

# *ODYSSEY*

Press Information 2013.10.31



**HONDA**

オデッセイは、

多人数での快適な移動という新価値を創造し、

この国にミニバンブームをもたらした。

次には、ドライブする楽しさを圧倒的レベルで与え、

ミニバンの概念を自ら覆してみせた。

そしていま、つねに時代を先駆けてきたオデッセイは、

これからの移動空間はどう在るべきかを問い直し、

次の革新へと向かう。

## 挑戦を続けるミニバン。それが、オデッセイ。

Hondaは1994年、家族をはじめ大勢での移動というニーズが増え始めた当時、それまでのワンボックスカーに対して、セダンからの発想で大きな空間を持たせた多人数乗用車を開発。“クリエイティブ・ムーバー（生活創造車）”オデッセイを誕生させ、国内にミニバンブームを巻き起こしました。

以来、2代目では走りも空間も安心・高性能に進化させるとともに、スポーティーさとエレガントさを際立たせたモデル、アブソルートを投入。3代目では、ミニバンであっても運転を存分に楽しめる圧倒的ダイナミクスの乗用車性能を獲得し、ミニバンの概念を一変させました。さらに4代目では、低床パッケージの走りも空間をすべてにわたり熟成。オデッセイは、常に新しい価値の創造にチャレンジし続けてきました。

「快適な移動空間」の理想を求め続け、時代とともに変化する人々の要求に対して、それまでにない価値を提示する。それがオデッセイのDNAであり、進化の道のりです。

5代目となる今回は、従来オデッセイが構築した定評の乗用価値に磨きをかけながら、歴代オデッセイを大きく超えるユーティリティ価値を追求し、オデッセイならではの走り・スタイリングと、上級ミニバンならではの広さ・使いやすさの高次元バランスにチャレンジ。これまでミニバンを経験してきた方々の期待を超える、プレミアムで快適な移動空間へと革新しました。

### オデッセイの歩み



1994年 初代  
セダンづくりから発想した  
大きな空間を持つ多人数乗用車を開発。

みんなで快適に  
移動を楽しみたい



1999年 2代目  
空間も走りも安心・高性能に。  
さらにアブソルート投入。



2003年 3代目  
ミニバンの概念を一変する独自の  
スタイルと圧倒的ダイナミクスを実現。

もっと個性が欲しい  
運転を楽しみたい



2008年 4代目  
すべてを熟成させた  
感性に訴える走りと上質。



2013年 5代目  
乗用価値とユーティリティ価値の高次元バランス。

もっとゆとりを  
もっと心地よく

大勢での移動  
ワンボックスカー

ミニバンブームを牽引

ミニバン市場熟成  
均一化

ミニバンに新たな潮流

広くて上質な  
高級志向の高まり

### 時代の変化

目指したのは、上級ミニバンならではのユーティリティー価値と  
オデッセイならではの乗用価値の高次元バランス。

オデッセイには、従来モデルが築き上げたセダンライクなダイナミクスという乗用車としての資産があります。今回は、この乗用価値を進化させることはもちろん、Newオデッセイにとって絶対的に必要と考えたのは、これまで以上の広さや使いやすさでした。

空間を拡大するにはボディ全高を高くすれば可能です。しかしそれだけでは、旋回時や横風の影響も受けやすくなるため、従来の走りのよさを失いかねません。また、オデッセイらしいプロポーションも色褪せてしまいます。そこで、クルマの基礎から見つめ直し、重心が上がるのを極力抑えて室内高の拡大を可能にするために、超低床プラットフォームを構築。これを基にパッケージングを成立させました。

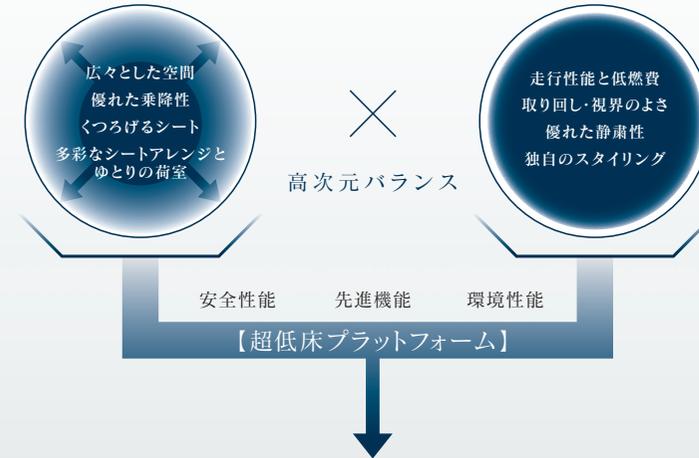
ボディ全高を抑えつつ、内には従来を遙かに凌ぐ広々とした空間を実現。そのうえで、スライドドアの採用と低いステップによる優れた乗降性や新機構の2列目シートをはじめとする極上のくつろぎ感、フレキシブルなシートアレンジとゆとりの荷室スペースなど、広さだけでなく豊かさや使いやすさにこだわり、ユーティリティー価値を劇的に拡大させました。

一方、低重心を維持したことに加え足回りの構造を見直すことで、安定したハンドリングやしなやかな乗り心地といった快適な走行性能に貢献。新開発のエンジンやCVT、アイドリングストップシステムの採用などにより力強い走りとクラストップ\*の低燃費を達成しました。さらに、取り回しや視界のよさに加え、優れた静粛性も実現。また、全高を抑えて空間の広さを感じる工夫をすることで、流麗かつ風格のある独自のスタイリングを手に入れました。

これにより、ユーティリティー価値と乗用価値を高次元でバランスさせた、多人数での豊かで心地よい移動が楽しめる次世代マルチシーター・サルーン、Newオデッセイを完成させました。

ユーティリティー価値

乗用価値



Next Multi Seater Saloon



\*2.4Lクラスガソリン車、7/8人乗り(2013年10月現在 Honda調べ)

## オデッセイらしさを踏襲しながら、 どこまで広くできるか。

オデッセイ史上“最広”の空間を生み出さなければならない。  
だが、オデッセイらしい走りとプロポーションを消してはいけない。  
この、「空間を広く」「重心を低く」という矛盾ともいえる課題に、私たちは挑みました。  
まず室内の頭上空間の目標をラージクラス並みと決めました。  
しかしながら、安易に全高を高くすれば重心が上がってしまい、  
走りがスポイルされてしまいます。

そこで、プラットフォームを一から見直しシャシー構造や  
床下レイアウトを徹底的に突き詰め、  
極限とも言える超低床プラットフォームを構築しました。  
これにより、全高は1.7m以下※に抑え、  
2列目ステップ高約30cmという低さも実現できたことで  
ゆとりの頭上空間とともに優れた乗降性など  
使いやすさも同時に生み出しました。

また、低重心を維持しながらサスペンションの設定などにより、  
安定性や乗り心地を正常進化させることで、  
セダンライクな爽快で心地よい走りを実現。全高を抑えたことで可能となった  
独自のスタイリングとともにオデッセイならではの乗用価値を踏襲しながら、  
上級ミニバンとしてのユーティリティ価値を創出することができました。

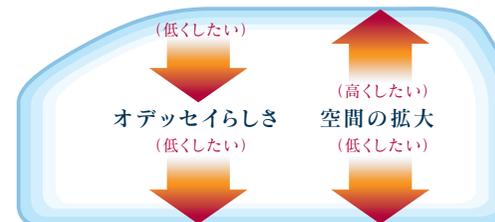
### 開発責任者

中川 真人(なかがわ まこと)  
(株)本田技術研究所 主任研究員

1982年、(株)本田技術研究所入社  
ブレーキ研究開発部門を経て1989年以降、プレリュード、レジェンド、アコード、オデッセイ、ストリーム、エリシオン  
のPL、LPL代行、LPLを歴任。今回、5代目オデッセイのLPLを務める。趣味はゴルフ。愛車はアコードワゴン。

### 技術課題

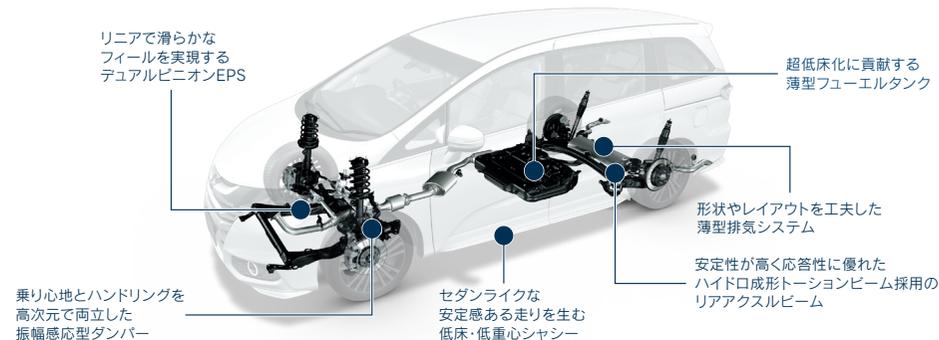
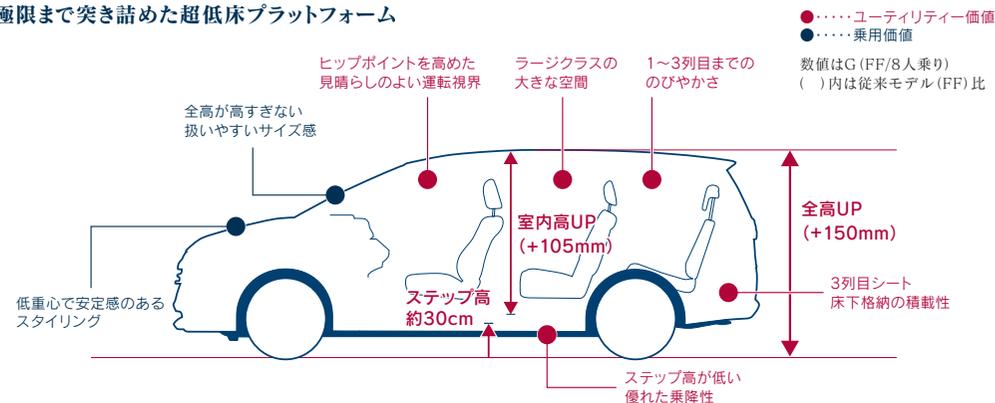
■オデッセイらしさを踏襲する課題 = 全高を低くしたい



= 床を低く!

