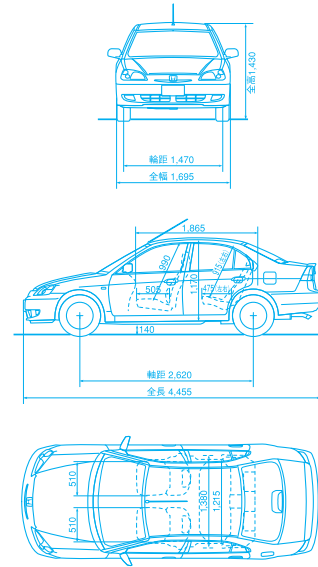


主要諸元

車名・型式	ホンダ・ZA-ES9	
駆動方式	FF	
パワーユニット	Honda IMAシステム	
トランスミッション	ホンダマルチマチックS(自動無段変速機)	
寸法・重量・乗車定員	全長(m) / 全幅(m) / 全高(m)	4,455/1,695/1,430
	ホイールベース(m)	2,620
	トレッド(m)	前/後 1,470/1,470
	最低地上高(m)	0,140
	車両重量(kg)	1,190(サンルーフ装着車1,210)
	乗車定員(名)	5
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1,865/1,380/1,170(サンルーフ装着車1,150)
原動機	原動機型式	LDA-MF3
	エンジン	エンジン型式 LDA エンジン種類・シリンダー数及び配置 水冷直列4気筒横置 弁機構 SOHC チェーン駆動 吸気1 排気1 総排気量(cm ³) 1,339 内径×行程(mm) 73.0×80.0 圧縮比 10.8 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 無鉛ガソリン 燃料タンク容量(ℓ) 50
	電動機(モーター)	電動機型式 MF3 電動機種類 交流同期電動機(薄型DCブラシレスモーター) 定格電圧(V) 144
性能	エンジン	最高出力(kW(PS)/rpm)* 63(86)/5,700 最大トルク(N・m(kg・m)/rpm)* 119(12.1)/3,300
	電動機(モーター)	○最高出力(kW/rpm) 10/4,000 ○最大トルク(N・m(kg・m)/rpm) 49(5.0)/1,000
	燃料消費率(km/ℓ)	10・15モード走行(国土交通省審査値) 29.5
	主要燃費向上対策	ハイブリッドシステム トランポン エアロリストップ装置 電動パワーステアリング 自動ブレーキ
	最小回転半径(m)	5.3
動力用主電池(IMAバッテリー)	形式	ニッケル・水素電池
	個数	20
	容量	3時間放電率(Ah) 6.0
動力伝達・走行装置	変速比	1速 2,367~0,407 後進 4,226~3,214
	減速比	5,777
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式
	タイヤ(前・後)	185 / 70R14 88S
	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/油圧式リレーディングブレーキ
	サスペンション方式	前/後 マクファーソン式 / ダブルウィッシュボーン式
	スタビライザー形式(前・後)	トーションバー式

三面図 単位:mm(サンルーフ非装着車)



■*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のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。
この車両はクリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進促進税制)の対象となります。
 ◎主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。ただし、○の数値はHonda測定値。
 ■はIVIC、IMA、VTEC、ホンダマルチマチック、PGM-FI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

主要装備 ●標準装備 ○メーカーオプション(ご注文時にお申し付けください)

安全装備	●運転席用&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(4輪アンチロックブレーキシステム)+ブレーキアシスト ●ISD(1X対向チャイルドシート固定専用バー(リア左右席)×2) ●フォグライト ●フロント3点式ローリミッター付プリテンショナー-ELRシートベルト ●リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(中央座席は2点式マニュアル) ●フロントアジャスタブルシートベルトショルダアンカー ●室内燃焼材 ●シートベルト締め忘れ警告灯(運転席) ●ドアビーム ●ドア内蔵衝撃吸収パッド ●チャイルドブルーフ ●ハイマウントストップランプ ○前席用1-サイドエアバッグシステム*1(助手席乗員姿勢検知機能付) ○ディスプレイヘッドライト(ハイロービーム)	●本革巻ステアリングホイール ●EPS(電動パワーステアリング) ●自発光式メーター ●フットレスト ●トランク&フューエルリッドオープナー ●イグニションキー抜き忘れ警告ブザー ●燃料残量警告灯 ●ライト消し忘れ警告ブザー
快適装備	●全面高熱線吸収UVカットガラス ●プライバシーガラス(グリーン)(リアウインドウ/リアドア) ●パワーウインドウ(運転席挟み込み防止機構付) ●パワーアロック ●電波式キーレスエントリーシステム(ウエルカムランプ機能付) ●電動格納式リモコンドアミラー ●オートエアコンディショナー ●リアヒーターダクト ●AM/FMチューナー付カセットステレオ(時計機能付) ●4スピーカー ●ルーフセンサーアンテナ ●チルトステアリング ○薄型電動モックドガラス・サンルーフ(チルトアップ機構付) ○ホンダナビゲーションシステム*2 *3(MD/CDプレーヤー&AM/FM/TVチューナー付) ○AM/FMチューナー付MDプレーヤー*3(時計機能付)	●パニミラー付サンバイザー(助手席側) ●黒木目調センターパネル ●クロームメッキインテリア(インナードアハンドル/エスカッション/パーキングブレーキノブ/グローブボックスノブ/エアアウトレットノブ) ●リッド付フロントカップホルダー ●リッド付センターポケット*2 ●ジャック付センター-コンソールポケット ●フロントマップランプ ●リア・センターアームレスト(カップホルダー付) ●チケットホルダー ●昼夜切替式ルームミラー ●ドライバーズポケット ●回転収納式グラブレール ●ドアポケット ●シガーライター ●大型グローブボックス ●トランクルーム照明 ●フロント灰皿(照明付) ●インテリアランプ ●運転席パワーウインドウスイッチ照明
シート	●プレミアムシート地(メインはモケット、サイドはスエード調トリコット) ●運転席ハイトアジャスター ●穴あきヘッドレスト(フロント) ●大型シートバックポケット*1(助手席) ●リアシートヒーター	●ボディ同色ドアハンドル/ドアミラー ●フロントグリル一体エアロバンパー ●トランクスポイラー ●ミスト機構付リアリアブ間欠フロントワイパー ●熱線式リアウインドウデフォグガー

