

PRESS INFORMATION  
2003.10.17

*Odyssey*

**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/>





## ミニバン先駆者オデッセイの、新たなる挑戦。

多人数がゆったりと乗れる空間、快適な走り、そして独自の存在感。

**Honda**ならではの乗用車づくりから生まれた初代オデッセイは、だれもが想像し得なかった価値を多くの方にもたらし、日本の自動車の歴史を大きく変えました。

オデッセイとは、乗用車の新しい可能性にチャレンジしていくクルマであり、私たち**Honda**の在り方そのものと言えます。

3代目の開発にあたり私たちは、こうしたスピリットを受け継ぎながら、先駆者としての新たな可能性を求め、ミニバンでは達成し得ないレベルの「ドライビングそのものを存分に楽しめるダイナミクス」と「所有する欲びをいっそう高めるスタイリング」を、空間を犠牲にすることなく実現させたい、それでこそこれまでにない価値を生み出す新たな領域を切り開くことができる、と確信しました。

チーム一人ひとりが情熱を注ぎ込み、技術的難題を克服しながら取り組んだ結果、従来をはるかに凌ぐ革新の進化を遂げたと自負しています。

走る、乗せる、使う、所有する。すべての要件を極限でバランスさせた新しい乗用車。オデッセイはいま、オデッセイを超えました。

開発責任者 竹村 宏

## CONTENTS

開発にあたって	P2
Concept	P3
Technology Digest	P5
Core Technology	P7
【広】	
高効率7シート空間	P9
快適・上質空間	P11
【速】	
高性能パワートレイン	P13
高次元シャシーバランス	P16
高精度ボディ	P17
【美】	
ロー&ワイドフォルム	P19
Odyssey Absolute	P21
先進機能	P25
安全性能	P29
環境性能	P35
福祉車両	P36
装備／諸元	P37



竹村 宏(たけむらひろし)  
(株)本田技術研究所 主任研究員

1981年、本田技研工業(株)入社。  
内装設計、車体設計PL、'97年ヨーロッパアコードLPL代行を経て、  
'01年2代目ステップワゴンLPLを担当。今回、オデッセイのLPLを務める。  
趣味はピアノ、バイク、読書、スキー。  
愛車はHonda HR-V他、  
バイクはトライアルからスポーツ、ビンテージまで多数。

# 次世代価値の創造。〈ミニバン・イノベーション〉

オデッセイは、初代誕生と同時に多人数乗用車の新たな価値を生み出しました。  
以来、国内市場の主流となるミニバンカテゴリーを創出し、9年という進化・熟成を重ねてきました。  
そしていま、3代目オデッセイは、再び一歩先行く価値の創造を成し遂げました。

開発は、基本骨格となる新発想のプラットフォームづくりからスタート。  
この技術をベースにした革新パッケージへのチャレンジによって、  
これまでのミニバンを凌駕するレベルの高次元ダイナミクスや、  
走りを予感させる低く美しいスタイリング、そして想像を超えるゆとりの空間など、  
まさに“イノベーション”と呼ぶにふさわしい、次世代のミニバンへと進化しました。

New オデッセイは、

【速】高次元運動性能……低重心化による乗り心地とハンドリング

【美】走りの機能美……低全高ならではの流麗なフォルム

【広】ゆとりの3列空間……低床化による従来以上の広さ

さらに、運転支援機能をはじめとする安心・快適な[先進機能]、

衝突時の自己保護性能向上と相手車両への攻撃性低減を両立した[安全性能]、

「超-低排出ガス」認定レベルを大幅に下回る、次代にいち早く対応した[環境性能]を身につけ、

ドライバーには走る喜びや所有する喜びを、ゲストには心地よい移動を提供していきます。



広

高効率  
7シートパッケージ

- 低床プラットフォームがもたらす、立体駐車場に納まる低全高と、ゆとりの7シート空間。
- 低くフラットで張り出しの少ないラゲッジスペース。
- 簡単操作で気軽に行える多彩なシートアレンジ。

## 快適・上質空間

- すべてのシートで優雅なつろぎが得られる、ハイクオリティインテリア。
- 適切なドライビングポジションが得られ、操作性に優れた運転席まわり。

革新  
パワートレイン

- トルクフルな走りと低燃費を両立し、優れたクリーン性能をも達成した、2.4ℓ DOHC i-VTEC (118kW [160PS] / 218N・m [22.2kg・m]) (S、M、L)
- 力強い加速と変速ショックのない走りを実現する、新開発CVT+7スピードモード。(S、M、LのFF)
- デュアルポンプシステムをさらに進化させた新開発リアルタイム4WD。

速

高次元  
シャシーバランス

- ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション  
リア・リアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンション
- VGR (可変ステアリングギアレシオ) を採用したリニアなステアリングシステム。
- クラス\*トップの最小回転半径5.4mを実現。 \*3ナンバーミニバンクラス

## 高精度ボディ

- 運動性能と空間の快適性を飛躍的に高めた、質の高いボディ性能。
- 徹底した振動・騒音対策を施した、ハイレベルな静粛性。

美

ロー&ワイド  
フォルム

- 運動性能の高さを物語る、知的でスピード感に満ちた新・乗用車スタイリング。

Odyssey  
Absolute

- 低さをより強調し、走りへの期待をいっそう高めるエクステリア。
- エレガントに、スポーティに、質感を深めたインテリア。
- 全域トルクフル&ハイレスポンスな走りと優れた環境性能をあわせ持つ、2.4ℓ DOHC i-VTEC (147kW [200PS] / 232N・m [23.7kg・m]\*)
- ※FF(4WD)は140kW [190PS] / 228N・m [23.2kg・m]
- エンジン性能を最大限に引き出す、5速AT+Sマチック。

## 先進機能 (運転支援機能)

- 高速道路での運転負荷を軽減する車速/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)。(Absoluteにメーカーオプション)

(快適装備)

- リアカメラ付音声認識Honda・HDDナビゲーションシステム+プログレスナビコマンドー/8インチワイドモニター採用。(M、L、Absoluteにメーカーオプション)
- HDDナビゲーションに対応。さらに進化したくインターナビ・プレミアムクラブ。
- リアエンターテインメントシステム。(M、L、Absoluteにメーカーオプション)
- 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。(Lに標準装備/M、Absoluteにメーカーオプション)
- プレミアムサウンドシステム「アキュリーフ」。(L、Absoluteにメーカーオプション)
- Hondaスマートカードキーシステム。(Lに標準装備/M、Absoluteにメーカーオプション)

## 安全性能 (アクティブセーフティ)

- 旋回時も進行方向を照らすAFS (アダプティブ・フロントライティングシステム)。(M、L、Absoluteにメーカーオプション)
- 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)。(Absoluteに標準装備)
- ブレーキ操作をサポートするブレーキアシストを全タイプに標準装備。(Absoluteは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)

- 追突を予測してドライバーに危険を知らせ、追突時の被害を軽減する、「追突軽減ブレーキ (CMS) +E-プリテンショナー (運転席/助手席)」。(Absoluteにメーカーオプション)

(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」を両立する、進化したGコントロール技術。
- 相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止し、衝撃を広い面で受け止める、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 (1~3列目シート対応)。(Lに標準装備/S、M、Absoluteにメーカーオプション)

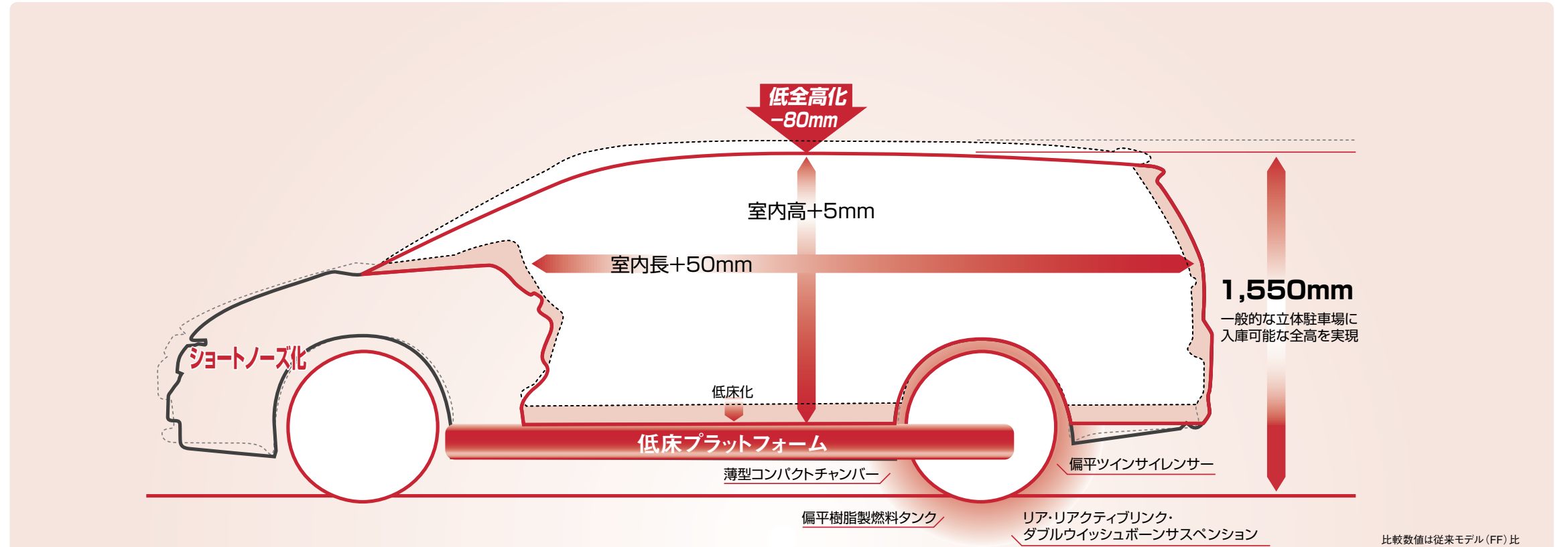
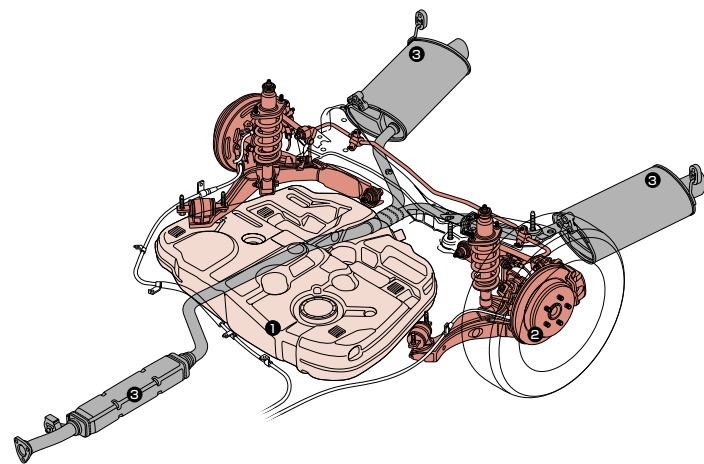
## 環境性能

- S、M、Lは「超一低排出ガス」認定を、Absoluteは「優一低排出ガス」認定を取得。さらに、全タイプとも平成17年排出ガス規制値レベルを達成したうえで、S、M、Lはその75%低減レベルをもいち早く達成。
- 全タイプ平成22年燃費基準適合。
- リサイクル可能率90%以上を実現。
- 鉛レス化を推進し、96年レベルの1/10以下に削減。
- 骨格および部材レベルで30kg以上の軽量化を達成。



**ゆとりの空間を確保しながら低重心・低全高を達成した革新技術、低床プラットフォーム。**

空間・走り・スタイル、そのすべてを高次元で融合するために、Newオデッセイは床面を極限まで低めることで低全高・低重心化を図りました。床下に配置される燃料タンクやリアサスペンション、排気システムなどの形状やレイアウトに工夫を施した、低床プラットフォームを実現。これにより大幅な低全高化を達成し、一般的な立体駐車場にも入る1,550mmというボディ全高と、従来モデル以上の室内高を獲得しました。さらに、パワートレインのコンパクト化などによってショートノーズ化も図り、室内長も拡大。その結果、低全高でありながら、ゆとりの空間、低重心による優れた安定性、低く伸びやかなフォルムを同時に実現しています。



**低床プラットフォームを実現した、低床化技術**

① 偏平樹脂製燃料タンク  
樹脂製の成型自由度を活かし、他の部材との干渉を避けながら徹底的に偏平化。タンク上面と底面を4カ所のストッパーでつなぐなど強度を高め、従来モデルと同じ65ℓ (FF) の容量を確保しながら、高さ150mmを実現。2列目シート下の低床化を可能にし、低重心化にも大きく貢献しています。

