

**LEGEND**

PRESS INFORMATION  
2004.10.7

**LEGEND**

**HONDA**  
The Power of Dreams

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



# 『 夢 』 『 チャレンジ 』 『 創造 』

Hondaを語り継ぐ者として。

## C O N T E N T S

Hondaメッセージ	1
開発にあたって	3
コンセプト 1	5
コンセプト 2	7
DISTINCTIVE STYLING	
パッケージング	10
エクステリアデザイン	11
インテリアデザイン	13
デザインクオリティ	15
POWER POTENTIAL	
エンジン	18
トランスミッション	20
軽量化技術	21
SUPER MANEUVERABILITY	
SH-AWD	23
シャシー	27
ボディ	29
静粛性	31
COMFORTABLE SPACE	
空間設計	34
ADVANCED FUNCTION	
運転支援機能 [HIDS]	37
Honda インターナビシステム	38
快適装備	39
SAFETY	
インテリジェント・ナイトビジョンシステム	42
アクティブセーフティ	45
プリクラッシュセーフティ	46
パッシブセーフティ	47
ECOLOGY	
環境性能	52
装備・諸元	53

モビリティの楽しさを、より多くの人に届けたい。

人々にもたらすモビリティの可能性を大きく広げていくために、

Hondaは、常に新しい取り組みにチャレンジしています。

二輪、四輪、汎用製品はもとより二足歩行ロボット、小型ジェット機の研究や、

F1をはじめとする世界最高峰のレースで技術を磨くことも、

すべてはHondaがその生い立ちから受け継いできた

モビリティへの夢と情熱ゆえに他なりません。

こうした取り組みの先にある、私たちが目指すもの。

それは、Hondaの製品を使っていただく方々の「喜び」であり、

その喜びこそが私たちを突き動かすエネルギーといっても過言ではありません。

環境・安全性能の向上に努めながら、より先進的な技術を創造し、

そこから生まれる新しい価値を、ひとりでも多くの方に提供し続けることが、

モビリティの次の時代を切り拓いていく私たちの「道」だと信じています。

ここに、新しいHondaが誕生します。

今後のクルマづくりを象徴するフラッグシップとして、

モビリティの楽しさを広げる革新技術とともに、いま発進します。

乗る人すべてにかつてない深い喜びを感じていただくために。

Newレジェンド、誕生。

新たなHondaが、ここから始まる。

## クルマを愛するエグゼクティブに、 かつてない歓びを。

自らの判断基準を持ち、自由と責任の双方を重視しながら  
ビジネスもプライベートもこなす人たちがいます。  
ステアリングを握ることに歓びを感じる方々にとってクルマとは、  
ゆとりや快適性だけでなく、自在に操れる性能をも併せもつことで、  
そこに誇りさえ見出せることが理想ではないでしょうか。

さまざまな道路環境下で気持ちのよい安定した自在な走りと、  
しなやかな乗り味や優れた静粛性を高次元に昇華させながら、  
空間の広さや豊かさなども鼎立させることで新たな価値を創造することが  
私たちの目指すべき姿と考えました。

軽量・コンパクトながら圧倒的な高出力を発生するクリーンなパワーユニット。  
ドライバーとクルマの一体感を飛躍的に高めた革新の駆動システム。  
アクティブ、プリクラッシュ、パッシブすべての領域にわたる最先端の安全技術。  
走りと空間のゆとりを両立したパッケージング。  
さらには、独自の存在感とオーナーの心を満たすデザインワークとクラフトマンシップなど、  
Hondaのクルマづくりの集大成といえる技術を注ぎ込みました。

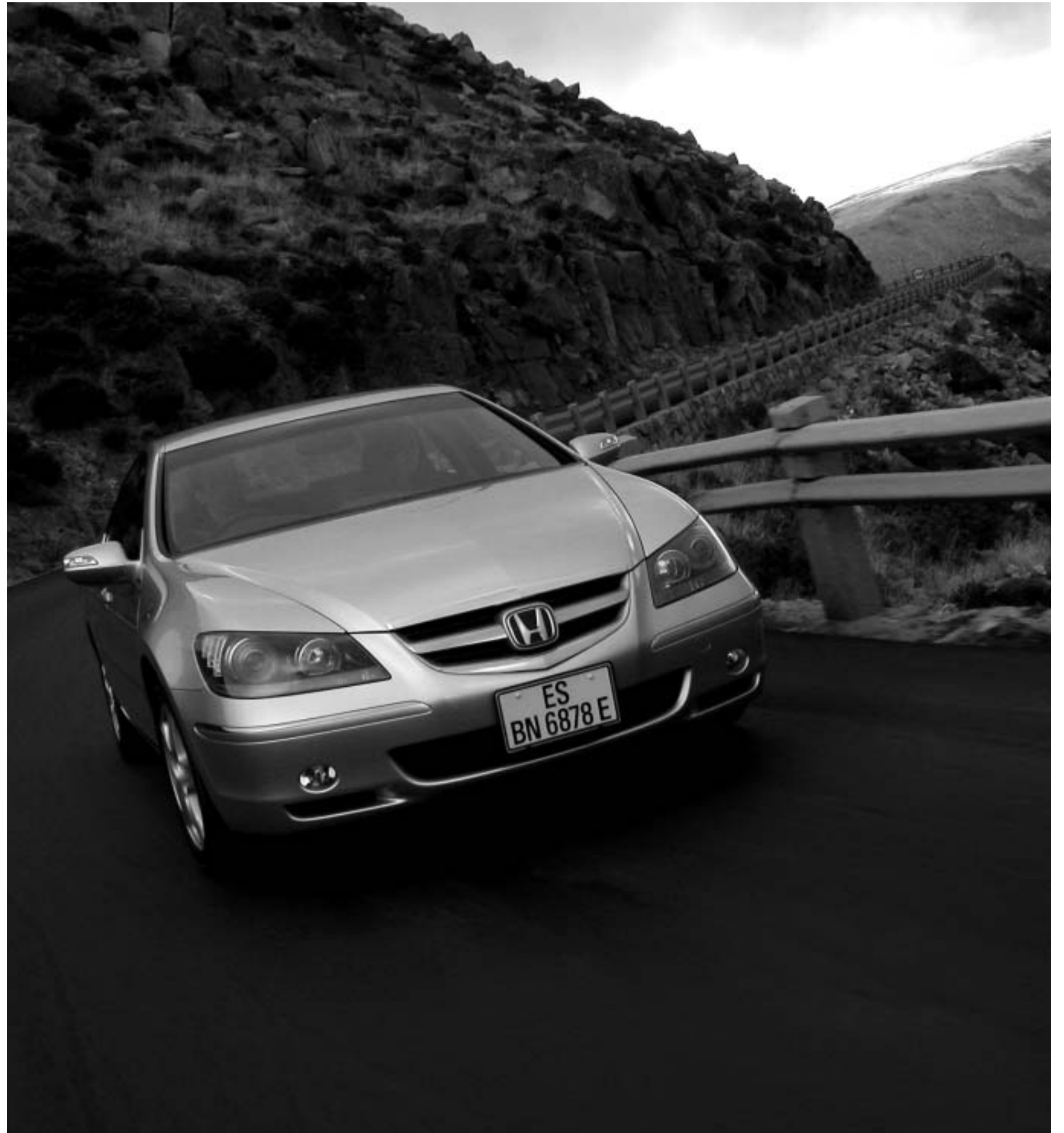
このクルマと過ごすさまざまなシーンにおいて、  
上質感だけではなく、信頼に支えられた大きな安心感を伴う、  
かつてない歓びを味わっていただけるものと確信しています。

開発責任者 齊藤 政昭



齊藤 政昭(さいとうまさあき)  
(株)本田技術研究所 上席研究員

1976年、(株)本田技術研究所入社  
ボディ設計PLを経て、'92ドマーニ、'95シビック、  
'99インサイトの車体LPL代行を担当。  
今回レジェンドのLPLを務める。  
趣味は山歩き、写真、ドライブ。  
愛車はアコード、レジェンド、他



## 歓びの新境地へ。[Newレジェンド] 誕生。

存在感のある佇まい。質感あふれるインテリア。  
都市や郊外を問わず、天候にも左右されない走り。  
こうした「上質」「快適」「安心」を、あらゆるシーンで提供することこそ  
Newレジェンドの目指す資質であるとHondaは考えました。

重量を軽減しながら慣性モーメントをも低減する軽量化とパッケージング。  
走りと質の高さを表現した独自の存在感をもつスタイリングや、  
その外観に深い光沢を与えるボディ塗装をはじめとする、クラフトマンシップが息づく品質。  
そして、高出力のパワーを四輪それぞれで自在にコントロールするドライブトレイン。  
従来の概念を超える数々の技術を投入し、  
次代の上質・快適な乗り味と安定した意のままの走りを実現しました。

### 【走りと質の高さを表現した独自の存在感】

- メカニズムを集中配置させながらゆとりを確保したパッケージング。
- 内に秘めた走りの資質を映す高品位なスタイリング。

### 【リニアでパワフルな胸のすく走り】

- 300馬力を発生させながら、軽量・コンパクトでクリーンな、V6 3.5ℓ VTECエンジン。
- 安全性能や快適性を向上させながら、重量を抑制する軽量化技術。

### 【安心・快適で自在に操れる高い機動性】

- 運動性能を飛躍的に進化させ、安定性と一体感を両立したSH-AWD。
- アルミやハイテン材を多用し運動性能を向上させながら上質な乗り味を実現した、軽量・高剛性ボディ&シャシー。

さらに、Newレジェンドを支える先進の環境・安全性能と快適・高機能装備を身につけました。

知的・上質に磨かれた、新体験の心地よい昂揚感。  
それが、このクルマがもたらす「New Driving Experience」。  
新たな伝説が、いま、ここに始まります。



# NEW DRIVING EXPERIENCE

# LEGEND

# NEW DRIVING EXPERIENCE



## 走りと質の高さを表現した 独自の存在感

DISTINCTIVE STYLING

- メカニズムを集中配置して運動性能を高めながらゆとりの空間も確保した、超高密度パッケージング。
- 走りのよさを表現する新しい上級セダンスタイリングを実現した、エクステリアデザイン。
- 走りの期待感や包まれる安心感、開放感や豊かさなど、五感に訴えるインテリアデザイン。
- クラフトマンの技を集めて深みを求めた、フラッグシップならではのデザインクオリティ。

安心・快適で自在に操れる

## 高い機動性

SUPER MANEUVERABILITY

- 四輪の駆動力を自在にコントロールすることで運動性能を飛躍的に進化させ、安定性と一体感を両立したSH-AWD。
- 高性能な走りと高品位な乗り味を高次元で両立させた、新開発シャシー。
  - 軽快な走りをしっかりと支える骨格と、細部に施した空力処理による、高精度ボディ。
  - 徹底した振動・騒音対策によって快適な移動空間をつくり出す、ハイレベルな静粛性。

## リニアでパワフルな 胸のすく走り

POWER POTENTIAL

- ゆとりの300馬力を発生させながら軽量・コンパクト化を実現し、最高レベルのクリーン性能をも達成した、V6 3.5ℓ VTECエンジン。
- 上質な変速フィールとスポーティな操作性を実現した、5速オートマチックトランスミッション。
- 安全性能や快適性を向上させながら、重量を抑制する軽量化技術。

### 安全性能

SAFETY

- アクティブセーフティ
  - 歩行者の存在を知らせ注意喚起する世界初のシステム、インテリジェント・ナイトビジョンシステム。
  - AFS (アダプティブ・フロントライティングシステム) ●VSA (車両挙動安定化制御システム)
  - 学習機能付電子制御ブレーキアシスト
- プリクラッシュセーフティ ●追突軽減ブレーキ (CMS) + E-プリテンショナー (運転席 / 助手席)
- パッシブセーフティ
  - 自己保護性能の向上と相手車両への攻撃性低減を両立したコンパティビリティ対応ボディ
  - 歩行者傷害軽減ボディ ●サイドカーテンエアバッグシステム
  - 前席用i-サイドエアバッグシステム (助手席乗員姿勢検知機能付) ●運転席用 & 助手席用i-SRSエアバッグシステム 他

### G-CON

G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

### 快適・高機能・先進装備

COMFORTABLE SPACE

- シートやエアコンを進化させ、ドライバーズカーの快適と上級セダンの快適を両立した、空間設計。

ADVANCED FUNCTION

- 運転支援機能、HiDS (車線維持支援機能 [LKAS] & 車速 / 車間制御機能 [IHCC])。
- HDDナビゲーションや5.1chサラウンドなど、ドライブをより豊かにする先進・高機能を快適装備。

### 環境性能

ECOLOGY

- 国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」を達成
- リサイクル可能率90%以上を実現
- リサイクル材の使用を拡大
- 鉛レス化を推進し、96年レベルの1/10以下に削減
- 六価クロムおよびPVC (ポリ塩化ビニール) 使用量削減を推進
- 製造工程でのエネルギー消費量を削減

Honda e-TECH

ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

LEGEND Inside Story

新しい手法、新しい技術が生んだ、Honda独自の走りのデザイン。

イメージしたのは、動体としての彫刻。そして上級セダンの格調を革新することでした。

レジェンドの価値は走りにあります。その価値を表現するには、クルマの性能をデザインすること。

ノーズからキャビンに流れるような一体感のあるフォルムは、V6エンジンを横置きしているからできた

このクラスにはないフォルムです。空力性能とデザインの両立にも徹底的にこだわりました。

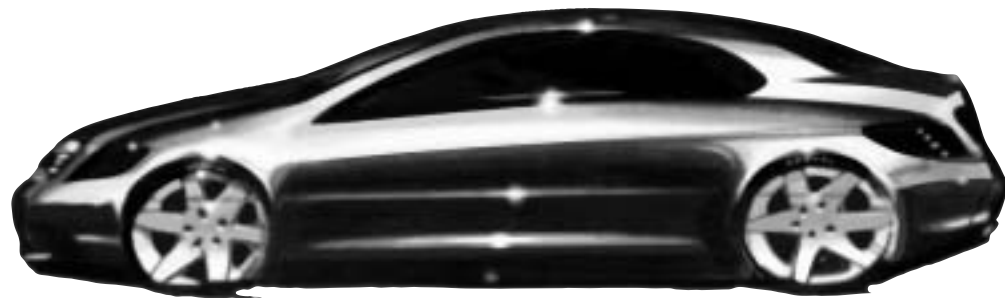
サイドウィンドウのガラスとセンターピラーをあれだけ平面化した処理もほかにはないでしょう。

そしてアルミ材の採用。フロントフェンダーの深く絞り込んだボンネットとのラインやトランクリッドの形状は、

アルミ高速ブロー成形という新技術を開発したからこそ完成しました。

Hondaの走りへのこだわりは、デザインさえも独自のものを生んだと言えると思います。

エクステリアデザイン開発担当プロジェクトリーダー 南 俊叙



狙いは、走る楽しさと上質で心地よい空間の融合。

見やすい情報系の配置と新感覚の操作系で

走ることに集中出来るコクピットとし、

室内空間は「安心感」と「ゆとり」の両立を図りました。

それを可能としたのが、木目パネルとセンターパネルで構成する

特徴的な「M字ライン」モチーフ。

立体的で表情豊かな木目パネルは匠の技ともいえる作りゆえの造形と言えます。

さらに、コンパクトに設計したセンターパネルは、新たな価値を創造するとともに空間にゆとりを与えました。

このコンパクト化も、プログレッシブコマンダーなどの新感覚操作系が可能にしています。

また、革やファブリックなどの素材や丁寧な作りにもこだわり、上質で心地よい空間に仕上げました。

乗った瞬間から、そしてあらゆるシーンで、その価値を感じていただけたらと思います。

インテリアデザイン開発担当プロジェクトリーダー 渡辺 正博



走りの性能と空間の広さを活かす、懐の深さ。

ダイナミック性能を最大限に活かし、ゆたりの空間も確保した、超高密度パッケージング。

SH-AWDや高出力エンジン、高性能シャシーなどによって高めた、

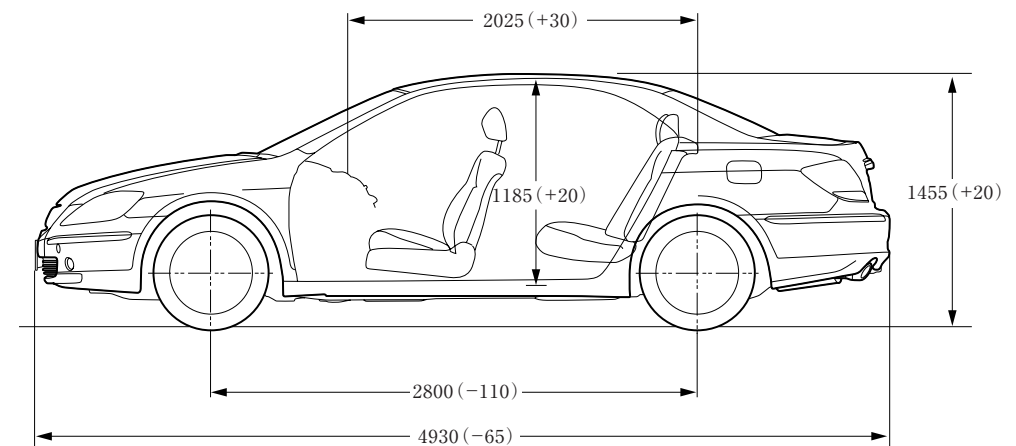
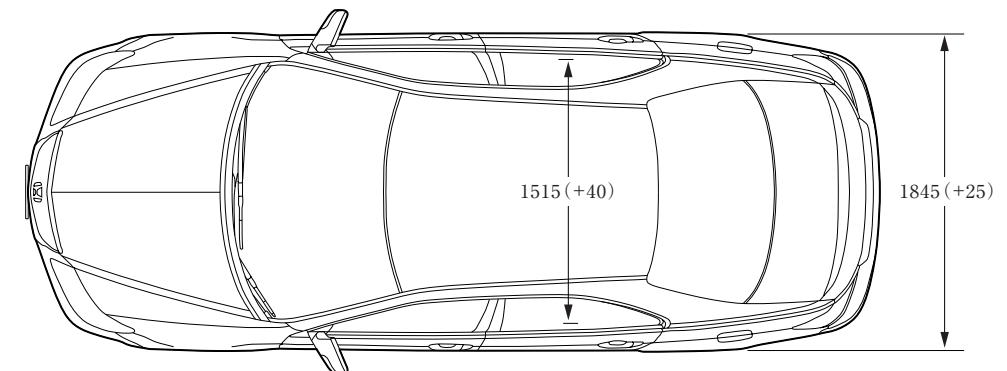
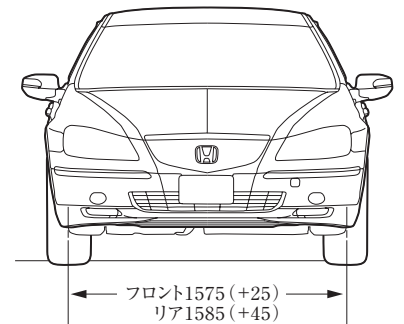
「走る・曲がる・止まる」といったダイナミック性能をさらに最大限に活かすと同時に、上級セダンとしてのゆたりの空間も確保するために、無駄のないパッケージングを目指しました。メカニズムのひとつひとつを軽量・コンパクト化するとともに、重心や重量配分を考慮し緻密にレイアウト。ゆたりにとくろげる空間を確保しながら、軽快かつ自在な走りを実現する高密度パッケージングを完成しています。

キャビンを拡大しながら、軽快な走りを生み出すショート&ワイドスタンスを実現。

エンジンをコンパクト化するとともに横置きに配置し、全長を65mm、ホイールベースを110mm短縮しながら、室内長を30mm拡大。また、全幅25mmのワイド化に対し、室内幅を40mm拡大。室内高についても、SH-AWDを採用しながら

20mm拡大しました。このように、キャビンの長さ、幅、高さのすべてにおいて従来モデル以上としながら、軽快なハンドリングと高い走行安定性を生み出すショート&ワイドスタンスを実現しています。  
(比較数値はすべて従来モデル比)

■ボディサイズおよび室内サイズ(従来モデル比)単位:mm(サンルーフ非装着車)



## 内に秘めた走りの資質を映す、高密度な存在感。

### 走りのよさをボディ全体で表現し、細部に高品位のしつらえを施した、新しい上級セダンスタイリング。

空力を突き詰めたエアロフォルムに、走りの性能を凝縮させたデザインを目指しました。「エモーショナル・インゴット」をコンセプトに、内に秘めた高性能な走りを、塊（インゴット）感の強さで表現。スケッチ、モデリング、空力テストを繰り返し、自然に流れる豊かな面と勢いのあるシャープなラインをつくり出し、優れた空力性能を獲得するとともに、風が削った美しいフォルムを実現しています。

また、「スポーティ」「アドバンス」「エクスクルーシブ」をキーワードに、フラッグシップセダンとして一歩進んだ「格」の創造を目指し、先進性や格調の高さを融合した新しい風格を追求。ディテールにも品のよいしつらえを施しながら、鋭さや精悍なイメージを持たせるなど、止まっても動き出しそうな躍動感を表現。先進的で独自の存在感を放つ、新しい上級セダンスタイリングを創造しています。

### ロー&ワイドのフォルムと精悍な表情が圧倒的なスピード感を表現するフロントビュー。

低い位置に配置したシャープなイメージのフロントグリルと、その両端からフロントピラーに向かい張りのある曲面を持たせながら広がるボンネットフード。ブラッククロームメッキを施した鋭い表情のヘッドライトと、その上部にまで大きく回り込んだなめらかな造形のフロントフェンダー。これらを、バンパーを中心に融合させ彫りの深い表情を形成。ロー&ワイドのフォルムとあわせ迫力のあるスピード感を表現しています。

#### すっきり見せるワイパー回りのデザイン処理

ワイパーは、ブレードの高さを抑えるとともに停止位置を低くできるリンク機構を持つヒドゥン式フロントデザインワイパーを採用。ワイパーを目立たなくするとともに、空力性能にも貢献しています。また、ボンネット後端に施したアッパーガーニッシュによるフロントガラスとのクリアランス極小化や、ウォッシュャーノズルのアッパーガーニッシュ裏面への配置など、ワイパー回りをすっきり見せる処理を施しています。



Photo:オプション装着車

### 勢いのあるウェッジがダイナミックな印象を与えるサイドビュー。

サイドウィンドウの下からテールランプまで一気に描かれたキャラクターラインと、低く構えたフロントノーズから、フォワードキャビン、短く切り詰めたリアデッキまで、勢いよくつながるウェッジシェイプがダイナミックなサイドビューを生み出しています。また、なめらかに仕上げた各ピラーや、フラッシュサーフェス化したサイドウィンドウで構成する三次元キャビンが、空力へのこだわりを表現しています。

#### サイドウィンドウの完全フラッシュサーフェス化

ガラスにガイドを接着する構造としたことで、ピラーガーニッシュとガラスの段差をゼロにし、サイドウィンドウ全体をフラッシュサーフェス化しました。また、センターピラーガーニッシュとクォーターピラーガーニッシュに高光沢処理を施すことでサイドウィンドウを一枚のガラスのように見せています。



### スポーティとエレガントを兼ね備えたリアビュー。

ワイドスタンスのボディに幅広タイヤ、ツインサイレンサーを組み合わせ、スポーティなイメージを持たせるとともに、深い曲面を描くアルミブロー成形のトランクリッドや、クリアな輝きを放つLEDを採用したリアコンビネーションランプが、エレガントな表情をつくり出しています。また、エキパイフィニッシュとバンパーとの隙間を20mmまで小さくし

一体感を持たせたほか、サスペンションやサイレンサー本体を見えなくするなど、すっきりとした見え方にもこだわっています。

#### クリアな輝きを放つLEDテールライト&ストップランプ

テールライトとストップランプにはLEDを円形状に立体配置し、被視認性、応答性に優れたクリアな光りを点灯します。



Photo:オプション装着車

## 機能の追求と本物の素材感が醸す、真の造形美。

### 走りの期待感、包まれる安心感、広がりのある開放感、そして上質な豊かさなど、五感に訴えるインテリアデザイン。

センシュアス・ファンクショナルリティ(五感に訴える機能主義)をコンセプトに、走る楽しさや上質感を空間全体で感じる、人の感性に訴えるインテリアを目指しました。エクステリアデザイン同様「スポーティ」「アドバンス」「エクスクルーシブ」をキーワードに、機能的で見やすい表示系レイアウトや新感覚の優れた操作系など、ドライビングに集中できるコックピットとしました。同時に、センターコンソールやドアライニング造形の工夫などによって、各席で安心感とともに開放感のある空間を実現。さらには木目調パネルやメタル調パーツなどの素材感や作り込みによって、上質で豊かな空間を生み出しています。

