

ELEMENT

PRESS INFORMATION 2003.4.16

HONDA
The Power of Dreams

本田技研工業株式会社 広報部
〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1
企業広報 TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545
商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515
URL <http://www.honda.co.jp/>





Photo:オプション装着車

開発にあたって

アメリカでは、ジェネレーションYと呼ばれる20代前半の世代が、現在のアメリカンカルチャーをリードしています。そんな彼らのアクティブなライフスタイルに響くクルマをめざし、ELEMENTの企画はスタートしました。

開発チームのほとんどは若いアメリカ人スタッフで構成され、企画から開発、生産まで一貫してアメリカで行いました。開発にあたり、全米各地の大学のキャンパスやビーチ、キャンプ場などの若者が集まる場所に出かけ、多くの生の声を聞き、時にはチームからもさまざまなアイデアを提示するなど、徹底的にリサーチ。このような新しい手法にも取り組み、開発を進めていきました。このプロセスの中で見出したのが、「エンドレスサマー」というキーワードです。「いつまでも自由に生き、つねにオンシーズンでいたいと思う気持ち」。これを合言葉に、私たちはこれまでのクルマづくりの既成概念を取り払い、具現化に邁進しました。

今回最も大きなチャレンジは、センターピラーレスの大開口観音開きドアを、安全や強度、剛性面で妥協のないモノコックボディで成立させること。メンバーは最後までチャレンジ精神を持ち続け、多くの技術的難題を乗り越え、いままでにないユニークなクルマ ELEMENTが完成したのです。

既に販売を開始しているアメリカでは、世代を越え多くのお客様から、ELEMENTの持つ斬新な魅力に高い評価をいただいています。

日本においても、ELEMENTのコンセプトに共感いただきご購入されたお客様が、ELEMENTのある生活を通じて、「自由で若いころ」をいつまでも持ち続けていただけたなら、開発責任者として至上の喜びです。

開発責任者 松嶋 稔郎

Contents

- 2 開発にあたって
- 3 コンセプト
- 5 テクノロジーダイジェスト
- 7 ルックス
- 11 ボディ
- 15 ハート
- 17 走行性能
- 19 安全性能/環境性能
- 21 装備/諸元
- 22 Made by Global Honda



松嶋稔郎 (まつしま としろう) (株)本田技術研究所 主任研究員

1985年 本田技研工業(株)入社
初代オデッセイ等の内装/電装PLを経て、初代ステップワゴンの設計LPL代行を担当。
1995年よりHonda R&D Americas, Inc. Ohio Centerに駐在となり、今回、ELEMENTのLPLを務める。
2003年4月より(株)本田技術研究所 栃木研究所に勤務。
趣味は、フィッシング、ゴルフ、グライダー等。
愛車はアコード、ステップワゴン。

Concept

センターピラーがない！
実現したのは、Hondaの発想と技術。
いままで体験したことのない楽しさをもたらす新種、
「エレメント」誕生。

「いつまでも好きなことに夢中になりたい」。
「その瞬間瞬間を大切にし、思い切り楽しみたい」。
「つねに新しい体験や感動を味わっていたい」。

そんなどこまでも自由であり続けたい気持ちに応えるために、
Hondaはクルマづくりの既成概念を取り払い、
自由な発想で新しいクルマづくりをスタートさせました。

取り組んだテーマは

- [Looks ルックス]: ひと目で魅了する、自由な発想のユニークなデザイン
- [Body ボディ]: どこまでもオープンで、力強いボディ構造
- [Heart ハート]: わがままな要求に応える、タフ&フレキシブルなユーティリティ
- Hondaならではの [走行性能] [安全性能] [環境性能]

自由かつ大胆な発想をカタチにするHondaの高い技術により、
かつてない開放感をもたらすセンターピラーレスボディを実現。
時間やフィールドを越えて、好きなこと、やりたいことを求め続け、
自由に人生を楽しむ人たちの、大切な要素となる「NEW ELEMENT」を創造しました。

そして、このアメリカ生まれのクルマを、日本に向けて提案します。
それは好きなことに熱中し、つねにワクワクすることに心寄せる気持ちは、
世界共通のことだと思うからです。

Looks ルックス

ひと目で魅了する、
自由な発想の
ユニークなデザイン

Body ボディ

どこまでもオープンで、
力強いボディ構造

NEW ELEMENT



ネーミングの由来:

「エレメント (ELEMENT)」とは英語で
「世界を構成する根源要素」の意味。
EARTH、WATER、AIR、FIREのように、
このクルマが自分の生き方を
大切にしたい人にとって
欠かせない存在であって欲しい、
という意志を込めたネーミングです。

Heart ハート

わがままな要求に応える、
タフ&フレキシブルな
ユーティリティ

[走行性能] [安全性能] [環境性能]

自由な気持ちに応える、こだわりや新発想を全身に込めました。

もっとアクティブに。もっと自由に。もっと自分らしく。

エレメントならではの発想を

Hondaの独創性と優れた技術がカタチにしました。

Looks ルックス

ひと目で魅了する、
自由な発想のユニークなデザイン

- 「ライフガードステーション」をモチーフに生まれた、斬新なスタイリング。
- 機能と個性を両立した、アーキテクチャルデザイン。
- アクティブなライフスタイルをサポートする、新開発の樹脂を採用したクラディング。
- 機能を前面に押し出した、力強いバンパー。
- タフな印象を与える、独立したヘッドライトデザイン。
- 自然界にある色をイメージしたボディカラー。
- 自由に使いこなせる、フレキシブルなインテリア空間。
- シンプルかつユニークなデザインのインストルメントパネル。
- 3色のインテリアカラーともコーディネート、腕時計をイメージしたコーンシェイプレンズ独立3眼メーター。
- 見た目にも大風量をイメージさせる、大型エアアウトレット。

Body ボディ

どこまでもオープンで、
力強いボディ構造

- これまでにない開放感を生み出す、センターピラーレスボディとサイドアクセスタア。
- 便利で機能的な、上下分割クラムシェル・テールゲート。
- 荷物も人も乗り降りしやすく、多彩な開口部が可能にしたマルチアクセス。
- センターピラーのあるクルマと同等*の、高剛性ボディ。*Honda車比較
- 頑強なサイドアクセスタア(リア)を支える、グースネック型ヒンジ。