■新時代オデッセイの課題 = 空間を大きくしたい

### ■極限まで突き詰めた超低床プラットフォーム



※FF車

## New ODYSSEY Technology Index

ODYSSEY

### デザイン P6~

#### ■エクステリアデザイン

- 超低床が可能にした広い空間と流麗なプロポーションの両立

#### ■インテリアデザイン

- 長時間のドライブでも満ち足りた時間を過ごせるスイートルーム

#### ■アブソルート専用デザイン

- 見るほどに乗り込むほどに喜びが高鳴る、上質で迫力あるスタイル



### 快適な移動 P16~

#### ■力強さと低燃費

- 力強い加速とクラストップ※の低燃費を発揮する新開発エンジン
- エンジン性能を効率よく引き出す新開発CVTとさらなる低燃費化を図る技術



#### ■安定性と乗り心地

- 快適な移動空間を生み出す、高水準の安定性と乗り心地
- 広くて静かな室内と力強い走りを支える高剛性ボディ

#### ■運転しやすさ

- ボディの大きさを感じさせない、5ナンバークラスの運転しやすさ



※2.4Lクラスガソリン車、7/8人乗り(2013年10月現在 Honda調べ)

### 快適な空間 P10~

#### ■空間のゆとり

- 3列すべてに大なるゆとり。超低床がもたらす大空間

#### ■くつろぎ感

- どの席も極上のくつろぎが得られる特等席

#### ■使い勝手

- 乗員にも荷物にも最適に対応できるフレキシブル空間
- 超低床が生み出す大容量で載せ降ろししやすいラゲッジ
- 徹底的に低いステップ、大開口のスライドドアによる優れた乗降性



### 先進機能 P22~

#### ■運転支援機能

- 駐車場も狭い道も苦にならない、多彩な視界と駐車アシスト

#### ■先進安全装備

- 危険を検知し事故の予防を図る先進安全・運転支援装備



- 「ユーティリティ価値」と「乗用価値」を支える衝突安全性能

- 目的地までの時間をより楽しく快適にする、スマートな装備

- 超低床が優しさにつながる2タイプの福祉車両

## デザイン

スタイルには力強さと流麗さを。  
キャビンには満ち足りた時間を。

大きな空間をそのままスクエアなスタイルにすることを、  
オデッセイはよしとしない。

あくまでも美しく、独自の存在感を放つために、  
低重心の力強さと流麗なフォルムを身に纏った。

一方、キャビンのイメージは、高級ホテルのスイートルーム。

そこには、すべての乗員に与えられた落ち着きとくつろぎの時間が流れている。

さらにアブソルートには、風格を増した迫力や、

スポーティーかつ上質な設えを施し、個性をいっそう際立たせている。



# 超低床が可能にした広い空間と流麗なプロポーションの両立

## 独自の存在感を放つエクステリアデザイン

ユーティリティー価値と乗用価値の高次元での両立を超低床プラットフォームで実現したNew オデッセイ。エクステリアでは「Solid Streamline」をデザインコンセプトに、超低床を活かして広い空間を持ちながらも四角い形状とすることなく、流麗かつ力強いプロポーションを追求しました。コンパクトなエンジンルームによるスラントノーズから全高を抑えたルーフへ、なめらかにつながる伸びやかなシルエットがサロンの空間を表現。一方で張り出した前後フェンダーが走りの力強さと安定感をアピールしています。また、連続的に表情を変える抑揚のある面構成や、フロントからリアまでを貫くクローム調のベルトラインモールドをワンポイントで配して伸びやかさを強調するなど、品格のある質感を表現しています。



Photo:G・EX (FF) ボディカラーはスーパープラチナ・メタリック



Photo:B (FF) ボディカラーはモダンスティール・メタリック

## 先進感あふれるヘッドライト&リアコンビネーションランプ



ハロゲンヘッドライト(タイプ別設定)  
プロジェクタータイプのロービームと  
LEDポジションランプを採用



LEDヘッドライト(タイプ別設定)  
LEDポジションランプに加え、ロービームもLEDの  
2灯とし、いっそうの先進感と照射性能を獲得



LEDリアコンビネーションランプ  
テールランプにはLEDを用いたライン状に発光する  
導光体を採用。シルエットを先進かつシャープに表現

## 先進フォルムを引き立てる全7色のボディカラー



# 長時間のドライブでも満ち足りた時間を過ごせるスイートルーム

## 上質かつモダンに仕立てたインテリアデザイン

インテリアのデザインコンセプトは「Modern Suite Room」。モダンで飽きのこない高級ホテルのスイートルームをモチーフにイメージを重ねました。横基調のインストルメントパネルはダークモカをベースカラーとし、中央部のミドルパッドにアイボリーのソフトパッドを、その下には深みのあるブラウンの木目調パネルを配置。さらに、木目調パネルの下部を縁取るようにシルバー加飾を施し、モダンな高級感を表現しています。シートは2列目・3列目にもゆったりとしたサイズに上質な表皮を採用。すべての席に豊かなくつろぎをもたらします。



**ソフトパッド**  
しっとりとした触感のソフトパッドを採用し、細部まで上質さを追求



**木目調パネル**  
深みのある木目にサンバースト加工を施し、立体感のある造形と合わせて無垢の素材感を表現



**シート表皮**  
光沢感があり、しっとりとした触感のスウェード調ファブリック。ドアライニングとドアアームレストにも使用



**本革シート&インテリア**(タイプ別メーカーオプション)  
しっとりとした風合いのスムーズレザーを採用。防汚加工※も施しています  
※アイボリーのみ



**メーター**  
視認性に優れた大径スピードメーター。中央部にマルチインフォメーションディスプレイを採用



**運転席8ウェイパワーシート**(タイプ別設定)  
シートの前後スライド、リクライニングの角度、高さ(前・後)を電動で調節

# 見るほどに乗り込むほどに歓びが高鳴る、上質で迫力あるスタイル

## より力強く、上質に仕立てたアブソルート専用デザイン

### ■エクステリアデザイン

アブソルートのエクステリアデザインには、力強さの表現とともに上級感を求めました。高性能なエンジンを予感させる大開口のフロントグリルには力強い造形のメッキバーを配置。空力性能のよさをアピールするフロント/リアエアロバンパーやドアアロアガーニッシュには下部にクローム調モールを配し、低重心イメージをいっそう強調しています。



Photo: ABSOLUTE (FF/8人乗り)  
ボディカラーはクリスタルブラック・パール



Photo: ABSOLUTE・EX (FF)  
ボディカラーはホワイトオーキッド・パール

### 世界初<sup>※</sup> 24Kコーティングのガラスフレックを採用した アブソルート専用色

アブソルート専用色に設定されたプレミアムヴィーナスブラック・パールに世界初<sup>※</sup>の技術を採用。平滑度の高いガラスフレック表面に24Kコートを実施することで、純金のきらめきを実現しました。このカラーを含め、アブソルートには全7色のボディカラーを設定しています。



プレミアムヴィーナス  
ブラック・パール

※Honda調べ



### LEDヘッドライト

LED2灯のロービームとライン状に光るLEDポジションランプを組み合わせ、表情を先進的でシャープに演出



### LEDアウターウェルカムライト (タイプ別設定)

スライドドアを開錠した際に点灯し、夜間の乗降をサポートするとともに先進イメージを表現



**ABSOLUTE専用  
18インチアルミホイール** (タイプ別設定)  
225/45 R18タイヤと組み合わせられる  
精緻な専用デザイン。標準装着は  
215/55 R17タイヤ+17インチアルミホイール

### ■インテリアデザイン

アブソルートのインテリアはブラックを基調にスポーティーな上質感を追求しました。メーターはホワイト表示に濃いレッド(ボルドーレッド)の照明を採用し、木目パネルはブラックを基調にメタル感を持たせ力強さと上質感をともに表現しました。また本革巻ステアリングホイールと、しなやかな質感と手入れしやすさを両立した合成皮革「プライムスムース」を採用したシートにはシルバーステッチを施しています。



メーター



木目調パネル



シルバーステッチ

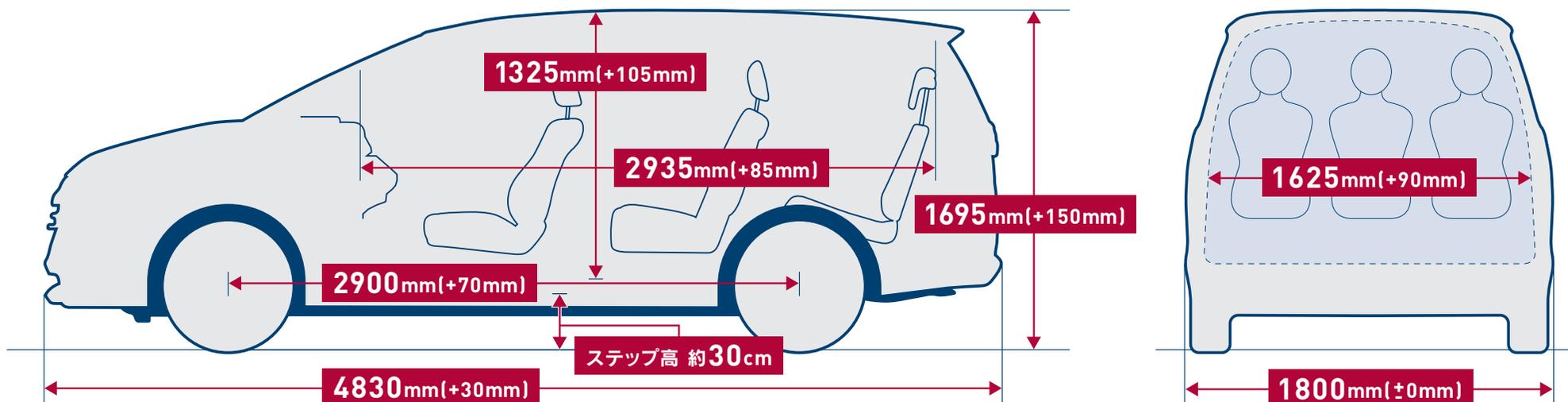
## 快適な空間

広さにはくつろぎと豊かさを。  
使いやすさには懐の深さを。

超低床プラットフォームが生み出した  
ラグジュラスのゆとりの空間には、  
数値以上の広さ感とともに  
従来を遥かに凌ぐ豊かさを追求した。  
特に2列目シートは、新機構の採用により  
極上のくつろぎ感を創出している。  
また、空間のゆとりを活かした優れたユーティリティや、  
ステップ高を低くした乗り降りのしやすさなど、  
使いやすさをよりいっそう深めている。



