

JADE

PRESS INFORMATION 2015.2.12



HONDA

乗用ミニバンの、その先へ。

多人数乗用車といえばワンボックスという時代に、
Hondaはオデッセイで乗用ミニバンというカテゴリーを築きました。
そのカテゴリーは、ファミリーカー=セダンという時代に
終止符を打ち、日本の乗用車市場を牽引する存在となりました。

しかし、時代の移り変わりとともに、
かつての乗用ミニバンユーザーのライフステージや
ライフスタイルも変化してきています。

このような時代背景を踏まえ、
乗用ミニバンのあり方を改めて考えました。

そのひとつの回答が、ジェイド。
これからの時代にふさわしい一台としてお届けします。

クルマの本質を追い求めた、新しい乗用車の創造。

お客様がクルマを選ぶ時の基準は、実に様々といえます。

でも多くの方が、それぞれのライフステージや

ライフスタイルに合わせてクルマを選んでいるのではないのでしょうか。

もし、ライフステージやライフスタイルに左右されずに選べるクルマがあったら、

より豊かで、深みのあるカーライフを楽しむことができるのではないだろうか。

このような想いを胸に、私たちは新しい乗用車の創造にチャレンジしました。

めざしたのは、幅広い世代に受け容れられながら、個人個人の嗜好性にも応えるクルマ。

それを具現化するためには、もともとクルマが備えている本質的な価値である

Emotional(スタイリングや走り)とFunctional(居住性や使い勝手)という

相反する要素を高次元で両立することが重要だと考えました。

既成概念に縛られない自由な発想と

M・M思想*をもとに育んできたパッケージング技術のすべてを注ぎ込み、

EmotionalとFunctionalのより高いレベルでの融合を徹底追求しました。

そして、セダンでもミニバンでもない、新しい乗用車ジェイドを完成させました。

世代や趣味を超えて、幅広いお客様にご支持いただくことができれば、

開発者としてこれ以上の喜びはありません。

開発責任者 印南 泰孝



印南 泰孝 (いんなみ やすたか)

(株)本田技術研究所 主任研究員

1985年、(株)本田技術研究所入社。1990年より初代ドマーニのPL、シビックのPLを担当。1996年、軽シリーズトータルでのLPL代行としてZを開発。その後、LPL代行としてシビック、アコードの開発に携わり、2003年よりアメリカに駐在。帰国後、ストリーム/LPLを担当し、今回ジェイドのLPLを務める。

*「M・M思想」とは、「人のためのスペースは最大に、メカニズムは最少に(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)」という、「人」が中心の発想で取り組むHondaのクルマづくりの基本思想。

見て、乗って、走って、使って、様々な側面で驚きをもたらす。

ジェイドの開発にあたっては、EmotionalとFunctionalの高次元での融合を徹底追求。
ミニバン並の居住性とユーティリティをセダン並の低全高で実現しながら、
上質な走りを備えたクルマの創造をめざしました。

そこで、見て・走って (Emotional)、乗って・使って (Functional)、
様々な側面で驚きをもたらす (Multi Surprising) をコンセプトに開発をスタート。
その具現化に向けて、まず基本となる骨格をいちから造りながら、
M・M思想を極限まで突き詰め、未だかつてない超高密度低床プラットフォームを創造。
その上で、

●ACTIVE PACKAGE

様々なシーンに応える居住性とフレキシブルな使い勝手

●ADVANCED STYLE

セダンライクな低全高でスタイリッシュなデザイン

●PROUD PERFORMANCE

上質な走り と 乗り心地 & 燃費性能

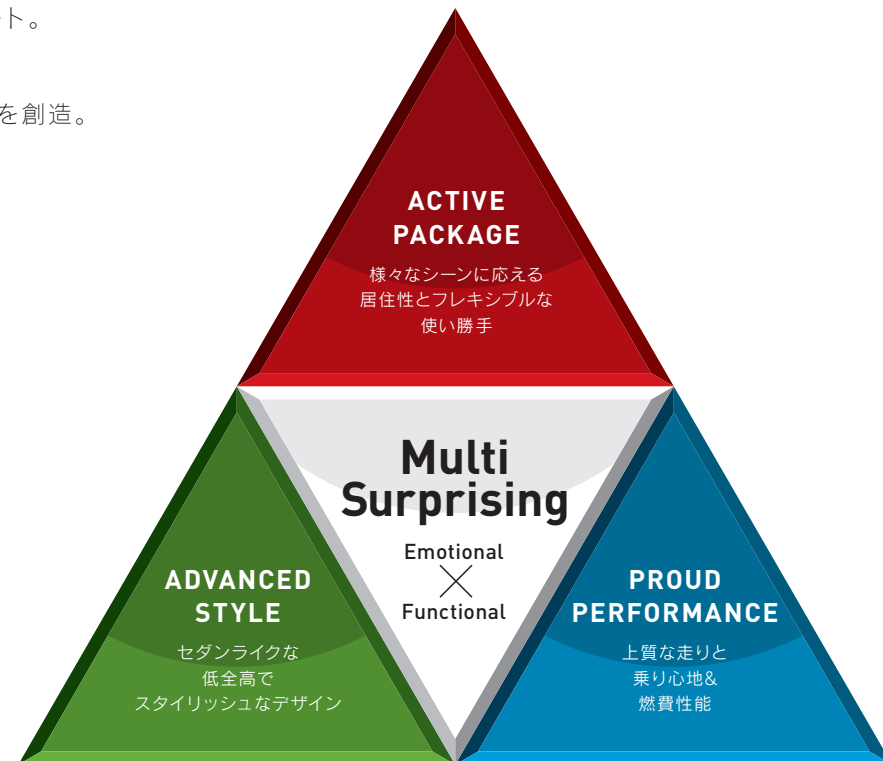
という3つの価値をより高いレベルで実現。

見て、乗って、走って、使って、

様々な側面で驚きをもたらすジェイドを完成させました。

この一台は、お客様の多様なライフスタイルに応えると同時に、

所有する喜びと高い満足をお届けします。



ACTIVE PACKAGE (P5~)

- 様々なシーンに応える居住性と使い勝手のよさを追求したアクティブパッケージ。
- 3つのゾーン各々の個性と特性を最大限に活かす3ゾーンコンセプト。
- よりコンパクトに、より薄く。M・M思想の徹底追求から生まれた超高密度低床プラットフォーム。



ADVANCED STYLE (P8~)

[EXTERIOR DESIGN]

- オーナーの所有する喜びを満たす、セダンライクな低全高のスタイリッシュデザイン。

[INTERIOR DESIGN]

- 自然に感じられる上質感と心が昂揚するような先進感を追求したインテリアデザイン。
- 爽快、上質、先進を高次元で融合したインストルメントパネルデザイン。

[COLOR & MATERIAL]

- オーナーの様々なシーンを演出する、スタイリッシュな表現を追求したカラー&マテリアル。



PROUD PERFORMANCE (P13~)

[POWER UNIT]

- 上質な走りと低燃費を、高い次元で両立するパワーユニット。

[BODY STRUCTURE]

- クルマに求められる要素を高次元でバランスさせた基本骨格。

[CHASSIS]

- 上質な乗り心地と操舵感。そして一体感のある走行フィールをもたらすシャシー。



Honda SENSING (P16~)

- 安心して快適な運転を支援する「Honda SENSING」。

[回避支援機能]

- ・衝突軽減ブレーキ(CMBS) ・誤発進抑制機能 ・路外逸脱抑制機能

[未然防止機能]

- ・LKAS(車線維持支援システム) ・ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)
- ・標識認識機能 ・先行車発進お知らせ機能

先進装備 (P18)

- より高い安心をもたらす、先進装備。
- ・LaneWatch™ ・後退出庫サポート

SAFETY (P18)

