

FIT*  *EV

いつまでも、だれにでも。モビリティのわくわくとドキドキを。

モビリティは、いつまでも人をわくわくドキドキさせる存在でありたい。

そう、Hondaは願っています。

だからこそ私たちは、地球温暖化や大気汚染、

資源の枯渇という課題に真摯に向き合い、

さまざまなアプローチで解決への取り組みを行っています。

なかでも今現在、私たちが有効な手段のひとつとして

考えているのが、電気エネルギーです。

インフラが整備されていて生活に身近なだけでなく、

少ない環境負荷でつくることができます。

このような電気エネルギーのメリットを踏まえ、

Hondaではモビリティの電動化を推進。

電気自動車をはじめ、

燃料電池電気自動車やプラグインハイブリッド車などの

研究・開発を進めています。

そして遂に、Hondaの新しい電気自動車を世の中に送り出します。

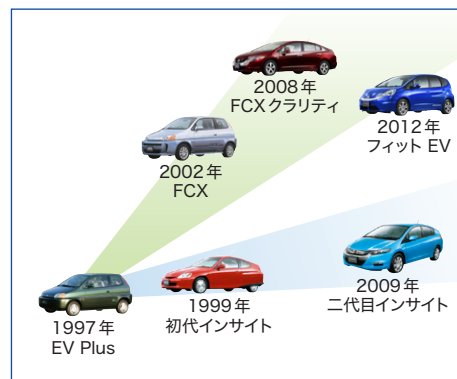
1997年にリース販売をしたEV Plusから15年。

電動化モビリティの研究開発で培った技術と新たな発想を注ぎ込み、

電気自動車の可能性を徹底追求した一台です。

■ Honda電動化モビリティの原点、EV Plus。

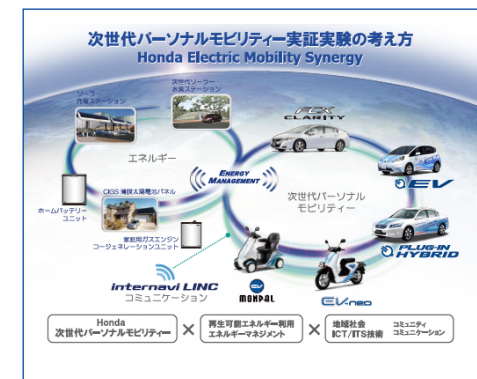
1988年、Hondaは電気自動車の基礎研究に着手しました。その後、試行錯誤を繰り返しながら要素技術を確認。1992年に開発段階に進み、その2年後にはアメリカで実走行テストをスタート。そして1997年、Honda初の電気自動車「Honda EV Plus」を日米でリース販売しました。EV Plusの開発で培ったモーターや制御装置などの技術は、現在のハイブリッドカーや燃料電池電気自動車の開発にも寄与しています。そしてこれらの開発で磨き上げられた技術は、さらに次の電動化モビリティへと活かされています。



■電動化モビリティの歴史

■ Hondaが思い描く、トータル・エネルギー・マネジメント。

電気は私たちの暮らしの中で、もっとも身近なエネルギーのひとつといえます。この汎用性のある電気エネルギーを、社会全体で効率よく使うことでCO2低減へ繋げる。このような考えから私たちは、Honda Electric Mobility Synergyをコンセプトとした実証実験を展開。2012年3月にはこのコンセプトを家庭レベルで実現するHonda スマートホームシステムの実証実験をスタート。太陽光発電やガスエンジンコージェネレーションシステムでエネルギーをつくり、家電や電動化モビリティで効率的に活用する、トータル・エネルギー・マネジメントの実現をめざしています。



■Honda Electric Mobility Synergy 概念図

Hondaらしい、電気自動車の創造をめざして。

電気自動車は、ガソリンを使わず、走行中のCO₂や排出ガスはゼロという素晴らしい特徴をもっています。つまり電気自動車であれば、環境性能に優れているのは当たり前のことです。ではHondaは「どのような電気自動車をつくるべきか」。それが、開発の原点でした。

めざしたのは、Hondaらしい電気自動車の創造。つまり、走って楽しくて、しかも賢く使える電気自動車をつくることでした。このような理想をカタチにするために

“Fun”と“Mottainai”をキーワードに取り組んだのが、

- 少ないバッテリー容量で、より長く走れること
 - モータードライブの走りを、さらに究めること
 - 充電などにかかる時間のムダをなくすこと
- でした。

私たちは、電気自動車はシティコミューターとして考えています。であるなら、ボディサイズはコンパクトな方がいい。しかし、居住性もしっかり確保したい。このような考えから、開発にあたってはフィットの基本パッケージを採用しました。その上で、効率を徹底的に追求。それは内燃機関よりも優れている電気自動車のエネルギー効率を、極限まで高めるというチャレンジでした。燃料電池電気自動車の開発で培った知見や技術を惜しみなく注ぎ込み、エネルギーをムダなく蓄え、ムダなく使う電気自動車をめざしました。さらに情報通信システムを活用した充電などの操作や情報取得などの機能を取り入れました。

その結果、走って楽しく、賢く使える電気自動車、フィットEVを完成させました。全身にHondaらしさを宿した一台です。電気自動車の、そして電動化モビリティのさらなる可能性を追求して、私たちのチャレンジは続きます。



藤本 幸人(ふじもと さちと)
(株)本田技術研究所 上席研究員

1981年、(株)本田技術研究所入社。アコード、シビックなどのエンジン開発を経て、1998年から燃料電池電気自動車の開発を担当。2003モデルFCXのLPL代行、2005モデルFCXのLPL、2009モデルFCXクラリティのLPLを歴任した後、2009年からフィットEVのLPLも務める。
趣味はフライフィッシング。愛車はアコードユーロR。

「Hondaらしい、電気自動車の創造」



エモーショナルな走りの造形と空力性能を追求したエクステリアデザイン。

コンセプトは、〈Efficient Emotional〉。フロントピラーを前方に配置したスーパーフォワーディングフォルムを採用したフィットをベースに、空力デバイスを融合。エネルギー効率に寄与する空力性能も追求しながら、エモーショナルな走りを予感させる、先進的でスポーティーなデザインとしました。



未来感を表現したフロントビュー。

開口を小さくしたフロントデザインとし、電気自動車としての未来感を表現。同時に空力性能にも寄与しています。バンパーと融合したメッキグリルをヘッドライトへとつなげた表情は、FCXクラリティのイメージを継承。Hondaのクリーンカーとしてのアイデンティティーをもたせています。バンパーサイドは、空力性能にも配慮しエッジを効かせた造形としました。