*1 前席用1-サイドエアバッグシステムを装着した場合は、シートバックポケットの大きさが異なります。
 *2 ナビゲーションシステムを装着した場合、リッド付センターポケットは装着されません。 *3 カセットステレオとの同時装着はできません。
 ■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。 ■本仕様並びに装備は、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。

シビック ハイブリッドは、税金の優遇が適用されます。
 低燃費に優れ排出ガスもクリーン化しているシビックハイブリッドは、さまざまなメリットが得られます。
 ●自動車税が購入した翌年度から2年間50%軽減されます。
 ハイブリッド車として、全国で自動車取得税が定率2.2%軽減されます。
 ●さらにクリーンエネルギー車の補助金給付の対象になっているシビックハイブリッドでは、購入する方が一定の条件を満たした場合、補助金が給付されます。
 ※期間等の条件があります。

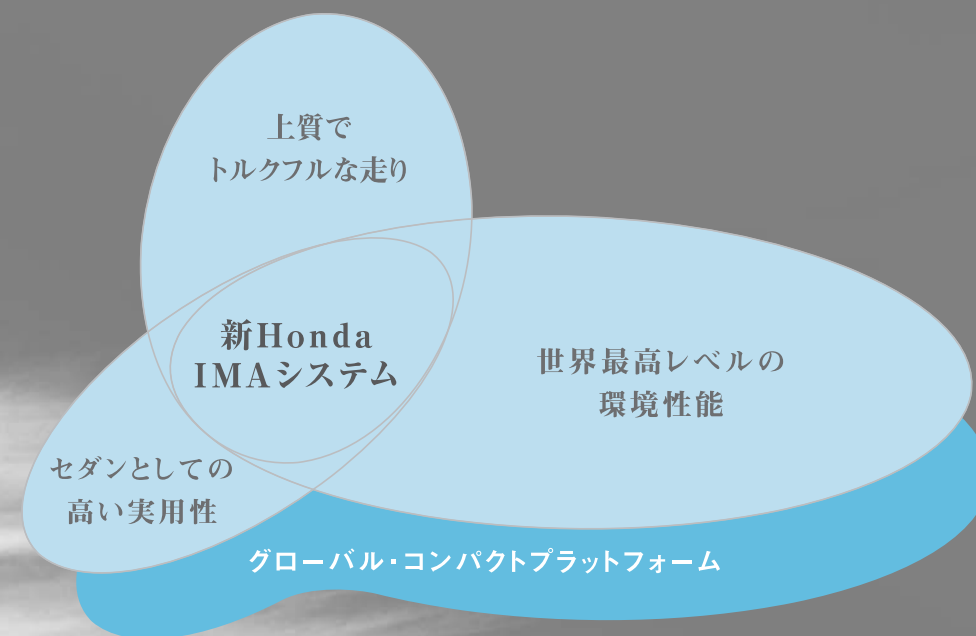
CIVIC Hybrid

PRESS INFORMATION 2001.12.13



最先端のテクノロジーを、より多くの人へ、もっと身近に。 シビック ハイブリッド誕生。

Hondaは1997年、エンジンを主動力にモーターを補助動力にした高効率パワーユニット、「Honda IMA(インテグレートッド・モーター・アシスト)システム」を開発。99年発表のインサイトに搭載し、量産ガソリン車で世界最高の低燃費を達成しました。そして今回、パワーユニットのさらなる高効率化を実現する、「新Honda IMAシステム」を開発。「グローバル・コンパクトプラットフォーム」を採用したシビックの4ドアセダンに搭載しました。新Honda IMAシステムは、気筒休止VTEC機構を採用した1.3ℓ i-DSIエンジンに、高効率モーターを組み合わせ、電力エネルギー回生(充電)効率の大幅な向上と、モーターアシストシステムの小型・軽量化もあわせて実現。このシステムを搭載した「シビック ハイブリッド」は、5人乗り量産ガソリン車で世界最高の低燃費29.5km/ℓ*を達成するとともに、優れたクリーン性能により国土交通省「超・低排出ガス」認定を取得。専用ではなく現行のプラットフォームを活用しながら世界最高レベルの環境性能、低・中速域で力強いスムーズな走り、十分なトランクスペースを確保した高い実用性をあわせ持つ、ハイブリッドカーの新たな可能性を提案します。最先端のテクノロジーを、より多くの人へ、もっと身近に。いま「シビック ハイブリッド」の誕生です。