- 乗員はもとより、相手車両や歩行者にも配慮した、Honda独自の安全性能。

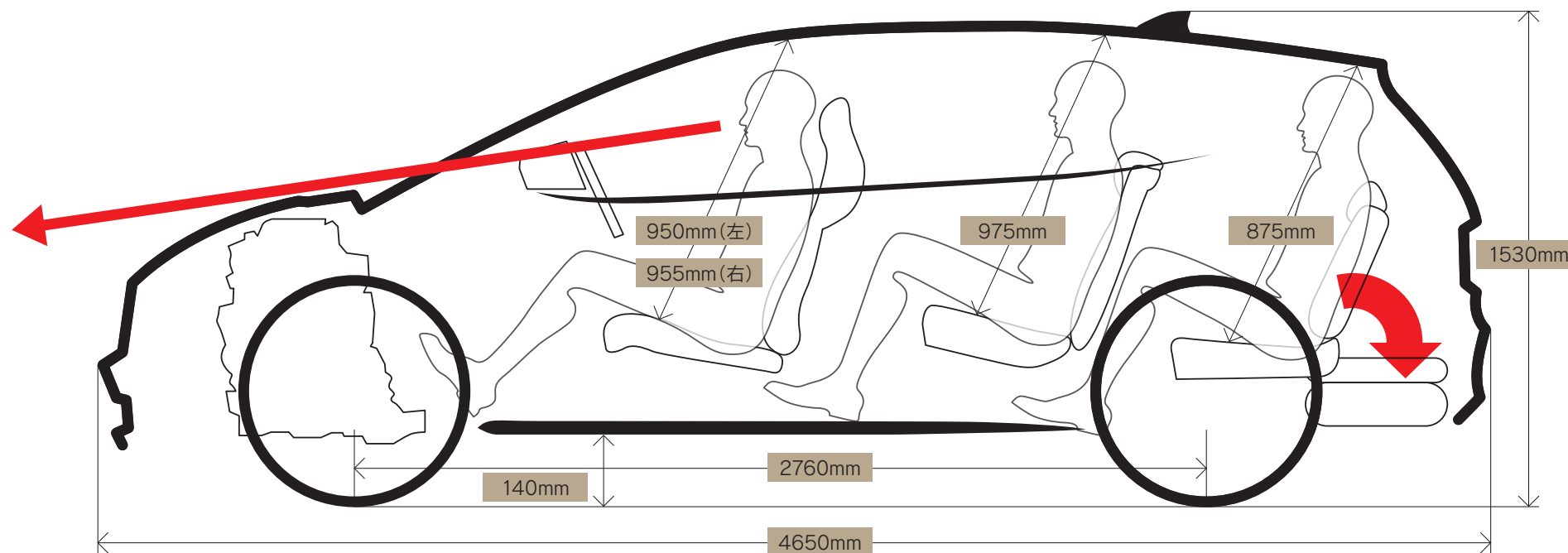
様々なシーンに応える居住性と 使い勝手のよさを追求したアクティブパッケージ。

乗り込んだ瞬間に驚きが広がる。さらに、それぞれのシートに腰を下ろして驚きを覚える。

1530mmという低全高で、このようなパッケージを具現化するために、1列目、2列目、3列目（荷室空間）を、

それぞれ独立した3つのゾーンと捉え、それぞれに求められる空間・機能・質を徹底追求。

スタイリッシュなフォルムでありながら、想像を超える空間を創造しました。



1列目

爽快なドライビングゾーン

- ・セダンライクなドライビングポジション
- ・ゆとりを感じる横幅方向の空間
- ・視界が爽快に広がるキャビン

2列目

くつろぎのリムジンゾーン

- ・キャブテンシート&前後方向がロングディスタンスのリムジンのような広さ
- ・視界の抜けの良さがもたらす数値以上のゆとり

3列目

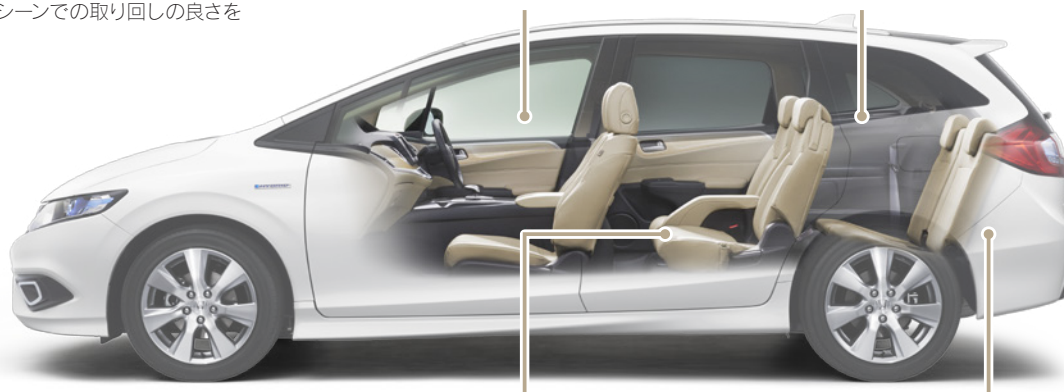
多彩に使えるマルチフレックスゾーン

- ・3列目と荷室を両立させる床下収納シート
- ・大人がきちんと座れる3列目空間

3つのゾーン各々の個性と特性を 最大限に活かす3ゾーンコンセプト。

1列目：爽快なドライビングゾーン

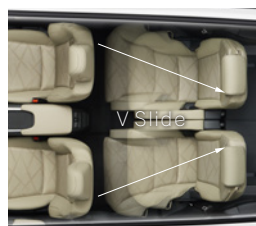
爽快なドライビングゾーンをめざし、セダン同等のドライビングポジションを追求。これにより、アップライトなドライビングポジションのミニバンやSUVでは味わえない、走行安定感や路面情報の質を獲得。心地よいドライビングフィールをもたらします。またピラーの工法やドアライニングの処理に工夫を凝らし、見晴らしのよい前方視界を実現。さらに側面や後方の死角を少なくすることで、車線変更やバック入庫時など、様々なシーンでの取り回しの良さを実現しています。



2列目：くつろぎのリムジンゾーン

足元の空間を広げるために2列目シートを真っ直ぐスライドさせると、ホイールハウスによって後退できる量は限られます。しかし、ホイールベースを延ばせば、取り回しに支障が生じます。そこで、ジェイドでは「Vスライドキャプテンシート」を新開発。左右のシートを約20°斜め内側に後退させることで、クラスを超えたリムジン空間を実現しています。また着座姿勢を低くし、ソファに座っているような感覚を創出。さらにサイドウィンドウを立たせることで十分なヘッドクリアランスを確保し、頭からつま先まで、ゆったりとくつろげる2列目空間を造り上げました。3列目への乗降性に配慮し、シートにはタンブル機構も備えています。

■Vスライド機構説明イメージ



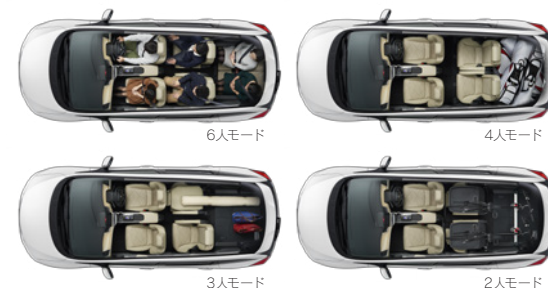
3列目：多彩に使えるマルチフレックスゾーン

ジェイドではIPU (Intelligent Power Unit) をセンターコンソールに配置することで、広い荷室空間と3列目シート使用時のゆとりを確保。また、十分なヘッドクリアランスを得るため、テールゲートヒンジを乗員前方に配置。その上で、乗員の頭上をガラスルーフにすることで、ゆとりと外光を確保。長距離移動も快適に楽しめる空間を実現しました。



様々な状況に対応する、自在な空間アレンジ

荷室空間は90L*の容量を確保。大開口のテールゲートとすることで、荷物の積み降ろしやすさにも配慮しました。3列目シートを床下に格納すれば、さらに広い荷室が出現。また、全席左右独立して折り畳むことができるので、目的や状況に応じて、自在に空間をアレンジすることができます。



*3列目シート使用時。VDA方式によるHonda測定値。

※シートバックにカバーをしている状態。

よりコンパクトに、より薄く。 M・M思想の徹底追求から生まれた超高密度低床プラットフォーム。

低全高でありながら、理想とするアクティブパッケージを実現するためには、足回りや床下の部品をいかにコンパクトにし、効率よくレイアウトするかが大きな課題でした。

ジェイドでは、Hondaのクルマづくりで長年にわたり培ってきた低床化技術を結集。

フューエルタンク、排気システム、リアサスペンションなど細部に至るまで見直し、M・M思想を徹底追求。

低全高でありながらゆとりの室内空間を実現する超高密度低床プラットフォームを完成させました。

徹底して薄型化を追求したフューエルタンク。

2列目を「くつろぎのリムジンゾーン」にするためには、空間の広さだけでなくシートのクッション厚も十分に確保することが重要と考えました。また、3列目に座る人の足入れのよさにも配慮すると、床下で大きなスペースを占めるフューエルタンクを徹底的に薄くする必要がありました。ジェイドでは、タンク内圧調整用の通気経路（ベント）を低い位置に配置できる2ベントシステムを採用。さらにHonda史上で最も低いフューエルポンプモジュールを採用。タンクシステムを全般にわたり見直し、超薄型フューエルタンクを開発しました。



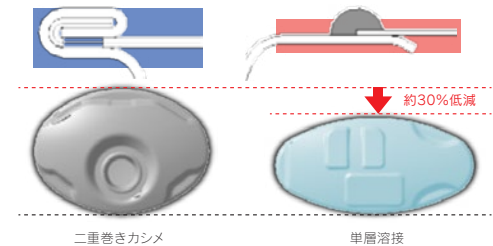
■2ベントシステム採用超薄型フューエルタンク



空間の拡大と低全高・低重心化を実現する排気システム。

排気システムは、排気流量や消音性能を確保した上で偏平化。プリチャンバーは薄型タイプを採用し、フロアトンネル下に配置。また二重巻きカシメであったサイレンサーシェルを単層溶接とし、従来より約30%薄型化。これを横置きにすることで、3列目シート収納部の下へサイレンサーを配置。これらの積み重ねにより、広い室内空間の確保と低全高・低重心化を実現しています。

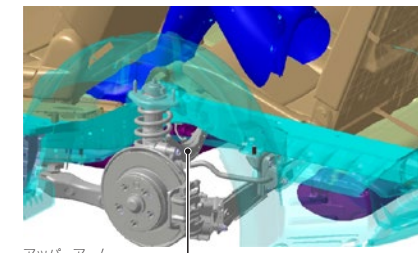
■サイレンサー偏平化図



3列目の足元空間確保に寄与する、リアサスペンション。

リアサスペンションには、低床化に寄与するダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。アッパーアームを湾曲させる事で、ボディ剛性を損なうことなく低床化を実現しています。また、アッパーアームをダンパー後方に配置し、前後左右方向の空間を確保。3列目のフラットな足元空間を創出しています。