伸びやかかつシャープなサイドビュー。

なめらかに伸ばしたフロントノーズと新造形のリアスポイラーによって、フィットのワンモーションフォルムをさらに進化させました。またロアボディは、ボディサイドに張り出したフィン形状と、下へと回り込むデザインを採用することでシャープな印象を与えています。



空力デバイスを融合した躍動感あふれるリアビュー。

大胆なエッジ形状でワイドスタンスを強調したリアバンパーと大型リアスポイラーによって躍動感を表現しました。同時に、車体後面への空気の回り込みを抑えるとともに、バンパー下部ではアンダーフロアからの空気をスムーズに流すなどの空力マネジメントを徹底。電費性能の向上にも貢献しています。



EVの特別感をアピールする専用エクステリアカラー。

フィット EVでは、ガソリン車やハイブリッドカーとは一線を画す特別感を演出。ボディカラーには、環境テクノロジーをイメージさせながら強い存在感を示すリフレクションブルー・パールを、専用色として用意。充電リッドは、青空を思わせるブルーリングで囲むことで電気自動車としての特別感を出しています。

EVならではのクリーンさと 先進感を追求したインテリアデザイン。

インテリアデザインは、〈Efficient Clean〉をコンセプトに専用メーターをはじめ、環境にやさしいクリーンなイメージのカラーを採用。さらに3モードドライブシステムを演出するメーター表示などにより、HondaのEVらしい、走る楽しさを感じさせるドライブ空間を創造しています。

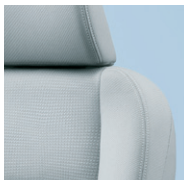
明るく、クリーンなイメージのインテリア空間。

インテリアカラーにはクリーンなイメージを演出する、ライトグレーを採用。インストルメントパネルをツートーン化することで、明るくクリーンなインテリア空間に仕上げました。また、高質感あふれるメタリック加飾をパネルに施し、電気自動車らしい先進テクノロジーを感じられるデザインとしています。



環境に配慮した「バイオPET表皮」をHonda初採用。

一般にリサイクル素材として定着しているPET（ポリエチレン・テレフタレート）。フィットEVでは、従来のような石油由来とは異なり、サトウキビ由来の物質を原料に含む「バイオPET」表皮をシートやドアライニングに採用しました。性能や質感などは通常のPETと同じでありながら、植物由来なので、よりCO₂削減に貢献できるほか、食物競合とも無縁です。



■従来PETとバイオPETの比較（Honda調べ）

	バイオPET	石化PET	リサイクルPET
原料由来	サトウキビ由来	石油	リサイクルPET
デザイン自由度・質感	◎	◎	△
CO ₂ 排出量	◎	△	○
食物競合	◎ 無（残渣使用）	◎ 無	◎ 無
コスト比	1.3倍	1	2.5倍
含有率	30% ○	—	20~30% ○

エアコンの冷媒に、日本初^{※1}となる新冷媒(HFO-1234yf)を採用。

地球温暖化対策として各国で、地球温暖化係数^{※2}を従来冷媒（HFC-134a）の1/350以下に低減した新冷媒の導入が検討されています。フィットEVでは、日本で初めてこの新冷媒を採用。Hondaでは、今後環境車から順次、この新冷媒の適用を拡大していく予定です。

※1 Honda調べ（2012年8月現在）

※2 大気中に放出された単位重量の当該物質が地球温暖化に与える効果をCO₂の効果を1として相対値で表した係数。

先進のEVドライブを表現した、専用メーター。

センター部分にはスピードや推定航続可能距離など、重要な情報を集約。左側にはモーター出力と回生状態を表すパワー/チャージメーターやシフトポジション表示を、右側にはエアコンやアクセサリ類の電力消費量や高電圧バッテリーの残量などを示すメーター類を配置しました。またデジタル表示のスピードメーターをはじめ、モード設定・アクセル・ブレーキ操作で色が変化するアンビエントメーターなどにより、先進のEVドライブを表現しています。

■アンビエントメーター

SPORTモード時は常に赤に点灯。それ以外のモードでは、運転操作の状態により、緑、薄緑、白と変化し、電費により運転可否かを視覚的に伝えます。



■パワー/チャージメーター

走行中のモーター出力と回生量を表示



■推定航続可能距離表示

■高電圧バッテリー残量計
高電圧バッテリーの充電状態を表示

■マルチインフォメーションディスプレイ

エコ運転をサポートするECOドライブディスプレイのほか、平均電費/電費履歴、積算回生量、平均車速、外気温などを表示

■車体電力消費計

エアコンやアクセサリ類の電力消費量をブルーの目盛りで表示

フィットならではのゆとりの空間と 取り回しのよさを両立したパッケージ。

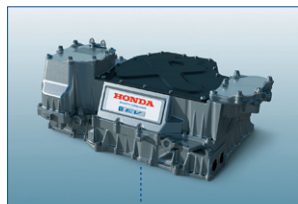
電気自動車は市街地を中心とした、近距離の移動に適したモビリティといえます。
だからこそ、ボディサイズはコンパクトな方がいい。しかし、居住空間は犠牲にたくない。
そこで優れたパッケージング効率を誇るフィットをベースとして採用。
パワートレインを構成するユニットのコンパクト化を追求するとともに、
レイアウトにも工夫を凝らし、フィットならではの空間を創造しています。

効率を追求したパワートレインレイアウト。

フィット EVでは、〈EARTH DREAMS TECHNOLOGY〉から生まれた小型で効率的な電動パワートレインを搭載。その上で、同軸型駆動モーター & ギアボックスとPCU (パワーコントロールユニット) をフロント部に集約。リチウムイオンバッテリーは、床下に配置しました。さまざまなパーツを分散させるのではなく、集約して配置することで空間効率を徹底的に追求しています。

■ PCU (パワーコントロールユニット)

フィット EVでは、モーターの駆動や回生を制御するPDU (パワードライブユニット)、さらには充電器とDC-DCコンバーターをワンパックに集約し、コンパクトなユニットとしています。