### ワイド感と流麗な力強さを表現し、パーソナル感を演出する、M字ラインモチーフ・インストルメントパネル。

インストルメントパネルから左右のドアまで回り込む木目調パネルと、センターパネルとの組み合わせで「M」字型の構成とすることで、空間全体にワイド感と流れるような力強さを表現しながら、左右それぞれの膝まわりの空間にゆとりをもたらしました。しかも、スラントしたインパネ形状とすることで、前方への開放感を高め、ナビゲーションディスプレイは視線移動の少ない見やすい位置にすっきりと収めています。また、ドアライニングは肩部の断面形状を削いだ造形とすることで広がり感や爽快感をつくり出しています。

#### 立体的な造形で質感を深めた木目調パネルやメタル調パーツ

木目調パネルは、表面に板を貼り込むような処理ではなく、立体感を持たせることで、削りだした無垢材のような重厚感や暖かみのある自然な風合いを表現。インパネとドアの木目がきれいに合うように精密な加工を施しています。メタル調パーツにおいても立体的な造形とし、力強く硬質なイメージを表現しています。



Photo:オプション装着車 カットボディによる撮影



Photo:オプション装着車 カットボディによる撮影



Photo:オプション装着車 カットボディによる撮影

### 見やすく、美しく、落ち着きのある、立体自発光メーター。

ブルーグラデーションの文字盤を最も奥に配し、これをLED間接照明で照射。その手前に数字を印刷したアクリル板をレイアウトしてエッジを光らせることで、数字が浮いて見えるようにしました。奥行き感や立体感を表現しながら、クリアで見やすく、しかもシックな雰囲気を出します。

### 多彩な情報を表示するマルチインフォメーション・ディスプレイ。

スピードメーター下部に、さまざまな情報を表示するマルチインフォメーション・ディスプレイを設置。燃費や平均車速などのドライブ情報や各種ワーニングはもちろん、SH-AWDの作動状況など多彩な情報を表示します。また、各種電装機器の設定をユーザー自身でカスタマイズできる機能を備えており、この画面で設定を行うことができます。



SH-AWD作動状況表示



燃費表示



警告表示



カスタマイズ表示

### 夜間の室内を上品に照らすブルーイルミネーション。

コンソールボックス、リアアームレスト部、前・後席左右の足元を上品に照らすブルーイルミネーションを設置。スモールランプと連動して作動し、室内を上品に照らします。また、全ドアにカーテシランプを装備したほか、フロントドアおよびリアドアのインナーハンドルやフロントドアのドアポケットにも照明を備えるなどインテリアの各所に使い勝手のよい照明を装備しています。

### 室内をより上質に演出するレザーインテリア。(メーカーオプション)

柔らかく自然な風合いの本革をシートに施した、レザーインテリアを設定。柔らかい触感と優れた耐久性を持つレザーを採用し、パンチングレザーとスムーズレザーを組み合わせました。また、ドアライニングの内側部分はパンチングウレタンレザー、アームレストはウレタンレザーとしています。

### スポーティと上質を兼ね備えるスウェード調シートファブリック。

標準装備のシートファブリックは、毛足に適度な長さを持たせ徹底的に密度を高めることで、硬くしまっているながら表面はスウェードのようなとてもソフトでなめらかな触感を実現。スポーティかつ上質な風合いに仕立てました。



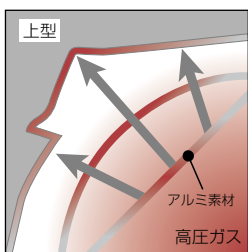
## 質への飽くなき追求が果たした、こだわりの意匠。

### クラフトマンの技を集めて深みを求めた、フラッグシップならではのデザインクオリティ。

Hondaのフラッグシップセダンとして最高の品質を求め、製造部門などとの連携をこれまで以上に強化し、新たな技術を数々投入。インテリアにおいては、風合いや触感などの本物感にこだわり、最新技術と匠の技を融合するなど多方面の英知を結集し、すべてに質の高いデザイン品質を達成しています。

### エクステリアデザインの新しい表現を可能にしたアルミ高速ブロー成形技術。

フロントフェンダーとトランクリッドに高圧ガスを利用した新しい成形技術を採用。板状のアルミ材を高温状態にし、高圧ガスの圧力で「上型」に押し付けることで成形します。これにより、アルミの合金技術とあわせ、従来のプレス成形に対し約10倍もの伸びを実現。複雑な造形を可能にします。また、アルミ材の急速加熱技術の向上によって生産速度を約1/10に短縮することで、量産化を可能にしました。



■アルミ高速ブロー成形説明図



### アルミ外板を高品質に仕上げる、セルフピアスリベット接合。

アルミを採用したボンネットフードとトランクリッドの構成部品の接合に、熱を一切使わないセルフピアスリベットを採用。従来のスポット溶接に対し、熱や火花による微細な変化をも抑え、高品質な外板に仕上げるとともに、電力消費の削減にも貢献しています。

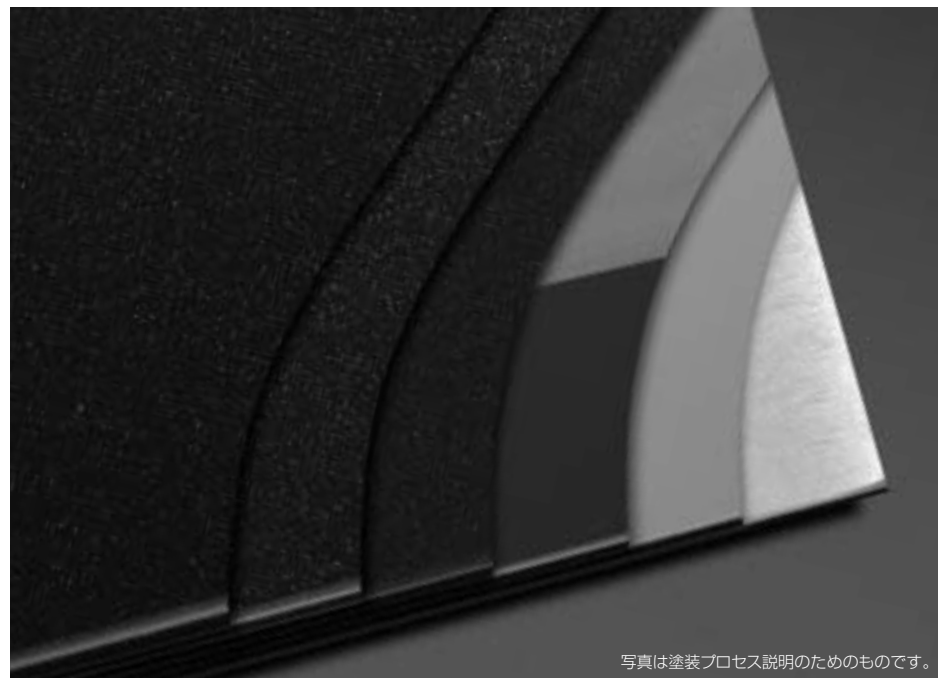
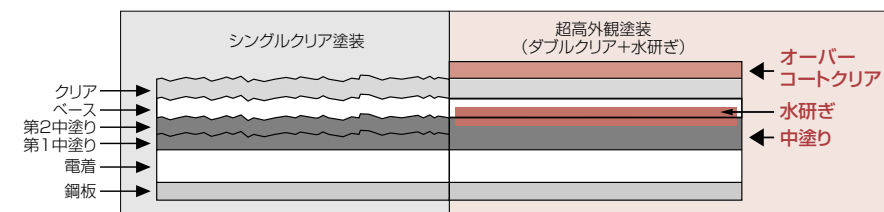
### 手作業による工程を施し、圧倒的な輝きと深みのあるコントラストを実現した、超高外観塗装技術。

塗装の肌を平滑に美しく仕上げることができ、高級感のある表現を実現する新しい塗装技術「超高外観塗装」を採用。ボディカラー全6色に対応しています。生産ラインにレジェンド専用塗装ラインを増設し、さらに熟練した職人による精密な作業工程を設けるなど、極めて高い品質を追求しています。

#### 塗装プロセス

従来のシングルクリアは、電着という下塗り処理の上に、第1中塗り、第2中塗り、ベース、クリアを重ねていきます。これに対し超高外観塗装は、中塗りの後に熟練した職人の手により丹念に水研ぎを行い表面を平滑化。さらにクリアを2回重ねて塗り、クリア層の厚みを増すことで、より深みのあるコントラストを実現しています。また、新設定カラーのセレスティアルシルバー・メタリックには大粒径アルミ光輝材を採用。これまでにない輝きを持つ金属感を表現しています。

■塗装プロセス比較図

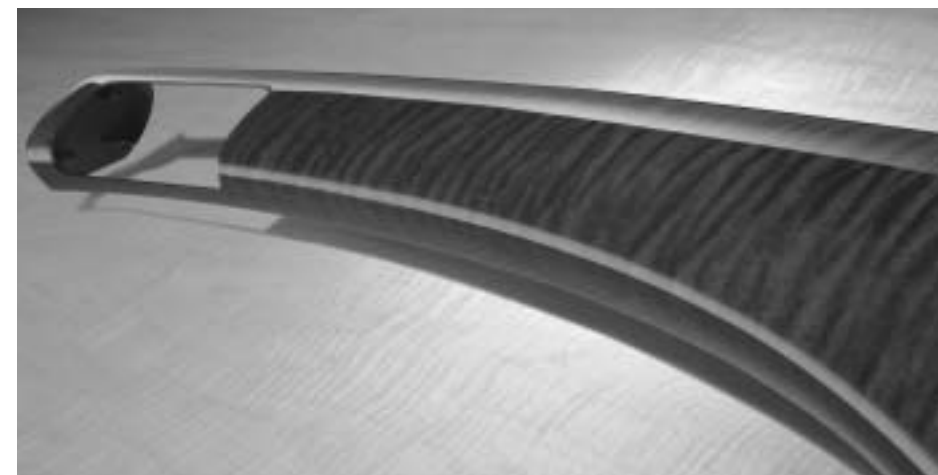


写真は塗装プロセス説明のためのものです。

### 天然木ならではの質感を表現した、天童木工製の本木目パネル。(エクスクルーシブパッケージ)

インテリアの特徴であるM字ラインモチーフをさらに質感高く表現するために、インストルメントパネルにはカーリーメイプルというカエデ独特の美しい縮み模様が入った本木目材を採用しました。高級家具や楽器の外装材として用いられるこの

木目材を、高級家具メーカーとして知られる天童木工の手により高度に加工。これにより、絞りの深い立体的なボリューム感と、見る方向によって表情を変える天然木ならではの深い味わいを持つ、高品質な本木目パネルを完成しています。



### 微細なシボ表現としっとりとした質感を実現した、ウレタンスプレー表皮。

インストルメントパネルとドアライニングアップパー部に、彫りの深い革のイメージとソフトな質感を統一して持たせるために、新たなウレタンスプレー製法による表皮を採用しました。レーザーエッチングによる革シボ模様が彫り込まれた金型に、ウレタン表皮材をスプレー塗布。その表皮材を基材にセットし隙間にウレタンを注入して発泡させます。これにより、高密度なシボ模様としっとりとした風合いを表現することができ、上質な空間演出を実現しています。



高出力で4つ星のクリーン性能。しかも軽く小さく。

どんな道路環境でも、たとえ長距離であっても、ストレスなく移動できること。

アクセルを踏んだ分だけ意のままに加速できること。

そのためには、パワーに大きなゆとりが必要です。

しかも、SH-AWDの特性をフルに活かすためには全域でトルクフルなエンジンでなければなりません。

これらを達成するためには、たとえばV8で4ℓのような大きなエンジンにするという選択もありますが、

レジェンドでは低燃費や4つ星のクリーン性能を獲得することも必須でしたから、安易に排気量を大きくするべきではないと考えました。

そのうえ、レジェンドのいちばんの狙いである運動性能という面から言っても、大きく重いエンジンでは不利となってしまいます。

こうしたことから、V6 3.5ℓ がベストバランスだと確信しました。

さらにV6のバンク角を60°に設定し、補機類の工夫やアルミ材の採用など、徹底的な軽量・コンパクト化を行っています。

V6 3.5ℓ で300馬力、最高レベルのクリーン性能、しかも軽くてコンパクト。

実にHondaらしいエンジンに仕上がったと思います。

エンジン開発担当プロジェクトリーダー 瀧田 正文



走りのために、素材の特性を活かしきる。

走りの性能を高めるために軽量化は絶対条件といえますが、重要なことは、どんな軽量素材を、どこに、どう使うかです。

アルミといっても、鋳造や鍛造、押し出し、バルジ成形といったさまざまな製法がありますし、

マグネシウム素材が有効な場合もあります。これらをそれぞれの部材や形状、さらには組立の合理化など、

素材の特性を活かしきることで、初めて効果的な軽量化が実現できるのです。

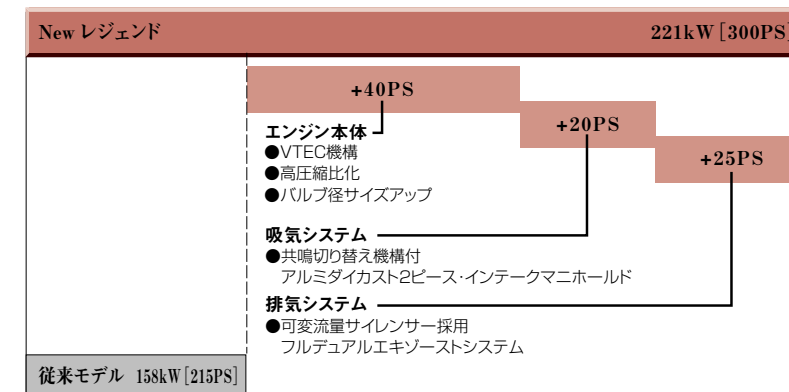
素材開発担当プロジェクトリーダー 柴田 勝弘

ストレスなく軽やかに走り抜く、ゆとりの力強さ。

ゆとりある300馬力を実現しながら、軽量・コンパクトに。  
さらに最高レベルのクリーン性能を達成した、V6 3.5ℓ VTECエンジン。

SH-AWDの軽快な運動性能とのバランスをマッチさせ、なおかつゆとりある力を注ぎ込むために、V型6気筒レイアウトに3.5ℓの排気量を選択したうえで、まずは大幅な出力向上に取り組みました。Honda独創のVTEC機構を核に吸・排気効率を徹底して高めるとともに高圧縮比化することで、低回転域から高回転域まで全域にわたり強力なトルクを発生。221kW[300PS]/6,200rpm、353N・m[36.0kg・m]/5,000rpmの圧倒的なパフォーマンスを達成し、街中から高速走行までゆとりのある力強さを発揮します。同時に、徹底的な軽量・コンパクト化によって運動性能のさらなる向上に貢献。また、ハイレベルなクリーン性能も達成し、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。

■出力向上手法

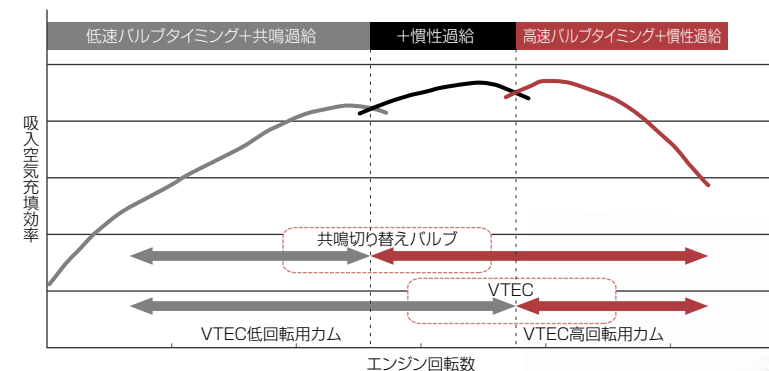


燃焼効率を突き詰め、全域フラットな高出力・高トルクを達成。

吸気バルブ径を従来モデルに対し3mm拡大し、吸気効率を向上。圧縮比を11.0まで高めながら、高精度なノックコントロールシステムの開発や、Vバンクの根元からオイルを吹き上げ効果的にピストンを冷却するピストンオイルジェットを採用し、

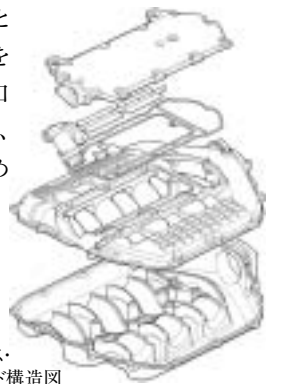
より、耐ノッキング性能も向上。ノック検知精度を高めることで点火タイミングを早めています。また、吸・排気システムや高圧縮比化に合わせてバルブタイミングを最適化し、吸気効率を最大限に高めています。

■VTEC+吸気システム作動イメージ



吸気効率を高め、軽量化も図った、共鳴切り替え機構付アルミダイカスト2ピース・インテークマニホールド。

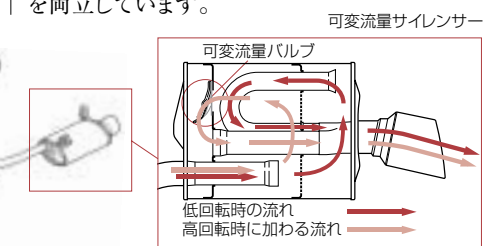
共鳴過給と慣性過給をそれぞれ効果的に利用できる可変吸気システムを採用。アルミを射出成形した2つのピースを合わせたモナカ状の中空構造とすることで、軽量化とともに表面をなめらかに仕上げることができ、吸気効率を向上。さらに吸気口を大径化するなど、効率をいっそう高めています。



■アルミダイカスト2ピース・インテークマニホールド構造図

高出力と静粛性を両立した、可変流量サイレンサー採用フルデュアルエキゾーストシステム。

床下キャタライザーの直後から2本のパイプに分かれるフルデュアルエキゾーストシステムを採用。プリチャンバーも独立させることで流量を大幅に増大するとともに、静粛性にも貢献しています。さらに可変流量サイレンサーを採用し、低回転域での静粛性と高回転域での高出力を両立しています。



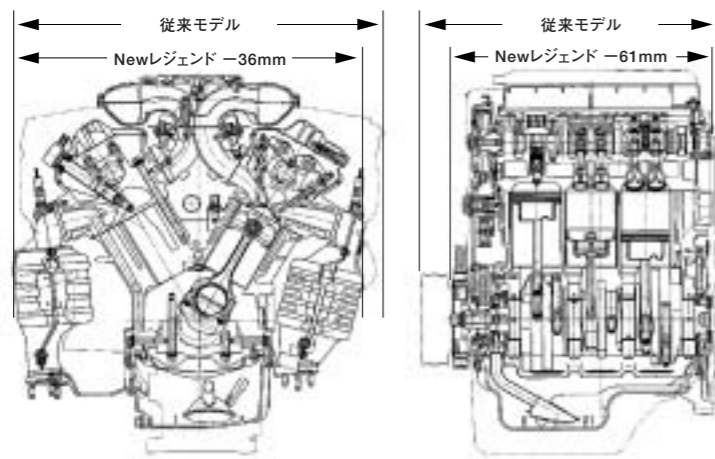
■可変流量サイレンサー採用フルデュアルエキゾーストシステム構造図

ダイナミック性能向上に貢献する軽量・コンパクト設計。

V型6気筒レイアウトのバンク角を、従来モデルの90°から60°に狭めたうえで、エンジン補機類の駆動に採用したサーペンタイン式ベルトや、高強度タイミングベルトの採用、シリンダーヘッド一体構造のエキゾーストマニホールドなどによりエンジン

の全幅で36mm、全長で61mmものコンパクト化を達成しました。さらに、シリンダーヘッドカバーにはマグネシウムを採用し、アルミダイカストインテークマニホールドの採用とあわせて軽量化も実現。ダイナミック性能の向上に大きく貢献しています。

■エンジンサイズ比較図 (Honda測定値)



国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得した優れたクリーン性能。

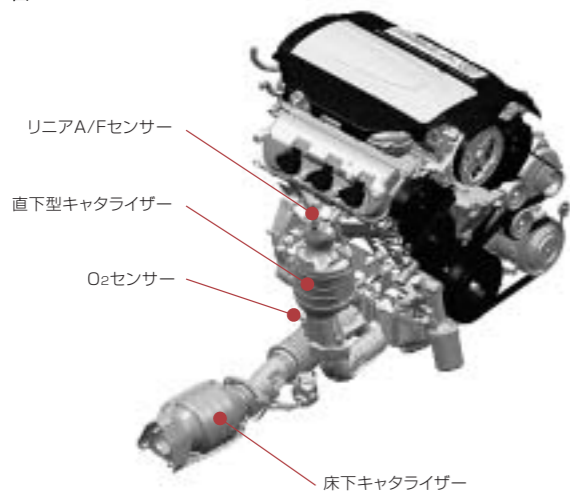
シリンダーヘッド内で燃焼ガスを集合させるエキゾーストマニホールド一体構造とし、両側のシリンダーヘッド直下に高密度キャタライザーを設置。燃焼ガスの熱損失を大幅に低減し、キャタライザーの早期活性化を実現することでコールドスタート時の浄化性能を高めています。さらに、床下にもキャタライザーを設置することで確実に排出ガスの浄化を行います。また、直下型キャタライザーそれぞれにリニアA/FセンサーおよびO<sub>2</sub>センサーを配置し、空燃比を細かく制御。さらに高霧化インジェクターを採用したうえで

きめ細かな制御を行い、より完全に近い燃焼を実現することで燃焼ガスそのものをクリーン化。その結果、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。



「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車表示マーク  
平成17年排出ガス規制のNMHC、NOxについて基準値を75%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両に与えられます。

■排気システム図



速度に応じてスロットル特性を最適に制御する、車速応動DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ)。

アクセルペダル操作をセンサーで感知し、スロットルバルブを電子制御することで自然でリニアなアクセルフィーリングを生み出すDBWをさらに進化。アクセルペダル開度に対するスロットルバルブ開度を車速に応じて変化させることで、よりコントロールラブルな走りを実現しています。

低速域

アクセルペダル開度に対してスロットルバルブ開度を抑えてなめらかな発進を実現。

中速域

アクセルペダル開度に忠実にスロットルバルブ開度を制御し、リニアなフィーリングを獲得。

高速域

アクセルペダル開度に対してスロットルバルブ開度を大きくし、パワフルな追い越し加速を実現。

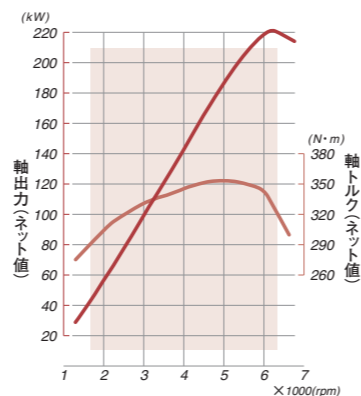
DBW制御によるスノーモード。

従来のスノーモードはトランスミッション制御によって2速発進させていましたが、レジェンドではDBWによるスロットル制御によってトルクを制御し、雪道での発進をスムーズにしています。

よりリニアなフィーリングが得られるDBW一体型オルガンペダル。

ペダルの支点とアクセル操作をするかとの位置を接近させることで、リニアなペダルフィーリングを実現するオルガンペダルとDBWセンサーを一体化。完全なワイヤレスとすることでペダルフィーリングのセッティングをきめ細かく行え、よりリニアな操作感を獲得しています。

■V6 3.5ℓ VTECエンジン性能曲線図



V6 3.5ℓ VTECエンジン	
最高出力*	221kW [300PS] / 6,200rpm
最大トルク*	353N·m [36.0kg·m] / 5,000rpm
燃料消費率*	8.6km/ℓ
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	
*ネット値 ※10・15モード走行 (国土交通省審査値)	

ドライバーの意思とリニアに呼応する、操る楽しさ。

エンジンの力強さを引き出すとともに、上質な変速フィールとスポーティな操作性を実現した、5速オートマチックトランスミッション (Sマチック)。

V6 3.5ℓ VTECエンジンの全域にわたる高い動力性能を引き出すとともにコンパクト化を達成した、5速オートマチックトランスミッションを採用しました。発進・加速性能とクルーズ燃費を両立するギアレシオ設定としたうえで、ドライバーの意思に忠実なシフト制御や変速ショックの低減など、上質なシフトフィールを実現。また、スポーティなマニュアル感覚のパドルシフトも採用するなど、操る楽しさをいっそう高めています。

高回転・高出力に対応しながらコンパクト化を達成。

平行4軸構造、高強度化、超薄型トルクコンバーターの採用により、コンパクト化を実現。また、ATクラッチや軸受けベアリングの容量を増やすとともに、各部の締結ボルトの本数、サイズを上げるなど剛性を高め、高回転・高出力に対応。トルクコンバーターへの高強度材採用やギア歯面への特殊処理など耐久性にも考慮しています。さらに、SH-AWDや高性能ブレーキの採用に対応し、旋回時や制動時に大きなGが発生する場合でも、トランスミッションオイルの移動によるオイルへのエア混入を抑えるミッションケース形状としています。

