

---

# ***FIT***

*PRESS INFORMATION 2013.9.5*



**HONDA**

# 新しいHonda、はじまる。

面白いものをつくって喜んでいただく、  
もっと便利になる、  
人のやっていないことをやらないと気がすまない、  
そうしたチャレンジ精神が、Hondaの原点であり企業文化です。

時代はめまぐるしく変わっています。クルマを取り巻く環境はますます厳しくなっています。  
だからこそ、いままで以上のチャレンジ精神でクルマをつくり、  
もっともっとお客様に喜んでいただきたいと願うのです。

私たちHondaは、その願いを叶えるために、クルマづくりの根本から見つめ直しました。  
良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けするために、  
新しい考え方や先進技術を積極的に取り入れて、文字通りの「革新」に取り組んできました。

Newフィットは、Hondaの新しいクルマづくりで完成させた「革新」の第1弾。  
多くの人に支持されるフィットこそ「革新」の幕開けにふさわしいと考え、先進技術を惜しみなく投入しました。  
そしてまた、Newフィットは、Hondaの最先端の生産技術と高効率な生産体質によって  
世界トップクラスの省エネルギーを実現した寄居工場生産されます。

新しいHondaが、Newフィットからはじまります。



## CONTENTS

開発にあたって	.....P2
コンセプト	.....P3
テクノロジーダイジェスト	.....P4
デザイン	.....P5
パワートレイン	.....P18

ボディ	.....P28
シャシー	.....P34
安全性能	.....P38
先進装備	.....P40
グローバルフィットデータ	.....P41

寄居工場	.....P42
主要装備	.....P43
主要諸元／環境／福祉車両	.....P44

## 四輪車のスーパーカブを目指して。

センタータンクレイアウトという画期的なパッケージング技術を核に、Hondaが、スモールカーに革新をもたらしたのは2001年のことでした。驚くほどの広さと低燃費、そして、クラスを超えた存在感を兼ね備えたフィットは、2代目にしてその価値をさらに高め、また、ハイブリッド車をはじめとする多くのラインアップを展開することで、日本国内のみならず世界中の人々に支持されてきました。現在、国内累計販売台数は203万台<sup>※1</sup>、世界では123カ国487万台<sup>※1</sup>に上ります。

3代目フィットの開発にあたり、最初に思い描いたのは、四輪車のスーパーカブのような存在に育てたいということでした。スーパーカブは1958年の発売以来、延べ160カ国以上で販売され、シリーズとしての世界生産累計8,350万台<sup>※2</sup>を超える、世界的ロングセラー商品です。歴代フィットが具現化してきた、「広さ」、「燃費」、「かっこよさ」というクルマとしての普遍的価値を圧倒的に進化させることで、スーパーカブのように、人々の身近で暮らしを支え、お客様の毎日に喜びをもたらす、世界のベーシックカーを創造したいと考えました。

そのために、センタータンクレイアウトを高効率かつ高性能に実現するプラットフォームや、国内最高<sup>※3</sup>の低燃費とFUNな走りを両立するパワートレインなど、すべてを刷新。Hondaの先進技術を惜しみなく投入することで、世界のベーシックカーにふさわしいNewフィットを完成させることができたと確信しています。

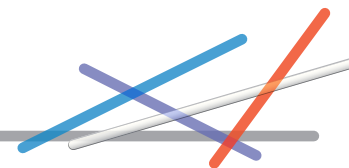
※1 2013年6月現在。 ※2 2013年3月現在。 ※3 2013年8月現在。ガソリン乗用車(プラグインハイブリッド車を除く)。Honda調べ。



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LPL代行を担当。  
その後、MMCモデルのLPLを数多く歴任し、  
2009年4代目ステップワゴンのLPLを担当。  
今回、3代目フィットのLPLを務める。  
趣味は読書、音楽鑑賞。  
愛車はステップワゴン。

# 変わらぬ夢と新たな理想。 コンパクトカーの新しい基準を目指し、すべてを格段に進化させる。



フィットが多くのお客様に支持されてきた理由は、扱いやすいサイズでありながら、「空間」、「燃費」、「かっこよさ」という、人々がクルマに求める普遍的価値を、真摯に丁寧に具現化してきたからにはほかなりません。しかし、フィット誕生から12年の間に、クルマを取り巻く環境は大きく変わり、お客様の期待もより高くなりました。

Newフィットの開発にあたり、まず考えたことは、フィットを支持し期待して下さるお客様に「驚き」をお届けしたい、ということでした。これまでのフィットが築き上げた普遍的価値を基軸に、これまでのフィットから格段に進化したことが明快にわかる、ワンランク上の「革新」を目指しました。

そのために、「The World Best Functional Compact」をグランドコンセプトに定め、「空間」、「燃費」、「かっこよさ」を新しい発想と技術で追求。世界でもっとも便利で使えるコンパクトカーを目指しました。

## 空間 — 高効率なスペース

- コンパクトサイズで従来を超える広大な室内空間を追求
- 広さのみならず快適性や使いやすさを重視

## 燃費 — クラス最高水準の燃費

- 「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」による革新パワートレインの導入
- 新開発プラットフォームによる軽量化の実現

## かっこよさ — デザインと走りの質の高さ

- 所有する喜びが感じられるデザインの追求
- 走る楽しさに満ちたダイナミックパフォーマンスの具現化

これらを実現することで、見るほどに、触れるほどに、乗るほどに、「驚き」を感じていただける、コンパクトカーの新しい基準Newフィットを完成させました。

## FIT3 The World Best Functional Compact

### 高効率なスペース

- コンパクトサイズで従来を超える広大な室内空間を追求
- 広さのみならず快適性や使いやすさを重視



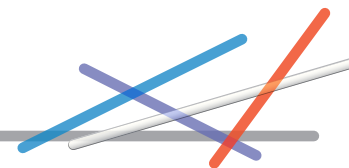
### クラス最高水準の燃費

- 「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」による革新パワートレインの導入
- 新開発プラットフォームによる軽量化の実現

### デザインと走りの質の高さ

- 所有する喜びが感じられるデザインの追求
- 走る楽しさに満ちたダイナミックパフォーマンスの具現化

# 新しい発想と革新技術で具現化した、 The World Best Functional Compact.



## 空間 高効率なスペース

### コンパクトサイズで従来を超える広大な室内空間を追求

- 新開発プラットフォームを核に、取り回しのしやすいサイズを守りながら、想像を超える広さかつてない快適さを実現。
- タンデムディスタンスを、従来モデルに対して80mm拡大し圧倒的な広さを実現したリア席空間。

### 広さのみならず快適性や使いやすさを重視

- 毎日の運転でもロングドライブでも、全員が快適に過ごせるよう、すべてのシートの座り心地と上質感を向上。
- さらに広く、もっと使いやすくなった、フィットならではの多彩なシートアレンジ。

## 安全性能

リアルワールドでの安全を見据えた衝突安全性能をはじめ、VSA（車両挙動安定化制御システム）やエマージェンシーストップシグナルを全タイプに標準装備。追突や発進時の事故被害を軽減し、安全運転をサポートするシティブレーキアクティブシステムを初採用するなど、優れた安全性能を実現。

## 環境性能

優れた燃費性能に加え、排出ガスのクリーン化やリサイクル、環境負荷物質削減への取り組みも追求した、高水準の環境性能。

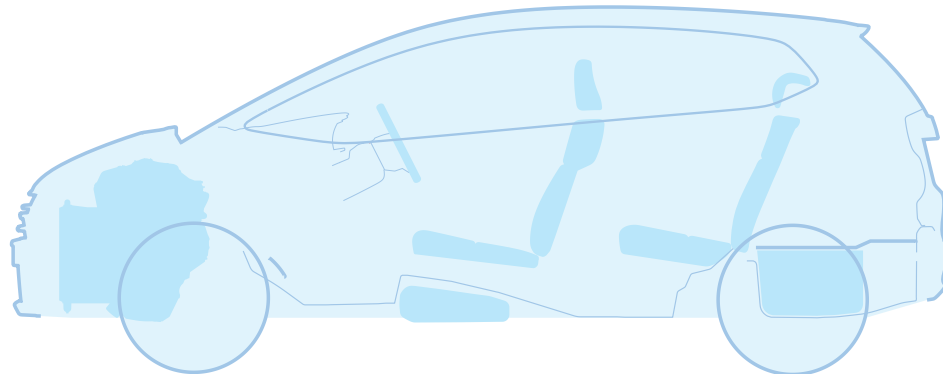
## かっこよさ デザインと走りの質の高さ

### 所有する喜びが感じられるデザインの追求

- Hondaデザインの新たなコンセプト「EXCITING H DESIGN!!!」。
- フィットらしさを受け継ぎながらダイナミックに進化した、クロスフェードモノフォルム エクステリア。
- 広さと爽快さをそのままに、上質さと運転の楽しさを高めたソフィスティケイテッド・フューチャリスティック・コックピット。

### 走る楽しさに満ちたダイナミックパフォーマンスの具現化

- 日常で体感できる軽快でリニアな走りを実現した、新設計シャシーシステム。
- 優れたコントロール性を実現したステアリング&ブレーキシステム（ガソリン車）。
- 燃費に貢献する電動サーボブレーキシステムに新制御を導入し、リニアで安心感の高いブレーキフィールを実現（HYBRID）。
- CVT車の4WD化も可能にした軽量・コンパクトな新4WDシステム。



## 燃費 クラス最高水準の燃費

### 「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」による革新パワートレインの導入

- 燃費と走りを高次元で両立した1.3L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン。最高出力 **73kW [100PS] /6,000rpm**（ネット値）JC08モード走行燃料消費率 **26.0km/L** 13G（FF/CVT）
- 力強い走りと上質なフィールを兼ね備えた1.5L 直噴 DOHC i-VTECエンジン。最高出力 **97kW [132PS] /6,600rpm**（ネット値）JC08モード走行燃料消費率 **21.8km/L** 15X（FF/CVT）
- 国内最高\*の燃費性能と力強い加速を実現した新開発1モーターハイブリッドシステム SPORT HYBRID i-DCD。システム最高出力 **101kW [137PS]** JC08モード走行燃料消費率 **36.4km/L**（FF）
- 従来CVTに対し約5%燃費を向上した新開発CVT。
- スポーティー感を高めた6速MT（RS）、スムーズさを増した5速MT（13G）

### 新開発プラットフォームによる軽量化の実現

- センタータンクレイアウトの価値と可能性を最大限に追求しながら大幅な軽量化を達成した完全新設計プラットフォーム。

\* 2013年8月現在。ガソリン乗用車（プラグインハイブリッド車を除く）。Honda調べ。

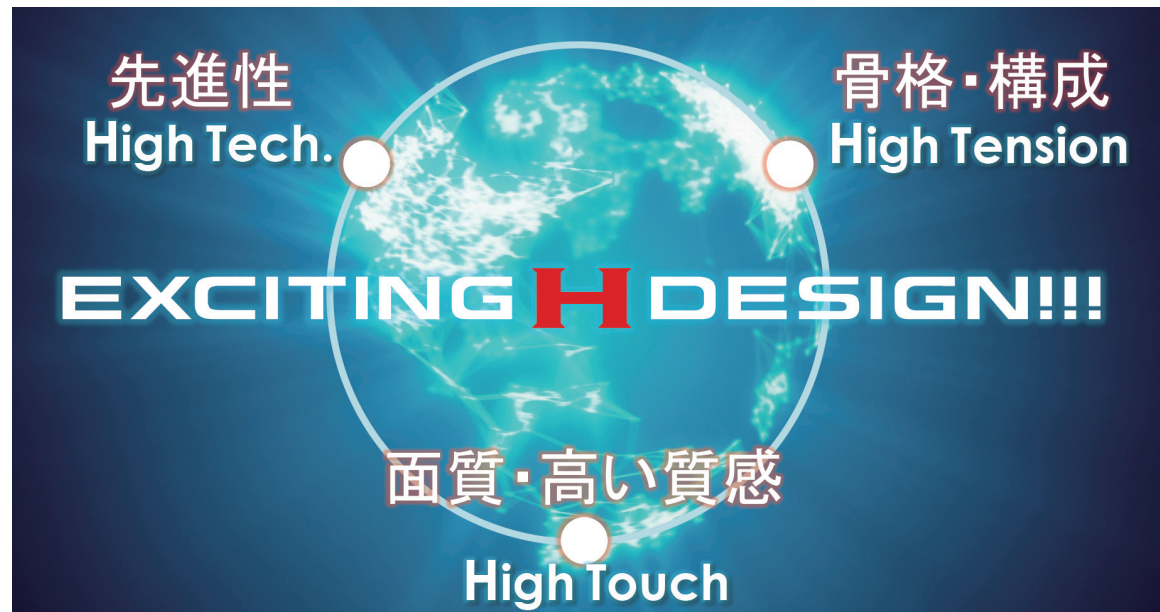
# よりダイナミックに、より革新的に。 Hondaデザインの新たなコンセプト、「EXCITING H DESIGN!!!」。



Hondaは、世界の中でより強い個性と存在感を主張するために、Honda車共通の新たなデザインコンセプトとして「EXCITING H DESIGN!!!」を確立。

先進性を象徴する「High Tech.」、骨格や構成の美しさを追求する「High Tension」、そして、面質や高い質感を磨き上げる「High Touch」という3つの柱を打ち立てました。

Newフィットは、これらの考え方を隅々まで表現したコンパクトカーの新しいカタチ。毎日使っても楽しい、わくわくするHondaデザインが、Newフィットからスタートします。



## エクステリアデザイン

- High Tech. Hondaの先進性を象徴する「ソリッド・ウイング・フェイス」を表現する。
- High Tension 鍛え抜かれた美しいプロポーション「アスリートフォルム」を具現化する。
- High Touch 人の心を惹きつける練り込まれた造形「ドラマチックサーフェース」を目指す。

## インテリアデザイン

- High Tech. 先進技術を取り入れ、見やすく使いやすい「アドバンスインターフェース」を追求する。
- High Tension スポーティーで エモーショナルな「パーソナルコックピット」を具現化する。
- High Touch 素材感を重視した丁寧なつくり込みでHondaの「クラフトマンシップ」を表現する。

## フィットらしさを受け継ぎながらダイナミックに進化した、クロスフェードモノフォルム エクステリア。

エクステリアデザインは、フィットらしさの象徴であるグラッシーなワンモーションフォルムを受け継ぎながら「EXCITING H DESIGN!!!」を追求。クロスフェードモノフォルムをコンセプトに、軽快でダイナミックなキャビンとタイヤを強調するしっかりした下半身を融合し、先進的でスポーティーなスタイリングを完成させました。



### 「High Tech.」の表現、ソリッド・ウイング・フェイス

Hondaの新しいデザインアイデンティティである「ソリッド・ウイング・フェイス」を具現化しました。Hondaの象徴「H」マークを中心に、フロントグリルからヘッドライトまでを1つのつながりとしてデザイン。横基調のシャープなグラフィックスを完成させることでスポーティーさと未来感を感じさせています。



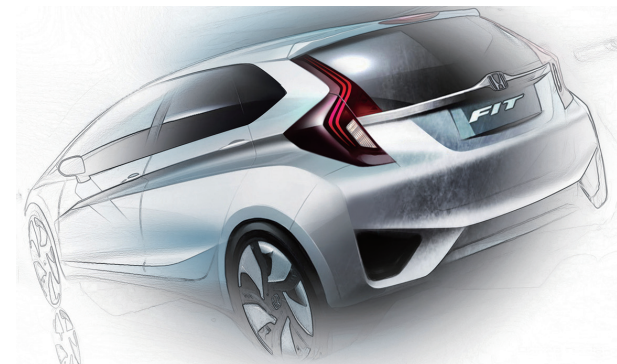
### 前進感の強い動体姿勢で「High Tension」を表現

ルーフピークをフロント席上に設定するとともにヘッドライトを低く配置。視覚的な重心を前方に移動することで前進感の強い動体姿勢を完成させました。そのうえで、軽快感と存在感を兼ね備えたスタイリングを追求。シャープで彫りの深いキャラクターラインによって、絞り込んだ上半身としっかりした下半身という2つの塊が交差して融合するクロスフェードモノフォルムを完成させました。

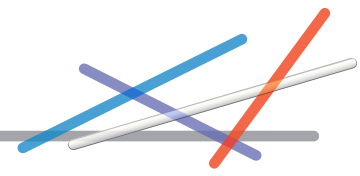


### 「High Touch」を具現化した高質な面構成

丸から角へ、線から面へ、刻々と表情を変え続けるドラマチックサーフェスを追求しました。フェンダーは、豊かな面でホイールアーチへとつなげ足まわりの力強さを表現。フロントフードやサイドボディは、なめらかな面とシャープなキャラクターラインで抑揚のある構成とし、ダイナミックさとクオリティーの高さを感じさせています。



# コンパクトカーのベンチマークとして、さらなる先進を追求。 躍動感を質高く表現したエクステリアデザイン。



幅広いお客様に支持されるフィットだからこそ、パーソナルカーとしても、ファミリーカーとしても、誇りの持てるハイクオリティデザインを追求。クロスフェードモノフォルムがもたらす躍動感に加え、細部まで手の込んだ仕上げとすることで、クラスを超えた質感を目指しました。

## ○フロントグリル

裏面にガンメタ塗装を施したスモークアクリルとクロームメッキバーで精悍さと先進性を強調。



Photo: 13G・Fパッケージ (FF)  
ボディカラーはプレミアムホワイト・パール

## ○フロントバンパー

大きく深い開口でダイナミックさを演出。バンパー左右端は羽を重ねたようなレイヤード表現で軽やかで精緻な印象。

## ○キャラクターライン&ロアボディ

シャープなキャラクターラインをリアにゆくほど深く彫り込む一方、ロアボディを豊かな面で構成し、ダイナミックさと力強さを表現。

## ○ヘッドライト

薄型ヘッドライトをフロントグリルと一体デザイン。ワイド感と精悍さを強調。

## ○LEDヘッドライト\*

ロービームに先進のLEDヘッドライトを設定。スクエアフォルムのプロジェクタータイプとし精悍さを強調しました。点灯の瞬間から最大光量を放ち、夜間走行時の安心感を高めます。消費電力はハロゲンタイプの1/3以下で燃費向上にも寄与。



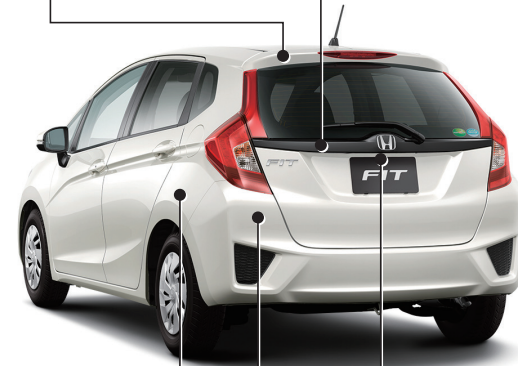
\*タイプ別設定、または、メーカーオプション。

## ○リアスポイラー形状テールエンド

軽快な走り感を演出し、空力にも寄与するスポイラー形状。

## ○リアライセンスガーニッシュ

ピアノブラックで上質な仕上げ。



## ○LEDリアライセンスランプ

## ○安定感とワイド感を高めたリアまわり

キャラクターラインを境に大きく張り出させたリアフェンダーと、しっかりと厚みを持たせたロアボディで安定感とワイド感を強調。

## ○LEDリアコンビネーションランプ

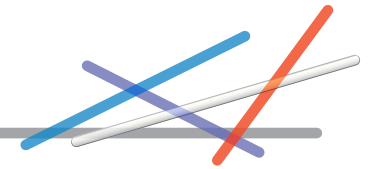
テールゲートにまでレンズを配した上質な表現。テール&ストップランプにLEDを採用。





# 洗練と上質で上級志向にお応えする15X。 精悍さを増し圧倒的な走りの良さを主張するRS。

15Xは、ダウンサイジングのニーズが高まる時代の中で、上級クラスを知るお客様にも満足いただける洗練されたデザインを追求。RSは、精悍なフロントグリルとエアロパーツで卓越した走りを主張しました。



# 国内最高※の燃費性能にふさわしく、 先進さとクリーンさを際立たせたHYBRID。

※ 2013年8月現在。ガソリン乗用車（プラグインハイブリッド車を除く）。Honda調べ。



「子供たちに青空を」を合い言葉に、環境性能の向上に取り組むHondaの姿勢を表すブルーモチーフを随所に採用。テールゲートスポイラーやホイールキャップは空力性能を高める専用デザインとし、燃費性能を徹底追求しています。

## ● HYBRID専用フロントグリル(ブルークロームメッキ)

アクリルプレート裏面塗装に高輝度のミラーインクを採用。奥からクロームメッキが浮き上がるような新表現のプレートとブルーを用いたメッキバーで先進感をより強く表現。



Photo:HYBRID-Lパッケージ(FF)  
ボディカラーはビビッドスカイブルーパール

## ● HYBRID専用デザインヘッドライト ブルーメッキを施した専用デザイン。



## ● HYBRID専用デザイン15インチスチールホイール用 フルホイールキャップ

空力性能に有利なレイヤードフィン形状の2色ハイブリッドホイールキャップを専用設計。

## ● HYBRID用テールゲートスポイラー

Cd値の低減に効果の高い専用形状で燃費性能を向上。



## ● リアライセンスガーニッシュ

クリーンで上質なクロームメッキ仕上げ。

## ● LEDリアライセンスランプ

## ● HYBRID専用LEDリアコンビネーションランプ

クリアレンズの内側にブルーメッキを施した専用デザイン。テールランプは導光チューブを用いたライン表現のLEDとし先進感とクリーンイメージを強調。



# 広さと爽快さをそのままに、上質さと運転の楽しさを高めた ソフィスティケイテッド・フューチャリスティック・コクピット。

歴代フィットが培ってきた広く爽やかな室内をさらに価値あるものとするために、コンパクトカーの枠を超えたインテリアデザインを目指しました。「EXCITING H DESIGN!!!」の考え方のもと、「ソフィスティケイテッド・フューチャリスティック・コクピット」をコンセプトに定め、未来的で、なおかつ運転に集中できるコクピット空間を追求。そのうえで、開放感のある助手席やロングドライブでも快適なリア席など、それぞれの席に求められる機能と価値を徹底的に高めました。



