

Life

PRESS
INFORMATION

2003.9.4

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

企業広報 TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545

商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515

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



Hondaの軽乗用車の歴史。

それは1966年に誕生した、N360から始まります。

小さいクルマだからこそ、安全をいちばんに考えること。

小さなクルマでも、人間にとって快適な空間であること。

そして、何よりも誰もが運転して楽しいこと。

このように人間を中心に考えたクルマづくりは、

脈々と受け継がれ、現在のHondaに息づいています。

そう、軽乗用車はHondaのクルマづくりの原点といえます。

人間により安全で、より快適で、より楽しいクルマを創造したい。

いつの時代も変わらぬ私たちの熱い思いから生まれた

New LIFEが、毎日の生活に新しい風を吹き込みます。

開発にあたって

私たちの生活を豊かなものにしてきた、20世紀のテクノロジー。
それは、とにかく高効率であることを競ってきたために、
時として、人へのまなざしを忘れてしまうこともありました。

そこで21世紀のテクノロジーは、もっと人にやさしく、
もっと人の感覚に近づくことで、誰もが温もりを
感じられるようなものにしていきたい、そう私たちは思いました。

このような思いを胸に、新しい〈LIFE〉の開発にあたっては、
もともと小さなクルマがもっている、
経済性や環境性などの価値を追求しながら、
これからの時代にふさわしいスモールカーづくりをめざしました。

それは、クルマとしての高い基本性能をもちながら、
使う人へのやさしさと楽しさ、そして、あたたかさにあふれた、
お客さまに夢と誇りをもって乗っていただけるスモールです。

そこで、「ハートフル・テクノロジー」という考えを基準に
開発スタッフのひとりひとりが、細部に至るまで心を配り、
心を尽くして、〈New LIFE〉を完成させました。

このクルマが、お客さまに「私の大切なカワイイ車」や、
「My Sweet Car」などと思われ、
相棒のような存在になることを願っています。

開発責任者 野口 牧人

Contents

- 1 イントロダクション
- 2 開発にあたって
- 3 コンセプト
- 5 テクノロジーダイジェスト
- 7 セーフティ-安全性能
- 11 デザイン-エクステリア
- 13 デザイン-インテリア
- 15 パッケージング
- 17 ユーティリティ
- 19 ドライビング-エンジン/トランスミッション
- 21 ドライビング-シャシー
- 23 エコロジー-コンシャス-環境性能
- 24 ウェルフェア-福祉車両
- 25 装備/諸元



野口牧人（のぐち まきと）
（株）本田技術研究所 主任研究員

1976年 本田技術研究所入社。
4代目アコードのインテリア設計PL、CR-Vの商品企画を経て、
S-MX、2代目オデッセイのLPLを担当。
今回、ライフのLPLを務める。

人間を徹底的に見つめたハートフル・テクノロジーで、
心に響くクルマの創造をめざしました。

「ハートフル・テクノロジー」。

それは機能や性能を高めるために、物理的な効率を追求するだけでなく、
クルマを使う人の心を満たすために、人を思いやる心で発想し、技術を使うこと。

このような視点でクルマを創ることで、
人々の心に響き、誰からも親しまれ、愛されるような
これからの時代にふさわしい、
スモールカーができるのではないかと考えました。

そのために取り組んだテーマは、

【Safety】 乗る人に大きな安心感をもたらす、クルマ相互の衝突にも対応した安全性能。

【Design】 人の感性に響きトキメキを生む、機能を美しく表現したデザイン。

【Packaging】 効率とともに人へのやさしさも追求したパッケージング。

【Utility】 使う人の立場になって、隅々にまで心を配ったユーティリティ。

【Driving】 パワートレインを一新し、環境への優しさと走る楽しさを両立した走行性能。

あらゆる観点から徹底的に人を見つめ、心を配り、心を尽くしながら、
これらのテーマを先進の技術をもって、様々な創意工夫を凝らして具現化。

「ハートフル・テクノロジー」がたくさんつまった、

〈New LIFE〉を完成させました。



Heartful Technology

細部に至るまで、心を配り、心を尽くして

プラットフォームから見直し、人へのやさしさと楽しさを追求したパッケージング、大きく進化した衝突安全性能。さらに、長距離走行にも応えるパフォーマンスを求めて、エンジン、サスペンション、トランスミッションなどを新開発。そしてこれらをやさしく包むデザイン。ライフにはこれからの軽自動車をリードする、心に響く技術とデザインが凝縮しています。

Safety

リアルワールドでのさらなる安全を追求し、いま大きな進化を遂げた、『Gコントロール技術』。

G-CON
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

■「自己保護性能のさらなる進化」と「相手車両への攻撃性低減」の両立。コンパティビリティに対応する Honda の新しい安全技術。

小さなクルマに、大きな安心を。コンパティビリティ対応ボディなど、進化したライフの安全性能。



- 新しい安全技術。コンパティビリティ対応ボディ。
- 頭部や脚部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。
- 軽自動車初。運転席のシートベルトに、2つのプリテンショナーを採用。
- アクティブセーフティを高める EBD 付 ABS+ブレーキアシスト。

Packaging

細部にわたり、心を配り心を尽くしたパッケージング。

■効率とともに、人へのやさしさや楽しさも追求した、『ロングルーム・パッケージ』。

●ショートノーズで、ゆとりと安心を実感できる空間を実現。 ●収納力充分で、低床な荷室。

■快適に運転できるドライビングポジション設計。

●全方位でトップクラスの視界。 ●乗り降りしやすい、ヒップポイント設定。

Utility

使う人の立場で隅々にまで心を尽くしたユーティリティ。

■使う人の動線と利便性を考慮した、助手席チップアップスライド機構。(Fタイプ)

■簡単、多彩なシートアレンジ。

■用途に合わせた、多彩な収納スペース。

■乗り降りも積み降ろしも容易にする、3段階開閉ドア（フロント/リア）。

Design

機能に裏付けられた、毎日が楽しくおしゃれになるエクステリアデザイン。

■先進技術と機能を楽しみやすいカタチで表現した、『Fun Fun Function』。

- 安心感のあるフロントビュー。 ●「タイヤはみ出しフォルム」の、サイドビュー。
- 安心感と洗練の、リアビュー。 ●風洞実験から生まれた、優れた空力特性。
- 空力にも配慮した楽しいデザインの、ドアミラー。
- エアロ造形の、大型リアコンビネーションランプ。
- 照射性能の高い、立体ヘッドライト。
- どの角度からも開けやすい、マルチアングル・アウトードアハンドル。
- 全タイプで選べる、こだわりの全12色ボディカラー。



◆色づくりの新しい試み、コンプレーション。

機能をやさしさを包み込んだインテリアデザイン。

■先進機能をやさしく楽しく表現した、『遊・優・Useful』インテリア。

- やさしさと上質感をかもし出す、ツートーン内装。
- 明るくユニークなカラーコーディネートでインストルメントパネル。
- 先進性を演出する、メタリック集中操作パネル。
- マルチインフォメーション・ディスプレイを採用した、見やすい大型2眼メーター。
- ゆったり感とホールド性を両立した、フロントシート。
- 開けやすい、丸形インナードアハンドル。
- 親しみと居心地のよさを追求した、カラーコーディネート。



Driving

走る楽しさと行動範囲を広げる2つの新開発エンジン。

■新開発、直列3気筒 i-DSI エンジン。

■新開発、i-DSI ターボエンジン。

■スムーズなシフトフィールの直動ダイレクト制御システム、アクティブロックアップ機構を採用した、新開発電子制御4速オートマチックトランスミッション。



運転する楽しさ、安心感をもたらす、ひとときわ静かで、安定感のある走り。

■スムーズな乗り心地と安定感のある走りのために、新設計サスペンションを採用。

■全タイプに4WDを設定。

■新開発エンジン、新骨格ボディを活かした制振・防音技術を施し、クラスを超えた静粛性を実現。

環境性能 高水準の環境性能を追求。

Honda e-TECH
ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

- 全タイプ「超・低排出ガス」認定を取得。
- 平成22年燃費基準に適合。 ■低燃費に貢献する軽量化推進。
- 軽自動車初。内装部品のPVCを全廃。
- 軽自動車初。鉛の使用量を1996年レベルの1/10以下に削減。