加速性能と燃費性能を両立するレシオ設定。

1~4速ギアをローレシオ化して発進・加速性能を向上。5速ギアについては従来モデルの4速ギアよりもハイレシオ設定とすることで、クルーズ燃費を向上しています。

よりマニュアル感覚の操作が楽しめる、新V6用Sマチック制御。

従来のV6用ATでは1レンジのみでしかできなかった1速ホールドを、Sマチックで可能にしました。これにより手動での1速へのシフトダウンも可能となり、よりマニュアル感覚の変速操作を実現しています。また、Sマチックでの全段ホールドが可能となったため、ATセレクターは、1,2レンジを廃止したD3、D、N、R、Pの5ポジションにシンプル化しています。

全段ダイレクト制御により、さらに俊敏な走りを実現。

リニアソレノイドによるダイレクト制御を全段に採用することで、タイムラグの少ない変速を可能にしました。これにより、従来の5速→3速の飛び変速を、5速→4速→3速の順次変速に設定し、高速走行

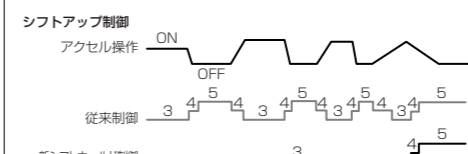
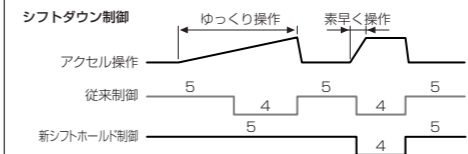
時のスムーズな加速を実現。一般道での使用頻度の高い4速→2速の飛び変速を可能とし、ワインディング走行などでの鋭い加速を実現します。

ダイレクト制御により、変速ショックを低減

従来の5速ATでは、アキュムレーター油圧によってクラッチ圧をコントロールする間接的な制御であったのに対し、リニアソレノイドによるダイレクト制御とすることで、よりきめ細かな油圧制御が行え、ニュートラルからDレンジあるいはRレンジに入れたときのインギアショックや、キックダウン時の変速ショックを低減しています。

不要な変速を抑える新シフトホールド制御。

走行状態に応じて知能的なシフト制御を行うプロスマテックを進化させ、ドライバーのシフト感覚により近い制御を行うシフトホールド制御を採用。Dレンジでの走行時に、ドライバーのアクセル操作や車速変化などから走行状態を瞬時に判断し、最適に変速を制御します。ワインディングなどでのスポーティな走行時には、アクセルのオン/オフによる不要なシフトアップを抑え、十分なエンジンブレーキやタイムラグのない鋭い加速が得られます。このシフトアップ制御に加えアクセルペダルの踏み込み速度に応じて不用意なシフトダウンを抑える新制御を追加しました。高速走行からの再加速時など、アクセルをゆっくり踏み込んだ場合はそのギアをキープし、緩やかな加速が得られます。



冷却効果を高めるATF専用クーラーを採用。

高い運動性能を活かした走行によるATFの温度上昇に備え、空冷タイプの専用クーラーを設置し、クーリング性能を高めています。

GANGGRIPタイプシフトノブに加え、パドルシフトを採用。

Sマチックでの変速操作がしやすく、スポーティなイメージのGANGGRIPタイプを採用。リンク部に樹脂ブッシュを追加することで、なめらかでしっとり感のある操作フィーリングも獲得しています。また、ステアリングホイールから手を放さずにシフト操作ができるパドルシフトを装備。よりスポーティなマニュアル感覚の変速操作を楽しめます。



パドルシフト (右=シフトアップ)



パドルシフト (左=シフトダウン)

## 走りの追求から導き出した、「軽い」という性能。

### アルミを多用し、新素材、新製法を投入して徹底的に突き詰めた、軽量パッケージング。

SH-AWDによって飛躍的に進化した運動性能と、高出力エンジンの圧倒的な動力性能を最大限に発揮するために、セダンという概念を超えた徹底的な軽量化を実施。最新の素材技術や製法を投入し、ボディ骨格の随所に高張力鋼板（ハイテン材）を多用したうえで、ボディパネルや足回りの大幅なアルミ採用や、マグネシウム、CFRP（炭素繊維強化プラスチック）などの軽量素材も積極的に採用。その結果、従来技術、従来素材で開発した場合に対して、軽量素材採用と合理化設計の相乗効果によって約151kgもの軽量化を達成し、運動性能をさらに向上しています。

#### ハイブリッド構造アルミサブフレーム

昇温したアルミパイプを加圧した空気で作形するHonda独自の熱間バルジ成形による部材と、大きく複雑な形状にできる鋳造部材を溶接でつないだハイブリッド構造を採用。成形自由度を高め、大幅な軽量化・高剛性化を実現したほか、成形精度も高めています。鉄でつくった場合と比較し、約38%（約19kg）の軽量化を達成しています。

#### ピーリングレス・アルミ鍛造フロントサスペンション・ロアアーム

アルミ鍛造は、溶かしたアルミを鋳造してできるビレットという棒状の素材を鍛錬してつくり上げます。従来製法では冷却速度が低いためビレット表面にしわが発生し、鍛造前にしわを削り取るピーリング工程が必要であるのに対し、新製法では、添加剤の最適化によって材料そのものの粘り気を高めるとともに、急速冷却によりビレット表面を平滑化する

ことでピーリング工程を削減。また、材料の高い粘り気と急速冷却による微細組織化によってビレットそのものの靱性を向上することで複雑な形状を可能にしています。

[鉄と比較して約43%（約2.5kg）の軽量化]

#### 高靱性アルミ鋳造リアサスペンション・ロアアーム

通常用いられるアルミの鍛造では複雑な形状がつくりにくいことから、高い靱性を実現するアルミ鋳造技術を採用し、本部品向けに専用開発。粉体離型剤により溶かしたアルミの加圧射出を可能にし、水冷却制御された金型に接触させることで結晶組織を微細化し、高い靱性と軽量化を実現しています。

[鉄と比較して約35%（約2kg）の軽量化]

#### 軽量・高剛性アルミバンパービーム（フロント/リア）

従来のアルミ合金に対し、より強度の高いアルミ合

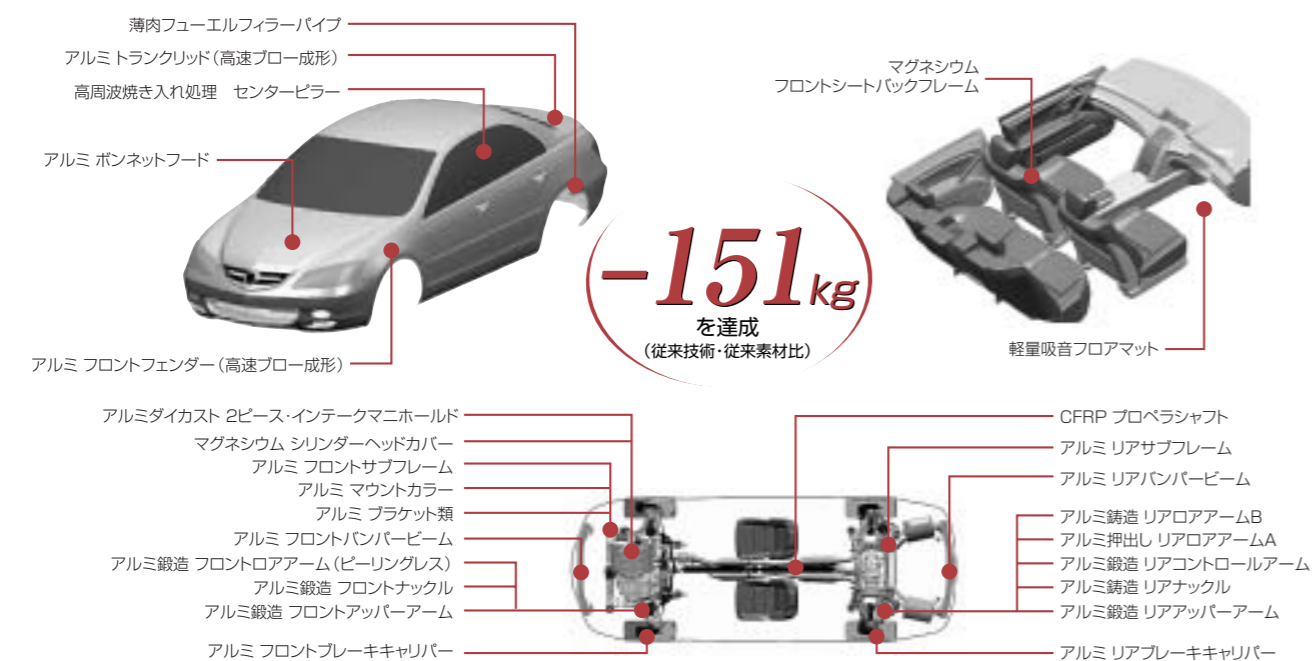
金を採用。合金中のマグネシウム、亜鉛の添加量を最適化し、さらに強度を向上。また、ジルコニウム、クロム、マンガンを適量添加することで繊維状のアルミ組織を形成し、耐久性を高めています。

[鉄と比較して約36%（約4kg）の軽量化]

#### アルミ高速ブロー成形によるボディパネル

ボンネットフード、フロントフェンダー、トランクリッドにアルミ材を採用。フロントフェンダーとトランクリッドについては、通常のプレス約10倍の伸びを実現し、複雑な形状のものを一体で成形できるアルミ高速ブロー成形技術を用いています。トランクリッドのインナーは、従来のアルミプレスでは3分割する必要があったのに対し、新技術では一体成形を可能にしたため軽量化に大きく貢献しています。

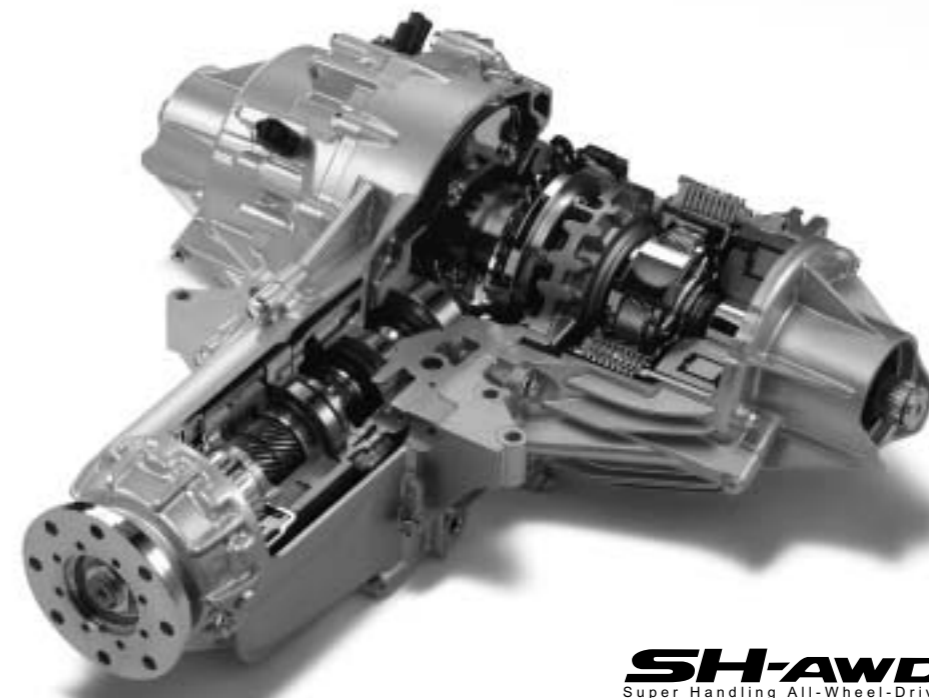
[ボディパネル全体で鉄と比較して約47%（約7.6kg）の軽量化]



### 徹底した軽量化により優れたパワーウェイトレシオを達成。

エンジン的高出力化と徹底した軽量化によりパワーウェイトレシオを飛躍的に向上。従来モデルの7.86kg/PSiに対し、5.87kg/PSを達成し、優れた加速性能を実現します。（従来モデル/エクスクルーシブタイプとの比較）

## LEGEND Inside Story



### 新次元の「走る楽しさ」をすべての方に。

エンジンはますます高出力に進化しています。

とはいえ、どんなに高い駆動力であっても、タイヤと路面の摩擦力を超えて伝えることはできません。

そのためにトラクションコントロールで出力を絞ったり、雪道などでは2速発進する場合があります。

しかし本来、高出力はいざという時に性能を発揮するためにはあるはずで。

そんな時、頭に浮かんだのが、4本の足で自由に駆け回る動物の姿でした。

いざという時には路面を選ばず4本の足で素早くダッシュし、しかもその4本の足で思いのままに曲がる。

SH-AWDの原点はここにあります。四輪の駆動力を自在に制御して、走ることに曲がることに使う。

単なる4WDの次元を超えた走りになるという予感がありました。

これまで旋回時に走行状況や路面状態に応じてアクセルやハンドルの操作を修正していたのが、自然な操作で狙ったラインをトレースすることが可能になったのです。

しかも、四輪の駆動力を常に最適に制御するため、無理に舵を当てたりアクセル操作を行うより、

タイヤの能力をフルに発揮でき、高い旋回性能が得られます。

さまざまなシーンで安心して走りを楽しむことができる爽快感。

疲労感なく走れた、スムーズに運転できた、と実感できると思います。

「クルマを運転することはこんなに楽しいんだ」と多くのオーナーに感じていただければ本望です。

SH-AWD開発担当プロジェクトリーダー 國井 力也

## 四輪で思いのままに駆け抜ける、一体感。

### 前後輪と後輪左右の駆動力を自在にコントロールし、安定して曲がる。 世界初、四輪駆動力自在制御システム[SH-AWD]。

ドライバーの運転操作に対してクルマがいかに忠実に応えるか。その一体感をこれまで以上にハイレベルなものにするためには、特に旋回時におけるピークルダイナミクス(運動性能)の向上が重要であると考えます。そこで、極めて安定した旋回能力を発揮するために、四輪に駆動力を与えながら、前後輪と後輪左右の駆動力を自在にコントロールする世界初のシステム、SH-AWDを開発しました。SH-AWDは、前後輪に駆動力を可変配分するとともに、後輪に配分した駆動力を左右で可変し、あらゆる走行状態において、四輪それぞれのタイヤの能力を最大限に引き出します。駆動力を走るためだけでなく曲がる性能にも活用し、クルマの運動性能をこれまでにないレベルに引き上げています。

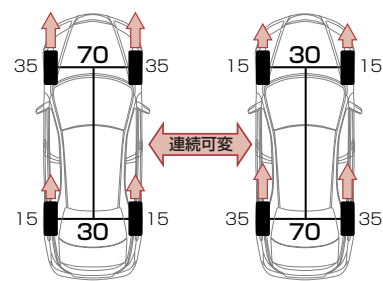
#### 「四輪の駆動力を曲がる性能にも活用する」ことで、旋回性能を飛躍的に向上。

四輪それぞれにかかる接地荷重(路面に押し付けられる力)は、走行状況によって変化します。旋回時は外側輪の接地荷重が増大し、加速時は後輪の接地荷重が増え、減速時は前輪の接地荷重が増えます。一方、タイヤが発生できる力、つまり路面への伝達能力は、接地荷重が高いほど大きくなります。例えば、左旋回加速時は右側後輪の伝達能力が高くなり、その右側後輪に

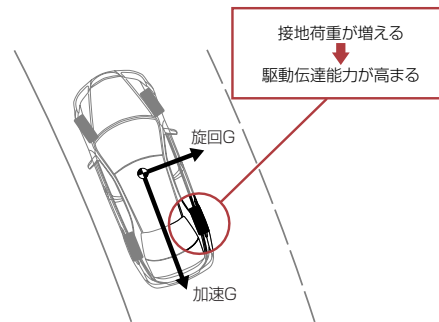
多くの駆動力を与え伝達能力をフルに活かすことで、優れた旋回能力を発揮することができます。そこで、SH-AWDはドライバーの運転操作や走行状況に応じて、前後輪の駆動力を70:30~30:70の範囲で可変配分すると同時に後輪の駆動力を左右で100:0~0:100の範囲で制御し、これらを連続的に行うことで、四輪それぞれの駆動力を常に最適となるようにコントロールします。

#### ■駆動力可変範囲

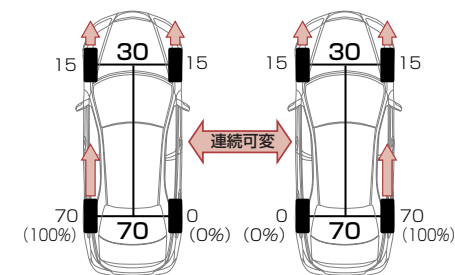
●前後輪駆動力配分イメージ  
前後輪の駆動力を70:30~30:70の範囲で連続可変



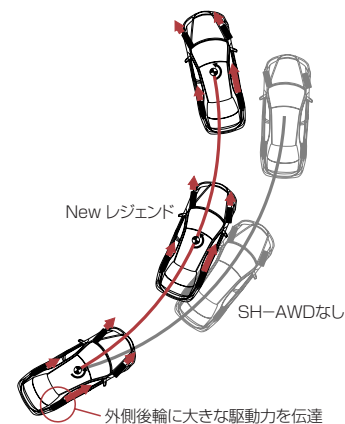
#### ■接地荷重および駆動伝達能力イメージ(旋回加速時)



●後輪左右駆動力制御イメージ  
後輪に配分された駆動力をさらに左右へ100:0~0:100の範囲で連続可変(後輪に駆動力を最大に配分した場合の可変制御イメージ)



#### ■SH-AWD作動イメージ(加速アンダーステア低減)



#### 駆動力を活かし切り、ドライバーの操作に忠実な旋回性能や高い車両安定性を発揮。

SH-AWDは、四輪の駆動力を最適にコントロールし、タイヤの能力をフルに発揮することで、旋回性能向上、直進安定性向上、駆動性能向上を実現。あらゆる状況で優れた走行安定性と、ドライバーの操作に限りなく忠実に爽快なハンドリングを獲得しています。

#### ■旋回性能向上

SH-AWDは旋回時に外側後輪へ大きな駆動力を伝達し内向きのヨーモーメントを発生することで、車両を内側へ向けようとする力が働きます。この力は前輪のコーナリングフォースと同じ働きをするため、前輪はより少ないコーナリングフォースで旋回できるようになります。しかも、四輪それぞれの接地荷重に応じた適切な駆動力を与えるため、各輪の接地路面への伝達能力を使い切ることができ、旋回性能が大幅に向上します。旋回中にアクセルを踏み込むと、操舵輪である前輪から後輪へ荷重が移動し、前輪の接地荷重が減少します。反対にアクセルをOFFにすると前輪の接地荷重が増大します。これらにより前輪のコーナリングフォースが変化し、狙った走行ラインに対してアンダーステアやオーバーステアが起きる場合があります。SH-AWDは、旋回加速時に外側後輪へ大きな駆動力を伝達、内向きのヨーモーメントを発生することで、前輪のコーナリングフォースの負担を低減し、減速時にも後輪の駆動力を抑制することでコーナリング中のアクセル操作に対するステア変化を抑え、狙った走行ラインをスムーズにトレースします。

#### ■直進時の安定性向上

直進時は前後輪の配分のみとなります。発進時や急加速時は荷重が後ろに移動することから後輪への配分を増やし、駆動性能を向上します。また、クルーズ時は後輪への配分を減らし、優れた直進安定性を発揮するとともに低燃費に貢献します。

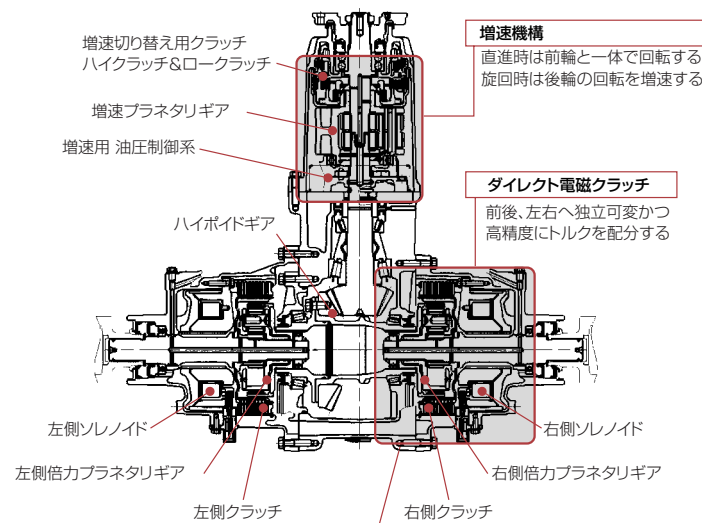
#### 四輪の駆動力を自在にコントロールするダイレクト電磁クラッチ機構。

これまでの4WDシステムは、センターディファレンシャルで前後輪の駆動力を配分するものや、リアディファレンシャルで後輪左右の駆動力を配分するものがほとんどであるのに対し、SH-AWDではリアドライブユニットに備えた左右一対のダイレクト電磁クラッチにより、前後輪、後輪左右の駆動力を同時にかつ連続的に自在コントロールします。

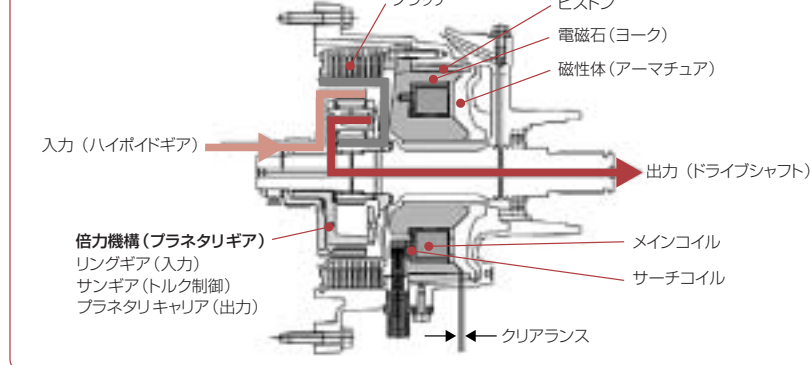
#### ■基本制御

駆動力は、後輪のダイレクト電磁クラッチの締結力を制御することでコントロールします。後輪左右の駆動力が可変すると同時に前輪の駆動力も可変することで、四輪の駆動力制御を行います。電磁クラッチは左右独立に制御できるため、前後駆動力配分と後輪左右の駆動力を自在に制御できます。

#### ■リアドライブユニット構造図



#### ■ダイレクト電磁クラッチ構造図



#### ■構造・作動

コイルに電流を流すことで発生する電磁力で直接多板クラッチを制御する機構を世界で初めて採用。メインコイルに電流を流すと磁力が発生し、磁性体が電磁石に引き寄せられ、ピストンを介してクラッチを直接押し付けます。押し付け力は電流量によりきめ細かく制御できるため、駆動力を自在にコントロールすることができます。

#### ■サーチコイル磁束モニター制御

電磁石と磁性体のあいだのクリアランスはわずかしかなく、このクリアランスが変化した場合、電流量に対するクラッチの押し付け力が変化し、正確な駆動力を伝達できなくなります。このため、サーチコイルにより磁束の変化をモニターし、電流量を補正することによってクルマの生涯にわたり高精度の駆動力制御を実現しています。

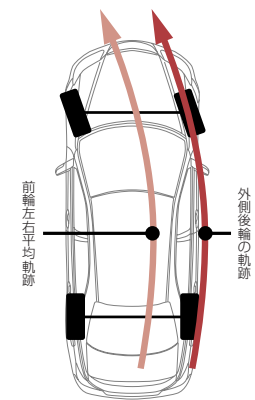
#### ■倍力機構

通常、大きな駆動力を扱うには大きなクラッチ板や大きな押し付け力が必要となり、メインコイルに流す電流も大きくなります。倍力機構は、ハイボイドギアから伝達される駆動力をプラネタリギア機構を用いてトルクを増大(倍力)し、ドライブシャフトに出力。大きな駆動力を軽量・コンパクトなユニットで扱え、しかもきめ細かい制御を実現しています。

#### 旋回時の外側後輪への駆動力伝達を可能にする、世界初の増速機構。

旋回時に外側後輪が前輪左右の平均軌跡(前輪車軸中央を通るライン)より外の軌跡を通る場合、前後輪が同じ回転数では外側後輪が前輪回転数に追いつかず、そのため外側後輪に駆動力を伝達できなくなる現象が生じます。そこで、前輪よりも後輪の回転数を増やす必要があります。SH-AWDは、ギアの切り替えによって後輪の回転数を前輪回転数に対して増速する世界初の増速機構をリアドライブユニットに内蔵。旋回時の前後輪の軌跡の違いによらず、外側後輪の駆動力制御による優れた旋回性能を最大限に引き出すことができます。