## 「High Tech.」を具現化した先進インターフェース

先進技術を採用してメーターやスイッチ類をデザイン。ナビゲーションシステム※1やフルオート・エアコンディショナー※2のスイッチに静電式タッチパネルを採用しスマートフォン同様の直感的な操作性を実現。フラッシュサーフェス化を徹底することで上質な見え方も追求しました。



※1 タイプ別メーカーオプション。 ※2 タイプ別設定。

## 「High Tension」を追求したコクピット空間

センターパネルをドライバー側に傾けるとともに、瞬間認知・直感操作の考え方を徹底し、運転に必要な機能を見やすく使いやすい位置にレイアウト。心を昂ぶらせるスポーティーなコクピット空間を創出しました。

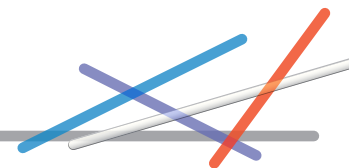


## 素材感を重視し「High Touch」を実現

シンプルでクリーンな線と面で爽快さを演出するとともに、素材感を重視して細部まで丁寧につくり込みました。上級クラスからの乗り換えでも満足いただける快適性と上質さを全席で実現しています。



# ドライバーオリエンテッドなコックピットと、爽快・安心の助手席。 機能と上質を徹底的に高めたフロント席まわり。



運転に集中できるコックピット空間を創出するとともに、爽快感と安心感を両立するインストルメントパネルのあり方を追求。そのうえで、目に入る部品の1つひとつ、手に触れる素材の隅々にまで心を配り、コンパクトカーの新たな基準を指し示す高いクオリティーを実現しました。

## 爽快な視界と安心感のあるインパネ造形

インストルメントパネルをクリーンな面で造形するとともに、ワイパーの停止位置をフロントフードより下に設定。さらに、ドアミラーの取り付け位置変更によりフロントクォーターウィンドウの樹脂部品を廃止するなど、視覚的なノイズを最小化することですっきりとした視界を実現しました。



## 高品位な加飾づくり

加飾は、形状を吟味するとともに質を高めることを追求しました。助手席インパネミドル部にはソフトパッドパネル\*を採用。ステッチ表現を施し手縫いのようなリアルさで革の風合いを再現し、ロアパネルのシルバー加飾で精悍に引き締めました。また、ピアノブラック塗装と高輝度シルバー塗装を要所に用いることで、造形の中で1つひとつの加飾が高品位に主張するデザインとしています。



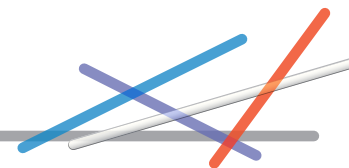
## 質感と操作性を追求した操作レバー

それぞれのタイプに適した操作性とデザインを追求。中でも、Hondaの量産車として初めてSBW(シフト・バイ・ワイヤ)を採用したHYBRIDには、先進的な流麗デザインの専用シフトレバーを装備しました。スイッチ感覚の軽い操作でシフトチェンジが行えます。



※タイプ別設定。

# 毎日の運転でもロングドライブでも、全員が快適にすごせるよう、すべてのシートの座り心地と上質感を高めました。



シートは、快適な乗り心地と安心感のあるホールド性を追求。そのうえで、タイプごとに選りすぐった上質なファブリック素材を採用し個性を際立たせました。

## 座り心地と振動吸収性を向上させたフロントシート

フロントシートは、ミドルクラス※に採用しているフレームをベースに設計。肩まわりの開放感と腰まわりのサポート性を兼ね備えたデザインとしました。さらに、背もたれのワディング層（低密度ウレタン）を厚くし、座り心地と振動吸収性を向上させています。



## 快適な着座姿勢のリアシート

リアシートは、座面を約16mm延長するとともに腿下高さを低く設定し、セダンライクな着座姿勢を実現。大幅にゆとりを拡大した足元空間と合わせ、長距離の移動でも疲れの少ないリア席としています。



■リア席着座姿勢比較図

## タイプごとに専用シートファブリックを採用

### 13G (左写真)

「精緻」をテーマに、メイン材には織物調のしっかりとした柄を施し、サイド材にははっきりしたソフトウィーブを採用。柔らかく上質な触感で、汚れにくさにも配慮しています。



### 15X

「洗練」をテーマに、縦ストライブを基調としたソフトウィーブの専用表皮を採用。凹凸感をしっかりと表現しながら、ソフトな手触りで上質感と快適さを提供します。



### RS

「躍動」をテーマに、かっちりした印象のブラック表皮に大胆なジオメトリック柄のオレンジステッチを施し、スポーティさを強調しました。



### HYBRID

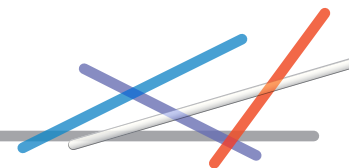
「先進」をテーマに、スムーズなソフトウィーブを採用。メイン材にはエンボスプリントを施し光沢感と柔らかさを兼ね備えた新しい質感を実現しました。



15X/HYBRID・Lパッケージ装着車  
センター部にファブリック、サイド部に柔らかく質感の高いレザー調素材〈プライムスムーズ〉を採用したコンビシートを用意しました。

※当社2.0～2.4Lクラス。 ●数値は従来モデル比。 Photo:13G・Fパッケージ(FF)インテリアカラーはブラック。

# 快適で楽しいドライビングのために、 瞬間認知・直感操作を突き詰めた先進インターフェース。



メーターは、運転に必要な情報が素早く確認できるよう、機能ごとにゾーニング。操作系に静電式タッチパネルを採用し先進的でスマートな操作性を実現しました。

## 視認性を高めた常時発光3眼メーター

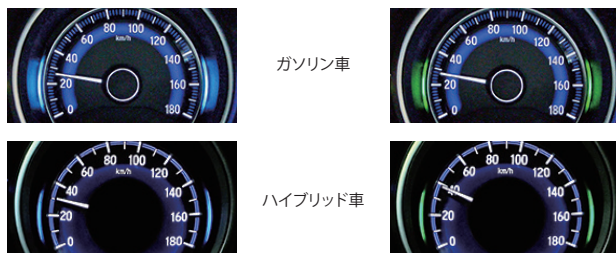
目盛りや数字を大きくし視認性を高めたスピードメーターを中心に、ブルー基調のクリーンなデザインで先進性を表現しました。インフォメーションディスプレイは、スピードメーターから独立させて大型化し、時計や外気温\*1を常に表示しながら、瞬間燃費などさまざまな情報を確認することができるようにしました。照明色の変化によってエコドライブ度を知らせるアンビエントメーターも備えています。



RSロゴ入りメーター

### ■アンビエントメーター

燃費の良い運転になるほど照明がブルーからグリーンに変化。



ガソリン車

ハイブリッド車

燃費良

\*1 13G (SMT) の場合、時計のみとなります。

## HYBRID専用デザインメーター

文字盤の奥にブルーリングが浮かんで見える、先進立体表現の大径スピードメーターを中心に、水平基調のバーと計器類を左右にレイアウト。左側ではパワー/チャージメーターなどを表示。右側のマルチインフォメーション・ディスプレイでは、ハイブリッド車ならではのエネルギーフローやナビ情報\*2、燃費の良い運転をアシストするECOドライブディスプレイなど、さまざまな情報を表示します。



### ■マルチインフォメーションディスプレイ表示例



ウエルカム画面

エネルギーフロー

ナビ情報

ECOドライブディスプレイ

ecoスコア

SPORTメーター(エンジン回転計)

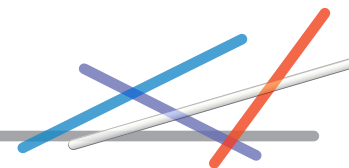
## スマートな直感操作を実現する静電式タッチパネル

ナビゲーションシステムとフルオート・エアコンディショナーに静電式タッチパネルを採用。タップ、フリックなど、スマートフォン感覚の軽いタッチで直感的な操作を可能にしました。フラッシュユーザーフェイスのデザインですっきりとした上質な見え方を実現。皮脂などが目立ちにくいアンチグレア(反射防止)処理も施しています。



\*2 メーカーオプションナビ装着時。

# 使われ方を丁寧に検証し、 より便利に進化した多彩な収納スペース&インテリア装備。



実際の使われ方を検証し、普段よく出し入れする物、収納したままの物など、用途に応じた最適な収納を追求。容量のみならず、出し入れのしやすさや置いた荷物の座りの良さにも配慮しました。また、プッシュエンジンスタート/ストップスイッチを採用するなど、装備も充実させています。

## 収納スペース



アームレスト付センターコンソールボックス (タイプ別設定)

シートのサイド材と同じファブリックを採用し、ひじを掛けた際の心地良さを向上。ボックスはタブレット端末が収納できる容量を確保しています。



フロントコンソールボックス



グローブボックス

幅と奥行きを拡大。取扱説明書などを固定できるバンドを装備しました。



ドリンクホルダー (運転席)

可変式とし使い勝手を向上。最小時はチケットやスマートフォン、最大時はLサイズのカップが置けます。



ボトルホルダー (フロント席左右ドア)



ボトルホルダー (リア席左右ドア)



シートバックポケット (助手席)

## インテリア装備



Hondaスマートキーシステム (タイプ別設定)



パドルシフト (タイプ別設定)



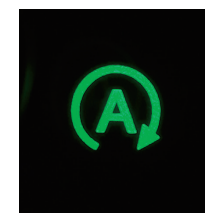
プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ (ガソリン車)



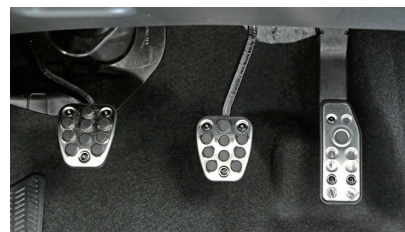
パワースイッチ (ハイブリッド車)



エコアシスト (ECONモード、コーチング機能、ティーチング機能)



アイドリングストップシステム

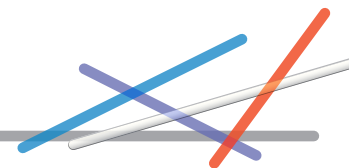


ステンレス製スポーツペダル (RS/6MT)



本革巻ステアリングホイール (タイプ別設定)

# 取り回しのしやすいサイズを守りながら、想像を超える広さとかつてない快適さを実現。



センタータンクレイアウトを活かした高効率なパッケージングにより、従来モデルを超える圧倒的な空間価値を実現。中でもリア席は、ゆとりの居住性を獲得。パーソナルユースからファミリーユースまで幅広いお客様に満足いただけます。

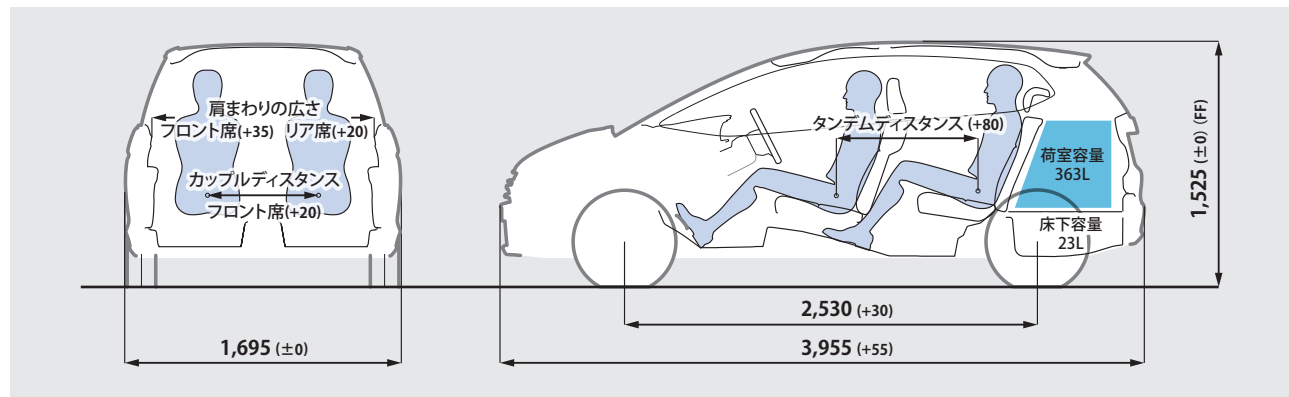
## 座った瞬間にわかる圧倒的な広さと快適さ

リア席は、タンデムディスタンスを80mm拡大し圧倒的な広さを実現しました。ホイールベースを30mm、全長を55mm延長したうえで、リアサスペンションの前後長短縮やリアホイールアーチフランジの極小化などにより、ホイールベース延長分を上回るゆとりを獲得しています。

また、従来モデルと同じ全幅としながら、ドアライニングの形状やサイドウィンドウの配置を工夫することで横方向の空間を拡大。フロント席は、カップルディスタンスを20mm広げながら、肩まわり空間も35mm拡大し、快適なパーソナル空間を実現しました。リア席肩まわり空間も20mm拡大しています。

● 数値はすべて従来モデル比。

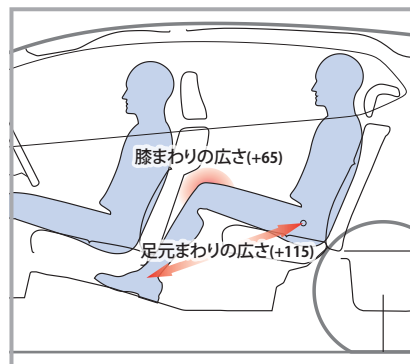
■パッケージング図



● ( )内は従来モデル比。 ● 単位=mm 数値はすべてHonda測定値。 荷室容量はすべてVDA方式によるHonda測定値。

## ゆったり快適に座れるリア席

タンデムディスタンスの拡大により、従来モデルに対し、膝まわりの広さを65mm、足元まわりの広さを115mm拡大。圧倒的な快適性を実現しました。



## リア席使用状態でも圧倒的に積める荷室空間

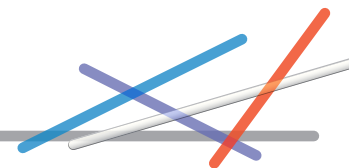
リア席空間を広げながらも、テールゲートの薄型化などにより363Lの荷室容量を確保。リア席使用状態でスーツケース4個<sup>※1</sup>を積むことができます。床下にも23Lの収納スペース<sup>※2</sup>を備えています。



※1 サイズや形状によっては積載できない場合があります。 ※2 ガソリン車の場合。4WD車は床上363L、床下12L、HYBRIDは床上のみの314Lとなります。

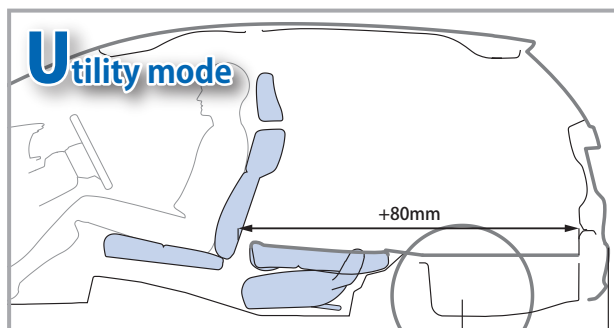


# さらに広く、もっと使いやすくなった フィットならではの多彩なシートアレンジ。

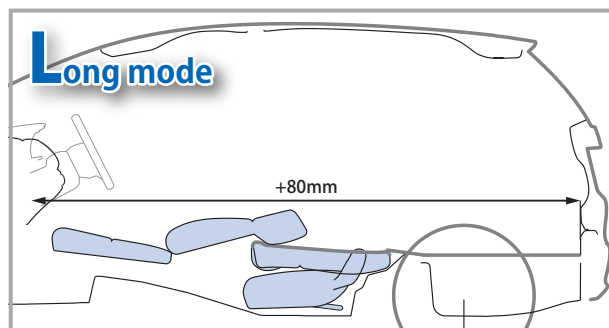


ホイールベースの延長とリア席の後方配置により、リアまわりの空間を大幅に拡大。シートアレンジ各モードでの広さと使いやすさを高めるとともに、上質な操作感のダイブダウン機構を新開発するなど、独自のULTR SEAT(ウルトラシート)※1をさらに進化させました。

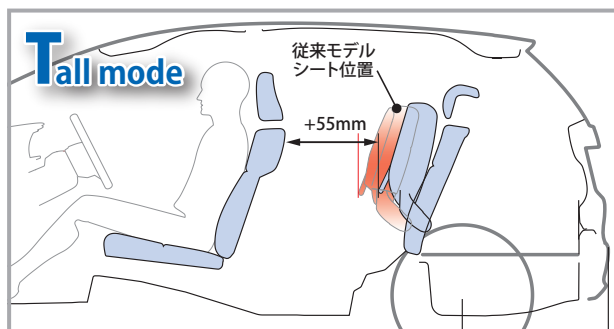
## 格段に進化した ULTR SEAT (ウルトラシート)



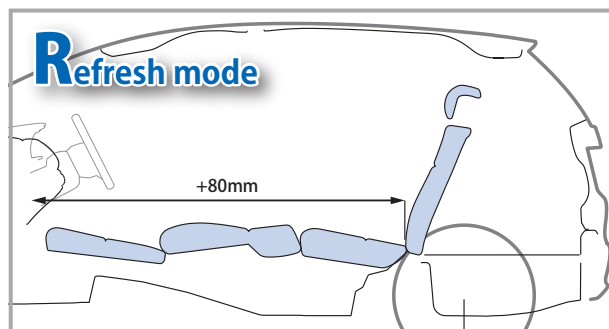
**●ユーティリティー・モード**  
従来モデルに対し荷室長を80mm拡大。圧倒的な奥行きと高さで2人掛けソファや50インチテレビの縦置き積載も可能です※2。



**●ロング・モード**  
ロング・モード時の有効スペース長も、従来モデルに対し80mm拡大。長尺物が収納でき、趣味に買い物に活躍します。

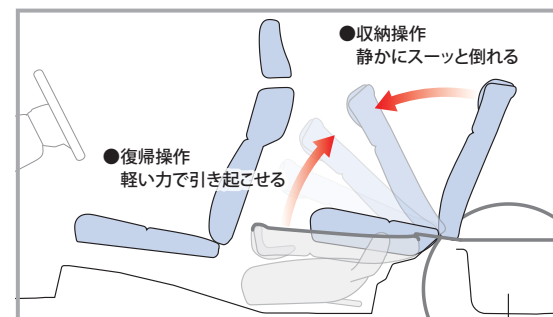


**●トール・モード**  
チップアップ時のシート座面位置を従来に対し55mm後方に移動。背高荷物もゆとりを持って積めるようにしました。



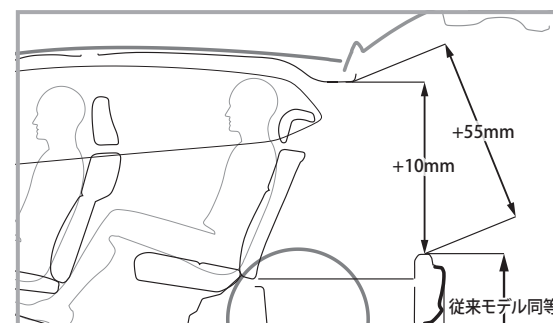
**●リフレッシュ・モード**  
足を伸ばして休めるリフレッシュ・モードも、従来モデルに対し80mm延長。これまで以上にのびのびとくつろぐことができます。

## 新ダイブダウン機構(15X)



ダンパーとスプリングを内蔵したダイブダウン機構を新たに開発し15Xのリアシートに採用。収納時は背もたれがゆっくり静かに倒れ、復帰時は軽い力でスムーズに引き起こせます。

## 積み降ろししやすい大開口テールゲート



テールゲートの開口をさらに広げました。従来モデルと同等の地上高と全高を守りながら、開口長を55mm、開口高を10mm拡大し、高さのある荷物をより容易に積み降ろしできるようにしました。

●数値はすべて従来モデル比。 ※1 13Gのパッケージオプション非装着車とHYBRIDのパッケージオプション非装着車はリア席シートバック一体可倒式となります。 ※2 サイズや形状によっては積載できない場合があります。

# 新開発の5色と新採用の1色を含む全11色のボディカラーで、お客様1人ひとりの個性にフィット。



## Newボディカラー

- **ビビッドスカイブルー・パール (HYBRID専用色) (新開発)**  
晴れやかな青空をイメージさせるライトブルー。パールを用いながらソリッドな雰囲気を残し、ハイブリッド車にふさわしいクリーンイメージとスポーティーさを表現。
- **アトラクティブイエロー・パール (新開発)**  
いつでも人目を惹く高彩度でビビッドなイエロー。青緑味を加えて先鋭的な印象を与え、新しさと元気を表現。
- **ティンテッドシルバー・メタリック (新開発)**  
光の当たり方や見る角度で色が変化する光輝材を配合し、赤味を帯びたシルバーから緑味を帯びたシルバーにカラーシフト。先進性や都会的なスタイリッシュさを表現。
- **ライトベージュ・メタリック (新開発)**  
ほんのりとピンク色を感じさせる、やさしいベージュ。素肌のニュアンスで、ナチュラルさや知性をさりげなく表現。
- **プレミアムノーザンライツバイオレット・パール (15X専用色) (新採用)**  
光の当たり方や見る角度で色が変化するクロマフレア®を配合し、青味を帯びた紫から赤味の強い妖艶な紫に変化。深みのある質感にこだわった大人のカラー。

