

HONDA
The Power of Dreams

INSIGHT

PRESS INFORMATION 2018.12.13

喜びを創る。

環境と安全。それらはクルマが生まれながらに背負った宿題です。

わたしたちは、1970年代にCVCCエンジンを市販化して以来、ガソリン車の低公害化・低燃費化を進め、ハイブリッド車や燃料電池車などの環境車を世に送り出してきました。

安全においては、1980年代に日本で初めてABSやエアバッグを商品化し、さらに、衝突軽減ブレーキ(CMBS)をはじめとする、“自動車が自ら判断しドライバーを補助する”技術を次々と実用化。現在では、安全運転支援システム「Honda SENSING」の適用を積極的に拡大させています。

環境と安全。それらはクルマがかならず解決しなければならない課題です。

そしてわたしたちは、クルマが人々に喜びを提供する存在であり続けるものと考えています。

だからこそ、直面する課題に正面から取り組みながら、

見て美しく、走って楽しく、使って役に立つ、魅力的なクルマをつくり続けてゆきます。

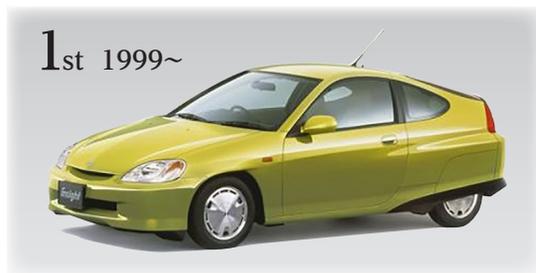
CONTENTS

HISTORY	.....P2	Honda SENSING	.....P25
CONCEPT	.....P3	安全・安心	.....P26
PRIME DESIGN	.....P4	主要装備	.....P27
PRIME COMFORT	.....P15	主要諸元／環境仕様	.....P28
PRIME PERFORMANCE	.....P19		

燃費世界一への挑戦から生まれたインサイトは、 魅力世界一のミドルセダンへと進化する。

1997年の東京モーターショーにおいて、Hondaはコンセプトカー「J-VX(バリューX ライトスポーツ)」を出品しました。独自のハイブリッド技術「ホンダIMAシステム」を搭載したコンセプトカーは、2年後、世界最高の超低燃費35km/L*1を達成した「インサイト」として結実。環境車の黎明期にハイブリッド技術の可能性を世界に示しました。2009年発売の2代目では、189万円*2からという「お求めやすい価格」を実現し、ハイブリッド車として初めて登録車月間販売台数第1位*3となるなど高い評価を獲得。

環境車の普及促進に大きな役割を果たしてきたのです。ハイブリッド車が当たり前となった現在、優れた環境性能は、もはや、クルマがそなえるべき基本的価値です。環境車のさらなる普及には、クルマとしての本質的な魅力が重要だと、Hondaは考えます。そうした考えから、Hondaはインサイトを世界的に人気が高いミドルクラスのセダンへと進化させました。新たなステージに挑戦する新型インサイトに、どうぞご期待ください。



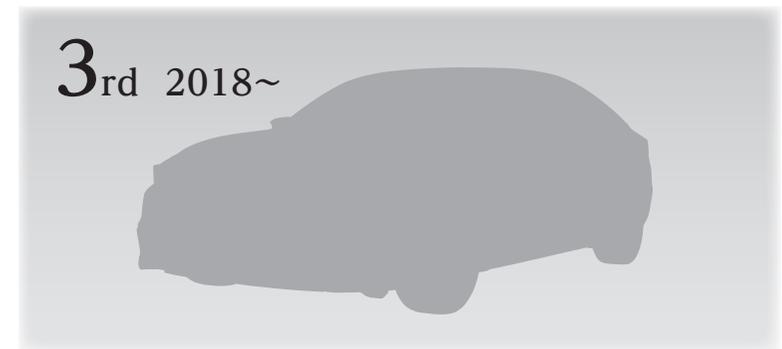
燃費世界一*1を達成したパーソナルハイブリッドカー
独自のハイブリッド技術「ホンダIMAシステム」を軽量なアルミボディに搭載し、世界最高燃費を達成した2人乗りのパーソナルハイブリッドカー。軽量コンパクトなハイブリッドシステムが、「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー」を7年連続受賞するなど、世界的に高い評価を獲得しました。

- 2000年度「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー」受賞、2000~2006年度「同・1リッター未満部門賞」7年連続受賞(英・エンジン・テクノロジー・インターナショナル誌)
- 2000年「地球気候保全賞」受賞(米国環境保護庁)
- 平成12年度「省エネ大賞」の「資源エネルギー庁長官賞」受賞(財団法人省エネルギーセンター)



お求めやすい価格を実現した「みんなのハイブリッド」
進化したIMAシステムをコンパクトな5ナンバーサイズのボディに搭載し、お求めやすい価格を実現した5人乗り5ドアハッチバック。「みんなのハイブリッド」をキャンペーンテーマに環境車の普及促進に大きく貢献しました。

- 2009-2010 日本自動車殿堂カーオブザイヤー受賞(特定非営利活動法人 日本自動車殿堂)
- 2009年度グッドデザイン金賞(経済産業大臣賞)受賞(財団法人 日本産業デザイン振興会)
- 2010年次RJCカーオブザイヤー受賞(NPO法人 日本自動車研究者・ジャーナリスト会議)



クルマとしての本質的な魅力を追求し
世界的に人気が高いミドルセダンへと進化

*1 10・15モード、5速MT車。Honda調べ。 *2 Gタイプ。全国メーカー希望小売価格。消費税込み。 *3 2009年4月度。自販連調べ。

めざしたのは、クルマの本質的価値。

誤解を恐れずに言えば、ハイブリッド車であることも、セダンであることも、開発チームにとっては副次的なことだったかもしれません。誕生からおよそ20年、ハイブリッド車は自動車先進国のほとんどで当たり前のように走るようになり、プラグインハイブリッド車や電気自動車など、環境車の在り方も多様化しようとしています。そうしたなかでインサイトの進むべき道を考えたとき、やはり、新しい提案に満ちたクルマにしたいと思いました。

その名のとおりインサイト^{※1}は、時代を洞察し、ためらうことなく大胆な提案を行ってきたクルマです。ハイブリッド車が当たり前となった時代に「環境車だから」という言い訳は一切許されません。デザインも走りも使い勝手も、ガソリンエンジン車と比べてなにひとつ劣ることがない、それどころか、どんなパワートレインのクルマと比較しても、純粋に「いいクルマ」と感じていただける一台をめざして開発を進めてきました。

開発を牽引したのは「PRIME^{※2}」というキーワードでした。コンセプトメイキングでは、「シンプル」、「クリーン」、「艶」、「タイムレス」といった言葉が飛び交いましたが、議論を深めるなかで、わたしたちが提供すべきインサイトは「シンプルでありながら上質で、時代に流されない本質的な魅力を持つクルマ」であることが明確になります。そして、めざす姿を「PRIME」のひと言に凝縮しました。

「SPORT HYBRID i-MMD」を搭載する新型インサイトは、確かに優れた燃費性能を実現しています。しかしそれは、このクルマの魅力のひとつに過ぎません。外観からにじみでる品格、座った瞬間に感じる上質、そして、走り出して知る最上の快適。すべてに「PRIME」を感じていただけると思います。



堀川 克己 (ほりかわ かつみ)

(株)本田技術研究所 四輪R&Dセンター
主任研究員

1985年、(株)本田技術研究所入社。乗用
芝刈り機の開発を経て、1990年、四輪車動力
性能開発に異動。主にアコードシリーズの
プラットフォーム開発に従事したのち、2003
年発売の欧州アコードディーゼルでALPLに
就任。2008年発売のアコードツアラー、中国
仕向けスピリア、北米仕向けアキュラTSXなど
のLPLを歴任し、今回、新型インサイトのLPL
を務める。

※1 INSIGHTは、英語で「洞察力」「眼識」という意味。ハイブリッドカーの本格的な普及を洞察するクルマという意味を込め名付けられた。 ※2 Prime(プライム):[形容詞] 最も重要な、主要な、最高位の、最良の、最適な

本質的価値の高さが ひと目で感じられるエクステリアデザイン。

エクステリアデザインで最も重視したものは「品格」の表現でした。
環境車の普及が進むいま
ハイブリッド車であることを声高に主張するよりも
お乗りになる方の価値観や美意識を表すことが第一であり
そのうえで、社会や環境に対する姿勢までも感じさせることが、
新型インサイトのあべき姿と考えてデザインしました。

上質な走りと優れた環境性能を予感させる、流麗なシルエット

フロントノーズからリアエンドまで伸びやかに続くラインによって、「品格」を備えたシルエットを描きました。フロントノーズに適度なボリュームを与えることでオーセンティックなセダンらしさを表現しながら、相対的にキャビンのスリークさを強調。上質な走りと優れた環境性能の両立を予感させています。



吟味を尽くしたシンプルなキャラクターライン

ボディサイドを前後に通貫する一般的なキャラクターラインを用いるのではなく、少ないライン数でありながら1本1本吟味を尽くしたラインを配すことで、新型インサイトの上質な走りを表現しました。水平基調のラインによってモーターによるスムーズな加速をイメージさせながら、前後フェンダーのふくらみに沿って躍動感のあるキャラクターラインを描くことで、しなやかなハンドリングを表現しています。

水平基調の力強い「芯」を感じさせる、つくり込んだサーフェース

キャラクターラインを吟味することで生みだしたボディサイドの広い面を生かし、車体を前後に貫く「芯」を表現しました。時間をかけて磨き上げた豊かな抑揚で水平基調の陰影を創出。そうして描き出した力強い「芯」を、四隅に張り出させたホイールアーチやフェンダーとスムーズにつなげ、面質の移り変わりによって色気や艶までも醸し出しています。

品格を感じさせるフロントデザイン。

低くワイドに構えるダイナミックな表情と、細部に至る精緻なつくり込みによって、大人の品格を感じさせるフロントフェイスを生み出しました。堂々とした印象を与えるために、面質やキャラクターライン、さらにフロントフードのラインまでを綿密に吟味。そうしてつくり上げたダイナミックな造形に、見るほどに緻密さを感じさせるフロントグリルや、鋭くも知性がにじみ出るフルLEDヘッドライトを組み込むことで、彫りの深い大人の表情を描き出しています。

ワイドな印象を引き立てるクロームバー



精緻なつくり込みが品格を感じさせるフロントグリル

鋭くも知性を感じさせるフルLEDヘッドライト(インラインタイプ)

輝きで低くワイドにバンパーロアを演出するLEDフォグライト

ワイド感をさらに高める導光タイプLEDポジションランプ(アクセサリランプ機能付)

グラマラスな後ろ姿を感じさせる、大人の品格。

リアデザインでめざしたものは、グラマラスな造形美でした。環境車の多くが平坦な面質や突起させたパーツで空力を追求するなか、空力性能と豊かな表情を両立させる立体デザインを追求。CFD(流体解析)や風洞テストを重ねることで、空力性能に優れ、なおかつグラマラスな、水平基調の造形をつくり込みました。そこに、ワイドな印象をさらに強調するリアコンビネーションランプを美しく組み込むことで、品格が感じられる後ろ姿を完成させています。

