、大容量のトランクルームを実現しました。



#### ■IPU配置説明図(FF車)

IPUをコンパクト化して床下に収納したことで、トランクスルーを可能にしました。

## 「セダンフォルムの理想型」を見つめて生まれた、新世代のコンパクトセダンデザイン

ロングノーズ、ロングホイールベース、ワイドで低く構えたたたずまいなど、伝統に培われた美しい「セダンフォルム」に、これからの時代を走るにふさわしい先進性を融合。クラスを超えたクオリティを持つ、新世代のコンパクトセダンデザインを目指しました。

### 先進感と上質感のあるフロントビュー



Photo: HYBRID LX (FF) ボディカラーはホワイトオーキッドパール メーカーオプション装着車

フィットから採用するHondaの新しいデザインアイデンティティである「ソリッド・ウイング・フェイス」を採用。Hマークを中心にグリルとヘッドライトを繋げ、一文字に見せることで先進感やワイド感を引き出しました。また、プラチナメッキ仕上げのフロントグリルと、消灯時その輝きで存在感を放つ4灯ヘッドライトにより、上質感を表現しています。さらにHYBRID LXとHYBRID EXには、先進感のあるLEDヘッドライトを採用。夜道や雨天時などの安心感を高めることにも寄与します。



LEDヘッドライト(ロービーム)

### ワイド感を強調したリアビュー



Photo: HYBRID EX (FF) ボディカラーはティンテッドシルバーメタリック メーカーオプション装着車

LEDリアコンビネーションランプは、トランクリッド側にリッドランプを配して、クロームメッキのライセンスガーニッシュへと繋がります。この連続モチーフにより、横一文字を形成し、よりワイドなスタンスを強調させました。さらに、2本の光のラインを印象的に見せる導光タイプのLEDを採用することで、一層のワイド感を追求。5ナンバーサイズの横幅ながら、それ以上に堂々とした車格感を感じさせるデザインとしました。



LEDリアコンビネーションランプ

### クーペのようにエレガントなサイドビュー



後席のゆとりあるヘッドクリアランスを確保しながらも、クーペのようなエレガントさを感じていただくために、ボディサイドを流れるキャラクターラインを利用しました。

人の目は、ボディを横切る強いラインに集中するため、彫りの深いキャラクターラインによって、キャビンのシルエットを低く、薄く見せる効果を狙いました。

### 上質感あるボディカラー

ボディカラーは「高級感」と「スポーティー」の融合をコンセプトとしました。

褐色のトパーズをモチーフとした、グレイスのための新色「ゴールドブラウン・メタリック」は、光の当たる角度で色が変わる特殊な光輝材顔料、干渉パールを塗料に使用。ハイライトの部分はゴールドに、シャドウの部分は青みと赤みを帯びた褐色に見えるなど、多彩な表情を感じられるものとなりました。



ホワイトオーキッド・パール



アラバスターシルバー・メタリック



ティンテッドシルバー・メタリック



クリスタルブラック・パール



プレミアムディープロッソ・パール



ゴールドブラウン・メタリック

## 乗る人すべてに移動の喜びをもたらす、上質で快適な空間

素材、質感、面、色など、相反するものを積層させて新しい表情を作り出す

「レイヤード・フローティング・コクピット」という考え方から、先進的で質感の高いスポーティーなコクピットを表現。

その上で、包まれ感のある助手席や、乗る人をもてなすことのできる後席空間など、それぞれの席に求められる機能と価値を徹底して高めました。

### 柔らかく立体的なレイヤードラウンド骨格

インストルメントパネルは、シンプルな黒のダッシュボード部に、硬質なシルバー加飾のTゾーンを重ねてコントラストをつくり、先進感のあるフローティング効果を狙いました。

その上で、HYBRID LXとHYBRID EXでは、助手席側インストルメントパネル部に柔らかな質感のソフトパッドパネルを採用。羽を広げたように伸びやかに弧を描くTゾーンの造形と相まって、さらなる包まれ感と広がりを感じていただけることを目指しました。



### インテリア全体の確かな「素材感」

インテリアを構成するパーツの「素材感」を大切にしました。Tゾーンは、金属の質感を持った塗装を施すのに加え、曲面の取り方、線の入れ方等、実際にアルミで実現が可能な造形とすることで質感を向上。同様に、助手席側に配したソフトパッドパネルも、単に触感の柔らかさにとどまらず、実際に縫製が可能な形状とするなど、様々なクルマを乗り継いできた方にも満足いただける上質感を追求しました。



### 使いやすさと美しさのあるインターフェイス

機能が集中するセンターパネルは、高輝度塗装で周囲を囲み、インストルメントパネルの中で一際目立つようにデザイン。ドライバー側に傾けた造形とすることで、運転中も直感的に操作しやすくすることを狙いました。メーターは、見やすさに加え、ドライバーが常に目にするようになる「計器」としての新しい美しさを追求。

一般的なメーターは、数字や目盛りを印刷した盤面の上にアクリル板を一枚被せる構造なのに対し、グレイスでは間にもう一枚挟み込むことで、立体感のある造形としました。外周がブルーに光るデザインとあわせ、上質感を高めています。



■センターパネル



■メーター

## シート・内装

フロントシートは、背もたれのパディング層(シートクッション表層部の低密度ウレタン)を厚くすることで、「ごっごっ」「びりびり」といった不快な感覚を低減し、乗り心地を向上。肩甲骨や腰回りなどをしっかりと支持する形状とすることでホールド性を向上させました。

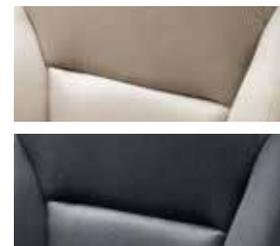
座面の長さをたっぷりと取ったリアシートは、セダンらしいリラックスした着座姿勢としたほか、カップホルダー付アームレストを装備。リア席空間の快適性を高めています。

