

PRESS INFORMATION
2007.10.18

FIT

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

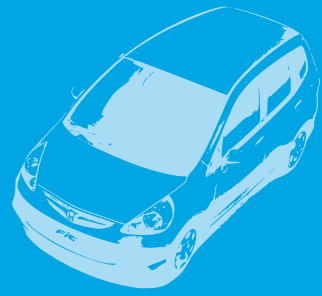
四輪・汎用 商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515

企業広報 TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545

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



HONDA



2001年、
みんなの生活のあらゆるシーンに
「ぴったりフィットする」。
そんな思いを、その名に込めたスモールカーが
誕生しました。

フィット

小さくても、広くて機能的。
小さくても、存在感がある。
それまでのスモールカーの概念を刷新した
その価値は国内のみならず、
世界中の人々に愛されてきました。

現在では、世界115カ国で販売。
累計販売台数は200万台*に。

そしていま、6年の月日を経て、
フィットが新しく生まれ変わります。
これからの時代の地球を生きる人に、
より気持ちよくフィットするために。

* 2007年6月末現在

CONTENTS

| | | | | | |
|--------------------|-----|--------------------|-----|-------------------------------|-----|
| 開発にあたって | P2 | Package (インテリア) | P13 | RS | P25 |
| コンセプト | P3 | Utility (ユーティリティ) | P15 | Safety (安全性能) | P27 |
| テクノロジーダイジェスト | P5 | Driving (パワートレイン①) | P17 | Ecology / Welfare (環境性能/福祉車両) | P29 |
| New FIT ポイントダイジェスト | P7 | Driving (パワートレイン②) | P19 | Intelligence (先進装備) | P30 |
| Package (デザイン) | P9 | Driving (ボディ) | P21 | FIT Data | P31 |
| Package (パッケージング) | P11 | Driving (シャシー) | P23 | 装備・諸元 | P33 |

開発にあたって

生活に身近なクルマとして、幅広い層の人に支持されているスモールカー。
いろいろなお客様が乗るだけに、そこに求める人々の要望は多く、
そのすべてをかなえることが、まさにスモールカーの理想であるといえます。

初代フィットは、センタータンクレイアウトという新発想により、
それまで不可能と考えられていたさまざまな要件を満たし、
スモールカーに革新をもたらしました。

しかし時代の変化とともに、人々がスモールカーに求める価値はいちだんと高くなり、
その理想も、さらに高くなっています。この理想を追求し、すべてをかなえること。
これこそが私たち、そしてフィットの使命であると考え、開発をスタートさせました。

当然のことながら、その高い理想に近づくことは、たやすいことではありません。
そこでチーム自ら、それぞれの領域で限界を超える高い目標を設定。
そしてひとつの目標を達成するために、他の目標レベルを下げたり犠牲にするのではなく、
すべてを実現することをめざし、もてる技術のすべてを注ぎ込むとともに、
さまざまな創意工夫を凝らしました。

デザイン、パッケージ、走り、安全など、スモールカーに寄せられる
あらゆる要望を、より高いレベルで満たして、New FITを完成。
また一歩、スモールカーの理想に近づけることができました。

開発責任者 人見 康平



人見 康平 (ひとみ こうへい)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1984年、(株)本田技術研究所 入社。
ドア / 外装まわりの設計を経て、
'99年アクティ / バモスのボディ・外装PL、
'02年ザッツのLPL代行、
'04年エリシオンのLPL代行を担当。
今回、2代目フィットのLPLを務める。
趣味はドライブ、旅行。
愛車はレジェンド、ステップワゴン、S800。

**フィットする。
それは、ワガママをかなえることであり、
技術を進化させること。**

取り回しのよいボディサイズでも、室内は広い方がいい。

燃費がよくて、走りも楽しいクルマが欲しい。

日常で気軽に使えるだけではなく、ロングドライブも快適に楽しみたい。

スモールカーだからといって、クオリティに妥協したくない。

時代の変化とともに、人々の欲求はさらにワガママになり、

スモールカーの理想は、いちだんと高くなっています。

新しいFITの開発にあたり、私たちが考えたこと。

それはやはり、これからの時代にフィットする理想のスモールカーを創るということでした。

めざしたのは、「ヒューマンFIT」。

それは、ひとつひとつのハードを極限まで突き詰め、より高いレベルへと引き上げ、

さらに、乗った瞬間に感じる心地よさや、手を伸ばした時に感じる使いやすさなど、

人が自然に感じる驚きや気持ちよさまでも、徹底的にこだわること。

そのために、自らの限界に挑むような高い課題を設定し、開発に取り組みました。

〈Driving〉 走りの進化

- ・低燃費と爽快な走りの両立
- ・しっかりとしたハンドリングとしなやかな乗り心地の両立

〈Package〉 パッケージの進化

- ・先進フォルムと爽快キャビンの追求
- ・より広い空間と取り回しのしやすさの両立

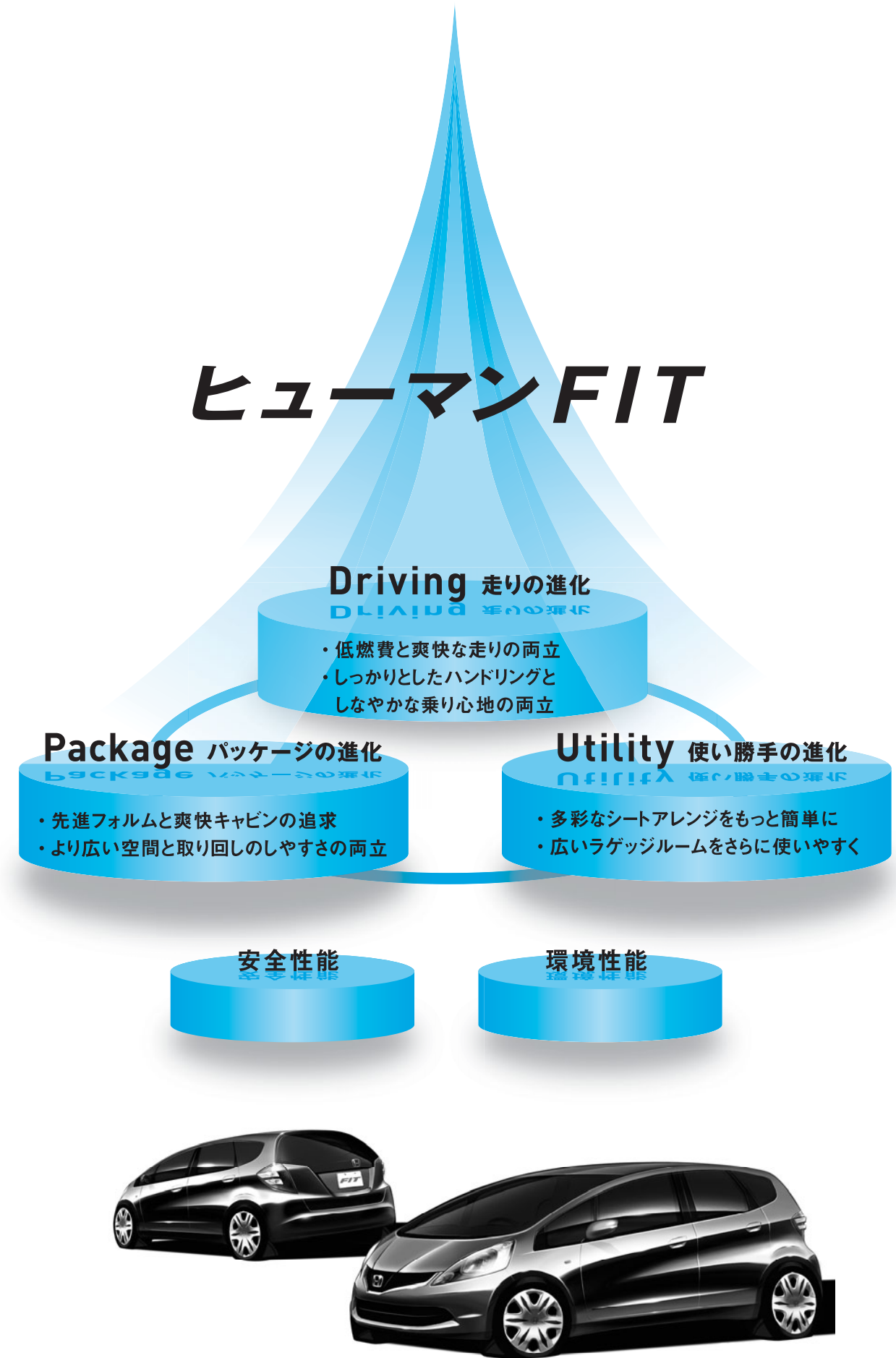
〈Utility〉 使い勝手の進化

- ・多彩なシートアレンジをもっと簡単に
- ・広いラゲッジルームをさらに使いやすく

さらに乗員のみならず、歩行者や相手車両にまで配慮した安全性能や、時代を先駆ける環境性能を追求。

求められることすべてを、あらゆる技術と発想を注ぎ込み、具現化。

これからの時代にフィットする《New FIT》を完成させました。



ヒューマンFIT

さまざまな要望に応えるスモールカーの理想を追求。ひとつひとつの性能を徹底的に磨き上げ、
その上で、人にもっと気持ちよく、使いやすくフィットするために、あらゆる技術と創意工夫を凝らしました。

