

PRESS INFORMATION  
2007.12.19

# ***INSPIRE***

**HONDA**  
The Power of Dreams

本田技研工業株式会社 広報部  
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

四輪・汎用 商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515  
企業広報 TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545

URL <http://www.honda.co.jp/>



**HONDA**



## 開発にあたって

インスパイアというクルマは、  
いつの時代でも既存の概念に縛られない新しい上級車像を提示してきました。  
ドライバーに満足していただける先進の走りにこだわり、  
車格やクラスを誇示するためではなく、乗る人が実感として得られるゆとりと上質を追求することで、  
独自の価値を提供してきたクルマだと思います。

今回5代目を開発するにあたり私たちは、こうした先進の走りや上質といったインスパイアの資質を、  
もっと魅力的に、しかも時代の価値観にも呼応する方向へと昇華させるために、  
さらなる力強さや広さ、躍動感といったダイナミックな要素と、  
質の高さ、実用性、扱いやすさといった知的な要素を両立することで、  
乗る人をインスパイア(昂揚)させる新たな上級セダンを創出したいと考えました。

排気量の拡大によるゆとりの走りを堪能でき、その一方で燃費性能や経済性にも優れていること。  
余裕のサイズながらも運転しやすく、スポーティでありながらも落ち着きのある存在感を有していること。  
こうした相反する要件を同時に突き詰め、その両立を達成させることで、  
いっそう磨きをかけた走りと、より深みのある上質を身につけました。

セダンならではの走る喜びを知り、自分自身の時間をこだわりを持ってクルマとともに楽しむ方へ、  
大いなるゆとりと知的洗練に満ちたドライビングのひとつときをお届けできると確信しています。

開発責任者 横田 千年



横田 千年 (よこた ちとし)  
(株)本田技術研究所 主任研究員

1981年、(株)本田技術研究所入社。  
ドア設計部門、商品企画室を経て、  
2000年、シビックのLPLを担当後、  
2001年からホンダR&Dヨーロッパ(UK)に駐在。  
今回、インスパイアのLPLを務める。  
また同時に、北米・南米・アジア・中近東市場におけるアコードのLPLも兼任。  
趣味はパスタ作り(トマトベースにこだわる)。  
愛車はインスパイア。

## Contents

開発にあたって…………… 2	Design	Driving	
コンセプト…………… 3	〈エクステリア〉…………… 7	〈パワートレイン〉…………… 13	〈高機能装備〉…………… 21
テクノロジーダイジェスト… 5	〈インテリア〉…………… 9	〈シャシー〉…………… 16	〈安全性能〉…………… 25
	Package	〈ボディ〉…………… 17	〈環境性能〉…………… 28
	〈空間設計〉…………… 11	〈静粛性〉…………… 19	〈装備・諸元〉…………… 29

〈ダイナミズム〉と〈インテリジェンス〉の両立がもたらす、  
ドライビングの「喜びと快適」の新境地、Newインスパイア。

Newインスパイアは、これまで受け継いできた先進に満ちた走りや上質をいっそう極めるために、独自の存在感、力強さ、ダイレクト感といった、スポーティセダンとしての動的な魅力をスケールアップさせながら、ゆとりや豊かさとともに実用性や操作性といった、クラス観にとらわれない知的な質の深さを徹底的に追求。デザイン、空間、走り、機能のすべてにおいて、〈ダイナミズム〉と〈インテリジェンス〉の両立を目指しました。

- |          |   |
|----------|---|
| Design   | ○躍動感のあるスポーティなスタイルと、風格のある端正なセダンプロポーション。  |
| Package  | ○新骨格ボディや低床化による余裕を持たせた広さと、サイズを感じさせない扱いやすさ。   |
| Driving  | ○280PSを達成したV6 3.5Lの力強さと、低燃費、レギュラーガソリン仕様を実現したスマートさ。<br>○ダイレクトなハンドリングと、低重心で安定したシャシーバランスがもたらすしなやかな乗り心地。      |
| 先進の快適・安心 | ○ドライビングをさらに安心・快適にサポートする高機能装備。<br>○コンパティビリティ対応ボディや追突軽減ブレーキ〈CMBS〉をはじめとする先進の安全性能。<br>○優れたクリーン化技術による高水準の環境性能。 |

これらを身につけ、さまざまなシーンで豊かなドライビング・テイストを堪能でき、知的に使いこなしながら深みのある上質で心地よい移動が体感できる、〈ダイナミック・インテリジェント〉Newインスパイアを完成。

走る楽しさや快適な移動、運転のしやすさや使いやすさなどに優れたセダンを、クルマの基本ととらえるHondaの新たな回答として、これからの時代を優雅に駆ける、ドライビング・プレジャーとドライビング・コンフォートを創出しました。



ダイナミック・インテリジェント  
**INSPIRE**

〈ダイナミズム〉と〈インテリジェンス〉の両立を徹底的に貫き、すべての性能・機能にさらなる上質と深みを目指して。

## Design 〈エクステリア〉

躍動感 × 風格

■端正なプロポーションに走りの力強さを感じさせる、エクステリアデザイン。

〈インテリア〉

爽快感 × 上質感

■エレガントな心地よさと爽快な運転環境を実現した、インテリアデザイン。

## Package 〈空間設計〉

余裕の広さ × 扱いやすさ

■全乗員がゆとりを感じる広さと運転のしやすさを両立した、上級セダンパッケージ。

- ボディサイズから受ける印象をさらに上回る、圧倒的な広さのリア席空間。
- きめ細かな工夫を積み上げて実現した低床化。
- 余裕のボディサイズと取り回しのしやすさを両立。
- 爽快感とともに良好な視界を確保。

## Driving 〈パワートレイン〉

力強さ × スマートさ

■280PSの力強さと優れたクルーズ燃費を両立した、可変シリンダーシステム〈VCM〉搭載 V6 3.5*l* i-VTECエンジン。

- 高出力・高トルクを、レギュラーガソリン仕様で達成。
- 6気筒燃焼、3気筒燃焼に加え、4気筒燃焼も可能とし、さらなる実用燃費向上を実現した、進化型の可変シリンダーシステム〈VCM〉。

■V6 3.5*l* i-VTECエンジンの特性を最大限に引き出し、力強い加速と低燃費を実現する、5速オートマチックトランスミッション。

〈シャシー〉

ダイレクト感 × しなやかさ

■ダイレクトな操作感としなやかな乗り心地を高次元で両立した、新開発シャシー。

- 一体感のある走りに貢献する徹底的な低重心化。
- フロントにはダブルウィッシュボーン・サスペンション、リアには新開発マルチリンク・ダブルウィッシュボーン・サスペンションを採用。
- ダイレクトなステアフィールと軽快な取り回し性を実現した、VGR（可変ステアリングギアレシオ）。

〈ボディ〉

頑強さ × 軽快感

■軽量かつ高剛性、さらには空力をも徹底追求した、高効率ボディ設計。

〈静粛性〉

心地よいエンジン音 × 知能的な静かさ

■不快なノイズを消し、力強いエンジン音を活かした、ドライビングに心地よい静粛性。

## 高機能装備

いっそうの安心と快適をもたらす、先進の機能。

- 高速道路での運転負荷を軽減する車速／車間制御機能、ACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）。
- Hondaスマートキーシステム ●インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー
- Hondaインターナビシステム **internavi Premium Club**

## 安全性能

ドライビングの喜びと快適を支える、確かな信頼。

- コンパティビリティ対応ボディ ●歩行者傷害軽減ボディ
- サイドカーテンエアバッグシステムをはじめ、6エアバッグを全タイプに標準装備。
- 後面衝突時に頸部への負担を軽減するフロントアクティブヘッドレスト。
- 追突軽減ブレーキ〈CMBS〉+E-プリテンショナー（運転席/助手席）
- VSA（車両挙動安定化制御システム）
- ディスチャージヘッドライト〈HID〉（ロービーム、オートレベリング機構付）

**G-CON**  
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

## 環境性能

優れたクリーン化技術などによる、高水準の環境性能。

- 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。
- リサイクル可能率90%\*以上を実現。 ●環境負荷物質の使用量削減を推進。

\*「新型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。

Dynamism

Intelligence

躍動感



風格

上級セダンらしい端正なプロポーションに、  
走りの力強さを感じさせるエクステリアデザイン。

上級セダンとしての存在感とダイナミックなスポーティさを両立するデザインを目指しました。長く、厚みを持たせたフロントノーズが堂々とした存在感を主張し、豊かな空間を持ちながらもルーフを短く見せるなどコンパクトに感じさせるキャビンが軽快さを表現。端正かつスポーティなセダンプロポーションを実現しました。そのうえで、フロントコーナー部を大胆にそぎ落とすとともにキャビン後方を強く絞り込むことで、前後フェンダーの張り出しを強調。立体感あふれるボディの面構成と合わせ、走りの力強さを表現しています。



風格と躍動を感じさせるフロントビュー。

ポリウム感あふれるノーズの先端に、存在感を主張する六角形の大型フロントグリルを配置。一方で、フロントホイールアーチからグリルに向けてコーナー部を大胆にそぎ落とし、そこへワイドでシャープな形状のヘッドライトを配すことでスピード感を表現。さらに、フロントフェンダーをボンネット方向に大きく回り込ませることでフェンダーの張り出しをより強調しました。これらにより、風格がありながら精悍でスポーティな表情をつくり出しています。



Photo : 35TL



力強さとスピード感を強調するサイドビュー。

フロントノーズからリアデッキにかけてウエストラインより下側のボディに厚み感を持たせたうえで、鍛え上げた筋肉のような張りを与え、さらに彫刻刀で彫りこんだような勢いのあるキャラクターラインを配置。抑揚のある面構成が力強さとスピード感を表現しています。また、彫りの深い立体造形を施した17インチアルミホイールが力強さをいっそう際立たせています。

Photo : 35TL メーカーオプション装着車

知的かつ迫力のあるリアビュー。

キャビン後方を強く絞り込むことでリアフェンダーの張り出しを強調。大径エキパイフィニッシャーを施した左右出しのエキゾーストパイプと合わせ、迫力のあるリアビューを表現しています。また、大きなカーブを描く張りのある面構成のトランクリッドに、精密感のあるデザインのリアコンビネーションランプを組み合わせ、上質で知的なイメージを生み出しています。



Photo : 35iL

Dynamism

Intelligence

爽快感



上質感

## エレガントな心地よさと爽快感な運転環境を実現したインテリアデザイン。

インテリアを構成する要素を厳選しながら形状や配置、カラーや素材までトータルにコーディネートし、飾り立てる豪華さとは異なる上品で爽快感な空間をつくり出しました。インストルメントパネルは広がり感をもたせるとともに、爽快感を追求。視認性や操作性といったドライバーとのインターフェースも進化させ、運転に集中できるコクピットとしています。また、カラーはブラックを基調に深みのあるブラウンを組み合わせたほか、各部の素材感や色味にも気を配り、シックでモダンな雰囲気を生み出しています。



## くつろぎとともに、安心感と爽快感を追求したインストルメントパネルまわり。

センターパネルを中心に、金属調デザインのインパネミドルパッドと立体造形の木目調パネルが左右へ弧を描きながら広がる、横基調のインストルメントパネル。ドアライニングに食い込んでいるかのようなデザインとすることでワイド感を強調し、幅を45mm拡大した大型のセンターアームレストと合わせ、よりゆったりくつろげる上質な空間を演出しています。

さらに、インストルメントパネルのフロントウインドウ付近を、安心感のある走行時視界が得られる高さとしながら、手前にかけてのボリューム感を抑えることで爽快感も獲得しました。また、太目の断面で確かなグリップ感が得られるφ370mmのステアリングホイールを採用。スポーティなデザインを施した4本スポークタイプとしています。比較数値は従来モデル比 Honda測定値



