

HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ▶ TRANSCEND, AUGMENT

Prelude

Press Information 2025.9.4



電動化時代を先駆ける操る喜び。新生PRELUDE

新しい時代への変化を予感させる前奏曲【prelude】。

Hondaはそんな思いを込めて、かつて5代・20数年にわたり、

“スペシャルティーカー” PRELUDEを世に送り出し、

つねに先進のスタイリングと走りの新技術を提案してきました。

2025年、モビリティのあり方が大きく変わる電動化時代に向けて、

Hondaはだれもが体感したことのない【prelude】を奏ではじめます。

大切な人とどこまでも行きたくなる、優美な佇まいと新感覚の操る喜び。

新しい時代の幕開けを告げる未体験のドライビングプレジャー。

“スペシャルティーカー・ハイブリッドスポーツ”PRELUDE(プレリユード)、誕生です。

Prelude



美しくダイナミックに滑空するグライダーのように どこまでも行きたくなる特別なひとときを

PRELUDEが提供すべき価値とは何か…

そう考えていた時に、ふと子どもの頃に夢中で遊んだ、ラジコングライダーの記憶が蘇りました。

青空と白い機体のコントラスト。翼を大きく広げて上空を舞うそのプロポーションは、

とても理に適った機能美であることに改めて気付いた瞬間でした。

グライダーは“空の女王”と呼ばれるほど優美な姿でスムーズに飛行します。

その一方で、ダイナミックでレスポンスな旋回や、アクロバティックに地を這うような低空飛行もこなせます。

パイロットと一体となって風の力で滑空し、美しさと躍動感の二面性を合わせ持った乗り物。

そのイメージは、PRELUDEが目指す価値とピッタリと一致したのです。

Honda独自のハイブリッドシステムe:HEVを核に、e:HEVだからこそ実現なし得るシフト制御によって

かつてない操る喜びの体感を目指した、スペシャリティー・ハイブリッドスポーツ。

どこまでも行きたくなる特別なひとときを、このPRELUDEが提供できることを願って止みません。



開発責任者

山上 智行(やまがみ ともゆき)

本田技研工業株式会社 四輪開発本部 LPL室 チーフエンジニア

1998年、(株)本田技術研究所中途入社。振動騒音研究部門に配属。

2013年、ACCORD車体研究責任者、2016年、CIVIC車体研究責任者、

2022年、CIVICシリーズ開発責任者を歴任。

今回、PRELUDEの開発責任者を務める。

趣味は、クルマの他、模型、DIY、料理等、手でものをづくりあげること全般。

愛車は、11代目CIVIC、ACCORD EURO R(CL7)。

目指したのは「特別な時間」「操る喜び」「滑空するような高揚感」の創造

スポーツモデルのユーザーを年代別に調べてみると、20代と50代の2つのピークがあります。これは、子育て期を卒業した家庭の親と子の世代に当てはまります。また昨今は、親世代と子世代でクルマを共有し、時には一緒に買い物やドライブに出かけるといったシーンも少なくありません。

大切な人との特別な時間を提供したいPRELUDEは、この世代を超えてカーライフを積極的に楽しむ人たちの可能性を、スタイリッシュに、自由に、無限に拡げていけるクルマでありたいと考えました。

導き出した開発コンセプトは、「UNLIMITED GLIDE」
～どこまでも行きたくなる気持ちよさ × 非日常のときめき～
そして具現化要素として「特別な時間」「操る喜び」「滑空するような高揚感」の創造を目指しました。

Honda独自のハイブリッドシステムe:HEVを進化させるとともに新開発のシフト制御を加えるなど、ダイナミック性能を徹底的に追求。大切な人との移動のために快適性や使い勝手に配慮しながら、優美なハッチバッククーペスタイルを実現しました。

Hondaだからこそ具現化できたスペシャリティー・ハイブリッドスポーツ。PRELUDEは新時代のドライビングプレジャーを提供します。

UNLIMITED GLIDE

どこまでも行きたくなる気持ちよさ × 非日常のときめき

特別な時間

大切な人と過ごす“特別な時間”となるよう、ドライバーだけでなく助手席乗員にも快適や安心を感じられるインテリアや走行性能を追求。また、特別な時間を拡げられるよう、荷室の使い勝手なども考慮しました。

操る喜び

ダイナミクス性能は、長距離の移動でも静かで快適な乗り心地を醸成するグランドツーリング性能を基本とし、ひとたびその気になればエキサイティングな操る喜びを提供する、新たなシフト制御を開発。シーンに応じた走りの多面性を目指しました。

滑空するような高揚感

スタイリングは、グライダーで滑空するような高揚感を得られる、スペシャリティー・ハイブリッドスポーツならではのスムーズでクリーンなハッチバッククーペスタイルに挑みました。

UNLIMITED GLIDE

どこまでも行きたくなる気持ちよさ × 非日常のときめき

[EXTERIOR]

[エクステリアデザイン]-----P06

グライダーをイメージした
優美でダイナミックなエクステリアデザイン

[スタイリング]-----P07

スムーズな流れとワイド&ローを追求した
スペシャリティースポーツ・スタイリング

[細部へのこだわり]-----P08

滑空するような走りの予感と
上質さを表現した細部へのこだわり

[灯体デザイン]-----P09

ワイドスタンスを際立たせる、
機能美を追求した灯体デザイン

[エクステリア具現化技術]-----P10

美しさと機能性の両立が貫かれた
エクステリア具現化技術

[ボディーカラー]-----P11

美しい造形をより魅力的に際立たせる、
クリーンな次世代のホワイト・パールを提案

[INTERIOR]

[インテリアデザイン]-----P13

滑空するような高揚感に満ちた、
大切な人との特別な移動空間

[コックピット]-----P14

どこまでも行きたくなる
スペシャリティースポーツ・コックピット

[キャビン]-----P15

運転席・助手席をそれぞれ特別設計した
パーソナルシート

[カラーコーディネート]-----P16

世代を超えたときめきを生む、
大人の遊び心を表現したコーディネート

[快適装備]-----P17

大切な人との時間を演出し、
快適さを提供する充実の装備

[PACKAGING]

[パッケージングデザイン]-----P19

特別感とともに多用途性も追求した、
新世代スペシャリティースポーツ・パッケージ

[運転視界／使い勝手]-----P20

運転に安心感をもたらし、
使い勝手に配慮した細部の工夫

[DYNAMICS]

[ダイナミック性能]-----P22

e:HEV制御の進化とスポーツシャシー技術が
生み出す、新時代のドライビングプレジャー

[ドライブモード]-----P23

シーンや気分によって走りのキャラクターを
選択できるドライブモード

[ボディー剛性]-----P24

ハンドリングと乗り心地を両立する
"剛"と"柔"を併せ持つボディー

[空力性能]-----P25

車速による姿勢変化が少なく、
安定した接地感が得られるリフトバランス

[シャシー]-----P26

FF最高峰のテクノロジーを採用した、
スペシャリティー・ハイブリッドスポーツシャシー

▶サスペンション-----P27

走りの二面性を実現するサスペンション

▶ステアリングフィール-----P28

操る喜びに満ちたレスポンスなハンドリング

▶ブレーキ-----P29

安心感の高い走りを支えるブレーキシステム

▶NV低減-----P30

スポーティーなサウンドを楽しむための、
徹底した振動・騒音対策

[e:HEV]-----P31

e:HEV技術を全方位に進化させ、
感性に呼応するドライバビリティを創出

▶制御進化-----P32

ハイブリッドシステムのスマートさに
磨きかける制御進化

[Honda S+ Shift]-----P33

ドライバーの意思とクルマの応答がシンクロする、
Honda S+ Shift

▶変速制御-----P34

Honda有段制御技術とe:HEVが融合した、
仮想8段シフトコントロール

▶変速フィードバック-----P35

心とクルマが直結したような
ドライバーフィードバック

▶サウンド／メーター演出-----P36

変速に呼応する聴覚・視覚への
フィードバックでシンクロ感を増幅

▶ドライブモード拡張-----P37

日常の走りとは非日常の走りを自在にスイッチ

[CONNECTIVITY]

[Honda CONNECT]-----P39

安心・ストレスフリーなカーライフを実現する
新世代コネクテッド技術「Honda CONNECT」

[SAFETY]

[Honda SENSING]-----P41

運転にゆとりをもたらす先進の
安全運転支援システム、Honda SENSING

[衝突安全性能／安全装備]-----P43

高水準の安全性能を追求

Prelude

EXTERIOR



グライダーをイメージした優美でダイナミックなエクステリアデザイン

グランドコンセプト「UNLIMITED GLIDE」のモチーフとなった“グライダー”を発想の起点に置き、滑空感と高揚感が交じり合う優美でダイナミックなスタイリングを目指し、「GLIDING CROSS STANCE」をエクステリアデザインコンセプトとしました。そして、具現化に向けて3つの要素を設定。

- ・グライダーのように伸びやかで軽快な「PROPORTION」
 - ・三次元的にクロスするクリーンかつダイナミックな「SURFACE」
 - ・ダイナミックな走りを予感させるスポーティーな「STANCE」
- これらを表現することで、滑空するような高揚感を生むスペシャリティースポーツを体現しています。



スムーズな流れとワイド&ローを追求したスペシャリティースポーツ・スタイリング

グライダーのように伸びやかで軽快な「PROPORTION」

大空を滑空するグライダーのように、視覚的なノイズを排除したスムーズなプロポーションを目指しました。加えて、低くシャープなフロントノーズはグライダーの伸びやかさをイメージさせるとともに、存在感のある大径タイヤを採用することで相対的にボディーを薄く軽快に見せるなど、流麗なサイドビューとしています。また、ディテールにおいては、シャークフィンアンテナではなくガラスアンテナを採用することによってルーフの突起を排除するなど視覚的なノイズを可能な限りなくすことで、プレーンでスムーズなプロポーションをつくり上げました。



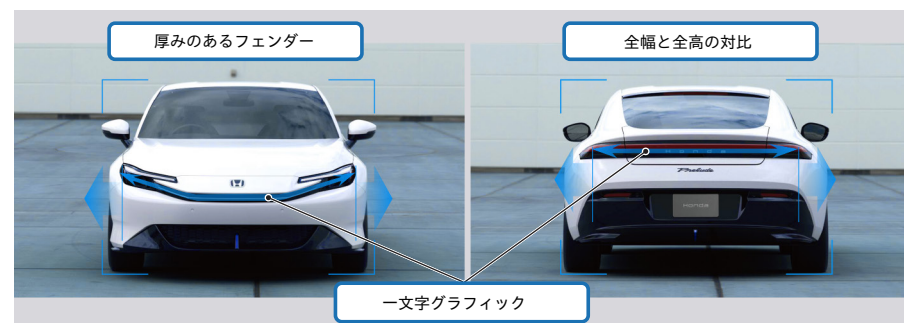
三次元的にクロスするクリーンかつダイナミックな「SURFACE」

フロントノーズからフロントフェンダーを経てリアに駆け上がるキャラクターラインを設定することで、ボディーが絞られていく躍動感とともに、リアフェンダーのボリュームのある張り出しを強調。また、リアタイヤからはじまるフェンダーの張りは、キャラクターラインとは逆にフロントに向かって駆け上がり、ノーズにつながっていく流れを持たせることで薄いフロントグリルによる軽快なイメージを構築しました。また、このフロントからのキャラクターラインとリアからのボリュームラインが、キャビンの乗車位置付近でクロスする造形とすることで、前後のフェンダーの張り出しをよりいっそう際立たせています。



ダイナミックな走りを予感させるスポーティーな「STANCE」

スペシャリティースポーツとしての佇まいを主張するために、前後の正面からのタイヤの見え方や、全高：全幅比率にもこだわりました。ワイドトレッドによる厚みのあるフェンダー造形に加え、可能な限り全高を低くすることで、ワイドスタンスを強調。さらに、フロントには薄型のアッパーグリルを左右のヘッドライトをつなぐように配し、リアにはテールランプを直線状に配した一文字グラフィックを採用することで、ワイド感を際立たせています。また、ルーフの中央部分を少しえぐるようなダブルバブルルーフ形状にすることで、全高を抑えながらも乗員のための頭上空間を確保する工夫も行っています。



滑空するような走りの予感と上質さを表現した細部へのこだわり

ワイドに見せるアッパーグリルと羽根をイメージしたロアグリル

アッパーグリルには一文字に広がるブラッククロームのモールを設置し、上質さとワイドな印象を表現しました。また、ロアグリルのメッシュ形状は羽根をイメージした造形とし、それらが放射状に広がるようなデザインとしています。



羽根をイメージした造形

伸びやかさと低さを感じさせる、ロア部に配したデザインアクセント

フロントのロアグリルセンターとリアのロアバンパーセンターに、ブルーのデザインアクセントを設置しました。クリーンでスムーズなハイブリッドスポーツの走りを象徴するとともに、伸びやかさと低さを視覚的に感じさせています。



美しい伸びやかさを表現したリアピラー

ルーフからリアピラーにかけての伸びやかなデザインを成立させるために、テールゲートの見切りをリアピラーに設けず、リアハッチガラスの両サイドを開口ラインとしました。また、テールゲートを開けるオープナーも「Honda」エンブレム下のブラック部に隠すなど、視覚的ノイズを抑えたデザインに上げています。



ダイナミックかつインテリジェンスな走りを表現したホイール&ブレーキキャリパー

19インチアルミホイールは、太いメインスポークと細いサブスポークをレイヤーで配置することで、ダイナミックさとインテリジェンスの両立を表現。また、Brembo社製ブレーキキャリパーを採用したうえで、BremboとPRELUDEのダブルネームのロゴを、デザインアクセントのブルー地に配することで特別感を印象づけています。



19インチアルミホイール

Brembo社製ブレーキキャリパー

スペシャリティースポーツを象徴するエンブレムデザイン&レイアウト

フェンダーとタイヤのワイド感を際立たせるために、エンブレムをセンターに配置。上部には通常の「H」マークではなく「Honda」マークを採用し、未来へのつながりの象徴としました。一方、過去からの継承の象徴として、車名エンブレムは4代目のエンブレムをベースとしながら、書体をモダン化したデザインで表現。新時代を先駆けるPRELUDEならではの、特別なエンブレムデザイン・レイアウトとしています。



ワイドスタンスを際立たせる、機能美を追求した灯体デザイン

翼を広げたイメージと上質さを表現するフルLEDヘッドライト

デイトタイムランニングライトの表面に、光が外側に向かって広がる細かいストライプを成形するとともに、均一に発光するよう光源を配置。点灯すると繊細な光が拡散し、翼を広げたイメージと上質さを表現します。その下段エリアにはブラックに仕上げた立体造形部に、プロジェクタータイプのロービームおよびアダプティブドライビングビームと、アクティブコーナリングライトをレイアウト。鋭い目つきの精悍な表情を表現しています。



デイトタイムランニングライトで外に広がる翼を表現



■さまざまな方向から均一に見える面発光を実現

前方から外側へ広く回り込んだデイトタイムランニングライトをムラなく点灯させるため、通常は1本のレンズ裏側のラインガイドを2本に増やしています。また、レンズ表面には光を拡散させるV溝を設定。前方や側方、斜めからも光が均一に見えるよう、溝の本数・深さ・角度などをシミュレーションと試作を繰り返して検証し、美しい“面の光り”を実現しました。



ワイドスタンスを際立たせるフルLEDリアコンビネーションランプ

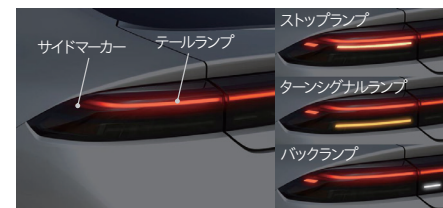
非点灯時は両サイドを直線で貫くダブルラインを見せながら、点灯時は鋭く均一に光る質感の高い一文字のテールランプを光らせることで、先鋭かつ先進なイメージを表現しました。ストップランプやターンシグナルランプなどはブラックに仕上げたエリアに収め、テールランプと並行して直線的に発光。テールランプをメインモチーフとして表現したワイドなスタンスをいっそう際立たせています。



非点灯時はダブルラインでワイドスタンスを強調

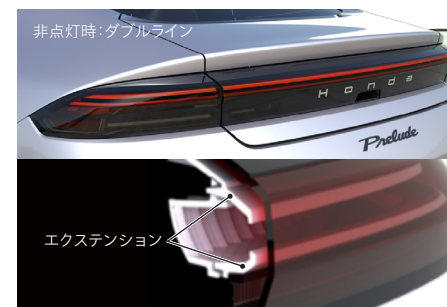


点灯時はテールランプが一文字に発光

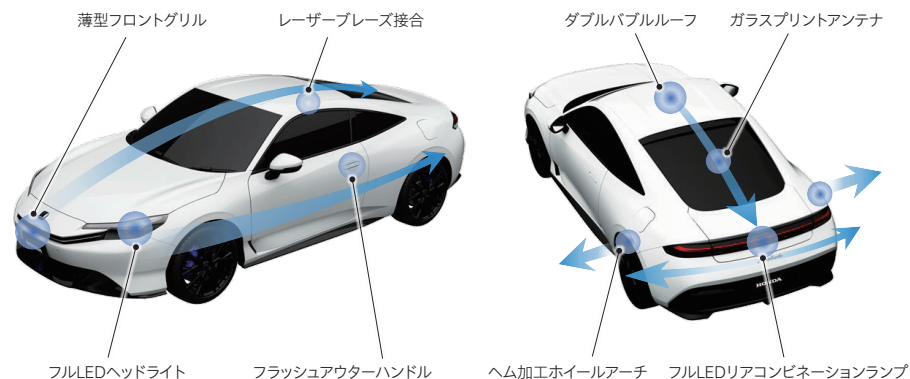


■非点灯時はダブルラインを表現し、点灯時は一文字に発光

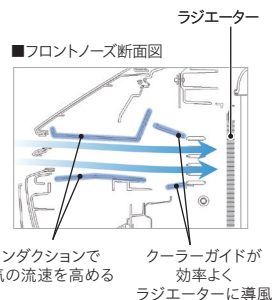
テールランプは、非点灯時は赤色レンズ越しに白色エクステンションを透過させ、中央部に影をつくることでダブルラインを表現しています。一方、点灯時は中央部が発光し、白色エクステンションが影になることで一文字に発光。非点灯時/点灯時の見え方が異なるユニークな表現としています。