Package パッケージの進化

先進フォルムと爽快キャビンの追求。

先進のスーパーフォワーディングフォルムを創造。

- センタータンクレイアウトを基本に、さらなる広さと安定感をもたらす、ロングホイールベース&ワイドトレッド設計。
- リアの最頂部からフロントへ一気に流れる、スーパーフォワーディングフォルムを創造。

いままでのスモールカーにはない、爽快さにあふれた空間を創造。

- フロントウィンドウをさらに前方に出し、ガラスエリアを約1.2倍に拡大。三角窓の面積も約3倍にし、パノラミックな広い視界を実現。
 - 空との一体感を演出する、大開口のスカイルーフも設定。
(RS(4WD)を除く全タイプにメーカーオプション。)
- 数値は従来モデル比。

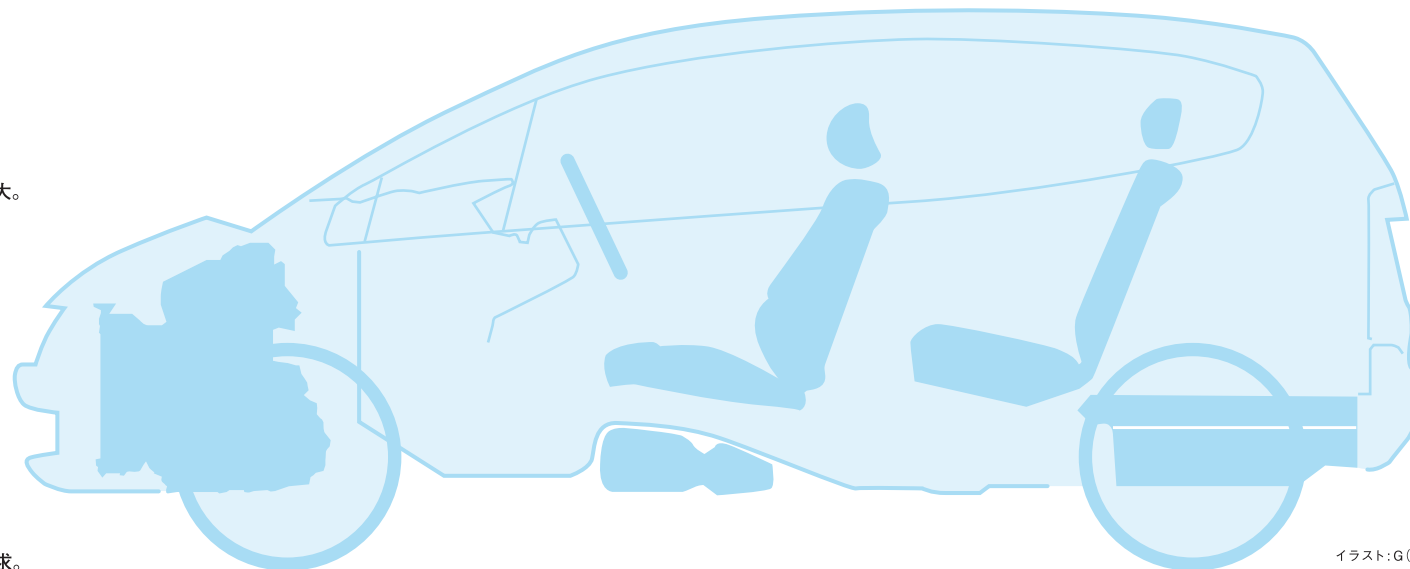
より広い空間と取り回しのしやすさの両立。

感覚的なゆとりまでも追求した室内空間。

- フロントビラーを従来モデルより120mm前方へ。室内空間も拡大。
- 全幅の拡大に加え、足もと、膝まわり、頭上のスペースを広げ、さらにドアライニングをえぐった形状とするなど、感覚的なゆとりを追求。

空間を広げながら、スモールカーの取り回しのしやすさをしっかり確保。

- 一般的な立体駐車場に入る全高1,525mm^{※1}、取り回しのしやすい最小回転半径4.7m^{※2}を実現。
- テレスコピック&チルトステアリング、運転席ハイトアジャスターの採用^{※3}や、スイッチ類の集中配置など、運転しやすい環境を追求したコックピット。
※1 FF車。4WD車は1,550mm。 ※2 G(FE)、L(FE)。
※3 Gはチルトステアリングのみ標準装備。運転席ハイトアジャスターはパッケージオプション。



イラスト：G(FE)

Utility 使い勝手の進化

多彩なシートアレンジをもっと簡単に。

広さを使いやすさに、という考えをキャビンのすみずみまで。

- ワンアクションで気軽にリアシートをダイブダウン&リバース。
- 使いやすい4モードのシートアレンジが可能なウルトラシート。
- 10個のドリンクホルダーをはじめ、身近な場所に用意した豊富な収納。

広いラゲッジルームをさらに使いやすく。

床下までフルに使う新発想が生んだウルトララゲッジ。

- 64ℓ^{※1}の床下スペースと合わせ、427ℓ^{※2}の大容量を確保したラゲッジルーム。
- フレキシブルラゲッジボード^{※3}を設定し、ラゲッジルームを上下2段に分割して活用。荷物に合わせて、3モードに使い分けられる、ウルトララゲッジ。
- 重い荷物の積み降ろしを考え、開口部を低く設定したテールゲート。

※1 L、RSのFF車。G(FE)のメーカーオプション(フレキシブルラゲッジボード)装着車。
※2 L、RSに標準装備。Gにメーカーオプション。
●荷室容量はすべてVDA方式によるHonda測定値。

走りスタイルに、もうひとつのFITパフォーマンス。RS、ロードセイリング。

- ゆとりのパワーを生む、1.5ℓ i-VTECエンジンを搭載。
- スポーティで上質な走りを求めた専用シャシー、個性を主張する専用エクステリア、質感に徹底してこだわった専用インテリア。
- より走りの魅力を引き出す5MT車もラインアップ。専用サスペンションセッティング、16インチアルミホイールに加え、さらにVSA(車両挙動安定化制御システム)をクラス[※]初の標準装備。

※ 1.5ℓクラス

Driving 走りの進化

低燃費と爽快な走りの両立。

ゆとりのパワーを獲得しながら、すぐれた燃費性能も徹底追求した、新開発 i-VTEC エンジン。

- 高速域での伸びと、実用燃費を向上させた1.3ℓ i-VTECエンジン。
最高出力 73kW[100PS]/6,000rpm(ネット値)
10・15モード走行燃料消費率 24.0km/ℓ^{G(FE)} メーカーオプション非装着車
- ゆとりのパフォーマンスを発揮する1.5ℓ i-VTECエンジン。
最高出力 88kW[120PS]/6,600rpm(ネット値)
10・15モード走行燃料消費率 19.6km/ℓ^{RS(FF/CVT車)} メーカーオプション非装着車

エンジンにベストマッチングなトランスミッションを新設計。

- 気持ちのよい発進加速と、高効率な制御を追求した新開発トルクコンバーター付CVT^o(FF車)
- 4WDの走りの特性に合わせて、よりスムーズなパフォーマンスを実現した5速AT^o(4WD車)
- 1.5ℓ i-VTECエンジンのパワーと、操る楽しさをもたらす5速MTも設定^o(RS(FF))

しっかりとしたハンドリングとしなやかな乗り心地の両立。

ウエイトを上げることなく、剛性を高めたボディ。

- すぐれた操縦安定性をもたらす高剛性ボディ。
- 骨格の高効率化により実現した高い静粛性。
- デザインやユーティリティ向上の実現にも寄与する高性能ボディ。

高剛性ボディをベースに、徹底したチューニングを施した高バランス・シャシー。

- ディメンションの拡大、ボディ剛性のアップをベースに、ジオメトリーの最適化をはかったサスペンション。
- スッキリしたフィーリングをもたらす新設計の大容量EPSと、リアナフィールを実現したブレーキ。

世界最高水準の安全性能

- 先進のスーパーフォワーディングフォルムを創造しながら、「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、G-CON^o COMPATIBILITY対応ボディを実現。
- 前席用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム(メーカーオプション)をはじめ、先進の安全装備を設定。
- 衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。



一歩先を見つめた環境性能

- パワーを強化しながらも、クラス^{※1}トップレベルの低燃費24.0km/ℓ^{※2}を実現。「平成22年度燃費基準+20%」^{※3}も達成。
- 全車、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。
- リサイクル可能率90%以上^{※4}を達成。
- 鉛や六価クロムをはじめ、環境負荷物質削減への取り組みも推進。

※1 1.3ℓクラス ※2 G(FE) メーカーオプション非装着車。 ※3 G(FE)、L(FE)、RS(FF/CVT車)。
※4 「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。

みんなの生活をみつめてつくったクルマだから、
いろんな人のいろんなシーンで、気持ちよく、楽しく、使えます。

街乗りで

小さなボディで感覚がつかみやすいから、狭い道でも安心です。
取り回しのよい最小回転半径 4.7m^{*1}で、車庫入れもUターンもスイスイ。
三角窓の面積は約3倍^{*2}に! 見えにくい所も見やすく、左折もスムーズ。
埋め込み式のヘッドレスト(リア席)で後方視界スッキリ、バックもラクラク!

