

# ***LEGEND***

*PRESS INFORMATION*

*2014.11.10*



**HONDA**

# 頂点へのあくなき挑戦

Hondaは、創業当初から世界を見据え、その頂点へ向けてチャレンジを続けてきました。自由な移動という人間の根源的な望みを叶え、なおかつ、走ることの楽しさを追い求めることで、モビリティの歓びを世界中の人々と分かち合ってきたのです。

1985年、Hondaは、はじめて開発した高級車をレジェンドと名づけました。後発の自動車メーカーでありながら、いえ、後発だからこそ、高級車の歴史に新しい伝説をもたらすことをめざしてその名を与え、つねに最新最高の技術を惜しみなく投入して世界の先達たちに挑み続けてきたのです。そしていま、Hondaはかつてない歓びの創造をめざし、エンジンと3つのモーターによって四輪の駆動力を自在に制御する世界初のハイブリッドシステム「SPORT HYBRID SH-AWD (Super Handling - All Wheel Drive)」を核に、優れた環境性能を備えながら、走る楽しさを感動の次元にまで高めるフラッグシップセダンを完成させました。

New レジェンド。世界の頂点をめざす、新しい挑戦の幕開けです。

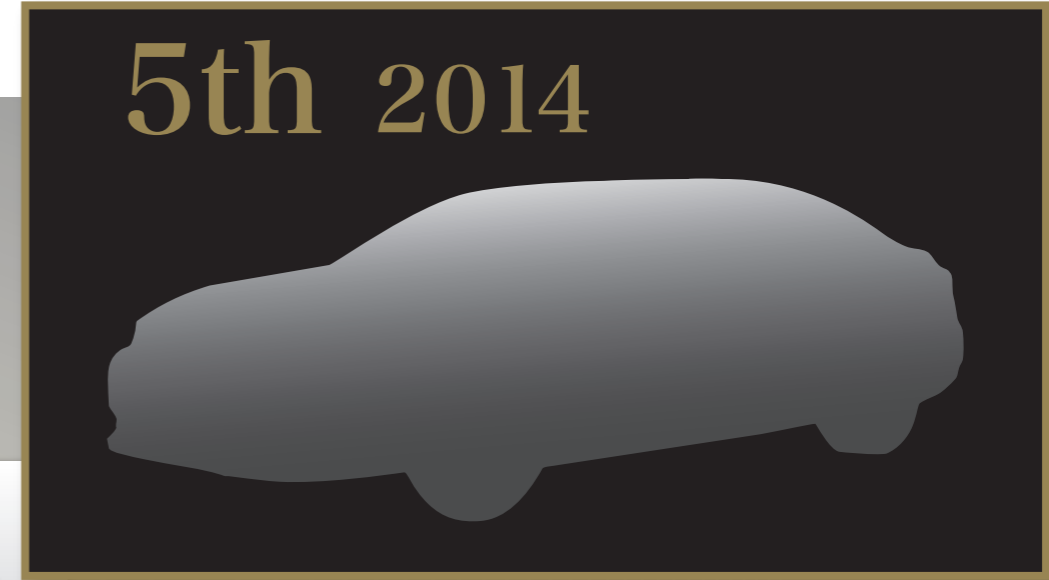


## CONTENTS

LEGEND History .....	P2	Hospitality .....	P23
Ambition .....	P3	Advanced Technology .....	P27
Concept .....	P4	主要装備 .....	P32
Design .....	P5	主要諸元 .....	P33
Performance .....	P12		

# 挑戦の軌跡

Hondaが初代レジェンドの開発をスタートしたのは1982年、自動車メーカーの仲間入りをしてから、わずか15年後のことでした。世界を対象に、それまでのHondaにはなかった高級車の分野を切り拓くため、「クルマの価値とはなにか」、そして、「人間にどれほどの喜びと満足を与えうるか」といった、哲学的とも言えるアプローチから企画に取り組みました。技術を論じる前に人間を深く研究することから新しい高級車像を導いたのです。歴代レジェンドは、そうした開発思想を受け継ぎながら、時代に即した最高の価値を提案してきました。エアバッグシステムやTCS(トラクション・コントロール・システム)など、いまでは当たり前となった技術を時代に先駆けて搭載してきたのも、人間の喜びを真摯に追い求めてきた結果です。New レジェンドは、人間研究と30年以上におよぶ高級車開発のノウハウを基本に、Hondaの最先端技術と情熱を結集してつくりあげた、セダンの新たな理想形です。



4th  
2004



世界初の四輪駆動力自在制御システム「SH-AWD」により、駆動力で曲がるというアイデアを具現化。操る喜びと満足感を高い次元で融合させ、高級車の新しい方向性を提示しました。

3rd  
1996



「期待と体感の一致」を技術コンセプトに、人間が感じる「気持ちよさ」を徹底追求。「ヒューマン・リアリティ」の実現に向け、すべてのメカニズムに完璧なまでの熟成と洗練を求め、ラグジュアリーカーとしての豊かさ、高い質感、品位の具現化に取り組みました。

2nd  
1990



走りの基本性能を高めるとともに、「社会とクルマの融合」をクルマづくりの重要課題と位置づけ、世界トップレベルの安全性能を追求。高度情報化時代に対応した多機能ナビゲーションシステムを採用するなど、高級ドライバーズカーの新しい姿を提示しました。

1st  
1985



Hondaラインアップの最頂点を自負しうるクルマを誕生させるという目的のもと、それまでに培ってきたすべてのテクノロジーを投入して開発。世界トップレベルの静粛性をはじめ、性能・機能のすべてを人間の感性に訴えるレベルにまで引き上げることで、高級車の新しい基準に挑みました。

# 新しい頂点

つねに新しい提案をしてきたレジェンドは、Hondaのチャレンジ精神の象徴だと思います。だからこそ、既存の価値観に満足できない先進的な人々の共感呼び、根強く支持されてきたのです。

そう断言できるのは、私自身が歴代を継いできたレジェンドファンのひとりだからです。新しいレジェンドに触れるたび、その革新に驚かされ、奥深い走り味に「いつまでも運転していたい」という衝動を抑えきれずにいました。New レジェンドの開発責任者を務めることは、私にとって大きな喜びであると同時に、史上最高のレジェンドをつくりあげるといふ重責へのチャレンジでもありました。

開発にあたっては、人間研究をはじめとする開発ノウハウを受け継ぎながら、静粛性、安全性、高級感、機動性といった、歴代レジェンドが極めてきた価値をより高い水準に引き上げ、さらに、かつてないオン・ザ・レール感覚を追求することで、お客様のところに深い感動をもたらす最上のドライバーズカーをめざしました。

品位に満ちたスタイリングと外界の騒音を忘れさせる快適な室内。スポーツカーをも凌駕する加速力と操縦性。そして、運転するほどに感じる昂ぶりと充足。ここに、Hondaのクルマづくりの集大成とも言えるフラッグシップセダンを完成させることができたと考えています。新しい伝説を、ぜひ、私たちとともに創造してください。

開発責任者 青木 仁



青木 仁(あおき ひとし)  
(株)本田技術研究所 主任研究員

1984年、(株)本田技術研究所入社。車体電装設計、北米アコード ハイブリッドの電装PL、LPL代行、LPLを経て、2007年、北米アキュラRLXのLPL代行を担当。今回、New レジェンドのLPLを務める。趣味はサーキット走行、スキー。愛車はインテグラ TYPE R、エリシオン。

# 昂ぶりと充足

退屈なクルマはつくりたくない。

New レジェンドに求めたものは、快適なだけのサルーンでも、贅を尽くした高額車でもありません。

自由な移動という人間の本質的な欲求を尊重し、

操る喜びと prestige 性を高い次元で兼ね備えた最上のドライバーズカーこそが、

世界の頂点をめざす Honda のフラッグシップにふさわしいと考えました。

そこで、「Smart Exhilarating Luxury」という世界共通のグランドコンセプトを打ち出し、

「昂ぶり」、「誇り」、「先進」を具現化の柱に、喜びを感動にまで高めることを目標としました。

開発で最も重視したものは、ドライバーが「意のまま」と感じられるようなクルマとの一体感です。

「SPORT HYBRID SH-AWD」が実現する新次元のオン・ザ・レール感覚を基本に、

ストレートでもコーナーでも、ドライ路でも雪道でも、

ドライバーの意志を読み取っているかのような忠実性を追求。

クルマがつねにコントロール下にあるという安心感のもとで、

胸の奥から感動が沸き立つドライバビリティーをめざしました。

そのパフォーマンスを包含するスタイリングには風格と躍動感を、

インテリアには優れた芸術を思わせる洗練と大切なゲストへのおもてなしを求め、

さらに、先進の安全運転支援システムを搭載して、New レジェンドを完成させました。

## 《デザイン》

- フラッグシップセダンにふさわしい世界基準の風格を備えたエクステリア
- 視覚・触覚・聴覚にかつてない心地よさをもたらす感性空間インテリア
- 圧倒的な広さの後席空間

## 《パフォーマンス》

- 「SPORT HYBRID SH-AWD」がもたらす新次元のオン・ザ・レール感覚
- V型8気筒エンジン車を超える力強い加速と直列4気筒エンジン車同等の燃費性能
- 走りを支える軽量高剛性ボディ&シャシー

## 《ホスピタリティー》

- クラストップレベル※の静粛性
- コンサートホールの臨場感を再現するKRELL オーディオシステム
- 全席に快適をもたらす充実した装備

## 《先進技術》

- 通常走行時から緊急時のリスク回避までを支援する「Honda SENSING」
- 高機能をスマートに使いこなせるオンデマンド・マルチユース・ディスプレイ

※ ラージクラスセダンとして。Honda調べ(2014年11月現在)

# Smart Exhilarating Luxury



昂ぶり

Exhilaration

先進

Advancement

誇り

Pride

# Design

## — 凛 —

そこに在るだけで知性と風格が薫り立つ。ドアを開めた瞬間に極上のくつろぎに満たされる。

デザインがめざしたものは、理屈を超えて人間の感性に直結する美しさの創造でした。

緻密な面と線が提案するセダンフォルムの新たな黄金率、視覚と触覚のさらに先まで上質を行き届かせた室内空間。

単なる移動の道具としてではなく、人生に歓びを求め、高みをめざして走り続ける凛々しいこの車の置き場所をデザインしました。



## 世界基準の風格

スリーボックススタイルをことさら強調するのではなく、また、華美な装飾で高級を主張するのではなく、造形そのもので風格を表現しました。「Firmed Elegant Form」をコンセプトに、力強い塊が風や水の流れを受けて削り取られたような流麗でダイナミックなエアロフォルムを追求。フロントノーズに十分な厚みを持たせることで内包する高出力パワーユニットを予感させ、ルーフからテールエンドに続くなめらかなラインで知性と品位を表現しました。ロアは力強い面構成と四隅に配置した大径タイヤにより安定感を創出。室内の豊かさを感じさせるエレガントキャビンとワイド&ローフォルムによって、世界基準の風格と卓越した走りを描き出しました。



Photo: ボディカラーはクリスタルブラック・パール インテリアカラーはブルー

### サイドビュー

ノーズとテールに厚みを持たせるとともに、ピラーの配置と傾斜角を徹底的に吟味することで、流れるようなフォルムでありながらスリーボックスのフォーマルさを兼ね備えた、新世代のセダスタイルを完成させました。ショルダークには、フロントフードからリアドアまでを貫く大胆なキャラクターラインを設定。フロントフェンダーでいったんラインを落とし込み、そこから伸びやかに駆け上がらせることで、よどみから解き放たれた爽快感と前進感を表現しています。ロアボディは、抑揚豊かな面とシャープなキャラクターラインの対比で安定感と躍動感を強調。高輝度シルバーの専用アルミホイールとあいまって、あらゆる道を優雅に駆け抜ける運動性能をイメージさせています。



Photo: ボディカラーはクリスタルブラック・パール

### フロントビュー

ワイドに配したタイヤと厚みを増しながら左右に広がるバンパーで、力強いワイド&ローフォルムを表現。ルーフを拡幅することで、どの角度から見ても室内の豊かさを感じられる堂々とした骨格を形成しました。フロントマスクは、ラインやグラフィックスを多用するのではなく、立体そのものが醸し出す風格を重んじ、洗練された造形のなかにシャープなグリルと先進のジュエルアイLEDヘッドライトを高品位に配することで、思想の奥深さと走りの優美さを感じさせています。



Photo: ボディカラーはクリスタルブラック・パール

### リアビュー

後続車に圧倒的な存在感と風格を感じさせるうしろ姿をめざしました。バンパーは、厚みのあるプレーンな面で低重心とスタンスのよさを強調。幅の広いトランク開口に加え、外周発光が特徴的なLEDリアコンビネーションランプとメッキガーニッシュによってワイド感をさらに高め、同時にリアエンドをシャープに引き締めました。また、エキゾーストパイプをあえて見せないデザインとすることで、圧倒的なパフォーマンスを誇りながらも環境への配慮を感じさせる、奥深い品格を表現しました。

# 細部に宿る上質

## ジュエルアイLEDヘッドライト

磨き上げられた光学レンズが宝石の輝きを思わせる、先進のヘッドライトを採用。ラインストーンリングのような精緻でスタイリッシュなデザインで、洗練と上質を表現しました。非点灯時にも外光をおだやかに反射し、その美しさをさりげなく主張します。ロービームは、

指向性を7度ずつ変えることで路肩まで鮮明に照らし出すスーパーワイド配光を実現。主光源とは別体のブルーLEDによるアクセサリランプも備え、夕暮れ時などにクールな表情を演出します。

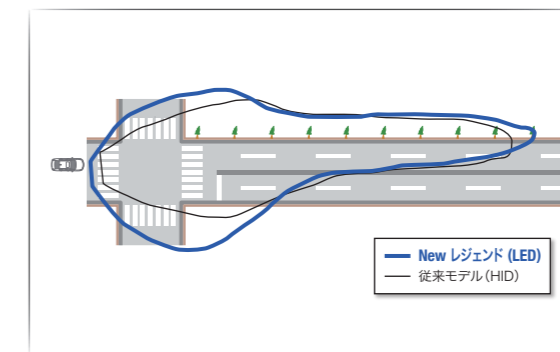


一般的なLEDヘッドライトは配光性能を確保するために奥行きを必要としますが、ジュエルアイLEDヘッドライトのロービームは、2回の反射によって優れた配光性能と極めて短い奥行きを両立。非点灯時にもリフレクターが外光を反射する新しい見え方を実現すると同時に、フロントオーバーハングの短縮に貢献しました。また、不要な光を遮るのではなくレンズ形状と反射構造によって配光を規制するため高い光束利用率\*を達成しています。

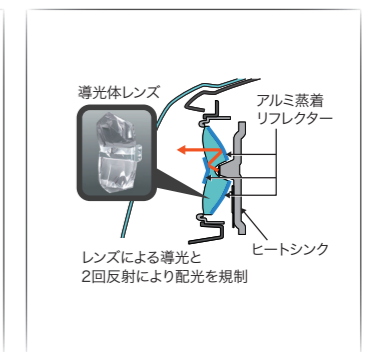
\* 全光束のうちの受光面に到達する光束の割合。



## 配光比較イメージ図



## ロービーム構造図



## フロントグリル

存在感を主張するワイドな五角形モチーフを世界共通で採用しました。五角形のエッジラインは光沢のあるクロームメッキで躍動感を表現。Hマークから左右に広がるグリルバーは緻密なグレーピング加工(溝削り)によって立体感を高めたうえ、光沢を抑えたダーククローム調処理によって力強さと品格を巧みに両立させました。フィンのベース部とメッシュにはピアノブラック調の塗装を施し精悍な印象としています。



## LEDリアコンビネーションランプ

特徴的なデザインをくっきり浮き立たせる外周発光テールランプを新たに開発しました。LEDの光をリフレクターとインナーレンズの凹凸で拡散発光させ、均一でクリアなラインを表現。夜間においてもワイドボディを主張し風格と個性を感じさせています。



## 高輝度シルバー塗装アルミホイール

力強さとエレガントさを兼ね備えた19インチアルミホイールを新たに開発しました。縦の変化と横の変化を緻密にずらしながら連動させた2本を1対とし、7対14本のスポークによって独特の陰影をつくり出しています。さらに、色味を抑えながらも光を受けて美しく輝く高輝度シルバー塗装を施し、走りの奥深さを感じさせる足元を完成させました。





## 感性空間の創造

新しい考え方と表現手法を取り入れることで、人間の感性に響く上質空間をめざしました。ドライバーには、使い慣れた書斎のように望む機能に迷わず手が届く便利さを、ゲストには、自らがオーナーにとっていかに大切な存在であるかを実感できる満足を提供します。

### 革の風合いを生かした上質空間

上質な本革を施したシートに加え、インストルメントパネルやドアライニング、アームレストなど乗員が触れる部位には革の風合いを生かしたソフトパッドを惜しみなく採用し、全席に包み込まれるような安心感をもたらしました。加飾はあくまでも革のやわらかさを際立たせる

アクセントと位置づけながらも、一つひとつを丹念にデザインし細部にわたる質の高さを感じさせています。



### シート

フロントシートは、シンプル、かつ、おおらかな造形でゆとりを感じさせながらも、適度なホールド性で乗員との一体感を向上。表皮には、なめらかでしっとりとした風合いの本革を採用し触り心地と上質感を高めました。クッションは、底部の高密度ウレタンと表皮近くワディング層によって心地よさと安心感を兼ね備えた自然な沈み込みを実現。また、ランバーサポートは、従来の機械式からエア式に変更しフィット感を高めています。リアシートは、しっかりと体を支えながらも、乗車中の姿勢変化に柔軟に対応する形状とし、長時間のドライブでも快適に過ごせるようにしました。



### センターアームレスト&スリーアクセスコンソール

センターコンソールは、エレクトリックギアセクターの採用によるすっきりとした構成に加え、洗練された加飾づかいで高質感を創出しました。センターアームレストは、ゆとりある大きさとし安心感と上質感を向上。プログレッシブコマンドの操作も腕を置いたまま行えます。コンソールボックスはCDケースが縦置き可能なサイズとし、内部にはACCソケット、USBジャック、HDMI<sup>®</sup>ジャック、AUXジャックを装備。Qi規格対応のスマートフォンなどを置くだけで充電できるワイヤレス充電器も備えました。また、アームレストを左右両側から開閉可能としたうえ、スライドさせればトレイが現れる使いやすい構造としています。



### ソフトパッド

ななめステッチ(杉綾)を採用し革の風合いを質高く表現しました。シートと合わせ、空間全体を革の上質感とやわらかさで満たします。



# 先進と上質の融合

## コックピット&パートナースペース

前席乗員それぞれが「自分の空間」を意識できるパーソナル感と、ドライブの楽しさを高める爽快感を両立させました。のびやかに弧を描くインストルメントパネルをセンターコンソールとドアライニングへ連続させ、乗員を包み込むようなラウンド形状を創出。インパネアッパーはシンプルな面をおだやかにスラントさせ、開放感と爽快感をもたらしています。