Heart ハート

わがままな要求に応える、
タフ&フレキシブルなユーティリティ

- ムリなく積める、キャパシティの大きなカーゴスペース。
- 足を伸ばして、ゆったり眠ることもできる、低床フラット設計。
- スペースを自由に変化できる、多彩なシートアレンジ。
- 多彩なカーゴスペースを実現する、跳ね上げ式のリアシート。
- ゆとりのレッグスペースが得られる、スライドリアシート。
- 汚れたままの道具を気にせず積める、ワイパブルフロア&ルーフライニング。
- 濡れても拭き取れる、防水シート表皮。
- 何を収納するかは自由、各種収納スペース。
- クルマを盗難から守るための装置、イモビライザーを装備。

Driving

走行性能

力強い走りと走破性。



- トルクフルな力強さ・低燃費・低排出ガス性能を達成した2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。
- スムーズで反応性の良いシフトフィールをもたらす4速オートマチック。
- デュアルポンプシステム採用のリアルタイム4WD。
- がっちりとした安定感のある走りを生むサスペンション。
- 最小回転半径5.2mの優れた取り回し性。
- 専用開発、215/70R16 99S M+Sの大径タイヤ。

Safety

安全性能

リアルワールドでの衝突安全性能を追求。



- Gコントロール技術による優れた衝突安全性能。
- 側面衝突時の安全性を追求した、フック&キャッチャーシステム。
- 独自の目標を設定した、クルマ相互の衝突実験を実施。
- 「コンパティビリティ」ブラケットを設定した、独自の衝撃吸収フレーム構造。
- 歩行者傷害軽減ボディ。
- 頭部衝撃保護インテリア。
- 頸部衝撃緩和フロントシート。

Ecology Conscious

環境性能

高水準の環境性能を追求。



- 「超-低排出ガス」認定を取得。
- 平成22年燃費基準に適合。
- リサイクル可能率90%以上*を実現。
- 鉛の使用量を96年レベルの1/3以下に削減。

*Honda独自の算出基準による

「ライフガードステーション」をモチーフに生まれた、斬新なスタイリング。

ライフガードステーションは、アメリカの若者にとって、自由な生き方を象徴する憧れの対象であり、「英雄のいる場所」というニュアンスを含んで語られています。このシンプルな建物は、窓を開ければ、そのまま空や海とつながってしまうような圧倒的な開放感が得られ、閉めれば心落ち着く空間にもなります。エレメントのシンプルでありながらタフなスタイリングは、海の安全を守る信頼感、遠くからでもひと目で発見できる個性、待ち合わせの場所にもなる親近感、風雨をものともしない耐久性、気ままに過ごせる自由感覚、を持つライフガードステーションをイメージに生まれました。また、濡れたままでも出入り可能なライフガードステーションは、インテリアのモチーフにもなっています。



機能と個性を両立した、アーキテクチャルデザイン。

一般的にクルマのデザインは、流れるようなフォルムを優先させるのが定石ですが、エレメントは建築的デザインアプローチを試みました。ツートーンの面構成と骨太の構造物イメージにより、機能と個性の両立を実現しました。



ワイド感のある、力強いフロント。



ツートーン/幾何学的デザインがもたらす、斬新なサイド。



ゲートを強調した、アクティブなリア。

アクティブなライフスタイルをサポートする、新開発の樹脂を採用したクラディング。

ボディ下部を一周するクラディングに、耐スクラッチ性の高い新開発の樹脂を採用。多少傷がついても気にならないように塗装レスとし、さらにツートーンの斬新なデザインも実現しています。



クラディング部位



機能を前面に押し出した、力強いバンパー。

バンパーはフロント・リアともに、あえてボディと一体化せず、バンパー本来の機能をしっかり主張する独立した力強いデザインとしました。

タフな印象を与える、独立したヘッドライトデザイン。

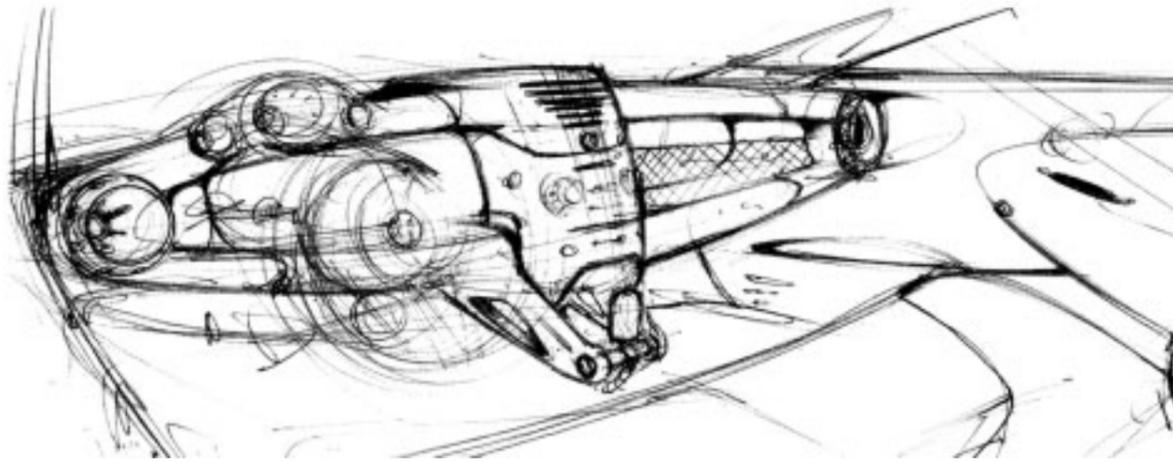
ヘッドライトは、フラッシュサーフェス化を狙わず、レンズ面をボディ面からくぼませて装着。傷つきにくいタフなイメージを演出しています。また、配光性と照射距離に優れたディスチャージヘッドライト<HID>(ハイ/ロービーム)を標準装備しました。



自然界にある色をイメージしたボディカラー。

太陽の光、ビーチの砂、木々の緑など、自然界にある色を中心に採用。出かけた先の風景に溶け込む、ボディカラーを用意しました。

- サンセットオレンジ・パール
- サテンシルバー・メタリック
- ナイトホークブラック・パール
- ガラバゴスグリーン・メタリック
- シヨアラインベージュ・メタリック



