

PRESS INFORMATION
2009.10.9

STEPWGN

STEPWGN
SPADA

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/>



このパンフレットは、
大豆油インキで
印刷されています。



HONDA

家族みんなのために、 これからの暮らしのために、 ステップ ワゴンができること。



Contents

開発にあたって	2
進化の歩み	3
コンセプト	5
“皆楽”ポイント	7
テクノロジー・ダイジェスト	9
広さと大きさ	
パッケージング	11
エクステリアデザイン	13
使いやすさと気持ちよさ	
インテリアデザイン	15
ユーティリティ	17
乗降性	20
運転視界	21
シャシー	23
ボディ／静粛性	25
経済性	
パワートレイン	27
エコアシスト	29
先進装備	30
SPADA	31
安全性	33
環境性能	36
福祉車両	36
Hondaインターナビシステム	37
装備・諸元(ステップ ワゴン)	39
装備・諸元(ステップ ワゴン スパーダ)	41

ステップ ワゴン—それは家族のために生まれたクルマであると同時に、ユーティリティ・ミニバンの先駆者として多くの家族に愛されてきた存在です。そのため、このクルマが常に果たさなければならないのは、目的地までの移動を家族みんなで楽しめ、大切なひとときを共有できることだと考えます。

扱いやすい5ナンバーサイズにこだわりながら、多人数が快適に過ごせる空間をできるだけ広く確保する。荷室やシートアレンジなどの使い勝手をより高める。そして広い空間でありながら、運転しやすく安定した走りを実現する。ステップ ワゴンはいつの時代でもこれらの課題にチャレンジし、進化を続けてきました。

4代目を開発するにあたり私たちは、こうした歴代にわたる空間や機能・性能のあり方を改めて考察したうえで、やはりこれからも「ステップ ワゴンこそ家族にイチバンでありたい」という思いから、家族の一人ひとりに、もっと楽しく、もっと楽なミニバンの創造を目指し、『みんなの楽』=“皆楽”をキーワードに開発に取り組みました。

その結果、5ナンバークラスで誰も体験したことのない空間の広さを実現し、圧倒的に使いやすく、安心して運転できる、機能や性能を獲得。時代が求める経済性や環境にも配慮した、優れた燃費性能も達成しました。家族みんなに楽しく、暮らしにもやさしい、Newステップ ワゴン。これからの時代に心地よい家族のミニバンを完成できたと確信しています。

開発責任者 小西 真



小西 真（こにし まこと）
（株）本田技術研究所 主任研究員
1982年、（株）本田技術研究所入社。
ドア設計PLなどを経て、
2004年エディックスの設計LPL代行を担当。
その後、エディックス、ステップ ワゴン、
エアウェイブなど数々のMMCにおいてLPLを歴任。
今回、4代目ステップ ワゴンのLPLを務める。
趣味は読書、音楽鑑賞。
愛車はエディックス。

家族の移動を、どこまでも気持ちよくしたい。 空間のあり方を追求し進化を続ける、ステップワゴンの歩み。

1996年、Hondaが新しいクルマづくりを進めるなかで、
家族の生活を楽しく広げていける“ファミリー・ムーバー”として誕生したステップワゴン。
都市でも扱いやすい5ナンバーサイズという限られたワクのなかで、
多人数が快適に移動できる広々とした空間を生み出しました。
この初代ステップワゴンは発売と同時に注目を集め、ユーティリティ・ミニバンという新たなカテゴリーを確立。
子育て世代を中心にたくさんの家族に支持されました。
2代目では、空間を拡大しながら使い勝手や機能性を大きく向上させ、家族みんなの夢を広げるミニバンへと進化。
3代目では、ミニバンの新たなあり方を提示するHonda独自のパッケージング・テクノロジー「低床・低重心」を投入。
床面が低く室内高にゆとりのあるリビング感覚の広さと、重心の低いしっかり安定した走りを実現しました。
また、こうした進化とともにより多くの方に愛され、2008年7月には累計販売台数100万台を達成しています。
そして今、4代目Newステップワゴンは、これまでに培ってきたノウハウをすべて結集。
クラス*最大の広さを実現するとともにもっと使いやすく、
さらには経済的かつ環境にも配慮した低燃費を達成するなど、
家族のみんなに、そして家族の暮らしに快適なステップワゴンへと大きな躍進を遂げています。

*5ナンバー2,000ccクラスミニバン(2009年10月現在 Honda調べ)

■Honda独自のパッケージング・テクノロジー「低床・低重心」。

ミニバンづくりの大きな課題である、空間と走りの両立。
これを高いレベルで実現させる核となるのが、高効率なプラットフォームをベースにしたパッケージング・テクノロジーです。
初代以来、HondaはFF乗用車づくりの手法を活かし、フラットフロアののびのびとした空間を確保するとともに、
セダンのように運転しやすく安定感のある走りを実現してきました。
さらに3代目からは、空間の広さを従来どおり確保しながら、床面をそのまま下げる
低床・低重心パッケージを採用。優れた乗降性や、ふらつきにくい安定した走りを獲得しました。
Newステップワゴンは、シャシーやボディとのバランスをはかりながら
この低床・低重心パッケージを最大限に活かし、歴代を大きく超える大空間を創出しています。



STEP 1 (1996年)

FF乗用車づくりの技術から生まれた、
家族のための生活創造車「ファミリー・ムーバー」

乗用車感覚の運転のしやすさ、乗り降りのしやすさと、
広くてフラットな空間を実現。



STEP 2 (2001年)

家族みんなの楽しさ(FUN)がたくさんつまった、
機能的(FUNCTIONAL)な箱「ファン・ファン ボックス」

空間をもっと大きくのびのびと。
同時に使い勝手を大幅に充実。



STEP 3 (2005年)

空間効率と走行性能の両立。
使って、過ぎて、走って楽しい「ファンダフル・ムーバー」

空間の広さはそのままに、床面と全高を下げて
優れた乗降性や安定した走りを獲得。



STEP 4 (2009年) New STEP WGN

家族のために、暮らしのために。
最大限に「大きく」「使いやすく」「低燃費」に。



移動をもっと楽しく。暮らしをもっと楽に。 目指したのは、家族みんなの“皆楽”ミニバン。

家族のためのミニバンは、これからどうあるべきか…

Newステップ ワゴンは、乗る人使う人みんながこれまで以上に快適であるとともに、この時代にふさわしい道具として、暮らしにも快適でありたいと考えました。

子供がわくわくし、大人がのびのびと過ごせる空間であること。

乗降性やシートアレンジ操作、運転のしやすさなど、だれにでも楽な機能・性能であること。

そしてなおかつ、暮らしのなかで、社会に対して、気兼ねなく使える燃費性能であること。

Hondaはこうした3つのテーマを大きな柱に、

家族での移動をもっと「快適で楽しく」、暮らしへの負担をもっと「楽に」する、

『家族みんな(皆)のFUN(楽)』を最大限に提供できる、“皆楽”ミニバンの創造を目指しました。

空間の“皆楽”〈広さと大きさ〉

Honda独自のパッケージング・テクノロジー「低床・低重心」を活かし、乗り心地や安定性を高めながら床を低く、ルーフを高くするなど、**クラス*1最大の空間**を実現。

さらに、室内長やルーフ幅を広げるなど、よりゆとりを感じる工夫を施し、なおかつ外からも空間の広さ・大きさを感じるように外観をデザインしました。

機能・性能の“皆楽”〈使いやすさと気持ちよさ〉

特に3列目の使われ方に着目し、「使う」「使わない」のシーンに応じて極めて簡単に対応。シンプルな操作でフラットな空間を生み出す**クラス*1初の3列目床下格納シート**を実現し、空間活用の可能性を大きく広げました。

また、**新開発のサイドビューサポートミラー**をはじめとする運転視界や、低重心の安定した走りなど、安心感の高い心地よいドライビングを実現しています。

低燃費がもたらす“皆楽”〈経済性〉

買い物からレジャーまで積極的に使いこなせるように、燃費性能を徹底的に追求しました。

i-VTECエンジンにCVTを組み合わせるなど、**クラス*1トップの低燃費**、14.2km/ℓ*2(10・15モード)を達成。そのうえで、エコドライブを支援するECONモードを備え、実用燃費のさらなる向上に努めました。

さらに、ゆとりと安心のドライブのために、先進機能を充実させ、高水準な安全性能・環境性能も実現。

また、上級・スポーティなイメージで質感を高め、操る楽しさをいっそう高めた〈SPADA〉も設定。

優れた操作性で介助がしやすく、移動のひとつときをみんなで楽しめる福祉車両も用意しました。

これまでの5ナンバー・ミニバンを超えるさまざまな『FUN』を、家族みんなで共有できる、Newステップ ワゴン。

日常からレジャーまであらゆるシーンで、“我が家の皆楽”をお届けします。



NEW STEP WGN



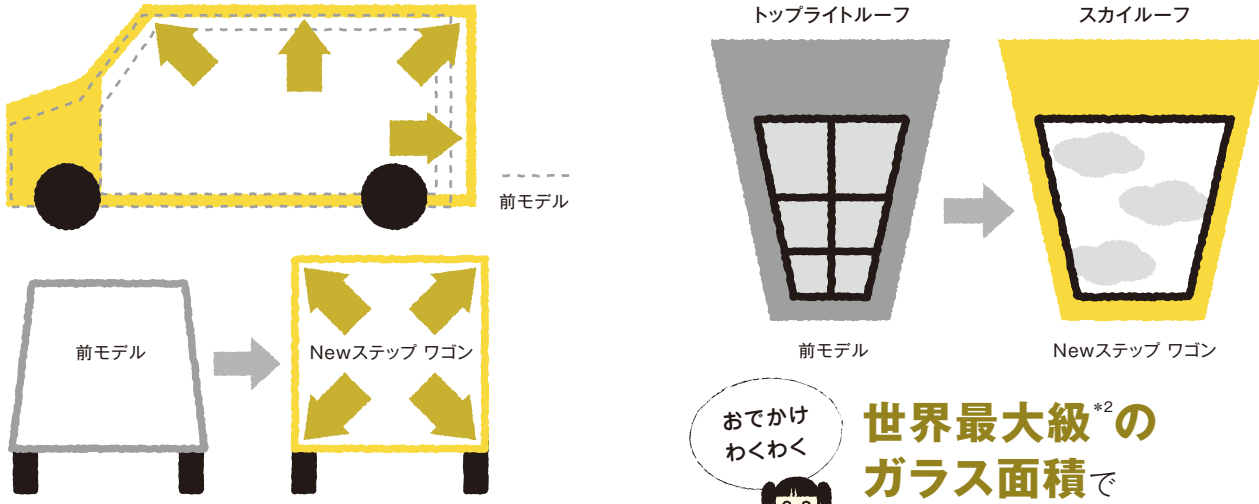
NEW STEP WGN
SPADA



*1 5ナンバー・2,000ccクラス、全高1,800mm以上、8人乗り(2009年10月現在 Honda調べ) *2 ステップ ワゴン(FF車)

Newステップ ワゴンの、ここが“皆楽”ポイント。

乗る人みんなに“皆楽”！〈広さと大きさ〉



前モデル → Newステップ ワゴン

のびのび
ひろびろ

低床プラットフォームを活かして
広さを拡大した、
クラス^{*1}最大の空間 P11

大きく見えて
カッコいい

世界最大級^{*2}の
ガラス面積で
空の景色もすっきり大きく

- スカイルーフ P12 (G-Lパッケージ、L、スパルダ S、Zにメーカーオプション)

おでかけ
わくわく

広くて大きな空間を表現した四角いフォルム P13

暮らしに“皆楽”！〈家計にうれしい経済性〉



14.2^{*3} km/ℓ

i-VTECエンジン+CVTで
クラス^{*1}トップの低燃費を達成

- 2.0ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン P27
- トルクコンバーター付CVT (FF車) P28

チカラがあって
ネンビもいい

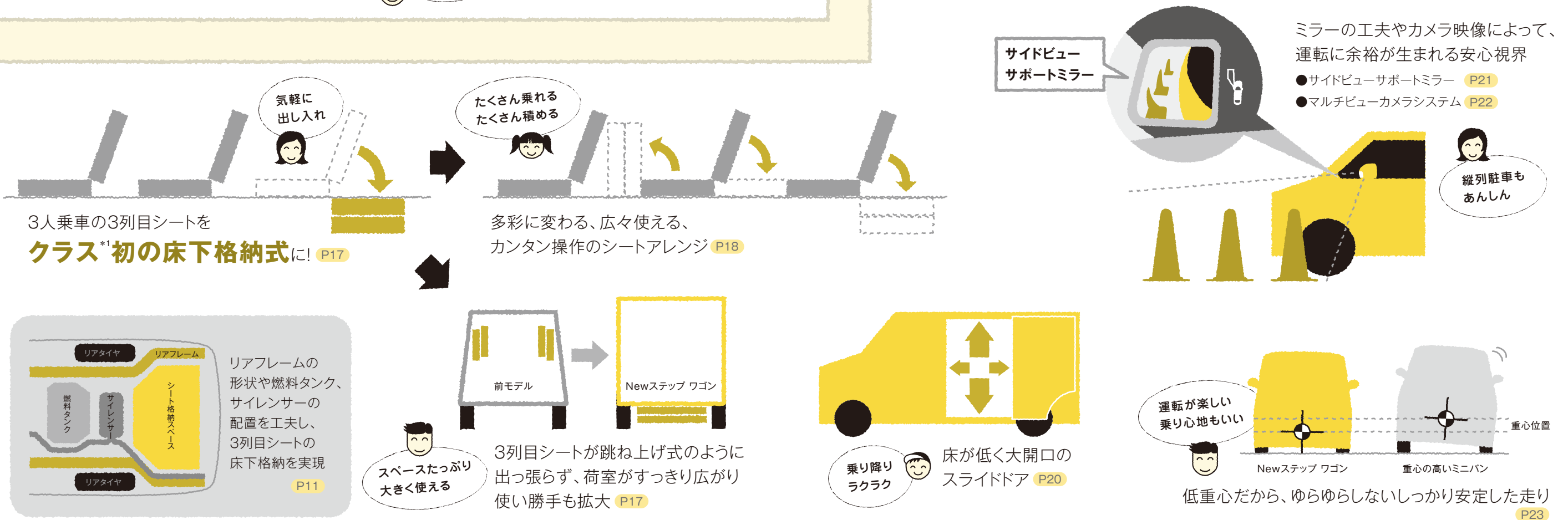
エコドライブをアシストし、
実用燃費をさらに向上
●燃費優先の走りを実現する
ECONモード P29

エコ運転で
おサイフに
やさしい

エコカー減税対象車	取得税・重量税	取得税・重量税
エコカー減税対象車	75% 減税	50% 減税
	(FF)	(4WD)

全車エコカー減税対象 P28

使って走って“皆楽”！〈使いやすさと気持ちよさ〉



3人乗車の3列目シートを
クラス^{*1}初の床下格納式に! P17

気軽に
出し入れ

たくさん乗れる
たくさん積める

多彩に変わる、広々使える、
カンタン操作のシートアレンジ P18

リアタイヤ リアフレーム
燃料タンク サイレンサー
シート格納ベース

リアフレームの
形状や燃料タンク、
サイレンサーの
配置を工夫し、
3列目シートの
床下格納を実現
P11

前モデル → Newステップ ワゴン

スペースたっぷり
大きく使える

3列目シートが跳ね上げ式のよう
に出っ張らず、荷室がすっきり広がり
使い勝手も拡大 P17

サイドビュー
サポートミラー

ミラーの工夫やカメラ映像によって、
運転に余裕が生まれる安心視界

- サイドビューサポートミラー P21
- マルチビューカメラシステム P22

縦列駐車も
あんしん

床が低く大開口の
スライドドア P20

乗り降り
ラクラク

運転が楽しい
乗り心地もいい

Newステップ ワゴン 重心の高いミニバン

低重心だから、ゆらゆらしないしっかり安定した走り P23

“皆楽”づくりのために、Hondaの最新技術を結集。Newステップ ワゴン〈テクノロジー・ダイジェスト〉

広さと大きさ

パッケージング

- P11** ■低床設計を活かした室内高に加え、キャビン長やルーフ幅も拡大した、クラス*1最大の空間。
 ■クラス*1初の3列目シート床下格納機構。
- P12** ■開放感と広さ感を高める広大なガラスエリア。世界最大級*2の面積を持つスカイルーフも設定。

エクステリアデザイン

- P13** ■広く快適な空間を、広大なガラスエリアと動きのあるスクエアフォルムで表現。

使いやすさと気持ちよさ

インテリアデザイン

- P15** ■運転のしやすさと使い勝手を追求したインテリアデザイン。
 ■視認性に優れ、エコ運転状況も表示する、立体自発光メーター。

ユーティリティ

- P17** ■3列目シートの床下格納によって、すっきりフラットに広がるラゲッジスペース。
- P18** ■簡単・多彩なシートアレンジ。
- P19** ■使いやすさを追求した充実の収納装備。

乗降性

- P20** ■子どもやお年寄りでも乗り降りしやすい、ワンステップフロア。
 ■大開口のリア両側スライドドア。
 パワースライドドアも設定。

運転視界

- P21** ■左前方の路面を映し、縦列駐車などで役立つサイドビューサポートミラー。
- P22** ■周囲の状況をカメラ映像で確認できるマルチビューカメラシステム。

シャシー

- P23** ■操縦安定性と全席での乗り心地を高次元で両立する、サスペンション。
- P24** ■クラス*1トップレベルの最小回転半径5.3m。(15/16インチホイール装着車)

ボディ／静粛性

- P25** ■大空間と走行性能を両立した、軽量・高剛性ボディ。
- P26** ■街なかでも高速道路でも快適な室内を演出する、優れた静粛性。

経済性

パワートレイン

- P27** ■クラス*1トップの低燃費と、低速域からの力強さを両立した、2.0ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン。
- P28** ■スムーズな走りと低燃費を追求した、トルクコンバーター付CVT。(FF車)
 ■ECONモードに対応した5速AT。(4WD車)

