

HONDA
The Power of Dreams

PRESS INFORMATION
2008.10.16

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

四輪・汎用 商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515
企業広報 TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545

URL <http://www.honda.co.jp/>



HONDA

多人数乗用車の理想形を 追い求めて。

オデッセイは、クルマの歴史の流れを大きく変えた一台といえます。
初代の誕生を機に、国内におけるミニバンというカテゴリーが確立されました。
しかしオデッセイは、先駆者でありながらもミニバンという概念に固執することなく、
あくまでも乗用車としての新しい可能性にチャレンジし、独自の進化を続けてきました。

多人数がゆったり乗れる空間を持ちながら、走りのよさや美しいフォルムを追求し、
クルマの魅力である走る喜びや移動の楽しさ、所有する満足感を生み出すこと。
オデッセイは、こうしたセダンに匹敵する運動性能、広さや使いやすさ、先進機能、高水準の安全・環境性能など、
乗用車の理想形を追い求めることで、つねに新しい価値を創造していくクルマです。

そこで私たちは、4代目となるオデッセイを開発するにあたり、クルマとしての魅力をさらに突き詰めるべく、
“人のところに響く気持ちよさ”をテーマに、ドライビングはもちろんのこと、
空間やスタイリングにおいても感性に訴えかける爽快感や躍動感にこだわり、
見て、乗って、瞬間的に感じ取れる上質や豊さとともに、乗る人みんなが実感できる
走ることの心地よさを細部にわたって追求。オデッセイならではの喜びをこれまで以上に深め、
なおかつその喜びを全ての座席で共有できる、究極のオデッセイを目指しました。

運転する人にはよりいっそうのドライビング・プレジャーを、2列目・3列目の人にも走りの気持ちよさを提供できる、
歴代を超えて多人数乗用車の理想形へとさらに進んだNewオデッセイを実現できたと確信しています。

開発責任者 五十嵐 則夫



五十嵐 則夫 (いがらし のりお)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1979年、本田技研工業(株)入社。
ボディ設計、衝突安全研究を経て、
1998年ライフ、2000年ストリーム、
2003年ライフのLPL代行を担当。
2006年ゼストのLPLを歴任し、
今回オデッセイのLPLを務める。
趣味はゴルフ。
愛車はフィット。

Contents

開発にあたって	2
進化の歩み	3
コンセプト	5
テクノロジーダイジェスト	7
エクステリアデザイン	9
パッケージング	11
インテリア	13
ユーティリティ	15
パワートレイン	17
シャシー&ボディ	19
〈Absolute〉	21
運転支援機能	25
安全性能	27
環境性能	30
福祉車両	30
先進快適装備	31
装備・諸元・環境仕様	33

既成概念にとらわれない 発想と革新の技術で、 乗用車の新しい在り方を提示し続ける、 オデッセイの進化。

■時代を見据え、人々の要求に応えながら、期待を超える新しい価値を創造。

1994年、「乗る人との新しい関わり合いが生まれ、生活がもっと楽しく広がる“クリエイティブ・ムーバー（生活創造車）”」というHondaの新しいクルマづくりの第一弾として誕生したオデッセイ。セダンづくりで培ったノウハウを基に、
 多人数が乗れる3列シートを配置し、家族や仲間と楽しく移動できる、新しい乗用車を創出しました。
 2代目では、移動のひとつときをより上質なものと高めるために、機能や性能のすべてに「安心・高性能」を追求。
 さらに、ドライバーズ・カーとして走りを楽しめる「アブソルート」を登場させました。
 そして3代目では、それまでの価値を大きく超える乗用車の新たな可能性に挑み、
 ドライビングそのものを堪能できるダイナミクスと、所有する喜びをいっそう高めるスタイリングを実現。
 Newオデッセイでは、こうした流れのさらに上を行く、クルマの魅力を突き詰めた究極のオデッセイを目指しました。

1994年～ 乗用車の新カテゴリー誕生 ODYSSEY



3列空間を持つ、家族みんなに快適なまったく新しい
 多人数乗用車。日常からレジャーまで使いやすい
 生活創造車“クリエイティブ・ムーバー”を創出。

1999年～ 安心・高性能が生む走りど快適 ODYSSEY



あらゆる状況での「安心・高性能」に支えられた、
 高次元な走りど快適な移動が楽しめる多人数乗用車へ進化。
 2001年、さらに走りに磨きをかけた「アブソルート」登場。

2003年～ 先進フォルムに宿る広さ・速さ・美しさ Odyssey



革新のパッケージング技術によって、空間のゆとりをそのまま
 確保しながら、ミニバンでは達成しえないレベルの走りの
 ダイナミクスと、走りの機能美を映すスタイリングを実現。

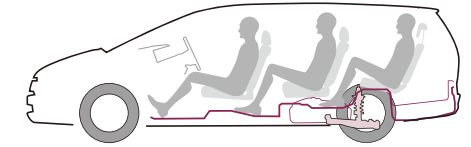
2008年～ ODYSSEY



人の感性に訴える走りど上質の創造へ。

■独自進化の中核をなす、Hondaならではの革新パッケージング・テクノロジー。

初代以来、オデッセイを創出するバックボーンとして進化の中核にあるのが、
 Honda独自のクルマづくりから生み出される、プラットフォームをベースにした革新のパッケージング・テクノロジーです。
 乗り降りしやすくセダン感覚で扱えるクルマであるために、低床プラットフォームに4ドアを採用。
 そこにセダンを凌ぐゆりの広さと3列シートを配することで、多人数での快適な移動を実現しました。
 さらに3代目からは、最低地上高を下げずによりいっそうの低床化を達成。
 空間のゆとりをそのまま確保しながら床面を下げることで低重心化を実現し、ハンドリングなど運動性能が格段に向上。
 同時に低全高も実現できたことで、ミニバンの想像を
 はるかに超える流麗なスタイリングを可能にしました。
 Newオデッセイは、この「低床・低重心・低全高」
 パッケージを最大限に活かしながら、
 乗る人みんなの「走る心地よさ」にいっそう磨きをかけました。



「多人数のゆとり空間」「安定性に優れた走り」「スタイリッシュなフォルム」を突き詰め、乗用車の新しい可能性にチャレンジする。

“こころがときめく気持ちよさ”へのこだわり。

運転する喜び、移動する喜び、所有する喜び。オデッセイを、こうしたクルマとしての魅力で満たしたい。

そのためにHondaは、クルマづくりに「感性」という手法を取り入れ、

走りはもちろん、空間やスタイリングにおいても、人のこころに響きわたる気持ちよさを徹底的に追求しました。

磨き抜かれた「走る・曲がる・止まる」性能がもたらす、意のままに操れる傑出した走り。

感覚的な操作でドライビングを堪能できる運転環境や、全乗員で移動を楽しめる爽快な空間。

プレミアムな佇まいや走りの躍動感など、ひと目でオデッセイとわかる独自の存在感。

さらには、低燃費走行への要求に応え、実用燃費をより向上させる進化型ECONモードの設定や、

ドライビングをサポートする充実した最新の運転支援機能、高水準の安全性能・環境性能などを実現。

感性で磨き上げた資質と、安心・快適な先進の機能・性能が、

乗る人のこころを“ときめき”へと加速させる、〈感性クオリティ〉Newオデッセイを創り上げました。

■〈感性クオリティ〉の創造

Driving Quality 〈人とクルマの一体感〉

- ・2.4ℓ DOHC i-VTEC+CVTによる、こころを解き放つ俊敏かつ伸びやかな加速
- ・低重心や高次元なシャシーバランスが素直に応える、上質な乗り味
- ・さらに走りに磨きかけたスポーティタイプ「アブソルート」を設定

Space Quality 〈全席の爽快感〉

- ・瞬間認知・直感操作がドライビングマインドを高揚させる、先進インストルメントパネルデザイン
- ・3列目までの着座位置をV字状に配置し、景色を全席で共有できる前方視界を実現
- ・フロントピラーをスリム化し、はっきりワイドに見渡せる安心の運転視界を確保

Styling Quality 〈独自の存在感〉

- ・さらに低く伸びやかな、機能美とスピード感があふれる独自のワンモーションフォルム
- ・シャープかつアグレッシブな表情と抑揚のある面構成で、力強い躍動感を強調

Driving Quality

クルマが素早く素直に反応する

人とクルマの一体感

低重心の安定性と乗り心地

Space Quality

走りの心地よさや景色を共有できる

全席の爽快感

低床のゆとり空間

Styling Quality

躍動感と機能美を映す

独自の存在感

低全高の流麗なフォルム

運転支援機能

安全性能

環境性能



こころが加速する。——

New ODYSSEY

感性で磨き上げた資質と、先進に満ちた機能・性能。

— Newオデッセイ テクノロジー・ダイジェスト —



Photo: M (FF)

Styling Quality 〈独自の存在感〉

- エクステリアデザイン P9 低く伸びやかな機能美が躍動する、走りの存在感。
- 走りの機能美をダイナミックな造形で表現したエクステリアデザイン。

Space Quality 〈全席の爽快感〉

- パッケージング P11 全席で共有できる、移動の心地よさと爽快感。
- 低全高ながら7人が快適に乗車できる、低床のゆとり空間。
 - フロントピラーをスリム化し、コーナリング視界を向上。パノラマ視界も実現。
 - 全乗員に爽快な前方視界をもたらす、着座位置のV字状配置。
- インテリア P13 走る歓びを深める先進性と、くつろぎに満ちた上質感。
- 爽快感を生み出す伸びやかな造形に高い機能性を備えたインテリアデザイン。
 - 「瞬間認知」「直感操作」を追求した、先進の運転環境。
- ユーティリティ P15 より簡便に、フレキシブルに活用できる使いやすさ。
- 操作方法を簡素化し、より気軽に、スムーズに行えるシートアレンジ。
 - さまざまな使い方を考慮した、ラゲッジスペース&収納装備。

Driving Quality 〈人とクルマの一体感〉

- パワートレイン P17 力強さと低燃費への期待に応える、走りのスマートさ。
- クラス*トップの低燃費と出力向上を達成した、2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。(Li, L, M)
*2.4ℓ(ガソリンエンジン)ミニバンクラス
 - 力強くスムーズな走りと優れた燃費性能を両立した、トルクコンバーター付CVT。(Li, L, MのFF車)
 - より低燃費な走行を支援する、ECONモード。(Li, L, MのFF車)
- シャシー&ボディ P19 磨き抜かれたダイナミクス性能が生む、一体感と心地よさ。
- 軽快なハンドリングと全席で快適な乗り心地を両立した、低重心シャシー。
 - 優れた運動性能、爽快な視界、ゆとりの空間を同時に実現した、軽量・高剛性ボディ。
 - クルーズ時のノイズをいっそう低減した、ハイレベルな静粛性。



Photo: Absolute (FF)

Absolute P21 いっそう高まる走りの高揚感。〈アブソルート〉

- 走りへの期待を高める専用エクステリア&クールな上質感を演出する専用インテリア。
- 圧倒的な206PSの高出力と優れた環境性能を両立した、専用2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。
- スポーティなドライビングに応えるパドルシフト制御。
- ドライビングにさらなる高揚感をもたらす、専用シャシーセッティング&加速音チューニング。

運転支援機能 P25 先進機能がサポートする、運転のゆとりと安心感。

- 高速道路での運転負荷を軽減する、車速/車間制御機能<ACC>&車線維持支援システム<LKAS>。
- VSAと協調して車両の挙動をより安定化する、操舵力アシスト制御 Motion Adaptive EPS(モーションアダプティブEPS)。
- 周囲の視界をカメラ映像でとらえ、安心・安全な運転をサポートする、マルチビューカメラシステム。

安全性能 P27 全乗員、相手車両、歩行者への、徹底した安全追求。G-CON G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

- 「自己保護性能」と「相手車両への攻撃性低減」を両立した、コンパティビリティ対応ボディ。
- 頭部や脚部など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。
- 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。
- 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、「追突軽減ブレーキ<CMBS>+E-プリテンショナー(運転席/助手席)」。

環境性能 P30 快適に使い続けていくための、高水準の環境配慮。

- 全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得。
- 「平成22年度燃費基準+25%」を達成。(Li, L, MのFF車)
- リサイクル可能率90%*以上を実現。*「新型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。
- (社)日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標を達成。

福祉車両 P30 移動の楽しさを、より多くの人へ。

- フル電動でスムーズに昇降できる(助手席リフトアップシート車)。

先進快適装備 P31 一歩先ゆく多彩な機能が生む、快適ドライブの充足感。

- 高精度な情報でドライブをより快適にサポートする、Hondaインターナビシステム。
- 世界初*のサービス「省燃費ルート」「ETC割引ルート」などを提供する、インターナビ・プレミアムクラブ。*自動車メーカーとして初のサービス **Premium Club**

低く伸びやかな機能美が躍動する、走りの存在感。

走りの機能美をダイナミックな造形で表現したエクステリアデザイン。

ミニバンとしての機能を犠牲にすることなく、スポーティな佇まいやプレミアム感を追求しました。低全高ボディを活かした伸びやかなワンモーションフォルムを基本に、コンパクトに見せるキャビンと抑揚の強いダイナミックな造形のロアボディとの対比によって、スポーティさや力強さを表現。ディテールにも立体的な造形と質感の高いしつらえを施し、躍動感と美しさを備える独自のスタイリングを完成しています。



■伸びやかさと力強さを融合した、サイドビュー。

フロントノーズからルーフエンドまでワンモーションで描かれた、伸びやかなシルエット。大きくラウンドしたフロントウィンドウによって従来より後方に配置したフロントピラーと、傾斜を強めたテールゲートが、キャビンをよりスポーティに演出しています。ロアボディは、ボディパネルの曲率を連続的に変化させて抑揚の強い面をつくり出し、力強さを表現しています。