CIVIC Hybrid



INDEX

コンセプト	1
新Honda IMAシステム	
パワーユニット	3
パッケージング	6
エクステリア	7
インテリア	8
シャシー	9
安全性能・環境性能	10

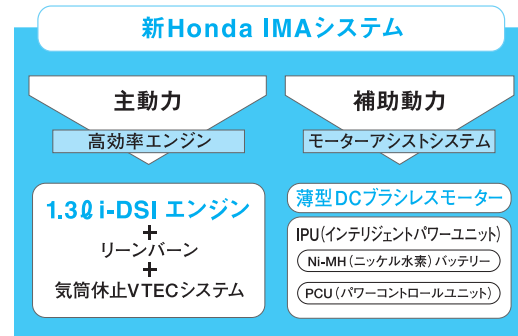
*10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)

世界最高の低燃費29.5km/lを実現し、同時に「超-低排出ガス」認定を取得した、「新Honda IMAシステム」。

さらなる高効率化を追求した、「新Honda IMAシステム」

エンジン i-DSI^{※1}エンジンの燃焼特性を活かしてリーンバーン(希薄燃焼)化。さらに可変バルブ制御技術であるVTECを応用し、減速時の電力エネルギーの回生(充電)に大きく寄与する気筒休止VTECシステムとして採用。低燃費化を図っています。

モーターアシストシステム モーターの出力向上とともに、IMAバッテリー(ニッケル水素)やPCU(パワーコントロールユニット)を小型・軽量・高効率化しIPU(インテリジェントパワーユニット)として統合。パッケージング自由度を高めたことで、セダントタイプ乗用車への収納を可能にしました。



こうした低燃費化、高効率化を徹底したうえで、無段変速オートマチックトランスミッション「ホンダマルチマチックS」を組み合わせることで、ATでありながら5人乗り量産ガソリン車において世界最高の29.5km/l^{※2}という驚異的な低燃費を達成。平成22年燃費基準適合レベルをクリアするとともに、高いドライバビリティを実現。

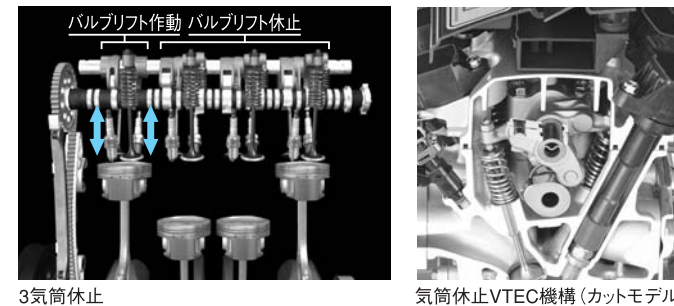
さらに、リーンバーン対応NOx吸着型キャタライザーなどの採用により、国土交通省「超-低排出ガス」認定レベルのクリーン性能を実現しています。

※1 DSI: Dual & Sequential Ignition (2点位相差点火制御)

※2 10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)

減速時に3気筒のバルブ作動を休止させ、電力エネルギーの回生効率を大幅に向上。

減速時にエンジンの抵抗が大きいとタイヤからの回転エネルギーがエンジンブレーキとして失われるため、モーターで回生できるエネルギーが減少してしまいます。この新Honda IMAシステムでは、VTECシステムを採用して減速時に4気筒のうち3気筒のバルブ作動を休止させることでエンジン抵抗を約50%低減し、より高効率な電力エネルギーの回生を可能にしました。



「気筒休止VTECシステム」

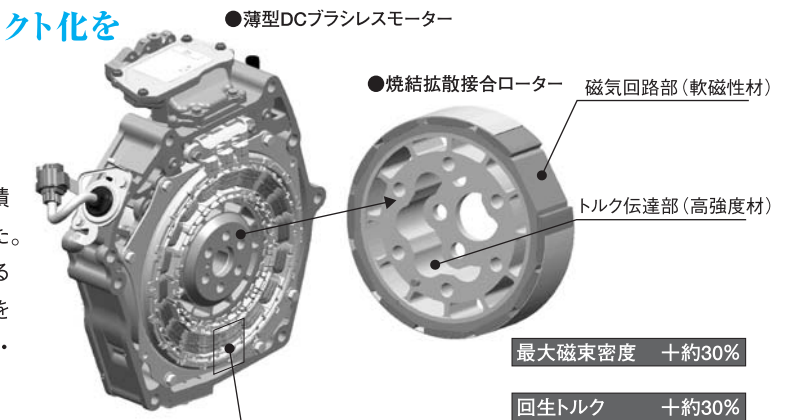
加速時やクルーズ時などアクセルONの状態では、バルブリフト用ロッカーアームと休止用ロッカーアームをシンクロピストンによって連結し、バルブを駆動。減速時は、アクセルOFFによって減速回生がスタートした直後にシンクロピストンを休止用ロッカーアーム内に格納し、バルブリフト用ロッカーアームと分離することで吸・排気バルブを休止。シリンダー内を密閉状態に保つことでエンジン抵抗となるポンピングロス(吸・排気に伴う抵抗)を減らし、タイヤからの回転エネルギーを無駄なくモーターへ伝えます。また、およそ1,000回転という低回転まで休止状態を保ち、さらに効率的な回生を可能にしています。