美しさと機能性の両立が貫かれたエクステリア具現化技術



低く伸びやかなフロントノーズを可能にした薄型フロントグリル
グリル後方の構造とレイアウトを見直しインダクションで空気の流れを高め、さらにラジエーターの前に設置したクーラーガイドが導入した空気を効率よく冷却に活かすことでグリルの開口を薄型化。低く伸びやかなノーズデザインを可能にしました。



ルーフラインをスムーズに見せるレーザーブレイズおよびガラスプリントアンテナ
ルーフパネルとサイドパネルの接合にレーザーブレイズを採用し、フロントピラーからルーフ、リアピラーへと途切れのないスムーズな面構成を実現しました。また、ラジオアンテナをシャークフィンタイプではなくリアガラスプリントタイプを採用することで、スッキリとしたスムーズなルーフラインとしています。

■レーザーブレイズ接合



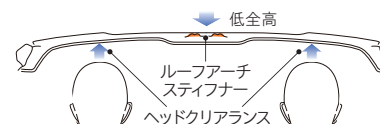
■ガラスプリントアンテナイメージ



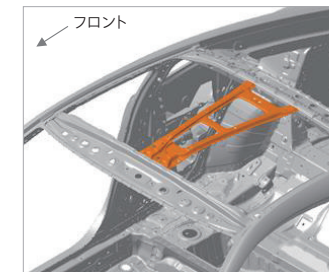
低全高とゆとりのヘッドクリアランスを両立したダブルバブルルーフ

クーペならではのショートルーフを活かし、ルーフを支えるアーチスティフナーをボディ剛性の最適化を図りながら前後に縦断配置することで、ダブルバブルルーフ形状が可能となり、低全高とゆとりあるヘッドクリアランスを両立しています。

■ルーフ断面構造



■ルーフアーチスティフナー縦断配置



ノイズを極限まで減らすフラッシュアウターハンドル

ドアハンドルにフラッシュタイプを採用し、ノイズを極限まで減らしたデザインにこだわりました。スマートキーを持って近づくと、指をかけやすいようにドアハンドルが自動でポップアップ。夜間でもロックセンサーの位置がわかるよう、ランプも備えています。

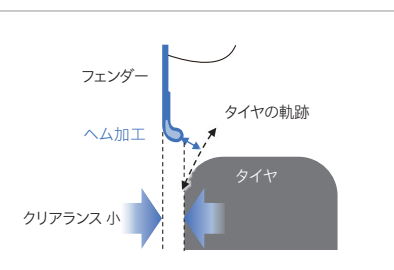
■フラッシュアウターハンドル



ワイドスタンスの強調に寄与するヘム加工ホイールアーチ

ワイドスタンスを強調させるために、タイヤとリアフェンダーのクリアランスが最小となるよう、フェンダーの補強手法に、内側への飛び出し量を少なくできるヘム加工を採用しました。

■ヘム加工ホイールアーチ



美しい造形をより魅力的に際立たせる、クリーンな次世代のホワイト・パールを提案

美しく凛と輝く月灯りをイメージした、新色ムーンリットホワイト・パール

次世代のはじまりを予感させる、クリーンで洗練された新しいホワイト・パールをキーカラーに設定しました。極めて緻密な輝きと陰影感で、エクステリアデザインを魅力的に引き立てます。また、かつてのPRELUDEを思い起こすヘリテージカラーとして、鮮烈で華やかなフレイムレッドをもうひとつのキーカラーに設定しています。

PRELUDEの造形を際立たせる強い陰影を実現

新色のムーンリットホワイト・パールは、カラーベース層の上に塗るマイカベース層の乾燥時の体積収縮率を高くすることで、従来よりも顔料の配向性と濃度を向上させました。さらに、クリアコート層を従来使用していたメラミンからウレタンに変更することで、下層への浸透による架橋反応（高分子同士の結合）で塗膜の凝集力を強化させています。これにより膨張色とされる白色でありながらも、PRELUDEの造形が際立つ強い陰影を実現しています。



ムーンリットホワイト・パール



メテオロイドグレー・メタリック



クリスタルブラック・パール



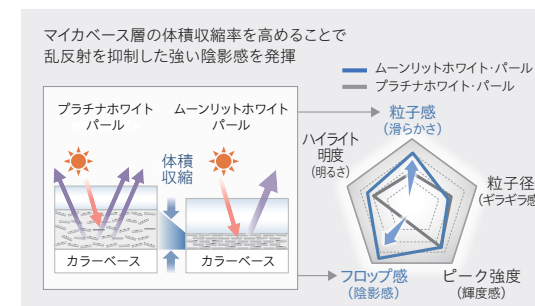
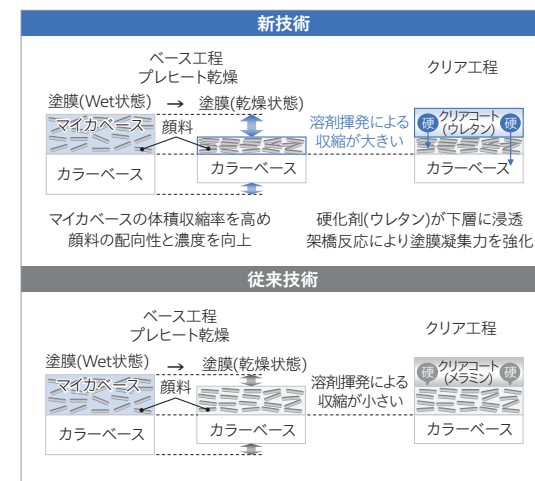
フレイムレッド



ムーンリットホワイト・パール&ブラック*

*ムーンリットホワイト・パール&ブラックは数量限定でオンライン販売となります。

■塗装構造比較



Prelude

INTERIOR



滑空するような高揚感に満ちた、大切な人との特別な移動空間

クーペスタイルから想像される走りへの期待感。そしてスペシャリティースポーツとしての特別感。この2つの融合こそがPRELUDEのインテリア価値だと考えました。大切な人との気持ちが共鳴し合う特別な空間を創造するために、インテリアデザインのコンセプトを「GLIDING COCKPIT」とし、「行く先を誘う視界」「着心地フィット」「直感Sport-HMI」の3つの具現化要素を設定。操る喜びを素直に感じることができ、助手席に乗る人にも快適な、滑空するような高揚感を提供する移動空間を目指しました。



行く先を誘う視界

ドライビングのアップライクの延長線上に、フロントフードにかけて伸びる素直なシルエットを形成するとともに、水平基調のインストルメントパネルは視覚的な重心位置を下げることで、クルマの動きを把握しやすい前方視界を追求しています。さらに、フローティングメーターパイザーが生む軽快さと、使いやすさに優れたアームレスト、乗員の下半身を包み込むボリュームのあるセンターコンソールパッド、操作性に配慮したステアリングホイールにより、どこまでも行きたくなるような心地よさに満ちたコックピットとしています。



着心地フィット

フロントシートを運転席と助手席で構造やサポートパッドの形状をつくり分け、運転席はホールド感を高めて走りに集中できるスポーティネスを、助手席はほどよい包まれ感でコンフォートを目指しました。特に助手席は座り心地だけでなく、乗り降りのしやすさにもこだわったサイドサポート形状とするなど、提供する価値をパーソナライズすることで、特別な空間の創出に寄与しています。



直感Sport-HMI

ステアリングホイールは、センターポジションマークを設定したDシェイプデザインを採用。直感的に扱えて手にしっかりと馴染むよう、グリップの断面形状にもこだわりました。変速パドルにはスペシャリティースポーツとして上質感のある金属素材を採用。センターコンソールは中央にエレクトリックギアセクターを配置したシンメトリーデザインとし、機能美に優れたデザインで走りへの期待感を高めています。また、メーターは認知性に配慮するとともに、PRELUDEの世界観を表現するなど特別感の演出も施しています。



どこまでも行きたくなるスペシャルティースポーツ・コックピット

どこまでも行きたくなる直感インターフェースと所有欲を高める演出

10.2インチTFT液晶メーターを採用し、計器としての高い認知性を持たせながらPRELUDEならではの演出を施しました。2眼メーターは立体的に手前に見えるようにするとともに、指針の影を強めて奥行き感を持たせることで容易に瞬間認知できるようにしています。メーター表示の切り替えは、ステアリングスイッチによって直感操作を可能にしました。シンプルモードを選択すると2眼メーターの表示が消え、青空に向かってどこまでも行きたくなるような滑空感を演出しています。また、車両アイコンとして映し出されるPRELUDEのグラフィックは、所有欲を満たす演出として常時表示とし、さらにリアバンパーが路面に反射したような浮遊感のある表現としました。



■ オープニングアニメーション

ドライバーがドアを開けて乗り込み、ドアを閉めると、メーターパネル内にPRELUDEのデイトタイムランニングライトが点灯。さらにPOWERスイッチを押してパワーオンにするとヘッドライトが光り、メーター類の表示へと続くことで、これから走り出す前触れとドライブへの期待感を演出しています。

■ エンディングアニメーション

ドライブが終了し、POWERスイッチを押してパワーオフにすると、PRELUDEの後ろ姿のアイコンである一文字のテールランプが映し出され、遠ざかるようにして消灯。走り終えた様子を眺められる、特別な時間の余韻を演出しています。



触感や操作感にこだわったDシェイプステアリングホイール

厳選した上質なレザーを使用した、Dシェイプのスポーティーな本革巻ステアリングホイール。操作感にこだわりミリ単位でグリップ形状を作り込みました。0時の位置には操舵角を直感的に把握できるよう、手触りが滑らかで光の反射にも配慮して採用したアルカンターラ®のセンターマーカ―を配置。2時/10時の位置には、スポーツ走行時に自然と脇が締められ緻密な操作が可能な、サムレスト形状を施しました。一方、5時/7時の位置は、運転支援機能のアダプティブクルーズコントロール使用時など、リラックスした状態で手を軽く添えて操作できる断面形状としています。また、樹脂ガニーッシュ部は転舵時に指が触れても違和感のないよう、裏面に本革表皮を回し込むなど触感にもこだわりました。



シンメトリーに配置したセンターコンソール

中央にエレクトリックギアセクターを配置し、運転席側に電子制御パーキングスイッチ、助手席側に走行モードの切り替えスイッチをレイアウト。操る喜びを象徴する「Honda S+ Shift」のスイッチは、「S+」ボタンとして独立して設け、PRELUDEの“特別な走りの世界”へ誘う入り口としています。



運転席・助手席をそれぞれ特別設計したパーソナルシート

スポーツ走行を楽しめるホールド性と包み込まれるような特別な座り心地

運転席はよりドライビングに集中できるよう、助手席はより快適に過ごせるよう、それぞれに適したシートを設計。Hondaのシート設計技術、ボディースタビライジングシートをベースとした骨盤の安定性はそのままに、スポーツシートとしてのホールド性と、包み込まれるような特別な座り心地の両立を目指し、テストコースの現場でウレタンを加工し、走行を重ねながら最適な形状を追求しました。

■シート設計の考え方および対策

運転席

『ドライバーにとってのスペシャルティ』
ワインディングを気持ちよく駆けられる

助手席

『パッセンジャーにとってのスペシャルティ』
リラックスしてドライブを楽しめる



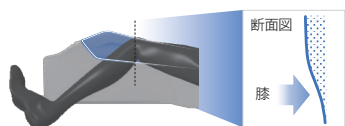
運転席 下肢の安定



助手席 下肢のくつろぎ



ワインディング走行で安心の下肢サポート
① 下肢を支えるドアライニング剛性
② 膝当たりに配慮したコンソールの曲率設定



■運転席・助手席共通設計

シートバックをたわませ適度に背中を包み込むことで、上半身を全体で包み込む構造としました。上半身が左右に振られても、脇から肩甲骨付近を面で支えることで十分なサポート性を確保。特徴的なハイバックシートとシートバックサイドサポートの高さをバランスさせることで、ホールド性はそのままに、腕や肩回りの自由度を確保して快適性との両立も図っています。また、ハイバックシートに合わせ、通常より上下寸法が長いヘッドレストとすることで、さまざまな体格の乗員にフィットするようにしました。一方、座面については、どちらにもベース層のウレタンと表層のウレタンの間(中間層)に約10mmの低反発ウレタンを設定。着座した瞬間に包み込まれる上質な座り心地を実現しています。

■運転席専用設計

運転席の座面はワインディング走行などの大きな横力に対応できるよう、サイドサポートのフレームにサポートワイヤーを追加。座面とサイドサポートのウレタン硬度を分けることで下肢が安定し、ドライビングに集中できる適度なサポートと快適な乗り心地を提供します。また、運転席においてはシートだけでなく、周辺の内装全体で下肢のサポート性を提供。ワインディングなど膝で体を支えるようなシーンを考慮し、ドアライニングに安心して体を預けられる剛性を持たせ、コンソール形状は膝が当たる面の曲率を大きく設定することで不快な当たりを感じにくい配慮を施しています。

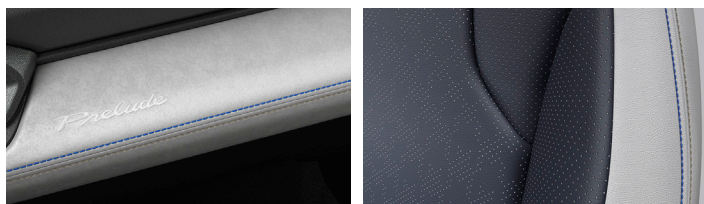
■助手席専用設計

助手席の座面はより快適に使っていただけるようサポートワイヤーを設定せず、サイドサポートの高さを運転席より低くし、座面のウレタン硬度も柔らかい設定としました。適度なサポート性を保ちつつ、下肢の自由度を増やすことで包み込まれるようなリラックスできる座り心地を提供します。また、サイドサポートが適度にたわむことで、乗降時の脚の当たり方を大きく改善。スムーズな乗り降りを実感できます。

世代を超えたときめきを生む、大人の遊び心を表現したコーディネート

安心感と軽快感を表現したブルー×ホワイトのコーディネート

メインとなるインテリアコーディネートとして、ブルーとホワイトの組み合わせを設定しました。インストルメントパネルとセンターコンソールにホワイトカラーを配し、グライダーが翼を広げたイメージを表現。その一方で、乗員を包み込むシートのメイン部分は、深みのあるブルーでコントラストをつけています。また、前席空間の全体に配したホワイト表皮に2色のステッチをあしらうことで、大切な人との特別な空間を演出。助手席正面のミドルライニングには、思わず触れたいくなるようなやわらかな陰影のホワイト表皮に、PRELUDEロゴの刺繍ステッチを施しています。さらに、ポイントを絞ったシルバー加飾や、エアアウトレットのフレームに施したマット調のガンメタリックが、上質なスポーツイメージを強調。シート表皮には通気性に配慮したパーフォレーション加工を施した千鳥格子柄を採用し、クラシックかつモダンなイメージに仕立てました。

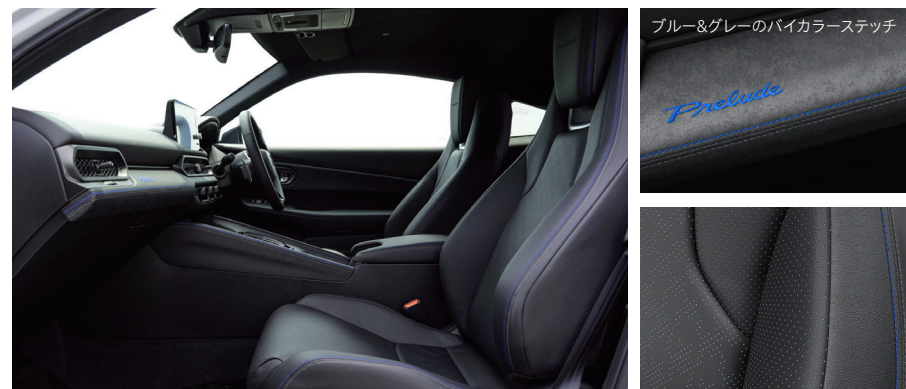


車名の刺繍と2色のステッチをあしらった、やわらかな陰影のホワイト表皮

クラシックかつモダンな千鳥格子柄

ブルーアクセントを効かせたブラックコーディネート

空間全体をブラック基調とし、アクセントカラーのブルーを効かせた、先進的でスポーティーなコーディネートとしています。



ボディーカラーとの組み合わせはブルー×ホワイトを中心に展開

ボディーカラー インテリアカラー	ムーンリットホワイト パール	メテオロイドグレー メタリック	クリスタルブラック パール	フレイムレッド	ムーンリットホワイト パール&ブラック*
	BLUE × WHITE	BLUE × WHITE	BLUE × WHITE	BLUE × WHITE	BLUE × WHITE
	BLUE × BLACK	—	—	—	—

*ムーンリットホワイト・パール&ブラックは数量限定でオンライン販売となります。

大切な人との時間を演出し、快適さを提供する充実の装備

乗る時から降りる時まで特別な時間を演出する照明

クルマに近づくとフラッシュアウターハンドルのウェルカムランプが点灯し、ドアを開けるとカーテシランプとインテリアランプが点灯します。POWERスイッチを押すと前/後席用のアンビエントランプが点灯。また、走行中はフットランプやドアポケットランプ、アンビエントランプを好みで点灯させることができ、夜間走行時に車内をほのかに照らすことができます。



- ①前席用アンビエントランプ
- ②ドアポケットランプ
- ③フットランプ
- ④カーテシランプ

■後席用アンビエントランプ

後席用はセンタートレーを中心に照射するよう設定。トレーに置いた物を美しく浮かび上がらせる、雰囲気のある照明としています。夜間に手回り品を優しく照らし出すおもてなしや、大切な人へのプレゼントを浮かび上がらせる素敵な空間を演出します。