■リアサスペンション取付けイメージ図

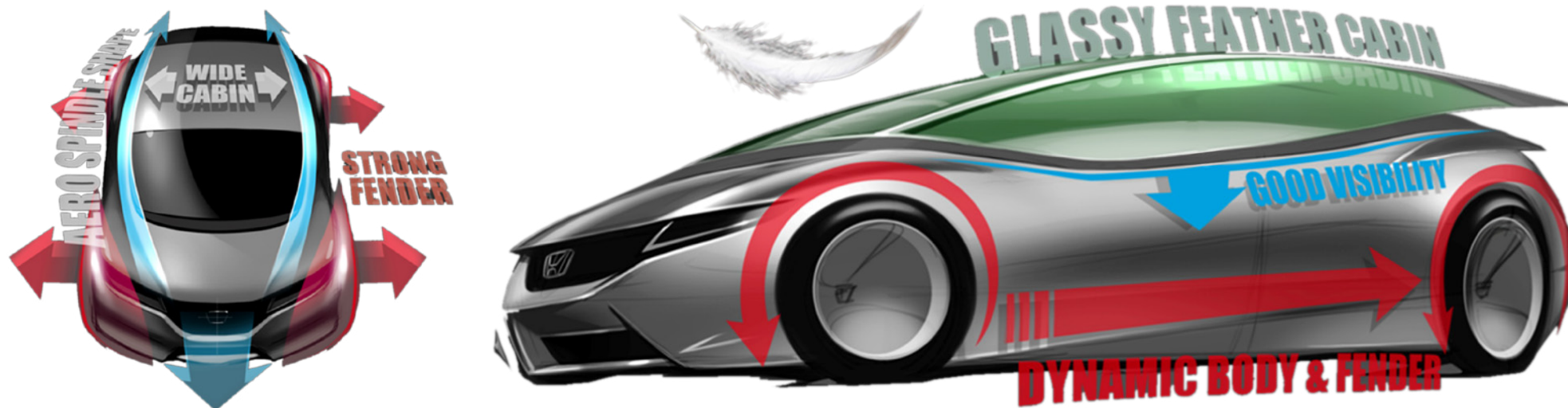


アッパーアーム

オーナーの所有する喜びを満たす、 セダンライクな低全高のスタイリッシュデザイン。

エクステリアデザインのテーマは、「Light&Solid」。セダンライクな低全高を活かしながら、フェザーのように軽快なキャビンをしっかりとした足回りが支えているようなフォルムをめざしました。そのために、軽快・爽快と力強さ・堅剛さという相反する要素の融合を追求し、線や面の使い方、造形やディテールの工夫などにより、理想のフォルムをカタチにしました。

Light & Solid



グッドスタンスの演出

フロントは、ピラーからフード先端までつながる伸びやかなキャビン造形とし、フェンダーの張り出しの隆起を強調。サイドビューでは、フードのキャラクターラインまでがフェンダーと感じられるように演出。リアは上部を絞り込みながら、駆け上がるようなウィンドウ形状とすることで、フェンダーが力強く隆起して見えるようにしています。

前進感のある塊の演出

ドアパネルの張り出しのピークを低く設定。前後の大径タイヤとボディの塊を低い位置で一直線に見えるようにすることで、前後方向のベクトルを力強く感じさせる前進感を演出。サイドのキャラクターラインに頼らない立体構成によって、ボディの塊と力強いフェンダーの一体感を表現しました。

軽快感の演出

ウィンドウの前後を絞り込むことでスピンドル形状とし、室内空間の豊かさを表現。また、ベルトラインを大胆に下げることで、ガラスエリアを拡大。極細化したピラーと相まって軽快な印象を演出しています。

低全高感の強調

ルーフは、全高の高低を印象づける部分といえます。しかし、太陽光や照明の反射で存在感が薄くなることがあります。そこでジェイドでは、昼夜とも明確に認識でき、周囲の人やモノとも比較しやすいベルトラインを下げることで、低い全高をさらに印象づける視覚的効果を狙っています。

ワイドかつ塊感のあるフロントビュー。

フロントマスクは、Hondaのデザインアイデンティティ「Exciting H Design」に則し、グリルとヘッドライトを横基調で結んだ「ソリッド・ウイング・フェイス」を採用。塊の中にシャープなスリットを入れたようなシンプルかつ精悍な顔づくりをしています。



上質感を演出する、
LEDヘッドライト&リアコンビランプ。

ヘッドライトのロービームには、スクエアなフォルムのLEDプロジェクターを採用。別体で四角形のリングを施すことで、精悍かつ上質なイメージを演出しています。ポジションランプは、インナーレンズが浮いて見えるように配置し、質感を高めました。リアコンビランプは、リアウインドウと連動したグラフィック処理で一体感を演出。テールランプとストップランプにLEDを採用し、上質感を付加しました。



流麗さとダイナミックさを感じさせるサイドビュー。



力強い塊感がグッドスタンスを表現するリアビュー。

リアフェンダーの隆起を強調し、ワイド感を演出。乗員空間以外の塊を絞込み、駆け上がるようなウインドウグラフィックを採用することで、キャビンの軽快さを表現。外観から3列目の空間を感じさせないようにしています。



異なる個性を表現した、
2つのホイールデザイン。

HYBRID Xの17インチアルミホイールは、7本スポークで伸びやかさと力強さを強調。切削加工のシャープなエッジにより、メリハリのある立体感を表現しています。HYBRIDの16インチスチールホイールには、専用のフルホイールキャップを用意。空力性能に配慮するとともに、未来感と上質感を演出する2トーン塗装としました。



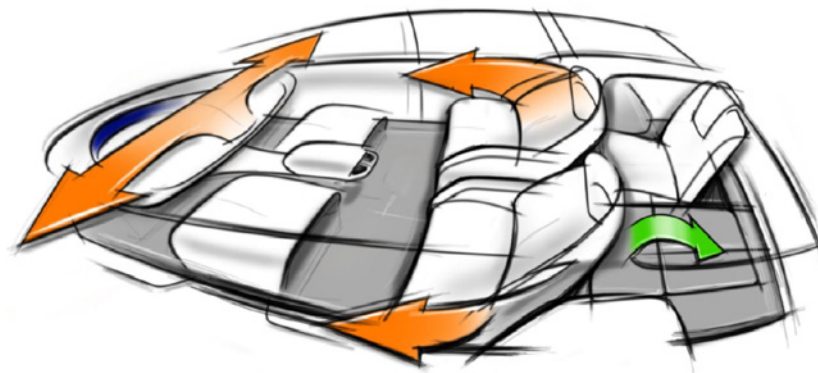
17インチアルミホイール



16インチスチールホイール

自然に感じられる上質感と心が昂揚するような先進感を追求したインテリアデザイン。

めざしたのは、爽快なキャビンに先進的なコクピットを融合した空間の創造です。「Natural&Advance」をテーマに、キャビンではナチュラルに感じられる上質感を追求。そのために面の使い方や素材の質感にこだわり、適材適所に加飾を配しました。コクピットでは、機能性や操作性など、ドライバーズ空間としての本質的な価値に先進性を求めたデザインとしています。



空間の豊かさを表現する、パネル&シートデザイン。

大らかな広がりを感じさせる、1列目空間。
横方向の広がりを強調するモチーフで空間の豊かさを演出。またシートは、バケット風の立体感あるデザインとすることで、スポーティ感とホールド感を演出しています。

くつろぎに満ちあふれた、2列目空間。
まるでソファのようなくつろぎをもたらすキャプテンシートを採用。アームレストを固定タイプとすることによって、飛行機の座席のようなしつかり感と、パーソナルな空間の提供を実現しています。

様々なシーンにフレキシブルに対応する、3列目空間。
シートには、座り心地の良さを感じさせる立体感のあるデザインを採用。収納時には床下にすっぽりと収まり、3列目シートの存在を感じさせないフラットな荷室空間になります。



ナチュラルな上質感を醸し出す、素材と加飾をセレクト。

ジェイドでは、これ見よがしの高級感ではなく、無意識のうちに感じられる品のよさを追求しました。そこで、見た目には美しいだけでなく、機能性にもすぐれた素材を厳選して採用。また、無駄に加飾を取り入れるのではなく、吟味を重ね加飾を施す場所を決定。これらの工夫により、キャビン全体にそこはかとなく漂う、上質感を醸し出しています。

1列目シートアームレスト

大型アームレスト上面の素材には、しっとりとなじみ上質なプライムスムースを採用。さらに両サイドにはソフトパッドを回し込むことで、パーソナル感を演出しています。



ドアライニングデザイン

ベルトラインの低さを活かし、目線に近い部分に加飾、表皮を集中。ベルトラインのすぐ下には木目加飾を、その周りには木目と同系色のステッチ入りプライムスムースを広い面積にわたり配置しています。

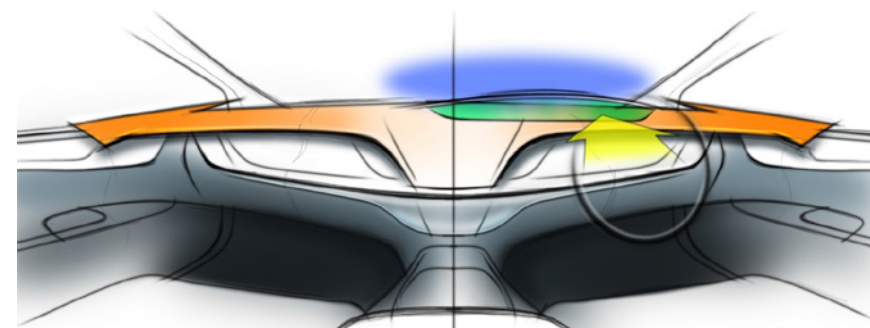


爽快、上質、先進を高次元で融合した インストルメントパネルデザイン。

ドライバーズシートに身をあずけた瞬間に、ドライブへの期待に胸が高鳴る。そして、いつまでもステアリングを握っていただきたい。
このようなドライバーズ空間をめざして、インストルメントパネルをデザイン。伸びやかな広がりが生む爽快感。所有する喜びを高める上質感。そして、機能と美しさを備えた先進感を融合した空間を創造しました。