スタイリングと機能を両立したトランクスポイラー



輪郭と発光でワイドな印象を強調するリアコンビネーションランプ

グラマラスな造形美と空力性能を両立させたリアデザイン

精緻な作り込みが 品格を感じさせるフロントグリル。

フロントフェイスの力強さをさらに強調するグリルは、細部まで上質な作り込みを施すことで存在感を一層高めました。ピアノブラックの格子状ベースに、精緻なクロームメッキグリルバーを美しく組み込み、深い奥行きを感じさせることで上質かつ精緻な印象を備えた大人の品格を表現しています。

フロントグリルの存在感を強調するグリルバー

フロントフードから連続する強く大きな塊であるグリルを、5本のバーという細部の形状を生かして強調しました。グリル全体の流れに合わせてメッキ部の表情を徐々に変化させ、統一感と塊感をより高めています。

1本1本のバーにまで徹底した、上質の表現

鈍い光沢にとどめたベース部と、研ぎ出したような鋭い光を放つ端末部のコントラストによって、刀身を思わせる精緻で美しい金属質感を表現しました。



大人の品格を感じさせる ライトデザイン。

デザイン自由度が高く、機能性に優れたLEDを贅沢に用いることで、シャープな表情のなかに知性を感じさせる高品位なライトデザインを実現しました。



ワイドな印象を引き立てるクロームバー

エンブレムから左右に広がり、ヘッドライトを分割するように配置したクロームバーがワイドな印象を強調。ライト類とは異なる質感が生み出すコントラストが、フロントフェイスの立体感をより一層高めます。

ワイド感をさらに高める導光タイプLEDポジションランプ(アクセサリランプ機能付)

クロームバーよりさらに外側に向かい駆け上がる立体形状のポジションランプにより、ワイド感を強調しました。ウイングレット*をモチーフに端末をキックアップさせた形状で表情に個性を与えています。また、独自の光学カットを施した厚肉インナーレンズを採用。非点灯時にもクリスタルを思わせる美しさを醸し出します。
*航空機に用いられる翼端形状。

鋭くも知性を感じさせるフルLEDヘッドライト(インラインタイプ)

ロービーム6灯、ハイビーム3灯の片側9灯式フルLEDヘッドライトを搭載。クロームバーによって上下に分割させ、シャープでワイドな印象をさらに強めています。

輝きで低くワイドにバンパーロアを演出するLEDフォグライト(EX, EX・BLACK STYLE に標準装備)

水平基調の造形のなかに、ワイド感を強調するように明るく輝くLEDフォグライトを設定。バンパーロアをより一層低くワイドに演出しています。

■ヘッドライト/ポジションランプ点灯イメージ



■フォグライト点灯イメージ



ストップランプ バックランプ テールランプ



「輪郭」と「発光」でワイドな印象を強調したリアコンビネーションランプ

水平基調のリアデザインに沿い、内側から外側へとダイナミックな広がりを感じさせる輪郭のリアコンビネーションランプを開発。夜間のアイコンとなるLEDテールランプは、精緻かつワイドに発光させ広がり感を強調しました。ストップランプやターンランプは、被視認性に配慮しながらワイドなモチーフに溶け込ませています。

■リアコンビネーションランプ点灯イメージ



大人の品格を足もとで語る ホイールデザイン。

流麗なスタイリングにマッチし、上質な走りを予感させるアルミホイールを、空力性能に代表される機能と両立させてデザインしました。

LX、EX、EX・BLACK STYLE、それぞれに異なる個性を演出しました。



16インチアルミホイール(LXに標準装備)

大径感を強める「L」字スポーク5本で構成しました。中心から外周へと向けて太さを増すシルバーの切削面により、優れた走りを予感させています。また、塗装面をグレーとすることで立体感を強めました。



17インチアルミホイール(EXに標準装備)

「L」と「I」を組み合わせた計10本のスポークで構成し、精緻な印象を与えています。塗装面は抑揚豊かな立体造形とし、また、光沢を抑えたマットグレーとすることで立体感をより強調。スポーティーかつ上質なデザインとしました。



17インチアルミホイール(EX・BLACK STYLEに標準装備)

EX用ホイールの形状はそのままに、マットブラック塗装によって足もとをさらに引き締め、環境車イメージの枠を超えたアグレッシブな魅力を演出しました。

上質が手から伝わる タッチセンサー式アウトドアハンドル。

握るたびに上質が感じられるアウトドアハンドルをめざしました。

断面形状を徹底的に吟味し、手になじむような握り心地を実現。

タッチセンサーの採用により施錠用のボタンを廃し、

シンプルで美しい見え方を実現するとともに、

施錠ボタンを押す動作を不要としました。



スマートウエルカムランプ機能
(運転席 / 助手席)

(EX、EX・BLACK STYLEに標準装備)

Hondaスマートキーを携帯していれば、クルマに近づいただけでドアハンドル照明が点灯します。

美しい花と甘美な蜜をイメージした 上質でエレガントな室内。

確かな審美眼を持つお客様に満足いただくため、インテリアデザインがめざしたものは品と艶の融合でした。シンプルでありながら本質的な美しさを備え、クーペやスポーツカーの持つ色気をも湛えている。そうしたインテリアを実現するため、インストルメントパネル全体をシンプルな面と線で構成し、視覚的にノイズの少ない高品位な見え方を実現。さらに、センターパネルから助手席への造形を、おらかなたたずまいが美しい花“カラーリリー”をイメージしてデザインしました。リアルステッチソフトパッドを贅沢にあしらうことで上質なおもてなし空間とし、また、センターパネルは、花が内包する蜜をイメージして、先進デバイスを使いやすい位置に集中配置しています。



贅沢に配したソフトパッド

徹底的な精度管理で実現した
高質なダブルステッチ

先進デバイスを使いやすく配置した
充実のセンターコンソール

見やすさと上質感を追求した
大径2眼メーター



カラーリリー

南アフリカ原産の植物。英名「Calla」は、尼僧たちがつけるカラー（衿）に似ていることから名づけられたとされる。ユリを思わせることからカラーリリーとも呼ばれる。



贅沢に配したリアルステッチソフトパッド。

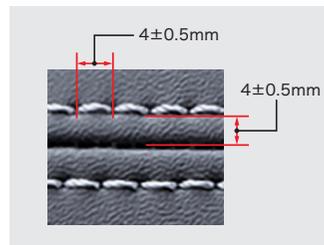
本革の風合いを表現したソフトパッドは、厚さ2.0mmのクッション層を内包し、外見も感触も上質な柔らかさを実現。“手貼り”によって、有機的な曲面のインストルメントパネルに高精度に貼り合わせています。ダブルで配したリアルステッチは、徹底した精度管理によって、わずかなズレやシワ、毛羽立ちを極限まで排除。細部への配慮と繊細な手仕事で、本質的な美しさを醸し出しています。

柔らかさを引き立てる、おらかな面構成



大面積に施したソフトパッドの上質感をさらに高めるため、インストルメントパネルミドル部の面質を吟味しました。ボリュームがありながら圧迫感を与えない絶妙な張り具合を見出し、ふと触りたくなるようなソフト感を演出しています。

徹底的な精度管理で実現した、高質なダブルステッチ



縫製の間隔および合わせ線からの距離を誤差わずか0.5mmで綿密に管理。縫製糸にはコーティングを施して毛羽立ちを抑え、均一で輪郭のはっきりしたラインを実現しました。また、ステッチラインをなだらかなカーブで構成し、内外差によるシワを抑制。さらに、ラインに合わせて基材を凹形状とすることで盛り上がりのない平滑な見え方としています。

開発工程イメージ





ステアリングスイッチ

ロータリー式の「セレクト/ENTER」スイッチの採用により、マルチインフォメーション・ディスプレイがより直感的に操作できるステアリングスイッチを装備しました。いつでもホーム画面に復帰できる「ホーム」スイッチを備え、使いやすさを大幅に向上させています。

マルチインフォメーション・ディスプレイ

ハイブリッドシステムのエネルギーフローや安全支援情報、ドライバー注意カモニターなど、多彩な情報に素早くアクセスできます。

Honda SENSING

Honda SENSINGの情報を高精細に表示。

スピードメーター

物理的な指針を持つアナログメーター。シンプルなデザインで現在速度を直感的に把握できます。

見やすさと上質感を追求した大径2眼メーター。

7インチ高精細フルカラー液晶パネルとアナログスピードメーターを組み合わせ、視認性と情報力に優れ、落ち着いた印象のある大径2眼メーターを搭載しました。マルチインフォメーション・ディスプレイを備え、ステアリングホイールに配したスイッチによる直感的な操作と少ない視線移動で多彩な情報にアクセスできます。

■マルチインフォメーション・ディスプレイ表示例



パワー/チャージ



エネルギーフロー



航続可能距離/平均燃費



安全支援情報



ドライバー注意カモニター

ドライバーのステアリング操作に応じて、居眠り運転や不注意運転を検知。メーター内に運転者注意カレベルを表示し、警報音とステアリングの振動で休憩を促します。



先進デバイスを使いやすく配置した 充実のセンターコンソール。

花の奥に潜む蜜をイメージし、魅力的な先進デバイスを集約してデザインしました。エレクトリックギアセクターのスイッチ類はドライバーが手の届きやすい場所に配置。となりに5.5インチのスマートフォンが安定して置ける大型コンソールトレイを設けました。上部にはエアコンのコントロールパネルと専用設計の大型8インチHD液晶モニターをレイアウト。USBジャックはナビ接続用と充電用の2つを装備しています。優れた視認性と操作性で先進のデバイスをスマートに使いこなせます。