## ボディカラー／インテリアカラー組み合わせ表

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		ビビッドスカイブルーパール	アトラクティブイエローパール	プレミアムホワイトパール	ミラノレッド	ライトベージュメタリック	ティンテッドシルバーメタリック	ブリリアントスポーツブルーメタリック	プレミアムノーザンライツバイオレットパール	アラバスターシルバーメタリック	クリスタルブラックパール	サンセットオレンジII
タイプ	インテリアカラー											
13G (各パッケージを含む)	ブラック		●	●	●	●	●	●		●	●	
15X	アイボリー   ブラック		●   ●	●   ●	●   ●		●   ●	●   ●	●   ●	●   ●	●   ●	
15X・Lパッケージ	ブラック (コンビシート)		●	●	●		●	●	●	●	●	
RS	RSブラック		●	●	●		●	●	●	●	●	●
HYBRID (Fパッケージを含む)	ライトグレー   ニュアンスブラック	●   ●	●   ●	●   ●	●   ●	●   ●	●   ●	●   ●		●   ●	●   ●	
HYBRID・Lパッケージ	ブラック (コンビシート)	●	●	●	●	●	●	●		●	●	
HYBRID・Sパッケージ	RSブラック	●	●	●	●	●	●	●		●	●	

# 「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を投入し、全パワートレインを刷新。 クラス最高水準の優れた燃費性能と運転する楽しさを、これまでにない高次元で両立。



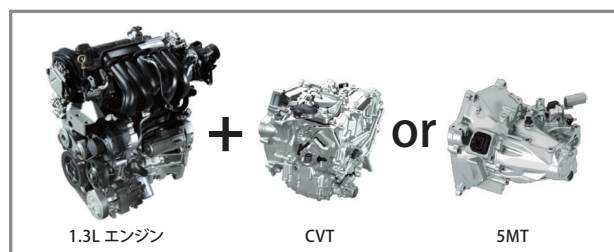
Hondaの新世代パワートレイン「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を惜しみなく投入し、圧倒的に進化させました。全エンジンをDOHC化しVTECとVTCを採用。各パワートレインの狙いに合わせて、アトキンソンサイクルと直噴技術を使い分けるとともに最適なトランスミッションを組み合わせ、さらに、アイドリングストップシステムを採用することで、クラス最高水準の燃費性能と運転する楽しさを高次元で両立させました。

**EARTH DREAMS**  
TECHNOLOGY

## □ 13G

1.3L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン  
+  
CVT / 5MT

1.3Lエンジンは、DOHC化するとともにVTECとVTCを採用し、アトキンソンサイクルによる低燃費運転と高出力運転を両立。CVTは、軽量コンパクト化に加え、レシオレンジを拡大しながら伝達効率を大幅に向上。燃費と走りを高次元で両立したハイバランスパワートレイン。



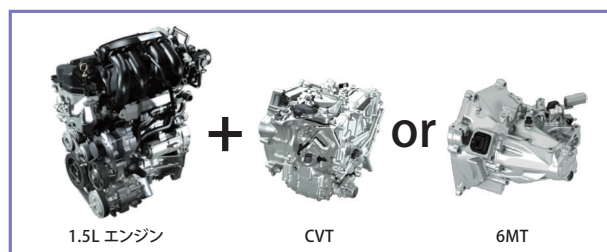
□最高出力  
**73** kW [100PS] / 6,000rpm  
□最大トルク  
**119** N・m [12.1kgf・m] / 5,000rpm  
□JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)  
**26.0** km/L 13G (FF/CVT)

■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。  
■JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

## ■ 15X ■ RS

1.5L 直噴 DOHC i-VTECエンジン  
+  
CVT / 6MT

1.5Lエンジンは、DOHC、VTEC、VTCに加え、直噴技術によって圧倒的なハイパワーを達成。1.5Lエンジンに最適化したCVT、6速MT (RS) との組み合わせにより、力強い加速と上質なフィールを実現したパワートレイン。

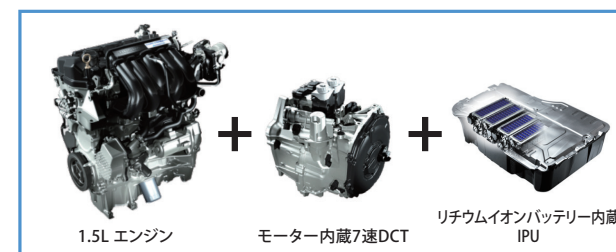


□最高出力  
**97** kW [132PS] / 6,600rpm  
□最大トルク  
**155** N・m [15.8kgf・m] / 4,600rpm  
□JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)  
**21.8** km/L 15X (FF/CVT)

## ■ HYBRID

SPORT HYBRID i-DCD (インテリジェント・デュアル・クラッチ・ドライブ)  
1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン  
+  
高出力モーター内蔵7速DCT<sup>※1</sup>  
+  
リチウムイオンバッテリー内蔵IPU<sup>※2</sup>

1.5Lエンジンと高出力モーター内蔵7速DCTなどを高効率に融合した1モーターハイブリッドシステム。36.4km/L<sup>※3</sup> (JC08モード) という国内最高<sup>※4</sup>の低燃費を達成し、同時に、従来モデルを超える力強い加速Gと、リズムカルで伸びのある加速感により、FUNな走りを実現したパワートレイン。



□システム最高出力  
**101** kW [137PS]  
□システム最大トルク  
**170** N・m [17.3kgf・m]  
□JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)  
**36.4** km/L (FF)

※1 Dual Clutch Transmission (デュアル・クラッチ・トランスミッション) ※2 インテリジェントパワーユニット  
※3 国土交通省審査値 ※4 2013年8月現在。ガソリン乗用車(プラグインハイブリッド車を除く)。Honda調べ。

# 燃費と走りを高次元で両立した、 1.3L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン。

圧縮比よりも膨張比が大きくなるアトキンソンサイクルは、熱効率に優れ燃費向上に大きく貢献する一方、高出力化が困難という課題を抱えていました。新エンジンでは、DOHC、VTEC技術をベースに、VTCを電動化して採用。2つの可変バルブ機構により吸気バルブを最適にコントロールすることで、13.5という高圧縮比を実現すると同時に、アトキンソンサイクル運転での低燃費運転と加速時の力強い走りを両立しました。

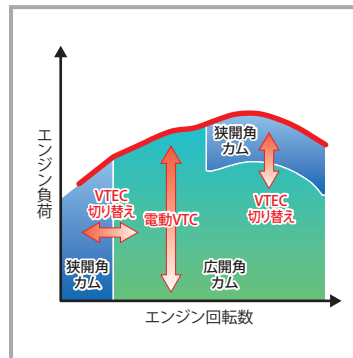
## VTEC+VTCによるアトキンソンサイクル運転

走行状況に応じて異なるカムを使い分けるVTECと、バルブ位相を連続的に変化させる電動VTCを吸気側に採用。VTECの広開角カムによって、圧縮比よりも膨張比が大きくなるアトキンソンサイクルを実現します。さらに、VTCがバルブ位相を最適に制御することで効果を向上。VTECによってアトキンソンサイクルを実現したことで、VTC単独の場合に比べ、そのメリットを最大限まで引き出し、クラス最高水準の燃費性能を達成しました。

### ●VTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)

バルブを開いている時間が長くリフト量も大きい広開角カムと、一般的なバルブ開閉タイミングとリフト量である狭開角カムを持つVTEC機構を採用。広開角カムによって吸気バルブを遅く閉じることで、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、圧縮比よりも膨張比が大きくなるアトキンソンサイクルを実現します。高い燃焼安定性が求められる低回転域や最高回転域では、VTECは狭開角カムを用いてエンジンを運転し力強いトルクを発生。これらにより、優れた燃費性能と爽快な走りを高次元で両立させました。

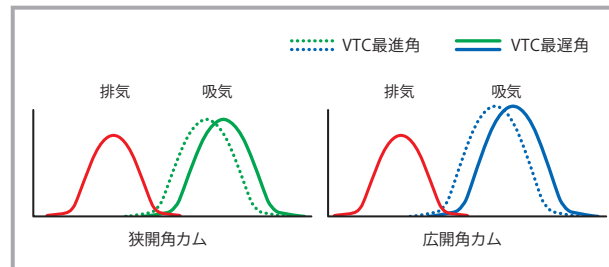
■バルブコントロールイメージ図



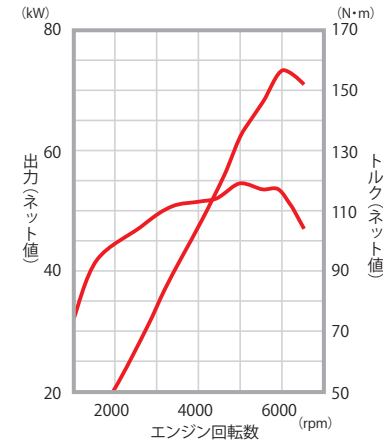
### ●電動VTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)

バルブ位相を連続的にコントロールするVTCを電動化して採用。アトキンソンサイクル運転時には、バルブの閉じタイミングを遅らせることで効果を高め、また、高出力運転時には、バルブオーバーラップが大きくなるよう制御することでノッキングを防止するなど、運転状況に応じてバルブタイミングを最適に制御します。電動化したことで、油温が低い状態からきめ細やかなバルブコントロールを可能とし、エンジン始動直後のトルク向上、アイドルストップからの再始動におけるデコンプ（始動トルクを軽減するための圧抜き）、排出ガスクリーン化などを実現しました。

■バルブリフト特性説明図



■エンジン性能曲線図



□最高出力	73kW[100PS]/6,000rpm	□JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)	26.0km/L	13G(FF/CVT)
□最大トルク	119N・m[12.1kgf・m]/5,000rpm			

## クールドEGR(排出ガス再循環)システム

燃焼済みのガスを吸気の一部として再循環させ、排出ガス中のNOxを低減させるEGRシステムに、EGRクーラーを採用しました。燃焼済みのガスを100℃程度まで冷却することで高負荷時に発生しやすくなるノッキングを防止するとともに、冷却損失を低減。また、より多くの排出ガスを吸気に循環させることで、スロットルバルブを大きく開いておくことが可能になり、ポンピングロスの低減に大きな効果を発揮します。

## キャパシタ電源アイドルストップシステム

(1.3Lエンジン車 FF/CVT)

充放電抵抗の小さいキャパシタをアイドルストップ用の蓄電装置に採用し低燃費化を徹底しました。

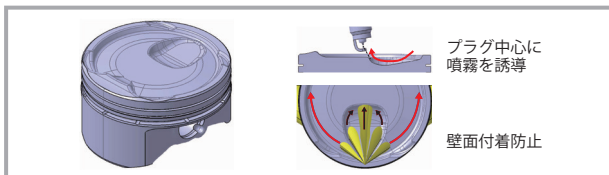
# 力強い走りとお質なフィールを兼ね備えた 1.5L 直噴 DOHC i-VTECエンジン。

直噴技術は、燃料をシリンダー内に直接噴射することで混合気温度を低減しノッキングタフネスを高めます。これにより、11.5の高圧縮比を実現するとともに吸気酸素密度を向上。高出力化に大きく貢献します。新エンジンは、DOHC、VTEC、VTCとともに、この直噴技術を採用することで燃焼効率を大幅に向上。従来エンジンに対し最高出力を約10%高め、圧倒的なハイパワーで走る楽しさを際立たせました。

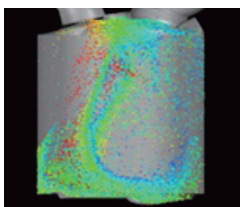
## 理想的な成層燃焼と均質燃焼を実現

直噴エンジンでは、始動直後の燃焼促進と暖機後の燃焼最適化が課題となります。新エンジンでは、ピストン頭部のキャビティ(くぼみ)により、混合気を点火プラグ近傍に集中させ、エンジンが冷えた状態での成層燃焼を実現。また、ピストン頭部外周の形状を工夫し、シリンダー側壁への燃料付着を防止しました。暖機後の均質燃焼においては、マルチホールインジェクションによる燃料微粒化と、インテークポートの形状最適化による高タンブル生成により、理想的な均質燃焼を実現しています。

### ■キャビティ付きピストン



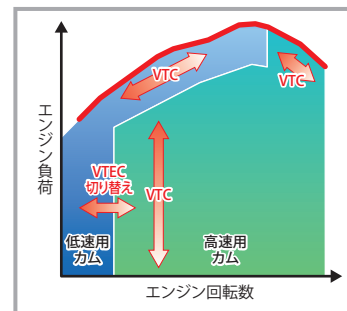
### ■高タンブル流生成イメージ



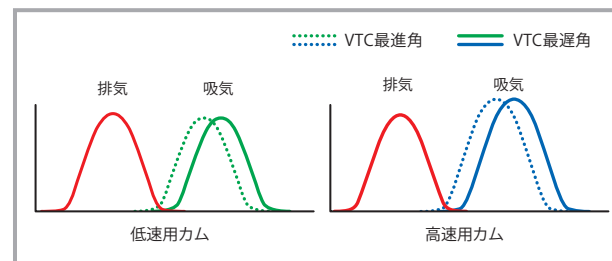
## 高出力・大トルクを追求したバルブコントロール

胸のすく走りを求め高出力型のVTEC機構を採用。低速域ベストな低速用カムと、バルブを開いている時間が長くリフト量も大きい高速用カムによって全域で優れた吸気効率を実現します。さらに、VTCがトルクベストとなるようバルブタイミングを緻密に制御。バルブオーバーラップ量の増大によって排気効率を向上させるなど、高精度のバルブコントロールにより全域にわたって力強い走りを実現しました。

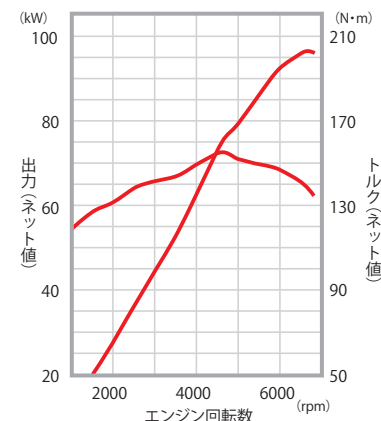
### ■バルブコントロールイメージ図



### ■バルブリフト特性説明図



### ■エンジン性能曲線図



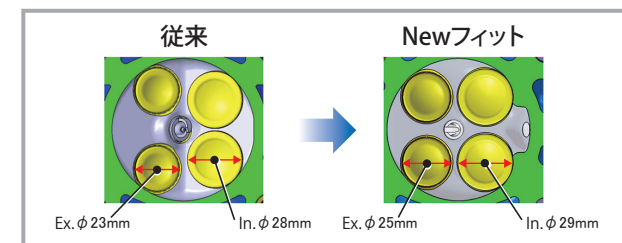
□最高出力  
**97 kW [132PS] / 6,600rpm**

□JCO8モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)  
**21.8 km/L** 15X (FF/CVT)

□最大トルク  
**155 N·m [15.8kgf·m] / 4,600rpm**

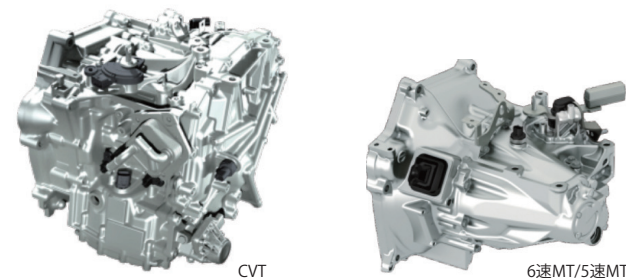
## バルブ径の拡大

小径ボアとしながら、インジェクターのサイド配置と小径点火プラグの採用により、吸気バルブ、排気バルブともに径を拡大。吸気効率の向上とポンピングロスの低減により出力をさらに向上させました。



# 操る楽しさと燃費性能を高次元で両立したCVT。 スポーティー感を高めた6速MT、スムーズさを増した5速MT。

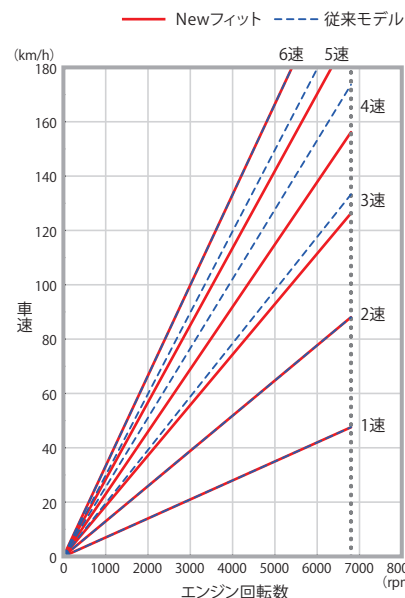
操る楽しさと燃費性能を高次元で両立するコンパクトクラス用CVTを新たに開発。マニュアルトランスミッションは細部にわたるリファインによって、6速MTではスポーティーさを、5速MTでは扱いやすさを、それぞれ向上させました。



## マニュアルトランスミッション

従来骨格をベースに細部までリファインしました。6速MT (RS/FF)は、大幅に出力アップした1.5Lエンジンの魅力を余すところなく楽しんでいただくために、従来6速MTに対し3～5速をローレシオ化。中・高速走行時の加速性能を向上させました。チェンジフィールにおいては、6速MTは少ない操作でカチッと決まるスポーティーフィールを向上。5速MTはスムーズで操作しやすいフィールとしています。

■6速MT車速線図



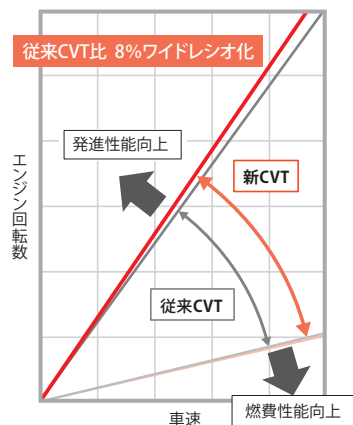
## CVT

スムーズで力強い加速を生むトルクコンバーター付CVTを骨格から見直し、コンパクトクラス用CVTを新たに開発。レシオレンジを拡大しながら伝達効率を大幅に高め、従来CVTに対し約5%※の燃費向上を達成しました。また、DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) との高精度な協調制御「G-design Shift」により爽快でスポーティーなドライブフィールを実現しています。

### ●燃費向上技術

新開発の高強度ベルトや摩擦係数の高い専用オイルの採用により動力伝達効率を向上。プーリー作動油圧を低減することでプーリーシャフトの小径化を実現し、レシオレンジを約8%拡大しました。これにより、燃費を向上させるとともに、ワイド化したレシオレンジを主にロー側に活かすことで発進駆動力を増強。爽快でスポーティーなドライブフィールを実現しています。また、オイルポンプの容量最適化や低フリクションタイプベアリングの採用、オイル攪拌抵抗の低減などにより低フリクション化を徹底し燃費向上を図りました。

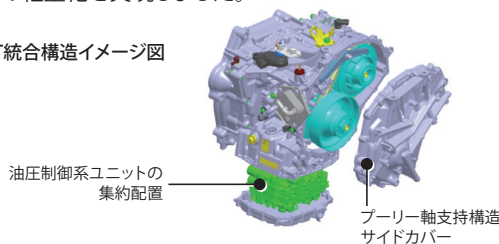
■レシオレンジ比較図



### ●軽量・コンパクト化技術

従来は別体であった油圧制御系部品をユニット化し、オイルパン下に集約。サイドカバーをプーリー軸支持構造としたほか、プーリーシャフトの小径化やプーリーの薄肉化などにより小型化し、10%の軽量化を実現しました。

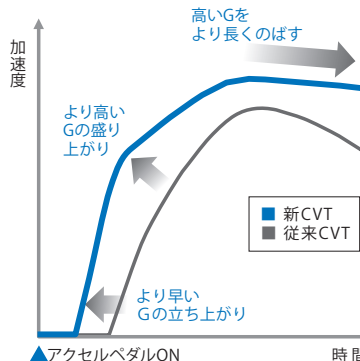
■CVT統合構造イメージ図



### ●スポーティーなドライブフィールを生む「G-design Shift」

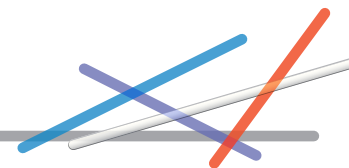
ドライバーの期待に応える加速感を提供するために、DBWによるスロットル制御とCVTの変速・油圧制御を高精度で協調。発進加速時やキックダウン時の応答性を高めることで、タイムラグの少ない俊敏な加速を実現するとともに、アクセル開度に応じた加速G特性をきめ細やかにデザインすることで、スムーズで伸びのある加速感を提供します。

■「G-design Shift」キックダウン特性



※ Honda 当社比。

# 圧倒的な燃費性能と新たな走りの楽しさを追求する、 Honda「SPORT HYBRID※1」シリーズ



「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」という名前には、私たちが守るべき地球環境と、走る喜びとしての夢を両立させる技術であること、という意味が託されています。その思想のもとで、クルマの特性に合った3つの「SPORT HYBRID」を開発し、それぞれが圧倒的な燃費性能と新たな走りの楽しさを追求しています。

- 小型車に最適な1モーターの軽量コンパクトなハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD」
- 中型車に最適な2モーターを採用した世界最高効率※2の「SPORT HYBRID i-MMD」
- 大型車に最適な3モーターを採用して左右の駆動力を自在に制御する「SPORT HYBRID SH-AWD」