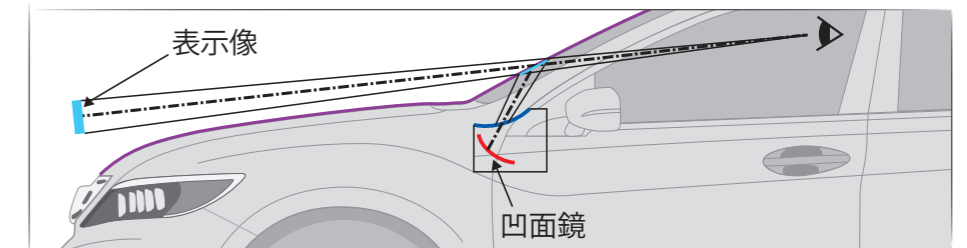
Photo:シーゴースト・アイボリー

## フロントウインドウ投影型ヘッドアップディスプレイ

視線移動の少ないフロントウインドウ投影型のヘッドアップディスプレイを採用しました。デジタル速度表示のほか、ナビゲーションシステムと連動して進行方向を示すターン・バイ・ターンなど、運転に役立つ情報を選択して表示できます。また、「SPORT HYBRID SH-AWD」ならではのトルクベクタリングをリアルタイムで確認できるモニタリング機能も備えました。



### ■構造図



インストルメントパネルに内蔵したカラーディスプレイの画像を凹面鏡に反射させてフロントウインドウに投影します。凹面鏡の曲率を最適に設定し、運転時に焦点を合わせやすい遠視点としたうえで、結像部に特殊な中間膜を持つ専用ガラスを採用し、鮮明で見やすい画像を実現しました。

## メーター

スポーティーな大径2眼とし、立体指針とシンプルな目盛りで見やすく構成。メッキ加飾を精緻に施し高品位に仕上げました。中央には、4.3インチTFTカラー液晶のマルチインフォメーション・ディスプレイを配置し、さまざまな走行情報やHonda SENSINGの作動状況などを見やすく的確に表示します。



## センターパネル

ナビゲーションディスプレイを視線移動の少ない上部に配置し、直下に、オーディオなどの操作をタッチパネルで直感的に行えるオンデマンド・マルチユース・ディスプレイとプログレッシブコマンダーを装備しました。視認性、操作性に優れたレイアウトに加え、ヘアライン加工を施した金属調ブラックパネルやソフトパッド、シルバー加飾などにより、上質感あふれるデザインを実現しています。



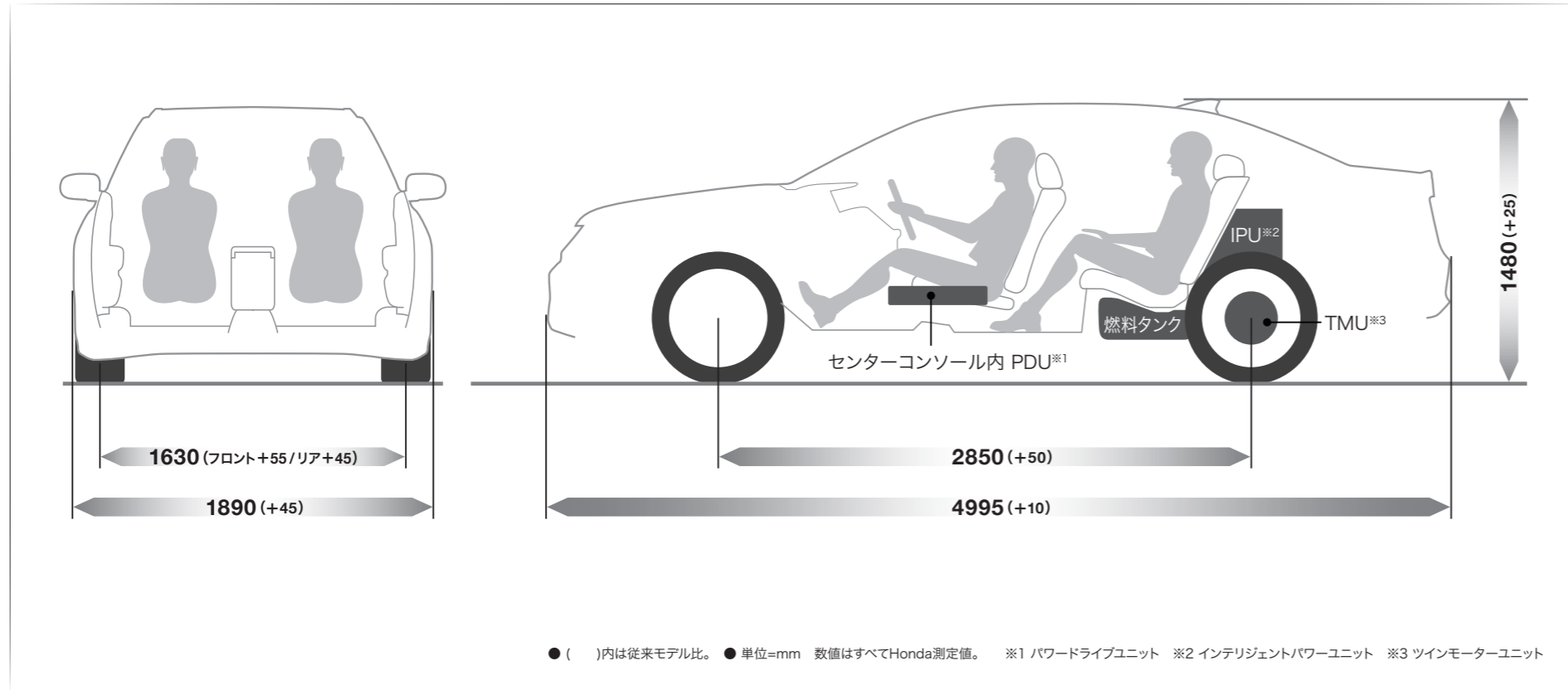
## エレクトリックギアセクター

シフト操作をスイッチ式とすることでセンターコンソールからレバーを廃止し、これまでにない先進的な見え方を実現しました。スイッチは、ドライバーが手の届きやすい場所に集約配置したうえで、ドライブスイッチは斜め前方へのプッシュ式、リバーススイッチはプル式とするなど、人間の感覚にマッチした設定とし、ブラインド操作をも可能にする操作性を実現しています。



## 誇りとゆとりの具現

FRが常識だった時代に、居住性に優れたFFレイアウトで新しい高級セダン像を提示した初代レジェンド。その志を受け継ぎ、FFならではの高い空間効率を最大限に生かすパッケージデザインを行いました。世界に通じる風格を醸し出すと同時に、卓越した走りを支えるワイド&ロースタンス。乗員どうしの適度な距離感が心地よい居住空間。歴代レジェンドが追い求めてきた走りと居住性を高い次元で両立させました。



### トランクデザイン

フラットなフロアで荷物の安定性を高めるとともに、小物をすっきり収納できる床下スペースを用意。トランクリッドは、シンプルかつスムーズな形状の大開口とし、積み降ろしのしやすさとデザイン性を高めました。9.5インチタイプのゴルフバッグを3個、9インチタイプなら4個積載できる容量\*を確保しています。

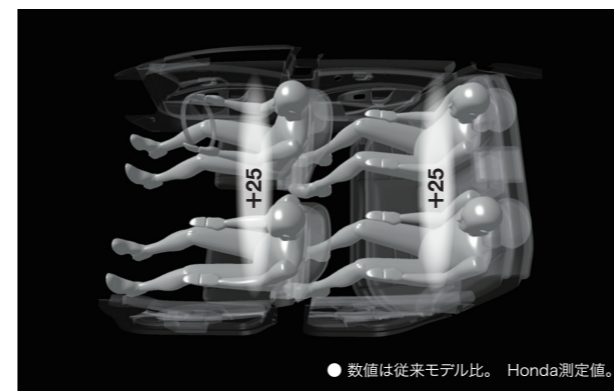
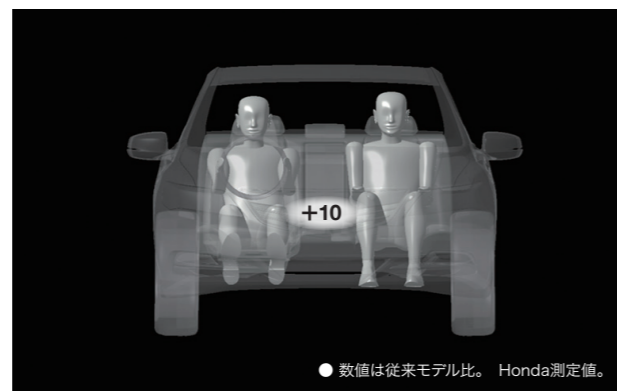
※ サイズや形状によっては積載できない場合があります。

### エレクトリックデバイスレイアウト

ハイブリッドシステムに不可欠なエレクトリックデバイスを効率よく配置しました。なかでも、インバーターなどを集約したPDUは、四輪駆動でありながらプロペラシャフトを必要としない「SPORT HYBRID SH-AWD」の特徴を生かしセンターコンソールに内蔵。バッテリーとモーターECUなどを統合したIPUは後席後部に搭載しました。静粛性・制振性にも配慮し、その存在を感じさせないほどスマートに配置しています。

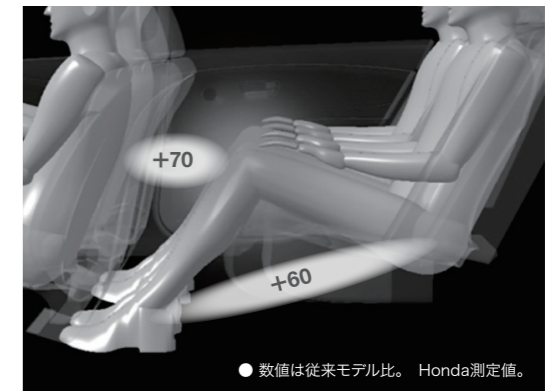
### 風格とパーソナル感

従来モデルに対し全幅とトレッドを拡大し、堂々としたワイド&ロースタンスを実現。風格を感じさせるエクステリアデザインの基盤となり、また、タイトなカーブでも安心感の高い走りをもたらします。室内は、乗員の左右着座間隔をやや広げるとともに、全高アップとサイドウィンドウを適度に起こしたデザインによって頭や肩まわりの空間を大幅に拡大。乗員一人ひとりのパーソナル感を高めました。



### 圧倒的な広さの後席空間

全長を従来モデル同等としながら、フロントオーバーハングの短縮とホイールベースの延長によって後席空間を大幅に拡大。なかでも膝まわりは足を組んでもゆとりのある広さを実現しています。また、燃費性能の向上に伴い燃料タンク容量を従来に対し小型化し足引き性も確保しました。



# 気品と洗練の色づかい

ボディカラーは、存在感と気品を感じさせる6色をラインアップしました。ベーシックでありながらもカラートレンドを取り入れた個性的な表現で、プライベートでもビジネスでもオーナーのセンスを際立たせます。インテリアカラーは、洗煉されたラグジュアリー空間を演出する3タイプを設定。

## ボディカラー

### ホワイトオーキッド・パール

洋蘭の白をイメージした、透明感のある上品でクリアなホワイトパール。



### スーパープラチナ・メタリック

特性の異なる2つのカラーベースを使用し、白金の持つ白さと金属が放つ光沢を再現したシルバーメタリック。



### グラファイトラスター・メタリック

磨き上げた石墨をイメージしたグレーメタリック。フォルムをシャープに描き出し風格と気品を感じさせます。



### クリスタルブラック・パール

ブラッククリスタルを多面体カットにした際に放つ深みと輝きを再現したブラックパール。



### ポメグラナイト・パール

ポメグラナイト(Pomegranate)は英語でザクロの意。その苦味と芳醇な赤味を表現した深味あるレッドパール。



### ギルデッドピューター・メタリック

アンティークな温かみと硬質な貴金属の雰囲気ガラスフレックで表現したベージュメタリック。



## インテリアカラー

### プレミアムブラック

ステイタスを感じさせるディープでリッチなウォームブラック。ビジネスシーンにも映えるフォーマルな装いです。



### シーコースト・アイボリー

海岸線の開放的な砂浜をイメージしたアイボリー。ドアを開けた瞬間に明るい空間が広がります。



### ブルーノ

ブルーノ(bruno)はイタリア語で茶色の意。イタリア家具が持つ華やかさと仕立てのよさをイメージしたブラウンで、フォーマルななかにスポーティーさを感じさせています。



# Performance

## — 冴 —

堂々たる風格のラグジュアリーセダンが掌(たなごころ)のうちにある。  
ダイナミック性能が追い求めたものは、かつて誰も経験したことのないクルマとの一体感でした。  
優雅なクルーズを望むならあくまでもしやかな走りを、操る喜びを求めるならどこまでも忠実なオン・ザ・レール感覚を、  
独創の「SPORT HYBRID SH-AWD」を核としたHondaの先進テクノロジーがもたらします。



# ダイナミック性能コンセプト

Hondaは、ドライバーが「意のまま」と感じられるような一体感こそがビークルダイナミクスの理想であると考え、クルマの基本となるボディ、シャシーの高性能化を進めるとともに、パワートレイン、ステアリング、ブレーキなどの技術を独自に進化させてきました。そして2004年、世界初の四輪駆動力自在制御システム「SH-AWD」を実用化。駆動力を走るためだけでなく曲がる性能にも活用することで、クルマの運動性能を飛躍的に高めました。その考え方を発展させ、さらなる理想を追い求めて開発した技術が、エンジンと3つのモーターによって高度なトルクベクタリングを可能にした「SPORT HYBRID SH-AWD」です。

New レジェンドでは、この「SPORT HYBRID SH-AWD」を核に、適切なステアリング操作をアシストするモーションアダプティブEPS、車両挙動安定化制御システムVSA、そして、新たに採用したアジャイルハンドリングアシストなどを統合制御することで、市街地の交差点から郊外のワインディング、さらには高速道路での危険回避まで、さまざまな走行状況において優れたアクティブセーフティー性能と理想的なハンドリング性能を実現しました。

開発にあたっては、「人はなぜクルマを運転したいと思ひ、それを楽しいと感じるのか」という、“走る喜びの正体”を紐解くことから研究をスタートし、日・米・欧での「FUN to DRIVE」研究などを経て、走る喜びは自信と誇りによってもたらされると仮定しました。思い描いた通りに、走り、曲がり、止まることで自信が生まれ、誇りや前向きな気持ちが増幅されることが“走る喜び”の根底にあると考えたのです。こうした考えのもと、ドライバーの意志を最大限に尊重する統合制御ロジックを構築。ドライバーの意志を読み取っているかのような忠実性と、クルマがつねにコントロール下にあるという安心感によって、自信と誇り、そして、走る喜びが感じられるダイナミック性能をめざしました。



## 《統合制御主要技術》

### ■SPORT HYBRID SH-AWD

エンジンと3つのモーターによって高度なトルクベクタリングを可能にしたハイブリッドシステム。

### ■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自動制御し、操舵初期の応答性や旋回中のライトレース性を高めるハンドリング支援システム。

### ■モーションアダプティブEPS

VSAとEPSとの協調制御により、クルマの挙動の乱れに対して安定方向へステアリング操舵力をアシストするシステム。

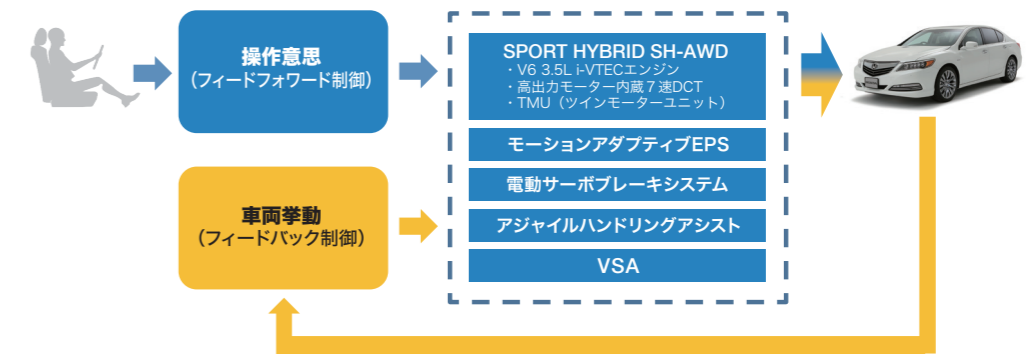
### ■VSA

ドライバーの運転操作だけでは防ぎきれない車両の横すべりを抑える車両挙動安定化制御システム。

## ドライバーの意思を最大限に尊重する制御ロジック

統合制御のロジックは、ドライバーの操作によって制御を決定するフィードフォワード制御を中心に構築。車両挙動をもとにしたフィードバック制御を併用することで、高い走行安定性を確保しながらドライバーの意思を最大限に尊重する「操るための制御」を実現しています。

### ■制御ロジック概念図



### ■統合制御例

#### コーナー脱出時

「SPORT HYBRID SH-AWD」のトルクベクタリングとアジャイルハンドリングアシストのブレーキ制御によってアンダーステアを抑制し、理想的な走行ラインを維持しながらコーナー出口に向かって力強く加速。

#### 限界領域近く～限界領域

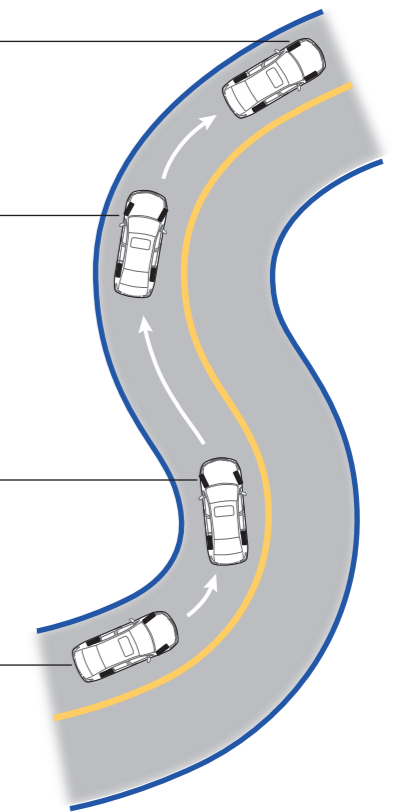
急なステアリング操作などで横すべりが発生しそうな場合、アジャイルハンドリングアシストのブレーキ制御とモーションアダプティブEPSのステアリング制御で安定方向に運転操作をアシスト。ドライバーの運転操作だけでは防ぎきれない場合、VSAが介入し車両の挙動を安定化。

#### 旋回中

「SPORT HYBRID SH-AWD」が走行状況に応じた最適なトルクベクタリングを実行。路面の凹凸による挙動の乱れなどは、アジャイルハンドリングアシストがブレーキをきめ細かく制御し抑制。オン・ザ・レール感覚のスムーズなコーナリングを実現。

#### ターンイン時

アジャイルハンドリングアシストが内側前輪に軽いブレーキをかけ旋回のきっかけを創出。「SPORT HYBRID SH-AWD」は減速回生と同時に内向きのヨーモーメントを発生させ、素早くスムーズな回頭性を実現。モーションアダプティブEPSはアシスト量を制御し、しっかりした手応えで安心感の高い操舵フィールを提供。