自由に使いこなせる、フレキシブルなインテリア空間。

めざしたのは、何をするのにも順応でき、気兼ねなく自由に使える空間、しかも余分な装飾やお仕着せ感のないシンプルな空間。乗る人の自由気ままな発想に応えられる、大きさとフレキシブルな機能を実現しました。



Photo: オプション装着車

シンプルかつユニークなデザインのインストルメントパネル。

インストルメントパネルは、水平ラインを基調としたデザインを採用。メーターやエアコンなど、インストルメントパネルに配置されるパーツは、それぞれ独立したデザインのまま散りばめ、他の要素と統合しないという、個性的なレイアウトとしました。



Photo: オプション装着車 小物類は撮影のために用意したものです。

3色のインテリアカラーともコーディネート、腕時計をイメージしたコーンシェイプレンズ独立3眼メーター。

エレメントのメーターは腕時計をモチーフにデザインし、レンズ面を3次元で構成するなど、斬新なカタチを生み出しています。またメーターの文字盤はインテリアカラーに合わせて、3色を用意しています。さらにスピードメーターはキロメートル表示(km/h)とともに、アメリカの大地を走っているような、遊び心を演出するマイル表示(mph)も併記しました。



見た目にも大風量をイメージさせる、大型エアアウトレット。

インストルメントパネル両脇のエアアウトレットは、大きさ、使い勝手にこだわったデザインです。風向きコントロールは、フィン全体を360度回転させる方式。遊び感覚いっぱいのエアアウトレットです。



これまでにない開放感を生み出す、センターピラーレスボディとサイドアクセスドア。

エレメント最大の特長が、両側観音開きのサイドアクセスドアです。ドアを開けたときの、光や風が瞬のうちに迫ってくる感覚は、他のクルマにはない喜びです。さらにすべてのドアとゲートをフルオープンすると、遠くまで見通せる圧倒的な開放感、そのまま風景に溶け込んだようなスケール感を味わうことができます。その感覚は、いわば大地とつながったような一体感です。サイドアクセスドアのフロントは最大78度、リアは90度まで開き、高さ1,140mm、幅1,550mmという大開口を実現。さらにフロントには、使い勝手を考慮し、3段階のノッチを採用しています。

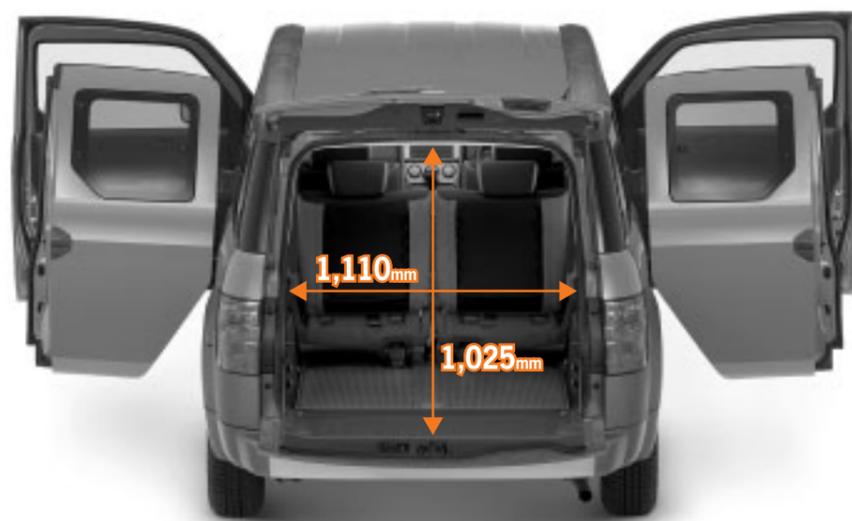
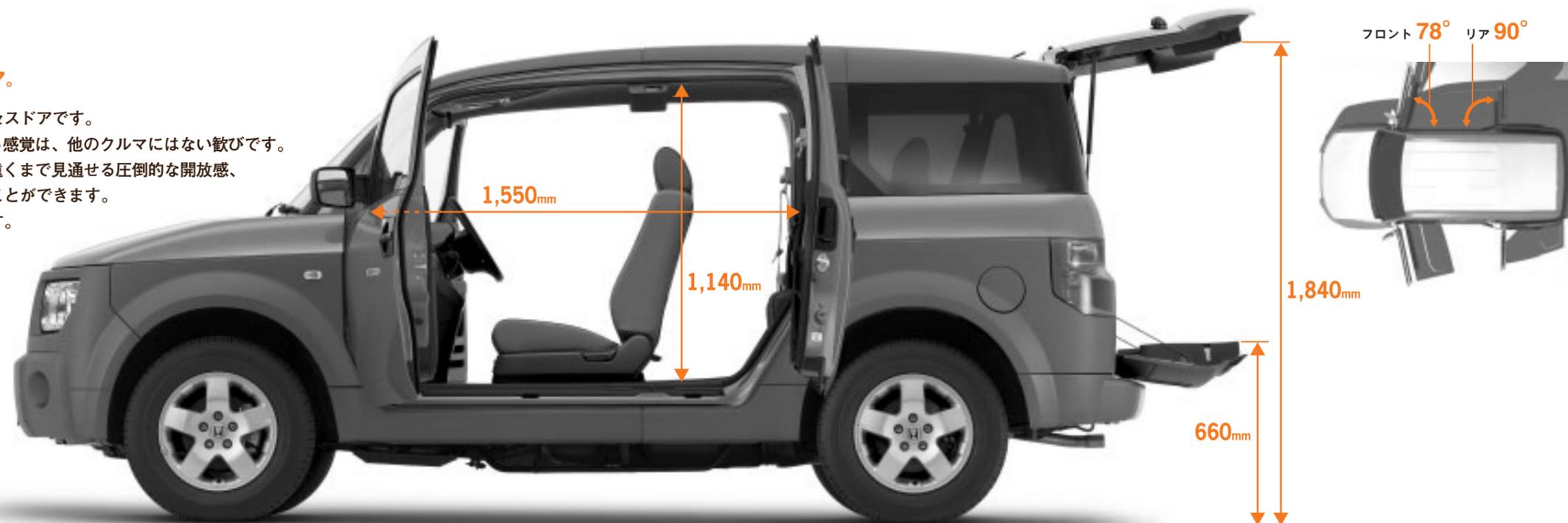