Photo : 35iL  
 ■メーター類は撮影のため点灯  
 ■画面はハメコミ合成

## 操作性と視認性を追求した機能的なセンターパネル。

センターパネルは、凹凸感が少ないすっきりとしたデザインとするとともに、操作性を追求しました。エアコンアウトレットを境に、上側に視認系、下側に操作系をレイアウト。視認系は、より上方に配置することで運転時視線からの視線移動を少なくしています。操作系は、上部にエアコン、下部にオーディオの各スイッチを集中配置したうえで、スウィッチ

チ照明色をエアコンはアクアグリーン、オーディオはホワイトと使い分け、夜間での操作性も考慮しています。また、オーディオ操作にダイヤル式のマルチセレクターを採用し、直感的な操作を実現。ナビゲーションシステム装着車では、プログレッシブコマンドが装備されます。

## 上質な中に先進感を持たせた新しい素材表現。

インパネミドルパッドには金属感のあるヘアラインモチーフを採用。革シボや木目とは異なる新しい素材表現で、先進感や上質感をより強めています。また、インストルメントパネルやセンターコンソール、ドアライニング、

リアベンチレーションまわりなど、随所に施した木目調パネルは無垢材のような立体的な造形に暗めの色調を合わせ、シックで落ち着いた空間を演出。また、金属調パーツをアクセントとして各所に用いています。

## 見やすさを追求した大径2眼メーター。

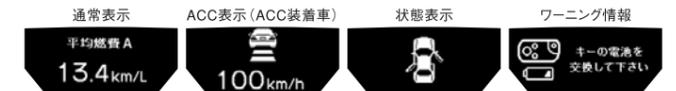
大径のスピードメーターとタコメーターを備えた2眼メーターを採用。常時発光の白色LED照明を用い、優れた視認性と上質感を得ています。メーターパネルには金属調のヘアラインモチーフを採用し、メタル調リングを配置。目盛りには目に優しく上質感のある、すりガラス調の立体造形アクリルを用いています。

## 【マルチインフォメーション・ディスプレイ】

瞬間燃費、平均燃費、航続可能距離、走行時間、平均車速といった走行情報や、各種ワーニング、ACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）装着車ではACCの作動状況など、さまざまな情報を表示するマルチインフォメーション・ディスプレイを標準装備。メーターパネル上部に配置することで視認性をより高めています。



■マルチインフォメーション・ディスプレイ表示例



## ホールド性に優れ、リア席の開放感にも配慮したフロントシート。

シートクッションに低反発ウレタンを採用し、前後方向のスプリングピッチを最適化することで、優れた振動吸収性を発揮。そのうえで、シートクッションを後ろ下がりに設定するなどシート奥に自然に引き込まれる形状としました。シートバックはゆったりとしたサイズとしたうえで、乗降性やステアリング操作を考慮しながら包み込まれるようなホールド感が得られるサイドサポート形状を実現。さらに、ショルダー部の裏側をラウンド形状とすることで、リア席の開放感にも貢献しています。また、中央部にブラウンのスウェード調表皮、サイド部にブラックのレザー調表皮を採用し、ブラウンのステッチを組み合わせ、シックなコンビネーションシートとしています。



## フロント両席にパワーシートを標準装備。

運転席に、シートの高さ（前・後部）、前後スライド、リクライニングのすべてを電動で調整できる8ウェイパワーシートと、フィット感のよい新開発ワイドレンジタイプの電動ランバーサポートを装備。助手席には4ウェイパワーシートを備えています。

## 最適なドライビングポジションが得られる調整機構。

フロントパワーシートに加え、テレスコピック&チルトステアリングを装備。調整量をテレスコピック機構は40mm、チルト機構は50mm（+10mm）とし、容易な操作で最適なドライビングポジションに調整できます。

（ ）内は従来モデル比 数値はすべてHonda測定値



## 室内をより上質に演出するレザーインテリア。（全タイプにメーカーオプション）

やわらかな触感と優れた耐久性を持つブラックレザーにブラウンのステッチを組み合わせ、シックなコーディネートにレザーインテリア。フロントシートには冬期などに重宝するシートヒーターも備えています。

一部合成皮革を使用しています。

## 室内VOC（揮発性有機化合物）の低減。

インストルメントパネル用塗料や、シートなどの表皮材、ドアライニング用およびガラス用の接着剤などを見直すことで、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンといったVOCの揮発量を大幅に削減。さらに排ガス臭や花粉の除去性能に優れた高性能脱臭フィルターを全タイプに標準装備し、室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、レザーインテリアを含めた全タイプで、VOCを厚生労働省の定めた「室内濃度指針値」以下とし、室内の空気質を改善しています。 VOC : Volatile Organic Compounds



Photo : 35iL メーカーオプション（レザーインテリア）装着車 カットボディによる撮影 ■メーター類は撮影のため点灯

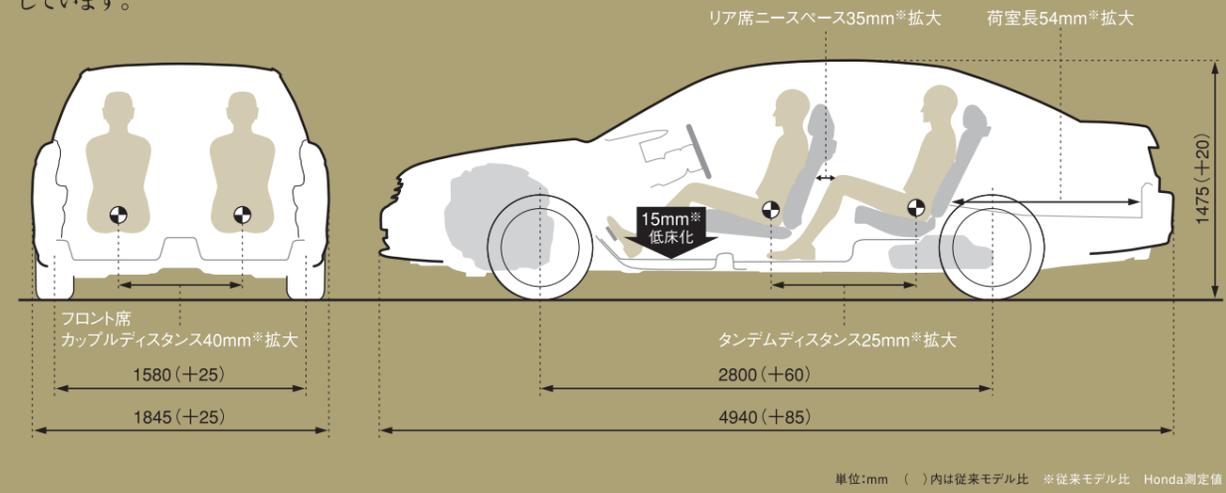
Dynamism

Intelligence

余裕の広さ × 扱いやすさ

## 流れるようなスポーティフォルムに全乗員がゆとりを感じる広さを確保し、運転のしやすさをも実現した上級セダンパッケージ。

キャビン後方を強く絞り込んだスポーティなフォルムとしながら、低床化やロングホイールベース化などにより、特にリア席空間の圧倒的な広さを実現。そのうえで、各部の形状に工夫を施すなど視覚的な広さ感も追求し、すべての乗員がゆとりを感じられる、広く、爽やかな空間をつくり出しました。また、余裕のボディサイズながら、優れた取り回し性やすっきりとした運転視界も同時に獲得しています。



## ボディサイズから受ける印象をさらに上回る、圧倒的な広さのリア席空間。

低床化やロングホイールベース化、さらにはメカニズムのコンパクト化などにより、圧倒的な大空間を実現しました。特にリア席では、前後席間のタンデムディスタンスを25mm拡大するとともに、低床化によって、より自然な着座姿勢を実現し、ニースペースを35mm拡大。外観から

受ける印象を上回る、大きなゆとりを実現しています。また、フロント席のカッパルディスタンスを40mm拡大したことで、横幅230mmものワイドなセンターアームレストを実現すると同時に、リア席の広々とした視界にも貢献しています。比較数値は従来モデル比 数値はすべてHonda測定値

## 広い空間をさらに広く、爽快に感じさせる視覚的効果を追求。

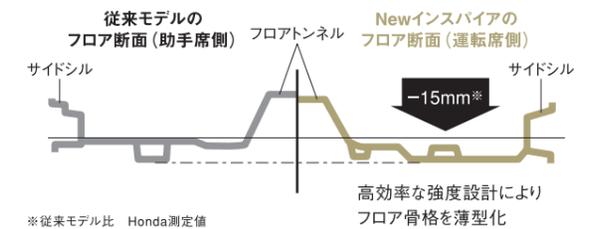
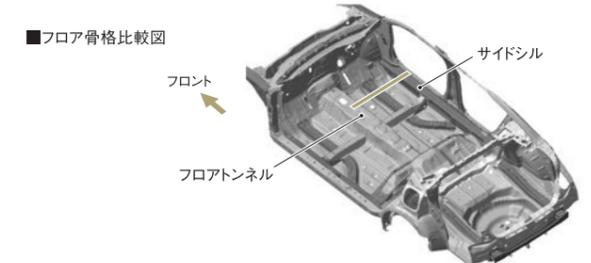
インストルメントパネル上面や前後ドアライニング上部のボリューム感を抑えるなど、視覚的な広さ感や爽快感が得られる工夫を室内全体に施しました。リア席では、ニースペースの大幅拡大にとどまらず、フロントシートバックのショルダー部裏側をラウンド形状にすることで、さらなる広さ感を獲得。より広さを実感できる空間としています。



Photo : 35iL ■メーター類は撮影のため点灯 ■画面はハメコミ合成

## きめ細かな工夫を積み上げて実現した低床化。

高効率な強度設計によってフロア骨格を薄型化するとともに、薄型フューエルタンクの採用、排気システムの配置の工夫などにより15mm低床化。ゆとりの室内高を確保するとともに、走行性能やスポーティなスタイリングにも貢献しています。比較数値は従来モデル比 Honda測定値



## 余裕のボディサイズと取り回しのしやすさを両立。

全長4,940mm、全幅1,845mmの堂々たるボディを持ちながら、フロントコーナー部を大胆にそぎ落とし、運転席からボンネットの先が見やすい厚みのあるフロントノーズとするなど、運転のしやすさにも配慮。パワーユニットのコンパクト化などによる5.7mの最小回転半径やVGR(可変ステアリングギアレシオ)と合わせ、ボディサイズを感じさせない取り回し性を実現しています。

## 爽快感とともに良好な視界を確保。

インストルメントパネル上面を低く抑えるとともに、デザインブレードワイパーの採用や、フロントピラーの断面形状を強度を保ちながらドライバー

から薄く見えるように工夫するなど、爽快感のあるすっきりとした視界を獲得しています。

## 大容量で使いやすいトランクルーム。

荷室長を54mm拡大し、ロングツーリングでも余裕の容量510ℓを確保。トランクリッドの開口幅を広げ、使い勝手を向上しています。さらに、トラン

クスルー機構やアームレストスルー機構を備え、長尺物や大きな物の積載にも対応します。比較数値は従来モデル比 数値はすべてHonda測定値 容量はVDA方式による



トランクスルー



フロント・スライドアームレスト付  
コンソールボックス

## 上質さと使い勝手を追求した充実のユーティリティ装備。

収納性や使い勝手に優れた各種ユーティリティを随所に設置。表皮やリッドを設けたうえで、開き方にもこだわるなど上質感も追求しています。



サングラスボックス



フロントドアポケット



リアセンターアームレスト  
(リッド付カップホルダー・トランクスルー機構付)



センターコンソール・カップホルダー(リッド付)

Dynamism

Intelligence

力強さ



スマートさ

## 力強い280PSの高出力と優れたクルーズ燃費を両立し、高水準のクリーン性能をも実現。進化した可変シリンダーシステム<VCM>搭載新開発V6 3.5ℓ i-VTECエンジン。

燃焼気筒数を切り換える高知能化システム、VCMをさらに進化させた、V6 3.5ℓ i-VTECエンジンを新開発。3.5ℓの排気量を選択したうえで、燃焼効率や吸排気効率を高めることで、無鉛レギュラーガソリン仕様ながら280PSを実現しました。そのうえで、VCMはこれまでのV型6気筒のうち片側バンク3気筒を休止させる制御に加え、2気筒を休止させる4気筒燃焼モードを追加。6気筒燃焼での走行頻度を減らすことで、より優れたクルーズ燃費を実現します。同時に高いクリーン性能も実現し、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。