■ 同軸型駆動モーター&ギアボックス

高出力・高トルク・高回転のモーターを採用。さらにギアボックスと同軸化することでコンパクト化を図りました。

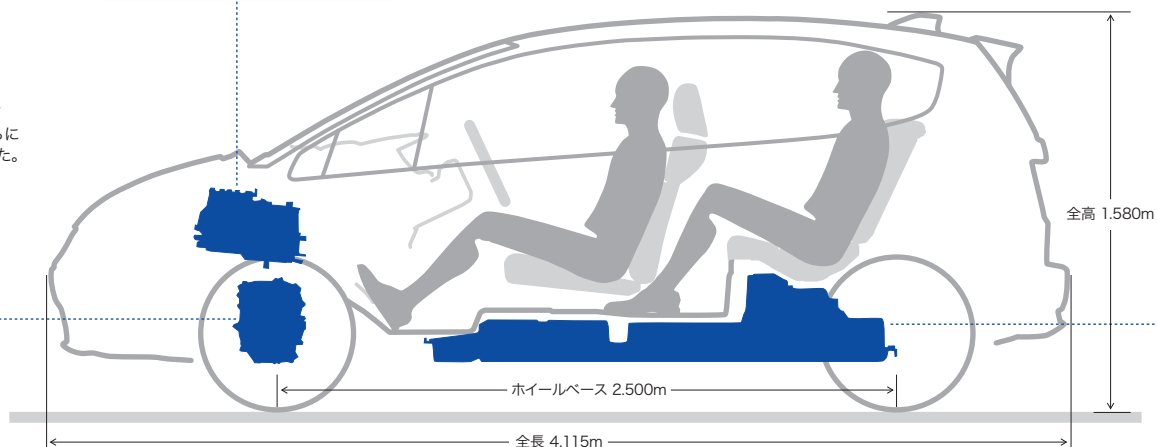
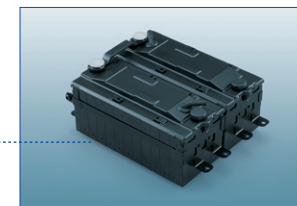


EARTH DREAMS TECHNOLOGY

エンジンなどの内燃機関やトランスミッションの効率向上、モーターなどの電動化技術の進化によって、優れた環境性能をベースにHondaならではの運転する楽しさを追求し、走りと燃費を高次元で両立させる新世代新技術群。

■ リチウムイオンバッテリー

バッテリーモジュールの配置を工夫することで、室内空間への影響を抑えました。



Hondaらしい走りの楽しさを徹底追求した フィット EVのパフォーマンス。

たとえ電気自動車であっても、走りの楽しさは忘れない。
この思いをカタチにするために、徹底して走りにもこだわりました。
パワートレインでは、いかに電気エネルギーを効率よく使い、
モーターから、パワーを伝達できるかを追求。
さらに、シーンや好みに応じて走りを選ぶ3モードドライブシステムを搭載。
電気自動車における走りの楽しさの可能性を広げました。

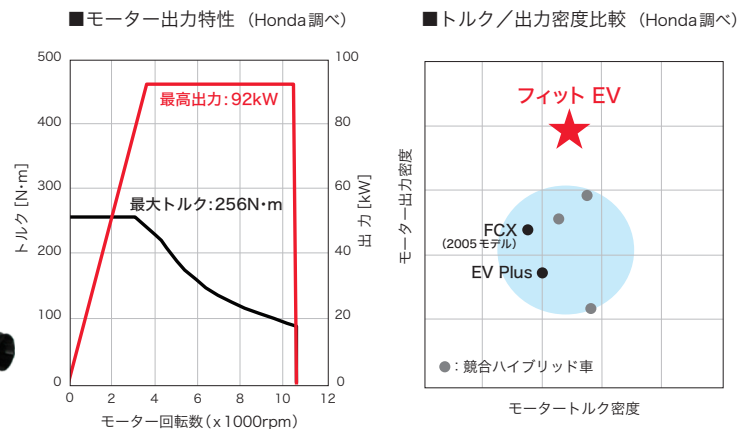


コンパクトかつ高出力な駆動モーター。

フィット EVの駆動モーターには、燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」と同様のギアボックス同軸構造を採用。パッケージングに有利な小型化と力強い加速性能をもたらす高出力を達成しています。リラクタンストルク併用低損失磁気回路と全域フルデジタルベクトル制御の適用により、ローターやステーターは広範囲での高効率と高出力を両立する設計に。特に、独自のローター形状や磁石の配置によって、高出力、高トルク、高回転を実現しました。最高出力92kW、最大トルク256N・mを達成するとともに、世界最高レベルの出力密度を獲得しています。また、ハウジングの剛性を高めることなどで、静粛性もいっそう向上しました。

きびきびと軽快な走りを生む、ダブルウィッシュボーン・サスペンション。

リアサスペンションには、ダブルウィッシュボーン式を採用。フィット EVの高いパフォーマンスを支えるとともに、しなやかな乗り心地のよさと、きびきびとした軽快な走りをもたらします。



走りの楽しさを、さらに広げる3モードドライブシステム。

SPORT、NORMAL、ECONの3つの走りのテイストを選択できる3モードドライブシステムを搭載。モーター出力とアクセルレスポンス、空調を統合制御することで、それぞれ明確に個性が異なる走りを楽しむことができます。



■ 力強い走りを体感できる、SPORTモード

最高出力は92kW。アクセルに対してハイレスポンスな、力強い走りを実現。ハーフスロットルの加速で、3.0Lクラスのスポートカーに匹敵する加速感^{※1}を味わうことができます。



■ 走りとおエコの理想的なバランス、NORMALモード

最高出力は75kW^{※2}。スムーズでキビキビした走りとおエコ性能を高次元でバランス。ハーフスロットルの加速で、2.0Lクラスのカンガルーに匹敵する加速感^{※1}を味わうことができます。

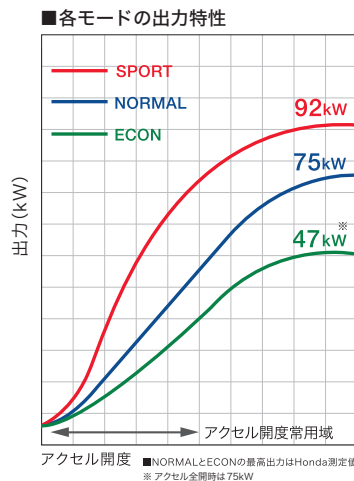


■ 航続距離を伸ばす楽しさをもち、ECONモード

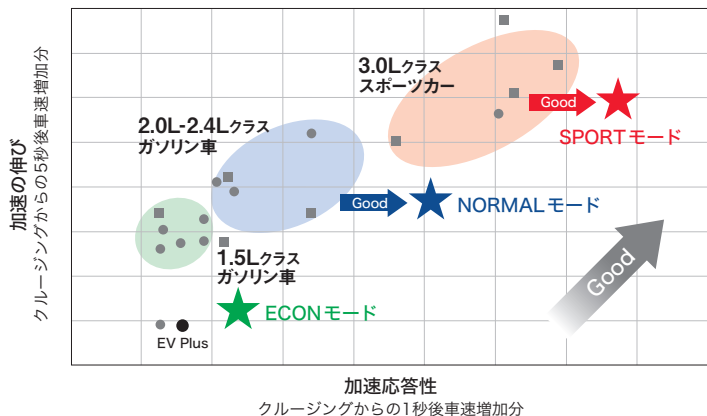
最高出力は47kW^{※2}。エコ運転につながりやすく、しかも街中での走行には過不足無い出力設定としています。アクセル全開時には最高出力75kWとなり、高速道路での合流時なども安心して走ることができます。