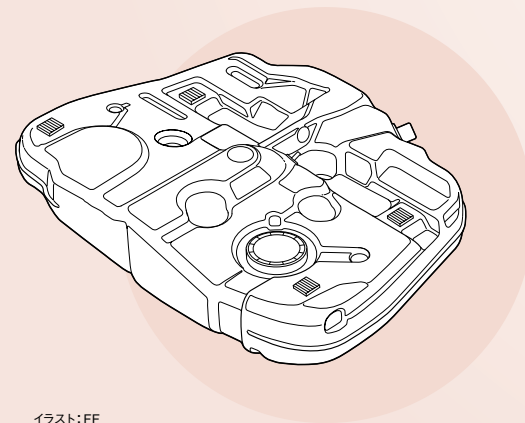


イラスト:FF

② リア・リアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンション  
操縦安定性と乗り心地を高次元で両立しながら、コンパクト設計によるスペース効率に優れたリアサスペンションを採用。3列目シート下やラゲッジスペースの低床化を実現するとともに、偏平樹脂製燃料タンクの高効率配置を可能にしました。

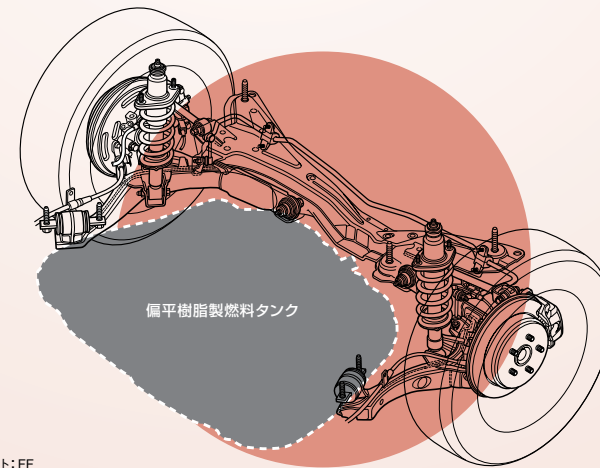


イラスト:FF

③ 薄型コンパクトチャンバー+偏平ツインサイレンサー  
従来モデルではチャンバーとメインサイレンサーをともに床下配置していたのに対し、チャンバーを薄型形状にして床下センターに、メインサイレンサーは偏平形状のツインタイプにしてラゲッジフロア下に配置。低床化に対応しながら排気効率を高め、高出力化や静粛性の向上にも寄与しています。

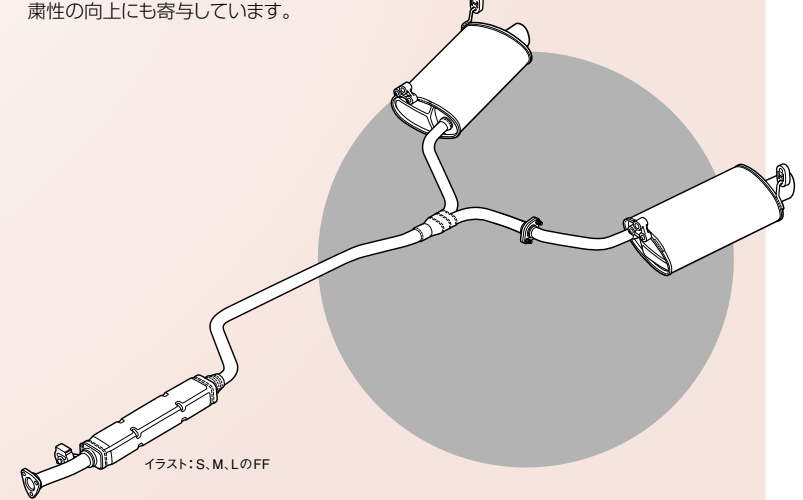
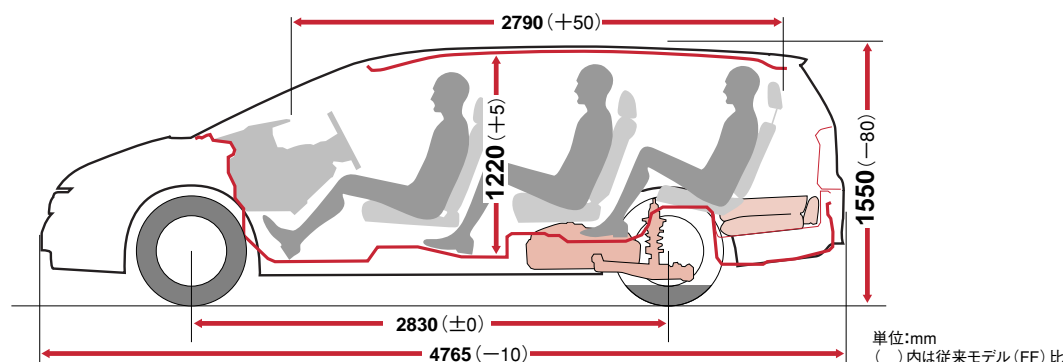


イラスト:S,M,LのFF

# 低全高ボディからの予想をはるかに超えた、従来を上回るゆとりを実現。広さに加え使い勝手も追求した、高効率7シート空間。



## 低床プラットフォームがもたらす、立体駐車場に納まる低全高と、ゆとりの7シート空間。

低全高でありながらも、フロア構造の工夫による徹底した低床設計によって、外見からの想像をはるかに超えるゆとりを確保。従来モデルと比較して全高を80mm低くし、一般的な立体駐車場に入庫可能なサイズとしながら、5mm上回る室内高を実現しました。さらに、エンジンなどのコンパクト化によってショートノーズ化を図り、ボディ全長を10mm短縮しながら、室内長を50mm延長。3列7人がいっそう快適に乗車できるゆとりのキャビンを実現しています。(数値はFF)



## 電動操作で自動開閉できるパワーテールゲート。

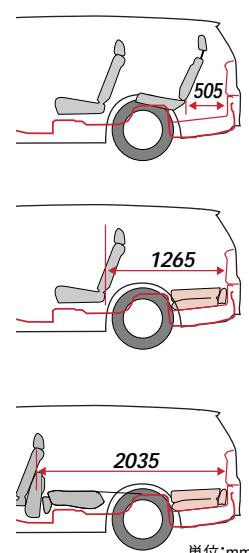
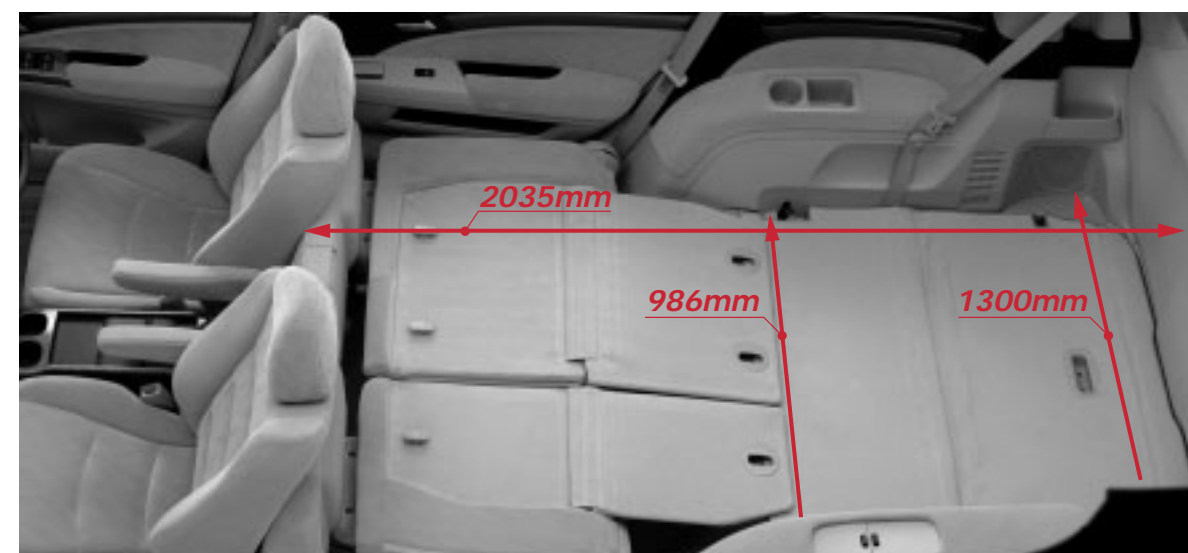
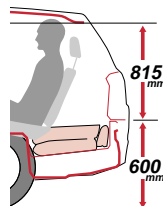
(M、Lにメーカーオプション)

キーレスエントリーシステムのリモコン操作やインストルメントパネル上のスイッチ操作で、テールゲートのオートオープン/オートクローズが行えます。テールゲート内側に設けたスイッチでのオートクローズも可能。手動による操作でも開閉できます。また、オートクローズ作動中に、テールゲート両サイドに一定以上の抵抗を感じた場合や、オートオープン/オートクローズ作動中にテールゲートに一定以上の抵抗が加わった場合には、警報とともに作動が反転する機構を備えています。インストルメントパネル上のスイッチは、誤動作防止のためにスイッチを約1秒以上押し続けしないと作動しない仕様としています。



## 低くフラットで張り出しの少ないラゲッジスペース。

コンパクトなリアサスペンションや偏平樹脂製燃料タンク、偏平ツインサイレンサーの採用などによりラゲッジスペースの低床化とワイド化を実現。床面地上高を従来モデルに対して90mm下げ、大きな荷物の積み下ろしもよりしやすくしました。また、ホイールハウスの張り出しを最小限に抑えて有効荷室幅を拡大するとともに、3列目床下格納シートや多彩なシートアレンジによって、最大1,052ℓ\*の大容量ラゲッジスペースを実現。また、AC100V電源を設け、ラゲッジスペースの多彩な使い方を可能としています。\*VDA方式によるHonda測定値



## 簡単操作で気軽に行える多彩なシートアレンジ。

2列目シートは6:4、3列目シートは新たに5:5の分割可倒式を採用。アレンジの幅を広げています。さらに、電動で格納/復帰ができる3列目シートを設定したほか、ヘッドレストを外さずにほとんどのシートアレンジが行えるなど、簡便性をより向上。7人乗車のゆとりのキャビンから大容量のラゲッジスペースまで自在に対応する可変空間を実現しています。



## フラットに収納。2列目フォールダウンシート。

2列目シートは、フラットに収納できるダブルフォールダウン機構を採用。操作は、ヘッドレストを外す必要もなく、レバー操作も1度だけで完了します。また、シートスライド量は320mmのゆとりを持たせ、3列目シートの乗降性を向上しています。

### 操作手順



## スイッチ操作のみで格納/復帰が行える、3列目電動床下格納シート。

(Lに標準装備/M、Absoluteにメーカーオプション)

従来から好評の3列目シートの床下格納機構を電動化。スイッチ操作のみで格納/復帰ができる簡単操作を実現しています。さらに格納時には、2列目シート裏に備えたカーゴボードを広げることで、より大きなフラットスペースに拡大できます。なお、S、M、Absoluteには手動式の床下格納シートを標準装備しています。

### 操作および作動



### シート格納時

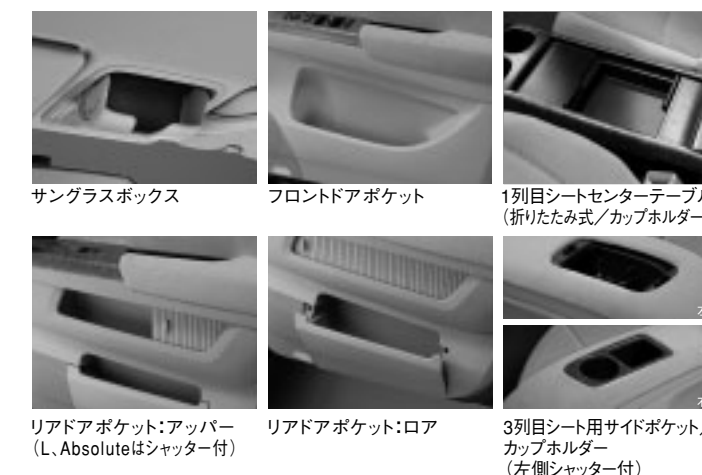
1. ヘッドレストを下げて前に倒し、格納側のスイッチを押す(作動完了まで押し続ける)。
2. シートバックが前に倒れ、折りたたまれた状態のまま、後ろ(格納スペース方向)に回転。

### シート使用時

1. 格納状態から復帰側のスイッチを押す(作動完了まで押し続ける)。
2. 約40度起き上がったところでシートクッションとシートバックが分離し、回転。着座状態でロック。
3. ヘッドレストを手動で起こしてすべての操作が完了。