Photo: オプション装着車



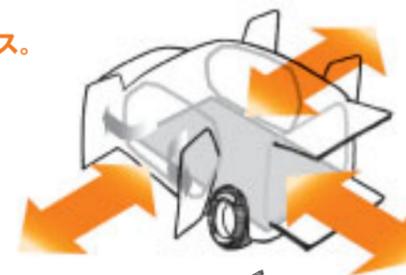
便利で機能的な、上下分割クラムシェル・テールゲート。

テールゲートは最適な比率をもって上下分割とし、機能性を徹底的に追求しました。上下を開けた状態で、高さ1,025mm、幅1,110mmの広い開口を確保。ロアゲートは、フロアと一直線につながり、荷物の出し入れがラクに行えます。ちょっとした荷物は、アッパーゲートを開けるだけで容易に出し入れが可能です。また、ロアゲートには大人2人*が腰掛けられ、雨や日射しをしのぐこともできます。

*耐荷重200kg

荷物も人も乗り降りしやすく、多彩な開口部が可能にしたマルチアクセス。

サイドアクセスドア、クラムシェル・テールゲートと、多彩なアクセスポイントを持ったエレメント。たとえば、センターピラーレスのサイドアクセスドアからは長尺物なども容易に出し入れすることができ、便利に自由に使えるマルチアクセスを実現しています。



エレメントを停めたところが、オープンなパーティ会場になる。

テールゲートに腰掛け、仲間とワイワイ過ごしているシーンをアメリカではよく見かけます。これは「テールゲート・パーティ」と呼ばれるもので、エレメントはさらにサイドアクセスドアを開けて、仲間と集う思いの「ゲート・パーティ」を提案しています。エレメントを中心に、どこまでも楽しさがひろがっていきます。



ゲート・パーティの楽しさをひろげる、便利なディーラーオプション。ロアテールゲートに座る際、背もたれになる快適なシートバッククッション。左右のサイドライニングの受け口に取り付けられるように設計しました。さらに、カーゴフロアをテーブルとして活用するために、折り畳み式の脚部もディーラーオプションで用意しました。



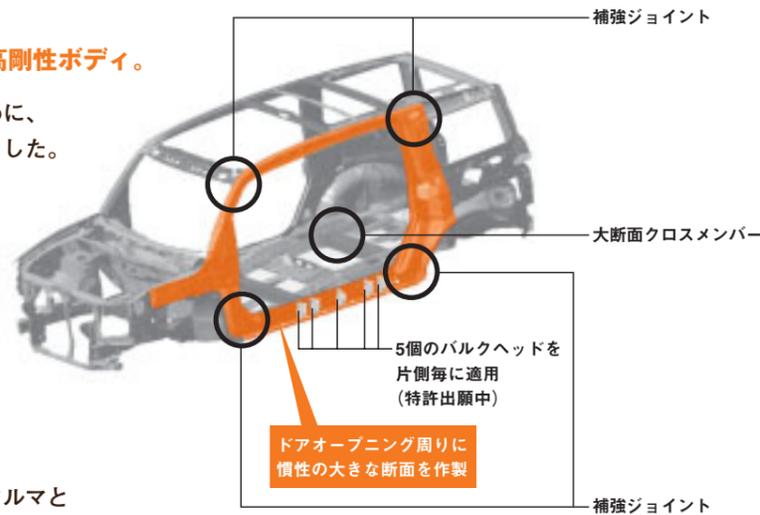
小物類は撮影のために用意したものです。

■数値はすべてHonda測定値

センターピラーのあるクルマと同等[※]の、高剛性ボディ。

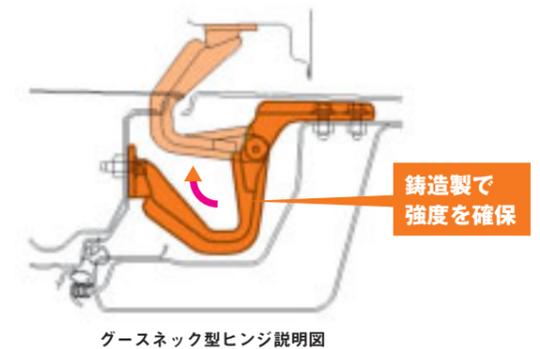
センターピラーレス構造で高剛性を実現するために、部材の大断面化と各ジョイントの大型化を図りました。まずサイドシルの大断面化を行い、片側に5個のバルクヘッドを適用。そしてフロントピラー、リアクォーターピラー、ルーフサイドレールも大断面化を図り、素材の最適化や補強材の採用などにより、強固な開口部を実現しています。さらにクロスメンバーの大断面化や最適素材の使用、左右メインフレームとのジョイント部最適構造の採用など、徹底して剛性を追求し、センターピラーのあるクルマと同等の高剛性ボディを完成させました。

※Honda車比較



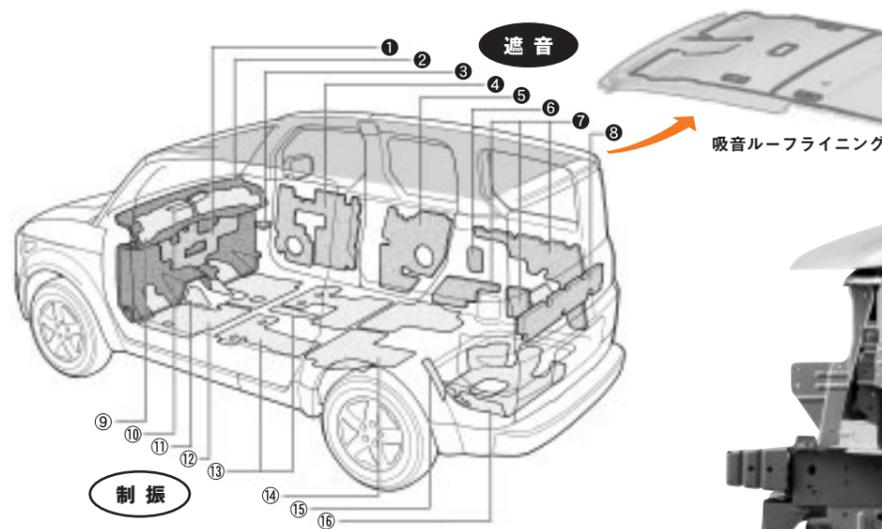
頑強なサイドアクセスポア(リア)を支える、ゲースネック型ヒンジ。

エレメントのサイドアクセスポア(リア)は、センターピラーに匹敵する強い構造をもたせています。このドアを支えるために、特にロアヒンジの強度を追求。フロントヒンジのおよそ3倍の大きさと、外観から見えないようゲースネック型(ガチョウの首のようなS字型)のヒンジを採用し、しかも強度の高い鋳造製としています。