■シャープかつアグレッシブな、フロントビュー。

フロントグリル、ヘッドライト、バンパー開口部に一体感を持たせたフロントマスク。大胆にメッキを施したバンパー中央部からヘッドライトへ連続するシャープなグラフィックと、バンパー、フロントグリルからボンネットへと広がる立体的なV字状のラインが、スピード感あふれるアグレッシブな表情をつくり出しています。さらに、フロントバンパーのコーナー部をスポイラー状に張り出させ、走りの力強さを強調しています。



■クールな表情を生み出す、ヘッドライト。

薄型でシャープな形状のヘッドライト。プロジェクター式のロービームとポジションランプに、それぞれブルーカラーのインナーレンズを施し、クールな印象を与えています。



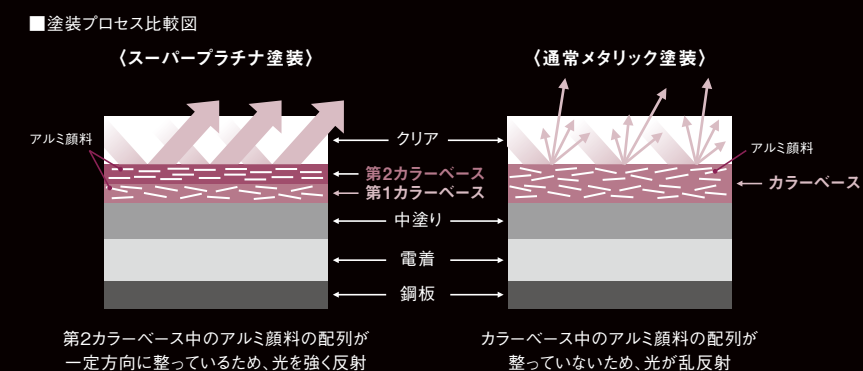
■躍動感に満ちた、リアビュー。

キャビン後方を大きく絞り込むとともにリアウィンドウをラウンドさせ、キャビンをコンパクトに表現。一方、リアフェンダーが大きく張り出した造形や、横基調のリアコンビネーションランプの採用により、ロアボディのワイド感を強調しています。さらに、テールゲートやバンパーもダイナミックな造形としたほか、左右出しのエキゾーストパイプを採用し、躍動感に満ちた迫力のあるリアビューを実現しています。



ダイナミックな面構成をさらに際立たせる、スーパープラチナ塗装。(ボディカラーのスーパープラチナ・メタリックに採用)

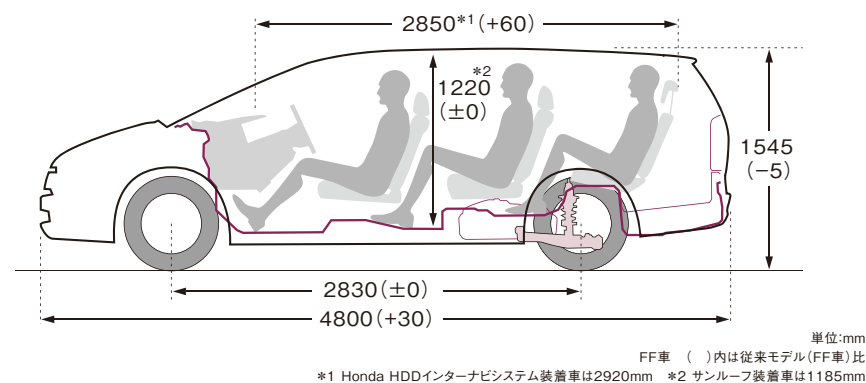
光が当たったときの陰影を強くし、ボディの豊かな面構成をよりダイナミックに際立たせるメタリック塗装技術、「スーパープラチナ塗装」。ボディカラーのスーパープラチナ・メタリックに適用し、全タイプに設定しました。通常のメタリック塗装では、アルミ顔料を含んだカラーベースを1層塗りしているのに対し、スーパープラチナ塗装では、特性の異なる2つのカラーベースを使用。この2層間の作用によりアルミ顔料の配列を一定方向に整えることで光の乱反射を抑制し、粒子が緻密な無垢の金属のような輝きを生み出します。



全席で共有できる、 移動の心地よさと爽快感。

立体駐車場に納まる低全高ながら、7人が快適に乗車できるゆとりの空間を実現。

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オデッセイ独自の低床設計。一般的な立体駐車場に収まる1,545mmの低全高でありながら、快適に乗車できる室内高を確保しています。さらに、パワートレインやサスペンションといったメカニズムのコンパクト化を追求するとともに、シートや室内各部の形状を工夫するなど、3列すべてでゆとりを感じられる空間を実現しています。



3列目の足元スペース、ひざまわりスペースを拡大。

2列目シート下の構造を工夫し、3列目乗員の足入れスペースを拡大。かかと側の壁面も後退させたことと合わせ、足元のゆとりを向上しています。また、従来モデルでは2列目席のシートバック裏に配置していた

フレキシブルラゲッジボードを荷室に移動するとともに、シートバック形状を工夫することで、ひざまわりスペースも拡大しています。

3列目足元スペース説明図

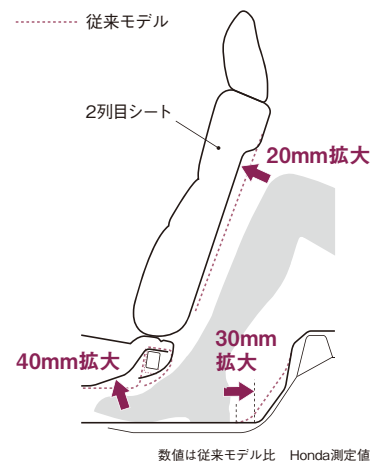


Photo: L(FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

リアドア上部の開口幅を広げ、3列目への乗降性を向上。

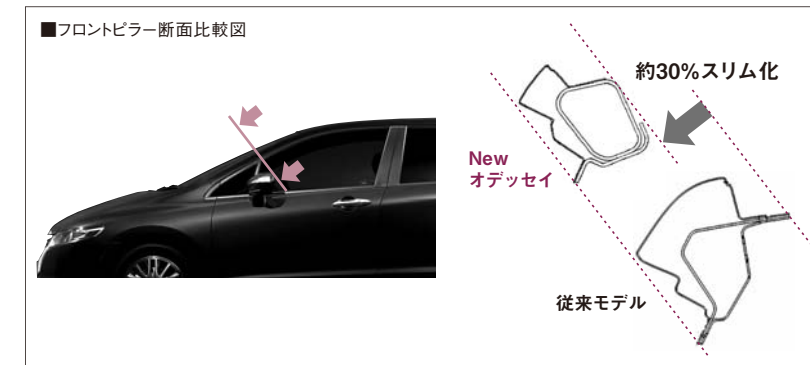
従来モデルではリアクォーターピラーに内蔵していたサイドカーテンエアバッグのインフレーターを、リアクォーターウィンドウ上部へ移動。これにより、リアクォーターピラーを約40mm細くでき、リアドア上部の開口幅を拡大。3列目への乗降性を向上しています。数値は従来モデル比 Honda測定値



コーナリング視界を大幅に向上するとともに、すっきり爽快なパノラマ視界を実現。

高強度材の使用と高精度な製法・工法により、フロントピラーを高強度化しながら、約30%もの大幅なスリム化を実現。フロントピラーの強度を高めたことで、フロントクォーターピラーの廃止も可能にし、右左折時などでの安心感はもちろん、ワインディングなどでも気持ちよく運転できる

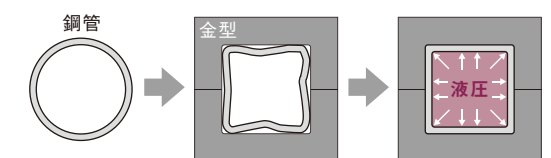
視界を獲得しました。さらに、薄型ブレードワイパーの採用や、サンバイザーを薄型化してやや後方に配置するなど、すっきりとした爽快なパノラマ視界を実現しています。数値は従来モデル比 Honda測定値



超高張力鋼管と hidro 成形技術を用い、 細さと強度を兼ね備えたフロントピラーを実現。

980MPa級の超高張力鋼板を使用した鋼管を、hidro 成形技術によって高精度な3次元形状に成形することで、細さと強度を両立するフロントピラーを実現しました。また、熱によるひずみが発生しにくい、アーク・レーザーハイブリッド溶接を用い、ピラーとボディ骨格を高精度に結合。極めて高い結合効率を実現し、ボディ骨格のねじり剛性向上にも寄与しています。

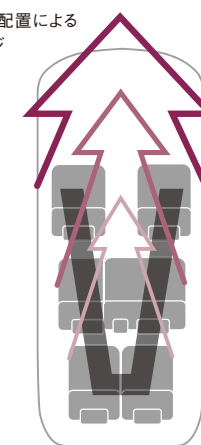
hidro 成形工程イメージ



あらかじめ曲げ加工等施した鋼管を金型にはめ、鋼管内に高圧の液体を充填し、液圧により成形。断面形状が連続して変化する3次元形状への成形が可能。

前方視界のよさを全席で共有できる、着座位置のV字状配置。

V字状着座配置による 視界イメージ



すべての乗員がドライブの爽快感を共有できるように、後列からの視界に配慮した着座位置設定としました。2列目左右席乗員の着座位置をそれぞれ約25mm内側に設定し、1列目から3列目の左右席が「V」の字を描くようにレイアウト。後列でも前方の景色を楽しめる爽快な空間を演出しています。また、2列目左右席の着座位置を内側に寄せたことで乗員からリアドアまでの間隔が広がり、2列目左右席乗員にさらなるゆとりをもたらします。数値は従来モデル比 Honda測定値



Photo: L(FF)

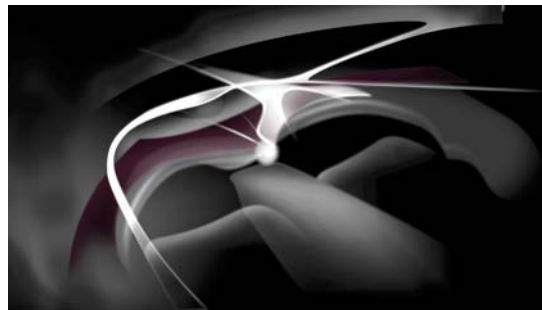
視覚的な広さ感を追求。

2列目中央部のシートバックを独立して倒せる構造を採用。リアクォーターピラーを細くしたことと合わせ、3列目乗員の視界を広げました。さらに、1列目席と2列目席のヘッドレスト裏側をラウンド形状としたほか、シートベルトアンカーをピラーに内蔵するなど、視覚的な広さ感を追求し、いっそう爽快な空間に仕上げられています。

走る喜びを深める先進性と、くつろぎに満ちた上質感。

一体感のある造形に高い機能性を備えた、先進感と爽快感にあふれるインテリアデザイン。

V字状の着座位置レイアウトやスリム化したフロントピラーによってもたらされる爽快な空間を、さらに磨き上げるデザインを目指しました。ゆるやかに、連続的に変化する面構成のインストルメントパネルに、視認系や操作系といった機能をスムーズに融合。インテリア全体に一体感を持たせた造形で爽快感を生み出しながら、「瞬間認知」「直感操作」を追求した明確なゾーニングによって先進的なインターフェイスを創造。さらに、ブラウン系(Li, L, M)、ブルー系(Absolute)の塗装を施すなど装飾性を高めたインパネドシルパッドや、フロントドアライニングに光ファイバーを用いたブルー照明(Li, L)を採用するなど、先進感や爽快感をいっそう深めるインテリアを実現しています。



■さらなる爽快感や広がり感をもたらす、インストルメントパネル。

鳥が翼を広げたような造形を2層に重ねた伸びやかなインストルメントパネル。1列目乗員の正面部分が最も遠方に位置するようなラウンド形状に加え、ドアライニングまで続くゆるやかな凹面基調の面構成により、さらなる空間の広がり演出しています。また、高さを抑えた薄型形状を追求。すっきりと広がる視界が爽快感をいっそう高めます。



Photo: L (FF) メーカーオプション装着車

■ゾーニングを明確にし、「瞬間認知」を追求した、立体自発光メーター。

大径のスピードメーターを中心に、各計器やインジケータランプを立体的にレイアウト。機能ごとにゾーニングし、立体造形と多層配置で境界を明確にすることで、必要な情報を素早く確認できます。スピードメーターにメタル調リングを配置したほか、各ゾーンの境界にホワイトやブルーの照明を施し、上質感も高めています。

Photo: Li (FF) ※全点灯した状態を撮影。



[インフォメーションディスプレイ／マルチインフォメーション・ディスプレイ]

瞬間燃費や外気温を常時表示し、切り換えによって平均燃費や推定航続可能距離などを表示できる、インフォメーションディスプレイをスピードメーターの中央部に配置。ACC(アダプティブクルーズコントロール)／LKAS(レーンキープアシストシステム)装着車は、マルチインフォメーション・ディスプレイが装備されます。



インフォメーションディスプレイ



マルチインフォメーション・ディスプレイ

■「直感操作」を突き詰めた、機能的なセンターパネル。

オーディオやエアコン、ナビゲーションといった操作系の形状や配置を工夫し、使いやすさを追求しました。オーディオでは、操作スイッチの近くにディスプレイを配置するとともに、直感的にボリューム調節を行えるダイヤル式を採用。エアコンでは、温度設定スイッチを運転席側と助手席側の両方に設けました。また、プログレッシブコマンド*1周辺のスイッチの形状・配置を突き詰め、直感操作性をいっそう向上。さらに、センターパネル*1とフロントドアライニング*2にブルー照明を施し、先進感とともに夜間の操作性を高めています。 *1 Honda HDDインターナビシステム装着車 *2 Li, L