徹底して追求された爽快感と上質感。

アッパー部は、伸びやかで広がりのある造形とし、厚みを抑えたメーターバイザーを助手席側になだらかなラインを描くように傾斜。これにより、軽快な左右対称の広がりを演出しました。ミドル部では、メーターをインパネ上部に配置することで、ステアリングホイールの奥に平面を創出。この面から助手席まで、シルバー加飾で縁取りした木目加飾パネルを大胆に配置。上質な家具を思わせるインパネとしています。



操作性と先進感を追求した、コックピットデザイン。

Hondaインテリアデザインの思想である「瞬間認知」「直感操作」を徹底追求。メーターなどの情報伝達系は見やすい上部にレイアウト。オーディオスイッチなどの操作系は、センターパネルに集中配置しました。またメーターはステアリングホイールの外側にレイアウトすることで、先進感を演出しています。



■アウトホイールメーター
インパネ上部にメーターを配置。中央にデジタルスピードメーターを配置した横基調のデザインで、視線移動が少なく見やすいメーターとしています。

■メーターデザイン
メーターの左右にエコインジケーターの機能をもたせた円弧状のアンビエントとブルーバーの加飾を施し、ハイブリッドのクリーンなイメージと先進性を表現。

■センターパネル
視認性のよい上部にオーディオ/ナビの操作パネルを配置。手元操作がしやすい下部には、ヒーターコントロールパネルを集中配置しました。

オーナーの様々なシーンを演出する、 スタイリッシュな表現を追求したカラー&マテリアル。

ボディカラーでは、ジェイドのスタイリッシュなフォルムを際立たせる上質な色を追求し、
個性的でありながら、洗練された落ちつきのあるラインアップを実現しました。

キャラクターカラーとして設定したマンダリンゴールド・メタリックをはじめ、立体感が強調されるような色でベーシックカラーを構成。
インテリアカラーとマテリアルは、さりげない上質感と先進感を表現するコーディネートとしています。

スタイリッシュなフォルムを際立たせる全7色。



ホワイトオーキッド・パール
ハイライトに爽やかなブルーが浮かび上がり、
クリーンさを感じさせます。



スーパープラチナ・メタリック (3コート)※
高密かつ均一に配されたアルミフレークが
無垢の金属を感じさせます。



モダンスティール・メタリック
赤みのある落ち着いたトーンが、
スタイルを力強く描き出します。



クリスタルブラック・パール
漆黒の中にパールが輝きを感じられる
ニュアンス豊かなブラック。



マンダリンゴールド・メタリック※
ビュアで質感の高い新しいブラウンを追求。
濁りがなく高いコントラストでボディを際立たせます。



プレミアムブルーオパール・メタリック
高輝度なアルミの質感と、
オパール顔料の深みのある色変化が特徴です。



プレミアムディープロッソ・パール※
高彩度で深みのある透明感が、
大人の品格を湛える深い紅色です。

※HYBRID Xiに設定。

上質感と先進感を表現するインテリアマテリアル。

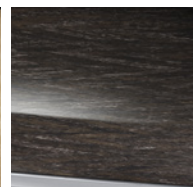
木目加飾※

アイボリー内装とブラック内装、それぞれの色に合わせて、ユーカリウッドの木目デザインと組木調のジオメトリックデザインをコーディネート。木本来の導管まで表現した半艶の新しい木目表現を実現し質感を高めました。

※HYBRID Xiに設定。



アイボリー内装



ブラック内装

カーボン調加飾※

樹脂成形で本物のカーボン繊維のような立体感を出すため、シボの形状と塗料の膜厚をミクロン単位で吟味。高度な樹脂成形技術により、カーボンの特徴である繊維の膨らみをミクロン単位で調整。繊維の中心部に向かって膨らませるなど、極限まで再現しました。

※HYBRIDiに設定。

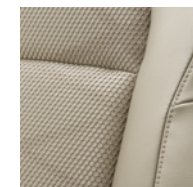


カーボン調加飾

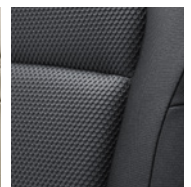
シート表皮

コンビシート※は、通気性の高い機能性ファブリック(スパーサーファブリック)と、しっとりとなじみ上質なプライムスムースをコーディネート。ファブリックシートは、厳選したトリコットファブリックで張りのある質感と機能性を両立しました。

※HYBRID Xiに設定。



コンビシート(アイボリー)



ファブリックシート(ブラック)

上質な走りと低燃費を、 高い次元で両立するパワーユニット。

走る歓びに満ちたドライビングカーとして、胸のすくような上質な走りを追求。パワーユニットには、1.5L直噴DOHC i-VTECエンジンと高出力モーター内蔵7速DCT(デュアル・クラッチ・トランスミッション)、高性能リチウムイオンバッテリーを内蔵したIPU(Intelligent Power Unit)からなる「SPORT HYBRID i-DCD[※]」を搭載。それぞれのユニットに、ジェイドに最適なチューニングを施すことで、理想とする走りを手に入れるとともに、高い燃費性能も実現しています。

※Intelligent Dual Clutch Drive(インテリジレント・デュアル・クラッチ・ドライブ)

新世代1モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD」。

「SPORT HYBRID i-DCD」では、DCTクラッチがエンジンとモーターの接続・切断を兼ねることで、モーターのみのEV走行を軽量コンパクトに実現。高い燃費性能を獲得するとともに、力強い加速Gとリズムカルで伸びのある加速により、FUNな走りを実現しました。



エアコン用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。エンジン負荷を低減し燃費にも貢献。



1.5L 直噴 DOHC i-VTECエンジン

Honda独創のVTEC+VTCに直噴技術を加え、圧倒的なハイパワーと低燃費を両立。



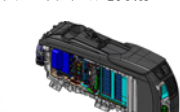
電動サーボブレーキシステム

ブレーキ液圧をECUとモーターで制御し、踏み始めから停止直前まで効率的に減速エネルギーを回生。可変サーボレシオ制御により、コントロールラブルで安心感の高いブレーキフィールも実現。



高出力モーター内蔵7速DCT

優れた伝達効率とダイレクト感のある加速などの特長を持つマニュアルトランスミッションの構造を基本に、奇数段用と偶数段用、2系統のギアセットとクラッチで自動変速化。エンジンとモーターの接続・切断を可能とし走りや燃費に大きく貢献。高出力モーターをトランスミッションケースに内蔵。トランスミッションオイルを用いた冷却システムにより、従来のモーター同等のコンパクトサイズで大幅な高出力化を達成。



IPU(Intelligent Power Unit)

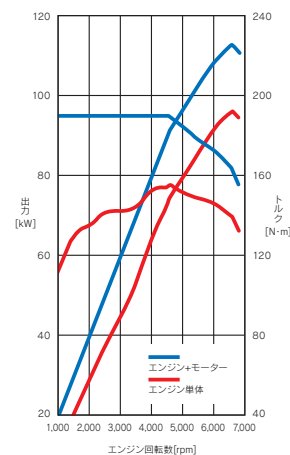
高出力・大容量リチウムイオンバッテリーとパワードライブユニットをコンパクトに一体化したIPU(Intelligent Power Unit)をセンターコンソールに縦置きに配置。懸念される冷却・放熱、側面衝突に対する課題を、創意工夫を凝らして解決し、空間効率に優れたセンターコンソールへの配置を実現しています。

高出力&高トルクを達成した
1.5L直噴DOHC i-VTECエンジン。



Honda独創のVTEC+VTCに加え、燃焼効率の高い筒内直接噴射技術を採用。高圧のマルチホールインジェクションによって、微粒化した燃料を直接噴射するとともに、シリンダー内に強いタンブル流(縦うず)を生成。混合気の均質化を促進することで、より高効率な燃焼を実現しています。また、VTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)とVTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)の2つの可変バルブ機構が、低速から高速まで全域にわたってトルクフルな走りを実現します。またジェイドでは、インテークマニホールドを前方配置とすることで、エンジン高を下げ低重心化を図るとともに、スタイリッシュなフォルムの実現にも寄与しています。

■システム/エンジン性能曲線図

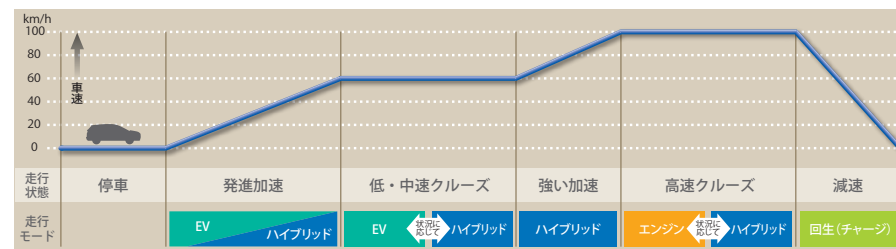


システム最高出力[※] 112kW [152PS]
 最高出力 エンジン 96kW [131PS] / 6,600rpm
 モーター 22kW [29.5PS] / 1,313-2,000rpm
 最大トルク エンジン 155N·m [15.8kgf·m] / 4,600rpm
 モーター 160N·m [16.3kgf·m] / 0-1,313rpm
 JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値) 25.0km/L (HYBRID)
 ※ エンジンとモーターによるシステムとして発揮できる出力。Honda測定値。