福祉車両 より多くの人に楽しいカーライフを。

ALMAS

- シートが回転、電動で昇降し、乗り降りをサポートする助手席リフトアップシート車。
- シートを倒さず車いすを収納。車いす固定用ネット&保護カバー&専用スぺーサーを標準装備。
- 積み降ろしがラクな、車いす収納装置をオプション設定。

リアルワールドでのさらなる安全を追求し、
「Gコントロール技術」は、
いま大きな進化を遂げました。

「自己保護性能のさらなる進化」と 「相手車両への攻撃性低減」の両立

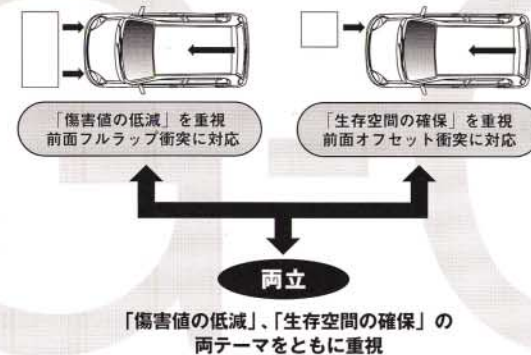
「自己保護性能」の向上

乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」の両立

G-CON 第1ステージ
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立した、 衝突安全設計ボディ。

Hondaは衝突安全において、独自のGコントロール技術により、
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
2つの課題をクリアする高水準の
衝突安全設計ボディを実現してきました。

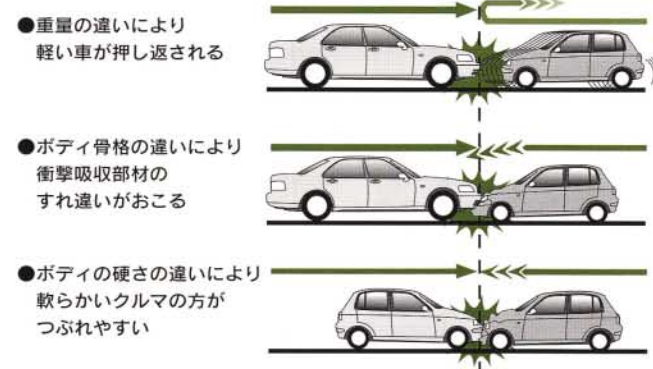


さらにHondaでは、リアルワールドでの衝突安全研究を推進し、
バリアテストにとどまらず、実際の事故統計の分析から
「相手重量2トンクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、
50%前面オフセット衝突」という独自の研究目標を設定し、
世界初の屋内型全方位衝突実験施設にて
Car to Car（クルマ相互）の衝突実験を実施してきました。



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験

リアルワールドでは、さまざまな重量、硬さ、
構造のクルマが走っています。
従って、実際のクルマ相互の衝突時には、
ボディ骨格の違いによる衝撃吸収部材のすれ違いや、
重量やボディの硬さの違いにより、
どちらか一方のクルマが大きな影響を受けてしまうなど、
さまざまな状況が発生します。Hondaは
Car to Car（クルマ相互）の衝突実験を繰り返し、
大きさや構造、硬さが異なるクルマとの衝突に対応する
技術（コンパティビリティ対応技術）の研究を続けてきました。



G-CON 第2ステージ
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

さらなる進化を遂げた、革新のコンパティビリティ対応ボディ。

HondaはCar to Car（クルマ相互）の衝突研究を踏まえ、
衝突時に乗員を守るための自己保護性能を向上させると同時に、相手車両への攻撃性低減の両立を図る、
革新のコンパティビリティ対応ボディを実現しました。

相反する2つの要素を両立するための設計コンセプトは、エンジンルームにおいて
衝突のエネルギーを分散させ効率よく吸収し、自分と相手を守る。

具体的には次の3つをテーマに取り組みました。

【コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト】

① 相手車両の衝撃吸収部材との すれ違いを防止

新しい骨格の設計により、
相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止します。

② 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、
エネルギーを効率よく分散させます。

③ 高効率なエネルギー吸収

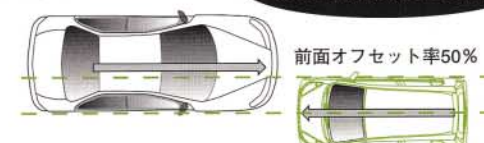
エンジンルームでの衝突エネルギー吸収効率を高め、
キャビンへの負荷を低減します。

「自己保護性能のさらなる進化」と 「相手車両への攻撃性低減」の両立

このコンセプトの実現により、「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%前面オフセット衝突」という
テストモードをクリアする自己保護性能を獲得するとともに、
相手車両に対する攻撃性も低減しています。

■テストモード

双方の衝突速度50km/h



■新しいボディの位置付け

コンパティビリティ 対応

自己保護性能の
さらなる進化
&
相手車両への配慮

●新しい
ボディ
●今までの
ボディ

バリア対応 自己保護性能
Gコントロール技術

小さなクルマに、大きな安心を。
コンパティビリティ対応ボディなど
進化したライフの安全性能。

新しい安全技術。コンパティビリティ対応ボディ。

エネルギー吸収効率を高めるために

2本のフレームの断面を四角形から七角形に

変更しました。さらに、メインフレームの外側に

3本の骨格からなるロアメンバーを追加。

このロアメンバーが相手車両のバンパーやサイドフレームを

受け止め、フレーム同士のすれ違いを防止します。

この際、ロアメンバーが衝突エネルギーを効果的に

分散・吸収するとともに、アッパーフレームが

上への衝撃を吸収する構造です。

Upper Frame

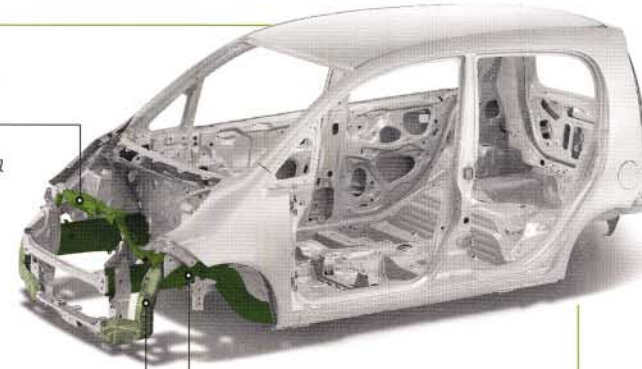
アッパーフレーム
上部のエネルギー吸収

Lower Member

ロアメンバー
相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止

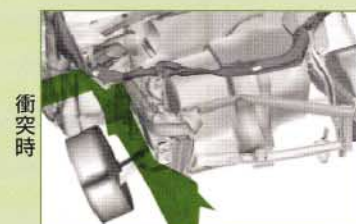
Main Frame

メインフレーム
高効率なエネルギー吸収

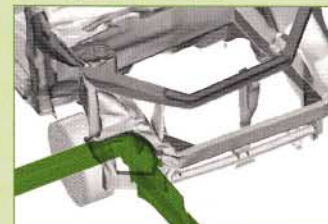
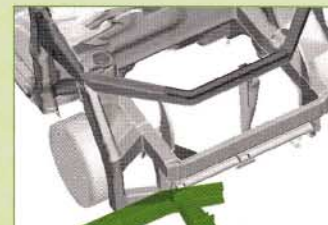