※1 Honda調べ ※2 Honda測定値

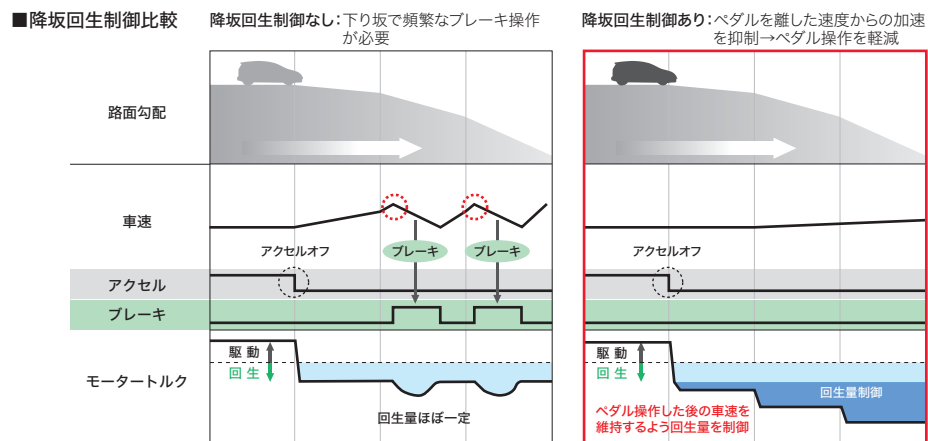


■ ハーフスロットル加速比較 (Honda調べ)



高効率とイージードライブを両立する、降坂回生制御。

降坂路での勾配状況と車速を判断。アクセルOFFの状態から車速が上がり過ぎないように制御します。その際、ドライバーがアクセルやブレーキの操作をした後の車速をほぼ維持するように、勾配に応じて減速回生量を自動的に増減制御。効率の良いエネルギー回生とイージードライブを両立しています。

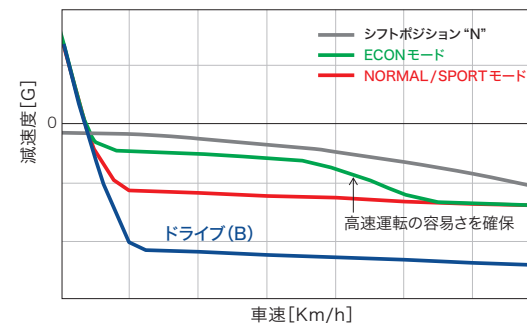


減速度を強めるドライブ (B)。

長い下り坂など、より強い回生ブレーキが必要な時に、セレクトレバーを (D) から (B) にシフトすると、回生ブレーキが強くなります。シフト操作によって、ある程度の加速・減速をコントロールすることができるので、イージードライブを楽しむことができます。



■ アクセル全開時の減速度設定 (Honda調べ)



世界最高の電費性能をめざして。 エネルギー効率を、さまざまな角度から追求。

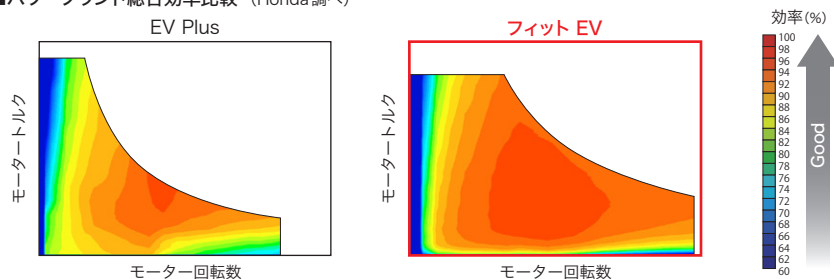
電気自動車は、ガソリン車に比べてエネルギー効率のよいクルマです。逆にいえば、電気自動車のエネルギー効率を向上させることは、限界への挑戦といえるかもしれません。フィットEVでは、少ない容量のバッテリーで少しでも長く走ることができる電気自動車を求めて、エネルギー効率を徹底追求。さまざまな角度から効率を追求することで、世界トップの電費性能をめざしました。

さまざまな角度から効率を追求し、国内トップ^{※1}の電費性能を実現。

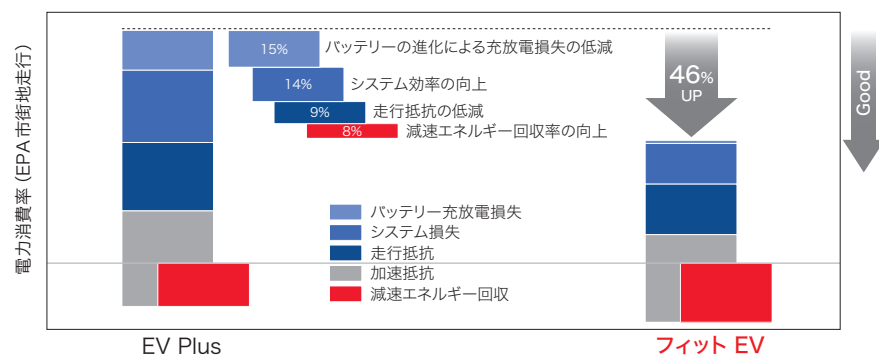
フィットEVは、パワートレインの効率向上/バッテリーの進化による充放電損失の低減/パワートレインの小型・軽量化と空力性能・タイヤによる走行抵抗改善/新開発電動サーボブレーキシステムによる減速エネルギー回収率向上によって、交流電力量消費率 106Wh/km^{※2}、一充電走行距離 225km^{※2}という電費を達成。Honda初の電気自動車「Honda EV Plus」と比べ、46%^{※3}も電費を向上させました。

※1 2012年8月現在 (Honda調べ)。 ※2 JC08モード (国土交通省審査値)。交流電力量消費率は、走行距離と走行後の充電に要する交流充電電力量より算出。交流電力量消費率および一充電走行距離 (満充電の状態から走行可能な距離) 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) に応じて値は異なります。 ※3 Honda測定値。

■パワープラント総合効率比較 (Honda調べ)



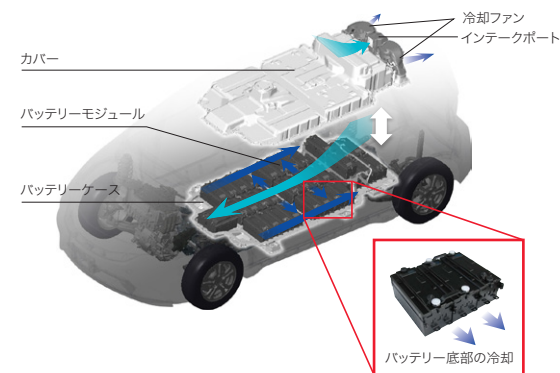
■エネルギー総合効率比較 (Honda調べ)