3つのモードを自動的に選択。低燃費と力強い走りを両立。

走行状況に応じて、3つのモードの中から最も効率のよいモードを自動的に選択。発進時や市街地での低速時にはモーターのみの「EVドライブモード」で。加速時にはモーターとエンジンの駆動力を使う「ハイブリッドドライブモード」で力強い加速を。高速クルージングなどエンジン効率が良い状況では「エンジンドライブモード」で走行します。

■SPORT HYBRID i-DCDによる走行イメージ



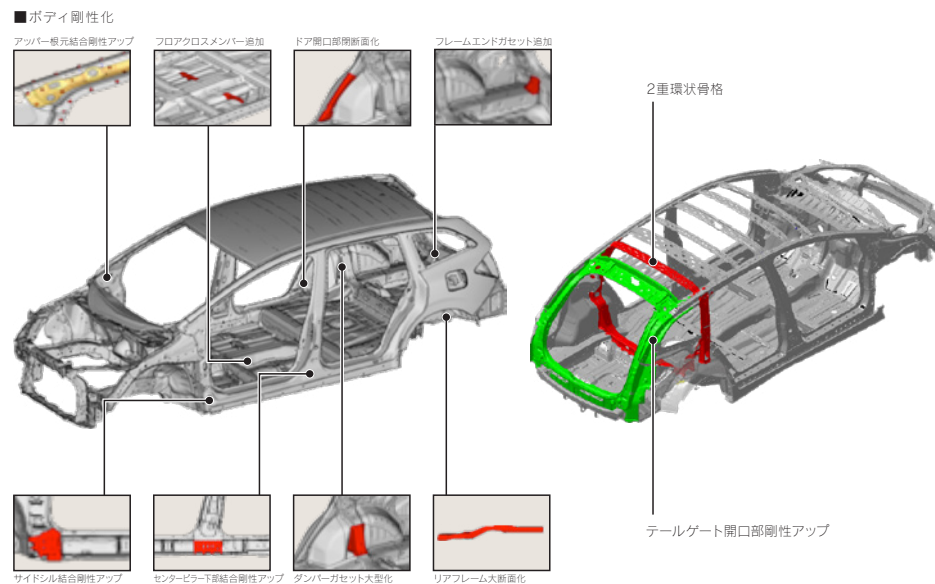
クルマに求められる要素を 高次元でバランスさせた基本骨格。

ジェイドでは、走る、曲がる、止まるという基本性能を磨き上げるとともに、居住性や静粛性、取り回し視界など、すべてを高次元でバランスさせることを追求。めざしたのは、「スムーズな骨格」。稜線や断面中心の折れを徹底的に排除するとともに、リアの強度を確保する2重環状骨格を採用するなど、骨格全体で荷重分担をするボディを造り上げました。



優れた操作フィール、しなやかな乗り心地を生む高度なボディ剛性。

セダン並の操縦時の安定感と乗り心地を実現するために、ボディ変形をコンピューターで綿密に解析。さらに試乗によるフィーリング評価とすり合わせ、最も効果的かつ効率的なボディ剛性の在り方を追求しました。その結果、各部板厚の最適化や、多角形断面形状部材の採用、結合強度の向上などにより、高剛性ボディを効率よく形成。さらに、リアに大きな開口部を持つワゴンタイプボディの特性を考慮し、大断面部材をメインとした強固な環状骨格を2重で構築。リアダンパー取り付け点の強度を確保することで、安定性と応答性を高め、的確なリアの追従性を獲得しています。



徹底した対策によりクラスを超えた静粛性を実現。

日常からロングドライブまで音ストレスを感じない上質な静粛性を実現するために、振源・音源のレベル低減という根本課題から、全方位にわたる取り組みを行いました。

- 振源・音源のレベル改善
エンジンマウントの最適化やボディ骨格、フロアパネルの剛性コントロールなどにより、入力低減シャシー & ボディシステムを構築。専用タイヤやノイズリデュースアルミホイールの採用でロードノイズを低減。
- 風切音・環境騒音の車室内侵入の最小化
遮音膜入りフロントガラスの採用などにより、風切音や街頭の音楽などの環境騒音の侵入を最小化。
- 放射音・風切音の車室内侵入の最小化
ドアアールシールなど、音源に近い部分にシールを追加。音侵入低減ドアシステムにより、ドア周りからの音の侵入を最小化。
- 吸音材・遮音材の適材適所配置
各種インシュレーターなど吸音材・遮音材を各部に配置し、効果的な音の減衰・吸収を実現。
- 伝達音・放射音の車室内侵入の最小化
音が侵入しにくいボディ構造（音侵入低減ボディシステム）を追求。骨格断面（フレーム）内セパレーターや吸音タイプフロアカーペットなどにより音の侵入を最小化。



ロードノイズを低減する17インチノイズリデュースアルミホイール。

中空構造のレゾネーター（消音装置）を、ホイールを取り巻くように装着したノイズリデュースアルミホイールを採用。高速道路のつなぎ目を越える際や、粗い路面を走行する際などにタイヤの内部で発生する不快な共鳴音を、打ち消す効果によって抑制します。



17インチノイズリデュースアルミホイール (HYBRID X)

上質な乗り心地と操舵感。 そして一体感のある走行フィールをもたらすシャシー。

シャシー性能、特に走りの質を左右するサスペンションとステアリングは、

「上質」をテーマに開発しました。「上質」を具現化するために、

スムーズな乗り心地やすっきりとしたステアフィールを実現。

さらに、安定感のあるロール姿勢や軽快な操舵レスポンスも追求。

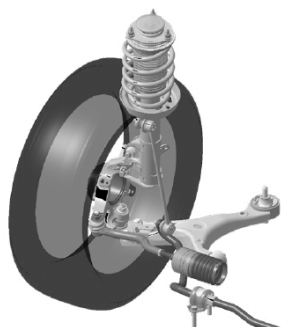
超高密度低床プラットフォームの低重心、さらに高剛性ボディと相まって質の高い走りを生み出します。



施回時の安定感に貢献する、フロントサスペンション。

フロントに採用したマクファーソン・ストラット式サスペンションは、ロールを抑えるジオメトリーとした上で、高剛性のスタビライザーを採用。ロール剛性を高め、施回時の安定感に貢献しています。またスプリングの巻き方やバネレートに吟味し、豊かなストローク感を創出。さらに応答性を高め、ピストンスピードに対して減衰力をリニアに発生させるHPV (Hondaプログレッシブバルブ) ダンパーの採用やオイル特性の最適化、細部のフリクションコントロールにより、しなやかな乗り心地を獲得しています。

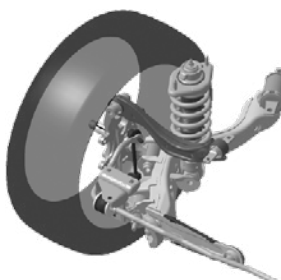
■フロントサスペンション



低床化に寄与しながら安定感のある走りを生む、リアサスペンション。

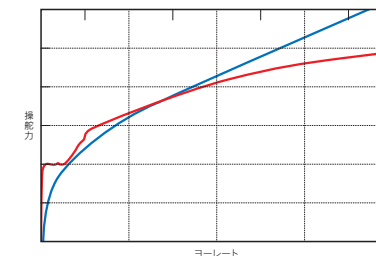
リアに採用したダブルウィッシュボーン式サスペンションは、横方向の剛性を高めることで路面への接地感を向上。トレーリングアームは、上級車並に大断面化。サスペンション性能を確保しながら低床化に貢献しています。また、スプリングやダンパーは、バネレートやダンパー長を最適化することでストローク感のある特性を達成しています。

■リアサスペンション



俊敏なレスポンスとなめらかな操舵感を両立するデュアルピニオンEPS。

車体の大きさを感じさせない軽快で直接的なステアフィールを達成するために、優れたレスポンスとなめらかな操舵インフォメーションをめざしました。その実現に向けてデュアルピニオンEPSを採用。ステアリングの回転を直線方向の動きに変換するピニオンを、入力側とアシスト側の2か所に設置することで、俊敏なレスポンスとなめらかな操舵感を高い次元で両立しています。さらにギアボックスは、ダイレクトマウント及びコラムシャフト径を大径化するなど、ステアリングシステム全体の剛性を大幅に引き上げています。



— DP-EPS=微小舵からクルマが応答する
— 従来SP-EPS=力の張り付きとオーバーシュート

■DP-EPS構造図



アクセルペダルの反力で適切なペダルワークに誘導するリアクティブフォースペダル。

アクセルペダルの反力と、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示により、触覚と視覚からアクセル操作を支援します。

■加速インフォメーション

アクセルペダルを踏み込んだ際、燃費の良いポジションで、ペダルを“やや重く”制御。加速を犠牲にせず、エコドライブがラクにできます。

■雪道などのアクセル操作を支援

雪道などの滑りやすい路面状況において、ドライバーがタイヤのグリップ限界を超えてアクセルペダルを踏み込もうとした場合、ペダルを“やや重く”制御しスムーズなアクセル操作を支援します。