#### ■前輪左右の平均軌跡と外側後輪の軌跡イメージ図



旋回時は、外側後輪は前輪左右の平均軌跡よりも外側の軌跡を通るため、その分速く回転させないと十分な駆動力を伝達できない。

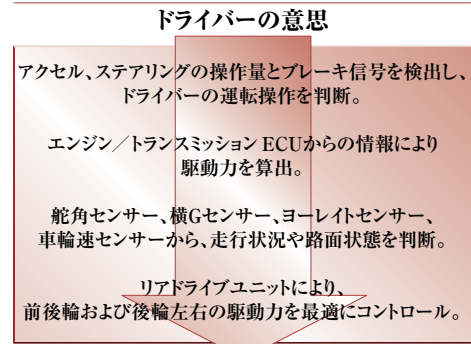
#### ■ギアを切り替え、約5%増速

直進時などでは増速を行わないため、増速機構内のプラネタリキャリアとプラネタリギアは一体回転しており、プロペラシャフトとも一体で回転しています。増速が必要な条件になるとプラネタリキャリアがケースに固定され、駆動力はプラネタリギアを介してハイボイドギアに伝達されます。このときのギア比が約5%増速されるように設定しています。

ドライバーの操作に限りなく忠実に応えるための高精度な制御システム。

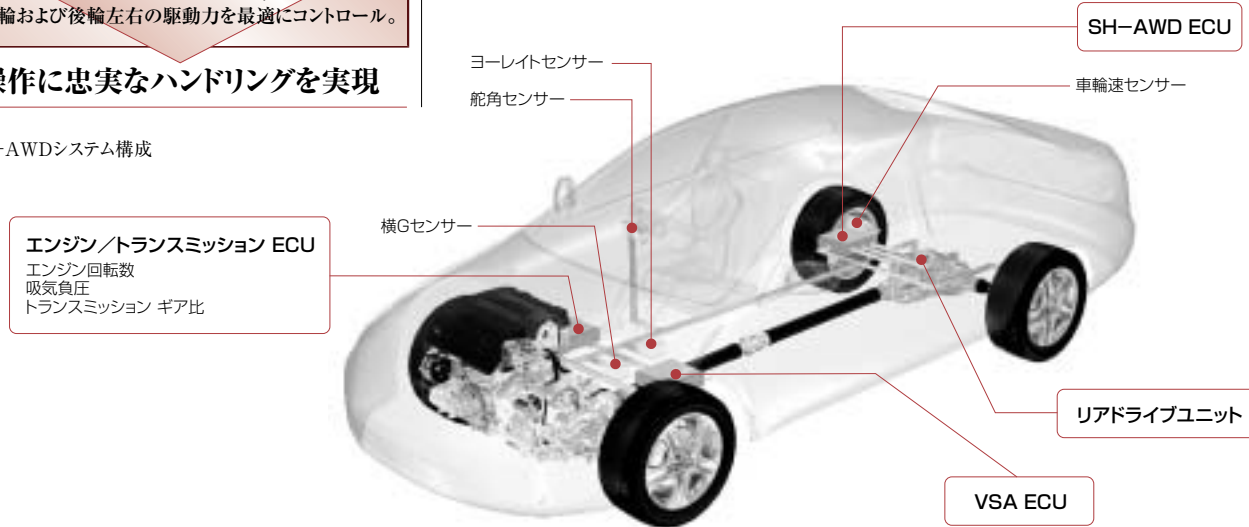
駆動力制御ロジックは、ドライバーの意思を最大限に尊重するという考えから、ドライバーの操作を情報源とする能動的なフィードフォワード制御をメインに構築。さらに車両挙動をもとにしたフィードバック制御をあわせ持つことで、ドライバーの操作に忠実に応える高い精度を実現しています。

■制御方法



操作に忠実なハンドリングを実現

■SH-AWDシステム構成



軽量化や静粛性に貢献する、CFRPプロペラシャフト。

後輪へ動力を伝達するプロペラシャフトにCFRP（炭素繊維強化プラスチック）を採用。軽量化への貢献はもとより、衝突時の衝撃吸収や静粛性能向上に取り組んでいます。

■軽量化

CFRP材を採用することで、同様のプロペラシャフトを鉄でつくった場合と比べ約5.3kgの軽量化を達成しています。

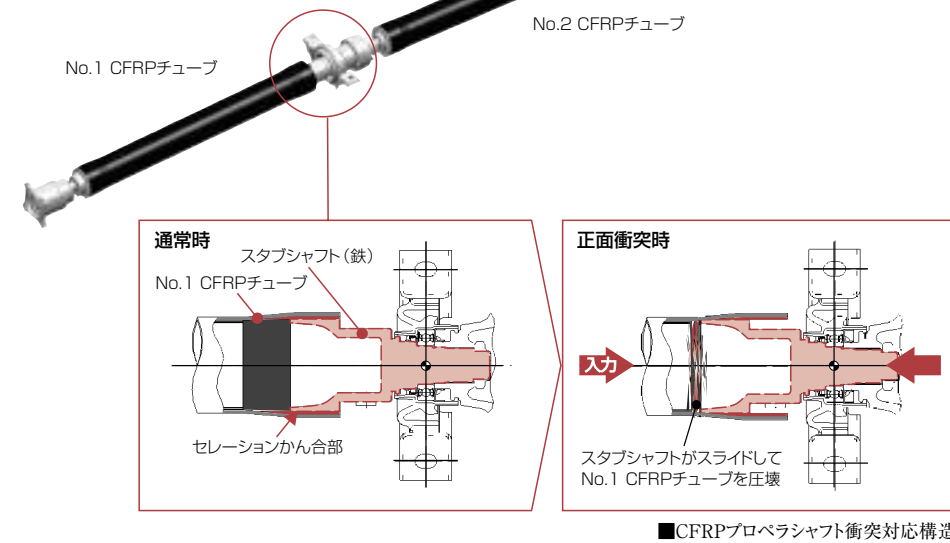
■衝突時衝撃吸収

CFRPプロペラシャフトは、前側のNo.1チューブと後側のNo.2チューブで構成。衝突時には、No.1チューブ後端で圧壊し、衝撃を吸収する構造となっています。

■静粛性能向上

プロペラシャフトは5,000回転を超える高回転に達するために、わずかなアンバランスであっても大きな振動となります。そこで部品ひとつひとつに高い精度を求め、最適なバランス調整を行い、静粛性を高めています。

■CFRPプロペラシャフト



■CFRPプロペラシャフト衝突対応構造

LEGEND Inside Story



シャーシがちゃんとできて初めて、気持ちよく走れる。

シャーシのコンセプトは、高性能な走り味と高品位な乗り味を妥協なく両立させることでした。

シャーシのポテンシャルが高くなければ、SH-AWDや300馬力の性能は発揮できません。

特にサスペンションパーツはオールアルミ。ここまで徹底的に突き詰めたのは、NSX以来です。

もう一方の乗り味は、上級セダンとしての乗り心地です。直進でも旋回でも、不整路や荒れた路面でも、足だけがしっかりと動いてくれて、キャビンは平然としている。そんなフラットライドを目指しました。

シャーシ開発担当プロジェクトリーダー 奥 康徳

とにかく軽く、重心から遠いところを軽く。こんなセダンはかつてない。

高剛性化と軽量化、と言ってしまえば月並みですが、セダンでここまで徹底したことはかつてありません。

ボディの場合、まず第一に考えるのが安全。そして剛性です。そのうえで軽量化との両立になります。

最も大きな特徴は、ボディパネルにもアルミを多用していることです。ボンネットフード、フロントフェンダー、トランクリッド、そして前後のバンパービームにも。つまり、車体の重心から遠いところを軽くしていく。

その結果、慣性マスを小さく中央に寄せることで、数値以上に運動性能を高めています。

ボディ開発担当プロジェクトリーダー 勝又 裕次

不快な音はいらない。でも音のしないクルマでは、味わいがない。

走りの上級セダンの静粛性を、どう“表現”するか。300馬力エンジンとSH-AWDがあるので

振動や騒音の要因は多いのですが、遮音材をたくさん使うと重くなってしまいます。

そこで、軽く静かにするために吸音材を効果的に使っています。ただ、音のしないクルマを運転しても楽しくありません。不快な音は徹底的に消す。でも走りを実感できる音は活かす。

アクセルを踏んだ時にリニアに伝わる心地よいサウンドを、静かさの中で感じていただけたらと思います。

NV開発担当プロジェクトリーダー 根本 昭一

## しっかりと地を這い、しなやかにいなす、乗り味。

### 高性能な走りと高品位な乗り味を高次元で両立させた、新開発シャシー。

高速走行時の直進安定性、旋回時の確かなハンドリング、しなやかでフラットな乗り心地、そして確かな制動性能。これらをすべて高いレベルで達成するために、サスペンションの軽量化や高精度化、ロールセンター高の最適設定、ステアリングやブレーキ性能の向上など、高性能な走りと高品位な乗り味をかつてない次元で両立させています。



### 安心感の高い走行安定性としなやかな乗り心地を両立した、サスペンションセッティング。

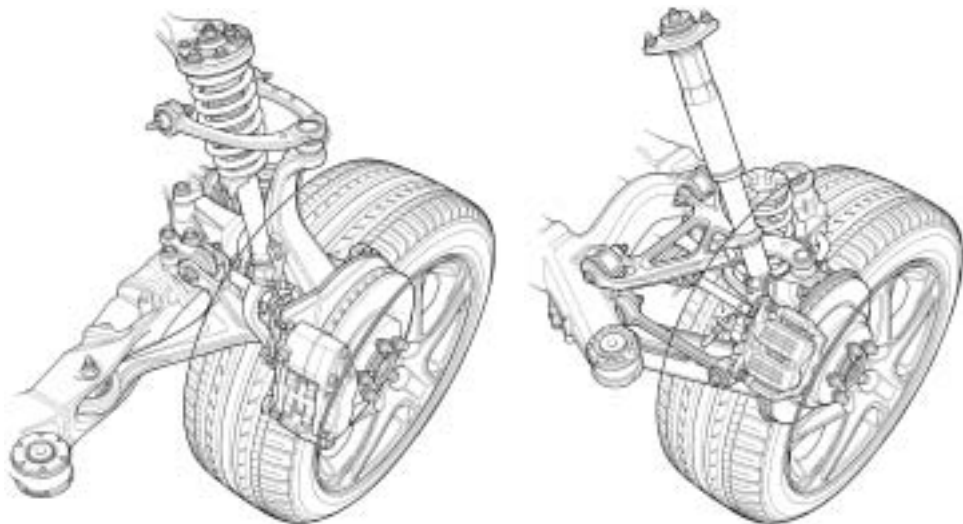
フロント、リアともにジオメトリーの最適化を図り、応答性やステアフィールの向上とともに、ブレーキング時のノーズダイブを抑制するなど、スタビリティを向上しています。そのうえですべてのアームやナックルをアルミ化し、高精度のアルミサブフレームに取り付けることでバネ下重量を大幅に低減。また、メカニカルコンプライアンス角設定の適正化により、路面からの入力を効果的に吸収。さらに、バネ下の軽量化とともにダンパーの減衰特性のチューニングにより、極めてフラットな乗り心地を実現しています。そのほか、ブッシュ類の容量や硬度などの設定、取り付け点の高剛性化など、細部にわたって特性を突き詰めることで、走行安定性と乗り心地をより高いレベルで両立しています。

**ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション**  
フロントダンパー内にリバウンドスプリングを設け、コーナリング時の車体内側のリフトを抑えロールを低減。また、コンプライアンスブッシュを大型化し、乗り心地を向上させています。

**マルチリンク・リアサスペンション**  
アッパーアーム、2本のロアアーム、コントロールアームの4本で構成されるマルチリンクタイプを採用し、ジオメトリーを最適化することでコーナリング時に車体が浮き上がるジャッキアップ現象やブレーキング時のリフトを抑制しています。また、4本すべてのアームをフローティングされたサブフレームに取り付ける構造とし、コンプライアンス特性を最適化。これにより、高い安定性とサブフレームマウントブッシュの低バネレート化による優れた乗り心地を両立しています。

■ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション

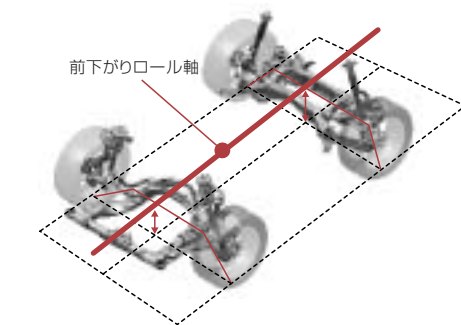
■マルチリンク・リアサスペンション



### SH-AWDの走りに適した自然なロールフィールを実現。

フロントロールセンター高をリアに対して低くすることで、車体のロール軸をやや前下がりに設定。さらに、フロントダンパー内のリバウンドスプリングによって、より自然なロールフィールを実現しています。

■ロールセンター高イメージ図



### キャンバー剛性を強化し、リニアな応答性を獲得。

インナーレースとハブを一体化した最新型のベアリングを四輪に採用。ナックルへの結合スパンが大きく取れ、ハブの肉厚もしっかり取れることから結合剛性を高めることができ、これに加えリアではサブフレームを広く低く配置したことで、キャンバー剛性を向上。旋回時にしっかりと踏ん張り、軽快なコーナリングに貢献します。

### 高い運動性能を活かきる、大径・幅広235/50R17タイヤを採用。

高出力エンジンやSH-AWDによる駆動力や、高性能ブレーキによる制動力を確実に路面に伝えるために、235/50R17 96Vという大径・幅広の高性能タイヤを標準装備しています。アルミホイールの採用はもちろん、テンパータイヤにもアルミホイールを採用し軽量化を図っています。

### 確かな制動力と優れたコントロール性を実現したブレーキシステム。

フロントには、17インチホイールに対応した大径ベンチレーテッドディスク、リアには大径ドラムインベンチレーテッドディスクを採用。ブレーキキャリパーは前後とも軽量化を追求したアルミ製とし、フロントには高剛性な対向4ポットキャリパーを採用しました。これにより、ドライ、ウェットを問わず、極めて優れた制動性能を実現し、ABSやEBDの最適設定や電子制御ブレーキアシストの採用、マスターパワーの剛性向上などにより、優れたコントロール性も獲得しています。

■アルミキャリパー採用ディスクブレーキ



フロントベンチレーテッドディスクブレーキ

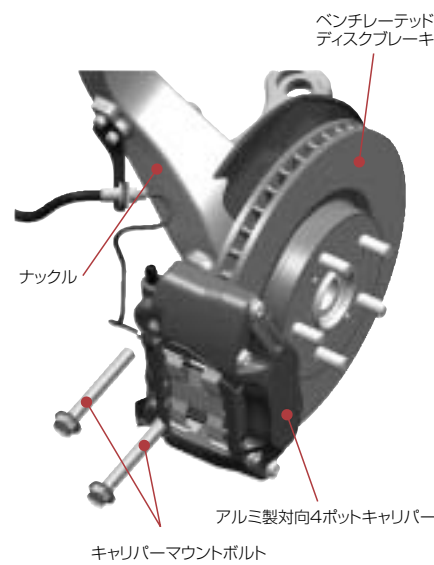


リアドラムインベンチレーテッドディスクブレーキ

### フロントに採用した対向4ポットキャリパー

対向4ポットキャリパーはパッドを均一に押し出すことができるため発熱も均一になり、部分的なフェードも少ないのでパッドの能力を最大限に引き出すことができ、特に高速域での優れた制動力を発揮します。また、面圧が均一なことからパッドの偏磨耗を低減。しかも、リリース後の引きずりを防ぐためのピストン戻し量を両側とも適正に設定でき、ディスクとパッドのクリアランスを一定に保持するため、常に安定した性能とブレーキフィールを実現します。

■フロント対向4ポットアルミキャリパー構造図



アルミ製対向4ポットキャリパーキャリパーマウントボルト

### フロントキャリパーの取り付け剛性向上

キャリパーの取り付け方法に工夫を施し、横からボルトを差し込む方法ではなく、ディスク面と平行に取り付けるラジアルマウントを採用。取り付け剛性を高めることができ、液圧負荷時のキャリパーのたわみを抑制し、対向4ポットの特長である面圧の均一性をいっそう高めています。また、ナックルとの連結剛性を高めることで、ブレーキディスクとの共振を防ぎ、ブレーキ鳴きを抑制しています。

### しっかりと踏み心地が得られる、高剛性ブレーキペダル。

AT車のブレーキペダルは一般的にMT車に比較して踏面の幅が広いので、ペダルの横剛性が弱かったり端を踏んだ時にねじれる感覚があると、安心感のあるブレーキフィールは得られません。そこで、ペダルのピボット部をメタルブッシュでしっかりと固定する構造を採用することで横剛性を向上。ストローク剛性に加え横剛性も高めたことで、しっかり感、安心感の高いブレーキフィールに貢献しています。

### 上質にこだわった、フット式パーキングブレーキ。

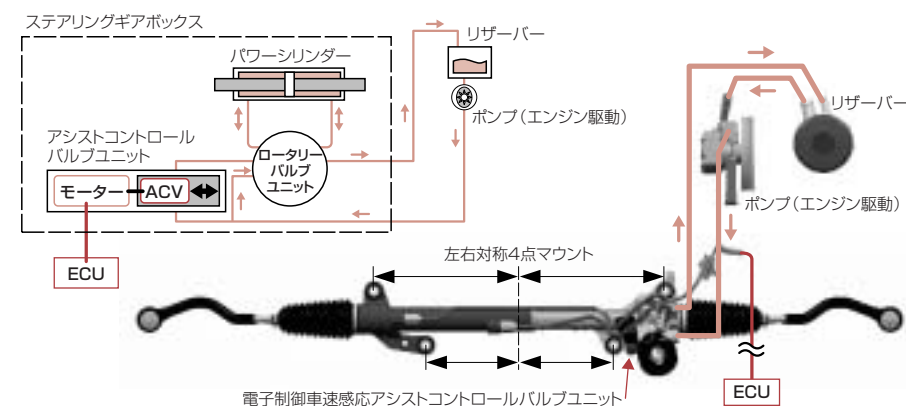
フットパーキングブレーキを採用。ラチェットのギア音を抑えるためにグリスのチューニングを施し、解除時に金属同士が当たる部分にストッパラバーを設けるなど、上級車にふさわしい作動音を実現しています。

### 低速時の取り回し性と中・高速時の安心感を両立する、電子制御・車速感应油圧式パワーステアリング。(HiDS非装着車)

車速に応じて操舵アシスト力を可変させる車速感应油圧式パワーステアリングを電子制御化。パワーアシストの追従性を飛躍的に向上することであるステアリング操作に対してなめらかなよりきめ細かなアシスト特性を実現し、低速域から高速域までドライバーの感覚にフィットする

上質なステアフィールを獲得しています。さらに不快なキックバックや走行振動の抑制、エンジンルームからのパワーステアリング作動音の遮音も向上。また、ステアリングギアボックスを左右対称の4点マウントとすることで左右の操舵感をより均一にしています。

■電子制御・車速感应油圧式パワーステアリング



### HiDS装着車にはEPS(電動パワーステアリング)を装備

HiDS装着車には、電動モーターの駆動力で操舵アシストを行うEPSを採用し、車両の走行状況に応じた適切なアシストを高精度に制御しています。モーターには高効率・高出力のブラシレスモーターを新たに採用。転舵時のイナーシャ感の低減や優れた追従性によりすっきりとした上質なステアフィールを実現しています。

■HiDSは2005年3月生産開始予定

■EPS(電動パワーステアリング)



# 軽快な動きを強固に支える、基礎体力。

## 快適な走りをしっかりと支える骨格と、細部にまで施した空力処理による、高精度ボディ。

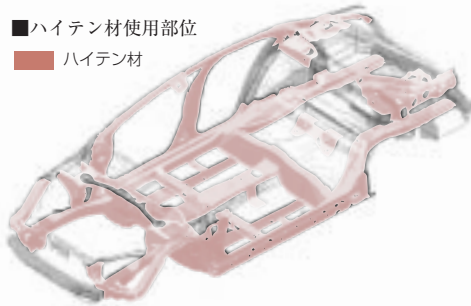
クルマのすべての性能を支える基礎となるボディは、極めて高い剛性を追求する一方、軽量化をこれまでにないレベルで推進。安心感がありながら軽快な運動性能を発揮します。さらに、空力処理の徹底などにより、走行安定性や燃費性能、静粛性などを高いレベルで実現。また、細部の品質やドアの開閉フィーリングにまでこだわるなど、クルマ全体としてのトータルクオリティを追求しています。

### ハイレベルな軽量・高剛性化を達成した、ボディ性能。

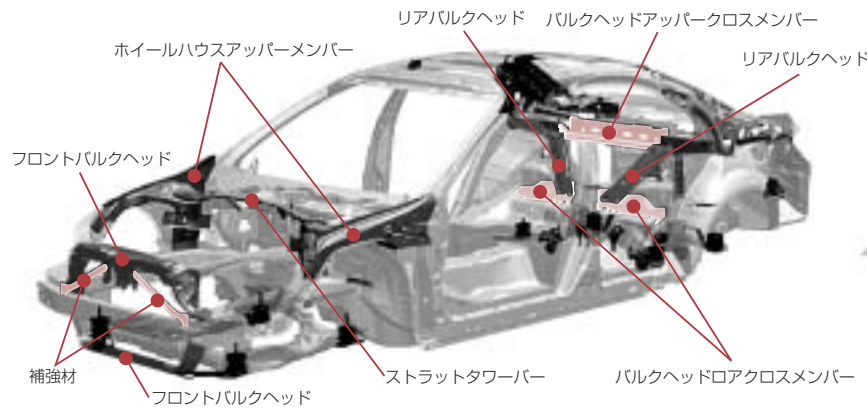
従来モデルに対し、曲げ剛性を約34%、ねじり剛性を約30%向上させるなど、ボディ全体で約33%の剛性を向上。極めて高い静剛性を達成しています。さらに、フロントとリアの剛性バランスの適正化や各部の結合強度を高めたことにより、ハイレベルの動剛性も実現。極めて高い操縦安定性を獲得し、快適な乗り心地に貢献しています。また、ボディの骨格主要部材の約50%に軽量で強度の高い高張力鋼板（ハイテン材）を採用。センターピラーにおいては、ハイテン材を使用しながら、さらに上部に高周波焼入れ処理を施すことで約3倍の強度を向上。ボディ全体で従来の部材を使用した場合に比べ約19kgの軽量化を実現しています。

(数値はHonda測定値)

- ハイテン材使用部位
- ハイテン材



■高剛性ボディ構造



### 骨格構造やサスペンション取り付け部の高剛性化により、操縦安定性と乗り心地を高次元で融合。

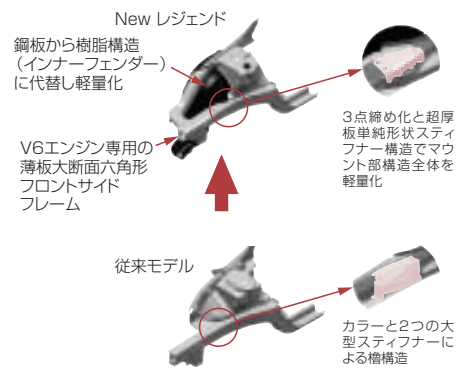
フロントバルクヘッドに「ハ」の字状に補強材を設置し、フロントまわりの剛性を向上。ダンパー取り付け点の板厚をアップし、上下からの入力をダンパースティフナーの構造を工夫することによりホイールハウスアッパーメンバーとサイドフレームに分散するとともに、ストラットタワーバーを採用することで左右入力に対する高剛性化を図るなど、サスペンション支持剛性を高めることで操縦安定性を向上しています。一方リア回りでは、リアバルクヘッド上下部にクロスメンバーを配置し、結合剛性を大幅に向上することで、強固なボックス構造を形成。リアクロスメンバーとバルクヘッドロアクロスメンバーを、フロアパネルを挟んで上下に構造部材を設定することで、より剛性を高め、主にねじり剛性を向上。さらにダンパースティフナーの結合方法を適正化してリアフレーム全体に上下入力を分散させるとともに、左右入力に対してはリアバルクヘッドを二重化しサスペンション支持剛性を高めることで、安定性や乗り心地の向上に貢献しています。また、リアフレームには従来の上開放の「コ」の字断面から、フロアパネル上部に逆向きの「コ」の字

フレームを配し大断面かつ閉断面構造を用いることで、後面衝突に対する衝撃吸収性能を高めています。

### 各部の構造を合理化し、性能を高めながら軽量化に貢献。

従来モデルでは、エンジンルームとタイヤハウスを鋼板で隔てていたのに対し、樹脂製のインナーフェンダーへ変更。また、エンジンマウント部の構造を、2つのスティフナーとカラーの組み合わせから、超厚板単純形状スティフナーに変更し部品点数を減らす一方、締め付け箇所を増やし強度を向上するなど、ボディ全体で構造を合理化し、性能を向上しながら軽量化を達成しています。

#### ■ボディ構造の合理化(エンジンマウント部構造)



### 高速走行時の安定性やステアフィールを向上した、ハイレベルな空力性能。

前後リフトバランスをSH-AWDの特性を活かして最適にセッティングするとともに、ボディ下面に効果的に施した空力処理によって、Cd値:0.29\*を達成。優れた高速安定性やステアフィールを実現しています。また、サイドウィンドウをはじめ段差をなくしたフラッシュサーフェス化の徹底や、ワイパーブレードの取付け位置や形状に工夫を施すなど、細部にわたって空力性能を追求。さらに、フロント/リアピラーのなめらかな曲面処理や、空気に優れたドアミラー形状など、ウィンドウ回りの風切り音を低減しています。