## 3列すべてに大いなるゆとり。超低床がもたらす大空間



数値はG (FF/8人乗り) ( )内は従来モデル比

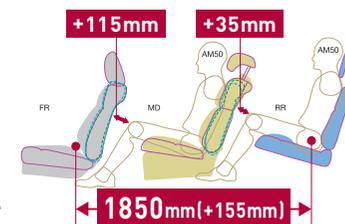
### 取り回しのよいボディサイズながらラージクラス並の広さを実現

Honda独自のパッケージング技術を突き詰め、さらに低床化を推進。他のラージサイズミニバンよりも10cm以上低い全高ながら、室内高を1,325mm (FF) 確保し、2列目・3列目のヘッドクリアランスはラージクラス同等のゆとりを実現しました。また、タンデムディスタンスや室内幅も拡大し、多人数での乗車がより快適な空間をつくり上げました。



### 1列目～3列目のタンデムディスタンスを155mm拡大

1列目と3列目のヒップポイント間の距離（タンデムディスタンス）を大幅に広げたことで、ニークリアランスを2列目で115mm、3列目で35mm拡大。しかもこの状態でラゲッジスペースに21インチのスーツケースを7つ積載できます。



数値はG (FF/7人乗り) Honda測定値 比較数値は従来モデル比

### 数値以上の広さを感じる頭上空間

シートに着座した際に乗員が感じる広さを追求し、頭上の垂直方向だけでなく斜め上の空間も拡大。高強度な材料の使用や構造の工夫によって、ルーフまわりの骨格をスリムにしながら剛性を高めたことで頭上空間を隅々まで広げています。



## どの席も極上のくつろぎが得られる特等席

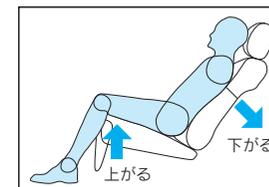
### 最上のリラックスを求めた2列目プレミアムクレードルシート (タイプ別設定)

シートバックを倒すと連動してシートクッションが最適な角度に持ち上がる新機構を採用し、オットマンやシートバック中折れ機構も備えたゆったりサイズのシート。広々とした空間でいっそうリラックスできます。また、シート表皮裏に30mm厚のソフトウレタン層を設け、包み込まれるような座り心地を実現しました。



### ■クレードル機構

シートバックのリクライニングに合わせてシートクッションが持ち上がるクレードル機構。リクライニングによる乗員の身体とシートのずれをなくすとともに、オットマンと合わせて体圧を分散させることで、よりリラックスした姿勢を実現します。また、シートベルトはシート一体型とし、安全性と快適性を保ちます。



### ■シートバック中折れ構造

シートバックの上部を独立して角度調節できる中折れ構造を採用。シートバックを倒した状態でも景色や会話を快適な姿勢で楽しめます。



### ■740mmのロングスライド機構

3列目シートを床下格納すれば、740mmものロングスライドが可能。リクライニングやオットマンと合わせ、リムジンのようなリラックス空間を体感できます。

### ゆったり3人掛けできる2列目6:4分割スライドシート (タイプ別設定)

広い座面の3人掛けベンチシート。シートバックは4:2:4分割可倒式で、中央部を倒せばドリンクホルダー付2列目シートセンターアームレストとして使えます。

### 快適な3列目シート

ゆりの室内幅を活かしたゆったりサイズ。3分割リクライニング機構によって中央席と左右席のリクライニング角度を変えることで、各乗員の肩が触れ合うことなく3名が座れます。また、シートバック中央部を倒せば長尺物を積載することもできます。\*

※8人乗り仕様は2列目シート中央部も倒した状態



# 乗員にも荷物にも最適に対応できるフレキシブル空間

## 2列目シートのロングスライドで、いっそうのリラックスも〈7人乗り仕様〉

2列目シートのロングスライド機構を活かした7人乗り仕様のシートアレンジ。荷物に応じたアレンジも、さらなるリラックスのためのアレンジも自在に行えます。

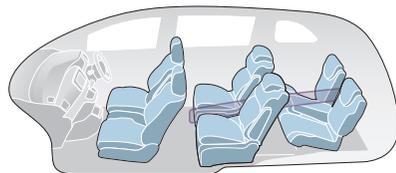


7人乗り



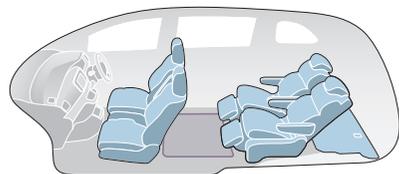
### 最大ラゲッジモード

3列目シートを床下格納し、2列目シートを最前端までスライドさせれば26インチ自転車※1も積載可能



### 長尺モード

3列目のシートバック中央部を倒せば、6名乗車しながらロングボードなど約3mまでの長尺物も積載可能



### ロングスライドモード

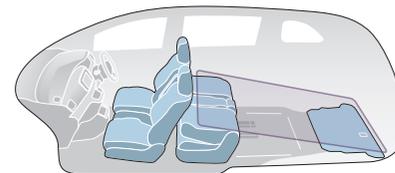
3列目シートを床下格納し、2列目シートをロングスライドさせればリムジンのような広々空間に

## 2列目シートのフォールダウンでクラストップレベル※2の荷室空間〈8人乗り仕様〉

通常時は8名乗車が可能。2名乗車時の最大荷室容量はクラストップレベル※2を実現しました。また、2列目シート、3列目シートともに3分割可倒式シートバックのため、さまざまなアレンジが可能です。

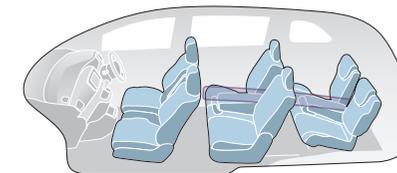


8人乗り



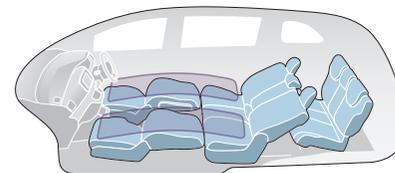
### 最大ラゲッジモード

3列目シートを床下格納し、2列目シートをフォールダウンして最前端までスライドさせればクラストップレベル※2の広々荷室空間に



### 長尺モード

2列目と3列目のシートバック中央部を倒せば、6名乗車しながらロングボードなど約3mまでの長尺物も積載可能



### 1-2列目フラットモード

2列目シートを最後端までスライドさせ、1列目シートをフルクライニングさせるとゆったりくつろげる空間に

数値はHonda測定値 ※1 自転車の形状によっては積載できない場合があります。 ※2 2.4Lクラス、7/8人乗り(2013年10月現在 Honda調べ)

# 超低床が生み出す大容量で載せ降ろししやすいラゲッジ

## 高さを活かした卓越した収納力のラゲッジスペース

フロアを低くし、ルーフを高くしたことで高さのある使いやすいラゲッジスペース。フル乗車時の荷室容量は330Lを確保し、開口部は使いやすいスクエアな形状としました。

荷室容量はVDA方式によるHonda測定値



数値はG (FF/8人乗り) 数値はHonda測定値

## 低い開口地上高

低床設計により、開口地上高は525mm<sup>\*</sup>の低さを実現。大きな荷物や重い荷物でも積み降ろしがより楽に行えます。  
<sup>\*</sup>G (FF/8人乗り)

## 3列目シート床下格納

従来より好評の3列目シートの床下格納機構。サスペンションや排気レイアウトの工夫などにより、Newオデッセイでも採用を可能としました。シートバックを倒した後、シート全体を引き起こすだけの簡単操作でフラットな大空間が出現。スプリングを内蔵しているため軽い力で操作できます。格納時には大型スーツケースが4つ<sup>\*</sup>積載可能です。

<sup>\*</sup>形状・サイズ等によっては収納できない場合があります。



## 使い勝手を追求した数々の収納スペース

インストルメントパネル中央下部に可変式の収納スペースを設置。使用時にはトレイが手の届きやすい位置にリフトアップし、さらにドリンクホルダーを引き出すこともできます。また、トレイに物を置いたまま格納可能で、格納時には1列目左右間、1列目・2列目間のウォークスルーが楽に行えます。そのほか、全席で使いやすい収納スペースを適所に設けています。

①センターコンソールリフトアップトレイ (タイプ別設定)



トレイ収納時



トレイリフトアップ時  
\*ロック状態まで引き上げる



ドリンクホルダー引き出し時

②室内確認用ミラー付 サングラスボックス



③ドライバーズポケット (タイプ別設定)



④フロントドアポケット/ボトルホルダー

⑤グローブボックス

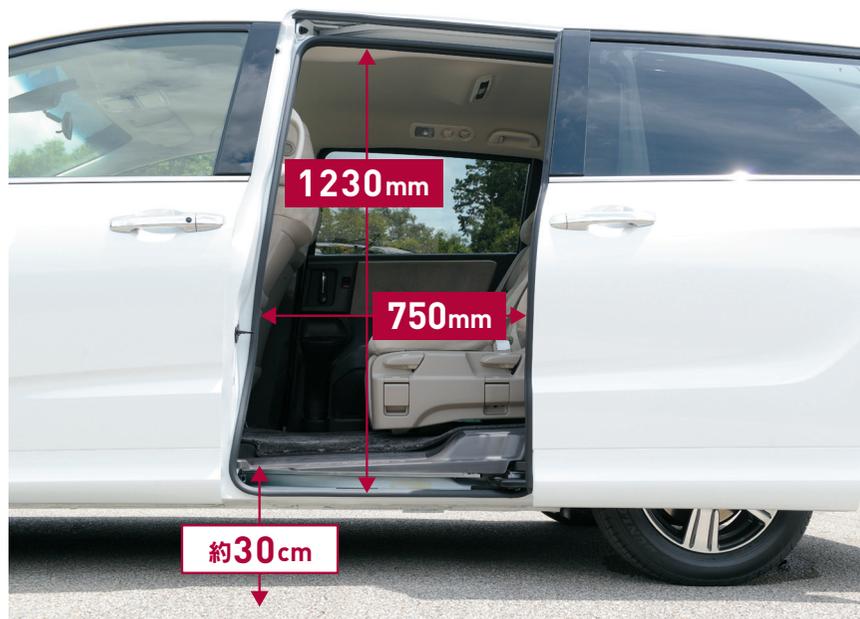
⑥リアドアボトルホルダー

⑦ドリンクホルダー付 2列目シートセンターアームレスト (タイプ別設定)