大型8インチHD液晶モニター

新型インサイト専用設計のディスプレイ。Honda インターナビ+リンクアップフリー+ETC2.0車載器(ナビゲーション連動)とともに全タイプに標準装備しました。

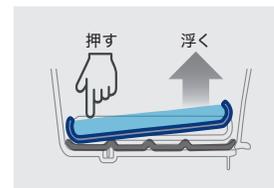
LED アンビエントランプ

わずらわしく感じさせない適度な明るさと色合いで夜間のドライブをサポートします。

大型コンソールトレイ

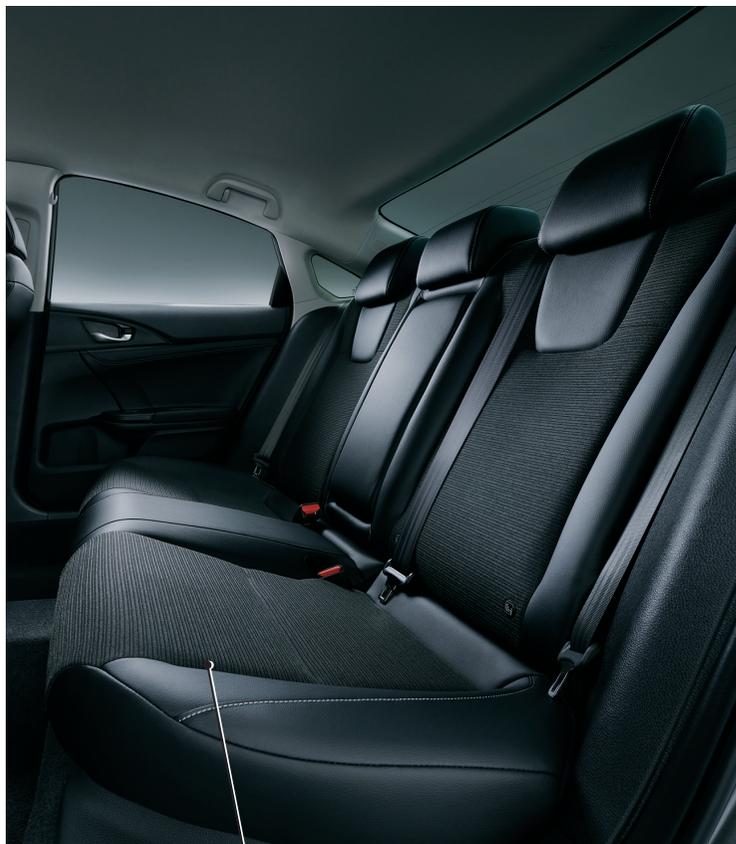
ラバーマットが敷設されており走行中もスマートフォンを安定して置くことが可能。ラバーマット上面に凸形状のラインを設けスマートフォンを取り出しやすくしています。

■スマートフォン取り出しイメージ図



エレクトリックギアセクター

シフト操作をスイッチ式にすることで先進的な見え方とスマートな操作を実現しました。



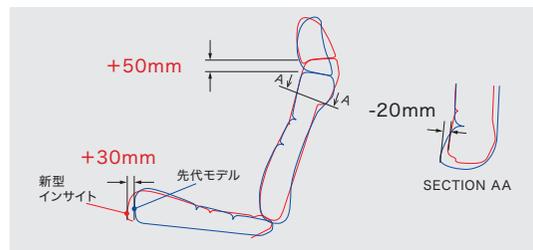
エレガントに上質に、 乗員を心地よく 包み込むシート。

Honda最新のシートフレームを採用し、心地よく疲れにくいシートを新たに開発しました。ホールド性に優れるフロントシートと独立感の強いリアシートが快適なドライブをサポートします。

フロントシート

コートの襟を立てたようなスタイリッシュなフォルムを、後席乗員の視界に配慮してデザインしました。先代モデルに対し、座面を30mm、シートバック高さを50mm延長し安心感を向上。また、肩まわりのサポート部は薄型化によりゆったり感を高めています。

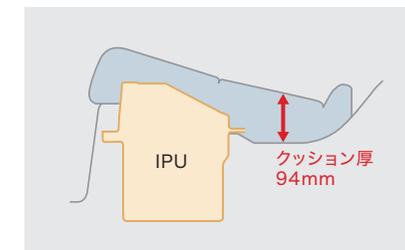
■フロントシート比較イメージ図(先代モデル比)



リアシート

後席乗員に上質なくつろぎを提供するリアシートを開発しました。独立性の強い立体デザインとすることで優れたパーソナル感を創出。座面は、シート下にIPU(インテリジェントパワーユニット)を搭載しながらも十分なクッション厚を確保し、さらに、ウレタン密度のチューニングや着座姿勢の最適化などによって快適な座り心地を提供します。これらにより、一人ひとりがゆったりとくつろげるリアシートを実現しました。

■リアシートクッションイメージ図



大人の審美眼に応えるセダン像。

最新のハイブリッド専用車であること以上に、大人の感性に応える魅力的なセダンであることを主張したい。そうした思いから、ボディーカラーには、あえてクリーンさを前面に出したカラーを採用せず、フォルムの美しさを引き立てるシックな7色をラインアップしました。ベーシックでありながら、ボディーサイドの特徴的な張りや練り込まれた面の美しさを陰影豊かに描き出します。インテリアは、セダンならではのしっとりとしたエレガントな雰囲気を演出するブラック内装を設定。トーンの異なる数種類のブラックを使い分けることで、エレガントななかにも精悍さを感じさせています。

Body Color



プレミアムクリスタルレッド・メタリック

クリアな輝きのなかに深みのある、特別なレッド

コスミックブルー・メタリック

星のように強い輝きを秘めた、ダークなブルーイッシュガムメタ

プラチナホワイト・パール

上品な深みと輝きを感じさせるホワイト

ルナシルバー・メタリック

夜に浮かぶ月のように、陰影のなかに輝きを放つダークなシルバー

モダンスティール・メタリック

躍動的なフォルムを引き締め、風格を漂わせるダークカラー

クリスタルブラック・パール

漆黒にパールがきらめく、ニュアンス豊かなブラック

ルーセブラック・メタリック
(EX・BLACK STYLE専用色)

紫がひそやかに浮かび上がる、妖艶なダークメタリック

Interior Color



ファブリックシート(LX)

メイン部にナチュラルな風合いの素材を採用し、サイド部には艶のある滑らかな生地を配した、上質でベーシックなコーディネート。*サイド部に施したステッチラインが洗練された印象を与えます。



コンビシート(EX)

メイン部にナチュラルな風合いのファブリック、サイド部にプライムスモースを配し、上質感を高めています。



レザーシート(EXにメーカーオプション)

メイン部にキルティング加工を施したパンチングレザー、サイド部にスモースレザーを採用。素材の質感が室内の高級感を一層引き立てます。



コンビシート(EX・BLACK STYLE)

シートメイン部にウルトラスエード®、サイド部に本革(一部プライムスモース)を配した上質なコンビシート。

EX・BLACK STYLE

ボディーカラーは、クリスタルブラック・パールとルーセブラック・メタリックを設定。精悍さと妖艶さを併せ持つ2タイプのブラックからお選びいただけます。専用のブラックメッキ加飾とマットブラック仕上げのアルミホイールが精悍さをさらに強調します。インテリアは、ルーフやピラーまでブラック化し加飾もダークカラーで統一。専用コンビシートのメイン部に加え、インストルメントパネルのミドルパッドなどにもウルトラスエード®を採用し、精悍かつ上質なインテリアとしています。

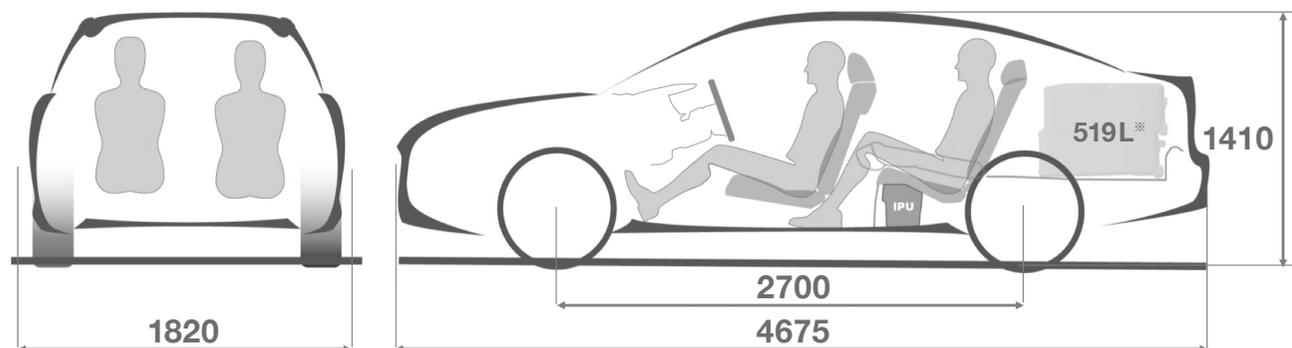


堂々たるセダンフォルムとゆとりの室内空間の両立。

運動性能に優れ、人と荷物を振り分けたセダンスタイルは、乗用車の基本形として世界中で愛されています。新型インサイトは、Hondaの卓越したパッケージング技術により、ハイブリッドシステムを搭載しながら、大人4人がくつろげるゆとりの室内空間と広くフラットなトランクルーム、そして、上級セダンにふさわしいダイナミックなフォルムを、ガソリンエンジン車同等以上の高いレベルで実現しました。

■パッケージング図

単位=mm ※ 数値はVDA方式によるHonda測定値



車格と、走りのよさを感じさせるグッドスタンス

フロントビューは路面にどっしりと脚を下ろした印象。全幅1,820mm×全高1,410mmのアスペクト比(縦横比)は、大径タイヤとあいまってロー&ワイドなフォルムを創出し、上級セダンの落ち着きと走りのよさを感じさせます。

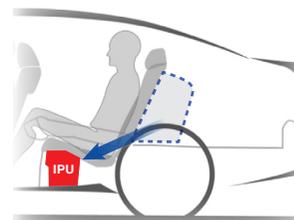
ハイブリッド車であることを感じさせない居住空間とトランクルーム

ハイブリッド車に不可欠なIPUを、先代モデルでは荷室フロア下に、アコードハイブリッドでは後席背面に搭載していましたが、新型インサイトでは、IPUの構成そのものを見直して小型化し、後席下に配置しました。これにより、ガソリンエンジン車とまったく変わらない室内空間と519Lの大容量トランクルームを実現しています。

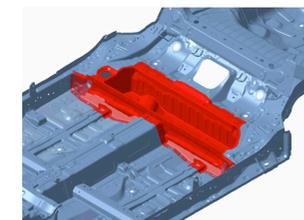
IPUの後席下配置

後席下に最大深さ180mmのパン(受け皿)を設けIPUを搭載しました。IPUパンを、フロア下の室外方向に配置することで、室内空間もトランクルーム容量も一切損なわないパッケージを完成。6:4分割可倒式リアシートも実現し、ハイブリッドセダンの使い勝手を大幅に向上させています。

■IPU配置図



■IPUパン構造図



■広くフラットなトランクルーム



■6:4分割可倒式リアシート (トランクスルー機構付)



乗員全員の「快適」と「便利」に気を配った上質空間。

プライベートカーとしても、ファミリーカーとしても、おもてなしのクルマとしても、快適で心豊かな移動の時間を過ごせる。それは、ミドルセダンの大きな魅力です。新型インサイトは、ドライバーはもちろん乗員全員の快適に心を配り、温度環境から室内収納まで行き届いた装備を設定しました。

すべての席に快適な温度環境

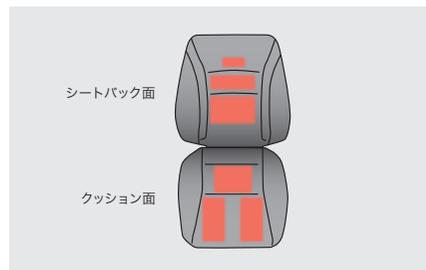


前席用の左右独立温度コントロール式エアコンに加え、後席用にエアアウトレットを備えました。すべての席に快適な温度環境を提供します。

冬場の快適性を高める速暖シートヒーター



■ヒーターマット配置イメージ図



運転席と助手席にシートヒーターを設定。加温範囲を最適化し、高密度で熱線を張り巡らせることで、消費電力を抑えると同時に、高い昇温性能を発揮します。

前両席にパワーシートを設定※



運転席には、スライド、リクライニング、高さ（前・後）を電動で調節できる8ウェイパワーシート、助手席には、スライドとリクライニングが電動で調整可能な4ウェイパワーシートを設定しました。 ※EX、EX・BLACK STYLE に標準装備