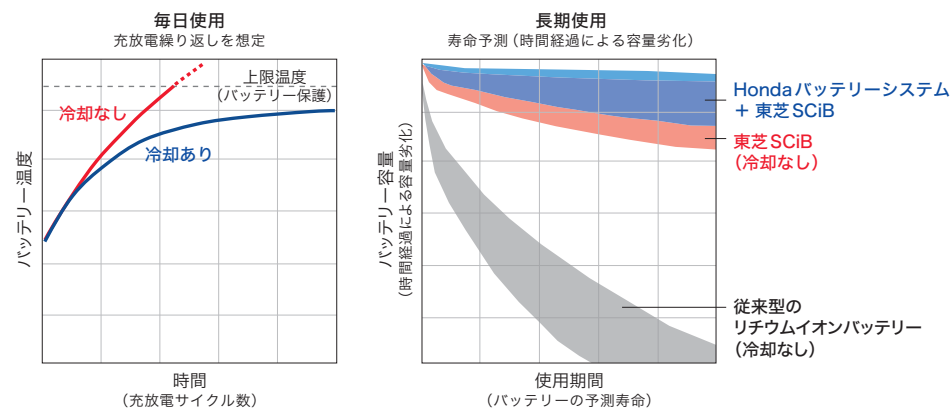
高性能リチウムイオンバッテリーの採用。

バッテリーは、優れた耐久性、安全性、回生受け容れ性などの性能を総合的に評価し、東芝製のリチウムイオンバッテリー SCiBを採用。Hondaでは、電気自動車に安心して乗り続けることができる信頼性を確保するためには、バッテリーの温度マネジメントも重要な要素と考え、金属のロアケースの上にバッテリーモジュールを並べて固定。樹脂のカバーでシールをしたバッテリーパックとして、床下に配置しながら、後方に2つの冷却ファンを設定。これにより、走行と充電を繰り返してもバッテリーの上限温度を超えることがなくなるので、温度上昇によるパワーダウンを回避することができます。さらに、長期にわたる使用の耐久性向上にも寄与します。

■Hondaバッテリーシステム



■Hondaバッテリーシステムの効果

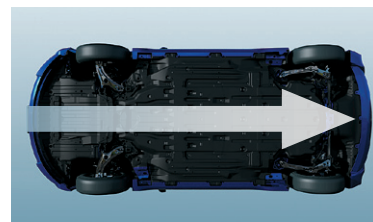


セダンレベルのCd値を実現した、空力性能。

発熱量が少ないという電気自動車の特性を活かして、冷却のためのフロント開口部を最小化。またアンダーフロアのフラット化や、ボディ下面の風をスムーズに流すリアバンパー形状の採用など、全身にわたり空力を追求。Cd値に優れるセダンレベルの性能を獲得しています。



フロント開口部の最小化



フラットアンダーフロア空力イメージ図



リアバンパー&テールゲートスポイラー

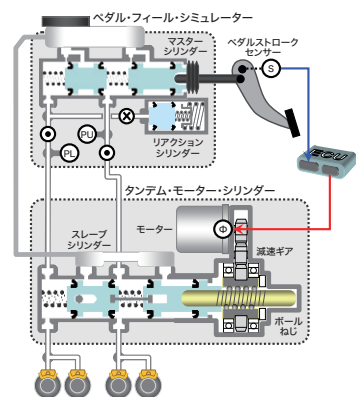
回生量が大幅向上。新開発 電動サーボブレーキシステム。

電気自動車には、減速時に駆動モーターが発電機の働きをして、その減速エネルギーを電気に換えてバッテリーに蓄電する回生ブレーキがあります。フィット EVではこの機能に着目し、より多くの減速エネルギーを回収できる電動サーボブレーキシステムを新開発しました。このシステムでは、ペダル操作部とブレーキ動作部が独立。ブレーキ動作部にはブラシレスモーターと減速ギア、ボールネジを採用し、高精度な液圧制御と素早い応答を可能にしました。これらにより、従来の油圧ブースター式の回生ブレーキで回収していた領域に加え、踏みはじめから停止間際までの減速エネルギーの回収を実現。回生量は、約8%向上※しています。さらに、モータートルク減速と液圧ブレーキの配分が変化しても、ドライバーに違和感を感じさせない自然なブレーキフィールも実現しています。

※ Honda調べ (EPA市街地走行)

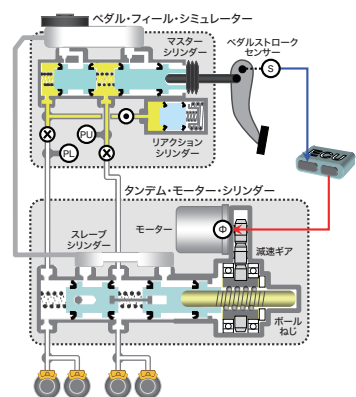
■ 電動サーボブレーキシステム説明図

■ 非操作時



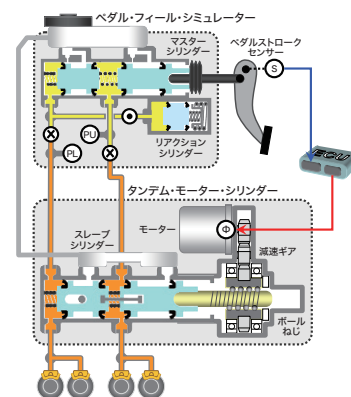
ペダル操作部とブレーキ動作部が独立。ECUがペダル操作を検知し、さらにブレーキ動作部を制御。

■ 減速開始時 — モーターで減速、液圧最小限



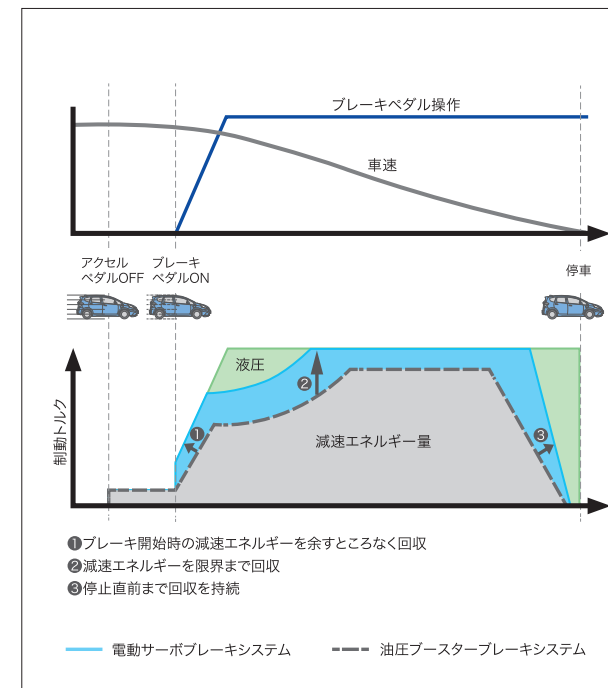
ブレーキペダルが踏まれると直ちにモーターによる減速が行われ、回生量の最大化を図ります。