\*Honda測定値



#### 前後リフトバランスの追求

FR車ではスタビリティを確保するためにリアのダウンフォースバランスを増やす傾向があるのに対し、SH-AWDによって優れたスタビリティを発揮するため、フロントスポイラーをより効果的に設置してフロントのダウンフォースバランスを増やしています。これにより、操舵輪である前輪の接地荷重が増加し、確かなステアフィールを実現。高速走行時のハンドリング性能に大きく貢献しています。

#### ボディ下面にも徹底した空力処理

フロントからリアまで全面にわたって軽量の樹脂製\*空力パーツを採用。サスペンションアームにまでカバーを施しています。空気抵抗を軽減するとともに高速走行時の操縦安定性を向上するほか、エンジンやSH-AWDのリアドライブユニットの冷却も考慮しています。

\*デフガイドプレートのみ鉄製

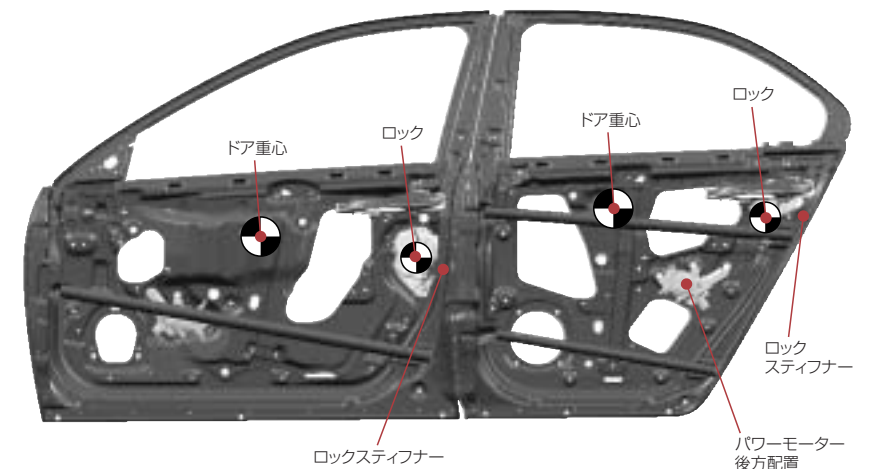
#### ■ボディ下面の空力処理



- フロントスポイラー  
フロントリフト低減
- エンジンアンダーカバー  
空気抵抗低減、フロントリフト低減
- フロアアンダーカバー  
空気抵抗低減、リアリフト低減
- ストレイキ  
タイヤによる空気抵抗の低減
- リアサスペンション・ロアアームカバー  
整流効果による車両安定性向上
- デフガイドプレート  
空気抵抗低減、リアドライブユニットの冷却
- リアフロアアンダーカバー  
空気抵抗低減、リアリフト低減

### 重厚感のあるドアの開閉フィールを追求。

上級車にふさわしい重厚感のある閉まり音や開閉操作フィールに徹底的にこだわりました。ドアの強度を高めたうえで、ドアロックを重心付近に、パワーウィンドウモーターをドア後方に配置するなどドアの重心と慣性重量をコントロールし閉まり感を追求。また、ドアスキンの厚板化やロックスティフナーの追加により閉まり音をチューニング。さらに、ドアハンドルやドアチェッカーの操作力設定も入念なチューニングを施しました。





## 心地よいドライブを全身で味わうための、静かさ。

### 徹底した振動・騒音対策により、快適な移動空間をつくり出す、ハイレベルな静粛性。

上級車としての落ち着いた心地よさを生み出すとともに、加速時などではスポーティなエンジンサウンドを楽しめるキャビンを目指しました。ボディ骨格やシャシーまわり各部の剛性を高めたうえで振動・騒音を発生源で低減し、エンジンや路面から室内に伝わる振動を効果的に抑制。そのうえで、室内に侵入するノイズの遮音・吸音処理などを徹底して施しました。さらに、サイドのウィンドウガラス6枚すべてに均一で厚いガラスを採用するなど、ハイレベルな静粛性を実現しています。

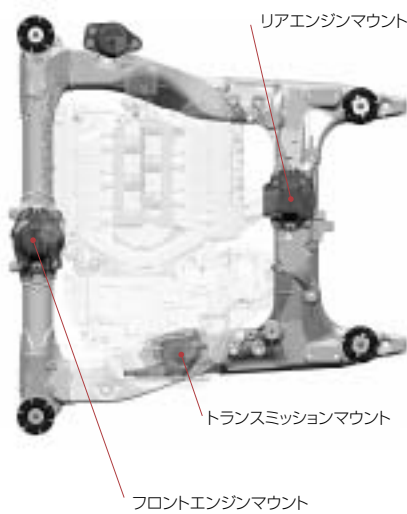
#### エンジン回りの静粛性。

出力・トルクの大きい高性能エンジンの静粛性向上のため、二重防振構造や電子制御エンジンマウントの採用などによる振動の低減、可変流量サイレンサーや周囲にスポンジ状の遮音構造を施したエンジンデザインカバーの採用などによるエンジン音の低減を図り、さらに、アクティブノイズコントロールによりエンジンのこもり音を打ち消すなど徹底した対策を施しています。

#### エンジンマウント/フロントサブフレーム

すべてのエンジン/トランスミッションマウントを液封化したうえで、前後のエンジンマウントには電子制御式を採用。エンジンの回転数に応じて減衰特性を制御し、アイドル振動と乗り心地の両立に効果を発揮します。また、フローティング支持されたフロントサブフレームにエンジンマウントを取り付ける二重防振構造とすることで効果的にエンジン振動を吸収しています。

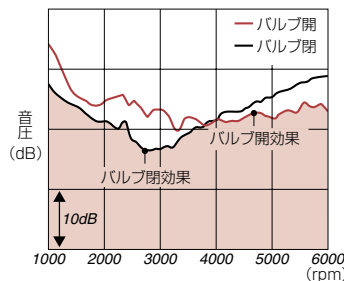
#### ■エンジンマウント構造図



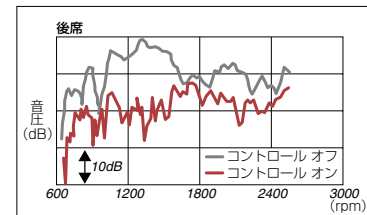
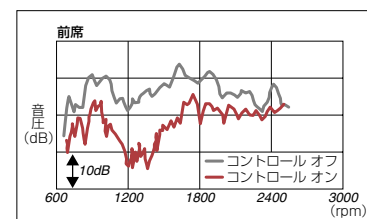
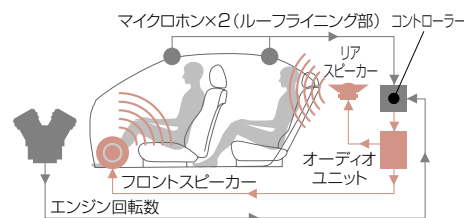
#### ■可変流量サイレンサー構造図



#### ■室内こもり音低減



#### ■アクティブノイズコントロール概念図



#### 可変流量サイレンサー

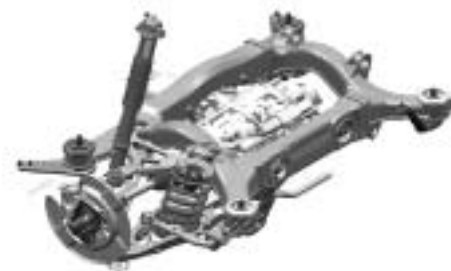
低回転域では流量を少なくし、音の減衰量を大きくすることで、こもり音を低減。高回転域では流量を多くすることで出力を向上するとともに、すっきりとしたスポーティサウンドを実現しています。

#### アクティブノイズコントロール

エンジンからのこもり音をさらに低減させるために、こもり音と逆位相の音を発生して打ち消す、アクティブノイズコントロールを採用。エンジン回転数をもとに、制御対象の周波数を特定するとともにフロント・リアのルーフマイクによって状況を監視し、打ち消し合う音をオーディオスピーカーから出力し、こもり音を低減します。

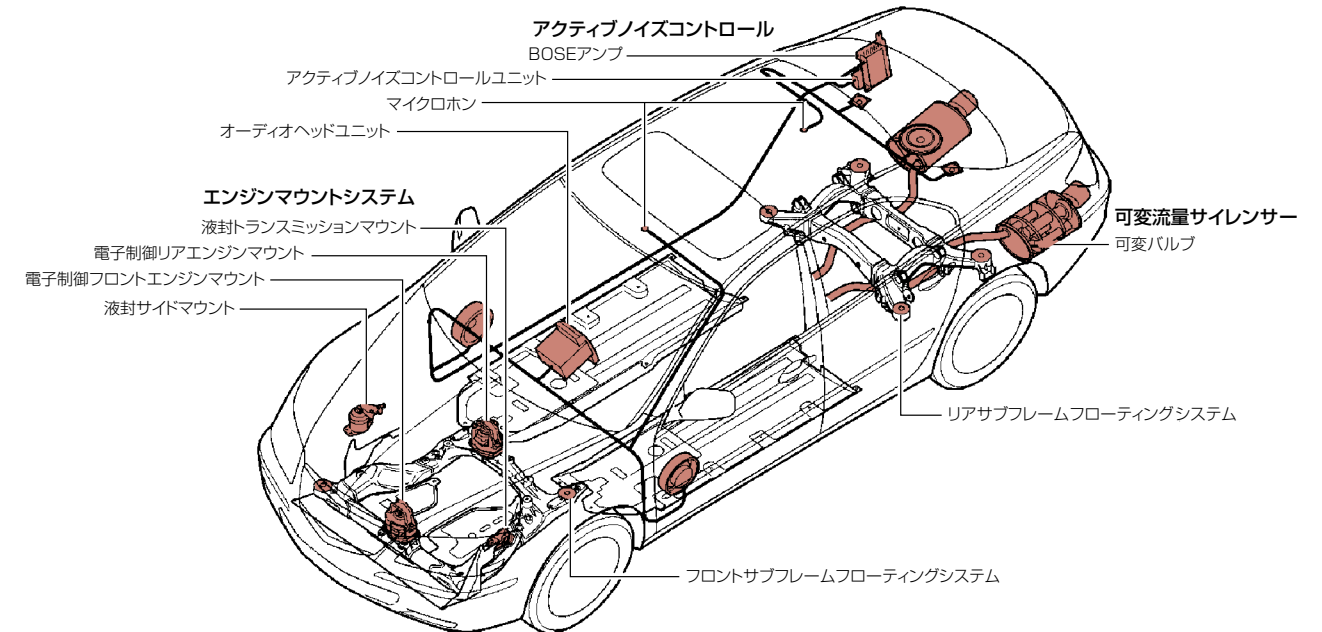
#### リア回りの静粛性。

リアサブフレームをフローティング支持したうえで、サブフレームマウントをタイヤ接地点に近くなるように低く、左右に広く配置し、高い横剛性を確保。優れた操縦安定性を得ながら、マウントブッシュの低バネレート化を実現しています。さらに、リアサスペンションのアームやリアナックル、リアサブフレームをすべてアルミ化し軽量・高剛性化したほか、徹底したシミュレーション解析により、サスペンションからの振動入力を効果的に低減しています。また、SH-AWDのリアドライブユニットは、サブフレームに3点マウントで支持し、二重防振構造により振動の伝達を抑えています。



■リアサブフレーム構造図

#### ■振動・騒音低減技術

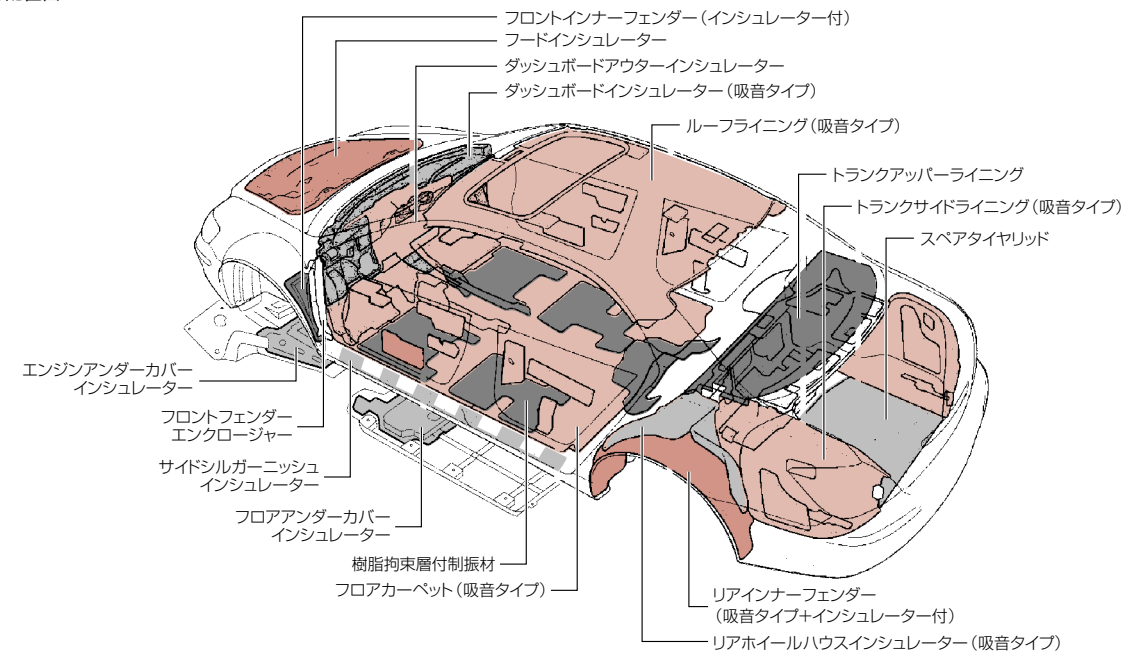


#### キャビン回りの静粛性。

軽量で高性能の吸音材を、フロアカーペットをはじめ、ダッシュインシュレーター、ルーフライニング、トランクルームの内装材にまでトータルで採用。重いほど効果の高くなる遮音材を多く採用していた従来の構造に対し、高周波シミュレーション技術 (SEA) を用いた解析により遮音材は必要最小限にし軽量の吸音材を多量に使うことで、従来構造の

3分の1程度の重量で、従来以上の静粛性を実現しています。また、すべてのドアを完全3重シールとし、さらに塗装工程などで必要な穴を組み立てラインにおいて手作業でシールを貼ることで気密性を高めたほか、フロアアンダーカバーやサイドシルガーニッシュ、ステアリングコラムにまで吸音材を施すなど、徹底した防音処理を施しています。

#### ■遮音・吸音材配置図



## LEGEND Inside Story

## 長時間ドライブを、いかに疲労なく快適に移動できるか。

インテリアというのは、乗る人と直接触れ合うだけにとても分かりやすく、しかも上級車ほど厳しく評価されます。中でも移動中に体感として善し悪しがはっきりするのが、シートとエアコンです。レジェンドは走りを楽しむクルマですから、シートはしっかりとしたホールド感が必要です。ただし、表皮のタッチ感はひじょうに柔らかく、しかも振動を吸収する機能も持たせています。またエアコンでは、フロントの左右それぞれで上半身と足元を独立制御できるようにし、さらにGPSや日射センサーを使い日射しの角度や強さによる自動コントロールも実現しました。たとえば夏の高速道路で助手席にずっと西日が差し込む時でも、そちら側を強く冷やしてくれます。長時間でも心地よく座っていただける、レジェンドだけの快適を用意しました。

インテリア開発担当プロジェクトリーダー 中井 孝三郎

## 走る空間を、どこまでも臨場感あふれる音響空間に。

特徴としては、DVDオーディオやDVDビデオの5.1chサラウンドが楽しめるように対応させています。また、カーオーディオで常に課題なのは、座る位置とスピーカーとの距離がアンバランスなこと。そしてその空間はさまざまな騒音の中を移動するということです。BOSE社と協力してこうした音の問題を文字どおりいかにクリアにするかを徹底的に行いました。どの座席に座っていても、同じバランスのサウンドを体感できる機能や、走っている周囲の騒音やエアコンの作動音に応じて自動的にボリュームや音域をコントロールする機能も搭載しました。乗っている方にはこうした機能の存在に気付かないかもしれません。でもそれで成功なんです。止まっても走っていても最高の音を自然に聴いていただくことを狙っていますので。

オーディオ開発担当プロジェクトリーダー 守谷 健一



## 乗る、座る、運転する、移動する、使う、すべての快適。

## 操作性と快適性を追求した運転席まわり。

ホールド性に優れるとともに、10ウェイパワーシートや電動テレスコピック&チルトステアリング機構の採用により、適切なドライビングポジションの設定を可能にしました。そのうえで使用頻度の高いスイッチを、センターパネルとステアリングホイール周辺に集中配置。ステアリングから最小限の手の移動で操作ができるよう配慮しています。

## 操作性を追求したスイッチ類のレイアウト。

良好な運転姿勢を保ったまま操作を行えるように、使用頻度の高いスイッチをセンターパネルとステアリングホイール周辺に集中配置するとともに、さまざまな機能を集中操作できるプログラシブコマンドを採用し、優れた操作性を実現しています。



## 電動テレスコピック&amp;チルトステアリングを採用。

前後方向に40mm調整できるテレスコピック機構と上下方向に40mm調整できるチルト機構を採用。ともに電動で作動し、シートポジションとあわせて適切なステアリングポジションへ容易に設定できます。



## ホールド性と疲労軽減を考慮したフロントシート。

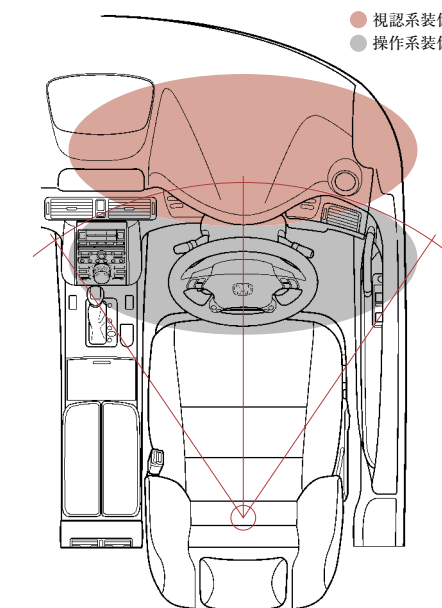
シートクッションは、16mm幅広くしたうえで、低反発ウレタンクッションの採用や、前後方向のスプリングピッチの幅広化によって振動吸収性を大きく向上。しかもスプリングを後ろ下がりに設定するなどシート奥に自然に引き込まれる形状とし、腰全体を包み込むようにホールドします。シートバックは、39mm高く設定するとともにシュクラ社製電動ランバーサポートを採用し、背中をしっかり受け止めます。さらに、シート表皮裏のウレタン層をやわらかくしながら厚みを増加することで、座り心地と確実なホールド性を両立しています。また、10ウェイパワーシートを運転席、助手席ともに採用し、容易にポジション設定を行えるようにしたほか、シートバックフレームをマグネシウム製とすることで軽量化にも貢献しています。

(数値はすべてHonda測定値/従来モデル比)

## ■フロントシート構造図



## ■集中配置コックピット



● 視認系装備  
● 操作系装備

## シート、ステアリング、ドアミラーの最適ポジションを記憶させるメモリー機能。

レジェンドに装備される2つのHondaスマートカードキーシステムには、それぞれのカードキーごとに、シート、ステアリング、ドアミラーの各ポジションをメモリーできます。カードキーを携帯するだけで自分に最適なポジションが自動的に設定されます。



**ゆとりの空間を活かしたうえで人の動きを考慮した、  
広さをより実感できる快適空間づくり。**

パッケージング技術によってゆとりに満ちた空間を確保したうえで、人の動きを研究し、動きやすさを追求しました。シートレイアウトやフロントシート下の樹脂カバー形状の工夫などにより、後席の足入れ性を向上。ドアライニング形状にも工夫を施し、ひじまわり空間を確保したほか、ニークリアランスの拡大も図り、広さをより実感できる空間を実現しました。



Photo:オプション装着車 カットボディによる撮影

**ドライバーをサポートする、  
後方視界への配慮。**

ドライバーの後方視界を考慮し、後席乗員がいない際にはルーフ前部に設けたスイッチを運転席から操作することで、リアシートの3つのヘッドレストすべてを後ろに倒せる、リア・パワーフォールダウンヘッドレストを装備。ハイマウントストップランプは、薄型設計としたうえでルーフエンドに配置しました。また後退時には、自動的に格納する電動リアサンシェイド(エクスクルーシブパッケージ)や、ミラーの角度を下へ向けるドアミラーを装備しています。



■リア・パワーフォールダウンヘッドレスト

**左右上下独立の温度コントロールを可能にした、  
インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー。**

フロント左右席の独立温度コントロールに加え、上下の独立温度コントロールも可能にし、さらにGPS情報や日射センサーによって日射の強さや方向を判断して適切なエアを制御する、フルオートエアコンディショナーを標準装備しました。また、後席には専用のベンチレーションを装備し、それぞれで風量・風向の調整を可能にしています。

**左右独立温度コントロール機能**

運転席と助手席の温度設定を独立して行え、好みに応じた温度コントロールが可能です。

**左右上下独立温度コントロール機能**

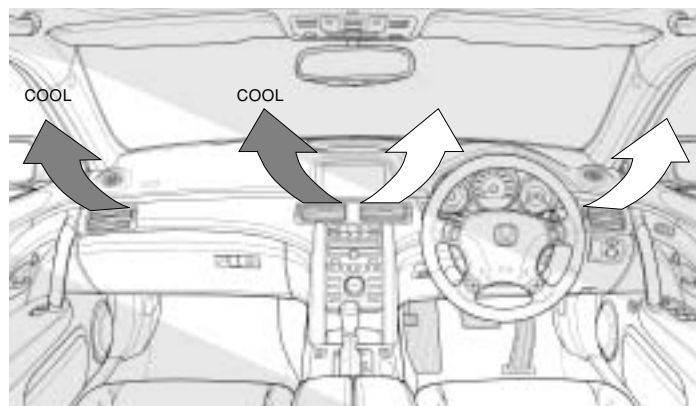
運転席と助手席それぞれの上下で、独立した温度コントロールが可能。オートモードのB/Lモード(バイレベルモード=上部と足元からエアが出る)状態で、足元の温度を維持したまま上部の温度を変更することができ、例えば上半身への温度だけを下げることが可能です。

**GPS制御偏日射コントロール機能**

GPS情報や日射センサーから日射の方向や強さを判断し、左右の温度や風量を自動でコントロール。同じ方向に長距離移動している時など、日射が強

い側により冷たいエアを出します。外気温が非常に高く最も冷たいエアを出している状態では、左右の温度差はつけられないため、左右の風量を自動コントロールします。(マニュアル操作はできません)

**■GPS制御偏日射コントロール機能イメージ図**



**使いやすさと質感にこだわったトランクルーム。**

小型のトランクヒンジを採用し、ヒンジが荷物にあたるのを防いでいるほか、開口部のガーターにカバーを装着し、トランクリッドにはライニングを装着するなど、トランクを開けた際の見映えを向上。通常のトランク内照明に加えトランクリッドの内側にも照明を設置し、オープン時にトランク後部やバンパー付近を明るく照らすなど、使い勝手を高めています。また、トランクルーム容量は452ℓ<sup>\*</sup>を確保。ゴルフバック4セットを積める十分なゆとりを持たせています。\*VDA方式によるHonda測定値

**電動自動開閉できるパワートランクリッド。  
(エクスクルーシブパッケージ)**

スマートカードキーを携帯していれば、トランクリッド外側のスイッチ操作でオートオープン、内側のスイッチ操作でオートクローズが可能。キーレスエントリーや運転席のスイッチでも開閉操作ができます。開閉作動中に障害物などに接触した場合には、反転作動を行う機構を装備。キーレスエントリーや運転席のスイッチ操作の場合は、誤動作防止のためにスイッチを1秒以上押し続けると作動しない仕様としています。また、トランクリッド内側に設置した照明は、オープン時にトランク後部を照らし、夜間の利便性を高めています。



**使いやすさを追求し、見映えも考慮した豊富な収納装備。**

使いやすさにこだわった多機能の収納装備を豊富に用意。リッドを設けたり格納式とするなど使用していない時の見映えにも考慮しています。

**フロントセンターアームレスト(2段収納付)**

上段のトレイは両開き構造とすることで、片側をアームレストとして使用しながらでも開閉可能。下段のボックス内には12V電源を装備。

**フロントカップホルダー(2段底面式)**

350cc缶から500ccのペットボトルまでスマートにホールドできる2段底切り替え構造。

**フロントドアポケット(照明付、開閉式)**

**リアカップホルダー**

センターアームレストに内蔵。

**オーナーズマニュアルボックス**

グローブボックス内の上部に、オーナーズマニュアル専用の収納スペースを設置。



フロントセンターアームレスト(2段収納付)