■3列目電動床下格納シートはシートのセレクトレバーがP位置にあり、テールゲートを開けた状態でスイッチを押している間のみ作動します。また、格納/復帰時ともにシートのロックができなかった場合ブザーで警告する機構を採用しています。操作を開始する前に、作動部に物が挟まっていないか確認が必要です。

## 3列目対応。使い勝手に優れた充実の収納装備。





# ドライバーには操作性に優れた運転環境を、ゲストには最上のくつろぎを。 機能性と豊かさに満ちた、上質なしつらえ。



## 機能的で斬新なコックピットと、優雅なくつろぎが 得られるゲストエリアを融合した、 ハイ 퀄ティ インテリア。

視認性や操作性と先進的なデザインにこだわった運転席まわりと、より洗練された心地よい居室を融合するために、ダイナミックな造形を用いたうえで、上質なしつらえを施しました。センターパネルに操作系を集中配置し、左右に広がるインストルメントパネルからドアにかけては、木目調パネルやチタン調パネルを施して後方まで一貫したデザインイメージを持たせるなど、上級車にふさわしい高品位なインテリアに仕上げています。



Photo : L (FF) メーカーオプション装着車

## 広がり感を持たせた、 ラップラウンドツートーン・インストルメントパネル。

シンメトリックデザインのチタン調センターパネルを中心に、インストルメントパネルがなめらかな弧を描きながら左右に広がりスムーズにサイドへ回りこむ、ラップラウンドツートーン・デザインを採用。アッパー部のチタン調パネルとロア部の木目調パネルが、前方の奥行き感、開放感を高めるとともに左右への広がり感をさらに強調し、上質さをよりいっそう際立たせています。さらに、ドアライニングやポケット類にいたるまで3列すべてに木目調パネルとチタン調パネルを配し、明るい色調で暖かみのある空間に仕立てています。

(木目調リアドアパネルは、L、Absoluteに標準装備)

## 夜間の室内を上品に照らすブルーイルミネーション。

(Lに標準装備)

1列目、2列目シートの足元および3列目シート用カップホルダーに、スモールランプと連動して点灯するブルー基調のLED照明を設けました。また、1列目、2列目シート用ルームランプ部にも同色LED照明 (ON/OFFスイッチ付) を設け、フロントセンターテーブルから2列目シートセンターアームレストまでをやさしく照らす演出を施しています。



Photo : L (FF) メーカーオプション装着車

## 操作性、快適性を追求した高機能な運転席まわり。

ホールド性に優れた数々の調節機能を備えたフロントシートや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が設定できます。そのうえで、視認性とデザイン性を追求したメーターや、操作性、機能性に優れたセンターパネルやインパネシフトを採用するなど、快適なドライビング環境を創り上げました。

## ホールド性を高め、疲労軽減を徹底追求したフロントシート。

シートクッションは、シート奥に自然に引き込まれるようにスプリングを後ろ下がり設定し、腰全体を包み込むようにしっかりとホールド。シートバックは、腰の上部を支えるスプリング配置とすることで後ろへの沈みこみを抑えます。またクッションのサイド部は、乗降時に違和感のない硬度としながら張り出しを大きくすることで、乗降性とホールド性を両立しています。



## 容易に適切なポジションに調整できる運転席装備。

高さ (前・後部)、前後スライド、リクライニングのすべてを電動で調整できる運転席8ウェイパワーシートをLに標準装備※。シート横のレバーを上下に操作するだけで容易にシートの高さを調整できる運転席シートハイトアジャスター (ラチェット式) をS、M、Absoluteに標準装備しています。

※M、Absoluteにメーカーオプション



## 空間をより上質に演出するレザーインテリア。

(L、Absoluteにメーカーオプション)

柔らかく質感に優れた本革を、シートやドアライニングに施したレザーインテリアを設定。より上質な空間を演出します。1列目シートには冬季などに重宝するシートヒーターも備えています。

## 見やすさと美しさを兼ね備えた立体自発光メーター。

大径のスピードメーターを中心に、3つのメーターを立体的にレイアウト。そのうえで、ブルー基調の透過照明に加え文字盤表面に配置したアクリル導光体の発光により、奥行き感のある美しいハイコントラスト表示を実現。焦点距離を遠くに設定することで視認性を高めています。また、ドアの開閉やイグニッション操作に連動して段階的に点灯・消灯させるライトアクションによる演出を施したほか、瞬間燃費をバーグラフで表示する機能も備えています。



Photo : M (FF)

## 操作性とデザイン性を両立した 本革&木目調コンビステアリングホイール。

(Lに標準装備)  
全周にわたって本革巻としたうえで、上下の表面にのみ木目を施し、裏側の本革を活かすことで、手に馴染む優れた操作性と上質なデザイン性を両立しています。



## 操作性を徹底追求したガンگریップタイプインパネシフト。

ステアリングホイールからスムーズに持ちかえられるインパネシフトを採用したうえで、シフトレバーの位置をステアリング操作を妨げない限度まで近づけ、シフト操作時の手の移動距離を大幅に短縮。しかもシフトストロークも短縮化したことで、より軽快な操作を実現しました。また、先進的なデザインにこだわったガンگریップタイプのノブやボール形状のメタル調スライダーを採用したほか、夜間のシフトポジションの視認性を高めるLED照明も備えています。



Photo : L (FF)



# ドライバーの意思に忠実な力強さとスムーズさ。上質に満ちた ドライビングプレジャーを生み出す、走りの源泉。高性能パワートレイン。

低速域からのトルクフルな走りと低燃費を両立。さらに基準値をはるかに下回る  
クリーン性能を達成した、高性能・高バランスエンジン。

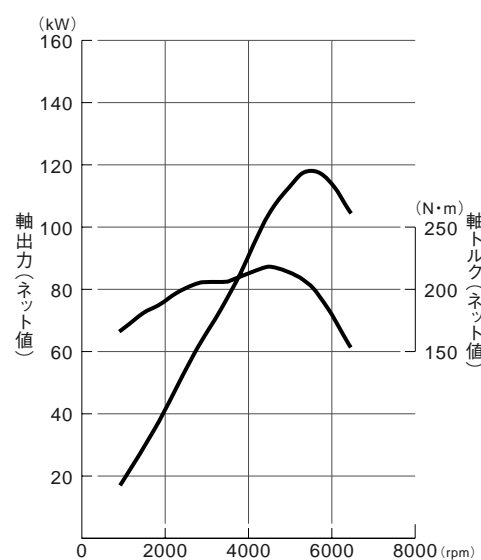
**2.4ℓ DOHC i-VTEC (118kW [160PS] / 218N・m [22.2kg・m]) (S, M, L)**

ドライビングを堪能できる力強さと7名乗車時のゆとりある走りを実現、2.4ℓ DOHC i-VTEC エンジンを採用。Honda独創のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC(可変バルブタイミング・コントロール機構)を組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構i-VTECシステムにより、118kW[160PS]/218N・m[22.2kg・m]を発揮するとともに、特に常用域でのトルクを大幅に向上。街中から高速走行まで力強い走りを生み出します。しかも、低回転時には吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構をはじめ、i-VTECエンジンの高効率な燃焼制御により、12.2km/ℓ(10・15モード)\*の低燃費を実現。同時に、国土交通省「超-低排出ガス」認定レベルを大幅に下回る優れたクリーン性能も達成しています。\*FF(4WD)は11.2km/ℓ)



最高出力 (kW [PS] / rpm)*	118 [160] / 5,500
最大トルク (N・m [kg・m] / rpm)*	218 [22.2] / 4,500
10・15モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)	12.2km/ℓ (FF) <4WDは11.2km/ℓ>

\*ネット値

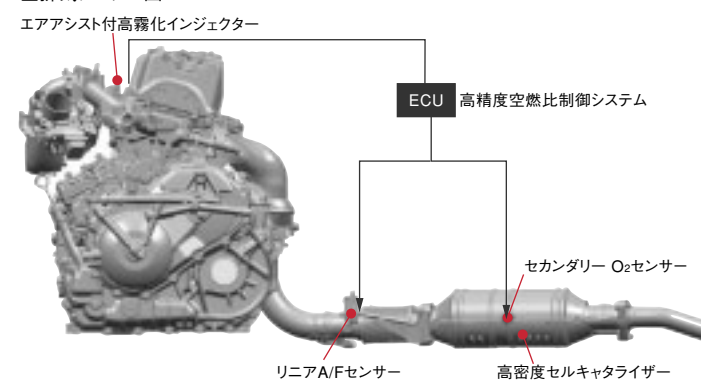


■2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線図 (S, M, L)

## 「超-低排出ガス」認定レベルを大幅に下回る、 優れた排出ガスクリーン性能。

エアアシスト付高霧化インジェクターやリニアA/Fセンサー、セカンダリーO<sub>2</sub>センサーの高精度な空燃比制御により、燃焼ガスそのものをクリーン化。そのうえで、低ヒートマス排気管を使用した後方排気システムの採用などによって燃焼ガスの熱損失を低減し、高密度セルキャタライザーの浄化性能を最大限に発揮させることで、極めて優れたクリーン性能を実現しています。その結果、国土交通省「超-低排出ガス」認定を取得し、さらに平成17年排出ガス規制値レベルを達成したうえで、その75%低減レベルをいち早く達成しています。

### ■排気システム図



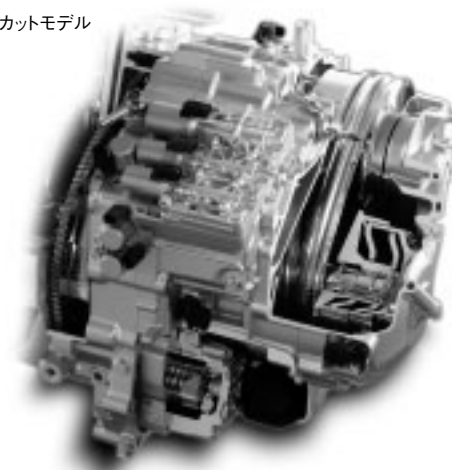
## 空間の拡大や取り回し性の向上に貢献するコンパクト設計。

エンジン補機類を同一平面上に配置して1本のベルトで駆動するサーペンタイン補機駆動やサイレントカムチェーン、高剛性ロアブロックの採用などによりコンパクト化を実現。ショートノーズ化による空間のゆとりや優れた取り回し性に貢献しています。

## 力強い発進と変速ショックのないなめらかな加速が走る喜びを演出する、 新開発CVT+7スピードモード。(S, M, LのFF)

スロットル操作に対するダイレクトな反応と力強い発進駆動力。静かで心地よく移動できるスムーズな走り。そして人間の感覚にフィットする高知能な変速制御。これらを獲得しながら、118kW[160PS]エンジンのパワーと燃費特性を最大限に活かすために、トルクコンバーター付CVT(無段変速機)を新開発しました。トルクコンバーターによる力強い食い付き感のある発進特性と、CVTならではの変速ショックのないなめらかな加速特性により、全域にわたってハイレスポンスなパワーを発揮。エンジン回転数を低く保ち燃料消費量を抑えるECONモードを採用するなど、低燃費達成にも大きく貢献しています。さらに、CVTならではの変速設定自由度を活かし、マニュアル感覚のシフト操作が楽しめる7スピードモードも装備。上質な走りと操る楽しさをともに獲得しています。

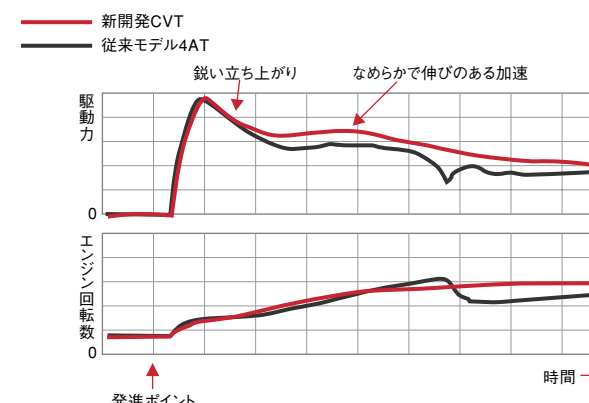
### ■新開発CVTカットモデル



## トルクコンバーターにより、鋭い立ち上がりの駆動力を実現。

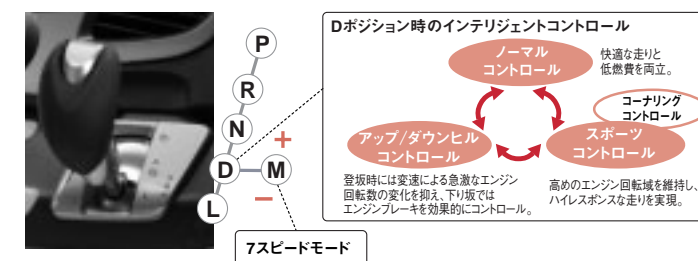
新開発CVTの発進機構としてトルクコンバーターを採用。トルクコンバーター自体が持つトルク増幅効果によって、ハイレスポンスで力強い発進加速を実現。これにより駆動力が鋭く立ち上がり、その後はCVTのなめらかで伸びのある加速を発揮します。また、発進時以外のほぼ全域でのロックアップが可能なため低燃費化にも貢献。適度なクリーブ力も確保しています。