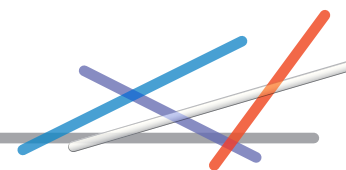
「SPORT HYBRID」第2弾としてフィットが搭載する「SPORT HYBRID i-DCD」は、Hondaが長年培ってきた1モーターハイブリッドを、まったく新しいカタチに進化させたハイブリッドシステム。7速DCT※3によりエンジンとモーターの接続・切断制御を可能とし、国内最高※4の燃費性能と、全域におけるレスポンスの良い走りを実現しました。

## ■ Hondaの目指す新しい方向性



※1 「SPORT HYBRID」ネーミングの由来 = EARTH DREAMS TECHNOLOGYとして、Hondaが先駆ける新しいハイブリッドシステムの総称をSPORT HYBRIDと名付けました。 ※2 Honda調べ、プラグインハイブリッドは除く(2013年7月現在)。  
 ※3 Dual Clutch Transmission (デュアル・クラッチ・トランスミッション)。 ※4 2013年8月現在。ガソリン乗用車(プラグインハイブリッド車を除く)。Honda調べ。

# 従来ハイブリッドシステムの軽量・コンパクトさを継承しながら、国内最高※の燃費性能と力強い加速を実現。



Hondaは、燃費に優れたハイブリッド車をより多くのお客様にお乗りいただくために、コンパクトクラスに最適な1モーターハイブリッドシステムの進化に取り組んできました。その中で、エンジンとモーターを状況に応じて最も効率良く活用できるシステムを追求。国内最高※の燃費性能と従来モデルを超える力強い加速G、そして、リズムカルで伸びのある加速感を実現する「SPORT HYBRID i-DCD」を完成させました。

## 基本構造

1.5Lエンジン、高出力モーター内蔵7速DCT、そして、高性能リチウムイオンバッテリー内蔵IPUを高効率に融合。走行状況に応じてエンジンとモーターを接続・切断することで、モーターのみの「EVドライブ」、エンジンとモーターの「ハイブリッドドライブ」、エンジンのみの「エンジンドライブ」という3つの走行モードを自動的に選択します。1モーターでありながら、エンジンを切り離して走ることでモーターのみのEV走行を実現。減速時もエンジンを切り離し効率的な電力回生を行います。さらに、電力回生効率を高める電動サーボブレーキシステムと、エンジン負荷を低減するエアコン用フル電動コンプレッサーなどを採用し、従来のIMAハイブリッドシステムに比べ、35%以上の燃費性能向上を達成しました。

### ●1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

走行状況に応じて通常運転とアトキンソンサイクル運転を切り替える、SPORT HYBRID i-DCDに最適化したエンジン。



### ●リチウムイオンバッテリー内蔵IPU

高出力・大容量のリチウムイオンバッテリーを採用。EV走行領域を拡大し燃費を向上させるとともに、コンパクト化を徹底。



### ●高出力モーター内蔵7速DCT

モーターを7速DCTに内蔵。デュアルクラッチによりエンジンとモーターの接続・切断を可能にするとともに軽量・コンパクト化を実現。



### ●電動サーボブレーキシステム

油圧ブースター式に比べ回生領域が広く効率的に電力を回生。



### ●エアコン用フル電動コンプレッサー

アイドリングストップ時やEVドライブ時にもエアコンを稼働させ快適性を確保するとともに、エンジン負荷を低減し燃費に貢献。



※ 2013年8月現在。ガソリン乗用車(プラグインハイブリッド車を除く)。Honda調べ。



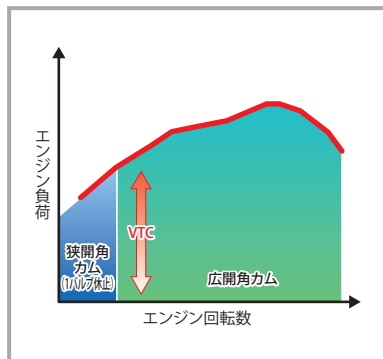
# SPORT HYBRID i-DCDに最適化した 1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン。

SPORT HYBRID i-DCD用エンジンは、高出力モーターとのベストマッチングを目指して開発しました。従来フィットHYBRIDに対し排気量をアップするとともに、DOHC、VTEC、VTCを採用。走行状況に応じて通常運転とアトキンソンサイクル運転を切り替えながら、モーターとの緻密な協調によって全域で優れた燃費性能とFUNな走りを実現します。

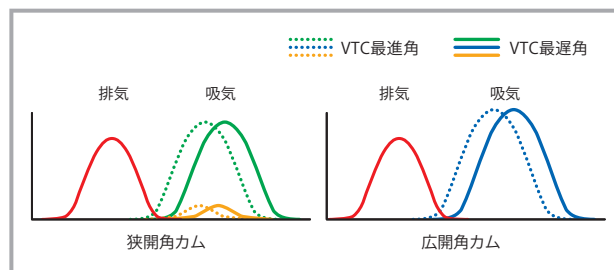
## モーター駆動とベストマッチングさせたバルブコントロール

1.3Lエンジンと同様にVTEC+VTCによってアトキンソンサイクルを実現。モーターとの緻密な協調により、広開角カムによるアトキンソンサイクル運転領域を最大化しました。狭開角カム運転には1バルブ休止機構を採用。高トルクをもたらすバルブタイミングとしながら、2つの吸気バルブの片側を休止することでシリンダー内に強いスワールを生成し、燃焼を安定化させるとともに、EVドライブモードからエンジンドライブモードに移行するときのエンジン始動性を向上させました。VTCは、VTECと協調してバルブ位相を最適に制御。さらに、クールドEGRを採用し、ポンピングロスの低減などによって、徹底的に燃費向上を図りました。

■バルブコントロールイメージ図

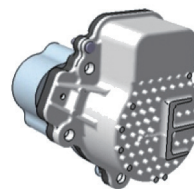


■バルブリフト特性説明図



## 電動ウォーターポンプの採用

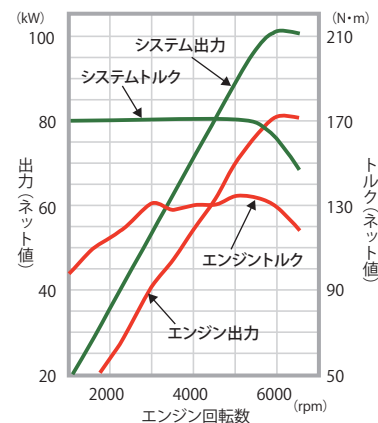
冷却水を循環させるためのウォーターポンプを電動化しました。冷却水の流量がエンジン回転数に依存しないため、より緻密なエンジン温度管理が可能となり、熱効率の向上に貢献します。また、エンジンの補機ベルトも不要になり、フリクション低減にも貢献します。



## クールドEGR（排出ガス再循環）システム

1.3Lエンジン同様にEGRクーラーを採用。ノッキングの防止や冷却損失の低減、ポンピングロスの低減に貢献します。

■エンジン性能曲線図



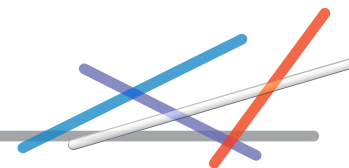
### エンジン単体性能

- 最高出力 **81** kW [110PS] / 6,000rpm
- 最大トルク **134** N・m [13.7kgf・m] / 5,000rpm

### システム性能

- 最高出力 **101** kW [137PS]
- 最大トルク **170** N・m [17.3kgf・m]
- JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値) **36.4** km/L (FF)

# デュアルクラッチの利点を最大限に活かし、 軽量・コンパクトな構造でモーターを内蔵した7速DCT。



マニュアルトランスミッションの構造を2つのクラッチによって自動変速化したDCTは、優れた伝達効率やダイレクト感のある加速など、マニュアルトランスミッションの利点をそのまま備えています。このDCTとモーターを組み合わせ、モーターをトランスミッション末端に配置。DCTクラッチがエンジンとモーターの接続・切断を兼ねる構造としました。また、ギア構造を工夫することで全長を短く抑えながら7速化を実現しています。

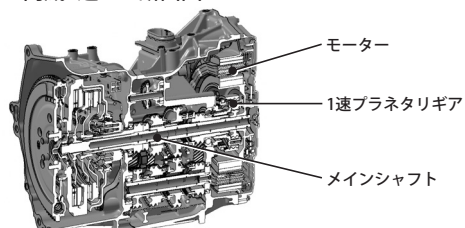
## 基本構造と動作

奇数段用と偶数段用の2系統のギアセットとクラッチを持ち、クラッチを交互に接続することで変速を行います。走行中、次のギアをスタンバイさせておくことで瞬時に変速することが可能。また、ギア同士をシンプルにかみ合わせる構造なため伝達効率が高く、燃費に有利なうえ、鋭いレスポンスやダイレクト感ある加速が得られます。SPORT HYBRID i-DCDでは、奇数段軸と偶数段軸を平行に並べた2軸構成とし、さらに、1速にプラネタリギアを採用することで全長を短縮。モーターは、高出力化しながらコンパクト化を徹底し、トランスミッションケースに内蔵可能としました。

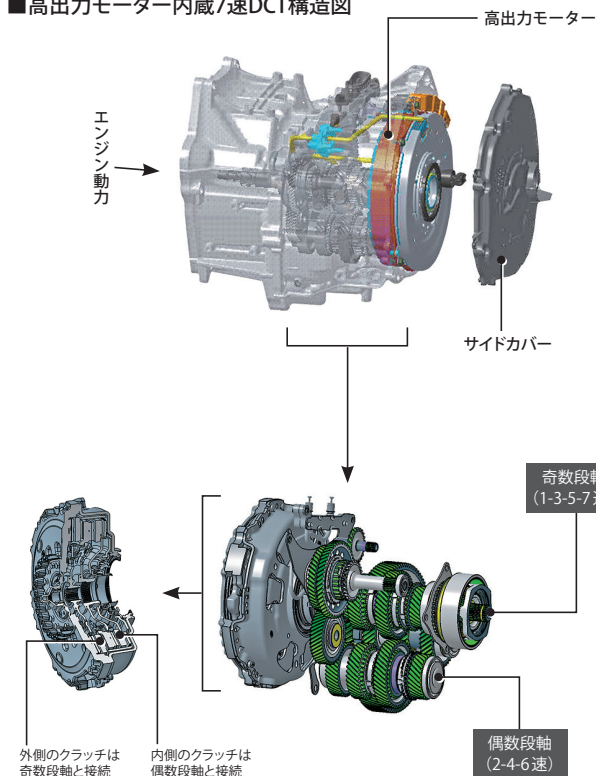
### ●モーター内1速プラネタリギアによる全長短縮

1速をプラネタリーギアとすることで常時噛合いギアに対して大幅にコンパクト化。モーター中央スペースへの配置を可能とし全長短縮に大きく貢献しました。

### ■高出力モーター内蔵7速DCT断面図

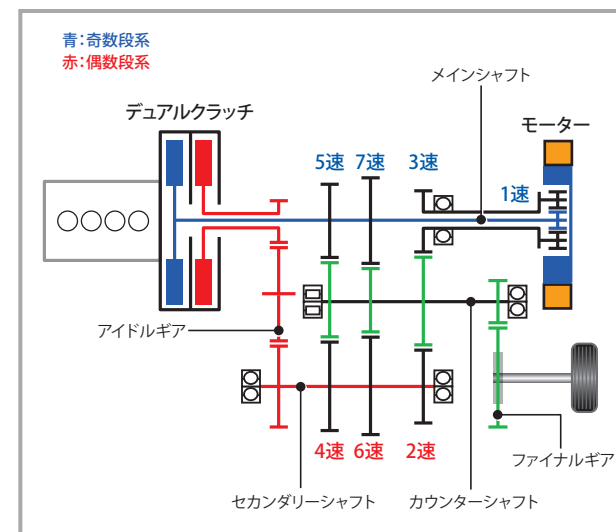


### ■高出力モーター内蔵7速DCT構造図

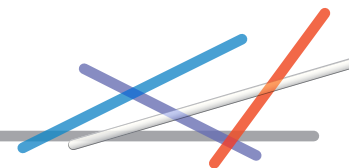


### ■高出力モーター内蔵7速DCTギア配列概念図

モーターはDCTの奇数段軸に接続されており、1-3-5-7速ギアのいずれかを用いてトルク伝達や電力回生を行います。



# 最高出力を2倍以上に高めた高出力モーター。 高性能化しながら大幅なコンパクト化を達成したIPU。



モーターのみでの発進や連続的なEVドライブを実現するために、出力、トルクとも大幅に向上させた薄型モーターを新たに開発。IPUは、リチウムイオンバッテリーの採用などにより高性能化しながらコンパクト化を実現しました。

## 高出力モーター

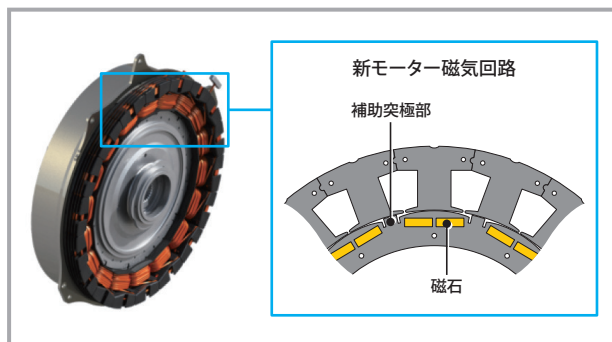
システム電圧を従来の100ボルトから173ボルトに高めることで、最高出力22kW、最大トルク160N・mを達成しました。

### ●モーター油冷化による高出力化とコンパクト化

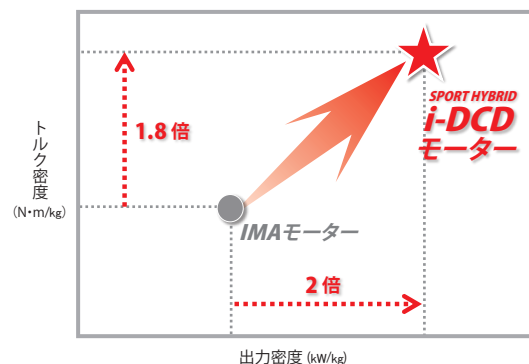
モーターは、高出力化に伴い発熱量が増加するため、冷却によって内部の絶縁体などを保護する必要があります。空冷式の場合、冷却性を高めるために大型化する必要があり、高出力化とコンパクト化の両立が課題となっていました。SPORT HYBRID i-DCDでは、モーターをDCTに内蔵するとともに、トランスミッションオイルを冷却に活用。これにより冷却性を高め、従来モーターとほぼ同等のコンパクトさで大幅な高出力化を達成しました。

### ●リラクタンストルクの有効活用

ローターに補助突極を設け、鉄が磁石に引きつけられる力を利用するリラクタンストルクを有効に活用。高トルク化を図りました。



■モーター性能比較イメージ図

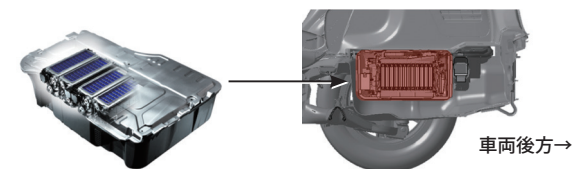


### ●レアアース使用量削減

Hondaは、モーターに使用するレアアースの削減を目指し、2008年よりテルビウムの使用量ゼロを達成。さらに、ジスプロシウムの使用量削減に取り組み、従来、磁石全体に分布させていたジスプロシウムを磁石表面にのみ効果的に分布させました。

## IPU (インテリジェントパワーユニット)

IPUは、走行状況とバッテリー残量に応じてドライブモードの選択や減速回生を最適に制御するPCU (パワーコントロールユニット) とバッテリーを一体化したSPORT HYBRID i-DCDの心臓部です。Newフィット HYBRIDでは、高出力・大容量のリチウムイオンバッテリーを採用するとともに、PCUのコンパクト化を徹底。大幅に性能を向上させながら、体積を23%、重量を6%削減しました。また、冷却風の流れを工夫することで、従来の2層構造から平置き構造へと変更。ユニットの高さを20%低減し、荷室高への影響を最小化しています。



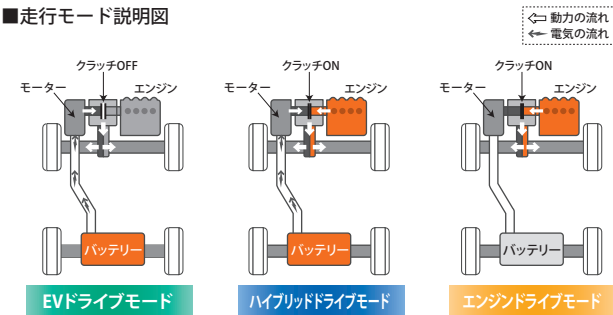
### ●リチウムイオンバッテリーの採用

従来のニッケル水素バッテリーに対して、出力密度、エネルギー密度とも大幅に優れたリチウムイオンバッテリーを採用。蓄電容量を従来の1.5倍に増大しながらコンパクト化しました。

# 走行状況に応じて最適なモードを選択し、 圧倒的な低燃費とスムーズで力強い走りを両立。

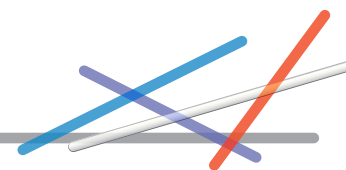
SPORT HYBRID i-DCDは、走行状況に応じて、3つの走行モードの中から最も効率の良いモードを選択して走行します。発進や市街地での低速クルーズなどモーターが得意とするシーンではモーターのみの「EVドライブモード」で静かに走行。クラッチがエンジンを切り離すことで抵抗を減らし、高効率のEVドライブを実現します。加速時はクラッチを接続しエンジンを始動。モーターとエンジン両方の駆動力を使う「ハイブリッドドライブモード」で力強い走りを生み出します。高速クルーズなど、エンジンが効率良く運転できるシーンでは、エンジンのみの「エンジンドライブモード」で走行。状況に応じてハイブリッドモードと使い分け、また、きめ細かな充電制御を行います。減速時もクラッチでエンジンを切り離すことで、モーターが効率的に減速エネルギーを電力回生します。

■走行モード説明図



車速	100km/h						
	80km/h						
	60km/h						
	40km/h						
	20km/h						
	0km/h						
走行状態	停車	発進加速	低・中速クルーズ	強い加速	高速クルーズ	減速	
走行モード		EV ハイブリッド	EV ← 状況に応じて → ハイブリッド	ハイブリッド	エンジン ← 状況に応じて → ハイブリッド	回生(チャージ)	
マルチ インフォメーション・ ディスプレイ表示							
	停車中はエンジンを停止*。 エアコン等は作動します。 ※バッテリー充電状況によっては エンジンを始動させます。	モーターのみで発進*。加速はハイブリッド ドライブモードで行います。 ※バッテリー充電状況によってはハイブリッドドライブモードで 発進します。	エンジンを切り離し効率的なEV走行を実現。 状況に応じてハイブリッドドライブモードと使 い分け、また、きめ細かな充電制御を行います。	エンジンとモーターのハイ ブリッドドライブモードで 力強く加速します。	エンジンドライブモードで走行。状況に応じて ハイブリッドドライブモードと使い分け、また、 きめ細かな充電制御を行います。	エンジンを切り離し、モ ーターが効率的に減速エネ ルギーを電力回生します。	

# コンパクトカーに革新をもたらしたセンタータンクレイアウト。 その価値と可能性を最大限に高める完全新設計プラットフォーム。



Newフィットの開発にあたり、燃料タンクの形状からボディフレームの1本1本に至るまですべてのパーツを見直し、センタータンクレイアウトのもたらす価値の最大化に取り組みました。そして、空間の豊かさやデザイン自由度、燃費性能や走りの楽しさをさらに高める新設計プラットフォームを完成。コンパクトカーの可能性を飛躍的に高めました。

## 新設計プラットフォームの特徴

### 〈燃費性能やダイナミクス性能に貢献する軽量化の徹底〉

- 高効率軽量化技術の徹底投入

### 〈空間の豊かさやパッケージング自由度の向上〉

- 新構造センタータンクレイアウトによる室内空間の拡大
- 4コンポーネント構造によるパッケージング自由度の拡大

### 〈多様なパワートレインに対応するフレキシビリティの進化〉

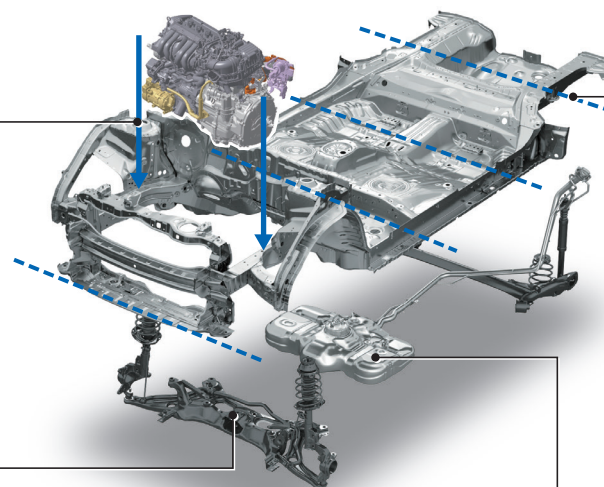
- パワートレインのマウント位置統一化
- 高電圧系部品の搭載自由度向上

### ● パワートレインのマウント位置統一化

ガソリンエンジンやハイブリッドシステムなど、さまざまなパワートレインニーズに効率的に対応。

### ● 4コンポーネント構造によるパッケージング自由度の拡大

プラットフォームを、エンジンルーム、フロントフロア、ミッドフロア、リアフロアの4コンポーネントで構成し、接合部を共通化。パッケージング自由度を大幅に向上。



### ● 高電圧系部品の搭載自由度向上

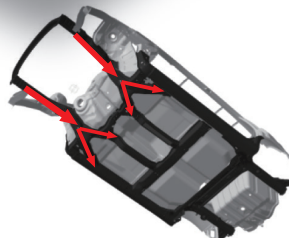
電動化技術の拡大を見据え、バッテリーをはじめとする高電圧系部品の保護構造をあらかじめ構築。