エコアシスト

- P29** ■ECONモードをはじめ、低燃費運転を多面的に支援する、エコアシスト。

先進装備

- P30** ■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)。
 ■夜間の交差点などでの安心感を高める、アクティブコーナリングライト。
 ■坂道でのスムーズな発進をサポートする、ヒルスタートアシスト。
 ■リアエンターテインメントシステム
 ■Hondaスマートキーシステム

安全性能

- P33** ■コンパティビリティ対応ボディ ■歩行者傷害軽減ボディ
- P34** ■運転席用 i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)
 ■サイドカーテンエアバッグシステム
 ■1列目シート用i-サイドエアバッグシステム
- P35** ■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)



環境性能

- P36** ■全車、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。
 ■「平成22年度燃費基準+25%」を達成。(FF車) ■リサイクル可能率90%*3以上を実現。
 ■リサイクル材の使用を推進。 ■環境負荷物質の使用量を削減。

福祉車両

- P36** ■福祉車両をステップ ワゴンに加え、スパーダにも設定。
 ■シートの両側から乗降をサポートできる「サイドリフトアップシート車」。
 ■見晴らしの良い助手席でドライブを楽しめる「助手席リフトアップシート車」。

Honda インターナビシステム

- P37** ■Honda HDDインターナビシステムを2タイプ設定。 **internavi**
 ■「インターナビ・ルート」をはじめ、先進・多彩なサービスを提供する、
 インターナビ・プレミアムクラブ。 **Premium Club**

SPADA



- P31** ■上級・スポーティに仕立てた、専用エクステリア&インテリア。
 ■空力性能を追求し、高速走行時の燃費性能と接地感を高めるエアロパーツ。
- P32** ■より高い安定性を発揮する専用の足まわり。
 ■Dポジションでもパドル操作が行える、高知能なパドルシフト。

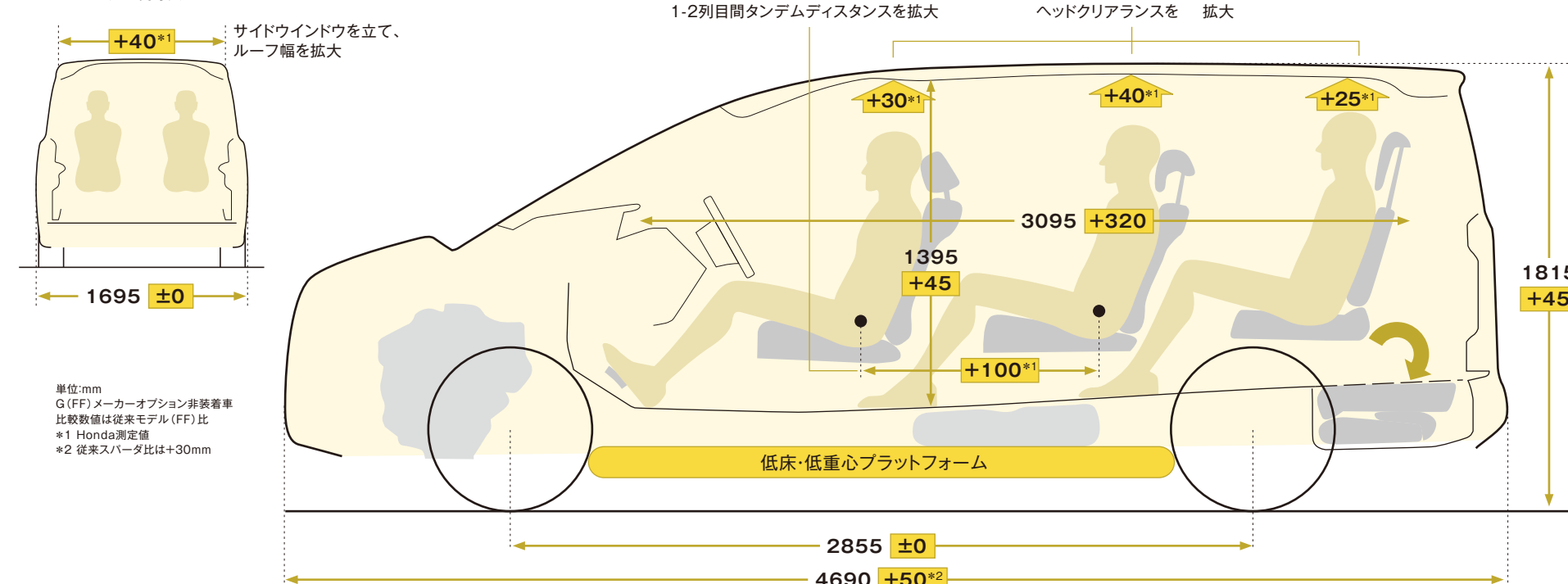
床は低く、天井は高く。
隅々まで広げた、5ナンバーサイズミニバン最大の空間。

低床・低重心設計による走りの安定感はそのまに、 クラス*最大の空間を実現。

ゆとりの空間や乗降性、走行安定性を高い次元で両立する、低床・低重心プラットフォームを核に、さらなる広さを追求しました。車高を1,815mmに高め、クラス*トップの室内高1,395mmを達成。3列すべてのヘッドクリアランスを大幅に拡大して乗車時のゆとりを高めたほか、車内の移動もスムーズに行えます。また、全長を拡大するとともに

リアビラーを垂直方向に立てることでキャビン进行を延長。クラス*トップの3,095mmもの室内長を実現し、1-2列目間のタンデムディスタンスも大きく拡大。さらにサイドウィンドウを立ててルーフ幅を広げたほか、リアコーナー部の絞込みを最小限にするなど、徹底して空間を広げています。 *5ナンバー2,000ccクラスミニバン(2009年10月現在 Honda調べ)

■ボディサイズ/室内寸法



室内各部の形状を工夫し、 さらなる広さを追求。

ルーフ幅を広げたうえで、スライドドアの構造や、ルーフサイドを通るハーネスとエアコンダクトの配置を最適化することで、ルーフライニングを隅々まで拡大。頭上のゆとりをさらに広げています。

ガラスエリアを拡大し、視覚的な広さ感を獲得。

サイドウィンドウの下端位置を下げ、リアクォーターウィンドウを後方に拡大。車高を高めた分サイドウィンドウ上端も上げ、ガラス面積を大きく拡大することで視覚的な広さ感を高めています。さらに、フロントウィンドウの上端も上げたほか、1列目シートのヘッドレストの背面を後列乗員に圧迫感を与えない形状とするなど、後列からの見晴らしにも配慮しています。

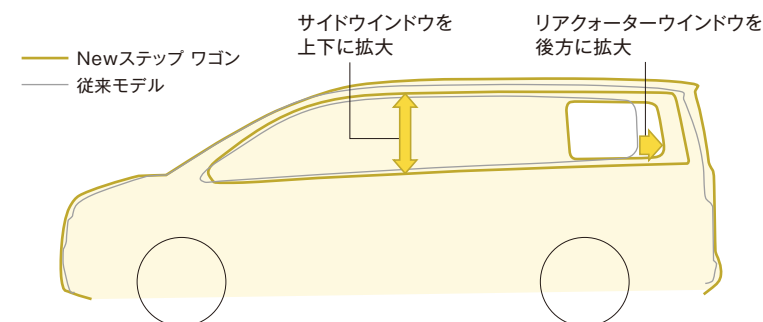


Photo: ステップ ワゴン スパーダS (FF) メーカーオプション装着車 メーカー類は撮影のため点灯 画面はハメコミ合成

開放感がいっそうの広さ感をもたらす、 世界最大級*のスカイルーフ。

(G・Lパッケージ、L、スパーダ S、Zにメーカーオプション)

開放感のある景色を楽しめるスカイルーフ。ルーフ幅を広げ、ルーフサイドの構造物配置を最適化することで、前後1,400mm×左右840mm(内寸)もの大型ガラスを採用でき、すべての席にさらなる開放感をもたらし、室内の広さ感を高めています。プライバシーガラスと高熱線吸収/UVカット機能付ガラスの合わせガラスを使用し、紫外線や暑い日差しにも配慮。また、スイッチひとつで開閉する電動サンシェードも備えています。 数値はHonda測定値。ガラスは固定式 *ガラス面積(2009年10月現在 Honda調べ)



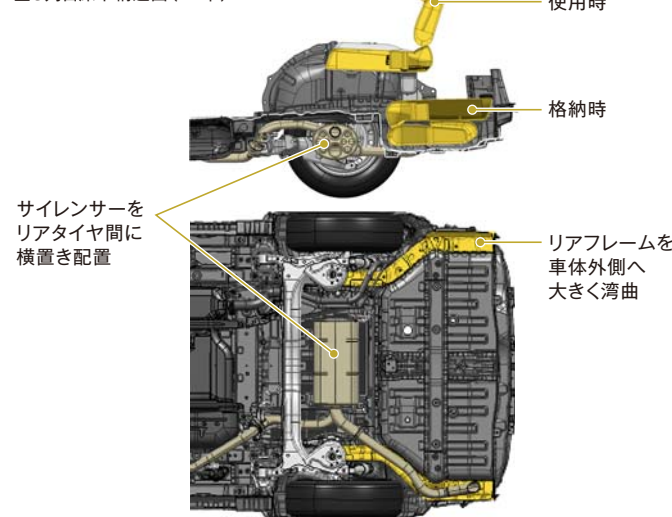
Photo: ステップ ワゴン G・L パッケージ (FF) メーカーオプション装着車

リアフロア構造の工夫で、 空間をさらに広く使える 3列目シートの床下格納機構。

床下にフラットに収まり荷室をさらに広々と使える、3列目シートの格納機構を新たに採用。3人掛けの幅広いシートの床下格納を5ナンバーの車幅で実現するために、フレームから新設計しました。まず、シートを低く収めるために、通常は直線状に設計するリアフレームをリアタイヤ後方から車体外側いっぱいまで大きく湾曲。さらに、サイレンサーを左右リアタイヤ間に横置き配置するなど、床下レイアウトを工夫。パンク修理キットを採用してスペアタイヤを不要としたことと合わせ、シートの格納スペースを生み出しています。なおリアフレームは、断面構造や材料を各部で使い分け、後面衝突に対する高い衝撃吸収性を確保しています。

3列目シートの格納操作やラゲッジスペースの詳細についてはP17をご覧ください。

■3列目床下構造図 (FF車)



3列目シート使用時

Photo: ステップ ワゴン スパーダS (FF) メーカーオプション装着車

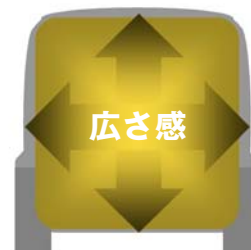


3列目シート格納時

親しみやすく、より大きく。
大空間を包み込んだ、家族の楽しさが映るスタイリング。

広く快適な空間を動きのあるスクエアフォルムで表現した、エクステリアデザイン。

エクステリアデザインにイメージしたのは、家族の楽しさを広げる、みんなにやさしい、気持ちのいい道具。そのために、Newステップ ワゴンの持つ室内の広さや心地よさ、運転のしやすさが感じられるデザインを追求しました。まず、スクエア基調のフォルムとすることで、居住性や積載性の高さを表現。さらに、ウエストラインを低く設定し、ガラスエリアを広くすることで明るく快適な室内や運転視界のよさを感じさせています。また、張りのあるボディパネルや角部のアール形状処理、張り出した前後フェンダーなど豊かな面構成とすることで、シンプルながら質感が高く、動きのあるフォルムを完成しています。



スクエアフォルムとし、室内の広さ感を表現

- 動きのあるフォルム
- 張りのある高質な面
- グッドスタンス張り出しフェンダー

存在感のあるフロントマスク。

硬質な造形のフロントグリルと大型のヘッドライトに一体感を持たせました。ワイド感を表現するとともに、厚みのあるフロントノーズと合わせ、存在感のある精悍な表情をつくり出しています。



Photo: ステップ ワゴン G (FF)



Photo: ステップ ワゴン G・Lパッケージ (FF)

動きや力強さを表現した、造形の工夫。

前傾させたロアボディに対し、相対的にルーフを後ろ下がりに見せることで、2列目・3列目空間やテールゲート開口部の高さを確保しながら、動きのあるサイドシルエットを実現しています。また、凹面を効果的に使うことで居住性を損なうことなく張り出させたフェンダーや、上下・左右方向に張りを持たせたリアウインドウ、テールゲートにキャラクターラインを設けることで厚みを感じさせるリアバンパーが力強さを表現しています。

キャビンの開放感を感じさせる、広大なガラスエリア。

ウエストラインを低く設定するとともに、センターピラー、リアクォーターピラーをブラックアウト。さらに、リアクォーターウインドウとリアウインドウにも連続感を持たせました。広大なガラスエリアにより、明るく開放感のあるキャビン表現し、同時に視界のよさを感じさせることで、外観からも運転しやすい印象を与えています。



Photo: ステップ ワゴン G・Lパッケージ (FF)

専用の内外装と足回りを備えた、個性際立つ、もうひとつのステップ ワゴン〈スパダ〉。

■〈スパダ〉の詳細については、P31、32をご覧ください。

STEPWGN
SPADA



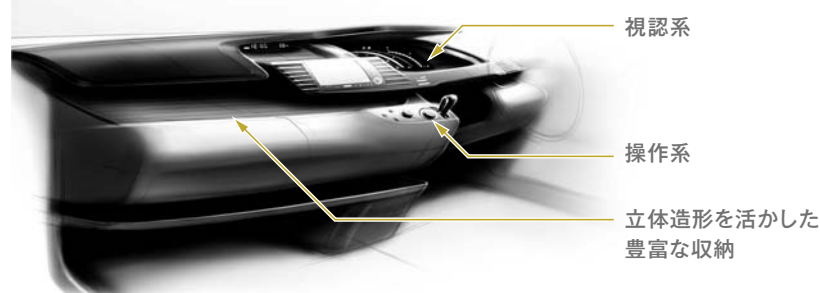
Photo: ステップ ワゴン スパダ Z (FF) メーカーオプション装着車

操作しやすく、居心地よく。

乗る人それぞれに快適な移動をもたらす、空間機能性。

運転のしやすさや多彩な用途での使いやすさを追求した、インテリアデザイン。

インテリアでは室内の圧倒的な広さをベースに、誰もが運転しやすく、心地よく、楽しく使える空間づくりを追求しました。インストルメントパネルは左右にのびのびと広がる横基調とし、立体造形を活かして手前に操作系、上方かつ走行視界との焦点差が少ない遠方に視認系を配置。さらにこの造形は使いやすい豊富な収納スペースも生み出しました。シートは快適な座り心地としたうえで、3列目シートの床下格納機構をはじめ簡単操作での多彩なアレンジを実現。内装色においてもループライニングを明るめにして、より広さを感じさせる一方、ガラスエリアより下側は汚れが目立たない配色とし、居心地のよさと使い勝手を両立しています。



視認性に優れるとともにエコ運転支援機能も備えた、立体自発光メーター。

計器類を機能ごとに分け、前後方向に立体的にレイアウト。最も手前には、色の変化で燃費状況をリアルタイムに表示し、エコ運転を支援するECOリングを設置。その奥に大径のスピードメーター、最下層にはタコメーターと、瞬間燃費をはじめさまざまな情報を表示するインフォメーションディスプレイを配置しました。前後方向でのゾーニングを明確にしたことで、必要な情報を素早く確認できます。

■計器類立体配置イメージ

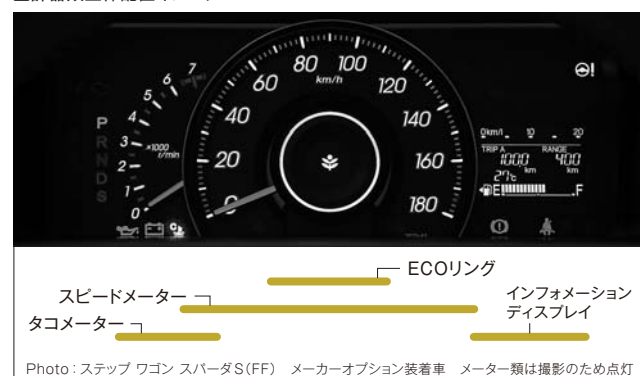


Photo: ステップ ワゴン スパーダ S (FF) メーカーオプション装着車 メーター類は撮影のため点灯



Photo: ステップ ワゴン G (FF)



Photo: ステップ ワゴン G・L パッケージ (FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影 メーター類は撮影のため点灯 画面はハメコミ合成

座り心地に優れた、ゆったりサイズのシート。

1列目・2列目シートは、シートクッションのウレタンパッドをやわらかくし、伸縮性の高い表皮を採用するとともに縫製部の溝を深くすることで、フィット感と座り心地を向上。さらに1列目シートでは、クッション前部のウレタンパッドをよりやわらかくすることで、小柄な方が感じやすい腿の

下の圧迫感を軽減。体格の違いにかかわらずゆったりサイズのシートで快適に乗車できます。3列目シートは床下格納機構を採用しながら、シートフレーム構造を工夫することで十分なウレタンパッドの厚みを確保しています。

部屋感覚で居心地がよく掃除もしやすい、フローリングフロア。

(G・Lパッケージ、L、スパーダ S、ZのFF車にメーカーオプション)

2列目・3列目に、フラットな床面と合わせ、リビングルーム感覚の空間を演出するフローリング調のフロアを設定。明るめの色調を採用し、室内の広さ感にも貢献しています。また、表面は耐摩耗性に優れた硬質クリア層コーティングにより、掃除がしやすく、傷つきにくい特性も備えています。



Photo: ステップ ワゴン G・L パッケージ (FF)