### ■発進加速性能イメージ

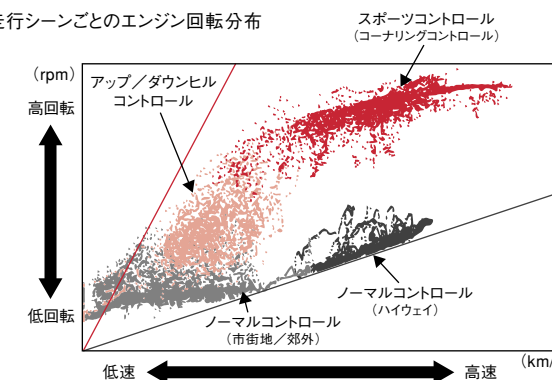


## さまざまな走行シーンで人間の感覚にリニアな走りが 得られる、きめ細かな変速制御。

Dポジションでの走行では、ドライバーのアクセル/ブレーキ操作や車速などの情報から走行状況を判断し、適切な変速比を選択。エンジン回転数を高く保ったスポーツ走行や、エンジン回転数を抑えた低燃費走行など、ドライバーの意思により忠実な走りを可能にしています。さらに、コーナリング時の横Gを算出し、スポーティな走行状態であると判断するとアクセルオフ時のエンジン回転数を高めに保持する、コーナリングGシフト制御も採用。効果的なエンジンブレーキと再加速時のハイレスポンスな駆動力が得られます。



### ■走行シーンごとのエンジン回転数分布



## エンジン回転数を低く保ち、低燃費走行を可能にする ECONモードを設定。

ドライバーの意思によってさらに低燃費な走行が選択できる、ECONモードを設定しました。Dポジション時にインストルメントパネルに設置したスイッチを押すとエンジン回転数を下げて燃費最適に制御することで、違和感なく低燃費走行を可能にします。また、エンジン、CVT、エアコンディショナーの協調制御、トルクコンバーターの広範囲なロックアップ領域の設定などにより、実用燃費の向上を実現しています。





**デュアルポンプシステムをさらに進化させた  
新開発リアルタイム4WD。**

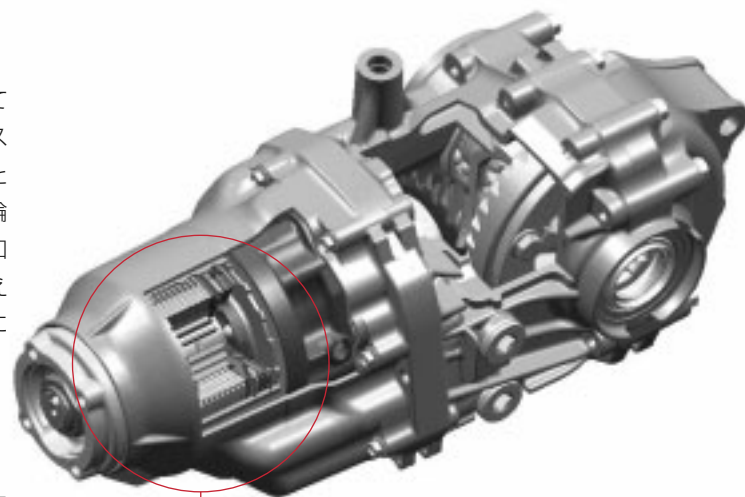
通常はほぼFF状態で走行し、発進・加速時や雪道など走行状況に応じて後輪にも適切な駆動力を配分するHonda独自のリアルタイム4WDシステムをさらに進化させました。軽量・コンパクト設計で頼もしい走破性と軽快な走り、そして低燃費や静粛性にも優れた特長を活かしながら、後輪へトルクを伝達するデュアルポンプシステムにカムユニットを新たに追加することで前輪の空転検知能力を大幅に向上。FF ↔ 4WDの切り換えを瞬時にを行い、雪道などでの発進性やコーナリングの安定性を飛躍的に高めています。

**タイムラグを感じさせずに後輪への駆動力伝達を行う、  
新カム機構。**

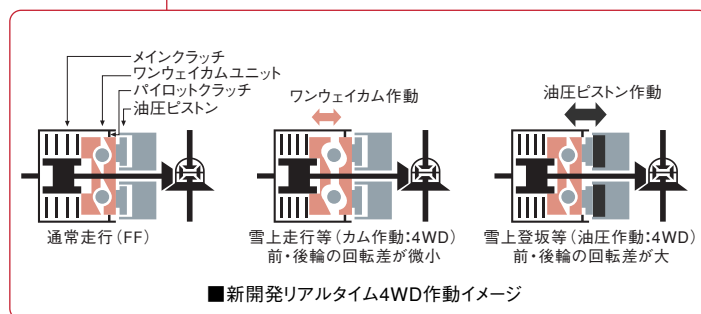
デュアルポンプシステムは、前輪の回転数が後輪の回転数を上回った場合に、その回転差によって発生する油圧でクラッチを接続し、後輪へ駆動力を伝達します。クラッチ作動油圧は前・後輪の回転差に比例して大きくなるため、回転差が小さい領域では充分なトルクを後輪へ伝達させるには限界がありました。新開発リアルタイム4WDでは、デュアルポンプシステムのクラッチ機構に、2つのカムでボールを挟み込んだボールカムとパイロットクラッチで構成されるワンウェイカムユニットを追加。前・後輪の回転差が微小な段階で瞬時に2つのカムがボールによって押し広げられ、メインクラッチを接続。クラッチ作動油圧が十分に発生する前にメインクラッチを一定の力で押しつけることで、タイムラグを感じさせずに駆動力を伝達し、力強い発進加速を行います。前・後輪の回転差が大きくなると、十分に発生したクラッチ作動油圧によって強力にメインクラッチを押しつけ、力強い駆動力を後輪に伝達。たくましい走破性を発揮します。

**4WDとのマッチングを考慮し、  
5速AT+Sマチックを採用。(全タイプの4WD)**

滑りやすい路面でもエンジントルクを的確に引き出し、デュアルポンプシステムによる最適な駆動力を発揮するために、4WDには5速オートマチックトランスミッションを設定しました。高効率・コンパクトで高回転・高トルクに対応したうえで、変速ショックを大幅に低減したスムーズでリニアなレスポンスが得られる、クラッチ圧ダイレクト制御&新制御ロジックを採用。さらに、ワインディングなどでのスポーツ走行時には、シフトホールド制御によってアクセルのオン/オフによる不要な変速を抑え、充分なエンジンブレーキと鋭い加速を発揮します。しかも、マニュアル感覚でより積極的な走りが楽しめるSマチックを備えています。



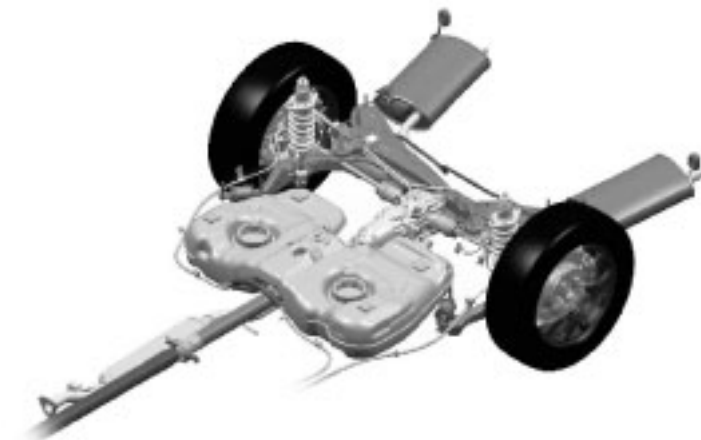
■新開発リアルタイム4WD構造図



■新開発リアルタイム4WD作動イメージ

**低床プラットフォームへの影響を最小限にとどめた、  
4WD専用の低床化設計。**

4WDはFFに対し、プロペラシャフトやリアデファレンシャル、ドライブシャフトなど床下に配置する要素が多くなります。オデッセイは、燃料タンクの形状や排気系レイアウトの工夫など4WD専用の設計を施すことで、低床プラットフォームへの影響を最小限にとどめています。



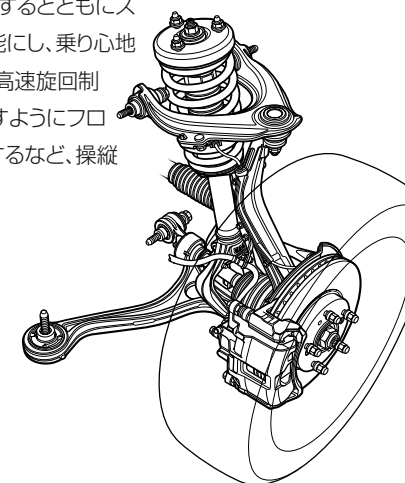
**低重心を活かしながら確かなハンドリングと  
しなやかな乗り心地を両立し、革新の運動性能を  
獲得した、高次元シャシーバランス。**

**操縦安定性と乗り心地の両立を高次元で  
達成した高性能シャシー。**

快適な乗り心地とスポーティなハンドリングという相反する性能をともに向上させ、高いレベルでの両立をめざしました。まず、低床プラットフォームと低全高ボディによって低重心化を実現。そのうえで、サスペンションジオメトリの最適化を図りました。前後ロールセンター高と仮想アーム長を適正化して旋回時のピッチ角(姿勢変化)を低減し、常に前下がりのロール姿勢を保つことで応答性、安定性を向上。さらに、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、上級車としての操縦安定性と乗り心地を同時に獲得しています。

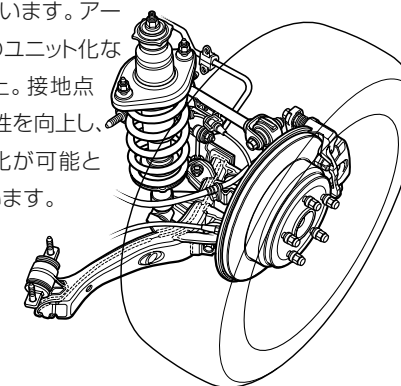
**ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション**

直進安定性や乗り心地に優れたダブルウィッシュボーン・サスペンションをフロントに採用。安定性と乗り心地の双方に効果を発揮する、A型ロアアームおよび大径コンプライアンスブッシュを採用したうえで、アンチダイブ角を増加。加減速時の姿勢変化を抑制するとともにスプリングの低バネレート化を可能にし、乗り心地をさらに向上しています。また、高速旋回制動時にヨーモーメントを打ち消すようにフロント内輪をトーイン方向に制御するなど、操縦安定性をいっそう高めています。



**リア・リアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーン  
サスペンション**

低床プラットフォームの実現に大きく貢献するコンパクト設計のリア・リアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。スペース効率と走行性能を高次元で両立しています。アーム配置の最適化やハブベアリングのユニット化などによって、キャンバー剛性を向上。接地点剛性を高めたことで応答性や安定性を向上し、同時にスプリングの低バネレート化が可能となり、優れた乗り心地も獲得しています。



**VGR(可変ステアリングギアレシオ)を採用した  
リニアなステアリングシステム。**

ステアリングの切り始めはスムーズな、大舵角時はクイックなタイヤ切れ角が得られる可変ギアレシオを設けたVGRを採用し、さらにクイックなレシオ設定としながら、タイヤの切れ角を増加し、最小回転半径を大幅に短縮。高速走行時での車線変更などでは、滑らかで安心感のある操作感を、低速走行での大きな旋回時や車庫入れ時にはよりきびきびとした取り回し性を実現しています。また、リニアな操作感を得られる可変フォースコントロールバルブや、燃費の向上に寄与する可変容量パワーステアリングポンプも採用しています。

**クラス\*トップの最小回転半径5.4mを実現。**

パワートレインのコンパクト化やVGRの採用などによってタイヤ切れ角を増加したことで、従来モデルよりも大幅に短縮した、5.4mの最小回転半径を達成。狭い曲がり角や車庫入れなども、よりスムーズなステアリング操作が行えます。\*3ナンバーミニバンクラス



**剛性感があり、しっかりと効くブレーキシステム。**

フロントには15インチベンチレーテッドディスクブレーキ、リアには16インチドラムインディスクブレーキを採用。フロントは、ブレーキキャリパーの剛性を上げるとともに高μパッドの採用により、確かな制動性能を発揮します。また、リンク式ブレーキペダルを採用したうえでペダルレシオを最適化。コントロールしやすいブレーキフィールを獲得しています。