### ● 高効率軽量化技術の徹底投入

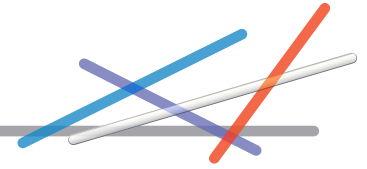
衝突エネルギーを効率的に吸収するフロアロードパス構造をはじめ、超ハイテン材(高張力鋼板)の採用などにより、従来プラットフォームに対し約12%軽量化。

### ● 新構造センタータンクレイアウトによる室内空間の拡大

燃料タンクを薄型化するとともに形状を工夫しフロントフロア高を低減。衝突安全性能やボディ剛性を高めながら、室内空間のさらなる拡大を実現。



# 優れた燃費と爽快な走りを追求し、 製造工程や解析手法から刷新した、高効率軽量・高剛性ボディ



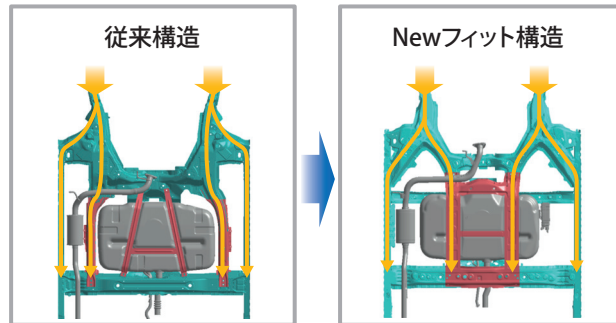
ボディ剛性の評価に新たな指標を開発し、軽量化と同時に操縦安定性能を向上させるボディのあり方を追求しました。新開発プラットフォームを核に徹底的な軽量化に取り組むことで、従来モデルに対しホワイトボディ重量を10%※軽減。燃費性能や操縦安定性能に貢献する高効率軽量・高剛性ボディを完成させました。

※従来モデル比。同条件で測定した場合。

## 高効率フロアロードパス構造による軽量化

フロアフレームを大断面化およびストレート化し、衝突エネルギーを効率良く分散するフロアロードパス構造を完成。フロントフレームを簡素化し大幅な軽量化を実現しました。

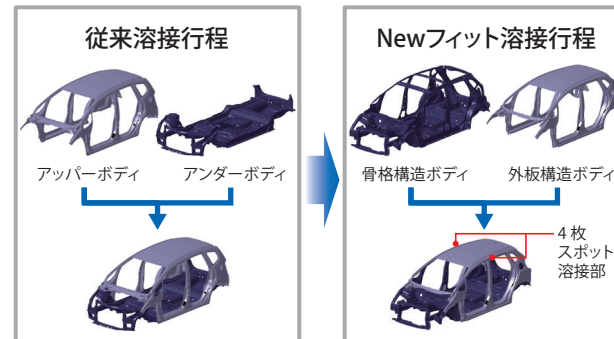
■フロアフレーム構造比較図



## インナーフレーム骨格による軽量化

従来モデルでは、アッパーボディとアンダーボディを別々に組み立て結合していましたが、Newフィットでは、ボディ全体の骨格部材を組み立ててから外板パネルを溶接するインナーフレーム構造を採用しました。実現にあたっては、4枚のパネルを一度に溶接可能とするスポット溶接機を新たに開発。主要フレームの結合効率を高め強固なボディ骨格を形成することで、補強のためのガセットやボルトを不要とし約4kgの軽量化を実現しました。

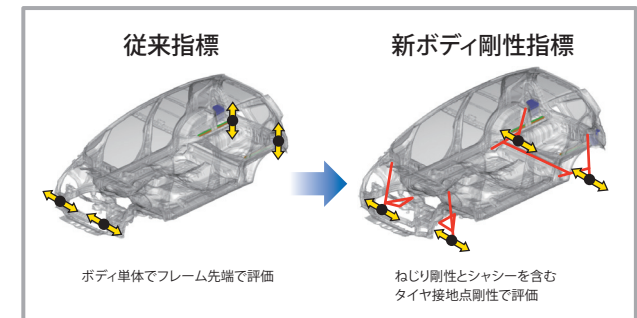
■溶接行程比較図



## 新ボディ剛性指標による軽量化と高剛性化の両立

静剛性、動剛性を中心とした従来の剛性指標に加え、横力入力時のタイヤ接地点剛性をサスペンションの挙動を含めて評価する新たな指標を開発。CAE (Computer Aided Engineering) 技術を駆使し効率的な設計を行うことで、軽量化と同時に高剛性化を達成しました。その結果、ボディ剛性のウエイト効率を表す指数L.W.I. (Light Weight Index) において、従来モデルに対し24%の効率向上を達成しています。

■新ボディ剛性指標比較イメージ図



L.W.I. (Light Weight Index) とは

ホールベースとトレッドでボディサイズを代表し、ねじり剛性とともによりボディ重量効率を評価する指標。

$$L.W.I. = \frac{m}{A \times Ct}$$

m: ボディ重量  
A: ホールベース×トレッド  
Ct: ねじり剛性

# さらなる燃費性能を求めて、細部にまで軽量化を徹底。

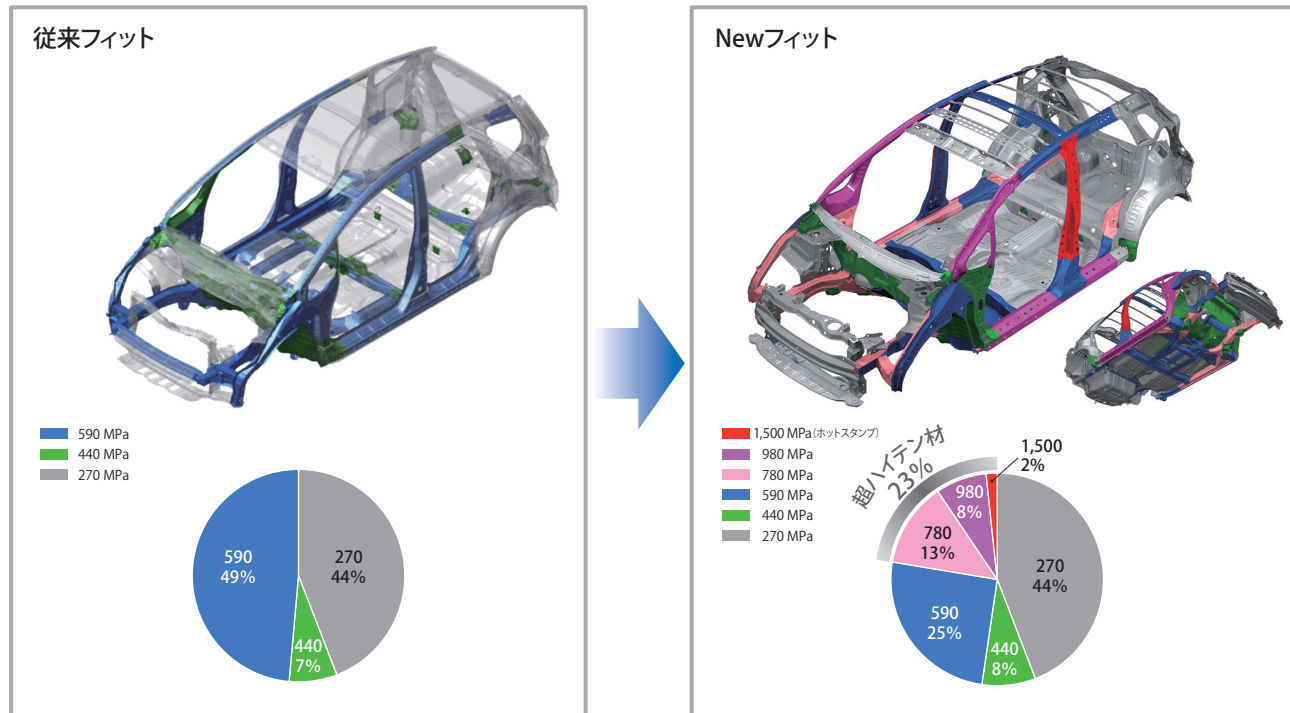


超ハイテン材を新たに採用し約9kgの軽量化を達成。さらに、新骨格フロントサブフレームやフルドアなど、細部にわたって軽量化技術を投入しました。

## 超ハイテン材の採用

ハイテン材の中でも、より軽量で強度の高い780MPa級以上の超ハイテン材を新たに採用。ボディ骨格全体の23%に適用しました。中でも、衝突エネルギーの吸収に重要なフロントピラーやサイドシルには980MPa級の超ハイテン材、サイドピラーには1,500MPa級のホットスタンプ材を適用。衝突安全性能を高めながら約9kgの軽量化を達成しています。

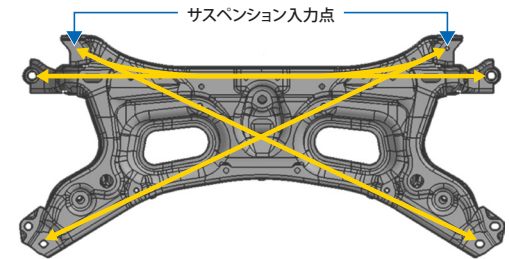
■ハイテン材比率グラフ



## トラス構造新骨格フロントサブフレーム

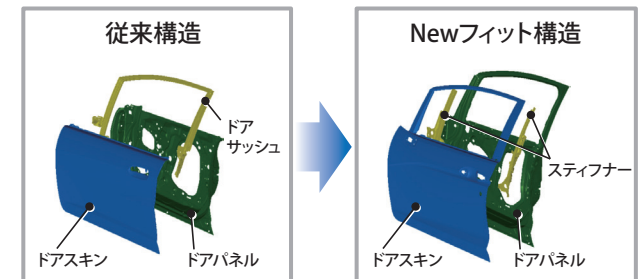
トラス構造によって効率的にサスペンション入力に対する剛性を確保することで、従来に対し約2kgの軽量化を達成しました。

■トラス構造新骨格フロントサブフレーム



## フルドアの採用

ドアパネルとドアサッシュを一体プレス成形するフルドアを採用。軽量化と同時に継ぎ目のないすっきりとした外観を実現しました。また、シール構造の最適化により静粛性向上にも貢献しています。



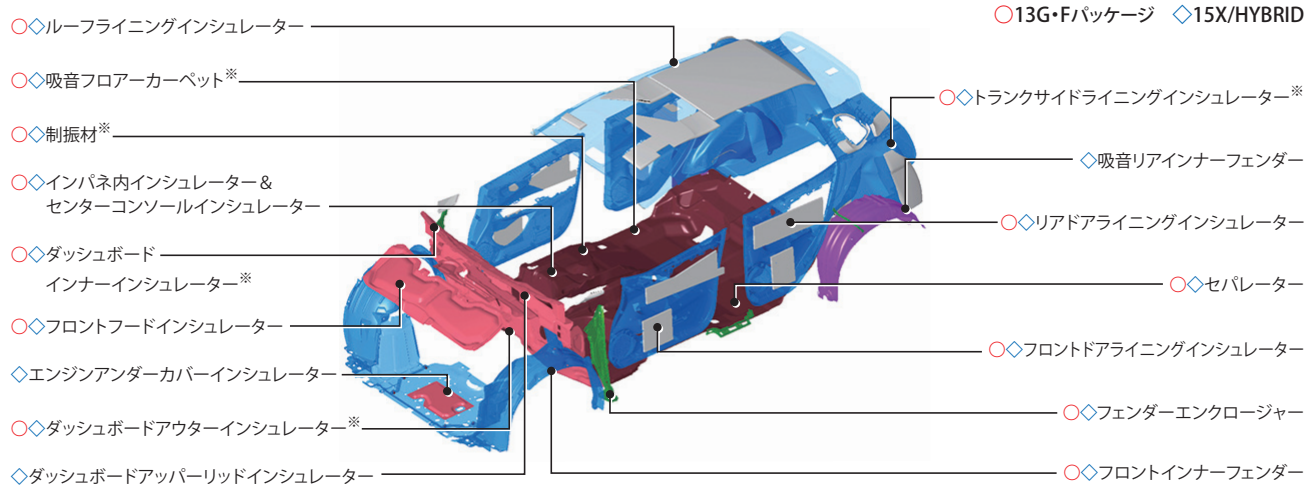
# 上級車からの乗り換えでも満足いただける、優れた静粛性。

コンパクトカーのニーズが高まる中、セダンやミニバンから乗り換えても満足いただける上質な室内を目指して静粛性を徹底向上しました。防音材・遮音材は適用面積の最大化を追求。また、段差を乗り越した際のショックノイズにも気を配りました。

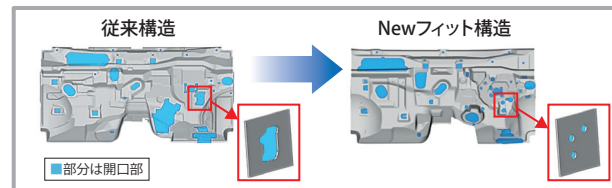
## 防音材・遮音材の適用面積最大化

防音材・遮音材は適用面積の最大化に取り組み、すき間からの侵入音を削減。15X、HYBRIDは適用箇所の追加や防音材・遮音材の仕様変更により、さらなる静かさを実現しました。

### ■防音材配置図



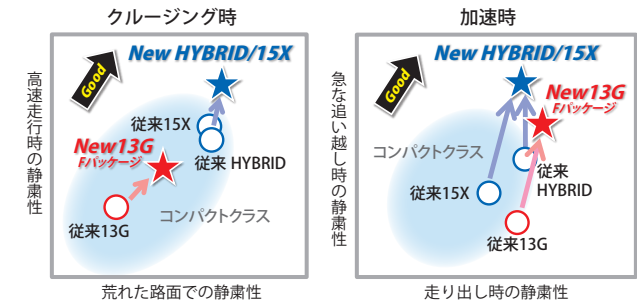
### ■防音材適用面積最大化の例 (アクセルペダルブラケット取り付け部)



※タイプによって仕様が異なります。



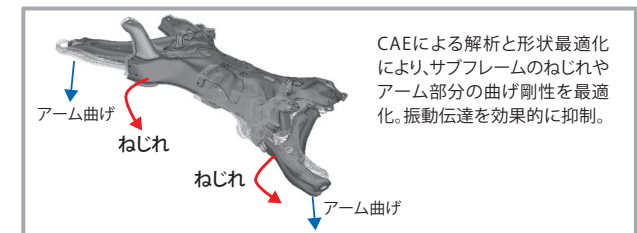
### ■静粛性比較イメージ図



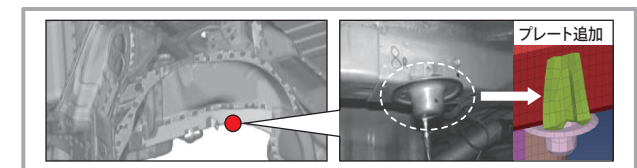
## ショックノイズの低減

段差の乗り越し時、タイヤからの入力を受け止めた車体の振動は音となって車内に伝わります。その大きさや音色は部品の振動固有値で決まることから、サブフレームなど大型部品の形状最適化とウエイト調整を行い振動伝達を効果的に抑制。リアサスペンションスプリング取り付け部にはプレートを追加して剛性を高め、ショックノイズを低減しました。

### ■サブフレーム固有値コントロールの例



### ■リアサスペンションスプリング取り付け剛性向上





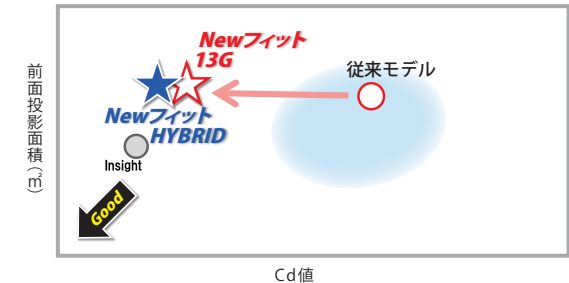
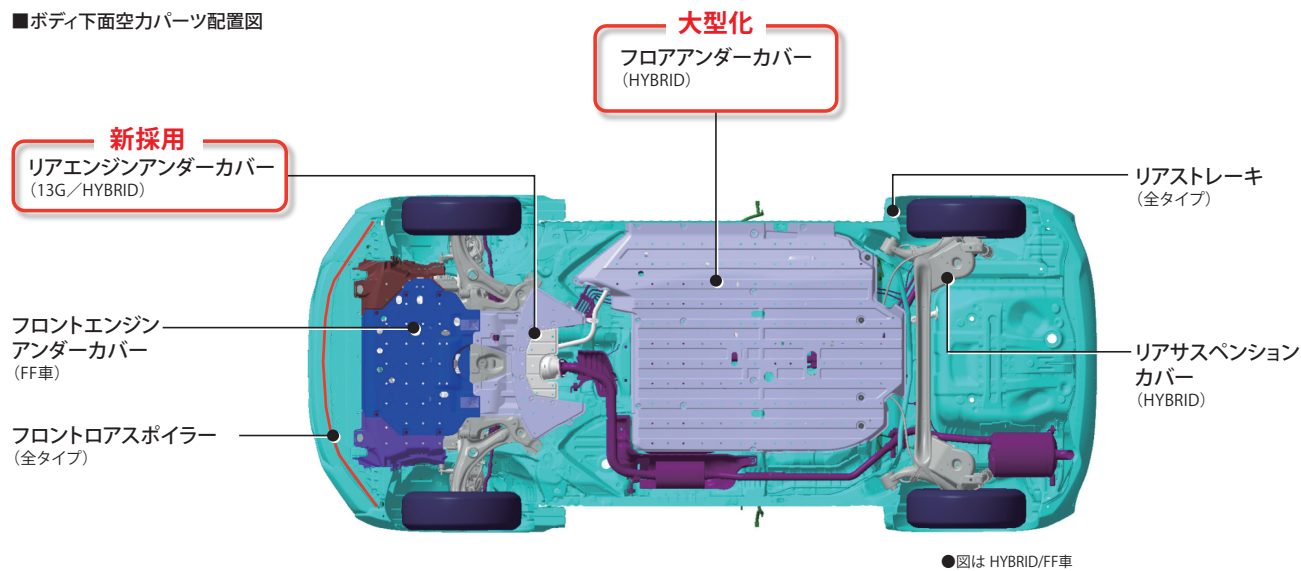
# 燃費に寄与する空力性能を大幅向上。 HYBRIDはインサイト並みのCd値を実現。

ルーフまわりの整流に加え、フロントピラーやリアコンビネーションランプなど、細部まで空気の流れに配慮した形状とすることで空気抵抗を低減。さらに、ボディ下面の整流にも積極的に取り組みました。中でもHYBRIDは、徹底的なフラット化によりインサイト並みの優れたCd値を実現しています。

## ボディ下面の整流

フロントロアスポイラーとリアストレーキを全タイプに装備したうえ、FF車にはフロントエンジンアンダーカバーを装着。13GとHYBRIDにはリアエンジンアンダーカバーを新たに採用しました。さらに、HYBRIDはフロアアンダーカバーの大型化やリアサスペンションカバーの採用により整流効果を向上させています。

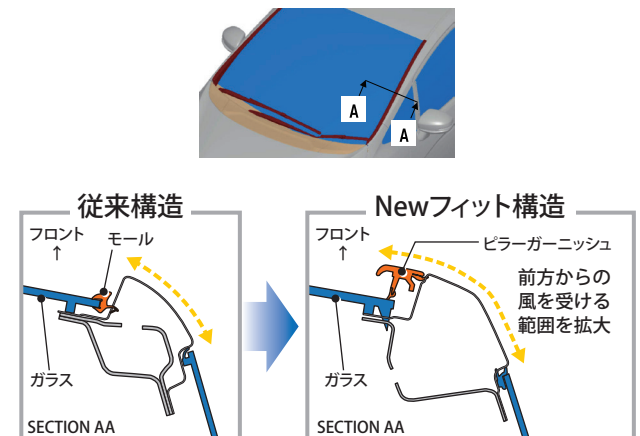
■ボディ下面空力パーツ配置図



## フロントピラーガーニッシュ

構造を変更し、視界を悪化させることなく、前方からの風を受ける範囲を拡大。サイドへの風の流れをスムーズ化しCd値を低減しました。また、ワイパーブレード停止位置を風の流れよりも低く設定することで、空力性能の向上と風切り音の低減を実現しています。

■フロントピラー構造比較図



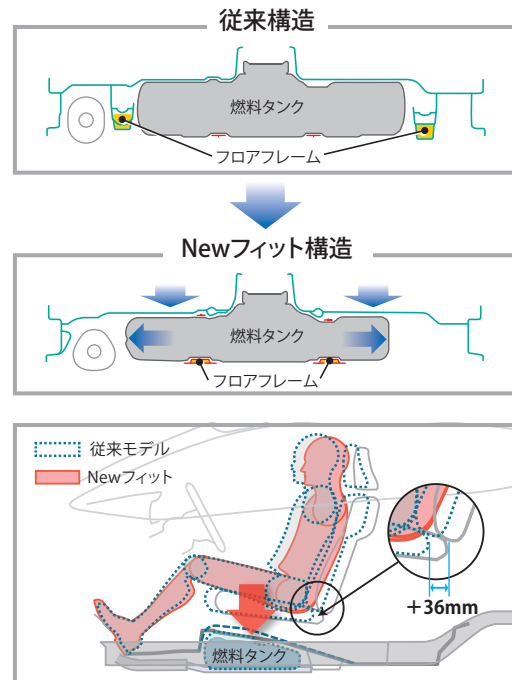
# より快適な空間を目指してミリ単位で広さを追求。 ゆとりのキャビンと使いやすい荷室を実現。