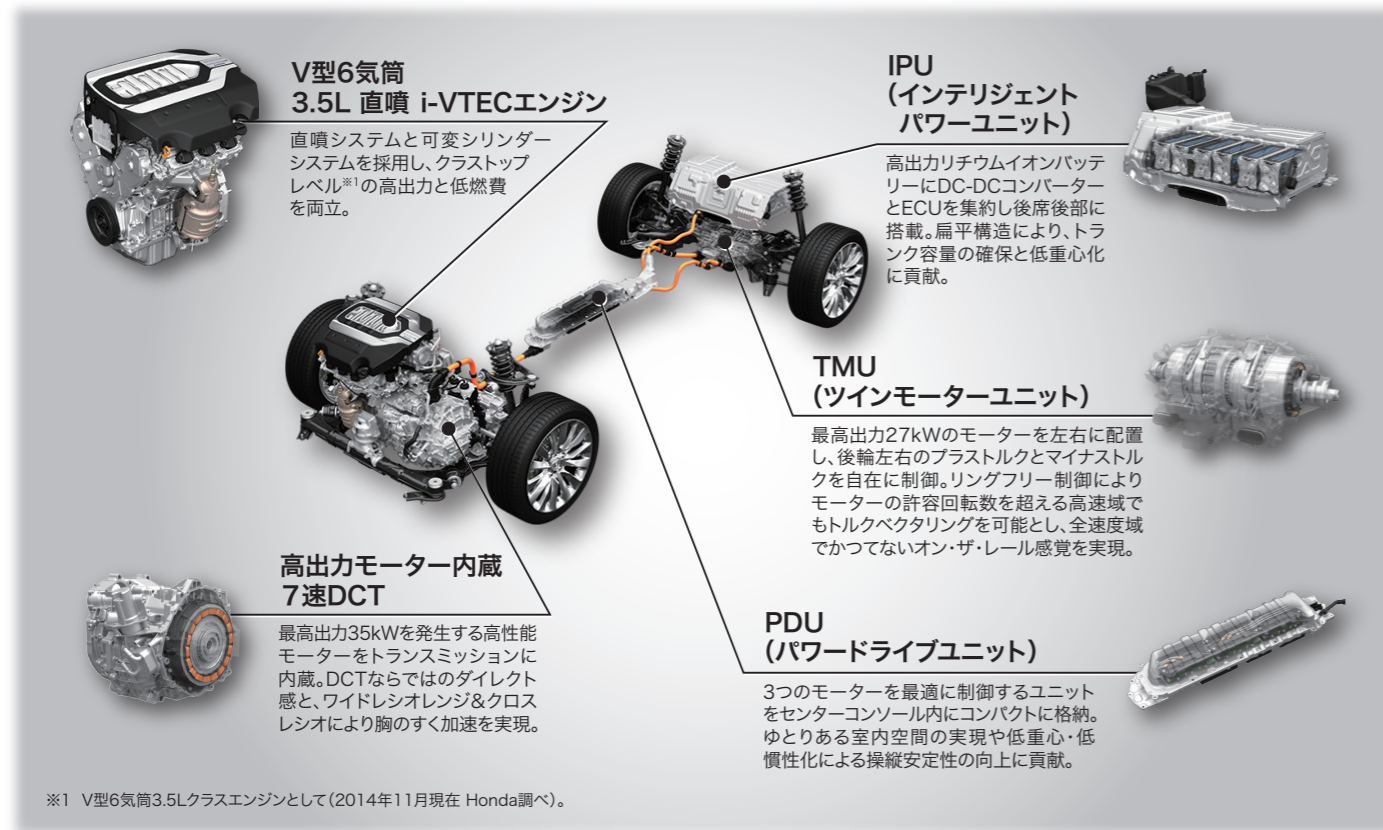
**SPORT HYBRID SH-AWD**  
Super Handling All-Wheel Drive

「SPORT HYBRID SH-AWD」は、車体前部に搭載したV型6気筒 3.5L 直噴 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）、そして、車体後部に備えたTMU（ツインモーターユニット）により四輪の駆動力を制御します。TMUは、プラスのトルク（駆動力）のみならずマイナスのトルク（減速力）をも左右それぞれで自在に制御し、従来SH-AWDにおいて旋回加速時に発揮されていた高い旋回性能を旋回減速時にまで拡大。かつてないオン・ザ・レール感覚をもたらす画期的なトルクベクタリングを実現しました。エンジンと3つのモーターが発生するシステム最高出力は281kW（382PS）に上り、V型8気筒エンジン車を超える力強い加速性能を実現すると同時に、可変シリンダーシステムの採用や高効率なエネルギー回生により、直列4気筒エンジン車同等の燃費性能を達成しています。



システム構成

SPORT HYBRID SH-AWD システム構成図



トルクベクタリング

TMUの2つのモーターは、エンジントルクや前輪駆動力に依存せず、独立して駆動力を制御することができます。また、減速回生時のモーター抵抗を制御することで、減速時のトルクベクタリングをも実現。さらに、外輪はプラスのトルク、内輪はマイナスのトルクとし、従来SH-AWD以上に大きな内向きのヨーモーメントを発生させることも可能です。これらにより、ブレーキングしながらのターンインからコーナー出口の立ち上がりまで理想的なライントレース性を実現します。

トルクベクタリング イメージ図



トルクベクタリング イメージムービー



従来SH-AWD

エンジントルクを、プロペラシャフトを介して後輪に配分し、さらに左右で可変。エンジンのプラストルクのみを動力源とするため、旋回加速時にのみトルクベクタリングが可能。

旋回加速時



システム性能

- システム最高出力※2
- 281 kW[382PS]**
- JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)
- 16.8 km/L**

※2 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。

**SPORT HYBRID SH-AWD** : システムオペレーション  
*Super Handling All-Wheel Drive*

走行モードと駆動方式

「SPORT HYBRID SH-AWD」は、2つのモーターによる「EVドライブ」、モーターとエンジン両方の駆動力を使う「ハイブリッドドライブ」、エンジンのみの「エンジンドライブ」という3つの走行モードを持ち、なおかつ、前輪駆動、後輪駆動、四輪駆動を自在に使い分けます。

ドライバーの要求と走行状況に応じて、最もエネルギー効率のよい走行モードと最適な駆動方式を自動的に選択し、優れた燃費性能とあらゆるシーンでの高い操縦安定性を実現します。

km/h 100 ↑ 車速 ↓ 0								
	<b>停車</b> アイドリングストップ	<b>発進・加速</b> EVドライブモード 後輪駆動	<b>緩加速</b> エンジンドライブモード 前輪駆動	<b>低・中速クルーズ</b> EVドライブモード 後輪駆動	<b>力強い加速</b> ハイブリッドドライブモード 四輪駆動	<b>高速クルーズ</b> エンジンドライブモード 前輪駆動	<b>減速</b> EVドライブモード 四輪回生	<b>AWD制御</b> ハイブリッドドライブモード 四輪駆動
	エンジンを停止※1。 エアコン等は作動 します。	エンジンを停止させたまま、 TMUによる後輪駆動で 静かになめらかに発進・ 加速します※2。	低車速でのおだやかな加速 ではエンジンを効率のよい 領域で運転し、エンジンド ライブモードで前輪駆動 します。 フロントモーターはジェネ レーターとして機能し、エン ジンの余剰トルクで発電。 無駄のない走行充電を行 います。	市街地などでの低・中速 クルーズ時は、蓄えた電力 を活用しTMUで後輪駆動 します※2。	エンジンによる前輪駆動 と、TMUによる後輪駆動 の両方を用いるハイブ リッドドライブモードの 四輪駆動で力強く加速し ます。	高速クルーズでは、エンジ ンを効率のよい領域で運転 できるため、エンジンドラ イブモードで前輪駆動し ます。	3つのモーターをジェネ レーターとして活用し、前 後輪すべての減速エネル ギーを電力として回生し ます。さらに、電動サーボ ブレーキシステムのきめ 細やかな制御により、電力 回生量を最大化します。	雪道などのすべりやすい 路面や急な登り坂では、 ハイブリッドドライブモー ドの四輪駆動に遷移し、 優れた操縦安定性と走破 性を実現します。

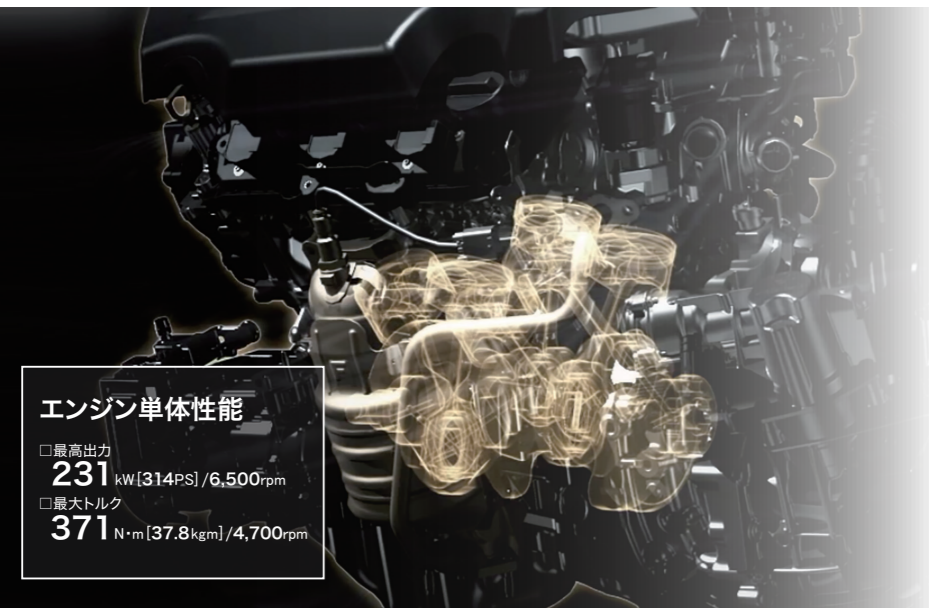
※1 バッテリー充電状況によってはエンジンを始動させます。 ※2 バッテリー充電状況や走行状況によってはハイブリッドドライブモードやエンジンドライブモードで走行します。



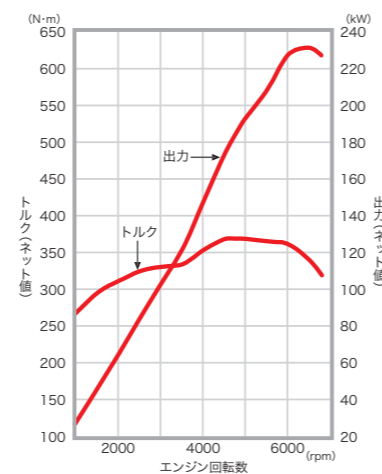
# SPORT HYBRID SH-AWD : V型6気筒 3.5L 直噴 i-VTECエンジン

Super Handling All-Wheel Drive

操る喜びには爽快な吹け上がりとりニアな加速感が不可欠との考えから自然吸気エンジンを選択。低回転域と高回転域でバルブタイミングを切り換えるだけでなく、V型6気筒のうち片側バンク3気筒を休止させるVCM(可変シリンダーシステム)を備えた3ステージVTECを新たに開発し、さらに直噴技術を組み合わせました。これらに加え、吸排気効率の向上やフリクションの低減を徹底することで、従来エンジンに対し排気量を縮小しながらも高出力化を達成。同時に優れたクルーズ燃費を両立させました。



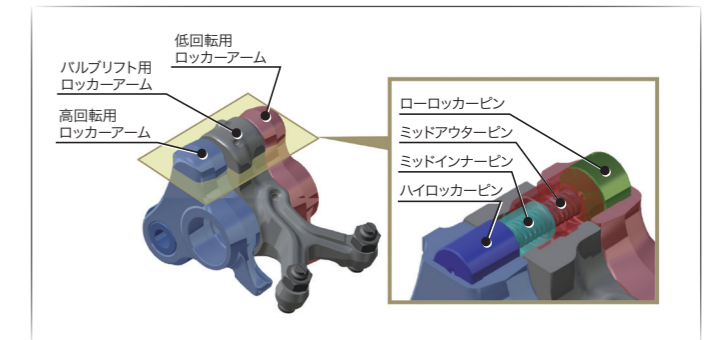
■エンジン性能曲線図



## 3ステージVTEC機構

低回転・高回転・気筒休止という3段階のバルブ制御を行うために、ダブルシンクロピンによる高度なVTEC機構を新たに開発。リアバンクの吸気バルブ駆動に採用しました。ダブルシンクロピンは3つのロッカーアームを貫通するように内蔵されており、3分割されたアウターピンと、その内側のひとまわり小さなインナーピンによって構成されています。それぞれのピンを油圧によって移動させることでロッカーアームの連結と解除を行い、走行状況に応じた最適なバルブ駆動を実現します。

■3ステージVTEC構造図(リアバンク吸気バルブ駆動)



### ●低中速走行時

ミッドアウターピンが低回転用ロッカーアームとバルブリフト用ロッカーアームを連結し、低回転用カムのプロフィールでバルブを駆動。

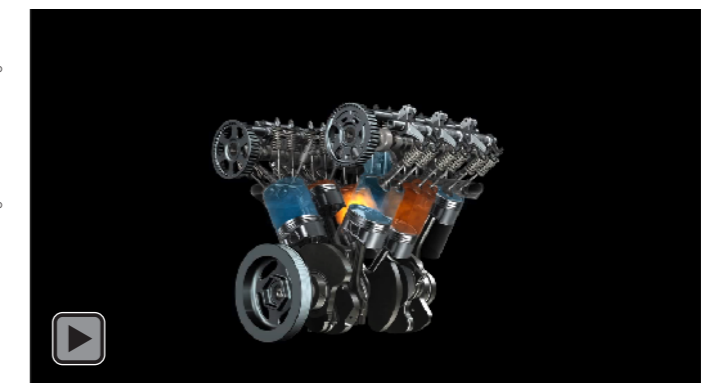
### ●高速走行時

ハイロッカーピンが高回転用ロッカーアームとバルブリフト用ロッカーアームを連結し、高回転用カムのプロフィールでバルブを駆動。

### ●クルーズ時(気筒休止)

ロッカーアームの連結をすべて解除します。カムの力がバルブリフト用ロッカーアームに伝わらなくなるため、バルブはゼロリフトで休止。

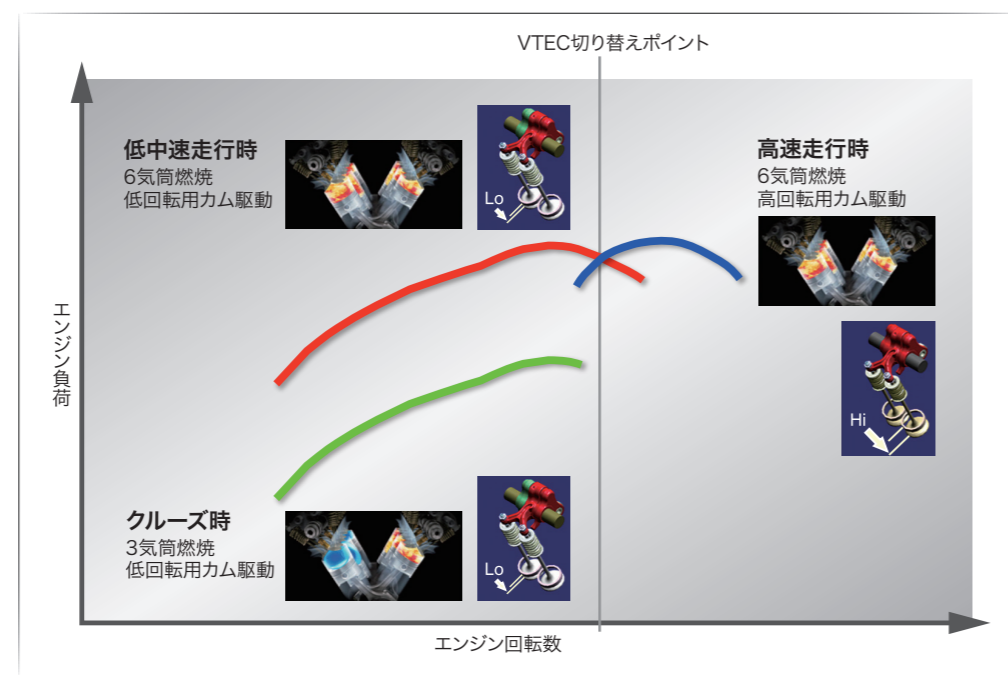
■バルブ制御イメージムービー



## 3ステージVTEC

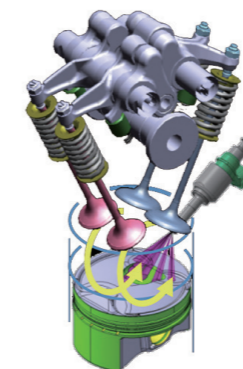
発進・加速時や登坂時など低速ながら高い出力が必要な場合には、6気筒すべてを作動させて低回転用カムによってバルブを駆動し動力性能を確保します。高速での追い越し時など、より高い出力が求められる場合には高回転用カムに切り替え、力強く伸びのある加速を提供します。クルーズ時など比較的低い出力で走行できる場合には、リアバンクを休止させて3気筒で走行。優れたクルーズ燃費を実現します。

■バルブ制御イメージ図



## 直噴システム

燃料をシリンダー内に直接噴射することで燃焼効率を高める筒内直接噴射技術を採用しました。高圧のマルチホールインジェクターによって燃料を微粒化するとともに、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。

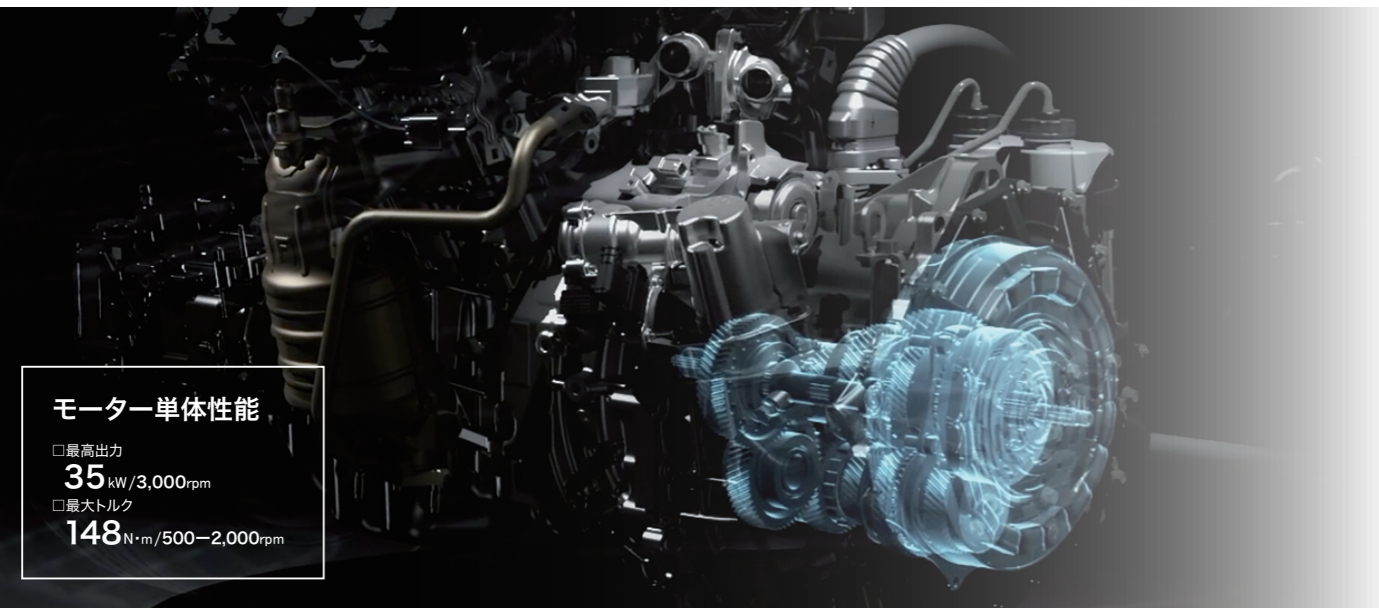


## フリクション低減

シリンダーブロックのウォータージャケット内にクーリングコントロールスパーサーを施し、冷却水の流れを最適化することで熱膨張によるシリンダーやピストンのゆがみを最小化。さらに、シリンダー内壁をなめらかに仕上げるプラトーホーニングや、異なる金属を蒸着させたイオンプレートピストンリングなどにより、エンジンの摩擦抵抗を大幅に低減しました。また、エンジンの熱を利用してオイルを暖めるオイルウォーマーを採用し、コールドスタート時にオイルを早期に低粘度化するなど、フリクションを徹底的に低減しています。