フロントカップホルダー(2段底面式)



フロントドアポケット(照明付、開閉式)



リアカップホルダー

## 快適なクルージングをサポートする、安心機能。

### 運転負荷を軽減する、高速道路運転支援システム

#### HiDS (車線維持支援機能 [LKAS] & 車速/車間制御機能 [IHCC])

(アドバンスHIパッケージにHiDSを装備、アドバンスパッケージにIHCCを装備)

HiDS=Honda Intelligent Driver Support System

高速道路における長時間の運転は、ドライバーの疲労や集中力の低下を招き、認知・判断ミスの要因となります。

HiDSでは、車線の維持をアシストする [LKAS] と、車速を制御して前走車との車間距離を適切に保つ [IHCC] によって運転負荷の軽減を行い、疲労によるミスを防ぎ、ひいては事故の防止に寄与します。また [LKAS] は、常にドライバーの運転を中心に考慮して支援を行う

「ドライバーとシステムのインタラクション (相互作用)」というコンセプトにより、ASV (先進安全自動車) を提唱する国土交通省の認可を取得。

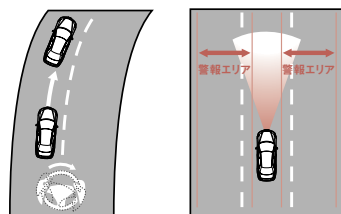
ほとんどの高速道路で使用可能なアシストシステムとして実現しています。

### 車線維持支援機能

#### [LKAS (レーンキープ・アシストシステム)]

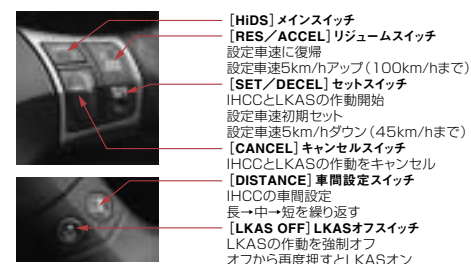
フロントウィンドウ上部内側に設けたC-MOSカメラが捉えた画像をもとに、車線を認識。EPS (電動パワーステアリング) に適切なトルクを発生させ車線維持をアシスト。時速65km以上、直線路から半径230mまでの曲線路で作動するため、ほとんどの高速道路での使用が可能です。また、車線から逸脱する可能性がある際には、警報によりドライバーに注意を促します。これによりドライバーは車線を維持するよう意識し、軽いステアリング操作によってシステムに意思を伝えることで安定した車線維持が可能となります。

■LKAS (車線維持支援機能) 作動イメージ  
 <車線維持範囲: 直線路~半径230m以上の曲線路 / 作動車速: 65km/h~100km/hかつ制限速度内の走行>



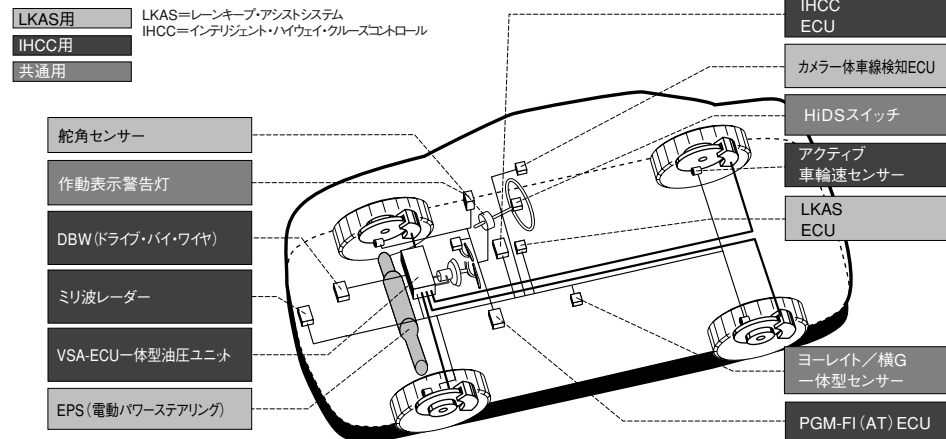
車線維持支援機能  
道路に沿うよう、ステアリングの動きを適切にアシスト。

車線逸脱警報機能  
車線逸脱の危険性をアラームで警告。



[HiDS] メインスイッチ  
 [RES/ACCEL] リジュームスイッチ  
 設定車速に復帰  
 設定車速5km/hアップ (100km/hまで)  
 [SET/DECEL] セットスイッチ  
 IHCCとLKASの作動開始  
 設定車速初期セット  
 設定車速5km/hダウン (45km/hまで)  
 [CANCEL] キャンセルスイッチ  
 IHCCとLKASの作動をキャンセル  
 [DISTANCE] 車間設定スイッチ  
 IHCCの車間設定  
 戻→中→短を繰り返す  
 [LKAS OFF] LKASオフスイッチ  
 LKASの作動を強制オフ  
 オフから再度押すとLKASオン

### HiDSのシステム構成



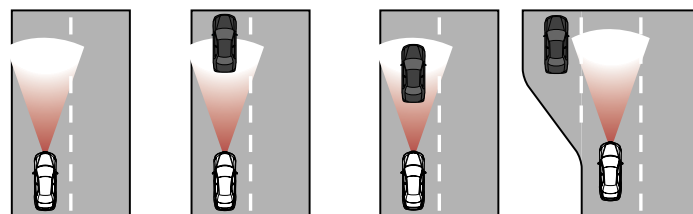
### 車速/車間制御機能

#### [IHCC (インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)]

フロントグリル内に設けた耐候性に優れたミリ波レーダーにより、前方100m、角度16度の範囲で前走車との距離を測定し、車輪速センサーやヨーレイトセンサーなどによって自車の走行状

態を検出。通常のクルーズコントロールシステム同様、設定した速度を保つ走行のほか、同一車線の前走車の有無によって車速・車間を自動制御します。

■車速/車間制御機能 [IHCC] の基本制御パターン (概念図)  
 <レーダー検知範囲: 車両前方100m以内 角度16度 / 作動車速: 45km/h~100km/h>



定速制御	希望の車速に設定することにより、定速走行を開始。
減速制御	自車線の前走車が設定車速より遅い場合、スロットルやブレーキの制御を行い減速。前走車の急ブレーキや割りこみなどで減速しきれない場合は、警告音と表示でドライバーの操作 (ブレーキ等) を促します。
追従制御	前走車の車速変化に合わせて、設定した車間になるよう追従 (車速の上限は設定車速まで)。車間は3段階に設定可能。
加速制御	自車線の前走車が車線変更した場合は、設定車速までゆるやかに加速し、定速走行に戻ります。

■HiDSは2005年3月生産開始予定  
 ●HiDSは前方不注意の危険性を解消する装置ではありません。車間距離制御、車間接近警報、減速能力、車線維持支援、車線逸脱警報には限界があります。 ●道路状況、天候状況によっては使用できない場合があります。

## 先進の機能と豊かさに満ちた、最上のもてなし。

### ナビゲーションシステムの、さらにその先へ。

#### Honda HDDインターナビシステム (プログレッシブコマンダー / 8インチワイドディスプレイ)。

Hondaは、高性能HDDナビゲーションシステムと、テレマティクス、オーディオ、車両連携など、各機能をトータルに融合し、Hondaインターナビシステムへと進化させ、レジェンドより採用していきます。ハードディスクの大容量や高速処理性を活かし、画面表示やルート検索などナビゲーションとしての基本性能や多機能性を大幅に高めています。そのうえで、音声認識機能に加え、操作性を大きく進化させたプログレッシブコマンダーを採用。わかりやすい階層構造のメニューと合わせスピーディな操作が可能です。さらに、マルチインフォメーション・ディスプレイに警告表示が現れたときに、適切な対処方法を解説する警告灯支援機能のほか、DVDビデオ再生表示機能など多彩な機能を備えています。

### 画面表示とリンクしたイメージどおりの操作が行える、プログレッシブコマンダー。

8方向+プッシュのジョイスティックとダイヤル式のコマンドホイールを組み合わせたプログレッシブコマンダーを採用。複数の操作が1カ所で行えるうえ、画面でも操作とリンクした表示とすることで、選択、決定、スクロールなどがイメージどおりに行えます。そのため、モニターは運転中でも視線移動の少ない位置に、コマンダーは手を伸ばしやすい位置にレイアウトしています。さらに、操作と連動してメニューの項目を音声で読み上げるトークバック機能を装備。また、現在地、目的地、メニューなど使用頻度の高い機能は、大型のスイッチとしてコマンダーの周囲に配置。操作性をいっそう高めています。

### さらに快適で安心なカーライフのために、情報性能とサービス品質を追求し続ける、インターナビ・プレミアムクラブ。

ナビゲーションシステムと携帯電話<sup>※1</sup>で利用できる、Honda独自のドライブサポートサービス。Hondaインターナビシステムとお手持ちの携帯電話<sup>※1</sup>との接続により、全国の最新道路交通情報をはじめ利用者個人のリクエストに応じたさまざまな情報の入手が可能です。ドライブを、そしてカーライフをよりいっそう快適にサポートします。  
 (入会金、年会費無料。携帯電話の通話料はお客様のご負担となります)

#### インターナビVICS

VICSセンターから収集した全国の道路交通情報をインターナビ情報センターから入手でき、都道府県をまたぐ場合でも目的地方面の最新情報を入手でき、より早いルート案内を案内します。

●プレミアムメンバーズVICS (車線別情報対応)  
 VICS情報未提供の道路でもインターナビ情報センターが独自に設定した道路区間であれば、メンバーのクルマから走行所用時間情報をアップデートし、その付近を走行するメンバー間で最新の道路交通情報を共有。ルート案内に反映させます。さらに、情報精度を高め、車線別の混雑状況も加味した

### 高精度で使いやすい音声認識機能。

ステアリングホイールの音声認識スイッチを押して声に出して指示すれば、ナビゲーション機能に加え、オーディオやエアコンの操作が可能。また、「インターナビ・プレミアムクラブ」との連携でさまざまな情報提供を受けることができます。

### 表現力をさらに高めた描画性能。

東京タワーや東京ドームなどのランドマークを3Dポリゴンでリアルに表現する「3Dマップ」、ビルなどを透き通らせてその先の進路を見えるようにする「3D透過描画」、高速道路入口を実際の風景に極めて近く表現する「リアル高速入口拡大図」など、ハードディスクの大容量・高速性を活かし、

よりリアルで、見やすくきれいな画面表示を実現しました。

### 警告灯表示に対し適切な対処方法を解説。

ブレーキ警告灯やシートベルト警告灯など、何らかの異常やそのまま走行すると支障の生じる可能性がある場合に表示する警告灯に対して、ユーザーが何をすべきかをナビゲーション画面でわかりやすく解説する機能を搭載しました。マルチインフォメーション・ディスプレイに警告灯が表示されると、ナビゲーションが連動し対処方法を画面に表示。ユーザーの不安をやわらげるとともに、クルマの故障などの防止に寄与します。

## internavi Premium Club

**音声案内・読み上げ**  
 標準装備のハンズフリー通話機能に加え、お気に入りのコンテンツなど、音声での呼び出し、読み上げが可能です。

**メール送受信**  
 メールを利用可能。音声で新着メールのチェックもできます。

**パーソナル・ホームページ**  
 パソコンや携帯電話に個人専用ホームページを提供します。

**カーカルテ (愛車メンテナンス情報)**  
 オイル交換などのメンテナンス時期、任意保険の更新時期などをお知らせします。

**地図データ更新**  
 24ヶ月点検時に、ハードディスク地図情報を無償でアップデートします。

**インターナビ向け情報**  
 ニュースや天気、ドライブスポット情報など、豊富なコンテンツが利用可能です。

※1 情報を取得するには、NTT DoCoMo、ボーダフォン、au、ソニーの携帯電話が必要。一部の機種ではサービスをご利用にならない場合があります。  
 ※2 カーナビ連動型として、世界で初めて実用化。  
 ■VICSは財団法人道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。

## BOSE サラウンド サウンドシステム

(インテグレーション6連奏DVD/CDチェンジャー+AM/FMチューナー+10スピーカー)

車体の設計段階からBOSE社と共同開発したレジェンド専用のオーディオシステム。何百ポイントもの音響測定データを作成し、キャビンの形状から室内の素材までを計算に入れながら音響特性を徹底的にチューニングしました。24bit D/Aコンバーターを採用し、原音を極めて忠実に再現するヘッドユニットと、信号処理部(DSP)に24bit AD/DAコンバーターを採用することで、高品位な信号処理を実現。パワーアンプはD-MOS素子を使用することで260W(37W×4ch+74W×1ch+12.5W×3ch)の高効率・高出力を達成しました。さらにこれらに加え、空間の特性を突き詰め正確に配置した10スピーカーを組み合わせてシステムを構成。5.1chサラウンド・サウンドに対応し、どの席に座ってもリアリティに満ちた、コンサートホールのような臨場感あふれる立体音響を実現しています。

### 快適な音響空間を演出するBOSE社の先進技術

- 「Centerpoint™」  
2chのステレオサウンドを5.1chサラウンド・サウンドに変換。5.1chサラウンド・フォーマットで記録され



ていない音楽CDでも、臨場感のあるサラウンド・サウンドで楽しめます。(音楽CDフォーマットにのみ対応)

- 「SurroundStage™」  
運転席、助手席、後席のどこに座っても360°音に包まれているようなバランスのよい音場を生み出し、最高のリスニングポジションにします。
- 「AUDIOPILOT™」  
ロードノイズや雨音、エアコン作動音など、さまざまなノイズにより音楽がクリアに聞こえなくなるのを防ぎます。室内に設置したマイクで周囲のノイズを測定し、不要なノイズ成分のみを抽出。ノイズの影響を打ち消すように音楽信号を補正することで常に自然でクリアなサウンドを楽しめます。アクティブノイズコントロールとも協調して作動します。

## Honda スマートカードキーシステム

超薄型キーを携帯しているだけで、ドアの解錠／施錠やイグニッション操作ができるHondaスマートカードキーシステムをさらに進化。これまでの機能に加え、カードキーごとに電装機器の設定をメモリーできるパーソナリゼーションセッティングの採用や、カードキーの電池切れに対する利便性向上などを行っています。カードキーは2枚装備しています。

### 主な機能

- ドア、トランクの解錠／施錠  
ドアハンドルや、トランクリッドのスイッチに触れるだけで解錠。クルマを降り、ドアやトランクを閉めた状態で認証エリアから離れただけで施錠できます。



超薄型カードキー



カードキースロット  
(通常はカードキーをスロットに差し込む必要はありません)



イグニッションスイッチノブ

- イグニッション操作  
イグニッションスイッチノブを回すことでスタートできます。

- パーソナリゼーションセッティング  
カードキーごとにドライバーの好みに合わせて電装機器の個別設定が可能。設定情報はナビやシートなど各ユニットが記憶しており、解錠時にどちらのカードキーが使われたかで判断します。

(2つのカードキーを持って解錠した場合は、有効となったカードキーの設定となります。どちらが有効になっているかはイグニッションON時にメーター内に表示されます)

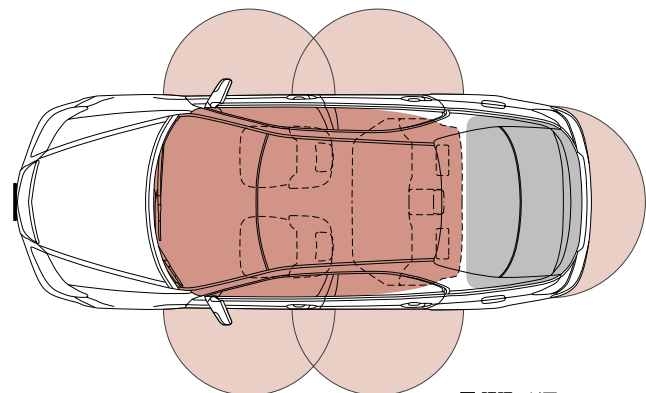
- カードキーとメカニカルキーの一体化／エマージェンシーエンジン始動

これまでは、カードキーの電池切れに備えてメカニカルキーもあわせて持ち歩く必要があったため、メカニカルキーをカードキーに内蔵することで携帯

性を向上。また、カードキーの電池が切れた場合でも、カードキーをスロットに差すことでノブによるイグニッション操作を可能とするエマージェンシーエンジン始動機能を備えました。(イモビライザー認証はカードキーで行っているため、メカニカルキーのみでエンジンをかけることはできません)

- パレットサービス対応  
ホテルや駐車場でクルマを預けるパレットサービスに対応し、グローブボックス内にあるトランクのメインスイッチをオフにし、メカニカルキーでグローブボックスとトランクスルーを施錠し、カードキーのみを渡すことでトランクを開けられないようにすることができます。

### ■カードキー作動エリアイメージ



- 認証エリア
- エンジン始動可能エリア
- カードキー閉じ込み防止エリア  
(トランク内にカードキーがある場合はロックされません)

## 車速連動オートドアロック

発進後、15km/hを超えるとすべてのドアをオートロック。停止後、ATシフトレバーをPレンジに入れるとロックを解除します。また、運転席ではインナーハンドルで操作するワンモーションによるロック解除が可能です。

## セキュリティアラーム／イモビライザー

キーとエンジン制御ユニットの間で電子認証を行うことで、複製したキーなどでのエンジンの始動を防止するイモビライザーに加え、ロック状態のドア、ボンネットフード、トランクリッドなどを不正に開けようすると、ホーンとハザードで警報を発するセキュリティアラームを装備。盗難防止性を高めています。

## パワーウィンドウ

(全ドアワンタッチ式〈挟み込み防止機構付〉、スイッチ照明／可変スピードレギュレーター付)  
すべてのドアウィンドウにワンタッチで全開／全閉できるオート機構付のパワーウィンドウを採用。運転席での集中操作も各ドアでの個別操作も可能です。また、昇降スピードを制御し、全開／全閉付近になるとスピードを落とすことで全開／全閉時の打音を低減しています。



## 電動リアサンシェイド

(エクスクルーシブパッケージ)

強い日差しを遮り後席の快適性を高める電動昇降式のサンシェイドを設定。後方視界を考慮したメッシュタイプとしています。ルーフ前部のスイッチで上昇／下降が行えるほか、シフトレバーをリバース位置にすると自動的に下降します。



## リアドアウィンドウ・サンシェイド

(エクスクルーシブパッケージ)

左右のリアドアにもサンシェイドを設定。ウィンドウ下部から引き出し、ウィンドウ上部のフックにかける手動タイプ。使用しないときにはドアライニングにすっきりと収まります。



## オートライトコントロール

周囲の明るさを検知し、ライトの点灯／消灯を自動制御。ライトの操作を意識することなく運転に集中できます。

## 全面高熱線吸収UVカットガラス

(フロントウィンドウ：IRカット〈断熱〉機能付)

全面高熱線吸収UVカットガラスを装備したうえで、フロントガラスには中間膜にIR(赤外線)カット剤を含有した、断熱機能付の高熱線吸収UVカットガラスを採用。電波透過性を損なわずに、紫外線とともに赤外線の車内への透過を低減し、日射による熱さや車内内部材の表面温度上昇を緩和します。



## 電動格納式リモコンカラードアミラー

(親水／ヒートド／自動防眩機能付、リバース連動、アスフェリック〈非球面〉タイプ)

非球面タイプの複合曲率によって、より正確でワイドな後方視界が得られます。また、後続車のヘッドライトを感知するとミラー面の反射率を無段階にコントロールし、まぶしさをやわらげる自動防眩機能を装備。さらに、水を膜状に拡散させる親水機能や内蔵ヒーターで曇りや水滴を除去する機能、シフトレバーをリバースレンジに入れるとドアミラーが自動的に下向きになり、後退時の視認性を高める機能も備えています。





歩行者を「映す」のではなく、「知らせる」ことに意義がある。

Hondaはさまざまな角度から安全の研究に取り組んでいます。  
 インテリジェント・ナイトビジョンシステムは、歩行者保護を主眼に置いて開発しました。  
 事故の統計から見ても夜間の歩行者事故というのはとても多く発生しています。  
 この場合、歩行者の存在に気付きにくいというケースも多いのです。  
 事故が起こってしまった時を最終的な段階とすると、その前には、  
 ドライバーがある事象を認知し、判断し、操作を開始し、回避行動をとる、  
 という流れがあります。この初期の段階で気付くのが遅れたことで、  
 判断や回避行動が間に合わなくなるということを減らしていくためには、  
 ドライバーに対して歩行者の存在を知るべき時にきちんと「認知」させる、

というのがHondaの考えです。インテリジェント・ナイトビジョンシステムは肉眼では見えにくい前方の状況を  
 ディスプレイに映すだけでなく、歩行者がいることを音で呼びかけ、同時にどこにいるかを映像の中で強調表示します。  
 ドライバーは常に前方に注意を払って運転することが前提ですから、  
 歩行者の存在を知らせ注意を喚起するというのが、認知支援のあるべき姿だと思います。

インテリジェント・ナイトビジョンシステム開発担当プロジェクトリーダー 辻 孝之

自分はもちろん、相手にも配慮すること。

HondaのGコントロール技術を進化させたコンパティビリティ対応ボディは、  
 昨年のライフから始まり、オデッセイ、エリシオンと続いて、レジェンドが第4弾となります。  
 コンパティビリティ対応ボディの狙いは、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」をハイレベルで両立すること。  
 つまり、フロントをツブレやすく、キャビンをツブレにくくして、衝突エネルギーを効率良く分散・吸収させることです。  
 しかもレジェンドの場合、軽量化という大きなテーマもありました。  
 そこでフロントの各フレームの配置や断面形状の工夫によって前面衝突に対応しながら、  
 軽量・高強度なハイテン材の使用範囲を従来以上に大幅に拡大し、  
 運動性能を損なうことなく全方位からの衝突に対して、高水準の安全性能を実現しています。

衝突安全開発担当プロジェクトリーダー 福田 順一



## インテリジェント・ナイトビジョンシステム

### 歩行者の存在を知らせ、注意喚起する世界初のシステム。(メーカーオプション)

夜間走行時に、ヘッドライトを点灯していても街灯などの道路環境や走行状況によっては、前方の歩行者の存在に気付きにくい場合があります。インテリジェント・ナイトビジョンシステムは、2つの遠赤外線カメラが捉えた映像によってドライバーの視覚を支援するとともに、音と歩行者強調表示による注意喚起機能を世界で初めて実現した「歩行者認知支援システム」です。夜間の一般道路を走行中に、肉眼では見えにくい前方歩行者の存在をいち早く知らせることで、ドライバーの認知・判断を支援し、ひいては事故の未然防止に貢献します。Hondaでは、国土交通省が推進するASV(先進安全自動車)プロジェクトに積極的に参加し、「事故の防止と傷害の軽減」を目指した研究に取り組んできました。その一環として、歩行者に対する予知・予防安全の研究を進める中で、夜間走行時のドライバーへの注意喚起を重要視し、視覚支援機能に歩行者認知支援を加えた「Hondaナイトビジョンシステム」を2000年に発表。そしてこのたびシステムの高性能、高精度化を実現したことで、このレジェンドから量産車への採用を進めていきます。

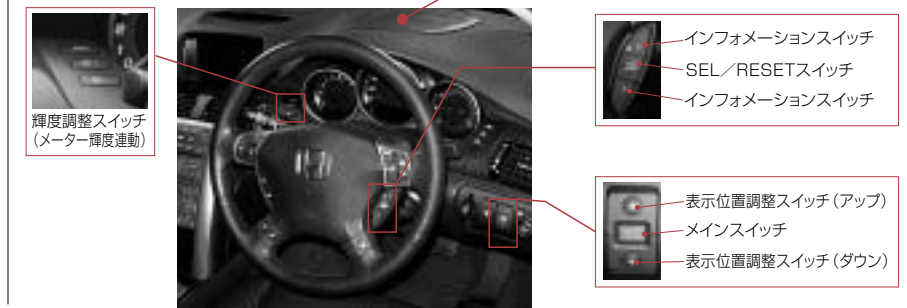
### 前方視界を妨げず、視認性が高く視線移動も少ない、格納式ヘッドアップディスプレイを採用。

ヘッドアップディスプレイは、インストルメントパネル上部のドライバー正面に設置しています。システムOFF状態では格納されており、日射センサーの情報から夜であると判断し、かつヘッドライトあるいはフォグライトが点灯している状態でメインスイッチをONにするとポップアップします。映像表示部はミラーとし、インパネ内部からの映像を反射・投影。前方視界を妨げないサイズ、配置としました。また、映像の上下位置はドライバーのシートポジションに合わせて調整が可能。映像輝度の調整はメーターの輝度調整スイッチと共用連動しています。さらに、オートライトとの連動による自動起動や、最大輝度表示の選択も可能にし、ステアリングホイールにあるマルチインフォメーションディスプレイの操作スイッチで設定することができます。