# 力強い走りをしっかりと支える安心感と、静かで快適な空間を生み出す、高精度ボディ。

## 運動性能と空間の快適性を飛躍的に高めた、質の高いボディ性能。

強固な骨格構造によって高い剛性を確保したうえで、軽量部材の効果的な採用や空力処理、防音・制振処理を徹底して施すことで、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、ドアの閉まり音にまでこだわるなどクルマ全体としてのクオリティ向上を追求しています。

## ハンドリングや乗り心地を向上した、軽量・高剛性ボディ。

曲げ剛性やねじり剛性といった静剛性に加え、動剛性の向上を徹底的に追求しました。フロントでは、バルクヘッドまわりの閉断面化やダッシュボード上部にクロスメンバーを追加し、ハンドリングの応答性、操舵のリニアリティを高めています。リアでは、テールゲート開口部の閉断面化やクォーターメンバーの追加、結合部のガセット補強などにより、接地感の高い安定した走りや振動の少ない快適な乗り心地を実現しています。また、ボディの骨格主要部材に軽量化にも寄与する強度の高い高張力鋼板（ハイテン材）を採用。通常の部材を使用した場合に比べ約16kgの軽量化を実現しています。

## 走りや燃費、静粛性などクルマのあらゆる性能向上に寄与する、ミニバントップレベルの空力性能。

低床プラットフォームが生み出す低全高に加え、フラッシュサーフェス化を徹底したスムーズなボディライン、ボディ下面にまで施した整流処理などにより、ミニバントップレベルの優れた空力性能を達成しています。また、フロントピラーやドアミラーの形状を最適化し、スムーズに風を後方に流すことで風切り音を大幅に低減しています。

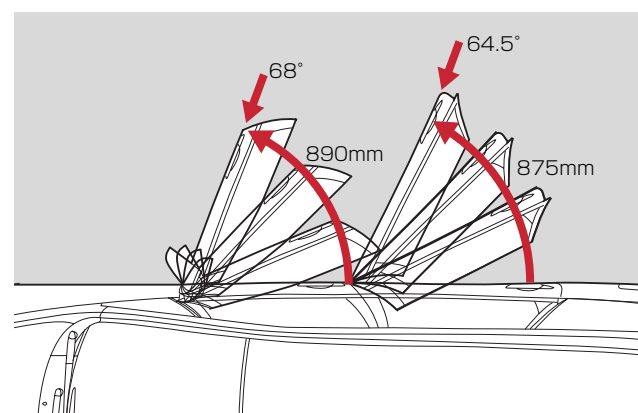
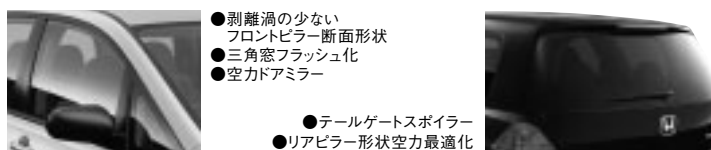
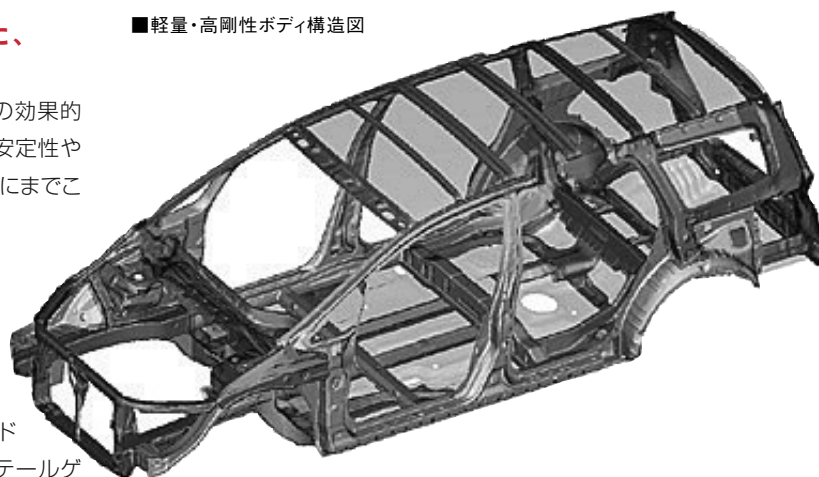
## 低床に加え、ドア開度やシート高さを考慮し、いっそう優れた乗降性を実現。

低床プラットフォームによる低い床面地上高に加え、大きく開くドアや座りやすいヒップポイントの設定など、小さな子供からお年寄りまで楽に乗り降りできる設計としています。

## 乗り降りや荷物の出し入れに重宝する、3段階ドア開度。

フロントに加えリアのドア開度も3段階に設定。1、2段階目では狭い駐車場でスムーズな乗り降りが可能。リアは全開にすることでチャイルドシートの取り付けや、大きな荷物の出し入れなどが楽に行えます。

■軽量・高剛性ボディ構造図



## 徹底した振動・騒音対策を施した、ハイレベルな静粛性。

エンジンや排気系などの振動・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抑制。そのうえで室内に侵入するノイズの吸音処理など徹底した対策を施すことで、上級車にふさわしい静粛性を実現しています。

### エンジンまわり

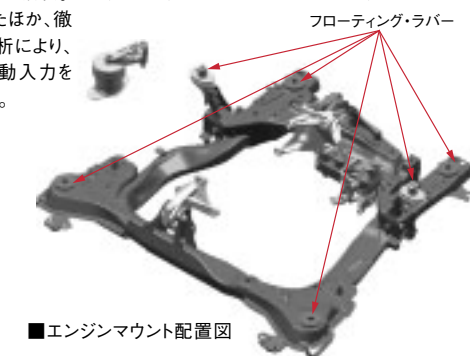
エンジンマウントのアルミ化による軽量・高剛性化や、エキゾーストマニホールドのサスペンションの高密度化による振動低減、さらには2次バルブサの採用や、エンジンロアブロックおよびCVTケースの高剛性化などにより、従来モデルを大幅に下回る振動・騒音レベルを達成しています。

### キャビンまわり

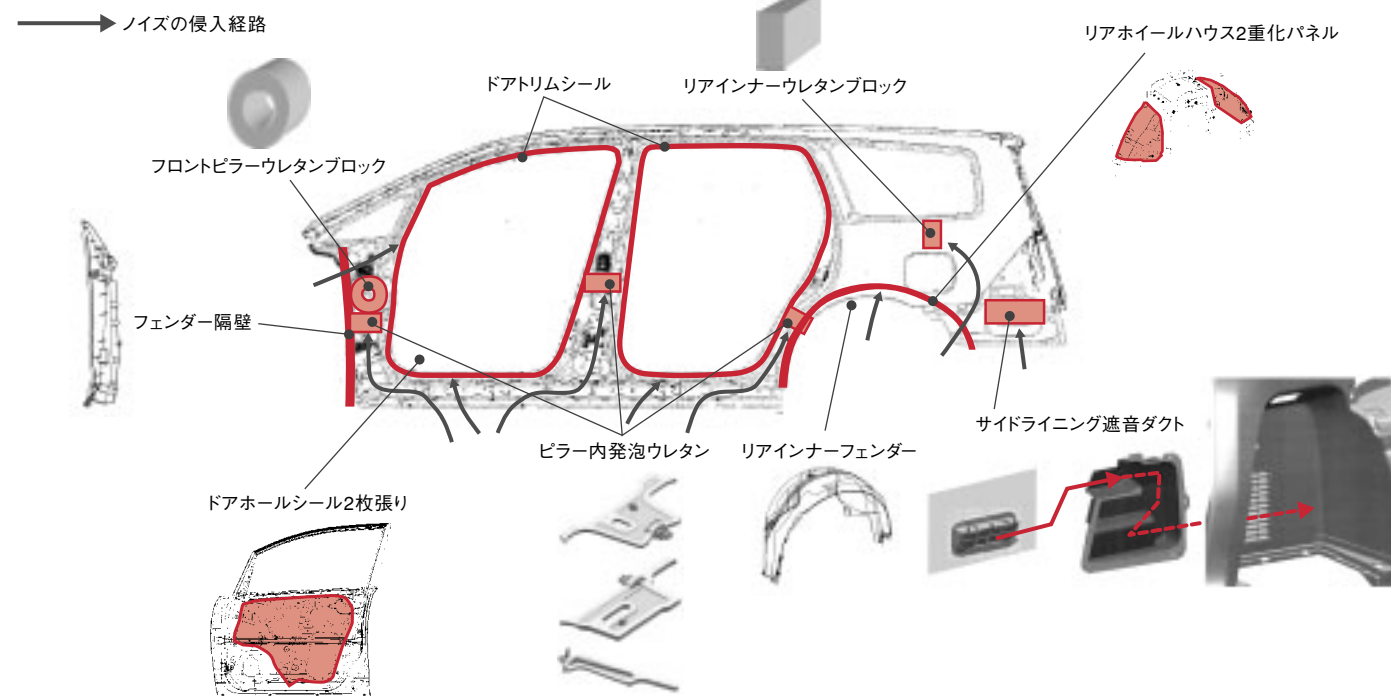
ノイズの侵入経路を分析し、防音材を適所に配置することでノイズの室内への侵入を低減。そのうえで、床下やルーフを中心に高性能な遮音・吸音材を最適配置することで、大幅な軽量化と静粛性向上を高次元で達成した防音パッケージを実現しています。

### シャシーまわり

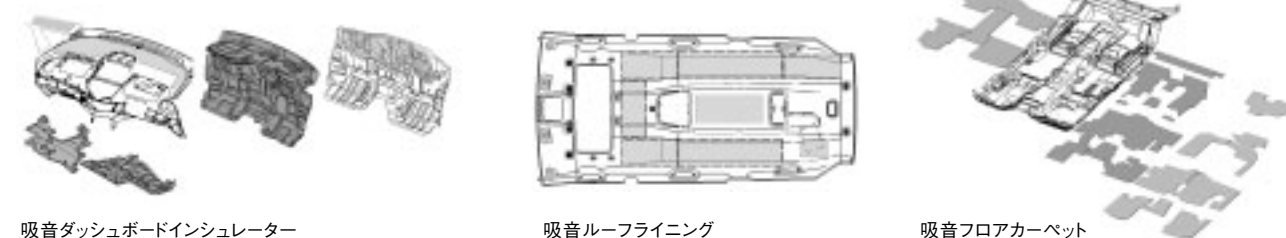
サブフレームのフローティング支持とエンジン重心マウントレイアウトによる二重防振構造により、エンジンの振動を吸収。また、リアナックルやリアクロスビーム、アルミホイールなどを軽量・高剛性化したほか、徹底したシミュレーション解析により、サスペンションからの振動入力を効果的に低減しています。



### ■遮音材配置図



### ■吸音材配置図



# 運動性能の高さを物語る、ロー&ワイドで伸びやかなフォルム。 内に秘めたゆとりの空間。知的でスピード感に満ちた、新・乗用車スタイリング。

## 低く身構えた躍動感に、都市の洗練を加えたエクステリアデザイン。

低い姿勢で草原を疾走する、知的でスピード感のあるブラックパンサーをモチーフにイメージを重ね、都会的に洗練されたデザインセンスを細部にまで施しました。低く、鋭い表情、張りのある面構成、力強く張り出したフロントフェンダーなど、独自の存在感を持つ新しい乗用車スタイリングを完成しています。



Photo : L (FF)

## 低く鋭く、精悍な表情に仕上げたフロントビュー。

風格のある輝きを放つクロームメッキが中空に浮くフローティンググリルを中心に、ブルーメタリックのカラーリングを施した薄型形状のヘッドライトと、ダイナミックな造形のフロントバンパーを低い位置で融合。鋭く精悍な表情を持たせています。また、大きく張り出したフロントフェンダーがワイド感と力強さを映し出しています。



Photo : L (FF) メーカーオプション装着車



Photo : L (FF) メーカーオプション装着車

## ロングキャビンならではのスムーズで伸びやかなサイドビュー。

低く短いフロントノーズからルーフエンドまでなめらかにつながった流麗なシルエット。フロントからリアまで高密度なソリッド感を持たせたロアボディと、低く前後に伸びやかなキャビンとの二段構えの造形が、美しさ、力強さ、空間の心地よさを融合した低重心フォルムを表現しています。



Photo : M (FF)