モーターの性能向上と、ユニットの軽量・コンパクト化を追求した、高効率モーターアシスト機構。

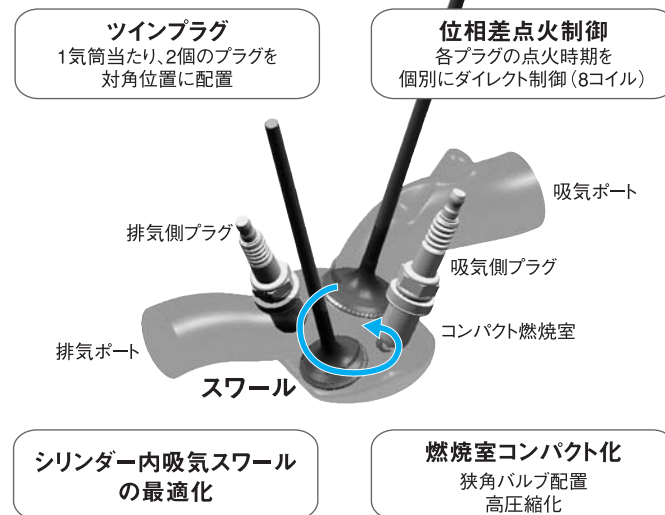
世界最高レベルの出力密度と実用効率を誇る薄型DCブラシレスモーターをさらに高効率化。

外形寸法は従来と同等としながら、ステーターを非対称巻きにして占積効率を向上するなど、モーター内部の磁気回路を中心に改良を施しました。また、ローターはトルクを伝達する内側部分と、磁気回路に近接する外周部分それぞれで、要求特性に応じた素材を使用。異なる金属を強固に焼き固める焼結拡散接合によって一体化し、アシストトルク・回生トルクともに約30%向上しています。



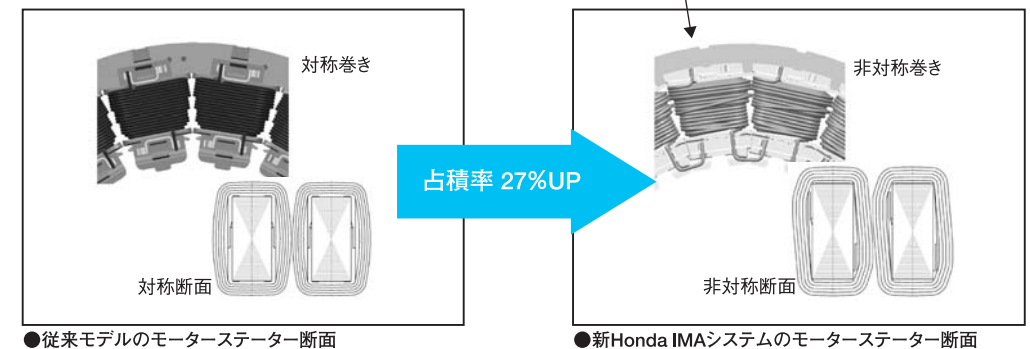
低燃費とともに、高効率なエネルギー回生を実現した、1.3l i-DSI気筒休止VTECエンジン。

2点位相差点火制御システムによる急速燃焼とともに、リーンバーン化や軽量化によって、燃費性能を飛躍的に向上。i-DSIエンジンの燃焼特性を活かしたうえでリーンバーン化し、低燃費を実現しています。また、シリンダー側壁をなめらかに仕上げるブラターホーニングや、ピストンスカートに摩擦抵抗の少ない二硫化モリブデン(MoS2)ショットを施すなど摺動部のフリクションを徹底的に低減。さらには、細部にわたる軽量化を施すなど、よりいっそうの燃費向上を追求しています。



エンジン軽量化技術

- マグネシウムヘッドカバー採用
- 樹脂製インテークマニホールド採用
- アルミニウムコネクティングパイプ採用
- 樹脂製アイドルブリーパー採用
- 超小型コンプレッサーブラケット採用