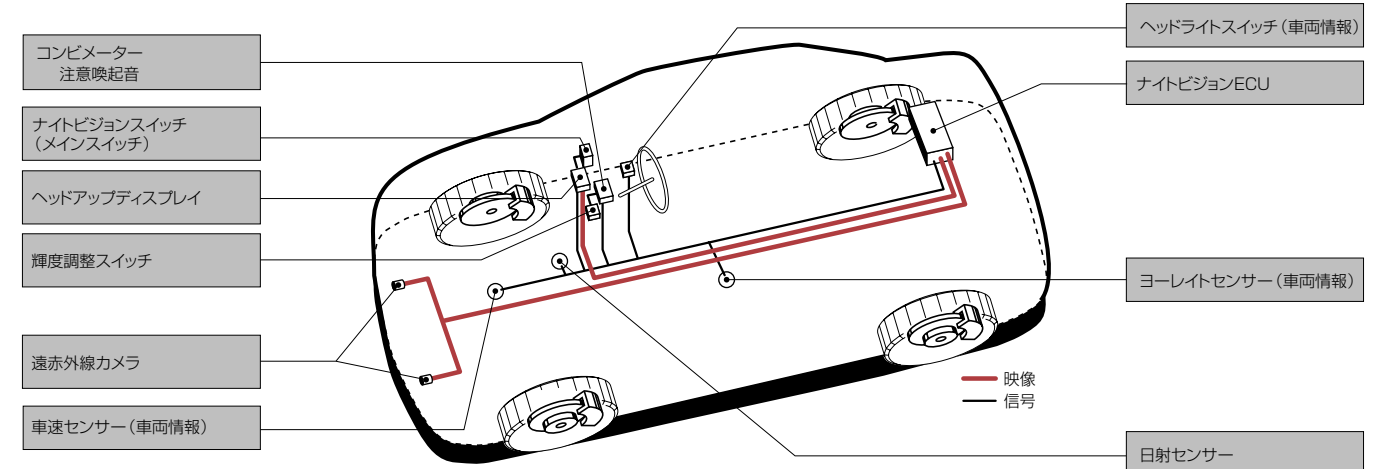
#### システム構成

フロントバンパー奥2カ所に設置したステレオ式の遠赤外線カメラによる映像を、インストルメントパネル上部のメーターバイザー奥に設置した格納式のヘッドアップディスプレイに表示します。また、歩行者検知を行う

インテリジェント・ナイトビジョンシステムECUを設けたほか、車速センサーや、夜間であることを判断してヘッドアップディスプレイの起動を可能にする日射センサーなど、走行状態や周囲の環境を把握するための各種センサー類で構成しています。



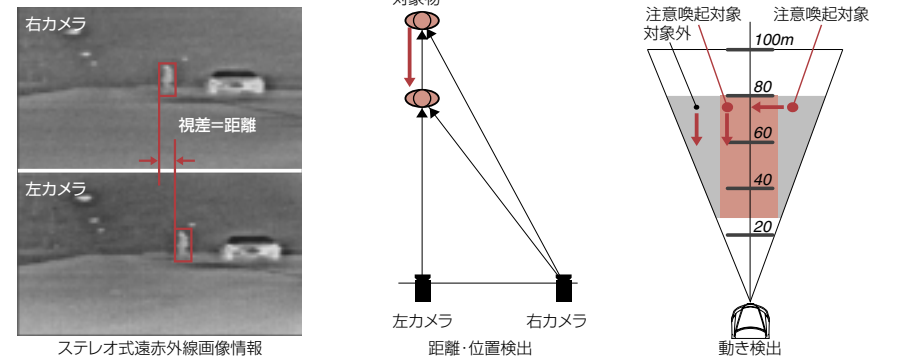
#### インテリジェント・ナイトビジョンシステム システム構成



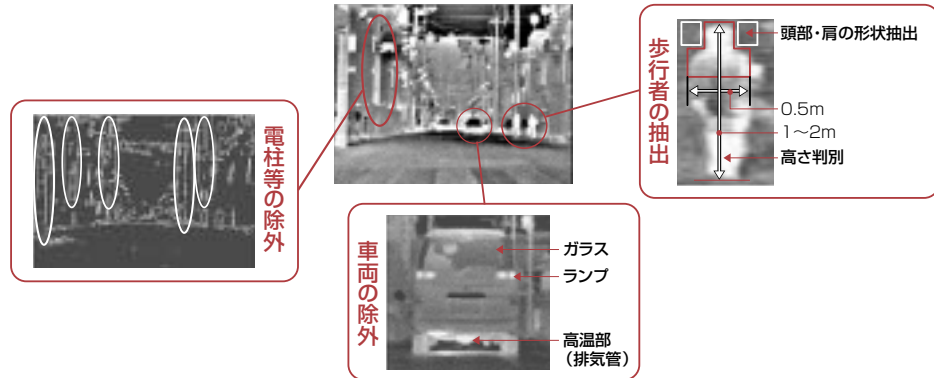
ステレオ式の遠赤外線カメラによる、Honda独自の歩行者検知技術。

歩行者を検知するために、Hondaは遠赤外線カメラを2カ所に設置し、一般的に言われる三角測量と同じ原理によって歩行者を検知します。まず、右カメラの画像情報から熱源対象物を選び出し、左カメラの画像情報とマッチングさせ対象物との同一性を判断。左右2点から捕えた対象物のズレ(視差)によって対象物までの距離を算出します。さらに、算出した距離に基づいて対象物の相対的な位置や動きを判断し、形状判定と統合して歩行者であることを特定。注意喚起の対象として抽出します。インテリジェント・ナイトビジョンシステムは2つの遠赤外線カメラをステレオ化することで、初めて歩行者検知を可能にしています。

■歩行者検知の基本原則



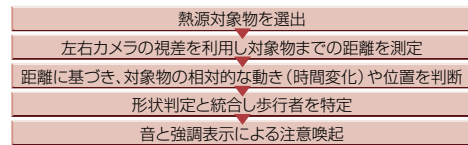
■歩行者形状判定



歩行者形状判定

対象物に対して歩行者であるかどうかは、形状によって判定します。頭部およそ20cm、肩部およそ50cm、高さ(身長)は1~2mくらいという判別を行い、歩行者であると判定。それ以外の対象物を除外し、歩行者と判定した対象物について抽出します。

■歩行者検知フローイメージ



音と強調表示による世界初の注意喚起機能。

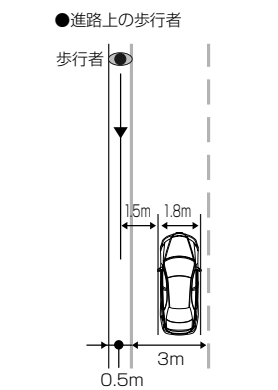
遠赤外線カメラによる映像は、熱源対象物を白いシルエットとして映し出します。インテリジェント・ナイトビジョンシステムは、その対象物の中から歩行者を特定すると、注意喚起のための音を発すると同時に、ディスプレイに映し出された歩行者を囲むようにオレンジ色の枠で強調表示します。注意喚起機能は、自車の進路上にいる歩行者と進路に入ろうとしている横断歩行者に対して作動。一般道路の速度域において歩行者の位置に到達するまでの時間を予測し、十分な回避操作が行えるタイミングで注意喚起を行います。

注意喚起の作動範囲

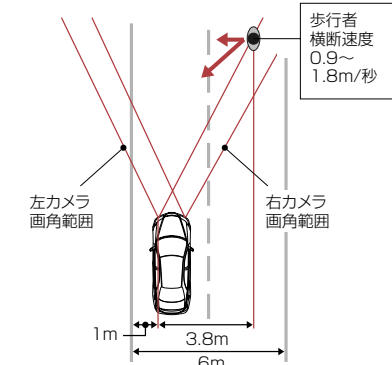
●進路上の歩行者  
車両の幅に対して左右それぞれ1.5m程度、前方30~80mの範囲を進路と設定し、その範囲内にいる歩行者について注意喚起を行います。これは一般的な市街地道路での使用を前提に、道路幅約6m、片側車線約3mプラス路側帯のあるような道路を、車線右側いっぱいを走行して左路側の歩行者に対して注意喚起することを設定条件としています。

●横断歩行者  
設定した進路の外側にいる歩行者でも、遠赤外線カメラの画角約12°の範囲で進路に進入するような動きをしている歩行者について、注意喚起を行います。この12°の範囲は、一般的な歩行速度を検証し、右側から横断してくる歩行者がセンターラインを越えてくる前に注意喚起するために設定しています。

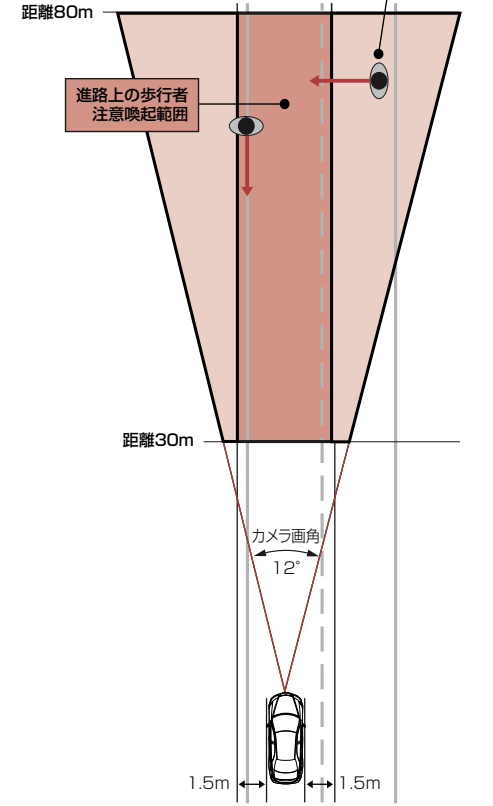
■歩行者検出エリアの設定



●横断歩行者



■注意喚起作動範囲イメージ



あくまでもドライバーを主役にした、支援システム。

通常の運転で低速走行している場合は、ヘッドライトのロービームで肉眼による目視が可能であり、約30km/h以上の速度で走行している場合に作動する設定としました。あくまでもド

ライバーの運転操作が中心であり、肉眼による目視が可能な状況ではそれを優先し、インテリジェント・ナイトビジョンシステムは見えにくい領域に対して認知支援を行います。

■インテリジェント・ナイトビジョンシステムの効果イメージ



インテリジェント・ナイトビジョンシステム



前方に視点を集中していても、音と強調表示によって歩行者を瞬時に認知でき、ゆとりをもって対処できます。

■インテリジェント・ナイトビジョンシステムは2004年12月生産開始予定。

●インテリジェント・ナイトビジョンシステムの機能には限界があります。システムを過信せず、一般のクルマと同様に周囲の安全を直接確認して運転してください。また、画面を見るときは必要最小限にとどめてください。●インテリジェント・ナイトビジョンシステムは、悪天候などによる視界不良での運転を支援するものではありません。●車速が約30km/h以下の場合や停止状態でも映像は映りますが、注意喚起機能は作動しません。

## 運転に安心とゆとりを与える、予防安全。

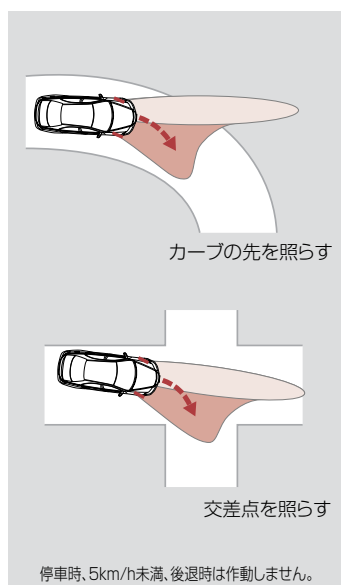
クルマとしての基本性能を高めたうえで運転にゆとりと安心を与える数々の装備を搭載。事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ。

「走る・曲がる・止まる」というクルマの基本性能を徹底的に突き詰めるとともに、視認性や操作性といった運転のしやすさを向上。そのうえで、ドライバーの操作などを補助し、安心感を高める充実したアクティブセーフティ装備をすべて標準で備えています。

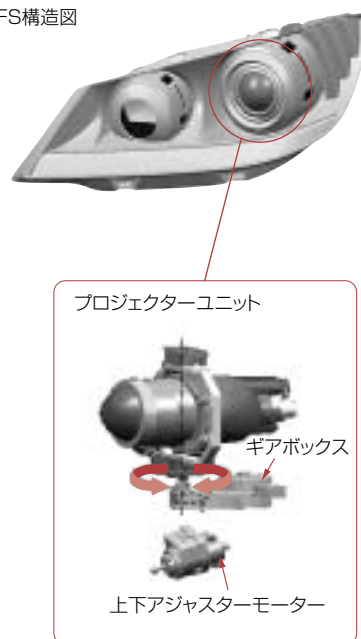
### ヘッドライトの配光を左右にコントロールし、旋回時に進行方向を照らす、AFS (アダプティブ・フロントライティングシステム)。

カーブや交差点の右左折時などでステアリングを操作すると、ステアリング舵角に連動して操舵側のヘッドライトユニット(ロービームのみ)が最大20°まで向きを変え、進行方向を明るく照射。高輝度で照射距離の長いプロジェクタータイプ・ディスチャージヘッドライトとあわせ、夜間走行時の安心感を高めます。乗車人数や荷物量によって車重が変化しても照射軸を一定に保つオートレベルリング機構も備えています。なお、8km/h以上で作動し、停車時や5km/h以下になったとき、後退時には作動しない設定とし、作動を停止したい場合には、AFSオフスイッチを押すことで作動を解除することも可能です。

■AFS配光イメージ



■AFS構造図



### 遠くまで明るく照らすディスチャージヘッドライト(ロービーム)

低消費電力ながらハロゲンヘッドライトの約2倍の光量を発し、照射距離の長いプロジェクタータイプディスチャージヘッドライトを採用。遠くまで明るく照らし、走行時の安心感を高めます。

### 緊急ブレーキ時に、より強力にアシストする、学習機能付電子制御ブレーキアシスト。

機械式ブレーキアシストに対し、より細かい制御が行える電子制御式を採用。CMS、E-プリテンショナーとの協調も図っています。ブレーキペダルの踏み込み速度と踏み込み量から緊急ブレーキと判断すると、ブレーキ圧を加圧してブレーキ操作をアシスト。EBD(電子制御制動力配分システム)付ABSとあわせ、制動性能を効果的に引き出します。また、ドライバーのブレーキ操作の傾向に合わせて、アシスト作動ポイントを自動的に設定する学習機能も備えています。

### SH-AWDとあわせ 走行安定性をさらに高める、 VSA(車両挙動安定化制御システム)。

ABS、TCSに、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべり抑制を加えたVSA。ブレーキ制御を4輪制御とし、きめ細かにコントロールすることで、よりスムーズなコーナリングを可能にしました。さらに、エンジントルク制御をDBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)によるスロットル制御で行うことで、より高精度な制御を可能にしています。なお、作動を停止したい場合には、VSAオフスイッチを押すことで作動を解除することも可能です。

#### オーバーステア抑制

ステアリングの急な切り過ぎなどで後輪スリップによる車両の巻き込みが発生した場合、外輪にブレーキをかけることで車両を安定化。

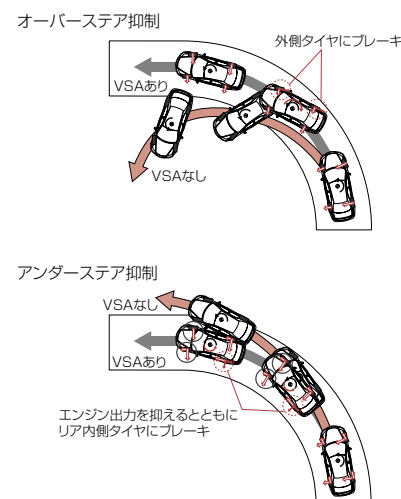
#### アンダーステア抑制

旋回時に前輪がスリップし軌跡がはらんだ場合、エンジントルクを低減し、リア内輪にブレーキをかけることでトレース性を向上。

#### 発進制御

発進などで左右輪の路面状況が異なる場合、エンジントルクとブレーキ力を最適配分し、ホイールスピンを抑制することで、発進性や登坂性を向上。

■VSA作動イメージ



## 危険を知らせ、万一に備える、予知安全。

衝突を予測してドライバーの危険回避行動を支援し、衝突時の被害を軽減する、Hondaプリクラッシュセーフティテクノロジー。

衝突事故に対して、まずは「ドライバーに危険を知らせ回避を支援する」こと、そしてなおかつ「衝突が避けられないような状況では可能な限り被害を軽減する」ことを目的としたHondaプリクラッシュセーフティテクノロジー。レジェンドは前走車への追突に対して、ブレーキ制御とシートベルト制御による追突被害軽減機能を設定しています。

### ブレーキ制御とシートベルト制御で追突の危険に対応する、「追突軽減ブレーキ(CMS\*)+E-プリテンショナー(運転席/助手席)」(アドバンスパッケージ、アドバンスHIパッケージ) \*Collision Mitigation brake System

追突事故の多くは、ドライバーの前方不注意や前走車との車間距離の不足などが原因と考えられます。「追突軽減ブレーキ(CMS)+E-プリテンショナー」は、走行中はミリ波レーダーにより前走車との距離や相対速度などを検知し、追突のおそれがあるとコンピューターが判断した場合には警報を発し、さらに危険度に応じてブレーキとシートベルトを制御することで、ドライバーによる危険回避操作を支援するとともに追突被害の軽減を図ります。

### 追突を予測してドライバーに危険を知らせ、さらに追突速度を低減する、追突軽減ブレーキ(CMS)。

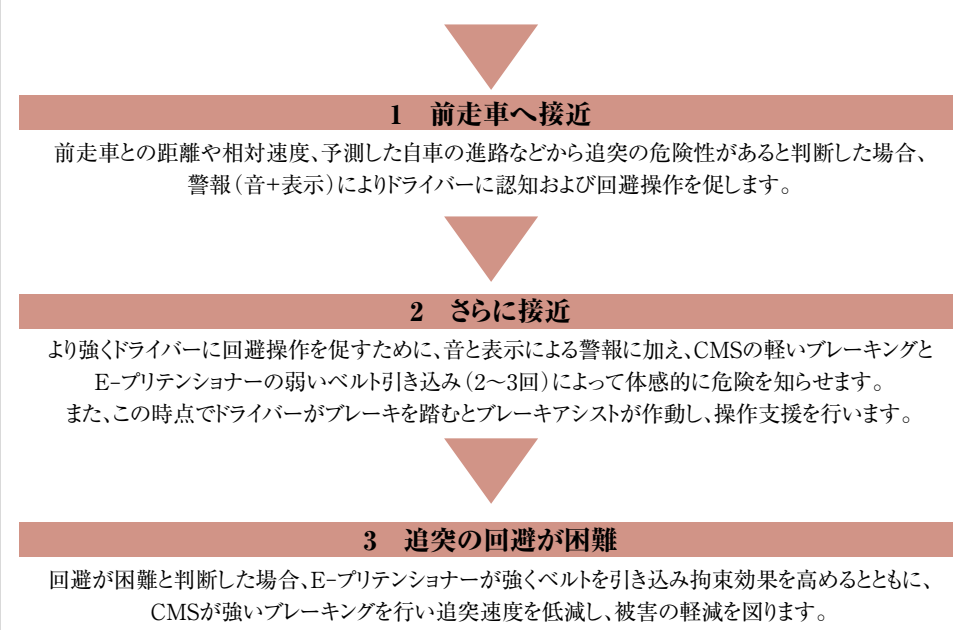
ミリ波レーダーにより前走車を検知し、追突のおそれがあると判断した場合には警報(音+表示)でドライバーに知らせ、さらに接近した場合には軽いブレーキによる体感警報を行います。そして追突の回避が困難と判断した場合には強いブレーキ制御を行い、ドライバー自身のブレーキ操作との相乗効果によって追突速度を低減。効果的に追突事故の回避支援とダメージ軽減を図ります。このシステムは、ASV(先進安全自動車)を提唱する国土交通省の認可を取得しています。

### CMSとともに危険を知らせ、さらに乗員拘束性を高めて追突被害の軽減を図る、E-プリテンショナー(運転席/助手席)。

CMSと連動して作動し、追突の危険性が高い場合に運転席のシートベルトを弱く2~3回引き込むことで、体感的な警報を与えます。そして追突の回避が困難と判断した場合には、運転席および助手席のシートベルトを強く引き込み拘束効果を高め、CMSとともに追突時の被害軽減を図ります。また、E-プリテンショナーはCMSとの連動とは別に、急ブレーキ時に電子制御ブレーキアシストが作動したときにもシートベルトを強く引き込み、乗員の拘束効果を高めます。

### 「追突軽減ブレーキ(CMS)+E-プリテンショナー」基本作動イメージ

フロントグリル内に設けたミリ波レーダーにより、前方およそ100mにわたって前走車を検知。



■「追突軽減ブレーキ(CMS)+E-プリテンショナー」基本作動イメージ

	①前走車へ接近	②さらに接近	③追突の回避が困難	前走車
ミリ波レーダーにより前走車を検知				
音と表示による警報	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示	
追突軽減ブレーキ(CMS)		軽いブレーキ	強いブレーキ	
E-プリテンショナー		シートベルトの弱い引き込み(運転席)	シートベルトの強い引き込み(運転席/助手席)	

- ①前走車へ接近(追突のおそれがあると判断) → 音と表示による警報 → ドライバーに危険回避操作を促す
- ②さらに接近 → 軽いブレーキとシートベルトの弱い引き込みによる体感警報 → 操作支援&被害軽減
- ③追突の回避が困難 → 強いブレーキとシートベルトの強い引き込みによって回避操作の支援と追突時の被害を軽減

●追突軽減ブレーキ(CMS)は追突を自動で回避したり、自動で停止するシステムではありません。CMSの機能には限界があります。  
●E-プリテンショナーはシートベルトを正しく着用し、正しい運転姿勢をとらないと十分な効果を発揮しません。  
●追突軽減ブレーキ(CMS)+E-プリテンショナーの作動は、走行状態により異なります。



## 乗員と相手車両と歩行者に対する、衝突安全。

Gコントロール技術は、第2ステージへ。リアルワールドでのさらなる安全を追求し、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」の両立へと進化した、Honda独自のパッシブセーフティ。

Hondaは、世界初の屋内型全方位衝突実験施設におけるCar to Car (クルマ相互)の衝突実験をはじめとする、リアルワールドでの衝突安全研究をさらに推進し、Gコントロール技術をいっそう向上。これまで取り組んできた衝突時に乗員を守るための自己保護性能をさらに進化させると同時に、衝突する相手車両への攻撃性低減を図る、独自の「コンパティビリティ対応ボディ」を実現しました。

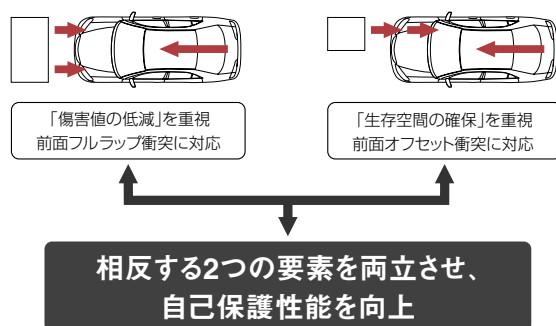
### G-CON 第1ステージ

#### リアルワールドを見据えた自己保護性能の追求

##### 乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立し、全方位からの衝突にも対応した衝突安全性能。

乗員に対する「傷害値の低減」が課題となる前面フルラップ衝突と、「生存空間の確保」が課題となる前面オフセット衝突の双方を高水準でクリアすることを目指し、独自のGコントロール技術で対応。前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/hをクリアする、衝突安全性能を実現しています。また、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hにも対応しています。

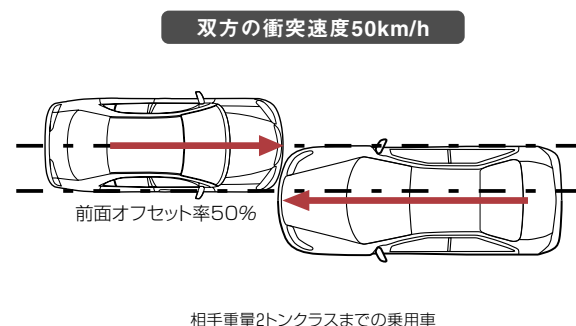
■「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立する衝突安全技術



##### リアルワールドでの安全を追求し、独自の目標を設定したクルマ相互の衝突実験を実施。

Hondaはバリア衝突テストにとどまらず、リアルワールドでの衝突安全性能の向上を目指し、事故統計の分析から「相手重量2トンクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセットの衝突」という独自の研究目標を設定し、クルマ相互の衝突実験を実施。まずは第1ステージとして、乗員保護という視点から衝突安全を追求し、この目標値をクリアしてきました。

