

よりコンパクトに、より薄く。 M・M思想の徹底追求から生まれた超高密度低床プラットフォーム。

低全高でありながら、理想とするアクティブパッケージを実現するためには、足回りや床下の部品をいかにコンパクトにし、効率よくレイアウトするかが大きな課題でした。

ジェイドでは、Hondaのクルマづくりで長年にわたり培ってきた低床化技術を結集。

フューエルタンク、排気システム、リアサスペンションなど細部に至るまで見直し、M・M思想を徹底追求。

低全高でありながらゆとりの室内空間を実現する超高密度低床プラットフォームを完成させました。

徹底して薄型化を追求したフューエルタンク。

2列目を「くつろぎのリムジンゾーン」にするためには、空間の広さだけでなくシートのクッション厚も十分に確保することが重要と考えました。また、3列目に座る人の足入れのよさにも配慮すると、床下で大きなスペースを占めるフューエルタンクを徹底的に薄くする必要がありました。ジェイドでは、タンク内圧調整用の通気経路（ベント）を低い位置に配置できる2ベントシステムを採用。さらにHonda史上で最も低いフューエルポンプモジュールを採用。タンクシステムを全般にわたり見直し、超薄型フューエルタンクを開発しました。



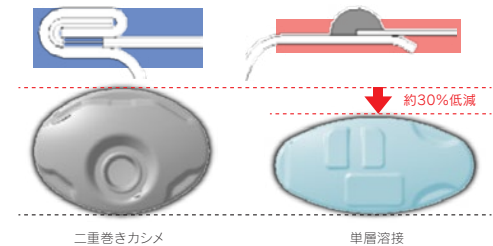
■2ベントシステム採用超薄型フューエルタンク



空間の拡大と低全高・低重心化を実現する排気システム。

排気システムは、排気流量や消音性能を確保した上で偏平化。プリチャンバーは薄型タイプを採用し、フロアトンネル下に配置。また二重巻きカシメであったサイレンサーシェルを単層溶接とし、従来より約30%薄型化。これを横置きにすることで、3列目シート収納部の下へサイレンサーを配置。これらの積み重ねにより、広い室内空間の確保と低全高・低重心化を実現しています。

■サイレンサー偏平化図



3列目の足元空間確保に寄与する、リアサスペンション。

リアサスペンションには、低床化に寄与するダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。アッパーアームを湾曲させる事で、ボディ剛性を損なうことなく低床化を実現しています。また、アッパーアームをダンパー後方に配置し、前後左右方向の空間を確保。3列目のフラットな足元空間を創出しています。

■リアサスペンション取付けイメージ図