スポーティな運転でも疲れにくい、ホールド性に優れたフロントシート。

シートクッションに低反発ウレタンを採用し、前後方向のスプリングピッチを最適化することで、優れた振動吸収性を発揮。そのうえで、シートクッションを後ろ下がりに設定するなどシート奥に自然に引き込まれる形状としました。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。シートバックはステアリング操作を考慮しながら優れたホールド性が得られるサイドサポート形状を実現しました。また、独特の光沢感がありしっとりとした肌触りのスウェード調表皮を採用しています。



Photo: M (FF) メーカーオプション装着車

■最適なドライビングポジションが得られる調整機構。

ステアリングホイールを起こしたスポーティなドライビングポジション設定としたうえで、テレスコピック&チルトステアリングを装備。ともに40mmの範囲で調整でき、50mmの調整量を持つシートハイトアジャスターと合わせ、最適なドライビングポジションが得られます。



作動イメージ

■運転席8ウェイパワーシートを設定。

(Li, Lに標準装備。Absoluteにメーカーオプション)

運転席に、シートの高さ(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8ウェイパワーシートを設定しています。

室内をより上質に演出する本革シート*。(Li, L, Absoluteにメーカーオプション)

やわらかな触感と優れた耐久性を持つレザーをシートに施した本革シート*を設定。フロントシートには冬季などに重宝するシートヒーターも

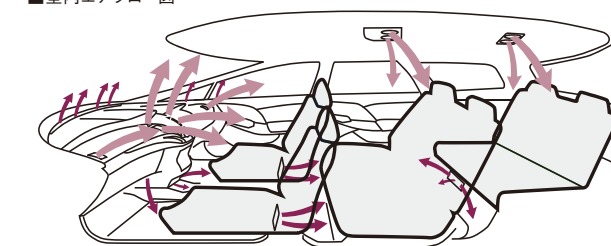
備えています。

*本革シートは1列目/2列目のシート側面・背面、2列目シート中央席、3列目シートに合成皮革を使用しています。

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を設定。(Li, Lに標準装備。M, Absoluteにメーカーオプション)

運転席／助手席／2列目・3列目の3つのゾーンで独立して温度設定を行えるフルオートエアコンディショナー。乗員の数や好みに合わせて効果的に対応します。センターパネルの上部左右に1列目乗員の頭部付近へ効果的に風を送るアッパーベントを設けたほか、エバポレーターの温度センサーの検知精度を向上するなど、空調効果をさらに高めています。なお、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しています。

■室内エアフロー図



車室内VOC*の低減。

内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOCの揮発量を抑制しました。また、排ガス臭や花粉などの除去性能に優れた高性能脱臭フィルターを全タイプに標準装備し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、

VOCを厚生労働省の定めた「室内濃度指針値」以下とし、車室内の空気質を改善しています。

*VOC(揮発性有機化合物): Volatile Organic Compounds

より簡便に、フレキシブルに活用できる使いやすさ。

簡便性をいっそう向上し、気軽に行える多彩なシートアレンジ。

2列目シートは、左右席と中央部のシートバックが独立して倒せる3分割可倒式。操作もワンアクションで、より多彩なアレンジをより気軽に行えます。

3列目シートを床下格納して、5名乗車。フレキシブルラゲッジボードを使うことで、フラットなラゲッジスペースを拡大。



さらに、シンプルな機構で操作しやすい2列目シートを倒すと、広大なラゲッジスペースが出現。



2列目/3列目シートの左側のシートバックを倒すと5名乗車+長尺物もラク収納。



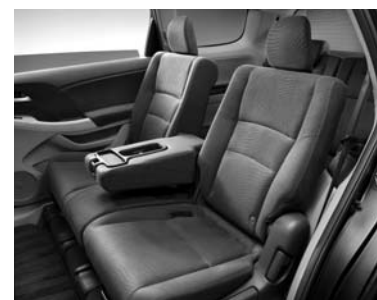
3列目のシートバックは5:5分割可倒式。



1列目シートバックを後ろに倒すと、2列目シート座面とつながり、快適なスペースに。



Photo: L (FF)



2列目シート



3列目シート



3列目シート格納時

3列目シートは5:5分割可倒式。床下にすっきりと格納することもできます。

■ワンアクションの2列目フォールダウン機構/ウォークインスライド機構。

シートクッション横のレバーを引き上げるだけの簡単操作。フォールダウン時はヘッドレストを外したり倒したりする必要もありません。また、ウォークイン時のシートスライド量は320mm。リアドア開口幅の拡大と合わせ、3列目へスムーズに乗り込めます。



リクライニング/ウォークインレバー

フォールダウンレバー

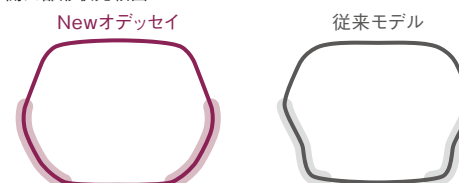
■床下にフラットに格納できる、3列目シート。

従来より好評の3列目シートの床下格納機構を採用。格納時にはフラットで使いやすいラゲッジスペースが出現します。なお、ヘッドレストは低く納まるため、外したり倒したりする必要がなく、より簡単に操作できます。

使い勝手を高めたラゲッジスペース。

コンパクトなリアサスペンションをはじめとした床下構造の工夫により、低くフラットで、しかもワイドなラゲッジスペースとしたうえで、テールゲートの薄型化や形状の工夫により、従来モデル以上の容量を確保。また、テールゲート開口下部の幅を広げ、ゴルフバッグなどの積み降ろしをやすくしています。さらに、荷室床下にラゲッジルームアンダーボックスを新たに採用したほか、3列目シート格納時にフラットな荷室を2列目シート裏まで延長するフレキシブルラゲッジボードを装備。使い勝手をさらに高めています。

■テールゲート開口部形状比較図



Newオデッセイ

従来モデル

フレキシブルラゲッジボード
3列目シート使用時はラゲッジルームアンダーボックスのリッドとして使用。



Photo: L (FF)

■荷室容量比較

	Newオデッセイ	従来モデル
7名乗車時	259ℓ*	244ℓ
5名乗車時	708ℓ*	672ℓ

容量はVDA方式によるHonda測定値 *ラゲッジルームアンダーボックスの容量は含まれません。

■小物の収納や高さのある荷物の積載にも活用できる、ラゲッジルームアンダーボックス。

3列目シート後方の床下に、22ℓの容量を確保したリッド付のラゲッジルームアンダーボックスを設置。常に乗せておきたい小物類をすっきりと収納でき、収納したまま3列目シートのアレンジも可能です。また、リッドを外せば、ベビーカーなど高さのある荷物の積載にも活用できます。 容量はVDA方式によるHonda測定値



Photo: L (FF)

■使い勝手向上にも寄与する、応急パンク修理キット。

簡単な操作で4mm程度の穴まで応急修理ができる(タイヤサイドのクラックは除く)応急パンク修理キットを採用。スペアタイヤを不要とし、ラゲッジルームアンダーボックスの新設に貢献しています。

さまざまな工夫を施した収納装備を、3列の適所に採用。

実際の使われ方を考慮し、例えばジュニアシートに座った子供でも手の届く位置にドリンクホルダーを設置するなど、さまざまな工夫を凝らしています。



1列目シートセンターテーブル(折りたたみ式、カップホルダー付)*1



2列目シートセンターアームレスト(カップホルダー付)

*1 Honda HDDインターナビシステムを装着した場合、仕様が異なります。
*2 Honda HDDインターナビシステムを装着した場合、装備されません。



センターロアボックス*2



3列目シート用サイドポケット(左側リッド付)/カップホルダー



グローブボックス



フロントアポケット



リアアポケット(アッパー/ロア)



助手席シートバックポケット



リアサイドボックス



リアサイドポケット

■小物類は撮影のために用意したものです。

力強さと低燃費への期待に応える、 走りのスマートさ。

ハイレベルな燃費性能と、胸のすく加速を生む力強さを 両立した、2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。(Li, L, M)

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(連続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システムを採用し、エンジン骨格から新設計しました。バルブタイミング・リフトを最適化するとともに、ピストンオイルジェットを採用や冷却水流路の工夫によって耐フリクション性を高め、圧縮比を向上。従来モデルを13PS上回る高出力を発揮します。さらに、低フリクション化を徹底し、「平成22年度燃費基準+25%レベル」*の優れた低燃費を実現。しかも、全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。 *FF車

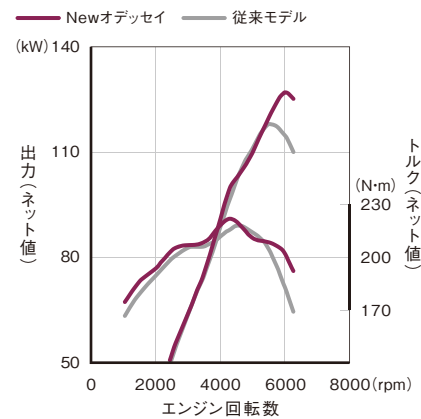


■エンジン性能比較

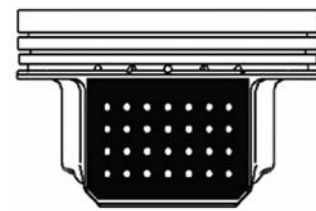
	Newオデッセイ	従来モデル(CVT車)
最高出力(kW[PS]/rpm)*	127[173]/6,000	118[160]/5,500
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	222[22.6]/4,300	218[22.2]/4,500
10・15モード走行燃料消費率(km/ℓ)(国土交通省審査値)	13.2(11.6)	12.2(11.2)
JCO8モード走行燃料消費率(km/ℓ)(国土交通省審査値)	12.4(10.6)	-
燃費基準達成レベル	「平成22年度燃費基準+25%達成車」 「平成22年度燃費基準+10%達成車」	「平成22年度燃費基準+15%達成車」 「平成22年度燃費基準+5%達成車」
排出ガス認定レベル	国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定

*ネット値 ()内は4WD車

■2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線比較図



■パターンピストンコーティング図



■クラス*1トップの13.2km/ℓ*2を実現し、 「平成22年度燃費基準+25%」を達成した、優れた低燃費。

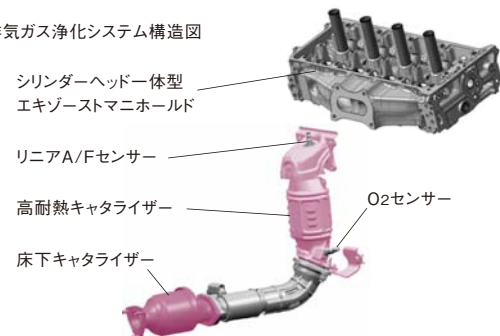
ピストンスカート表面コーティングにドット状のパターンを施した、パターンピストンコーティングを採用し、オイル保持性を向上。クランクシャフトを支えるベアリングメタルに二硫化モリブデンをショットして低μ化したほか、ピストンオイルリングを低張力化するなど、徹底して摺動フリクションを低減しました。さらに、スロットル径を最適化し、アイドル回転数を低く抑えたほか、高着火性プラグを採用し、高いEGR効果が得られるVTC進角時の燃焼を安定化させるなど、細部にまできめ細かな対応を施すことで、優れた低燃費を実現しています。

*1 2.4ℓ(ガソリンエンジン)ミニバンクラス *2 10・15モード走行燃料消費率 FF車

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

シリンダーヘッド内で燃焼ガスを集合させるエキゾーストマニホールド一体構造とし、その直下に高耐熱キャタライザーを設置。燃焼ガスの熱損失を低減し、キャタライザーの早期活性化を実現することでコールドスタート時の浄化性能を高めています。また、リニアA/FセンサーとO₂センサーに加え吸気側にエアフローメーターを採用し、きめ細かく空燃比を制御。さらに高霧化インジェクターを採用するなど燃焼ガスそのものをクリーン化しています。

■排気ガス浄化システム構造図



変速ショックのないスムーズな走り と優れた燃費性能を実現した、 トルクコンバーター付CVT。(Li, L, MのFF車)

トルクコンバーターによる力強くスムーズな発進特性と、CVT(無段変速機)ならではの変速ショックのない加速特性により、全域にわたってハイレスポンスな走りを実現する、トルクコンバーター付CVTを採用しました。DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)と協調した高知能な変速制御を行い、さまざまな走行シーンでドライバーの感覚に合ったなめらかな走りを実現。VSAやクルーズコントロールなども協調することで、いっそうスムーズな走行フィールを獲得しています。さらに、スイッチをONにすると、より高めのエンジン回転数を保ちスポーティな走りに応えるSモードを備えたほか、コーナリング時の横Gを算出し、ワインディングなどでのレスポンスのよい走りを出すコーナリングGシフト制御も採用しました。また、きめ細かなロックアップ制御などにより、「平成22年度燃費基準+25%」を達成する優れた燃費性能に貢献しています。

■CVTカットモデル

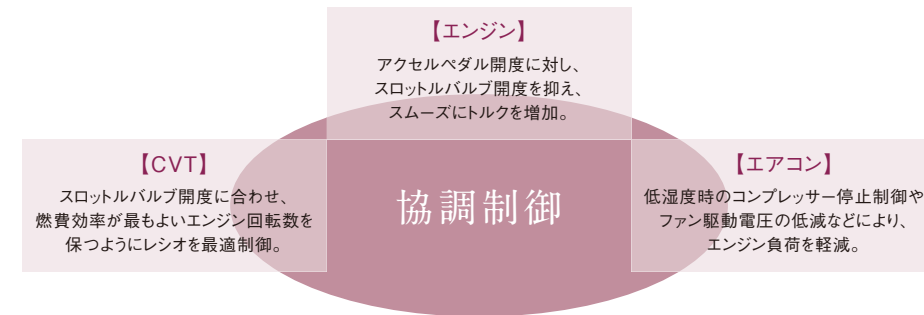


■より低燃費な走行を支援する、ECONモード。

エンジン、トランスミッションの高効率化や各部の軽量化など、クルマ全体での低燃費化を追求したうえで、さらなる低燃費走行を支援する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、よりスムーズな発進、加速となるようにDBWを制御。さらにCVT、エアコンデショナーの作動も制御してエンジン負荷を低減することで、より低燃費な走行を可能にします。