広いフィットをより快適にお使いいただくためにあらゆる可能性を追求。フロントシートの調整量を拡大したほか、ホイールベース延長分を上回るゆとりのリア席や従来同等の広く使いやすいラゲッジスペースを実現しました。

## フロントシート調整量の拡大

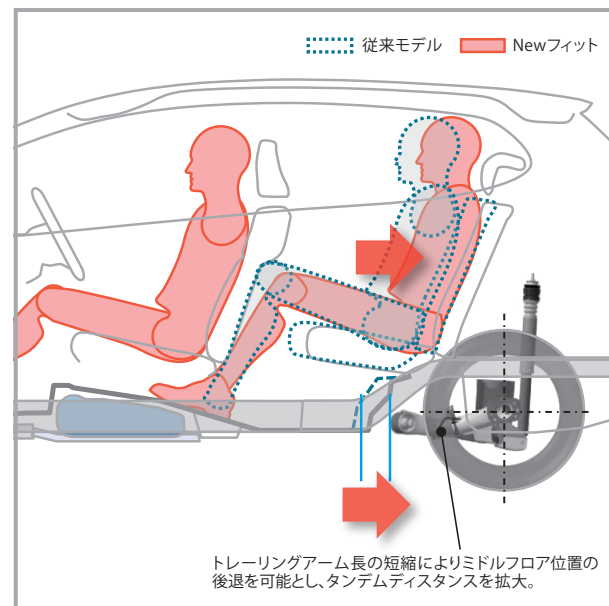
燃料タンクのサイドに配置していたフロアフレームを、タンク下に通す構造に変更し、燃料タンクを薄型化。従来モデルに対し、フロントシートの最低着座高さを10mm低くしました。また、シートスライド量を30mm以上拡大し、大柄の方でも快適な着座姿勢がとれるようにしています。



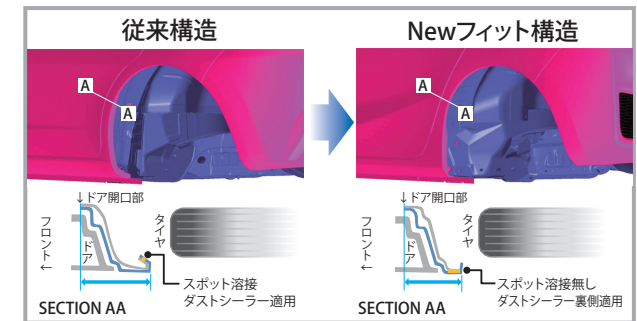
## タンデムディスタンスの拡大

リアサスペンションの前後長短縮により、ミドルフロア位置を後退。さらに、リアホイールアーチのスポット溶接を廃止することで、フランジの短縮と乗降性の向上を図り、リア席の後方配置を可能としました。これらにより、従来モデルに対するホイールベース延長分30mmを大幅に上回る、80mmのタンデムディスタンス拡大を実現しています。

■タンデムディスタンス比較図



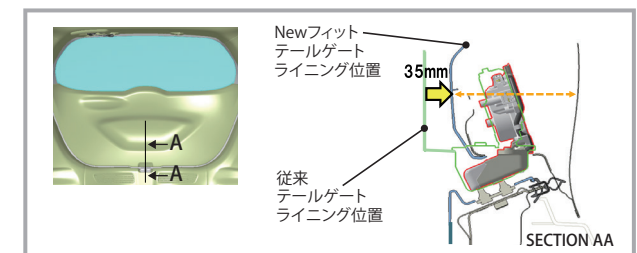
■リアホイールアーチフランジ比較図



## テールゲート薄型化

テールゲートのロック機構をコンパクト化するとともに、締め付け位置を後方にレイアウトすることで、従来モデルに対し、テールゲート断面を35mm薄型化。荷室空間の拡大に貢献しています。

■テールゲートライニング位置比較図



# Hondaらしい「FUN」をめざし、 日常で体感できる軽快でリニアな走りを実現した、新設計シャシーシステム。

なによりも、ドライバーの意志に忠実に応え、操作に対してどこまでもリニアであることを目指し、サスペンションからブレーキまで、すべてを刷新しました。中でもサスペンションは、ドライバーの操舵に対する車両挙動、および、旋回姿勢を改善。タイトな高速コーナーでも安心してドライブできるライントレース性を実現しました。操舵速度によらない安定感のあるステアフィールと、コントロール性を高めたブレーキフィールとあいまって、市街地でも高速道路でも安心感と軽快感のあるリニアな走りを実現しています。

## 操舵に対する車両挙動の狙い

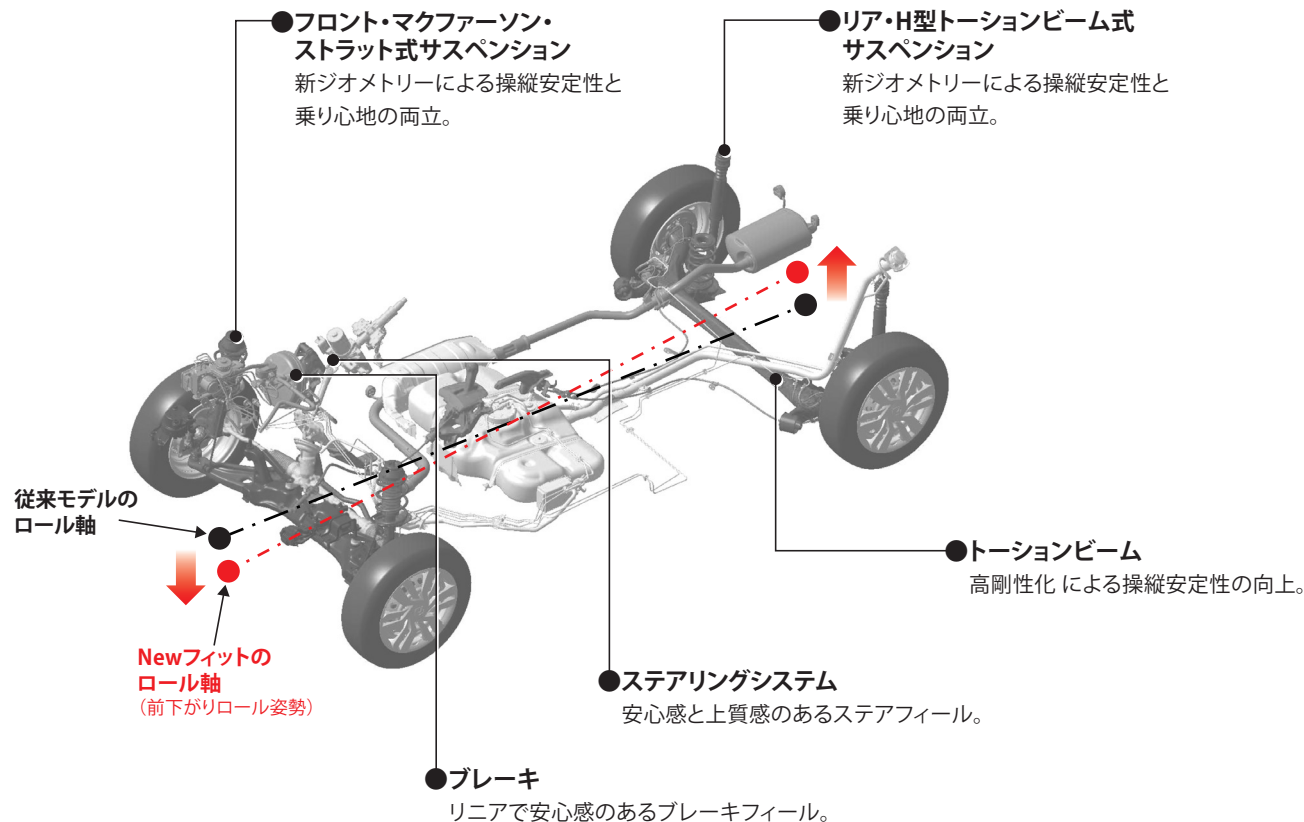
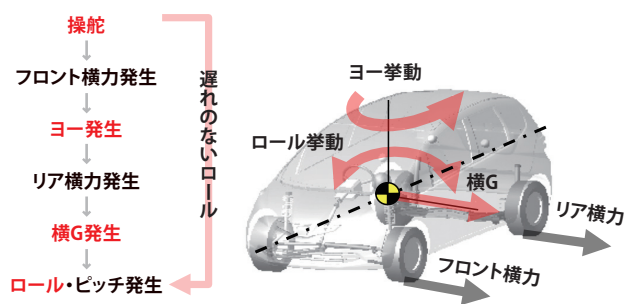
### ●遅れないロール

操舵からロールが発生するまでの流れを解析。ドライバーが体感しやすい横Gとロールの位相特性に着目し、ロール剛性、リアサスペンションの横力剛性、ダンパーの減衰力特性を大幅に見直すことで、素直で遅れない車両挙動を実現しました。

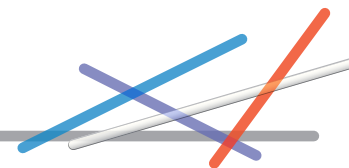
### ●安定感のある旋回姿勢

ロールセンター高を、従来モデルに対しフロントは低くリアは高くすることで、安定感のある前下がリロール姿勢としました。

### ■車両挙動の狙い概念図



# 遅れのないロールと安定感のある旋回姿勢を実現。 操縦安定性能と乗り心地を高次元で両立したサスペンションシステム。

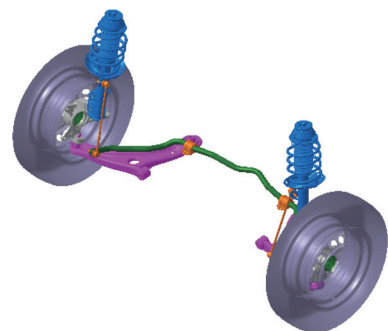


サスペンションは、新ジオメトリーによる旋回時特性の最適化とともに、ロール剛性やダンパー特性の最適化によって操縦安定性能と乗り心地を高次元で両立。安心感の高いハンドリング性能と不快な振動を抑えた快適な乗り心地を獲得しています。

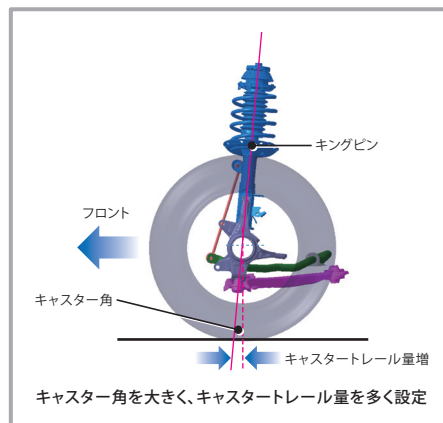
## フロント・マクファーソン・ストラット式サスペンション

スペース効率に優れたマクファーソン・ストラット式サスペンションを採用しました。キャストトレール量を増すことでセルフライニングトルクを増加させ、直進性を高めるとともに旋回時の安定性を向上。スタビライザーは中空化するとともにばね定数を最適化しロール剛性を高めました。ダンパーには、速いピストンスピードに対して油路を広げるブローオフ特性を持ったバルブを採用。旋回時の応答性を高め遅れのないロールを実現しました。さらに、減衰力を最適にチューニングし、不快な振動を抑えた快適な乗り心地を実現しています。また、15X、RS、HYBRIDIは、スタビライザーを大径化し、より安定感の高い上質な乗り味を達成しました。

■フロント・マクファーソン・ストラット式サスペンション



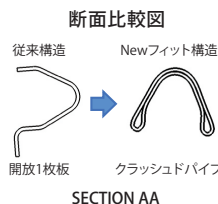
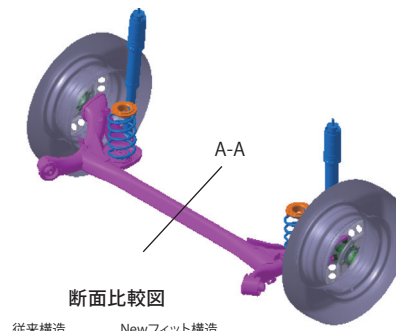
■キャスト角／キャストトレール量説明図



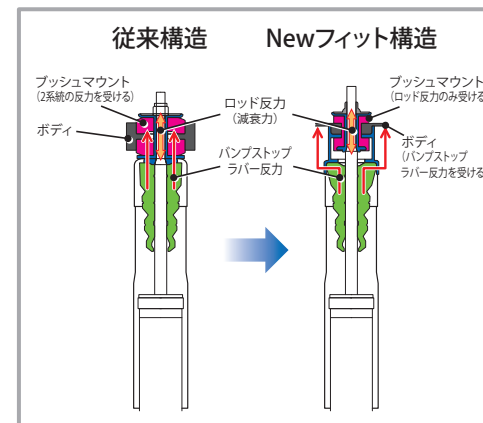
## リア・H型トーションビーム式サスペンション

H型トーションビーム式を採用。剛性向上とダンパー特性の最適化によって操縦安定性能と乗り心地を高めました。トーションビームは、従来の一枚板からクラッシュドパイプに変更。ねじり剛性と横力に対する剛性を高めることで、スタビライザーを不要とし、軽量化をも実現しています。ダンパーはシリンダーを大径化するとともに入力分離マウントを新たに採用しました。従来マウントでは、バンプストップラバーからの入力とロッドからの入力を1つのブッシュマウントで受け止めていたため、ブッシュマウントには大入力に対応する硬度が必要でした。入力分離マウントによって、バンプストップラバーからの入力をボディで直接受ける構造とすることで、ダンパーロッド入力の振動遮断性能を向上し、乗り心地を高めました。また、前後長を短縮することでタンデムディスタンスの拡大に貢献しています。

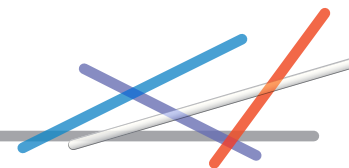
■リア・H型トーションビーム式サスペンション



■リアダンパーマウント比較図



# 優れたコントロール性を実現したステアリング&ブレーキシステム。 最適なトルク配分を実現したビスカスカップリング式4WDシステム。



あらゆるシーンで安心感の高いドライビングが楽しめるよう、コントロール性を重視してステアリングシステムとブレーキシステムを構築。4WDは、ビスカスカップリングを採用した軽量・コンパクトな新システムを開発。VSA協調制御により、後輪への最適なトルク配分を実現しました。

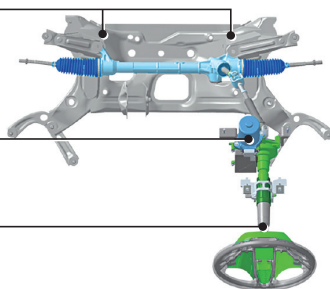
## ステアリングシステム

ステアリングシステムは、転舵初期のスムーズさと、転舵速度の変化に対して操舵力変化のない安定感を追求し、制御を最適化。さらに、リジッドマウント、ステアリングコラムシャフトの大径化、エアバッグモジュールのゴム配置最適化などにより、ステアリングホイールの微振動を低減。安心感と上質感の高いステアフィールを実現しました。15X、RS、HYBRIDについては、高出力EPSモーターを採用するとともにステアリングギアレシオをクイック化し、軽快感を高めています。

●リジッドマウント  
高剛性化に貢献

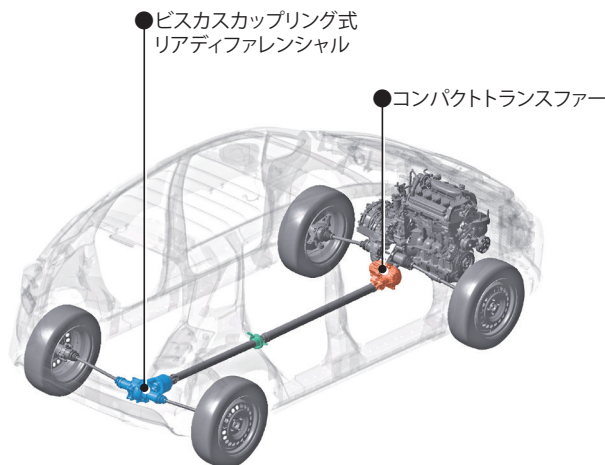
●EPSモーター  
すっきり・スムーズなアシスト

●コラムシャフト大径化  
振動を低減



## ビスカスカップリング式4WDシステム

4WDシステムにビスカスカップリング式を採用。ハンプ(カップリング内プレートの金属接触による過剰トルク発生)状態にさせないハンプレス構造とすることで過剰トルクを抑制し、大幅な軽量化とコンパクト化を達成。従来システムに対し、7kgの軽量化と80mmの全長短縮を実現しています。



クラス初<sup>※1</sup>となる4WD車をラインアップ予定<sup>※2</sup>。

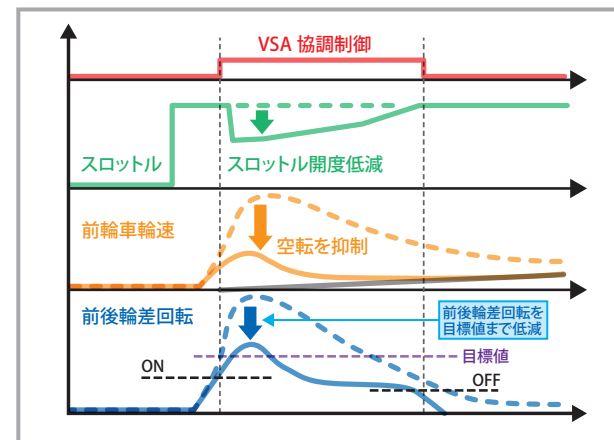
クラス初<sup>※1</sup>のハイブリッドシステム搭載の4WD車<sup>※2</sup>を開発。優れた低燃費と4WDならではの力強さを両立しました。コンパクト設計にすることで、フィットならではの広さもそのままに。

※1 1.5Lクラスのハイブリッドカーとして。 ※2 2013年12月発表予定。

## ●VSA協調制御

雪上坂道発進など極めて滑りやすい状況において、VSA協調制御によりスロットル開度を低減し、前輪の空転を抑制。前後輪の回転差を最適に制御することで、ビスカスカップリングの特長である優れた初期応答性を維持しつつ、後輪への最適なトルク配分を実現しています。

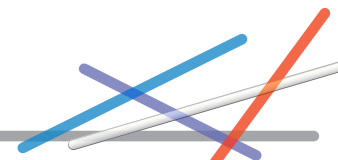
### ■VSA協調制御イメージ図



## ●CVT車の4WD化

新開発CVTのプーリー側圧制御を高精度化することで、急激なトルク伝達においても信頼性を確保しCVT車の4WD化を実現しました。

# Newフィット HYBRIDに、燃費を高める電動サーボブレーキシステムを採用。 新制御により、リニアで安心感の高いブレーキフィールを実現。

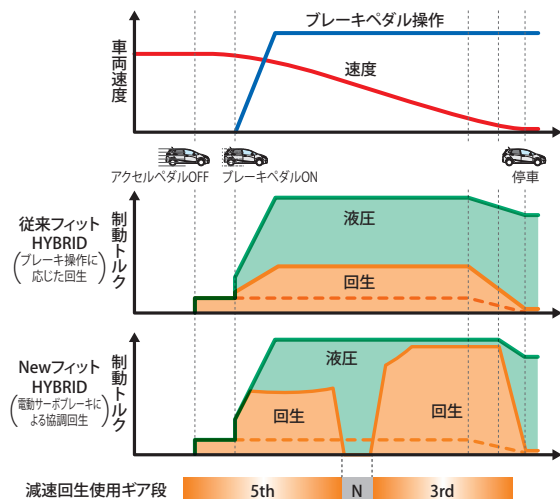


Newフィット HYBRIDに電動サーボブレーキシステムを採用。より多くの減速エネルギー回生を実現するとともに、世界初の可変サーボレシオ制御によって、ドライバーの感覚にリニアで、安心感の高いブレーキフィールを実現しました。

## 減速エネルギー回生量の向上

ハイブリッド車は、いかに多くの減速エネルギーを電力として回生できるかが課題の1つです。従来フィット HYBRIDではドライバーのブレーキ操作に応じてモーターの回生量を増やしていましたが、Newフィット HYBRIDでは、さらなる回生量の向上を目指し、電動サーボブレーキシステムを採用。回生協調制御を最適化し、減速回生中のシフトチェンジにも対応しました。これにより、従来フィット HYBRIDに対し回生量を60%以上向上させることに成功。加えて、なめらかで自然なブレーキフィールを達成しています。