趣味で

427ℓ^{*3}の大容量だから、キャンプ道具もばっちり積めます。
最長 2,400mm^{*4}の空間で、サーフィンボードも車内に積める。
レバーを引くだけだから、荷物をもっているでも簡単にシートアレンジ。

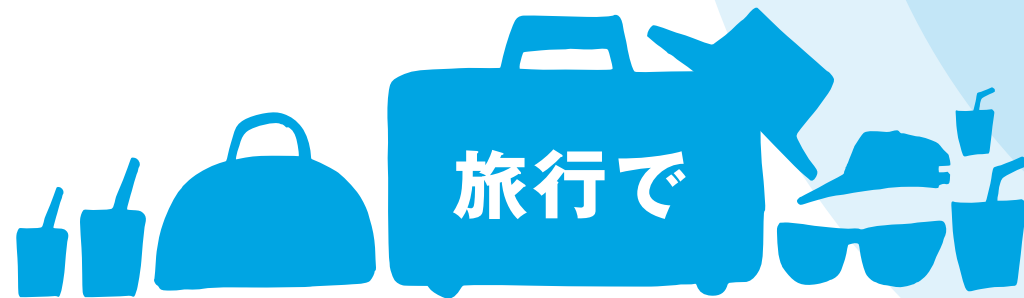


新開発
1.3ℓ&1.5ℓ
i-VTEC エンジン



広い室内空間と
多彩なシートアレンジを生む、
Honda 独創の
センタータンクレイアウト。

旅行で



パワーにゆとりがあるから、長い距離も、坂道も快適です。

リッター 24km^{*5}の低燃費で浮いたガソリン代は、夕食代にまわしましょう。

高速でも静かだから、大声でしゃべる必要はありません。

小さくても骨は頑丈だから、しっかりした走りでも高速道路も安心です!
大きなドアミラーで後ろもバッチリ! 車線変更も安心です。
エアコン送風口にドリンクホルダー。いつでもおいしく飲めます。

ショッピングで

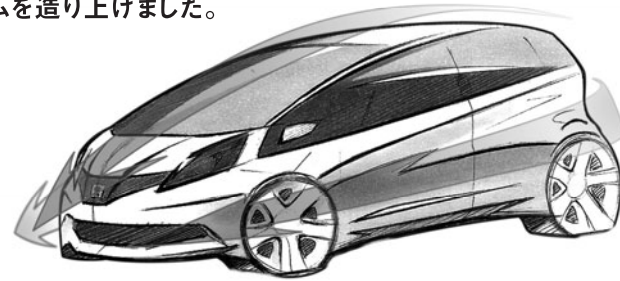


荷室の位置が低いと、荷物の積み降ろしもラクラクです。
濡れた傘は下に。買い物袋は上に。分けて積めるとウレシイ。

ドアが3段階に開くから、狭い駐車場でも隣のクルマを気にせず乗り降り。

フロントピラーをできる限り前方に配置したボディ骨格で実現した、スーパーフォーディングフォルム。

めざしたのは、空間の広さと爽快な走りを感じさせるデザイン。その具現化のためにフォワードキャビンにこだわり、フロントピラーの前方配置を徹底追求。安全性などさまざまな設計要件をクリアしながら、新しいボディ骨格を創造しました。この骨格をベースに、空間の広さと前へ前へと突き進むような前傾姿勢を表現。ひと目で機能を感じさせる、先進のスーパーフォーディングフォルムを造り上げました。



シャープで安心感のあるフロントビュー。

左右から中央に向けて絞り込んだデザインでフォワードキャビンを強調。同時に存在感ある表情を演出するために、バンパーに厚みをもたせ、ヘッドライトの位置、大きさにもこだわりました。また、ハニカムメッシュ形状のアップーグリルがスポーティさを、ワイドなロアグリルが安定感をもたらしています。さらに、ロアグリルからホイールハウスにかけて張り出した造形をアクセントとすることで、より低重心に見せています。



■ヘッドライト
より大型でシャープなデザイン。スマールランプが立体感を加え、精悍さとともに親しみを感じさせています。



Photo: G (FF) メーカーオプション装着車

ダイナミックな前傾姿勢により、フォワードキャビンを強調したサイドビュー。

ルーフの最頂部をリア寄りに設定し、そこからノーズに向けて一気に流れるようなラインを描く、ダイナミックな前傾姿勢を表現。勢いと塊感をもたせるとともに、ユニークなフォルムを実現しています。フロントピラーからルーフサイドの幅に変化をつけて弓なりの張りをもたせ、同時に塊のなかからシャープなエッジが浮き出てくるような造形とし、精悍で躍動感のある表情を造り出しています。さらに、リアフェンダーにも、「カコぶ」のような張りをもたせ、力強さと踏ん張り感を強調しています。

■フューエルリッド

フューエルリッドは、モノフォルムデザインにだけ込むように、Honda 初のプッシュリフターを採用することで、リッドつまみのないデザインとしました。ドアロックと連動で、ロックがかかっている時には、開かない仕組みとしています。



■ドアミラー
視認性向上のため、鏡面をこれまでより 30% 拡大。大型化しながらも、ドアミラーステーを極力小さくし、三角窓のピラーの根もとに設置することで、サイドウィンドウデザインの美しさに配慮しました。



■15インチアルミホイール[®]
力強い5本スポークデザインのアルミホイールを設定しています。
※ L, RS (4WD) にメーカーオプション。RS (FF/CVT車) には 16インチアルミホイールをメーカーオプション。RS (FF/5MT車) には 16インチアルミホイールを標準装備。



Photo: G (FF) メーカーオプション装着車

5つの新色、全12色のボディカラー。

いろいろな人の好みに応える、幅広いラインアップとしました。

| | G | L | RS |
|-------------------------|---|---|----|
| ブリリアントスカイ・メタリック(新色) | ● | ● | ● |
| プレミアムディープバイオレット・パール(新色) | ● | ● | ● |
| プレミアムイエロー・パール | ● | ● | ● |
| プレミアムホワイト・パール | ● | ● | ● |
| ナイトホークブラック・パール | | ● | ● |
| アラバスターシルバー・メタリック | ● | ● | ● |
| シャベットブルー・メタリック(新色) | ● | ● | |
| クールロゼ・メタリック(新色) | ● | ● | |
| ミラノレッド | ● | ● | |
| ディープサファイアブルー・パール(新色) | | | ● |
| ストームシルバー・メタリック | | | ● |
| タフタホワイト | ● | | |

安定感と軽快さを表現したリアビュー。

リアフェンダーからテールゲートにかけての造形に厚みと張り出しを与えて、安定感を表現。このしっかりした下半身と、リアクォーターガラスまわり、ルーフエンドを絞り込んだ上半身の対比により、室内の広さを感じさせつつ、キャビンをすっきりと軽快に見せています。