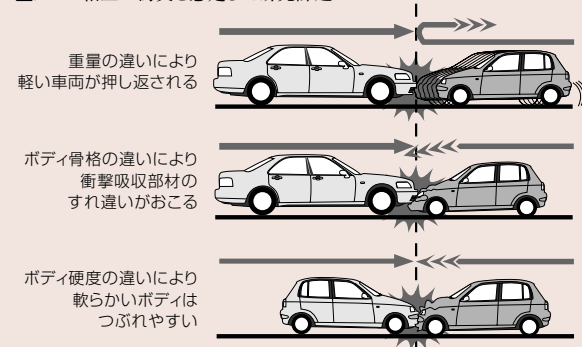
■クルマ相互の衝突実験/テストモード



##### さまざまな相手車両との衝突を想定した研究を重ねてきた結果、第2ステージへと進化した衝突安全技術。

リアルワールドでのクルマ相互の衝突時には、ボディ骨格の違いによる衝撃吸収部材のすれ違いや、重量やボディの硬さの違いによって、どちらか一方の車両が大きなダメージを受けてしまうなど、さまざまな状況が発生します。そこで、これらの違いによるさまざまな相手車両との衝突を想定し、クルマ相互の衝突実験を繰り返し行うことで、大きさや構造、硬さが異なる車両との衝突にも対応する、コンパティビリティ対応技術の研究を続けてきました。そして、こうした取り組みの成果として、自己保護性能の向上のみならず、相手車両への攻撃性低減も視野に入れた、第2ステージへと進化した。

■クルマ相互の衝突を想定した研究課題



### G-CON 第2ステージ

#### 「自己保護性能のさらなる進化」と「相手車両への攻撃性低減」の両立

##### クルマとクルマのより安全な共存をめざす、革新のコンパティビリティ対応ボディ。

衝突時に乗員を守るための自己保護性能をいっそう進化させ、同時に衝突する相手車両への攻撃性を低減する。

この相反する2つの要素を両立させるためには、エンジンルームにおいて衝突エネルギーをいかに分散させ、

衝撃を効率よく吸収させるかが重要です。

そこで「相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違い防止」「衝突時の衝撃分散化」「高効率なエネルギー吸収」の3つをテーマに、衝突安全性能のさらなる高次元化に取り組んでいます。

その結果、レジェンドはエンジンルームでの高効率なエネルギー吸収により、衝突実験の目標値をクリア。

高水準な自己保護性能を確保するとともに、相手車両への攻撃性も低減した

コンパティビリティ対応ボディを実現しています。



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験(右レジェンド)

■コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト

① 相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止

② 衝撃をより広い面で受け止め エネルギーを効率良く分散

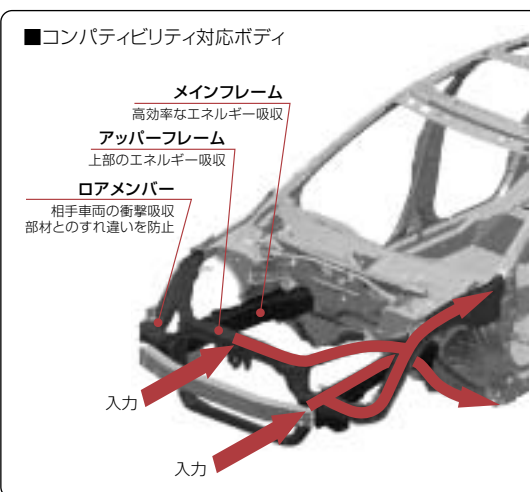
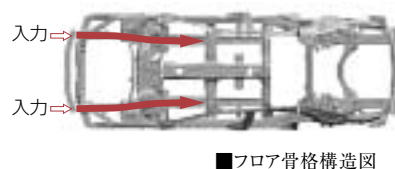
③ 高効率なエネルギー吸収により キャビンへの負荷を低減

「自己保護性能のさらなる進化」 **両立** 「相手車両への攻撃性低減」

**すれ違いを防止する衝撃吸収部材と、衝撃を広い面で受け止める骨格による  
高効率衝撃吸収構造、コンパティビリティ対応ボディ。**

前方向からの衝撃に対し、アッパーフレームやロアメンバーによってエネルギーを分散・吸収し、さらにフロントピラーやフロアに拡散。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ぎ、アッパーフレーム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。自己保護性能を向上するとともに相手車両への攻撃性も低減しています。レジェンドは、こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、フロントサイドフレームを従来の四角形から六角形にしたうえで大断面化。初期の衝突エネルギーをしっかりと受け止めます。また、エンジンを支持するフロントサブフレームを衝突時に

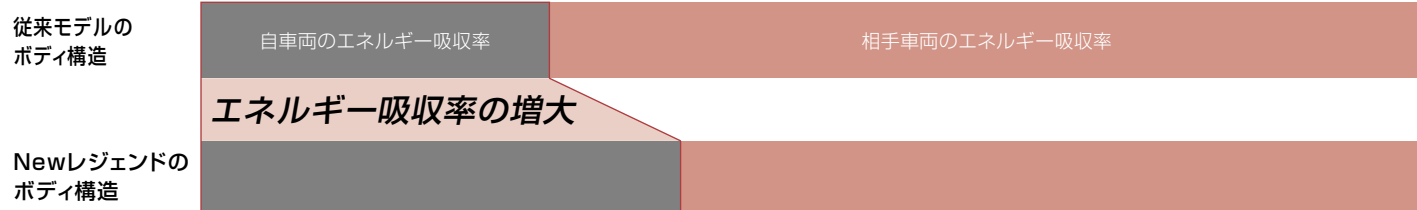
後方へスライドさせクラッシュストロークを確保することで、自己保護性能をいっそう高めています。さらに、ボディ骨格には高張力鋼板（ハイテン材）の採用を大幅に拡大するなど、全方位からの衝突に対してエネルギー吸収効率の高い構造を実現しています。



	従来モデルのボディ構造	Newレジェンドのボディ構造
<p><b>相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止</b></p> <p>ロアメンバーにより、相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止します。</p>	<p>衝突前</p> <p>衝突時</p>	
<p><b>衝突時の衝撃の分散化</b></p> <p>衝突時の衝撃をより広い面で受け止める構造とし、効率よく分散させます。</p>		

エンジンルームで衝突エネルギーを高効率に吸収することで、キャビンへの負荷を大幅に低減するとともに、相手車両への攻撃性を低減。

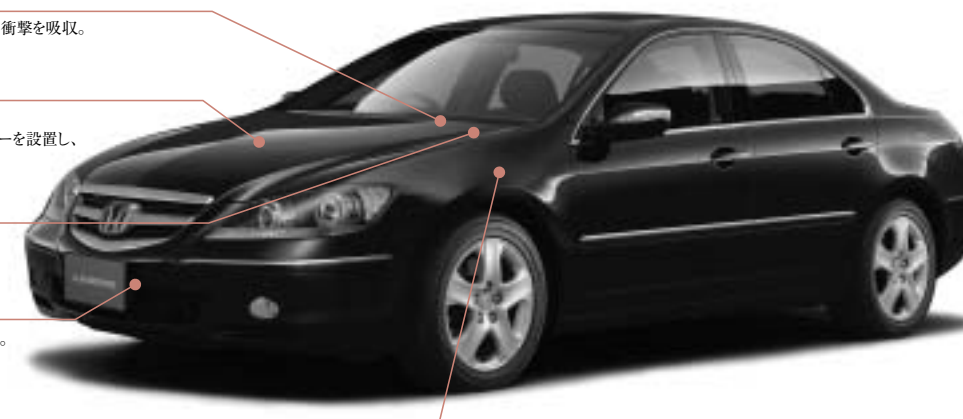
■衝突エネルギー吸収割合の変化イメージ(自社軽クラスの乗用車との衝突の場合)



**頭部や脚部に対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。**

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

- 衝撃吸収ワイパー**  
ワイパー取り付け部回りを変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収ボンネット**  
エンジンなどとボンネットフードの間に空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。さらに、中央付近にテープスティフナーを設置し、より衝撃吸収性を向上。
- ボンネットヒンジ部衝撃吸収構造**  
ボンネットの取り付けヒンジ部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収バンパー**  
バンパービーム前に発泡材を設置し、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収フェンダー**  
フェンダー取り付け部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。



## 側面衝突時の頭部への衝撃を緩和する、 サイドカーテンエアバッグシステム。

側面衝突時に子供から大人までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広い範囲で保護し、特にピラーへの頭部衝突を防ぐ展開性能を実現したサイドカーテンエアバッグシステムを標準装備。サイドウインドウのほぼ全面をカバーする大型エアバッグを瞬時に展開させるために低温ガス(全圧縮ガスタイプ)インフレーターを採用。極めて速い展開速度に加え、バッグの厚さの

拡大も可能となり、衝突の衝撃をより効果的に吸収。頭部への傷害を大幅に軽減しています。また、衝撃センサーは車体中央、前席乗員横左右2か所、後席乗員横左右2か所の計5か所に設置し、側面衝突の形態に応じてサイドカーテンエアバッグシステムと運転席用&助手席用のi-サイドエアバッグシステムが最適なタイミングで作動するように制御しています。

## 大型化した前席用i-サイドエアバッグシステム (助手席乗員姿勢検知機能付)。

側面衝突時の安全性能を高めるためにエアバッグを大型化。胸付近から腰付近まで保護範囲を広げています。さらに、車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置したこと

で、よりの確なタイミングで作動します。また、乗員姿勢検知センサーを助手席シートに内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を制御します。

## 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム

衝撃を受けた状況を、より緻密に検知・判断する作動プログラムを設定。デュアルインフレーターを採用し、衝撃の大きさによって2つの

インフレーターを同時に点火するか時間差を設けて点火するかを判断し、エアバッグの展開出力を2段階にコントロールします。



## 頭部衝撃保護インテリア

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

## 頸部衝撃緩和フロントシート

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



## その他、充実した安全装備。

- フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト(テンションリデューサー付)
- リア全席3点式ELR/ALRシートベルト
- ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアンカー(リア左右席)

Honda e-TECH  
ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

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

## 多角的に出来る限りを尽くす、社会への配慮。

## 国土交通省 「平成17年排出ガス基準75% 低減レベル」認定を取得。

高精度な空燃比制御などによる高効率な燃焼に加え、エキゾーストマニホールド一体型シリンダーヘッドやシリンダーヘッド直下型キャタライザーの採用などによって、排出ガス中の有害物質、NMHC(非メタン炭化水素)、NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)をそれぞれ低減。平成17年排出ガス規制に適合しただけでなく、NMHCとNOxを基準値の1/4以下にまで低減するなど、極めて優れた排出ガス浄化性能を実現。国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。



「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車表示マーク  
平成17年排出ガス規制のNMHC、NOxについて基準値を75%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両に与えられます。

## 優れた燃費性能を達成。

VTEC機構をはじめとする高効率な燃焼技術により、高出力を発揮しながら優れた燃費性能を実現。そのうえで、トランスミッションのきめ細かな制御による伝達効率の向上、細部にわたる軽量化、空力性能の向上などにより、低燃費を実現しています。

## PVC使用量を削減し、 リサイクル可能率90%以上\*を実現。

インテリア、エクステリアの樹脂部品からPVC(ポリ塩化ビニール)を積極的に減らし、リサイクルしやすく環境にやさしい材料選定を行いました。特にインテリアのインジェクション成型部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用。インストルメントパネルやドアライニング上部の表皮成形にウレタンスプレー製法を採用し、またアンダーコートにアクリル・ウレタン樹脂を採用するなど、PVCの使用量を従来モデルの1/5にまで削減しています。また樹脂パーツへの識別記号の表示など、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上\*としました。

\*Honda独自の算出基準による

## リサイクル材の使用を拡大。

Hondaでは、ディーラーからのバンパー回収リサイクルシステムを確立し、回収したバンパーを再生材として再利用しています。レジェンドでは、バンパーサイドスペーサーやスブラッシュシールドに再生樹脂を使用しています。

## 鉛レス化を推進し、 96年レベルの1/10以下に削減。

エンジンのバルブロッカーアームに鉛フリー材を採用。そのほか、燃料タンクのメッキを変更し、ボディ電着塗装の脱鉛を可能にする塗料を開発するなど、鉛の使用量を1996年レベルの1/10以下に削減しました。

■経済産業省「リサイクルイニシアチブ」による業界目標は、鉛の使用量を2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減することを目指すものです。

## 六価クロムの使用量削減を推進。

Hondaでは六価クロムの使用全廃を目指し、使用量の削減を推進しています。レジェンドでは、アルミ部品に使用するボルト・ナット、内外装の樹脂部品取り付け用の小ネジ、ブレーキパイプやフューエルパイプ、アルミホイールなど多くの部品に使用する、下地処理剤やコーティング剤について、六価クロムの使用を廃止しています。  
■日本自動車工業会による自主規制目標は、六価クロムの使用について2008年1月全廃を目指すものです。

## 製造工程での エネルギー消費量を削減。

インストルメントパネルなどの表皮成型において、金型の高温加熱・急冷工程を廃止。これにより、エネルギーの消費量を削減しています。

主要装備 ●は標準装備 ○はメーカーオプション

安全装備	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転席用&amp;助手席用i-SRSエアバッグシステム</li> <li>前席用i-サイドエアバッグシステム (助手席乗員姿勢検知機能付)</li> <li>サイドカーテンエアバッグシステム</li> <li>頭部衝突緩和フロントシート</li> <li>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シートベルト (テンションリデュースー付)</li> <li>リア3点式ELR/ALR (チャイルドシート固定機構)シートベルト (3席)</li> <li>EBD (電子制御制動力配分システム)付ABS (4輪アンチロックブレーキシステム)+学習機能付電子制御ブレーキアシスト</li> <li>VSA (ABS+TCS+横すべり抑制)</li> <li>ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー (リア左右席)+テザーアンカー (リア左右席)</li> <li>インテリジェント・ナイトビジョンシステム*1 (歩行者検知機能付)</li> <li>AFS&lt;アダプティブ・フロントライティングシステム&gt; (オートレベリング機構付)</li> <li>デイスチャージヘッドライト&lt;HID&gt; (ロービーム)</li> <li>フロント・シートベルトショルダージャスター</li> <li>LEDハイマウント・ストップランプ</li> <li>運転席シートベルト締め忘れ警告ブザー&amp;警告灯 (シートベルトリマインダー付)</li> <li>室内燃燃材</li> <li>ドアビーム</li> <li>チャイルドブルーフ</li> </ul>	インテリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>立体自発光メーター+マルチインフォメーション・ディスプレイ</li> <li>イルミネーションコントロールスイッチ</li> <li>レザーインテリア*4 (本革シート (運転席&amp;助手席シートヒーター付))</li> <li>運転席&amp;助手席10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/シユクラ社製ランバーサポート、運転席メモリー*5付)</li> <li>スイングタイブ・フロントヘッドレスト</li> <li>リア・パワー・フォワードダウンスヘッドレスト (3席)</li> <li>フロントセンターアームレスト (デュアルリッド付トレイ+アンダーボックス付)</li> <li>リアセンターアームレスト (カップホルダー/アームレストスルー機構付)</li> <li>本目調パネル (インストールメントパネル/ドアライニング)</li> <li>メタル調センターガーニッシュ</li> <li>パドルシフト付本革巻ステアリングホイール &amp;本革巻ATセレクトレバー</li> <li>自動防眩ルームミラー</li> <li>フロントカッパホルダー (2段階底面式)</li> <li>ステンレス製サイドステップガーニッシュ</li> <li>ブルーイルミネーション</li> <li>運転席用&amp;助手席用パニティミラー付サンバイザー (照明/運転席チケットホルダー/スライド機構付)</li> <li>マップ&amp;インテリアランプ (フロント/リア)</li> <li>トランクランプ</li> <li>カーチスランプ (フロント/リア)</li> <li>フットライト (フロント/リア)</li> <li>グローブボックス照明</li> <li>運転席&amp;助手席シートバックポケット</li> <li>フロントドアポケット (照明付、開閉式)</li> <li>コインポケット</li> <li>運転席フットレスト</li> <li>コートハンガー</li> <li>トランクフック (床面4カ所、サイド2カ所)</li> <li>トランクリッドオープンスイッチ (電動)</li> <li>フューエルリッドオープンスイッチ (電動)</li> <li>灰皿 (前席/後席用、照明付)</li> <li>シガーライター</li> </ul>	走行関連メカニズム	<ul style="list-style-type: none"> <li>SH-AWD &lt;スーパーハンドリング・オールホイールドライブシステム&gt;</li> <li>車速応動DBW&lt;ドライブ・バイ・ワイヤ&gt;</li> <li>4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ</li> <li>ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション (ストラットタワーバー付)</li> <li>マルチリンク・リアサスペンション</li> <li>スタビライザー (クランク/リア)</li> <li>可変流量サイレナー</li> <li>フルデュアルエキゾーストシステム</li> <li>オルガン式アクセルペダル</li> </ul>	
快適装備	<ul style="list-style-type: none"> <li>Honda HDDインターナビシステム +プログレスナビコマンド (8インチワイドディスプレイ、TVチューナー付/インターナビ・プレミアムクラブ対応)</li> <li>BOSE サラウンド サウンドシステム (インダッシュ6連奏DVD/CDチェンジャー +AM/FMチューナー+10スピーカー)</li> <li>オーディオリモートコントロールスイッチ (照明付)</li> <li>クルーズコントロール*2 (照明付ステアリングスイッチ)</li> <li>アクティブノイズコントロール</li> <li>スノーモードスイッチ</li> <li>パワーステアリング*3 (電子制御・車速感応油圧式)</li> <li>パワーウィンドウ</li> <li>全ドアワンタッチ式&lt;挟み込み防止機構付&gt;、スイッチ照明/可変スピードレギュレーター付)</li> <li>チルトアップ機構付電動ガラスサンルーフ (ワンタッチ式/挟み込み防止機構付)</li> <li>Honda スマートカードキーシステム (パソナリゼーションセッティング機能/カードキー2枚付)</li> <li>電液式キーレスエントリーシステム&lt;全ドア/トランク&gt; (ウエルカムランプ機能/アンサーバック機能付)</li> <li>ドライビングポジション・メモリー (シート/ステアリング/ドアミラーポジション)</li> <li>車速連動オートドアロック</li> <li>セキュリテイアラーム</li> <li>イモビライザー</li> <li>アクセサリソケット</li> <li>インテリジェントデュアル・フルオートエアコンデ/ショナー (左右上下独立温度/GPS制御偏射コントロール式)</li> <li>オートライトコントロール</li> <li>電動テレスコピック&amp;チルトステアリング (オートアウェイ機構付)</li> <li>インナー/アウトドアハンドルイルミネーション</li> <li>高性能脱臭エアクリンフィルター</li> <li>ハンズフリー・テレホンシステム</li> <li>イグニションキー照明</li> <li>イグニション切り忘れ警告ブザー</li> <li>ライト消し忘れ警告ブザー</li> <li>パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー</li> <li>リア・ベンチレーション</li> </ul>	エクステリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>フォグライト</li> <li>クローム&amp;カラードコンビドアハンドル</li> <li>クローム&amp;カラードコンビドアモールディング/バンパーモールディング</li> <li>全面高熱線吸収UVカットガラス (フロントウインドウ:IRカット (断熱)機能付)</li> <li>フロントドア撥水ガラス</li> <li>フラッシュサーフエスサイドウインドウ</li> <li>電動格納式リモコンカラードアミラー (親水/ヒーター付/自動防眩機能付、リバース連動、アスフェリック (非球面)タイプ)</li> <li>LEDドアミラーウインカー</li> <li>車速連動間欠ヒッドン式フロントデザインワイパー (バリアブル間欠/ミスト機構/ウォッシャー連動/スノーポジション付、雨滴検知式)</li> <li>リアコンビランプ (LEDストップランプ&amp;LEDテールランプ)</li> <li>超高外観塗装</li> <li>プリントアンテナ</li> <li>ハーフシェイド・フロントウインドウ</li> <li>拡散式ウォッシャーノズル</li> </ul>	タイヤホイール	<ul style="list-style-type: none"> <li>スチールラジアルタイヤ 235/50R17 96V</li> <li>アルミホイール 17×8J</li> </ul>	<p>*1 2004年12月生産開始予定です。</p> <p>*2 IHCCを装着した場合、IHCC機能統合されます。</p> <p>*3 アドバンス HIパッケージを装着した場合、EPS (電動パワーステアリング)となります。</p> <p>*4 一部合成皮革を使用しています。</p> <p>*5 ランバーサポートを除きます。</p>

主要諸元

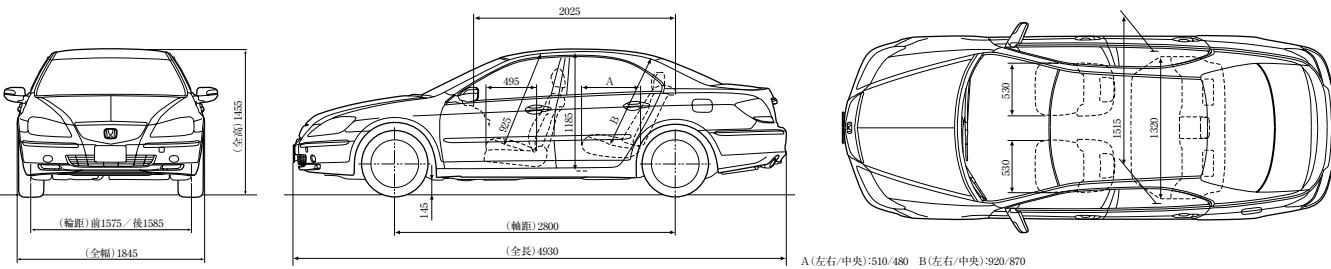
		レジェンド	
		V6 3.5ℓ VTEC+PGM-FI	
		ホンダ・DBA-KB1	
		4WD (SH-AWD)	
		電子制御5速オートマチック (Sマチック)	
車名・型式	全長 (m)	4.930	
	全幅 (m)	1.845	
	全高 (m)	1.455	
	ホイールベース (m)	2.800	
	トレッド (m) 前/後	1.575/1.585	
	最低地上高 (m)	0.145	
乗車定員	車両重量 (kg)	1,760	
	最大車両重量 (kg) ※1	1,800	
エンジン	乗車定員 (名)	5	
	客室内寸法 (m) 長さ/幅/高さ	2.025/1.515/1.185 (サンルーフ装着車1.160)	
	エンジン型式	J35A	
	エンジン種類・シリンダー数および配置	水冷V型6気筒横置	
	弁機構	SOHC ベルト駆動 吸気2 排気2	
	総排気量 (cm <sup>3</sup> )	3,471	
	内径×行程 (mm)	89.0×93.0	
	圧縮比	11.0	
	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	無鉛プレミアムガソリン	
	燃料タンク容量 (ℓ)	73	
	性能	最高出力 (kW [PS]/rpm)*	221 [300]/6,200
最大トルク (N・m [kg・m]/rpm)*		353 [36.0]/5,000	
燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)		8.6 ※2	
主要燃費向上対策		可変バルブタイミング/ロクアップ機構付トルコン/電動パワーステアリング ※3	
最小回転半径 (m)		5.8	
動力伝達・走行装置		変速比	1速2.697/2速1.572/3速1.071/4速0.729/5速0.530/後退1.888
	減速比 (前/後)	4.375/3.375	
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式 (パワーステアリング仕様)	
	タイヤ (前・後)	235/50R17 96V	
	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	
	サスペンション方式	前	ダブルウィッシュボーン式
		後	マルチリンク式
スタビライザー形式 (前・後)	トーション・バー式		

- ※1 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。
- ※2 アドバンス HIパッケージ装着車は8.5km/ℓ、アドバンス HIパッケージを除くメーカーオプション装着車は8.2km/ℓ (レザーステアリング単独装着車、アドバンスパッケージ単独装着車、レザーステアリング&アドバンスパッケージ装着車は8.6km/ℓ)。
- ※3 電動パワーステアリングは、アドバンス HIパッケージ装着車のみ。
- \*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とはほぼ同条件で測定したものです。
- \*は新車として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。
- 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件 (気象、道路、車両、運転、整備などの状況) が異なってしまうので、それに応じて燃料消費率が異なります。
- 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。
- LEGEND、G-CON、HIDS、INTER NAVI SYSTEM、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。
- 製造事業者: 本田技研工業株式会社

メーカーオプション パッケージ	
アドバンスパッケージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○IHCC&lt;インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール&gt;</li> <li>○追突軽減ブレーキ&lt;CMS&gt;+E-プリテンション (運転席/助手席)</li> </ul>
アドバンス HIパッケージ <2005年3月生産開始予定>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○HIDS (Honda インテリジェント・ドライバーサポートシステム) [IHCC&lt;インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール&gt;+LKAS (車線維持支援機能)]</li> <li>○追突軽減ブレーキ&lt;CMS&gt;+E-プリテンション (運転席/助手席)</li> </ul>
エクスクルーシブパッケージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パワートランクリッド (イージーローザー/挟み込み防止機構付、リモコン閉閉式) ○電動リアサンシェイド</li> <li>○リアドアウインドウ・サンシェイド ○本木目パネル (インストールメントパネル) &lt;天童木工製&gt;</li> </ul>

■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。■メーカーオプションパッケージ内の各装備は単独装着できません。■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。

■三面図 (サンルーフ非装着車) 単位:mm



A (左右/中央) 510/480 B (左右/中央) 520/870