ECONスイッチ



4WDの走破性を最大限に引き出す、5速AT。(Li, L, Mの4WD車)

滑りやすい路面でもエンジントルクを的確に引き出し、4WD性能を最大限に発揮するために、主要部品のほとんどを新設計した5速オートマチックトランスミッションを採用しました。リニアソレノイドによるダイレクト制御やDBWとの協調制御により、スムーズな発進性能と変速ショックの少ないなめらかな加速、優れた高速クルーズ燃費を両立しています。また、ロックアップ領域の拡大に加え、ロックアップアシストスプリングの

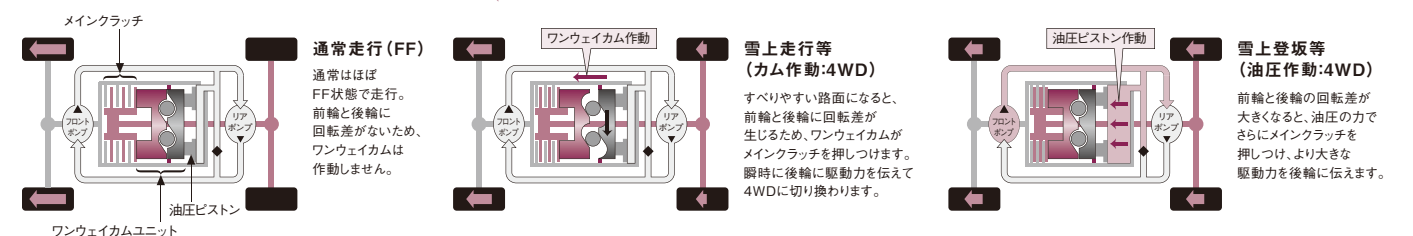
採用により、ロックアップする際の応答時間を短縮。低フリクションクラッチの採用と合わせ、さらなる低燃費化に貢献しています。さらに、ワインディングなどでのスポーツ走行時にコーナリング状態と判断すると、アクセルのオン/オフによる不要な変速を抑え、充分なエンジンブレーキと鋭い加速を発揮する、コーナリングGシフト制御を採用しています。

頼もしい走破性、軽快な走り、低燃費を実現する、 ワンウェイカムユニット搭載リアルタイム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リアルタイム4WDシステム。ゆとりの室内にも貢献する軽量・コンパクト設計で、低燃費や静粛性にも優れた

デュアルポンプシステムにワンウェイカムユニットを追加することで、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、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。

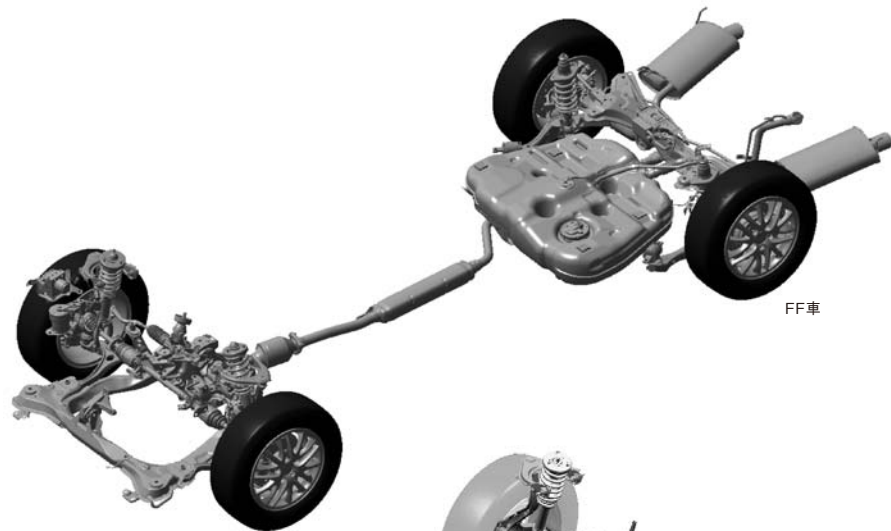
■ワンウェイカムユニット搭載リアルタイム4WD作動イメージ



磨き抜かれたダイナミクス性能が生む、 一体感と心地よさ。

軽快なハンドリングと全席で快適な乗り心地を両立した、低重心シャシー。

セダンレベルのハンドリングと快適な乗り心地の両立を目指しました。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。そのうえでシャシー各部の剛性を徹底して高めるとともにサスペンションジオメトリーを最適化しました。さらに、EPS(電動パワーステアリング)を採用してステアフィールを向上するとともに、ダンパーの伸び側を高減衰力化することで旋回時のロール姿勢を安定化。これらにより、応答性のよい、安定感のあるハンドリング特性を獲得しました。また、各部の高剛性化により、スプリングの低バネレート化が可能となり、快適な乗り心地も同時に実現しています。

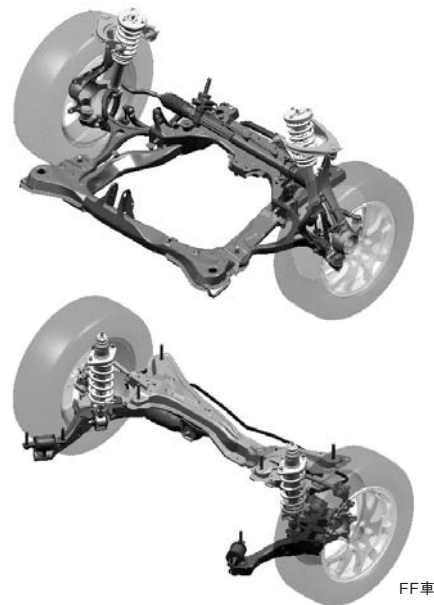


■ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション

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採用。高剛性の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、安定性と乗り心地を両立しました。さらに、こうした高剛性化によってスプリングを低バネレート化でき、乗り心地をいっそう向上しています。

■リアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション

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。



■クラス*トップレベルの最小回転半径5.4mを実現。

パワートレインのコンパクト化やボディ構造の工夫などにより、充分なタイヤ切れ角を確保。ゆとりの3列空間を生むロングホイールベースでありながら、5.4mの最小回転半径を達成しました。スムーズな操作感が得られるEPSの採用や、クイックなステアリングギアレス設定と合わせ、優れた取り回し性を実現しています。 *3ナンバーミニバンクラス



■剛性感があり、コントロールしやすいブレーキフィールを実現。

フロントのアンチダイブ角、リアのアンチリフト角を適切に設定し、制動時の車体姿勢を安定化させたうえで、大径ディスクブレーキを採用。安心感のある優れた制動性能を発揮します。また、大径のシングルマスターパワーを採用し、取り付け剛性の高いタイロッド構造とすることで、軽量化と

高剛性化を両立。さらに、小径のマスターシリンダーを採用するとともに最適なブレーキペダルレシオ設定とするなど、剛性感があり、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。

軽快な運動性能や爽快な視界、ゆとりの空間を両立した、軽量・高剛性ボディ。

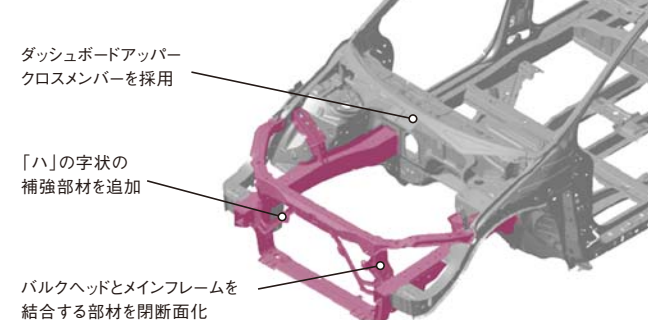
フロントピラー上下の結合効率を高めるなど、曲げ剛性やねじり剛性といった静剛性に優れた強固な骨格構造を実現。さらに、フロントとリアの剛性バランスの適正化や各部の結合強度を高めたことにより、ハイレベルな動剛性も獲得しています。また、軽量で強度の高いハイテン材(高張力

鋼板)を効果的に採用したほか、断面を大きくすることで部材を薄肉化するなど効率よく強度を確保。軽快で安心感のある走りや良好な視界をもたらすスリム化したフロントピラー、7人が快適に過ごせる大空間などを同時に実現する、精度の高いボディを完成しています。

■軽快なハンドリングを生み出す、 フロントまわりの高剛性化。

閉断面構造のバルクヘッドに「ハ」の字状に補強部材を配置。さらに、バルクヘッドとメインフレームを結合する部材を閉断面化。また、左右のダンパー取り付け部を結合するダッシュボードアッパークロスメンバーによりサスペンション取り付け点剛性を高めるなど、ハンドリングの応答性を向上しています。

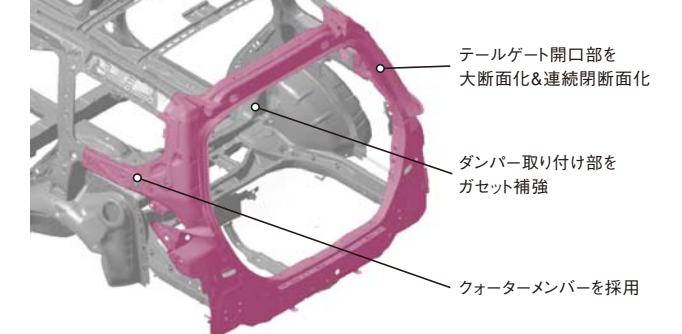
■高剛性ボディ構造図(フロント)



■安定感と快適な乗り心地を実現する、 リアまわりの高剛性化。

テールゲート開口部に大断面の連続した閉断面構造を採用。ダンパー取り付け部をガセット補強やクォーターメンバーで強化したことと合わせ、接地感の高い安定した走りや快適な乗り心地を実現しています。

■高剛性ボディ構造図(リア)



クルーズ時のノイズをいっそう低減した、ハイレベルな静粛性。

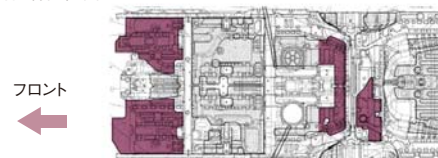
ロードノイズや風切り音などを徹底的に低減し、特にクルーズ走行時の静粛性を高めました。振動・騒音を発生源で低減したうえで、ボディやシャシー各部の剛性を高めるなど、エンジンノイズやロードノイズの原因

となる振動の室内への伝達を効果的に抑制。さらに、室内に侵入するノイズの遮音・吸音処理を適所に施しました。

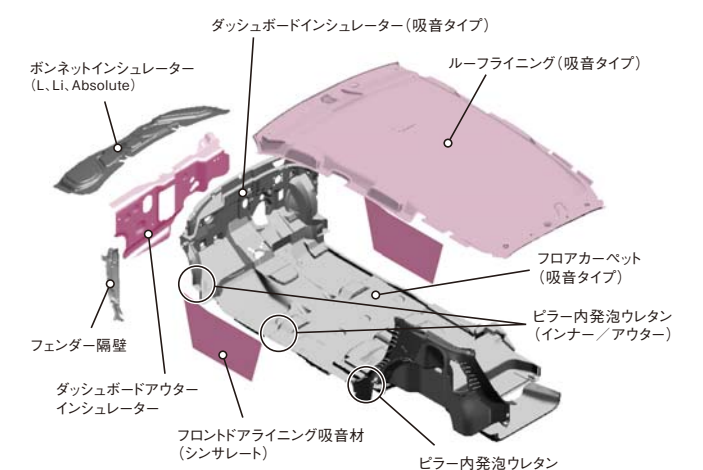
■ロードノイズの低減。

軽量で高性能な吸音材を効果的に採用した、従来モデルでの優れた防音対策をより進化させました。ボディやシャシーの剛性をさらに高めたうえで、1列目席と3列目席の足元に高性能な制振材を採用。また、ピラー内発泡ウレタンの適用範囲を拡大し、ロードノイズを低減しています。

■フロア制振材配置図



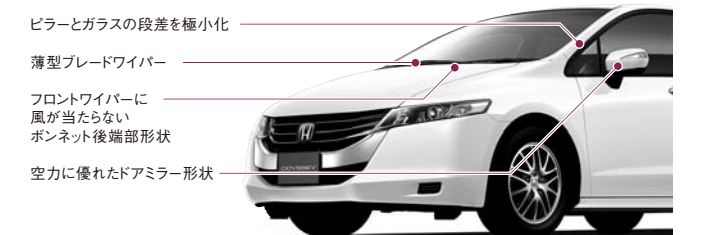
■吸音・遮音材配置図



■風切り音の低減。

ボンネット後端部やドアミラーを空気に優れた形状にするとともに、フロントピラーとガラスとの段差を極小化。さらに、薄型ブレードワイパーを採用するなど、風をスムーズに後方へ流すことで風切り音を低減しています。

■風切り音低減技術説明図



いっそう高まる走りの高揚感。 〈Absolute〉

走る喜び、所有する喜びを深める、この一台のみに与えられた走りと存在感。

オデッセイの優れた資質を持ちながら、走りスタイルをいっそう磨き上げたAbsolute。
走りへの期待を高めるエクステリアやクールな上質感を演出するインテリア、圧倒的なパフォーマンスを発揮する専用チューンを施したパワートレイン&シャーシが、走る喜びや所有する喜びをいっそう深めます。

低重心イメージを強調し、高性能な走りを予感させるエクステリアデザイン。

立体感を強め、下部を張り出させた形状のエアロ装備が低重心&ダイナミックな存在感を強調。さらにフロントバンパーは開口部を大型化し、リアバンパーにはディフューザー形状を施しました。また、大径のエキパイ

フィニッシャーや専用デザインの18インチホイールを採用するなど、高性能イメージをいっそう高めるエクステリアに仕上げています。



Photo: Absolute (FF)