■リアコンビネーションランプ
ホワイトのターンランプとバックランプを飛びださせ立体的に見せることで、新しさを表現しています。

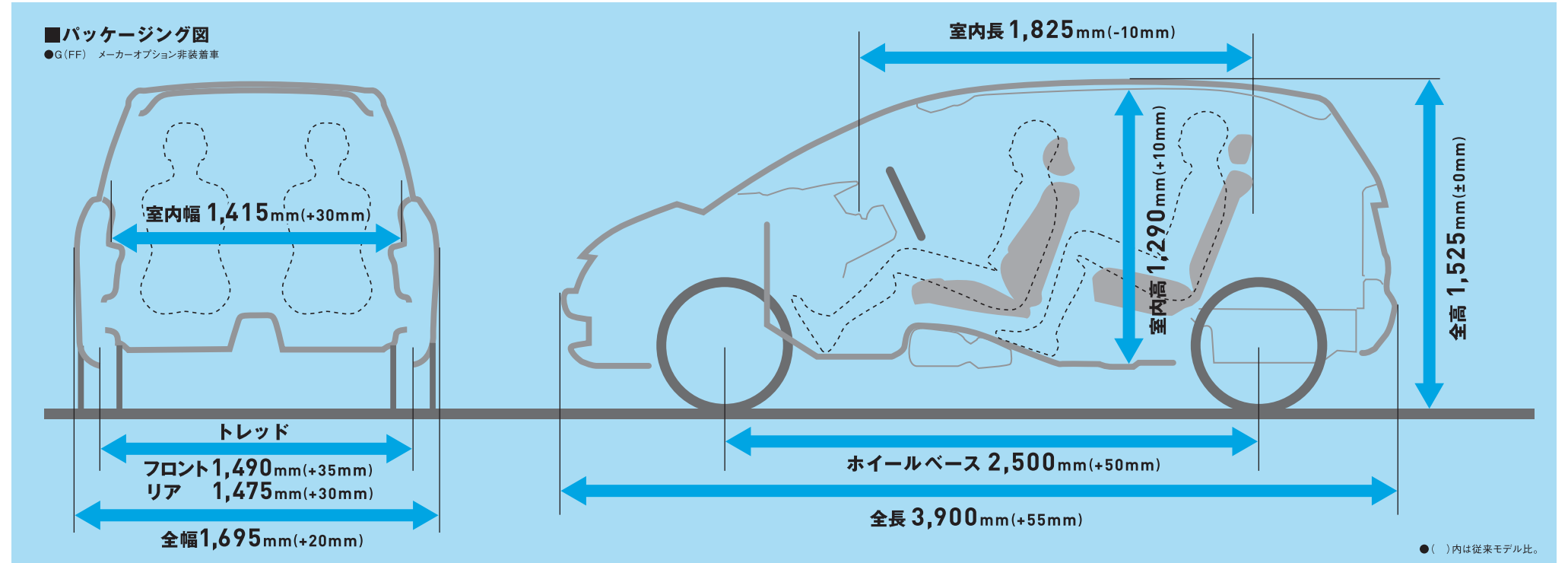


Photo: G (FF) メーカーオプション装着車

スモールカーならではの 取り回しのよいサイズを守りながら、 空間の広さと使い勝手のよさを さらに広げたパッケージ。

パッケージにおいては、センタータンクレイアウトを継承しながら、さらなる空間の広さと使い勝手の向上を追求しました。

取り回しのよさに影響をおよぼす全長などのサイズ拡大は最小限に抑えながら、フロントウインドウの位置やルーフピークの設定、ピラーの薄型化など、あらゆる部位においてさまざまな創意工夫を凝らし、新しいパッケージを創造しました。



ひと目でわかる安定感の創造。

ホイールベースを50mm、トレッドをフロントで35mm、リアで30mm拡大し、タイヤを車体の4隅に配置。このロングホイールベース&ワイドトレッドにより、安定感をもたせました。

●数値は従来モデル比。



Photo:G (FF) メーカーオプション装着車

人の感覚に訴える広ひろ空間を実現。

ワイドトレッドにより、室内居住空間を最大限に拡大し、ミドルクラス[®]セダン並みの広い空間を実現しました。横方向においては、全幅を広げると同時に、サイドウインドウをできる限り外側に配置。フロント・リアともにドアライニングをえぐった形状とすることで、腕や肩まわりにいちだんとゆとりをもたせています。リア席においては、フロントシートバック裏の形状の工夫や、ルーフの最頂部をリア席の真上に設定するなど、膝まわり、足もと、頭上の空間を広げています。また、ガラスエリアの拡大やフロントウインドウを前に出すことにより、抜けるような空間を創造。さらに、フロント席乗員とピラーとの間に十分な距離をもたせるなど、感覚的なゆとりも追求しています。

※ 当社2.0~2.4ℓクラス



■パッケージングイメージ

427ℓ^{*}の大容量で使いやすいラゲッジルーム。

応急パンク修理キットを採用しスペアタイヤレスとすることで、床下スペースも活用。64ℓ^{*}の床下スペースと合わせ、大容量427ℓ^{*}の荷室スペースを確保しました。

※ L, RS の FF 車。G (FF) のメーカーオプション(フレキシブルラゲッジボード)装着車。
●荷室容量はすべて VDA 方式による Honda 測定値。



Photo:L (FF)

荷物の積み降ろしに便利な低い開口部。

重い荷物を積み降ろす際のことを考えて、ラゲッジルームの開口部の高さは、地面からわずか605mm^{*}としました。

※ FF 車 空車時。



Photo:G (FF) メーカーオプション装着車

●数値は Honda 測定値。

スモールカーの持ち味にもこだわりました。

■扱いやすさ

ロングホイールベースとしながらも、トレッドを拡大して前輪の切れ角を最適化し、最小回転半径を4.7m^{*}に。実用最小回転半径においても、フロントの左右コーナーを絞り込んだデザインにより、すぐれた取り回し性能を確保しています。

■立体駐車場 OK の全高。

FF車で1,525mm、4WD車は1,550mm。4WD車でも一般的な立体駐車場に入庫可能です。

■大開度のリアドア。

全開で80度まで大きく開き、乗り降りや荷物の積み降ろしを便利に行なえます。途中の2箇所で止められるので、狭い駐車場で乗り降りも安心です。

■リアドア開閉イメージ



Photo:G (FF) メーカーオプション装着車
●数値は Honda 測定値。



※ G (FF)、L (FF)。

空間の広さだけでなく、使う人の心地よさや使いやすさまでも追求した爽快キャビン。

室内空間においては、ボディサイズの制約があるなか、メカの小型化やレイアウトの工夫などによって、さらに広い空間を確保しました。その上で、人が自然に感じる心地よさや気持ちよさまでも追求。インストルメントパネルのデザインから操作系のレイアウト、さらにはマテリアルの選定まで、徹底的にこだわりました。

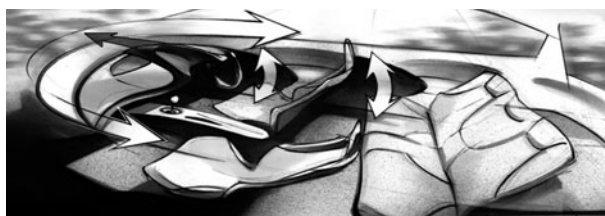


Photo:G (FF) メーカーオプション装着車 ●カットボディによる撮影 ●画面はハメコミ合成

いままでにない爽快な空間を創造。

乗り込んだ瞬間に開放感を感じられる、伸びやかな空間づくりをめざしました。フロントウインドウの下端を従来モデルより約120mm前方に出し、上端も後方に下げること、ガラスエリアをおよそ1.2倍に拡大。さらに、インストルメントパネルを低く前傾させ、ワイパーまわりもすっきりさせるなど、視界を遮るものを極力減らし、爽快感を広げています。

●数値は従来モデル比。

爽快で操る楽しさにあふれたコクピット。

インストルメントパネルは機能を立体的に重ね合わせた構成にすることで、広さを感じさせるデザインとしています。また、コクピットにおいては、立体大径メーターの採用やスイッチ類の集中配置により、瞬間認知、直感操作性の向上をはかっています。

先進的なデザインの立体メーター。

メーターの盤面を立体化し、表面にガンメタリック色のヘアライン処理を施すなど、先進感とスポーティさを表現。センターのスピードメーターの目盛りにはアクリルを用い、立体感を際立たせています。また、常時発光式メーターにより視認性の向上にも寄与しています。



瞬間燃費をはじめ、

多彩な表示機能をもったインフォメーションディスプレイ。

液晶ディスプレイには、スモールカーで初めての瞬間燃費と推定航続可能距離表示を採用しました。その時々燃費を液晶バーの動きで常時表示するため、経済的な運転が可能になります。切り換えによってオドメーター、トリップメーター、平均燃費、推定航続可能距離を表示します。

■インフォメーションディスプレイ



より操作しやすさを求めた

エアコンディショナーのスイッチレイアウト。

運転中、エアコンディショナーを操作する際の視線移動を最小限に抑えるため、コントロールスイッチをドライバーにより近く、見やすく、使いやすい位置に配置しています。



Photo:L (FF) メーカーオプション装着車

ガラス面の拡大に合わせて、エアコンディショナーを高効率化。

配管をストレート化することで、圧力損失を25%低減。また、エアコンディショナーシステムの最適化をはかり、室内空調ユニットの圧力損失を低減することで、風量も約10%アップ。性能を高めながら、効率化をはかることで燃費にも寄与しています。 ●数値は従来モデル比。