1 相手車両の 衝撃吸収部材との すれ違いを防止

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。



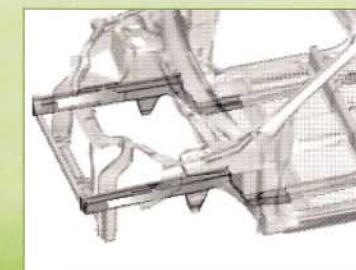
<今までのボディ>



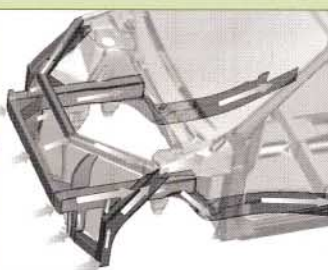
<新しいボディ>

2 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。



<今までのボディ>



<新しいボディ>

エンジンルームでの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。

■衝突エネルギー吸収割合の変化イメージ（相手重量2トンクラスまでの乗用車との正面衝突の場合）

	エンジンルームでの衝突エネルギー吸収	キャビンでの衝突エネルギー吸収
今までのボディ		
新しいボディ		



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験

頭部や脚部に対する 衝撃吸収構造を採用した、 歩行者傷害軽減ボディ。

Hondaでは、万一の歩行者衝突時の

傷害軽減をめざした、

歩行者傷害軽減ボディの

開発に取り組んでいます。

生命に関わるダメージを

最も受けやすい頭部は

もちろんのこと、

さらに脚部にも対応。

ボンネット、ボンネットヒンジ、

ワイパー取り付け部、

フロントフェンダー、バンパーに

衝撃吸収構造を採用しています。

■衝撃吸収ワイパーピボット

ピボット軸（旋回軸）を
変形しやすい構造とすることで、
万一の衝突時に
衝撃を吸収します。

■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、
万一の衝突時に衝撃を吸収します。

■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、
衝撃を吸収する
構造としています。

■衝撃吸収バンパー

バンパービーム形状を最適化し、
空間を確保し、衝撃を吸収する
構造としています。

■衝撃吸収フェンダー

フェンダーの取り付けブラケットを
変形しやすい構造とすることで、
万一の衝突時に衝撃を吸収します。



Photo: Fタイプ (FF)

軽自動車初。運転席のシートベルトに、 2つのプリテンショナーを採用。

ショルダーベルト側のプリテンショナーに加え、

腰ベルト側にもプリテンショナーを採用。

さらにロードリミッターは2段階に設定。

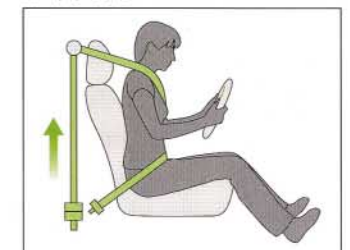
これらにより身体の拘束を緻密にコントロールし、

乗員の傷害値の軽減をめざしました。

プリテンショナー



ロードリミッター



イラストは運転席

アクティブセーフティを高めるEBD付ABS+ブレーキアシスト。

EBD（電子制御制動力配分システム）付ABS+ブレーキアシストを全タイプに採用しました。

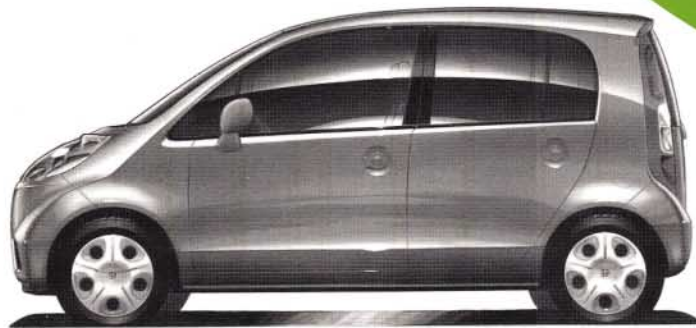
より緻密に制御する小型・軽量のシステムとし、作動音や振動にも配慮しています。

【充実の安全装備】

- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムを標準装備
- 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シートベルトを標準装備
- ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー（リア左右席）を標準装備
- 頭部衝撃保護インテリアを採用
- ディスチャージヘッドライト（HID）＜ハイ/ロービーム＞をオプション設定（Dタイプ）

Design エクステリア

機能に裏付けられた、
毎日が楽しくおしゃれになる
エクステリアデザイン。



先進技術と機能を楽しみやすいカタチで表現した、『Fun Fun Function』。

機能を楽しみやすい『Fun Fun Function』をコンセプトに、
独自のアイデアにあふれた機能で楽しいデザインを追求。
先進機能と実用性を、シンプルに遊び心豊かに表現しました。
すべてがデザインのためのデザインではなく、
機能から生まれたデザインです。



Photo: Fタイプ (FF)

安心感のあるフロントビュー。

がっちりしたバンパー。
そして、Car to Car衝突に対応した、
バンパー下端からフロントビラーまで
縦に走る安全骨格（ロアメンバー）を
見せるように表現し、
見える安心感をつくり出しました。

『タイヤはみ出しフォルム』の、サイドビュー。

サイドは、「ロングルームパッケージ」の実現と、
軽最大級のホイールベースを印象づける、
フェンダーが前後に飛び出した『タイヤはみ出しフォルム』。
安定感のあるユニークなサイドビューを完成させています。

●ルーフライン：

ダイナミックな弧を描いた躍動感のある形状。
空力特性に寄与するとともに、
十分なヘッドクリアランスを確保し、
親しみやすいイメージを表現しています。

●ワイドガラスエリア：

三角窓からリアウインドウガラスまでを一体的に見せた
開放感あるデザイン。良好な運転視界を確保しています。



Photo: Fタイプ (FF)

安心感と洗練の、リアビュー。

ルーフラインの角を削り落としたことで、
四角い箱を感じさせないデザインとしました。
バンパーの両サイドには膨らみを持たせ、
安心感を演出しています。



Photo: Fタイプ (FF)

空力にも配慮した 楽しいデザインの、 ドアミラー。

丸形の楽しい形状。
後方視界も良好で、
風切り音や燃費にも
配慮しています。



風洞実験から生まれた、 優れた空力特性。

ボディ形状だけでなく、
ひとつひとつのパーツにまで
空力性能を追求。
優れた空力特性を確保し、
走行性能、低燃費、静粛性にも
寄与しています。

エアロ造形の、大型リア コンビネーションランプ。

優れた被視認性はもちろん、
回り込んだサイドボディ面と
リアコンビネーションランプ面の
角度の調整や、長さ、形状などの
検証を徹底的に行うなど、
空力特性を追求。機能から生まれた
独特のデザインです。



照射性能の高い、立体ヘッドライト。

照射領域を広げるために、
ボディから飛び出した立体デザイン。
全タイプに照射性能を高める
マルチフレクターハロゲン
ヘッドライトを採用。
さらにDタイプには
ディスチャージヘッドライト
(HID) <ハイ/ロービーム>を
オプション設定しています。



どの角度からも開けやすい、 マルチアングル・アウトドアハンドル。

どの角度から手をかけても
引くことができる、
丸い形状のドアハンドル。
伸ばしている爪にもやさしく、
開けやすい利点があります。
また外観のおしゃれな
アクセントにもなっています。



全タイプで選べる、 こだわりの全12色ボディカラー。

シック、ベーシック、スポーティ、楽しさの視点で
採用した12色。新しい手法「コンビレーション」によって
つくりあげた、新感覚の3色もラインアップしています。
このコンビレーションカラーは、
自然の色の味わいを追求したソリッド色とすることで、
やさしさと暖かみを表現しています。

●コンビレーションカラー：

マツチャクレム、パニラクレム、カラメルクレム

ブリリアントホワイト・パール、アイスブルー・メタリック、
アイリスレッド・パール、フレイムレッド、ナイトホークブラック・パール、
ストームシルバー・メタリック、サテンシルバー・メタリック、
グレースシルバー・メタリック、タフタホワイト

色づくりの新しい試み、コンビレーション。

クルマの大切な要素であるカラーにこだわり、
今回新しい手法をとり入れました。
「コンビレーション」と名付けたこの取り組みは、
異分野のクリエイター※が複数参画し、
お互い刺激しあいながらその都度スパイラルアップしていき、
楽しみながらつくりあげていくというもの。
内外のスタイリングからくるインスピレーションをもとに、
今後のトレンドになり、かつ憧れるようなカラーの
方向性を導き出しました。
そしてそのイメージを受け、Hondaが具体的な色、素材、空間演出で
3色のボディカラーと1色のインテリアカラーをつくりあげました。

