

JADE RS

PRESS INFORMATION 2015.05.21



HONDA



ジェイドに、もうひとつの個性を。

クルマの本質を追い求め、Emotional(スタイリングや走り)とFunctional(居住性や使い勝手)を高次元で融合し生まれた、ジェイド。そのもうひとつの個性として今、RSを送り出します。RSでは、その名に恥じない上質で爽快な走りを徹底追求。パワーユニットに1.5L VTEC TURBOとCVTを採用した上で、サスペンションやボディを専用セッティング。よりアグレッシブに、よりスポーティに操る喜びを堪能したい。そのようなオーナーの欲求を満たす一台。それが、RSです。



ドライブへと心を駆り立てる、細部へのこだわりを貫いたデザイン。

上質なスポーティさをまとった、エクステリアデザイン。

フロントグリルは、VTEC TURBOのトルクフルな走りを予感させる、メッシュタイプのデザイン[※]に。さらにテールゲート同様、フロントグリルにもRSエンブレムをあしらいました。フォグライトガーニッシュ、アウトードアハンドル、テールゲートモールにはダーククロームメッキを採用。上質でありながらスポーティな印象を与えています。ホイールは、HYBRID Xと同じ17インチ ノイズリデュースアルミホイールを採用。切削加工とブラックカラーによるハイコントラストなデザインで、引き締まった足廻りを演出しています。

[※]「Honda SENSING」を装備した場合、ダーククローム加飾の「フロントグリルガーニッシュ」が装備されます。



RS専用エクステリア
(フロントグリル、ダーククローム加飾ヘッドライトガーニッシュ)



RSエンブレム
(テールゲート)



17インチ ノイズリデュースアルミホイール
(切削×ブラック)

静かに高揚感で包まれていく、インテリア。

インテリアはブラウンとブラックの2色をご用意。シートは、ハイブリッド車同様、ファブリックとプライムスムースのコンビシートに。また、メーカーオプションで本革シート[※]を設定。パンチング加工を施した本革をあつらえ、上質さを高めています。

[※]1列目/2列目シートの座面・背もたれのサイド部、背面、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ムースを使用しています。



本革シート(ブラウン)



本革シート(ブラック・レッドステッチ入り)

操る歓びを深める、スポーティな演出を随所に。

レッドステッチを走らせた本革巻ステアリングホイールには、マニュアル感覚のシフト操作を愉しむことができるパドルシフトを装備。またアクセルペダルとブレーキペダルはRS専用のデザインとし、随所にスポーティな演出を取り入れることで、操る歓びを深めるドライバーズ空間に仕立て上げています。



本革巻ステアリングホイール
(レッドステッチ入り)



パドルシフト



RS専用スポーツペダル
(アクセルペダル&ブレーキペダル)

瞬間認知を追求した、RS専用メーター。

デジタル表示のスピードメーターの左側にタコメーターを、右側に燃料計とインフォメーションディスプレイを配した専用メーターを採用。またスピードメーターの下には、エコアシストのコーチング機能を表示するエコインジケーターを備えています。



RSという名にふさわしい走りとお操る喜びを求めて。

- 1.5Lエンジンで、低燃費と
- 2.4Lエンジン並のトルク*を両立したVTEC TURBO。

RSのエンジンには、1.5L VTEC TURBOを搭載。低回転域から豊かなトルクを発生させるターボエンジンの強みを最大限に活かすために、直噴システムや小径タービン、デュアルVTC等を採用。また効率のよい燃焼を維持し続けることで、優れた低燃費を実現しながら、低回転時から2.4Lエンジン並の力強いトルクを発生するパフォーマンスを獲得しています。