どの座席も素早く快適な温度に調節できる、フロント・フルオートエアコンディショナー+リアクーラー〈アレルフリー高性能脱臭フィルター付〉。

フロントのエアコン機能に加え、2列目・3列目用のクーラー機能を備えました。すべての席が素早く快適な温度となるように、2列目、3列目の

ルーフ両サイドにそれぞれ吹き出し口を設置しています。また、4WD車と福祉車両にはリアヒーターを標準装備しました。

車室内VOC*の低減。

内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOCの揮発量を抑制しました。また、排ガス臭や花粉などの除去性能に優れたアレルフリー高性能脱臭フィルターを全タイプに標準装備し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、VOCを厚生労働省の定めた『室内濃度指針値』以下とし、車室内の空気質を改善しています。

*VOC(揮発性有機化合物): Volatile Organic Compounds

もっとやさしく、使いやすく。楽しさがぐんと広がる、革新的に 高めた使い勝手。

クラス初の3列目床下格納シートを採用し、すっきり広々と使えるラゲッジスペース。

3列目シートに床下格納機構を採用。格納時には床面がフラットになるうえ、はね上げシートを採用した従来モデルに対し、荷室上部の幅を大幅に拡大。自転車など大きなものをよりスムーズに積み込めます。また、テールゲート開口部は高さ、幅ともに拡大し、スクエア形状を追求。荷室床面を低く抑えた掃き出しフロアと合わせ、優れた使い勝手を発揮します。*5ナンバー2,000ccクラス、8人乗り(2009年10月現在 Honda調べ)

■3列目シート格納時ラゲッジスペース



背の高い荷物の積載にも活用できる、大容量のラゲッジアンダースペース。

3列目シートの格納スペースは、3列目シート使用時には大容量の収納スペースとして利用可能。ベビーカーやゴルフバッグなど背の高いアイテムをそのまま立てて収納できます。



小物類は撮影のために用意したものです。

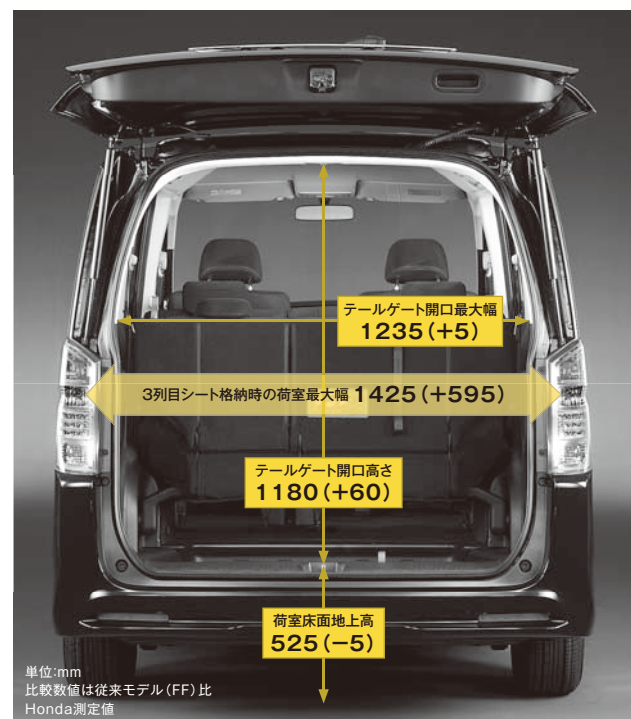


Photo: ステップ ワゴン スパーダ S(FF) メーカーオプション装着車

軽い力で簡単に操作できる、3列目シートの床下格納機構。

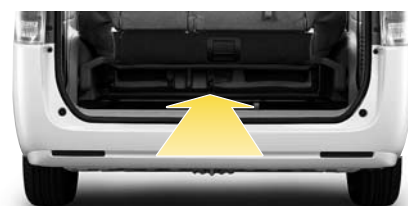
3列目シートの格納は、シートバックを倒して座面とともに反転させるだけの簡単操作。格納状態から復帰する際にはアシストスプリングによりシートが持ち上がってくるため、軽い力で操作できます。

■3列目シート格納操作



3列目シート下にも荷物の積載が可能。

3列目シートを両端部で支持することでシート下に空間を確保。積載スペースとして活用できます。



軽量化により軽い力で開閉できるテールゲート。

効率よく強度を確保することでテールゲートを薄型化。開口部の拡大に伴って大型化しながらも、10%以上の軽量化を実現しました。軽量化により開閉荷重を軽減したほか、薄型化によってラゲッジスペースの拡大にも貢献しています。数値は従来モデル比 Honda測定値

簡単操作で気軽に行える、多彩なシートアレンジ。

2列目シートには、タンブルシートを標準装備し、センターウォークスルーが可能なチップアップ&スライドシートをオプション設定。3列目シートは6:4分割可倒式。床下にすっきりと格納することも可能です。いずれも軽い力で簡単に操作でき、乗員の人数や荷物の量・大きさに応じて気軽にアレンジできます。

[2列目6:4分割タンブルシート]

シート横のリクライニングレバーかシート後部のストラップを引くだけで、シートバックが倒れ、続けてはね上げまでが完了。ワンアクションで荷室が広がります。

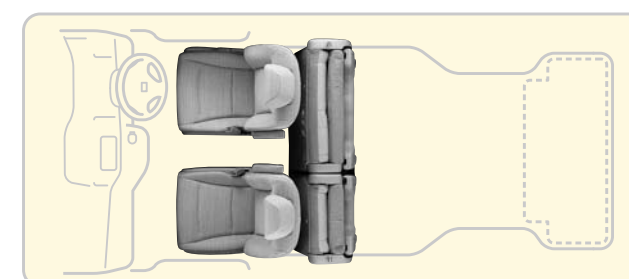
[2列目6:4分割チップアップ&スライドシート]

(G・Lパッケージ、L、スパーダ S、Zにメーカーオプション)

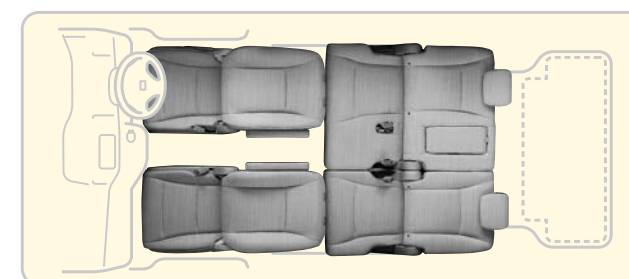
シート横のリクライニングレバーを引くかシート後面下部のペダルを踏み、シートバックを前傾させるとシートクッションがチップアップ。同時にロックが解除されるので、前方に押すだけで操作が完了します。



3列目床下格納モード



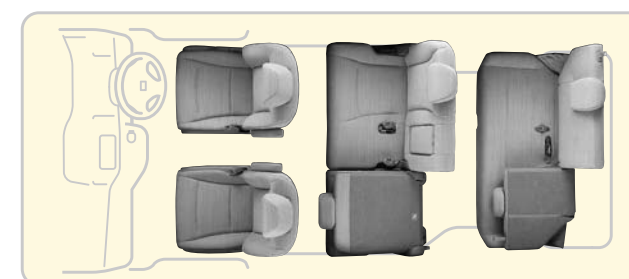
ビッグラゲッジモード



1列目・2列目フラットモード



2列目・3列目フラットモード



ロングアイテムモード①



ロングアイテムモード②

1列目から3列目まで自由に行き来できる、センターウォークスルー。(チップアップ&スライドシート装着車)

チップアップ&スライドシートは中央席を折りたたむことで、センターウォークスルーが可能。1列目から3列目まで自由に行き来できるため、2列目左右席のそれぞれにチャイルドシートを装着している場合でもスムーズな車内移動が行えます。



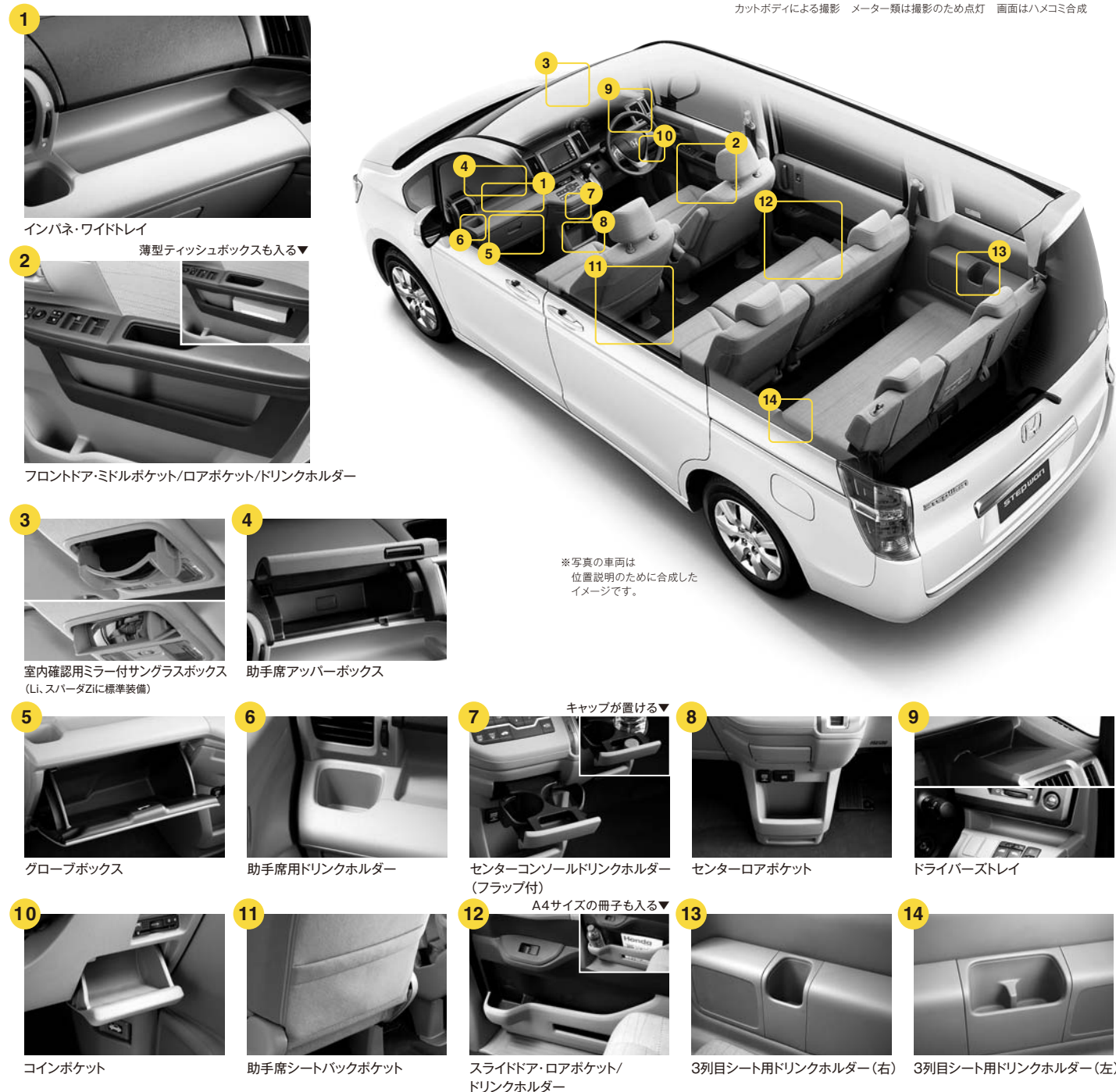
2列目センターウォークスルーモード

使いやすさを追求した 充実の収納装備。

インストルメントパネルの中央から助手席側にかけて、普段よく使う物を置くのに便利な大型トレイを設置。フロントドアには地図などが入るロアポケットに加え、薄型ティッシュボックスも入るミドルポケットを新設。さらに、大容量のリッド付収納のほか、3列の各所にドリンクホルダーや身の回りの小物などをすっきりとしまえる収納を備えました。



Photo: ステップ ワゴン G・L パッケージ (FF) メーカーオプション装着車
カットボディによる撮影 メーター類は撮影のため点灯 画面はハメコミ合成



どなたにも乗りやすく、降りやすく。
低く高く大きく開く、優れた乗降性。

低床プラットフォームと大開口ドアが生み出す、優れた乗降性。

低床設計により、2列目へもワンステップで乗り込める特長に加え、前後ドアともいっそうの大開口化によって、これまで以上に乗降性を高めています。

子供やお年寄りでも無理なく乗り降りできる、 ワンステップフロア。

2列目の床面地上高はミニバントップレベルの390mm (FF車) の低さ。手の届きやすい位置に設置した大型アシストグリップと合わせ、小さな子供やお年寄りでも無理なく乗り降りできます。しかも、ステップに段差を設けないことで、ワンステップでの乗降を可能とするとともに、2列目左右席の床面をドアサイドまでフラットにでき、足元スペースを広く確保しています。 数値はHonda測定値

狭い場所でも乗り降りしやすい、 大きく開くリア両側スライドドア。

壁際や狭い駐車場での乗り降りに便利な両側スライドドア。開口部を高さ、幅ともに広げることで、2列目・3列目ともに乗降性をいっそう向上。2列目シート位置を100mm後方に設定したことで、2列目乗降時の足抜き性も高めました。また、アウトードアハンドルの操作荷重を低減し、開閉しやすさにも配慮しています。 数値は従来モデル比 Honda測定値

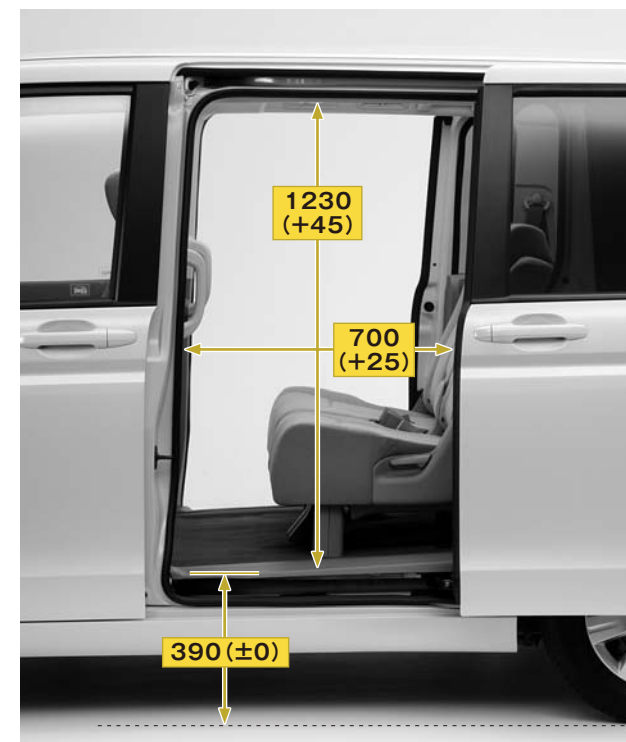
ルーフサイドとフロアまわりの構造を工夫し、 スライドドア開口部を拡大。

スライドドアは、ルーフサイド、フロアのステップ、ボディサイドに設けたレール上を、ドアにアームを介して取り付けられているローラーが転がることで開閉します。ステップ ワゴンは、アッパーローラーアームをはじめ各部の形状や配置を見直してルーフサイド部を薄型化するなど、開口部の高さを45mm拡大。従来ステップ内に配置していたハーネスをステップの外側に出すことでスライドドアの最大開度を大きくするなど開口幅も25mm広げています。また、パワースライドドア開閉用のモーターをドア内部ではなく、ボディ側に設置する構造とすることでスライドドアのウィンドウを大きく開けられ、さらにモーターのコンパクト化によって3列目横にドリンクホルダーやパンク修理キットの収納スペースを生み出しています。 数値は従来モデル比 Honda測定値

リモコン操作で開閉できる、 パワースライドドア。

(G・Lパッケージ、L、Li、スパダZ、Ziのリア両側、スパダSのリア左側に標準装備。スパダSのリア右側にメーカーオプション)

ドアに触れずにキーレスエントリーシステムのリモコンや運転席のスイッチでスライドドアを開閉できる、パワースライドドア。荷物を抱えているときなどに重宝します。なお、ドアハンドルを直接引くだけでも自動開閉できます。



単位:mm 比較数値は従来モデル (FF) 比 Honda測定値

■スライドドア開口部構造図



見やすく、運転しやすく。
ドライバーにゆとりと安心を与える、確かな視認性。

大きなガラスエリアで広々と見渡せ、 安心感の高いパノラマ視界。

フロントピラーをドライバーから細く見える断面形状とし、またフロントドアウインドウ下端を25mm低く設定。右左折時などでも安心感の高い前方・側方視界を獲得しました。また、ドアミラーを拡大したうえで、助手席側に加え運転席側にもミラー下部に複合曲率を持たせたほか、下端を50mm下げるとともに後方にも拡大したリアクォーターウインドウや大きなリアウインドウの採用により、後方視界も向上しています。さらに、左前輪付近の路面を映すサイドビューサポートミラー*を採用するなど、全方位にわたって広々としたパノラマ視界を実現しています。なお、3列目シートは床下格納式のため、はね上げ式のようにリアクォーターウインドウからの視界を妨げることはありません。