VCM : Variable Cylinder Management

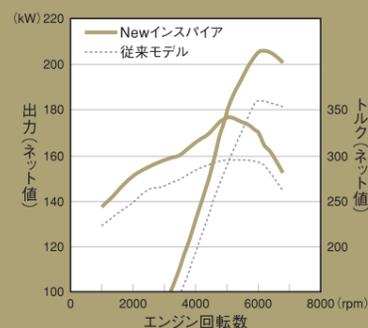
### ■エンジン性能比較

	Newインスパイア	従来モデル
エンジンタイプ	V6 3.5ℓ i-VTEC	V6 3.0ℓ i-VTEC
最高出力 (kW [PS] /rpm)*	206 [280] /6,200	184 [250] /6,000
最大トルク (N・m [kg・m] /rpm)*	342 [34.9] /5,000	296 [30.2] /5,000
10・15モード燃料消費率 (km/ℓ)	9.8	11.4
使用燃料種類	無鉛レギュラーガソリン	無鉛レギュラーガソリン
燃料タンク容量 (ℓ)	70	65
排出ガス認定レベル	国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	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



■V6 3.5ℓ i-VTECエンジン性能曲線図



## レギュラーガソリン仕様でありながら、高出力・高トルクを達成。

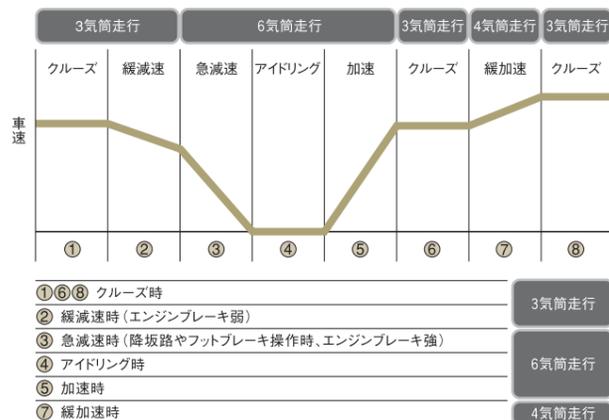
排気量の3.5ℓ化に加え、徹底的な吸排気効率や燃焼効率の向上により、無鉛レギュラーガソリン仕様ながら、206kW [280PS]、342N・m [34.9kg・m]を達成しました。吸気系では、吸気バルブの大径化やリフト量の増加などにより、吸気流量を約10%向上。排気系では、エキゾーストパイプの大径化やサイレンサーの内部構造を見直すことで

排気流量を約35%向上しています。また、Vバンクの根元からオイルを吹き上げ、効果的にピストンを冷却するピストンオイルジェットの採用に加え、小径プラグの採用によって燃焼室上部の冷却水流路を拡大するなど冷却効率を向上。これらにより耐ノッキング性能を高め、10.5という高圧縮比を実現することで燃焼効率を向上しています。比較数値は従来モデル比

## 燃焼モードを6気筒、4気筒、3気筒に切り換える、可変シリンダーシステム<VCM>。

これまでの6気筒燃焼、3気筒燃焼に加え、4気筒での燃焼も可能とし、さらなる実用燃費向上を実現しました。発進・加速時や登坂時など高出力が必要な場合には、6気筒すべてを作動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 (1.75ℓ) 状態で走行。さらに、これまで気筒休止状態にならなかった比較的高い速度域での緩やかな加速時に4気筒 (2.33ℓ) 状態で走行することで、高速走行時の燃費性能を向上しました。しかも気筒休止時には休止シリンダー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。

■VCM動作イメージ

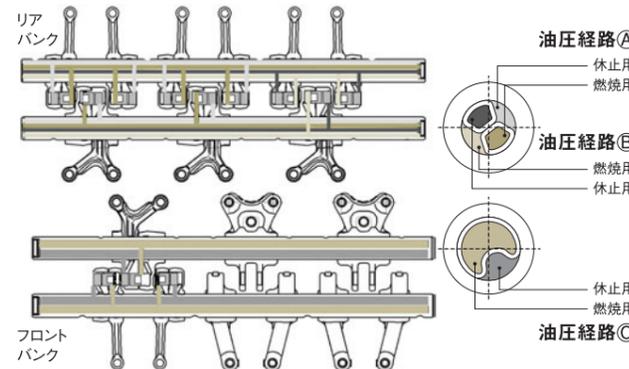


- ①⑥⑧ クルーズ時
- ② 緩減速時 (エンジンブレーキ弱)
- ③ 急減速時 (降坂路やフットブレーキ操作時、エンジンブレーキ強)
- ④ アイドリング時
- ⑤ 加速時
- ⑦ 緩加速時

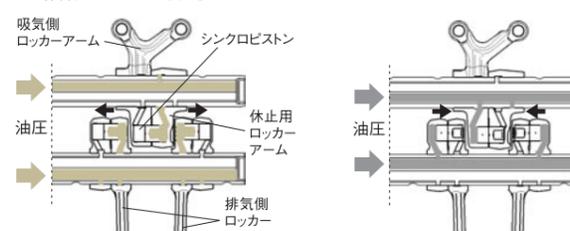
## 【3つの燃焼モード切り換えを実現した、高度なVTEC機構。】

リアバンク3気筒の休止制御に加え、フロントバンク、リアバンクの各1気筒を休止させる4気筒燃焼モードを可能とするために、フロントバンク側に2系統、リアバンク側に4系統の油圧経路を備えた高度なVTEC機構を採用しています。

■気筒休止VTEC油圧経路概念図



■気筒休止VTEC作動概念図



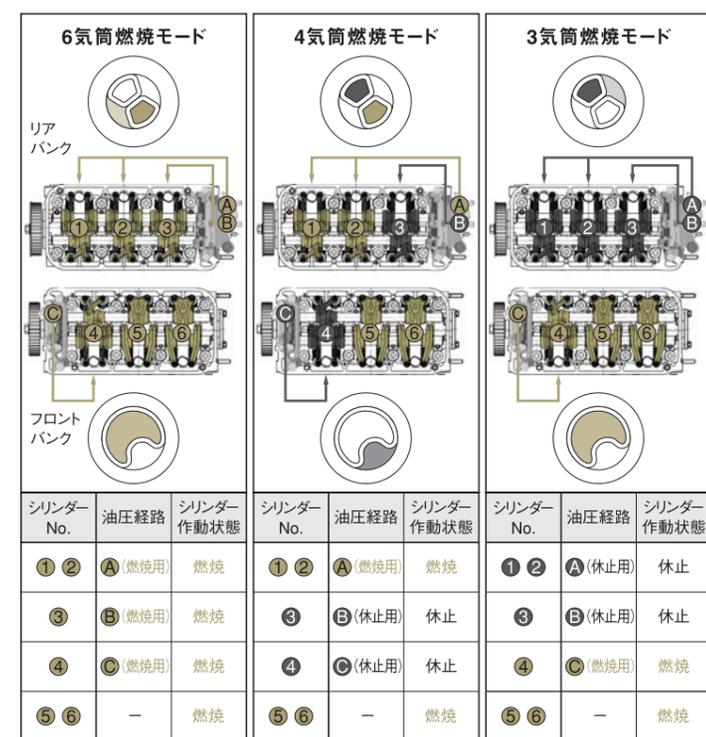
【燃焼時】

吸・排気側 (バルブリフト用) ロッカーアームと休止用ロッカーアームをシムピストンによって連結し、バルブを駆動。

【気筒休止時】

シムピストンを移動させ吸・排気側 (バルブリフト用) ロッカーアームと休止用ロッカーアームを分離。バルブリフト用ロッカーアームはリフト量ゼロのカム上にあるため、吸・排気バルブともに閉じた状態で休止。

■燃焼モード切り換え概念図



## 【ドライバーに違和感を与えない気筒休止制御。】

VCM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、適切な燃焼モードに切り換えます。よりの確な制御を行うために、油圧が切り換えに適切であるかの判断や、キャタライザーの温度低下や上昇のしすぎを防ぐための判断なども同時に

行なっています。また燃焼気筒数切り換え時は、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ロックアップの締結率可変制御などを行い、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与えないスムーズな作動を実現しています。

## 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、3気筒休止状態が長く続きリア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、確実に排気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配置したリアA/F (広域空燃比) センサーおよびO<sub>2</sub>センサーに加え吸気側にエアフローメーターを採用し、きめ細かく空燃比を制御。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しました。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。

■排気ガス浄化システム



「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。

■EGRシステム



直下型キャタライザーで浄化後の排気ガスを吸気側に導入

## 気筒休止時の燃費性能をさらに向上。

直下型キャタライザーで浄化された排気ガスを吸気側に戻す方式のEGR (排気ガス再循環) システムを採用し、気筒休止時のEGR導入も可能としました。VCMによる高知能な燃焼気筒数制御や燃焼効率の向上と合わせ、低燃費化に貢献しています。

Dynamism

Intelligence

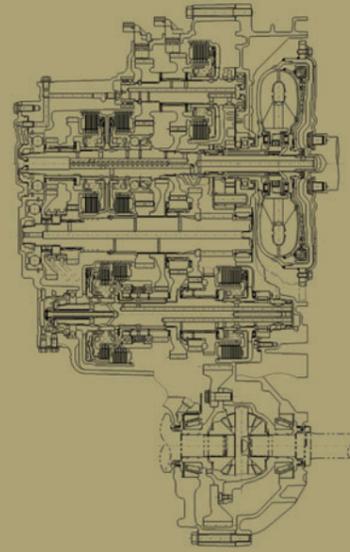
力強さ



スマートさ

## エンジンの特性を最大限に引き出し、力強い加速と低燃費を実現する、5速オートマチックトランスミッション。

V6 3.5ℓ i-VTECエンジンの高い動力性能と優れた燃費性能をともに引き出す、コンパクトな5速オートマチックトランスミッションを採用しました。可変シリンダーシステム〈VCM〉の特性を活かしたギアレシオ設定や、減速ロックアップの応答性向上、低フリクションクラッチディスクの採用などにより、鋭い発進性能とスムーズな加速、優れたクルーズ燃費を両立。また、コンパクト化を追求するとともに、より低い位置にマウントすることで低重心化を図り、操縦安定性の向上にも貢献しています。



## VCMの特性を活かし、加速性能と低燃費を両立させるギアレシオ設定。

エンジンの3.5ℓ化と、3モード化したVCMの特性を最大限に引き出すギアレシオ設定としました。5速ギアのレシオを従来モデルよりもさらに低めに設定し、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。また、この5速ギアのローレシオ化によって気筒休止状態での走行が広範囲で可能となり、力強い加速と低燃費の両立に大きく貢献しています。

## 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→3速までの減速ロックアップとフューエルカットの連続作動が可能となえ、ロックアップクラッチにロックアップアシストスプリングを

追加することで、ロックアップする際の応答時間を大幅に短縮。さらなる低燃費化に貢献しています。

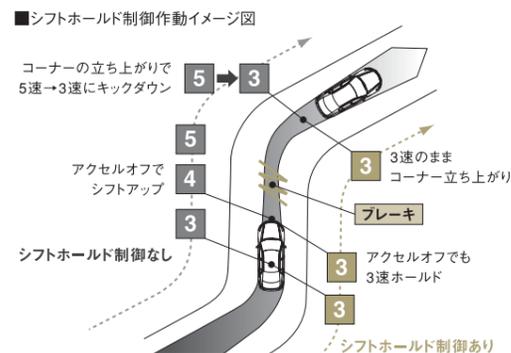
## 気筒休止状態におけるロックアップ作動時の振動を効果的に低減。

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6気筒燃焼時と比べて大きくなります。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気筒燃焼時と同等の振動レベルに抑えています。