# SPORT HYBRID SH-AWD : 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が特長のDCTに、最高出力35kWのモーターを内蔵して搭載。7速多段ミッションを生かしたワイドレシオレンジ&クロスレシオが、小気味よく伸びのある変速フィールを生み出します。さらに、湿式デュアルクラッチと4スプリング・デュアルマス・フライホイールの採用により、振動の少ないなめらかなトルク伝達を実現。軽やかで高品位なドライブフィールをもたらしました。



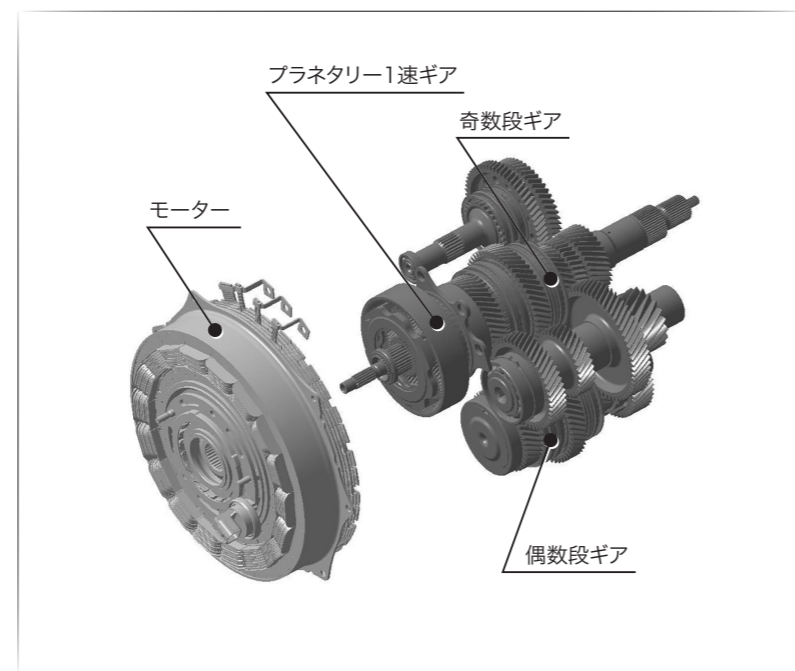
**モーター単体性能**

- 最高出力 **35** kW/3,000rpm
- 最大トルク **148** N・m/500-2,000rpm

## 構造

奇数段軸と偶数段軸を平行に配置した2軸構成とし、エンジン側にデュアルクラッチ、対極にモーターを内蔵。さらに、1速ギアをプラネタリー式としモーター中央スペースに配置することで、コンパクトな多段トランスミッションを実現しました。デュアルクラッチは、クラッチを交互に接続することで駆動力を途切れなく伝達。また、モーターとエンジンの接続と切り離しを緻密に行い、高効率な走行充電や減速回生を実現します。

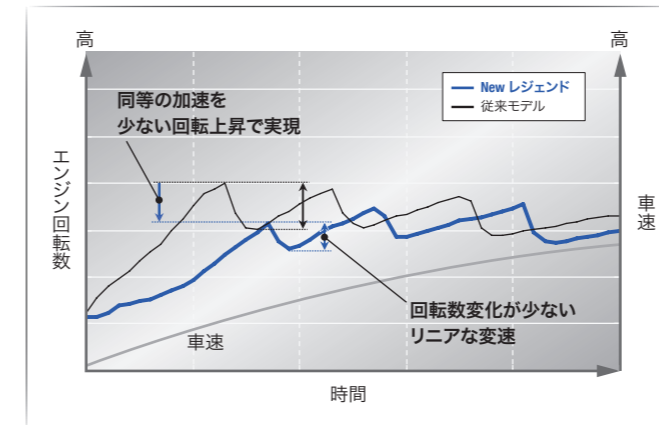
■構造図



## ワイドレシオレンジ&クロスレシオ

7速多段ミッションの特性を生かし、従来6ATに対しレシオレンジを17%ワイド化。同時に、ギア段の変速比が近接するクロスレシオとすることで、低速から高速まで続く息の長い加速と変速時のエンジン回転数変化が少ないリニアな変速フィールを獲得しています。

■変速イメージ図



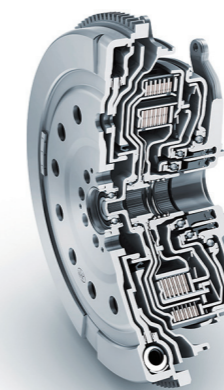
## 4スプリング・デュアルマス・フライホイール

回転慣性によってエンジンのトルク変動を低減するデュアルマス・フライホイールは、内部のトーションダンパー(スプリング)によって効果的に振動を吸収します。「SPORT HYBRID SH-AWD」では、振動吸収性に優れた4スプリングタイプのデュアルマス・フライホイールを採用しエンジン振動を低減。静粛性の向上に貢献しています。



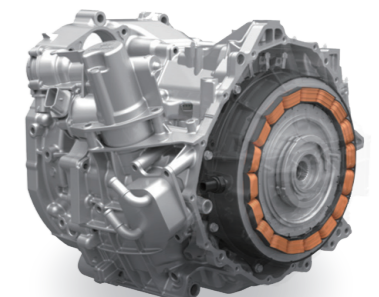
## 湿式デュアルクラッチ

デュアルクラッチは、オイル潤滑によって摩擦熱を短時間に冷却する湿式としました。これにより、大トルクに対応するとともに、温度変化による摩擦特性の変化を抑制。さらに、摩擦特性を監視し補正する学習機能によって、安定した性能を発揮します。



## DCT内蔵高出力モーター

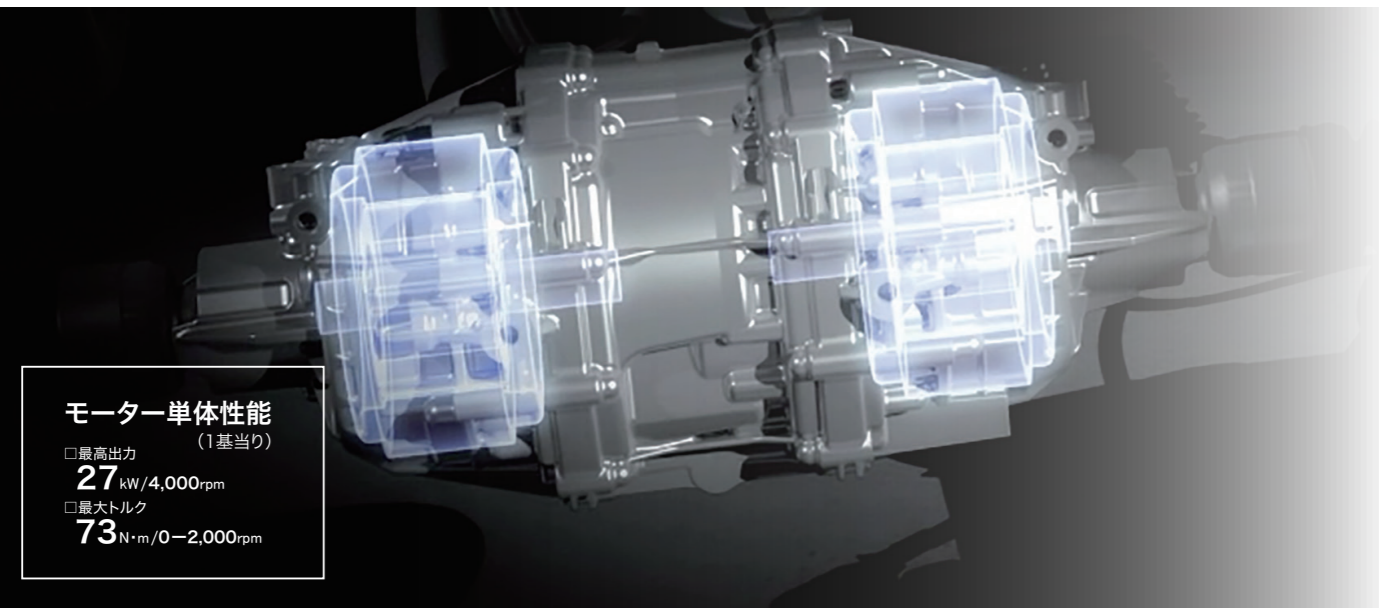
軽量コンパクトでありながらも、トランスミッションオイルを活用した効率的なクーリングシステムなどにより、35kWの高出力を安定的に発揮。エンジンやTMUとのバランスを考慮してトルク重視型の特性とし、効果的なモーターアシストや効率的な減速回生を実現しています。



# SPORT HYBRID SH-AWD : TMU (ツインモーターユニット)

Super Handling All-Wheel Drive

New レジェンドが誇るドライバーとクルマの一体感、そして、かつてないオン・ザ・レール感覚。その中核を担うのが車体後部に搭載したTMUです。2つの独立したモーターで左右後輪のトルクを自在に制御し、ドライバーの操作や車速、路面状態などに応じた最適なヨーモーメントを発生。イメージした走行ラインを正確にトレースするような爽快な走りをもたらします。



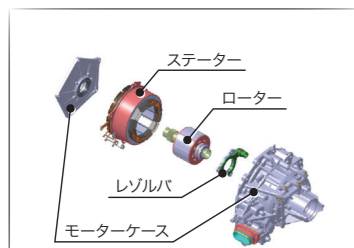
**モーター単体性能**  
(1基当り)

- 最高出力 **27** kW/4,000rpm
- 最大トルク **73** N・m/0-2,000rpm

## システム構成

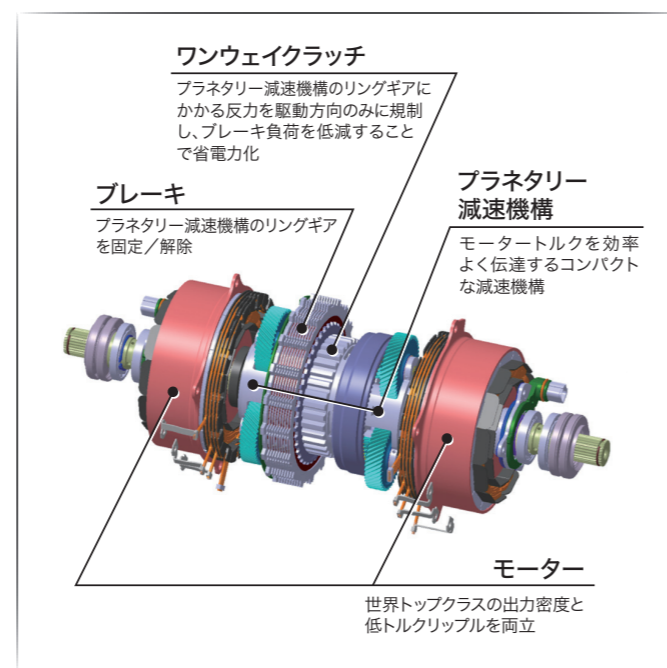
世界トップクラスの高密度・高性能モーターを左右に配置し、プラスのトルク（駆動力）のみならずマイナスのトルク（減速力）をも自在に制御します。モータートルクを効率よく伝達するために、ダブルピニオンギアによるプラネタリー減速機構を新たに開発。さらに、減速機構のリングギアを固定／解除することで、低速から高速まであらゆる速度域でのトルクベクタリングを実現しました。また、リアサブフレーム内にコンパクトに搭載することで、高い運動性能とゆとりある室内の実現に貢献しています。

### ■モーター構造図(左側)



新開発モーターはコンパクトサイズとしながら、高性能マグネット、高効率電磁鋼板の採用などにより、高出力・大トルクを実現。回転時のトルク変動（トルクリップル）を大幅に低減し、EVドライブ時の静粛性も高めました。

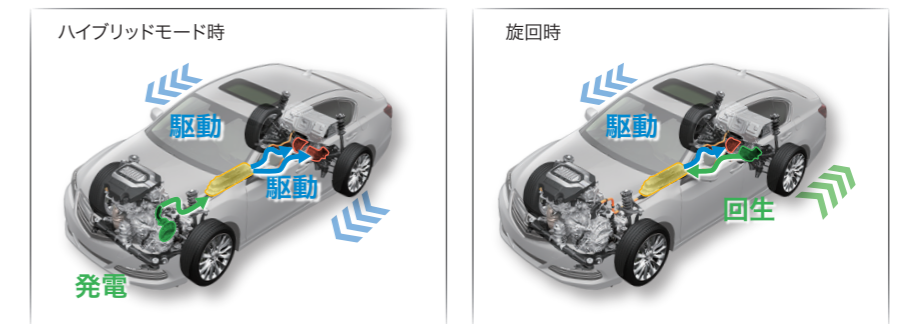
### ■システム構成図



## 電力フロー

知能的な電力マネジメントにより、バッテリー残量に依存しないトルクベクタリングを実現しました。ハイブリッドモード（四輪駆動）時は、フロントモーターがエンジン動力で発電した電力でTMUを駆動。旋回時は、内輪をマイナストルクに制御することで、内向きのヨーモーメントを発生させながら減速エネルギーを電力回生し、外輪の駆動に生かします。すなわち、旋回に必要な電力の一部を自ら生み出します。

### ■電力フローイメージ図



## プラネタリー減速機構 (ダブルピニオンタイプ)

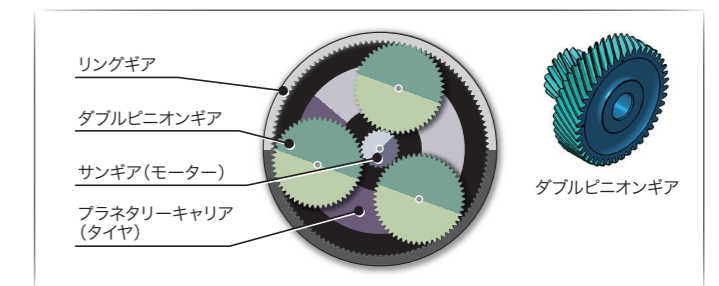
10,000回転を超えるモーターのトルクを効率よく伝達するため、プラネタリーギアによるコンパクトな減速機構を開発しました。減速機構は、モーターシャフトに直結されたサンギア、サンギアと噛み合う3つの

ダブルピニオンギア、ダブルピニオンギアを支持するプラネタリーキャリア、そして、外側のリングギアで構成されており、モーター回転を約10分の1に減速させると同時に、トルクを約10倍に増幅してタイヤを駆動します。

### 【トルク伝達の仕組み】

- ①サンギア（モーター）が回転。
- ②サンギアがダブルピニオンギアを回転。
- ③リングギアが固定されているためダブルピニオンギアがプラネタリーキャリアを回転。
- ④プラネタリーキャリアがアックスルシャフトとドライブシャフトを介してタイヤを駆動。

### ■プラネタリー減速機構構造図



## リングフリー制御による高速域でのトルクベクタリング

TMUは、リングギアをブレーキで固定することでモータートルクを効率よくドライブシャフトに伝達します。しかし、この状態ではモーターの回転数とタイヤの回転数が比例関係にあるため、高速域ではモーターが許容回転数を超過してしまう恐れがあります。そこで、ブレーキを解除してリングギアをフリーな状態（回転可能な状態）とし、タイヤの回転の影響を受けずに自転させることでモーターを保護します。旋回時は、内輪にマイナストルク、外輪に同量のプラストルクを与えることでトルクベクタリングを実現します。

### ■リング固定制御



### ■リングフリー制御



**SPORT HYBRID SH-AWD** : SPORTモード / リアクティブフォースペダル  
Super Handling All-Wheel Drive



**SPORTモード**

独創のトルクベクタリングがもたらすオン・ザ・レール感覚を堪能していただくために、SPORTモードを用意しました。パワーユニットはレスポンス優先の制御を行い、シフトスケジュールもスポーティーな制御マップに移行。ステアリングやブレーキの特性も最適化し、走りを楽しめるセッティングとしました。



**エンジン制御**

つねに全気筒燃焼とし、アイドリングストップも停止。レスポンス優先の力強い走りを実現します。

**モーター制御**

モーターアシストを積極的にを行い、ドライバーのアクセル操作に対して瞬時に強力な加速を提供します。次のモーターアシストに備え、走行充電も積極的に行います。TMUは、より積極的なトルクベクタリングを行い、操舵した瞬間から鋭く切れ込む俊敏な回頭性を実現します。

**変速制御**

DCTの制御マップを、高回転域を積極的に使うスポーティーなマップに切り替え、胸のすく加速を提供します。また、SPORTモードオフ時はEV発進であるため1速ギアを用いませんが、SPORTモードオン時はアクセル開度に応じて1速ギアを活用し、発進直後から圧倒的な加速力を発揮します。

**ダウンシフトブリップ**

ダウンシフト時に自動的にブリッピングを行います。ダウンシフト後のギア段に最適なエンジン回転数となるよう、ダウンシフトと同時にアクセルを開けて回転数を高め、スムーズで力強い加速をもたらします。高度な運転技術を自動化しました。

**アクティブサウンドコントロール**

「加速サウンド調整機能」を活用し、ダウンシフトブリップに合わせてエンジン音を強調してスピーカーから送出。高揚感を高めます。

**電動サーボブレーキシステム**

レスポンスを早めることで効きはじめのダイレクト感を高めるとともに、ペダル反力を大きく制御。ブレーキコントロールの醍醐味を楽しめる設定としました。

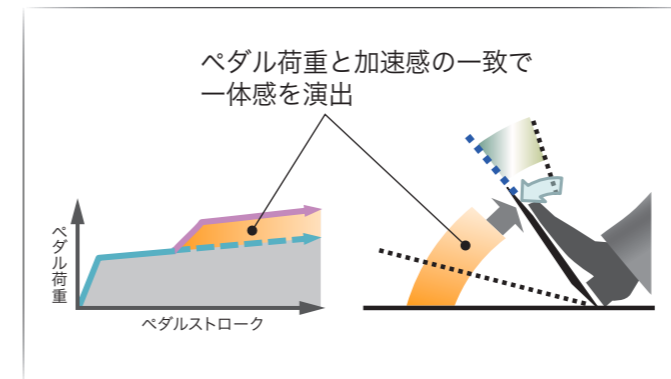
**リアクティブフォースペダル**

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、触覚と視覚でアクセル操作を支援するリアクティブフォースペダルをNew レジェンドに最適化して採用しました。