⑧助手席シートバックポケット (タイプ別設定)

⑨3列目シート用ドリンクホルダー

# 圧倒的に低いステップ、大開口のスライドドアによる優れた乗降性



数値はG (FF) 数値はHonda測定値

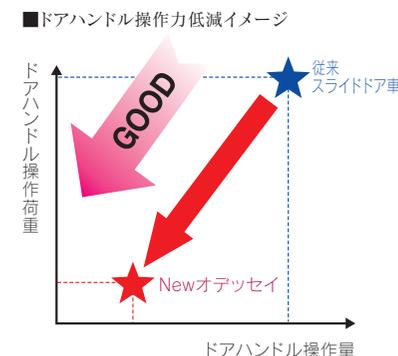
## 低床を活かした大開口のスライドドア

スライドドア開口部は高さ1,230mm、幅750mmを確保。大柄な方でもスムーズに乗り降りできるほか、チャイルドシートへの子どもの乗せ降ろしも無理なく行えます。

数値はHonda測定値

## 軽い力で操作できる、パワースライドドア&イージーオープンドアハンドル (タイプ別設定)

キースレスエントリーシステムのリモコンや運転席のスイッチでスライドドアを自動開閉できるパワースライド機構を採用したうえで、操作性を高めました。開閉する際のスライドドアアウターハンドルの操作力を、従来スライドドアの約1/6に低減するイージーオープンドアハンドルを採用。荷物を抱えている時などでも楽にスライドドアを開閉できます。また、Hondaスマートキーシステム装着車は、施錠された状態でスマートキーを携帯してドアハンドルを引き戻すことで、自動的にすべてのドアとテールゲートが開錠され、パワースライドドアが開きます。



## 小さな子どもや高齢者でもスムーズ。圧倒的に低い地上高約30cmの2列目ドアステップ

フロアの骨格構造をはじめ、薄型フューエルタンクや排気システムのレイアウトの工夫などにより低床化を徹底。スライドドアを採用しながらもエリシオンに対して約15cmも低い約30cmの2列目ステップ高を実現し、優れた乗降性を獲得しています。また、階段状のステップが不要なため、2列目のフロア幅がフラットで広く、いっそうゆつたりと乗車できます。



### ■アシストグリップ

より楽に乗り降りできるアシストグリップを設置。子どもや高齢者にも安心感をもたらします。



## 運転席も助手席も乗降性に優れた低床設計

運転席・助手席もフロア地上高約37cmの低床設計。ヒップポイントも乗用車感覚で高すぎず、小柄な女性でもスムーズに乗り込めます。



数値はHonda測定値

## 快適な移動



力強さと、環境性能を。  
ダイナミクスと、心地よさを。

パワートレインに、次世代環境技術「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を投入。新開発した2タイプの2.4L DOHC i-VTECエンジンは、ともに中速トルクにゆとりのある力強い加速を発揮。同時に、新開発CVTや先進技術の採用により、優れた燃費性能を実現している。また、超低床プラットフォームによる低い重心とともにシャシー特性を突き詰め、ダイナミックなハンドリングを獲得し、操縦安定性と乗り心地も高次元で両立した。さらには軽量・高剛性ボディや優れた静粛性により、移動空間の快適性をよりいっそう高めている。

# 力強い加速とクラストップ<sup>※</sup>の低燃費を発揮する新開発エンジン

EARTH DREAMS TECHNOLOGY

※2.4Lクラスガソリン車、7/8人乗り(2013年10月現在 Honda調べ)

## 2.4L 直噴 DOHC i-VTECエンジン *ABSOLUTE*

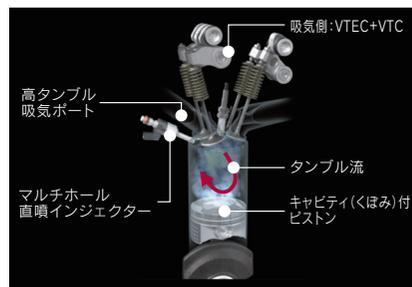
アブソルートには、Honda独創のVTEC+VTCに直噴システムを加え、エンジン骨格から刷新した新開発エンジンを採用。レギュラーガソリン仕様ながらも中速トルクを向上するとともに、クラストップ<sup>※</sup>の燃費性能を達成しました。細部にいたるまでフリクション低減や軽量化を徹底し、アイドルリングストップシステムやトランスミッションに高効率なCVTを採用したことと合わせ、トルク、燃費性能を向上しています。



※2.4Lクラスガソリン車、7/8人乗り(2013年10月現在 Honda調べ)

### ■燃焼効率を高める直噴システム

ポート噴射の10~50倍の高圧力によって燃料を微細化することで混合気をより均質にし、さらなる急速燃焼を実現する筒内直接噴射(直噴)を採用。また、シリンダー内で燃料が気化する際に空気の温度が下がるため、より多くの空気を充填できるとともに圧縮比を高められました。これらに加え、吸気ポートと燃焼室の形状を工夫し、強いタンブル流によって混合気の均一化をいっそう高めて燃焼効率を向上。そのほか、ピストン上面のキャビティ(くぼみ)形状を緻密にチューニングすることで始動時のクリーン性能も大きく向上しています。

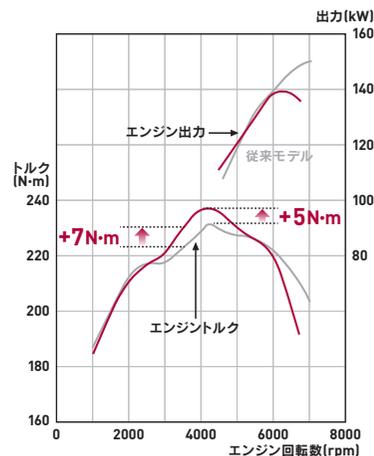


最高出力  
**140kW(190PS) / 6,400rpm**

最大トルク  
**237N・m (24.2kgf・m) / 4,000rpm**

JC08モード 走行燃料消費率 (国土交通省審査値)

**14.0km/L**



## 2.4L DOHC i-VTECエンジン

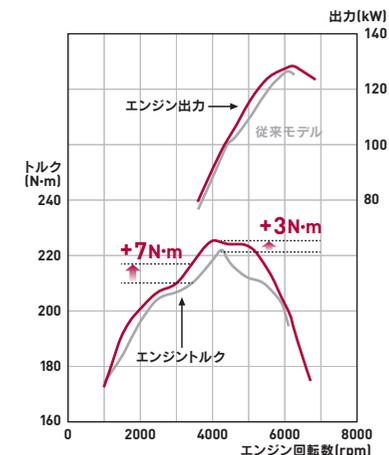
B、G、G・EXにはポート噴射仕様の新開発エンジンを採用。従来モデルに対し、出力、トルク、燃費性能のすべてを向上しています。

最高出力  
**129kW(175PS) / 6,200rpm**

最大トルク  
**225N・m (23.0kgf・m) / 4,000rpm**

JC08モード 走行燃料消費率 (国土交通省審査値)

**13.8km/L**



### エンジン 共通主要技術

#### 【燃費向上】

コンパクト燃焼室(バルブ挟み角狭角化) / オフセットシリンダー / ダブルアームチェーンテンショナー / カムジャーナル表面平滑化 / 低緊縛オイルシール

#### 【軽量化】

軽量高剛性シリンダーブロック / 軽量クランクシャフト / 樹脂ヘッドカバー / 軽量ピストン / シリンダーヘッド一体型インジェクターベース / 高出力小型オルタネーター

■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。■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や低い値になります。

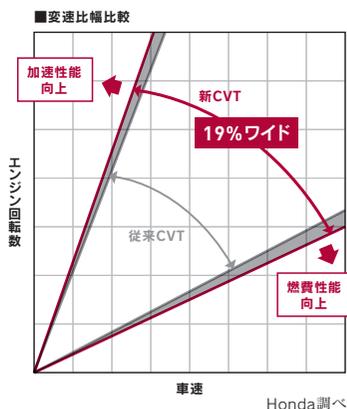
### 全車エコカー減税に適合

7人乗りのFF車が免税対象となるなど、全車がエコカー減税に適合しています。

# エンジンの性能を効率よく引き出す新開発CVTとさらなる低燃費化を図る技術

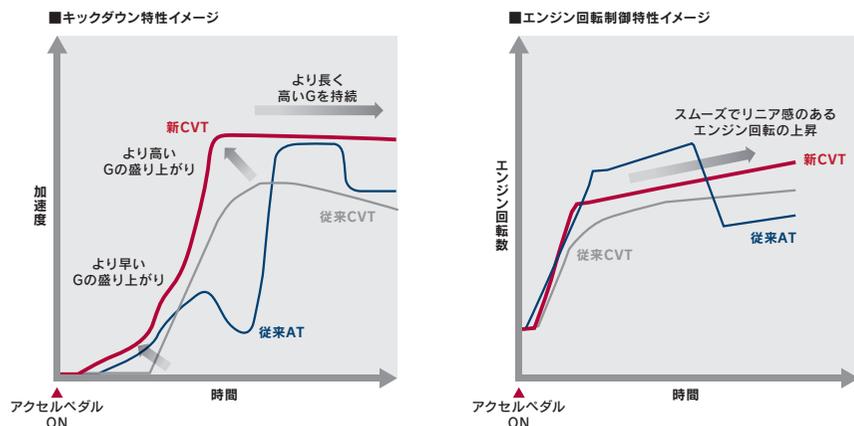
## 爽快な加速と低燃費を両立した新開発CVT

従来モデル(アブソルート)の5速AT以上にダイレクト感ある加速を生み出しながら燃費性能にも優れたCVTを開発しました。従来CVTに対して変速比幅を19%広げただけで、伝達効率の向上や機能集約による軽量化など高効率化を徹底し、加速性能と燃費性能をともに向上。さらに、アクセル操作に素早く応答するDBW協調制御「G-design Shift」を採用し、ドライバーの感覚にリニアな加速フィールを実現しました。アブソルートはマニュアル感覚の変速操作を楽しめる7スピードモード+パドルシフトも備えています。



## ■ハイレスポンスな走りを生み出す新協調制御「G-design Shift」

DBWによるスロットル制御と協調しながらプリー作動油圧を高精度に制御し、ドライバーのアクセル操作に対する変速レスポンスを向上。これにより、発進加速時やキックダウン時にタイムラグが少なく、従来5速AT以上のダイレクト感のある加速Gが得られるとともに、アクセル操作にリニアな伸びのある加速フィールを獲得しています。