■Honda SENSINGとの協調

衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能が作動した場合、「トントントン」とノックするようにペダル反力を制御し、危険を体感的に知らせます。

安心で快適な運転を支援する「Honda SENSING」。

Hondaは“Safety for Everyone”をスローガンに、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使うだれもが安心でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。

その思想のもと、リアルワールドでの実態を見据えた安全を追求し、万一の際の衝突安全から、事故を未然に防ぐ予防安全、その中間に位置するプリクラッシュセーフティまで、すべての段階で安全技術を開発してきました。そして培った外界検知技術をベースに、これまで検知が難しいとされてきた歩行者まで検知対象を拡大し、安心で快適な運転を支援する「Honda SENSING」をジェイドに採用しました。

Honda SENSING

ミリ波レーダーと単眼カメラで構成されるHonda SENSING。

Honda SENSINGは、エンブレム裏に設置したミリ波レーダーと、フロントウインドウ内上部に設置した単眼カメラという、特性の異なる2種類のセンサーで構成されたシステム。性能をさらに向上させたミリ波レーダーは、対象物体の位置や速度だけでなく、検知が難しいとされてきた電波の反射率が低い歩行者まで検知対象を拡大しています。また、単眼カメラは車両前方の歩行者や対象物体の属性、大きさなどを識別。より精度の高い認識を可能としています。

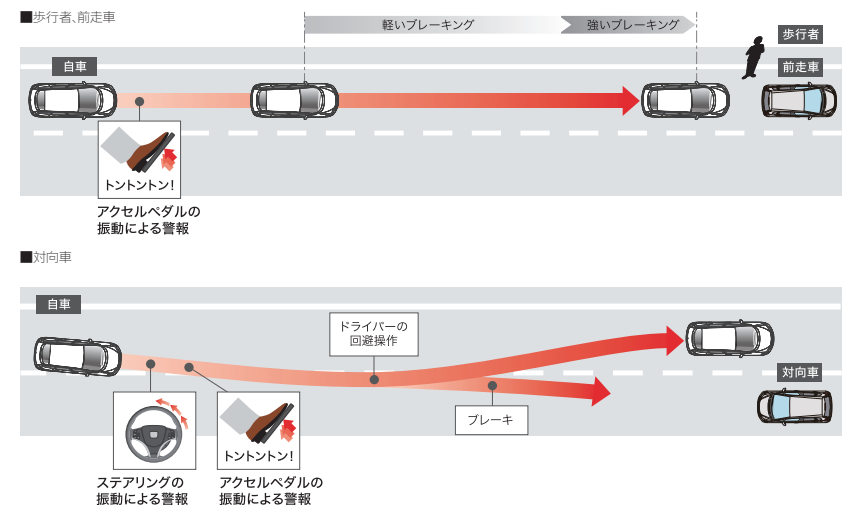
■システム構成図



回避支援

■衝突軽減ブレーキ (CMBS) タイプ別設定

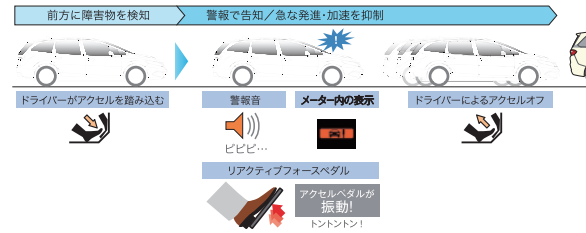
2003年に、Hondaが*世界で初めて実用化した衝突軽減ブレーキ。その機能をさらに進化させ、ミリ波レーダーと単眼カメラで前走車、対向車、歩行者を検出。前走車や歩行者との衝突の恐れがある場合に音と表示で知らせ、さらに接近した場合は軽いブレーキをかけて体感的に警告。それよりさらに接近した場合はブレーキをかけ回避操作を支援します。また、対向車線にはみ出して対向車と衝突する恐れがある場合は、音と表示に加えステアリング振動で警告し、回避操作を促します。さらに接近し、回避行動が間に合わない場合は、ブレーキが作動し衝突速度を低減して被害の軽減を図ります。



回避支援

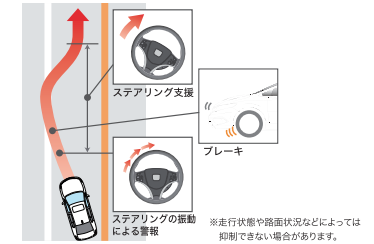
■誤発進抑制機能 タイプ別設定

停車中あるいは極低速走行中、近距離に前走車などがあることをミリ波レーダーが検知。急にアクセルペダルを踏み込んだ場合の急加速を抑制し、音と表示およびアクセルペダルの振動で接近を知らせます。



■路外逸脱抑制機能 タイプ別設定

単眼カメラで走行車線を検知。車両が車線を逸脱しような場合に、ステアリングの振動と表示で警告。同時に車線内へ戻すようにステアリングを制御します。また、逸脱量が大きいと予測された場合は、ブレーキ制御により路外逸脱を抑制します。

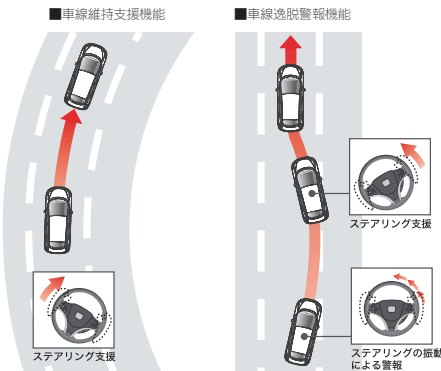


未然防止

■LKAS[※](車線維持支援システム) タイプ別設定

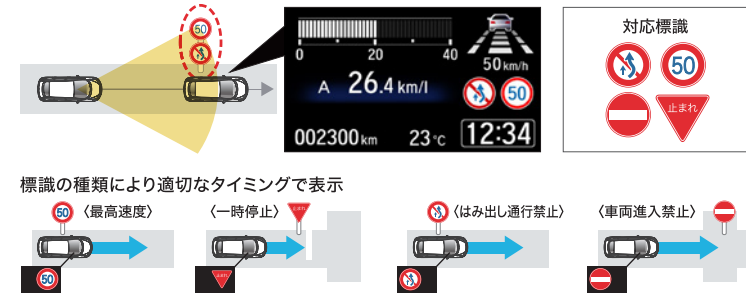
単眼カメラで走行車線を検知。車両が走行車線の中央を維持するように、高速道路等でのステアリング操作を支援し、運転負担軽減を図ります。また、制御中に車線を逸脱しようになる場合、ステアリング振動による警告も行います。

※Lane Keep Assist System



■標識認識機能 タイプ別設定

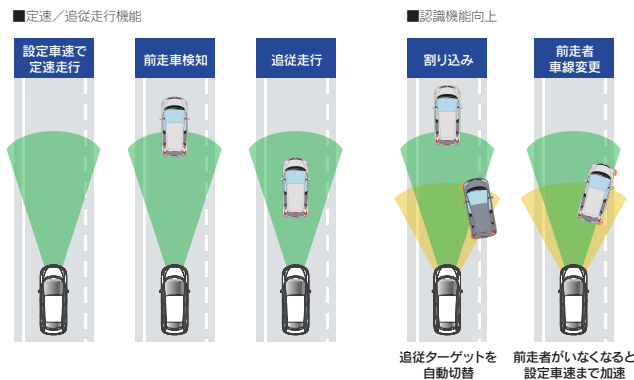
単眼カメラで道路標識を認識。マルチインフォメーションディスプレイに表示することで標識への注意を促し、安全運転を支援します。



■ACC (アダプティブ・クルーズ・コントロール)

タイプ別設定

2002年に実用化したACCがさらに進化。ミリ波レーダーと単眼カメラで前走車との車間距離と速度差を検知。適切な車間距離を保つようにアクセルやブレーキの制御を行い、高速道路の走行時における運転の負担軽減を図ります。



■先車発進お知らせ機能 タイプ別設定

停車時に前方の車両の発進をミリ波レーダーが検知。前方車両の発進を音と表示で知らせます。



より高い安心をもたらす、 先進装備。

助手席側の死角をなくし「見える安心」をお届けするLaneWatch™。

Honda インターナビと
セットでメーカーオプション

助手席側ドアミラーの外側下部に装備したカメラの画像を、ナビ画面に表示。死角をカメラでサポートすることで、車線変更をはじめ、高速道路での合流時、左折時などに「見える安心」を提供。見落としによる事故の低減に寄与します。また前方視界から視線を大きく逸らすことなく後方側面の安全確認をすることができます。



[LaneWatch™の特徴]

■広範囲な視野

一般的な助手席側ドアミラーの視野範囲は水平方向で約20°。それに対しLaneWatch™では約80°まで確認が可能。3車線以上の道路でも、LaneWatch™なら、隣のさらに隣のレーンから来るクルマを見ることができます。

■広い視角を違和感なく確認

LaneWatch™ではカメラにECUを内蔵。独自の画像処理を行うことで、ドアミラーに近い見え方を実現。カメラの原画像に対して必要領域を切り出し、外側を圧縮。内側を拡大することで凸面鏡の見え方に近い鏡像を作り出し、さらにゆがみを補正して、ナビ画面に表示します。