## 不要な変速を抑え、スポーティな走行を楽しめる、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ることで、タイムラグのない鋭い加速が得られます。



Dynamism

Intelligence

ダイレクト感



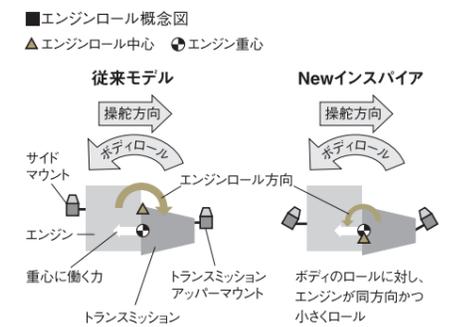
しなやかさ

## ダイレクトな操作感としなやかな乗り心地を高次元で両立した、新開発シャシー。

安心感のある高いスタビリティや、軽快かつ確かな手応えのハンドリング、しなやかでフラットな乗り心地を高次元で両立するために、低重心化と、ワイドトレッド&ロングホイールベースを活かすサスペンションジオメトリーを追求。シャシー各部の高剛性化およびリアフロアテイングサブフレームや225/50R17の大径・ワイドタイヤの採用などと合わせ、操縦安定性と乗り心地を高いレベルで両立しました。さらに、VGR(可変ステアリングギアレシオ)の採用やブレーキバランスの向上などにより、リニアな操作フィールを獲得しています。

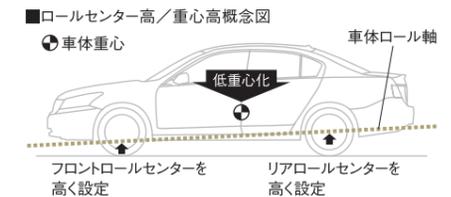
## 一体感のある走りに貢献する徹底的な低重心化。

ボディサイズとエンジン排気量を拡大しながら一体感のある乗り味を実現するために、低重心化・低慣性化を追求しました。エンジンを10mm低くマウントし、さらに、サイドマウントとトランスミッションアッパーマウントを慣性主軸付近に傾斜配置することで、エンジンのロール中心をエンジン重心よりも低くするとともにロールアーム長を短縮。これにより、ボディのロールに対しエンジンが同方向に小さくロールすることで一体感のある旋回フィールを獲得しました。また、燃料タンクは成型自由度の高い樹脂製とし、容量を増加しながら45mm薄型化するとともに430mm前方に配置して低慣性化。これらにより、車体全体で低重心化を実現しています。比較数値は従来モデル比



## ハイレベルなスタビリティを生むサスペンションセッティング。

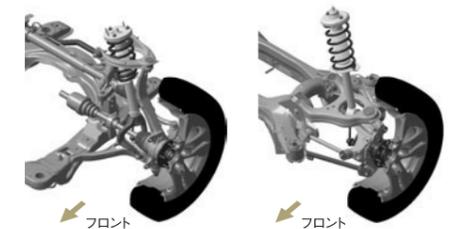
ロールセンター高を高くするとともに、車体のロール軸を前下がりに設定することで旋回時のロールを抑制し、ドライバーの感覚に合ったスムーズなロールフィールを獲得しました。同時にフロントの転舵キャンパー変化を大きくすることで、低重心化と合わせ旋回時におけるタイヤの接地性を高め、操縦安定性を向上しています。また、低重心化と60mmのロングホイールベース化により車体のピッチングモーメントを低減したうえで、フロントのアンチダイブ角、リアのアンチリフト角をそれぞれ増加し、制動時の車体の姿勢変化を抑制。制動時の安心感を高めています。比較数値は従来モデル比



## 【ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション】

ハイマウントタイプのダブルウィッシュボーン・サスペンションを採用し、操縦安定性と乗り心地を高次元で両立するジオメトリーを追求。さらに、メカニカルコンプライアンス角の適正化や、コンプライアンスブッシュの大径化により、いっそう乗り心地を向上しています。

## ■ダブルウィッシュボーンフロントサスペンション ■マルチリンクダブルウィッシュボーンリアサスペンション



## 【新開発マルチリンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション】

A型アッパーアーム、2本のロアアーム、コントロールアームの4本で構成されるマルチリンクタイプのダブルウィッシュボーン・サスペンションを開発。すべてのアームをフロアテイング支持されたサブフレームに取り付ける構造とし、コンプライアンス特性をサブフレームに持たせることでジオメトリー剛性を高めました。横剛性を大幅に高める高剛性リアハブユニットベアリングの採用と合わせ、高い安定性と優れた乗り心地を両立しています。

## ダイレクトなステアフィールとボディの大きさを感じさせない取り回し性を実現した、VGR(可変ステアリングギアレシオ)。

ステアリングの切り始めはスムーズで、切り増すほどに操舵量に対してより大きなタイヤ切れ角が得られるVGRを採用し、専用のレシオ設定としました。優れたシャシーバランスによって高い車両安定性が得られた結果、全体にクイックなレシオ設定が可能となり、ロック・トゥ・ロックを従来モデルの

約3回転から約2.5回転に減少。高速走行での車線変更では安心感のある操作感を、コーナリング時には確かな手応えを感じるダイレクトなハンドリングを、低速走行でのUターンや車庫入れ時には、ボディの大きさを感じさせないきびきびとした取り回し性を実現しています。VGR:Variable Gear Ratio

## 剛性感と、リニア感のあるブレーキフィール。

制動時の車体姿勢を安定させたうえで、リアブレーキに大径キャリパーピストンを採用し、前後ブレーキバランスを適正化。安心感のある優れた制動性能を発揮します。また、マスターシリンダーを小径化するとともに、

取り付け剛性の高いタイロッド構造とすることで、軽量化と高剛性化を両立。さらに、最適なブレーキペダルレシオ設定とすることで、剛性感のある、リニアなブレーキフィールを実現しています。

Dynamism

Intelligence

頑強さ



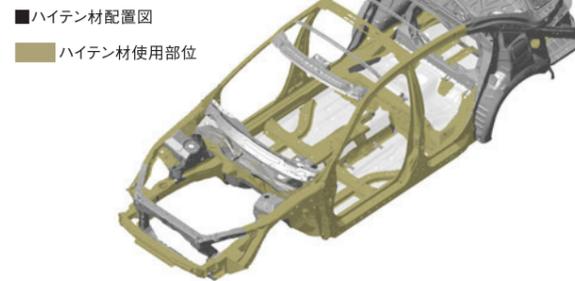
軽快感

## 軽量かつ高剛性、さらには空力をも徹底追求した、高効率ボディ設計。

クルマのすべての性能を支える基礎となるボディには、さまざまな性能をすべて高いレベルで達成することを求め、CAE（コンピュータによる強度・剛性・衝突解析）を駆使するとともにテストコースでの走り込みを重ね、精度の高い、高効率なボディ設計を行いました。軽量部材の採用を拡大したうえで板厚や断面形状の最適化を追求し、結合強度も徹底して高めることで軽快な運動性能やゆとりの室内空間、優れた衝突安全性能を高次元で融合した、軽量かつ高剛性のボディ骨格を完成。さらに、空力性能を向上するなど、走行安定性や燃費性能、静粛性などを高いレベルで実現しました。また、外観品質の細部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追求しています。

### 極めて高い効率を実現した、軽量・高剛性ボディ。

ホイールベースを拡大しながら、ねじり剛性を約20%向上させるなど極めて高い静剛性を達成。さらに、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、フロント左右剛性で約36%、リア上下剛性で約33%高めるなど、ハイレベルな動剛性も実現しています。また、ボディの骨格主要部材の約48%に軽量で強度の高いハイテン材（高張力鋼板）を採用。剛性を高めながら大幅な軽量化を達成しています。 比較数値は従来モデル比



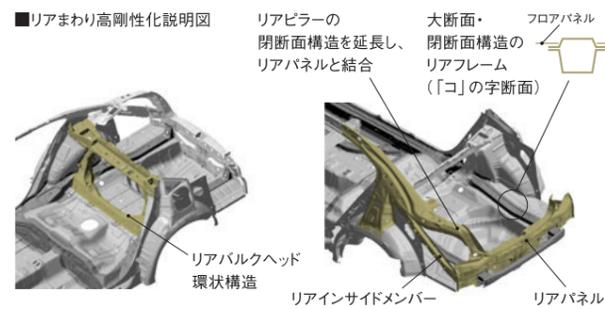
#### [フロントまわりの高剛性化]

ロアメンバーを追加し、メインフレームとの結合を強化したうえで、左右のダンパー取り付け部を結合するストラットタワーバーを追加。フロント左右剛性を向上し、応答性に優れたハンドリングを実現しています。さらに、ステアリングハンガービームを左右のフロントピラーを結合する剛性部材として活用しています。



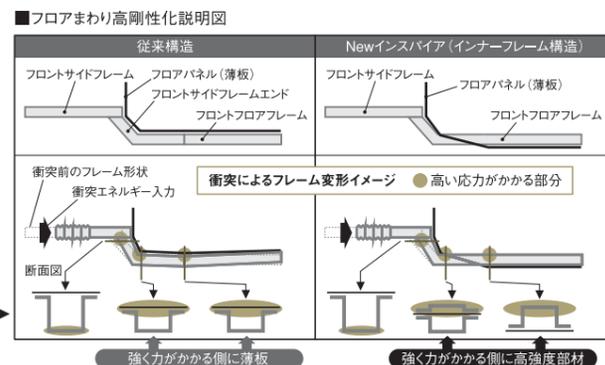
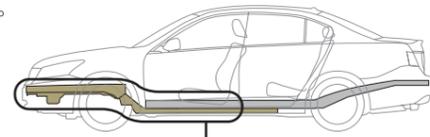
#### [リアまわりの高剛性化]

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拡大し、使い勝手も向上しています。さらに、リアピラーの閉断面構造を延長し、リアパネルとスムーズに結合したほか、リアインサイドメンバーを追加。この結果、接地感の高い安定した走りやフラットな乗り心地を実現しています。また、リアフレームには、従来の上開放の「コ」の字断面に加え、その上部に逆向きの「コ」の字断面を配し、大断面かつ閉断面の構造を実現。後面衝突に対する衝撃吸収性能を高めています。



#### [フロアまわりの高剛性化]

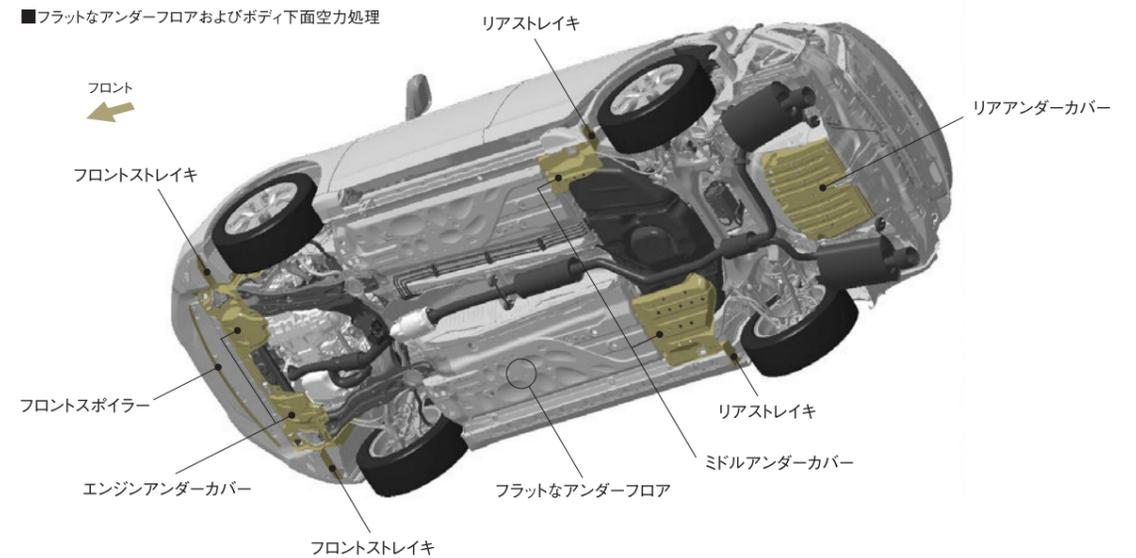
フロントフロアフレームを室内側に配置するインナーフレーム構造を採用。これにより、衝突時に高い応力がかかる部分への高強度部材の効率的な配置が可能となり、軽量でありながら優れた衝突エネルギー吸収効率を達成しています。また、この構造により低床化と、空力性能に優れたフラットなアンダーフロアを実現しています。