■ラゲッジルームランプ

荷室の照明は、一般的な片側設置に対して影ができにくく、より荷物を探しやすくするために、両側に明るいLEDランプを配置しています。



充実した給電装備

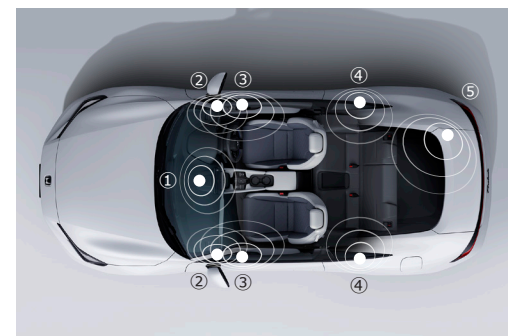
運転席と助手席の双方から使いやすいよう、中央に15Wのワイヤレス充電器を設置。ほぼすべてのスマートフォンに対応できる仕様としています。また、上部にはUSBジャック (Type-C/Power Delivery対応タイプ)を2つ装備しており、ノート型PCなどの充電も可能です。



BOSEプレミアムサウンドシステム(8スピーカー)

クーペスタイルの室内環境に合わせ、BOSE社と共同開発した8スピーカーのサウンドシステムを標準装備しました。フロントには新開発Super65ワイドレンジスピーカーを搭載。低音をよりクリアに再現し、ロックのドラムやジャズのベースなどの弾ける音をより際立たせ、はっきりとした音の輪郭を表現。まるでコンサート会場にいるような臨場感を体感できます。また、BOSE社独自の音響技術「Dynamic Speed Compensation」により、車速に応じて周波数ごとに音量を最適に調整することで、走行状況の変化に影響されにくい快適なリスニング体験を提供します。

■スピーカー構成図



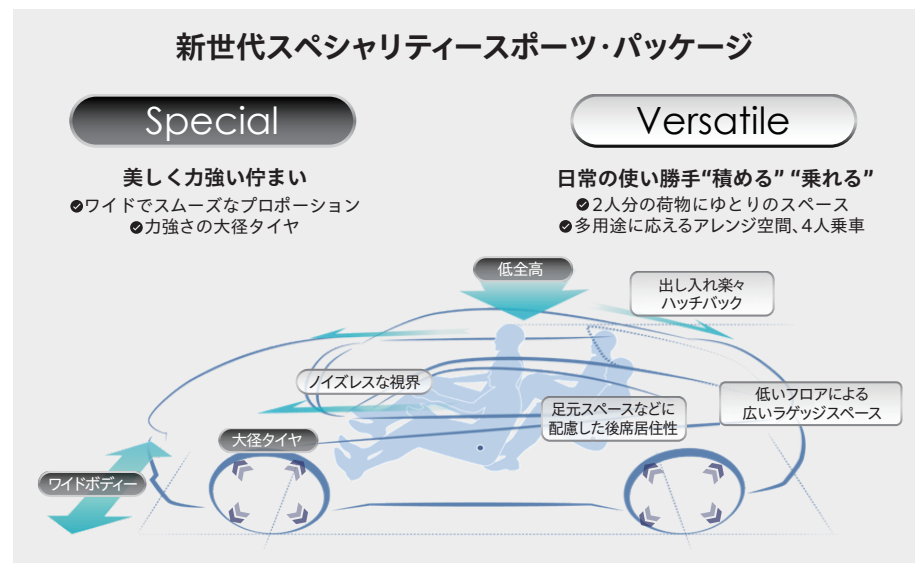
- ①ミッドレンジスピーカー(8cm)
- ②ツイーター(フロントピラー)
- ③ワイドレンジスピーカー(17cm・フロントドア)
- ④ミッドレンジスピーカー(8cm)
- ⑤サブウーファースピーカー(20cm)

PACKAGING



特別感とともに多用途性も追求した、新世代スペシャリティースポーツ・パッケージ

パッケージングデザインでは、スペシャリティースポーツとしての操る喜びを体感できる特別感とともに、大切な人と移動を楽しむための使い勝手も追求。クーペスタイルでは成立が難しい、「Special」と「Versatile」の両立を目指しました。

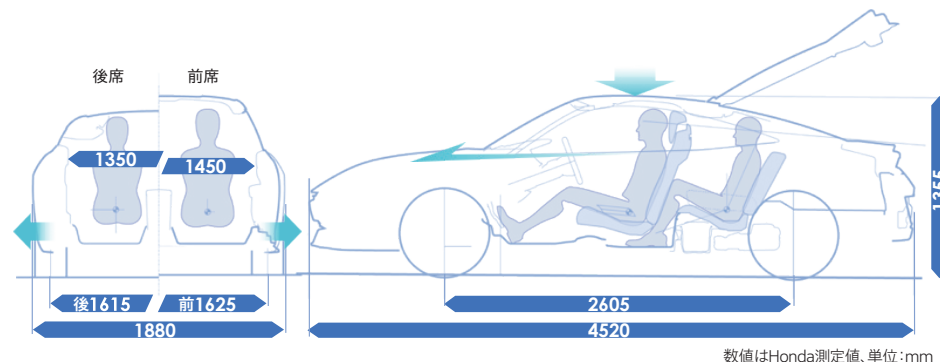


Special (特別感)

美しく力強い佇まいを見せるプロポーションとするために、フェンダーを大きく張り出させたうえで大径タイヤを採用し、可能な限り全高を低くするなど、スペシャリティースポーツとしてのワイド&ローボディーを実現。走りへの期待感と所有する喜びを高めています。

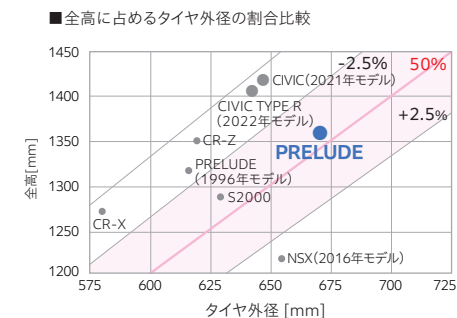
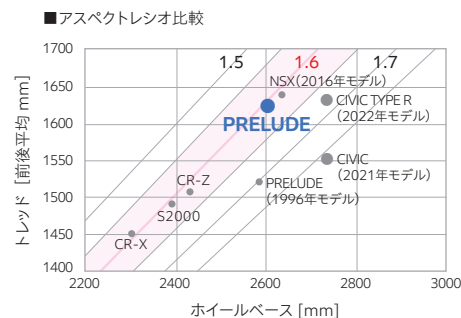
Versatile (多用途・多目的・万能)

FFレイアウトの利点を活かし、ラゲッジフロアを低く設計することで、クーペとして十分な荷室を確保。ハッチバック形状によって荷物の積み降ろしを容易にしています。また、後席は足元空間に配慮するなど、4人での移動や多彩なシーンに応えるパッケージとしました。



美しく力強い佇まいとダイナミック性能を感じさせるアスペクトレシオ設定

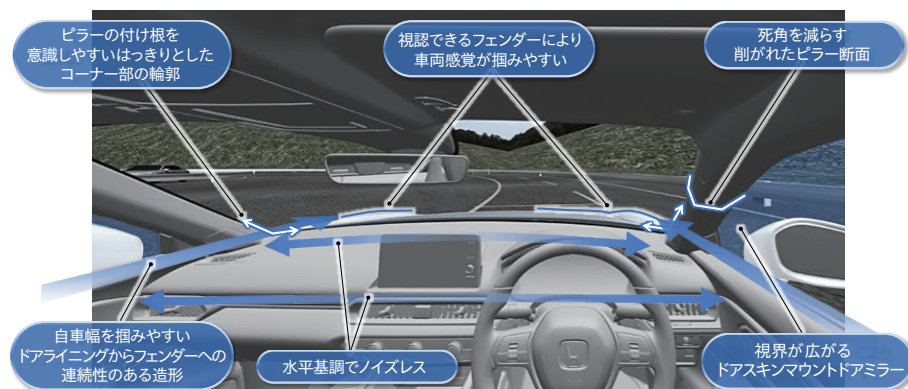
ワイド&ローの魅力的なプロポーションを実現するために、ホイールベースとトレッドの比率である“アスペクトレシオ”と、“全高に占めるタイヤ外径の割合”に注目しました。ホイールベースは直進安定性に、トレッドは旋回性に影響することを考慮し、アスペクトレシオをHonda歴代スポーツモデルと同等の約1.6と定め、ワイドで力強い佇まいとダイナミック性能のハイバランスを追求。また、全高に占めるタイヤ外径の割合の目標もスポーツモデルレベルとし、19インチタイヤを採用するとともに全高を1,355mmまで下げたことで、スポーツモデルのトレンドラインである50%付近を達成しています。



運転に安心感をもたらし、使い勝手に配慮した細部の工夫

どこまでも行きたくなるクリーンな運転視界

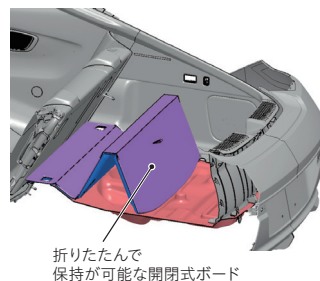
ドライバーが無意識レベルで運転のしやすさを実感できるよう、運転席からの見え方を細部まで追求。視覚的ノイズを極力抑えた水平基調のインテリアをベースに、ドアライニングからの延長線がフロントフェンダーにつながるようにすることで車両感覚を掴みやすくし、フェンダーが視認できるようにフロントフードを盛り上げることで、フロントタイヤの位置を把握しやすくしています。



後席の荷室活用と使い勝手を追求したラゲッジスペース

FFレイアウトならではの後席フロアの低さを活かしたうえで、分割可倒式リアシートによって荷室の容量

を最大限に活用することが可能です。また、ラゲッジスペースの床面には開閉式のボードを設置し、その下に小さな収納スペースを設けました。ボードは半分開けた状態で仕切りとしても使え、スペースを分けることができます。



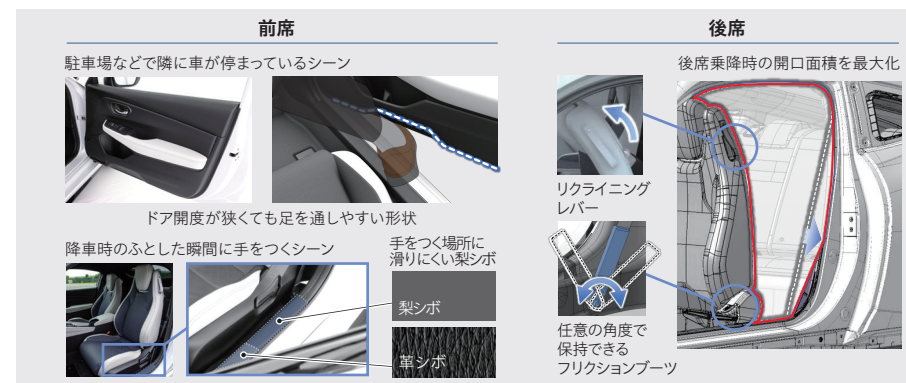
いざという時に発揮する後席居住性

後席居住性を割り切ったスポーツモデルの場合、後席乗員の足を置くスペースが狭く、リアシートの背もたれが直立に近い着座姿勢となることがあります。PRELUDEは、スペース効率のよいFFパッケージと2,605mmのホイールベースを活かし、フロントシートの下に足を入れるスペースを設け、適切な足元空間を確保しています。さらにリアシートの背もたれ角度は、ストレスを感じにくい着座姿勢に配慮した設定としています。また、日常の使い勝手に配慮した装備として、両側のセンターピラーにコートフックを設けています。



スマートな乗り降りを可能にするための配慮

クーペの特徴でもある長いドアは乗降時に全開できない場合もあるため、少ない開度で足をスムーズに出し入れできるよう、ドアライニング下端をそぎ落とした形状としています。さらに、シートポジションが低いことから、乗員によっては降車時にサイドステップガーニッシュに手をつくことを想定し、手前側には滑りにくい梨シボを施し、前方には靴で擦れてもキズが目立ちにくい革シボを採用しています。また、後席の乗り降りには、フロントシート側面に設置したリクライニングレバーでシートバックを倒すことができ、フロントシートベルトは設置点にフリクションブーツを採用することで任意の角度で保持でき、足の引っかかりを抑制。スムーズな乗り降りを可能にしています。



Prelude

DYNAMICS



e:HEV制御の進化とスポーツシャシー技術が生み出す、新時代のドライビングプレジャー

フロントシートに乗るふたりが、どこまでもいきたくなる気持ちよい特別な時間に共感する。非日常のときめきを味わえるクルマとの一体感に、やみつきになるような操る喜びを感じる。PRELUDEには、こうした相反する二面性の高次元での両立を求め、ドライバーだけでなく助手席に乗るパートナーもリラックスできる滑空するグライダーのようなフラットな乗り心地や、アクロバティックな飛行を楽しむグライダーのようなリニアな一体感あるハンドリングを提供するために、パワートレイン、シャシー、ボディーなどの開発領域を横断して性能を磨き上げました。

ハンドリングと乗り心地を突き詰めた独自の乗り味

ダイナミック性能の方向性は、速さとハンドリングを徹底して尖らせたCIVIC TYPE Rに対し、絶対的なパワーではなく、ハンドリングを突き詰めながら乗り心地も追求した独自の乗り味を目指しました。e:HEVパワユニットにショートホイールベース&ワイドトレッドのディメンション、CIVIC TYPE Rのシャシー技術を組み合わせ、フラットな乗り心地と低速域から味わえる操る喜びを実現しています。



■ダイナミック性能具現化技術

	提供価値	感覚表現/具現化性能	CIVIC e:HEV				達成技術
			0.5	0.5	1.0	pt	
非日常のときめき	Responsive やみつきになる 操る喜び	ドライバー意思にシンクロした小気味良い走り 高揚感高まる加減速サウンド				★	・Honda S+ Shift ・加速レスポンス向上制御 ・アクティブサウンドコントロール
		遅れない思い通りの操縦性 路面を捉えて逃がさない操舵追従性				★	・デュアルアクシス・ストラットサスペンション ・アダプティブ・ダンパー・システム ・アジャイルハンドリングアシストセッティング
		車両ポテンシャルを引き出せる 余裕のブレーキパフォーマンス				★	・Brembo社製4ポットブレーキキャリパー ・大径2ピースブレーキディスク ・電動サーボブレーキ/VSA専用セッティング
いつでもどこでも 乗っていたい快適さ	Smooth & Clean いつまでも 乗っていたい快適さ	遅れないスムーズな加減速 知的でエレガントなクルージング性能				★	・コースティング制御 ・減速セクター進化
		路面追従が良くすっきりとした乗り心地				★	・アダプティブ・ダンパー・システム ・ボディー剛性
		心の通った運転支援				★	・ACC/LKAS制御進化 ・路外逸脱抑制機能進化
		行く先を誘う爽快な視界、直感的に操作できるHMI				★	・水平基調薄型コックピット ・フード形状、ボディースタビリゼーションシート ・専用メーターデザイン

シーンや気分によって走りのキャラクターを選択できるドライブモード

独自のGTモードをはじめとした3つのモードに、自分好みの設定を登録できるINDIVIDUALモードを採用したPRELUDEのドライブモード。各モードで、パワートレインやステアリングアシスト、アダプティブ・ダンパー・システムなどの特性を統合的に調節し、日常の移動、大切な方とのドライブ、一人で非日常の走りを楽しむなど、さまざまな走りの特性を選択できます。



INDIVIDUALモード

パワートレイン、ステアリング、サスペンション、エンジンサウンド、アダプティブクルーズコントロール、メーターの6項目をそれぞれカスタマイズ可能。設定部位をグラフィカルに動作させることで選ぶ楽しさを表現しています。

■モード特性比較

ドライブモード			COMFORT	GT	SPORT	INDIVIDUAL
パワートレイン	BASE (Honda S+ Shift OFF)	駆動力特性	Mild	Natural	Responsive	COMFORT/GT/SPORT
		駆動力特性 (各ギア段別)	Mild	Natural	Responsive	
	Honda S+ Shift	シフト制御	Mild	Variable	Sporty	
ステアリング		EPSアシスト量	High	Mid	Low	COMFORT/GT/SPORT
サスペンション		アダプティブ・ダンパー・システム 減衰量	Low	Mid	High	COMFORT/GT/SPORT
エンジンサウンド		アクティブサウンドコントロール 演出	OFF	Mid	High	COMFORT/GT/SPORT
ACC		車速追従性	Smooth	Normal	Normal	COMFORT/GT
メーター		加飾/表現	Blue	Gray	Red	COMFORT/GT/SPORT



	メーター	ディスプレイ
SPORT 非日常のときめき ワインディングや高速道路で キビキビと爽やかな走り	レスポンス ハンドリング 乗り心地 サウンド 燃費 トルクフィール	
GT どこまでも行きたくなる気持ちよさ 街乗りでもロングドライブでもバランスがよく オールマイティーなレスポンスとリニアリティー 初めてでも意のままの運転フィール	レスポンス ハンドリング 乗り心地 サウンド 燃費 トルクフィール	
COMFORT ふたりの特別な時間 ソフトな乗り心地にマッチする振る舞い 流れに乗ってリラックスできる運転フィール	レスポンス ハンドリング 乗り心地 サウンド 燃費 トルクフィール	

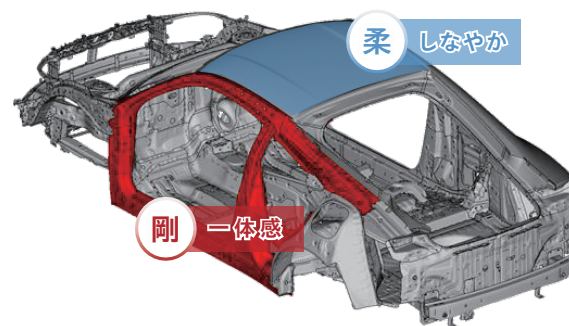
ハンドリングと乗り心地を両立する“剛”と“柔”を併せ持つボディー

走りの基礎となるボディーは、“剛”と“柔”をバランスさせることで、シャリティースポーツにふさわしいレスポンスなハンドリングとスムーズな乗り心地を両立させました。ボディー側面は、操舵時などでのクルマの挙動に対し、タイヤからの入力を逃がすことなく伝えられるように高剛性化。旋回初期の応答性とステアリングを切り増した時の追従性が良いことに加え、前後のスムーズな荷重移動が可能となり、一体感のあるハンドリングを実現しています。一方で、ルーフは路面のアンジュレーションによる入力を、いなすように収束させるしなやかを持たせ、フラットでスムーズな乗り心地をもたらします。