■専用エクステリア装備

- エアロダイナミクス・前後カラードバンパー
- エアロダイナミクス・カラードサイドシルガーニッシュ(エンブレム付)
- 専用デザインエキゾーストフィニッシャー
- 225/45R18タイヤ+18インチアルミホイール
- フォグライト
- 専用ボディカラー(プレミアムミスティックナイト・パール)



18インチアルミホイール



フォグライト

Absolute

スポーティな中にクールな上質感を演出したインテリアデザイン。

インテリアカラーはブラックを基調に、ブルー系のインパネミドルパッドや金属調パネルをあしらい、さらにステアリングホイールをはじめ、各所にブルステッチを施すなど、クールな上質感を演出しました。また、シートには、メイン部にブルーのファブリック、サイド部に本革を使用したコンビ

ネーションシートを採用し、1列目シートはシートバックショルダー部の張り出しを大きくしてホールド性を向上。セダンライクに仕立てた1列目シートセンターコンソールと合わせ、スポーティな機能を強調しています。



Photo: Absolute (FF) メーカーオプション装着車



1列目シートセンターコンソール
(スライド式アームレスト付)



1列目スポーツシート

■専用インテリア装備

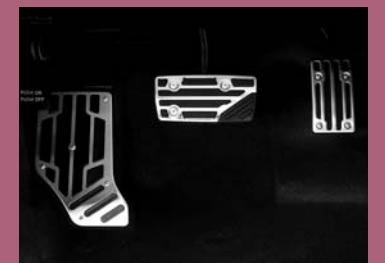
- 1列目スポーツシート
- 1列目シートセンターコンソール(スライド式アームレスト付)
- 専用デザインメーター
- 本革巻ステアリングホイール+パドルシフト
- 本革巻ATセレクトレバー
- ステンレス製ペダルパッド(アクセル/ブレーキ)&ステンレス製フットレスト
- 専用インテリアカラー
- 本革シート(メーカーオプション)



本革巻ステアリングホイール+パドルシフト



本革巻ATセレクトレバー



ステンレス製ペダルパッド(アクセル/ブレーキ)&ステンレス製フットレスト

Absolute

スポーティなドライビングに corres 206PSの高出力と、優れた環境性能を両立した、Absolute専用2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。

Honda独創の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・排気系にチューニングを施すとともに、ピストンオイルジェットの採用や冷却水流路の工夫によって耐ノッキング性を高め、11.0という高圧縮比を実現。151kW[206PS] / 232N・m[23.7kg・m]*の高出力を発揮します。しかも、優れた燃焼効率によって11.4km/ℓ(10・15モード)*の低燃費と、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」の優れた環境性能も実現しています。*FF車

■エンジン性能比較

	Newオデッセイ	従来モデル
最高出力(kW[PS]/rpm)*	151[206]/7,000 (150[204]/7,000)	147[200]/6,800 (140[190]/6,800)
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	232[23.7]/4,300 (230[23.5]/4,300)	232[23.7]/4,500 (228[23.2]/4,500)
10・15モード走行燃料消費率(km/ℓ)(国土交通省審査値)	11.4 (11.2)	11.0 (10.6)
JC08モード走行燃料消費率(km/ℓ)(国土交通省審査値)	11.0* (10.6)	-
燃費基準達成レベル	「平成22年度燃費基準+5%達成車」	「平成22年度燃費基準+5%達成車」 〔平成22年度燃費基準達成車〕
排出ガス認定レベル	国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	-

*ネット値 ()内は4WD車 ※装着するメーカーオプションによっては、10.8km/ℓとなる場合があります。



■2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線比較図(FF)

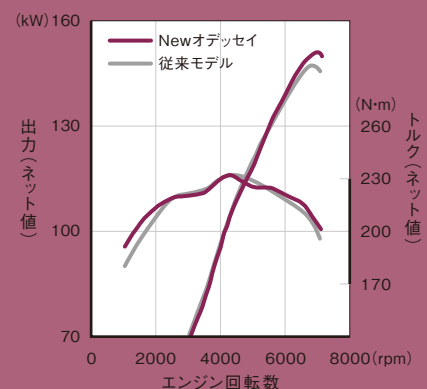


Photo: Absolute(FF)

高出力エンジンの特性を引き出し、鋭い加速と低燃費を実現する、5速AT+パドルシフト。

206PSのエンジン出力を確実に受け止め、効率よく駆動するために、高回転・高トルクに対応した5速オートマチックトランスミッションを採用しました。主要部品のほとんどを新設計し、2速と3速のクラッチ枚数を増加するなど高回転・高トルクに対応。また、ロックアップ領域の拡大に加え、ロックアップアシストスプリングの採用により、ロックアップする際の応答時間を短縮。低フリクションクラッチの採用と合わせ、低燃費にも大きく貢献しています。なお、マニュアル感覚の変速が行えるパドルシフトも備えています。

■発進加速の鋭さを、さらに高める専用ギアレシオ設定。(FF車)

従来モデルの5速ATに対して変速比をローレシオ化。特に1速と2速を大幅にローレシオ化することで、発進加速性能を向上しました。エンジンの出力特性を活かした設定で、燃費性能を損なうことなく動力性能を高めています。

■スポーティな変速操作を気軽に行える、パドルシフト制御。

ステアリングホイールから手を放さずにマニュアル感覚のシフト操作が行えるパドルシフトを採用したうえで、制御を高知能化しました。Dポジションで自動変速走行中にパドル操作を行うとダイレクトにマニュアル変速モードになり、その後のパドルシフトスイッチ操作やアクセルペダル操作量、リア左右輪の回転差などから直進クルーズ走行状態と判断すると、自動変速モードに復帰。セレクトレバー操作を必要とせずパドル操作が行えるため、より気軽にスポーティな変速操作を楽しめます。なお、セレクトレバーでSポジションを選択してパドル操作をしたときは、自動変速モードに復帰しないマニュアル変速モードとなります。

「ワインディングなどでの走行時に不要な変速を抑える、コーナリングGシフト制御」

スポーティな走行時にアクセルのオン/オフによる不要な変速を抑え、ドライバーのシフト感覚により近い変速制御を行うシフトホールド制御をさらに進化させました。ドライバーのアクセル操作や車速変化などを基にした走行状態判定に加え、リア左右輪の回転差から横Gを検知し、旋回状態を判断。特にワインディング走行などでより精度の高い制御を可能にし、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。

ダイナミックな走りをさらに高める、専用サスペンションセッティング&専用ブレーキ。

高性能パワートレインの圧倒的な動力性能をフルに活かすために、足回りを専用強化。低重心シャーシのポテンシャルをさらに高めています。スプリングやスタビライザー、ブ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

走行安定性を向上しています。また、ブレーキには大径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、225/45 R18を採用しています。

ドライビングにさらなる高揚感をもたらす、加速音チューニング。

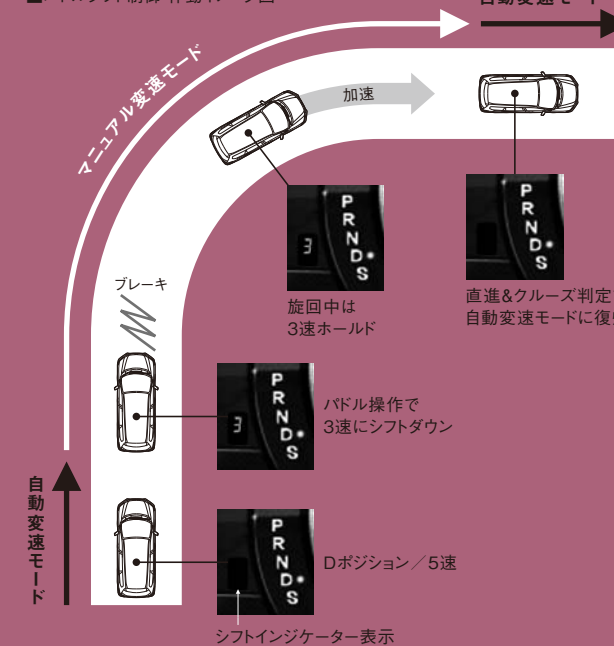
優れた静粛性を確保したうえで、エンジンの吸・排気系を専用設計し、クルマの加速に同調した心地よい吸・排気音を実現しました。低回転域では迫力のある低音の吸・排気音を、中回転域では高トルクを感じる厚み

のある排気音を、そして高回転域ではVTEC機構の切り換わりも感じられるスポーティな吸気音を強調しています。



Dポジションで走行中にワンアクションでマニュアル操作へ。

■パドルシフト制御 作動イメージ図



先進機能がサポートする、 運転のゆとりと安心感。

高速道路での運転負荷を軽減する、車速／車間制御機能〈ACC〉& 車線維持支援システム〈LKAS〉

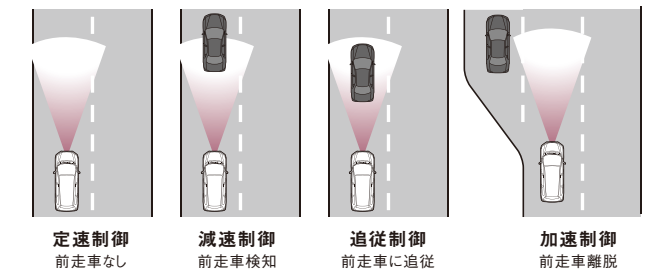
■車速／車間制御機能

ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)

フロントグリル内に設けた耐候性に優れたミリ波レーダーにより、前方100m、角度16度の範囲で前走車との距離を測定し、車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(ACC)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	自車線の前方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。前方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	前方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	自車線の前方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。

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

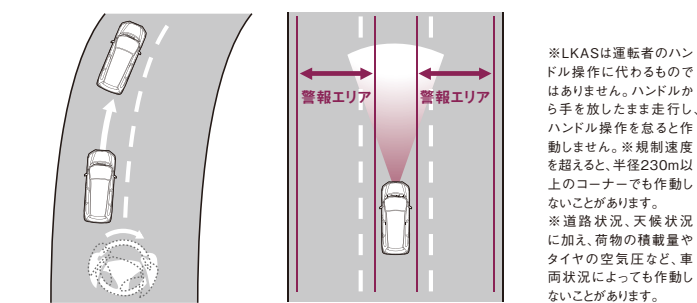
■車線維持支援システム

LKAS(レーンキープ・アシストシステム)

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

■車線維持支援システム(LKAS)作動イメージ

〈車線維持支援範囲:直線路~半径230m以上の曲線路/
作動車速:65km/h~100km/hかつ制限速度内の走行〉



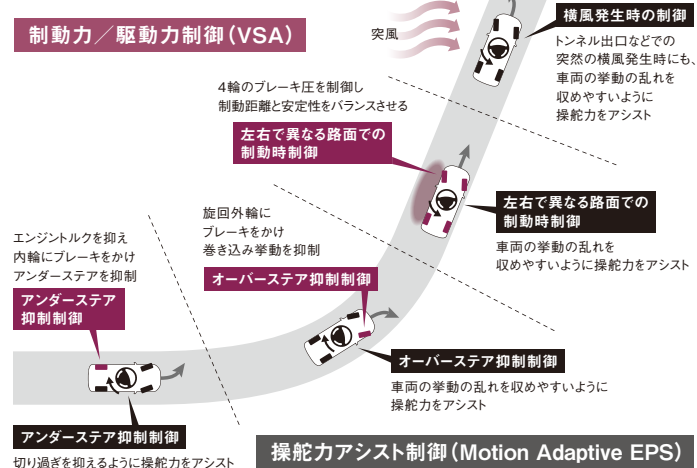
車線維持支援機能
クルマが車線中央を走行するようにドライバー操作をアシスト。

車線逸脱警報機能
車線逸脱の危険性をアラームで警告。

VSAと協調して車両の挙動をより安定化する、操舵力アシスト制御 Motion Adaptive EPS(モーションアダプティブEPS)。

コーナリング時や路面状況の変化などにおける車両の挙動の乱れに対して、EPS(電動パワーステアリング)によるステアリングの操舵力アシスト制御を行う、モーションアダプティブEPSを採用。ABS、TCSとともに横すべり抑制を備えたVSA(車両挙動安定化制御システム)と協調して作動し、車両の挙動を安定方向に補正します。アンダーステア抑制時は、ステアリングを切り過ぎないようにEPSが操舵力をアシストし、VSAによって駆動力を抑えながら内輪にブレーキをかけることでトレース性を向上。オーバーステア抑制時は車両の巻き込み挙動に対してカウンターステアを当てやすい方向に操舵力をアシストするとともに、外輪にブレーキをかけることで車両をより安定化。また、左右輪で路面状況が異なる場合の制動時には車両の乱れを収めやすい方向に制動力、駆動力を制御するとともに操舵力をアシストします。さらに、トンネル出口などでの突然の強い横風に対して、直進を維持する方向へ操舵力をアシストする制御も採用しています。

■VSA/Motion Adaptive EPS作動イメージ図



周囲の視界をカメラ映像でとらえ、安心・安全な運転をサポートする、 マルチビューカメラシステム。(全タイプにメーカーオプション)

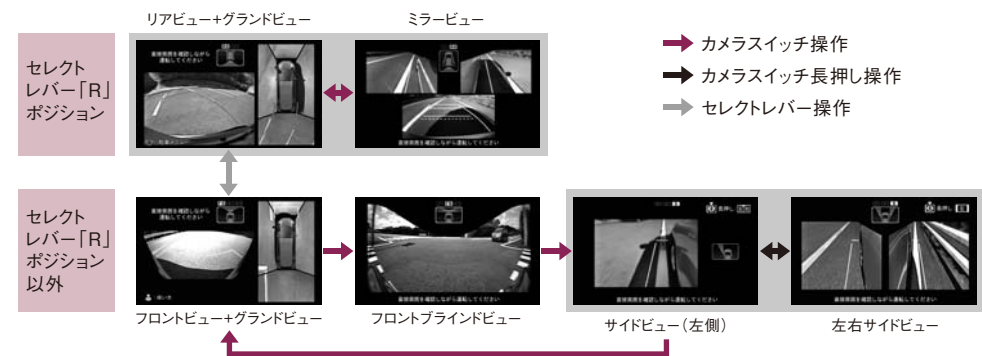
Hondaは、ドライバーの運転負荷を軽減するとともに、安心・安全な運転を支援するさまざまな機能の開発に取り組んでいます。今回、車両の前後左右に設置した4つのカメラによる全周囲の映像を利用し、駐車支援と、