数値は従来モデル比 Honda測定値
*マルチビューカメラシステムを装着した場合、サイドビューサポートミラーは装着されません。

■ドアウインドウ／リアクォーターウインドウ下端位置説明図

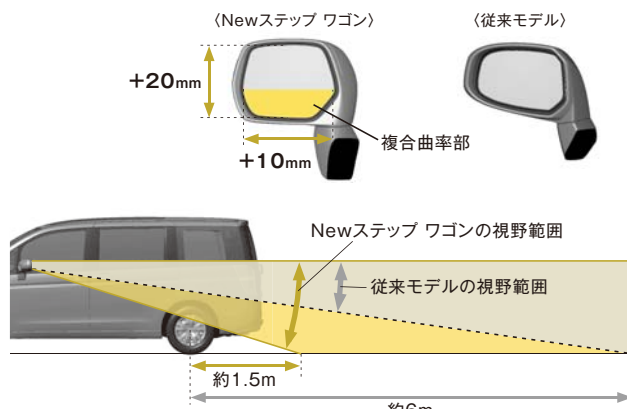


数値は従来モデル比 Honda測定値



Photo: ステップ ワゴンG・Lパッケージ(FF) メーカーオプション装着車
メーター類は撮影のため点灯 画面はハメコみ合成

■ドアミラー説明図／視野範囲イメージ



比較数値は従来モデル比 数値はすべてHonda測定値

縦列駐車や狭い路地の走行などでの安心感を高める、サイドビューサポートミラー。

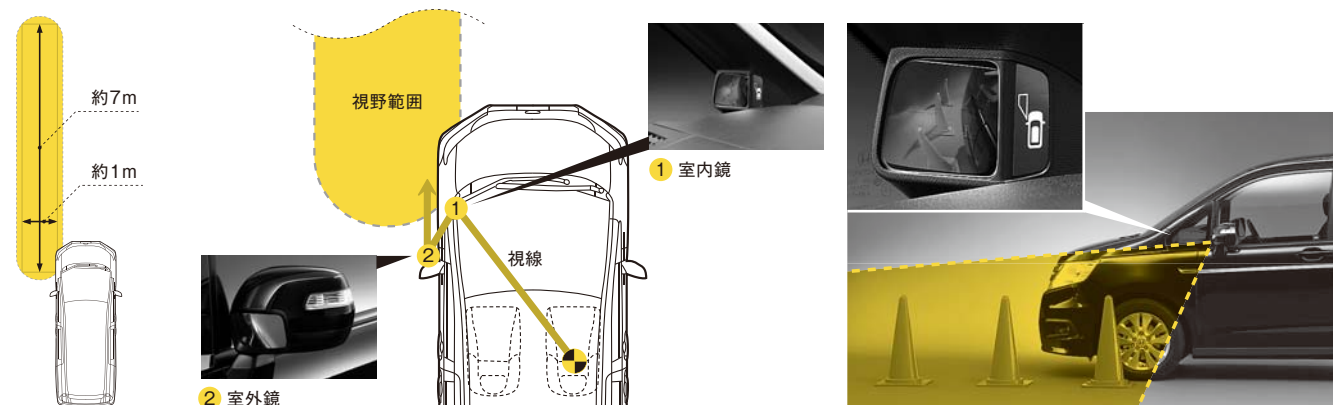
(G・G・Lパッケージ、L、スパルダS、Zに標準装備)

左前輪から前方約7mまでの路面を映し、縦列駐車での路肩寄せや狭い路地の走行、すれ違いなどでの視界をサポートする補助ミラーシステムを装備。助手席側ドアミラーハウジングの前部に設けた凸面鏡に映った像を、左フロントピラー下部に設置した平面鏡に反射させることで、

逆さに映ることなく自然に確認できます。また、2つのミラーはそれぞれドアミラーとフロントピラーに内蔵されているため、すっきりとした外観を実現しています。 数値はHonda測定値

*マルチビューカメラシステムを装着した場合、サイドビューサポートミラーは装着されません。

■サイドビューサポートミラー視野範囲イメージ



数値はHonda測定値

周囲の視界をカメラ映像でとらえ、安心・安全な運転をサポートする、 マルチビューカメラシステム。

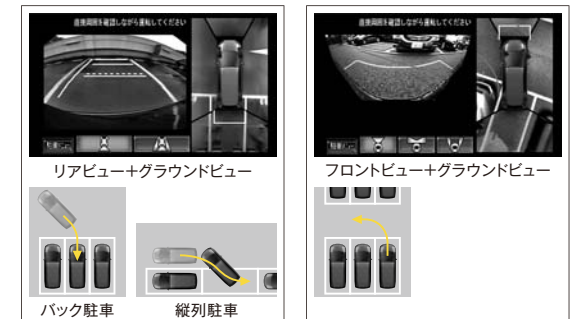
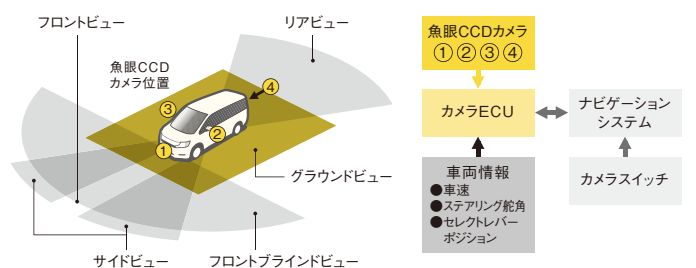
(Li、スパルダZに標準装備。L、スパルダS、Zにメーカーオプション)

車両の周囲をとらえたカメラ映像を利用し、駐車支援と、見通しの悪い交差点や狭路などでの走行支援を行う、マルチビューカメラシステムを採用しました。フロントグリル、左右ドアミラー、テールゲートに備えた4つの魚眼CCDカメラで車両の全周囲を撮影。これらの映像を合成し、ステアリング舵角から算出したガイド線などを加えて、ナビゲーション画面に表示します。シーンに応じて6種類のビューを切り換え表示でき、さまざまな状況での運転にゆとりと安心感を与えます。

全周囲映像とガイド線で駐車を支援する、 「リアビュー+グラウンドビュー」 「フロントビュー+グラウンドビュー」。

4つのカメラで撮影した映像を30コマ/秒の高速処理で、車両を上空から見下ろしたような映像に合成して表示するグラウンドビュー。車両の周囲の状況を直感的に把握できます。さらに、ステアリング舵角を検出し、予測進路を示すガイド線やタイヤ切れ角も合成表示し、車両の動きをよりイメージしやすくしています。前進時は前方の映像を、後退時は後方の映像も合わせて表示し、スムーズな駐車を支援します。なお、グラウンドビューはドアミラーを格納した状態でも表示できます。

■マルチビューカメラシステム視野範囲イメージ／システム構成



見通しの悪い交差点での視界を補助する、 「フロントブラインドビュー」。

フロントグリルに設置した180°の魚眼CCDカメラにより、前方左右の状況を広範囲に表示。見通しの悪い交差点などでの死角を減らし、安心感を高めます。



狭路などでの車両左右の距離感を つかみやすくする、「左右サイドビュー」。

左右のドアミラー下部に設置したカメラにより、フロントタイヤ付近の左右下方を表示。車幅規制用ポール通過時や路肩への幅寄せ時などで左右の距離感をつかみやすくします。左側のドアミラーには近赤外線LED照明を備え、街灯のない夜道でも路肩の白線などを確認しやすくしています。

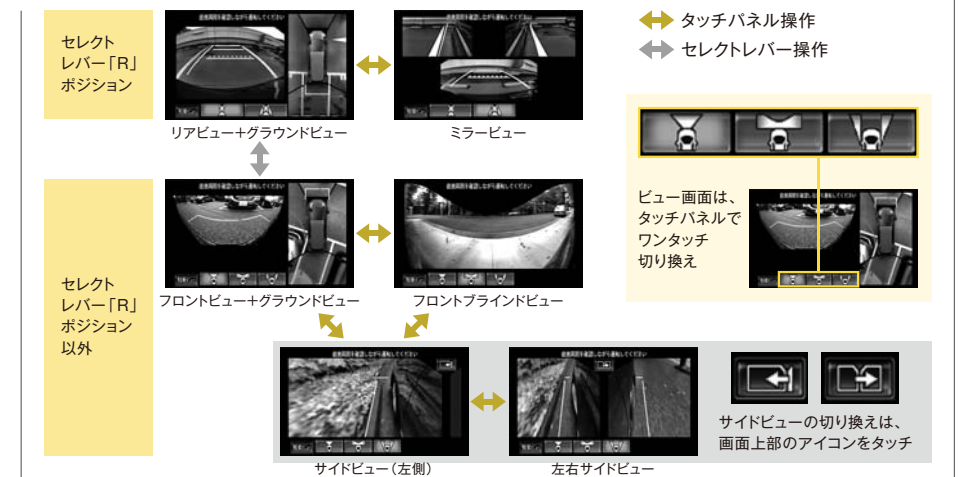


タッチパネルに対応し、 多彩なビューを簡単切り換え。

セレクトレバーが「R」ポジション時には、「リアビュー+グラウンドビュー」を表示。セレクトレバーを「R」ポジション以外にすると、「フロントビュー+グラウンドビュー」へ切り換わります*。さらにタッチパネルのワンタッチ操作で、「フロントブラインドビュー」や、「サイドビュー」へ自在に切り換えることが可能です。

*カメラスイッチを押していない場合はナビゲーション画面になります。

■ビュー切り換え説明図



スムーズな駐車手順をわかりやすく案内する、使い方表示機能。

駐車ガイド線を加えたグラウンドビューと駐車手順説明を同時に表示し、駐車時のスムーズな運転操作をサポート。縦列駐車、バック駐車に対応します。

■使い方表示機能画面例



■「グラウンドビュー」では立体物が歪んだり、上部が画面に映らないなど、画面に映し出されている映像と実際の状況が異なることがあります。
■マルチビューカメラシステムの映し出す範囲には限界があり、バンパーの隅やバンパーの下や黒線上にあるものは映りません。

操縦しやすく、心地よく。
低重心ならではの、走りの楽しさと乗り心地のよさ。

安心感の高いハンドリングと全席での快適な乗り心地を両立した、 ハイバランス・シャシー。

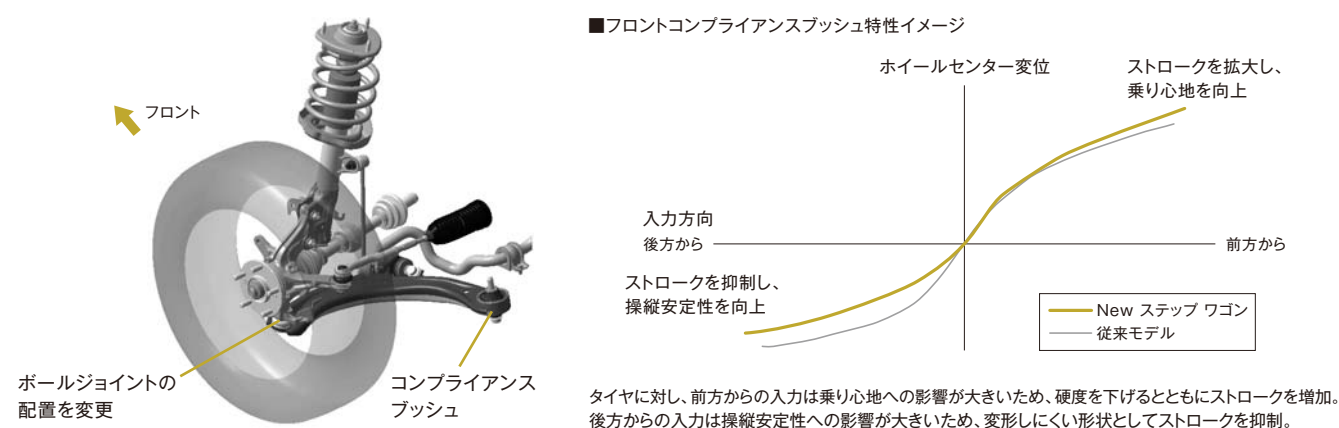
運転を楽しめる安心感の高いハンドリング、どの席に座っても快適な乗り心地、街なかでも扱いやすい優れた取り回し性のすべてを追求しました。まず、低床・低重心プラットフォームを核にサスペンションジオメトリーを変更。フロントのロールセンター高を下げ、車体ロール軸の前傾を強めることでより安定した旋回姿勢を実現。リアではサスペン

ションビームを高剛性化したうえでブッシュの配置を最適化し、後列の乗り心地を向上しました。また、EPS（電動パワーステアリング）の採用などにより、走行状況に応じたステアフィールと取り回しのよさを実現。さらに、低転がり抵抗タイヤや回転抵抗を低減したブレーキキャリバーを採用するなど低燃費化にも貢献しています。

操縦安定性をさらに高めた、フロントサスペンション。

スペース効率に優れショートノーズに貢献するマクファーソン・ストラット式を採用。ロアアームのナックル側ボールジョイントの配置を変更し、ロールセンター高を低く設定することで操縦安定性を向上。また、コン

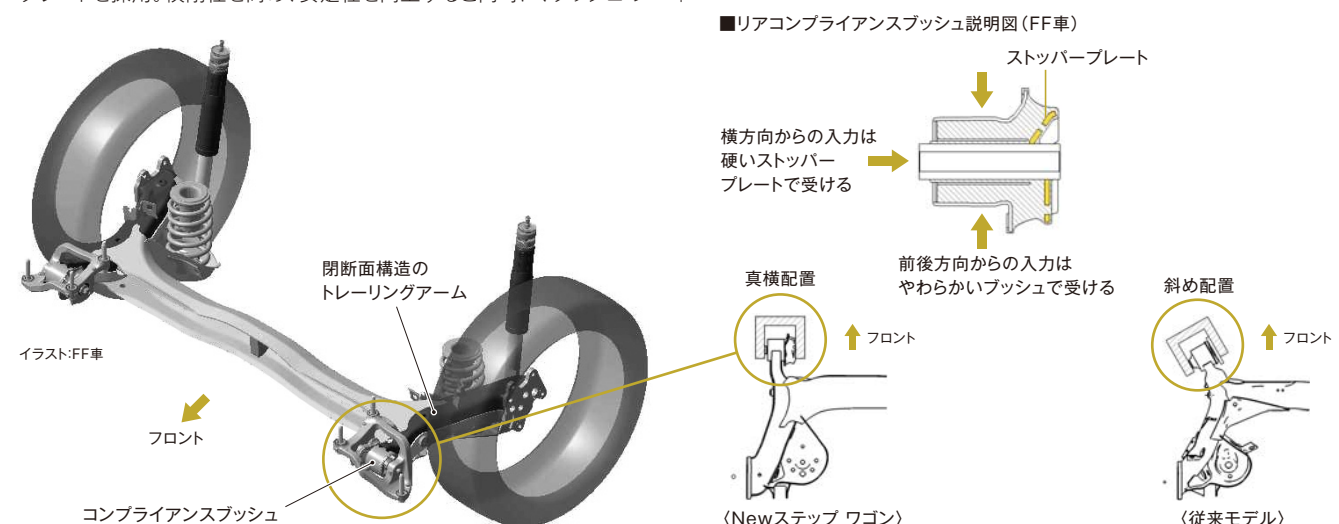
プライアンスブッシュの特性を入力方向によって変えることでリニアなハンドリングと優れた乗り心地を両立しています。



後列の乗り心地を向上した、リアサスペンション。

低床・低重心に大きく貢献する、コンパクトなH型トーションビーム式を採用し、トレーリングアーム部をボックス状の閉断面構造にして剛性を高めました。さらにFF車では、コンプライアンスブッシュを真横に配置したうえで、内部に横方向の力を受け止める金属製のストッパープレートを採用。横剛性を高め、安定性を向上すると同時に、ブッシュの

低バネレート化が可能になったことで優れた乗り心地を実現しました。また、リアダンパーのパンプストッパバーの形状を変更し、パンプストッパバーに当たるまでのストロークを拡大。多人数乗車時の乗り心地を向上させています。



クラス*1トップレベルの最小回転半径5.3m*2を実現。

ゆとりの3列空間を生み出す2,855mmのロングホイールベースでありながら、最小回転半径5.3m*2を達成。低速時に軽い力でステアリング操作ができるEPSの採用と合わせ、狭い駐車場や路地でもスムーズに運転できる優れた取り回し性を実現しています。

*1 5ナンバー・2,000ccクラス、全高1,800mm以上、8人乗り（2009年10月現在 Honda調べ）
*2 17インチホイール装着車は5.6m



走行状況に応じたスムーズな操作感が得られる、 EPS（電動パワーステアリング）。

車両の走行状況に応じた適切な操舵アシストを高精度に制御するEPS。モーターには高効率・低慣性のブラシレスモーターを採用しました。低速域では軽い操作感が得られ、高速域では安心感のある、自然でスムーズなステアフィールを実現しています。

安心感のあるブレーキフィールを獲得。

取付剛性の高いタイロッド構造のマスターパワー、小径マスターシリンダーの採用と合わせ、最適なブレーキペダルレシオとすることで、安心感のあるリニアなブレーキフィールを獲得しました。

ブレーキの回転抵抗を低減し、 低燃費化に貢献。

フロントブレーキキャリバーのブレーキパッド部にスプリングを設置。リアは全車ディスクブレーキを採用したうえで、ブレーキパッドをクリップでピストンに固定。これによりブレーキ非作動時に、ブレーキパッドとブレーキディスクとの間にクリアランスを確保し、接触による回転抵抗を低減。低燃費化に貢献しています。

■ブレーキキャリバー構造図

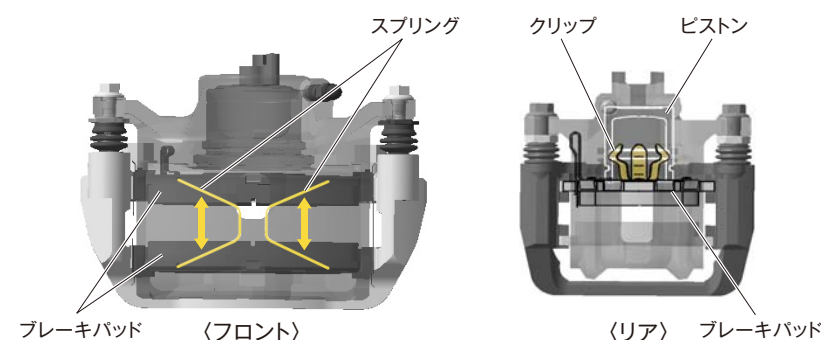


Photo: ステップ ワゴンG・Lパッケージ(FF)

頼もしく、くつろぎやすく。

走りを支え静かな空間を生み出す、高精度なボディ設計。

ゆとりの3列空間と走行性能を両立した、軽量・高剛性ボディ。

8人が快適に過ごせる大空間、スライドドアやテールゲート開口部の拡大、さらには安定感のある走りを実現するために、各部の断面形状や結合部構造を工夫し、重量の増加を最小限に抑えながら効率よく強度を確保しました。この結果、ボディ全体剛性を高め、特にテールゲート