高剛性なボディー側面

旋回モーションを
レスポンスよくタイヤへ伝達

操作に対し遅れがなく
追従性のよいハンドリング



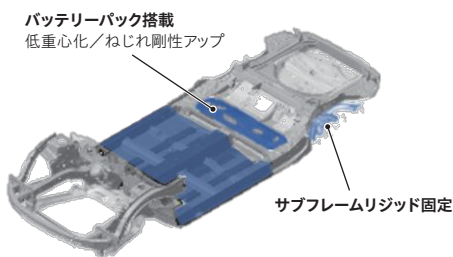
面全体で入力をいなすルーフ

滑らかな車の挙動
路面からの入力をいなし収める

路面入力に対し
フラットでスムーズな乗り心地

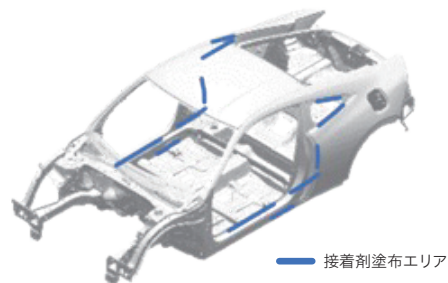
■フロア骨格

TYPE Rを見据えて設計されたCIVICのプラットフォームをショートホイールベース化。バッテリー搭載構造により低重心でねじれ剛性が高く、リアのサブフレームもリジッド固定されているため、ダイレクト感と軽快感を生み出します。



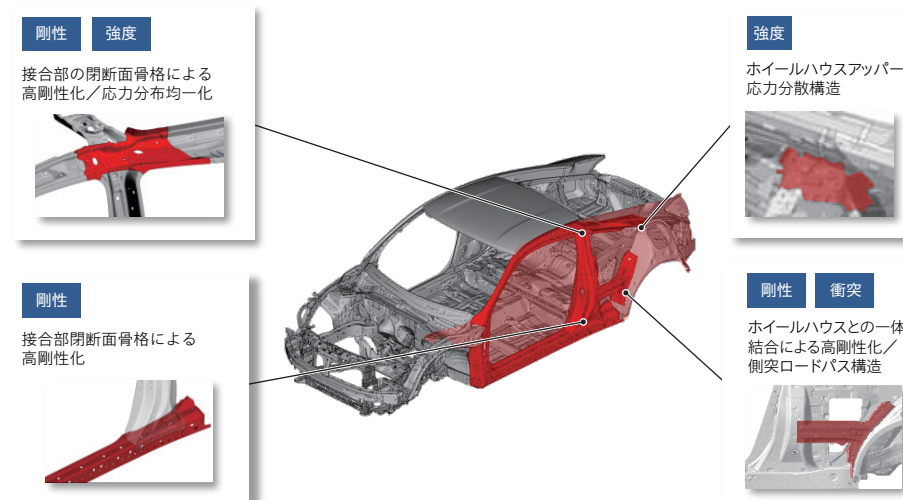
■構造用接着剤

構造用接着剤を効率的に施すことで、ボディー入力に対する減衰性を高め、走りの質感向上に寄与しています。



■高剛性・高強度構造

大型テールゲートを採用しながら高い剛性・強度を得るために、側面接合部の閉断面骨格化やホイールハウスとセンターピラーとの一体結合により、ボディー側面を高剛性化。リアホイールハウス上部は応力を分散させるよう設計し、高い耐久性も確保しています。



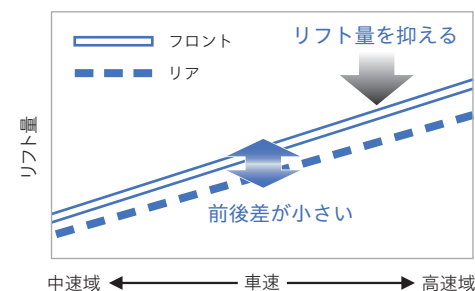
車速による姿勢変化が少なく、安定した接地感が得られるリフトバランス

伸びやかでスムーズなプロポーションを活かしながら細部までこだわった空力パーツにより空力特性を最適化。前後ともにリフトを抑えたうえで、車速による姿勢変化が少ない前後リフトバランスに設定することで、低速域から高速域まで一貫した旋回フィールを実現しました。フロントには大型アンダースポイラーを設置。コーナリング時にホイールハウスへ流れる風をコントロールするリップを設けるなど細部まで形状

を突き詰めました。リアはテールゲートの後端を平坦な面構成とすることでリフトを抑えています。開発過程では、ドイツ・ニュルブルクリンク北コースでの旋回性、アウトバーンでの安定性などの検証を行い、優れた空力性能を確認しています。



■リフト抑制イメージ

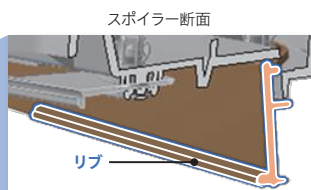


■フロントリフト対応

フロントアンダースポイラー後方に負圧を発生させリフト量を低減。



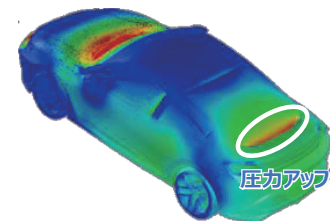
■大型フロントアンダースポイラー



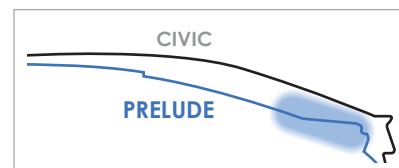
ホイールハウスへの風流れをコントロール

■リアリフト対応

テールゲートの平坦面で正圧を発生させ、スポイラーなどの空力パーツを装着することなくリフト量を低減。



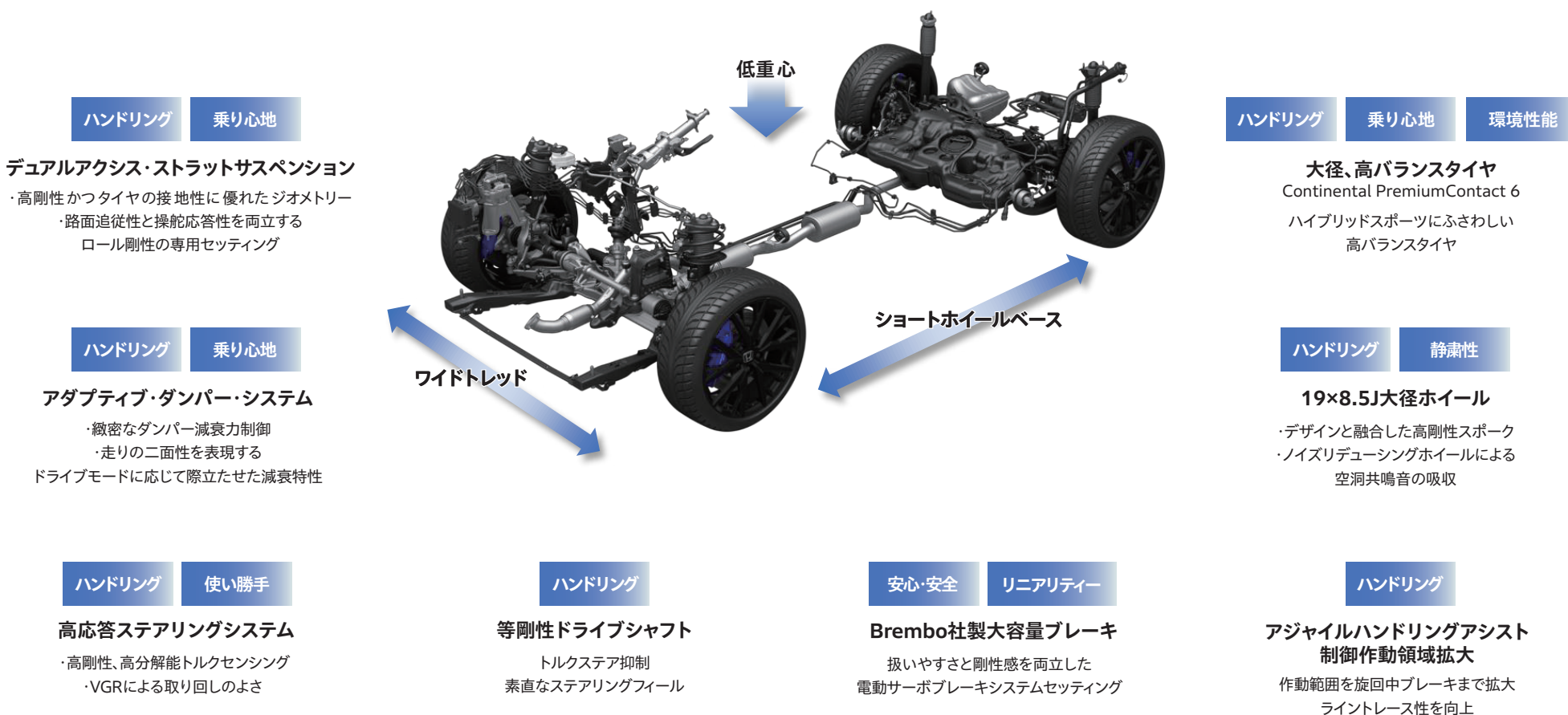
■テールゲート後端を平面化



FF最高峰のテクノロジーを採用した、スペシャリティー・ハイブリッドスポーツシャシー

ショートホイールベース、ワイドトレッド、バッテリーパック搭載によって低重心化したシャシーに、CIVIC TYPE Rが磨き上げてきたFF最高峰のテクノロジーを数多く採用。スポーツドライビングに適した資質を持

つ車体を基盤に、グランドツーリングにふさわしいコーナーでの優れた旋回性と快適な乗り心地を求めてサスペンションを専用セッティング。どこまでも行きたくなるPRELUDEの走行体験を追求しています。

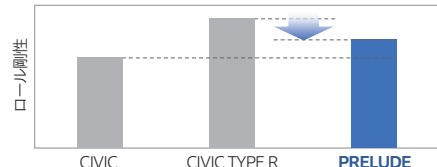


走りの二面性を実現するサスペンション

操る喜びと快適性を両立する専用サスペンション設定

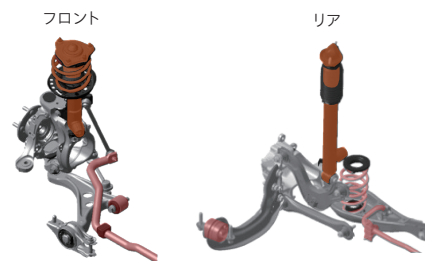
フロントにはCIVIC TYPE Rから受け継ぐデュアルアクシス・ストラット式、リアにはマルチリンク式を採用。直進安定性と旋回性を高めるとともに、ダンパースプリングやスタビライザー、ブッシュ類などを乗り心地にも配慮したセッティングとすることで、PRELUDEならではの乗り味を実現しています。

■ロール剛性イメージ



CIVICに対しスポーツ性を高めている一方で、日常での使い勝手、快適な乗り心地を実現するために、CIVIC TYPE Rよりマイルドな特性に設定

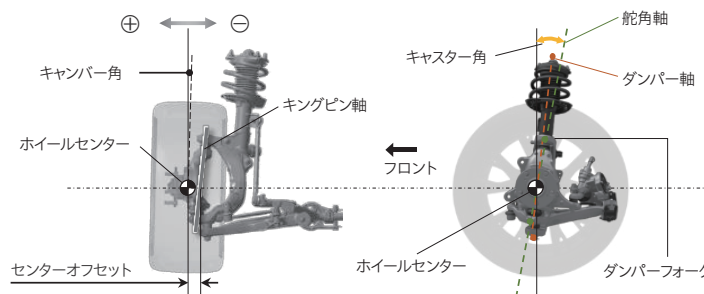
■専用セッティングパーツ



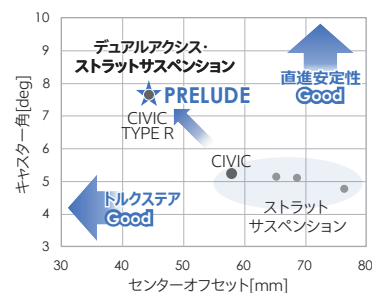
■ CIVIC TYPE Rからの特性変更箇所

■デュアルアクシス・ストラット・フロントサスペンション

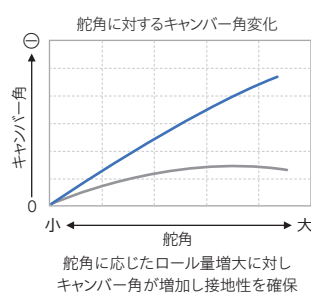
駆動輪を支えながら転舵も担うFF車のフロントサスペンションは、駆動力が高い場合にトルクステアが発生しやすくなります。そこで、従来のストラット式サスペンションでは一体であったナックルとストラットを分離し、ナックルは転舵を、ストラットは路面からの入力を受け持つ、デュアルアクシス・ストラットを採用。ナックルが独立したことでセンターオフセットを小さくでき、トルクステアを大幅に低減しました。同時に、キャスター角を大きく設定することで、ショートホイールベースながら高速域においても高い直進安定性を発揮するとともに、転舵時にはタイヤ接地性に優れたキャンバー特性でコーナリングの限界性能も引き上げています。



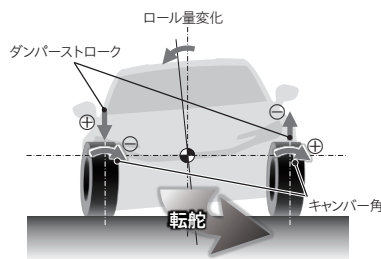
■キャスター角/センターオフセットの位置づけ



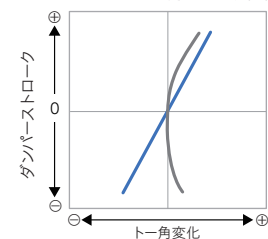
■キャンバー角/トー角変化イメージ



— PRELUDE — ストラット式



ダンパーストロークに対するトー角変化



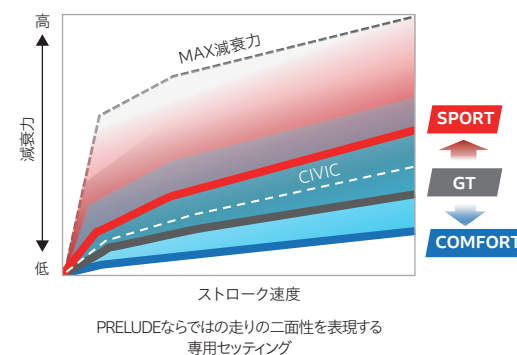
ロール量増大に応じたダンパーストロークに対しトー角がリニアに変化し安定性を確保

乗り味を自在に可変させる

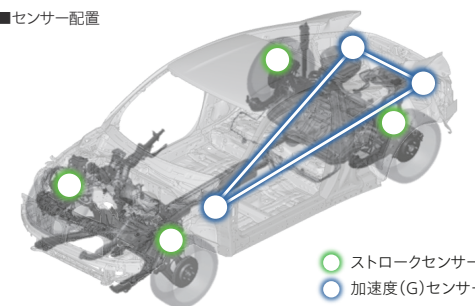
アダプティブ・ダンパー・システム

加速度センサーやストロークセンサーなどからミリ秒単位でドライバー操作や車両状態を検知し、リアルタイムかつ連続的に4輪のダンパー減衰力を独立制御するアダプティブ・ダンパー・システムを採用。ダンパー減衰力をドライブモードに応じて可変させることで、操る喜びと快適性という二面性を実現しています。

■ダンパー減衰力イメージ



■センサー配置



● ストロークセンサー
● 加速度(G)センサー

操る喜びに満ちたレスポンスなハンドリング

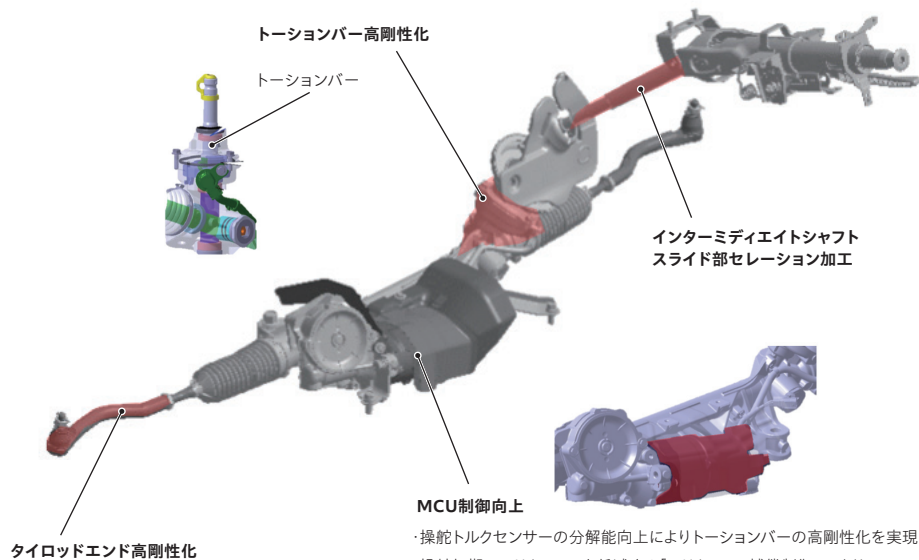
すっきりとした質感を実現した、高剛性ステアリングシステム

ステアリングシステム各部の剛性を高め、ステアリングの切り始めからスツとクルマが向きを変える、すっきりとした質感のハンドリングを追求しました。

■ トーションバーの高剛性化

モーターコントロールユニット(MCU)のトルクセンサーおよび制御演算の分解能を向上させたことで、トーションバーのねじれ角をより高精度に検出することが可能となり、トーションバーをCIVIC e:HEVに対して60%高剛性化。タイロッドエンドの高剛性化と合わせ、ステアリング操舵量に対するタイヤ切れ角の追従遅れや、切れ戻りを抑制し、クリアでダイレクト感のあるステアリングフィールを実現しています。