内装は、手に触れる部分の柔らかさにしっかりとこだわり、心地よさを感じていただくことを目指しました。



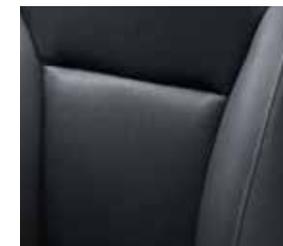
### リアシート

リラックスした着座姿勢、たっぷりとしたサイズのアームレスト等でくつろぎを演出しました。



### ファブリックシート

細い糸を密度高く織り上げることで、サラサラとした触感を追求。



### コンビシート

ファブリックシートをベースに、サイド部分にお手入れのしやすい「プライムスムース」を採用しました。



### 本革レザーシート\*&専用インテリア

異なる3種類の大きさのバンチングを組み合わせることで、立体感を演出。ドアライニングとアームレストにはプライムスムースを採用。

\*フロントシート/リアシート左右の座面および背もたれ(バンチング部)に本革を使用。それ以外の部位にはプライムスムースを使用しています。

primesmooth プライムスムース:しっとりとした質感の素材。上質な室内を演出するとともに、汚れやシワに強い機能性の高さも魅力です。

# 独自のハイブリッド技術により、ハイブリッドセダンNo.1\*1の低燃費と、爽快で力強い走りを両立

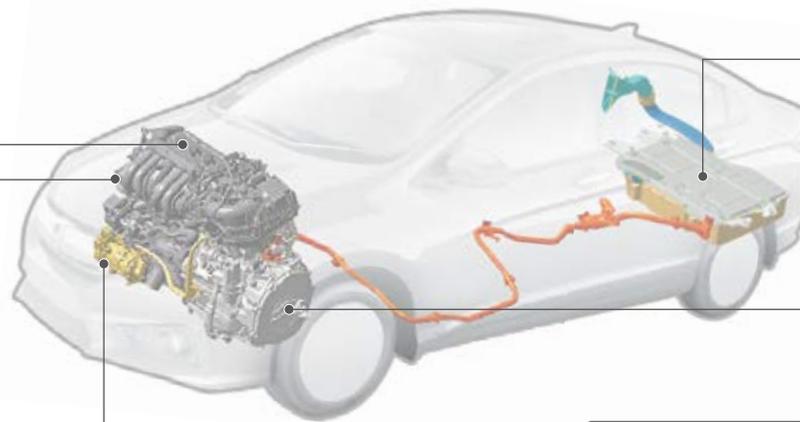
高い環境性能や静粛性を備えながらも、ドライバーの「走りたい」という想いに応えられるのが、セダンに求められるパワートレイン。軽量コンパクトな1モーターシステムでありながら、モーターのみのEV走行を可能にした「SPORT HYBRID i-DCD」を採用し、ハイブリッドセダンNo.1\*1の低燃費と、爽快で力強い走りを高次元に両立させています。

## コンパクトなシステムで低燃費と力強い走りを両立

普段は低燃費、静かでなめらかな走りを実現しながら、ひとたびアクセルを踏み込めばコンパクトなセダンらしい俊敏な走りを味わえる、Honda独自の1モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD」を採用しました。1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジンに、高出力モーター内蔵7速デュアルクラッチトランスミッション(DCT)、リチウムイオンバッテリーとパワードライブユニットを一体化したIPU\*2を組み合わせたこのシステムは、DCTクラッチがエンジンとモーターの接続・切断を兼ねることで、モーターのみのEV走行を軽量・コンパクトに実現しています。

**SPORT HYBRID i-DCD**  
intelligent Dual-Clutch Drive

■SPORT HYBRID i-DCDシステム構成図



### リチウムイオンバッテリー内蔵IPU\*2

高出力・大容量のリチウムイオンバッテリーを採用。EV走行領域を拡大し燃費を向上させるとともに、コンパクト化を徹底。



### 高出力モーター内蔵7速DCT

モーターを7速DCTに内蔵。デュアルクラッチによりエンジンとモーターの接続・切断を可能にするとともに、軽量・コンパクト化を実現。



### 1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

走行状況に応じて通常運転とアトキンソンサイクル運転を切り替える、SPORT HYBRID i-DCDに最適化したエンジン。



### 電動サーボブレーキシステム

油圧ブースター式に比べ回生領域が広く、効率的に電力を回生。



### エアコン用フル電動コンプレッサー

アイドリングストップ時やEVドライブ時にもエアコンを稼働させ快適性を確保するとともに、エンジンへの負担を低減し燃費に貢献。



システム最高出力\*3

**101kW(137PS)**

JC08モード走行燃料消費率  
(国土交通省審査値)

**34.4 km/L**

HYBRID DX(FF)/HYBRID LX(FF)

エンジン

最高出力 81kW(110PS)/6,000rpm

最大トルク 134N・m(13.7kgf・m)/5,000rpm

モーター

最高出力 22kW(29.5PS)/1,313~2,000rpm

最大トルク 160N・m(16.3kgf・m)/0~1,313rpm

■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。■JC08モード走行(国土交通省審査値)は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

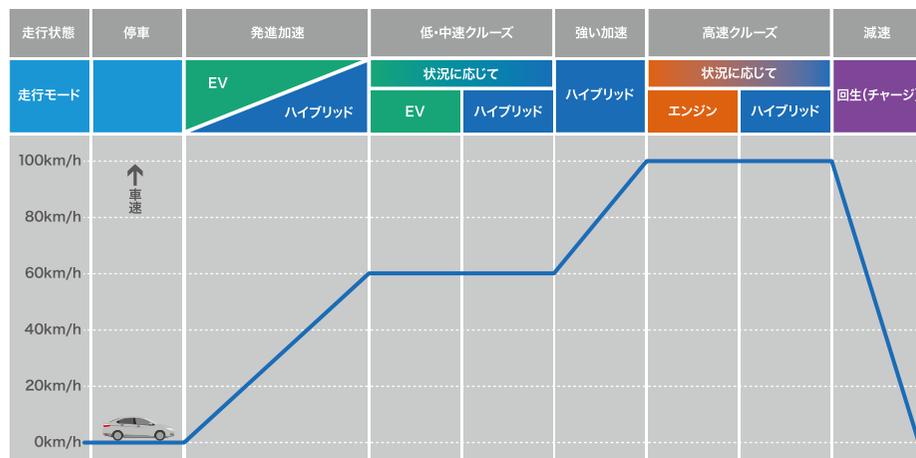
\*1 2014年10月現在。プラグインハイブリッド車を除く。Honda調べ。 \*2 インテリジェント パワー ユニット  
\*3 エンジンとモーターによるシステムとして発揮できる出力。