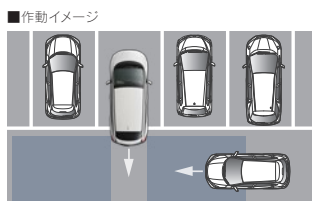
■3本の目安線を表示

車両後端から約0m、10m、20m*の位置に3本のガイドラインを表示し、後方車両との距離感をつかみやすくしています。
※距離は積載条件により異なります。

バック時の危険を軽減する、後退出庫サポート。

Honda インターナビと
セットでメーカーオプション

リアワイドカメラからの映像で、バックで出庫する際に見えるにくい側方からの接近車両を検知。音を鳴らすとともに、ナビ画面にお知らせ表示し、ドライバーに注意を促します。リアアクティブフォースペダルと連動し、アクセルペダルの反力によるお知らせも行います。

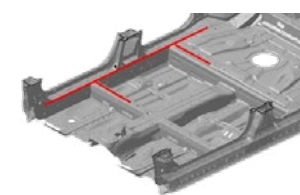


乗員はもとより、相手車両や歩行者にも 配慮した、Honda独自の安全性能。

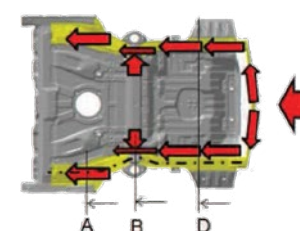
強固な生存空間の確保と最適なクラッシュアブルゾーンを両立した「コンパティビリティ対応ボディ」。

前面衝突に対しては、より強い衝突エネルギーをしっかりと受け止めるために、フロントサイドフレームやアッパーメンバーの強化、フロントピラーの補強を実施。フロントサイドフレームからの入力をフロアフレームで受け止める三つ又構造により、衝突エネルギーを効果的に吸収します。側面衝突に対しては、各部材の稜線同士をストレートにつなぐ効率的な構造の実現や、強度の高い素材を使うことで、衝突安全性を保ちながら重量を抑えています。乗員保護エリアまでの間隔が短い後面衝突に対しては、リアバンパービームを採用し、荷重が左右に分散しリアフレームに均等に伝わるロードパス構造に。さらにフレーム構造の最適化などにより、Honda史上最も最小ストロークで乗員保護のための生存空間を確保しています。

■側面衝突に対する剛接合イメージ図



■ロードパス構造イメージ図

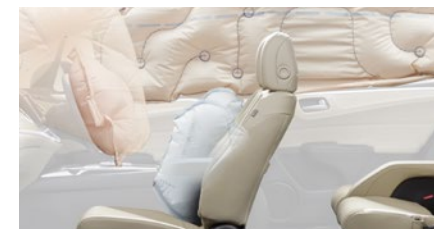


側面衝突時の安全性を確保する

i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム。

全タイプ標準装備

1列目シート用i-サイドエアバッグシステムに加え、1・2列目からリアクォーターガラスまでをカバーするサイドカーテンエアバッグを装備。さらに頭部衝撃保護インテリアで、全席の乗員保護性能を追求しています。



[その他の安全装備]

- VSA(車両挙動安定化制御システム)
- 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
- 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i-SRSエアバッグシステム
- 頭部衝撃保護インテリア など

主要装備

安全装備／運転支援機能	
<ul style="list-style-type: none"> ●VSA ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●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 ●エマージェンシーストップアシスト ●ヒルスタートアシスト機能 ●車両接近通報装置 ●運転席用・SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ) & 助手席用・SRSエアバッグシステム ●1列目シート用・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(1～2列目シート対応) ●1列目シート3点式ロードリミッター付プリテンションERシートベルト ●2列目シート3点式ロードリミッター付ELRシートベルト ●3列目シート3点式ELRシートベルト 	<ul style="list-style-type: none"> ●運転席/助手席シートベルト締めの忘れ警告ブザー&警告灯 ●1列目シートアジャスタブルシートベルトショルダーアンカー ●汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(2列目左右席) ●チャイルドブルーフ ●頸部衝撃緩和と1列目シート ●前後調節機構付1列目ヘッドレスト ●リアクティブフォースセダル ●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 ●イモビライザー(国土交通省認可品) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●クルーズコントロール^{※1}

快適装備／メーター

<ul style="list-style-type: none"> ●パワースイッチ ●Sモードスイッチ ●マルチインフォメーション・ディスプレイ ●ECOドライブディスプレイ/エネルギーフロー/SPORTメーター ●エンジン回転計/経過時間/燃費履歴/平均車速 など ●フルオート・エアコンディショナー ●リアエアアウトレット ●リアヒーターダクト ●アレルフリー高性能脱臭フィルター ●Hondaスマートキースystem(Hondaスマートキー2個付) 	<ul style="list-style-type: none"> ●テレスコピック&チルトステアリング ●運転席ハイトアジャスター^{※2} ●全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ ●(狭み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付) ●パワードロック ●車速連動オートドアロック ●ワンタッチワインカー ●アクセサリーソケット(DC12V) ●イルミネーションコントロールスイッチ ●4スピーカー^{※3}
---	---

インテリア

<ul style="list-style-type: none"> ●2列目Vスライドキャブテンシート ●3列目床下格納シート ●本革巻ステアリングホイール ●自動防眩ルームミラー ●運転席/助手席バニティミラー付サンバイザー(照明付) ●LEDフロントランプ 	<ul style="list-style-type: none"> ●ルームランプ ●テールゲートランプ ●シートバックポケット(助手席) ●グラブラール(運転席/助手席/2列目左右席)&コートフック(2列目右席) ●サンガラスホルダー
---	--

エクステリア／ガラス

<ul style="list-style-type: none"> ●全面高熱線吸収/UVカット機能付ガラス ●遮音/IRカット(遮熱)機能付ガラス(フロントウィンドウ) ●スーパーUVカットガラス(フロントドア) ●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 ●ハーフシェード・フロントウィンドウ ●親水/ヒーテッドアミラー+フロントドア撥水ガラス 	<ul style="list-style-type: none"> ●電動格納式リモコンカラードアミラー(LEDウインカー付) ●車速連動間欠/バリアブル間欠フロントワイパー(ミスト機構付) ●ウォッシャー付間欠リアワイパー(リパース連動) ●シャークフィンアンテナ ●熱線リリアウインドウデフォグガー ●テールゲートボイラー(ブラック) ●LEDリアライセン斯拉ンブ
--	--

足まわり／走行関連メカニズム

<ul style="list-style-type: none"> ●16インチスチールホイール+フルホイールキャップ ●205/60R16 92Hスチールラジアルタイヤ 	<ul style="list-style-type: none"> ●電動サーボブレーキシステム ●応急バンク修理キット(スペアタイヤ)
--	---

HYBRID X 専用装備

<ul style="list-style-type: none"> ●Honda SENSING^{※1} ●衝突軽減ブレーキ(CMSB) ●ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)^{※1} ●LKAS(車線維持支援システム) ●路外逸脱抑制機能 ●誤発進抑制機能 ●先行車発進お知らせ機能 ●標識認識機能 	<ul style="list-style-type: none"> ●フォグライト ●コンビシフト(プライムスラム×ファブリック) & 専用インテリア ●木目調インテリアパネル(インストルメントパネル、ドアライニングガニッシュ) ●ピアノブラック調塗装(フロントグリル、ドアサッシュ など) ●クロムメッキ・フォグライトガニッシュ ●クロムメッキ・アウターハンドル ●大型テールゲートスポイラー(カード) ●17インチ ノイズリデュースアルミホイール ●215/50R17 91Vスチールラジアルタイヤ
--	---

メーカーオプション

<ul style="list-style-type: none"> ○Honda SENSING^{※1} *HYBRID Xは標準装備 ○Honda インターナ^{※3}+リンクアップフリー+ETC車載器+Lane WatchTM+後退出庫サポート ○ナビ装着用スペシャルパッケージ^{※3} 	<ul style="list-style-type: none"> ○本革シート(運転席&助手席シートヒーター付)^{※4} ○+運転席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/ハイト前・後)^{※2} ○+助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング) *HYBRID Xのみ
--	--

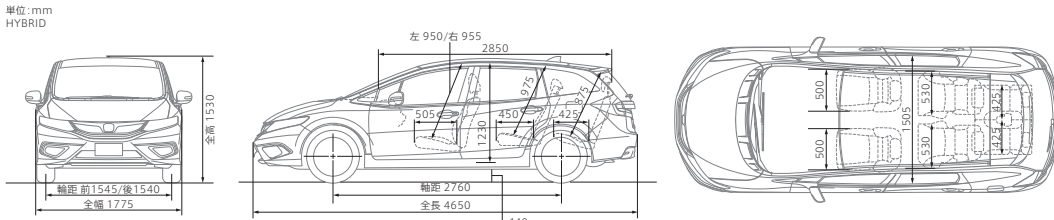
※1「Honda SENSING」装備の場合、「クルーズコントロール」の機能は「ACC」に統合されます。※2「本革シート」を装着した場合、「運転席8ウェイパワーシート」に統合(電動化)されます。※3「Honda インターナ」または「ナビ装着用スペシャルパッケージ」を装着した場合、スピーカー数は6スピーカー(4スピーカー+2ツイーター)となります。※41列目/2列目シートの座席・背もたれのサード部、背もたれ、ヘッドレスト、アームレストおよび3列目シートにはプライムスラムを使用しています。■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。詳しくは販売会社にお問い合わせください。■メーカーオプションは、メーカーの工場で作成するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。■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。■このカタログの写真是印刷のため、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。■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なります。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。