## 立体感を持たせた安定感のあるリアビュー。

ワンモーションのシンプルなルーフや、かたまり感を持たせたボディサイドおよびリアバンパーを、3次元デザインのリアコンビネーションランプでスムーズに融合。立体感のあるダイナミックなデザインとしています。また、プロダクトマークもテールゲートに埋め込む立体的な造形とし、さらにリアコンビネーションランプは、スリットやシボ加工を施したインナーレンズに、レリーフ(段差)のないクリアの外ターレンズを重ね合わせることで、奥行き感を持たせています。また、左右に配したツインサイレンサーがスポーティな印象を与えています。





# オデッセイの優れた資質はそのままに、 デザインや走りについてそのこだわりを注いだ、Absolute。

## 「エレガント&ダイナミック」に磨き上げた、もうひとつのオデッセイ。

ゆとりの空間やユーティリティ、快適性などオデッセイの優れた資質はそのままに、「エレガント&ダイナミック」にこだわったAbsolute。デザインや走りの質感といった人の感性に訴える性能をさらに磨き上げました。走りのよさをさらに際立たせるエクステリアや、高質でスポーティなインテリア。そして圧倒的なパフォーマンスを発揮するパワートレイン。走る喜び、所有する喜びをいっそう深める一台です。



Photo : Absolute (FF)

## 低さをより強調し、走りへの期待をいっそう高める エクステリア。

低重心イメージをさらに強調する専用エアロダイナミクス装備をはじめ、スポーティな215/55 R17タイヤと専用デザインの17インチアルミホイール、クールな専用カラーで仕上げた数々のエクステリア装備を採用。走りのポテンシャルを感じさせるスタイリッシュなエクステリアに仕上げています。



### 専用エクステリア装備

- エアロダイナミクス・前後バンパー(フロント・ロアスカート付)
- ボディ同色エアロダイナミクス・サイドシルガーニッシュ
- ボディ同色サイドモールディング
- アウトドアハンドル(ダーククロームメッキ)
- スモークタイプ・リアコンビネーションランプ
- カラード・ヘッドライトサブフレクター(専用色)
- 215/55R17タイヤ+17インチアルミホイール
- フォグライト
- 専用ボディカラー(2タイプ) など



Photo : Absolute (FF) メーカーオプション装着車

## エレガントに、スポーティに、質感を深めた インテリア。

インテリアカラーをブラック基調としたうえで、高品位でスポーティな本革/ソフトウィーブコンビネーションシートを採用。さらに、レッド照明の立体自発光メーターやアルミ製ペダルパッドなどを装備し、優れた視認性や操作性とともに、走りのイメージをいっそう強めています。また、スポーツ走行でも優れたホールド性を発揮するレカロ社製バケットシート(1列目)\*をメーカーオプションで用意しています。

\*レカロシート装着の場合、運転席シートハイトアジャスターは装備されません。

### 専用インテリア装備

- 立体自発光メーター(レッド照明)
- 本革巻3スポークステアリングホイール
- 本革巻ATセレクトレバー
- アルミ製ペダルパッド&アルミ製フットレスト
- ブラック内装
- レカロ社製バケットシート(運転席/助手席)(メーカーオプション)
- 本革シート(メーカーオプション) など



**全域トルクフル&ハイレスポンス。  
スポーティな走りと優れた環境性能をあわせ持つ、ハイパフォーマンス&ハイクオリティエンジン。  
2.4ℓ DOHC i-VTEC (147kW [200PS] / 232N・m [23.7kg・m]※)**

吸・排気側にVTEC機構を採用したうえで、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTCを組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構i-VTECシステムを核に、さらに吸・排気系のチューニングを施すことで、全域にわたって高い燃焼効率を実現。147kW [200PS] / 232N・m [23.7kg・m]※の圧倒的なパフォーマンスとともに、DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) の採用などによる鋭いレスポンスも獲得しています。しかも環境性能にも優れ、11.0km/ℓ (10・15モード)※の低燃費を達成するとともに、国土交通省「優・低排出ガス」認定を取得。さらに、平成17年排出ガス規制値レベルをも達成するクリーン性能を実現しています。\* FF

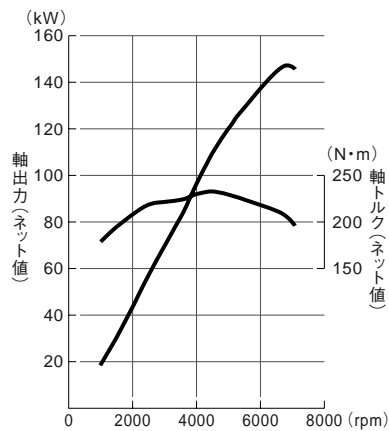
最高出力 (kW [PS] / rpm) *	147 [200] / 6,800 (FF) <4WDは140 [190] / 6,800>
最大トルク (N・m [kg・m] / rpm) *	232 [23.7] / 4,500 (FF) <4WDは228 [23.2] / 4,500>
10・15モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)	11.0km/ℓ (FF) <4WDは10.6km/ℓ>

\*ネット値

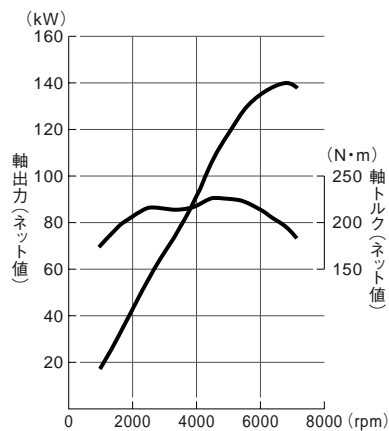


**スロットル開度を適切にコントロールする、DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ)。**

自然でリニアなアクセルフィーリングが得られる電子制御スロットルコントロールシステム、DBWを採用しました。アクセルペダル操作をセンサーによって電気信号に変換し、車速に応じた最適なスロットル開度を選択。アクチュエーターがスロットルバルブを直接に制御することで、より緻密で自然なスロットルコントロールを可能にしています。さらに、5速ATとの協調制御やVSAとの組み合わせなどによって、よりいっそうスムーズでコントロール可能な走りを実現しています。



■2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線図 (Absolute/FF)



■2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線図 (Absolute/4WD)

**エンジン性能を最大限に引き出す、5速AT+Sマチック。**

力強い加速感やリニアな変速レスポンスを獲得するとともに低燃費にも貢献する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。低フリクションクラッチや高効率・超薄型トルクコンバーター、複列式アイドルギアなどの採用により、高効率・コンパクト化を実現。さらに、トルクコンバーターのポンプカバーに高強度素材を使用して高回転に対応。ファイナルギアには高強度ギア材を用いて耐久性を高め、高トルクに対応するなど、147kW [200PS]のエンジン出力を確実に引き出します。また、減速時のロックアップ領域を拡大し、優れた燃費性能も同時に獲得しています。

**優れた応答性を発揮する、ダイレクト制御+DBWの協調制御。**

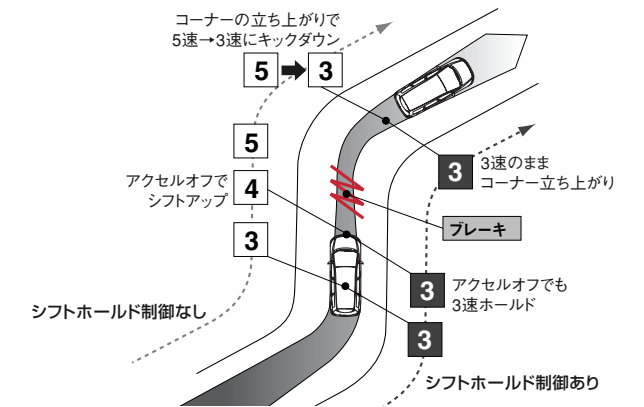
直動式リニアソレノイドバルブによるクラッチ圧ダイレクト制御と、運転環境の変化に対応する新制御ロジックを採用。変速ショックを大幅に低減し、スムーズな加速とリニアなレスポンスを両立しています。さらに、DBWとの協調制御によって、加速感の向上やキックダウン時の応答性向上など、Absolute専用の変速設定とすることで、街なかでの走行から高回転を活かしたスポーティな走りまで存分に楽しめる変速特性を持たせています。

**スポーティな走行時に不要な変速を抑える、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しました。Dポジションでの走行時に、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、最適に変速制御。特に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/オフによる不要な変速を抑

え、十分なエンジンブレーキによる減速やタイムラグのない鋭い加速が得られます。

■シフトホールド制御動作イメージ図



**マニュアル感覚の走りを楽しめるSマチック。**

セレクトレバーをDポジションから右に倒すことでマニュアル感覚の変速操作が行えるSマチックを採用。DBWとの協調制御により、応答性向上と変速ショック低減を両立しています。



**専用チューニングを施した、サスペンション&専用ブレーキ。**

高性能なパワートレインからの動力をフルに活かし、スポーティな走りを実現するために、足回りを専用強化しました。ダンパースプリングやスタビライザー、プッシュ類をハードな設定とするとともにダンパーの減衰特性をチューニング。優れた乗り心地を確保しながら走行安定性を高めています。また、ブレーキには大径16インチ・ベンチレーテッドディスクをフロントに採用し、制動力を強化。タイヤは、乗り心地と走行性能のバランスを考慮した215/55R17 93Vを採用しています。

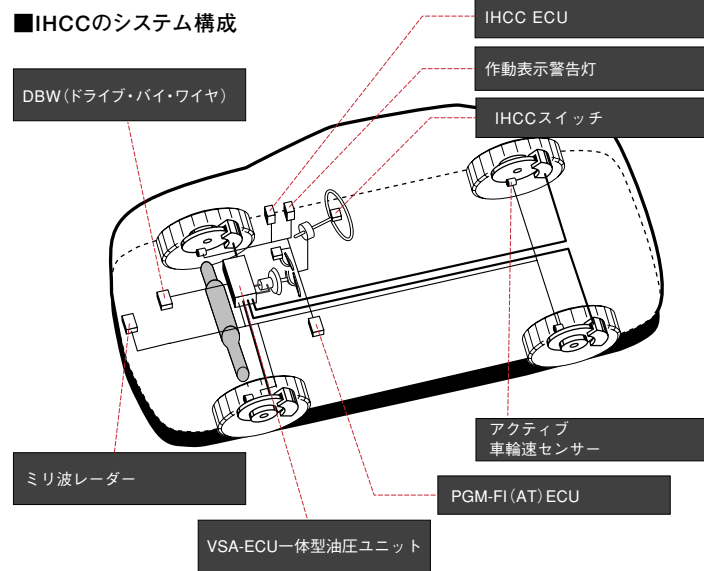




# 運転負荷を軽減し、ドライビングを安心・快適にサポートするインテリジェント機能。

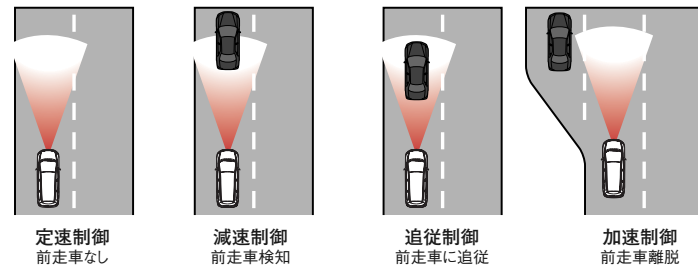
## 高速道路での運転負荷を軽減する車速/車間制御機能 IHCC (インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)。(Absoluteにメーカーオプション)

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、車速センサーやヨーレートセンサー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同様、設定した速度を保つ走行が可能のほか、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。

●IHCC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。

## マルチインフォメーション・ディスプレイ

(Absoluteにメーカーオプション)

スピードメーター内に、IHCCやCMSの作動状況、メッセージや各種ワーニングなどを状況に応じて表示する、マルチインフォメーション・ディスプレイを設置しました。

主な表示項目	IHCC作動状況	CMS作動状況	メッセージ&ワーニング
表示例			
表示内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム状態</li> <li>設定車速</li> <li>設定車間</li> <li>前走車有無</li> <li>車間警報</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム状態</li> <li>警報設定状態(5秒間で消灯)</li> <li>CMS警報</li> </ul>	サブメッセージ 各種ワーニング

# ドライバーとすべてのゲストに、快適な移動と最上のもてなしを。高機能・多機能を追求した先進快適装備。

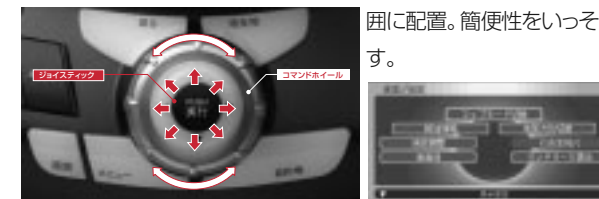
## 性能、機能、操作性。すべてが大きく進化した、リアカメラ付音声認識Honda・HDDナビゲーションシステム+プログレッシブコマンダー。(M.L. Absoluteにメーカーオプション)