さらに最適なドライビングポジションを追求。

足もとスペースを拡大したことにより、アクセル、ブレーキペダルを従来モデルより15mmドライバーの右足寄りに移動し、フットレストを装備しました。また、最適なドライビングポジションが得られるよう、テレスコピック&チルトステアリングや運転席ハイトアジャスターを装備。ステアリングの調整幅は、前後方向で30mm、上下方向で40mm。ハイトアジャスターは、より簡単に高さ調節できるラチェット式とし、調節幅も50mmとしました。 ●数値はHonda測定値。

※ Gはチルトステアリングのみ標準装備。
運転席ハイトアジャスターはパッケージオプション。

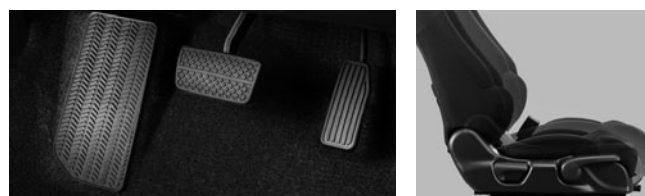


Photo:L (FF) メーカーオプション装着車

パノラミックビュー

左右の三角窓の面積を約3倍に拡大。またピラーの幅を約20mm細くすることで、良好な視界を確保しました。さらに面をえぐったような造形を、フロントドアライニングからインストルメントパネル前方まで施し、つながり感をもたせることで、視覚的にパノラミックな広がり感も演出しています。

●数値は従来モデル比。



Photo:L (FF) メーカーオプション装着車

スカイルーフ (RS(4WD)を除く全タイプにメーカーオプション)

室内空間の爽快感をさらに広げるスカイルーフを設定。内寸前後935mm、左右720mmのガラスを採用。フロント側のルーフ幅を最小にすることで、見上げた際の視界を大きく広げ、空との一体感を演出しています。スイッチひとつで開閉できる電動サンシェードにより、一年を通して快適なドライブを楽しめます。 ●数値はHonda測定値。

いちだんと快適性を高めたシート。

フロントシートは、ミドルクラス[®]セダンに採用しているシートフレームをベースに、パネやパッドの形状を最適化。さらに座面とサイドサポート部に工夫を凝らし、快適な座り心地としっかりとしたホールド感を実現しています。またシートバックの肩を斜めにカットすることで、リア席からも抜けのよい視界を確保しました。リアシートでは左右席の座面幅を約20mm、奥行きを約15mm、クッション厚を約10mm拡大し、座り心地を大幅に向上。左右のヘッドレストを埋め込み式にすることで、シートアレンジを容易にしながら、良好な後方視界も確保しています。 ※ 当社2.0~2.4ℓクラス ●数値は従来モデル比。



Photo:G (FF)

室内空間全体に質感の高いマテリアルを採用。

上質なインテリア空間の創造をめざし、各部位の素材選びや加工などに徹底的にこだわりました。《シート&ドアトリム》ラメの入ったドット柄のファブリックを使用[®]。光のあたり方や見る角度によって、多彩な表情を浮かび上がらせます。《ルーフライニング》すっきりとした柄の上質なニット調素材を採用。空間の爽快感をさらに広げる素材をセレクトしました。《シボ》革の上質さに、幾何学模様のモダンさを融合したパターンと、新開発のナシ地のパターンを組み合わせることで、インストルメントパネルの独自の造形を強調しています。 ※ G,L

使う人のことを考え、それぞれの生活をみつめて。 さらに便利に、さらに使いやすくなったユーティリティ。

広いだけでなく、それ以上に便利に使えるスペースであること。生活にいちばん身近なクルマとして、いろいろな人が乗るから、誰もが使いやすいこと。このような考えをもとに、シートアレンジをはじめ、ラゲッジスペースのすみずみまで徹底して見つめ直し、新しい発想をプラス。生活の楽しさを広げる、多彩なユーティリティを備えました。

ワンアクションによるダイブダウン & リバースが可能となった、 ULTR SEAT (ウルトラシート)。

ホイールベースの延長によるタンデムディスタンスの拡大、リアシートの埋め込み式ヘッドレストの採用、リアシートのリンク機構の工夫などにより、ワンアクションでのダイブダウン&リバースを実現しました。フロントシートがどの位置にあっても、レバーを引いてワンアクションでリアシートを倒せます。大きな荷物を積む際も、ラゲッジルームから直接操作できるため、リア席に回り込む必要はありません。着座位置に戻す際も、シートバックを起すだけのワンアクションで行なえます。



ULTR SEAT



Utility mode ユーティリティ・モード

リアシートをダイブダウンさせれば、荷室長最大 1,720mm[※]の広く低床なフルフラット空間に。
※ 助手席を一番前にスライドした状態での数値。助手席を一番後ろにスライドした状態での数値は 1,475mm。



Long mode ロング・モード

ユーティリティ・モードでのフルフラット空間に加え、助手席をフルリクライニングすれば、2,400mmにおよぶ長いスペースが室内に生まれます。



Tall mode トール・モード

リアシートの座面を跳ねあげると、リアシートのあったスペースがそのまま高さ 1,280mm[※]の荷室空間に。
※ スカイルーフ(メーカーオプション)装着車は 1,255mm。



Refresh mode リフレッシュ・モード

リアシートをリクライニングさせ、フロントシートのヘッドレストを外して後ろに倒せば、ゆったり足を伸ばして休めます。

ラゲッジルームをさらに使いやすとした、 ULTR LUGGAGE (ウルトララゲッジ)。

応急パンク修理キットを採用しスペアタイヤレスとすることで、床下スペースも活用。また、このラゲッジルームをもっと使いやすくするために、フレキシブルラゲッジボード^{※1}を新設定。64ℓ^{※2}の床下スペースと合わせて大容量 427ℓ^{※3}の荷室スペースを確保しました。用途に合わせて3つのモードに使い分けられる、ウルトララゲッジを実現しています。

※1 L,RSに標準装備,Gにメーカーオプション。 ※2 FF車,4WD車は21ℓ。
※3 フレキシブルラゲッジボード装着車(FF車)。4WD車は384ℓ。フレキシブルラゲッジボード非装着車はG(FF)の場合426ℓ,G(4WD)の場合391ℓとなります。いずれも床下スペースを含む。

ULTR LUGGAGE



Upper/Lower mode アッパー/ロア・モード

床面のフレキシブルラゲッジボードを持ち上げて、上下分割して使用。ペーパー、スーツケースなど重く汚れやすい荷物は下へ。手荷物や買い物袋などは、上段に。上段はネットタイプなので、とくに不安定な荷物を積む際に活躍し、リア席からもラクに出し入れができます。



Tall mode トール・モード

背の高いものを載せるときは床面のフレキシブルラゲッジボードを開き、床下の深さも利用。ラゲッジルームの底が245mm[※]深くなり、背の高い荷物もそのまま収納できます。
※ 4WD車は120mm。



Regular mode レギュラー・モード

床下スペースには、三角表示板などを収納。スポーツの道具や雨具などを入れてフタをすれば、ほかの荷物を汚さず濡らさず運べます。
●写真は機能説明のための合成写真です。

応急パンク修理キット

パンクした場合、いったんタイヤの空気を抜き、溶剤を封入しエアを入れると、溶剤がパンク部分をふさぐように凝固する仕組みです。4mmの穴まで応急修理が可能(タイヤサイドのクラックを除く)で、簡単に扱えます。溶剤は、劣化を抑えるために真空パックとし、長寿命化をはかっています。



フレキシブルラゲッジボード非装着車にも、42ℓ[※]の大容量床下スペースを用意。スキー用ブーツなどがラクに入る大きさです。また仕切り付きで、すっきりと収納できます。
※ FF車,4WD車は7ℓ。
●写真は機能説明のための合成写真です。

●数値はすべてHonda測定値。また荷室容量はすべてVDA方式によるHonda測定値。

多彩な収納スペース。

10個のドリンクホルダーをはじめ、乗る人が使いやすい場所に豊富な収納ポケットを配置しました。



チケットホルダー(運転席側サンバイザー)



ドライバーズポケット



ドリンクホルダー/ドアポケット(運転席/助手席ドア)



アッパーグローブボックス(ベンホルダー付)ボックスティッシュもそのまま入ります。



ドリンクホルダー(エアコンアウトレット左右)



シートアンダーボックス(リア左席)取扱説明書、常備書類などの収納に。



センターコンソールポケット



ロアグローブボックス(カードホルダー付)



インナビネット



シートバックポケット(助手席)地図や雑誌を挟み込めます。



ドリンクホルダー(センターコンソール後部)