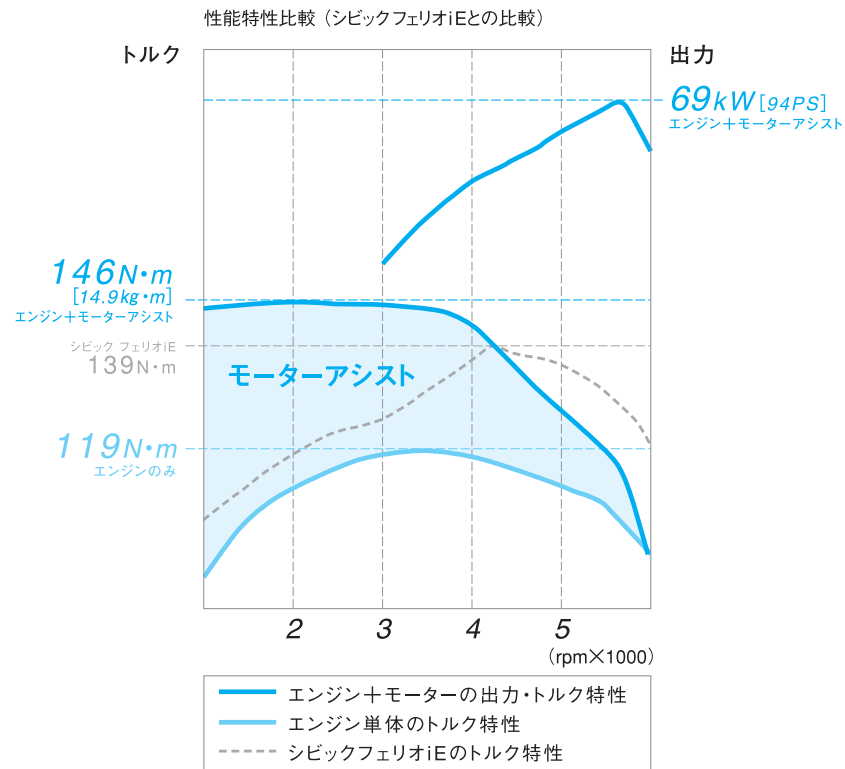
比較数値はすべて従来のHonda IMAシステムとの比較

エンジンとモーターそれぞれの徹底的な高効率化により、
29.5km/ℓの低燃費と低中速域でのトルクフルな走りを両立した、実用性に優れた動力特性。

29.5
km/ℓ

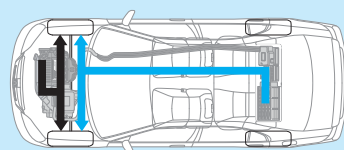
性能	シビック ハイブリッド (ホンダマルチマチックS車)
エンジン 最高出力 (kW[PS]/rpm)*	63 [86] /5,700
最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)*	119 [12.1] /3,300
モーター 最高出力 (kW/rpm)**	10/4,000
最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)**	49 [5.0] /1,000
燃料消費率 (km/ℓ) 10-15モード走行 (国土交通省審査値)	29.5

*ネット値:「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。
** Honda測定値

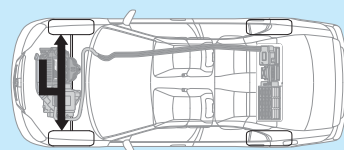


【あらゆる走行状況下で低燃費と高出力を発揮する、シビック ハイブリッド。】

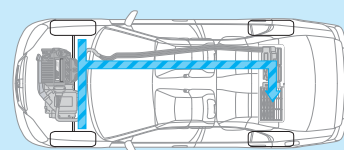
PCU(パワーコントロールユニット)の緻密なエネルギーマネジメントによって、加速時/クルーズ時/減速時のエンジン回転に同調して、モーターがアシスト/休止/回生を行うことで、市街地から高速道路まであらゆる走行状況で低燃費と高出力を発揮します。また、停車時はアイドル停止することで、低燃費と低排出ガス効果を高めています。



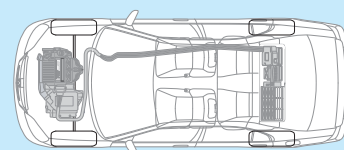
●加速時(エンジン+モーターアシスト)
エンジンに大きな負荷がかかる加速時は、モーターがパワフルにアシストし、低燃費を実現します。



●クルーズ時(エンジンのみ作動)
モーターが休止。高効率1.3ℓ i-DSIエンジンにより安定した低燃費走行を行います。



●減速時(気筒休止/IMAバッテリーに充電)
減速エネルギーをモーターが回生してIMAバッテリーに充電。しかも、気筒休止VTECシステムによって減速時のエンジン抵抗を低減し、より高効率な回生を行います。

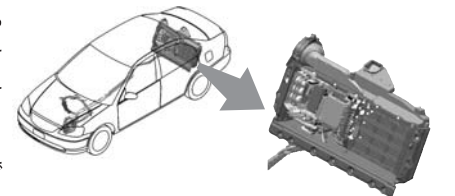


●停車時(アイドル停止)
アイドリングを自動的にストップし、燃料消費と排出ガスを抑えます。条件によっては、エンジンを停止させない場合があります。

パッケージング効率の向上をめざし、電装ユニット各部の軽量・コンパクト・高効率化を追求した結果、リアシート背面への搭載を実現。

PCU(パワーコントロールユニット)とIMAバッテリーを統合し、パッケージング効率を大幅に向上した、IPU(インテリジェントパワーユニット)。

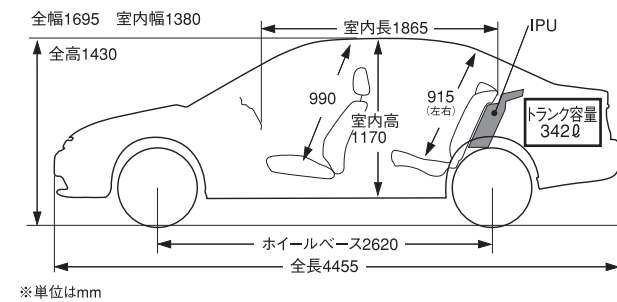
PCU(パワーコントロールユニット)の主な構成機器であるインバーターとブリドドライバーを一体化することで、重量を約30%、容積を約40%削減。また、IMAバッテリーはモジュールの高効率化によってエネルギー損失を低減し、さらにボックスと周辺機器のコンパクト化によって容積を約30%削減。こうして軽量・コンパクト・高効率化を達成したPCUとIMAバッテリーを、IPU(インテリジェントパワーユニット)として統合することで、冷却経路も従来の2経路から1経路に集約するなど、電装ユニット全体の容積では約50%の削減を実現しました。その結果、セダントype乗用車のトランクスペースを十分に確保しながら、リアシート背面への収納を可能にしました。(比較数値はすべて従来のHonda IMAシステムとの比較)



IPU(インテリジェントパワーユニット)

広くてゆったりとした居住性能をそのまま活かした、高効率パッケージング。

IPUをリアシートの背面に収納したことで、居住空間に影響することなく優れたパッケージングを実現。シビックフェリオに対してトランク容量の減少を抑え、342ℓ*のゆとりある広さを確保しています。 *数値はVDA方式によるHonda測定値