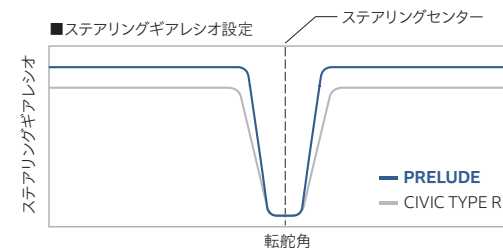
■ ステアリングシステム高剛性化



- ・操舵トルクセンサーの分解能向上によりトーションバーの高剛性化を実現
- ・操舵初期のフリクションを低減する「フリクション補償制御」により、ステアリング切り出し前(オンセンター)での応答性を向上
- ・ドライバーの操作を反映する「軸力フィードバック制御」を緻密に行うことで、操舵時のステアリングフィールの安定性を向上

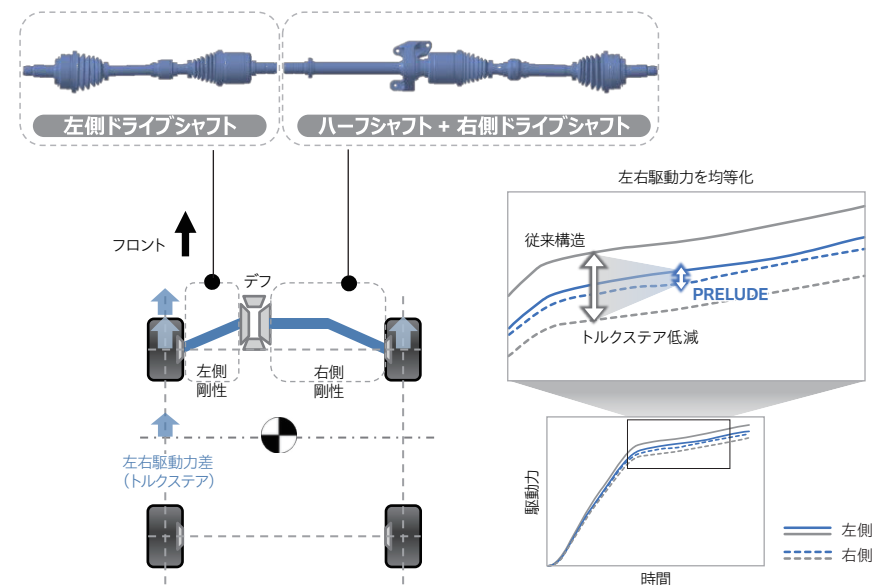
■ ステアリングレシオの最適化

VGR(可変ステアリングギアレシオ)を採用したうえで、PRELUDEの車両諸元に合わせてギアレシオを最適化。低速域での取り回し性と高速域での操縦安定性、コーナリング時のリニアリティーを高次元でバランスさせています。



ドライブシャフトを等剛性化し、トルクステアを抑制

すっきりとしたステアリングフィールを求め、トルクステアを徹底して抑制するために、ドライブシャフトの等長化にとどまらず左右のシャフト径を変えることで等剛性化を行いました。これにより、左右のタイヤにかかる駆動力が等しくなり、ワインディングなどでコーナー立ち上がりのスムーズさやレスポンスが向上するほか、滑りやすい路面での安定性が向上します。



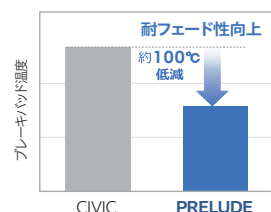
安心感の高い走りを支えるブレーキシステム

日常走行からスポーツ走行まで扱いやすいブレーキフィール

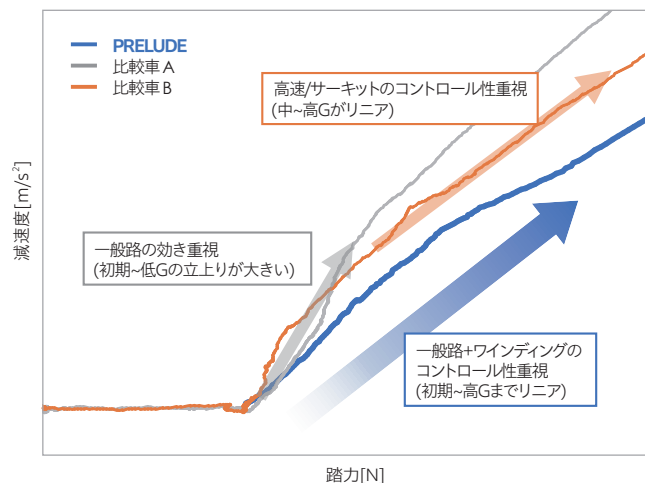
Brembo社製4ポットキャリパー&2ピースブレーキディスクを採用。減速エネルギー回生を行うとともに、制動力を緻密に制御できる電動サーボブレーキシステムとしました。優れた耐フェード性を備え、長い山岳路を下る厳しいシチュエーションでも高い安心感を提供。スペシャルティスポーツとして、日常使用からスポーツ走行まで幅広く対応する特性とするため、踏み始めから踏力に対してリニアなブレーキフィールを追求しています。



■耐フェード性シミュレーション結果
(ワインディング降坂想定)

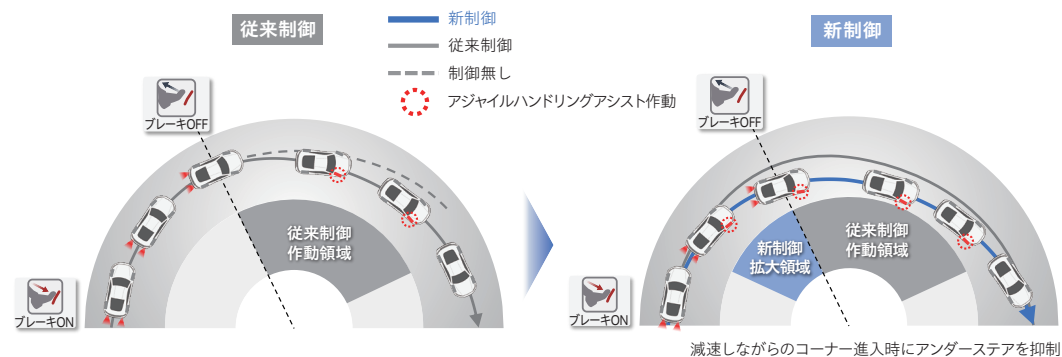


■電動サーボブレーキセッティング(踏力-減速度)



アジャイルハンドリングアシストの作動範囲を拡大

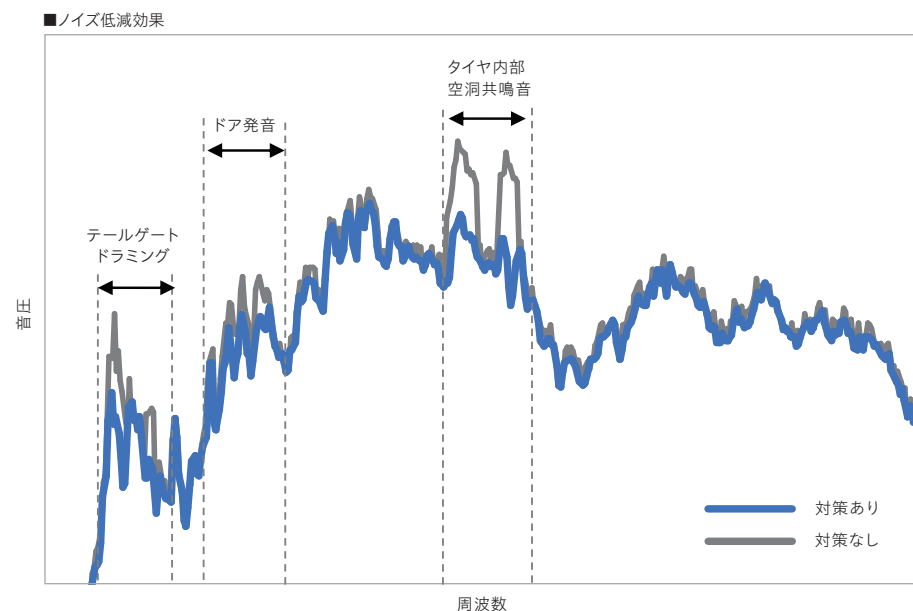
ドライバーが意図する走行ラインを推定し、旋回内側の前輪ブレーキを制御することで回頭性やライントレース性を向上させるアジャイルハンドリングアシストを進化させました。従来、加速時とアクセルオフ時に作動していたのに対し、ブレーキを行う減速領域でも作動。コーナーへの進入でブレーキペダルを踏んだときのほか、ワンペダル走行時の減速度が高いときにも作動します。旋回中から立ち上がりにかけて作動する従来制御と比較して、旋回初期から作動させることで、コーナリング全体のライントレース性が向上。ドライバーの意図に沿った、気持ちのよいワインディング走行を楽しめます。また、障害物などを減速しながら緊急回避する場合においても、オーバーステアを抑制して挙動安定化に寄与します。



スポーティーなサウンドを楽しむための、徹底した振動・騒音対策

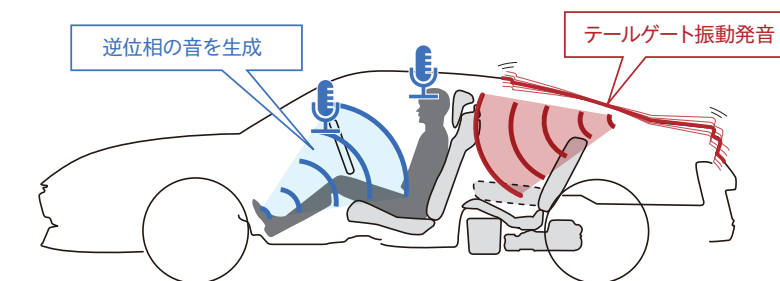
不快な低周波ノイズを抑制

2ドアハッチバックはテールゲートやドアが大きく、発音源となるリアタイヤがフロントシートに近いなど、室内音に対して不利な要素を有しています。PRELUDEは、アクティブノイズコントロールやノイズリデュースホイールの採用、ドアパネル構造の最適化などにより、荒れた路面での低周波音やタイヤ内部の空洞共鳴音を抑制。いつまでも乗っていたい快適な空間に貢献しています。



■アクティブノイズコントロール

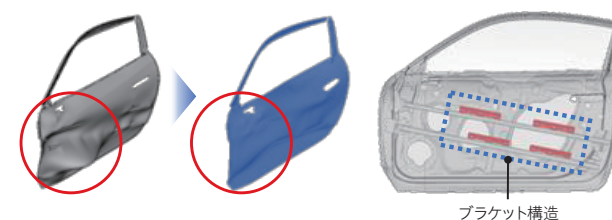
不快な音の周波数を特定し、その逆位相の音をスピーカーから出力することで、テールゲートで発生する圧迫感のある振動音を低減。室内音を拾う2つのマイクは、前席の効果を最大化する配置としています。



■ドアパネル構造最適化

パネルを固定するブラケットの配置を工夫することで振動を抑制。ドアパネルの振動による音圧を低減しています。

ドアパネル振動モード比較イメージ



■ノイズリデュースアルミホイール

中空構造のレゾネーター（消音装置）を、ホイールを取り巻くように装着。高速道路のつなぎ目を乗り越える際や荒れた路面を走行する際などに、タイヤ内部で発生する不快な共鳴音を打ち消します。



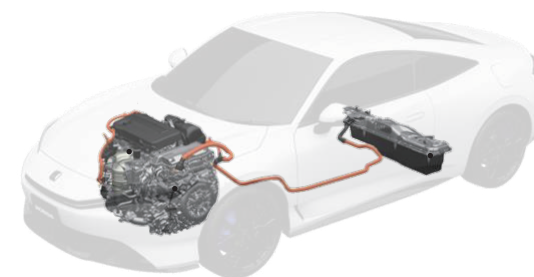
画像はイメージ

e:HEV技術を全方位に進化させ、感性に呼応するドライバビリティを創出

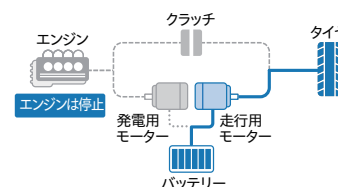
いつまでも乗っていただきたい快適さと、やみつきになる操る喜びという二面性を兼ね備えたパワーtrainの開発を目指し、これまでe:HEVで磨いてきたスムーズ、レスポンス、リニアリティという価値を全方位に進化させました。コースティング制御を加えた減速セクターの採用やレスポンスを高める制御進化、ドライバーとクルマがシンクロするような、爽快で意のままの走りをもたらすHonda S+ Shiftを新たに開発するなど、ハイブリッド車としての高い環境性能を備えながら高揚感あふれるドライバビリティをつくり出しています。

Honda独自の2モーターハイブリッドシステム「e:HEV」

e:HEVは、日常シーンのほとんどをモーターで走行し、モーターよりもエンジンの方が効率が高い領域をエンジン走行することで、力強い走りと優れた燃費を高い次元で両立するHonda独自の2モーターハイブリッドシステム。さまざまなモードをシーンに合わせて使い分けることで高効率な走行を実現します。

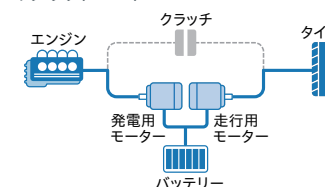


■EVモード



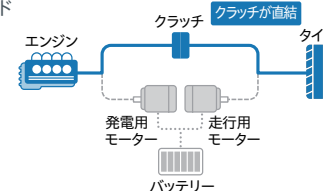
バッテリーに蓄えられた電力のみで走行用モーターを駆動。ガソリンを使わずに電気自動車として走行します。

■ハイブリッドモード



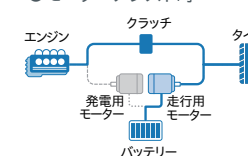
エンジンの力で発電した電力で走行用モーターを駆動。加速時にはバッテリーからの電力を合わせて走行用モーターで走り、よりパワフルな加速を提供します。

■エンジンモード

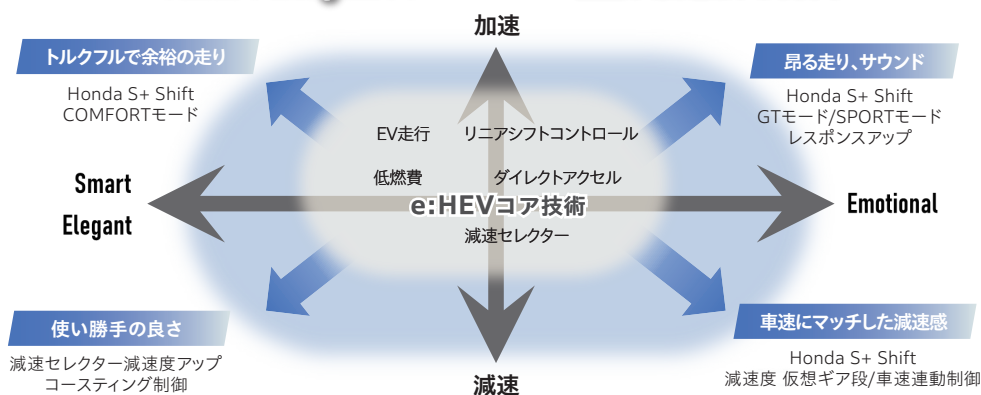


高速クルーズなど、モーターよりもエンジンで走行したほうが効率が良い場合、クラッチによってエンジン出力軸とタイヤ駆動軸を直結し、ガソリンエンジン車として低燃費走行します。エンジンモードでの走行時、シーンやバッテリー残量に応じモーターアシストを積極的に行いエンジン負荷を軽減。燃費をより低減します。

●モーターアシスト時



高い環境性能とスムーズさ Smart Elegance & やみつきになる高揚感 Emotional Drive



燃料消費率 (国土交通省審査値)^{※1}

WLTCモード^{※2} 23.6 km/L

市街地モード (WLTC-L)^{※2} 20.6km/L
郊外モード (WLTC-M)^{※2} 26.1km/L
高速道路モード (WLTC-H)^{※2} 23.5km/L

エンジン	最高出力	104kW [141PS]/6,000rpm
	最大トルク	182N・m [18.6kgf・m]/4,500rpm
走行用モーター	最高出力	135kW [184PS]/5,000-6,000rpm
	最大トルク	315N・m [32.1kgf・m]/0-2,000rpm

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境 (気象、渋滞等) や運転方法 (急発進、エアコン使用等) に応じて燃料消費率は異なります。※2 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。

ハイブリッドシステムのスマートさに磨きをかける制御進化

7段階の減速度を選択できる減速セクター

ステアリングパドルの操作でアクセルオフ時の減速度を選択できる減速セクター。最大減速度を大幅に高めたアコードの6段仕様に、小さい減速度で空走感が得られるコースティング制御を追加した7段設定としました。加減速のほとんどをアクセルペダルだけで行えるほか、マイナスパドルを長引きすることでドライブモードを問わず減速段を固定できるなど、より自在な減速度コントロールを可能としました。

■減速セクター7段化

インジケータ表示



「V」の数で減速段を表現

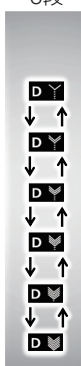
パワーメーター表示



▽の位置で減速段を表現

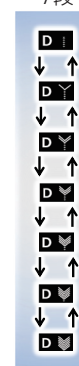
ACCORD

6段



PRELUDE

7段



コースティング(-0.02G)

通常エンジンブレーキ(-0.05G)

-0.073G

-0.095G

-0.130G

-0.165G

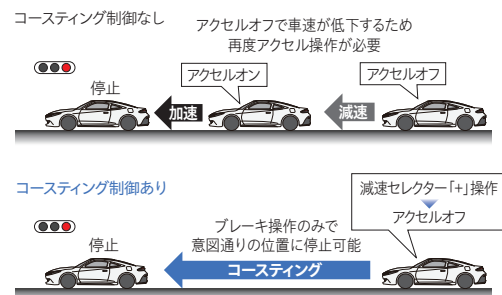
-0.20G

加減速のほとんどをアクセルペダルだけでコントロール(停止は除く)