フロントコンソールボックス(セパレートポケット付)仕切り付きで、小物もドリンクも。



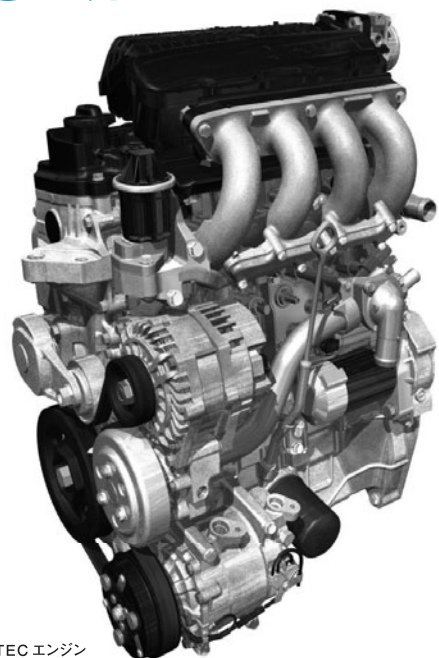
ドリンクホルダー(リア席左右ドア)

●小物類はすべて撮影のために用意したものです。

●写真はすべてG(FF)メーカーオプション装着車。オーディオホールリッドはディーラーオプション。 ●写真は機能説明のためのイメージ図です。また、カットボディによる合成写真です。 ●数値はすべてHonda測定値。

低燃費とともに、クラストップレベルのパワーを追求。どちらも犠牲にすることなく高次元で両立させた新開発 i-VTEC エンジン。

街中では軽快にキビキビ走りながら、ロングドライブも気軽に楽しめる。このようなパフォーマンスを求めて、さらなるパワーの獲得をめざしました。そのいっぽうで、スモールカーならではの経済性も重視。出力向上、燃費向上に寄与するさまざまな技術を投入するとともに、トランスミッションも新設計とし、理想のパフォーマンスを手に入れました。



■1.3ℓ i-VTEC エンジン



Photo:G (FF) メーカーオプション装着車

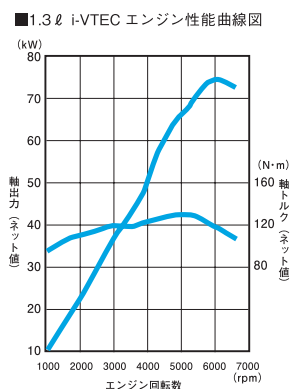
すぐれた低速トルクに加え、高速域での伸びと実用燃費を向上させた 1.3ℓ i-VTEC エンジン。

新しい i-VTEC エンジンの開発にあたり、i-DSI エンジンで実現したすぐれた低速トルクはそのままに、高速域での伸びのあるパワーと実用域での低燃費を目標としました。パワーにおいては、4バルブ化により吸・排気効率が飛躍的に向上。低速での力強さと、高速での伸びやかさを両立しました。また、2つの吸気バルブの片側を休止する「1バルブ休止 VTEC」が大きな効果を発揮。クラストップレベルでの低燃費性能と環境性能を達成しています。

※ 1.3ℓ クラス

1.3ℓ i-VTEC エンジン

- 最高出力(ネット値)
73kw [100Ps] / 6,000rpm
- 最大トルク(ネット値)
127N・m [13.0kg・m] / 4,800rpm
- 10・15モード走行燃料消費率
24.0km/ℓ
G (FF) メーカーオプション非装着車
[平成22年度燃費基準+20%達成車]
- 21.5km/ℓ**
L (FF) [平成22年度燃費基準+20%達成車]
- 17.0km/ℓ**
G (4WD) / L (4WD) [平成22年度燃費基準+5%達成車]
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定

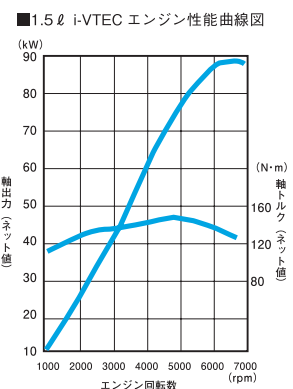


全域にわたって伸びやかでトルクフルなパフォーマンス、1.5ℓ i-VTEC エンジン。

1.5ℓ i-VTEC エンジンは、走行性能と低燃費の高次元での両立をめざし開発しました。低速域と高速域で吸気バルブタイミングとリフト量を切り換え、さらに低・中速域と高速域でバルブのオーバーラップ量を最適化し、吸・排気効率を徹底して高めることで、全域にわたって伸びやかでトルクフルな、ゆとりある走りを実現しました。燃費においてもすぐれた性能を発揮します。

1.5ℓ i-VTEC エンジン

- 最高出力(ネット値)
88kw [120Ps] / 6,600rpm
- 最大トルク(ネット値)
145N・m [14.8kg・m] / 4,800rpm
- 10・15モード走行燃料消費率
19.6km/ℓ
(FF/CVT車) [平成22年度燃費基準+20%達成車][※]
※ メーカーオプションの16インチアルミホイール装着車は18.8km/ℓとなります。[平成22年度燃費基準+10%達成車]
- 17.2km/ℓ**
(FF/5MT車) [平成22年度燃費基準+5%達成車]
- 16.2km/ℓ**
(4WD) [平成22年度燃費基準達成車]
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定



出力向上技術

クラストップの最高出力の達成を目標に、4バルブ化による吸・排気効率を徹底追求。また、低速トルク性能も高いレベルで維持するために、さまざまなチューニングを施しました。

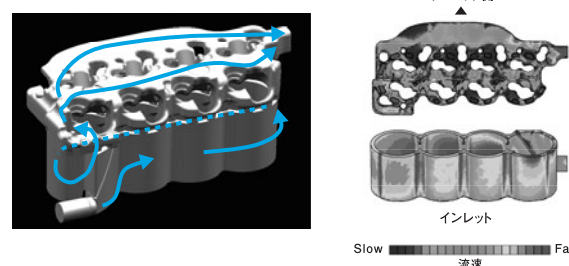
吸気バルブ径の拡大。

エンジンの出力向上に、大きく寄与する吸気効率を徹底追求。1.3ℓ、1.5ℓともに4バルブとし、吸気バルブ径をφ28mmにサイズアップ。バルブ面積を1.3ℓで50%、1.5ℓで4%拡大しています。これによりポンピングロスを低減し、最高出力の向上に貢献しました。 ●数値は従来モデル比。

冷却水の流れを改善。

低速トルクに大きな影響を与えるノッキング(異常燃焼)を抑制するため、ウォータージャケット内の冷却水の流れを見直しました。これまでのシリンダーヘッドとブロックに並列で流す2系統型から、1系統のブロック先行型に変更。これにより流水を集中させることが可能となり、冷却効率が向上しました。燃焼室の温度上昇を抑制することでノッキング特性は大幅に改善され、すぐれた低速トルクを獲得しています。

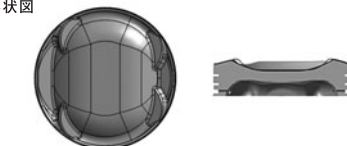
■冷却水流速分布シミュレーション図



ピストンヘッドの形状を変更。

ノッキング発生に影響を与える要因として、残留ガスや、乱れエネルギーに着目。それらの分布をシミュレーションし、ノッキング抑制に有利な燃焼室形状を追求。ピストン頭部の縁に厚みをもたせコンパクト化することで、残留ガスが残らないようにするなど、ノッキングが発生しやすい環境を払拭するピストン形状を開発し、低速トルクを向上させました。

■ピストンヘッド形状図



■燃焼室内乱れ強さシミュレーション図



トルクアップレゾネーター付インテークマニホールドの採用。

各気筒で発生した脈動波を合成して共鳴作用を起こさせ、多量の空気吸入を実現するレゾネーターチャンバー内蔵タイプのインテークマニホールドを採用。この i-VTEC エンジンにおいて、3,500回転付近にあったトルクカーブの谷間を埋められるよう、容量と連通管の形状にチューニングを施し、なめらかな走りを達成しました。

■トルクアップレゾネーター付インテークマニホールド構造図



DBW の採用。

アクセルペダルの踏み込み量を電気信号によってコンピューターに伝え、スロットルバルブをダイレクトに作動。アクセルワークに応じてリニアな出力が得られる DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) を採用しています。

高強度クラッキングコンロッド

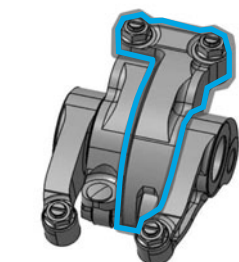
熱間鍛造の高強度クラッキングコンロッドを適用しました。高強度の鋼材を採用することで、疲労強度を約50%向上。これによりコンロッド部の断面積を17%低減することが可能となり、クランクのバランスウェイトを含め約1kgの軽量化を実現しています。また、コンロッドが軽量化されることで慣性力が小さくなるため、高回転化への対応が可能になりました。 ●数値は従来モデル比。