最新のHDDナビゲーションシステムを採用。大画面8インチワイドモニターを組み合わせた。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したプログレッシブコマンダーを採用。また、書き込み可能なハードディスクならではの音楽ストック機能「サウンドコンテナ」など多彩な機能を備えたほか、「インターナビ・プレミアムクラブ」のサービスに対応できるなど、カーライフをより快適にサポートする高機能システムに仕上がっています。



## 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新開発。複数の操作が1カ所で行えるうえ、画面上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、コマンドホイールは手を伸ばしやすい位置にレイアウトしています。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ドホイールの周囲に配置。簡便性をいっそう高めています。



## HDDナビゲーションに対応し、さらに進化した「インターナビ・プレミアムクラブ」。

**internavi Premium Club**

音声認識機能が付いたHonda・ナビゲーションシステムを装着することで利用できる、Honda独自の双方向型情報ネットワークサービス。携帯電話を介してアクセスすることで、全国の最新道路交通情報をはじめ利用者個人のクエストに応じたさまざまな情報の入手が可能。しかもHDDナビゲーションに対応した、さらに高精度で充実した情報を提供するなど、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。

(一部サービスを除き、初年度登録年月から3年間無償で提供。年会費、月々の利用料も不要)

**インターナビVICIS** インターナビ情報センターではVICISセンターから収集した全国の道路交通情報をカバー。都道府県をまたぐ場合でも、目的地方面の最新情報が入手でき、複数のルートの中から最短時間で到着可能なルートを案内します。また、HDDナビゲーションに対応した、より高精度な情報を提供します。

**【プレミアムメンバーVICIS】** VICIS情報未提供の道路などインターナビ情報センターが独自に設定した道路区間をインターナビ・プレミアムクラブメンバーの車両が走行した際に、所要時間情報をインターナビ情報センターにアップすることで統計値化。その付近を通行するメンバーに、常に高精度化された最新の道路交通情報を提供します。メンバーのみが入手できる、より実用性の高いルート案内を可能にしたシステムです。

## より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。

## 表現が豊かな描画性能。

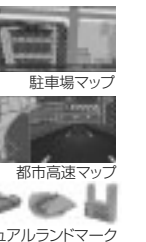
ハードディスクの大容量・高速性を活かし、見やすくきれいな画面表示を実現しました。アンチエイリアス(ジャギー補正)やアルファブレンド(透過処理)、グラデーション(階調表示)などにより表現力を向上。表示色もこれまでの256色から32,000色対応へ大幅に増加しています。

## 充実したエンターテインメント機能。

好みの音楽CDから最大約800曲分(1曲6MBとして計算)をハードディスクに録音できるサウンドコンテナ機能をはじめ、DVDビデオ再生やスケジュールなど多くの機能を備えています。

## 多彩なナビゲーション機能。

【ルート案内機能】	
ルート学習	よく通るルート(自宅周辺など)を自動的に学習し、ルート計算に反映。
回避ルート設定	通りたいエリアを登録することで、そのエリアを避けてルート案内。
渋滞回避自動ルート再計算	ルート上に渋滞が発生した場合に渋滞を回避するルートを自動再計算。
登録ルート設定	通りたいルートを登録することで、必ずそこを通るルートを案内。
誘導条件設定	あらかじめ登録地に「高速優先する/しない」などの条件を設定可能。
ランドマーク音声案内	ルート案内の目印となるランドマークを音声で案内。
【画面表示機能】	
駐車場マップ	全国約110ヶ所の地下駐車場、立体駐車場を収録。
都市高速マップ	首都高速道路などの都市高速道路で、状況に合わせてビューを自動切り替え。
ビジュアルランドマーク	主要なランドマークをリアルなグラフィックで表示。
空表現	朝、昼、夕方、夜といった時刻での変化に加え、ネットワーク経由で天気情報を取得し、雨、曇り、雪なども表現。
天気表示	ネットワーク経由で日本全国の天気予報情報を取得。



**【駐車場セレクト】** インターナビ・プレミアムクラブメンバーの車両ごとに登録されているクルマのサイズにより、入庫可能な駐車場をセレクト。さらに、駐車料金や営業時間などを設定することで、希望の条件に合った駐車場のみを案内します。

**【渋滞予測情報】** 過去のVICIS情報にもとづき、渋滞状況の変化を予測した最短時間ルートを案内。到着予想時間がより正確に把握できます。

**地図データ更新** 新車登録後2年経過時に、地図データを最新情報に無償でアップデート。希望者には、12ヶ月点検時、車検時にも対応可能です(有償)。さらにHDDナビゲーションでは、サウンドコンテナのCD楽曲情報のアップデートや、その他の最新機能の追加も行えます。

**カーナビ向け情報** 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。

**音声案内/読み上げ** ナビゲーション本体に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** メール交換が可能。音声で到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。

**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をお知らせ。

**QQコール** Hondaネットワークによる安心のロードアシスタンスサービス。(別途申し込みが必要)



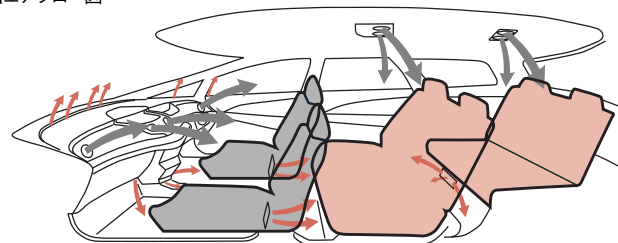


### トリプルゾーンコントロール・フルオートエアコンディショナー

(Lに標準装備/M、Absoluteにメーカーオプション)

フロントとリアそれぞれにフルオートエアコンディショナーを装備。さらに、フロントは左右独立温度コントロール式としました。これにより、運転席/助手席/2列目・3列目シートの3つのゾーンで独立して温度設定を行えるため、乗員の数や好みに合わせて効果的に対応。フロント左右および後席の温度調節は1つのダイヤル式コントローラーで行えるなど、操作性も高めています。なお、Sにはフロント・フルオートエアコンディショナーを、MとAbsoluteにはフロント・フルオートエアコンディショナー+リア・マニュアルクーラーを標準装備。また、全タイプに断熱効果の高い素材シンサレートをルーフ内側に採用して冷房効率を高め、CVT車ではECONモードとの協調制御によって低燃費にも貢献しています。

■エアフロー図



### リアエンターテインメントシステム

(M、L、Absoluteにメーカーオプション)

2列目、3列目シート専用の、格納式9インチワイドディスプレイを用意しました。専用のTVチューナーやDVDプレーヤーを備えたほか、ビデオカメラやゲームを接続して楽しめるAV入力端子も設置。フロントのモニターと連動した映像も楽しめます。さらに、5.1chサラウンド対応のワイヤレスヘッドホンも2個装備しています。また、ナビゲーションシステムの画面表示や操作も可能。チャンネルの切り替えやボリューム調整などは、すべてリモコンで操作ができ、夜間でも操作しやすい自照式としました。



### リアカメラシステム (M、L、Absoluteにメーカーオプション)

セレクトレバーをRポジションに入れると、モニターに自動でカメラ映像を表示。後方の位置関係が把握しやすいガイドラインの表示もでき、後退時の運転操作をサポートします。また、カメラはテールゲートガーニッシュにすっきりと収納しています。



### プレミアムサウンドシステム「アキュリーフ」

(AM/FMチューナー付インダッシュ6連奏CDチェンジャー+7スピーカー)  
(L、Absoluteにメーカーオプション)

スピーカーの素材から配置にいたるまで徹底的に検証。音楽専用リアア高速出力素子「LAPT<sup>※</sup>」を使用した250Wのパワーアンプ(50W×5ch)やBOXタイプのサブウーハーなど、音の構成にこだわり、さらに空間に合わせて最適なチューニングを施しました。その結果、音のひずみを最小限に抑え、残響音や音の艶までもリアルに再現できるハイクオリティサウンドを実現しています。\*Linear Amplification Power Transistor



### Honda スマートカードキーシステム

(Lに標準装備/M、Absoluteにメーカーオプション)

超薄型カードキーを携帯していれば、ドアの旋錠/解錠やイグニッション操作が可能。電波を利用してID認証をするため、カードキーをカバンなどに入れたままでも作動します。また、標準装備のキーレスエントリー一体型キー同様、イモビライザー機能を備え、車両盗難防止にも配慮しています。

[ドアの解錠]

ドアハンドルを握るとドアハンドル内側のセンサーが感知。瞬時にID認証を行いロックを解除します。

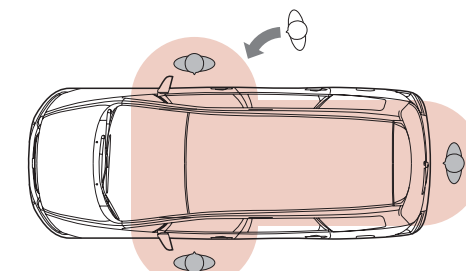
[ドアの施錠]

車から降り、ドアを閉めて認証エリアから離れると自動的にロックします。

[イグニッション操作]

イグニッションスイッチのノブを押すことでID認証を実行。通常のキーと同様にエンジンの始動/停止が行えます。

■Hondaスマートカードキーシステム認証エリア



認証エリアは運転席およびトランクの周辺。エンジン始動の際にはカードキーが車内にあることが条件です。



超薄型カードキー



イグニッションスイッチノブ

### 熱線入りフロントウインドウ

(Lに標準装備/M、Absoluteにメーカーオプション)

フロントガラスの下端および運転席側ビラーに沿って、熱線を内蔵。フロントガラスに固着した雪や氷とともにワイパーラバーの凍結を除去し、降雪時や寒冷時でもワイパー機能を確保します。また、15分で自動的にOFFになるタイマー機能を備えています。



### 雨滴検知ワイパー (Lに標準装備)

フロントガラスのルームミラー付近に設置した赤外線センサーによって雨滴量を検知。降雨量に応じてワイパーの作動を自動制御します。ワイパーレバーのボリュームダイヤルで感度調整も行えます。



### 親水/ヒートドドアミラー+フロントドア撥水ガラス

(M、L、Absoluteに標準装備)

水を膜状に拡散させるとともに、内蔵ヒーターで曇りや水滴を除去するドアミラーと、40km/h程度の低速度でも撥水効果を発揮するドアガラスを採用。雨の日の視界をクリアに確保します。



### オートライトコントロール

(Lに標準装備/M、Absoluteにメーカーオプション)

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。



# 危険に対して、未然に防ぐ、予測して備える、そして乗員を守る。 あらゆる角度から徹底的に追求した、最新・高水準の安全性能。

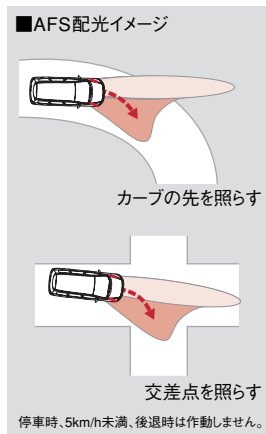
**基本性能を向上したうえで運転にゆとりと安心を  
与える数々の装備を搭載。  
事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ。**

「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、安心感を高める充実したアクティブセーフティ装備を設定しています。

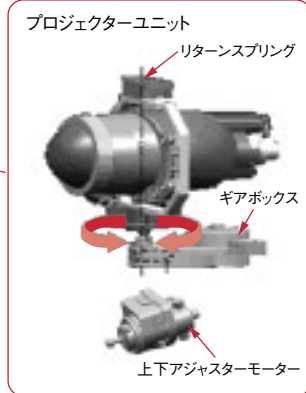
**ヘッドライトの配光を左右にコントロールし、  
旋回時も進行方向を照らす  
AFS(アダプティブ・フロントライティングシステム)。**

(M、L、Absoluteにメーカーオプション)

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方向のヘッドライトユニットが向きを変え、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や、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とあわせて、夜間の視認性を高めます。なお、停車時、5km/h未満での走行時、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構造図



**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)。**

(Absoluteに標準装備)

ABS、TCSに、オーバーステアやアンダーステアなどの横滑り抑制を加えた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。

[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。

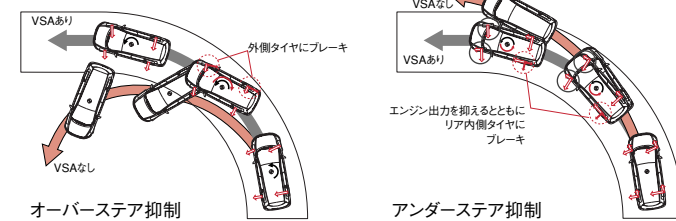
[アンダーステア抑制]

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]