### 走行状況に応じて、最も効率の良い走行モードを選択

SPORT HYBRID i-DCDは、走行状況に応じて3つの走行モードの中から最も効率の良いモードを自動的に選択します。

発進や市街地での低速クルーズなど、モーターが得意とするシーンではモーターのみの「EVドライブモード」で静かに走行。クラッチがエンジンを切り離すことで高効率のEVドライブを実現します。加速時はクラッチを接続しエンジンを始動。モーターとエンジン両方の駆動力を使う「ハイブリッドドライブモード」で力強い走りを生み出します。高速クルーズなどエンジンが効率よく運転できるシーンでは、エンジンのみの「エンジンドライブモード」で走行。状況に応じてハイブリッドモードと使い分けられます。また、随時きめ細やかな充電制御を行っています。減速時はクラッチでエンジンを切り離すことで、モーターが効率的に減速エネルギーを電力回生します。

#### ■SPORT HYBRID i-DCD 走行イメージ

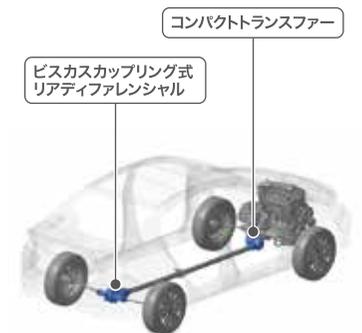


\*2014年10月現在。5ナンバーハイブリッドセダンとして。Honda調べ。

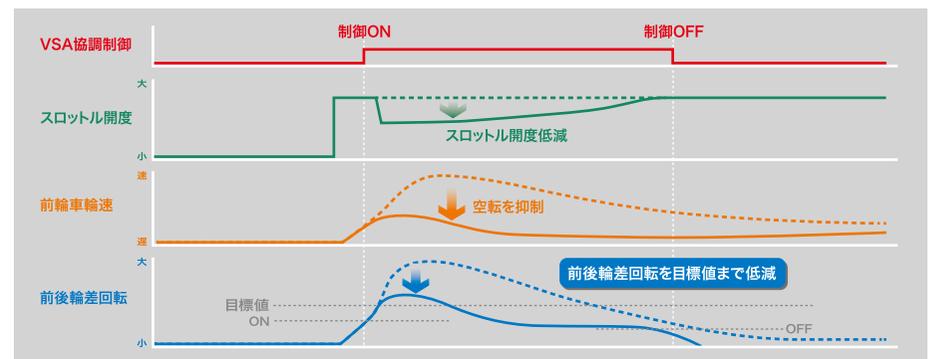
### ハイブリッドセダン、クラス初\*のハイブリッド×4WD

寒冷地や降雪地域でも安心してお使いいただけるよう、優れた低燃費と4WDならではの力強さを両立した、4WDモデルをラインアップしました。4WDシステムにはビスカスカップリング式を採用。ハンプ(カップリング内プレートの金属接触による過剰トルク発生)状態にさせないハンプレス構造とすることで過剰トルクを抑制し、軽量、コンパクトな設計としています。また、雪上坂道発進など、極めて滑りやすい状況ではVSA協調制御によりスロットル開度を低減し、前輪の空転を抑制。前後輪の回転差を適切に制御してビスカスカップリングの特長である優れた初期応答性を維持しつつ、後輪への最適なトルク配分を実現しています。

#### ■ビスカスカップリング式4WDシステム



#### ■VSA協調制御イメージ



## 「セダン」のメリットを活かし切るボディ設計

静粛性に優れ、剛性確保にも有利で、空力性能の追求もしやすいという、セダンボディのメリットを活かしきる設計を行いました。走りを楽しみながら快適に移動できるという「セダン」の価値を、コンパクトなボディの中に凝縮させました。

### こだわり抜いた静粛性

静粛性の確保に有利なセダンボディとしての基本性能に加え、ノイズの侵入源となるボディの隙間への対策を徹底して行いました。その上で効果の高い遮音・吸音材を適切に配置することにより、室内の静粛性向上に配慮。フロントドアガラスには、より厚いガラスを採用することにより、耳元の「ざわざわ」としたノイズを低減させたほか、HYBRID EXではフロントウインドウに遮音ガラスも採用し、さらなる静粛性の向上を実現しています。

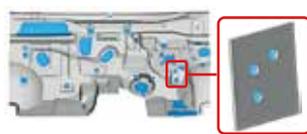
#### ■ボディの隙間対策イメージ (アクセルペダルブラケットの例)

開口部を小さくしてノイズの侵入を抑制

従来コンセプトによる隙間対策



新しいコンセプトによる隙間対策



■部分は開口部

#### ■主要遮音・吸音材配置図

吸遮音タイプダッシュボードインシュレーター  
遮音層を重くしてノイズを低減



フロントウインドウ遮音ガラス  
遮音フィルムを挟んだ合わせガラスでノイズを低減



吸音ルーフィング+インシュレーター

フロントドアガラス板厚アップ

エンジンルーム吸音材フードインシュレーター



ドアライニングインシュレーター

一体成形フロアカーペット



フェンダーエンクロージャー

ドアリップシール

### ロングホイールベースと軽快なハンドリングを両立させる高いボディ剛性

広大な室内空間に寄与するロングホイールベースでありながら、コンパクトセダンらしい軽快感のあるハンドリングとするために、高いボディ剛性を追求しました。

フロントで発生させたコーナリングフォースを遅れ無くリアへと伝達させるために、リアシート後方を環状構造化して剛性を向上。クイックレスポンス化したステアリングと相まって、優れたステアリングレスポンスをお楽しみいただけるものとなりました。

#### ■ボディ剛性説明図

リアまわりを環状の構造にして剛性を向上

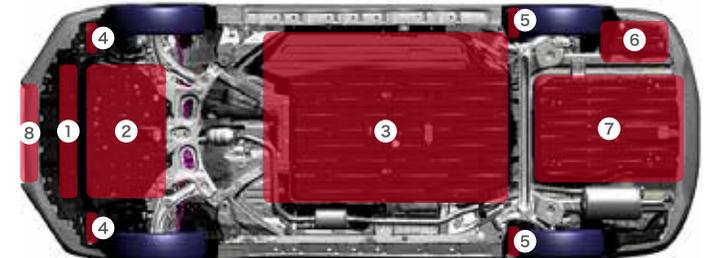


### 燃費性能と走行の安定感を高める空力パーツ

前方からの走行風をスムーズに流すフロントバンパーの形状など、エクステリアデザインで空力性能を向上させ、さらにボディ下にもエンジンアンダーカバー、フラットアンダーカバーなどの空力パーツを装着。燃費性能と走行安定性を高めました。