■ 停止際 — 液圧ブレーキへ持ち替え



停止直前に、液圧ブレーキによる減速・停止へと制動力配分が調整され、停止間際までの減速エネルギー回収を実現。

■ 減速エネルギー回収量比較イメージ図



使いやすさにこだわり、 電気自動車をもっと便利に。

電気自動車を、賢く使えることをめざして。フィットEVでは、短時間での充電を追求するだけでなく、充電のしやすさ、便利さにも徹底してこだわりました。また、クルマから離れていてもさまざまな操作が可能な2つのコミュニケーションツールを用意。電気自動車の使い勝手を高めています。

使いやすさに、きめ細かく配慮した充電リッド。

家庭のガレージなどでの使用を想定して、普通充電用リッドは、運転席に最も近いフロントフェンダー部に設置。急速充電用リッドは、出先での充電器使用を考慮し、車両を左側に寄せて充電する際に便利なよう、助手席側に設置しました。

普通充電は約6時間^{※1}。急速充電は約20分^{※2}。

フィットEVの充電時間は、普通充電（AC200V 15A）で約6時間。急速充電（CHAdeMO^{※3} プロトコル）で約20分で80%充電をすることができます。家庭にいる時は、普通充電でも就寝前に開始すれば、夜間の安い電気料金を利用することが可能。外出先では、急速充電で、時間を賢く活用することができます。

※1 充電残量警告灯点灯から満充電まで。 ※2 充電残量警告灯点灯から80%充電まで。

※3 CHAdeMO協議会が標準規格として提案する急速充電器の商標名。

■充電時間は気温やバッテリー残量、電源の状態などにより、異なることがあります。

■普通充電はAC100Vでも可能ですが、約23時間（充電残量警告灯点灯から満充電まで）かかりますので、AC200Vの充電環境をお薦めします。

■フィットEVの普通充電用ケーブルは専用屋外コンセントにのみ対応し、専用配線を用いた電源回路が必要になります。



夜間充電も、開閉作業もスムーズに。

夜間でもスムーズに充電操作が行えるよう、普通充電用リッド内にLED照明を採用。また充電コネクター接続時に、充電状態がわかるようグリーン色LEDランプのインジケーターを設けました。普通充電用リッドのオープンは、車内のスイッチだけでなくキーのボタンでも可能。車内のスイッチでリッドを開け忘れても、ドアロックを解除して再び車内に入ることなく、キーのリッドオープンボタンで車外から開けることができます。



- (左) 普通充電用リッド内LED照明
- (中) 充電リッドオープナー
(左：急速充電用 右：普通充電用)
- (右) キーレスエントリー一体型キー
(普通充電用リッドオープンボタン付)

クルマの近くでは素早く操作できる、EV 双方向リモコン^{※1}。

家庭のリビングからガレージへの情報送受信など、近距離での操作に便利なEV 双方向リモコン。ボタンひとつで即起動。使いたい時にすぐ使うことができます。バッテリー残量や車内温度などの車両情報の確認をはじめ、充電ON・OFF、エアコンON・OFF^{※2}などの操作ができます。

※1 通信可能距離は約80mまでとなります。また周囲の電波状況によって通信可能距離が変わることもあります。

※2 エアコンをONにすると、ナビも同時に起動して交通情報を収集。出発時、すぐに情報がナビ画面に表示されます。



	EV 双方向リモコン	EVテレマティクス (スマートフォンアプリ)
主な使用場面	<ul style="list-style-type: none"> ■ 近距離での使用 → 約80m ・ 乗車直前、降車直後 ・ リビングからガレージへの送信など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 遠距離での使用 → 携帯電話が使用可能な範囲 ・ オフィスからの通信 ・ 離れたカフェからの操作など
主な機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車両状態の確認 <ul style="list-style-type: none"> ・ バッテリー残量 ・ 車内温度 ・ 充電状態 ・ エアコン状態 ■ 充電ON/OFF ■ エアコンON/OFF 	<ul style="list-style-type: none"> ■ EV 双方向リモコンの機能 + ■ 詳細情報表示 <ul style="list-style-type: none"> ・ 推定航続可能距離表示 ・ 推定航続可能エリア表示 ・ 充電ケーブル接続状況 ・ 充電完了予想時刻 ■ タイマー操作 <ul style="list-style-type: none"> ・ 充電設定 ・ エアコン設定

クルマから離れていても情報取得や多彩な操作ができる、EVテレマティクス。

フィット EV 専用のアプリケーション^{※1}を、スマートフォンにダウンロードすれば、離れた場所から、情報取得やリモート操作を行うことができます。EV 双方向リモコンの機能に加え、推定航続可能距離、充電ケーブル接続などの車両情報確認、タイマー設定 (充電、エアコン^{※2}) などの操作ができます。

※1 インターナビ・リンクプレミアムクラブのパーソナル・ホームページでも同様の機能をご利用いただけます。

※2 エアコンをONにすると、ナビも同時に起動して交通情報を収集。出発時、すぐに情報がナビ画面に表示されます。



- 1 車両情報確認画面
- 2 タイマー充電設定画面
- 3 出発時刻設定画面 (お出かけ前エアコン)
- 4 充電スタンド検索結果画面
※ 画面はイメージです。実際の充電スタンドの名称と異なる場合があります。
- 5 推定航続可能エリア表示画面

ナビゲーションシステムにも、EV 専用の機能を採用。 *internavi LINK Premium Club*

標準装備となるHonda インターナビ+リンクアップフリーに、EV 専用機能を搭載。電気自動車の使い勝手をさらに高めます。

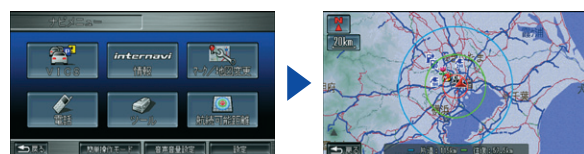
■ 充電スタンド情報

探したいエリアを選択。地図表示で、普通充電器や急速充電器を設置しているスタンドを案内します。



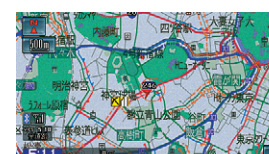
■ 推定航続可能範囲表示

地図上に推定航続可能距離を表示。目的地が設定されている場合は、推定航続可能距離が目的地までの距離を下回ったら通知を行い、注意を促します。



■ 出発前交通情報取得

EV 双方向リモコンやスマートフォンアプリで、事前にエアコンをONにするとナビも同時に起動し、交通情報を収集。パワースイッチをONにした瞬間にナビ画面に情報が表示されます。