**加速インフォメーション**

高速道路での追い越しなどで、ドライバーがアクセルペダルを踏み込んだ際、加速に転じるポイントでペダルを“やや重く”制御します。加速ポイントを体感的に知らせることで、ペダル操作と加速Gの立ち上がりの一体感を高め、操る楽しさを演出します。また、高速クルーズなど加速を意図しない運転では、無意識の踏みすぎを抑制し実用燃費の向上に寄与します。

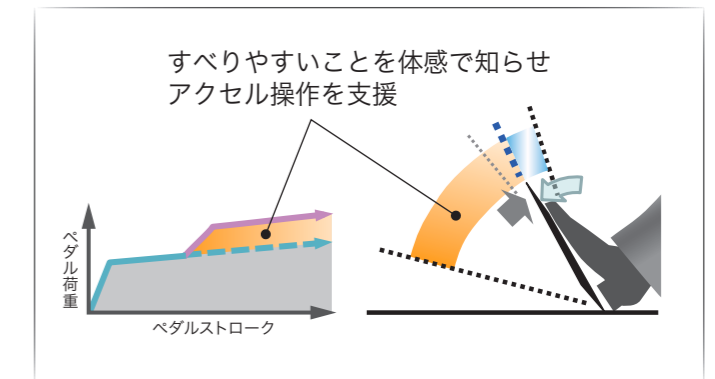
**加速インフォメーションイメージ図**



**雪道などでのアクセル操作を支援**

雪道などのすべ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。刻々と変わる路面状況に対応するため、グリップ領域を監視・学習し、つねに最適な制御をおこないます。

**アクセル操作支援イメージ図**



**Honda SENSINGとの協調**

衝突軽減ブレーキ(CMBS)や誤発進抑制機能が作動した場合、足裏を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。

# ボディ

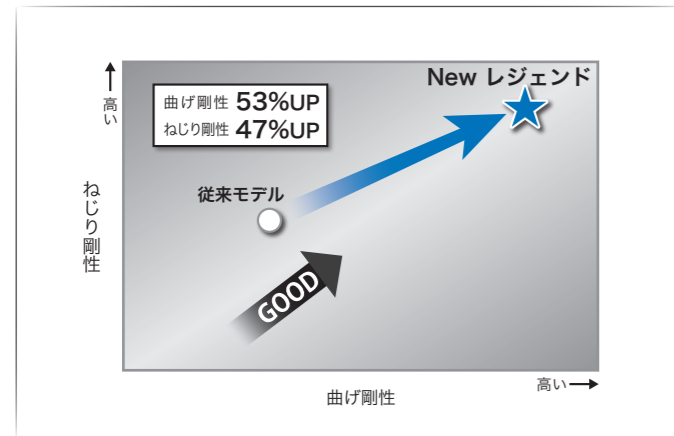
運動性能や走行安定性、乗り心地など、ダイナミック性能のすべてはボディによって支えられます。「SPORT HYBRID SH-AWD」の卓越した走りや品のある乗り心地を高い次元で両立させるために、ボディには、あらゆる走行シーンで動じることのない堅牢さと、サスペンションに狙い通りの性能を発揮させる高い支持剛性を求めました。同時に、軽量化や空気抵抗の低減を徹底し、燃費性能や走行安定性を究極まで追求。高速で段差を乗り越えても、コーナーを鋭く旋回しても、高い安心感のもとで走りを楽しめる高性能ボディを完成させました。

## 高剛性化

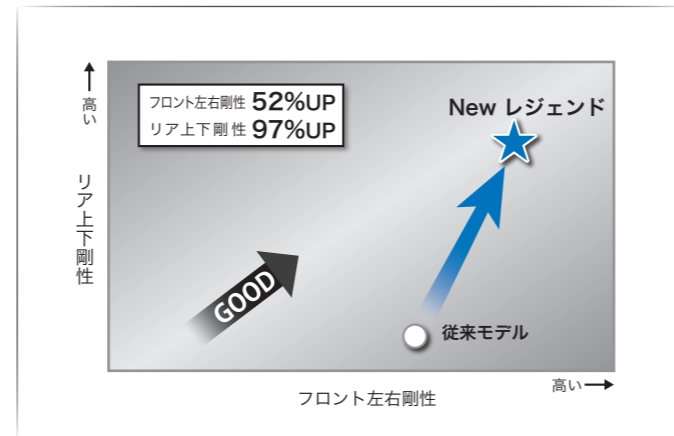
静止状態で車体全体の変位を評価する静剛性においては、従来モデルに対し、曲げ剛性を53%、ねじり剛性を47%向上。走行中の入力を想定した動剛性では、フロント左右剛性を52%、リア

上下剛性では97%という大幅な向上を達成しました。これらにより、高い安心感と同時に、優れた操舵応答性とリニアリティーを実現しています。

■静剛性比較グラフ



■動剛性比較グラフ

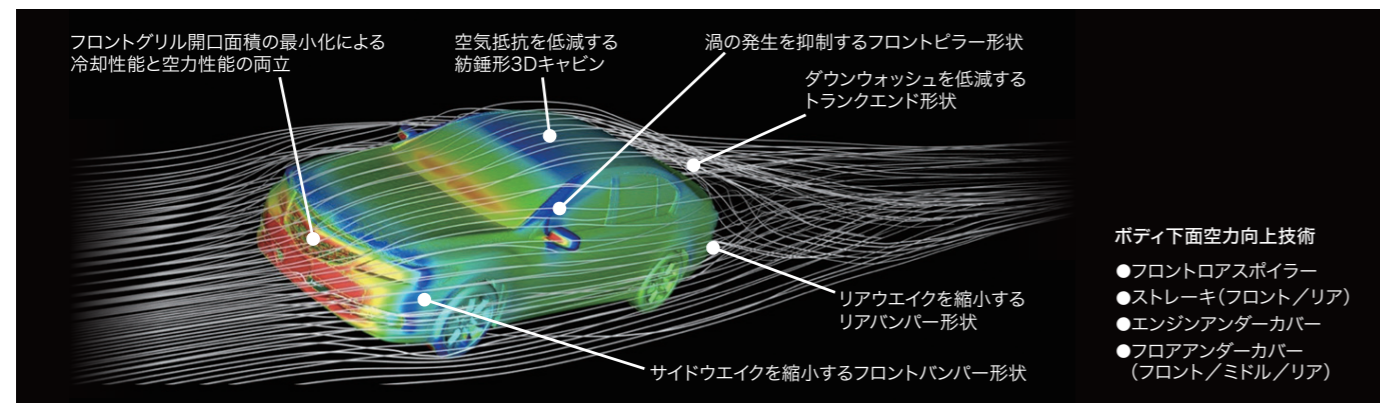


## 空力

800回を超える風洞実験と細部にわたる空力処理によって、燃費を悪化させる空気抵抗(CD値)を大幅に低減。ボディを浮き上がらせようとする力(CL値)も低減し、さらに、前後のリフトバランスを最適化

しました。燃費性能だけでなく高速走行時の安定性向上にも大きく貢献しています。

■主な空力向上技術イメージ図

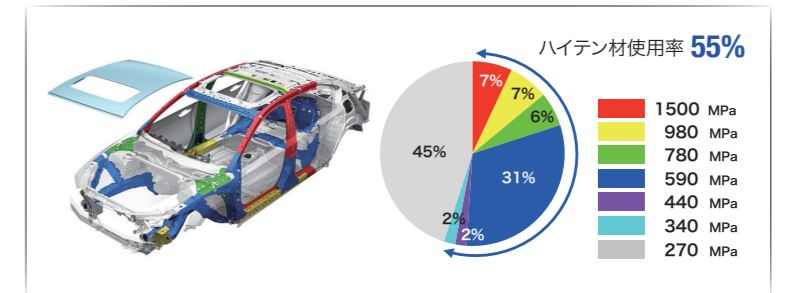


## 軽量化

### 高張力鋼板の適用拡大

運動性能や燃費性能の向上をめざして軽量化を徹底しました。軽量で強度の高い高張力鋼板(ハイテン材)の適用率を従来モデルの50%から55%に拡大したうえで、キャビンまわりを中心に980MPa級以上の超高張力鋼板を新たに採用しています。

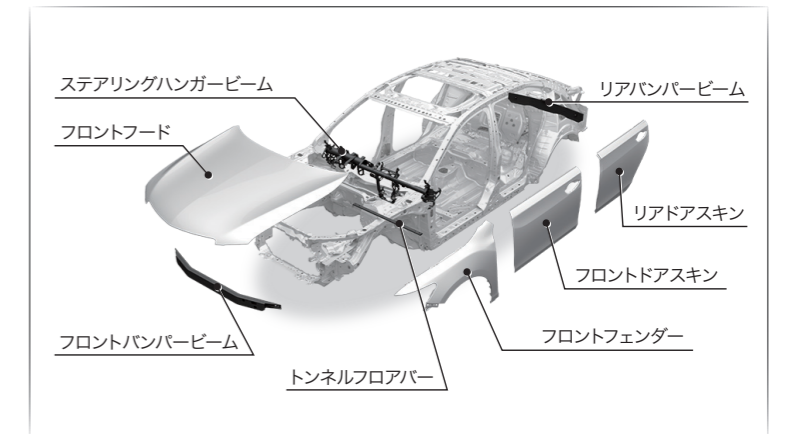
■高張力鋼板適用箇所と使用率グラフ



### アルミ部材の適用拡大

Hondaが開発したスチールとアルミの結合技術を採用し、全ドアスキンをアルミ化(異種金属結合ドアパネル)。従来モデルに対し、ドア部分のみで一台当たり約11kgの軽量化を達成しました。さらに、フロントフード、フロントフェンダーなど多くの部品にアルミを用いることで、これらをすべてスチール製とした場合に比べ約35kgの軽量化を実現し、燃費や動力性能、操縦安定性の向上に貢献しています。

■アルミ材適用箇所

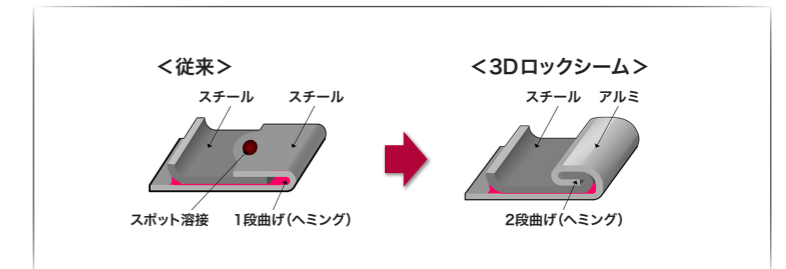


### 【異種金属結合ドアパネル】

スチールとアルミを結合するには、異材を結合する技術だけでなく、さび(電食)や膨張率の違いによる熱変形を防止する技術を同時に確立する必要があります。Hondaは、3つの技術によって課題をクリアし、スチール製ドアパネルとアルミ製スキンの結合を実現しました。

- 異材結合技術: スチールパネルとアルミパネルを重ね合わせて2段階に曲げる(ヘミングする)「3Dロックシーム」構造を採用
- 電食防止技術: インナーパネルに高防食性鋼板を適用するとともに、接着剤を確実に充填可能な形状に変更
- 熱変形抑制技術: 低弾性接着剤の適用と3Dロックシームの位置を最適化

■3Dロックシームイメージ図



# シャシー：サスペンション／ステアリング

操る喜びは安心のうえに築かれる。そうした考えのもと、ドライバーの操作には忠実に応えながらも、路面変化などの外乱には揺るがない安定性を合わせ持った、懐の深いシャシーを目標としました。人間の感覚を重視して磨き上げた技術が、「クルマがつねにコントロール下にある」という安心と信頼をドライバーにもたらし、操る喜びへと導いていきます。

## サスペンション

「SPORT HYBRID SH-AWD」のもたらすオン・ザ・レール感覚の走り、より高い次元で実現するために、フロント、リアともに専用設計しました。フロントサスペンションはダブルジョイント・ロアアーム式のダブルウィッシュボーンタイプ、リアサスペンションはマルチ

リンクタイプとし、前後とも振幅感应型ダンパーを新たに採用。そのうえで、スプリングレートやダンパー減衰力を最適化しました。前後トレッドの拡幅やサスペンション取り付け点剛性の向上とあいまって、優れた操縦安定性と上質な乗り心地を両立させています。

### ダブルジョイント式ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション

従来のA型ロアアームから2本のアームで構成するダブルジョイント・ロアアームに変更し、スプリングレートやダンパー減衰力を最適化することで応答性やステアフィールを大幅に向上させました。

スタビライザーは、軽量な中空構造を踏襲しながら大径化しロール剛性や応答性を高めました。さらに、高性能液封ブッシュの最適配置により洗練された乗り心地を両立させています。

#### 【ダブルジョイント・ロアアーム】

ダブルジョイント・ロアアームは、A型ロアアームに対し、タイヤの転舵中心であるキングピン軸の傾き(キングピン角)を大きくすることができます。これにより、直進安定性や乗り心地、操舵応答性を向上させました。

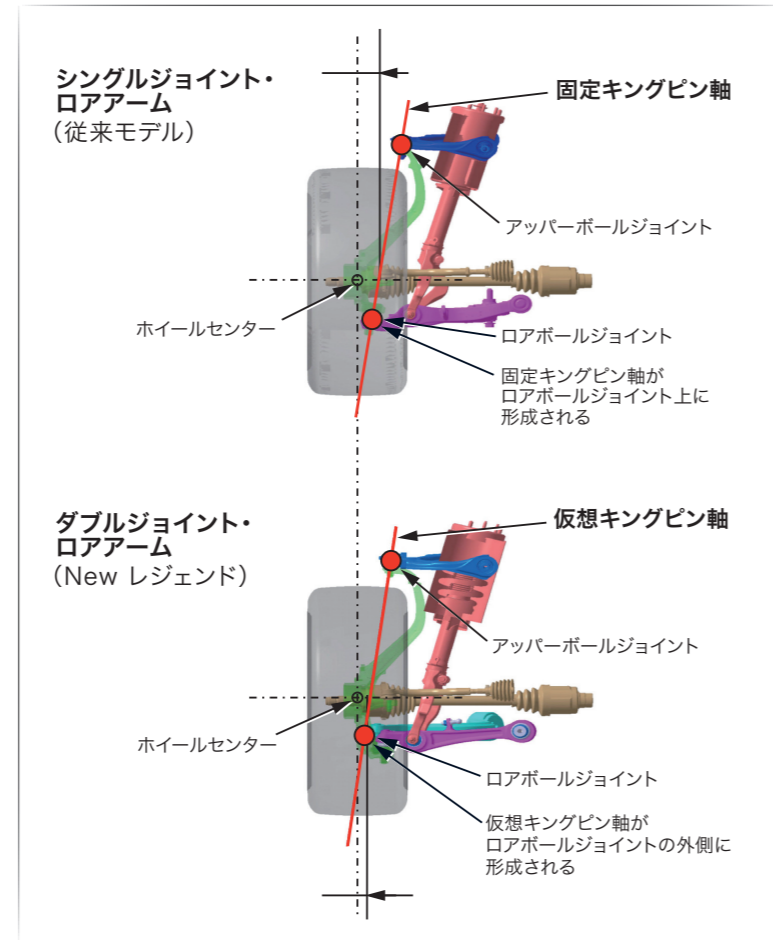
#### ●直進安定性と乗り心地の向上

キングピン角を大きくすることで、外乱入力の中心となるホイールセンターとキングピン軸のオフセット量を少なくし外乱タフネスを向上。路面の影響を受けにくく、優れた直進安定性と振動の少ないステアリングフィールを実現しました。また、ロアアームを2本に分割することでコンプライアンスブッシュの理想的配置を可能とし優れた乗り心地を実現しました。

#### ●操舵応答性とラインレス性の向上

キングピン角を大きくすることで、ステアリングを切った際にタイヤが直進方向に戻ろうとする力(セルフライニングトルク)を増加させ、しっかりした操舵感をもたらすとともに、軽快な応答性やリニアなラインレス性を実現しました。

#### ■構造比較図



### マルチリンク・リアサスペンション

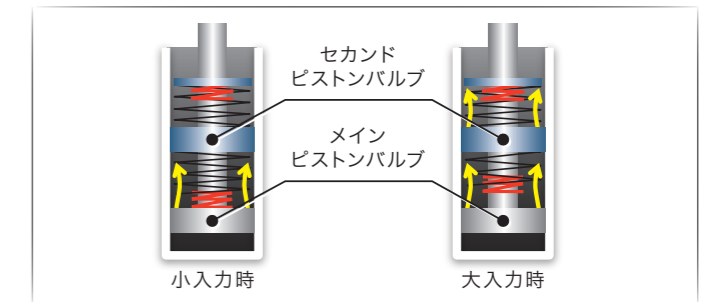
A型アッパーアーム、2本のロアアーム、コントロールアームの計4本で構成されるマルチリンク・サスペンションを採用し、高剛性ベアリングや中空大径スタビライザーによって横力タフネスを向上。トレッドの拡幅やボディ剛性の向上とあいまって、ハードなコーナ

リングでも優れた操縦安定性を発揮します。また、すべてのアームをフローティング支持された高剛性の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。路面の凹凸をしなやかにいなし快適な乗り心地を提供します。

### 振幅感应型ダンパー

メインピストンバルブに加えセカンドピストンバルブを備えており、フラットな路面でストロークが短いとき(小入力時)には、主にメインピストンバルブが作用し低い減衰力で乗り心地を確保。タイトなコーナーなどでストロークが長いとき(大入力時)には、メインピストンバルブとセカンドピストンバルブがそれぞれ作用し、高い減衰力で車両姿勢を安定化します。ピストンスピードが同じであっても、シーンに応じた最適な減衰特性によって、乗り心地と操縦安定性を高い次元で両立させることに寄与しています。

#### ■ダンパー作動イメージ図



## ステアリングシステム

軽快でリニアなステアフィールを実現するために、モーターシャフト側プーリーとコラムシャフト側プーリーの比率によって高出力化を実現する、ベルト減速機構付高出力電動パワーステアリングを新たに採用しました。また、コラムシャフトの大径化やアルミブラケットの採用などでステアリングホイールの結合剛性を高め、路面から

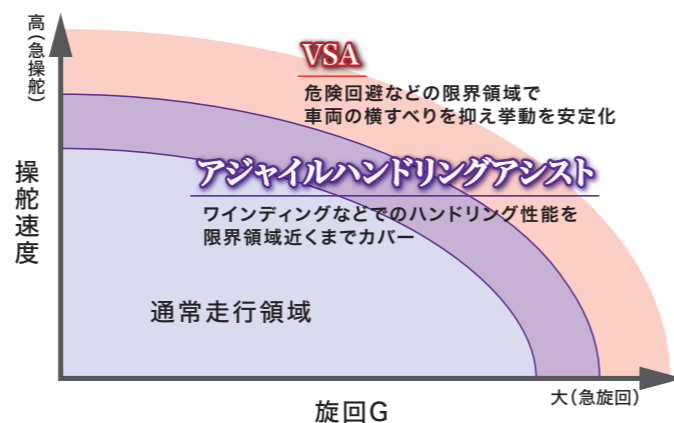
伝わる振動を大幅に低減。正確でなめらかなステアフィールを実現しています。さらに、ステアリングオンセンター付近はタイヤの切れ角が穏やかで、据え切りに近づくほどクイックで大きな切れ角が得られるVGR(可変ステアリングギアレシオ)を採用。直進時の安心感と、車庫入れ時などでの優れた取り回し性を両立させました。