高い静粛性を獲得。

エレメントはルーフライニング、ダッシュボード、ドア、フロアなどに最適に配置された遮音・制振材などにより、優れた静粛性を獲得しています。



- | | |
|----------------------|---------------------|
| ①ダッシュボードアウターインシュレーター | ⑨ダッシュボードアッパーインナー制振材 |
| ②ダッシュボードインシュレーター | ⑩ダッシュボードアッパーアウター制振材 |
| ③セパレーター | ⑪フロントフロアトンネル/サイド制振材 |
| ④サイドアクセスポア(フロント)吸音材 | ⑫フロントフロア制振材 |
| ⑤サイドアクセスポア(リア)吸音材 | ⑬ミドルフロア制振材 |
| ⑥遮音シール(大きな穴全てに適用) | ⑭リアフロア制振材 |
| ⑦リアサイド吸音材 | ⑮リアホイールハウス制振材 |
| ⑧アッパーテールゲート吸音材 | ⑯スベアタイヤバン制振材 |



Photo:モノコックボディ説明モデル

たくさん積めるビッグスペースと多彩なユーティリティが、自由なライフスタイルに応えます。

ムリなく積める、キャパシティの大きなカーゴスペース。

多彩なシートアレンジでフレキシブルに使えるエレメントのカーゴスペースは、助手席を倒せば10フィートのロングボードを、リアシートを両サイドに跳ね上げれば、前輪を外すことなく2台のマウンテンバイクを収納できる広さを生み出します。また荷物を固定するカーゴフロアフックを4カ所に設置しています。



Photo:オプション装着車

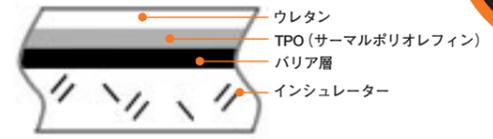
足を伸ばして、ゆったり眠ることもできる、低床フラット設計。

カーゴスペースは、荷物の積みやすさはもちろん、横になって眠ることも考慮した低床フラット設計。身長6フィート(約183cm)の人でもラクに横になれます*。低床フラット設計には、成形自由度の高い樹脂製タンクの採用やリアサスペンションレイアウトの工夫が貢献しています。

*フロントシートを最前までスライドさせた状態

汚れたままの道具を気にせず積める、ワイパブルフロア&ルーフライニング。

エレメントは、ケアフリーな機能を求めました。びしょびしょに濡れてもモップなどで拭ける防水性の高いワイパブルフロアを採用。フロアの表面にウレタンコートをし、傷つきにくく優れた耐久性も追求しています。砂がついたままのカラダで横たわっても、濡れたままのサーフボードを積んでも、泥まみれのマウンテンバイクを載せても気になりません。また、インナールーフライニングにも撥水処理を施し、水に濡れても安心の設計となっています。

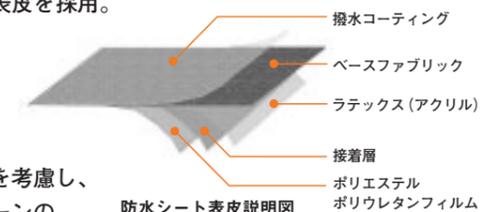


ワイパブルフロア説明図



濡れても拭き取れる、防水シート表皮。

シートには、濡れても簡単に拭き取れる防水シート表皮を採用。シート表皮は表面の撥水コーティングだけでなく、裏面にポリエステルポリウレタンフィルムをラミネートすることで、水が染み込んでしまうのを防ぎます。同時に優れた耐久性も実現。またシートカラーは、ボディカラーとのマッチングを考慮し、グレー&ブルー、ブラック&グレー、グレー&グリーンの3パターンを用意しています。



防水シート表皮説明図



スペースを自由に变化できる、多彩なシートアレンジ。

乗る人数や積む道具によって、またさまざまな使い方によって、多彩なシートアレンジが可能です。



ノーマルモード



ロングモード



フルフラット



片側跳ね上げ

Photo:オプション装着車 カットボディによる撮影

多彩なカーゴスペースを実現する、跳ね上げ式のリアシート。

リアシートは、簡単に両サイドに跳ね上げることができます。跳ね上げたシートを固定するフックには、実用性とデザイン性を考慮し、ロックライミングなどで使われるカラビナを採用しています。



ゆとりのレッグスペースが得られる、スライドリアシート。

リアシートにはスライド機構を採用し、ゆったりと足が伸ばせるゆとりのスペースを確保しました。また、ヒップポイントがフロントシートより130mm高く設定されているため、リアシートでも良好な前方視界を得ています。

何を収納するかは自由、各種収納スペース。

各所に収納スペースを設けましたが、入れるものを限定して設計したものはありません。何を収納するかは、使う人の自由。その箇所で可能な限りの大きさをめざしました。



- ① オーバーヘッドコンソールボックス(リッド付)
- ② インパネトレイ(運転席側)
- ③ インパネトレイ(助手席側)
- ④ コインポケット
- ⑤ グローブボックス
- ⑥ センタートレイ(4カップホルダー付)
- ⑦ センターロアポケット
- ⑧ サイドアクセストアポケット(フロント)
- ⑨ サイドアクセストアポケット(リア)
- ⑩ シートバック・ネットポケット(助手席)
- ⑪ カーゴサイドライニングポケット&トレイ

小物類は撮影のために用意したものです。

シートバックにこだわりのディーラーオプション。

リアシートバックには、「シートバックバンジーコード」を取り付けるためのループを装備しています。ディーラーオプションの「シートバックバンジーコード」は、バックパックなどに使われる伸縮性のあるバンジーコードのように、挟む物によって、どのようにループに通すか自由にアレンジできるもの。さらにループはコードの張力を考慮し、取り付け方に工夫をしています。