## アイドリングストップシステムをはじめ先進の技術を採用

アイドリングストップシステムを採用したうえで、アイドリングストップ時間をより長く持続させる新技术を採用。さらなる燃費向上を図っています。



## ■蓄冷エバポレーター

エアコンシステムの熱交換器(エバポレーター)内に蓄冷材を封入。エアコン作動時に蓄冷材を冷やし(蓄冷)、アイドリングストップ中にも冷たい風を送ることで室温上昇を抑えて快適性を保ちます。これにより、室温上昇に伴うエンジン再始動時期を遅らせることでアイドリングストップ時間を延長。エアコン使用時に約10%の燃費向上効果を実現しています。



## ■UltraBattery [アブソルート/アブソルート・EX のみ]

バッテリー内部の負極版に活性炭素を塗布。充電受入性が高まりオルタネーターの負荷を減らせるとともに、放電時のロス低減によりアイドリングストップ時間延長に貢献します。

## ■エコアシスト (ECON モード、コーチング機能)

エンジン、CVT、エアコンを低燃費モードに切り替えるECONモードとメーター照明によるコーチング機能で、エコ運転を支援します。

■コーチング機能  
低燃費な運転状態時にメーター内の照明がグリーンに変化



## 電子制御により緻密な制御を実現した、REAL TIME AWD <インテリジェント・コントロール・システム>

走行状況を検知し、後輪へ最適な駆動力を伝達。電子制御によって前後輪の駆動力配分をより緻密に行い、雪道などでの発進やコーナリング、登坂における安定性をいっそう高めています。また、駆動力制御に2つの油圧ポンプを用いていた従来システムに対し、ポンプを1つにするなど小型・軽量化を実現。さらに、クルーズ走行時(FF状態)には後輪駆動力を完全にカットして駆動ロスを低減したことで、低燃費にも貢献しています。

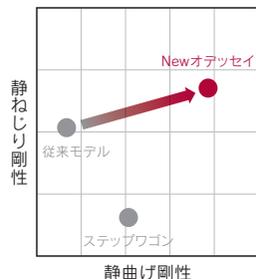


# 広くて静かな室内と力強い走りを支える高剛性ボディ

## 室内空間を広げながら剛性を高めた軽量・高剛性ボディ

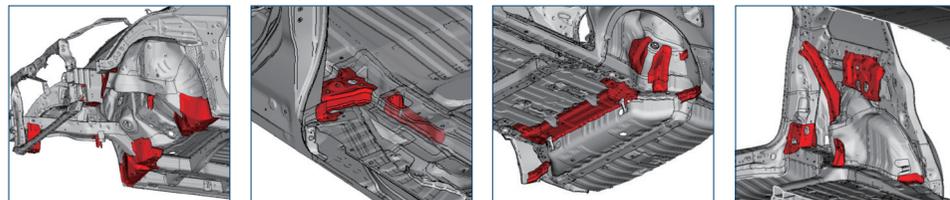
一般にボディは室内の空間を広げると剛性には不利に働きます。Newオデッセイは前後サスペンションまわりやセンターピラーまわりなどの結合部を中心に徹底強化。従来モデルに対して空間を拡大し、大開口のライドドアを採用しながらも、ねじり剛性・曲げ剛性をともに向上。操縦安定性や乗り心地、静粛性などさまざまな性能向上に貢献しています。

■ボディ静剛性比較



■ボディ高剛性化

- フロントサスペンションまわり
- センターピラーまわり
- リアサスペンションまわり
- リアサイドパネルまわり

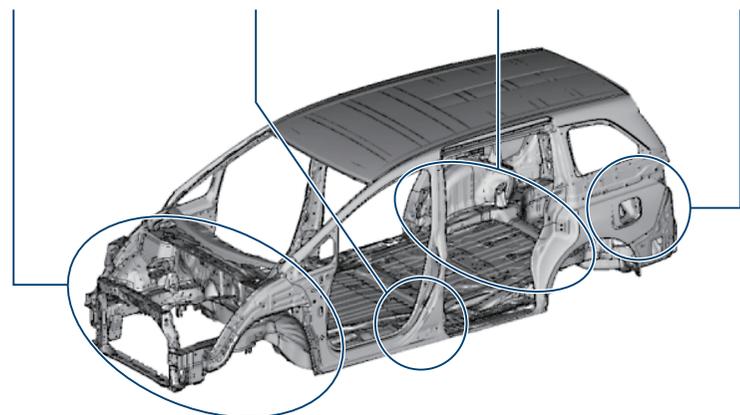


フロントサブフレームとの結合部周辺を強化し、左右方向の剛性を向上

センターピラーとフロアフレームの結合部を強化し、剛性を向上

リアフロアとリアサイドパネルの結合部を強化し、剛性を向上

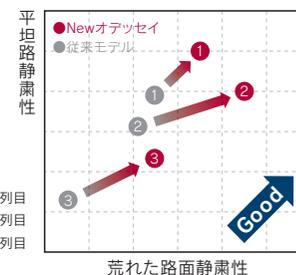
フロアフレームとリアサイドパネルの結合部を中心に強化し、ねじり剛性を向上



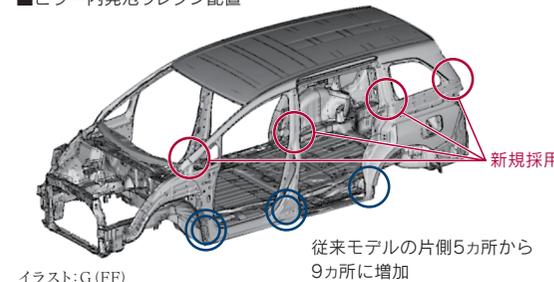
## 街中でも高速道路でも、すべての席で得られる優れた静粛性

ボディやシャシーの剛性を高めてノイズの原因となる振動の伝達を低減。そのうえで、吸音材や遮音材を効果的に配置し、フロントウィンドウに遮音ガラスを採用したほかすべてのサイドガラスの板厚を増加するなど全方位に対策を徹底。アイドリング時から低速走行時、高速走行時、さらには荒れた路面の走行においても全席で優れた静粛性が得られます。

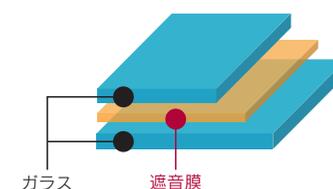
■各列での静粛性比較



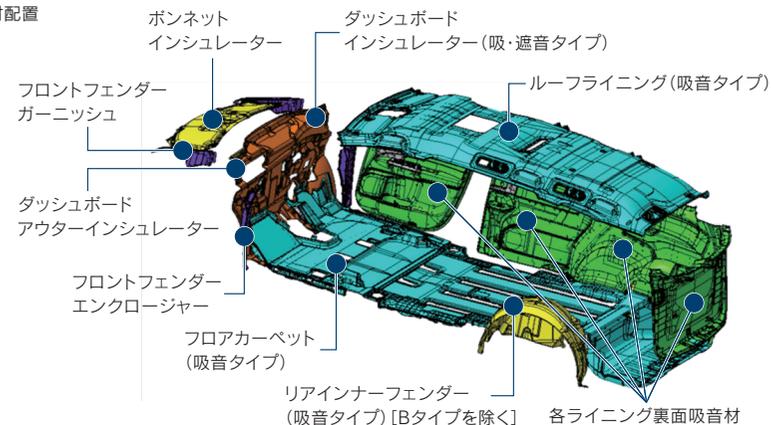
■ピラー内発泡ウレタン配置



■遮音ガラス構造(フロントウィンドウ)



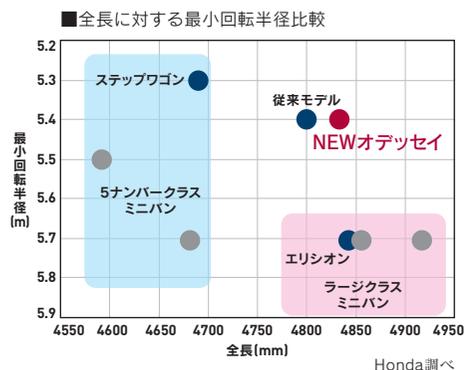
■吸・遮音材配置



# ボディの大きさを感じさせない、5ナンバークラスの運転しやすさ

## 5ナンバークラスミニバン同等の最小回転半径 5.4m

ホイールベースを従来モデルに対して70mm延長しながら、エンジンなどのメカニズムスペースを抑えることでタイヤ切れ角を増やし、最小回転半径5.4mを実現。また、オーバーハングを短くしたことで実用回転半径にも優れています。



## 低重心&エアロフォルムで安定した車両挙動

低床設計により1,325mmの室内高をはじめ広い空間を持ちながら全高を1,695mm※に抑制。全高の高いミニバンに対し、コーナリング時やブレーキング時の安定性に優れています。また、CD値(空気抵抗係数)を向上するとともに優れた空力性能を達成。高速走行時の安定性に優れるほか、低燃費や静粛性にも貢献しています。

※ G (FF)

## 全方位に良好な視界

フロアが低いためベルトラインを低めに設定できたほか、各ピラーをドライバーから細く見えるように形状を工夫するなどガラスエリアを最大限に確保。交差点や駐車場、狭い道でのすれ違いなど、さまざまなシーンで高い安心が得られます。



### ■前方視界

1列目席は従来モデル同等の低いフロア高ながらヒップポイントの地上高を約10cm高め、スラントしたボンネットと合わせ前方不可視長を抑制。さらに、インストルメントパネル上面もフラットにしたことですっきりとした視界をもたらします。また、ドアミラーを視界の妨げになりにくい位置に取り付けるなど右左折時の視界にも配慮しています。