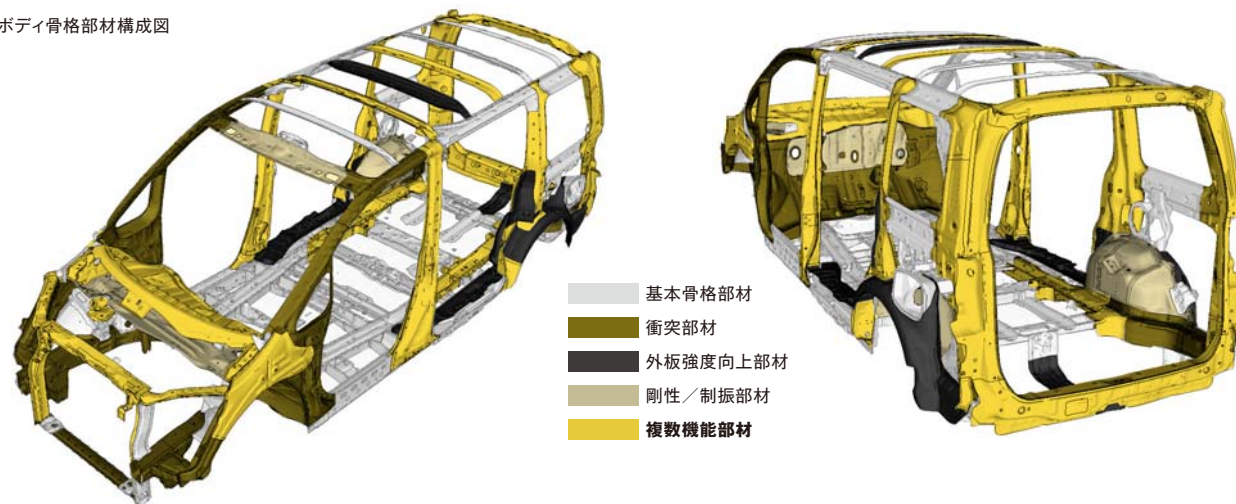
開口部上下剛性を25%向上。サスペンション取り付け点剛性では、フロントダンパー左右剛性とリアダンパー上下剛性をそれぞれ10%向上しています。数値は従来モデル比 Honda測定値

構造の合理化を徹底した、無駄のない骨格設計。

ボディは、安全性や居住性、走行安定性、静粛性など、クルマの各性能の基礎となるため、ボディ部材には、衝撃吸収性や強度、剛性などのさまざまな機能が求められます。ステップ ワゴンはこれらの機能をボディ

各部に分散させるとともに、複数の機能を受け持つ部材の範囲を拡大。ボディを大型化しながらも軽量な、無駄のない骨格を完成しています。

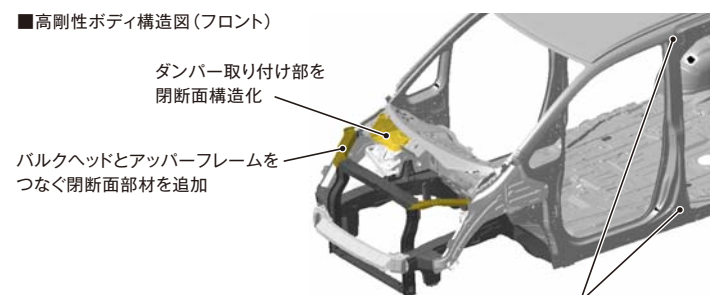
■ボディ骨格部材構成図



フロントまわりの高剛性化。

フロントバルクヘッドとアッパーフレームをつなぐ閉断面部材を追加するとともに、ダンパー取り付け部の閉断面構造化などによりフロントまわりの剛性を向上。さらに、フロントバルクヘッドなど車体重心から遠い部分の軽量化により慣性モーメントを低減し、ハンドリングの応答性を高めています。

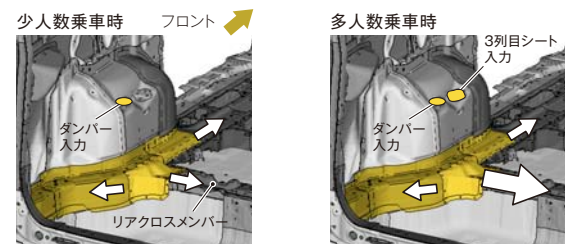
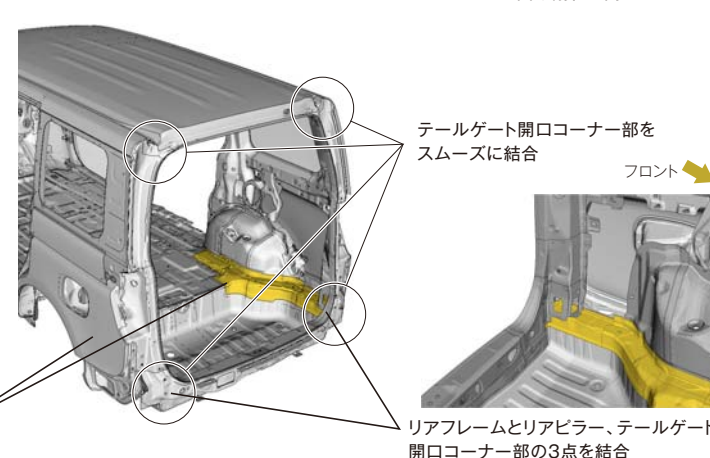
■高剛性ボディ構造図(フロント)



リアまわりの高剛性化。

リアダンパーハウジングをリアフレームで取り囲む構造とすることで、リアダンパー取り付け部の剛性を向上。さらに、一定以上の応力をリアクロスメンバーへ効率よく分散するようにリアまわりの結合構造を工夫。乗員数や3列目シートの状態にかかわらず、安定した走り快適な乗り心地を実現しています。

■高剛性ボディ構造図(リア)



リアダンパーハウジングを取り囲むようにリアフレームを配置。テールゲート開口部への入力を一定に制御。

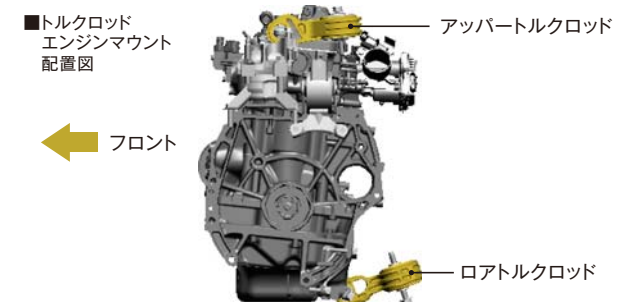
街なかでも高速道路でも快適な室内を演出する、優れた静粛性。

アイドリング時、加速時、高速クルージング時すべてにおいての静粛性を追求しました。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、室内のこもり音を打ち消すボディパネルの音圧コントロールや、遮音・吸音材の採用拡大などにより、優れた静粛性を実現しています。

トルクロッドエンジンマウントを採用。

エンジン揺動を前後方向で受けるトルクロッド慣性主軸マウントを採用。エンジン側とボディ側の両方にゴムブッシュを持ち、二重防振効果が得られるトルクロッドが、音になりやすい上下方向の振動を効果的に吸収。アイドリング時の振動や発進時のこもり音を大幅に低減します。

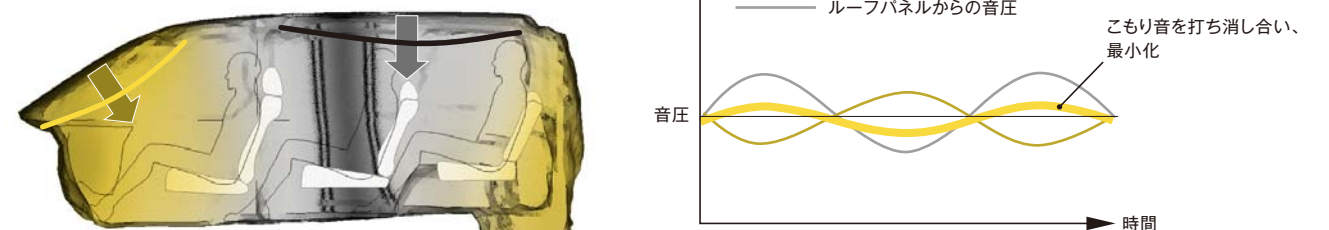


ボディパネルが発生する音圧をコントロールし、こもり音を低減。

キャビンが長いミニバンは、特定の周波数でボディパネルが共鳴し、こもり音を発生しやすい傾向にあります。ステップ ワゴンでは、フロントガラスの上下支持部とルーフパネル後端部の剛性バランスや重量

バランスを調整することで、フロントガラスとルーフパネルからの音を逆位相にコントロールし、こもり音を打ち消しています。

■ボディパネル音圧コントロール説明図

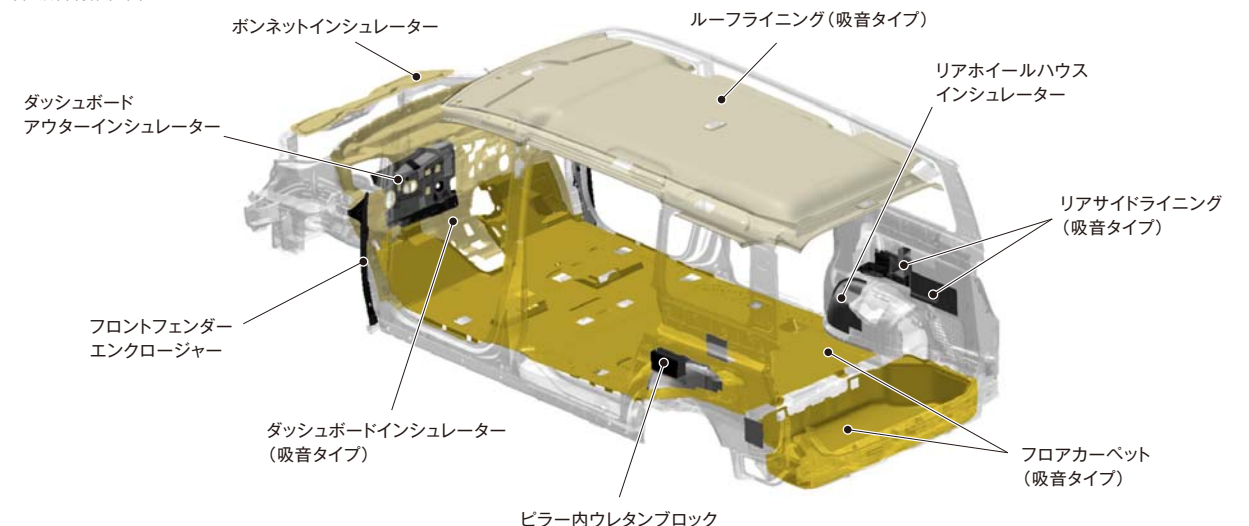


遮音・吸音材の採用を拡大。

エンジン周りでは、ボンネットインシュレーター、ダッシュボードアウターインシュレーター、フロントフェンダーエンクロージャーを新たに全タイプに採用。リア周りでは、リアホイールハウス上部のリアクォーター

ピラー内にウレタンブロックを追加。エンジンノイズやロードノイズのキャビンへの侵入を効果的に抑制しています。

■遮音・吸音材配置図



暮らしにやさしく、環境にもやさしく。
毎日気兼ねなく使える、優れた燃費性能。

燃費性能を大幅に向上し、低速域から力強い、 2.0ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン。

Honda独創のVTEC（可変バルブタイミング・リフト機構）を進化させ、低負荷走行時に吸気バルブ（2バルブのうち1バルブ）の閉じるタイミングを遅くする、「可変吸気量制御」i-VTECエンジンを採用しました。バルブタイミング制御と同時に、DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）によってスロットルバルブを最適に制御する可変吸気量制御により、吸気抵抗によるエネルギー損失（ポンピングロス）を大幅に低減します。ステップワゴンでは、大径吸気バルブの採用や低中速トルク重視のバルブタイミング設定により、低速域から力強いトルクを発生。これによりバルブの閉じタイミングを遅くする領域を拡大でき、徹底したフリクション低減や高精度の空燃比制御と合わせ、燃費性能を大幅に向上しました。また、軽量化も高いレベルで達成しています。

■エンジン性能

	ステップ ワゴン	ステップ ワゴン スパーダ
最高出力(kW[PS]/rpm)*1	110[150]/6,200	
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*1	193[19.7]/4,200	
10・15モード走行燃料消費率(km/ℓ)（国土交通省審査値）	14.2*2(12.6)	14.0*3(12.6)
燃費基準達成レベル	「平成22年度燃費基準+25%達成車」 （「平成22年度燃費基準+20%達成車」）	
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	

*1 ネット値
*2 メーカーオプションの16インチアルミホイール装着車は14.0km/ℓ
*3 メーカーオプションの17インチアルミホイール装着車は13.8km/ℓ
()内は4WD車

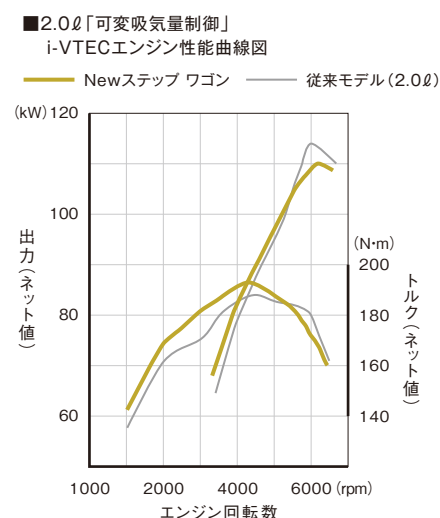
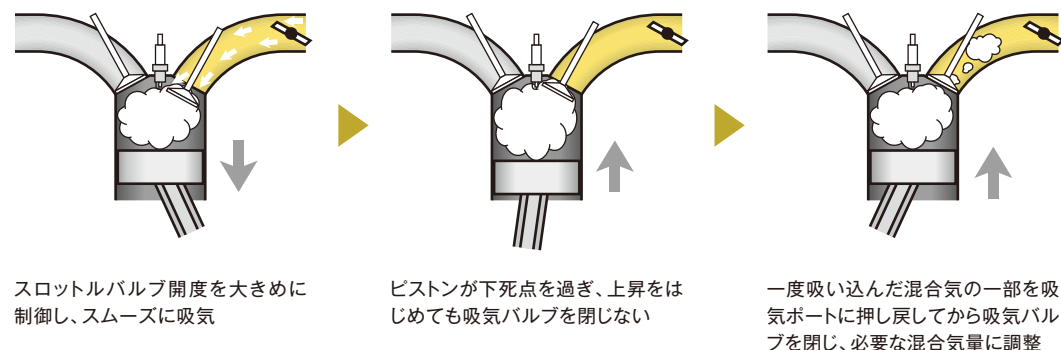
ポンピングロスを低減することで低負荷走行時の燃費を向上する、 吸気バルブの閉じタイミング制御。

通常、クルーズ走行などの低負荷走行状態では、スロットルバルブ開度が小さく、吸気経路が狭められるためポンピングロスが大きくなります。「可変吸気量制御」i-VTECシステムは、低負荷走行時などでもDBWによってスロットルバルブ開度を大きめに制御し、スムーズに吸気。そして、VTEC機構によって、吸気バルブを通常の圧縮開始時期よりも遅く閉じることで、一度シリンダー内に吸い込んだ混合気の一部を吸気

ポートに戻します。その結果、スロットルバルブ開度を小さくすることなく吸気量の制限を実現。吸気抵抗の減少により、ポンピングロスを最大15%*低減でき、その分エネルギー効率性が向上したことで、通常ガソリンエンジンに対してより少ない燃料で低負荷走行に必要なトルクを発生。低負荷走行時の燃費性能を大きく向上しています。

*同排気量の通常ガソリンエンジン比 Honda測定値

■低負荷走行時の吸気バルブ／スロットルバルブ制御イメージ



■クラス*1トップの14.2km/ℓ*2を実現し、「平成22年度燃費基準+25%」を達成した、優れた燃費性能。

バルブの閉じタイミングを遅くする領域を大幅に拡大し、クルーズ時だけでなく加速時でも優れた燃費性能を発揮。そのうえで、ピストンスカートの表面コーティングにドット状のパターンを施した、パターンピストンコーティングを採用し、オイル保持性を向上。すべてのピストンリングの低張力化と合わせ、摺動フリクションを低減しました。また、EPS（電動パワーステアリング）の採用によってパワーステアリングポンプを不要とし、ボディ側での制振・防音性能向上によりバランスーを廃止できたことで、エンジン負荷を低減。この結果、クラス*1トップの低燃費を実現しています。

*1 5ナンバー・2,000ccクラス、全高1,800mm以上、8人乗り（2009年10月現在 Honda調べ）
*2 G・G-Lパッケージ、L・LiのFF車（メーカーオプションの16インチアルミホイール装着車を除く）

■パターンピストンコーティング



「平成22年度燃費基準+25%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を25%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。(FF車)



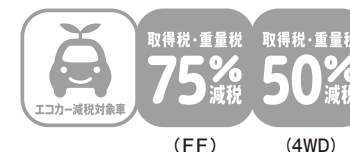
「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車表示マーク
平成17年排出ガス規制のNMHC、NOxについて基準値を75%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両に与えられます。

全車、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。

高精度な空燃比制御による高効率な燃焼に加え、シリンダーヘッド直下に2ベッドキャタライザーを設置するなど、排出ガス中の有害物質を低減。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。

全車、エコカー減税対象。

優れた燃費性能とクリーン性能を実現したことで、全車エコカー減税の対象となります。FF車では75%、4WD車では50%、自動車取得税と自動車重量税が減免されます。



スムーズな走りと低燃費を追求した、 トルクコンバーター付CVT。(FF車)