運転席側操作レバー

使いやすくすっきりとしまえる室内収納

手の届きやすい場所に使い勝手のよい収納を充実して設けました。



大型コンソールトレイ



センターコンソールボックス



サングラスホルダー



フロントドアポケット
(ボトルホルダー付)



運転席&助手席シートバック
スマートフォンポケット



助手席シートバックポケット



リアセンターアームレスト
(ドリンクホルダー付)



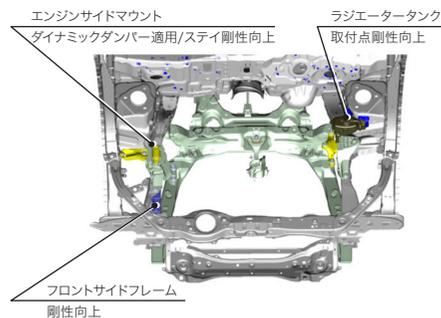
リアドアポケット
(ボトルホルダー付)

会話や音楽を妨げない、優れた静粛性。

「会話や音楽を妨げない、ストレスフリーの上質空間」を目標に、伝達振動の効果的な低減や防音材の適性配置を行い、優れた静粛性を実現しました。

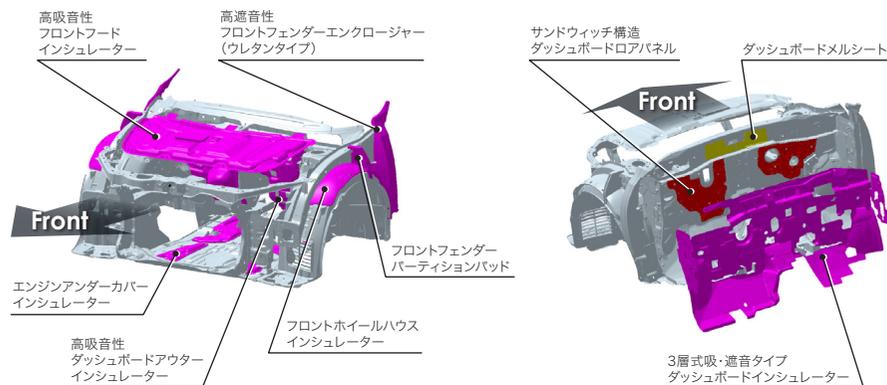
パワートレイン系ノイズの低減

■代表的なエンジン振動低減技術



エンジン振動を、エンジンサイドマウントやサイドフレームなど伝達経路の源流で抑制。また、エアコンホースなど振動伝達成分を細部まで解析し対策を施しました。さらに、エンジンルームまわりに高性能の吸・遮音材を適用することでエンジンやモーターの放射音を低減しました。これらの吸・遮音材はパワートレイン系ノイズだけでなく、ロードノイズにも効果を発揮します。

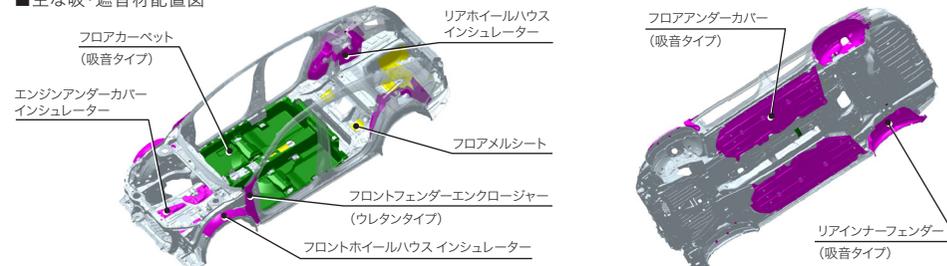
■代表的なパワートレイン系放射音低減技術



ロードノイズの低減

低振動の高剛性ボディーをベースに、軽量の吸音材と遮音材を適所に採用。特にフェンダー周りでは、ロードノイズの侵入を防ぐエンクロージャーを遮音性に優れたウレタンタイプとするなど、ノイズの侵入を大幅に低減しました。

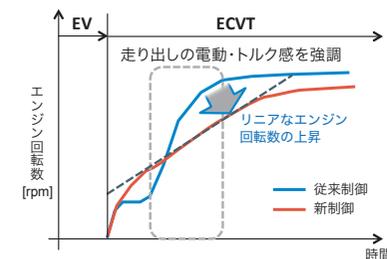
■主な吸・遮音材配置図



加速時エンジン回転数最適制御

ドライバーの加速操作に対し、加速感と一体となったエンジン音を実現する制御技術を新たに採用しました。

■加速エンジン回転数比較グラフ(ハイブリッドドライブモード時)



●従来制御

ハイブリッドドライブモード時、燃費を徹底的に追求し、エンジンが最も効率よく運転できる回転域に近づけていたため、ドライバーの加速操作に対して、加速感(G)を伴わずエンジン回転数とエンジン音だけが上昇するというズレが発生。

●新制御

アクセルペダルの踏み込み量や加速Gに対し、エンジン回転数とエンジン音がリニアに上昇する制御を採用。ドライバーの感覚にマッチした加速フィーリングを実現。

登降坂時エンジン回転数制御

登降坂時のエンジン回転数上昇を抑制し静粛性の向上に貢献しました。(特許出願中(2018年12月時点))

●登坂時制御

従来制御では、登坂でバッテリー残量が低下した際、バッテリーから供給される電力が少なくなることから、エンジンがより多く発電するために回転数を上昇させるケースがありました。新制御では、クルマが登坂状態であることを認識するとエンジン回転数を平均的に高め、バッテリー残量を一定以上確保することで急激な回転上昇を抑制します。

●降坂時制御

従来制御では、降坂での継続的な電力回生によってバッテリーが満充電状態となり、廃電のためにエンジン回転数を上昇させるケースがありました。新制御では、クルマが降坂状態であると認識した場合、廃電を早期化することで満充電状態への到達を延長し、エンジンの高回転化を可能な限り抑制します。

運転操作をよりスムーズにする先進装備。

ハイブリッド車だからではなく、上級セダンとして先進性を身に付けたい。そうした思いから、運転操作をよりスムーズにする装備・機能を採用しました。

先進性と操作性を両立したエレクトリックギアセクター

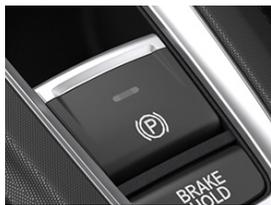
■エレクトリックギアセクター



シフト操作が指一本で可能なスイッチ式のギアセクターを採用しました。スイッチは、ドライバーが手の届きやすい場所に集約配置したうえで、ドライブスイッチはプッシュ式、リバーススイッチはプル式とするなど、人間の感覚にマッチした設定としています。

電子制御パーキングブレーキ

■電子制御パーキングブレーキ



スイッチを軽く引き上げるだけでパーキングブレーキが作動し、ブレーキペダルを踏みながらスイッチを押すことで解除。また、渋滞時や信号待ちの際にブレーキを作動させた場合には、発進時にアクセルペダルを踏み込むことでブレーキを自動解除でき、ストップ&ゴーの続く走行シーンなどでドライバーの負担を軽減します。

オートブレーキホールド機能

■オートブレーキホールド機能



坂道や渋滞などでの停車時にブレーキペダルから足を離しても停車状態を保持。アクセルペダルを踏むと自動的に解除しスムーズに発進できます。

専用デザインのナビゲーションシステムと

最適な音場をもたらす8スピーカーシステムを全タイプに標準装備

■Honda インターナビ+リンクアップフリー+ ETC2.0車載器(ナビゲーション連動)(リアワイドカメラ付)(専用通信機器+通信費無料*)



大型8インチHD液晶モニターを備えたナビゲーションシステムを、新型インサイト専用デザインで全タイプに標準装備しました。最適に配置した8スピーカー(4スピーカー+4ツイーター)と専用音響チューニングが、臨場感あふれるハイクオリティサウンドを室内に満たします。

- | | |
|---------------|--|
| 基本性能 | ●8インチワイドディスプレイ ●リアワイドカメラ(3ビュー切り替え式) ●ETC2.0車載器(ナビゲーション連動)
●Bluetooth®対応ハンズフリーテレホン機能 ●オーディオリモートコントロール+音声認識 |
| ナビゲーション機能 | ●インターナビ・ルート ●リンクアップフリー ●VICS FM多重レシーバー
●3Dマップ/リアル高速入口拡大図 ●安全運転コーチング ●Turn by Turn 表示 |
| オーディオ&ビジュアル機能 | ●TV(12セグ/ワンセグ) ●DVD/CDプレーヤー*2 ●AM/FMチューナー ●CD録音(ミュージックラック®)
●8スピーカー(4スピーカー+4ツイーター) ●USBジャック ●Bluetooth®対応 |



クルマの中でiPhoneを、より安心・快適に楽しめる「Apple CarPlay」に対応。音楽の再生や通話など、iPhoneの様々な機能をナビ画面や音声で操作できます。

■スピーカー配置図



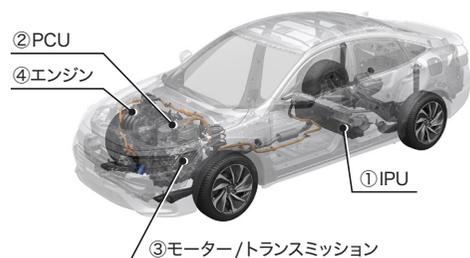
*1 「リンクアップフリー」で、通信費が無料になるのは、装備された専用通信機器でのデータ通信のみ対象となります。専用通信機器以外の携帯電話などでのデータ通信やハンズフリーテレホンによる音声通話の料金は無料の対象になりませんのでご注意ください。

*2 DVDビデオ(DVD-VR対応)、CD(CD-R/RW)(MP3/WMA対応)再生機能。

ハイブリッド車のさらなる普及をめざして、 一層の進化を遂げた「SPORT HYBRID i-MMD」。

2013年発売のアコードハイブリッドに初搭載して以来、「SPORT HYBRID i-MMD」はたゆみなく進化を続けてきました。2016年には、構造の合理化や大トルク対応を行いオデッセイハイブリッドなど多人数乗りミニバンに展開。さらに、エンジンを2.0Lから1.5LへとダウンサイジングしクラリティPHEVへの搭載を実現しました。新型インサイトでは、ハイブリッド車のさらなる普及をめざし、モーター磁石の重希土類フリー化、PCU(パワーコントロールユニット)の小型化などを実現。最大熱効率40.5%を達成した1.5Lエンジンとの融合により、高効率で汎用性に優れたハイブリッドシステムとして完成させました。