### フラットなアンダーフロアが生み出す、優れた空力性能。

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を追求しました。フロントフロアのインナーフレーム構造により実現したフラットなアンダーフロアに加え、ボディ下面へ効果的に

空力パーツを配置。三次元形状のキャビンや徹底したフラッシュサーフェス化などと合わせ、優れた空力性能を実現しています。



### 低慣性化も追求した、走りのための軽量化。

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。ボディ骨格にハイテン材（高張力鋼板）を広く使用したうえで、各部の構造を合理化して効率よく強度を確保しました。さらに、ボディ部品や、サスペンション部品などに積極的にアルミ材や樹脂を使用したほか、防音アンダーコートや室内の吸音材に軽量で高性能な

材料を採用するなど、骨格や部材レベルで大幅な軽量化を実現。従来部材、従来構造を採用した場合に対して約26kgの軽量化を達成しています。また、車体の重心から遠い部分を積極的に軽量化するとともに、燃料タンクなどの重量物を車体重心に近づけることで、さらなる運動性能向上に寄与しています。 数値はHonda測定値

### 細部にわたり外観品質を追求。

フロントワイパーに従来のものより高さを抑えたデザインブレードを採用。外観品質と高速走行時の払拭性能を高めるとともに、風切り音の低減にも貢献します。また、サンルーフ外周部のシール部材をスリム化したほか、ドアサッシュのインナー部に樹脂ガーニッシュを備えるなど、細部にわたり質の高いしつらえを施しています。



デザインブレードワイパー

Dynamism

Intelligence

心地よいエンジン音 × 知能的な静かさ

不快なノイズを消し、力強いエンジン音を活かした、ドライビングに心地よい静粛性。

振動・騒音を発生源で低減したうえで、ボディやシャシー各部の剛性を徹底して高めるなど、エンジンノイズやロードノイズの原因となる振動の室内への伝達を効果的に抑制。さらに、室内に侵入するノイズの遮音・吸音処理を適所に施しました。その結果、上級セダンにふさわしい静かさに加え、クルマの加速にリニアな心地よいエンジン音を楽しめる、ハイレベルな静粛性を実現しています。

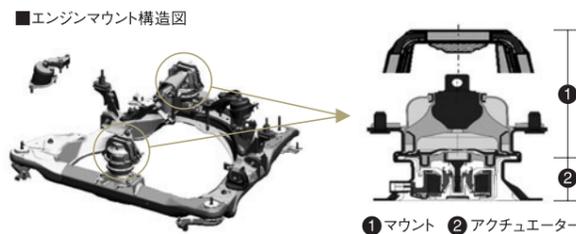
エンジンまわりの静粛性。

サイドマウントとトランスミッションアッパーマウントを慣性主軸付近に配置し、エンジンの制振性を向上。可変シリンダーシステム〈VCM〉に対応した、アクティブコントロールエンジンマウントやアクティブノイズ

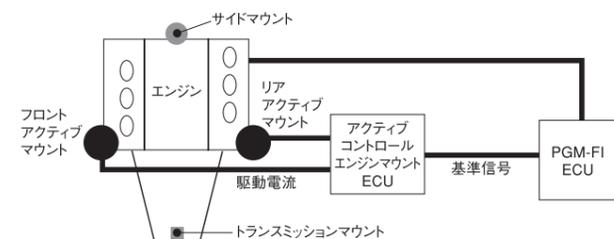
コントロールを採用し、気筒休止時にも優れた静粛性を発揮します。また、エアインテークなど吸気系の容量や形状を工夫し、エンジン回転にリニアな吸気音を実現しています。

エンジン振動を予測し打ち消す作動を行う、アクティブコントロールエンジンマウント。

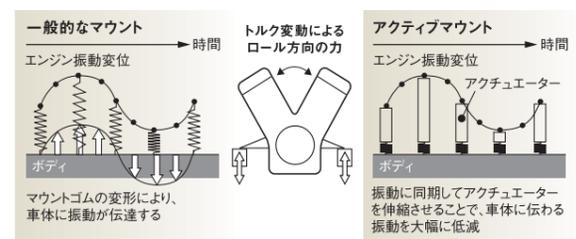
エンジン振動の変位をクランク回転変動から推定して打ち消す作動により、気筒休止時のエンジン振動を抑えるアクティブコントロールエンジンマウント。エンジンの前後を支持するこのマウントは、液封マウントの下部に内蔵したアクチュエーターを、エンジン振動に対し同位相・同周期で伸縮させることで振動を吸収。気筒休止状態であることを感じさせない高い防振性能を実現します。Newインスパイアでは、VCMの3モード化に伴いアクチュエーターを高出力化。さらに気筒休止時やアイドル時に限らず、発進・加速時などでも効果を発揮する新制御を採用しています。



■エンジンマウントシステム構成図

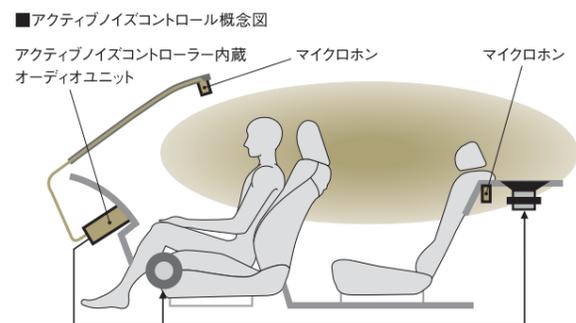


■エンジンマウント概念図



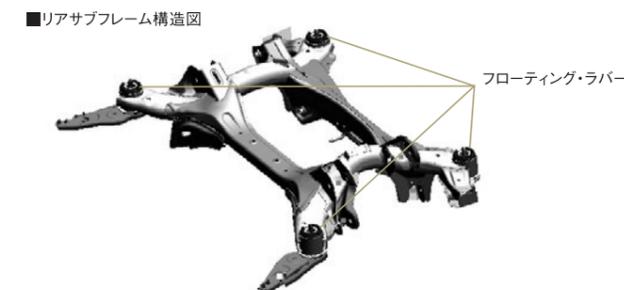
気筒休止時のこもり音を打ち消す、アクティブノイズコントロール。

気筒休止時などのエンジンからのこもり音をさらに低減するために、こもり音と逆位相の音を発生して打ち消す、アクティブノイズコントロールを採用しました。エンジン回転パルスをもとに、制御対象の周波数を特定し、打ち消し信号を生成。オーディオスピーカーから音として出力し、こもり音を低減します。さらに、ルーフ前端部とリアトレイに内蔵したマイクロホンからの入力を常に分析し、打ち消し信号を随時更新することで精度を高めています。



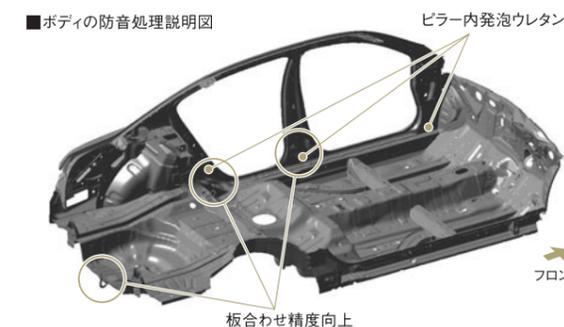
シャシーまわりの静粛性。

サスペンション取り付け部を徹底的に強化したうえで、リアサブフレームをフローティング支持。フローティング・ラバーには、前後方向にコンプライアンス特性を、上下方向にロードノイズやショック音を低減する特性を持たせました。さらに、リアナックルのアルミ化や徹底したシミュレーション解析により、サスペンションからの振動入力を効果的に低減しています。

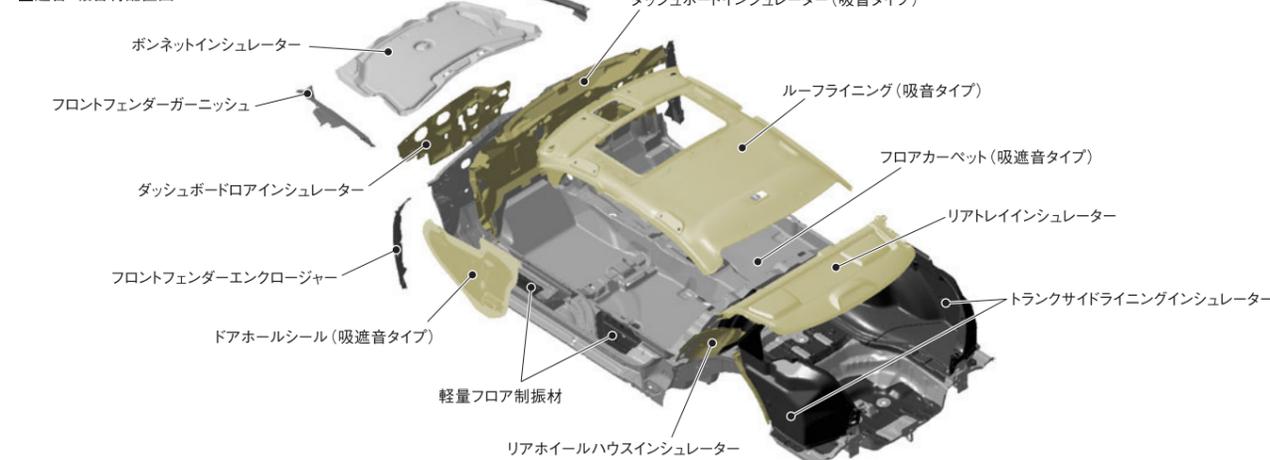


キャビンまわりの静粛性。

ピラーの結合部を強化するなどボディ剛性を高めることで、ボディパネルの共振を抑え、こもり音を低減。センターピラー、リアホイールハウス、トランクまわりの板合わせ部を平らにし、穴や隙間をなくしたうえで、各ピラーの下部に発泡ウレタンを配置することで音の侵入を抑制しています。そのうえで、室内を囲むように軽量で高性能な吸音材を効果的に配置。さらに、路面からのノイズをより効果的に防ぐために、下側を遮音層、上側を吸音層とした吸音カーペットを新たに採用し、静粛性向上と軽量化をより高次元で達成しています。また、サイドシルおよびリアホイールハウス下面に発泡性のアンダーコート塗布することで、石はねによるノイズの低減も図っています。



■遮音・吸音材配置図



風切り音の低減。

ボンネット後端部やフロントピラー、ドアミラーを空力効果の高い形状にするとともに、デザインブレードワイパーやフロントスポイラーを採用。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。

■風切り音低減説明図



## いっそうの安心と快適をもたらす、先進の機能。

### 高速道路での運転負荷を軽減する

#### 車速／車間制御機能

##### ACC (アダプティブ・クルーズ・コントロール)。

(35iL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。ACC : Adaptive Cruise Control

■車速／車間制御機能 (ACC) 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。

●ACC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。



### Hondaスマートキーシステム

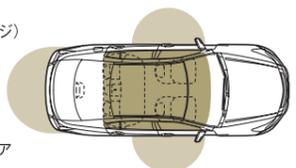
#### (イモビライザー機能付) (全タイプに標準装備)