#### ■ボディ下部説明図(FF車)

- ①チンスポイラー
- ②エンジンアンダーカバー
- ③フロアアンダーカバー
- ④フロントストレーキ
- ⑤リアストレーキ
- ⑥フェンダーカバー
- ⑦リアフロアアンダーカバー
- ⑧フロントバンパー下部エアスクリーン形状



# スポーティーで上質な乗り心地を生み出すシャシー設計

シャシーセッティングにおいては、ドライバーの操作に遅れの無い、心地よいハンドリングを徹底的に追求。その上で足回りには、入力分離式ダンパーマウントや、液封コンプライアンスブッシュなども投入し、スポーティーな走りとお質な乗り心地を高次元に両立させました。

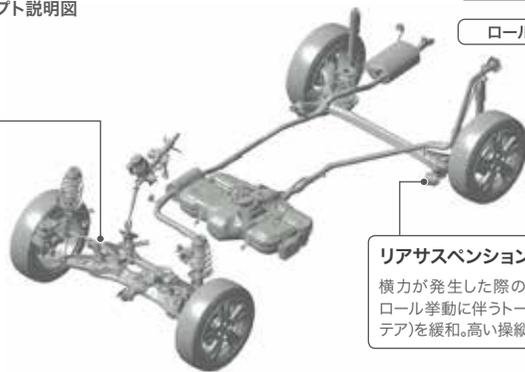
## 心地よいハンドリングを生み出すシャシーセッティング

ドライバーがステアリングを切ってから実際にクルマが応答するまでのプロセスをできるだけ遅れなく、リニアなものにすることを目指しました。フロントが低く、リアが高い、前下がりのロールセンター高をはじめとしたシャシーセッティングにより、応答性に優れたハンドリングフィールを実現しています。

### ■サスペンション設計コンセプト説明図

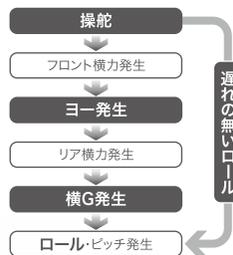
#### フロントサスペンション

横力が発生した際にトーアウト量が多くなる設計としました。これにより、コーナリング時に操舵角を若干戻す制御として安定性を向上させながら、ステアリングのギアレシオもクイックに設定。走行の安定感とハンドリングのレスポンスを両立しました。



#### リアサスペンション

横力が発生した際のトーアウト角を減らし、ロール挙動に伴うトーアウト角変化(ロールステア)を緩和。高い操縦安定感を目指しました。

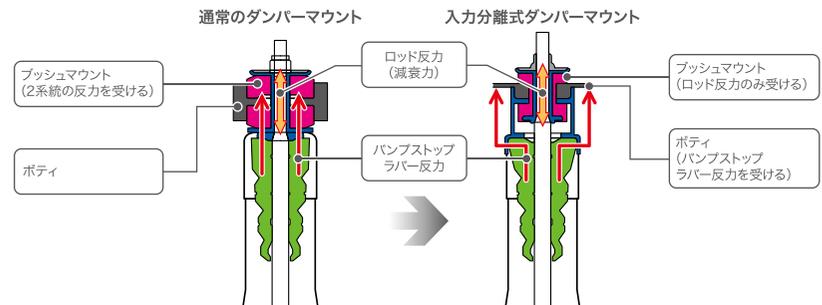


## 乗り心地の向上に効果を発揮する入力分離式ダンパーマウント

ボディにリアのダンパーを取り付けるマウントラバーの構造を見直した入力分離式ダンパーマウントを採用。大入力と小入力の入力系統をふたつに分け、細かい振動はロッドからマウントラバーへ伝達する一方、大きな入力は外側のダンパーブラケットからボディへ伝えるようにしました。

入力の大小を問わず、ひとつのマウントラバーで受け止める方式に対し、新構造ではマウントラバーに小さな入力に適したものを使うことができるようになり、乗り心地が向上しました。

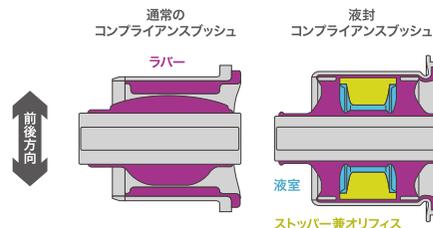
### ■入力分離式ダンパーマウント説明図



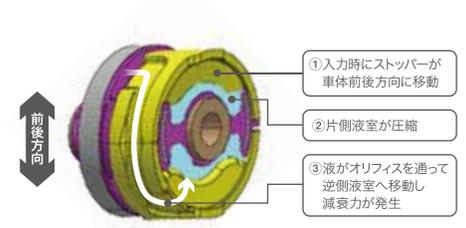
## 上質な乗り心地を実現する液封コンプライアンスブッシュの採用

セダンらしい質感の高い乗り心地を実現するために、厳しい道路環境で鍛えられた欧州シビックなどで採用される技術を投入。リアサスペンションの動きの支点となり、前後方向への動きをいなすコンプライアンスブッシュを液封タイプとすることで、「低動バネ化」「高減衰特性」を両立。段差乗り越え時などに大きな入力があっても、ショックを軽減、振動の収まりを向上させ、「ごつごつ」「びりびり」といった不快な周波数の振動を軽減しました。