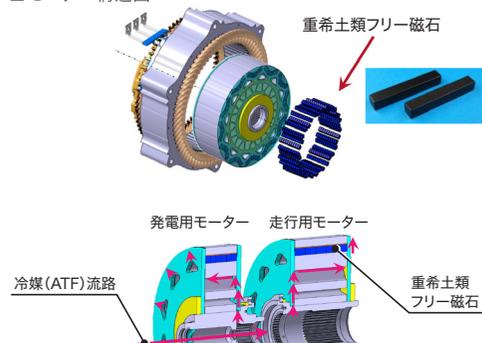
■システム構成図



- ① IPU
リチウムイオンバッテリー、冷却ファン、ECU、および、配電盤を一体化したユニット。12V DC-DCコンバーターの移設、バッテリーの2段積み化などにより後席下への搭載を実現。
- ② VCU+12V DC-DCコンバーター内蔵PCU
高出力VCUに加え12V DC-DCコンバーターを内蔵したうえでトランスミッション上部に配置。
- ③ モーター/トランスミッション
2つのモーターと直結クラッチ、フライホイールなどをコンパクトに集約。「SPORT HYBRID i-MMD」として初めて、モーター磁石を重希土類フリー化した次世代トランスミッション。
- ④ 直列4気筒 1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC エンジン
燃費とパワーを最適バランスさせたエンジン。

高性能 重希土類フリーモーター

■モーター構造図



モーターのローターに、耐熱性を確保するための重希土類元素(ジスプロシウム、テルビウム)をまったく使わないネオジム磁石を、「SPORT HYBRID i-MMD」として初めて採用しました。課題となる耐熱性は、磁石サイズ適正化と軸芯冷却により達成しています。軸芯冷却とは、ローターの回転中心であるシャフト内に冷媒であるATFを供給し、遠心力を利用して磁石を直接冷却する方式です。ステーター上部からATFを滴下する従来方式と合わせて採用することで、冷却性能を向上させています。

燃料消費率 (国土交通省審査値)^{※1} Lx

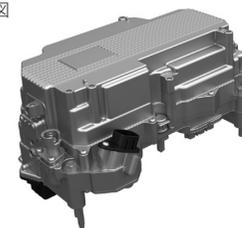
JC08モード **34.2km/L** WLTCモード^{※2} **28.4km/L**

市街地モード^{※2} 25.8km/L
郊外モード^{※2} 29.7km/L
高速道路モード^{※2} 28.8km/L

エンジン	最高出力	80kW [109PS]/6,000rpm
	最大トルク	134N・m [13.7kgf・m]/5,000rpm
走行用モーター	最高出力	96kW [131PS]/4,000-8,000rpm
	最大トルク	267N・m [27.2kgf・m]/0-3,000rpm

PCU主要デバイスの小型化と12V DC-DCコンバーターの内蔵

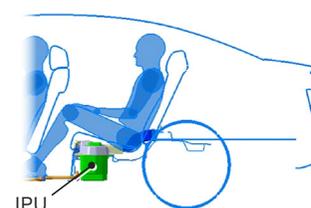
■PCU構造図



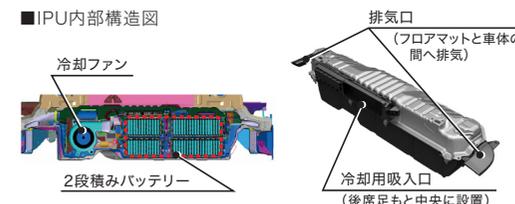
PCUの主要デバイスであり、電流を直流から交流へと変換し2つのモーターをコントロールするPDU(パワードライブユニット)と、必要に応じてバッテリー電圧をモーター駆動電圧に昇圧するVCU(ボルテージコントロールユニット)を大幅に小型化しました。これら主要デバイスの小型化により、従来PCUと同等サイズとしながら、これまで別体であった12V DC-DCコンバーターのPCU内格納を実現。新型インサイトでは、この12V DC-DCコンバーター内蔵PCUを、トランスミッション上にコンパクトに搭載しています。

IPUの小型化と後席下配置

従来IPUに内蔵していた12V DC-DCコンバーターをPCUに移設したことに加え、冷却ファンの省スペース化、バッテリーの2段積みなどにより大幅な小型化を達成。後席下への配置を可能としました。



■IPU内部構造図



直列4気筒 1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン



クラリティPHEVに搭載したエンジンを基本に、吸気・排気システムを専用設計して新型インサイトに搭載しました。優れた燃費性能を実現するため、アトキンソンサイクルとi-VTEC技術に加え、さらなる燃焼効率向上技術とメカニカルフリクション低減技術を投入。世界トップレベルの最大熱効率40.5%を発揮します。低燃費性能と高出力性能を最適バランスさせたi-MMD用エンジンです。

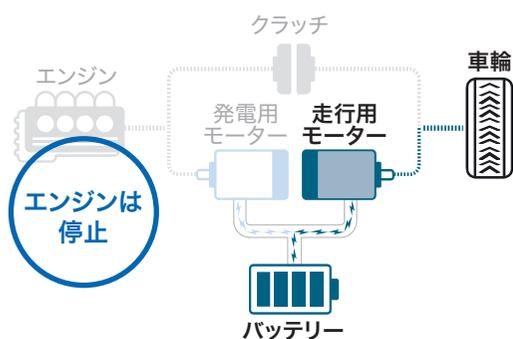
※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
※2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

走行状況に応じて、3つのドライブモードをシームレスに切り替えることで、高効率な走行を実現。

モーターによる駆動を基本としながら、必要に応じてエンジンを始動する「SPORT HYBRID i-MMD」。走行状況やドライバーの意思を考慮してエンジン/モーター/バッテリー等を制御し、3つのドライブモードから最適なものを選択。乗用域から高速クルージング、スポーティーな走行領域まで、低燃費かつ爽快なドライビングをお楽しみいただけます。

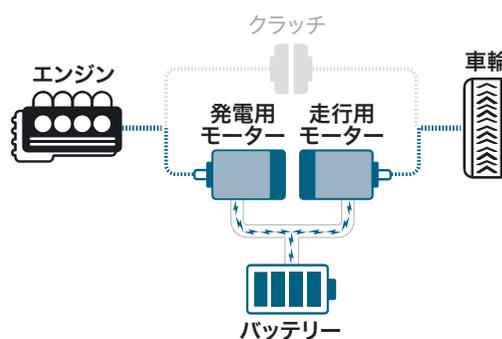


モーターが車輪を駆動



●EVドライブモード

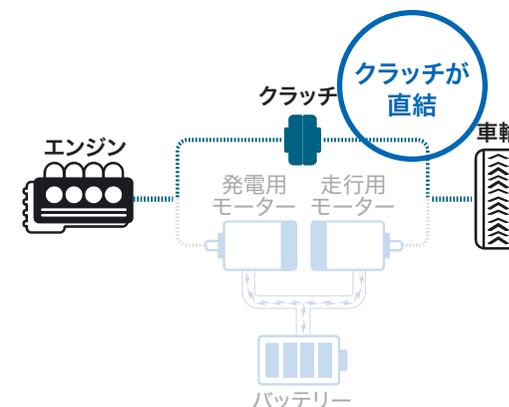
発進時など、エンジンの効率が悪い領域での走行時や、高速走行時でもバッテリー残量の多い場合には、リチウムイオンバッテリーに蓄えられた電気エネルギーによって走行用モーターを駆動。ガソリンを使わずに走行します。



●ハイブリッドドライブモード*

高負荷での走行時やバッテリー容量が少ないときには、エンジンの高効率領域を使って発電用モーターを駆動。発電した電力を走行用モーターへ供給し、低燃費で力強い走りが可能です。また、さらなる高出力が要求された場合、バッテリーからも電力を供給します。

エンジンが車輪を駆動



●エンジンドライブモード*

高速クルージング時は、エンジン直結クラッチを締結して出力軸と駆動軸を直結。高速クルージングに適したギアレシオと、アトキンソンサイクルでの高効率運転により、低燃費でのクルージングを可能にします。

機械的な伝達
電氣的な伝達 <-->

*走行状況に応じてバッテリーへの充電や、バッテリー電力からのアシストを行います。

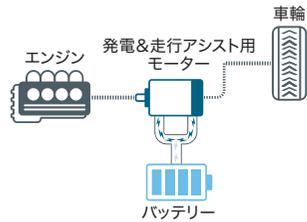
最も効率に優れる2モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-MMD」。

新型インサイトが搭載する「SPORT HYBRID i-MMD」は、エネルギーの電氣的伝達と機械的伝達それぞれの利点を最高効率で融合したハイブリッドシステム。制御の切り替えて走行特性を変えるのではなく、あるときは電気自動車、あるときはシリーズ式ハイブリッド車、

またあるときはガソリンエンジン車として走行します。それこそが、Hondaが「3mode POWERTRAIN」と呼ぶ理由。エネルギーの伝達経路そのものを使い分けることで、さまざまなハイブリッド形式のなかでも最高の効率を実現しています。

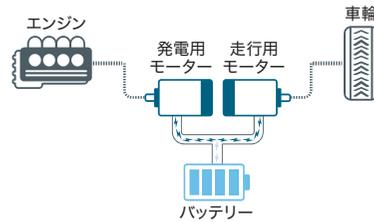
一般的なハイブリッドシステムと「SPORT HYBRID i-MMD」の違い

■パラレルハイブリッド (Honda IMA)

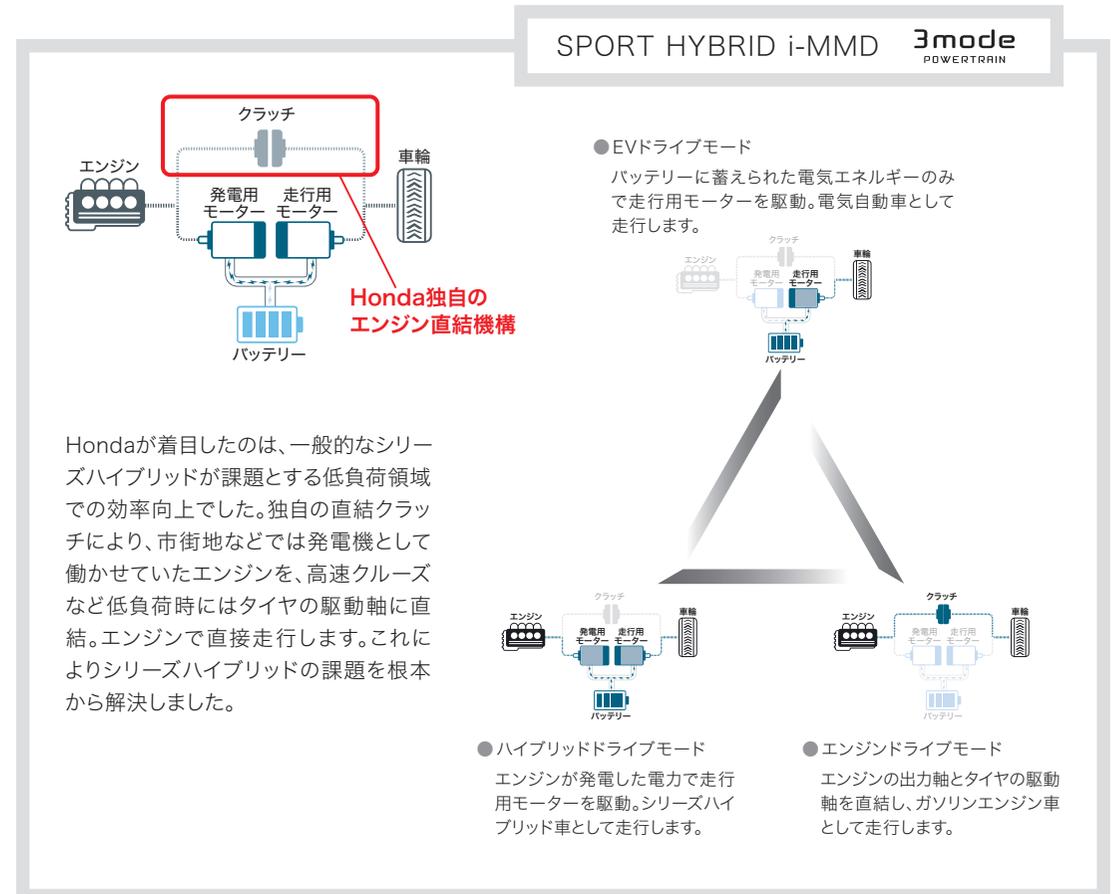


Hondaが初代・2代目インサイトに搭載した「Honda IMA」は、エンジンを主役としてモーターが発電と走行アシストを行うパラレルハイブリッド方式。軽量・コンパクトで小型車に最適ながら、発電効率や走行アシスト性能には限界がありました。