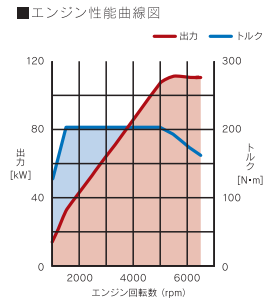
※Hondaの2.4L車との低回転時(1,600rpm)での比較。



最高出力
110kW [150PS]/5,500rpm

最大トルク
203N・m [20.7kgf・m]/1,600-5,000rpm

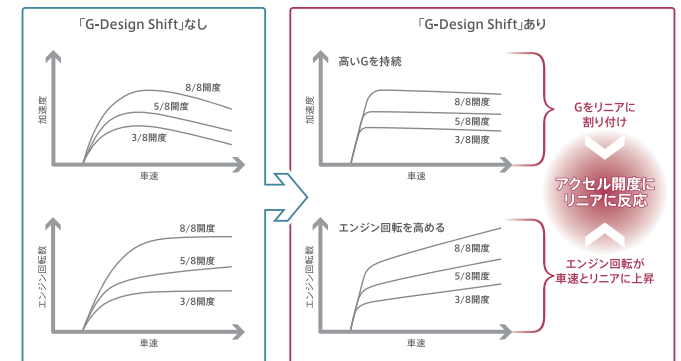
JC08モード走行燃料消費率
(国土交通省審査値)
18.0km/L



- 1.5L VTEC TURBOの魅力を引き出すために、
- CVTを最適化。

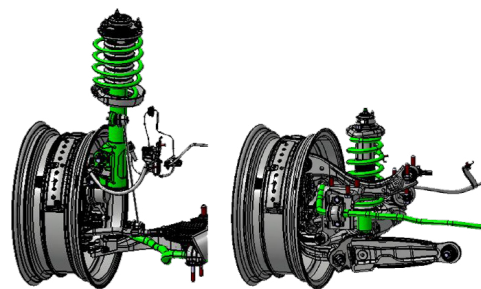
エンジンをもっとも効率のよい回転域で使うことができるCVTの特性を活かし、CVTの変速制御を1.5L VTEC TURBOに合わせて最適チューニングしました。またドライバーが欲する加速感の提供を追求し、アクセルペダル操作とCVTの変速制御を高精度に協調させる、Honda独自の制御[G-Design Shift]を適用。

エンジン回転を車速とともにリニアに上昇する設定とすることで、キックダウン時のGが長く持続する加速感を実現しています。また、加速時のエンジンと車速の上昇を、人の感性に合わせた気持ちのいいフィーリングとしています。



- 軽快なステアフィールとスポーティな走りをもたらす、
- 専用サスペンションシステム。

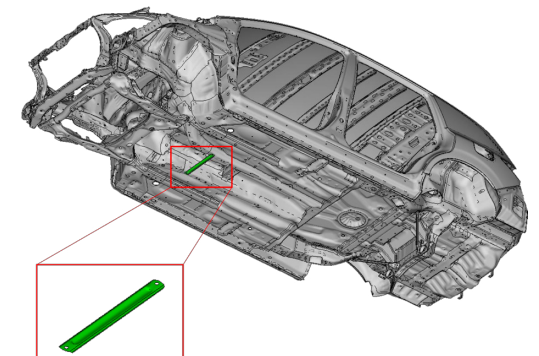
サスペンションは、ハイブリッド車に対してフロントの剛性を15%、リアの剛性を20%アップ。さらにスプリングやダンパーなどにRS専用のセッティングを施すことで、上質な乗り心地を損なうことなく、安定感のある走りとお軽快なステアフィールを獲得しています。またRS専用サスペンションシステムとアジャイルハンドリングアシストとの協調によって、よりスポーティなドライビングを愉しむことができます。



※緑部：RS専用セッティング部品

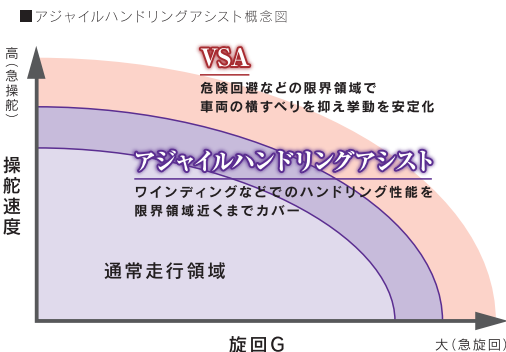
- ダイレクトでリニアな操舵フィールを生む、
- ボディ剛性。

ハイブリッド車と同様に、ボディ全体の曲げ剛性・ねじり剛性を強化。旋回時の操舵感を高め、爽やかな走りとお上質な乗り心地をもたらします。またRS専用で、アンダーフロア中央部にトンネルブレースを追加することで、フロア廻りの剛性をさらに強化。これにより、操舵に対してダイレクトかつリニアな車両挙動を実現しています。