発進時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。

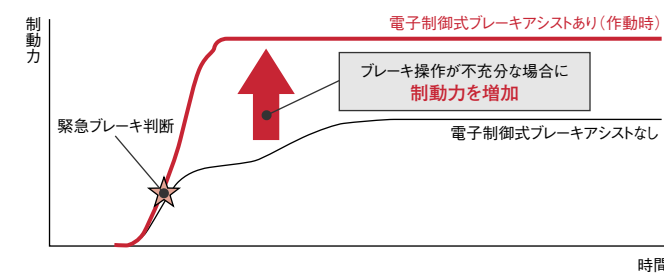
■VSA作動イメージ



**緊急ブレーキ時に、より強力にアシストする  
電子制御ブレーキアシスト。(Absoluteに標準装備)**

全タイプにブレーキアシストを標準装備したうえで、Absoluteには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します。また、ドライバーのブレーキ操作の傾向に合わせ、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。

■電子制御ブレーキアシスト作動イメージ



**EBD(電子制御制動力配分システム)付  
ABS+ブレーキアシストを全タイプに標準装備**

**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。オデッセイ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)」。**

(Absoluteにメーカーオプション) ※ 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。

①前走車へ接近

前走車との距離や相対速度、予測した自車の進路などから追突の危険性があると判断した場合、警報(音+表示)によりドライバーに認知および回避操作を促します。

②さらに接近

より強くドライバーに回避操作を促すために、音と表示による警報に加え、CMSの軽いブレーキングとE-プリテンショナーの弱いベルト引き込み(2~3回)によって体感的に危険を知らせます。また、この時点でドライバーがブレーキを踏むとブレーキアシストが作動し、操作支援を行います。

③追突の回避が困難

回避が困難と判断した場合、E-プリテンショナーが強くベルトを引き込みドライバーの拘束効果を高めるとともに、CMSが強いブレーキングを行い追突速度を低減し、被害の軽減を図ります。

■「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

	①前走車へ接近	②さらに接近	③追突の回避が困難
ミリ波レーダーにより前走車を検知	検知	検知	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)		軽いブレーキング	強いブレーキング
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 → 軽いブレーキングとシートベルトの弱い引き込みによる体感警報 → 操作支援と被害軽減  
③追突の回避が困難 → 強いブレーキング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。



**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。

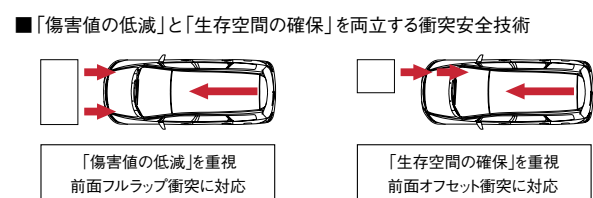


**G-CON 第1ステージ**

**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めざし、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。



**相反する2つの要素を両立させ、自己保護性能を向上**

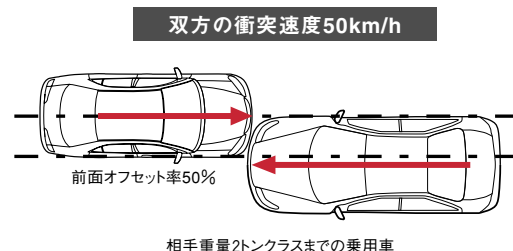
**リアルワールドでの安全を追求し、独自の目標を設定したクルマ相互の衝突実験を実施。**

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めざし、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。まずは第一ステージとして、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。



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験

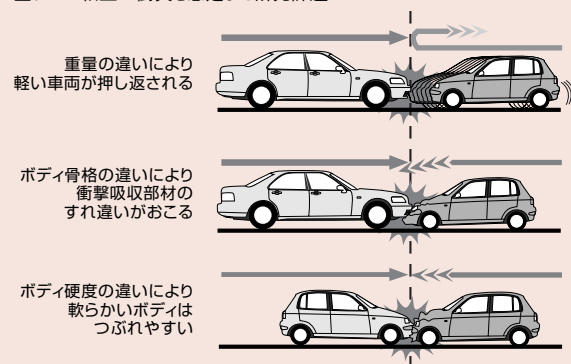
**■クルマ相互の衝突実験/テストモード**



**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ました。

**■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、オデッセイ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。

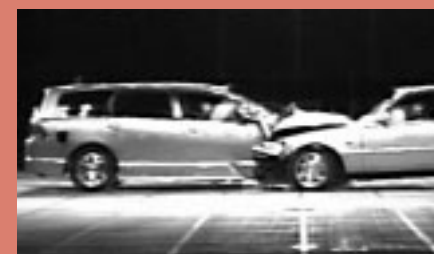
**■コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト**

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」**



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験 (左オデッセイ)

**「相手車両への攻撃性低減」**



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験 (右オデッセイ)

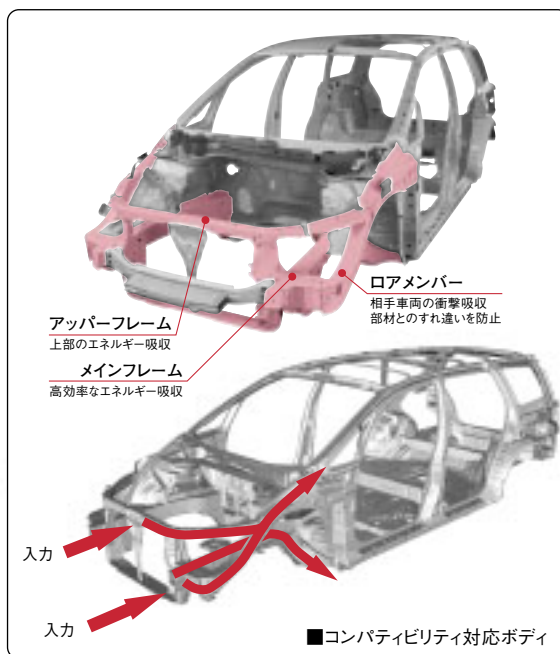
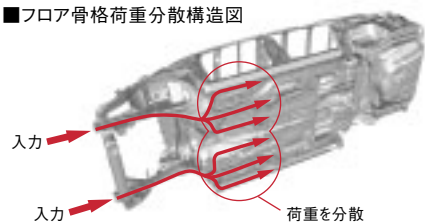
**両立**



**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、さらにフロントビ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、ショートノーズながら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。オデッセイは、こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、フロア骨格を荷重分散構造とすることで、より効果的にエネルギーを分散。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。

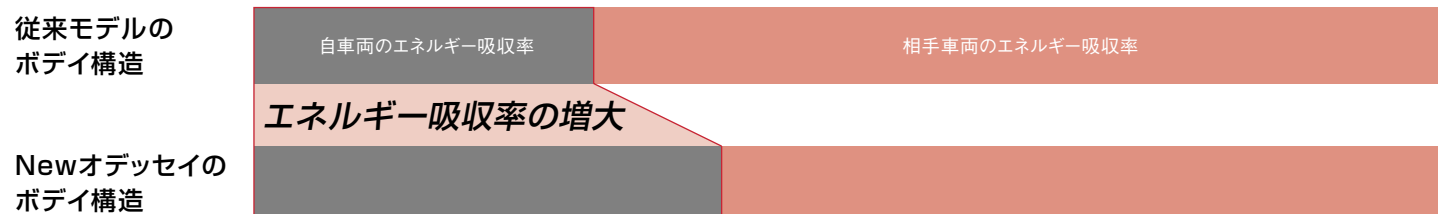
■フロア骨格荷重分散構造図



	これまでのボディ	新しいボディ
<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。**

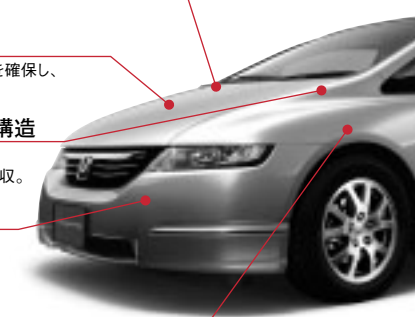
■衝突エネルギー吸収割合の変化イメージ(自社軽クラスの乗用車との衝突の場合)



**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、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。
- 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**  
バンパービームを二段構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収フェンダー**  
フェンダー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 (1~3列目シート対応)。**  
(Lに標準装備/S、M、Absoluteにメーカーオプション)

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、オデッセイは3列すべてに対応させ設定しました。サイドウインドウのほぼ全面をカバーする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、衝撃センサーは各列左右と車体中央前後に設置し、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1列目シート用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。



写真は機能説明のため、運転席用&助手席用i-SRSエアバッグ、1列目シート用i-サイドエアバッグ、サイドカーテンエアバッグともに展開した状態を再現し、合成したものです。

**1列目シート用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) (Lに標準装備/S、M、Absoluteにメーカーオプション)

車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置。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**

(全タイプに標準装備)

衝撃(G)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。

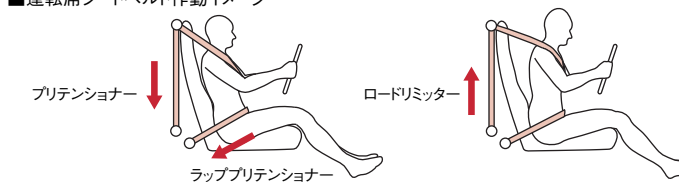
**頸部衝撃緩和1列目シート**

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低減しています。

**1列目シート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+運転席ラッププリテンショナー**

3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルトを1列目シートに装備し、さらに運転席には、ショルダーベルト側プリテンショナーに加え腰ベルトの外側にラッププリテンショナーを採用。胸部とともに腰部の乗員拘束性能をさらに高めています。

■運転席シートベルト作動イメージ



**シートベルトリマインダー**

シートベルト非着用時に、警告灯と警告音でシートベルト着用を促す、シートベルトリマインダーを運転席に採用しています。

**その他、全タイプに備えた安全装備**

- 2列目シート3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(中央座席は2点式マニュアル)
- 3列目シート3点式ELRシートベルト
- ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(2列目左右席)+テザーアンカー(2列目左右席)

## 排出ガスクリーン化や低燃費化を高水準で達成し、さらにリサイクル性の向上や材質改善、軽量化などを推進した、先進の環境性能。

### ハイレベルな排出ガスクリーン性能。

高精度な空燃比制御などによる高効率な燃焼に加え、後方排気システムや低ヒートマス排気管、高密度セルキャタライザーの採用などによって、極めて優れた排出ガス浄化性能を実現。S、M、Lは国土交通省「超-低排出ガス」認定を、Absoluteは「優-低排出ガス」認定を取得しています。さらに、全タイプとも新たに施行される「平成17年排出ガス規制」の基準値レベルを達成したうえで、S、M、Lはその75%低減レベルをもち早く達成しています。



「超-低排出ガス」認定車表示マーク  
平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、規制値を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-低排出ガス」認定車表示マーク  
平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、規制値を50%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。

### 平成22年燃費基準適合。

i-VTEC機構のバルブ制御をはじめとする高効率な燃焼技術によって、エンジン単体での優れた低燃費を実現。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平成22年燃費基準に適合。さらに、S、M、Lは、「超-低排出ガス」認定を取得したことで「グリーン税制」の優遇措置として、自動車取得税および自動車税の減税が適用されます。

### 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。PVC（ポリ塩化ビニール）の使用量を従来モデルに対して約4kg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

### 鉛レス化を推進し、96年レベルの1/10以下に削減。

燃料タンクを樹脂製にし、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。

### 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。オデッセイでは、バンパーサイドスペーサーやブラッシュシールドに再生樹脂を使用しています。

### 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。

### 骨格および部材レベルで30kg以上の軽量化を達成。

走行性能や燃費性能の向上に寄与する軽量化をボディ全体にわたって推進。ボディ骨格に軽量・高剛性な高張力鋼板（ハイテン材）を広範囲で使用したうえで、吸音ダッシュボードインシュレーターに高密度フェルト+低密度フェルトを採用。さらに、エアコン用コンデンサー/エバポレーターを薄肉化するなど、ボディ骨格や部材レベルで30kg以上の軽量化を達成しています。

Odyssey  
ALMAS

2003年12月発売



Photo: M (FF) メーカーオプション装着車  
車いすは撮影用です。

### フル電動の回転・昇降シートを採用。

オデッセイ・アルマス。(MのFF、4WDともに設定)

Hondaが展開する福祉車両、アルマスシリーズ。オデッセイではリフトアップシートを助手席に採用しました。スイッチひとつの簡単操作で回転から昇降までフル電動で行え、乗り降りをサポート。しかも、電動シートスライド機構も備えているので好みのシートポジションが得られます。また、3列目シートを設置したまま車いすをすっきりと収納できる、車いす固定用ネット&保護カバーを標準装備しています。