# シャシー：アジャイルハンドリングアシスト／ブレーキ／タイヤ空気圧警報システム

## 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ー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新たに採用しました。車両の横すべり時など限界領域で作動する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、緊急回避時の操縦性などを高めます。

■アジャイルハンドリングアシスト概念図



### 【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。

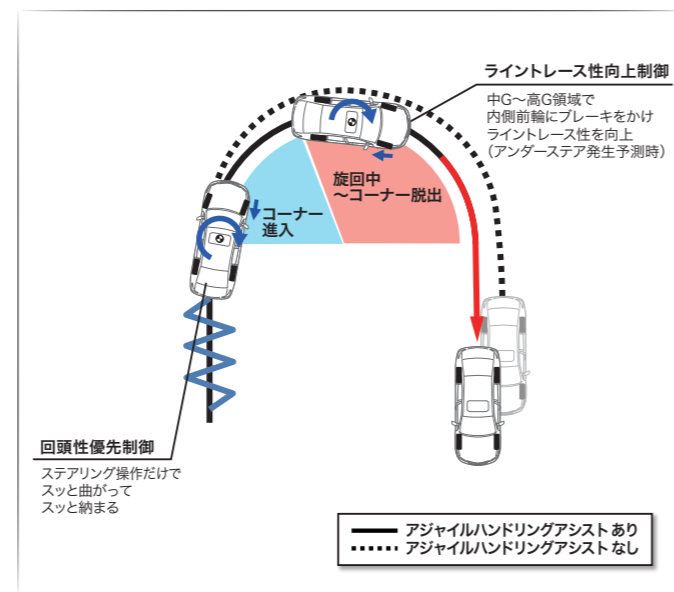
#### ●ターニン時

必要に応じて内側前輪に軽いブレーキをかけ旋回のきっかけを創出。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高く提供します。

■作動イメージ図

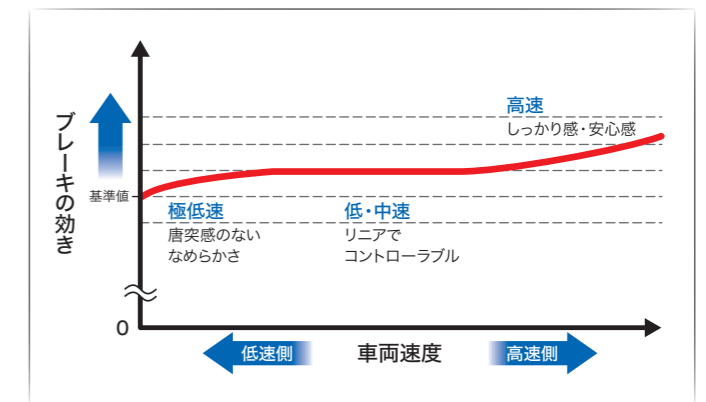


## ブレーキ

### 電動サーボブレーキシステム

減速回生時のモーター抵抗を制動力として最大限に活用し、なおかつ、ドライバーの感覚に合ったブレーキフィールをもたらす電動サーボブレーキシステムを、New レジェンドに最適化して採用しました。ドライバーが要求する制動力に対し、ECUがモーター抵抗と油圧ブレーキ制動力の比率を最適化し、減速回生量が最大となるよう制御。ブレーキシステム内のブラシレスモーターが素早く最適に油圧をコントロールし、踏みはじめから停止間際まで効率的な減速回生を行います。さらに、走行速度に応じて制動力を最適にコントロールする車速応動制御と、減速するほど効き方が強まるビルドアップ特性制御により、ドライバーの感覚に合った安心感の高いブレーキフィールを実現しています。

■車速応動制御イメージ図



### オートブレーキホールド機能

信号待ちや渋滞などで停止した際、ブレーキペダルを放しても自動的に停車状態を保持するオートブレーキホールド機能を採用しました。ブレーキペダルを踏み続けるわずらわしさがありません。アクセルペダルを踏み込むと解除します。



### 電子制御パーキングブレーキ

先進的で操作が容易な電子制御パーキングブレーキを採用しました。センターコンソールのスイッチを軽く引き上げるだけで作動、ブレーキペダルを踏みながらスイッチを押し下げると解除できます。また、アクセルペダルを踏み込むだけで自動的に解除され、信号待ちなどでスムーズに再スタートできます。



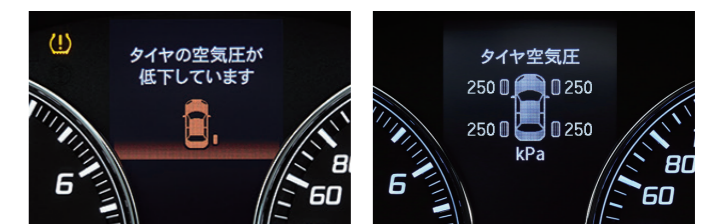
### 大径ディスク&2ポットキャリパーフロントブレーキ

制動時に大きな負荷がかかるフロントブレーキは、φ330mmの大径ディスクとしたうえで、キャリパーを2ポットとしました。1ポットと比較

してパッドとディスクの面圧をより均一にし、優れた制動力と安定したブレーキフィールをもたらします。

## タイヤ空気圧警報システム

走行安定性や燃費に影響するタイヤ空気圧の低下を検出し、マルチインフォメーション・ディスプレイで警報するタイヤ空気圧警報システムを装備しました。一定以上の空気圧低下を検出すると対象のタイヤ位置とともに警告を表示。タイヤごとの空気圧も随時確認できます。



# Hospitality

## — 仁 —

その人を慈しみ、どうすれば喜んでいただけるかを思い悩む。  
New レジェンドにとってのおもてなしとは、目には見えない仁愛のこころをカタチにすることでした。  
ドアを閉めた瞬間に訪れる静寂。あくまでも快適に整えられた室温。空間を別世界にいざなう美しい調べ。  
New レジェンドを選んくださったお客様のために、  
そして、大切な家族やゲストのために、隅々にまでこころを尽くしました。





# 静粛性

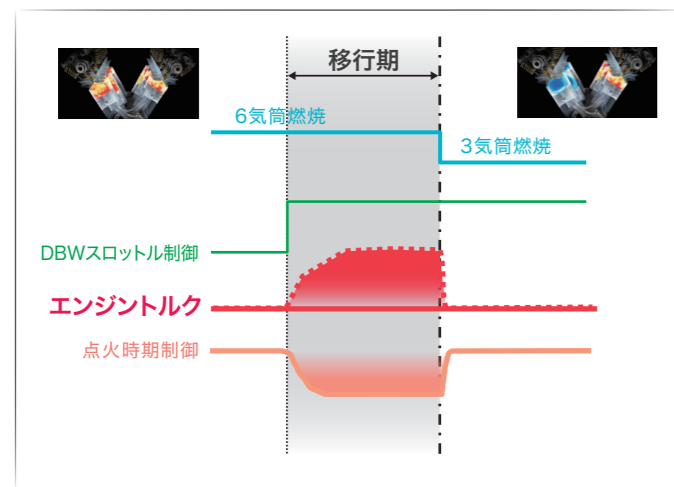
振動や騒音を発生源から抑制しました。エンジンは高精度の燃焼制御に加え、アクティブコントロールエンジンマウントを進化させて採用。モーターは磁極の切り替わりに伴うトルク変動にまで着目するなど、パワーユニット自らが発する振動を徹底して低減しました。また、タイヤ内部で発生する不快な共鳴音を抑制するノイズリデュースアルミホイールを採用。そのうえで、遮音材や吸音材を効果的に配置することで、レジェンドの名にふさわしい優れた静粛性を実現しました。

## エンジン静粛性

### 【高精度燃焼制御】

6気筒燃焼と3気筒燃焼を切り替える際、DBWがスロットルを最適に制御すると同時に点火時期を遅らせ、切り替え前後のトルクを等しくすることで燃焼気筒数の違いを感じさせない切り替えを実現しました。

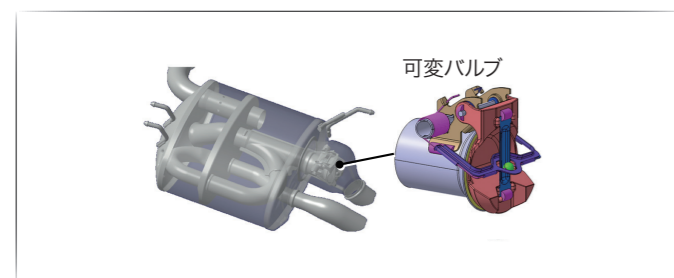
#### ■気筒休止時の燃焼制御イメージ図



### 【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ーサウンドを実現します。

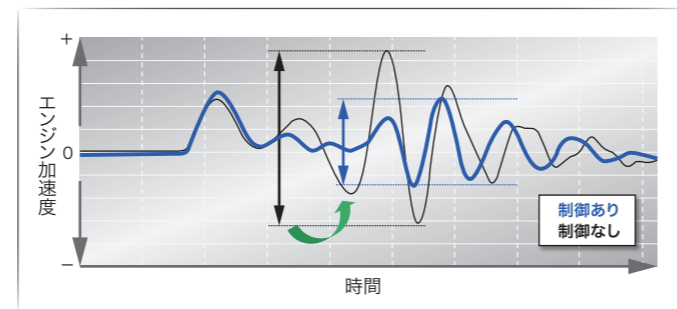
#### ■可変流量サイレンサーイメージ図



### 【アクティブコントロールエンジンマウント】

エンジン振動を推定して打ち消すように制御するアクティブコントロールエンジンマウントを採用。エンジン始動時の振動を約半分に低減しました。また、振動推定を従来のクランク回転からクランク角度にまで高精度化することで始動の瞬間から振動吸収を実現。EVドライブモードからハイブリッドドライブモードに移行する際、エンジンが始動したことを感じさせないほどの低振動を実現しています。

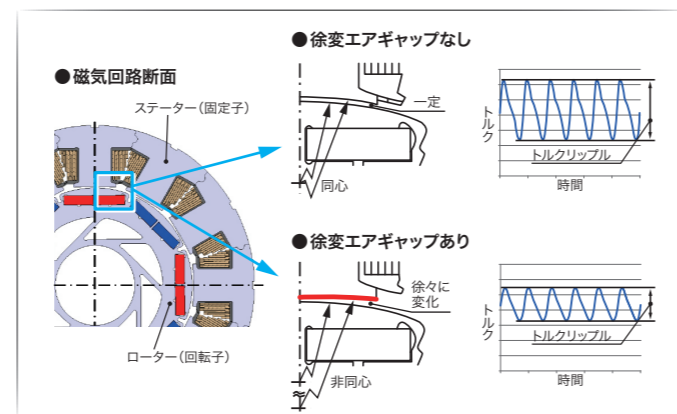
#### ■エンジン始動時振動比較グラフ



## モーター静粛性

モーターは、ステーター（固定子）のコイル部とスリット部の磁束密度の違いから、回転時にトルクリップル（トルク変動）が生じノイズの原因となります。ステーター内周とローター外周の空間を徐々に広げた徐変エアギャップをリアモーターに採用することで、トルクリップルを半分以下に低減。EVドライブ時の静粛性を高めました。

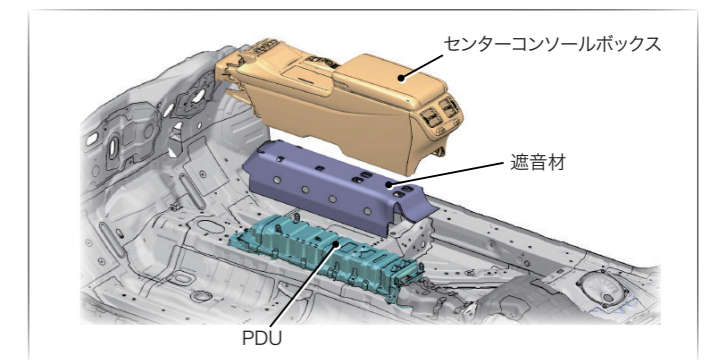
#### ■トルクリップル比較グラフ（リアモーター）



## PDU/IPU静粛性

センターコンソールに内蔵するPDUを水冷式とし、空冷式では不可避な吸・排気音を解消しました。また、制振性に優れた低扁平率コンデンサーを採用し、さらに、制振プレートと密閉構造により存在を感じさせない静粛性を実現しています。後席後部に搭載するIPUは、冷却用の吸気口を乗員の耳から遠いシート下部に設置するとともに、ファン駆動に車速連動冷却制御を採用しノイズを低く抑えました。

#### ■PDU構造図



## タイヤ静粛性（ノイズリデュースアルミホイール）

中空構造のレブネーター（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、荒い路面を走行する際にタイヤ内部で発生する不快な共鳴音を、共鳴吸収効果によって抑制します。

#### ■ノイズリデュースアルミホイール ■レブネーター断面図



## ボディ静粛性

遮音材・吸音材を最適配置したうえ、フロントウィンドウと全ドアウィンドウに遮音機能付ガラスを採用。ロードノイズやウィンドノイズを大幅に低減しました。また、ドアを閉めた際の残響音も抑制し、乗り込み時の静粛性を高めています。

## アクティブサウンドコントロール

音響制御技術アクティブサウンドコントロールの「こもり音低減機能」により静粛性を高めました。エンジン回転数と室内前後に配置したマイクロホンへの入力から打ち消すべき周波数を特定。オーディオスピーカーから逆位相の打ち消し音を出力します。

# KRELL オーディオシステム

最上の空間に最高の時間をもたらすために、オーディオの開発パートナーに米国KRELL(クレル)社を選定。世界最高峰のホームオーディオメーカーとして知られる同社の技術とノウハウを車体設計段階から導入することで、楽器をつま弾く指先まで目に浮かぶような究極のリアリズムを追求しました。圧倒的なダイナミックレンジを誇るパワーアンプは、0.01dB単位で綿密にイコライジングされた音源をクリアに増幅。いずれも世界初\*となるザイロン®コーンスピーカーやマグネシウム稜線ドームツイーターなど、14スピーカーを室内空間に合わせて最適に配置したサラウンドシステムにより、すべての席に臨場感あふれるサウンドを運びます。

※ 2014年11月現在。Honda調べ。



## ディスクリートパワーアンプ

DC-DCコンバーターを内蔵し、内部回路の電圧を昇圧することで、大音量でもひずみのない増幅を可能としました。パワートランジスターには、KRELL社がホームオーディオに搭載する音楽専用リニア高速出力素子LAPT(リニア・アプリケーション・パワー・トランジスター)

を採用し、高解像度・高分解能の音楽再生を実現。ディスクリート構成の利点を生かし、膨大な聴感チューニングによって高音質部品を一つひとつ選び抜くことで、繊細でぬくもりのあるナチュラルサウンドを創出しました。

## FIXイコライジング

多様化する音楽ソースそれぞれを最適な周波数特性で再現するために、多モードのFIXイコライザーを搭載。ラジオ、CD、DVD、圧縮音源など、ソースを自動的に判別し最適なモードで再生します。

各モードは音響エンジニアによって、0.01dB単位で綿密にチューニング。iPod®やスマートフォンの圧縮音源もダイナミックで表情豊かなサウンドに生まれ変わります。

## クロスオーバーネットワークユニット

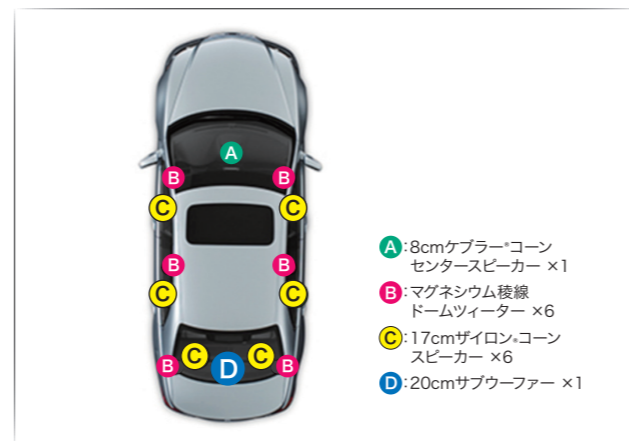
ザイロン®とマグネシウムという素材の異なるスピーカーのポテンシャルを最大限に発揮させるため、各スピーカーの再生帯域が混じり合わないよう減衰するクロスオーバーネットワークユニットを搭載。

アナログフィルターで聴感チューニングを重ねることでナチュラルな帯域分割を実現しました。

## スピーカーレイアウト

中低音を担う17cmスピーカーのコーン(振動板)には、現存する有機繊維のなかで世界一の強度を持つザイロン®を採用し、従来のプレミアムスピーカーに対し伝搬速度と弾性率を大幅に向上。高感度で歪が少なく、音の輪郭まで浮き彫りにするクリアなサウンドを実現しました。ツイーターには軽量のマグネシウムを採用し、稜線を持つ独特のドーム形状で分割共振を抑制。緻密でなめらかに高音を奏でます。これらに、ボーカルをリアルに再現するセンタースピーカーと重低音を担うサブウーファーを組み合わせました。さらに、音の透過性が高いメタルグリルや不要な共振を抑え低音を増強するインナーバッフルを採用。コンサートホールの臨場感を極めてハイレベルに再現します。

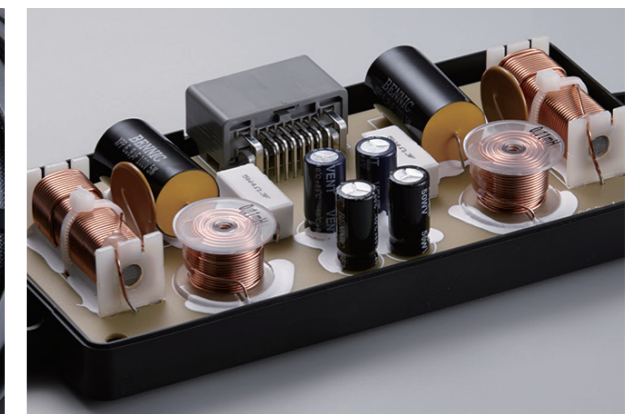
■スピーカーレイアウト図



17cmザイロンコーンスピーカー



マグネシウム稜線ドームツイーター



クロスオーバーネットワークユニット

# 快適装備

## Hondaスマートキーシステム

Hondaスマートキーを携帯しているだけで、ドアやトランクの施錠／解錠ができ、イグニション操作もキーを挿さずに行えます。これまでの機能に加え、クルマに近づいただけでドアハンドル照明が点灯するスマートウエルカムランプ機能を備えました。



## 走る喜びへいざなうウエルカム演出

- ほのかに照らされたドアハンドルを握り解錠。ドアを開けるとたたまれていたドアミラーが展開します。
- LEDカーテシランプとLEDフットランプに誘導され運転席へ。
- パワースイッチを押すと、軽やかなジングルと光の演出でシステムが起動。
- 「READY TO DRIVE」の表示に促され、New レジェンドの走りの世界へ。