### ■液封コンプライアンスブッシュ構造説明図



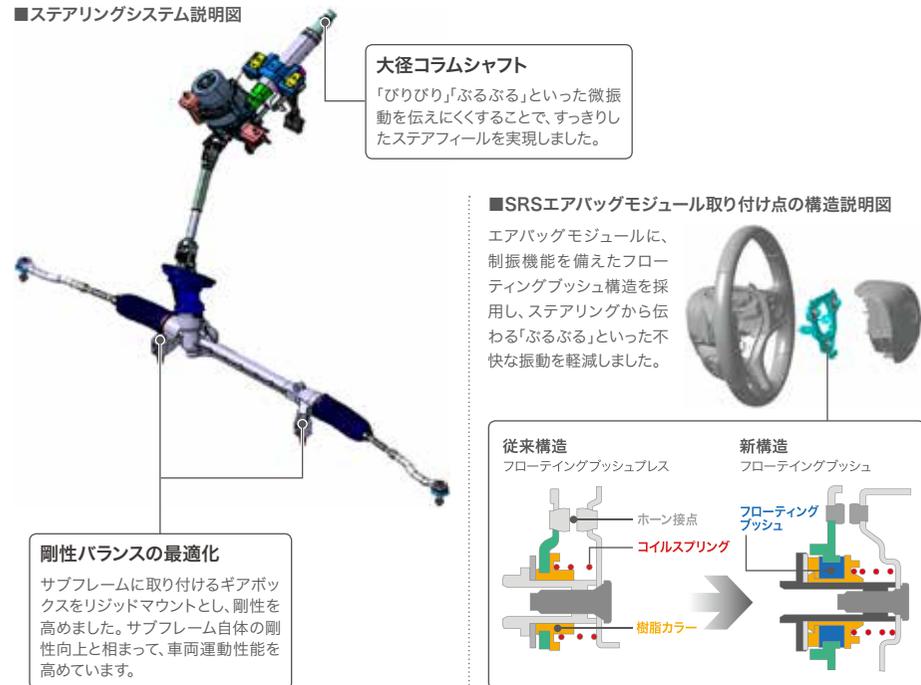
### ■減衰力発生メカニズム説明図



### 高品質なステアフィールを実現するステアリングシステム

剛性バランスの最適化やコラムシャフトの大径化といったハードウェア設計、アシストの制御を高めるEPS制御により、よりスムーズで快適、高品質なステアフィールを実現しました。エアバッグモジュールに、制振機能を備えたフローティングブッシュ構造を採用してステアリングから伝わる不快な振動を軽減したほか、テレスコピックの調整量も大きく取ることで、ドライビングポジションの自由度も向上させています。

#### ■ステアリングシステム説明図



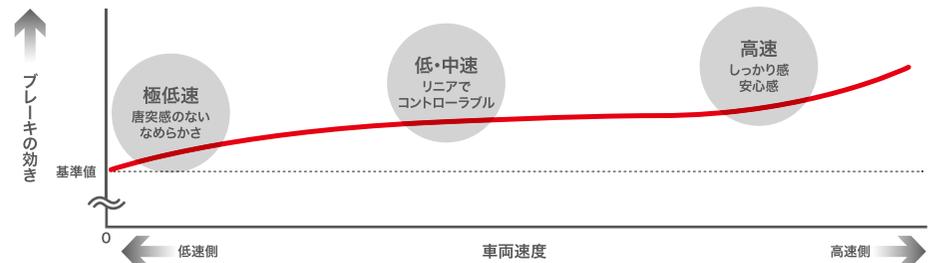
### 上質で安心感あるブレーキフィールを実現した電動サーボブレーキシステム

ペダル操作部とブレーキ動作部を独立させたシステム構成とすることで、回生の自由度を高める「電動サーボブレーキシステム」を採用しました。これにより、優れた燃費性能を達成することにとどまらず、緻密なブレーキフィールを作り込むことが可能になりました。

駐車場などの極低速から、高速道路まで、走行速度に応じて制動力を最適にコントロールする車速応動制御を採用したほか、減速に応じて効き方が強まる、大容量のブレーキパッドを思わせるようなビルドアップ特性を実現。

様々なシーンで、上質、かつ安心感のあるブレーキフィールを得られるようにしました。

#### ■車速応動制御説明図



#### ■ビルドアップ特性説明図



## 移動をさらに快適なものにする、先進装備・快適装備

乗り心地や広さ、静粛性といった快適性を、クルマとしての基本から磨き上げるのはもちろんのこと、様々な先進装備や快適装備によって、さらなる高みへと引き上げました。

### Hondaインターナビ+リンクアップフリー +ETC車載器(ナビゲーション連動)\*1



静電式タッチパネルを採用し、スマートフォン感覚の直感操作を実現。インターナビ・リンクプレミアムクラブのリンクアップフリー(専用通信機器+通信費無料\*2)に対応し、費用を気にせず多彩な情報サービスをフル活用できます。

**internavi LINC**

### リアワイドカメラ(3ビュー切り替え式)

リアワイドカメラは、広角カメラを用いた3ビュー切り替え式を採用。一般的なノーマルビューに加え、バック出庫時に便利なワイドビュー、停止位置との距離感がつかみやすいトップダウンビューが表示可能です。さらに、後方確認時、ステアリング操作に合わせて目安となる後退方向を表示するダイナミックガイドラインを設定しました。



#### ■リアワイドカメラ説明図

セレクトレバーを[R]に入れると、ナビ画面が自動的にカメラ映像に切り替わり、バック時の安心感を向上。ノーマル、ワイド、トップダウンと、多彩な視点により後退時の視界をサポートします。

### 様々なデバイスに対応する優れた接続性

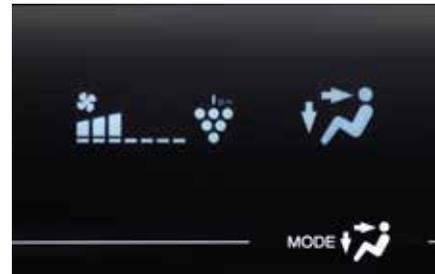
HDMI®、USB、Bluetooth®に対応し、無線/有線で多彩なデジタル機器が利用できます。HDMI®接続による動画の再生や、USB接続による携帯オーディオプレイヤーの利用はもちろん、Bluetooth®接続により、スマートフォンに保存した楽曲のワイヤレス再生やハンズフリー通話も可能です。



※小物は撮影のために用意したものです。

### プラズマクラスター技術搭載\*3 フルオート・エアコンディショナー

静電式タッチパネルにより、直感的で軽い操作が可能なフルオート・エアコンディショナー。空気の浄化や脱臭などの機能を持つプラズマクラスター技術を搭載。\*3 アレルギー原因物質やカビなどを分解・除去するほか、シート表皮などに付いたニオイを分解し、車内を快適に保ちます。



エアコンディショナー画面表示



※本商品にはシャープ株式会社のプラズマクラスター技術を搭載しています。プラズマクラスター マーク及びプラズマクラスター、Plasmacluster はシャープ株式会社の商標です。  
※エアコンもしくは送風に連動して作動します。