主要諸元

タイプ	HYBRID		HYBRID X	
	1.5L i-VTEC+I-DiD		FF	
車名・型式	ホンダ・DAA-FR4 [※]		ホンダ・DAA-FR4 [※]	
トランスミッション	7速オートマチック		7速オートマチック	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	4.650/1.775/1.530	4.650/1.775/1.530	4.650/1.775/1.530
性能	ボールベア(m)	1.545/1.540	2.760	1.535/1.530
	トッド(m)			
	最低地上高(m)		0.140	
	車両重量(kg)		1,510	1,530
	最大車両重量(kg) [※]	1,510	6	1,530
	車両定員(名)		6	
	室内寸法(m) 長さ/幅/高さ		2.850/1.505/1.230	
	原動機形式		LEB-H1	
	エンジン	エンジン型式	LEB	
	エンジン種類・シリンダー数及び配置		水冷直列4気筒横置	
原動機	弁機構		DOHC	チェーン駆動 吸気2 排気2
	総排気量(L)		1,496	
	内径・行程(mm)		73.0・89.4	
	圧縮比		11.5	
	燃料供給装置形式		電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	
	使用燃料種類		無鉛レギュラーガソリン	
	燃料タンク容量(L)		40	
	電動機(モーター)	電動機型式/電動機種類	H1/交流同期電動機	
	エンジン	最高出力(kW[PS]/rpm)	96[131]/6,600	
	電動機(モーター)	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	155[15.8]/4,600	
	最高出力(kW[PS]/rpm)	22[29.5]/1,313-2,000		
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	160[16.3]/0-1,313		
4000rpm 走行燃費消費率(国土交通省基準)		25.0	24.2	
主要燃費向上対策		ハイブリッドシステム、噴噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング		
最小回転半径(m)		5.5		
動力用主電池	種類/個数	リチウムイオン電池/48		
動力伝達・走行装置	変速比	1速	4.148	
		2速	2.007	
		3速	1.481	
		4速	1.098	
		5速	0.810	
		6速	0.605	
		7速	0.446	
		後進	3.211	
	減速比		5.588	
	ステアリング装置形式		ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)	
タイヤ(前・後)	205/60R16 92H		215/50R17 91V	
主ブレーキの種類・形式(前/後)		油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク(ドラム制車ブレーキ内蔵)		
S&Sベクション方式(前/後)		マフラーベクション方式/ダブルサイクロホン方式		
スタビライザー形式(前・後)		トーションバー式		

■メーカーオプションを組み合わせて装着した場合の最大車両重量です。各組み合わせ装着の車両重量は販売会社にお問い合わせください。■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。1回の単回は、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。[取扱店は2015年3月31日まで、産量総計は2015年3月31日まで]の新車登録が対象。自動車税は2016年3月31日までの新車登録が対象となり、新車登録の翌年度に軽減措置が受けられます。詳しくは販売会社へお問い合わせください。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書仕様。■JADE、アレルフリー、エコアシスト、Honda SENSING、i-DCD、INTER NAVI SYSTEM、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■HDMI、HDMIロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国々における HDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。■iPhone、Siriは、米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。■VICS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。■ヘルメットは株式会社日本緊急通報サービス登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社

三面図



環境仕様

<p>低排出ガス車 国土交通省認定車</p> <p>「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車</p> <p>平成27年度燃費基準 約4割(20%)達成車</p> <p>「平成27年度燃費基準+20%達成車」</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>型式</th> <th>CO2排出量(g/km)</th> <th>燃費(km/L)^{※1}</th> <th>CO2排出量(g/km)</th> <th>燃費(km/L)^{※1}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>参考</td> <td>平成27年度燃費基準達成率</td> <td>92.9</td> <td>95.9</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>参考</td> <td>平成27年度燃費基準達成率</td> <td></td> <td></td> <td>92.9</td> <td>95.9</td> </tr> </tbody> </table>	車種	型式	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}	参考	平成27年度燃費基準達成率	92.9	95.9			参考	平成27年度燃費基準達成率			92.9	95.9																								
車種	型式	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}																																						
参考	平成27年度燃費基準達成率	92.9	95.9																																								
参考	平成27年度燃費基準達成率			92.9	95.9																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>型式</th> <th>CO2排出量(g/km)</th> <th>燃費(km/L)^{※1}</th> <th>CO2排出量(g/km)</th> <th>燃費(km/L)^{※1}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>参考</td> <td>平成27年度燃費基準達成率</td> <td>92.9</td> <td>95.9</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>参考</td> <td>平成27年度燃費基準達成率</td> <td></td> <td></td> <td>92.9</td> <td>95.9</td> </tr> </tbody> </table>	車種	型式	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}	参考	平成27年度燃費基準達成率	92.9	95.9			参考	平成27年度燃費基準達成率			92.9	95.9	<table border="1"> <thead> <tr> <th>適合音質抑制レベル</th> <th>平成10年音質抑制 規制値</th> <th>平成10年音質抑制 規制値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>エアコン冷暖の種類および使用量</td> <td>種類:代替フロ134a</td> <td>種類:代替フロ134a</td> </tr> <tr> <td></td> <td>使用量:4.90g</td> <td>使用量:4.90g</td> </tr> <tr> <td>車室内VOC</td> <td>自己目標達成(厚生労働省室内空気汚染削減率)</td> <td>自己目標達成(2005年1月以降使用禁止^{※1})</td> </tr> <tr> <td>環境負荷</td> <td>自己目標達成(2005年1月以降使用禁止^{※1})</td> <td>自己目標達成(2008年1月以降使用禁止^{※1})</td> </tr> <tr> <td>物質削減</td> <td>自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)</td> <td>自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)</td> <td>自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)</td> <td>自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)</td> </tr> </tbody> </table>	適合音質抑制レベル	平成10年音質抑制 規制値	平成10年音質抑制 規制値	エアコン冷暖の種類および使用量	種類:代替フロ134a	種類:代替フロ134a		使用量:4.90g	使用量:4.90g	車室内VOC	自己目標達成(厚生労働省室内空気汚染削減率)	自己目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{※1})	環境負荷	自己目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{※1})	自己目標達成(2008年1月以降使用禁止 ^{※1})	物質削減	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)		自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)		自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)
車種	型式	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}																																						
参考	平成27年度燃費基準達成率	92.9	95.9																																								
参考	平成27年度燃費基準達成率			92.9	95.9																																						
適合音質抑制レベル	平成10年音質抑制 規制値	平成10年音質抑制 規制値																																									
エアコン冷暖の種類および使用量	種類:代替フロ134a	種類:代替フロ134a																																									
	使用量:4.90g	使用量:4.90g																																									
車室内VOC	自己目標達成(厚生労働省室内空気汚染削減率)	自己目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{※1})																																									
環境負荷	自己目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{※1})	自己目標達成(2008年1月以降使用禁止 ^{※1})																																									
物質削減	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)																																									
	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)																																									
	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>排出ガス</th> <th>適合規制</th> <th>認定レベル</th> <th>CO2排出量(g/km)</th> <th>燃費(km/L)^{※1}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>JCOBH+CO8Cモード</td> <td>CO</td> <td>1.15</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>認定基準値(単位:g/km)</td> <td>NMHC</td> <td>0.013</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Nox</td> <td>0.013</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	排出ガス	適合規制	認定レベル	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}		JCOBH+CO8Cモード	CO	1.15			認定基準値(単位:g/km)	NMHC	0.013				Nox	0.013		<table border="1"> <thead> <tr> <th>リサイクル</th> <th>環境</th> <th>取組</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>樹脂、ゴム部への材料表示</td> <td>樹脂、ゴム部が可能な限り</td> <td></td> </tr> <tr> <td>リサイクルしやすい材料**を</td> <td>樹脂、ゴム部が可能な限り</td> <td></td> </tr> <tr> <td>使用した部品</td> <td>樹脂、ゴム部が可能な限り</td> <td></td> </tr> <tr> <td>再生材を使用している部品</td> <td>樹脂、ゴム部が可能な限り</td> <td></td> </tr> <tr> <td>リサイクル可能率</td> <td>樹脂、ゴム部が可能な限り</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	リサイクル	環境	取組	樹脂、ゴム部への材料表示	樹脂、ゴム部が可能な限り		リサイクルしやすい材料**を	樹脂、ゴム部が可能な限り		使用した部品	樹脂、ゴム部が可能な限り		再生材を使用している部品	樹脂、ゴム部が可能な限り		リサイクル可能率	樹脂、ゴム部が可能な限り					
排出ガス	適合規制	認定レベル	CO2排出量(g/km)	燃費(km/L) ^{※1}																																							
	JCOBH+CO8Cモード	CO	1.15																																								
	認定基準値(単位:g/km)	NMHC	0.013																																								
		Nox	0.013																																								
リサイクル	環境	取組																																									
樹脂、ゴム部への材料表示	樹脂、ゴム部が可能な限り																																										
リサイクルしやすい材料**を	樹脂、ゴム部が可能な限り																																										
使用した部品	樹脂、ゴム部が可能な限り																																										
再生材を使用している部品	樹脂、ゴム部が可能な限り																																										
リサイクル可能率	樹脂、ゴム部が可能な限り																																										
<p>そのほか</p> <p>グリーン購入法適合状況</p>	<p>そのほか</p> <p>グリーン購入法適合状況</p>																																										

※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、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。※2 1996年乗用車の業界平均排出量は1850g(リッター)を越す。※3 交通安全上必須な最低の燃費値を使用を除外。※4 折りたたみ自転車、折りたたみ自転車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がガイドライン(1998年 自工自)に基づき算出。※6 この環境仕様書は2015年1月現在のものです。