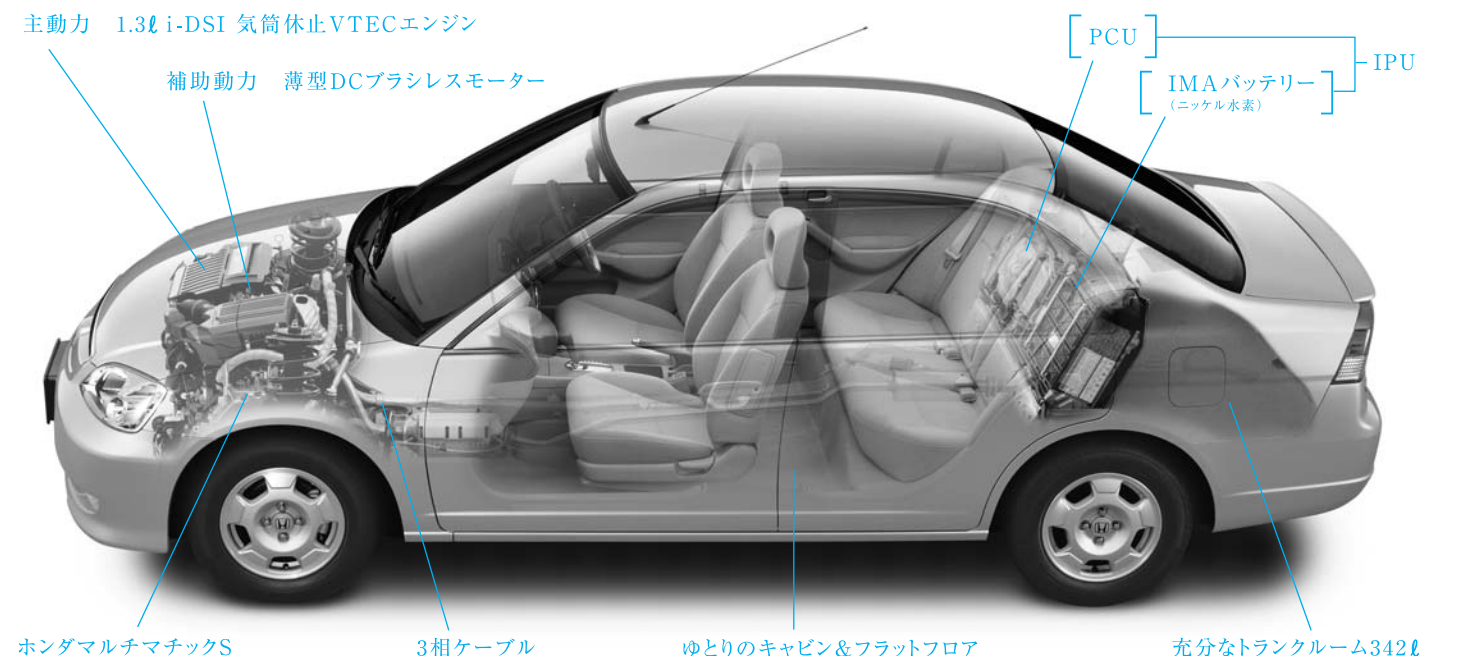


カットモデルによる撮影

主動力 1.3ℓ i-DSI 気筒休止VTECエンジン

補助動力 薄型DCブラシレスモーター

PCU IMAバッテリー(ニッケル水素) IPU



ホンダマルチマチックS

3相ケーブル

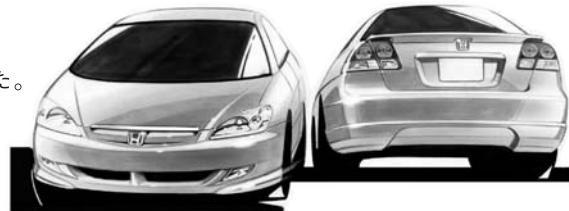
ゆとりのキャビン&フラットフロア

十分なトランクルーム342ℓ
(数値はVDA方式によるHonda測定値)

先進イメージに高い空力性能を持たせた、スマート・エアロダイナミック・エクステリア。

シビック ハイブリッドの先進性を強調し、スマートな存在感を漂わせる専用のエクステリアデザイン。

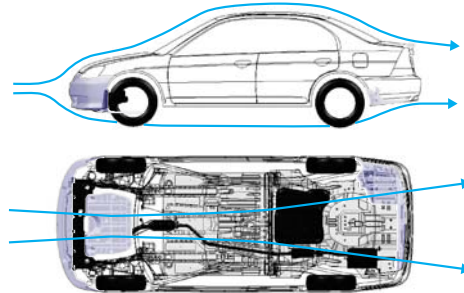
ベースとなるシビック フェリオの完成されたソリッド&ダイナミックなフォルムに、シビック ハイブリッドならではのスマートな存在感を表現した、専用デザインとしました。各部にエアロパーツを採用。さらに質感を高める装備も施し、先進的で洗練された、独自のデザイン価値を持たせています。



- シビック ハイブリッド専用エクステリア装備**
- フロントグリル一体エアロバンパー
 - ターンライトにクリアレンズを採用したフロントコンビネーションランプ
 - フォグライト
 - クリアサイドターンレンズ
 - ステンレス・サイドウインドウモール
 - 専用デザインアルミホイール
 - トランクスポイラー
 - マルチリフレクター・リアコンビネーションランプ
 - 「ハイブリッド」エンブレム
 - ルーフセンターアンテナ
 - 専用ボディカラーを2色設定
- その他のエクステリア装備**
- プライバシーガラス(リアドア/リアウインドウ)
 - ボディ同色電動格納式リモコンドアミラー