狙い通りのライントレースで、操る喜びを高める
アジャイルハンドリングアシスト。

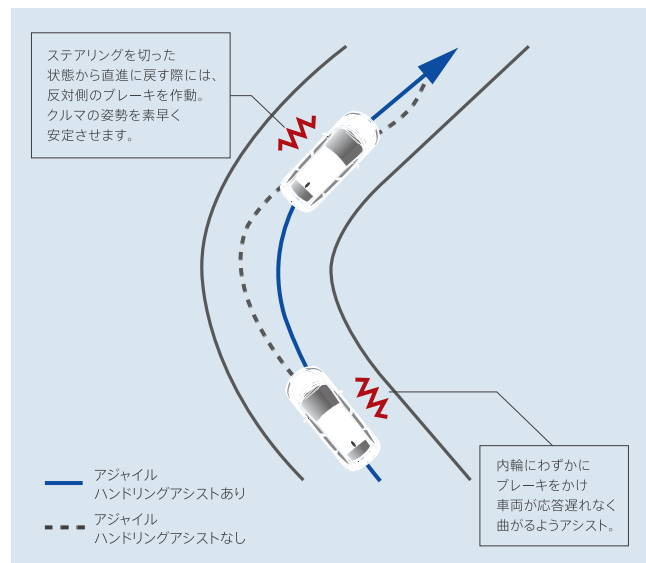
ブレーキを独立かつ高精度に制御することで、ワインディングでのスポーティ走行や雪道でのスムーズな運転などを支援するアジャイルハンドリングアシストを採用。車両の横すべりなど限界域で作動するVSAに対し、限界領域の手前でブレーキを緻密に制御し、回頭性やライントレース性、緊急回避時の操作性などを高めます。



【作動イメージ】

アジャイルハンドリングアシストは、操舵角や転舵速度からドライバーが意図する走行ラインを推定し、各種センサーで把握した車両の挙動と照らし合わせて制御を決定。適切な車輪に軽い制動力を与えることでドライバーが意図する走行ラインを理想的にトレースするように働きます。

■車両挙動イメージ



●ターニン時

必要に応じて内側前輪に軽いブレーキをかけ旋回のきつかけを創出。ステアリング操作だけで小気味よく曲がる回頭性を実現します。

●旋回中～コーナー脱出時

アンダーステアを予測した場合は内側前輪に、オーバーステアが発生しそうな場合には外側前輪に軽い制動力を与えライントレース性を向上。コーナーを狙い通りに駆け抜ける楽しさを、安心感とともに提供します。

RS専用装備

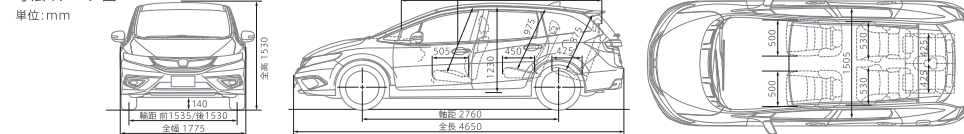
- アジャイルハンドリングアシスト ●本革セレクトレバー ●RS専用スポーツベダル(アクセルベダル&ブレーキベダル)
 - RS専用エクステリア(フロントグリル、ダーククローム加飾ヘッドライトガーニッシュ)^{*1} ●ダーククロームメッキフォグライトガード ●ダーククロームメッキアウトドアハンドル
 - RSエンブレム(テールゲート、フロントグリル) ●ダーククロームメッキテールゲートモールディング ●パドルシフト ●17インチノイズリデュースングアルミホイール(切削×ブラック)
 - インフォメーションディスプレイ^{*2} ●コンソールボックス+ドリトルホルダー/ユーティリティボックス(シャッター付)
- *1「Honda SENSING」を装着した場合、ダーククローム加飾の「フロントグリルガーニッシュ」が装備されます。
*2「Honda SENSING」を装着した場合、「マルチインフォメーションディスプレイ」が装備され、「インフォメーションディスプレイ」の機能は「マルチインフォメーションディスプレイ」に統合されます。