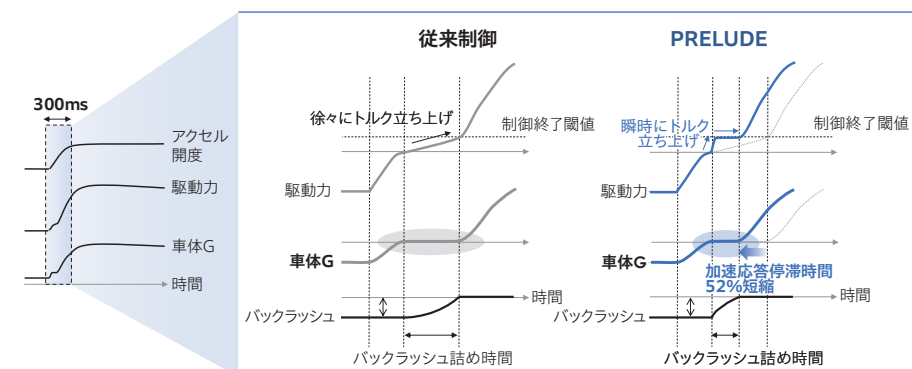
■コースティング制御

赤信号などによる停止を行う際に想定よりも減速度が大きい場合、再度アクセルペダルを踏んで車速を調整する必要があります。コースティング制御では、停止までの車速調整をブレーキ操作のみで行え、実用燃費向上にも貢献。ゆるい下り坂など、さまざまなシーンで活用できます。



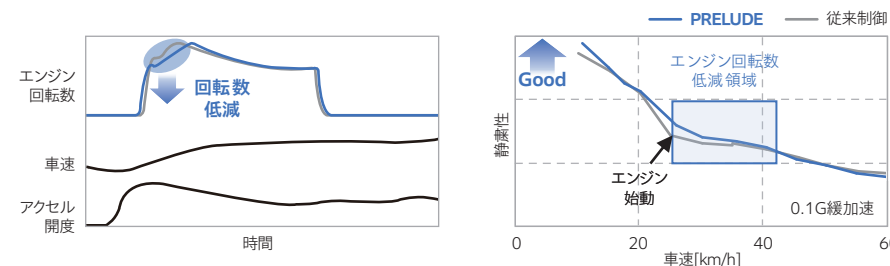
加速応答時間を短縮するバックラッシュ詰め制御

減速回生状態などからアクセルを踏み込んだときの初期応答性を向上させるために、ギアのバックラッシュ(噛み合い隙間)詰め制御を追求しました。従来はバックラッシュが発生する領域において、駆動力を徐々に立ち上げてバックラッシュがない状態に制御。これに対しPRELUDEは、トルクリミットを作動させることで瞬時に駆動力を立ち上げ、さらにバックラッシュ量を推定して制御の終了判定を行うことでバックラッシュ詰め時間を短縮。各ドライブモードにおいてドライバー意思にマッチした応答性を追求しています。



走行モード切り替え時のエンジン始動フィールを向上

EVモードからハイブリッドモードへの移行でエンジンが始動する際の静粛性を向上。バッテリーアシストも活用した制御の工夫により、応答性を維持したまま、始動時のエンジン回転数低減を実現しました。乗員に走行モード切り替えを意識させない、質の高い走りに貢献しています。



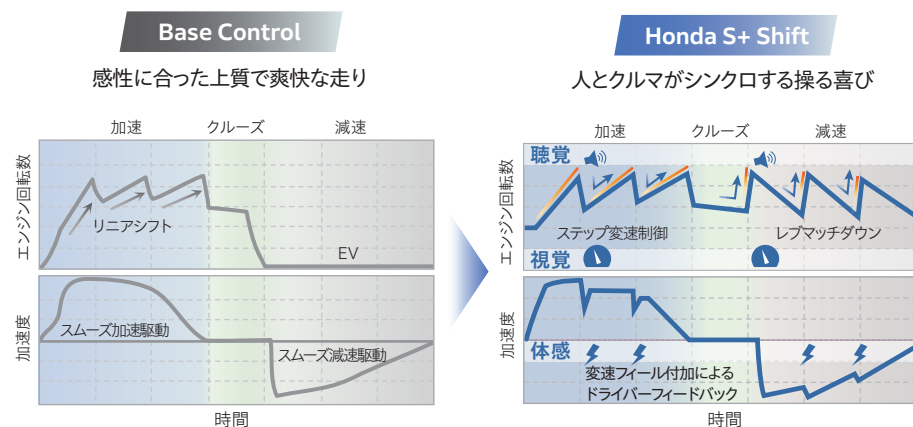
ドライバーの意思とクルマの応答がシンクロする、Honda S+ Shift

高効率なHonda独自のハイブリッド技術e:HEVの特性を活かし、ドライバーとクルマの一体感を際立たせる「Honda S+ Shift」を新開発。電動化時代の新たな操る喜びを提案します。Honda S+ Shiftは仮想的に8段のギア段を設け、ドライバーのアクセル操作やシフト操作に対し、ダイレクトな駆動レスポンスと鋭い変速を実現。さらに、エンジンの存在感を際立たせる迫力のあるエンジンサウンドを車内のスピーカーから流すとともにメーターも協調。ドライバーとクルマが“Synchronize(一体化)”するような、爽快で意のままの走りをもたらします。

Honda S+ Shiftの名称には、S600やS2000、TYPE Sなど、Hondaの操る喜びの根源となるスポーツスピリットを表すモデル・技術に冠する「S」に加え、「Synchronize」「Special」「Sensual」など、本機能がもたらす新たな価値を「+（プラス）」し、ヒトとクルマを新たな世界に「Shift（シフト）」させていくという思いが込められています。

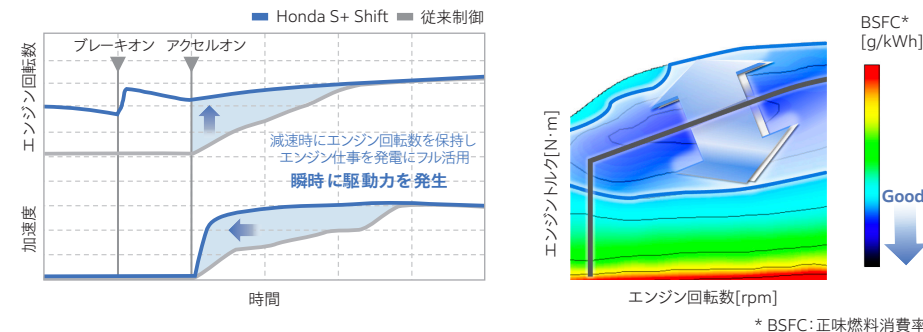
体感・聴感・視覚で感じる"意のままの走り"

車速の伸びと連動してエンジン回転数を段階的に制御するリニアシフトコントロールや、バッテリー電力の積極活用とエンジン発電の早期化によって加速応答性を向上させるダイレクトアクセルといった独自技術により、上質・爽快な走りをもたらすスポーツe:HEV。Honda S+ Shiftはこれらの技術を進化させ、加速時だけでなく減速時も連動感を高めるようにエンジン回転を制御。エンジン音と連動した駆動力変化、サウンド演出、メーター表示を細部まで突き詰めたことで、DCTを搭載したスポーツモデルを運転しているかのような操縦感覚を味わえます。



圧倒的なレスポンスとリニアリティーで操る喜びの本質価値を追求

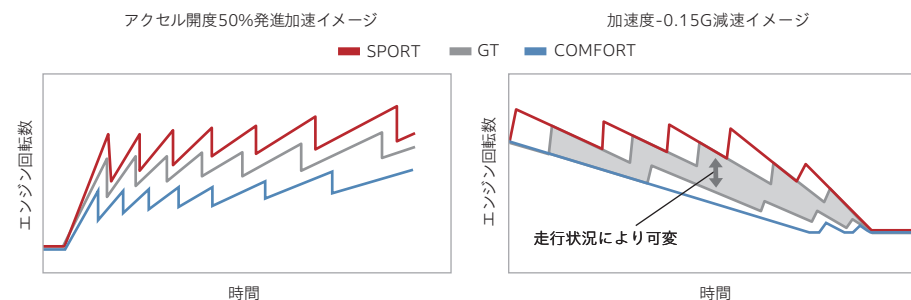
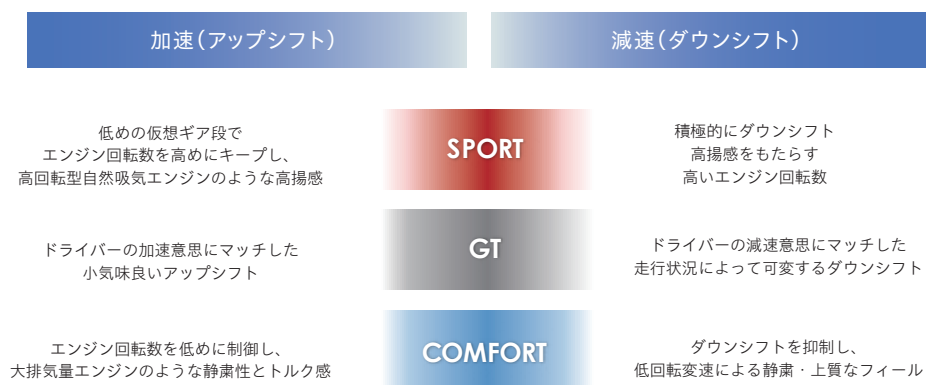
燃費性能とリズムカルなエンジン回転変動制御を両立させるためには、高効率領域の広いエンジン特性が必要となります。PRELUDEに搭載される2.0L直噴アトキンソンサイクルDOHCエンジンはストイックトルクを高め、燃料比率をリッチにすることなく必要トルクを発生。これにより、減速後の再加速時などに、エンジンの広い高効率領域を活かしてエンジン発電量を拡大。得られた電力を高レスポンスな駆動力の立ち上がりとし、リニアな加速の伸びに活かしています。



Honda有段制御技術とe:HEVが融合した、仮想8段シフトコントロール

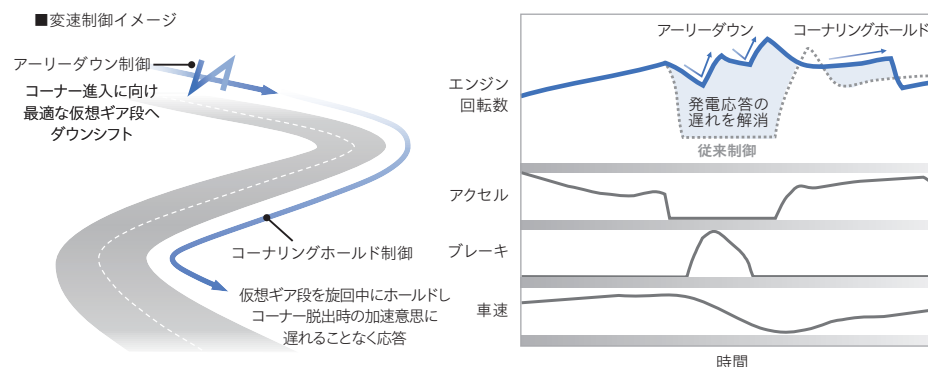
クルマのキャラクターまで変えてしまうシフトコントロール

仮想的にギア段を8段に設定し、まるで有段ギアのトランスミッションを搭載しているかのような走りを実現。車速とアクセル操作に応じてキレのあるアップシフトとブリッピングを伴うダウンシフトを行います。さらに、各ドライブモードで変速制御を変化させ、それぞれの走りのキャラクターに最適なドライバビリティを提供します。



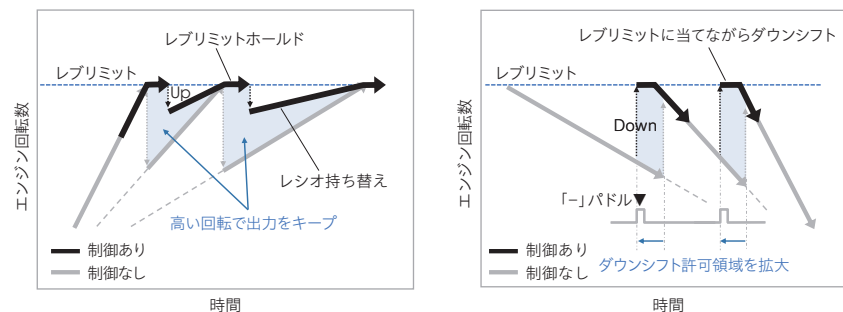
ドライバーの心とシンクロする、スポーツアダプティブ制御

NSXなどでHondaが培ってきたスポーツアダプティブ制御をe:HEVに最適化。コーナー進入時のブレーキングでダウンシフトするアーリーダウン制御や、旋回中にギア段をホールドしてコーナー出口での加速応答性を高めるコーナリングホールド制御などにより、意のままの走りをもたらします。



エンジン制御の既存概念を覆すレブリミットホールド制御

e:HEVの特性を活かし、エンジンのレブリミット付近の許容幅を広げました。全開加速時のアップシフトではレシオを持ち替えるなど高いエンジン回転数を維持し、変速時の発電出力低下を抑制。パドルシフトによるダウンシフトの際は、レブリミットを超えるタイミングでも一定程度ダウンシフトを許容し、操作と応答の連動感を高めています。



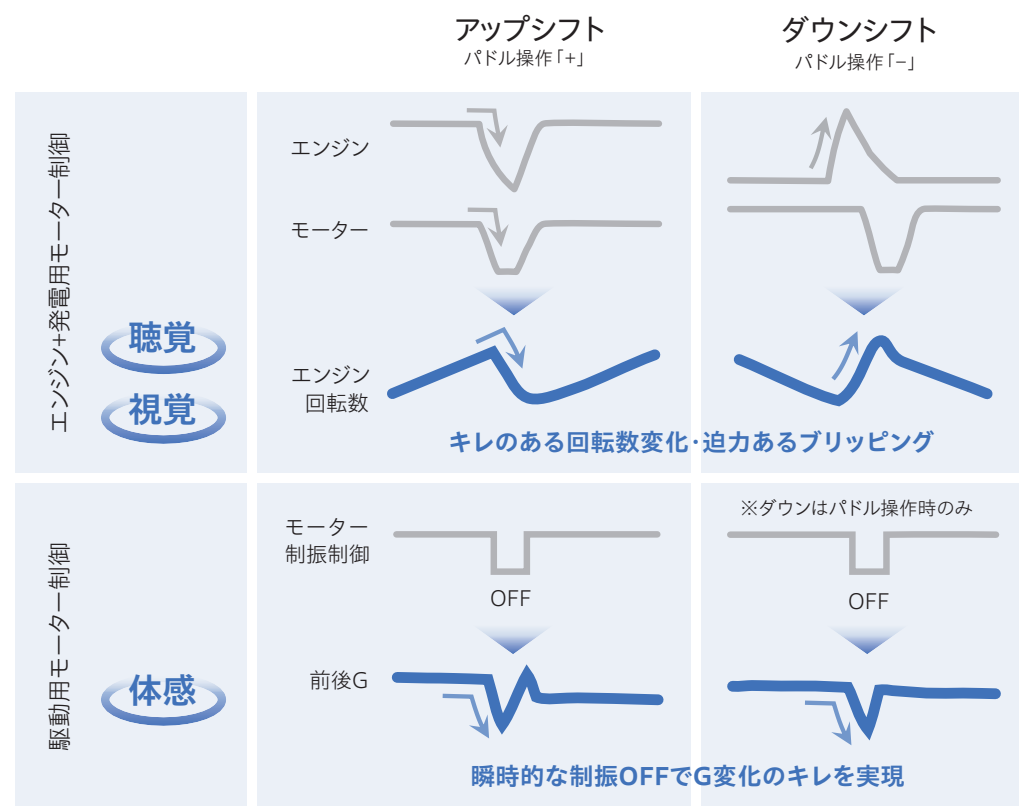
心とクルマが直結したようなドライバーフィードバック

“キレ”のある変速感と圧倒的な変速レスポンス

ドライバーのイメージした通りの変速感を提供するために、フィードバックレスポンスを徹底して高めました。点火コントロールによってエンジン燃焼を制御し、エンジントルクを素早く変化させるとともに、発電用モータートルクも同期させることで、エンジン回転数をレスポンスよく変化。アップシフト/ダウンシフト時のエンジンサウンドに“キレ”を持たせました。さらに、駆動用モータートルクも同期させて前後Gを鋭く変化。アップシフト/ダウンシフトの変速のキレを体感できるようにしています。