## 電気式ロックリリース グローブボックス

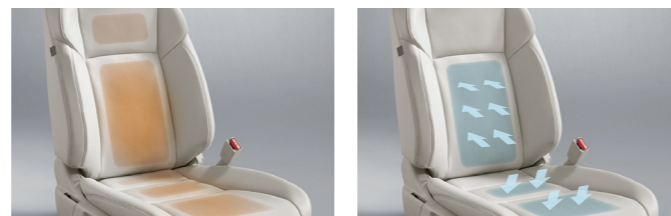
電気式ロックリリースにより軽いタッチでオープンできるグローブボックスです。リリーススイッチは運転席から手の届きやすい位置に設定。内部には照明とセパレーターを備え使い勝手も高めました。また、ホテルなどでクルマを預ける際に便利なバレットモードを搭載。オンデマンド・マルチユース・ディスプレイでパスワードを入力すれば施錠状態を保つことができます。



## トリプルゾーンコントロール・フルオートエアコンディショナー

運転席、助手席、後席の3つのゾーンそれぞれで温度設定が可能。オンデマンド・マルチユース・ディスプレイのほか、後席アームレストのコントロールパネルにもスイッチを備え、後席乗員自身が好みの温度に設定できます。

また、空気質センサーが外気のNOxなどを検知し、外気導入と内気循環を自動的に切り替える機能を新たに採用。プラズマクラスター<sup>®</sup>も搭載し、室内の空気をつねに快適に保ちます。



## シートヒーター／ベンチレーション機能

運転席と助手席、後席左右にシートヒーターを装備。シートを素早く温め冬場の快適性を高めます。運転席と助手席には、空気を吸い込むことで体感温度を下げるベンチレーション機能を装備し夏場の快適性も高めました。

## リア電動サンシェイド(リバーズ運動式)

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装備。ガイドレールタイプとすることで、従来に対し遮光エリアを拡大しました。ルーフ前部に加え、後席アームレストのコントロールパネルにもスイッチを備え、後席乗員自身が昇降操作を行えます。また、後退時は、リバーズスイッチを引くと自動的に下降し後方視界を確保します。



## リアドアサンシェイド(リアドアクォーターガラス運動式)

リアドアには、ワンアクションで2枚のスクリーンが作動する新開発のサンシェイドを装備しました。リアドアウィンドウ部のノブを手動で引き上げると連動してリアクォーターウィンドウ部のサンシェイドが送り出され、ほぼ全面をカバーします。



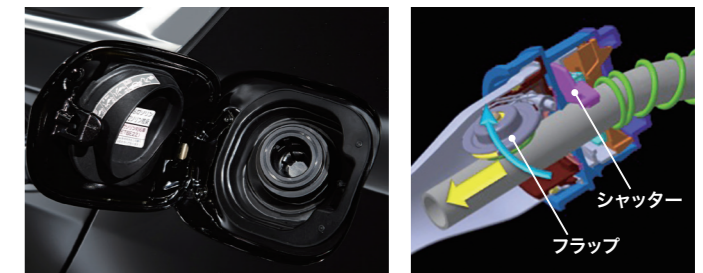
## リアアームレスト内蔵コントロールパネル

後席アームレストに、大型カラーディスプレイのコントロールパネルを内蔵しました。オーディオ、エアコン後席温度、リアサンシェイドの操作が後席乗員自身で行えます。オーディオ操作では、音楽ソースのほかアルバム名、楽曲タイトル、アーティスト名などを表示。使いやすさとエンターテインメント性を高めました。また、スマートフォンなどを置くだけで充電できる、Qi規格対応のワイヤレス充電器も装備しています。



## ダイレクトフューエルシステム

フューエルキャップを廃し、スマートに給油が行えるシステムを採用しました。フューエルリッドを開けてノズルを押し込むと、ダスト防止用のシャッターに連動してフラップが開きそのまま給油が可能。ノズルを引き上げれば自動的に閉まります。キャップを開閉するわずらわしさがありません。また、フューエルリッドの小型化により、スッキリとした見え方にも貢献しています。



# Advanced Technology

## — 叡 —

技術の価値は人間に何をもたらすかによって決まります。何をもたらすかは作り手の思いによって決まります。

Hondaは、モビリティの歓びをより多くの人々と分かち合うことを願って技術を磨き続けてきました。

誰もが快適に安全に、そして、楽しく移動できるよう知恵を絞ってきました。

そして生み出した先進技術の粋を、New レジェンドに凝縮しました。



# 先進装備

## オンデマンド・マルチユース・ディスプレイ

オーディオやエアコンなどの操作に、7インチ高精細W-VGAタッチパネルによるオンデマンド・マルチユース・ディスプレイを採用しました。機能ごとに必要なスイッチのみを大きく表示。振動で操作を受け付けたことを知らせる触感フィードバックで、直感的で使いやすい操作を実現しました。よく行く場所や

よくかける電話番号などを素早く呼び出せるショートカット機能も装備。ナビゲーションシステムやグローブボックスなどをパスワードで施錠／開錠できるバレットモードの設定もタッチパネルで容易に行えます。



オーディオ操作



ラジオとハードディスクのほか、iPod®やBluetooth®オーディオなど接続されたオーディオソースを表示。ソースを選択するとそれぞれに適した情報が表示されます。

エアコン操作



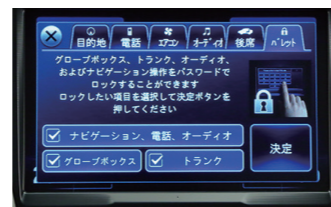
1°C単位で設定温度を変更できるほか、温度バーで任意の温度をダイレクトに設定することも可能。乗車直後の室内を急速に冷暖房する「MAX COOL」と「MAX HEAT」ボタンも備えています。

ショートカット機能



あらかじめ登録した目的地や電話番号、エアコンやオーディオの設定などを素早く呼び出せます。目的地は自宅のほか6地点を登録可能。エアコンは、温度、風量、吹き出し口などの詳細な設定が2モード登録でき、乗る方に応じて選択できます。

バレットモード設定



ホテルなどでクルマを預ける際、グローブボックス、トランク、オーディオ、およびナビゲーション操作をパスワードでロックすることができます。

## Honda インターナビ

静電式タッチパネルを採用し、スマートフォン感覚の直感操作を実現。インターナビ・リンク プレミアムクラブのリンクアップフリー（専用通信機器+通信費無料\*）に対応し、費用を気にせず多彩な情報サービスをフル活用できます。フルセグ対応により高画質な地上デジタルテレビ放送が楽しめるほか、トルクベクタリングの様子などをモニタリングできます。高速道路での交通情報などを表示するDSRC車載器（ETC機能付）も標準装備。



\* 専用通信機器は音声通話には対応していません。



## インターナビ・リンク プレミアムクラブ

膨大かつ最新のデータを活用した「早く正確」なルート案内や、ユーザーにマッチしたタイムリーな情報提供などで豊かなカーライフをサポートします。

### 【スマート地図更新サービス】

初回車検時に1回、無償で全地図更新を提供します。

### 【緊急通報サービス(ヘルプネット®)】

事故の衝撃でエアバッグが作動した際など、救急救命に必要な事故情報などをヘルプネット®に送信し、よりの確な救助活動に役立ちます。新たに専用スイッチをルーフコンソールに設け、手動での通報を容易にしました。



## 超音波センサー付セキュリティアラーム

超音波によって不正な乗り込みを検知し警報するセキュリティアラームを採用。盗難防止効果を高めました。駐車時、人や物の動きを検知するとバッテリー内蔵サイレンとハザードランプ

で周囲に異常を知らせます。車両バッテリーの配線が切断された場合も、バッテリー内蔵サイレンが即時警報。車両ホーンの配線が切断されていても警報可能です。

# 先進安全

Hondaは、「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに、二輪車や四輪車だけでなく道を使うすべての人が安心して暮らせる「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、さまざまなモビリティが混在する現実の交通環境、つまり、リアルワールドでの実態を見据えた安全を追求し、万の際の衝突安全から、事故を未然に防ぐ予防安全、そして、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た新たな安全運転支援システム「Honda SENSING(ホンダ センシング)」を開発。さまざまな運転支援機能と合わせて搭載することで、クルマの前方／側方／後方の状況を認識し、安心・快適な運転や事故回避を支援します。

Honda  
**SENSING**

Safety for Everyone

## Honda SENSING

### システム構成

フロントグリル内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です。ミリ波レーダーは、さらに性能を向上させ、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ました。また、単眼カメラは車両前方約60mまでの歩行者や対象物体の属性や大きさなどを識別、より精度の高い認識を可能としました。

### システム構成図



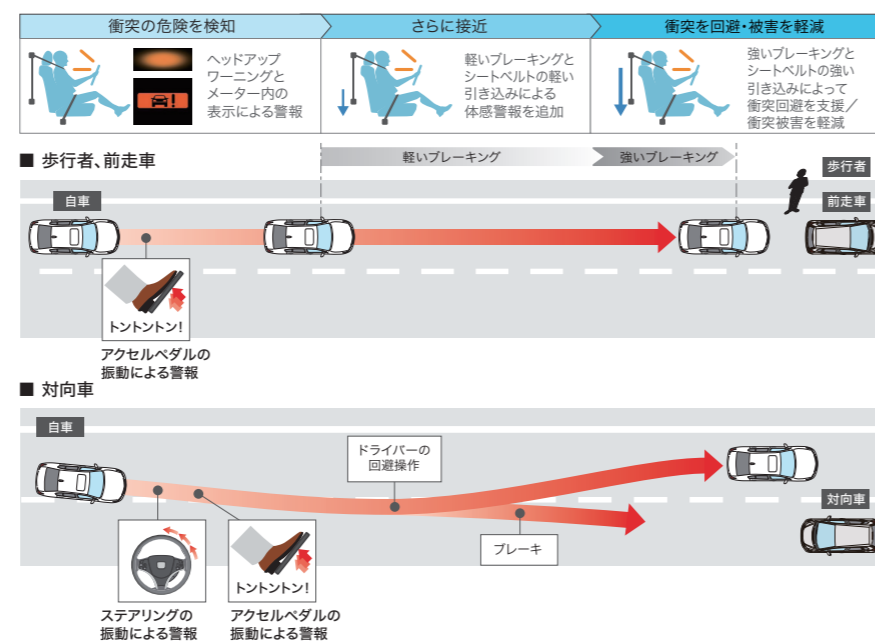
### 主な機能(New レジェンド搭載 Honda SENSING)

センシングデバイスの大幅な精度向上により、これまでの運転支援システムに「歩行者事故低減ステアリング(世界初)<sup>※1</sup>」など新たな機能を追加しました。多機能化に合わせてデータの処理能力を向上させ、周囲の状況に

加えて、ドライバーの意思と車両の状態を認識し、ブレーキやステアリングなどの車両各部を協調制御。車速・車間制御と車線維持支援制御の双方において、通常走行時から緊急時のリスク回避までの運転を支援します。

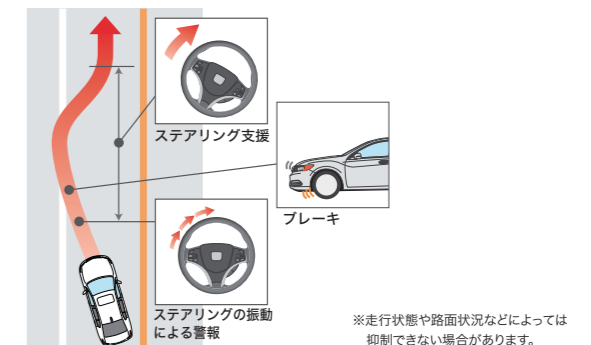
### ●衝突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナー(運転席/助手席)

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。さらに接近した場合は強い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の振動で警告し、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。New レジェンドでは、E-プリテンショナーと合わせて採用し、さらにリアアクティブフォースペダルと連動させることで、より効果的な体感警告と被害軽減をめざしました。



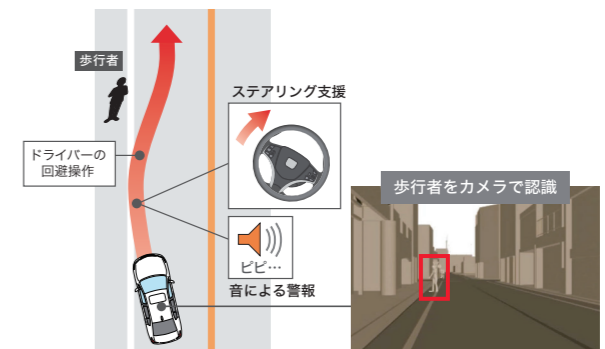
### ●路外逸脱抑制機能

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、ステアリング振動と表示で警告を行うとともに、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。



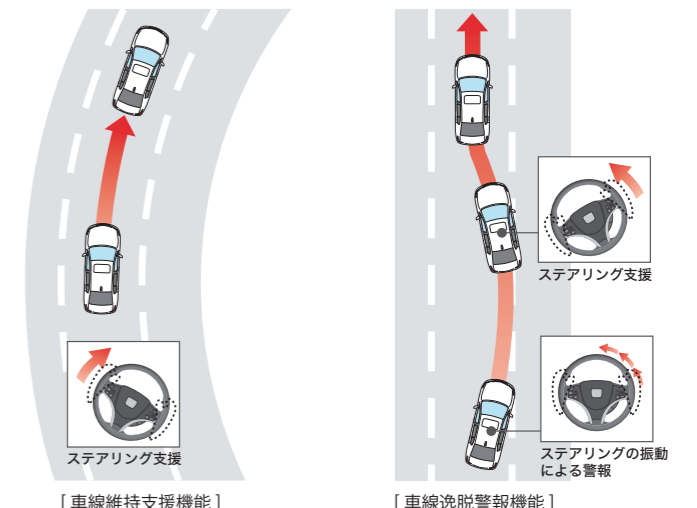
### ●歩行者事故低減ステアリング

ミリ波レーダーと単眼カメラで路側帯の歩行者や白線などを検知。歩行者側の車線を逸脱し、歩行者との衝突が予測された場合に、音と表示に加え、ステアリングを回避方向へ制御することで、ドライバーの回避操作を促します。



### ●LKAS<sup>※2</sup>(車線維持支援システム)

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

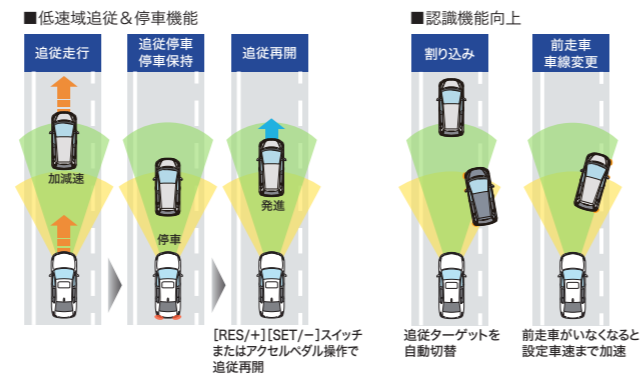


※1 Honda調べ(2014年11月現在) ※2 LKAS(車線維持支援システム)は65km/h以上で走行している場合に作動します。

## Honda SENSING

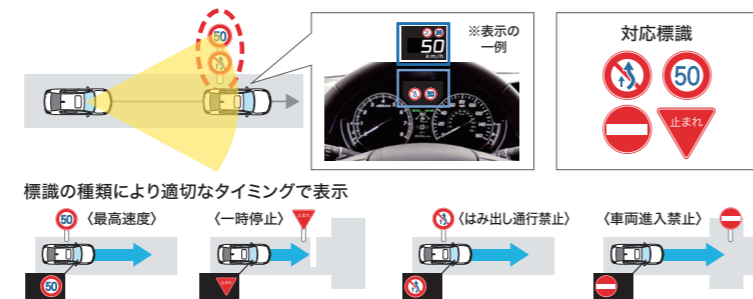
### ● 渋滞追従機能付ACC<アダプティブ・クルーズ・コントロール>

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ます。また、作動範囲を停車まで拡大し、高速道路における渋滞時などの運転負荷軽減を図ります。



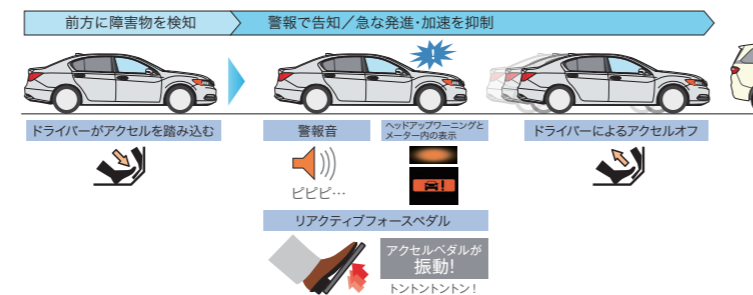
### ● 標識認識機能

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やヘッドアップ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。



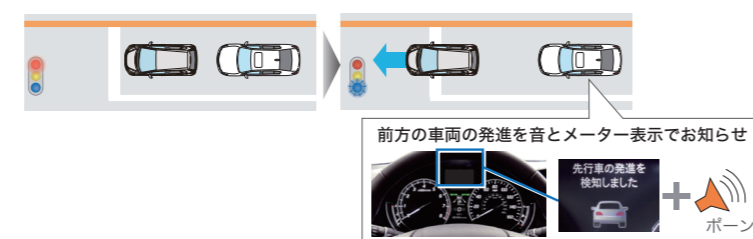
### ● 誤発進抑制機能

停車中あるいは極低速走行中、近距离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振動で接近を知らせます。



### ● 先行車発進お知らせ機能

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



## その他の運転支援機能

### ● ブラインドスポットインフォメーション

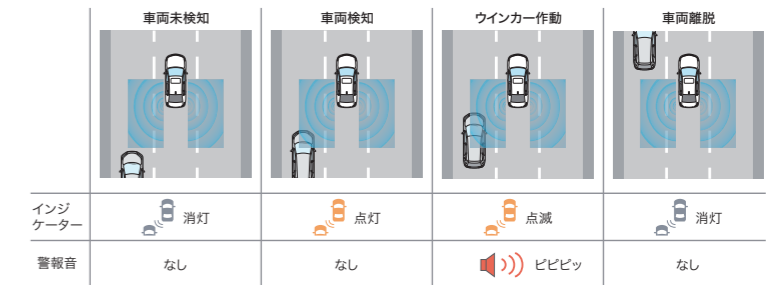
走行中、死角となりやすい斜め後方に車両を検知すると、その方向のフロントビラーにマークを表示し車両の存在を知らせます。



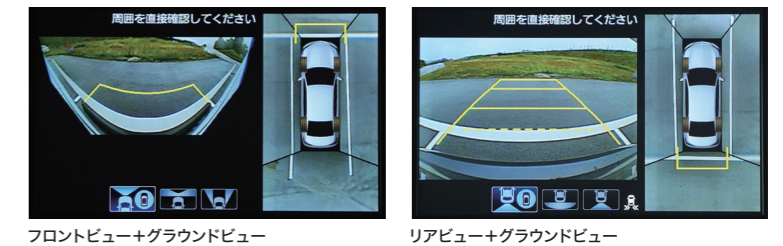
### ● マルチビューカメラシステム

フロントグリル、左右ドアミラー、テールゲートに備えた4つの魚眼CMOSカメラで車両の全周囲を撮影。これらの映像を合成し、ステアリング舵角から算出したガイド線などを加えて、ナビゲーション画面に表示します。見通しの悪い交差点や駐車場など状況に応じた多彩な6つのビュー画面で、運転にゆとりと安心感を与えます。