小物類は撮影のために用意したものです。

クルマを盗難から守るための装置、イモビライザーを装備。

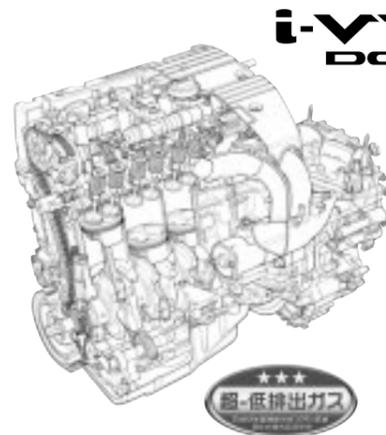
キーに信号を発信する電子部品があり、あらかじめ登録されたキーでないとエンジンの始動ができないようにしたシステムです。

トルクフルな力強さ・低燃費・低排出ガス性能を達成した、2.4ℓ DOHC i-VTEC エンジン。

エンジンは、2.4ℓ DOHC i-VTEC エンジンを採用。市街地から山道まであらゆるシーンを想定し、低中速から厚いトルクが獲得できるよう専用チューニングを施しました。高効率で安定した燃焼特性をはじめ、低回転時には吸気バルブの片方を休止させるVTEC機構の採用などにより、ハイパワーを獲得しながら、低燃費をも実現。さらに、後方排気システムや大容量キャタライザーなどの採用により、優れたクリーン性能を達成しています。



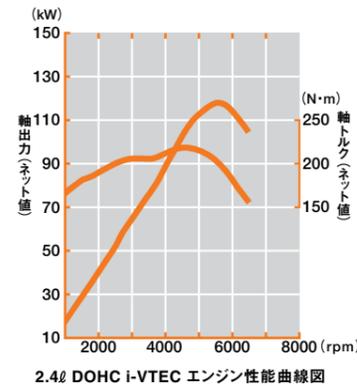
■ i-VTECシステムは、Honda独自のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC(可変バルブタイミング・コントロール機構)を組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構です。



i-VTEC DOHC

主要諸元	
種類	水冷直列4気筒横置
総排気量 (cm ³)	2,354
内径×行程 (mm)	87.0×99.0
圧縮比	9.7
最高出力 (kW [PS]/rpm) ネット値	118 [160]/5,500
最大トルク (N・m [kg・m]/rpm) ネット値	218 [22.2]/4,500
燃料消費率 (km/ℓ)	10.6*
使用燃料種類	無鉛レギュラーガソリン

※10・15モード走行燃料消費率/国土交通省審査値



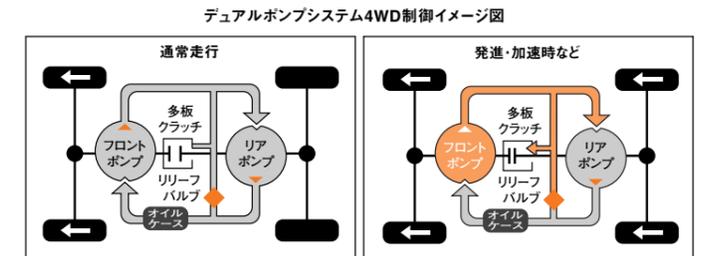
スムーズで反応性の良いシフトフィールをもたらす4速オートマチック。

2.4ℓ DOHC i-VTECエンジンとのベストマッチングをめざし開発された4速オートマチックを、さらにエレメントでの使い勝手を考え最適チューニング。3速での力強さと、4速でのスムーズでゆとりある加速性能を実現しています。



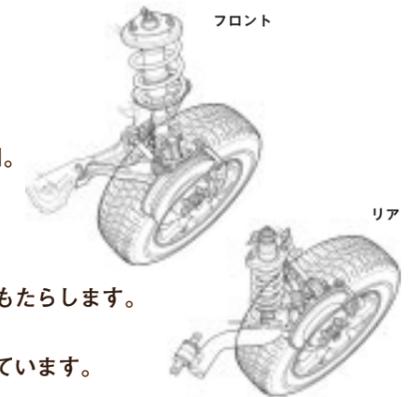
デュアルポンプシステム採用のリアルタイム4WD。

通常はほぼFF状態で走り、発進・加速時や雪道、オフロードなど走行状況に応じて後輪にも適切な駆動力を分配するリアルタイム4WDを搭載。軽量・コンパクトで後輪へのトルク伝達をよりスムーズに行うデュアルポンプシステムを採用し、力強い走破性と軽快な走りを実現しています。また、低床フラット設計のため影響を受けやすいNVHに関しても工夫を凝らし、優れた静粛性を実現しています。



がっちり安定感のある走りを生むサスペンション。

フロントはトーコントロールリンク・ストラットサスペンション、リアには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。ワイドトレッドとし、加えて低床化も図ることで、高い操縦安定性を実現しています。さらに、ボディやリアサスペンション取り付け部の高剛性化など、クイックレスポンスと安定性のベストバランスを追求。きびきびした走りをもたらします。また、リアに装着したコンパクトなダンパーをきめ細かくセッティングし、段差を乗り越えた時なども挙動変化の少ない安定感のある乗り心地を実現しています。



最小回転半径5.2mの優れた取り回し性。

エレメントの最小回転半径は5.2m。狭い曲がり角や縦列駐車時にも容易に取り回しができます。



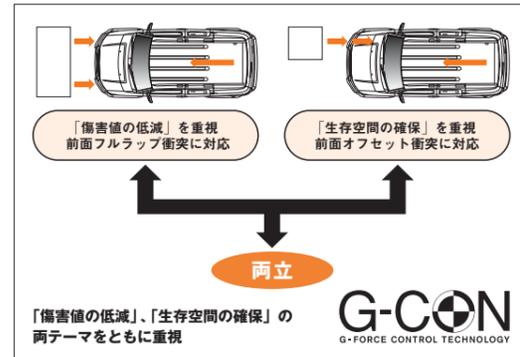
専用開発、215/70R16 99S M+Sの大径タイヤ。

全天候下での走行性能、燃費、静粛性のベストバランスを追求し、エレメントにふさわしいタイヤに仕上げました。デザイン面においても、力強く、タフな印象を与えています。



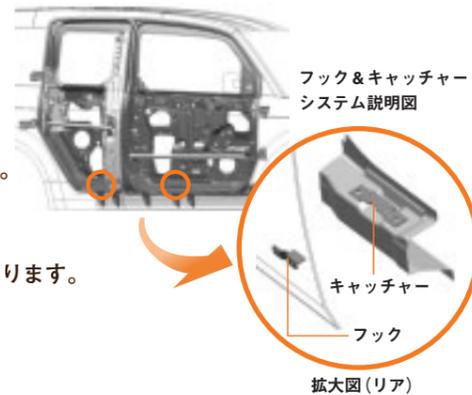
「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を高水準で両立する Honda独自のGコントロール技術による優れた衝突安全性能。