数値はHonda測定値

### ■後方視界

リアピラーを下方にいくほど細くなる形状とし、リアクォーターガラスとリアガラスを大きく確保。後方視界を良好に確保しました。

## 先進機能



快適な移動には  
先進の安心・安全を。

どなたが運転しても安心して快適な移動を楽しんでいただくために、  
Newオデッセイは、Honda先進の安心機能を用意した。

見通しの悪い交差点や駐車をアシストする運転支援機能や、  
危険を検知して予防を図る安全装備。

運転にゆとりをもたらす確かな安心で、快適な移動を支えている。

# 駐車場も狭い道も苦にならない、多彩な視界と駐車アシスト

## カメラ映像で安心・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 (タイプ別メーカーオプション)

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



**フロントビュー+グラウンドビュー**  
車両を上空から見下ろしたようなグラウンドビューはドアミラー格納時也表示



**リアビュー+グラウンドビュー**  
グラウンドビューには予測進路を示すガイド線やタイヤ切れ角も合成表示



**リアワイドビュー**  
視野角約180°のカメラで駐車場からのバック出庫などに対応。従来リアカメラ同様の歪みの少ないビューにも切替可能



**フロントブラインドビュー**  
視野角約180°のカメラにより、見通しの悪い交差点などでの視界をサポート



**サイドビュー (左側)**  
左フロントタイヤ付近を表示し、路肩への幅寄せなどをサポート



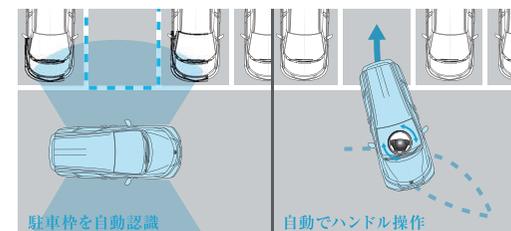
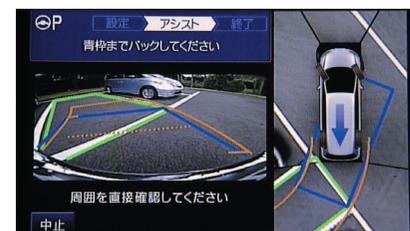
**左右サイドビュー**  
左右を同時に表示し、狭い路地での対向車とのすれ違いなどをサポート



ウインカーレバー先端のスイッチで、システムの起動やビュー画面の切り替えが可能

## 適切なステアリング作動で駐車を支援するスマートパーキングアシストシステム (タイプ別メーカーオプション)

マルチビューカメラシステムのカメラ映像を解析して駐車枠を自動検出し、ステアリングをEPSのモーターで適切に作動させて駐車時の運転操作をサポート。システムの案内に従ってセレクトレバーとブレーキを操作することでスムーズな駐車が行えます。バック駐車、縦列駐車に対応し、切り返しが必要な狭い場所でも使用可能。マルチビューカメラシステムの映像も表示されます。



### ■作動イメージ



画面のボタンをタッチしてシステムを起動すると、駐車枠を自動で検出



画面内のタブでバック駐車と縦列駐車切り替えができ、左右のいずれかのスタートボタンをタッチするとアシスト開始



画面の案内に従ってセレクトレバー、ブレーキを操作。画面にはカメラ映像やガイドラインも表示

## 国内初\* 接近車両を音と表示で知らせる後退出庫サポート (タイプ別設定)

\*輸入車を除く

リアバンパー内側に備えたレーダーで、バックで出庫する際に見えにくい側方からの接近車両を検知。警報音を鳴らすとともに、リアカメラ画面上に警告表示し、ドライバーに注意を促します。



### ■作動イメージ

■Hondaスマートパーキングアシストシステムは自動駐車システムではありません。バック駐車、縦列駐車時に運転者のハンドル操作の負担を軽減するための運転支援システムです。■後退出庫サポートは出庫時の安全をサポートするためのものであり、衝突を防止するためのシステムではありません。後退時は、必ず目視やミラーなどで後方および周囲の安全を直接確認して運転してください。悪天候(雨、雪、霧など)のときなど、条件によってはシステムが正しく作動しない場合があります。■マルチビューカメラシステム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。また、カメラの映し出す範囲は限られていますので、画面だけを見て走行すると接触事故等、思わぬ事故を引き起こすおそれがあります。必ず目視やミラーなどを用いて車両の周辺の安全を直接確認してください。路面が滑りやすくなっているなどの場合は、タイヤのスリップにより、マルチビューカメラシステムの予測ガイド線と車両の実際の動きにずれが生じることがあります。映し出す範囲には限界があり、バンパーの両コーナー付近、バンパーの下や黒線上にあるものは映りません。映し出す映像は雨の日、夜間など天候や周囲の状況によって見えにくくなる場合があります。■各システムは周囲の状況や路面の状態などによりシステムが使用できない場合があります。また、システムを正しく機能させるための注意事項があります。

# 危険を検知し事故の予防を図る先進安全・運転支援装備

## 見えにくいエリアに存在する車両を知らせる、ブラインドスポットインフォメーション (タイプ別設定)

リアバンパー内側に設置したレーダーで車両の後側方を監視。ドアミラーの見えにくいエリアに接近する車両が入ったことを検知するとドアミラー上のインジケータが点灯し、ドライバーに知らせます。この状態でウインカーを作動させるとインジケータが点滅すると同時に警報音で注意喚起。複数車線の道路や高速道路の合流地点などでの安全な車線変更をサポートします。



### ■作動イメージ

	車両未検知	車両検知	ウインカー作動	車両離脱
インジケータ	消灯	点灯	点滅	消灯
警報音	なし	なし	ビビビ	なし

## さらに進化した、衝突軽減ブレーキ (CMBS) + E-プリテンショナー (タイプ別メーカーオプション)

### ■対向車にも対応し、誤発進抑制機能も備えたCMBS

衝突の危険性をドライバーに知らせて回避を促すとともに、回避困難な場合は自動ブレーキで被害軽減を図るCMBS。従来モデルでは15km/h以上だった作動速度域を5km/h以上に拡大し、前走車との速度差が一定以下の場合には自動的にブレーキをかけ停止または減速することにより、追突の回避または被害軽減を図ります。さらに、対向車の検知も行い、ステアリングアシストも実施してより被害の大きい正面衝突の回避/被害軽減にも寄与します。また、前方に障害物がある状態でアクセルペダルを間違えて踏み込んだ場合に発進を抑制する、誤発進抑制機能を追加しました。

### ■快適性にも貢献するE-プリテンショナー

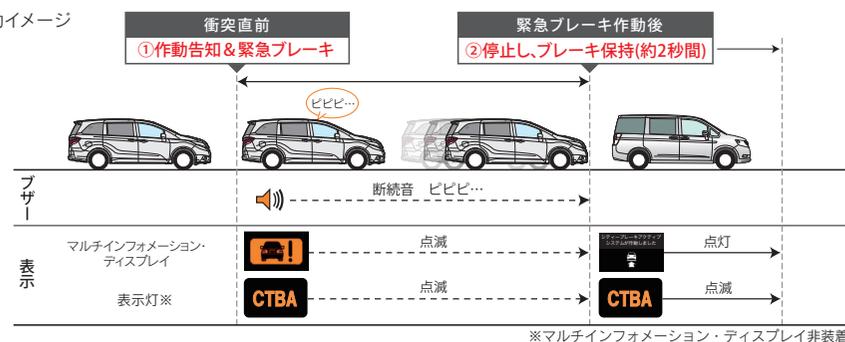
追突の危険があるとき以外にもシートベルト制御範囲を拡大。着用時の圧迫感を和らげる一方、コーナリング時にベルトの引き出し量を抑える姿勢保持機能を国内初採用しています。

## 前走車への追突や誤発進の未然防止をサポートするシティブレーキアクティブシステム (タイプ別設定)

### ■低速域衝突軽減ブレーキ

フロントウインドウに設置したレーダーにより前方障害物を検知。30km/h以下で走行中に、追突の恐れがあるにも関わらずブレーキ操作が行われなかった場合、音と表示による警報とほぼ同時に自動的にブレーキをかけ停止または減速することにより、追突の回避または被害軽減を図ります。

### ■作動イメージ



※マルチインフォメーション・ディスプレイ非装着車

### ■誤発進抑制機能

停車または10km/h以下で走行中、前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ場合、音と表示による警報とともにエンジン出力を抑制し、急な発進・加速を防ぎます。

## CMBSとシティブレーキアクティブシステムの機能比較

	シティブレーキアクティブシステム	CMBS+E-プリテンショナー
レーダー	レーザーレーダー	ミリ波レーダー
センサー位置	フロントガラス内側	フロントグリル内
緊急ブレーキ	○車速:5km/h~30km/h	○車速:5km/h以上
誤発進抑制	○	○
ステアリング制御	×	○車速:30km/h~80km/h
E-プリテンショナー	×	○
作動対象	先行車	○
	対向車	×

- 各システムの能力には限界があります。常に周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。
- シティブレーキアクティブシステムおよび衝突軽減ブレーキ (CMBS) は、車両 (二輪車や自転車等を除く) を作動対象としています。
- E-プリテンショナーは、シートベルトを正しく着用し、正しい乗車姿勢をとらないと効果を十分に発揮しません。
- いずれも道路状況、天候状況によっては使用できない場合があります。

## 充実した先進安全機能

- ◇Motion Adaptive EPS
- ◇VSA (車両挙動安定化制御システム)
- ◇ヒルスタートアシスト機能
- ◇エマージェンシーストップシグナル
- ◇ACC (アダプティブ・クルーズ・コントロール) (タイプ別メーカーオプション)
- ◇LEDヘッドライト (ロービーム/タイプ別設定)
- ◇LEDアクティブコーナリングライト (タイプ別設定)

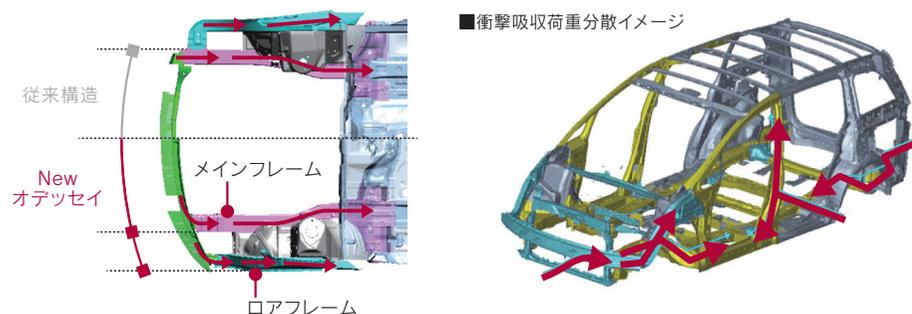
# 「ユーティリティー価値」と「乗用価値」を支える衝突安全性能

## 相手車両の安全まで視野に入れた衝突安全設計ボディ

衝突時の衝撃(G)をコントロールする独自の衝突安全技術「G-CON」をさらに進化させ、自らはもちろん、相手車両に与えるダメージも軽減する「コンパティビリティ対応ボディ」とともに「歩行者傷害軽減ボディ」も採用しています。