### ■ 作動イメージ



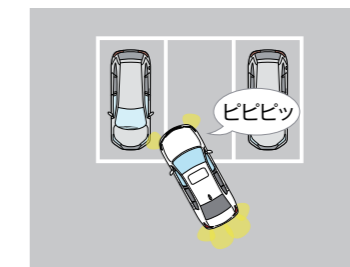
### ■ 表示例



### ● パーキングセンサーシステム

車両の各コーナーとリアに設置した6個のセンサーが車両周辺の障害物を検知し、4段階に変化する音とナビ画面のインジケーターで接近を知らせます。狭い路地での右左折や駐車時の安心感を高めます。

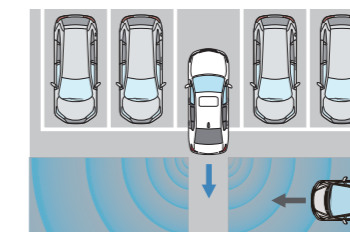
### ■ 作動イメージ



### ● 後退出庫サポート

リアバンパー内側に備えたレーダーで、バックで出庫する際に見えにくい側方からの接近車両を検知。警告音を鳴らすとともに、ナビ画面に警告表示し、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警告も行います。

### ■ 作動イメージ



# 衝突安全

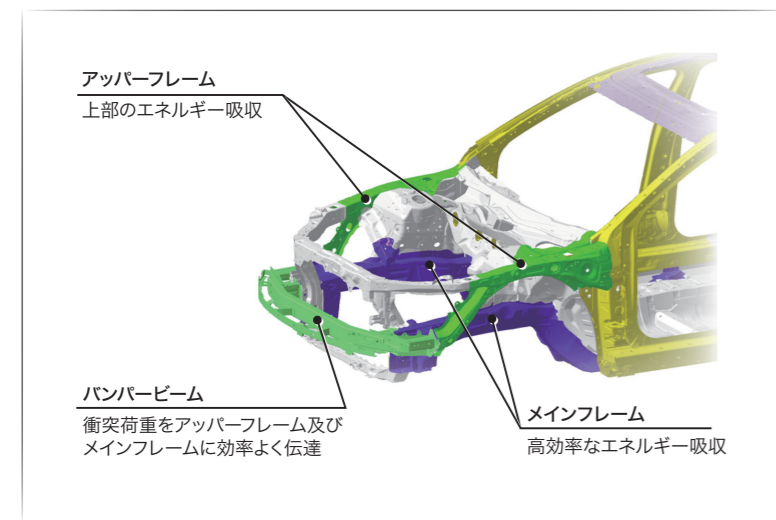
万一の衝突事故の際に人への傷害を最小限に抑える衝突安全では、乗員のみならず相手車両や歩行者への配慮も充実させました。独自のGコントロール技術により、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」を両立するコンパティビリティ対応ボディを基本に、新開発のニーエアバッグをはじめとする先進の安全装備で乗員保護性能を向上。歩行者傷害軽減ボディやポップアップフードシステムによって歩行者の傷害軽減にも積極的に取り組んでいます。

## Safety for Everyone

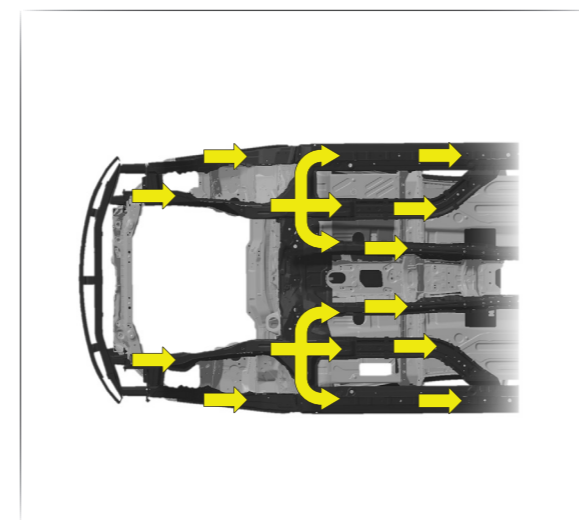
### コンパティビリティ対応ボディ

前面衝突時に広い面で衝撃を受け止めることで、大きさや重量の異なる相手車両とのフレームのずれ違いを防止。衝突エネルギーの効率的な分散・吸収で自己保護性能を高めるとともに、相手車両に与えるダメージも軽減します。

#### ■コンパティビリティ対応ボディ説明図



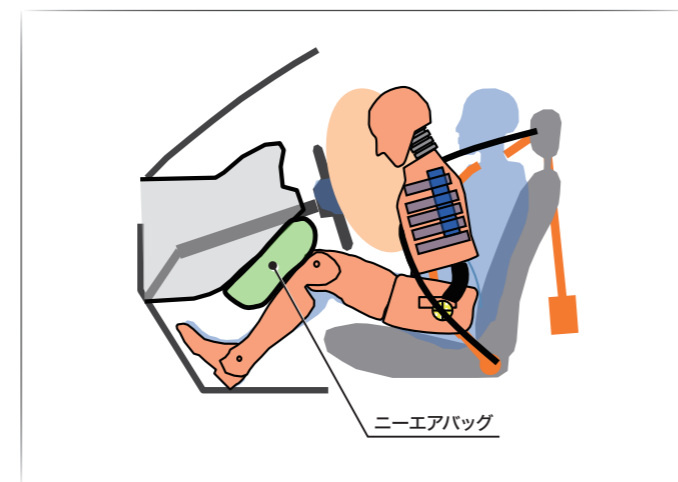
#### ■高効率フロアロードパス構造説明図



### 運転席用SRSニーエアバッグシステム

ダッシュボード下に配置したエアバッグが乗員の前方移動量を低減し、下肢傷害のみならず乗員全体の衝撃低減に効果を発揮します。

#### ■ニーエアバッグ展開イメージ図



### 歩行者傷害軽減ボディ

万一の事故時に歩行者にダメージを与えやすいボディ前部に、衝撃を和らげる歩行者傷害軽減ボディ構造を採用。フロントウインドウ支持部、フェンダー、バンパー、ボンネットヒンジ部、ボンネットを衝撃吸収構造としています。

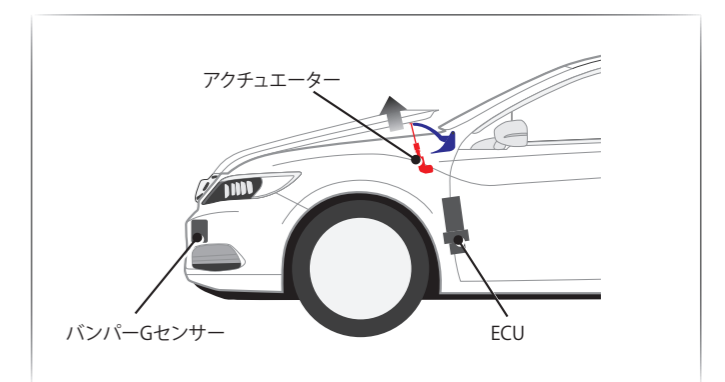
- ① フロントウインドウ支持部衝撃吸収構造
- ② 衝撃吸収フェンダー
- ③ 衝撃吸収バンパー
- ④ ボンネットヒンジ部衝撃吸収構造
- ⑤ 衝撃吸収ボンネット



### ポップアップフードシステム

歩行者との衝突を感知すると、アクチュエーターがフロントフードの後ろ側を瞬時に約10cm持ち上げ、エンジンルーム内に空間を確保することで、歩行者の頭部衝撃を低減します。

#### ■ポップアップフードシステム構造図



#### 【その他の安全装備】

- 運転席用 & 助手席用i-SRS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+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応)
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS
- VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)
- モーションアダプティブEPS
- ヒルスタートアシスト機能
- ジュエルアイLEDヘッドライト(ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)
- 車両接近通報装置
- 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
- リア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト(左右席)
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダアンカー
- 汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席)
- 運転席 / 助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯
- 後席シートベルト締め忘れ警告表示
- エマージェンシーストップシグナル など



# 主要装備

## 安全装備／運転支援機能

- 衝突軽減ブレーキ(CMBS)\*+E-プリテンショナー(運転席/助手席)
- 歩行者事故低減ステアリング\*
- 渋滞追従機能付ACC<アダプティブ・クルーズ・コントロール>\*
- 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\*
- ブラインドスポットインフォメーション
- マルチビューカメラシステム(フロントカメラ/サイドカメラ<左右>/リアカメラ)
- 後退出庫サポート
- パーキングセンサーシステム
- アジャイルハンドリングアシスト
- モーションアダプティブEPS
- VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS
- ジュエルアイLEDヘッドライト(ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)
- ハイビームサポートシステム
- LEDフォグライト
- タイヤ空気圧警報システム(各輪圧力表示機能付)
- 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
- 車両接近通報装置
- 運転席用 & 助手席用i-SRS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+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応)
- 運転席用SRSニーエアバッグシステム
- ポップアップフードシステム
- 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
- リア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト(左右席)
- リア3点式ELRシートベルト(中央席)
- 運転席 / 助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯
- 後席シートベルト締め忘れ警告表示
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー
- 汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席)
- 前後調節機構付フロントヘッドレスト
- リアクティブフォースペダル
- 電子制御パーキングブレーキ
- オートブレーキホールド機能
- イモビライザー(国土交通省認可品)
- 超音波センサー付セキュリティアラーム(国土交通省認可品)

## 快適装備／メーター

- エレクトリックギアセクター
- SPORTモードスイッチ
- ヘッドアップディスプレイ
- マルチインフォメーション・ディスプレイ(Turn by Turn / 平均燃費 / 瞬間燃費 / 平均車速/経過時間 / 外気温 / 推定航続可能距離表示機能 など)
- オンデマンド・マルチユース・ディスプレイ
- Honda インターナビ+リンクアップフリー+DSRC車載器(ETC機能付)
- Krell オーディオシステム
- アクティブサウンドコントロール(ノイズキャンセリング機能)
- プログレッシブコマンド
- リアアームレスト内蔵コントロールパネル(オーディオ、エアコン、サンシェイド)
- トリプルゾーンコントロール・フルオートエアコンディショナー(プラズマクラスター技術搭載)
- リアベンチレーション
- リアドアサンシェイド(リアドアクォーターガラス連動式)
- リア電動サンシェイド(リバース連動式)
- アレルフリー高性能脱臭フィルター
- エアコン用フル電動コンプレッサー
- チルトアップ機構付フロント電動スモークドガラス・サンルーフ(UVカット機能付プライバシーガラス)
- Hondaスマートキーシステム(キー2個付)
- スマートウエルカムランプ
- 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)
- 電動テレスコピック&チルトステアリング(オートアウェイ機構付)
- 全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付)
- パワードアロック(両席ドアロックスイッチ付)
- 車速連動オートドアロック
- ワンタッチウインカー
- ワイヤレス充電器(スリーアクセスコンソール内/リアアームレスト内)
- USBジャック(スリーアクセスコンソール内/リアアームレスト内<充電専用>)
- HDMI®入力端子(スリーアクセスコンソール内)
- AUX(オーディオ外部入力)端子(スリーアクセスコンソール内)
- アクセサリーソケット(DC12V)(フロント/スリーアクセスコンソール内)
- パワースイッチ
- ヘッドライトオートオフタイマー
- フェーエルリッドオープンスイッチ(電動)
- ダイレクトフェーエルシステム

## インテリア

- レザーインテリア\*(本革シート<運転席&助手席シートヒーター/ベンチレーション機能付>)
- リアシートヒーター(左右席)
- 運転席&助手席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)
- 助手席シートリモートコントロールスイッチ
- 4ウェイ電動ランバーサポート(運転席/助手席)
- 本革巻ステアリングホイール(スムースレザー)
- スリーアクセスコンソール
- 木目調パネル(インストルメントパネル/センターコンソール/ドアガーニッシュ)
- リアルステッチソフトパッド(インストルメントパネル/ドアライニング)
- ステップガーニッシュオーナメントパネル
- 自動防眩ルームミラー
- 両席バニティミラー付サンバイザー(照明付)
- インナードアハンドルイルミネーション(LED)
- 前席/後席フットランプ(LED)
- アンビエントランプ(LED)
- コンソールボックス照明(LED)
- カーテシランプ(LED、フロント/リア)
- マップランプ(LED、フロント/リア)
- トランクランプ(LED、2灯)
- 電気式ロックリリース グロブボックス(LED照明付)
- フロントドリンクホルダー(透過式メッキイルミネーション付)
- センターホルダー(透過式メッキイルミネーション付)
- ドアポケット(フロント:LED照明付)
- 運転席&助手席シートバックポケット
- グラブレール(運転席/助手席/リア左右席)&コートフック(リア左右席)
- トランクリッドオープンスイッチ(電動)
- セルフオープン式トランクリッド
- トランクネット
- トランクアンダーボックス
- コンビニフック(トランク内:2カ所)

## エクステリア／ガラス

- ブルーアクセサリランプ
- 遮音機能付ガラス(フロントウインドウ/全ドア/リアクォーター)
- 高熱線吸収 / UVカット機能付フロントウインドウガラス
- IRカット<遮熱>/UVカットフロントドアガラス
- 高熱線吸収 / UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/リア)
- ハーフシェイド・フロントウインドウ
- 熱線入りフロントウインドウ
- フロントドア撥水ガラス
- 電動格納式リモコンカラードドアミラー(メモリー/ヒーター付/リバース連動/自動防眩/ドアロック連動格納機能付)
- LEDドアミラーウインカー
- 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、雨滴検知式)
- プリントアンテナ
- シャークフィンアンテナ
- 熱線式リアウインドウデフォグガー
- エンジンアンダーカバー / フロアアンダーカバー

## 足まわり／走行関連メカニズム

- 19インチ ノイズリデュースアルミホイール
- 245 / 40R19 94Yスチールラジアルタイヤ
- 振幅感応型ダンパー
- ダブルジョイント式ダブルウイッシュボーン・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
- パドルシフト
- 電動サーボブレーキシステム
- VGR(可変ステアリングギアレシオ)
- 応急パンク修理キット(スベアタイヤレス)

\*はHonda SENSINGです。

\*シート側面、フロントシート背面、リア中央席背もたれ、フロントヘッドレスト側面・背面、リアヘッドレスト、フロントアームレスト、ドアライニング、ドアアームレストに合成皮革を使用しています。

■仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。 ■写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。

# 主要諸元

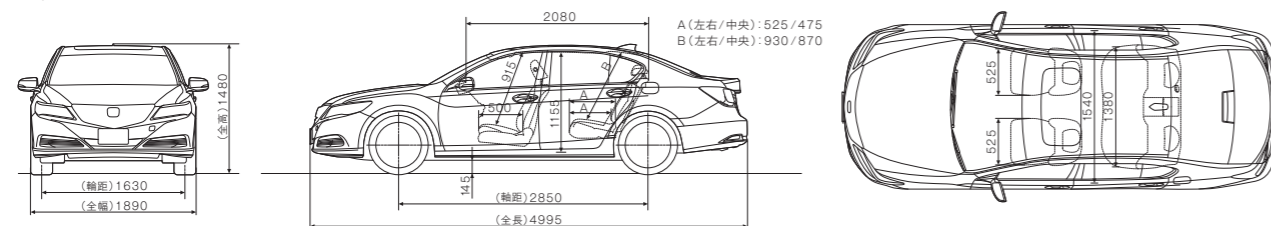
## 主要諸元

タイプ		Hybrid EX
駆動方式		4WD (SPORT HYBRID SH-AWD)
車名・型式	ホンダ・DAA-KC2☆	
トランスミッション	7速オートマチック+パドルシフト	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	4,995/1,890/1,480
	ホイールベース(m)	2,850
	トレッド(m) 前・後	1,630
	最低地上高(m)	0,145
	車両重量(kg)	1,980
	乗車定員(名)	5
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	2,080/1,540/1,155
原動機	原動機型式	JNB-H2-H3-H3
エンジン	エンジン型式	JNB
	エンジン種類・シリンダー数及び配置	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(L)	3,471
	内容×行程(mm)	89.0×93.0
	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/燃料タンク容量(L)	無鉛プレミアムガソリン/57
電動機(モーター)	電動機型式	H2-H3-H3
	電動機種類	交流同期電動機
	取付位置及び個数/定格電圧(V)	前1(H2) 後2(H3)/260
性能	エンジン 最高出力(kW[PS]/rpm)	231[314]/6,500
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	371[37.8]/4,700
	電動機(モーター) 最高出力(kW[PS]/rpm) 前(H2)	35[48]/3,000
	後(H3)	27[37]/4,000(1基当り)
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm) 前(H2)	148[15.1]/500-2,000
	後(H3)	73[7.4]/0-2,000(1基当り)
	燃料消費率(km/L) JC08 <sup>※1</sup> 走行(国土交通省審査値)	16.8
	主要燃費向上対策	ハイブリッドシステム、直噴エンジン、可変バルブタイミング、可変シリンダーシステム、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)	6.0
動力用主電池	種類/個数	リチウムイオン電池/72
動力伝達・走行装置	変速比 1速/2速/3速/4速/5速/6速/7速/後退	4.395/2.752/2.304/1.546/1.142/0.842/0.622/3.663
	減速比	前3.578 後10.382
	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	245/40R19 94Y
	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
	サスペンション方式 前/後	ダブルウィッシュボーン式/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

■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2015年3月31日まで、重量税は2015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。)  
 ■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、アレルフリー、G-CON、Honda SENSING、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。 ■ゼイロン®は東洋紡株式会社登録商標です。 ■プラスマクラスターマークおよびプラスマクラスター、Plasmaclusterは、シャープ株式会社の商標です。 ■ヘルプネット®は株式会社日本緊急通報サービスの登録商標です。 ■QiおよびQiマークはワイヤレスパワー Consortium (WPC)の商標です。 ■製造事業者:本田技研工業株式会社

## 三面図

単位:mm



## 環境仕様



「平成27年度燃費基準+20%達成車」



「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車

基礎情報	車両型式	DAA-KC2	適合騒音規制レベル	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)	JNB-H2-H3-H3/3.471	エアコン冷媒の種類および使用量	種類:代替フロン134a 使用量:460g
駆動装置	駆動方式/変速機	4WD/7速デュアルクラッチトランスミッション	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)
燃料消費率	JC08 <sup>※1</sup> 燃費(km/L)*1	16.8	環境負荷物質削減	鉛 自工会2006年目標達成(1996年使用量*2の1/10)
	CO <sub>2</sub> 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	138.2	水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*3)
	参考	平成27年度燃費基準+20%達成車	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)
		平成32年度燃費基準達成車	カドミウム	自工会目標達成(2007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
JC08H+JC08C	CO	1.15	リサイクルし易い材料**を 使用した部品	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
モード認定基準値	NMHC	0.013	再生材を使用している部品	アンダーコート、ウィンドウモール類、 バンパーフェースなどの内外装部品
(単位:g/km)	NO <sub>x</sub>	0.013	リサイクル可能率	車全体で90%以上*5
参考		九都県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
				グリーン購入法適合車

\*1:燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)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く。 \*4:ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。 \*5:「新車車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。 ※この環境仕様書は2014年11月現在のものです。