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2つの課題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しています。エレメントは、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に対応する新・衝突安全設計ボディを実現しています。



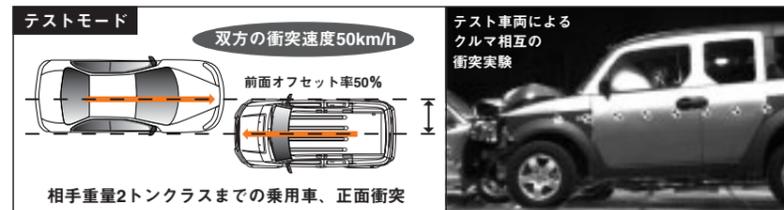
側面衝突時の安全性を追求した、フック&キャッチャーシステム。

強靱なサイドシルとクロスメンバーによって、高水準な安全性を確保。さらに、万一に備え、新構造のフック&キャッチャーシステムを採用しました。ドア側にフック、サイドシル側にキャッチャーを設置。これは、衝突時にしっかりとかみ合うことで、ドアがキャビン内に侵入するのを防ぎ、衝撃をサイドシルやクロスメンバーに分散させる効果があります。



リアルワールドを想定し、クルマ相互の衝突実験を実施。

Hondaは、リアルワールドの衝突安全研究を推進するために、クルマ相互の衝突実験を実施。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%前面オフセット衝突」という独自の研究目標を設定しました。エレメントは、高効率なエネルギー吸収&高強度ボディ構造により、この目標値をクリアしています。



「超-低排出ガス」認定を取得。

エンジン本体の高効率燃焼をはじめ、後方排気システムによる触媒の早期活性化、キャタライザーの大容量化などにより、排出ガスのクリーン化を実現しています。



平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、規制値を75%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両に与えられます。

平成22年燃費基準に適合。

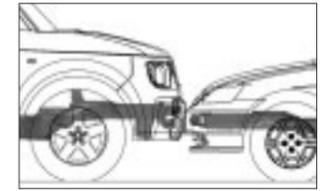
熟成された高効率な燃焼技術により、10.6km/lという低燃費を実現。
(10・15モード走行燃料消費率/国土交通省審査値)

エレメントは優れたクリーン性能と低燃費により「グリーン税制」の優遇措置を受けることができます。

乗員から歩行者までの傷害軽減のために、リアルワールドでの衝突安全性能をハイレベルに追求。

独自の衝撃吸収フレーム構造。

クルマ相互の前面衝突時において、相手車両の衝撃吸収部材の高さと合うように、エレメントではサイドフレーム先端部に「コンパティビリティ」ブラケットを設定し、双方が効果的に衝撃を吸収できるように配慮しています。



頭部や脚部に対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。

Hondaでは、万一の歩行者衝突時の傷害軽減をめざした、歩行者傷害軽減ボディの開発に取り組んでいます。生命に関わるダメージを最も受けやすい頭部はもちろんのこと、さらに脚部にも対応。ボンネット、ボンネットヒンジ、ワイパー取り付け部、フロントフェンダー、バンパーに衝撃吸収構造を採用しています。

- 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变形しやすい構造とし、万一の衝突時に衝撃を吸収します。
- 衝撃吸収ワイパーピボット
ピボット軸(旋回軸)を变形しやすい構造とすることで、万一の衝突時に衝撃を吸収します。
- 衝撃吸収ボンネット
エンジンなどとボンネットフードの間に空間を確保し、衝撃を吸収する構造としています。
- 衝撃吸収フェンダー
フェンダーの取り付けブラケットを变形しやすい構造とすることで、万一の衝突時に衝撃を吸収します。
- 衝撃吸収バンパー
バンパーフェイスとビームの間に空間を確保し、衝撃を吸収する構造としています。



衝突時の乗員への衝撃を緩和する、頭部衝撃保護インテリア。

室内のルーフサイドや各ピラー内部を衝撃吸収構造とし、衝突時に乗員の頭部への衝撃を緩和します。

頸部への負担を低減する、頸部衝撃緩和フロントシート。

後方からの衝突時に頭部と体は、別々の力を受けるため、頸部への負担が大きくなってしまいます。そこで、衝突時に体を沈み込ませる特性をシートバックに持たせるとともに、ヘッドレストの取り付け角度を最適化し、頸部にかかる負担を低減しています。

【充実の安全装備】

- 運転席用 & 助手席用SRSエアバッグシステムを標準装備
- フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト+バックルプリテンショナーを標準装備
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシストを標準装備
- 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(リア左右席)を標準装備
- ディスチャージヘッドライト<HID>(ロービーム)を標準装備

高水準の環境性能を追求。

Honda e-TECH
ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

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

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を使用。樹脂パーツは識別記号を付けて分別を容易にするなど、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上に高めています。
※Honda独自の算出基準による

鉛の使用量を96年レベルの1/3以下に削減。

ラジエーター・ヒーターコア、ブレーキパッド摩擦材など、鉛レス化を推進。鉛使用量を1996年レベルの1/3以下に削減しています。
●経済産業省「リサイクルイニシアチブ」による業界目標は、2005年末までに1996年レベルの1/3以下をめざすものです。

主要装備

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+ブレーキアシスト
- フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト+バックルプリテンショナー
- 頸部衝撃緩和フロントシート
- 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 (リア左右席)
- ディスプレイヘッドライト<HID> (ハイ/ロービーム)
- 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ーアンカー
- シートベルト締め忘れ警告灯 (運転席)
- ドアビーム ●室内照度材 ●ハイマウント・ストップランプ