※グラフィックデザイナー、インテリアのプロダクトデザイナー、
ファッションデザイナー、パッケージデザイナー、空間デザイナーの5組



先進機能をやさしく楽しく表現した、『遊・優・Useful』インテリア。

明るくあたたかい「居心地のよい空間」に、革新的機能・使い勝手・先進技術を融合させました。
全体のフォルムから、質感、ディテールに至るまで、しっかりとした機能がおしゃれに楽しく内包されています。

やさしさと上質感をかし出す、 ツートーン内装。

内装は、ベージュとグレーのツートーンで構成され、メリハリと明るさを表現しながらも、室内全体が調和し、一体感のある上質な雰囲気をかもし出しています。

明るくユニークなカラーコーディネート のインストルメントパネル。

インストルメントパネルは、シートと同色にコーディネートし、明るく上質なイメージを表現。クールなメタリックのセンターパネルをやわらかく包み込んでいます。
インパネ上部は、映り込みに配慮しグレーとしています。
また、グローブボックスやセンターパネルなどの継ぎ目の隙間・段差を極力少なくし、高品質なインパネとしています。



Photo: Fタイプ (FF) オプション装着車

先進性を演出する、 メタリック集中操作パネル。

メタリックのセンターパネルにシフトレバー、オーディオ、エアコンの操作部を使いやすくコンパクトに配置。クールな印象でまとめました。



マルチインフォメーション・ディスプレイ※を 採用した、見やすい大型2眼メーター。

スピードメーターは、アンバー色の透過照明。大きな数字と発光指針により、優れた視認性を確保しています。さらに、「絵と文字」でわかりやすく情報伝達を行うマルチインフォメーション・ディスプレイ※を採用。各種ワーニングをはじめ、燃費、外気温、タコメーター、車検時期などを知らせてくれます。また、エンジン始動時には「Welcome!」で迎えてくれ、誕生日や記念日、季節のお祝い事も表示。「ハートフル・テクノロジー」を象徴する機能です。

※D、F、C(ターボ)タイプ



ゆったり感とホールド性を両立した、フロントシート。

ソフトでゆったりとした居心地のよさと、しっかり身体を包み込むホールド性の両立をめざしました。たっぷりのシートサイズ、ソフトで厚味のあるクッション、最適な体圧分散などにより、フィット感に優れ、長時間座っても疲れにくいシートを実現。さらにシート強度を高めるとともに、ヘッドレストを全タイプ、全席に標準装備し、安全性にも配慮しています。

開けやすい、 丸形インナードアハンドル。

手が入りやすく、しっかり指にかかる形状。デザイン性と操作性を両立しました。エクステリアのマルチアングル・アウトワードアハンドルとマッチしたデザインです。

Photo: Fタイプ



Photo: Fタイプ (FF) カットボディによる撮影 小物は撮影のために用意したものです。

親しみと居心地のよさを追求した、カラーコーディネート。

テーマは、「リラックスコーディネート」。明るく質感のあるファブリックと、シルバーの操作系パネルをカラーコーディネートさせ、心からリラックスできる居住空間を実現しました。基本はカジュアルなベージュ。さらに、コンビレーション※による、住空間でのトレンドをとり入れた、大人っぽいシックなビターブラウンもDタイプにオプション設定しています。

※P12参照

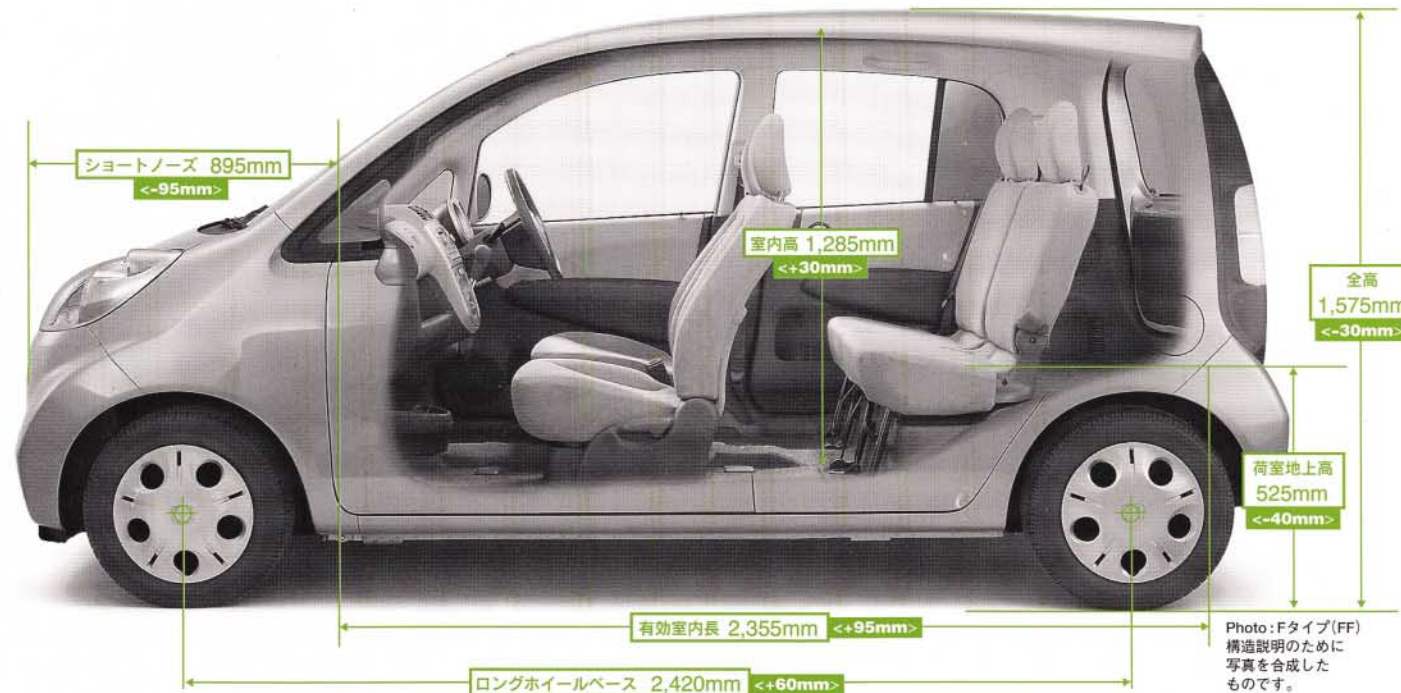
Packaging

パッケージング

細部にわたり、心を配り心を尽くした
パッケージング。

効率とともに、人へのやさしさや楽しさも追求した 『ロングルーム・パッケージ』。

私たちがライフに求めたのは、空間の広さがもたらす居心地のよさや快適性のみならず、見た目の美しさや、運転のしやすさ、使いやすさなどを含めた、トータルな快適空間の実現でした。そのため人を中心としたパッケージングを徹底。独自の発想と先進技術で、空間の広さと人へのやさしさや楽しさにあふれた『ロングルーム・パッケージ』を具現化しました。



<>内は前モデルGタイプ (FF) 比較値

ショートノーズで、ゆとりと安心を実感できる空間を実現。

『ロングルーム・パッケージ』ではまず、走りの安定性を確保するために全高を低く抑えました。これは空気抵抗の軽減にもつながり、燃費の向上にも寄与しています。次に、室内の広さを確保するために室内の長さに注目。規格で制限された寸法の中で、機械のための空間を縮小すること、人のための空間を拡大することを徹底追求しました。具体的には60mm短くしたエンジンを新開発するなど、トータルでエンジンルームを95mm短縮するショートノーズ化を達成することにより、アクセルペダルからテールゲートライニングまでの長さを95mm拡大しました。またショートノーズでありながら、最新のコンパティビリティ対応ボディを採用することで、高い安全性を確保しています。

収納力充分で、低床な荷室。

高効率パッケージングにより、容量200ℓ※1 (FF) のカーゴスペースを確保。また、FF車は新開発リアサスペンションにより、荷室地上高525mmの低床フロアを実現しています。例えばリアシートを倒すことなく、A型ベビーカーは立てても寝かせても収納可能です※2。