\*1 メーカーオプション \*2 専用通信機器は音声通話には対応していません。 \*3 タイプ別設定

## 後部座席に備えた、充実の快適装備

オーディオは、セダンの室内空間に合わせて専門のスタッフが音質をチューニングした上で、通常のスピーカーに加えて前後計4つのツイーター\*をインナードアハンドル前に配置。不足しがちな高音域を補うとともに定位性を向上させ、優れたリスニング環境を実現しました。スマートフォンなどの充電に活用できるアクセサリソケットをフロント席に1つ、リア席に2つ\*取り付けました。

センターコンソール背面には、リア席用のエアコンアウトレットを2つ装備し、暑い日にリア席の室温がすばやく適温になるよう配慮しています。アコード ハイブリッド等のクラスと比較すると車幅が狭いことから、ダクトの配管は困難でしたが、コンソール内の設計を緻密に突き詰めることで、これを実現しています。



ツイーター

Photo : HYBRID EX(FF)



アクセサリソケット

Photo : HYBRID EX(FF)

\*小物類は撮影のために用意したものです。



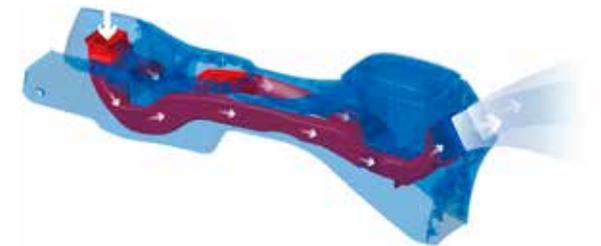
Photo : HYBRID LX(FF)

### リアエアコンアウトレット

リア席のエアコンアウトレットは、風が乗員の額に向かって吹き出す角度とすることで、快適性を向上。吹き出し口をシャットオフしたり、左右個別に風向きを調整することも可能です。

### ■リアエアコンアウトレット用ダクト説明図

センターコンソール内部のスペース効率を高め、リアエアコンアウトレット用のダクトの配管を可能にしました。



## ドライブにさらなる安心感をもたらす、数々の安心装備

VSA、エマージェンシーストップシグナル、ヒルスタートアシスト等の標準装備はもちろんのこと、高い安心をもたらす先進技術をお求めやすいパッケージにした「あんしんパッケージ」を設定。日常からロングドライブまで、安心してお乗りいただけることを目指しました。

### 高い安心をもたらす先進技術をお求めやすいパッケージにした「あんしんパッケージ」

30km/h以下での追突防止を支援する「シティブレーキアクティブシステム」、側面衝突時に保護性能を発揮する「前席用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」をセットにして、お求めやすい価格でご提供する「あんしんパッケージ」を設定しました。

#### シティブレーキアクティブシステム(低速域衝突軽減ブレーキ+誤発進抑制機能)

フロントウィンドウに設置したレーザーセンサーにより、前方の障害物を検知。30km/h以下で走行中に、追突の恐れがあるにも関わらずブレーキ操作が行われなかった場合、音と表示による警報と同時にブレーキをかけ、追突の回避または被害軽減を図ります。

さらに、停車または10km/h以下で走行中、前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ場合は、音と表示による警報とともにパワーシステム出力を抑制する誤発進抑制機能も備えます。

#### ■低速域衝突軽減ブレーキ 作動イメージ



#### 前席用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



より迅速に展開し、保護性能をより長く持続させることで、乗員の体格や着座位置、衝突形態を問わず幅広く保護性能を発揮する運転席用i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)、及び助手席用SRSエアバッグシステムに加え、側面衝突時に保護性能を高める前席用i-サイドエアバッグシステム(容量変化タイプ)+サイドカーテンエアバッグシステムを装備しました。

前席用i-サイドエアバッグシステム(容量変化タイプ)は、迅速に展開する高圧部と乗員に接する低圧部の二重構造とすることで、乗員への加害性を低減しながら、胸部の優れた保護性能を発揮。サイドカーテンエアバッグシステムは、大人から子ども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ます。

### 危険を避けやすくし、万が一にしっかり備える安全装備

クルマの挙動の乱れを抑制するVSAや坂道発進時の後退を防ぐヒルスタートアシスト機能、エマージェンシーストップシグナル等により危険を避けやすくするとともに、頸部衝撃緩和フロントシートやリア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト等、万一の事故にしっかり備える安全装備を全タイプに標準装備しました。

#### VSA\*(車両挙動安定化制御システム)

全タイプ  
標準装備

ブレーキ時の車輪ロックを防ぐABS、加速時などの車輪空転を防ぐTCS、旋回時の横すべり抑制、3つの機能をトータルにコントロールすることでクルマの急激な姿勢変化を抑え、安定した走り asisten します。

#### エマージェンシーストップシグナル

全タイプ  
標準装備

時速60km以上で急減速した場合やABSが連続で作動した場合に、ハザードランプを自動的に高速点滅させ、後続車に注意を促す「エマージェンシーストップシグナル」を標準装備しました。

#### ヒルスタートアシスト機能

全タイプ  
標準装備

坂道発進時、ペダルを踏み換える瞬間のクルマの後退を約1秒間抑制し、スムーズな発進をアシストします。

#### 頸部衝撃緩和フロントシート

全タイプ  
標準装備

後方から低速で追突された際に、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、ヘッドレスト取り付け角度を最適化。頸部にかかる負担を軽減します。

#### 全タイプ標準装備

●運転席用i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)&助手席用SRSエアバッグシステム ●VSA(ABS+TCS+横すべり抑制) ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●フロント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 ●フロントアジャスタブルシートベルトショルダアンカー ●リア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト(中央席) ●汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(リア左右席)+トッパテザーアンカレッジ(リア左右席) ●頸部衝撃緩和フロントシート ●頭部衝撃保護インテリア ●運転席/助手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) ●LEDハイマウントストップランプ ●ドアビーム ●室内難燃材 ●チャイルドブルーフ

### Honda独自の「Gコントロール技術」採用の、衝突安全設計ボディ

Honda独自の「Gコントロール技術」により、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」を両立するコンパティビリティ対応ボディを採用。前面衝突時に広い面で衝撃を受け止めるとともに、大断面フロアフレームをストレートに配置した高効率フロアロードパス構造によって、衝突エネルギーを効率よく分散、吸収します。