■減速エネルギー回生量比較イメージ図



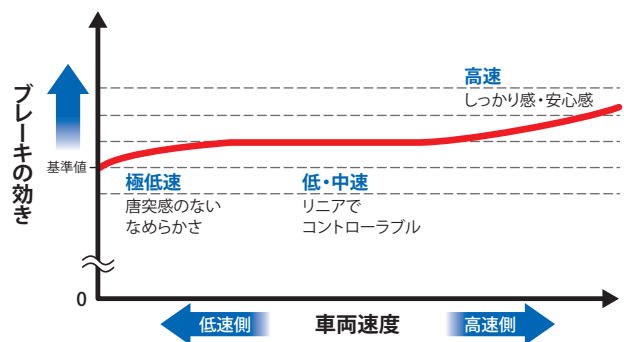
## 可変サーボレシオ制御

ブレーキ液圧をECUとモーターで制御する、電動サーボブレーキシステムの特性を活かし、ペダル踏力に対するブレーキ液圧を最適に制御。ドライバーの意思を忠実に反映しながら、上質で安心感の高いブレーキフィールを実現しました。可変サーボレシオの設定にあたっては、市街地から高速道路、サーキットまでさまざまな走行環境で検証を行うとともに、Newフィット HYBRIDのステアフィールやエンジン特性に合わせた最適チューニングを行い、あらゆる走行シーンで自然なブレーキフィールが得られるようにしました。

### ●車速応動制御

走行速度に応じて制動力を最適にコントロールする車速応動制御を新たに開発しました。駐車場などでの極低速域では唐突感のないなめらかな効きとし、市街地など低・中速域ではブレーキの効きをわずかに強めることでリニアでコントローラブルなフィールを実現。高速域ではさらに効きを強め安心感のあるブレーキフィールを提供します。

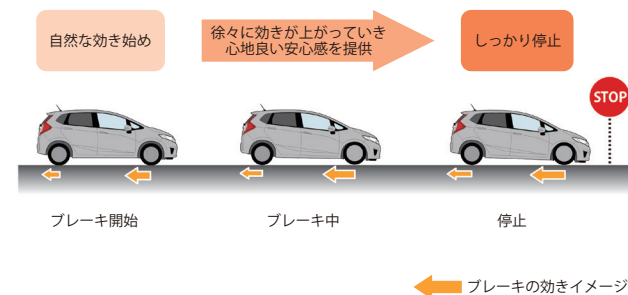
■車速応動制御イメージ図



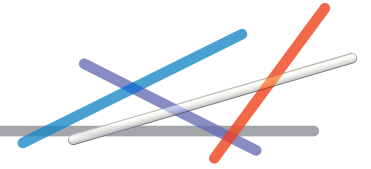
### ●ビルドアップ特性制御

減速に応じて効きが強まるビルドアップ特性は、主に大型車やスポーツカーの大容量ブレーキパッドによってもたらされるもので、安心感の高いブレーキフィールとして認知されています。Newフィット HYBRIDでは、これと同様の特性をブレーキ液圧制御によって行い、ドライバーの踏み増し負担軽減や、下り坂ブレーキでの安心感向上などを実現しました。

■ビルドアップ特性制御イメージ図



# 多くの方にお乗りいただくクルマだからこそ、 先進の安全性能をコンパクトなボディに凝縮。

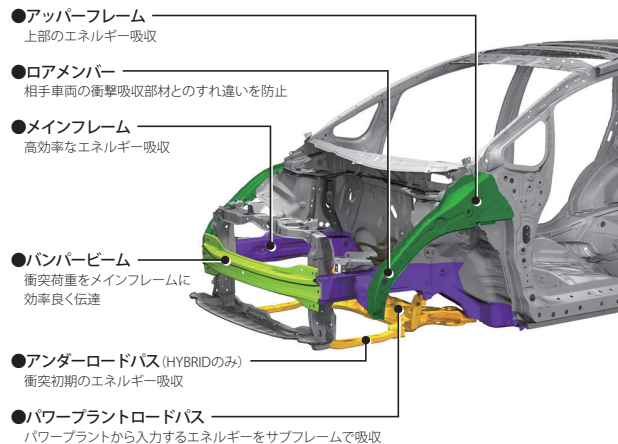


Hondaは、「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに定め、すべての人の安全を追求しています。Newフィットでは、Honda独自のGコントロール技術によるコンパティビリティ対応ボディや歩行者傷害軽減ボディにより、優れたパッシブセーフティーを実現しました。

## リアルワールドでの安全を見据えた衝突安全性能

Honda独自のGコントロール技術により、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」を両立するコンパティビリティ対応ボディを採用。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しています。HYBRIDにはフロントサブフレーム前部にアンダーロードパスを追加することによって、衝突初期のエネルギーを効果的に吸収。ガソリンエンジンと比較して大きなパワートレインを搭載しながら優れた衝突安全性能を達成しました。

### ■コンパティビリティ対応ボディ説明図



## 運転席用i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)

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。より迅速に展開し、保護性能をより長く持続できるため、乗員の体格や着座位置、衝突形態により幅広く対応する乗員保護性能を獲得。また、展開時の飛び出し量を少なくでき、エアバッグによる乗員への衝撃を低減しています。

## サイドカーテンエアバッグシステム

側面衝突時に大人から子供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します。

## 前席用i-サイドエアバッグシステム(容量変化タイプ)

迅速に展開する高圧部と乗員に接する低圧部の2重構造とすることで、乗員への加害性を低減しながら優れた保護性能を発揮します。

### 【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
- VSA (ABS+TCS+横すべり抑制)
- EBD (電子制御制動力配分システム) 付ABS
- エマージェンシーストップシグナル
- ヒルスタートアシスト機能
- 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
- 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
- リア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト(左右席)
- リア3点式ELRシートベルト(中央席)
- 汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席)
- 頭部衝撃緩和フロントシート
- 頭部衝撃保護インテリア
- 運転席/助手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)
- LEDハイマウント・ストップランプ
- ドアビーム
- チャイルドブルーフ
- 室内難燃材

## リア左右席3点式ロードリミッター付ELRシートベルト

リア左右席のシートベルトに、一定以上の荷重がかかるとシートベルトを少し送り出し、胸などへの負担を軽減するロードリミッター機構を追加しました。

## 歩行者傷害軽減ボディ

万一の際、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。ボンネットヒンジ部、フロントウインドウ支持部、ワイパー、ボンネット、バンパー、フェンダーを、衝撃吸収構造としています。

### ■歩行者傷害軽減ボディ説明図



# 追突や発進時の事故被害を軽減し、安全運転をサポートする シティブレーキアクティブシステムを初採用。

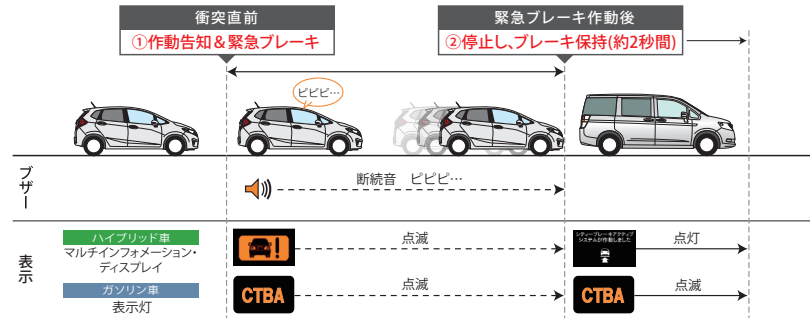
パッシブセーフティとともに、事故を未然に防ぐアクティブセーフティを充実。後続車に注意をうながすエマージェンシーストップシグナルを全タイプに標準装備したうえ、追突や発進時の事故被害を軽減し、安全運転をサポートするシティブレーキアクティブシステムを新開発。ドライブの安心感を大きく高めました。

## シティブレーキアクティブシステム

フロントウインドウに設置したセンサーにより前方障害物を検知し、追突の恐れがある場合や障害物があるにも関わらず発進しようとした場合に、ブレーキやパワーシステムを自動的に制御して安全運転をサポートします。

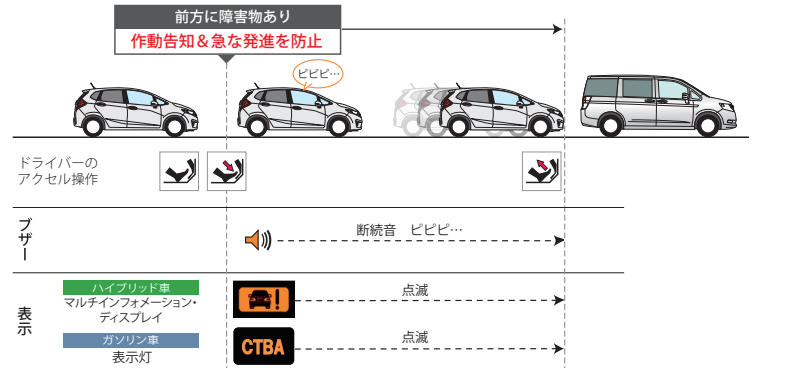
### ●低速域衝突軽減ブレーキ

30km/h以下で走行中に、追突の恐れがあるにも関わらずブレーキ操作が行われなかった場合、自動ブレーキをかけるとともにシステム作動を告知し、追突の回避または被害軽減を図ります。



### ●誤発進抑制機能 (MT車除く)

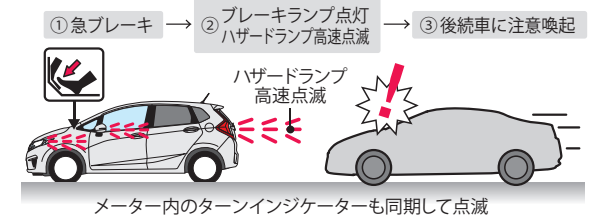
停車または10km/h以下で走行中、前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ場合、パワーシステム出力を抑制し急な発進・加速を防ぎます。



## エマージェンシーストップシグナル (全タイプに標準装備)

急ブレーキ時、ハザードランプを自動的に高速点滅させ後続車に注意をうながします。60km/h以上で急減速した場合やABSが連続して作動した場合に作動します。

### ■エマージェンシーストップシグナル作動イメージ図



## VSA (車両挙動安定化制御システム) (全タイプに標準装備)

ブレーキ時の車輪ロックを防ぐABS、加速時などの車輪空転を防ぐTCS、旋回時の横すべり抑制、3つの機能をトータルにコントロールすることでクルマの急激な姿勢変化を抑え、安定した走りをアシストします。

## ヒルスタートアシスト機能 (全タイプに標準装備)

坂道発進時、ペダルを踏み換える瞬間のクルマの後退を約1秒間抑制し、スムーズな発進をアシストします。

## LEDヘッドライト

消費電力が少なく、点灯した瞬間から最大光量を発揮。良好な視界を確保し、安心感を高めます。

## 車両接近通報装置 (HYBRID)

20km/h以下でのEV走行時、および、後退時に発音し、歩行者にクルマの接近を知らせます。



# 静電式タッチパネルを採用し、スマートフォン感覚の操作を実現。 Honda インターナビ+リンクアップフリー。



静電タッチパネルを採用しスマートフォン感覚の直感操作を実現。インターナビ・リンク プレミアムクラブのリンクアップフリー (専用通信機器+通信費無料※1) に対応し、納車の日から費用を気にせず多彩な情報サービスをフル活用できます。フルセグ (12セグ/ワンセグ) 対応により高画質な地上デジタルテレビ放送を楽しめるほか、3ビュー切り替え式のリアワイドカメラやETC車載器も標準装備。



## スマートフォン感覚の直感操作

静電式タッチパネルにより、フリックやピンチイン/アウトなどスマートフォン感覚の直感操作を実現しました。クルマでの操作を考慮し、タッチパネルの感度を向上させることで手袋を装着したままでの操作を可能としています※2。段差のないデザインで見た目もスッキリさせました。



拡大・縮小もスイスイ!

スクロールもラクラク!

## ■インターナビ表示画面



Bluetoothオーディオ

USBオーディオ

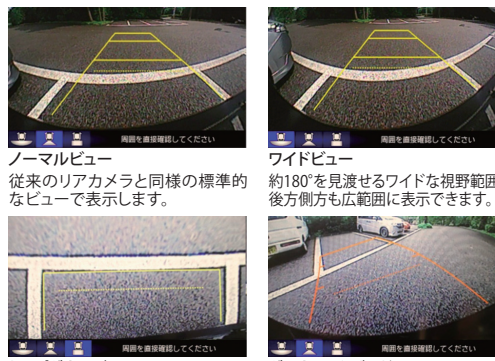
燃費情報

## 優れた接続性

HDMI®、USB、Bluetooth®、に対応し、有線/無線で多彩なデジタル機器が利用できます。HDMI®接続による動画の再生や、USB接続による携帯オーディオプレーヤーの利用はもちろん、Bluetooth®接続により、スマートフォンに保存した楽曲のワイヤレス再生やハンズフリー通話も可能です。

## リアワイドカメラ (3ビュー切り替え式)

セレクトレバーを[R]の位置に入れると、ナビ画面が自動的にカメラ映像に切り替わり、バック時の安心感を向上。ノーマルビューに加え、バック出庫時に便利なワイドビュー、停止位置との距離感が見えやすいトップダウンビューに切り替え可能で、クルマの軌跡が見えやすいダイナミックガイドラインも追加しました。



ノーマルビュー  
従来のリアカメラと同様の標準的なビューで表示します。

ワイドビュー  
約180°を見渡せるワイドな視野範囲。後方側面も広範囲に表示できます。

トップダウンビュー  
真上から見下ろしたような視野範囲。停止位置との距離感がつかみやすい表示です。

ダイナミックガイドライン  
ワイドビューまたはノーマルビュー表示時に、ステアリング操作に応じた後進予測軌跡を表示します。

## サービスを充実させたインターナビ・リンクプレミアムクラブ

膨大かつ最新のデータを活用した「早く正確」なルート案内や、ユーザーにマッチしたタイムリーな情報提供などで豊かなカーライフをサポートするインターナビ・リンクプレミアムクラブのサービスがますます充実しました。

### ●スマート地図更新サービス (3年継続)

Newフィットのメーカーオプション「Honda インターナビ」からスタートする新サービス。新車購入時から初回車検月まで3年間、半年ごとの全地図更新と、リンクアップフリー通信による新規道路データ配信を無償で提供します。

### ●緊急通報サービス (ヘルプネット®)

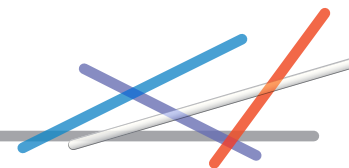
事故の衝撃でエアバッグが作動した際など、救急救命に必要な事故情報などをヘルプネット®に送信。より的確な救助活動に役立てる、Honda インターナビのサービスです。



- 警察、消防などへの関係機関に通報をするサービスであり、直接、救助活動を行うものではありません。
- お客様の意思に関係なく、エアバッグの展開など、状況に応じてオペレーターの判断で関係機関に通報することがあります。
- 法令で利用者に課せられる通報義務が免除されるものではありません。
- システムの接続性を含め、確実な通報を保証するものではなく、利用者又は第三者の生命、身体、財産等の安全を保証するものではありません。
- 緊急通報サービスに対応する携帯電話を準備し、事前に接続等の設定をしていただく必要があります。対応できない携帯電話もあります。
- 緊急通報サービス利用時にかかるプロバイダ利用料、データ通信、通話等の通信費はお客様の負担となります。
- ヘルプネット®は、株式会社日本緊急通報サービスの登録商標です。

※1 専用通信機器は音声通話には対応していません。 ※2 厚手の手袋やゴム手袋などでは操作できません。

# 国内販売累計203万台※1。世界販売累計487万台※1。 日本を代表するコンパクトカーに成長した「フィット」。



フィットは、2001年6月に日本で販売を開始して以来、独創のセンタータンクレイアウトを活かした広い室内空間や、多彩なシートアレンジ、優れた燃費性能などにより、多くのお客様からご好評をいただいています。2010年にはハイブリッド車を投入するなどラインアップを充実させ、日本においては、2013年3月に、フィットシリーズ※2として国内販売累計台数200万台を達成。発売11年10ヶ月目の達成は、Honda最速の実績となりました。一方海外では、初代誕生からコンパクトクラスの本場といわれる欧州においても販売をスタートし、以降、アジア、中南米、中国、北米へと地域を拡大。2013年6月までに約123カ国で累計487万台以上が販売されています。また、海外での現地生産も積極的に展開し、2003年のブラジル、タイ、を皮切りに、アジア圏や欧州にも拠点を広げ、2013年6月現在、日本を含む8つの国と地域・10拠点で生産され世界の各地域にデリバリーされています。日本を代表するコンパクトカーに成長したフィットを、Hondaはもっともベーシックなグローバルカーととらえ、日本の、そして、世界の人々に愛され続けるよう、進化を続けていきます。

## ■フィットシリーズ発売以来の歩み

2001年	6月	フィット発売
2003年	9月	国内累計販売台数 50万台突破
2004年	12月	世界累計販売台数 100万台突破
2007年	6月	世界累計販売台数 200万台突破
2007年	10月	フィットフルモデルチェンジ
2007年	11月	国内累計販売台数 100万台突破
2009年	7月	世界累計販売台数 300万台突破
2010年	9月	国内累計販売台数 150万台突破
2010年	10月	フィットハイブリッド発売
2011年	6月	フィットシャトル/フィットシャトルハイブリッド発売
2011年	8月	世界累計販売台数 400万台突破
2013年	3月	国内累計販売台数 200万台突破
2013年	9月	フィットフルモデルチェンジ

## ■世界販売・生産データ

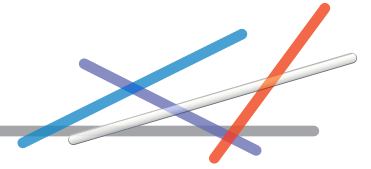


● 生産拠点: 8つの国と地域・10拠点(2013年6月現在)

○ 販売地域および累計台数: 6地域・約123カ国/世界販売累計487万台(日本2013年6月実績と海外2013年6月実績の合算)

※1 2013年6月現在。 ※2 フィットシリーズ: フィット、フィットハイブリッド、フィットシャトル、フィットシャトルハイブリッド、フィットEVの合計。

# 最も環境負荷の小さい製品を最も環境負荷の小さい工場で作ります。 世界トップクラスの省エネルギーを実現した寄居工場。



フィットを生産する寄居工場は、人と環境に配慮した「最も環境負荷の小さい製品を最も環境負荷の小さい工場で作ります」ことをコンセプトに、Hondaの最先端の生産技術と高効率な生産体質の構築により、世界トップクラスの省エネルギーを実現した工場です。Hondaは、環境商品の生産や生産技術の低炭素化に関して、次世代に必要な高度な技術を寄居工場で確立し、世界の拠点に水平展開していきます。そしてまた、寄居工場は、周辺地域・自然環境との共生を目指す環境配慮型工場でもあります。約1.6万m<sup>2</sup>のビオトープをはじめ、敷地面積約95万m<sup>2</sup>のうち34%に当たる約32.6万m<sup>2</sup>を生物が生育可能な緑地や水辺による構成とし、希少動物種の保全などに取り組んでいます。

Hondaは、寄居工場を、27カ国に展開する生産拠点のマザー工場の1つと位置づけ、「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」ことにチャレンジを続けていきます。

## ■寄居工場における主な最先端環境技術

- 小型車の生産に特化し、生産エネルギーを30%低減  
小型車生産に特化し、それに合わせた設備、技術を投入することで、きわめて高効率な生産体質を構築。1台当たりの生産エネルギーを、従来工場比で30%低減\*1しています。
- 国内自動車工場最大の2.6MWメガソーラー発電  
2013年8月には国内自動車工場最大(Honda調べ)となる合計2.6MWの発電能力を確保する予定です。
- 天然ガスコージェネレーションでエネルギーを自前確保  
天然ガスコージェネレーションシステムで、電気・熱エネルギーを約28%自前化し、ピーク電力を約45%低減しています。
- 新開発の塗装技術で、CO<sub>2</sub>の排出量を40%低減  
新たに開発した塗装技術「Honda Smart Ecological Paint (Honda S.E. 塗装)」と、併せて新開発した壁掛け塗装ロボットシステムを導入。従来工場に比べて塗装ラインの長さを40%短縮し、CO<sub>2</sub>排出量を40%低減しています。

\*1 埼玉製作所狭山工場との比較。



埼玉製作所寄居工場 鳥瞰写真

## <埼玉製作所寄居工場概要>

所在地 : 埼玉県大里郡寄居町  
敷地面積 : 約95万m<sup>2</sup>(緑地28万m<sup>2</sup>を含む)  
生産能力 : 年産25万台(フル稼働時)  
従業員数 : 約2,000名