※1 VDA方式による

※2 ベビーカーの形状により収納できない場合があります。



快適に運転できるドライビングポジション設計。

さまざまな体格の人が長時間運転しても快適なドライビングポジションをめざして設計。シートポジションを前寄りに設定する場合、ステアリングコラムカバーが膝にぶつかったり、ステアリングホイールが寝ていることで腹部がステアリングに近くなるなど窮屈な場合があります。そこで、ステアリング角度を立ててシャフト位置を高くすることにより、膝回りのスペースを拡大。またステアリングの上端をドライバーに近づけることにより、操作のしやすさや上体のゆとりを確保。さらにアクセルペダルをフロアに近づけることにより、足首への負担を軽減するなど、体格やシートポジションにかかわらず、快適なドライビングポジションを可能にしました。

- A 良好な視界と乗り降りのしやすさを考えたヒップポイント設計。
- B シャフト位置を高くし、ステアリングコラムカバーをコンパクトにすることで、膝まわりスペースを拡大しています。
- C ハンドル角度を立てることで、ラクな姿勢がとれ、運転のしやすさを向上させています。
- D ペダルを床に近づけて踏みやすく、足首の負担を軽減します。

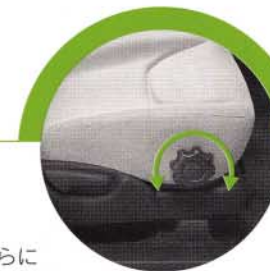


イラストはイメージ

全方位で トップクラスの視界。

好評の視界のよさを継承し、さらに前後・左右とトップクラスの視界を確保しました。運転席ハイトアジャスター※ (ハイト量30mm) により、ドライバーの体格に合わせた見やすいアイポイントの設定が可能。しかもサイドのベルトライン (ドアウインドウ部の下端) は、前端がなだらかに下がる形状で、左右の良好な視界を実現しています。また、フロントビラーの死角を解消するために、三角窓を採用。良好な視界を確保しています。

※D、Fタイプ



乗り降りしやすい、 ヒップポイント設定。

乗降性と視界のよさを両立するために、ヒップポイントを地上高580mmに設定。乗り降りのしやすさを実現しています。



■数値はすべてHonda測定値

使う人の立場で
隅々にまで心を尽くしたユーティリティ。



Photo: Fタイプ (FF)
カットボディによる撮影

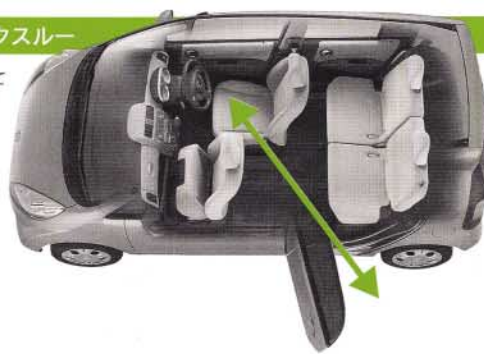
使う人の動線と利便性を考慮した、助手席チップアップスライド機構。(Fタイプ)

助手席のチップアップスライド機構を使えば、前後/サイドウォークスルーなど、使い勝手が大きく広がります。2アクションの簡単操作で、スピーディなチップアップ、スライドが可能です。これは車外に出ることなく、リアシートのチャイルドシートに座らせた子供の世話ができることなどを考えて設定しました。プラットフォームを新開発したことにより、可能になったシートアレンジです。またその他、Dタイプのベンチシート、Cタイプのセパレートシートとグレードごとにシートタイプを用意しています。



前後ウォークスルー

チップアップして前方にスライドさせれば、前後の移動もラクにできます。



サイドウォークスルー

チップアップして後方にスライドさせれば、助手席側からの乗り降りもスムーズです。



チップアップして、前方にスライドさせれば、背の高い荷物も積める室内高1,285mmの空間が出現します。



チップアップして、前方にスライドし、リアシートをダイブダウンさせれば、26インチのマウンテンバイクも積めます。

*マウンテンバイクの形状により収納できない場合があります。



簡単、多彩なシートアレンジ。

簡単操作でさまざまなシーンに使いやすさを提供する多彩なシートアレンジを実現しました。

Utility mode

5:5分割可倒式リアシートを両側ダイブダウンさせれば、足元にすっきり収まって、フラットで広大な荷室が出現。



ユーティリティ・モード

Separate mode

5:5分割可倒式リアシートを片側ダイブダウンさせれば、3人乗ってさらに大きな荷物も積めます。



セパレート・モード

Long mode

助手席の背もたれを後方に倒せば、長さ2,000mmを超える空間が出現します。



ロング・モード

Refresh mode

フロントシートのヘッドレストを外して、背もたれを後方に倒せば、フラットな空間に。リアシートはリクライニング機構付。



リフレッシュ・モード



グローブボックス(ペンホルダー付)



運転席アッパーボックス



フロントカップホルダー



フロントアンダーポケット



フロント/リアドアポケット



シートバックポケット (D, Fタイプ)



助手席アンダーボックス (Fタイプ)



リア床下工具ボックス



コンビニフック (D, Fタイプ)



ドライバーズポケット (左/右)



チケットホルダー



チケット&カードホルダー



2段式インバネトレイ

(上) トレーを閉めた状態

(下) トレーを開けた状態



乗り降りも積み降ろしも容易にする、3段階開閉ドア(フロント/リア)。

さまざまな使用状況を考慮し、フロント/リアドアともに3段階のホールド位置を採用しました。リアドアからは、大きな荷物を積むことが多いため、ドア開度を79°と大きく設定、チャイルドシートなどの出し入れもラクに行えます。



乗る人と環境へのやさしさを実現したエンジン&トランスミッション。

エンジンルームのショートノーズを実現するために、エンジンとトランスミッションをコンパクト化。エンジンは、“エネルギー消費が少なく、人と環境にやさしいスモールカー”に求められる性能と技術を突き詰め、環境性能・コンパクト・静粛性をテーマに掲げ、すべてを一新。さらに、トランスミッションは、クラス[※]トップレベルの低燃費と、制御の知能化によるなめらかな走りをめざし、全面的に刷新しました。

※軽乗用車 オートマチックトランスミッション

新開発、直列3気筒 i-DSIエンジン。

軽自動車のエンジンは、街中でも中・高回転域まで使用し、スロットルを踏み込む量が比較的多く、同じ車速で走行しても回転数は高めになるという傾向があります。このような中で、低燃費を実現するために必要なことは、ピストンの駆動ロスを低減すること。そして燃焼効率を高めるために圧縮比のアップを図ることの2つです。まず、フリクション低減のためにショートストロークを、次に圧縮比アップのために耐ノッキング性に優れたi-DSIを採用しました。さらに、優れた静粛性を獲得できたため、燃費を重視し、3気筒を選択。これらにより、キビキビとした軽快な走りを生む、中低速のトルクを重視した出力特性を達成しています。パワー&トルク、低燃費、低エミッションをバランス良く実現したエンジンです。

新開発、i-DSIターボエンジン。

i-DSIエンジンの優れた性能にターボをプラスし、高速道路でもゆとりの走りをもたらします。さらに燃費とクリーン性能を追求。リニア空燃比センサー+O₂センサーシステムによる高精度な空燃比制御により、量産ターボ車初の「超-低排出ガス」認定を取得しました。

i-DSIシステム燃焼室レイアウト

1気筒当たり2つのスパークプラグを配置し、タイミングをずらして点火。燃焼室内での全域急速燃焼を図りました。これにより、優れた低燃費とクリーン性能を実現しています。



i-DSI

Dual & Sequential Ignition (2点位相燃焼点火制御)

i-DSIエンジン

最高出力
38kW[52PS] / 6,700rpm*

最大トルク
61N・m[6.2kg・m] / 3,800rpm*



i-DSI

Dual & Sequential Ignition (2点位相燃焼点火制御)