G-CON  
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

#### ■歩行者傷害軽減ボディ説明図

ボンネットヒンジ部衝撃吸収構造

フロントウインドウ支持部衝撃吸収構造

衝撃吸収ボンネット

衝撃吸収バンパー

衝撃吸収フェンダー



#### ■コンパティビリティ対応ボディ説明図

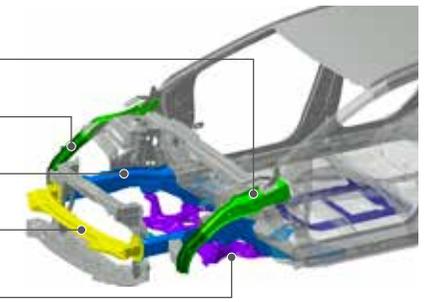
アッパーフレーム 上部のエネルギー吸収

ロアメンバー 相手車両の衝撃吸収部材とのずれ違いを防止

メインフレーム 高効率なエネルギー吸収

バンパービーム 衝突荷重をメインフレームに効率よく伝達

パワープラントロードパス  
パワープラントから入力するエネルギーをサブフレームで吸収



## 主要装備

	タイプ	HYBRID DX		HYBRID LX		HYBRID EX		
		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
安全装備 / 運転支援機能	マルチフレックタールハロゲンヘッドライト(マニユアルベリング機構付)	●						
	LEDヘッドライト(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)			●		●		
	あんしんパッケージ 機能詳細→P20	◎				●		
	セキュリティアラーム(国土交通省認可品)					●		
	フォグライト					●		
	クルーズコントロール			●		●		
	【全タイプ標準装備】 ●車両接近通報装置 ●運転席用i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)&助手席用SRSエアバッグシステム ●VSA ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンションERシートベルト ●フロントアジャスタブルシートベルトショルダーアンカー ●リア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト(左右席) ●リア3点式ELRシートベルト(中央席) ●汎用型ISOFIXチャイルドシートリアアンカレッジ(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席) ●頭部衝撃緩和フロントシート ●エコアシスト(ECONモード、コーチング機能、ティーチング機能) ●アイドリングストップシステム ●イモビライザー(国土交通省認可品)							
	Honda インターナビリンクアップフリー+ETC車載器※1 機能詳細→P30			◎		◎		
	ナビ装着用スペシャルパッケージ 機能詳細→P29	◎		◎	●	◎	●	
	運転席&助手席シートヒーター			◎	●			
快適装備 / メーター	フルオート・エアコンディショナー	●		プラスマクラスター技術搭載		プラスマクラスター技術搭載		
	スピーカー数	4		4		8 高輝度シルバークラッシュリング		
	アクセサリソケット(DC12V)	●		フロント×1個		フロント×1個、リア×2個		
	【全タイプ標準装備】 ●Sモードスイッチ ●ワンタッチウインカー ●パワースイッチ ●Hondaスマートキースystem(キー2個付) ●テレスコピック&チルトステアリング ●運転席ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/キーフオフオレクション機構付) ●リアエココンアウトレット ●リアヒーターダクト ●シールドルー高性能脱臭フィルター ●パワーステアリング ●車速連動オートドアロック ●マルチインフォメーションディスプレイ(ECO)ライズディスプレイ/エネルギーフロー/SPORTメーター(エンジン回転計)/経過時間/燃費履歴/平均車速など) ●イルミネーションコントロールスイッチ ●運転席ハイトアジャスター							
イ ン テ リ ア	コンビシート(プライムススム×フアブリック)					●		
	本革シート※2&専用インテリア※3					◎		
	本革革ステアリングホイール			●		●		
	ソフトパッドパネル(助手席インストルメントパネル部)			●		●		
	メタル調ドアスイッチパネル			●		●		
	クロームメッキパーツ(リアノードアハンドル、フロント&リアエココンアウトレットノブ、パーキングブレーキ)			●		●		
	シートポケット(助手席)	●		●		スマートフォンホルダー付		
	【全タイプ標準装備】 ●バニティミラー付サンバイザー(運転席/助手席) ●6:4分割可倒式リアシート(トランクスルー機構付) ●アームレスト付センターコンソールボックス ●リアセーターアームレスト(ドリンクホルダー付) ●グラブレール(運転席/助手席/リア左右席)&コートフック(リア右席) ●マップランプ ●ルーフランプ ●トランクリップ ●防眩ルームミラー							
	コンフォートビューパッケージ(鏡水/ヒータードアミラー+フロントドア撥水ガラス+熱線入りフロントウィンドウ)			●	◎	●	●	
	アウトードアハンドル		●カラード		●クロームメッキ		●クロームメッキ	
エ ク ス テ リ ア / カ ス ス	フロントウィンドウガラス	UVカット機能付						
		IRカット(遮熱)/UVカット機能付				●		
		遮音機能付				●		
フロントドアガラス		●			●			
	高熱線吸収/UVカット機能付					●		
	IRカット(遮熱)/スーパーUVカット					●		
リアアンダーフェンダー(吸音タイプ)				●		●		
フラットアンダーカバー+リアサスペンションアンダーカバー	●			●		●		
LEDリアライセンスランプ				●		●		
【全タイプ標準装備】 ●ハーフシェイド・フロントウィンドウ ●高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアドアオーター) ●高熱線吸収機能付ソフトプライバシーガラス(リアウィンドウ) ●トランクスボイラー ●シャークフィンアンテナ ●車速連動間欠/リアバルブ開欠フロントワイパー(ミスト機構付) ●熱線式リアウィンドウデフォグガー ●フロントウィンドウウォッシャー ●電動格納式リモコンカラードアミラー(LEDウインカー付)								
乗 り 降 り 支 援 機 能 カ ニ ス	15インチスチールホイール+スチールラジアルタイヤ+ハルホイールキャップ		●		●			
	15インチアルミホイール+スチールラジアルタイヤ					●		
	16インチアルミホイール+スチールラジアルタイヤ+パドルシフト					●		
【全タイプ標準装備】 ●電動サスペンション ●緊急パンク修理キット(スペアタイヤレス)								

※1 Honda インターナビを装着した場合、カラードハンドル、サンバイザー、ETC車載器が装着されます。 ※2 フロントシート/リアシート左右の背面および背もたれ(バンディング部)に本革を使用。それ以外の部位にはプライムススムを使用しています。 ※3 本革シート&専用インテリアを装着した場合、「シートバックポケット(運転席)」を装着されます。

■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。

■仕様など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。 ■写真は印刷実際の色と多少異なることがあります。 ■Honda インターナビ装着には専用通信機器が装着されます。 ■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なります。