トルクコンバーターによる力強くスムーズな発進特性と、CVT（無段変速機）ならではの変速ショックのない加速特性をともに持つ、トルクコンバーター付CVTを採用。DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）と協調した高知能な変速制御を行い、さまざまな走行シーンでドライバーの感覚に合ったなめらかな走りを実現します。ATFウォーマーや油温センサーを採用し、ロックアップ領域を拡大することで燃費向上に貢献。ECONスイッチを押せば、さらに優れた燃費を発揮する変速比に制御します。また、高めのエンジン回転数を保ち、より力強い走りを発揮するSモードを選択できるほか、コーナリング時の横Gを算出し、ワインディングなどでのレスポンスのよい走りを演出するコーナリングGシフト制御も採用。スパーダは、マニュアル感覚の変速が行えるパドルシフトを装備しています。

ECONモードにも対応した、4WD車専用の5速AT。

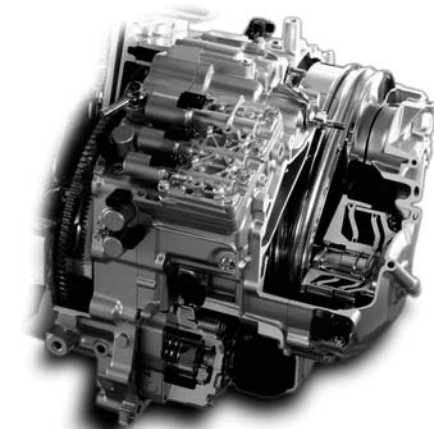
4WD性能を最大限に発揮するために5速オートマチックトランスミッションを採用。5速化により、加速性能と燃費性能を向上しています。ロックアップ領域の拡大に加え、ロックアップアシストスプリングの採用により、ロックアップする際の応答時間を短縮。低フリクション

クラッチの採用と合わせ、低燃費化に貢献しています。さらにECONスイッチを押すと、より燃費を重視した変速タイミングに制御します。また、コーナリングGシフト制御を採用し、スパーダにはパドルシフトを備えるなどスポーティな走行にも応えます。

燃費に配慮しながら、さまざまな走行状況に対応する、 ワンウェイカムユニット搭載リアルタイム4WD。

通常はほぼFF状態で走行し、発進・加速時や雪道など走行状況に応じて後輪にも適切な駆動力を配分するリアルタイム4WDシステム。ゆとりの室内にも貢献する軽量・コンパクト設計で、低燃費や静粛性にも優れたデュアルポンプシステムにワンウェイカムユニットを追加する

ことで、前輪の空転検知能力を大幅に向上。FF⇄4WDの切り換えを瞬時にし、雪道などでの発進性やコーナリングの安定性を飛躍的に高めています。



エコな走りをもっと賢く、もっと楽しく。
さらなる低燃費走行を可能にする、アシスト機能。

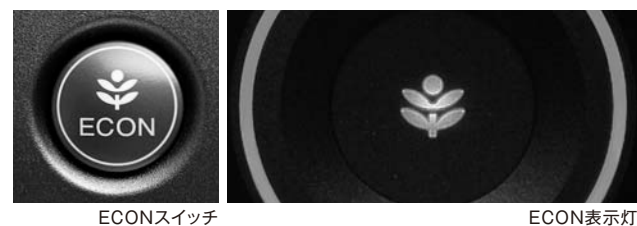
低燃費運転を多面的に支援する、エコアシスト。

さらなる低燃費走行を実現するために、エンジンやトランスミッションなどを燃費優先に制御するECONモードや、エコ運転度をリアルタイムで

把握できるコーチング機能を採用。ドライバーの技術や意識による低燃費運転を支援します。

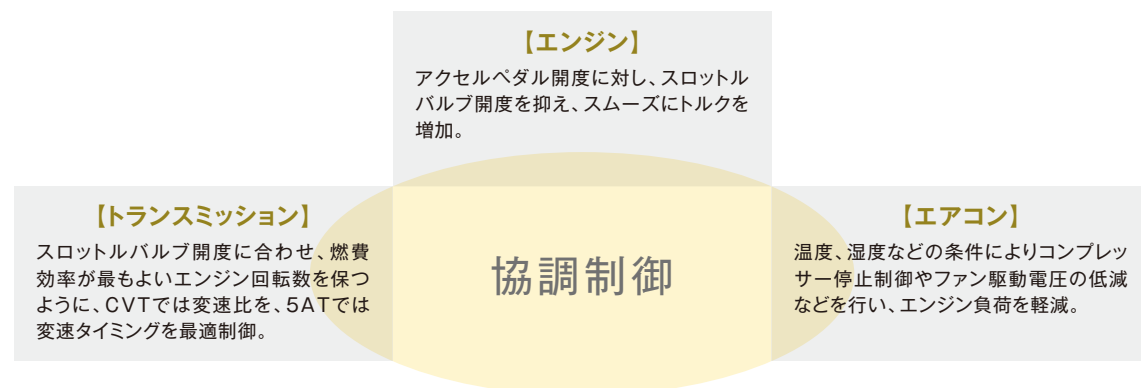
スイッチを押すことで燃費優先の制御を行う、「ECONモード」。

インストルメントパネルに設置したECONスイッチを押すと、よりスムーズな発進、加速となるようにDBWを制御。さらにトランスミッション、エアコンディショナーの作動も制御してエンジン負荷を低減することで、より低燃費な走行を可能にします。CVT車、5AT車ともに対応しています。なお、ECONモード中はスピードメーター中央部にグリーン色のECON表示灯が表示されます。



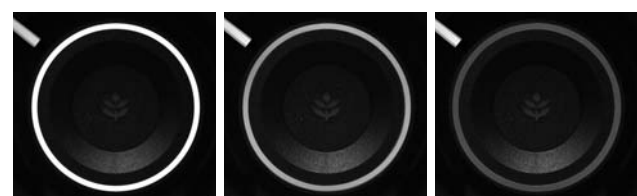
ECONスイッチ

ECON表示灯



エコ運転度をリアルタイムに知らせる、「コーチング機能」。

スピードメーターの中央部にリング状の照明“ECOリング”を設置し、理想的な低燃費走行に近くなるほどリングの色がグリーンに変化。ドライバーに燃費状況をリアルタイムに知らせ、エコ運転を支援します。



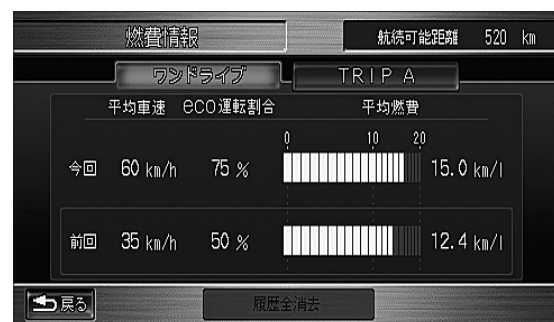
グリーン

ナビ画面でエコ運転度を確認できる、「燃費情報」。

(Honda HDDインターナビシステム+マルチビューカメラシステム装着車)

イグニッションONからOFFまでの“ワンドライブ”における、ECOリングがグリーンになった比率や平均燃費、平均車速などを、ナビゲーション画面に表示。また、平均燃費についてはトリップAの直近3回分の履歴を

保持します。エコ運転度を確認できることで、低燃費運転への意識向上をドライバーに促します。



ワンドライブ平均燃費



トリップA平均燃費の過去3回分の履歴を表示

運転や移動時間をより安心・快適にする先進装備。

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)。(Li、スパダZi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。

■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)



夜間の交差点などでの安心感を高める、アクティブコーナリングライト。

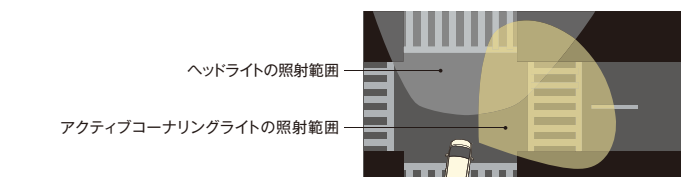
(L、Li、スパダZ、Ziに標準装備)

交差点の右左折などの旋回時に、ヘッドライトの照射範囲よりもさらに内側の路面付近を照らすアクティブコーナリングライトを採用。ウインカー操作、一定以上のステアリング操作のいずれにも連動して作動するため、交差点や街灯のない住宅街での走行、駐車場への入庫などさまざまなシーンで高い安心感が得られます。なお、ウインカー操作とステアリング操作を同時に行っている場合はウインカー操作側が点灯。後退時には左右どちら側に操作しても両側のライトが点灯します。 車速35km/h超またはヘッドライト非点灯時には作動しません。

定速制御	希望の車速に設定することにより、定速走行を開始。
減速制御	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。
追従制御	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。
加速制御	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。

■アクティブコーナリングライト配光イメージ(右折時)



坂道でのスムーズな発進をサポートする、ヒルスタートアシスト。

(Li、スパダZ、Ziに標準装備。G・Lパッケージ、L、スパダSにメーカーオプション)

坂道で停車し、発進するためにブレーキを放した際に後退してしまうような時に、ブレーキ圧を約1秒間保持。後退を防ぎ、あわてることなくブレーキ

ペダルからアクセルペダルに踏み替えることができます。下り坂におけるバックでの登坂にも対応しています。

リアエンターテインメントシステム

(Gを除きメーカーオプション*1)

格納式の9インチワイドディスプレイを天井部に配置した、2列目、3列目専用のモニターシステム。走行中でも、テレビ、DVDビデオ、外部入力映像を楽しめます*2。また、チャンネルの切り替えやボリューム調整などを行えるリモコンも装備しています。



9インチワイドディスプレイ(格納式)

Hondaスマートキーシステム

(L、Li、スパダZ、Ziに標準装備。G・Lパッケージ、スパダSにメーカーオプション)

Hondaスマートキーを携帯することで、キーを出さずにドアやテールゲートを旋錠／解錠でき、さらに、キーを挿さずにイグニッション操作も可能。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。

質感をより高く、走りをより楽しく。
上級・スポーティに仕立てた、際立つ個性。

上級感とスポーティイメージを強め、独自の存在感を主張する、
エクステリアデザイン。

無垢のアルミから削りだしたような質感を持つ、押し出しの強い専用フロントグリルを採用し、その両サイド部の背後にアクセサリランプを設置するなどラグジュアリー感を演出。エアロパーツはスポーティなスタイリングを獲得するとともに、高速走行時の安定性や低燃費化にも貢献しています。



Photo：ステップ ワゴン スパダS(FF)



Photo：ステップ ワゴン スパダZ(FF)



アクセサリランプ内蔵フロントグリル

高速走行時の燃費性能と接地感を高めるエアロパーツ。

エアロパーツの開発には風洞テストを徹底して行い、空気に優れた形状を追求しました。空気抵抗を低減し、高速走行時の燃費性能を向上。同時にフロントリフトを低減することでフロントタイヤの接地感を高め、高速域で、より安心感のある操縦安定性を獲得しています。



[スパダ専用エクステリア装備]

- アクセサリランプ内蔵フロントグリル
- エアロフォルム・バンパー（フロント／リア）
- エアロフォルム・カラードサイドシルガーニッシュ
- テールゲートスポイラー（LEDハイマウントストップランプ内蔵）
- フォグライト
- クリアアウターレンズ・リアコンビネーションランプ
- LEDストップランプ
- 16インチアルミホイール+205/60R16タイヤ

黒と青紫のカラーを基調とし、クールな存在感と上級感を漂わせる、
インテリアデザイン。



Photo：ステップ ワゴン スパダS(FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影 メーター類は撮影のため点灯 画面はハメコミ合成

[スパダ専用インテリア装備]

- 本革巻ステアリングホイール
- 専用デザインメーター
- 専用インテリアカラー（クールブラック）

より高い安定性を発揮する、専用サスペンション&専用サイズタイヤ。

フロントダンパー内にリバウンドスプリングを設け、旋回時の車体内側のリフトを抑えることでロール姿勢をより安定化。さらに、ダンパーロッドを大径化して剛性を高めるなど、乗り心地を確保しながらより高速域での操縦安定性を向上しています。また、205/60R16タイヤを標準採用し、専用サイズの205/55R17タイヤを設定。旋回性能や制動性能をいっそう高めています。



Photo：ステップ ワゴン スパダZ(FF) メーカーオプション装着車

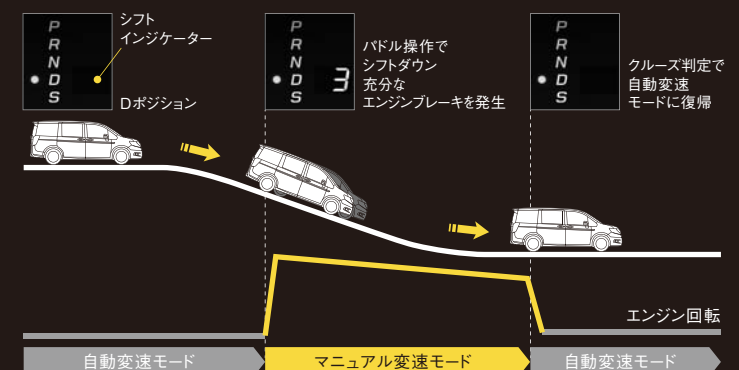


Dポジションでも
パドル操作が行える、
高知能なパドルシフト。

ステアリングホイールから手を放さずにマニュアル感覚のシフト操作が行えるパドルシフトをCVT車、5AT車ともに採用したうえで、制御を高知能化しました。Dポジションで自動変速走行中にパドル操作を行うとダイレクトにマニュアル変速モードになり、その後のアクセルペダル操作量などからクルーズ走行状態と判断すると、自動変速モードに復帰。セレクトレバー操作を必要とせずにパドル操作が行えるため、より気軽にスポーティな変速操作を楽しめます。なお、セレクトレバーでSポジションを選択してパドル操作をしたときは、自動変速モードに復帰しないマニュアル変速モードとなります。



■パドルシフト制御 作動イメージ



全乗員、相手車両、歩行者まで見つめた安全追求。

自己保護性能のみならず、相手車両や歩行者にも配慮したHonda独自の衝突安全技術、Gコントロール。

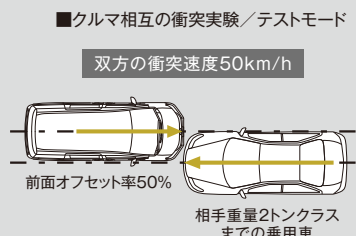
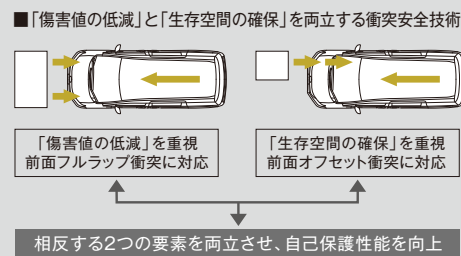


万ーに備え、リアルワールドでの衝突安全を見据えたGコントロール技術によって、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」を両立した

コンパティビリティ対応ボディを実現。さらには「歩行者の保護」を視野に入れた歩行者傷害軽減ボディなど、先進の衝突安全性能を追求しています。

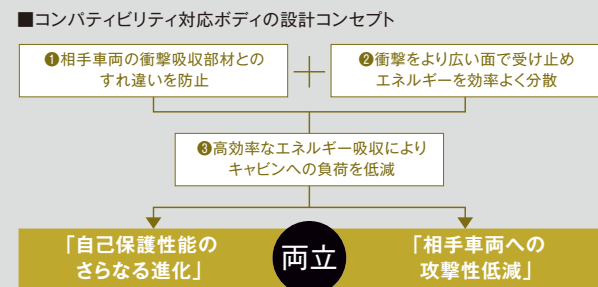
乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立。

前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/h、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hのバリア衝突テストなどを通じ、乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立しました。さらに、Hondaでは独自の目標値を設定したクルマ相互の衝突テスト(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)も実施するなど、リアルワールドを見据えた乗員保護性能を追求しています。



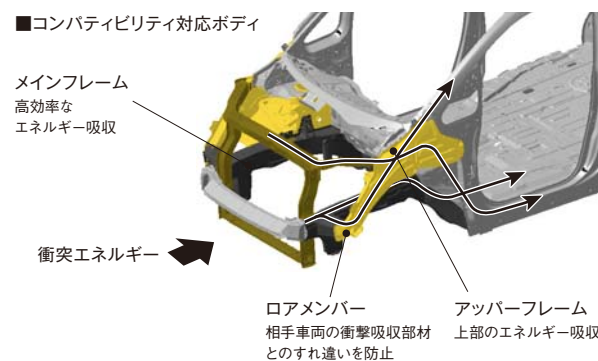
自己保護性能のみならず相手車両への攻撃性も低減する、コンパティビリティ対応ボディを実現。

Hondaは衝突安全性能のさらなる高次元化を目指し、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、相反する要素の両立を追求。「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つをテーマに衝突実験を繰り返し実施し、目標値をクリア。エンジンルームでの高効率なエネルギー吸収により、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構造を採用した、高効率エネルギー吸収ボディ。

前方向からの衝撃に対し、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ぐとともに、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、フロントバルクヘッドとアッパーフレームをつなぐ閉断面部材を追加するなど、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)を効果的に採用するなど、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。



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。

万ーの際、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。

■歩行者傷害軽減ボディ説明図

- 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。
- フロントウインドウ支持部衝撃吸収構造
フロントウイ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、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。
- 衝撃吸収バンパー
バンパービームを変形しやすい構造とし、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。

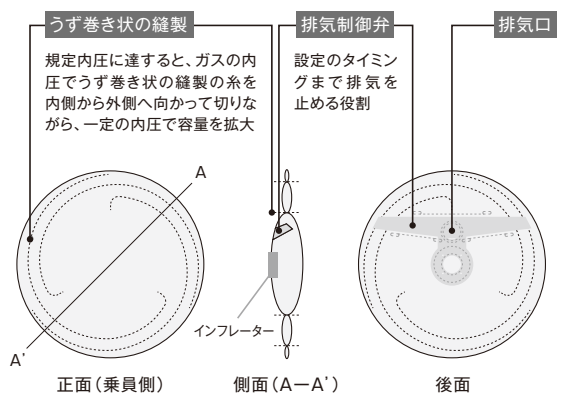


運転席に連続容量変化タイプを採用するなど、6つのエアバッグを設定。

運転席用 i-SRSエアバッグシステム〈連続容量変化タイプ〉(全タイプに標準装備)