快適装備

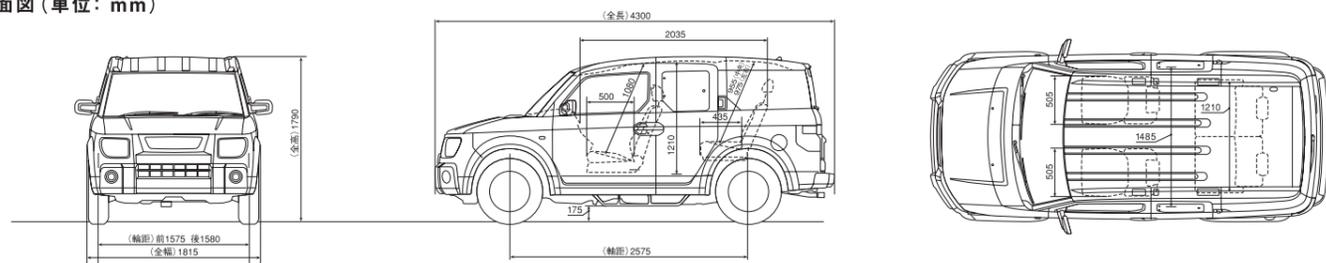
- オートエアコンディショナー (エアクリンフィルター付)
- 4スピーカー
- 電波式キーレスエントリーシステム (アンサーバック&ウエルカムランプ機能付)
- イモビライザー
- 電動格納式リモコンアミラー
- パワーステアリング (チルト機構付)
- パワーウィンドウ (運転席&助手席、運転席挟み込み防止機構付)
- パワードアロック (テールゲート連動)
- 運転席パワーウィンドウスイッチ照明
- 運転席ハイトアジャスター ●フェーエルリッドオープナー

■本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

主要諸元

駆動方式	4WD
車名・型式	ホンダ オブ アメリカ・UA-YH2
トランスミッション	O/D (オーバードライブ) スイッチ付4速オートマチック
寸法・重量・乗車定員	
全長 (m)	4.300
全幅 (m)	1.815
全高 (m)	1.790
ホイールベース (m)	2.575
トレッド (m) 前/後	1.575/1.580
最低地上高 (m)	0.175
車両重量 (kg)	1,560
乗車定員 (名)	5
客室内寸法 (m) 長さ/幅/高さ	2.035/1.485/1.210
エンジン	
エンジン型式	ホンダ オブ アメリカ K24A
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	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2
総排気量 (cm ³)	2,354
内径×行程 (mm)	87.0×99.0
圧縮比	9.7
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
性能	
最高出力 (kW [PS] /rpm) *	118 [160] /5,500
最大トルク (N・m [kg・m] /rpm) *	218 [22.2] /4,500
燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)	10.6 ★
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング/ロックアップ機構付トルコン
最小回転半径 (m)	5.2

三面図 (単位: mm)



インテリア

- ワイパブルフロア ●防水シート表皮 ●スライドリアシート (跳ね上げ機構付)
- コンシエジュレンス独立3眼メーター ●タコメーター ●大型エアアウトレット ●フロントマップランプ
- センタートレイ (4カップホルダー付) ●メタリックセンターパネル ●オーバーヘッドコンソールボックス (リッド付)
- チケット&ペンホルダー (オーバーヘッドコンソールボックスリッド背面) ●カーゴフロアフック×4
- カーゴスペースフック×2 ●運転席用&助手席用サンバイザー ●イグニ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 ●燃料残量警告灯 ●昼夜切り換え式ルームミラー ●コインポケット ●フットレスト
- インパネトレイ (運転席側&助手席側) ●グローブボックス ●センターロアポケット
- サイドアクセスドアポケット (フロント/リア) ●カーゴサイドライニングポケット&トレイ
- シートバック・ネットポケット (助手席) ●フロント灰皿 (照明付) ●シガーライター
- アクセサリーソケット (助手席側インストルメントパネル, DC12V) ●インテリアランプ ●カーゴルームランプ

エクステリア

- クラディング (新開発の樹脂パネル) ●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)
- 全面高熱線吸収UVカットガラス ●ミスト機構付バリアブル間欠フロントワイパー
- マイクアンテナ ●ウォッシャー付間欠リアワイパー ●熱線式リアウインドウデフォグ
- イーグルマークエンブレム

足まわり

- スタビライザー (フロント/リア)
- スチールラジアルタイヤ (215/70R16 99S M+S)
- アルミホイール (16×6½JJ)
- 4輪ディスクブレーキ (フロント: 油圧式ベンチレーテッドディスク、リア: 油圧式ドラムインディスク)

動力伝達・走行装置		
変速比	1速	2.684
	2速	1.534
	3速	1.081
	4速	0.733
	後退	2.000
減速比	前	4.437
	後	2.533
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)	215/70R16 99S	
主ブレーキの種類・形式	前	油圧式ベンチレーテッドディスク
	後	油圧式ドラムインディスク
サスペンション方式	前	マクファーソン式
	後	ダブルウィッシュボーン式
スタビライザー形式	トーション・バー式 (前/後)	

- *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) が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。
- ★この車両はグリーン税制 (低燃費・低公害車の普及促進優遇税制) の対象となります。
- 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。
- ELEMENT, G-CON, PGM-FI, VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。
- 製造事業者: HONDA OF AMERICA MFG., INC. (製造国: アメリカ合衆国)
- 輸入販売元: 本田技研工業株式会社



Made by Global Honda

Hondaのグローバルネットワークを活用し、部品調達、生産を世界の最適な拠点で行い、最適な市場へ提供する“Made by Global Honda”。

[エレメント] は、企画からデザイン、開発、生産まで一貫して北米で行い、このたび、日本において輸入販売いたします。



Los Angeles Center

Honda R&D Americas, Inc.

設立: 1984年9月
 資本金: 2,230万ドル
 出資率: (株) 本田技術研究所 100%
 所在地: 米国カリフォルニア州 (トーランス)、
 オハイオ州 (レイモンド)、
 ノース・カロライナ州他
 従業員数: 約1,200名
 事業内容: 米州で販売するHonda製品の
 研究開発活動



Ohio Center

Honda of America Mfg., Inc.

設立: 1978年2月
 資本金: 5億7,800万ドル
 出資率: American Honda Motor Co., Inc. 97.58%、本田技研工業 (株) 2.42%
 所在地: 米国オハイオ州 (メアリスビル、イーストリバティ、アンナ)
 従業員数: 約13,400名
 事業内容: 二輪車・四輪車の製造



East Liberty Auto Plant

生産開始: 1989年12月
 従業員数: 約2,600名
 生産能力: 年産240,000台 (四輪車)
 生産機種: Civic Sedan, Civic Coupe, Civic GX (NGV), Element