Hondaスマートキーを携帯することで、ドアの施錠／解錠やトランクの解錠、イグニション操作が行えるHondaスマートキーシステム。システム作動モードを切り換えられるHondaスマートキーシステムモードスイッチを備え、OFF時にはキースレスエントリーシステム同様の使い方もできます。ID認証は電波を利用しているため、Hondaスマートキーをカバンなどに入れたままでも作動。また、Hondaスマートキーには万一の電池切れに備え、ドアの施錠／解錠、エンジン始動に使える内蔵キー (イモビライザー機能付) を備えています。

Hondaスマートキーシステムは、解錠・施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。

#### ■Hondaスマートキー認証エリア (イメージ)

Hondaスマートキーの認証エリアは運転席/助手席とリアトランク周辺。エンジンの始動はHondaスマートキーが車内にあることが条件となります。



●エントリーエリア ●エンジン始動エリア

Hondaスマートキーシステムモードスイッチ状態	ON	OFF
アンロック (解錠)	Hondaスマートキーを携帯し、フロントアウトドアハンドルを握る、またはトランクオープンスイッチを押す。	Hondaスマートキーのアンロックボタンを押す。
ロック (施錠)	Hondaスマートキーを携帯し、フロントアウトドアハンドルのロックボタンを押す。	Hondaスマートキーのロックボタンを押す。
イグニション操作	Hondaスマートキーを携帯し、エンジン始動ノブを押しながら回す。	Hondaスマートキーをスマートキースロットに挿し込み、エンジン始動ノブを押しながら回す。 (スマートキースロットに挿し込まないとイグニション操作はできません)

### オーディオマルチセレクター付オーディオシステム

#### (インダッシュ6連奏CDチェンジャー+

#### AM/FMチューナー+6スピーカー) (35TLに標準装備)

Newインスパイア専用の音響チューニングを施した高音質のオーディオシステム。ダイヤル式のマルチセレクターと3行表示のディスプレイを備え、ラジオの選局やCDの選曲を直感的にスムーズに行えます。さらに、車速連動ボリュームコントロール機能を備え、ステアリングホイールにはオーディオリモートコントロールスイッチも装備。CDプレーヤーは、MP3形式やWMA (Windows Media Audio) 形式にも対応。またAUX端子を備え、携帯オーディオプレーヤーなどを接続して楽しむこともできます。



### インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー

#### (左右独立温度/GPS制御偏日射コントロール式) (35iLに標準装備。35TLにメーカーオプション)

フロント左右席の独立温度コントロールに加え、GPS情報や日射センサーによって日射の強さや方向を判断して温度や風量を制御する、フルオートエアコンディショナーを35iLに標準装備。35TLは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を装備しています。

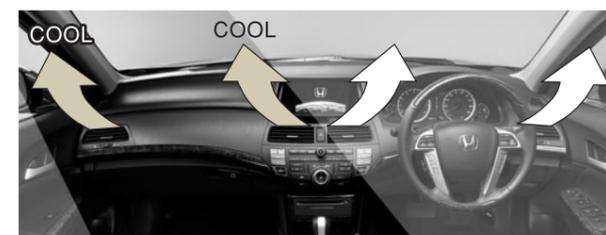
#### [左右独立温度コントロール機能]

運転席と助手席の温度設定を独立して行え、好みに応じた温度コントロールが可能です。

#### [GPS制御偏日射コントロール機能]

GPS情報や日射センサーから日射の方向や強さを判断し、左右の温度や風量を自動でコントロール。同じ方向に長距離移動している時など、日射が強い側により冷たいエアを出します。

■エアフローイメージ (GPS制御偏日射コントロール: 助手席側から日射がある場合)



### リアベンチレーション (全タイプに標準装備)

センターコンソール後面にリア席専用のエアコンアウトレットを装備。フロント席のエアコンと連動して作動し、リア席でも素早く快適な温度が得られます。



リアベンチレーション

### 電動リアサンシェイド (全タイプに標準装備)

強い日差しを遮り、後席の快適性を高める電動昇降式のサンシェイド。後方視界を考慮したメッシュタイプとしています。ATシフトレバー横にあるプッシュスイッチで上昇/下降が行えるほか、シフトレバーをリバース位置にすると自動的に下降します。



電動リアサンシェイド

### 雨滴検知ワイパー (35iLに標準装備)

フロントガラスのルームミラー付近に設置した近赤外線センサーによって雨滴量を検知。降雨量に応じてワイパーの作動を自動制御します。ワイパーレバーのボリュームダイヤルで感度調整も行えます。

### 親水/ヒートドドアミラー+フロントドア撥水ガラス (全タイプに標準装備)

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フロントドアガラスを装備。雨の日の視界をクリアにします。



親水/ヒートドドアミラー



フロントドア撥水ガラス

### オートライトコントロール (全タイプに標準装備)

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。

### 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セレクトレバーをPポジションに入れるとロックを解除します。

## 先進・高精度なカーライフ・サポートシステム。

### ナビゲーションシステムと インターナビ・プレミアムクラブを統合した、 革新の「Honda インターナビシステム」。

高精度で充実した「ナビゲーション機能」と、インターナビ・プレミアムクラブの「双方向情報サービス」、さらには「AV機能」や「車両情報」をトータルに融合した、Honda インターナビシステム。画面操作でも音声操作でも、直感的なインターフェイスとスピーディなレスポンスでかつてない高精度な情報が得られ、ドライブをより快適にサポートします。



Photo: 35iL ■メーター類は撮影のため点灯 ■画面はハモミ合成

### Honda HDDインターナビシステム+プログレッシブコマンダー<リアカメラ付>

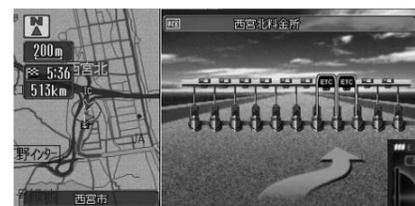
(8インチワイドディスプレイ、TV<ワンセグ>/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、携帯電話入力端子)+6スピーカー+ETC(35iLに標準装備、35TLにメーカーオプション)

大画面8インチワイドディスプレイや大容量HDD(40GB)、そして操作性に優れたプログレッシブコマンダーを採用した、最新鋭のナビゲーションシステム。HDDならではの圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能に加え、新たにナビゲーションに連動するETC機能も搭載しました。また、DVDビデオの再生機能や音楽CD約3,000曲分(1曲あたり4分の場合)をHDDにストックできるサウンドコンテナ機能に加え、地上デジタルTV放送<ワンセグ>やUSB接続によるデジタルオーディオへの対応など、オーディオ&ビジュアル機能も充実。さらに、Bluetoothに対応し、携帯電話との接続をワイヤレスで手軽に行えます。

■プログレッシブコマンダー  
多機能を簡単に操作できる画期的なコントローラー。操作性のよいジョイスティックとコマンドホイールの組み合わせで、さまざまな機能へスピーディにアクセスできます。



### ドライブのさらなる快適を提供する、インターナビシステムの多彩な機能。



■ETC  
ナビゲーション機能と連動して、情報の画面表示などが可能です。



■デジタルオーディオ再生/コントロール  
USB接続によりデジタルオーディオ\*1に対応。曲目などがディスプレイに表示されデジタルオーディオを車載オーディオのように扱えます。



■リアカメラ  
リア部分にスマートに内蔵した高感度カメラによる見やすいカラー画像で、後退時の安心感を高めます。



■多彩な機能を階層的に分類  
プログレッシブコマンダーで目的の機能を選択していくだけで、目的地設定や各種機能の操作もスピーディ。



■音声認識機能  
ステアリングホイールのスイッチを押して、音声で操作できる音声認識機能は、ナビゲーションシステムだけでなくエアコン、オーディオ操作も可能。



■3Dマップ  
3DポリゴンによるHDDならではの表現力で、ランドマークの形や高さまでリアルに再現。



■ハンズフリーテレホン対応(モデム内蔵)  
携帯電話を接続すれば、インターナビ・プレミアムクラブへの接続はもちろん、ステアリングスイッチの操作でハンズフリーテレホン機能も使用できます。

【その他の主な機能】  
3D透過描画 高速ガイド リアル高速入口拡大図 サウンドコンテナ機能 DVDビデオ再生 CD<CD-R/RW>再生(MP3/WMA対応)  
PCカードスロット(MP3/WMA再生、ナビデータ保存・読み込み、カードモデム対応) ワンセグTVチューナー AM/FMチューナー VICIS\*2FM多重レシーバー 最大40W×4chアンプ  
\*1 一部のデジタルオーディオは対応できないものがあります。\*2 VICISは全国主要都市および全国の主要高速道路でサービスされており、順次サービスエリアが拡大されています。●テレビ映像、DVDビデオ再生映像等は停車時にパーキングブレーキをかけなければご覧いただけません。走行中は安全のため音声のみとなります。●走行中は細街路の表示およびプログレッシブコマンダーによる操作が制限されます。■写真のディスプレイ画像は実際とは多少異なる場合があります。■Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

## internavi Premium Club (入会金/年会費不要)

<http://www.premium-club.jp/>

インターナビVICIS | 安心ドライブサポート | スマート地図更新サービス | 便利で多彩なサービス

インターナビ・プレミアムクラブは  
Honda HDDインターナビシステムに携帯電話を  
接続するだけで簡単に利用できるサービスです。  
よりきめ細やかなルート案内をはじめ、  
気象情報、地図更新などをデータ通信でスピーディに  
取得し、より快適なカーライフをサポートします。

### 目的地までのより早い道がわかる インターナビVICIS

インターナビVICISは、通常のVICIS情報に加えて、インターナビ・フローティングカーシステムと渋滞予測情報によって、より広い範囲の細かい交通情報をカバー。目的地により早く到達するルートを案内する、Honda独自の交通情報です。

#### ■VICIS情報の再配信

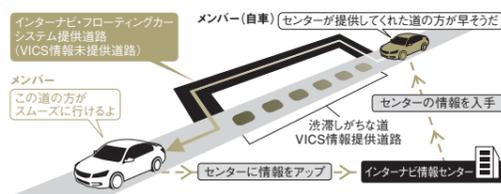
通常のVICIS情報では得られない、より広い範囲のVICIS情報を提供します。

#### ■インターナビ・フローティングカーシステム

インターナビ・プレミアムクラブのメンバーの走行データを収集し、通常のVICIS情報が提供されていない道路でも精度の高いルート案内を実現します。

#### ■渋滞予測情報

リアルタイムの交通状況変化と蓄積されたデータをもとに、出発時はもちろん、目的地に向かう走行時も常に3時間先までの交通状況を予測。渋滞を先に見越したルートを案内します。



### 気象と防災の情報を提供 安心ドライブサポート

#### ■インターナビ・ウェザー

雨や雪、津波といった、目的地までのドライブに影響を及ぼすルート上の気象情報を提供。3時間先までの気象情報を配信し、ナビ画面上で雨や雪の動きのデータを1時間単位で確認できます。さらに、防災情報として「地震情報」と「豪雨地点予測情報」の提供を開始しました。

#### ◆地震情報

震度5弱以上の地震の情報をナビ画面でお知らせします。

#### ◆豪雨地点予測情報(世界初\*)

従来の天気情報に加え、インターナビVICISの通過予定時刻をもとに、およそ10分先の豪雨予測地点を警告し、安全運転をサポートします。  
\*カーナビゲーション向けとしては世界初

#### ◆地震発生時 安否確認システム(登録制)

ドライバーが震度5弱以上の地震発生エリアにいた時に、事前に登録したメールアドレス(家族などに)自動でクルマの位置を知らせるとともに、ナビ画面からドライバーが自分の安否を家族に知らせることができるシステムです。

### 地図データをすばやく更新 スマート地図更新サービス

地図更新がいつでもスピーディに。綿密な情報サービスによる新しいデータで、より正確なルート案内が実現します。

#### ■新規道路データ配信

新規に開通する主要道路の差分データを配信。その中でも特に利用頻度が高く交通ネットワーク上重要な道路は、世界初「リアルタイム地図更新技術」により開通と同時に配信します。  
\*道路開通とはほぼ同時に地図更新が完了するシステムとしては世界初