### ■コンパティビリティ対応ボディ

フロントのバンパービームとボディ骨格との結合箇所を、従来のメインフレームに加え、ロアフレームにも拡大。前面衝突時により広い面で衝撃を受け止めることで、より高効率な衝突エネルギー吸収を実現しました。

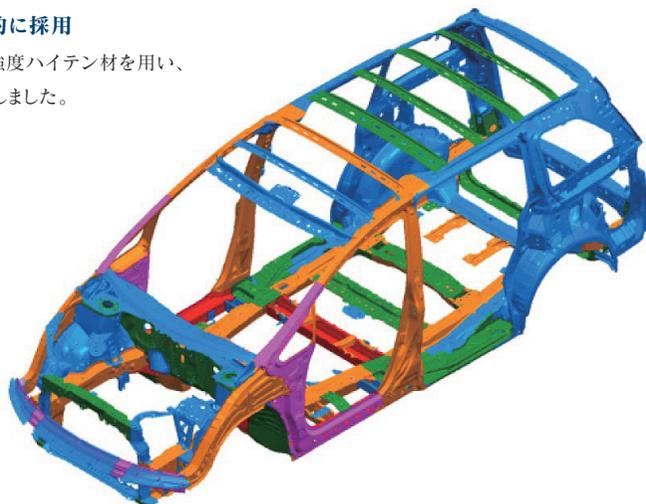


### ■高強度ハイテン材を効果的に採用

980Mpa級をはじめ、適所に高強度ハイテン材を用い、軽量かつ高強度なボディを実現しました。

#### ■ハイテン材配置

- 980Mpa級
- 780Mpa級
- 590Mpa級
- 440Mpa級
- 普通鋼板



## サイドカーテンエアバッグシステム (タイプ別設定)

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、3列すべてにおいて広範囲で保護します。



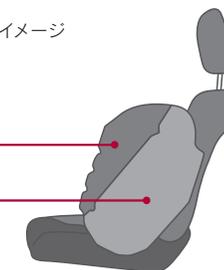
写真は展開イメージ

## 1列目シート用i-サイドエアバッグシステム [容量変化タイプ] (タイプ別設定)

迅速に展開する高圧部と乗員に接する低圧部の二重構造とすることで、乗員への加害性を低減しながら優れた保護性能を発揮します。

### ■サイドエアバッグ構造イメージ

- 乗員に接する低圧部
- 瞬時に展開する高圧部



## 全車に備えた充実の衝突安全装備／構造

- ◇運転席用i-SRSエアバッグシステム (連続容量変化タイプ)
- ◇助手席用i-SRSエアバッグシステム (2段階デュアルインフレーター)
- ◇頸部衝撃緩和1列目シート
- ◇1列目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
- ◇2列目／3列目シート3点式ELRシートベルト
- ◇汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ (2列目左右席)  
+トップテザーアンカレッジ (2列目左右席)

# 目的地までの時間をより楽しく快適にする、スマートな装備

## Honda インターナビ+リンクアップフリー + ETC車載器〈ナビゲーション連動〉 (タイプ別設定)

静電式タッチパネルを採用し、スマートフォン感覚の直感操作を実現。インターナビ・リンク プレミアムクラブのリンクアップフリー (専用通信機器+通信費無料<sup>※1</sup>) に対応し、費用を気にせず多彩な情報サービスをフル活用できます。フルセグ対応により高画質な地上デジタルテレビ放送を楽しめるほか、3ビュー切り替え式のリアワイドカメラやETC車載器も標準装備しています。



### スマートフォン感覚の操作



フリックやピンチイン/アウトなど指先で軽快な操作が可能。タッチパネルの感度を高め、手袋を着用したままでの操作にも対応<sup>※2</sup>

### 優れた接続性



HDMI、USB、Bluetoothに対応し、有線/無線で多彩なデジタル機器が利用可能。Bluetoothでのワイヤレス音楽再生やハンズフリー通話にも対応

### リアワイドカメラ



ノーマルビュー、視野角約180°のワイドビュー、真上から見下ろしたようなトップダウンビューの3ビュー切り替え式

### Siri® アイズフリー対応



Siri®と連携し、Bluetoothで無線接続したiPhoneを音声だけで操作。iPhoneを鞆などに入れたままでも音楽再生や電話の受発信、メール送信などが可能<sup>※3</sup>

### インターナビ専用ステアリングスイッチ



ナビゲーション/電話/オーディオの各モード切替、よく使用する機能を素早く呼び出せるショートカットメニュー、2つのステアリングスイッチを追加装備

※1 専用通信機器は音声通話には対応していません。 ※2 厚手の手袋やゴム手袋などでは操作できません。 ※3 音声認識機能はiPhoneのシステムに依存します。走行中などの使用条件により、音声を認識できない場合があります。Siriの機能を使用中は、ナビゲーションの音声認識機能は使用できません。

■Siriは、米国およびその他の国で登録されたApple Inc.の商標です。

### ■インターナビ・リンク プレミアムクラブ

膨大かつ最新のデータを活用した「早く正確」なルート案内や、ユーザーにマッチしたタイムリーな情報提供などで豊かなカーライフをサポートするインターナビ・リンク プレミアムクラブ。Newオデッセイでは、新車購入時から初回車検月まで3年間、半年ごとの全地図更新と、リンクアップフリー通信による新規道路データ配信を無償で提供する「スマート地図更新サービス」や、事故の衝撃でエアバッグが作動した際など、救急救命に必要な事故情報などをヘルプネットに送信し、よりの確な救助活動に役立てる「緊急通報サービス(ヘルプネット)」といった最新サービスに対応しています。また、新たなサービスとして、通行実績情報をナビやスマートフォンに表示する機能や、「インターナビ警告灯サポート」、「安全運転コーチング」など、お客様のより安全・安心なドライブをサポートします。

### ■通行実績情報をナビ、スマートフォンで表示



震度6弱以上の地震や集中豪雨などの災害が発生した際、インターナビ装着車から収集した走行データをもとに、対象地域の通行実績情報を車載のインターナビやスマートフォンの地図上に表示。災害時のスムーズな移動を支援します。

## 操作性に優れスタイリッシュな静電式タッチパネル採用エアコン

エアコンの操作部にスマートフォンのようにフリック操作で温度や風量の調節が素早く行える静電式タッチパネルを採用し、優れた操作性を実現しました。また、インストルメントパネルとフラットに一体化し、デザイン性にも優れています。



### ■トリプルゾーンコントロール・フルオートエアコン (タイプ別設定)

前席左右に加えて後席の独立温度調節が行え、よりきめ細かな空調が可能なトリプルゾーンコントロール・フルオートエアコンを設定しています。

## 強い日差しを遮り、快適性を高める2列目大型ロールサンシェイド (タイプ別設定)

リアスライドドアのライニングに引き出し式のロールサンシェイドを内蔵。引き出せばリアドアガラスのほぼ全面が覆われ、2列目席への強い日差しを遮って快適性を高めます。また、メッシュ素材のため外の景色を楽しむこともできます。



## リアエンターテインメントシステム (タイプ別メーカーオプション)

2列目席、3列目席で楽しめる大画面9インチの格納式モニターを採用。周囲を取り囲む間接照明を備え、夜間の室内を上質に演出します。



## 超低床が優しさにつながる2タイプの福祉車両

### フル電動でスムーズに昇降できるリフトアップシート車

スイッチひとつの簡単操作で回転から昇降まですべてを電動操作で行えるシートを採用し、介護する人にも、受ける人にも優れた使い勝手を提供するリフトアップシート車。乗降時のシート地上高を従来モデルに対して50mm低くしたことで、よりスムーズな乗り降りを実現した「助手席リフトアップシート車」に加え、「サイドリフトアップシート車」もラインアップしています。