■シリーズハイブリッド



一般的なシリーズハイブリッド方式は、エンジンが発電した電力などで、常にモーターがタイヤを駆動します。ストップ&ゴーが多い市街地などでは、極めて効率よく発電しながらモーター走行が可能。しかし、高速クルーズなどクルマへの負荷が低い場合、エンジンエネルギーをいったん電気エネルギーに置き換えるよりも、エンジンで直接タイヤを駆動したほうが高効率な場合があり、シリーズハイブリッドの課題とされてきました。



Hondaが着目したのは、一般的なシリーズハイブリッドが課題とする低負荷領域での効率向上でした。独自の直結クラッチにより、市街地などでは発電機として働かせていたエンジンを、高速クルーズなど低負荷時にはタイヤの駆動軸に直結。エンジンで直接走行します。これによりシリーズハイブリッドの課題を根本から解決しました。

新世代プラットフォームのメリットを生かし、 上質な走りを支えるボディー。

新型インサイトが採用する新世代プラットフォームは、ワンクラス上のDセグメントをも見据えて開発されたHonda最新鋭の基本骨格。軽量・高剛性・低重心・低慣性をコンセプトに、卓越した運動性能、低く美しいプロポーション、快適な室内空間、世界トップレベルの衝突安全性などを高い次元で実現する要となります。新型インサイトは、この優れた基本骨格のメリットを生かし、上質な走りを支えるボディーを完成させました。

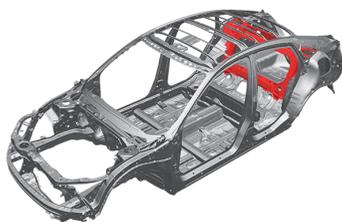
新世代プラットフォームの特長

■インナーフレーム骨格構造



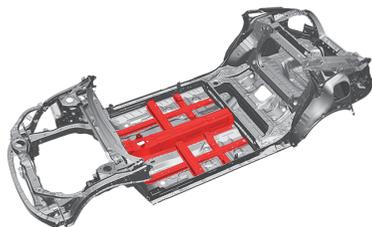
ボディー全体の骨格部材を組み立ててから外板パネルを溶接するインナーフレーム構造を採用。主要なフレームの結合効率を高め強固なボディー骨格を形成することで、補強材を最小限にでき軽量化を実現しました。

■環状リアバルクヘッド



サスペンションからの入力を効率よく分散させるために、リアシート後方のリアバルクヘッドに、閉断面部材を環状に配置する構造を採用。剛性を大幅に高めるとともに、トランクスルー時の開口を広く確保し、使い勝手にも優れています。

■高剛性・低振動フロア構造

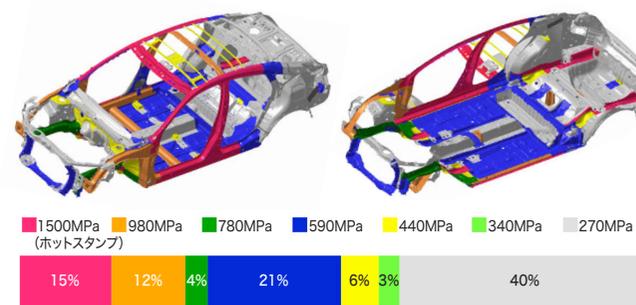


大断面のセンタートンネルと井桁状に配置した骨格部材によりフロアの剛性を大幅に向上。これにより低重心化や低いドライビングポジション、低全高化を可能としました。また、フロア振動を抑えられるため重い制振材を不要とし、軽量化にも貢献しています。

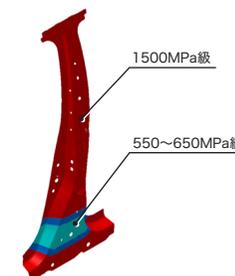
ハイテン材(高張力鋼板)の積極適用

軽量で強度の高いハイテン材を積極的に適用しました。なかでもセンターピラースティフナーとリアフレームには、ソフトゾーンテクノロジーによる異強度ホットスタンプ材を採用。単一部品内に曲げ耐力に強い1500MPa級部分とエネルギー吸収特性に優れた550~650MPa級部分を形成しています。これを含め、必要強度に応じてハイテン材を使い分けることで、優れた衝突安全性能と高い剛性を持つボディー骨格を軽量で実現しました。

■ハイテン材適用箇所と使用比率グラフ



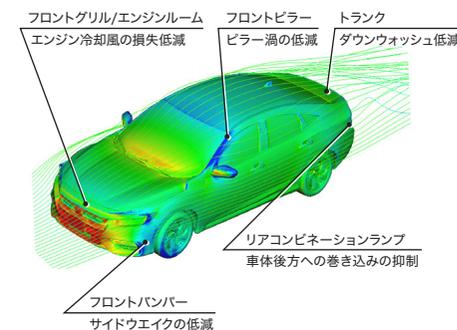
■異強度ホットスタンプ材説明図 (センターピラースティフナー)



燃費性能と走行安定性に寄与する優れた空力性能

「低重心」をコンセプトのひとつに持つ新世代プラットフォームは、ボディー骨格レベルで空力に有利な特性を備えています。新型インサイトでは、CFD(流体解析)や1分の1モデルによる風洞テストを重ね、また、パッケージやエクステリアデザインと協調することで、優れた空力性能と美しいフォルムを両立させました。ボディーは、面質や形状を徹底的に検証し細部に渡って熟成。アンダーフロアはフラット化することで車体下部の風流速を向上させました。これらにより、燃費に影響するCD値(空気抵抗係数)と走行安定性に影響するCL値(揚力係数)を高次元でバランスさせ、同時に美しいフォルムを獲得しています。

■CFD解析の一例



■1分の1モデルによる風洞テスト風景

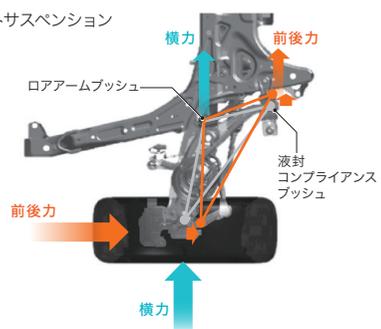


新世代シャシーをベースに、ミドルセダンにふさわしい上質な走りを実現。

操縦安定性やハンドリング性能を磨き上げた新世代シャシーをベースに、ミドルセダンにふさわしい上質な走りを追求しました。サスペンションブッシュやステアリングレシオの適正化を行い、ブレーキには電動サーボブレーキシステムを搭載。これらにより市街地から高速道路まで、上質な乗り心地と優れたハンドリング性能を獲得しています。

ハンドリングと乗り心地を両立させるフロントサスペンション

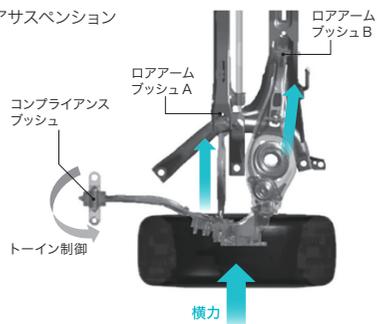
■フロントサスペンション



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。L型ロアアームと高剛性サブフレームを組み合わせたことで、高い接地点横剛性を確保し、ジオメトリー変化の少ないリニアなハンドリングを実現しました。一方で、段差乗り越え時などの前後方向の入力に対しては、液封コンプライアンスブッシュで微細な振動も吸収。上質な乗り心地を獲得しています。

操縦安定性に優れたリアサスペンション

■リアサスペンション



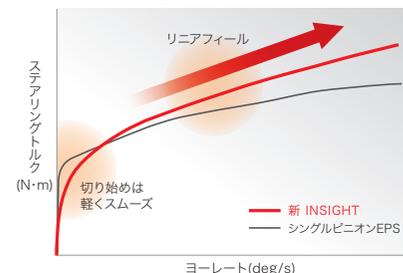
リアにはマルチリンク式サスペンションを採用。すべてのアームを高剛性のサブフレームに取り付ける構造とし、横力によるトーイン特性を最適化。高い操縦安定性を発揮するとともに、液封コンプライアンスブッシュの採用*と合わせ、優れた乗り心地も実現しています。

*17インチタイヤ装着車

デュアルピニオン可変ギアレシオEPS

ステアリングの回転を直線方向の動きに変換するピニオンを、入力側とアシスト側の2か所に設置することで、俊敏なレスポンスとなめらかな操舵感を高い次元で両立するデュアルピニオンEPS。それに加え、可変ステアリングギアレシオを採用し、切り始めはスムーズで操舵量に応じてリニアな特性が得られ、安心感のあるステアフィールを実現しています。

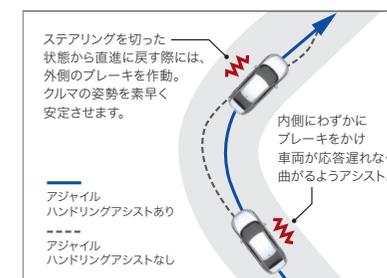
■ステアリング特性イメージ



アジャイルハンドリングアシスト

車両の横すべり時など限界領域で作動するVSAに加え、限界領域の手前で回頭性やライントレース性、緊急回避時のより確かな操縦性に貢献するアジャイルハンドリングアシストを採用しました。操舵角や転舵速度からドライバーが意図する走行ラインを推定し、前輪のブレーキを左右独立制御して車両挙動をコントロールし、スムーズな運転を支援します。