見通しの悪い交差点や狭路などでの走行支援を行う、マルチビューカメラシステムを新開発しました。

■マルチビュー画面で、さまざまな状況での運転を支援。

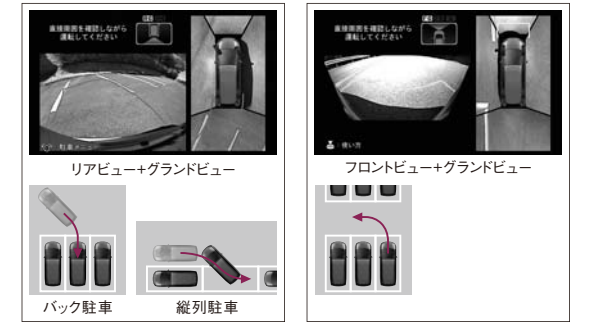
フロントグリル、左右ドアミラー、テールゲートに備えた4つの魚眼CCDカメラで車両の全周囲を撮影。これらの映像を合成し、ステアリング舵角から算出したガイド線などを加えて、ナビゲーション画面に表示します。セレクトレバーが「R」ポジション時には、後方の映像と上空から自車を見たような映像の「リアビュー+グランドビュー」を表示。セレクトレバーを「R」ポジション以外にすると、「フロントビュー+グランドビュー」へ切り換わります*。さらにカメラスイッチを押すごとに、前方左右を広角に表示する「フロントブラインドビュー」や、フロントタイヤ付近を表示する「サイドビュー」に切り換えが可能。多彩なビュー画面で、さまざまな状況での運転にゆとりと安心感を与えます。なお、車速が15km/hを超えるとナビゲーション画面に、12km/h以下になるとカメラ画面に自動的に切り換わります。 *カメラスイッチを押していない場合はナビゲーション画面になります。

■ビュー切り換え概念図



■全周囲映像とガイド線で駐車を支援する、 リアビュー／フロントビュー+グランドビュー。

4つのカメラで撮影した映像を30コマ/秒の高速処理で、車両を上空から見下ろしたような映像に合成して表示するグランドビュー。車両の周囲の状況を直感的に把握できます。さらに、ステアリング舵角を検出し、予測進路を示すガイド線やタイヤ切れ角も合成表示し、車両の動きをよりイメージしやすくしています。前進時は前方の映像を、後退時は後方の映像も合わせて表示し、スムーズな駐車を支援します。なお、グランドビューはドアミラーを格納した状態でも表示可能。立体駐車場での出入庫時にも利用できます。



■見通しの悪い交差点での視界を 補助する、フロントブラインドビュー。

フロントグリルに設置した180°の魚眼CCDカメラにより、前方左右の状況を広範囲に表示。見通しの悪い交差点などでのブラインドを減らし、安心感を高めます。



■狭路などでの車両左右の距離感をつかみやすくする、 左右サイドビュー。

左右のドアミラー下部に設置したカメラにより、フロントタイヤ付近の左右下方を表示。車幅規制用ポール通過時や狭い路地での対向車とのすれ違い時、路肩への幅寄せ時などで左右の距離感をつかみやすくします。左側のドアミラーには近赤外線LED照明を備え、街灯のない夜道でも路肩の白線などを確認しやすくしています。



■スムーズな駐車手順をわかりやすく案内する、 使い方表示機能。

駐車ガイド線を加えたグランドビューと駐車手順説明を同時に表示し、駐車時のスムーズな操作をサポート。縦列駐車、バック駐車に対応します。

■使い方表示機能画面例(縦列駐車)



*イラストは機能説明のためのイメージ図です。
■「グランドビュー」では立体物が歪んだり、上部が画面に映らないなど、画面に映し出されている映像と実際の状況が異なることがあります。■映し出す範囲には限界があり、バンパーの高角コーナー付近、バンパーの下や黒線上にあるものは映りません。

全乗員、相手車両、歩行者への、徹底した安全追求。

自己保護性能のみならず、相手車両や歩行者にも配慮した先進の衝突安全性能。

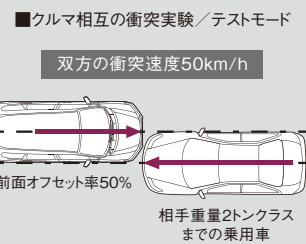
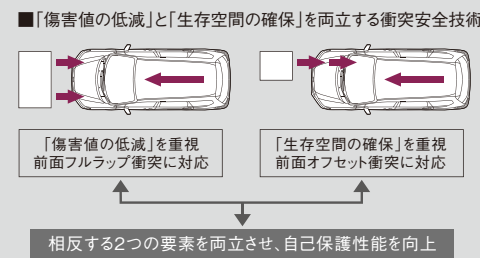
万一に備え、リアルワールドでの衝突安全を見据えたGコントロール技術によって、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」を両立した

コンパティビリティ対応ボディを実現。さらには「歩行者の保護」を視野に入れた歩行者傷害軽減ボディなど、先進の衝突安全性能を追求しています。

Honda独自の衝突安全技術、Gコントロール。

乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立。

前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/h、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hのバリア衝突テストなどを通じ、乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立しました。さらに、Honda独自の目標値を設定したクルマ相互の衝突テスト(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%前面オフセット衝突)も実施するなど、リアルワールドを見据えた乗員保護性能を追求しています。

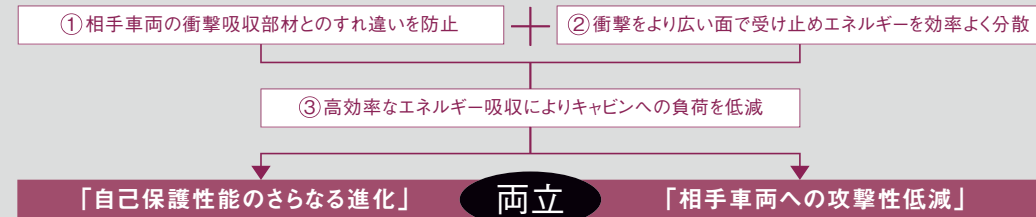


自己保護性能のみならず相手車両への攻撃性も低減する、コンパティビリティ対応ボディを実現。

Hondaは衝突安全性能のさらなる高次元化を目指し、乗員を守るための自己保護性能をいっそう進化させるとともに相手車両への攻撃性を低減するという、相反する要素の両立を追求。「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つをテーマに衝突実験を繰り返し実施し、目標値をクリア。エンジンルームでの高効率なエネルギー吸収により、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



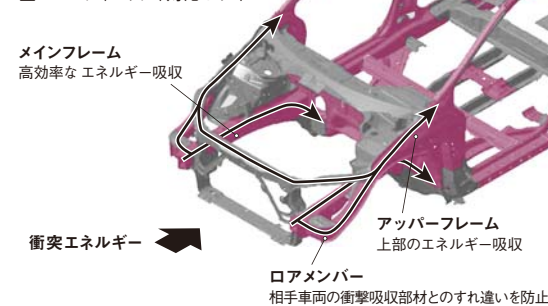
テスト車両によるクルマ相互の衝突実験(右 オデッセイ)



コンパティビリティ対応構造を採用した、高効率エネルギー吸収ボディ。

前方向からの衝撃に対し、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ぐとともに、衝撃をより広い面で受け止めることで、極めて高効率な衝突エネルギー吸収を実現し、キャビンへの負荷を大幅に低減。自己保護性能を向上するとともに相手車両への攻撃性も低減しています。こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、メインフレームをテールラッドブランク溶接で結合した強度の異なる2種類の鋼板で構成したうえで、適所に前後方向のビードを入れることで衝撃荷重をコントロール。エンジンルームでの効率のよい衝撃吸収を実現します。また、ボディ骨格ではハイテン材(高張力鋼板)を適所に採用するなど、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。

コンパティビリティ対応ボディ

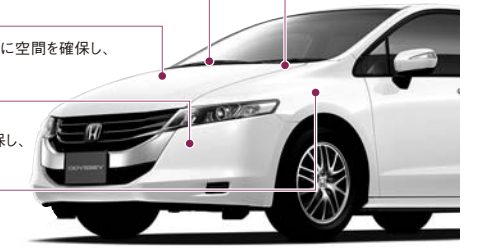


頭部や脚部などに対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。

万一の際、歩行者にダメージを与えやすいボディ前部に衝撃をやわらげる構造を採用。Hondaは国内法規にとどまらず、脚部などの傷害軽減にも独自の基準を設けて取り組んでいます。

歩行者傷害軽減ボディ説明図

- **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变形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- **衝撃吸収ワイバー**
ワイバー取り付け部を脱落する構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- **衝撃吸収ボンネット**
エンジンなどボンネットの間に空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。
- **衝撃吸収バンパー**
バンパービーム形状を最適化することで空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。
- **衝撃吸収フェンダー**
フェンダー取り付け部を变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、3列に対応したサイドカーテンエアバッグシステム。

側面衝突時に子供から大人までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広範囲で保護し、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。3列すべてに対応します。サイドウィンドウのほぼ全面に広がる大型のエアバッグを採用しています。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運転席用&助手席用のi-サイドエアバッグシステムが最適なタイミングで作動するように制御しています。

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)

車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置。よりの確か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に内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を緻密に制御します。

運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム

衝撃(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。

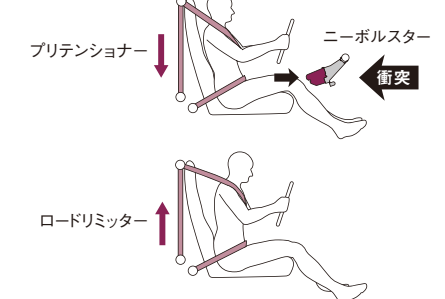


エアバッグシステム作動イメージ
写真は機能説明のため、運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム、1列目シート用i-サイドエアバッグシステム、サイドカーテンエアバッグシステムともに展開した状態を合成したものです。

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/助手席)

前方向からの強い衝撃を感知すると瞬時にシートベルトを巻き取り、その後一定以上の荷重がかかるとシートベルトを少し送りだし、胸などへの負担を軽減します。また、衝突時に乗員の膝部を支持し、前方移動を抑制するニーボルスターを採用。シートベルトと合わせ、優れた乗員拘束性能を発揮します。

衝突時乗員拘束イメージ



その他、全タイプに備えた衝突安全装備。

- 頭部衝撃保護インテリア
- 頸部衝撃緩和1列目シート
- 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
- 車両限定型ISO FIXチャイルドシート ロアアンカレッジ(2列目左右席)+トッパテザーアンカレッジ(2列目左右席)

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、「追突軽減ブレーキ〈CMBS〉*+E-プリテンショナー(運転席/助手席)」。

(Liに標準装備。Absoluteにメーカーオプション)※Collision Mitigation Brake System

■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〈CMBS〉。

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。

■CMBS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)。

CMBS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んで拘束効果を高め、CMBS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CMBSとの連動とは別に、急ブレーキ時に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。

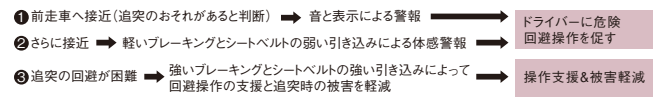
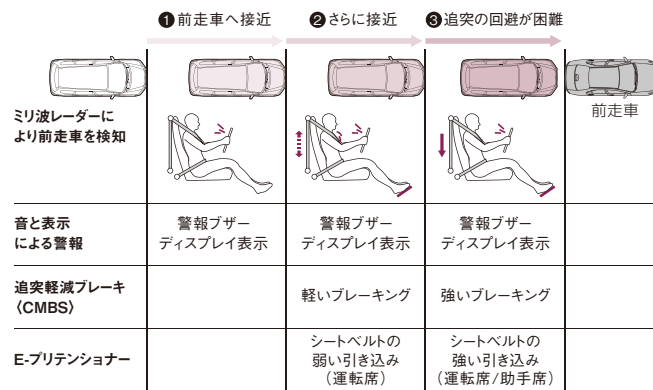
夜間走行時の安心感を高める、ディスチャージヘッドライト〈HID〉。

(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)(全タイプに標準装備)

遠くまで明るく照らし、夜間や雨天時のドライブに安心感をもたらすディスチャージヘッドライト。乗車人数や荷物量に応じて、自動的に上下の照射軸を調整するオートレベリング機構も搭載しています。また、周囲の明るさを検知し、ライトの点灯/消灯を自動制御するオートライトコントロール機構も備えています。



■「追突軽減ブレーキ〈CMBS〉+E-プリテンショナー」基本作動イメージ

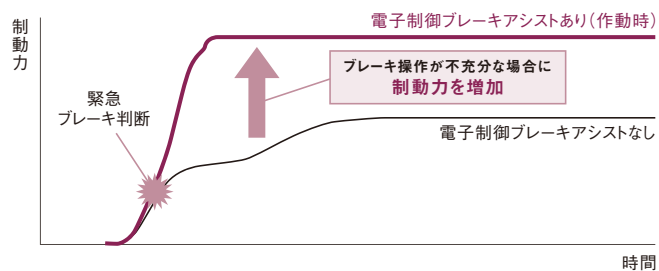


- 追突軽減ブレーキ(CMBS)は追突を自動で回避したり、自動で停車するシステムではありません。CMBSの機能には限界があります。
- E-プリテンショナーはシートベルトを正しく着用し、正しい運転姿勢をとらないと十分な効果を発揮しません。
- 追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナーの作動は、走行状態により異なります。