埼玉製作所寄居工場 外観

主要装備

タイプ	1.5L i-VTEC+D-CDD												1.3L i-VTEC												1.5L i-VTEC											
	HYBRID						13G						15X						RS																	
	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF						
駆動方式	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF					
トランスミッション	7速デュアルクラッチトランスミッション												CVT												CVT											
安全装備	マルチフレクターハロゲンヘッドライト (マニュアルレベリング機構)												LEDヘッドライト (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)												あんしんパッケージ (シティブレーキアクティブシステム、前席側・サイドエアバッグシステム(容量変化タイプ) + サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応))											
環境配慮	エコアシスト (ECONモード、コーティング機能、ティッチング機能)												エコアシスト (ECONモード、コーティング機能)												エコアシスト (ECONモード、コーティング機能)											
快適装備	5モードスイッチ												クルーズコントロール (選付付ステアリングスイッチ付)												キーレスエントリー 一体型キー (1個付)											
	Hondaスマートキースystem (Hondaスマートキー2個付) ※4 & プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ ※5												Honda インターナビ+リンクアップフリー+ETC車載器												ナビ装着用スペシャルパッケージ											
	セキコリティアラーム (国土交通省認可品)												マニュアル・エアコンディショナー												フルオート・エアコンディショナー											
	リアヒーターダクト												レスコピックスステアリング												電動リモコンカードドアミラー											
	電動格納式リモコンカードドアミラー												【全タイプ標準装備】 ●17インチウインドウ (運転席スイッチ照明/運転席足踏み防止機構(キーオフパレション機構) ●電波式キーレスエントリーシステム(アンサーバック/エルカムランプ機能付) ※4 ●イモビライザー (国土交通省認可品) ●7リットル高圧性能脱臭フィルター ●チルトステアリング ●パワードロック ●オーディオシステム(フロントスピーカー) ●電動パワーステアリング ●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												【全タイプ標準装備】 ●17インチウインドウ (運転席スイッチ照明/運転席足踏み防止機構(キーオフパレション機構) ●電波式キーレスエントリーシステム(アンサーバック/エルカムランプ機能付) ※4 ●イモビライザー (国土交通省認可品) ●7リットル高圧性能脱臭フィルター ●チルトステアリング ●パワードロック ●オーディオシステム(フロントスピーカー) ●電動パワーステアリング ●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											
インフォメーションディスプレイ	マルチインフォメーションディスプレイ (ECONドライブディスプレイ/燃費表示/SPORTメーター (エンジン回転)/経過時間/燃費表示/オドメーター/リフターメーター/ 外気温/平均燃費/瞬間燃費/積算燃費/積算燃費可能距離表示機能 など)												インフォメーションディスプレイ (オドメーター/トリップメーター/ 外気温/平均燃費/瞬間燃費/積算燃費/積算燃費可能距離表示機能 など) & タコメーター												インフォメーションディスプレイ (オドメーター/トリップメーター/ 外気温/平均燃費/瞬間燃費/積算燃費/積算燃費可能距離表示機能 など) & タコメーター											
RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ	RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ												RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ												RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ											
本革巻ステアリングホイール	本革巻ステアリングホイール												本革巻ステアリングホイール												本革巻ステアリングホイール											
RS専用本革巻CVTセレクトレバー	RS専用本革巻CVTセレクトレバー												RS専用本革巻CVTセレクトレバー												RS専用本革巻CVTセレクトレバー											
RS専用本革巻MTシフトノブ	RS専用本革巻MTシフトノブ												RS専用本革巻MTシフトノブ												RS専用本革巻MTシフトノブ											
ハイブリッド専用シフトレバー	ハイブリッド専用シフトレバー												ハイブリッド専用シフトレバー												ハイブリッド専用シフトレバー											
ハニテミラー付サンバイザー (運転席側/助手席側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ソフトパッドバネル (助手席インストルメントパネル部)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
RSエンブレム (メーター)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ハイブリッド専用デザインメーター	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
アームレスト付センターコンソールボックス (アクセサリーポケット (DC12V付))	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
センターコンソールポケット (ドリンクホルダー付)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
助手席インストルメントパネルガーニッシュ (高輝度シルバー塗装)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
助手席インストルメントパネルガーニッシュ (ドットプリント)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ドアライニングガーニッシュ (高輝度シルバー塗装)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ドアライニングガーニッシュ (ドットプリント)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
高輝度シルバー塗装インナードアハンドル	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
チップアップ&ダイアダウン機構付6:4分割前倒式リアシート (リアシートクライニング機構) (ULTRASEAT)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
一体前倒式リアシート	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
運転席/ハイブリアスター (ラチェット式)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
シートバックポケット (助手席側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
リアセンターアームレスト	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームランプ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
グラブレール (運転席側/助手席側/リア左右) & コートフック (リア右側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
グラブレール (助手席側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
フロントマップランプ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
クロームメッキ・エアコンアウトレットノブ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームアンダーポケット (大) ※6	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームアンダーポケット (中)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームアンダーポケット (小)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
【全タイプ標準装備】 ●イルミネーションコントロールスイッチ ●防眩ルーミミラー ●グローブボックス ●ドリンクホルダー (運転席) ●ドアポケット (運転席/助手席) ●ボトルホルダー (全ドア) ●フロントコントロールボックス (サイド付) ●アクセサリーポケット (DC12V) ●燃料残量警告灯 ●ルームランプ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											

● は標準装備 ○ はメーカーオプション

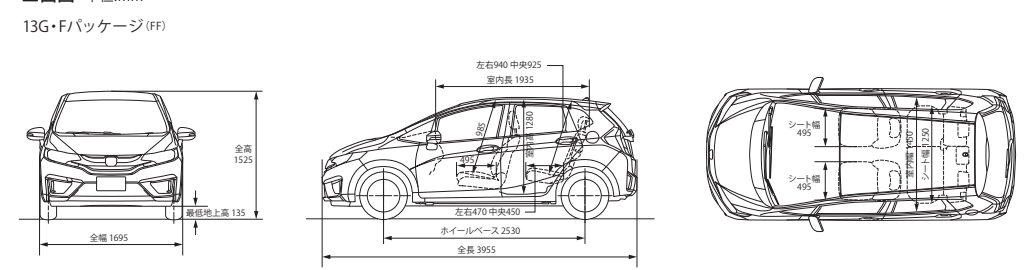
タイプ	1.5L i-VTEC+D-CDD												1.3L i-VTEC												1.5L i-VTEC											
	HYBRID						13G						15X						RS																	
	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF	Fパッケージ	Lパッケージ	Sパッケージ	CVT	4WD	FF						
駆動方式	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF	FF					
トランスミッション	7速デュアルクラッチトランスミッション												CVT												CVT											
エクステリア	LEDアミラーウインカー												LEDヘッドライト (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)												LEDヘッドライト (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)											
安全装備	マルチフレクターハロゲンヘッドライト (マニュアルレベリング機構)												LEDヘッドライト (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)												あんしんパッケージ (シティブレーキアクティブシステム、前席側・サイドエアバッグシステム(容量変化タイプ) + サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応))											
環境配慮	エコアシスト (ECONモード、コーティング機能、ティッチング機能)												エコアシスト (ECONモード、コーティング機能)												エコアシスト (ECONモード、コーティング機能)											
快適装備	5モードスイッチ												クルーズコントロール (選付付ステアリングスイッチ付)												キーレスエントリー 一体型キー (1個付)											
	Hondaスマートキースystem (Hondaスマートキー2個付) ※4 & プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ ※5												Honda インターナビ+リンクアップフリー+ETC車載器												ナビ装着用スペシャルパッケージ											
	セキコリティアラーム (国土交通省認可品)												マニュアル・エアコンディショナー												フルオート・エアコンディショナー											
	リアヒーターダクト												レスコピックスステアリング												電動リモコンカードドアミラー											
	電動格納式リモコンカードドアミラー												【全タイプ標準装備】 ●17インチウインドウ (運転席スイッチ照明/運転席足踏み防止機構(キーオフパレション機構) ●電波式キーレスエントリーシステム(アンサーバック/エルカムランプ機能付) ※4 ●イモビライザー (国土交通省認可品) ●7リットル高圧性能脱臭フィルター ●チルトステアリング ●パワードロック ●オーディオシステム(フロントスピーカー) ●電動パワーステアリング ●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												【全タイプ標準装備】 ●17インチウインドウ (運転席スイッチ照明/運転席足踏み防止機構(キーオフパレション機構) ●電波式キーレスエントリーシステム(アンサーバック/エルカムランプ機能付) ※4 ●イモビライザー (国土交通省認可品) ●7リットル高圧性能脱臭フィルター ●チルトステアリング ●パワードロック ●オーディオシステム(フロントスピーカー) ●電動パワーステアリング ●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											
インフォメーションディスプレイ	マルチインフォメーションディスプレイ (ECONドライブディスプレイ/燃費表示/SPORTメーター (エンジン回転)/経過時間/燃費表示/オドメーター/リフターメーター/ 外気温/平均燃費/瞬間燃費/積算燃費/積算燃費可能距離表示機能 など)												インフォメーションディスプレイ (オドメーター/トリップメーター/ 外気温/平均燃費/瞬間燃費/積算燃費/積算燃費可能距離表示機能 など) & タコメーター												インフォメーションディスプレイ (オドメーター/トリップメーター/ 外気温/平均燃費/瞬間燃費/積算燃費/積算燃費可能距離表示機能 など) & タコメーター											
RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ	RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ												RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ												RSシート & RSインテリア & ステンレス製スポーツツバダ											
本革巻ステアリングホイール	本革巻ステアリングホイール												本革巻ステアリングホイール												本革巻ステアリングホイール											
RS専用本革巻CVTセレクトレバー	RS専用本革巻CVTセレクトレバー												RS専用本革巻CVTセレクトレバー												RS専用本革巻CVTセレクトレバー											
RS専用本革巻MTシフトノブ	RS専用本革巻MTシフトノブ												RS専用本革巻MTシフトノブ												RS専用本革巻MTシフトノブ											
ハイブリッド専用シフトレバー	ハイブリッド専用シフトレバー												ハイブリッド専用シフトレバー												ハイブリッド専用シフトレバー											
ハニテミラー付サンバイザー (運転席側/助手席側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ソフトパッドバネル (助手席インストルメントパネル部)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
RSエンブレム (メーター)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ハイブリッド専用デザインメーター	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
アームレスト付センターコンソールボックス (アクセサリーポケット (DC12V付))	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
センターコンソールポケット (ドリンクホルダー付)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
助手席インストルメントパネルガーニッシュ (高輝度シルバー塗装)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
助手席インストルメントパネルガーニッシュ (ドットプリント)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ドアライニングガーニッシュ (高輝度シルバー塗装)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ドアライニングガーニッシュ (ドットプリント)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
高輝度シルバー塗装インナードアハンドル	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
チップアップ&ダイアダウン機構付6:4分割前倒式リアシート (リアシートクライニング機構) (ULTRASEAT)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
一体前倒式リアシート	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
運転席/ハイブリアスター (ラチェット式)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
シートバックポケット (助手席側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
リアセンターアームレスト	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームランプ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
グラブレール (運転席側/助手席側/リア左右) & コートフック (リア右側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
グラブレール (助手席側)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
フロントマップランプ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
クロームメッキ・エアコンアウトレットノブ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームアンダーポケット (大) ※6	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームアンダーポケット (中)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
ラゲッジルームアンダーポケット (小)	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											
【全タイプ標準装備】 ●イルミネーションコントロールスイッチ ●防眩ルーミミラー ●グローブボックス ●ドリンクホルダー (運転席) ●ドアポケット (運転席/助手席) ●ボトルホルダー (全ドア) ●フロントコントロールボックス (サイド付) ●アクセサリーポケット (DC12V) ●燃料残量警告灯 ●ルームランプ	●運転席側のみ												●運転席側のみ												●運転席側のみ											

※1 MT車には「シティブレーキアクティブシステム」の誤発進抑制機能はありません。 ※2 「あんしんパッケージ」を装着した場合、「グラブレール (運転席側/リア左右) & コートフック (リア右側)」が装備されます。 ※3 「コーティング機能」は装備されます。 ※4 Hondaスマートキースystem「装備車の場合、「電波式キーレスエントリーシステム」の機能は「Hondaスマートキースystem」に統合されます。 ※5 ハイブリッドモデルは「プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ」に替わり「パワースイッチ」が装備されます。 ※6 FF車と4WD車で容量・形状が異なります。

■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。■写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。■Honda インターナビ装着車には専用通信機器が装着されます。

三面図 単位:mm



主要諸元

タイプ	1.5Li-VTEC+D-CD		1.3Li-VTEC		1.5Li-VTEC	
	HYBRID/HYBRID-Fパッケージ/ HYBRID-Lパッケージ/HYBRID-Sパッケージ		13G/13G-Fパッケージ/13G-Lパッケージ/ 13G-Sパッケージ		15X/15X-Lパッケージ	
駆動方式	FF		FF		4WD	
車名・型式	ホンダ・DAA-GP5☆		ホンダ・DBA-GK3☆		ホンダ・DBA-GK4☆	
トランスミッション	7速オートマチック※1		5速マニュアル※2		無段変速オートマチック (トルクコンバーター付)※3	
寸法	全長(m)		3,955		3,955	
	全幅(m)		1,695		1,695	
重量	全高(m)		1,525		1,550	
	ホイールベース(m)		2,530		2,530	
重心	トレッド(m)		前 1,480(1,475) <sup>1)</sup>		1,480	
	後 1,470(1,465) <sup>1)</sup>		1,480(1,470) <sup>2)</sup>		1,480	
最低地上高	0.135		0.135		0.135	
	0.135		0.135		0.135	
車重	1,080(1,130)※1(1,140) <sup>1)</sup>		1,000		970(1,020)※1(1,030) <sup>2)</sup>	
	1,080(1,150)※1(1,160) <sup>1)</sup>		1,020		970(1,030)※1(1,040) <sup>2)</sup>	
車重	1,080(1,130)※1(1,140) <sup>1)</sup>		1,000		970(1,020)※1(1,030) <sup>2)</sup>	
	1,080(1,150)※1(1,160) <sup>1)</sup>		1,020		970(1,030)※1(1,040) <sup>2)</sup>	
定員	乗車定員(名)		5		5	
	客室内寸法(mm)		長さ/幅/高さ		1,935/1,450/1,280	
原動機	原動機形式		LEB-H1		L138	
	エンジン形式		LEB		L138	
エンジン	エンジン種類・シリンダー数及び配置		DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2		水冷直列4気筒横置	
	排気量(L)		1,496		1,496	
燃費	内径×行程(mm)		73.0×89.4		73.0×89.4	
	圧縮比		13.5		11.5	
燃料供給装置形式	燃料供給装置形式		電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)		電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	
	燃料タンク容量(L)		32(40)※1(40) <sup>1)</sup>		32(40)※1(40) <sup>2)</sup>	
電動機	電動機形式		HI		-	
	電動機種別		交流同期電動機		-	
性能	定額電圧(V)		173		-	
	エンジン		811(1016,000)		73(1007,600)	
電動機	最大出力(kW[PS]/rpm)		134(131.7)/5,000		97(132)/6,600	
	22(29.5)/1,313~2,000		160(16.3)/0~1,313		-	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	160(16.3)/0~1,313		21.6		26.0(24.4)※1(24.0) <sup>2)</sup>	
	36.4(33.6)/3,140 <sup>1)</sup>		20.6(19.8)※1(19.8) <sup>2)</sup>		21.8	
主要燃費向上対策	ハイブリッドシステム、アイドリングストップ、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動VPSアタリング		アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動VPSアタリング		アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動VPSアタリング	
	最小回生距離(m)		4.7(4.9) <sup>1)</sup>		4.9	
動力用主電池	種類/個数/容量(Ah)		リチウムイオン電池/48/5.0		4.9	
	CVT		前進		2.526~0.408※5	
動力伝達	後退		-		2.706~1.382	
	1速		4.148		-	
走行装置	2速		2.007		-	
	3速		1.481		-	
減速比	4速		1.098		-	
	5速		0.810		-	
ステアリング装置形式	6速		0.605		-	
	7速		0.465		-	
タイヤ(前)	種類・形式		油圧式リーディングカム・トーション		油圧式ディスク	
	サスペンション方式		前 車軸式		車軸式	
スタビライザー形式	前		-		-	
	後		-		-	

〈1〉内はHYBRID-Sパッケージ、〈2〉内は13G-Sパッケージ、〈3〉内はHYBRID-Fパッケージ、HYBRID-Lパッケージ、〈4〉内は13G-Fパッケージ、13G-Lパッケージ、※1 HYBRID-Sパッケージはパドルシフト付となります。※2 5速マニュアルは13G-Fパッケージのみの設定となります。※3 13G-Sパッケージ RS/FF(CVT)はスピードモード+パドルシフト付となります。※4 メーカーオプションを組み合わせ装着した場合の最大車重となります。※5 13G-Sパッケージ RS/FF(CVT)はマニュアルモード付となります。■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、エコモード使用等)に応じて燃料消費率は異なります。なお、JC08モード走行は10-15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はより低い値になります。☆印の車両は、自動車取得税、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(取得期2015年3月31日まで、車重税は2015年4月30日までの新車登録対象。自動車税は2014年3月31日までの新車登録対象となり、新車登録の翌年度に軽減措置が受けられます。) ■主要諸元は規格送車準拠による型式指定車種番号。■H1、アレック、センタータンクレイアウト、エコアシスト、C-CON、i-CD、INTERMATE SYSTEM、PGM-FI ULTRA SEAT(ウルトラシート)、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■BluetoothはIntellectual Propertyの登録商標です。■NDAは、HDMIロゴおよびHigh Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国におけるHDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。■VCSは(財)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。■ヘルパネットは株式会社日本緊急通報サービスの登録商標です。■製造事業者: 本田技研工業株式会社

環境性能

<p>ハイブリッド車 13G(FF)</p> <p>「平成27年度燃費基準+20%達成車」表示マーク 平成27年度燃費基準を20%以上上回るすぐれた燃費性能を達成した車に与えられます。</p>	<p>13G-Fパッケージ(FF/CVT) 13G-Lパッケージ(FF) 13G-Sパッケージ(FF)</p> <p>「平成27年度燃費基準+10%達成車」表示マーク 平成27年度燃費基準を10%以上上回るすぐれた燃費性能を達成した車に与えられます。</p>	<p>13G-Fパッケージ(FF/5MT) 13G-Lパッケージ(FF) 13G-Sパッケージ(FF) 4WD車</p> <p>「平成27年度燃費基準達成車」表示マーク 平成27年度燃費基準を上回るすぐれた燃費性能を達成した車に与えられます。</p>	<p>低排出力車 全タイプ</p> <p>「平成17年排出力基準75%低減レベル」認定車表示マーク 平成17年排出力規制のNMHC、NOxについて、基準値を75%以上下回る優異な燃費性能を達成した車に与えられます。</p>
--	---	---	---

■環境仕様

基礎情報	DAA-GP5		DBA-GK3		DBA-GK4		DBA-GK5		DBA-GK6	
	型式	LEB-H1	L138		L138		L158		L158	
エンジン	排気量(L)	1,496	1,317		1,496		1,496		1,496	
駆動方式	駆動方式	FF	FF		4WD		FF		4WD	
変速機	変速機	7速デュアルクラッチトランスミッション	5MT		CVT		6MT		CVT	
燃料消費率	燃費(km/L)※1	36.4	33.6	31.4	21.6	26.0	24.4	24.0	20.6	19.8
CO2排出量(g/km)	(燃費からの換算値)	63.8	69.1	73.9	107.5	89.3	95.2	96.7	112.7	117.3
参考	参考	平成27年度燃費基準+20%達成車		平成27年度燃費基準達成車	平成27年度燃費基準+20%達成車	平成27年度燃費基準+10%達成車		平成27年度燃費基準達成車		平成27年度燃費基準達成車
排出ガス	適合規制・規制レベル	i188+CDRCモード		CO		i115		平成17年排出力基準75%低減		1.15
適合値	規制値・認定値等	NMHC		0.013		0.013		-		0.013
適合値	規制値・認定値等	Nox		0.013		0.013		-		0.013
適合値	参考	九都府市指定低公害車の基準に適合		-		-		-		九都府市指定低公害車の基準に適合
適合騒音規制レベル	適合騒音規制レベル	平成10騒音規制制(制)加速走行76dB(A)		-		-		-		平成10騒音規制制(制)加速走行76dB(A)
エアコン冷暖使用量	エアコン冷暖使用量	種類:代替フロン134a 使用量:430g		-		-		-		種類:代替フロン134a 使用量:430g
車室VOC	車室VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内空気汚染対策指針以下)		-		-		-		自工会目標達成(1996年使用量*2の1/10)
環境負荷	環境負荷	自工会目標達成(2005年10月以降使用量*3)		-		-		-		自工会目標達成(2005年10月以降使用量*3)
物質削減	物質削減	自工会目標達成(2008年10月以降使用量*4)		-		-		-		自工会目標達成(2008年10月以降使用量*4)
リサイクル	リサイクル	自工会目標達成(2007年10月以降使用量*5)		-		-		-		自工会目標達成(2007年10月以降使用量*5)
環境負荷	環境負荷	樹脂、ゴム部品への材料表示		-		-		-		樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
リサイクル	リサイクル	リサイクルし難い材料 ※4を		-		-		-		リサイクルし難い材料 ※4を
リサイクル	リサイクル	再生材を使用している部品		-		-		-		再生材を使用している部品
リサイクル	リサイクル	リサイクル可能率		-		-		-		リサイクル可能率
その他	その他	グリーン購入法適合状況		グリーン購入法適合車		-		-		グリーン購入法適合車

\*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エコモード使用等)に応じて燃料消費率は異なります。なお、JC08モード走行は10-15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はより低い値になります。\*2 1996年乗用車の業界平均使用量は185g/L(リッター)を除く。\*3 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。\*4 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。\*5 新車種のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)に基づき算出。※この環境仕様書は2013年9月現在のものです。

福祉車両



Photo:HYBRID-Fパッケージ(FF) ポディカラーはビビッドスカイブルー・パール オーディオホールリッドはディーラーオプション



こんな方におすすめ

車いすを利用するほどではない方、足腰が弱ってきた方など、クルマの乗り降りに負担を感じるような、身体が少し不自由な方におすすめです。高齢者のいらっしゃるご家族にも便利です。

クルッと回転、ラクに乗り降り。助手席回転シート。

かがんだりしないでラクに乗り降りしたい。そんな思いに応える専用設計の回転シートです。身体をしっかりとやさしく包み込みます。



<p>68° ドア開口角度 シート回転時の空間を確保</p>	<p>67° 助手席回転 スムーズに乗り降りできます</p>
------------------------------------	------------------------------------

- シートに深く着座できない方、膝が曲がらない方は座った状態で足などが車体にあたり、シートの回転が困難になる場合がありますのでご注意ください。
- シートの操作は安全に心がけて、介助する方が確実に行ってください。
- シートの回転時は座っている方の頭や手足、衣服などが車体にあたり、ひっかからないようにご注意ください。
- 回転シートは、前後のシートスライドはできません。