TURBO

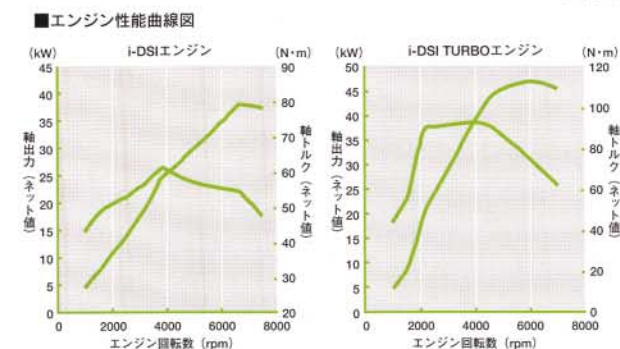
i-DSIエンジン+ インタークーラーターボ

最高出力
47kW[64PS] / 6,000rpm*

最大トルク
93N・m[9.5kg・m] / 4,000rpm*



*はネット値



新開発エンジンの 主な低燃費&排出ガス低減技術

軽自動車は、排気量が小さく、ギアもローレシオのため、2,000~5,000回転が常用域であり、高負荷の頻度が高いという特徴があります。このような使い方に合わせ、低燃費に貢献する熱効率の向上、常用回転域に焦点を合わせた技術が投入されています。

- ノックコントロールシステム
- ローラーロッカーアーム
ベアリングを内蔵したローラーをカム接触面に取り付け、フリクションを低減。
- ピストン MoS₂ ショット
ピストンスカートに二硫化モリブデン微細粉を投射し、フリクションを低減。
- ブラトーホーニング
ピストンが摺動するシリンダー内面を円滑にし、フリクションを低減。
- エキゾーストマニホールド内蔵シリンダーヘッド
排気集合部をシリンダーヘッドに内蔵し、触媒の早期活性化を実現。
- 直下コンバータ
前方排気直下コンバータにより、触媒の早期活性化を実現。
- 触媒
新開発の触媒を採用。この触媒とリニア空燃比センサー+O₂センサーシステムにより、効率の良い排気浄化を実現。

低燃費となめらかな走り、スムーズなシフトフィールを実現した、 コンパクトな新開発電子制御4速オートマチックトランスミッション。

クラストップレベルの低燃費実現のために、アクティブブロックアップ機構を採用。

軽自動車初のアクティブブロックアップ機構を全タイプに採用。2速~4速までロックアップが作動し、パワーロスを低減。低速域12km/hからロックアップ制御します。

スムーズなシフトフィーリングのために、直動ダイレクト制御システムを採用。

アコードなどで採用している、Honda独創の直動ダイレクト制御システムを、軽自動車に初めて採用。制御性に優れたリニアソレノイドによって最適クラッチ圧を作り出し、クラッチをダイレクトに制御するシステムです。さらに、さまざまな環境変化に最適なクラッチ制御圧を算出するHondaオリジナルの新制御ロジックも採用。

登降坂路でのスムーズな走りを実現する、プロスマテックを全タイプに採用。

スロットル開度や加速度などから走行状況を瞬時に判断し、変速タイミングを最適に制御します。登坂路では、不要な変速を抑えスムーズな走行を、降坂路では、エンジンブレーキをアシストします。

4AT
PROSMATEC

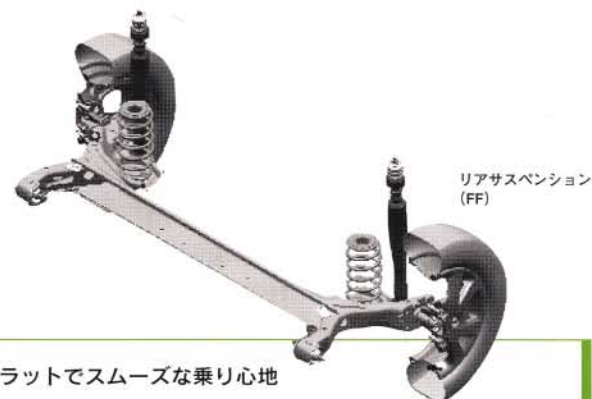
- コンパクト化のために
ショートノーズ化を実現するために、トランスミッションもコンパクト化。限られたスペースの中に、シャフト3本の3軸配置、各種制御系を凝縮しています。
- 静粛性のために
4速オートマチック化により、高速走行時の静粛性を向上。また、ギアレアウトの工夫や噛み合い率を見直し、ギアノイズを低減しました。



運転する楽しさ、安心感をもたらす、
ひとときわ静かで、安定感のある走り。

スムーズな乗り心地と安定感のある走りのために、 新設計サスペンションを採用。

高速走行もラクにこなすシャシー性能を求めて、
新設計サスペンションを採用しました。
フロントサスペンションは、
取り付け剛性と精度を確保するサブフレームを介した
高剛性L型ロアアームを持つマクファーソンストラット式。
リアサスペンション（FF）には、
コンパクトなH型ビーム式を採用しました。
さらにスカッフ変化（接地点の横変化）をなくし、
スムーズな乗り心地を実現するとともに、
ジャッキアップ左右差をなくし※、
安定感のある自然なコーナリングを実現しています。



※旋回時のように左右のタイヤに逆方向の力が加わる時、
外輪では車体を持ち上げる力として作用し、
内輪では車体を押し下げる力として作用。
横力が大きく加わる時でもジャッキアップ左右差を少なくすることにより、
旋回性能を向上させることができます。

- フラットでスムーズな乗り心地
2,420mmのロングホイールベースをはじめ、
サスペンションストロークのアップ、
摺動フリクションを低減する
力線コントロールスプリングの採用、
ダンパーサイズの容量アップ、
ジオメトリの最適化などにより、優れた乗り心地を実現。
- 安定感のあるステアリングフィール
フロントサスペンションの
キャストトレールのアップ（9.4mmから18.5mm）や、
キングピン角の見直しなどにより、
安定した直進性とステアリングフィールを実現。
- 高速までリニアで安心感のある応答性
フロントサスペンションのジオメトリの最適化、
スタビライザーの採用などにより、優れた操縦性を実現。

全タイプに4WDを設定。

軽量・コンパクトなリアルタイム4WDシステム。
雪道など滑りやすい路面になると
自動的に4WDに切り替わるシステムです。
頼もしい走りと低燃費を両立しています。

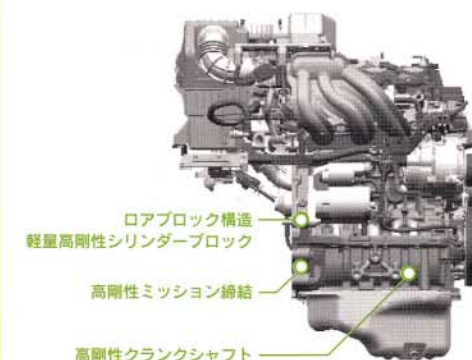
軽量と高剛性の二律背反を達成した、ボディ剛性。

ボディの剛性は、安全性だけでなく走行性能、静粛性能など、
さまざまな部分で大きな影響を及ぼします。
骨格部分にハイテンションスチールを多用し、軽量化を実現。
剛性が求められる部位には部材の大断面化や
板厚アップを図るなど、適材適所の対応をしています。
基本部分から妥協せず剛性を追求した結果、
軽量でありながら高い剛性を達成しました。

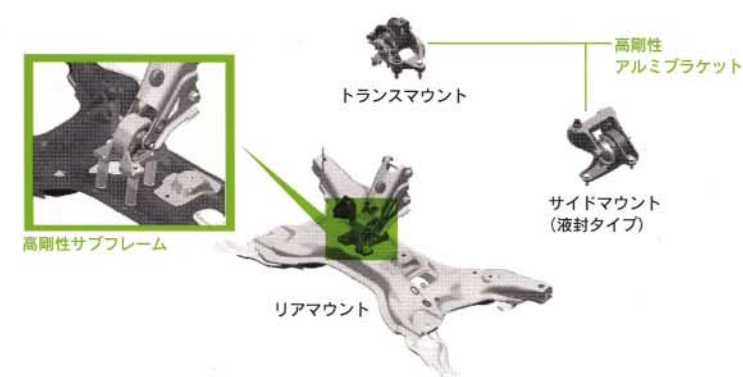
新開発エンジン、新骨格ボディを活かした制振・防音技術を施し、 クラスを超えた静粛性を実現。