エアバッグにうず巻き状の縫製を施すとともに排気制御弁を設け、エアバッグの内圧と展開を適切にコントロール。より「迅速」に、より「低衝撃」で展開し、保護性能をより長く「持続」できるため、乗員の着座位置、衝突形態により幅広く対応する乗員保護性能とエアバッグによる衝撃の低減を高次元で両立しています。

■連続容量変化タイプエアバッグ構造図



【迅速】

エアバッグ本体にうず巻き状の縫製を施すことにより、少ない容量で保護面が形成でき、より短時間で優れた保護性能を発揮

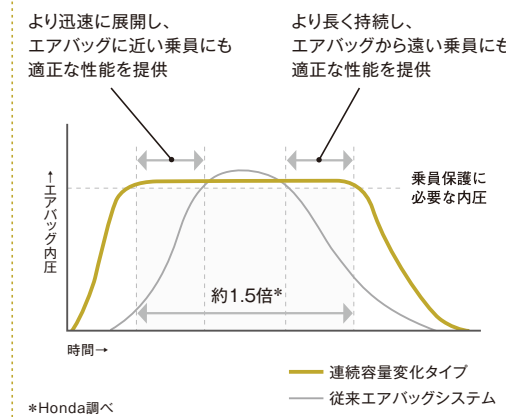
【持続】

展開初期から設定タイミングまで、ガスを排気させないことで、保護性能をより長く維持

【低衝撃】

展開時の飛び出しを縫い目が抑え、かつ、インフレーター出力を低く抑えることで乗員への衝撃力をより低減

■乗員保護性能比較イメージ



■乗員側への飛び出し量の比較

(従来エアバッグシステム)



(連続容量変化タイプ)



展開初期の飛び出し量を従来エアバッグに比べてより少なくすることで、乗員への衝撃力を低減

サイドカーテンエアバッグシステム

(Li、スパルダZに標準装備。G・Lパッケージ、L、スパルダS、ZのFF車にメーカーオプション)

側面衝突時に子供から大人までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広範囲で保護するサイドカーテンエアバッグシステム。広い面積を持つサイドウインドウのほぼ全面に広がり、3列すべてに対応する大型のエアバッグを採用しています。

1列目シート用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)

(Li、スパルダZに標準装備。G・Lパッケージ、L、スパルダS、ZのFF車にメーカーオプション)

車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置。より的確なタイミングで作動します。また、乗員姿勢検知センサーを助手席に内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を緻密に制御します。



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i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)&助手席用SRSエアバッグシステム、1列目シート用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。

後面衝突時の頸部への負担を軽減する、頸部衝撃緩和1列目シート。(全タイプに標準装備)

後方からの衝突時に頭部と体は別々な力を受けてしまうため、頸部への負担が大きくなってしまいます。そこで、シートバックとヘッドレストの構造を工夫し、低速で後方から追突された際のシートからの衝撃を低減。頸部にかかる負担を軽減しています。

その他標準で備えた衝突安全装備。

- 頭部衝撃保護インテリア
- 1列目シート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
- 2列目シート3点式ELRシートベルト(中央座席は2点式マニュアル)
- 3列目シート3点式ELRシートベルト(中央座席は2点式マニュアル)
- 汎用型ISO FIXチャイルドシート ロアアンカレッジ(2列目左右席) + トップテザーアンカレッジ(2列目左右席)

乗員拘束性能と圧迫感の少ない装着感を両立したシートベルト。(全タイプに標準装備)

ウェビング(シートベルトの帯部分)の織り方を工夫し、ソフトな触感を実現。また、ELRシートベルトにおいては装着時の圧迫感を減らしています。

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）」。

（Li、スパーダZiに標準装備）*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2～3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。

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）。

（Li、スパーダZ、Ziに標準装備。G・Lパッケージ、L、スパーダSにメーカーオプション）

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。

オーバーステア制御

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。

アンダーステア制御

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

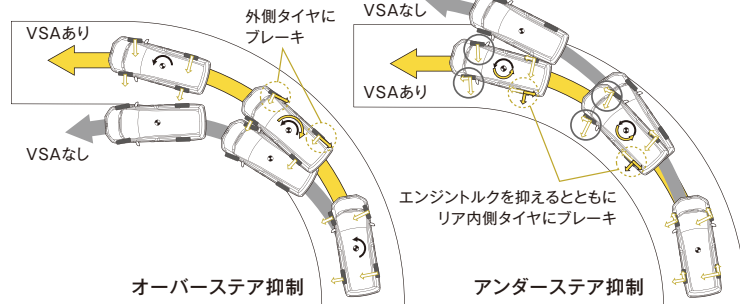
発進時などで左右輪の路面状況が異なる場合、エンジントルクとブレーキ力を最適配分し、ホイールスピンを抑制することで、発進性や登坂性を向上。

■「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	②さらに接近	③追突の回避が困難	
ミリ波レーダーにより前走車を検知				前走車
音と表示による警報	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示	
追突軽減ブレーキ〈CMBS〉		軽いブレーキ	強いブレーキ	
E-プリテンショナー		シートベルトの弱い引き込み（運転席）	シートベルトの強い引き込み（運転席/助手席）	

- 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 →
- 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 → 操作支援&被害軽減
- 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十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。

■VSA作動イメージ



その他、充実した安全装備。

- 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）（L、Li、スパーダS、Z、Ziに標準装備。G・Lパッケージにメーカーオプション）
- EBD（電子制御制動力配分システム）付ABS+ブレーキアシスト（全タイプに標準装備）

暮らしや社会に快適であるための環境配慮。

全車、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。

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。全車で国土交通省「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。



「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。

「平成22年度燃費基準+25%」を達成。

FF車は「平成22年度燃費基準+25%レベル」の優れた燃費性能を達成。4WD車も+20%レベルを達成しました。さらに、「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定の取得と合わせ、全車、エコカー減税の対象となります。



「平成22年度燃費基準+25%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を25%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。（FF車）



「平成22年度燃費基準+20%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を20%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。（4WD車）

福祉車両

家族みんなが、同じひとときを、同じ楽しさを。

フル電動でスムーズに昇降できるリフトアップシート車。スパーダにも設定。

（G（FF/4WD）、スパーダS（FF）に設定）

ステップ ワゴンの広く開放感にあふれる室内や低くフラットなフロア、大開口のドアなどの優れた資質を活かした、「サイドリフトアップシート車」と「助手席リフトアップシート車」を用意しました。スイッチひとつの簡単操作で回転から昇降までフル電動で行えるシートを採用し、乗り降りをスムーズにサポート。

介護する人にも、受ける人にも優れた使い勝手を提供します。さらに、ラゲッジスペースに車いすをすっきりと収納できる、車いす固定用ネット&保護カバーを標準装備しています。なお、4WD車に加えFF車にもリアヒーターが標準装備されます。

シートの両側から乗降をサポートできる「サイドリフトアップシート車」

フル電動の回転・昇降シートを2列目左サイドに設置。1列目シートと同等の、ロングドライブでも疲れにくい快適な座り心地を提供します。しかも アームレストを左右に備え、電動シートスライド機構、リクライニング機構、1～2列目のフラット機構も装備しています。また、隣に介助者が乗車でき、乗降時には車外と車内の両側から介助を行います。乗車定員は7名となります



Photo：ステップ ワゴン G（FF） サイドリフトアップシート車

見晴らしの良い助手席でドライブを楽しめる「助手席リフトアップシート車」

フル電動の回転・昇降シートを助手席に設置。ドライバーの隣で明るく大きな開放感を得ることができます。ベース車の助手席シートと同等の、ロングドライブでも疲れにくい快適な座り心地を提供。また、フルリクライニング機構を備え、ベース車と同様のシートアレンジを行えます。



Photo：ステップ ワゴン スパーダS（FF） 助手席リフトアップシート車

■サイドリフトアップシート車、助手席リフトアップシート車ともにエコカー減税対象となります。ただし、助手席リフトアップシート車は持ち込み登録のため、実際の減税内容は登録時の実測値（寸法・重量）によって変更になる場合があります。

ステップ ワゴン 主要装備

	タイプ	G		Lパッケージ		L		Li	
		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD
安全装備	1列目シート用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)+サイドカーテンエアバッグシステム(1～3列目シート対応)			◎※1		◎※1		●	
	VSA (ABS+TCS+横すべり抑制)			◎		◎		●	
	ヒルスタートアシスト機能			◎		◎		●	
	追突軽減ブレーキ (CMBS) +E-プリテンションャー (運転席/助手席)							●	
	マルチビューカメラシステム					◎		●	
	ハロゲンヘッドライト (マニュアルレベリング機構付)	●		●					
性能	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/オートライトコントロール機構付)			◎		●		●	
	【全タイプ標準装備】 ●運転席用i-SRSエアバッグシステム (連続容量変化タイプ) &助手席用SRSエアバッグシステム ●EBD (電子制御制動力配分システム) 付ABS+ブレーキアシスト ●汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ (2列目左右席) +トップテザーアンカレッジ (2列目左右席) ●1列目シート・アジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー ●1列目シート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 ●2列目シート3点式ELRシートベルト (左右席) ※2 ●3列目シート3点式ELRシートベルト (左右席) ※2 ●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) ●フットパーキングブレーキ ●ドアビーム ●室内難燃材 ●チャイルドブルーフ								

快適装備	Honda HDDインターナビシステム (リアカメラ付) (7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、AV入力端子、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ付) +6スピーカー+ETC※3	◎	◎	◎	
	Honda HDDインターナビシステム+マルチビューカメラシステム (インターナビ・ルート対応、7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、AV入力端子、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ、Bluetooth対応ハンズフリーテレホン機能、音声認識スイッチ付) +6スピーカー+ETC※3※4			◎	●
	リアエンターテインメントシステム (9インチワイドディスプレイ)		◎	◎	◎
	オーディオレス	2スピーカー	4スピーカー	4スピーカー	
	アクティブコーナリングライト			●	●
	サイドビューサポートミラー	●	●	●※5	
インテリア	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) +マルチインフォメーション・ディスプレイ				●
	パワースライドドア (タッチセンサー/挟み込み防止機構付、リモコン&運転席スイッチ開閉式)	リア左側	●	●	●
		リア右側	●	●	●
	スライドドア・イージークローザー (リア両側)		●	●	●
	セキュリティアラーム (国土交通省認可品)			●	●
	Hondaスマートキーシステム (Hondaスマートキー2個付) ※6		◎	●	●
■三面図	リアヒーター	●	●	●	●
	スカイルーフ (高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス)		◎	◎	
	フローリングフロア		◎	◎	
	【全タイプ標準装備】 ●エコアシスト (ECONモード、コーチング機能) ●テレスコピック&チルトステアリング ●イモビライザー (国土交通省認可品) ●電波式キーレスエントリーシステム (アンサーバック/ワエルカムランプ機能付) ※6※7 ●フロント・フルオートエアコンディショナー+リアクーラー ●2列目/3列目シート用左右独立エアコンアウトレット ●アレルフリー高性能脱臭フィルター ●アクセサリソケット (DC12V) ●EPS (電動/パワーステアリング) ●イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー ●ライト消し忘れ警告ブザー ●パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー ●燃料残量警告灯 ●パワーウィンドウ (運転席 (スイッチ照明/挟み込み防止機構付/ワンタッチ式) /助手席/スライドドア) ●車速連動オートドアロック (テールゲート連動) ●フットレスト				

インテリア	グラブレード	●	●	●	●	●	●	●
	室内確認用ミラー付サングラスボックス							●
	1列目席まわり	1列目シートアームレスト	●	●	●	●	●	●
		運転席/助手席	●	●	●	●	●	●
		運転席/助手席	●	●	●	●	●	●
		運転席/助手席	●	●	●	●	●	●
■三面図	2列目席まわり	2列目6:4分割チップアップ&スライドシート (センターウォークスルー機構付)	◎	◎				●
		2列目シートセンターヘッドレスト						●
		スライドドア・カーテシランプ (リア両側)			●	●	●	●
	3列目席まわり	3列目シートセンターヘッドレスト						●
		●フロントマップランプ/ルームランプ/カーゴルームランプ						
		●自発光メーター (外気温/平均燃費/瞬間燃費表示機能/イルミネーションコントロール付) ●運転席用&助手席用パニティミラー付サンバイザー (運転席用はチケットホルダー付)						

■三面図	1列目席まわり	●昼夜切り換式ルームミラー ●ドライバーストレイ ●コインポケット ●インパネ・ワイドトレイ ●センターコンソールドリンクホルダー ●センターロアポケット ●助手席アッパーボックス ●助手席用ドリンクホルダー ●グローブボックス ●フロントドア・ミドルポケット/ロアポケット/ドリンクホルダー						
	2列目席まわり	●2列目6:4分割タンブルシート (センターアームレスト付) ●助手席シートバックポケット ●スライドドア・ロアポケット/ドリンクホルダー ●大型アシストグリップ						
	3列目席まわり	●3列目床下格納シート ●大容量ラゲッジアンダースペース ●3列目シート用ドリンクホルダー (右側1個/左側2個)						

エクステリア	ハーブシェイド・フロントウインドウ					●	●
	コンフォートビュー/パッケージ [親水/ヒートドリアミラー+フロントドア撥水ガラス]		●	◎	●	●	●
	熱線入りフロントウインドウ		●	●			●
	【全タイプ標準装備】 ●カラードサイドシルガーニッシュ ●高熱線吸収/UVカット機能付フロントドアガラス ●UVカット機能付フロントウインドウガラス ●高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス (リアドア/リアクォーター/テールゲート) ●LEDドアミラーウインカー ●電動格納式リモコンドアミラー ●車速連動間欠フロントワイパー (バリアブル間欠/ミスト機構付) ●フラットブレッドワイパー ●ウォッシャー付間欠リアワイパー (リバース連動) ●プリントアンテナ ●熱線式リアウインドウデフォグガー						
	15インチスチールホイール+スチールラジアルタイヤ (195/65R15 91H)	●		●		●	●
	15インチスチールホイール+スチールラジアルタイヤ (205/65R15 94S)		●		●	●	●
■三面図	16インチアルミホイール+スチールラジアルタイヤ (205/60R16 92H)			◎※8	◎	◎※8	◎

※1 「1列目シート用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」装備車には「グラブレード (運転席/3列目左右)」が装備されます。 ※2 中央座席は2点式マニュアル。 ※3 スピーカー数は、標準装備スピーカーとの合計となります。 ※4 「リアエンターテインメントシステム」を装着した場合、[TV (12セグ) チューナー] となります。 ※5 「マルチビューカメラシステム」を装着した場合、装着されません。 ※6 「Hondaスマートキーシステム」を装着した場合、「電波式キーレスエントリーシステム」の機能は「Hondaスマートキーシステム」に統合されます。 ※7 タイプ、装備内容により、リモコンとキーは一体タイプまたは別体タイプとなります。 ※8 「16インチアルミホイール」を装着した場合、「チューニングサスペンション」となります。

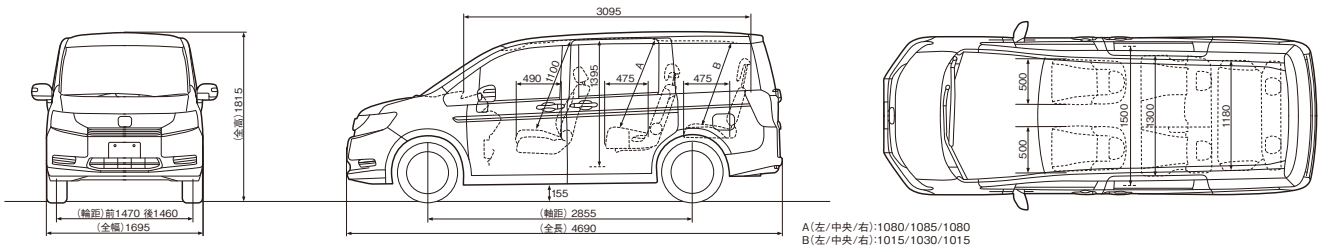
■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。