主要諸元

| | | タイプ | RS |
|-------------------|----------------------|---|---|
| | | 駆動方式 | FF |
| 車名・型式 | | | ホンダ DBA-FR5☆ |
| トランスミッション | | | 無段変速オートマチック(トルクコンバーター付) ^{*1} |
| 寸法・重量・乗車定員 | | | 4,650/1,775/1,530 |
| 原動機 | エンジン | 全長(m)/全幅(m)/全高(m) | 2,760 |
| | | ホイールベース(m) | 1,535/1,530 |
| | | トレッド(m) 前/後 | 0,140 |
| | | 最低地上高(m) | 1,510 |
| | | 車両重量(kg) | 1,520 |
| | | 最大車両重量(kg) ^{*2} | 1,520 |
| | | 乗車定員(名) | 6 |
| | | 客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ | 2,850/1,505/1,230 |
| | | 原動機形式 | 115B |
| | | エンジン形式 | 115B |
| エンジン種類・シリンダー数及び配置 | 水冷直列4気筒横置 | | |
| 弁機構 | DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2 | | |
| 総排気量(L) | 1,496 | | |
| 内径×行程(mm) | 73.0×89.4 | | |
| 圧縮比 | 10.6 | | |
| 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 | | |
| 性能 | エンジン | 最高出力(kW/PS)/rpm | 110(150)/5,500 |
| | | 最大トルク(N·m/kgf·m)/rpm | 203(20.7)/1,600-5,000 |
| | | JCO8 [※] 走行燃料消費率(国土交通省審査値)(km/L) | 18.0 |
| | | 主要燃費向上対策 | 直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、自動無段変速機(CVT)、電動パワーステアリング |
| 動力伝達・走行装置 | 変速機 | 変速機 | CVT 前進/後退 |
| | | 減速比 | 5.047 |
| | ステアリング装置形式 | 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) | 215/50R17 91V |
| | 主ブレーキの種類・形式(前/後) | 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) |
| | | 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 | |
| | 最小回転半径(m) | 変速機 | 2.645~0.405(マニュアルモード付)/1,858~1.264 |
| | | 減速機 | 5.047 |

*1 7スピードモード+パドルシフト付となります。*2 メーカーオプションを組み合わせる場合の最大車両重量です。各組み合わせる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。☆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。(取得税は2017年3月31日まで、重量税は2017年4月30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数値。■製造事業者:本田技研工業株式会社

寸法イメージ図



環境仕様



| 基本情報 | DBA-FR5 | | 平成17年排出ガス基準 75%低減レベル [※] 認定車 | | 平成32年度燃費基準達成車 [※] | | 平成10年騒音規制 規制値: 加速走行76dB(A) | | |
|--------|---|--|---------------------------------------|--|----------------------------|--|----------------------------|--|----------------------------------|
| | 原動機 | 型式/総排気量(L) | L15B/1,496 | | | | | 種類: 代替フロン134a | 使用量: 440g |
| 環境性能情報 | 駆動装置 | 駆動方式 | FF | | | | 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) | |
| | 燃費消費率 | JCO8 [※] 燃費(km/L) ^{*1} | 18.0 | | | | 環境負荷 | 自工会2006年目標達成(1996年使用量 ^{*2} の1/10) | |
| 環境性能情報 | CO ₂ 排出量(g/km) (燃費からの換算値) | 参考 | 平成32年度燃費基準達成車 | | | | 物質削減 | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{*3}) | |
| | | 参考 | 129.0 | | | | | 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) | |
| | | 参考 | 129.0 | | | | | 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) | |
| | 排出ガス | 適合規制・認定レベル | 平成17年排出ガス基準75%低減 | | | | | リサイクル | 樹脂、ゴム部品への材料表示 |
| | | JCO8H+JCO8Cモード CO | 0.13 | | | | | | リサイクルし易い材料 ^{*4} を使用した部品 |
| | | 認定基準値(単位: g/km) NMHC | 0.013 | | | | | | 再生材を使用している部品 |
| | 参考 | Nox | 0.013 | | | | | リサイクル可能率 | |
| | 参考 | 九都市市指定低公害車の基準に適合 | | | | | | その他 | グリーン購入法適合状況 |

*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 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 「新車型」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 この環境仕様書は2015年5月現在のものです。