29.5km/ℓの低燃費達成に貢献する、ボディ全体にわたって施された空力処理。

フロントグリル一体エアロバンパーやトランクスポイラーはもちろん、車高を下げることもエンジンアンダーカバー、リアフロアサイドカバーによってアンダーフロアのフラット化など、ボディ全体に空力処理を施しました。その結果、実用セダンでトップクラスの優れた空力性能を実現。29.5km/ℓを達成した燃費性能に大きく貢献しています。



革新パッケージによるゆとりの空間を、さらに上質に演出したハイクオリティ・インテリア。

先進セダンにふさわしい上質な雰囲気と、走りのイメージを感じさせる専用デザイン。

キャビン全体を明るいトープカラーで包み、専用シート、黒木目調パネル、メッキ処理などの採用や、アームレストのファブリック化など、シビック ハイブリッド独自の上質感を演出。高品位かつスポーティな雰囲気を漂わせる、ハイクオリティ・インテリアに仕立てています。



■自発光式メーター

イグニッションキーのONと同時にLEDの点灯で表示。自発光するスピードメーター、タコメーターに加え、バッテリー残量やモーターのアシストとチャージをデジタル表示で知らせるIMAメーターで構成されています。イルミネーションは、昼夜独立して明るさの調節が可能です。



シビック ハイブリッド専用インテリア装備

- シースルータイプヘッドレスト付フロントシート
- プレミアム・シートファブリック
- 黒木目調センターパネル
- 本革巻ステアリングホイール
- 自発光式メーター
- クロームメッキパーツ
- インナードアハンドル/グローブボックスノブ/エアアウトレットノブ/エスカッション/パーキングブレーキノブ
- リッド付センターポケット
- リッド付フロントカップホルダー
- ファブリック・ドアアームレスト
- ツートーンコーディネート・センターコンソール
- シャッター付センター・コンソールポケット
- トランクリッドライニング

その他のインテリア装備

- マニュアルシートハイトアジャスター(運転席)
- 大型シートバックポケット(助手席)
- カップホルダー付リア・センターアームレスト
- フロントマップランプ

Photo(上/下):オプション装着車 カットボディによる撮影

広々としたキャビンとゆとりのトランクスペースを確保した、実用性に満ちたユーティリティ。

Honda IMAシステムの高効率化によって小型化されたIPU(インテリジェントパワーユニット)を、リアシートの背面に収納したことによって、シビック フェリオ同様、グローバル・コンパクトプラットフォームがもたらす広々としたビッグキャビンはそのままに、トランクスペースへの影響も最小限に抑え、342ℓの十分な容量を確保しています。(数値はVDA方式によるHonda測定値)



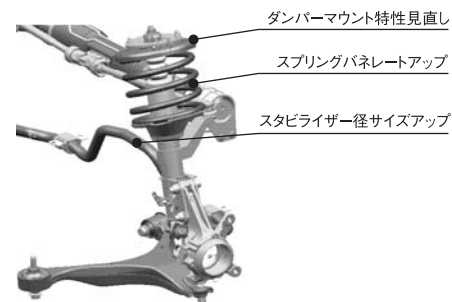
高品位な乗り味と、 軽快な操舵フィールを実現した、 シビック ハイブリッド専用シャシー。

シビックのポテンシャルを活かしながら、さらに専用チューニングを施した足まわり。

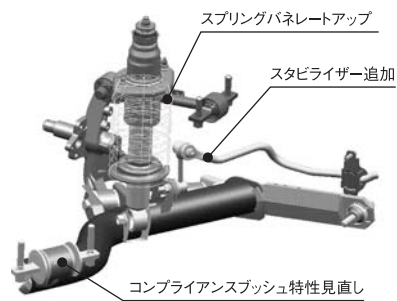
フロントには操縦安定性に優れたトーコントロールリンク・ストラットサスペンションを、リアには乗り心地や制動安定性に優れたリアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。しかも、このポテンシャルをフルに活かしながら、シビック ハイブリッド専用のチューニングを施しました。フロント・リアともにスプリングのバネレートやダンパーマウント特性を見直して減衰力を高め、乗り心地を向上。スタビライザーについてはフロントのサイズをアップし、リアにも新たに採用してコーナリング時の安定性をより高めるなど、高品位な乗り味を獲得しています。また、フロントのダンパーマウントにボールベアリングを採用してフリクションを大幅に低減し、ステアリングギアボックスの前にはパフォーマンスロッドを設置して、ステアリング取り付け剛性を向上。EPS（電動パワーステアリング）にも専用のチューニングを施すなど、軽快な操舵フィールも実現しました。さらに、キャストトレール量を増やして直進安定性も向上しています。