「高速走行中でも音楽がラクに聞け、会話がはずむやさしい環境」を目標にNV性能を追求。
エンジン骨格においてはロアブロック構造を採用し、
シリンダーブロックやクランクシャフトの高剛性化などにより、
源流となるエンジン自体の振動、放射音を徹底的に低減。エンジンを支持するマウントシステムも、
ブラケットを含め最適化を行い、徹底的な入力低減を行っています。
また新骨格フレームに加え、エンジンマウントとエキゾーストパイプの取付点には、
補強材を入れるなど、剛性を確保しています。その上で、吸音ルーフライニングや
ウレタン成形ダッシュインシュレーターなど上級車クラスの防音材を採用。
さらに軽量制振材、および内装材の隙間を徹底的に防音処理し、
クラスを超えた静粛性を実現しました。

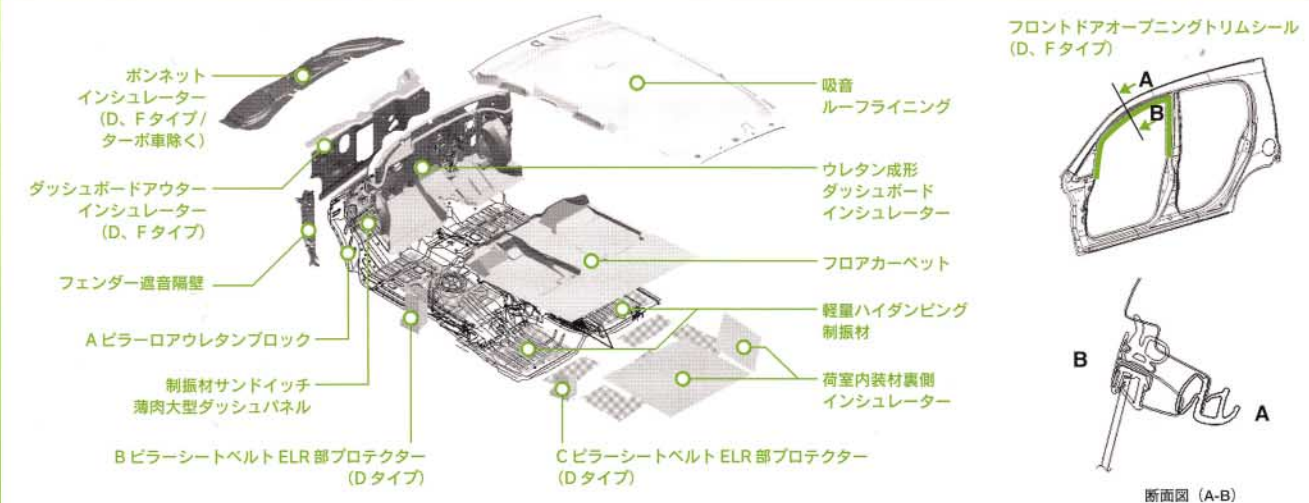
エンジン制振・防音技術



慣性主軸マウントシステム



軽量＆高効率防音施工



Ecology Conscious

環境性能

高水準の環境性能を追求。

Honda e-TECH
ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

すべての製品の生産から廃棄まで、さらにHondaがかかわる全活動において高い環境意識と独自の視点が生み出す技術、それがHondaのエコロジー・コンシャス・テクノロジー、e-TECH(イーテック)です。

全タイプ「超・低排出ガス」認定を取得。

エンジン本体の高効率化をはじめ、空燃比を高精度に制御するリニア空燃比センサー+O₂センサー、前方排気直下コンバータなどにより、優れた排出ガスの浄化性能を実現しています。

ターボ車も量産ターボ車として初の「超・低排出ガス」認定を取得しています。



「超・低排出ガス」認定車表示マーク

平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、規制値を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。

平成22年燃費基準に適合。

高効率な燃焼技術により、19.8km/ℓ[※]という低燃費を実現。(i-DSIエンジン/FF)

※10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)

ライフは、優れたクリーン性能と低燃費により「グリーン税制」の優遇措置を受けることができます。(ターボの4WD車は除く)

低燃費に貢献する軽量化推進。

ボディ骨格にハイテン材を多用し、剛性を確保しながら軽量化を達成。さらに樹脂製エンジンヘッドカバーやドアライニングなど、各所で軽量化を図りました。

軽自動車初。内装部品のPVCを全廃。

リサイクルが困難と言われるPVC(塩化ビニール樹脂)。ライフはドアライニングをはじめ、ウェザーストリップ、シフトノブ、サンバイザーなど、手に触れる内装部品を他の素材に変更し、PVC全廃を実現しました。また、ウインドウモールやドアモールなど外装部品に関しても、脱PVC化を図っています。

軽自動車初。鉛の使用量を1996年レベルの1/10以下に削減。

ダンパーやホイールバルancer、ステアリングラック、クランクシャフト、さらには生産ラインにおける電着塗装など、鉛レス化を推進。鉛使用量を1996年レベルの1/10以下に削減しています。

●経済産業省「リサイクルイニシアチブ」による業界目標は、鉛の使用量を2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減することをめざすものです。

Welfare

福祉車両

より多くの人に楽しいカーライフを。

シートが回転、電動で昇降する、助手席リフトアップシート車。

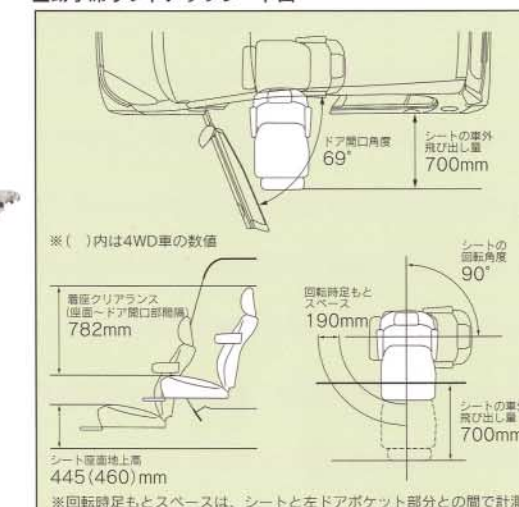
乗り降りをさらにやすく便利に。助手席が電動で昇降して、乗り降りをサポートするリフトアップシートを採用しました。シートを回転させ、昇降スイッチを押すだけの簡単操作。押すと作動、離すと停止し、乗降時の最適な高さが選べます。

ALMAS

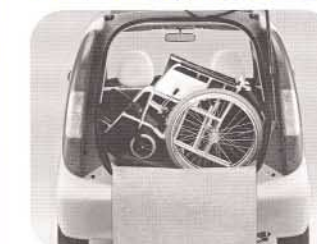


Photo: アルマス Fタイプ(FF)車いすは撮影用です。

■助手席リフトアップシート図



シートを倒さず車いすを収納、車いす固定用ネット&保護カバー&専用スペーサーを標準装備。



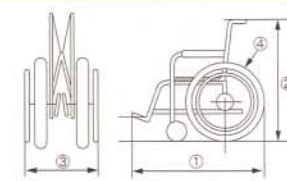
保護カバーをリアに広げ、車いすを折りたたんで、セットします。普段は通常の荷室として、ご使用いただけます。



保護カバーで車いすを覆い、固定用ネットを掛け固定します。車いす全体を覆うことができ、見た目もスマートに収納できます。

収納可能な車いすのサイズ

- ①全長 : 990mm以下
- ②全高 : 640mm以下
- ③折りたたみ幅 : 320mm以下
- ④タイヤサイズ : 24インチ以下



※なお、上記条件を満たしている場合でも形状によっては収納のできない車いすもあります。

積み降ろしがラクな、車いす収納装置をオプション設定。

Honda独自のスライドインタイプの車いす立て置き収納装置です。車いすを立てたまま置き、簡単に積み降ろし。車いす収納時でも3人乗り、収納しない時は収納装置を回転させて4人乗りとなります。