#### ■ シートの両側から乗降をサポートできる 「G〈サイドリフトアップシート車〉」

フル電動の回転・昇降シートを2列目左サイドに設置。広々とした空間で快適に過ごせます。隣に介助者が乗車でき、スライドドアにより乗降時には両側から介助を行えます。

Photo:G (FF) ボディカラーはプレミアムディープロッソ・パール

#### ■ 見晴らしの良い助手席でドライブを楽しめる 「G〈助手席リフトアップシート車〉」

フル電動の回転・昇降シートを助手席に設置。ドライバーの隣に座る安心感とともに、明るく大きな開放感を得ることができます。

Photo:G (FF) ボディカラーはスーパープラチナ・メタリック





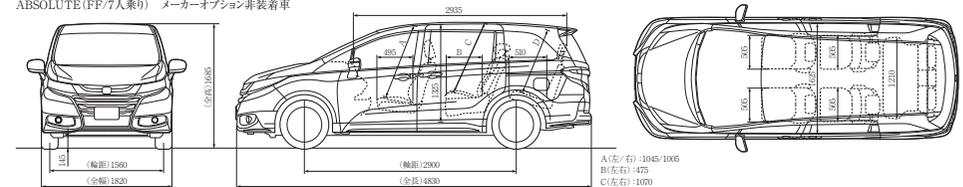
主要諸元

タイプ	B			G			EX		ABSOLUTE			EX						
	駆動方式		4WD	FF		4WD	FF		4WD		FF		4WD					
	乗車定員		8名	7名		8名	8名		7名		8名		8名					
	2.4L DOHC i-VTEC+PGM-FI												2.4L 直噴 DOHC i-VTEC+PGM-FI					
車名・型式	ホンダDBA-RC1		ホンダDBA-RC2	ホンダDBA-RC1		ホンダDBA-RC2	ホンダDBA-RC1		ホンダDBA-RC2	ホンダDBA-RC1		ホンダDBA-RC2	ホンダDBA-RC2					
トランスミッション	無段変速オートマチック(トルクコンバーター付)												無段変速オートマチック(トルクコンバーター付) [7スピードモード付] +パドルシフト					
全長(m)	4.830												4.830					
全幅(m)	1.800												1.820					
全高(m)	1.695	1.715	1.695	1.715	1.695	1.715	1.685	1.715	1.685	1.715	1.685	1.715	1.715					
ホイールベース(m)	2.900												2.900					
トレッド(m) 前/後	1.560/1.560												1.560/1.560					
最低地上高(m)	0.150												0.145					
車両重量(kg)	1.700	1.770	1.770	1.720	1.780	1.800	1.810	1.810	1.750	1.810	1.830	1.830	1.830					
最大車両重量(kg)※	—	—	1.790	1.740	1.810	1.810	1.830	1.830	1.770	1.830	1.830	1.840	1.850					
客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	2.935/1.625/1.325(4WD車は1.305)												2.935/1.625/1.325(4WD車は1.305)					
エンジン形式	K24W												K24W					
エンジン種類・シリンダー数および配置	水冷直列4気筒横置												水冷直列4気筒横置					
弁機構	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2												DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2					
総排気量(L)	2.356												2.356					
内径×行程(mm)	87.0×99.1												87.0×99.1					
圧縮比	10.1												11.1					
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)												電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)					
使用燃料種類	無鉛レギュラーガソリン												無鉛レギュラーガソリン					
燃料タンク容量(L)	55	50	55	50	55	50	55	50	55	50	55	50	50					
最高出力(kW[PS]/rpm)	129[175]/6,200												140[190]/6,400					
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	237[24.2]/4,000												235[24.0]/4,000					
燃料消費率(km/L)	12.4	11.6	13.4	13.8	12.8	13.4	12.8	13.6	14.0[13.6]	13.0	13.6	13.0	13.0					
燃費モード	JC08モード												JC08モード					
燃費モード走行(国土交通省審査値)	12.4	11.6	13.4	13.8	12.8	13.4	12.8	13.6	14.0[13.6]	13.0	13.6	13.0	13.0					
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング、自動燃費監視(CVT)、電動ワーステアリング												可変バルブタイミング、自動燃費監視(CVT)、電動ワーステアリング					
最小回転半径(m)	5.4												5.4					
変速比	前進			後退			前進			後退			前進			後退		
減速比	5.047	前5.047 後2.533	5.047	前5.047 後2.533	5.047	前5.047 後2.533	5.047	前5.047 後2.533	5.047	前5.047 後2.533	5.047	前5.047 後2.533	5.047	前5.047 後2.533				
ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)												ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)					
タイヤ(前/後)	215/60R16 95H	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
ブレーキの種類・形式(前/後)	油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク(ドラムブレーキ内蔵)												油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク(ドラムブレーキ内蔵)					
サスペンション方式(前/後)	FF車=マクファーソン式/車軸式 4WD車=マクファーソン式/トリアキオン式												FF車=マクファーソン式/車軸式 4WD車=マクファーソン式/トリアキオン式					
スタビライザー形式	トーションバー式												トーションバー式					

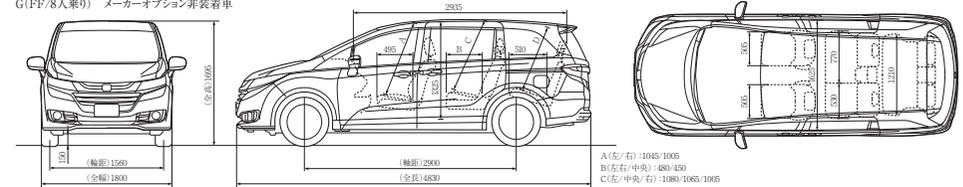
[ ]内はメーカーオプションの「Honda インターナビ」装着車。 [ ]内はメーカーオプションの「18インチアルミホイール」装着車。 ※メーカーオプションを組み合わせて装着した場合の最大車両重量です。 ■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お年頃の燃費(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エコノミー使用等)に応じて燃費消費率は異なります。なお、JC08モード走行は10-15モード走行に比べ、より実際の走行に近く、一般的な燃費消費率はやや低い値になります。 ☆印の車両は、自動車取得税、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(取得税は2015年3月31日まで、重量税は2015年4月30日までの新車登録が対象となり、新車登録の翌年度に軽減措置が受けられます。) ■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■ODYSSEY、ABSOLUTE、アレック、エクス、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の特許です。 ■iPhone®、Siriusは、米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。 ■Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。 ■HDMI®、HDMIロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国および他の国々におけるHDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。 ■VICS1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。 ■ヘルメット®は株式会社日本緊急通報サービスの登録商標です。 ■製造事業者=本田技研工業株式会社

■三面図 単位:mm

ABSOLUTE (FF/7人乗り) メーカーオプション非装着車



G (FF/8人乗り) メーカーオプション非装着車



環境性能



「平成27年度燃費基準+20%達成車」表示マーク

平成27年度燃費基準を20%以上上回るすぐれた燃費性能を達成した車両に与えられます。



「平成27年度燃費基準+10%達成車」表示マーク

平成27年度燃費基準を10%以上上回るすぐれた燃費性能を達成した車両に与えられます。



「平成27年度燃費基準達成車」表示マーク

平成27年度燃費基準を上回るすぐれた燃費性能を達成した車両に与えられます。



「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。

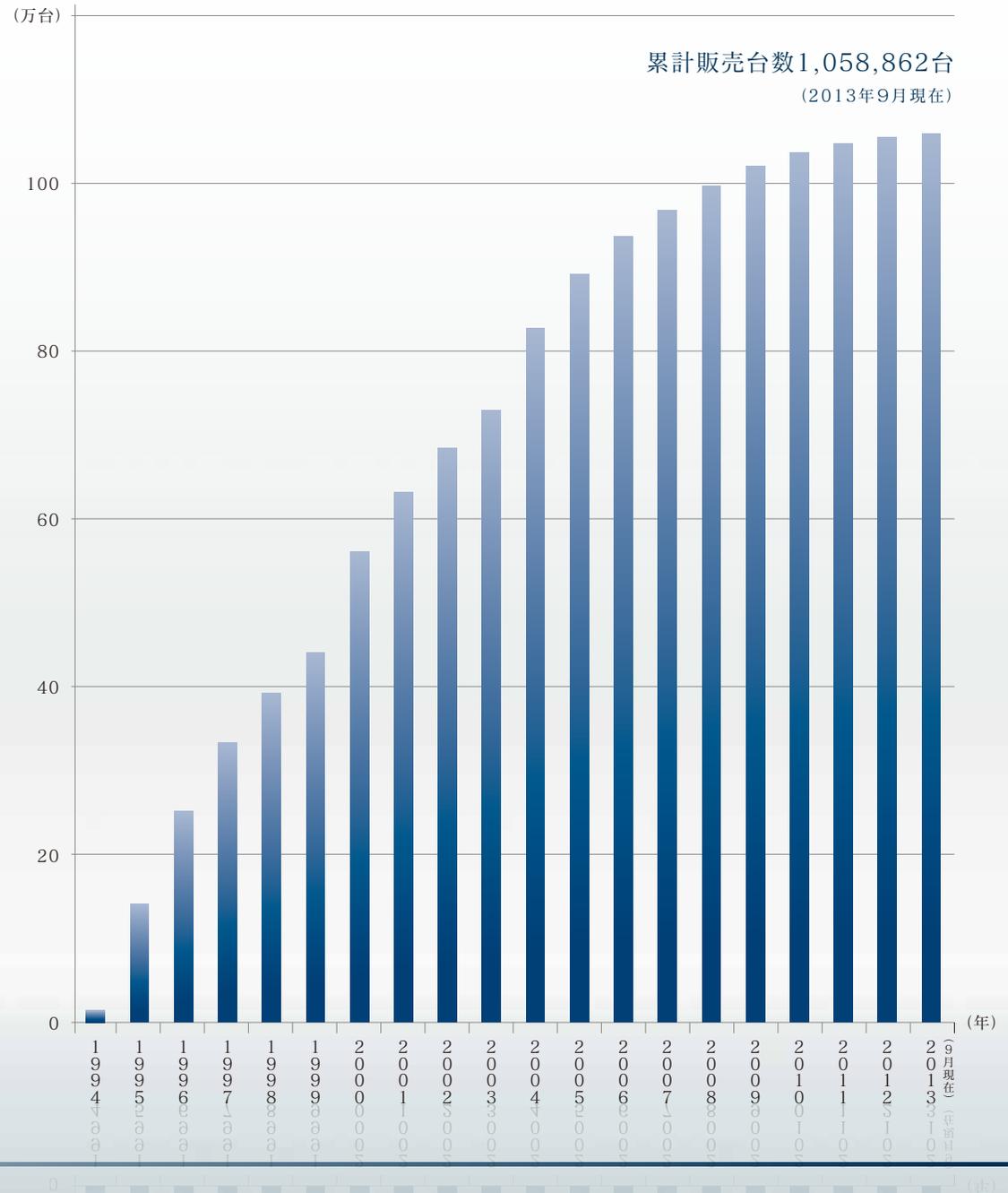
環境仕様

基礎情報	DBA-RC1		DBA-RC2						
	車両型式	DBA-RC1		DBA-RC2					
エンジン	型式		K24W						
総排気量(L)	2.356		2.356						
駆動方式	FF		4WD						
変速機	CVT		CVT						
燃料消費率	燃費(km/L)*1	12.4	13.4	13.6	13.8	14.0	11.6	12.8	13.0
	CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)(燃費からの換算値)	187.2	173.3	170.7	168.2	165.8	200.1	181.4	178.6
環境性能情報	排出ガス	平成17年排出ガス基準75%低減							
	適合規制・認定レベル	CO 1.15 NMHC 0.013 NOx 0.013							
環境負荷削減	適合騒音規制レベル	九都府市指定低公害車の基準に適合							
	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) 種類: 代替フロン134a 使用量: 750g							
環境の取り組み	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下) 自工会2006年目標達成(1996年使用量**の1/10) 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止**)							
	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示 リサイクルしやすい材料**を使用した部品 再生材を使用している部品 リサイクル可能率 その他							

\*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エコノミー使用等)に応じて燃費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、一般的な燃費消費率はやや低い値になります。 \*2 1996年乗用車の燃費平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。 \*3 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。 \*4 空気清浄機、ポアエリレンなどの低燃費プラスチック。 \*5 「新車型」のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)に基づき算出。 ※この環境仕様書は2013年10月現在のものです。

ミニバン市場を創出し、  
新たな価値を創造し続ける、  
オデッセイの軌跡。

1994年10月に初代が誕生すると、  
オデッセイはファミリーユーザーを中心に瞬間に人気を獲得。  
国内にミニバンブームをもたらし、新しい市場を創出しました。  
以来、ミニバン市場を牽引しながら代を重ね、  
人々の要求に応えるとともに常に新しい価値を提案してきました。  
その結果、2000年に50万台を、  
2009年には100万台を達成。  
現在に至るまで多くの方々に移動の楽しさ、  
心地よさをお届けしています。  
時代の変化とともに、Hondaの技術進化とともに、  
オデッセイは「快適な移動空間」の理想を追い求めながら  
これからもミニバンの新たな価値を創造していきます。





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

メディアリレーションブロック TEL(03)5412-1512 / FAX(03)5412-1545

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