■高強度クラッキングコンロッド構造図



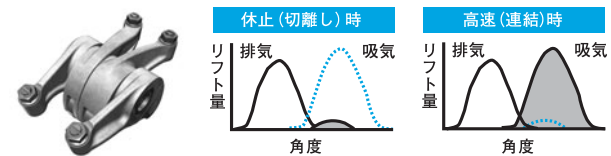
高強度アルミロッカーアーム (1.5ℓ)

約20%強度を向上させたアルミ材を開発。L字型プライマリロッカーアームに適用しました。ロッカーアームの強度を確保したことでレイアウトの自由度が増し、VTEC機構による低速域と高速域での切り換えが可能となり、出力向上と軽量化に貢献しています。 ●数値は従来材料比。

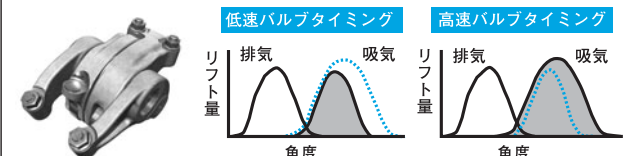


■高強度アルミロッカーアーム構造図 (青枠:L字型プライマリロッカーアーム)

1.3ℓ バルブ休止 VTEC



1.5ℓ 低速域 / 高速域VTEC 切り換え



燃費向上技術

1.3ℓ、1.5ℓともに、低フリクション化をはじめ、さまざまな角度から燃費性能を追求しました。

世界初、パターンピストンコーティングの採用。

ピストンのスカート廻りの形状を変更し、表面形状をチューニングすることで、フリクション低減、ピストンラップ音の低減をはかりました。同時に表面コーティングに模様をつける、世界初のパターンピストンコーティングを採用。オイル保持性を向上させ、さらなるフリクション低減を実現しています。そのうえ、シリンダー内面のより精巧な研磨・加工や、クランクシャフトを支えるメインベアリングの油膜を最適保持するため二硫化モリブデンをショットするなど、細部までチューニングを徹底しています。



補機ベルト駆動システムをオートテンショナー化。

補機ベルト駆動システムにオートテンショナーを採用。これは、負荷に応じてテンションを自動調整するもので、ベルトの張力は安定、動張力変動もオートテンショナーが吸収します。これにより、低負荷時のベルト張力が低くなり、エンジンの摩擦抵抗を削減できるため、燃費向上につながります。



シリンダーヘッド一体型エキゾーストマニホールドと新開発の高耐熱触媒コンバーター。

シリンダーヘッドと一体化したエキゾーストマニホールドを採用。同時に、その直下への設置を可能にする高耐熱触媒コンバーターを新開発しました。これはキャタリストを支える周囲のマットに高耐熱素材を採用したもので、ファイバーの変形を抑制することで、マット耐熱温度を大幅に高め、キャタリストの限界使用温度を40℃向上。高速域や高負荷域での燃料消費量低減に貢献し、実用燃費向上に効果を発揮します。



●数値は従来モデル比。

軽量樹脂ヘッドカバー

樹脂製のヘッドカバーを適用し軽量化をはかりました。アルミ製ヘッドカバーに対し、ウエイトを約1kg低減。燃費向上に寄与しています。

1.3ℓ 1バルブ休止 VTEC と EGR システム。

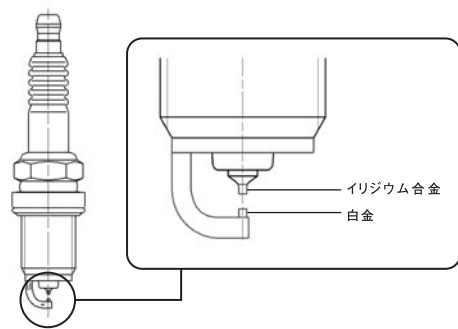
EGR (排気ガス再循環) システムはエンジンの状態によって、きめ細かく制御することで燃費を大きく改善できるシステムです。特に 1.3ℓ においては、バルブ休止 VTEC の採用で吸気バルブの片方を休止することによって、シリンダー内のスワール量を強化。シリンダー内の混合気分布を最適化させることで、EGR の効果を格段に向上させています。これにより、排気ガスの再循環量を増加させても安定した燃焼が可能となり、高い燃費性能につながっています。



高着火性スパークプラグを採用。(1.3ℓ)

1.3ℓは、細径電極をダブルにし、上部をイリジウム合金、下部を白金とした、高着火性スパークプラグを採用しています。これにより着火性が格段にアップしたことで、EGR 導入時の燃焼が安定し、低燃費を実現しています。

■高着火性スパークプラグ説明図



環境性能向上技術

今後予想される環境規制を見据えて、対応をめざしました。

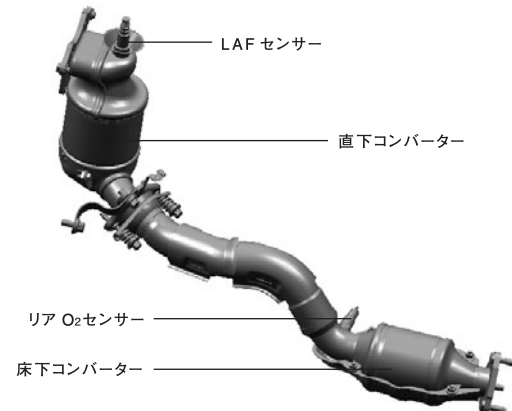
シリンダーヘッド一体型エキゾーストマニホールドと新開発の高耐熱触媒コンバーター。

シリンダーヘッドに一体化したエキゾーストマニホールドと新開発の高耐熱触媒コンバーターは、燃費効果にすぐれると同時に、排出ガス低減に大きく貢献しています。エキゾーストマニホールドをシリンダーヘッドに内蔵することで、排気ポートをヘッド内で完結。その直下に高耐熱触媒コンバーターを取り付けました。排気ポートをアルミ製としたことで、エンジン始動直後の温度は早期に上昇。排気ガスが高温を保ったまま間近にある触媒まで素早く到達するため、触媒はロスなく活性化し、クリーン化を実現します。また、全世界的に供給量が限られているため社会的にも使用量の削減が求められている貴金属の使用量も大幅に削減しています。

高精度の空燃比制御を実現。

エアフローセンサーを採用するとともに、空燃比センサーをこれまでの2つのO₂センサーから、LAF (広域空燃比) センサーと O₂ センサーのダブル制御にしました。これによりいちだんと高精度な制御が可能となり、つねに空燃比を的確にコントロール。触媒の貴金属を減らしつつ、高い排気ガス浄化性能を実現しています。

■排気ガス浄化(高精度空燃比制御)システム構造図



革新のトルクコンバーター付 CVT。(FF車)

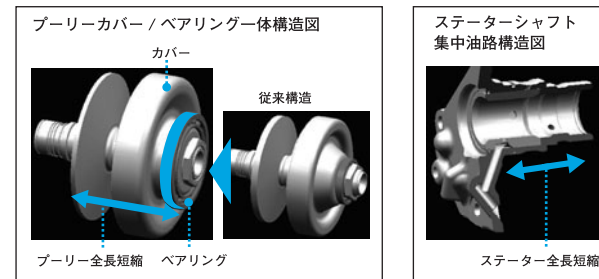
「発進加速性能の向上」「高効率な制御」「コンパクト化」をテーマに CVT を新たに開発しました。発進加速性能を向上するため、トルクコンバーターを採用。きわめてスムーズで力強い加速を実現しました。同時に、燃費性能の向上にも挑戦。オイルポンプやベルト、プーリーの高効率・低フリクション化、新開発のクリープ制御システム、広域ロックアップクラッチなどにより、低燃費を実現しています。

トルクコンバーター採用によるハイレシオ化。

トルクコンバーターの採用により、発進時の駆動力を高めると同時にハイレシオ化を実現。クルーズ走行時のエンジン回転数を抑えることで、燃費向上につながっています。さらにベルト伝達効率の向上や、オイル攪拌抵抗、ベアリングフリクションの低減など、駆動力を効率よく伝える工夫を行なっています。

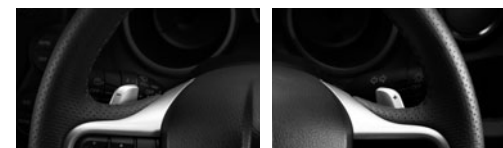
コンパクト化を実現した新構造。

ドライブ軸に配置していたオイルポンプを小径・高効率に別軸配置することで、コンパクトかつ低フリクション化を実現。加えて、ドライブ側のプーリーカバーとベアリングの一体構造やステーターシャフト集中油路構造などにより、大幅にコンパクト化しました。