パワースイッチON時



Honda基準の安全性能に、 電気自動車ならではの配慮を。

すべての人の安全をめざして、「人間尊重」の企業理念のもと、規制を基準とすることに満足せず、独自の安全基準を設けるHonda。フィットEVでは、アクティブセーフティからパッシブセーフティに至るまでHonda基準の安全性能とともに、電気自動車に求められる性能を追求しています。

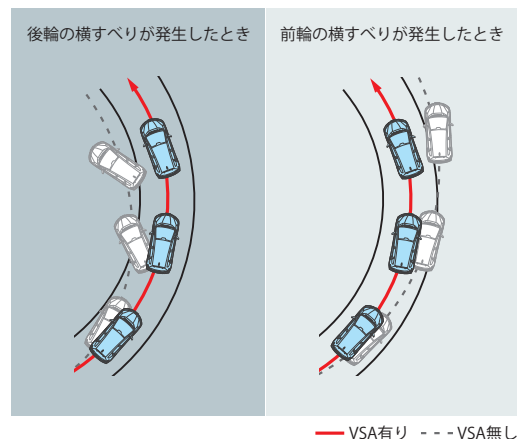
クルマの横すべりなどを効果的に防ぐVSA (車両挙動安定化制御システム)

ブレーキ時の車輪ロックを防ぐABS^{※1}、加速時等の車輪空転を抑えるTCS^{※2}、旋回時の横すべり抑制。3つの機能をVSA^{※3}が制御し、ドライバーが予想しないクルマの挙動の乱れを防ぎます。

- ※1 4輪アンチロックブレーキシステム
- ※2 トラクションコントロールシステム
- ※3 VSA=Vehicle Stability Assist

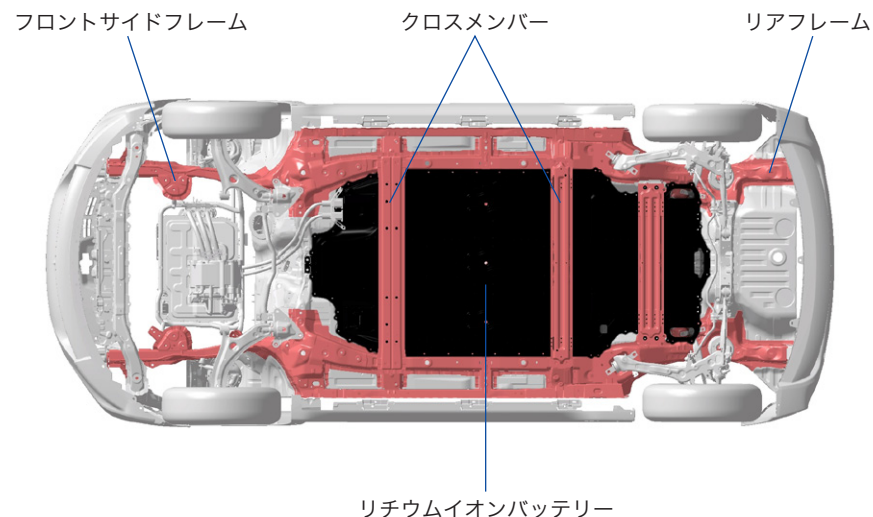
- 各技術の能力には限界があります。つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。ご使用前に、必ず取扱説明書をお読みください。
- VSAは、あくまでドライバーのブレーキ操作やアクセル操作等を補助するシステムです。したがってVSAがない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、ムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

■作動イメージ図



Honda独自の技術による、衝突安全設計ボディ。

衝突時の衝撃(G)をコントロールし衝突時の自己保護性能を高めるだけでなく、相手車両への攻撃性低減、歩行者への衝撃緩和を考えたボディ構造を採用しています。その上で、メインフレームとクロスメンバーによる井桁構造の骨格を採用。その中にバッテリーを配置することで、前後左右の衝突から保護します。また万一、衝突によって地絡状態に陥った際は、コンタクターが元電源ラインを遮断。高電圧から乗員を守ります。



歩行者に車両の接近を知らせる、車両接近通報装置。

エンジンのない電気自動車は静粛性が高く、低速走行時はさらに静かになります。車両接近通報装置は、時速約20km以下で走行している際に走行音を発し、歩行者に車両の接近を知らせ、注意を促します。

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
フロント3点式ロードリミッター付プリテンションナー-ELRベルト
リア3点式ELRシートベルト
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)+トップゼーザーアンカレッジ(リア左右席)
LEDハイマウント・ストップランプ
ドアビーム
前席用・サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応)
ディスプレイヘッドライト(HID)(ハイ/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)
車両接近通報装置
VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)
頸部衝撃緩和フロントシート
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
運転席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯(シートベルトリマインダー付)
室内難燃材
チャイルドブルーフ

環境装備

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)
フラットアンダーカバー

快適装備

急速充電システム(CHAdemo®プロトコル)
普通充電用ケーブル(コントロールボックス付、AC200V 5.0m/AC100V 4.5m)
EV双方向リモコン
EVテレマティクス
3モードドライブシステム
パワーウィンドウ(運転席スイッチ照明/運転席挟み込み防止機構/キョーフオペレーション機構付)
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(国土交通省認可品)
電動パワーステアリング
キー抜き忘れ警告ブザー
ライト消し忘れ警告ブザー
キーレスエントリー 一体型キー(普通充電用リッドオープンボタン付)
セキュリティアラーム(国土交通省認可品)
電動格納式リモコンカラードアミラー
EV専用機能付きHonda インターナビリンクアップアプリ
4スピーカー
ETC車載器
フルオート・エアコンディショナー
運転席&助手席シートヒーター ^{※2}
アレルフリー高性能脱臭フィルター
クルーズコントロール(照明付ステアリングスイッチ付)
テレスコピック&チルトステアリング
パワードアロック
リアヒーターダクト
パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー
熱線式リアウィンドウデフォグガー