■高品位な乗り味の実現

- フロント・トーコントロールリンク・ストラットサスペンション

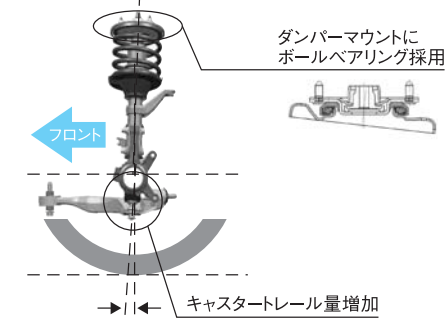


- リア・リアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンション

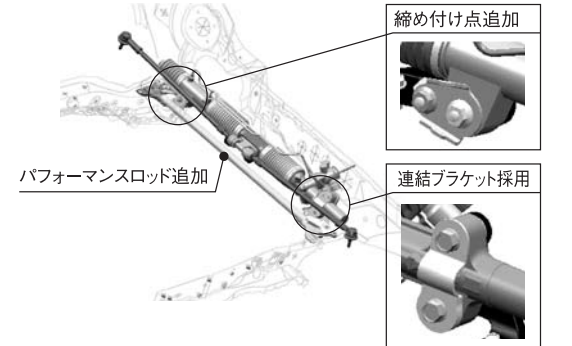


■軽快な操舵フィールの実現

- フロント・トーコントロールリンク・ストラットサスペンション

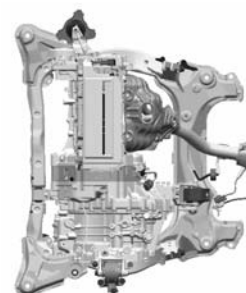


- EPS（電動パワーステアリング）



パワーユニットとの最適化を図り、NV性能や乗り心地を高めた エンジンマウントシステム。

シビック ハイブリッド用パワーユニットの振動特性を考慮し、慣性主軸上の最適な位置にマウントを配置しました。そのうえで従来同様にエンジンサイド部、トランスミッション部ともに液封マウントを採用するなど、振動伝達を低減。パワーユニットからの振動を大幅に抑えるとともに軽快な乗り心地を実現しています。



リアルワールドでの世界最高水準の安全性能。

「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を高水準で 両立する、Honda独自のGコントロール技術。

Hondaは衝突安全において、乗員に対する「傷害値の低減」が課題となる前面フルラップ衝突と、「生存空間の確保」が課題となる前面オフセット衝突の双方を高水準でクリアすることをめざし、独自のGコントロール技術で対応。シビック ハイブリッドは、世界最高水準の前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/hに対応する新・衝突安全設計ボディを実現。側面55km/h、後面50km/hの衝突にも対応しています。

シビック ハイブリッド独自の衝突安全対策。

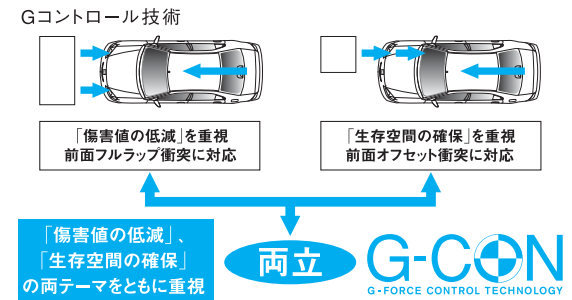
新Honda IMAシステムは高圧電装部品をIPU（インテリジェントパワーユニット）としてコンパクトに統合し、リアシートの背面に搭載することで、後面、側面からの衝突に対するクラッシュプルゾーンを確保。そのうえで正面衝突に対してはサイドシルにスティフナーを追加。後面衝突に対してはサイドフレームにスティフナーを追加し、クロスメンバーとの締結点を強化。さらに、後面軽衝突に対しては、バンパービーム内にバルクヘッドを追加し、取り付け部の補強を施しています。



後面衝突実験テスト車両

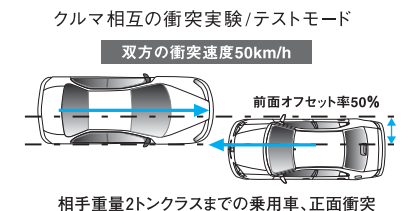
頭部や脚部に対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。

- 衝撃吸収ワイパーピボット ●衝撃吸収ボンネット ●ボンネットヒンジ折れ構造
- 衝撃吸収バンパー ●衝撃吸収フェンダー



独自の目標を設定したクルマ相互衝突実験を実施。

事故統計の分析から、「相手重量2トンクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセットの衝突」という独自の目標を設定し、クルマ相互の衝突実験を実施。シビック ハイブリッドはこの目標値をクリアしています。



充実の安全装備

- 頭部衝撃保護インテリア採用 ●前席用i-サイドエアバッグシステム（メーカーオプション）
- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム標準装備 ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト標準装備 ●EBD（電子制御制動力配分システム）付ABS標準装備 ●ブレーキアシスト標準装備 ●ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー（リア左右席）+テザーアンカー標準装備 ●ディスプレイヘッドライト（メーカーオプション）

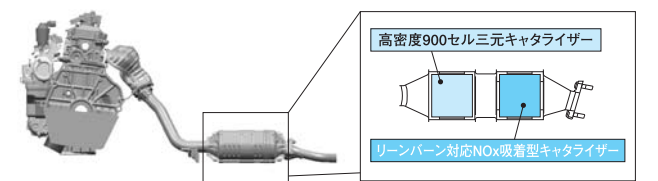
世界最高レベルの環境性能。

低燃費とともに排出ガスのクリーン化も徹底的に 追求し、国土交通省「超-低排出ガス」認定を取得。

29.5km/ℓという5人乗り量産ガソリン車で世界最高の低燃費を実現したシビック ハイブリッドは、平成22年燃費基準に適合しています。また、エンジンの後方排気システムによって冷機時から排出ガスを効率よく浄化。そのうえで、高密度900セル三元キャタライザーと、Honda独自のリーンバーン対応NOx吸着型キャタライザーの採用により、国土交通省「超-低排出ガス」認定を取得し、低燃費と低排出ガスの高次元での両立を達成しました。



「超-低排出ガス」認定車表示マーク
平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、
規制値を75%以上下回る優秀な環境性能を
達成した車両に与えられます。



クルマ全体でリサイクル可能率90%*以上を実現。

インテリアのインジェクション成形部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用。また樹脂パーツへの識別記号の表示など、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上*としました。さらに鉛レス化を推進。鉛の使用量を96年レベルの50%以下に削減しました。

*Honda独自の算出基準による