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。(全タイプに標準装備)

より細かい制御が行える電子制御ブレーキアシストを採用。CMBS、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て、アシスト作動ポイントを自動的に設定する学習機能も備えています。

■電子制御ブレーキアシスト作動イメージ



快適に使い続けていくための、高水準の環境配慮。

全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得。

排出ガス中の有害物質、NMHC(非メタン炭化水素)、NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)をそれぞれ低減。NMHCとNOxは基準値の1/4以下にまで低減し、全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。



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

「平成22年度燃費基準+25%」を達成。

Li、L、MのFF車は「平成22年度燃費基準+25%レベル」の優れた燃費性能を達成。さらに、「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定の取得と合わせ、「グリーン税制」の優遇措置を受けることができます。



「平成22年度燃費基準+25%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を25%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。(Li、L、MのFF車)



「平成22年度燃費基準+10%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を10%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。(Li、L、Mの4WD車)



「平成22年度燃費基準+5%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を5%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。(Absolute)

リサイクル可能率90%以上*を実現。

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。インテリア、エクステリアの樹脂部品のほとんどにリサイクル性に優れる、オレフィン系樹脂材を採用。PVC(ポリ塩化ビニール)の使用量を、シュレッダーダスト中の塩素濃度1%以下レベルにまで大幅に削減しました。また、ゴムや樹脂部品への識別記号の表示を推進するなど、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上*としています。

*「新型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。

リサイクル材の使用を推進。

Honda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、スプラッシュシールドに再生樹脂を使用しています。

環境負荷物質の使用量を削減。

Hondaは環境負荷物質と呼ばれる、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量削減に積極的に取り組んでいます。オデッセイは、これらすべてにおいて(社)日本自動車工業会が定める自主削減目標を達成しています。

〔(社)日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標〕

- ・鉛:2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減
- ・水銀:2005年1月以降使用全廃
- ・六価クロム:2008年1月以降使用全廃
- ・カドミウム:2007年1月以降使用全廃

福祉車両

移動の楽しさを、より多くの人へ。



Photo: M(FF)助手席リフトアップシート車。ディーラーオプション装着車。車いすは撮影のために用意したものです。

フル電動でスムーズに昇降できる〈助手席リフトアップシート車〉。(Miに設定)

回転・昇降と連動して、自動でシートバックがリクライニングするため昇降時の頭上にゆとりが生まれ、クッションが前傾することで車いすとシートへの乗降性が向上しました。また、電動スライド&リクライニング

機構を採用し、運転席から操作できるようシート右側にスイッチを設置。さらにワイヤレスリモコンや、3列目シートを設置したまま車いすを収納できる、車いす固定用ネット&保護カバーを標準装備しています。

助手席リフトアップシート車は装置型式指定車のため、グリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進優遇税制)の対象外となります。

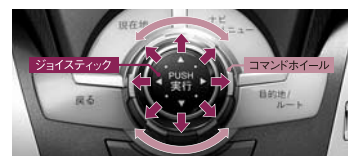
一步先ゆく多彩な機能が生む、快適ドライブの充足感。

高精度な情報でドライブをより快適にサポートする、Hondaインターナビシステム。

■Honda HDDインターナビシステム+ プログレッシブコマンダー (リアカメラ付)

(8インチワイドVGAディスプレイ、TV (ワンセグ)/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、AV入力端子、USBジャック、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ、Bluetooth対応ハンズフリーテレホン機能付/インターナビ・プレミアムクラブ対応)+6スピーカー+ETC (全タイプにメーカーオプション)

8インチワイドVGAディスプレイや大容量HDD(40GB)、そして操作性に優れたプログレッシブコマンダーを採用した、最新鋭のナビゲーションシステム。HDDならではの圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能に加え、ナビゲーションに連動するETC機能も搭載しました。また、DVDビデオの再生機能や音楽CD約3,800曲分(1曲あたり4分の場合)をHDDにストックできるサウンドコンテナ機能に加え、地上デジタルTV放送(ワンセグ)への対応など、オーディオ&ビジュアル機能も充実。さらに、Bluetooth*1に対応し、携帯電話との接続をワイヤレスで手軽に行えます。



■プログレッシブコマンダー
多機能を簡単に操作できる画期的なコントローラー。操作性のよいジョイスティックとコマンドホイールの組み合わせで、さまざまな機能へスピーディにアクセスできます。

- ETC
- プログレッシブコマンダー
- 8インチワイドVGAディスプレイ
- カラーリアカメラ
- オーディオリモートコントロール
- TV (ワンセグ)
- サウンドコンテナ

【その他の主な機能】

- 3D透過描画 高速ガイド リアル高速入口拡大図 3Dマップ
- 音声認識機能 ハンズフリーテレホン対応 DVDビデオ再生 (DVD-VR対応)
- CD (CD-R/RW) 再生 (MP3/WMA/AAC対応)
- USBジャック (ナビデータ保存・読み込み、データ通信USB対応)
- AM/FMチューナー VICS*2FM多重レシーバー 最大40W×4chアンプ

*1 Bluetooth対応携帯電話以外で接続する際はケーブル(別売)が必要になります。
*2 VICSは全国主要都市および全国の主要高速道路でサービスされており、順次サービスエリアが拡大されています。
●テレビ映像、DVDビデオ再生映像等は停車時にパーキングブレーキをかけなければご覧になれません。走行中は安全のため音声のみとなります。●走行中は細路の表示およびプログレッシブコマンダーによる操作が制限されます。●Bluetoothによる携帯電話接続は通話と通信用です。音楽再生には対応していません。
■Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

電動格納式リアエンターテインメントシステム

(全タイプにメーカーオプション*1)

ワンタッチで開閉できる電動格納式の9インチワイドVGAディスプレイを天井部に配置する、2列目/3列目専用のモニターシステム。テレビ、DVDビデオ/CD、ラジオ、サウンドコンテナ、外部入力映像などのコンテンツをフロントとは独立して再生*2。ドライバーが音楽を聴きながらでもリア席ではDVDやテレビを視聴できます。また、リア席どこでも使用でき折りたたみばシートバックに簡単に収納できるワイヤレス方式のヘッドホンや、走行中もリアディスプレイでナビゲーションの目的地入力などの操作が行えるダイヤル付リモコンも採用。さらにフロントディスプレイでリア席の操作状況を把握し、リア席のコンテンツも選択可能です。

*1 Honda HDDインターナビシステムを装着した場合、装着できます。
*2 フロントディスプレイとリアディスプレイで別々のディスクやテレビのチャンネルを再生することはできません。

internavi Premium Club (入会金/年会費不要) http://www.premium-club.jp/

NEW インターナビ・ルート

さまざまな情報をサーバで管理・分析して、ニーズに応じた多彩なルートを配信。

従来のルート案内は、「インターナビ交通情報」をもとに、目的地までの最短時間ルートをナビゲーション本体で計算し案内しています。オデッセイのナビゲーションシステムでは、さらにドライブの楽しさや快適性、そして環境や経済性も視野に入れたまったく新しいサービス「インターナビ・ルート」に対応。インターナビ交通情報に加え、多彩な情報をもとに、ニーズに応じた高精度なルートを高速・高性能なインターナビサーバで計算し、あなたのナビゲーションシステムへ配信する、Honda独自の画期的なシステムです。

■最速ルート/最速一般道優先

高速・有料道路を積極的に活用し、最も早く目的地に到着できるルートを案内します。また、一般道路を誘導対象とした「最速一般道優先」も提供します。

■スマートルート

「時間」「距離」「料金」「ETC割引」等をバランスよく考慮。お財布にやさしく、渋滞にもつかまりにくい快適で賢いルートを案内します。

■スマート地図更新サービス —— 地図データをすばやく更新

地図更新がいつでもスピーディに。綿密な情報サービスによる新しいデータで、より正確なルート案内が実現します。

■新規道路データ配信

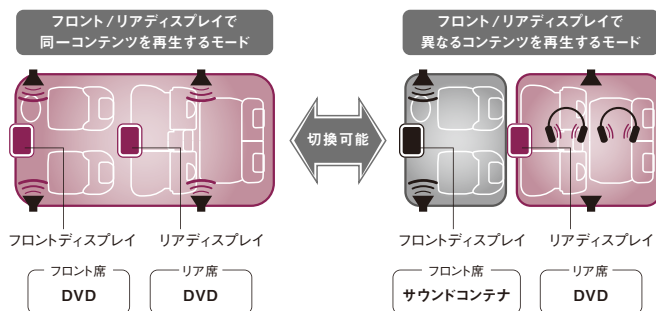
新規に開通する主要道路をあらかじめナビゲーションシステム本体に収録。新規道路の開通時に通信することにより、開通キーを取得し、リアルタイムに地図に反映します。

■スマート全地図更新

専用のDVDでハードディスク内の全地図データをスマートに更新。従来必要であったハードディスクのお預かりが不要となります。初回車検の時期に1回無償で更新いたします。

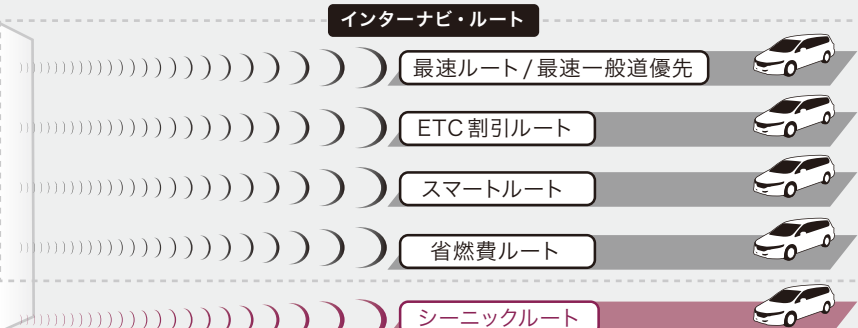
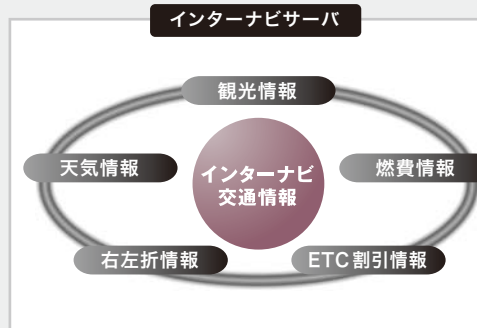
●ご要望に応じて随時無償にて更新いたします。

■車内AV空間イメージ



9インチワイドVGAディスプレイ (電動格納式) | ワイヤレスヘッドホン×2 | 脱着式ワイヤレスリモコン

インターナビ・プレミアムクラブは、世界初*のサービス「省燃費ルート」「ETC割引ルート」などを含む「インターナビ・ルート」をはじめ、通信による地図情報更新、防災情報の提供など、さまざまなサービスを提供します。



*自動車メーカーとして初のサービス

■ETC割引ルート 世界初*

時間帯、距離などによって適用されるETC割引を、お客様に代わってインターナビサーバが計算。高速料金を節約できるお得なルートを案内します。

■省燃費ルート 世界初*

道路ごとに走行状況に応じた燃料消費を求め、距離や時間よりも、燃料消費量の少ない道を最優先したルートを案内します。CO2排出量を削減する環境にやさしいルートです。

NEW シーニックルート 世界初*

景色のいい道路やおすすめのスポットをめぐる観光ルートを提供します。ナビゲーションシステム本体の「おすすめ機能」をONにしておくと、ルート周辺に、季節、天気や時間帯を考慮した、その時見頃なシーニックルートがあれば、音声でアナウンスします。また、パーソナル・ホームページ上で気になるルートをあらかじめ登録しておくことも可能です。



イメージ

安心ドライブサポート —— 気象と防災の情報を提供

■インターナビ・ウェザー

雨や雪、津波といった、目的地までのドライブに影響を及ぼすルート上の気象情報を提供します。
●地震情報 ●豪雨地点予測情報(世界初*) ●地震発生時安否確認システム(登録制)
*カーナビゲーション向けとしては世界初

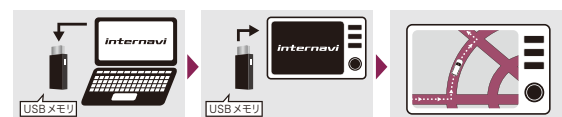
便利で多彩なサービス —— カーライフをより快適に

■駐車場セレクト ■QQコ-IL (有料サービス)

■仕様ならびにサービスは予告なく変更・終了することがありますので、あらかじめご了承ください。●携帯電話の機種によっては一部、インターナビ・プレミアムクラブのサービスがご利用いただけないことがあります。対応携帯電話はインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。●情報を取得できるのは、お使いの携帯電話などの利用可能区域内です。●通信費はお客様のご負担となります。●インターナビ・プレミアムクラブのサービスを受けるには、Honda販売会社での会員登録が必要です。サービスは、クルマに付帯し、入会金、年会費、月々の使用料は不要となります(QQコール等一部サービスを除く)●豪雨地点予測情報と地震発生時安否確認システムのサービスはパーソナル・ホームページ上で利用登録が必要となります。●イラストは機能説明のためのイメージ図です。■VICSは(財)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

◆USBメモリで開通キー取得

パソコンからパーソナル・ホームページに接続し、USBメモリで新しい道路の開通キー取得が可能。携帯電話に接続することなく、ダウンロードがすばやく行えます。



パーソナル・ホームページからUSBメモリで開通キーを取得します | USBメモリからナビにデータを読み込ませます | 新しい道路情報のご利用が可能になります

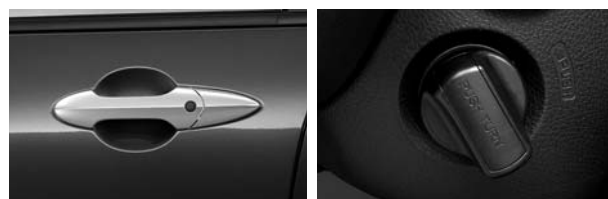
Hondaスマートキーシステム(イモビライザー機能付) (L, Lに標準装備、M, Absoluteにメーカーオプション)