インテリア

イルミネーションコントロールスイッチ
アクセサリソケット(DC12V)
リアヘッドレスト(全席)
フロントマップランプ

ルームランプ
6:4分割可倒式リアシート
充電残量警告灯
パニティミラー付サンバイザー(運転席/チケットホルダー付)/助手席)
シルバー塗装インナードアハンドル
レザー調ステアリングホイール
EV専用デザインメーター(パワー/チャージメーター、アンピエントメーター、スピードメーター、推定航続可能距離表示、マルチインフォメーション・ディスプレイ、高電圧バッテリー残量計、車体電力消費計)
クロームメッキメーターリング
マルチインフォメーション・ディスプレイ(ECOドライブ ティスプレイ/経過時間/電費履歴/外気温/オドメーター/トリップメーター/平均車速/平均電費/横算回生量表示 など)
パイオPET表皮シート&ドライビング
運転席ハイトアジャスター(ラチェット式)
運転席アームレスト
シートバックポケット(助手席)
ラゲジールームランプ
グラブレール(運転席/助手席/リア左右)
コートフック(リア右側)
防眩ルームミラー
アップグレードボックス(ベンホルダー付)
ロアグローブボックス(カードホルダー付)
運転席フットレスト
インパネトレイ(助手席側)
フロントコンソールボックス
センターコンソールポケット
ドリンクホルダー(運転席/助手席)
ドアポケット(運転席/助手席)
ドリンクホルダー(全ドア)
ラゲジールーム2段アンダーボックス(1段目:普通充電用ケーブル収納+ポケット/2段目:応急パンク修理キット収納+ポケット)
ドリンクホルダー(センターコンソール後部)

エクステリア

シャークフィンアンテナ
カラードアウトドアハンドル
間欠フロントワイパー(ミスト機構付き)
フロントウィンドウウォッシャー(2ノズルスプレータイプ)
ウォッシャー付間欠リアワイパー(リバース運動)
遮音/IRカット(遮熱)/UVカット機能付ガラス(フロントウィンドウ)
高熱線吸収/UVカット機能付ガラス(フロントコーナー/フロントドア)
高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート)
FIT EVステッカー(リアドア)
EV専用/ナンバー 一体フロントグリル
EV専用サイドシルガーニッシュ
EV専用ホイールアーチガーニッシュ
EV専用テールゲートスポイラー
カラードリアライセンサーガーニッシュ
カラードバンパー
テールゲートアウトドアハンドル
LEDドアミラーウインカー
EV専用クリアブルーリアコンビネーションランプ(LEDストップランプ&LEDテールランプ)

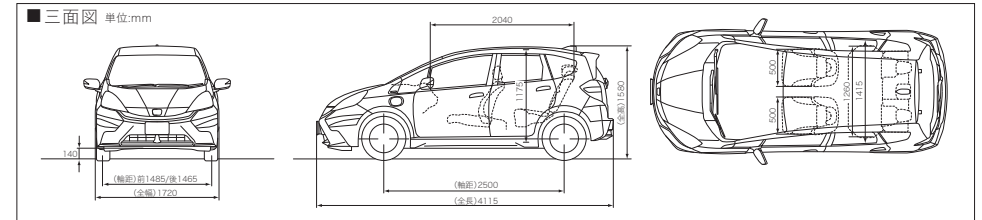
足まわり/走行関連

フロントベンチレーテッドディスプレイブレーキ
電動サーボブレーキシステム
スタビライザー(フロント/リア)
応急パンク修理キット(スベアタイヤレス)
15インチアルミホイール(EV専用デザイン)+スチールラジアルタイヤ(185/65R15 88H)

主要諸元

	駆動方式	FIT EV
		FF
車名・型式		ホンダ・ZAA-ZA2
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4.115
	全幅(m)	1.720
	全高(m)	1.580
	ホイールベース(m)	2.500
	トレッド(m) 前/後	1.485/1.465
	最低地上高(m)	0.140
	車両重量(ka)	1.470
	乗車定員(名)	5
性能	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	2.040/1.415/1.175
	最小回転半径(m)	5.1
	JC08モード 一充電走行距離(国土交通省審査値)(km)	225
	JC08モード 交流電力量消費率(国土交通省審査値)(Wh/km)	106
動力用主電池	種類	リチウムイオン電池
	総電圧(V)	331
	総電力量(kWh)	20
原動機	型式	MCF3
	最高出力(kW(PS)/rpm)	92(125)/3,695~10,320
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	256(26.1)/0~3,056
動力伝達装置	最終減速比	8.057
	走行装置	ステアリング装置形式 ラック・ピニオン式 タイヤ(前・後) 185/65R15 88H 主ブレーキの種類・形式(前/後) 油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ルーティング・トラレーシング サスペンション方式(前/後) マクファーソン式/ダブルウィッシュボーン式 スタビライザー形式(前・後) トーション・バー式

- 一充電走行距離(満充電の状態から走行可能な距離)および交流電力量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)に応じて値は異なります。
- 主要諸元は道路運送車両法による新型自動車認定申請書数値。
- FIT、エコアシスト、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、VSAは本田技研工業株式会社の商標です。
- Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の商標です。
- 製造事業者: 本田技研工業株式会社



環境仕様

基本仕様	車名/型式	ZAA-ZA2	環境負荷削減	環境負荷削減	組	自工会2006年目標達成(1996年使用量 ^① の1/10)
原動機	型式	MCF3	環境負荷削減	水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^②)	
	最高出力(kW/rpm)	92/3,695~10,320		六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
駆動装置	最大トルク(N・m/rpm)	256/0~3,056	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)		
	駆動方式	FF	樹脂、ゴム部品の材料表示	100g以上の樹脂部品全て		
環境性能指標	電力消費率	JC08モード 一充電走行距離(km)* 225	リサイクル	リサイクルし難い材料 ^③ を使用した部品	ウィンドウモール類などの内外装部品	
		JC08モード 交流電力量消費率(Wh/km)* 106		再生材を使用している部品	バッテリーボックス、吸音材	
	排出ガス	電気自動車 排出ガス規制の適用を受けない自動車		リサイクル可能率	車全体で90%以上 ^④	
	適合騒音規制レベル	適合規制/認定レベル	電気自動車 排出ガス規制の適用を受けない自動車		ポリ塩化ビニル禁止部品	ポリアンダーコート、外装モールなどでの廃止により
	エアコン冷媒使用量	種類:HFO-1234yf 使用量:400g	平均10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A)			ASR ^⑤ 中道業満足1%以下レベル
	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)	エアコン冷媒使用量			
			その他	グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合率	

- *1 一充電走行距離(満充電の状態から走行可能な距離)および交流電力量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)に応じて値は異なります。
- *2 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。
- *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 「新車車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。
- *6 Automobile Shredder Residue
- *7 本環境仕様書は2012年8月現在のものです。
- 仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

※1 CHAdemo協議会が標準規格として提案する急速充電器の商標名。 ※2 助手席の育もたれにシートヒーター機能はありません。