■車両挙動イメージ図



電動サーボブレーキシステム

高精度制御により、ドライバーの操作に忠実なブレーキフィールを実現しながら、より多くの減速エネルギーを電気エネルギーとして回生します。

■減速エネルギー回生イメージ図



ドライバーの意思をよりの確に反映する先進機能。

市街地、高速道路、ワインディングなどの走行シーンやドライバーの意思に応じて走りのテイストを選択できるさまざまな先進機能を備えました。

ドライブモードスイッチ / EV優先スイッチ

シーンに合わせて走行特性を選択できるドライブモードスイッチと、すべてのモードでEV走行を優先的に選択できるEV優先スイッチを搭載しました。

●ドライブモードスイッチ

非選択時のNORMALモードのほか、ドライバー自身が選択できる2つのモードを搭載。走行シーンや、ドライビングスタイルなどに合わせて走行特性が選べます。

NORMALモード

ドライバーがいずれのモードも選択していない状態では、燃費と走りのトータルバランスに優れたモードで走行します。

ECONモード

エンジン、モーター、エアコンなどを制御して低燃費運転をしやすいです。

SPORTモード

より力強いトルク感とスポーティーな応答性を実現します。



●EV優先スイッチ

いずれのドライブモードを選択していても、バッテリーからの電力を使いモーターだけで駆動するEV走行を優先します。エンジン音を出したくない時などに便利です。

EV優先スイッチ

手元で減速度が操れる、減速セクター※

ステアリングを握ったまま扱え、アクセルオフ時の減速度を3段階に変更可能。旋回や右左折の手前、降坂路、前走車との車間をあげたい時などに効果を実感できます。

※ 減速セクターで選択した減速度は、一定条件のもとで自動解除。SPORTモードでの走行中は固定となります。

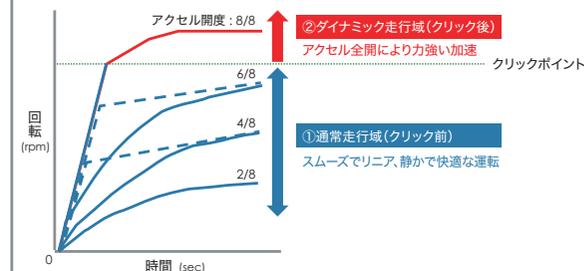
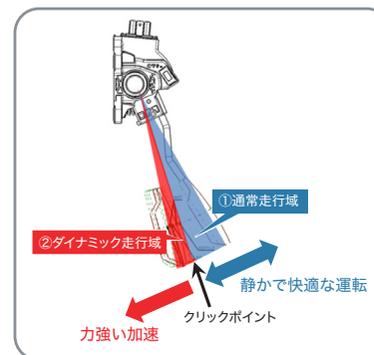


■インジケータ表示例

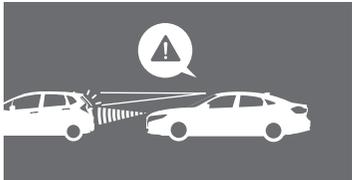


ペダルクリック機構

アクセルペダルを一定量踏み込んだ位置に、スイッチを押すようなクリック感(反力)が生じるポイントを設定。クリック手前の範囲でアクセルペダル操作を行えば、静かで快適な走行が可能です。クリックを踏み越えれば、ドライバーの意図に応じた力強い加速を得ることができます。



「誰もが事故に遭わない社会」をつくりたい。その思いでHondaは2003年には世界初の追突軽減ブレーキを実用化。その後も連続と続いてきた研究が、この「Honda SENSING (ホンダ センシング)」を生みました。ミリ波レーダーと単眼カメラにより車両はもちろん歩行者までを検知し、ブレーキやステアリングなど車両各部を協調制御する合計10の先進機能により、通常運転時から緊急時のリスク回避まで運転を支援します。



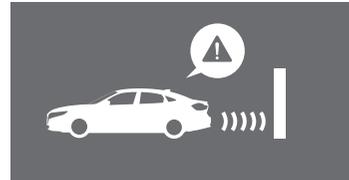
衝突軽減ブレーキ (CMBS)

車両や歩行者を検知し、衝突の危険がある場合にマルチインフォメーション・ディスプレイの表示やブザーで警告。緊急時には、自動で強いブレーキをかけて衝突回避・被害軽減を図ります。さらにインサイトでは、夜間の歩行者認識性能を向上させました。
CMBS: Collision Mitigation Brake System



誤発進抑制機能

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際、急発進を防止するとともに、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



後方誤発進抑制機能

後方に障害物があるにも関わらず、ギアセレクターが[R] (リバース) の状態でアクセルペダルを強く踏み込んだ際、出力を抑制して急な後退を防止するとともに、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



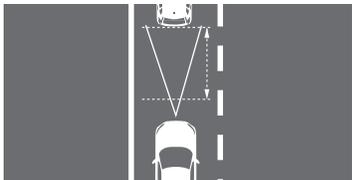
歩行者事故低減ステアリング

約10km/h～約40km/hで走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告。ステアリングも制御して回避操作を支援します。



路外逸脱抑制機能

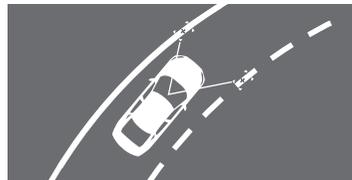
車線を外れそうの際、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動で警告し、さらにクルマを車線内へ戻すようにステアリングを制御。また逸脱量が大きいと予測される際はブレーキも併用して、逸脱しないように支援します。



渋滞追従機能付ACC

〈アダプティブ・クルーズ・コントロール〉

前走車がない場合は設定した車速を自動で維持し、前走車がある場合は自動で加減速をし、適切な車間距離を保つよう支援。前走車が停車すれば合わせて停車する渋滞追従機能付。

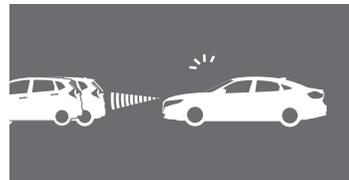


LKAS

〈車線維持支援システム〉

高速道路など、中・高速走行時、単眼カメラで車線を捉え、車線の中央に沿って走れるようステアリング操作をアシスト。車線を外れそうの際には、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動で注意を喚起します。

LKAS: Lane Keep Assist System



先行車発進お知らせ機能

前のクルマが発進したことを、ブザーとマルチインフォメーション・ディスプレイの表示でお知らせします。



標識認識機能

走行中に道路標識を認識してマルチインフォメーション・ディスプレイに表示し、安全運転を支援します。



オートハイビーム

前走車や対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替え。良好な視界の確保に貢献するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

※イラストは機能説明のためのイメージです。

■各機能の能力 (認識能力・制御能力) には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。

車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては、作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■衝突軽減ブレーキ (CMBS) は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある前走車両や歩行者、または対向車両 (二輪車や自転車等を除く) に対して衝突する可能性があるシステムが判断した場合に作動し、自動的に停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を図ります。対向車両 (二輪車や自転車等を除く) と歩行者に対しては、自車が約100km/h以下で走行中の場合に作動します。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行しているとき、自車のほぼ真正面の近距離に車両などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジンやモーターなどのパワーステム出力を抑制し、急な発進を防止するとともに、音と表示で接近を知らせます。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退しているとき、自車のほぼ真後ろの近距離に車両などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、出力を抑制し、急な後退を防止するとともに、音と表示で接近を知らせます。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h～約40km/hで走行中に、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測した場合に、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断した場合、ウインカーを自動で作動させない場合があります。■路外逸脱抑制機能は約60km/h～約100km/hで走行中に、路外への逸脱またはシステムが路外への逸脱を予測したとき、作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断した場合、ウインカーを自動で作動させない場合があります。■渋滞追従機能付ACCは、0km/h以上で作動します。前方車両に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路などを運転するときに使用してください。■LKAS (車線維持支援システム) は、約65km/h以上で作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているときシステムが判断した場合、ウインカーを自動で作動させない場合があります。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路などを運転するときに使用してください。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■標識認識機能は最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で作動します。自車の単眼カメラから見て、車両等の陰になった道路標識は認識することができません。■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。つねに周囲の状況を確認し、必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

安心とゆとりをもたらす先進技術。

優れた衝突安全性能に加え、安全運転を支援するさまざまな機能を搭載。毎日の運転に安心とゆとりをもたらします。

世界基準の衝突安全性能

世界を見据えて開発された新世代プラットフォームは、衝突安全においても、各国の基準にハイレベルで対応する性能をめざしました。ポップアップフードシステムなどにより歩行者保護にも配慮しました。



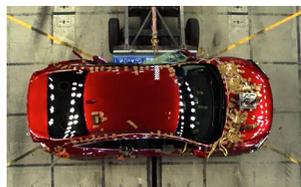
前面オフセット衝突



前面フルラップ衝突



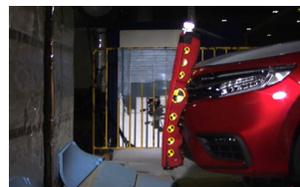
後面衝突



側面衝突



ボール側面衝突



歩行者保護（脚部）

■ポップアップフードシステム



走行時に歩行者などとの衝突をフロントバンパーに内蔵したGセンサーが感知すると、アクチュエーターがボンネットの後ろ側を瞬時に約10cm持ち上げ、エンジンルームに空間を確保することで歩行者の頭部などへの衝撃を緩和します。

ブラインドスポットインフォメーション(EX、EX・BLACK STYLE に標準装備)

リアバンパー内側に設置したレーダーにより後側方に接近する車両を検知すると、ドアミラー上のインジケーターが点灯し、ドライバーに知らせます。この状態でウインカーを作動させると、インジケーターが点滅すると同時に警報音で注意喚起。複数車線の道路や高速道路の合流地点などでの安全な車線変更をサポートします。