■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。

ステップ ワゴン 主要諸元

タイプ		G		L パッケージ		L		Li				
		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD			
		2.0 Ⅱ SOHC i-VTEC + PGM-FI										
車名・型式		ホンダ・DBA-RK1★	ホンダ・DBA-RK2★	ホンダ・DBA-RK1★	ホンダ・DBA-RK2★	ホンダ・DBA-RK1★	ホンダ・DBA-RK2★	ホンダ・DBA-RK1★	ホンダ・DBA-RK2★			
寸法・重量・乗車定員	トランスミッション	無段変速オートマチック 5速オートマチック	● —	— ●	● —	— ●	● —	— ●	● —	— ●		
	全長 (m)	4.690										
	全幅 (m)	1.695										
	全高 (m)	1.815	1.830	1.815	1.830	1.815	1.830	1.815	1.830			
	ホイールベース (m)	2.855										
	トレッド (m) 前/後	1.470/1.460										
	最低地上高 (m)	0.155	0.150	0.155	0.150	0.155	0.150	0.155	0.150			
	車両重量 (kg)	1,580	1,650	1,600	1,670	1,600	1,680	1,640	1,710			
	最大車両重量 (kg) ※	1,590	1,660	1,670	1,710	1,670	1,720	1,640	1,710			
	乗車定員 (名)	8										
客室内寸法 (m) 長さ/幅/高さ		3.095/1.500/1.395 (フローリングフロア装着車 1.380、スカイルーフ装着車 1.355、フローリングフロアおよびスカイルーフ装着車 1.340)										
エンジン	エンジン型式	R20A										
	エンジン種類・シリンダー数および配置	水冷直列4気筒横置										
	弁機構	SOHC チェーン駆動 吸気2 排気2										
	総排気量 (cm ³)	1,997										
	内径×行程 (mm)	81.0×96.9										
	圧縮比	10.6										
	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)	60	55	60	55	60	55	60	55			
	最高出力 (kW [PS]/rpm) *	110 [150]/6,200										
最大トルク (N・m [kg・m]/rpm) *	193 [19.7]/4,200											
性能	燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)	14.2	12.6	14.2 (14.0)	12.6	14.2 (14.0)	12.6	14.2 (14.0)	12.6			
	自動無段変速機 (CVT)	●	—	●	—	●	—	●	—			
	主要燃費向上対策	●	●	●	●	●	●	●	●			
	可変バルブタイミング	●	●	●	●	●	●	●	●			
	電動パワーステアリング	●	●	●	●	●	●	●	●			
	最小回転半径 (m)	5.3										
	動力伝達・走行装置	CVT	前進	2.470～0.450	—	2.470～0.450	—	2.470～0.450	—	2.470～0.450	—	
			後退	1.735～1.214	—	1.735～1.214	—	1.735～1.214	—	1.735～1.214	—	
		変速比	5AT	1速	—	2.651	—	2.651	—	2.651	—	2.651
				2速	—	1.516	—	1.516	—	1.516	—	1.516
3速				—	1.081	—	1.081	—	1.081	—	1.081	
4速				—	0.772	—	0.772	—	0.772	—	0.772	
5速				—	0.566	—	0.566	—	0.566	—	0.566	
後退				—	2.000	—	2.000	—	2.000	—	2.000	
減速比		5.072	前4.562 後2.562	5.072	前4.562 後2.562	5.072	前4.562 後2.562	5.072	前4.562 後2.562			
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)	195/65R15 91H	205/65R15 94S	195/65R15 91H (205/60R16 92H)	205/65R15 94S (205/60R16 92H)	195/65R15 91H (205/60R16 92H)	205/65R15 94S (205/60R16 92H)	195/65R15 91H (205/60R16 92H)	205/65R15 94S (205/60R16 92H)				
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 (ドラム駐車ブレーキ内蔵)										
サスペンション方式		前	マクファーンソン式									
		後	車軸式	ド・ディオン式	車軸式	ド・ディオン式	車軸式	ド・ディオン式	車軸式	ド・ディオン式		
スタビライザー形式 (前・後)		トーション・バー式										

■三面図 単位：mm G (FF) メーカーオプション非装着車



〈 〉内はメーカーオプションの「16インチアルミホイール」装着車。 ※メーカーオプションを組み合わせで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」とはエンジン車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。 ■新単位として、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、エココン使用等) に応じて燃料消費率は異なります。 ★印の車両は優遇税制の対象となります。ご購入時に自動車取得税・重量税の優遇が受けられます (自動車取得税は2012年3月31日まで、重量税は2012年4月30日まで)。また、ご購入の翌年度の自動車税について軽減措置が受けられます (2010年3月31日までの新車登録車を対象)。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■STEP WGN、アレルフリー、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、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

環境仕様

基礎情報	車両型式	DBA-RK1	DBA-RK2
	エンジン	型式 R20A 総排気量 (cm ³) 1,997	
	駆動装置	FF CVT	4WD SAT
	燃料消費率	10・15モード 燃費 (km/ℓ) 14.2 CO ₂ 排出量 (g/km) (燃費からの換算値) 163.5	14.0 12.6 184.3
	排出ガス	参考 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) CO 1.15 NMHC 0.013 NOx 0.013	
	環境性能情報	参考 八都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	
環境への取り組み	適合騒音規制レベル	平成11年騒音規制 規制値：加速走行76dB (A)	
	エアコン冷暖使用量	種類：代替フロン134a 使用量：800g	
	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 ^{*2}) 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、ゴム部品への材料表示 リサイクルし易い材料 ^{*3} 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 90%以上 ^{*4} ポリ塩化ビニル廃止部品 グリーン購入法適合状況	
	リサイクル	ウインドウモールド、バンパーフェースなどの内外装部品 スブラッシュシールド、バッテリーカバー、吸音材 車全体で90%以上 ^{*4}	
	その他	ボディシーラー、外装モールドなどの廃止によりASR ^{*5} 中燃費満了1%以下レベル グリーン購入法適合車	

*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 「新車車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン (1998年 自工会)」に基づき算出。 *5 Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2009年10月現在のものです。

安全装備

	タイプ	S		Z		Zi	
	駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD
1列目シート用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)＋サイドカーテンエアバッグシステム(1～3列目シート対応)		◎※1		◎※1			●
VSA (ABS＋TCS＋横すべり抑制)		◎		●		●	
ヒルスタートアシスト機能						●	
追突軽減ブレーキ(CMBS)＋E-プリテンショナー(運転席/助手席)						●	
マルチビューカメラシステム		◎		◎		●	
【全タイプ標準装備】 ●運転席用i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)＆助手席用SRSエアバッグシステム ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS＋ブレーキアシスト ●汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(2列目左右席)＋トップテザーアンカレッジ(2列目左右席) ●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/オートライトコントロール機構付) ●1列目シート・アジャスタブル・シートベルトショルダークアンカー ●1列目シート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 ●2列目シート3点式ELRシートベルト(左右席)※2 ●3列目シート3点式ELRシートベルト(左右席)※2 ●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) ●フットパーキングブレーキ ●ドアビーム ●室内難燃材 ●チャイルドブルーフ							

快適装備	Honda HDDインターナビシステム(リアカメラ付)(7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、AV入力端子、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ付)＋6スピーカー＋ETC※3		◎	◎	
	Honda HDDインターナビシステム＋マルチビューカメラシステム(インターナビ・ルート対応、7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、AV入力端子、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ、Bluetooth対応ハンズフリーテレホン機能、音声認識スイッチ付)＋6スピーカー＋ETC※3※4		◎	◎	●
	リアエンターテインメントシステム(9インチワイドディスプレイ)		◎	◎	◎
	オーディオレス(4スピーカー)		●	●	
	アクティブコーナリングライト			●	●
	サイドビューサポートミラー		●※5	●※5	
	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)＋マルチンフォメーション・ディスプレイ				●
	パワースライドドア(タッチセンサー/挟み込み防止機構付、リモコン＆運転席スイッチ開閉式)	リア左側	●	●	●
		リア右側	◎	●	●
	セキュリティアラーム(国土交通省認可品)			●	●
	Hondaスマートキーシステム(Hondaスマートキー2個付)※6		◎	●	●
	リアヒーター			●	●
	スカイルーフ(高熱線吸収/UVカット機能付ブライバシーガラス)		◎	◎	
	フロアリングフロア		◎	◎	
	【全タイプ標準装備】 ●エコアシスト(ECONモード、コーチング機能) ●スライドドア・イージークローザー(リア両側) ●テレスコピック＆チルトステアリング ●イモビライザー(国土交通省認可品) ●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)※6※7 ●フロント・フルオートエアコンディショナー＋リアクーラー ●2列目/3列目シート用左右独立エアコンアウトレット ●アレルフリー高性能脱臭フィルター ●アクセサリソケット(DC12V) ◆ダブルホーン ●EPS(電動パワーステアリング) ●イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー ●ライト消し忘れ警告ブザー ●パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー ●燃料残量警告灯 ●パワーウィンドウ(運転席(スイッチ照明/挟み込み防止機構付/ワンタッチ式)/助手席/スライドドア) ●車速連動オートドアロック(テールゲート連動) ●フットレスト				

インテリア	グラブレール		●助手席/ 2列目左右※1	●助手席/ 2列目左右	●助手席/ 2列目左右※1	●助手席/ 2列目左右	●運転席/助手席/ 2列目左右/3列目左右
	1列目席まわり	室内確認用ミラー付サングラスボックス フロントドア・シルバーク塗装インナードアハンドル					●
	2列目席まわり	2列目6:4分割チップアップ＆スライドシート(センターウォークスルー機構付)	◎		◎		
		2列目シートセンターヘッドレスト スライドドア・カーテシランプ(リア両側)			●		●
	3列目席まわり	3列目シートセンターヘッドレスト					●

【全タイプ標準装備】	●フロントマップランプ/ルーフランプ/カーゴルームランプ						
	1列目席まわり	●運転席ハイトアジャスター ●自発光メーター(外気温/平均燃費/瞬間燃費表示機能/イルミネーションコントロール付) ◆革巻ステアリングホイール ●1列目シートアームレスト(運転席/助手席) ●運転席用＆助手席用バニティミラー付サンバイザー(運転席用はチケットホルダー付) ●昼夜切り換式式ルーフミラー ●ドライバーストレイ ●コインポケット ●インパネ・ワイドトレイ ●センターコンソールドリンクホルダー ●センターロアポケット ●助手席アッパーボックス ●助手席用ドリンクホルダー ●グローブボックス ●フロントドア・ミドルポケット/ロアポケット/ドリンクホルダー					
	2列目席まわり	●2列目6:4分割タンブルシート(センターアームレスト付) ●助手席シートバックポケット ●スライドドア・ロアポケット/ドリンクホルダー ●大型アシストグリップ					
	3列目席まわり	●3列目床下格納シート ●大容量ラゲージアンダースペース ●3列目シート用ドリンクホルダー(右側1個/左側2個)					

エクステリア	ハーフシェイド・フロントウインドウ				●	●
	コンフォートビューパッケージ[親水/ヒートッドアミラー＋フロントドア撥水ガラス]		◎	●	●	●
	熱線入りフロントウインドウ			●	●	●
	【全タイプ標準装備】 ◆アクセサリランプ内蔵フロントグリル ◆フォグライト ◆エアロフォルム・バンパー(フロント/リア) ◆エアロフォルム・カラードサイドシルガーニッシュ ◆テールゲートスポイラー(LED/ハイマウントストップランプ内蔵) ◆クリアアウトレーンズ・リアコンビネーションランプ(LEDストップランプ) ●高熱線吸収/UVカット機能付フロントドアガラス ●UVカット機能付フロントウインドウガラス ●高熱線吸収/UVカット機能付ブライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート) ●LEDドアミラーウインカー ●電動格納式リモコンドアミラー ●車速連動間欠フロントワイパー(パリアブル間欠/ミスト機構付) ●フラットブレードワイパー ●ウォッシャー付間欠リアワイパー(リパース連動) ●プリントアンテナ ●熱線式リアウインドウデフォグガー					
	◆スパダ専用17インチアルミホイール＋スチールラジアルタイヤ(205/55R17 91V)		◎		◎	◎
メカ電気	チューニングサスペンション		●		●	●
	【全タイプ標準装備】 ◆バドルシフト ●DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ) ◆スパダ専用16インチアルミホイール＋スチールラジアルタイヤ(205/60R16 92H) ●4輪ディスクブレーキ ●スタビライザー(フロント/リア) ●応急パンク修理キット(スペアタイヤレス)					

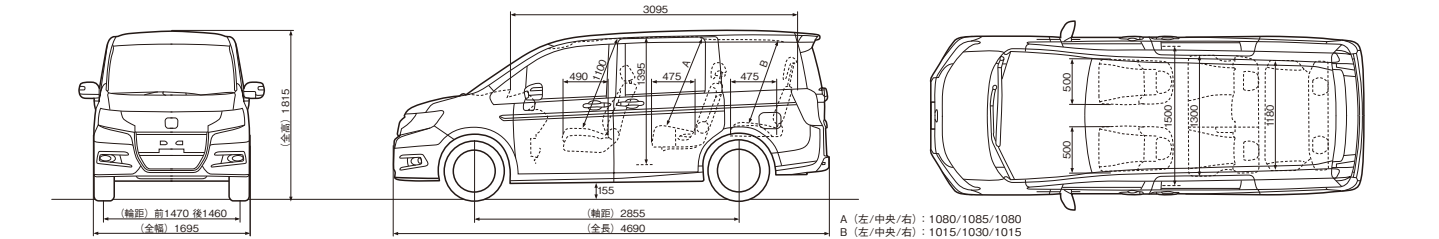
※1「1列目シート用i-サイドエアバッグシステム＋サイドカーテンエアバッグシステム」装備車には「グラブレール(運転席/3列目左右)」が装備されます。 ※2 中央座席は2点式マニュアル。 ※3 スピーカー数は、標準装備スピーカーとの合計となります。 ※4「リアエンターテインメントシステム」を装着した場合、「TV(12セグ)チューナー」となります。 ※5「マルチビューカメラシステム」を装着した場合、装着されません。 ※6「Hondaスマートキーシステム」を装着した場合、「電波式キーレスエントリーシステム」の機能は「Hondaスマートキーシステム」に統合されます。 ※7タイプ、装備内容により、リモコンとキーは一体タイプまたは別体タイプとなります。

■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。

		タイプ	S		Z		Zi		
		駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
		2.0 ℓ SOHC i-VTEC+PGM-FI							
車名・型式		ホンダ・DBA-RK5★	ホンダ・DBA-RK6★	ホンダ・DBA-RK5★	ホンダ・DBA-RK6★	ホンダ・DBA-RK5★	ホンダ・DBA-RK6★		
トランスミッション		無段変速オートマチック 5速オートマチック	●バドルシフト	—	●バドルシフト	—	●バドルシフト	—	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4.690							
	全幅(m)	1.695							
	全高(m)	1.815	1.830	1.815	1.830	1.815	1.830		
	ホイールベース(m)	2.855							
	トレッド(m) 前/後	1.470/1.460							
	最低地上高(m)	0.155	0.150	0.155	0.150	0.155	0.150		
	車両重量(kg)	1,610	1,680	1,620	1,700	1,650	1,730		
	最大車両重量(kg)※	1,680	1,730	1,690	1,740	1,670	1,730		
	乗車定員(名)	8							
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	3.095/1.500/1.395(フロアリングフロア装着車1.380、スカイルーフ装着車1.355、フロアリングフロアおよびスカイルーフ装着車1.340)							
エンジン	エンジン型式	R20A							
	エンジン種類・シリンダー数および配置	水冷直列4気筒横置							
	弁機構	SOHC チェーン駆動 吸気2 排気2							
	総排気量(cm ³)	1,997							
	内径×行程(mm)	81.0×96.9							
	圧縮比	10.6							
	燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)							
性能	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)	60	55	60	55	60	55		
	最高出力(kW[PS]/rpm)*	110[150]/6,200							
	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	193[19.7]/4,200							
	燃料消費率(km/ℓ)10-15モード走行(国土交通省審査値)	14.0(13.8)	12.6	14.0(13.8)	12.6	14.0(13.8)	12.6		
	自動無段変速機(CVT)	●	—	●	—	●	—		
	主要燃費向上対策	●	●	●	●	●	●		
	電動/パワーステアリング	●	●	●	●	●	●		
	最小回転半径(m)	5.3(5.6)	5.3	5.3(5.6)	5.3	5.3(5.6)	5.3		
	動力伝達・走行装置	CVT	前進	2.470～0.450	—	2.470～0.450	—	2.470～0.450	—
後退			1.735～1.214	—	1.735～1.214	—	1.735～1.214	—	
変速比		5AT	1速	—	2.651	—	2.651	—	2.651
			2速	—	1.516	—	1.516	—	1.516
			3速	—	1.081	—	1.081	—	1.081
			4速	—	0.772	—	0.772	—	0.772
			5速	—	0.566	—	0.566	—	0.566
後退		—	2.000	—	2.000	—	2.000		
減速比		5.072	前4.562後2.562	5.072	前4.562後2.562	5.072	前4.562後2.562		
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)		205/60R16 92H(205/55R17 91V)	205/60R16 92H	205/60R16 92H(205/55R17 91V)	205/60R16 92H	205/60R16 92H(205/55R17 91V)	205/60R16 92H		
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(ドラム駐車ブレーキ内蔵)							
サスペンション方式		前	マクファーンソン式						
		後	車軸式	ド・ディオン式	車軸式	ド・ディオン式	車軸式	ド・ディオン式	
スタビライザー形式(前・後)		トーション・バー式							

■三面図 単位：mm S(FF)メーカーオプション非装着車



〈 〉内はメーカーオプションの「スパダ専用17インチアルミホイール」装着車。 ※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。■新単位として、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。★印の車両は優遇税制の対象となります。ご購入時に自動車取得税・重量税の優遇が受けられます(自動車取得税は2012年3月31日まで、重量税は2012年4月30日まで)。また、ご購入の翌年度の自動車税について軽減措置が受けられます(2010年3月31日までの新車登録車を対象)。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■STEP WGN、STEP WGN SPADA、アレルフリー、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、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

環境仕様

車両型式				DBA-RK5		DBA-RK6	
基礎情報	エンジン	型式		R20A			
		総排気量 (cm ³)		1,997			
	駆動装置	駆動方式		FF		4WD	
		変速機		CVT		5AT	
燃料消費率	10・15モード	燃費 (km/ℓ)	14.0		13.8	12.6	
		CO ₂ 排出量 (g/km) (燃費からの換算値)	165.8		168.2	184.3	
		参考	平成22年度燃費基準+25%達成車				平成22年度燃費基準+20%達成車
排出ガス	適合規制・認定レベル		平成17年排出ガス基準75%低減				
	10・15+JC08Cモード	CO	1.15				
	規制値・認定値等	NMHC	0.013				
	(単位: g/km)	NOx	0.013				
		参考	八都府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				
適合騒音規制レベル			平成11年騒音規制 規制値: 加速走行76dB (A)				
エアコン冷暖使用量			種類: 代替フロン134a 使用量: 800g				
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	自工会2006年目標達成 (1996年使用量 ^{*1} の1/10)					
	水銀	自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止 ^{*2})					
	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)					
		樹脂、ゴム部品への材料表示					
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易い材料 ^{*3} を使用した部品	ウインドウモールド類、バンパーフェースなどの内外装部品				
		再生材を使用している部品	スブラッシュシールド、バッテリーカバー、吸音材				
		リサイクル可能率	車全体で90%以上 ^{*4}				
		ポリ塩化ビニル廃止部品	ボディシーラー、外装モールドなどでの廃止によりASR ^{*5} 中塩素濃度1%以下レベル				
	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 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「新車車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。 *5 Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2009年10月現在のものです。