○ライフ・アルマスは、F、Cタイプ(ターボを除く)に設定。
○ライフ・アルマスFタイプには、助手席チップアップスライド機構はありません。
○車いす収納装置を装備した場合は、車いす固定用ネット&保護カバー&専用スペーサーは装備されません。

■架装事業者: ホンダ特装株式会社

Equipment

●

は標準装備

○

はメーカーオプション

主要装備	タイプ	D	F	C	
安全装備	運転席用&助手席用 S R Sエアバッグシステム	●	●	●	
	E B D（電子制御制動力配分システム）付A B S +ブレーキアシスト	●	●	●	
	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ELR / ALR（チャイルドシート固定機構）シートベルト	●	●	●	
	I S O F I X対応チャイルドシート固定専用バー（リア左右席）	●	●	●	
	マルチリフレクターハロゲンヘッドライト	●	●	●	
ディスプレイヘッドライト（H I D）＜ハイ／ロービーム＞	○				
快適装備	電波式キーレスエントリーシステム（アンサーバック／ウエルカムランプ機能付）	●	●	●	
	H o n d aスマートカードキーシステム（イモビライザー機能付）	○※1	○		
	フルオート・エアコンディショナー（エアクリンフィルター付）		○		
	マニュアルエアコンディショナー	●	●	●	
	A M／F Mチューナー付カセットステレオ（時計機能付）			●※2	
	A M／F Mチューナー付C Dプレーヤー（時計機能付）	●※3	●※3		
	A M／F Mチューナー付M D／C Dプレーヤー（時計機能付）	○			
	A U X（オーディオ外部入力）端子	●	●		
	17 c mスピーカー	●フロント×2 リア×2	●フロント×2 リア×2	●フロント×2	
	ハーフシェイド・フロントウィンドウ	●			
	プライバシーガラス（リアドア／テールゲート）		●		
	3段階開閉ドア（フロント／リア）	●	●	●	
	ボディ同色電動格納式リモコンドアミラー	●	●		
	ボディ同色電動リモコンドアミラー			●	
	ヒーター・ドアミラー	● 4WD車に装備	● 4WD車に装備	● 4WD車に装備	
	昼夜切り換え式ルームミラー	●			
	運転席ハイトアジャスター	●	●		
	インテリア	フロントベンチシート（大型アームレスト付）	●		
		助手席チップアップスライド機構（シートアンダーボックス付）		●	
フロントフルフラットシート		●	●	●	
5：5分割可倒式リアシート（ダイブダウン機構付）		●	●	●	
9段リクライニング・リアシート		●	●	●	
シート地		トリコット（スウェード調）	トリコット	トリコット	
ピターブラウンインテリア		○			
マルチインフォメーション・ディスプレイ（タコメーター／トリップメーター／燃費表示機能付）		●	●	●ターボ車に装備	
丸型インナードアハンドル		●シルバー	●シルバー	●	
全席ヘッドレスト		●	●	●	
エクステリア	シートバックポケット（運転席／助手席）	●	●		
	コンビニフック（助手席）	●	●		
	フロントマップランプ	●	●		
	ボディ同色マルチアングル・アウトタードアハンドル	●	●	●	
	ドアサッシュブラックアウト	●	●		
	マイクロアンテナ	●			
足まわり	ボディ同色ロアスカート（フロント／リア）	●			
	ボディ同色サイドシルガーニッシュ	●			
	ボディ同色テールゲートスポイラー	●			
	スチールラジアルタイヤ（フロント／リア）	155／65 R13 73 S	155／65 R13 73 S	155／65 R13 73 S	
足まわり	スチールホイール＋フルホイールキャップ		●	●	
	アルミホイール	●			
	ホイールサイズ	13×4.00B	13×4.00B	13×4.00B	

※1 DタイプはH o n d aスマートカードキーシステム、フルオート・エアコンディショナーがセット装備となります。
※2 オーディオレス 設定も可能です。 ※3 オーディオレス 設定も可能です。その場合、A U X端子は装備されません。
■ 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。また他の複数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。
■ 本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。

Specifications

主要諸元		タイプ	D				F				C						
			TURBO				TURBO				TURBO						
		駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD			
車名・型式			おダ・UA-JB5	おダ・UA-JB6	おダ・UA-JB7	おダ・UA-JB8	おダ・UA-JB5	おダ・UA-JB6	おダ・UA-JB7	おダ・UA-JB8	おダ・UA-JB5	おダ・UA-JB6	おダ・UA-JB7	おダ・UA-JB8			
トランスミッション			電子制御4速オートマチック(プロスマテック/ロックアップ機構付)														
寸法・重量・ 乗車定員		全長 (m)／全幅 (m)	3,395／1,475														
		全高 (m)	1,580	1,595	1,580	1,595	1,575	1,590	1,575	1,590	1,575	1,590	1,575	1,590			
		ホイールベース (m)	2,420														
		トレッド (m) 前／後	1,305／1,300														
		最低地上高 (m)	0.155														
		車両重量 (kg)	850	920	870	940	860	930	870	950	840	910	860	930			
		乗車定員 (名)	4														
		客室内寸法 (m) 長さ／幅／高さ	1,805／1,275／1,285														
エンジン		エンジン型式	P07A														
		エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷直列3気筒横置														
		弁機構	SOHC ベルト駆動 吸気1 排気1														
		総排気量 (cm ³)	658														
		内径×行程 (mm)	71.0×55.4														
		圧縮比	11.2		8.5		11.2		8.5		11.2		8.5				
		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														
性能		燃料タンク容量 (ℓ)	35	31	35	31	35	31	35	31	35	31	35	31			
		最高出力 (kW[PS]/rpm)*	38[52]／6,700		47[64]／6,000		38[52]／6,700		47[64]／6,000		38[52]／6,700		47[64]／6,000				
		最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)*	61[6.2]／3,800		93[9.5]／4,000		61[6.2]／3,800		93[9.5]／4,000		61[6.2]／3,800		93[9.5]／4,000				
		燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)	19.8★	18.4★	18.6★	16.8	19.8★	18.4★	18.6★	16.8	19.8★	18.4★	18.6★	16.8			
		主要燃費向上対策	電動パワーステアリング/ロックアップ機構付トルコン														
		最小回転半径 (m)	4.5														
		動力伝達・ 走行装置		変速比	1速	3.130		3.131		3.130		3.131		3.130		3.131	
					2速	1.738		1.793		1.738		1.793		1.738		1.793	
	3速			1.097		1.150		1.097		1.150		1.097		1.150			
	4速			0.833		0.812		0.833		0.812		0.833		0.812			
	後退			2.047													
減速比	4,882			前4,882/後3,272	4,294	前4,294/後3,272	4,882	前4,882/後3,272	4,294	前4,294/後3,272	4,882	前4,882/後3,272	4,294	前4,294/後3,272			
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)	155／65R13 73S																
主ブレーキの種類・形式	前			油圧式ディスク													
	後			油圧式リーディング・トレーリング													
サスペンション方式	前	マクファーソン式															
	後	車軸式	ド・ティオン式	車軸式	ド・ティオン式	車軸式	ド・ティオン式	車軸式	ド・ティオン式	車軸式	ド・ティオン式	車軸式	ド・ティオン式				
スタビライザー形式	前	トーションバー式															

■★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はは同条件で測定したものです。 ■ 新単位として、出力は「P S」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のもとでの値です。実際の走行時には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備などの状況）が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。
★印の車両はグリーン税制（低燃費・低公害車の普及促進優遇税制）の対象となります。ご購入時に自動車取得税の軽減措置が受けられます（平成16年3月31日まで）。
■ 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。 ■ LIFE、G-CON、PGM-FI、プロスマテックは本田技研工業株式会社の登録商標です。
■ i-DSIは本田技研工業株式会社の商標です。 ■ 製造事業者：本田技研工業株式会社

三面図 Fタイプ（FF） 単位：mm