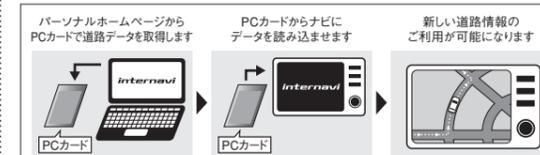


#### ■スマート全地図更新

専用のDVDでハードディスク内の全地図データをスマートに更新。従来必要であったハードディスクのお預かりが不要となり、約30分で新地図を利用可能。初回車検前に1回無償で更新いたします。  
●ご要望に応じて随時無償にて更新いたします。

#### ◆PCカードでデータ取得

パソコンからパーソナルホームページに接続し、PCカードで新しい道路のデータ取得が可能。携帯電話に接続することなく、データのダウンロードがすばやく行えます。また携帯電話による通信コストが不要です。



### カーライフをより快適にする 便利で多彩なサービス

#### ■駐車場セレクト

インスパイアのサイズを自動認識し、入庫可能な駐車場を案内。さらに、料金や目的地までの距離など、設定した条件に合う駐車場が表示されます。

#### ■パーソナル・ホームページ

Honda HDDインターナビシステムとの連携機能を持ったパーソナル・ホームページを提供。インターネットを介して、Honda HDDインターナビシステムとパソコン、携帯電話を連動させ、豊富な情報でドライブのプランニング等をサポートします。●パーソナル・ホームページを利用するには、インターネットに接続できるパソコン、携帯電話が必要です。

#### ◆出発時刻アドバイザー

おすすめの出発時刻を予想し、お知らせ。パソコンのパーソナル・ホームページ上で、希望する時刻に到着するための出発時刻とルートが検索できます。

#### ◆Hondaからのお知らせ

お客様のクルマごとの新しい地図データやリコールなどの情報があるとHondaからお知らせします。(インターナビ・プレミアムクラブ接続時)

#### ◆ドライブ情報

ドライブ先のおすすめスポットを紹介。

#### ◆カーカルテ

愛車メンテナンス情報などをお知らせ。

#### ■各種携帯電話に対応

Bluetooth非対応の携帯電話には、インターナビ・ハンズフリー-TELコード(FOMA用/WIN用/PDC方式用/au cdmaOne方式用)をご用意しております。(ディーラーオプション)



Photo: インターナビ・ハンズフリー-TELコード(ディーラーオプション)

#### ■定額通信プランもご用意

WILLCOMより別売の通信カードを使用し、各種サービスを定額の通信料でご利用いただけます。詳しくは <http://www.premium-club.jp/PR/willcom/> \*ハンズフリー通話等の音声通話には対応していません。

■仕様ならびにサービスは予告なく変更・終了することがありますので、あらかじめご了承ください。  
 ●携帯電話の機種によっては一部、インターナビ・プレミアムクラブのサービスがご利用いただけません。対応携帯電話はインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。  
 ●情報は取得できるのは、お使いの携帯電話の利用可能区域です。  
 ●通信費はお客様負担となります。●サービスを受けるには、Honda販売会社での会員登録が必要です。●サービスは、クルマに付帯するものです。●インターナビ・プレミアムクラブのサービスは、入会金、年会費、月々の使用料は不要です(QQコール等一部サービスを除く)。●地震発生時安否確認システムは利用規約の確認と利用登録が必要となります。●写真のディスプレイ画像は実際とは多少異なる場合があります。イラストは機能説明のためのイメージ図です。■VICIS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。

ドライビングの喜びと快適を支える、確かな信頼。

リアルワールドを見据え、進化を続けるGコントロール技術。

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。



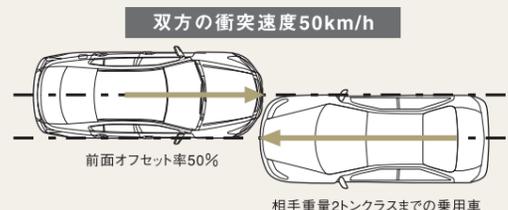
乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立し、全方位からの衝突にも対応。

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目指し、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

■クルマ相互の衝突実験/テストモード



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目指し、交通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、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。

自己保護性能のみならず、相手車両への攻撃性低減も視野に入れた、革新のコンパティビリティ対応ボディ。

Hondaは、さまざまな相手車両との衝突を想定したクルマ相互の衝突実験・研究を重ね、乗員を守るための自己保護性能をいっそう進化させるとともに相手車両への攻撃性を低減するという、相反する2つの要素を両立させるコンパティビリティ対応技術を追求。「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



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験 (左インスパイア)

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、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

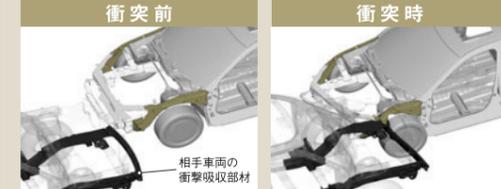
います。こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、衝突時に高い応力がかかる部分へ高強度部材を効率よく配置できるインナーフレーム構造をフロアに採用するなど、前面衝突に対して優れた衝撃吸収性を発揮します。また、ボディ骨格ではハイテン材(高張力鋼板)の採用を大幅に拡大するなど、全方位からの衝突に対してエネルギー吸収効率の高い構造を実現しています。

■コンパティビリティ対応ボディ



相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止

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。



衝突時の衝撃の分散化

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。



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。

頭部や脚部など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。

万一の際、歩行者にダメージを与えやすいボディ前部に衝撃をやわらげる構造を採用。Hondaは国内法規にとどまらず、脚部などの傷害軽減にも独自の基準を設けて取り組んでいます。

- 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。
- フロントウィンドウ支持部衝撃吸収構造  
フロントウィ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。
- 衝撃吸収ワイパー  
ワイパー取り付け部を脱落する構造とし、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  
バンパービーム形状を最適化することで空間を確保し、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。



充実の衝突安全装備を全タイプに標準装備。

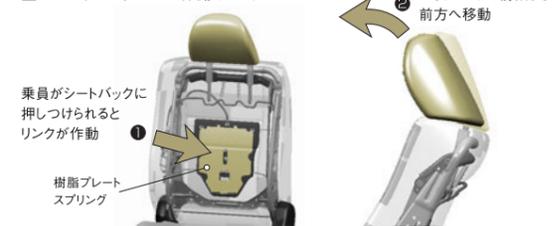
- 側面衝突に対応する、サイドカーテンエアバッグシステム。  
サイドウィンドウのほぼ全面に広がる大型エアバッグを瞬時に展開させ、側面衝突時に乗員の頭部や頸部を広範囲で保護。エアバッグ内部のガス流路を工夫したことで、衝突の衝撃を効果的に吸収する初期内圧としながら、長時間の内圧保持を可能とし、室内部品への2次的な接触を防ぐ頭部拘束性能を高めています。
- 助手席乗員姿勢検知機能を備えた、前席用i-サイドエアバッグシステム。
- 展開出力を2段階に制御する、運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム。
- 室内のルーフサイドや各ピラー内部を衝撃吸収構造とした、頭部衝撃保護インテリア。
- 後面衝突時に頸部にかかる負担を軽減するフロントアクティブヘッドレスト。  
後方からの衝突時に乗員によってシートバックが強く押されると、シートバック内部のリンク機構が作動し、ヘッドレストを前方に移動させることで頭部を支持。ヘッドレストを前傾させながら、適切な位置へ移動させるリンク構造を採用し、頸部にかかる負担を大幅に軽減します。
- 優れた乗員拘束性能を発揮する、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+トラッププリテンショナー(運転席/助手席)。
- リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(3席)
- ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアンカー(リア左右席)

■エアバッグシステム 作動イメージ



■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ともに展開した状態を合成したものです。

■アクティブヘッドレスト作動イメージ



事故を未然に防ぎ、追突の危険に対応する、先進の安全機能・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、「追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナー(運転席/助手席)」。(35iLに標準装備) CMBS : Collision Mitigation Brake System

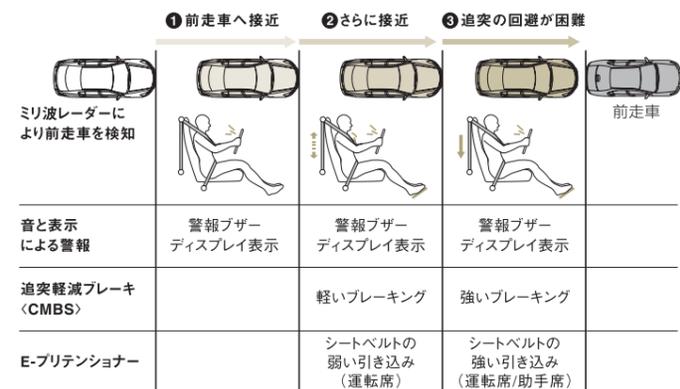
[追突を予測してドライバーに危険を知らせ、さらに追突速度を低減する、追突軽減ブレーキ(CMBS)。]

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。

[CMBS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)。]

CMBS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数回引き込むことで、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んで拘束効果を高め、CMBS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CMBSとの連動とは別に、急ブレーキ時に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(CMBS)+E-プリテンショナー」基本作動イメージ



- 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&被害軽減
  - ③追突の回避が困難 → 強いブレーキ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
- 追突軽減ブレーキ(CMBS)は追突を自動で回避したり、自動で停車するシステムではありません。CMBS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(CMBS)+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。

旋回時などの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)。(全タイプに標準装備)

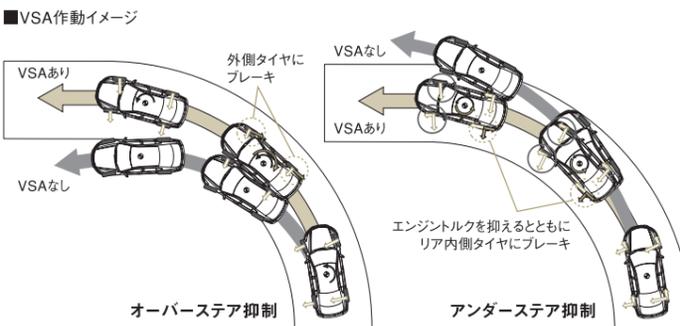
ABS、TCSに、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべり抑制を加えたVSA。ブレーキ制御を4輪制御とし、きめ細かにコントロールすることで、クルマの急激な挙動変化を効果的に抑制し、運転にゆとりと安心をもたらします。さらに、エンジントルク制御をDBWによるスロットル制御で行うことで、より高精度な制御を可能にしています。 VSA : Vehicle Stability Assist

**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ふくらんだ場合、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。

**制動制御**  
制動時に左右輪の路面状況が異なる場合でも、ブレーキ力を最適配分することで、車両安定性を向上。



その他、全タイプに標準装備した安全装備。

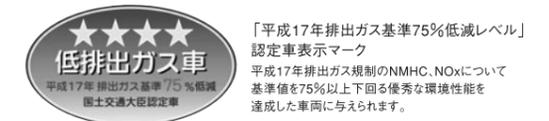
- 優れた照射性能を発揮する、ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム、オートレベル機構付)。
- 学習機能を備えたブレーキアシストとEBD(電子制御制動力配分システム)付ABS。

優れたクリーン化技術をはじめとした、高水準の環境性能。

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、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、外部EGRの採用などによって、排出ガス中の有害物質、NMHC(非メタン炭化水素)、NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)をそれぞれ低減し、平成17年排出ガス規制に適合。さらに、NMHCとNOxを基準値の1/4以下にまで低減するなど、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。



優れた燃費性能を実現。

高効率な燃焼技術を核に、可変シリンダーシステム(VCM)の採用や各部のフリクション低減などによって、エンジン単体での優れた燃費性能を実現。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、高出力を発揮しながら優れた燃費性能を実現しています。