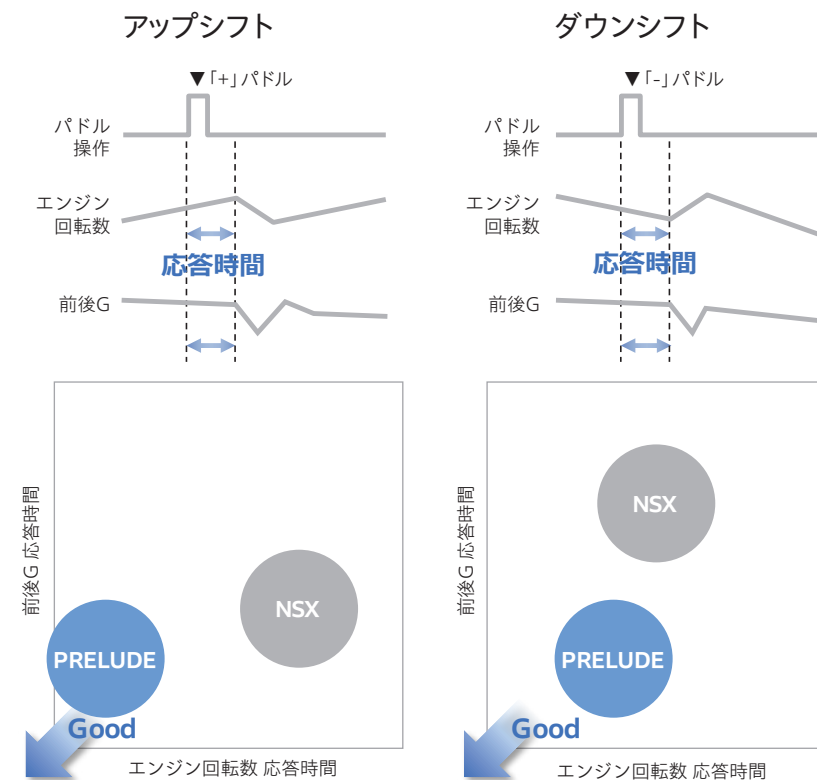


■“キレ”のある変速制御イメージ



エンジン/モーター制御を駆使し、エンジン回転数/前後Gを鋭く変化

■変速レスポンスイメージ

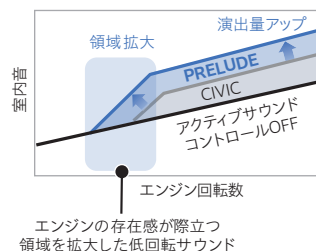


ハイブリッドシステムの特性を活かし、DCTを凌駕する圧倒的な変速レスポンス

変速に呼応する聴覚・視覚へのフィードバックでシンクロ感を増幅

走りへの高揚感を高めるエンジンサウンド演出

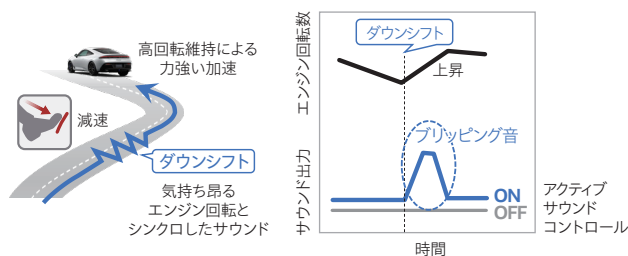
エンジン原音から抽出したサウンドに、回転数と同期した次数音を加えて室内スピーカーから送出するアクティブサウンドコントロール。従来よりも低いエンジン回転域から作動させるとともに演出量も増やし、エンジンの存在感を際立たせています。また、ドライブモードに応じて味付けを変え、走行シーンにマッチしたサウンド演出を追求しています。



■ 気持ちが高ぶる

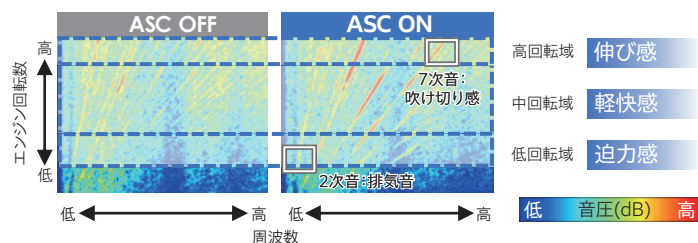
ブリッピングサウンド

ダウンシフト時にはブリッピングを実施。エンジン回転の変動に連動して素早く立ち上がり、キレよく収めることで、エンジンのレスポンスの良さを体感できます。



■ 高回転域まで使いたくなる軽快で伸びのある音色

音色や音像定位にもこだわりました。エンジン低回転域では排気音成分となる2次音を付加して迫力感を演出。中回転域は軽快さを感じられる音色とし、高回転域では7次音を加えることで、エンジンが駆け切る甲高い音色を表現しています。また、フロントスピーカーとサブウーファースの出力バランスを調整し、エンジン音成分や排気音成分が自然に感じられる設定を追求しました。



エンジンの鼓動を感じられるメーター演出

Honda S+ Shift作動時は2眼メーターの左側に位置するパワーメーターをタコメーターに変更。タコメーターの目盛り部分にはセレーション表現を施し、奥行き感と精緻さを表現しました。タコメーターの中央部は仮想ギア段を表示するほか、オーディオ情報などの表示や、非表示も選べるようにしています。また、Honda S+ Shift作動時は、パドルを引くと仮想ギア段の左右に三角マークが表示され、ギア段の変更に連動して流れるように光ることでアップシフト/ダウンシフトを視認しやすくしています。

Base Control



Honda S+ Shift



日常の走りとは非日常の走りを自在にスイッチ

ドライブモードとの組み合わせで広がる多彩な走り

Honda S+ ShiftスイッチをONにすると、SPORT／GT／COMFORTの各ドライブモードのキャラクターがさらに際立つ特性に拡張。ハイブリッドのスマートな走りからクルマの性能と向き合って操る喜びを堪能できる走りまでシーンや気分に応じて楽しめます。さらに、Honda S+ Shiftスイッチを長押しすることで、どのドライブモードからでもINDIVIDUALモードへ移行可能。自分好みにカスタマイズした走りを楽しめます。



Base Control

ハイブリッドのスマートな走りを楽しむ

日常

快適な
デイリードライブ

クルマの性能に
委ねる



Honda S+ Shift

Honda S+ Shift

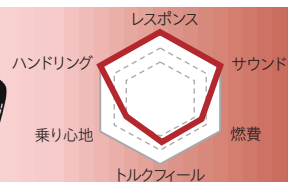
シンクロ
ドライバーとクルマの対話を楽しむ

非日常

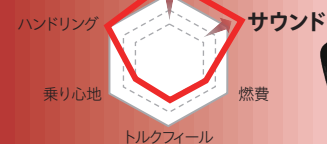
やみつきになる
操る喜び

クルマの性能と
向き合う

ワインディングや高速道路で
キビキビと爽快感な走り



SPORT

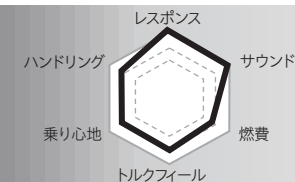


乗った瞬間に感じる楽しさ
魅惑的な昂る走り

街乗りでもロングドライブでもバランスがよく
オールマイティーなレスポンスとリニアリティー
初めてでも意のままの運転フィール

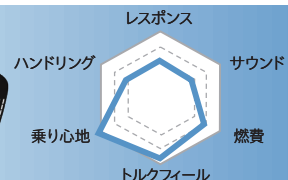


GT

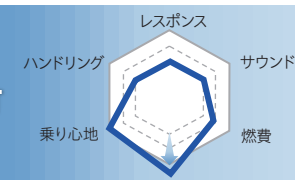


ドライバー操作に呼応するレスポンス
ロングドライブに最適

ソフトな乗り心地にマッチする振る舞い
流れに乗ってリラックスできる運転フィール



COMFORT



パッセンジャーをもてなすスムーズな運転
低いエンジン回転数でトルクフルな走り
パドルを使って走り操る

CONNECTIVITY



安心・ストレスフリーなカーライフを実現する新世代コネクテッド技術「Honda CONNECT」

Google 搭載 9インチ Honda CONNECTディスプレイ

「Honda Total Care プレミアム」の多彩なサービスに対応するHonda CONNECTディスプレイ。
Google 搭載によって、使い慣れた Google アプリケーションを利用できます。また、Hondaスマートキー
ごとにHonda CONNECTディスプレイの設定を記憶可能です。



■ Google 搭載

Google アシスタント、Google マップ、Google Playを搭載。クルマの移動と日常がシームレスに
つながり、よりパーソナライズされたドライブ体験を提供します。



Google アシスタント

道路から目を離さずステアリングホイールを握ったまま、電話やSMS、音楽再生、車内温度の調節もできます。



Google マップ

リアルタイムの交通情報、迂回ルート自動表示、音声操作で、次の目的地へすばやく到達できるようサポートします。



Google Play

音楽、ポッドキャスト、オーディオブックなどご自身の使い慣れたアプリをクルマでも使用できます。

安心・快適なカーライフサポートサービス「Honda Total Care プレミアム」

「Honda Total Care プレミアム」は、カーライフをより安心・快適にするHonda独自のコネクテッドサービス。ボタンひとつでオペレーターが対応する「緊急サポートセンター」のほか、車内でゲーム機やタブレットなどを便利に使える車内Wi-Fiなど、多彩なサービスがドライブをサポートします。また、Google のサービスを通信料無制限で利用できる「Google アプリ/サービス専用通信プラン」※1※2を設定しています。



Honda リモート操作※3
スマホでクルマの操作や確認ができる



緊急サポートセンター
ボタンひとつでオペレーターが対応



Honda デジタルキー※3※4
スマホがクルマのキーになる



**Google アプリ/
サービス専用通信プラン**※1※2
通信量無制限で、接続設定も不要



車内Wi-Fi
クルマを Wi-Fi スポットに



Honda ALSOK
駆けつけサービス
盗難・いたずらに迅速対応



——「Honda CONNECT」をお使いいただくために——

Honda Total Care プレミアム

「Honda Total Care」へのご加入、
および「Honda Total Care プレミアム」へお申し込みいただくとご利用いただけます。

※1 インターネット通信圏外ではご利用いただけません。※2 本サービスをWi-Fi機能として使用することはできません。※3 「Honda リモート操作アプリ」のダウンロードが別途必要となります。※4 本サービス利用中であっても、インターネット通信圏外やスマートフォンの充電残量がなくなった場合などは機能利用ができなくなる場合がありますので、Hondaスマートキーを常に携帯してください。

■ Google、Android、Google Play、Google マップ、およびその他のマークは Google LLC の商標です。

Prelude

SAFETY



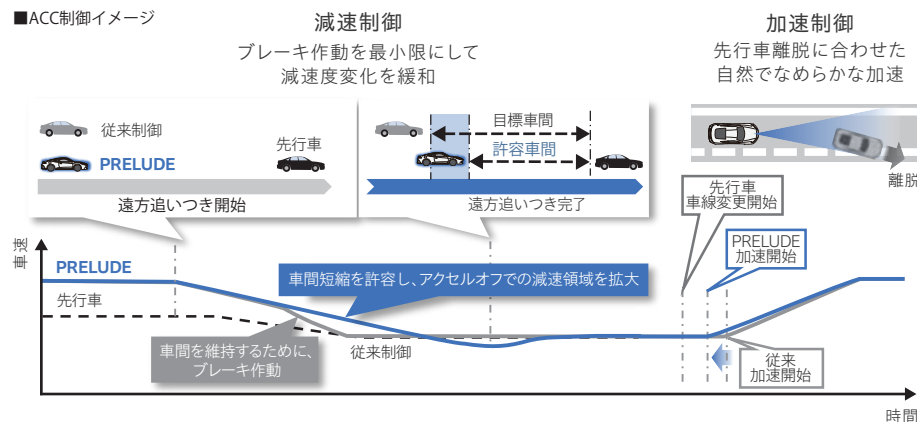
運転にゆとりをもたらす先進の安全運転支援システム、Honda SENSING

Hondaは「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに掲げ、クルマやバイクに乗っている人だけではなく、道を使うだれもが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現を目指しています。「Honda SENSING」は、そうした理念のもとに開発され進化を続ける先進の安全運転支援システム。PRELUDEでは、大切な人と過ごす“特別な時間”のために、助手席の乗員にも快適で安心感を与えられるよう自然なフィールを追求しました。

先を見越したスムーズな加減速制御

アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、先行車の減速や離脱などをいち早く判断し、穏やかな加減速制御でスムーズな走りを実現。自然で安心感のあるクルーズ走行を支援します。

■ACC制御イメージ



■減速制御

先行車に追いつくシーンでは、目標車間距離よりも先行車に近づくことを許容し、極力ブレーキを作動させずになめらかに減速。さらに、先行車より車速を一旦落としてから、わずかに加速して設定車間距離に調整します。

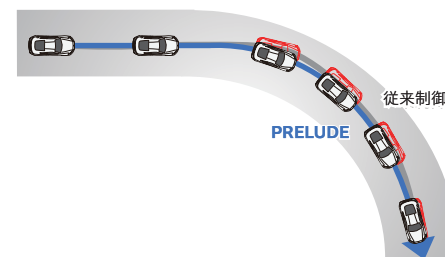
■加速制御

先行車が離脱するシーンでは、先行車が車線変更し終える前に離脱判断を行い、従来より早期に加速を開始。穏やかな加速でスムーズに設定車速まで復帰します。

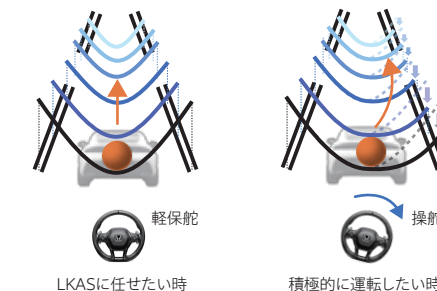
自然なフィールを追求したステアリングアシスト

車線維持支援システム(LKAS)では、コーナリング時に、より早期にアシストを開始することで、ドライバーの感覚に合ったライントレースを実現。また、ドライバーの操作に応じてアシスト量を調節することで、安心感と自然な操縦フィーリングを追求しています。

■LKAS制御イメージ



■アシスト量イメージ



質感を高めたステアリングインフォメーション

路外逸脱抑制機能では、ドライバーの意思による車線はみ出しに対しては機能を抑制するなど過剰な作動を抑え、自然なフィーリングになるよう作動条件を最適化しました。路外逸脱時のステアリング振動も従来より細かい振動とすることで質感を高めています。

■ステアリング振動制御イメージ

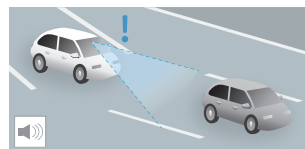


振動波形を生成する部分をステアリング側に変更することで、従来よりもきめ細やかな振動を実現

■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、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。

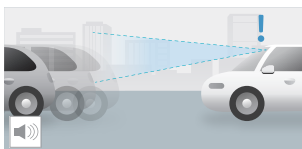
街なかで

ぶつからないために
衝突軽減ブレーキ (CMBS)

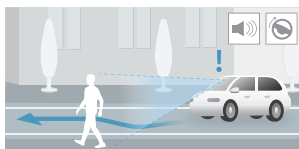


CMBS: Collision Mitigation Braking System

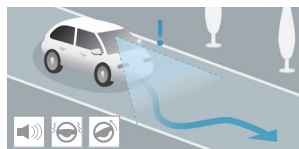
発進をお知らせ
先行車発進お知らせ機能



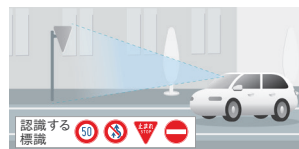
歩行者に配慮
歩行者事故低減ステアリング



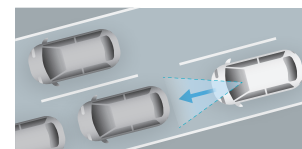
はみ出さないために
路外逸脱抑制機能



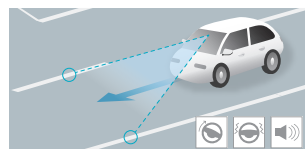
みのがさないために
標識認識機能



適切な車間距離を保つために
渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (ACC)

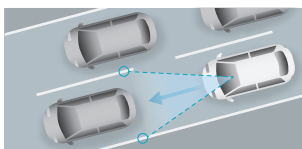


ふらつかないために
車線維持支援システム (LKAS)



LKAS: Lane Keeping Assist System

ふらつかないために
トラフィックジャムアシスト (渋滞運転支援機能)



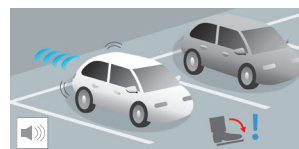
斜め後ろのクルマをお知らせ
ブラインドスポットインフォメーション



飛び出さないために
誤発進抑制機能※1



不意の後退を防ぐために
後方誤発進抑制機能※1



ぶつからないために
近距離衝突軽減ブレーキ※1



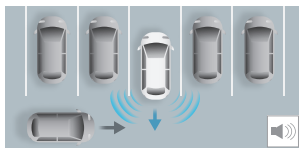
踏み間違いに備えるために
急アクセル抑制機能※2



駐車も出庫もスムーズに
パーキングセンサーシステム



左右から近づくクルマをお知らせ
後退出庫サポート



自車と他車の良好な視界確保のために
アダプティブドライビングビーム



※1「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。

※2 工場出荷時は機能オフの設定です。オンにするには別途販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。別途セットアップ費用 (ディーラーオプション) が必要となります。

■イラストは機能説明のためのイメージ図です。

■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、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。

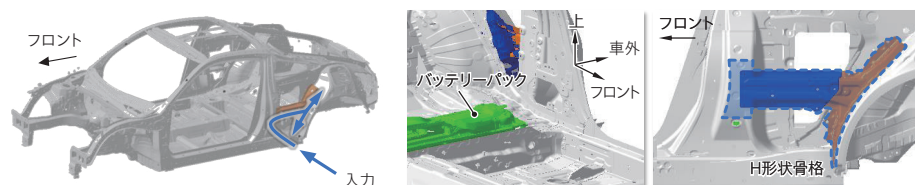
車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■衝突軽減ブレーキ (CMBS) は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h〜約40km/hで走行中、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ときに、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、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■路外逸脱抑制機能は、約30km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。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、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、メーターに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。■渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (ACC) は、先行車がいる場合、停車中から作動し、先行車がない場合は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏み込むことで適切な車間距離を保ってください。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。■車線維持支援システム (LKAS) は、約65km/h以上で走行中に作動します。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、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■ブラインドスポットインフォメーションは隣接する車線後方の検知エリア (見えにくい位置) に他の車両がいることを知らせるシステムです。二輪車等が検知範囲に入ったときなど、条件によっては正しく作動しない場合があります。車線変更や合流時には必ず目視やミラーなどで周囲の安全を直接確認して運転してください。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真正面の近距離に壁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ことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときにエンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な発進を防止します。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退中、自車のほぼ真後ろの近距離に壁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ことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときにエンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な後退を防止します。■近距離衝突軽減ブレーキは、約2km/h〜約10km/hで走行中、壁などの障害物に衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、ブレーキを制御し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支援します。■急アクセル抑制機能は、停止中や約30km/h以下で走行中に、踏み間違いと思われる急なアクセルペダル操作であるとシステムが判断したときエンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な加速を抑制します。交差点や本線への合流など、加速が必要な状況を想定した、ウインカー操作中と解除後約2秒間、アクセルペダルを大きく踏み込むことが想定される登坂路、加速のためのブレーキペダルからアクセルペダルへ踏み換え直後約2秒間は作動しません。■パーキングセンサーシステムは、車両や周囲の状況によりシステムが正しく作動しない場合があります。システム使用時も直接目視で周辺の安全確認を行いながら運転してください。■後退出庫サポートは出庫時の安全確認をサポートするためのものであり、衝突を防止するためのシステムではありません。後退時は、必ず目視やミラーなどで後方および周囲の安全を直接確認して運転してください。天候、積載荷重などの影響を受け、システムが正しく作動しない場合があります。■アダプティブドライビングビームは、約10km/h以上で走行中に作動します。照射範囲のコントロールには限界があります。必要に応じて手動でハイビーム/ロービームの切り替えを行ってください。アダプティブドライビングビームによる照射中は、メーター内にハイビーム表示灯が点灯します。