Hondaスマートキーを携帯することで、キーを出さずにドアやテールゲートを旋錠/解錠でき、さらに、キーを挿さずにイグニション操作も行えるHondaスマートキーシステム。ID認証は電波を利用しているため、Hondaスマートキーをカバンなどに入れたままでも作動。また、Hondaスマートキーには万一の電池切れに備え、ドアの施錠/解錠、エンジン始動に使える内蔵キー(イモビライザー機能付)を備えています。

Hondaスマートキーシステムは、解錠・施錠のときなどに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。



Hondaスマートキー(2個付)



ロックボタン(フロントアウトドアハンドル)

エンジン始動ボタン

Equipment

主要装備

● は標準装備 ○ はメーカーオプション(ご注文時にお申し付けください)

タイプ	Li		L		M		Absolute		全タイプ標準装備
	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
安全装備 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム 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) +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) 顔部衝撃緩和1列目シート EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)+学習機能付電子制御ブレーキアシスト VSA(ABS+TCS+横すべり抑制) Motion Adaptive EPS 追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンション(運転席/助手席) マルチビューカメラシステム デイスチャージヘッドライト(HID)(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)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
快適装備 ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)(照明付ステアリングスイッチ) +LKAS(車線維持支援システム)+マルチインフォメーション・ディスプレイ※3 クルーズコントロール(照明付ステアリングスイッチ) ※3 Honda HDD インターナビシステム+プログレスナビコマンダー(リアカメラ付)(8インチワイドVGAディスプレイ、TV(ワンセグ)/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、AV入力端子、USBジャック、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ、Bluetooth対応ハンズフリーテレホン機能付/インターナビ・プレミアムクラブ対応)+6スピーカー+ETC※4※5 電動格納式リアエンターテインメントシステム(9インチワイドVGAディスプレイ) オーディオレス(2スピーカー) ECONスイッチ テレスコピック&チルトステアリング パワーウィンドウ(スイッチ照明/挟み込み防止機構付)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
チルトアップ機構付フロント電動モールドガラス・サンルーフ(高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス)(ワンタッチ式/挟み込み防止機構付) Hondaスマートキーシステム(Hondaスマートキー2個付)※7 電波式キースレスエントリーシステム(ウエルカムランプ機能/アンサーバック機能付、キースレスエントリー一体型キー2個付)※7 車速連動オートドアロック(テールゲート連動) セキュリティアラーム(国土交通省認可品) イモビライザー(国土交通省認可品) 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 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 2列目/3列目シート用独立エアコンアウトレット 立体発光メーター(イルミネーションコントロール付) 液晶ツインリッドメーター(外気温/平均燃費/瞬間燃費表示機能付) 本革シート*(運転席&助手席シートヒーター/運転席シートバックポケット付) 運転席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/ハイト前後) 運転席ハイトアジャスター(ラチェット式) 1列目シートアームレスト(角度調節式) 2列目シートセンターアームレスト(カップホルダー付) 2列目シートセンターヘッドレスト 1列目シートセンターテーブル(折りたたみ式、カップホルダー付)※4 センターボックス※5 助手席シートバックポケット リアドアポケット(アッパー/ロア) 3列目シート用サイドポケット(左側リッド付)/カップホルダー ラグジュアリーアンダーボックス フレキシブルラグジボード 本革巻ステアリングホイール ブルーイルミネーション フロントライニングイルミネーション 運転席用&助手席用パニティミラー付サンバイザー アルミ製サイドステップガーニッシュ 木目調インストルメントパネル&木目調フロントパネル 木目調リアパネル カーテシランプ(フロント/リア)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
インテリ A B s o u t e 専用 装備	●	●	●	●	●	●	●	●	●
エクステリア デアーククロームメッキ・フロントグリル アウタードアハンドル 全面高熱線吸収/UVカット機能付ガラス ハーフジェット・フロントウィンドウ プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート) コンフォートビューパッキング[親水/ヒーター付アミラー+熱線入りフロントウィンドウ+フロントドア撥水ガラス] 電動格納式リモコンドアミラー(ドアミラーウィンカー付) 車速連動間欠フロントワイパー(ノリワブル間欠/ミスト機構付) 専用装備 フォグライト エアロダイナミクス・前後カロードバンパー エアロダイナミクス・カロードサイドシルガーニッシュ(エンブレム付)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
走行関連 DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ) Absolute専用チューニングサスペンション ツインサスペンション フロントベンチレーター付ディスクブレーキ Absolute専用デザインエキゾーストフィニッシャー	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ホイール スチールラジアルタイヤ スチールホイール(16×6 ¹ / ₂ J)+フルホイールキャップ 16インチアルミホイール(16×6 ¹ / ₂ J) Absolute専用18インチアルミホイール(18×7J) 応急パンク修理キット(スベアタイヤレス)	○	○	○	○	○	○	○	○	○

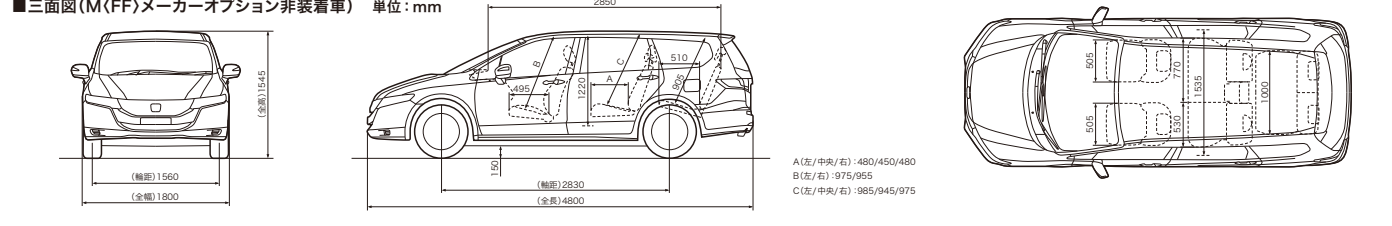
※1 1列目シート用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステムを装備した場合、2列目シートセンターヘッドレストも装備されます。 ※2 左右席、中央座席は2点式マニュアルとなります。 ※3「ACC」装着車の場合、「クルーズコントロール」は「ACC」に機能統合されます。 ※4「Honda HDD インターナビシステム」を装着した場合、Li/L/Mに標準装備の「1列目シートセンターコンソール」の仕様異なります。 ※5「Honda HDD インターナビシステム」を装着した場合、「センターボックス」は装備されません。 ※6 挟み込み防止機構は運転席ドアに設定されます。 ※7「Hondaスマートキーシステム」装着車の場合、「電波式キースレスエントリーシステム」の機能は「Hondaスマートキーシステム」に統合されます。 ※8「運転席8ウェイパワーシート」を装着した場合、「運転席ハイトアジャスター」は「運転席8ウェイパワーシート」に機能統合(電動化)されます。 ※本革シートは1列目/2列目のシート側面・背面、2列目シート中央席、3列目シートに合成皮革を使用しています。

■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。 ■仕様並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。

Specifications 主要諸元

タイプ	Li		L		M		Absolute	
	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD
駆動方式 車名・型式 トランスミッション 寸法・重量 乗車定員	24ℓ DOHC i-VTEC+PGM-FI		24ℓ DOHC i-VTEC+PGM-FI		24ℓ DOHC i-VTEC+PGM-FI		24ℓ DOHC i-VTEC+PGM-FI	
乗車定員 全長(m) 全幅(m) 全高(m) ホールベース(m) トレッド(m)前/後 最低地上高(m) 車両重量(kg) 最大車両重量(kg)※1	8.800		8.800		8.800		8.800	
乗車定員(名) 客室内寸法(m)長さ/幅/高さ	7		7		7		7	
エンジン エンジン型式 エンジン種類・シリンダー数および配置 弁機構 総排気量(cm³) 内径×行程(mm) 圧縮比 燃料供給装置形式 使用燃料種類 燃料タンク容量(ℓ)	K24A 水冷直列4気筒横置 DOHC チューン駆動 吸気2 排気2 2.354 87.0×99.0 10.0 電子制御燃料噴射式(Honda PGM-FI) 無鉛レギュラーガソリン 60		K24A 水冷直列4気筒横置 DOHC チューン駆動 吸気2 排気2 2.354 87.0×99.0 10.0 電子制御燃料噴射式(Honda PGM-FI) 無鉛レギュラーガソリン 60		K24A 水冷直列4気筒横置 DOHC チューン駆動 吸気2 排気2 2.354 87.0×99.0 10.0 電子制御燃料噴射式(Honda PGM-FI) 無鉛レギュラーガソリン 60		K24A 水冷直列4気筒横置 DOHC チューン駆動 吸気2 排気2 2.354 87.0×99.0 10.0 電子制御燃料噴射式(Honda PGM-FI) 無鉛レギュラーガソリン 60	
性能 最高出力(kW[PS]/rpm)* 最大トルク(N·m[kg·m]/rpm)* 燃料消費率(km/ℓ)10-15モード走行(国土交通省審査値) 燃料消費率(km/ℓ)JC08モード走行(国土交通省審査値) 可変バルブタイミング 自動無段変速機(CVT) 電動パワーステアリング	127[173]/6,000 222[226]/4,300 13.2★ 12.4★		11.6 10.6 ● ●		13.2★ 12.4★		11.6 10.6 ● ●	
最小回転半径(m) 動力伝達・ 走行装置	5.4		5.4		5.4		5.4	
CVT 前進 後退 1速 2速 3速 4速 5速 後退	2.470~0.450 1.735 - 2.651 1.516 1.081 0.772 0.566 2.000		2.470~0.450 1.735 - 2.651 1.516 1.081 0.772 0.566 2.000		2.470~0.450 1.735 - 2.651 1.516 1.081 0.772 0.566 2.000		2.470~0.450 1.735 - 2.651 1.516 1.081 0.772 0.566 2.000	
減速比 ステアリング装置形式 タイヤ(前・後) 主ブレーキの種類・形式(前/後) サスペンション方式(前・後) スタビライザー形式(前・後)	5.072 ラック・ビニオン式(パワーステアリング仕様) 215/60R16 95H 油圧式ベンチレーター付ディスク/油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵) ダブルwishbone式 トーション・バー式		5.072 ラック・ビニオン式(パワーステアリング仕様) 215/60R16 95H 油圧式ベンチレーター付ディスク/油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵) ダブルwishbone式 トーション・バー式		5.072 ラック・ビニオン式(パワーステアリング仕様) 215/60R16 95H 油圧式ベンチレーター付ディスク/油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵) ダブルwishbone式 トーション・バー式		5.072 ラック・ビニオン式(パワーステアリング仕様) 215/60R16 95H 油圧式ベンチレーター付ディスク/油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵) ダブルwishbone式 トーション・バー式	

■ ※1 メーカーオプションを組み合わせて装着した場合の最大車両重量です。 ■ ※2 無鉛レギュラーガソリンをお使いになることもできます。その場合エンジンの性能を十分に発揮できません。 ■ ※3 装着するメーカーオプションによっては、燃料消費率は10.8km/ℓとなるものがあります。 ■ ※はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同等条件で測定したものです。 ■ 新車として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。 ■ 燃料消費率は定められた試験条件での値です。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。なお、JC08モード走行は10-15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はや低い値になります。 ★印の車両はグリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進優遇税制)の対象となります。ご購入時に自動車取得税の軽減措置が受けられます(平成22年3月31日まで)。また、ご購入の翌年度の自動車税について軽減措置が受けられます(平成22年3月31日までの新車登録車を対象)。 ■ 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。 ■ ODYSSEY、Absolute、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。 ■ 製造事業者：本田技研工業株式会社



環境仕様

基礎情報	車両型式		DBA-RB3		DBA-RB4		
	型式	K24A					
エンジン	型式	K24A		K24A			
駆動装置	総排気量 (cm³)	2,354		2,354			
	駆動方式	FF		4WD			
	変速機	CVT		5AT			
	10-15モード	燃費 (km/ℓ)	13.2	11.4	11.4	11.2	
燃料消費率	CO₂排出量 (g/km) (燃費からの換算値)	175.9	203.7	200.1	207.3		
	JC08モード	燃費 (km/ℓ)	12.4	11.0	10.8	10.6	
	CO₂排出量 (g/km) (燃費からの換算値)	187.2	211.1	215.0	219.0		
参考	平成22年度燃費基準+25%達成車						
環境性能情報	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス基準75%低減					
排出ガス	JC08H+JC08Cモード規制値・認定値等	CO		1.15			
	(単位:g/km)	NMHC		0.013			
	参考	NOx		0.013			
適合騒音規制レベル	参考	八都府県市公公害車指定制度およびLEV-7*(等)の排出ガス基準をクリアしています。 *LEV-7:京阪神7府県市指定低排出ガス車					
車室内VOC	エアコン冷媒使用量	平成11年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A)					
	環境負荷物質削減	鉛	種類:代替フロン134a 使用量:750g				
		水銀	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指標値以下)				
環境への取り組み	6価クロム	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*)					
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)					
	樹脂、ゴム部品への材料表示	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)					
リサイクル	リサイクルしやすい材料 ^{※3} を使用した部品	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て					
	再生材を使用している部品	リサイクル可能な					
	リサイクル可能な	ポリ塩化ビニル廃止部品					
その他	グリーン購入法適合状況	ポディアンコートコート、外装モジュールなどの廃止によりASR ^{※5} 中塩素濃度1%以下レベル					

*1 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。 *2 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。 *3 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。 *4 「新車種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。 *5 Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2008年10月現在のものです。