## 主要諸元

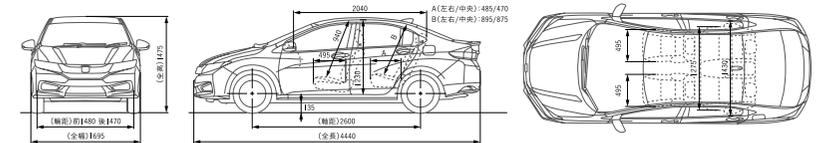
	タイプ	HYBRID DX		HYBRID LX		HYBRID EX	
		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD
車名・型式		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD
トランスミッション		ホンダDAA-GM4	ホンダDAA-GM5	ホンダDAA-GM4	ホンダDAA-GM5	ホンダDAA-GM4	ホンダDAA-GM5
駆動方式		7速オートマチック		7速オートマチック		7速オートマチック+パドルシフト	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)	4,440/1,695					
	全高(m)	1,475	1,500	1,475	1,500	1,475	1,500
	ホイールベース(m)	2,600					
	トレッド(m) 前/後	1,480/1,470					
	最低地上高(m)	0.135	0.150	0.135	0.150	0.135	0.150
	車両重量(kg)	1,170	1,240	1,180	1,250	1,200	1,270
	乗車定員(名)	5					
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	2,040/1,430/1,230					
原 動 機	エンジン	LEB-H1					
		LED					
		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					
		DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2					
		弁機構					
		総排気量(L)					
		1,496					
		内径×行程(mm)					
		73.0×89.4					
	圧縮比	13.9					
	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)	40					
性 能	電動機(モーター)	電動機形式/電動機種類					
		HV/交流同期電動機					
	エンジン	最高出力(kW[PS]/rpm)					
		81[110]/6,000					
		最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)					
		134[17.7]/5,000					
	電動機(モーター)	最高出力(kW[PS]/rpm)					
		22[29.5]/1,313~2,000					
		最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)					
		160[16.3]/0~1,313					
	AC08 <sup>※1</sup> 走行燃料消費率(国土交通省審査値)(km/L)	34.4	29.4	34.4	29.4	31.4	29.4
	主要燃費抑制対策	ハイブリッドシステム、アトキンソンサイクル、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動/ワズステアリング					
	最小回転半径(m)	5.1	5.3	5.1	5.3		
動力用主電源	種類/容量	リチウムイオン電池/48					
動 力 伝 達 ・ 行 走 装 置	変速比	1速 4.148 2速 2.007 3速 1.481 4速 0.898 5速 0.810 6速 0.605 7速 0.446 後退 3.211					
	減速比	4.842	前4.842 後2.533	4.842	前4.842 後2.533	4.842	前4.842 後2.533
	減速装置	スプリング減速形式					
		デュアルピニオン式(電動/ワズステアリング付)					
		タイプ(前/後)					
		185/60R15 84H					
		185/55R16 83V					
		185/60R15 84H					
		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/油圧式リーディング・トレーリング					
	サスペンション方式(前/後)						
	FF車:マクファーソン式/車軸式 4WD車:マクファーソン式/D・デジオン式						
	FF車:トーションバー式/ 4WD車:トーションバー式/トーションバー式						

■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。会社の車両により自動取得、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(国庫交付金2018年3月31日付まで、企業用2018年3月31日付までの年車登録が対象。自動車重量税が軽減されるのは2018年3月31日までの年車登録が対象となります。年車登録が変更される場合があります。)

■主要諸元は登録済運転免許による型式指定申請書に基づき、GRACE、アルテア、エコアシスト、e-CON、i-DCO、INTER NAVI SYSTEM、PDM-H1、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の子会社の高橋です。●Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。●HDMI、HDMI®ロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国々において登録されたApple Inc.の商標です。●VCSは(財)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。■プラスマクラスターマークおよびプラスマクラスター、i-Passmasterはセアージュ株式会社の商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社

## 三面図

単位:mm  
HYBRID LX(FF)



## 環境仕様

項目	車種型式	DAA-GM4		DAA-GM5		適合騒音規制レベル	平成10年騒音規制 規制値:30分走行76dB(A)	
		FF	4WD	FF	4WD			
排 気 機 能 情 報	原動機	LEB-H1/L1496				エコノム冷媒の種類および使用量		種類:代替フロン134a 使用量:430g
	駆動方式	7速デュアルクラッチトランスミッション				車室VOC		自工会目標達成(厚生労働省室内空気汚染対策)以下
燃 料 消 費 率	燃料消費率	CO <sub>2</sub> 排出量(km/L) <sup>※1</sup>	34.4	31.4	29.4	環境負荷	自工会目標達成(1996年使用量) <sup>※2</sup> (L/100)	
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	67.5	73.9	79.0	物質負荷	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止 <sup>※3</sup> )	
環 境 性 取 り 組 み	排出ガス	参考	平成27年度燃費基準+20%達成車				リサイクル	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)
		適合期間:認定車種別	平成17年排出ガス基準75%低減				リサイクル可能な部品	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
リ サ イ ク ル 性		JCO8H+JCOC-C-FF	CO				樹脂、ゴム部品の材料表示	樹脂、ゴム部品の可能な限り全て
		認定基準値(単位:g/km)	0.013				リサイクルしやすい材料 <sup>※4</sup> を使用した部品	アンダーコート、パナパフォームなどの内外装部品
		NMHC	0.013				再生材を使用している部品	スプラッシュシールド、吸音材
		NOx	0.013				リサイクル可能な車全体で95%以上 <sup>※5</sup>	
	参考	九都府市指定公道車の基準に適合				グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合車	

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。 ※2 1996年使用量の算平均使用量(1850L/100kmを算入)。 ※3 交通安全上必要な部品の使用量を除く。 ※4 40%リサイクル、リサイクル中の熱可塑性プラスチック。 ※5 新車種のリサイクル可能率の定義と算出方法がガイドライン(1998年 自工会)に基づき算出。この数値は2014年12月現在のものです。

## 乗り降りが快適な助手席回転シート車

車いすを利用するほどではない方、足腰が弱ってきた方など、クルマの乗り降りに負担を感じるような、体が少し不自由な方におすすめの助手席回転シート車をラインアップしました。67°のシート回転角度、69°のドア開口角度で、ラクな姿勢での乗り降りを可能にしました。