■作動イメージ

	車両未検知	車両検知	ウインカー作動	車両離脱
インジケーター	消灯	点灯	点滅	消灯
警報音	なし	なし	ビビビ	なし

● は標準装備 ○ はメーカーオプション

主要装備		EX- BLACK STYLE	EX	LX
安全装備/ 運転支援機能	Honda SENSING	●	●	●
	ブラインドスポットインフォメーション	●	●	●
	パーキングセンサーシステム	●	●	●
	ドライバー注意力モニター	●	●	●
	アジャイルハンドリングアシスト	●	●	●
	デュアルピニオンアシストEPS	●	●	●
	運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム	●	●	●
	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(前席/後席対応)	●	●	●
	ポップアップフードシステム	●	●	●
	LEDヘッドライト<インラインタイプ> (ハイ/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)	●	●	●
	LEDフォグライト	●	●	●
	電子制御パーキングブレーキ	●	●	●
	オートブレーキホールド機能	●	●	●
	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)	●	●	●
【全タイプ標準装備】	<ul style="list-style-type: none"> ●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アシスト ●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 ●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) ●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) 	<ul style="list-style-type: none"> ●後席シートベルト締め忘れ警告表示(シートベルトリマインダー付) ●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 ●i-Sizeチャイルドシート対応 ISOFIXロアアンカレッジ(リア左右席)+トッパーアアンカレッジ(リア左右席) ●車両接近通報装置 ●イモビライザー(国土交通省認可品) ●セキュリティーアラーム(国土交通省認可品) ●ダブルホーン 		
快適装備/ メーター	エレクトリックギアセクター	●	●	●
	Honda インターナビ+リンクアップフリー+ ETC2.0車載器(ナビゲーション連動)	●	●	●
	8スピーカー(4スピーカー+4ツイーター)	●	●	●
	マルチインフォメーション・ディスプレイ (ECOドライブ ディスプレー/エネルギーフロー/経過時間/ 燃費履歴/外気温/オドメーター/トリップメーター/平均車速/ 平均燃費/瞬間燃費/推定航続可能距離表示機能 など)	●	●	●
	左右独立温度コントロール式フルオート・ エアコンディショナー(プラスマクラスター技術搭載)	●	●	●
スマートウエルカムランプ(運転席/助手席)	●	●	●	
【全タイプ標準装備】	<ul style="list-style-type: none"> ●SPORTモードスイッチ ●ECONモードスイッチ ●EVスイッチ ●Hondaスマートキーステム(降車時オートドアロック機能/キ-2個付)&パワースイッチ*1 ●テレスコピック&チルトステアリング ●エアコン用フル電動コンプレッサー ●リアベンチレーション ●リアヒーターダクト 	<ul style="list-style-type: none"> ●アレルフリー高性能脱臭フィルター ●全ドアワンタッチ式パワーウインドウ(挟み込み防止機構/キ-オフオレインション機構付) ●車速連動オートドアロック ●パワードアロック ●ヘッドライトオートオフ機能 ●ワンタッチウインカー ●USBジャック ●アクセサリーソケット(DC12V) 		
インテリア	コンビシート(本革**2×ウルトラエード*) & ブラック加飾	●		
	コンビシート(プライムスムース×ファブリック)		●	
	レザーシート(本革**2)		○	
	運転席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/ハイト前・後)+ 助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング)	●	●	

		EX- BLACK STYLE	EX	LX
インテリア	運転席&助手席シートヒーター	●	●	●
	本革巻ステアリングホイール(スムースレザー)	●	●	●
	防眩ルームミラー	● 自動防眩	● 自動防眩	●
	ブラックルーフライニング	●		
	ソフトパッド(助手席インストルメントパネル)	ウルトラエード*	プライムスムース	プライムスムース
	ソフトパッド(フロントドア/リアドア)	ウルトラエード*	プライムスムース	
	ドアアームレスト	● プライムスムース	● プライムスムース	●
	フロントセンターアームレスト	● プライムスムース	● プライムスムース	●
	6:4分割可倒式リアシート(トランクスルー機構付)	●	●	●
	【全タイプ標準装備】	<ul style="list-style-type: none"> ●センターコンソールボックス ●リアセンターアームレスト(ドリンクホルダー付) ●運転席用&助手席用パニティーミラー付サンバイザー(照明付) ●サングラスホルダー ●運転席ハイトアジャスター**3 ●グラブレード(運転席/助手席/リア左右席) ●グローブボックス(照明付) 	<ul style="list-style-type: none"> ●コートフック(リア左右席) ●助手席シートバックポケット ●運転席&助手席シートバックスマートフォンのポケット ●LEDフロントマップランプ/ルームランプ ●LEDアンビエントランプ ●トランクランプ ●トランクアンダーボックス 	
エクステリア/ ガラス	遮音/IRカット(遮熱)/ UVカット機能付フロントウインドウガラス	●	●	●
	IRカット(遮熱)/スーパーUVカットフロントドアガラス	●	●	●
	導光タイプLEDポジションランプ(アクセサリランプ機能付)	●	●	●
	車速連動間欠/バリアブル間欠フロントワイパー (ミスト機構付)	● 雨滴検知式	● 雨滴検知式	●
	EX・BLACK STYLE専用エクステリア (ブラッククロームメッキフロントグリル/ ブラッククロームメッキリアバンパーローガーニッシュ)	●		
トランクスポイラー	●	●		
【全タイプ標準装備】	<ul style="list-style-type: none"> ●電動格納式リモコンカラードアミラー(ヒーター機能/LEDウインカー付、オートリトラミラー) ●UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター) ●UVカット機能付ソフトプライバシーガラス(リアウインドウ) 	<ul style="list-style-type: none"> ●ハーフシェード・フロントウインドウ ●フロントドア撥水ガラス ●シャークフィンアンテナ ●フラットアンダーカバー 		
足まわり/ 走行関連メカニズム	減速セクター	●	●	●
	17インチアルミホイール+ 215/50R17 91V スチールラジアルタイヤ	● マットブラック	● マットグレー	
	16インチアルミホイール+ 215/55R16 93V スチールラジアルタイヤ			●
【全タイプ標準装備】	<ul style="list-style-type: none"> ●VGR(可変ステアリングギアレシオ) ●マクファーソン・ストラット式フロントサスペンション ●独立マルチリンク式リアサスペンション 	<ul style="list-style-type: none"> ●電動サーボブレーキシステム ●4輪ディスクブレーキ(フロント:ベンチレーテッド) ●応急バンク修理キット(スペアタイヤレス) 		

*1 Hondaスマートキーステムは、発着・解錠のときなどに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。
*2 フロントシート側面・背面、ヘッドレスト側面・底面、リアシートのヘッドレスト、中央席などには合成皮革を使用しています。
*3 EX・BLACK STYLE EXの「運転席ハイトアジャスター」は「運転席8ウェイパワーシート」に統合されています。

■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。■写真は実際の色と多少異なることがあります。■Honda インターナビ専用通信機器が装着されます。

主要諸元

	タイプ	EX・BLACK STYLE	EX	LX
駆動方式			FF	
車名・型式			ホンダ・6AA-ZE4☆	
トランスミッション			電気式無段変速機	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4.675		
	全幅(m)	1.820		
	全高(m)	1.410		
	ホイールベース(m)	2.700		
	トレッド(m) 前/後	1.645/1.565		
	最低地上高(m)	0.130		
	車両重量(kg)	1,390		1,370
	乗車定員(名)	5		
	客室内寸法(m)	長さ/幅/高さ	1.925/1.535/1.160	
原動機	原動機型式		LEB-H4	
	エンジン型式		LEB	
	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		DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2	
	総排気量(L)		1.496	
	内径×行程(mm)		73.0×89.4	
	圧縮比		13.5	
	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)		40	
電動機(モーター)	電動機型式		H4	
	電動機種類		交流同期電動機	
性能	エンジン	最高出力(kW[PS]/rpm)	80[109]/6,000	
		最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	134[13.7]/5,000	
	電動機(モーター)	最高出力(kW[PS]/rpm)	96[131]/4,000~8,000	
		最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	267[27.2]/0~3,000	
	燃料消費率(国土交通省審査値) JC08 km/L	31.4		34.2
	燃料消費率(国土交通省審査値) WLTC km/L	25.6		28.4
	市街地モード(WLTC-L) km/L	22.8		25.8
	郊外モード(WLTC-M) km/L	27.1		29.7
	高速道路モード(WLTC-H) km/L	26.2		28.8
	主要燃費向上対策	ハイブリッドシステム、アトキンソンサイクル、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング		
	最小回転半径(m)	5.3		
動力用主電池	種類/個数	リチウムイオン電池/60		
動力伝達・走行装置	減速比	第一:2.454(電動機駆動) 0.805(内燃機関駆動) 第二:3.421		
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)		
	タイヤ(前・後)	215/50R17 91V		215/55R16 93V
	主ブレーキの種類・形式	前	油圧式ベンチレーテッドディスク	
		後	油圧式ディスク	
	サスペンション方式	前	マクファーソン式	
		後	マルチリンク式	
	スタビライザー形式	前	トーションバー式	
		後	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。
 ■WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けにくい走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

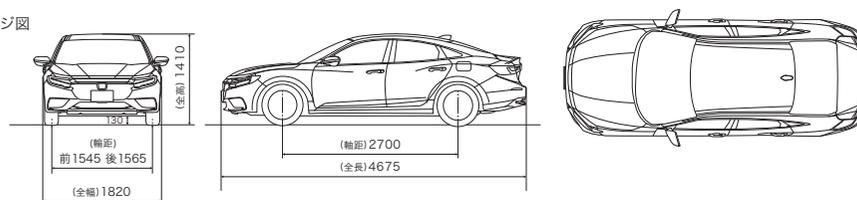
☆印の車両は、自動車取得税、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(取得税は2019年3月31日まで、重量税は2019年4月30日までの新車登録が対象、自動車税は2019年3月31日までの新車登録が対象となり、新車登録の翌年分から軽減措置が受けられます。)

■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■INSIGHT、アレルフリー、エコアシスト、Honda SENSING、i-MMD、LKAS、PGM-FI、プライムスームズ、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。
 ■Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■Apple CarPlay、iPhoneは米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。■VICS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。■ブラズマクラーターはシャープ株式会社の商標です。■ウルトラエード®は東レ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

寸法イメージ図

単位:mm

LX



環境仕様

基礎情報	車型式		6AA-ZE4	
	型式		LEB-H4	
原動機	総排気量(L)		1.496	
	駆動方式		FF	
駆動装置	変速機			
	燃費(km/L)		34.2	31.4
環境性能情報	CO ₂ 排出量(g/km)		67.9	73.9
	(燃費からの換算値)			
参考	燃費(km/L) ^{*2}		28.4	25.6
	市街地モード(WLTC-L)		25.8	22.8
WLTC	郊外モード(WLTC-M)		29.7	27.1
	高速道路モード(WLTC-H)		28.8	26.2
排出ガス	CO ₂ 排出量(g/km)		81.7	90.7
	(燃費からの換算値)			
適合規制・認定レベル	試験モード		平成30年排出ガス基準75%低減	WLTCモード
	認定基準値(単位:g/km)		CO	1.15
			NMHC	0.025
			NOx	0.013
適合騒音規制レベル	参考		九都県市指定低公害車の基準に適合	
	使用量		平成28年騒音規制 規制値:加速走行72dB(A)	
エアコン冷媒	種類/GWP値 ^{*3}		HFC-134a/1430 ^{*4}	
	車室内VOC		430g	
環境負荷物質削減	鉛		自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)	
	水銀		自工会目標達成(1996年使用量 ^{*5} の1/10)	
リサイクル	六価クロム		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{*6})	
	カドミウム		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		樹脂、ゴム部品に可能な限り全て	
	リサイクルし易い材料 ^{*7} を使用した部品		アンダーコート、バンパーフェースなどの内外装部品	
再生素材を使用している部品	リサイクル可能な部品		バッテリーボックス	
	リサイクル可能な部品		車全体で95%以上 ^{*8}	
その他	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。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 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けにくい走行を想定。*3 GWP: Global Warming Potential (地球温暖化係数) *4 フロン法において、カエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。*5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g (バッテリーを除く)。*6 交通安全上必須な部品の極微量使用を除く。*7 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。*8 「新車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。*9 この環境仕様書は2018年12月現在のものです。