高水準の安全性能を追求

Honda独自のGコントロール技術により、リアルワールドにおける乗員保護性能を高めたうえで、相手車両への攻撃性を低減するコンパティビリティ対応ボディーや優れた歩行者保護性能によって、道を使うすべての人に配慮した安全性能を追求しています。

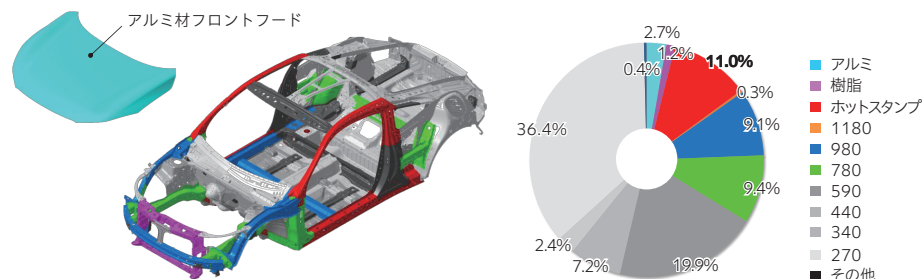
衝突安全性能だけではなくボディー剛性・NV低減にも寄与する骨格構造

2ドアクーペのPRELUDEは、センターピラー横のリアシート下にバッテリーパックが配置されているため、側面衝突時の入力をフロアクロスメンバーに伝達させる構造をとることはできません。そこで、センターピラーとホイールアーチをつなぐH形状の新側面衝突骨格構造を採用し、側面衝突時の衝撃をリアホイールアーチへ分散。衝突安全性能とともに、ボディー剛性、静粛性にも寄与する効率的な構造を実現しました。



軽量・高強度材を積極的に適用

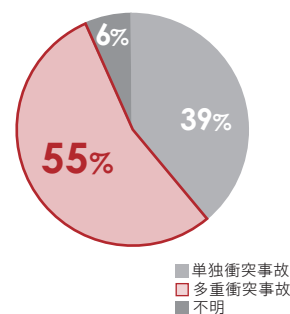
主要骨格にはホットスタンプ材をはじめ、強度を保ちつつ板厚低減を図ることができる高張力鋼板を積極的に適用しました。フロントフードには低慣性化にも貢献する軽量なアルミ材を採用しています。



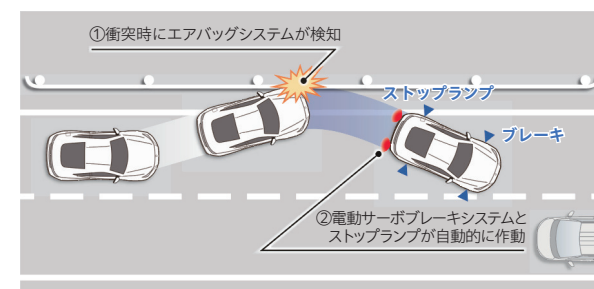
多重衝突事故※1の危険を低減する衝突後ブレーキシステム

万一の事故の際、多重衝突事故の危険を低減する衝突後ブレーキシステムを採用しました。事故実態調査※2の結果から、重傷以上発生事故の約55%が、1台の車両に対し複数回の衝突が発生する多重衝突事故であったことが明らかとなりました。衝突後ブレーキシステムは、衝突をエアバッグシステムが検知すると、電動サーボブレーキシステムとストップランプを自動的に作動させ、車両を減速させるとともに減速を周囲に知らせることで多重衝突の危険を低減させます。

■重症以上発生事故の形態

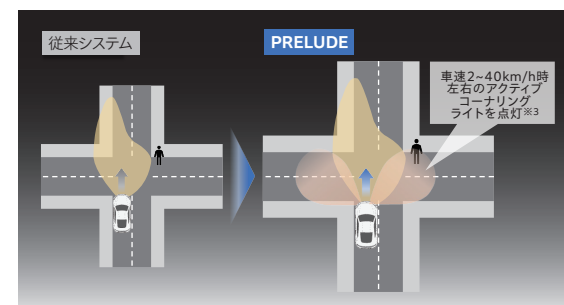


■作動イメージ(ガードレール衝突時)



ヘッドライトの照射範囲を拡大

ヘッドライトを点灯し、2~40km/hの低速で走行しているときに左右のアクティブコーナリングライトを点灯※3。側方照射を拡大し夜間における歩行者などの早期発見に貢献します。



※1 多重衝突事故は一台の車両に対し複数回の衝突が発生する事故

※2 米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA) の衝突事故データベース (NASS-CDS) による2004~2006年の統計

※3 法規照度の最大輝度で点灯

安全装備／運転支援機能

●Honda SENSING(衝突軽減ブレーキ(CMBS)、誤発進抑制機能※1、後方誤発進抑制機能※1、近距離衝突軽減ブレーキ※1、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、アダプティブドライビングビーム、ブラインドスポットインフォメーション、後退出庫サポート、パーキングセンサーシステム、急アクセル抑制機能※2) ●フルLEDヘッドライト<デイトタイムランニングランプ付>(オートレベリング/オートライトコントロール機構付) ●LEDアクティブコーナリングライト ●ドライバー注意カモニター ●アジャイルハンドリングアシスト ●VSA ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●デュアルピニオンアシストEPS ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●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<前席対応> ●運転席用&助手席用SRSニーエアバッグシステム ●ポップアップフードシステム ●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 ●リア3点式ELRシートベルト(左右席) ●全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー) ●ISOFIXチャイルドシート下部取付金具(リア左右席)+トップテザー取付金具(リア左右席) ●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 ●イモビライザー(国土交通省認可品) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●ダブルホーン

インテリア

●運転席&助手席コンビシート(本革×プライムスムース) ●パーソナルシート(運転席/助手席) ●本革巻ステアリングホイール(スムースレザー)+アルカンターラ®センターマーカー ●ステアリングローアガーニッシュ(ピアノブラック) ●助手席側ミドルライニング(雲柄表皮/バイカラストッチ)+PRELUDE刺繍ロゴ ●自動防眩ルームミラー ●ドアライニングセンターパッド(プライムスムース) ●ピアノブラック加飾メーターバイザー ●運転席用&助手席用バニティミラー付サンバイザー(運転席&助手席チケットホルダー/照明付) ●サンガラスボックス ●ガンメタリック塗装エアコンアウトレット加飾 ●ステンレス製スポーツペダル ●センターコンソールライニング ●ポップアップ式アームレスト付コンソールボックス ●ドアアームレストパッド(プライムスムース) ●6:4分割可倒式リアシート ●リアセタートレー ●運転席&助手席シートバックポケット ●運転席&助手席リクライニングレバー ●プラチナクロームメッキ・インナードアハンドル ●コートフック(左右) ●パンチングメタル・エアコンアウトレット ●ローレット加飾エアコンコントロールダイヤル(ブラック) ●グローブボックス(LED照明付) ●セタートレー(LED照明付) ●ドリンクホルダー(コンソール) ●ドアポケット(ボトルホルダー/LED照明付) ●LEDフロントマップランプ ●LEDラゲッジルームランプ ●LEDカーテシーランプ ●LEDアンビエントランプ(フロント/リア/フロントフット) ●タイダウンフック(4カ所) ●コンビニフック(ラゲッジルーム)

足まわり／走行関連メカニズム

●19インチ ノイズリデュースングアルミホイール(ベルリナブラック)+235/40R19 96WSチールラジアルタイヤ ●ホイールセンターキャップ(ブラック) ●Brembo社製フロント大径ベンチレーテッド2ピースディスクブレーキ(φ350mm) ●Brembo社製フロントアルミ対向4ポットキャリパー(PRELUDEロゴ入り) ●リアディスクブレーキ(φ305mm) ●電動サーボブレーキシステム ●PRELUDE専用サスペンション(フロント:デュアルアクシス・ストラット リア:マルチリンク) ●アダプティブ・ダンパー・システム ●Honda S+ Shift ●VGR(可変ステアリングギアレシオ) ●エレクトリックギアセクター ●メタル製パドルシフト※4 ●フルフラットアンダーカバー ●応急パンク修理キット(スベアタイヤレス)※5

快適装備／メーター

●Google 搭載 9インチ Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器 ●ドライブモードスイッチ(SPORTモード、GTモード、COMFORTモード、INDIVIDUALモード) ●10.2インチ デジタルグラフィックメーター ●マルチインフォメーション・ディスプレイ(エネルギーフロー/経過時間/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) ●予約ロック ●Hondaスマートキーシステム※3(降車時オートドアロック機能/キー2個付) ●パワースイッチ ●BOSEプレミアムサウンドシステム(8スピーカー) ●アクティブノイズコントロール ●アクティブサウンドコントロール ●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(プラズマクラスター技術搭載) ●エアコン用フル電動コンプレッサー ●PTCヒーター* ●PM2.5対応高性能集塵フィルター ●ワイヤレス充電器 ●リアシートリマインダー ●テレスコピック&チルトステアリング ●運転席&助手席シートヒーター ●運転席ハイトアジャスター ●運転席&助手席ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付) ●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 ●アクセサリソケット(DC12V) ●USBジャック(Type-C/Power Delivery対応タイプ) ●USBチャージャー(Type-C/Power Delivery対応タイプ)

エクステリア／ガラス

●電動格納式リモコンドアミラー(ヒートッド機能/LEDウインカー付、オートリトラミラー) ●ヘッドライトガーニッシュ(ブラック) ●フラッシュアウターハンドル ●アウターハンドルイルミネーション ●フロントアッパーグリルモールド(ブラッククローム) ●フロントローアグリルガーニッシュ(ベルリナブラック) ●サイドシルガーニッシュ(ベルリナブラック) ●ブルーアクセント(フロント/リア) ●ドアモールディング(グロスブラック) ●PRELUDEエンブレム(リア) ●Hondaエンブレム(リア) ●デジタルTV用プリントアンテナ<フルセグ> ●LEDポジションランプ ●LEDリアコンビネーションランプ(ストップランプ&テールランプ) ●遮音機能付ガラス(フロントウインドウ) ●IRカット<遮熱>/スーパー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 ●UVカット機能付プライバシーガラス(リアクォーター/テールゲート) ●スマートクリアワイパー(車速連動間欠/バリアブル間欠/ウオッシャーノズル内蔵/ミスト機構付/雨滴検知式) ●リアインナーフェンダー(吸音タイプ)

PRELUDE Honda ON Limited Edition ボディーカラー(特別色)

●ムーンリットホワイト・パール&ブラック(ルーフ/ドアミラー)

* PTC(自己温度制御システム): Positive Temperature Coefficient ※1「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違ひ衝突軽減システム」と呼びます。 ※2 工場出荷時は機能オフの設定です。オンにするには別途販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。別途セットアップ費用(ディーラーオプション)が必要となります。 ※3 Hondaスマートキーシステムは、施錠・解錠のとき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。詳しくは販売会社にお問い合わせください。 ※4 Honda S+ ShiftをOFFにした場合は「減速セクター」となります。 ※5 工具(ジャッキ/ジャッキハンドルバー/ホイールナットレンチ(兼ジャッキハンドル))は装備してありません。

■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。

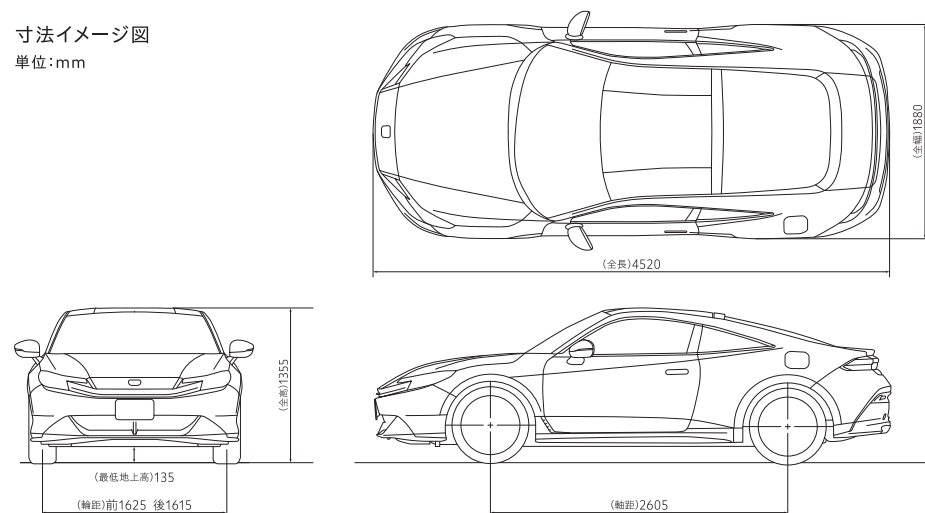
駆動方式		FF
車名・型式		ホンダ・6AA-BF1
トランスミッション		電気式無段変速機
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	4.520/1.880/1.355
	ホイールベース(m)	2.605
	トレッド(m) 前/後	1.625/1.615
	最低地上高(m)	0.135
	車両重量(kg)	1,460
	乗車定員(名)	4
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1.730/1.475/1.105
原動機	原動機型式	LFC-H4
	エンジン	エンジン型式
		エンジン種類・シリンダー数及び配置
		弁機構
		総排気量(L)
		内径×行程(mm)
		圧縮比
		燃料供給装置形式
		使用燃料種類
		燃料タンク容量(L)
性能	電動機(モーター)	電動機型式
		電動機種類
	エンジン	最高出力(kW[PS]/rpm)
		最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)
	電動機(モーター)	最高出力(kW[PS]/rpm)
		最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)
	燃料消費率(国土交通省審査値)  km/L	23.6
	市街地モード(WLTC-L) km/L	20.6
	郊外モード(WLTC-M) km/L	26.1
	高速道路モード(WLTC-H) km/L	23.5
主要燃費向上対策		直噴エンジン、ハイブリッドシステム、 アトキンソンサイクル、 可変バルブタイミング、電動パワーステアリング
最小回転半径(m)		5.7
動力用主電池	種類/個数	リチウムイオン電池/72

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	235/40R19 96W
	主ブレーキの種類・形式 前/後	油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク
	サスペンション方式 前/後	マクファーソン式/マルチリンク式
	スタビライザー形式 前/後	トーション・バー式/トーション・バー式

■ 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。■ 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。■ 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■ PRELUDE、CIVIC、TYPE R、NSX、Honda ON、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、プライムスモース\Prime Smooth、VSAは本田技研工業株式会社の商標です。■ 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。■ iOSは、Apple Inc.のOS名称です。iOSは、Cisco Systems, Inc.またはその関連会社の米国およびその他の国々における登録商標または商標であり、ライセンスに基づき使用されています。■ Google、Android、Google Play、Google マップ、およびその他のマークはGoogle LLC の商標です。■ Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■ BOSEは、米国Bose Corporationの登録商標です。■ "Qi"およびマークはワイヤレスパワーコンソーシアム(WPC)の商標です。■ Wi-FiはWi-Fi Allianceの登録商標です。■ プラズマクラスターロゴ(図形)およびプラズマクラスター、Plasmaclusterはシャープ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





「2030年度燃費基準95%達成車」



「平成30年排出ガス基準75%低減レベル」認定車

基礎情報	車両型式		6AA-BF1
	原動機	型式	LFC-H4
		総排気量(L)	1,993
	駆動装置	駆動方式	FF
変速機		—	
	燃料消費率*1	 燃費(km/L)*2	23.6
		市街地モード(WLTC-L)	20.6
		郊外モード(WLTC-M)	26.1
		高速道路モード(WLTC-H)	23.5
		CO2排出量(g/km)〈燃費からの換算値〉	98.4
	参考	2030年度燃費基準95%達成車	
	排出ガス	適合規制:認定レベル	
試験モード		WLTCモード	
認定基準値 (単位:g/km)*3		CO	1.15
		NMHC	0.025
		NOx	0.013
		PM	0.005
		PN*3	6.0
参考	九都県市指定低公害車の基準に適合(平成30年基準)		
適合騒音規制レベル		平成28年騒音規制 規制値:加速走行69dB(A)	
エアコン冷媒	種類/GWP値*4		HFO-1234yf/1*5
	使用量		430g

環境性能情報	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)
	環境負荷物質削減	鉛*6	自工会2006年目標達成(1996年使用量*7の1/10)
		水銀*8	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*9)
		六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)
		カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
		自工会目標適用除外部品	*6:鉛バッテリー (リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *8:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、 コンビネーションメーター、 ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)
	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示	100g以上の樹脂部品全て
		リサイクルし易い材料*10を使用した部品	MAW、インナーウェザーストリップ、ウィンドウモール、 ウォッシャーチューブ、オープニングトリム、 ドアライニング、ピラーガーニッシュなどの内外装部品
		再生材を使用している部品	バッテリーボックス
		リサイクル可能率	車全体で95%以上*11
環境への取り組み	環境負荷物質 使用状況等	鉛	使用部品:電子基盤、電気部品のはんだ、 圧電素子等(PZTセンサー)
		水銀	全廃済み
		六価クロム	—
		カドミウム	—
	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。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。*2 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。*3 PNの単位は#10¹¹/km *4 GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数) *5 フロン法において、カーエアコン冷媒は、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。*7 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。*9 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。*10 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。
*11 「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。※この環境仕様書は2025年9月現在のものです。