リサイクル可能率90%以上\*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材料選定を行いました。インテリア、エクステリアの樹脂部品のほとんどにリサイクル性に優れた、ポリプロピレン樹脂をはじめとしたオレフィン系樹脂材を採用。特にインテリアの樹脂部品やボディアンダーコートではPVCの使用を全廃し、PVCの使用量を、シュレッダーダスト中の塩素濃度1%以下レベルにまで大幅に削減しています。また、ゴムや樹脂部品への識別記号の表示を推進するなど、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上\*としました。さらに、防音材など有機系材料部品の小型軽量化により、シュレッダーダスト量の削減も推進しています。

\*「新型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。

リサイクル材の使用を拡大。

Honda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。Newインスパイアでは、スプラッシュシールドに再生樹脂を使用しています。

環境負荷物質の使用量削減を推進。

Hondaは環境負荷物質と呼ばれる、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量削減に積極的に取り組んでいます。Newインスパイアは、これらすべてにおいて日本自動車工業会が定める自主削減目標を達成しています。

【日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標】

- 鉛:2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減
- 水銀:2005年1月以降使用全廃(交通安全の観点で使用する部品は除く)
- 六価クロム:2008年1月以降使用全廃
- カドミウム:2007年1月以降使用全廃



Photo : 35TL メーカーオプション 装着車

## インスパイア主要装備

タイプ	35iL	35TL	全タイプ標準装備
運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム	●	●	●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 (テンションリデューサー付)+ ラッププリテンショナー(運転席/助手席)
前席用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)	●	●	●リア3点式ELR/ALR (チャイルドシート固定機構)シートベルト(3席)
サイドカーテンエアバッグシステム	●	●	●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
フロントアクティブヘッドレスト	●	●	●運転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)
リアヘッドレスト(3席)	●	●	●チャイルドブルーフ ●室内難燃材
EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシスト	●	●	●ドアビーム
VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)	●	●	
追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナー(運転席/助手席)	●	●	
ディスプレイオーディオヘッドライト(HID)(ロービーム、オートレベリング機構付)	●	●	
ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアンカー(リア左右席)	●	●	
LEDドアミラーウインカー	●	●	
オートライトコントロール	●	●	
Honda HDDインターナビシステム+プロゲスリップコマンド(リアカメラ付) (8インチワイドディスプレイ、TV(ワンセグ)/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、携帯電話入力端子) +6スピーカー+ETC	●	◎※1※2※3※4※5	●エコランプ
USBジャック	●	◎※1※2※3※4※5	●パワーウィンドウ (運転席/助手席挟み込み防止機構付)
インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー (左右独立温度/GPS制御日射コントロール式)			●パワードアロック
オーディオマルチセレクター付オーディオシステム (インダッシュ6連奏CDチェンジャー+AM/FMチューナー+6スピーカー)		●※2	●高性能脱臭エアークリーンフィルター
AUX(オーディオ外部入力)端子+アクセサリソケット(DC12V)		●※3	●ライト消し忘れ警告ブザー
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		●※5	●イグニションキー抜き忘れ警告ブザー
リアベンチレーション	●	●	●両席パニティミラー付サンバイザー(照明付)
車速連動ボリュームコントロール	●	●	●外気温表示機能
アクティブコントロールエンジンマウント	●	●	
アクティブノイズコントロール	●	●	
Hondaスマートキーシステム(Hondaスマートキー2個付)	●	●	
セキュリティアラーム(国土交通省認可品)	●	●	
イモビライザー(国土交通省認可品)	●	●	
車速連動オートドアロック	●	●	
ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)(照明付ステアリングスイッチ)	●	●	
クルーズコントロール(照明付ステアリングスイッチ)	●	●	
電動リアサンシェイド	●	●	
チルトアップ機構付電動スモークガラス・サンルーフ(UVカット機能付)(ワンタッチ式/挟み込み防止機構付)	◎※6	◎※6	
テレスコピック&チルトステアリング	●	●	
オーディオリモートコントロールスイッチ(照明付)	●	●	
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)	●	●	●センターコンソール・カップホルダー(リッド付)
助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング)	●	●	●リアセンターアームレスト (リッド付カップホルダー/トランクスルー機構付)
運転席電動ランバーサポート	●	●	●フットレスト
レザーインテリア(本革シート(運転席&助手席シートヒーター付))*	◎	◎	●サンガラスボックス
アンビエントランプ(フロント/ブルー照明)	◎※6	◎※6	●キー付グローブボックス(照明付)
可倒式リアシート	●	●	●クローム調インナードアハンドル
運転席&助手席シートバックポケット	●	●	●パワーウィンドウスイッチ照明
センターポケット(リッド付)		●※4	●ドアロック/ドアミラースイッチ照明
フロントドアポケット/リアドアポケット	●	●	●マップランプ/ウエルカムランプ/トランクランプ
本革&木目調コンビステアリングホイール	●	●	●フットランプ(ブルー照明)
本革巻ステアリングホイール	●	●	●シガーライター
本革巻ATセレクターレバー	●	●	●灰皿(前席1箇所/後席2箇所)
常時発光式大径2眼メーター(イルミネーションコントロール付)	●	●	
マルチインフォメーション・ディスプレイ	●	●	
自動防眩ルーフミラー	●	●	
木目調センターコンソールパネル	●	●	
木目調パネル(インストルメントパネル/ドアライニング)	●	●	
フロント・スライドアームレスト付コンソールボックス	●	●	
カーテシランプ	●	●	
フォグライト	●	●	●プリントアンテナ(AM/FM)
カラードサイドシルガーニッシュ	●	●	●拡散式ウォッシュャーノズル
トランクスポイラー	●	●	●クロームメッキ・サイドウィンドウモール
マイクロアンテナ	●	◎※1	●電動格納式リモコンカラードアミラー (助手席側リバース連動)
LEDハイマウント・ストップランプ	●	●	●カラードアウトドアハンドル (クロームメッキプレート付)
全面高熱線吸収UVカット機能付ガラス	●	●	
ハーフシェイド・フロントウィンドウ	●	●	
親水/ヒータードドアミラー+フロントドア撥水ガラス	●	●	
ミスト機構付間欠フロントワイパー	●	●	
雨滴検知ワイパー	●	●	
可変シリンダーシステム(VCM)	●	●	●ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション
VGR(可変ステアリングギアレシオ)	●	●	●マルチリンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション
DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)	●	●	●ディスクブレーキ(リア)
ツインサイレンサー	●	●	●スタビライザー(フロント/リア)
フロントベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●	
スチールラジアルタイヤ	225/50R17 94V	225/50R17 94V	
アルミホイール(17インチ)	●	●	
ホイールサイズ	17×7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> J	17×7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> J	

※1:「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、「USBジャック」、「インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー」、「マイクロアンテナ」が装着されます。※2:「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、「オーディオマルチセレクター付オーディオシステム」は「Honda HDDインターナビシステム」に機能統合されます。ただし「インダッシュ6連奏CDチェンジャー」は装着されません。※3:「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、「AUX(オーディオ外部入力)端子」と「アクセサリソケット」は装着されません。※4:「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、「センターポケット」は装着されません。※5:「インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー」を装着した場合、「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」は「インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー」に機能統合されます。※6:「チルトアップ機構付電動スモークガラス・サンルーフ」を装着した場合、「アンビエントランプ」が装着されます。 \*一部合成皮革を使用しています。

■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。

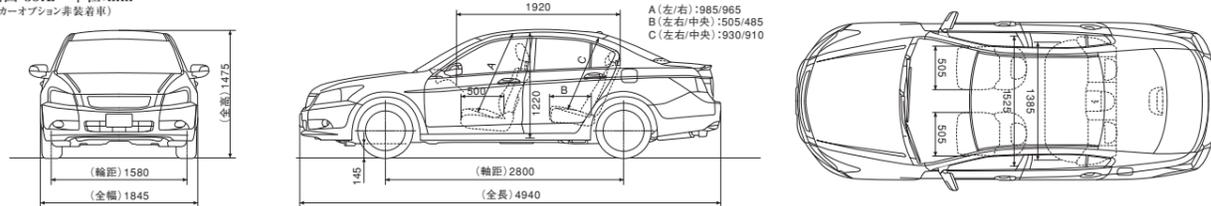
■仕様に伴って装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

## インスパイア主要諸元

タイプ	35iL	35TL
タイプ	V6 3.5 <i>l</i> i-VTEC+PGM-FI	
駆動方式	FF	
車名・型式	ホンダ・DBA-CP3	
トランスミッション	電子制御5速オートマチック(ロックアップ機構付)	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4.940
	全幅(m)	1.845
	全高(m)	1.475
	ホイールベース(m)	2.800
	トレッド(m) 前/後	1.580/1.580
	最低地上高(m)	0.145
	車両重量(kg)	1,610
	最大車両重量(kg)*	1,620
	乗車定員(名)	5
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1.920/1.525/1.220(サンルーフ装着車1.190)
エンジン	エンジン型式	J35A
	エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷V型6気筒横置
	弁機構	SOHC ベルト駆動 吸気2 排気2
	総排気量(cm <sup>3</sup> )	3,471
	内径×行程(mm)	89.0×93.0
	圧縮比	10.5
	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)	70
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*	206[280]/6,200
	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	342[34.9]/5,000
	燃料消費率(km/ℓ)10・15モード走行(国土交通省審査値)	9.8
	主要燃費向上対策	可変シリンダーシステム/ロックアップ機構付トルコン
	最小回転半径(m)	5.7
動力伝達・走行装置	変速比	1速 2.697
		2速 1.606
		3速 1.071
		4速 0.765
		5速 0.612
		後退 1.888
	減速比	4.312
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様)
	タイヤ(前・後)	225/50R17 94V
	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/後)	ダブルウィッシュボーン式/マルチリンク・ダブルウィッシュボーン式
	スタビライザー形式(前・後)	トーション・バー式

■※メーカーオプションを組み合わせて装着した場合の最大車両重量です。■※はネット値です。「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。■新車位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。■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。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■INSPIRE、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、フロスマチック、VSA、VTECは本田技研工業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

■三面図 35iL 単位:mm  
(メーカーオプション非装着車)



## 環境仕様

基礎情報	車両型式	DBA-CP3
	エンジン	J35A
	型式	3,471
	総排気量(cm <sup>3</sup> )	3,471
	駆動装置	FF
	駆動方式	5AT
	変速機	5AT
環境性能情報	燃料消費率	10・15モード燃費(km/ℓ) CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)(10・15モード燃費からの換算値) 参考
		9.8 236.9
	排出ガス	適合規制・認定レベル 10・15+JC08Cモード 規制値・認定値等 (単位:g/km) 参考
		CO 1.15 NMHC 0.013 NOx 0.013
	適合騒音規制レベル	八都府県市低公害車指定制度およびLEV-7*(等)の排出ガス基準をクリアしています。 *LEV-7:京阪神7府県市指定低排出ガス車
	エアコン冷暖使用量	平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A) 代替フロン 134a:450g
	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下) 自工会2006年目標達成(1996年使用量*1の1/10) 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*) 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
環境への取り組み リサイクル	環境負荷物質削減	鉛 水銀 六価クロム カドミウム
	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て リサイクルしやすい材料 <sup>※3</sup> を使用した部品	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て リサイクルしやすい材料 <sup>※3</sup> を使用した部品
	再生材を使用している部品 リサイクル可能率	内外装部品の多く、アンダーコート、インナーウェザーストリップ、インパネ表皮、ウインドウモール、オープンングトリム、カウルトップガーニッシュ、グローブボックス、シフトノブ、センターコンソール、ダストシールド、ドアライニング、ハンドブレーキカバー、バンパーフェース、ピラーガーニッシュ、マスタックシールド、ルーフモール
	ポリ塩化ビニル廃止部品	スブラッシュシールド、吸音材
	グリーン購入法適合状況	車全体で90%以上 <sup>※4</sup>
	その他	ボディアンダーコートなどによりASR <sup>※5</sup> 中塩素濃度1%以下レベル

\*1:1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。\*2:交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。\*3: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。\*4:「新型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。\*5:Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2007年12月現在のものです。