パドルシフトを設定。(RS)

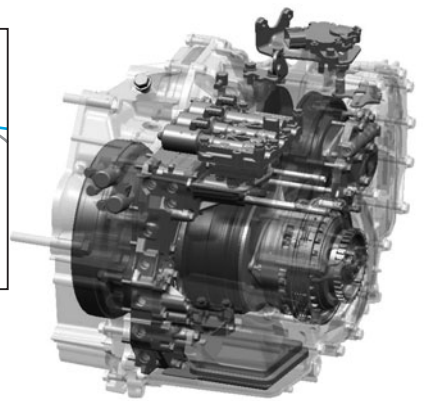
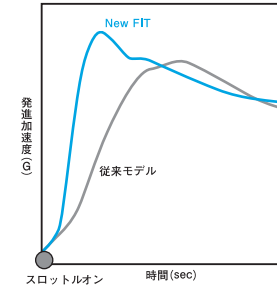
RS には、ステアリングホイールから手を放さずに、マニュアル感覚のシフト操作ができるパドルシフトを設定。D ポジションで走行中、ワンアクションでマニュアル変速モードへ切り換えができ、軽快な走りや操作感覚が楽しめます。



5速ATを搭載。(4WD車)

より上質な走行性能を実現するため、5速ATを採用しました。これにより、スムーズなシフトチェンジ、ドライバーの意志に素早く応える心地よいドライブフィールを実現しています。アクティブロックアップ制御やコンパクト設計など、燃費向上のための技術も投入しています。(RS には、パドルシフトも装備しています)

■発進加速G波形図 (CVT車)



■トルクコンバーター付 CVT 構造図

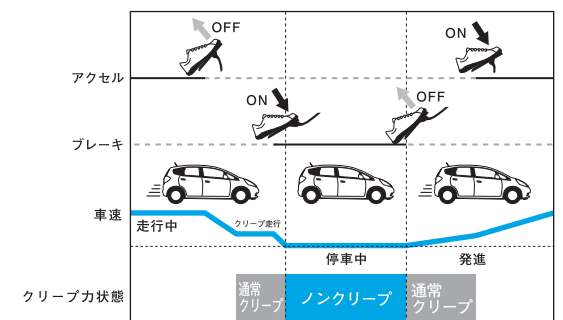
広域ロックアップクラッチを採用。

ロックアップクラッチ作動領域を発進時まで拡大。よりリニアなドライブフィールを実現しました。また発進時のスリップロスも低減し、燃費向上にも貢献しています。

新開発のクリープ制御システム。

アイドリング時の燃費向上のため、低速走行中、停止中でクリープ力を使い分けて最適制御するシステムを新たに開発しました。低速走行中は通常のクリープ力、ブレーキを踏んで停止したらノンクリープ状態に、ブレーキペダルから足を離すと再び通常のクリープ状態に復帰します。従来はブレーキを踏んでいるときもかかっていたクリープ力をオフにすることで、無駄な燃料消費を抑えます。もちろん、ブレーキをオフすればクルマはスムーズに動き出します。また、坂道では新たに採用した傾斜センサーにより、クリープ力を最適制御しています。

■クリープ力切り換え作動イメージ図



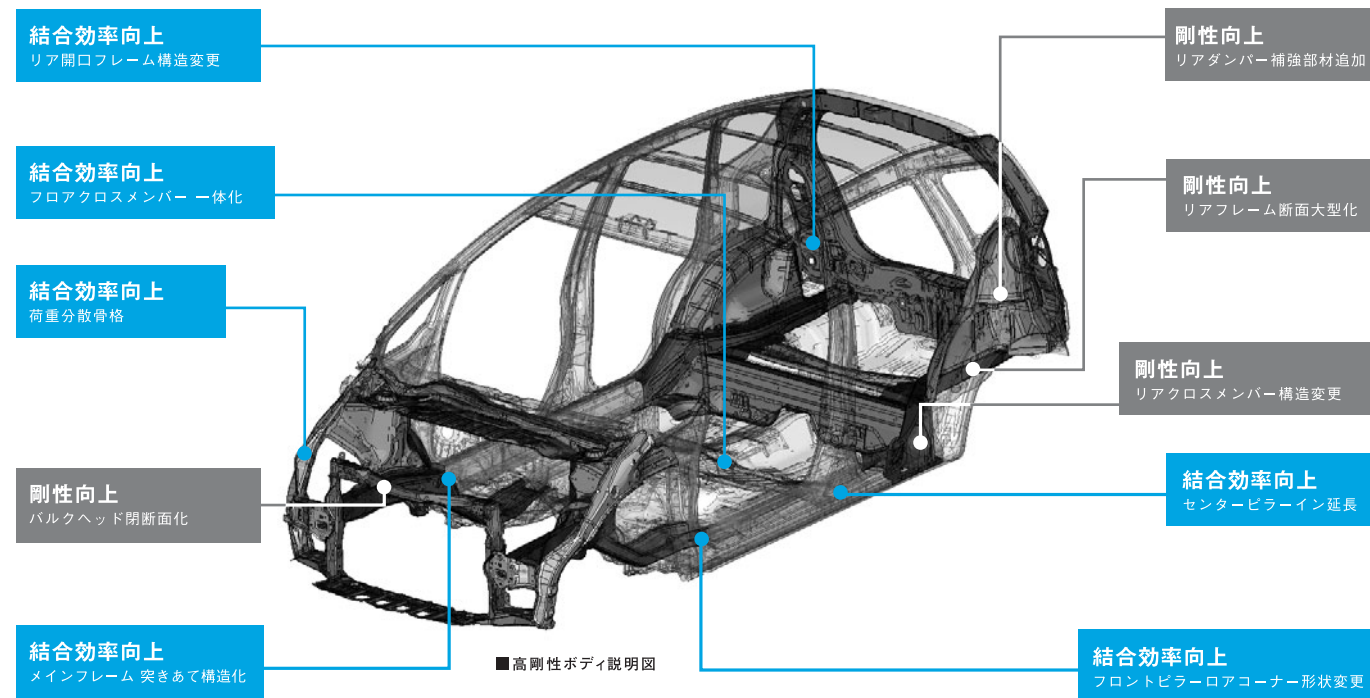
走りの魅力をより楽しめる、5速MTも設定。(RS (FF車))

RS には、1.5ℓのパワフルな走りの魅力をより楽しんでもらえるよう、FF車に5速MTを設定しました。エンジンとのベストマッチングを追求し、高速域まで伸びやかな加速が味わえるようローレシオ化。MTならではの操る喜びを最大限に引き出すため、シフトストローク、ペダルストロークともに、操作荷重を最適化しました。新採用の2速、3速シンクロメッシュ機構のカーボン化などにより、人の感覚によりマッチするシフトフィール、クラッチ操作を実現しています。



ウエイトを上げることなく、さらに剛性をアップ。 すぐれた操縦安定性、デザイン、静粛性を実現する高性能ボディ。

デザインから走りまで。すべての基本となるボディ。ライトウエイトをキープしながら、ボディ剛性の強化をめざしました。そのために、付加部材に頼らずに、構造や設計に工夫を凝らし、心地よいステアリングフィールやスーパーフォーディングフォルムを実現する高性能ボディを造り上げました。



すぐれた操縦安定性をもたらす高剛性ボディ。

フロントまわりの強化。

荷重分散骨格の採用。
衝突安全性向上のための荷重分散骨格のコンパティビリティ対応ボディは、剛性アップにも貢献。ロアメンバーを追加し、メインフレームと結合することによって高剛性化を実現しています。また、メインフレームをこれまでのアーチ型からダッシュボードロアに突きあてた構造に変更し結合効率を上げることで、剛性を大幅に高めました。

バルクヘッドの閉断面化。

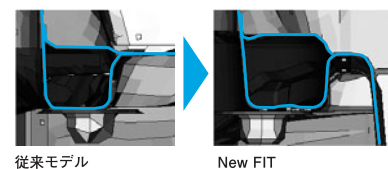
バルクヘッドの断面を閉断面化し、ねじれ剛性を向上させています。

リアまわりの剛性アップ。

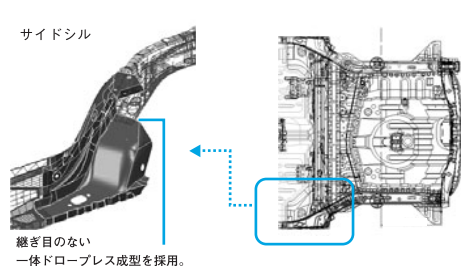
フレーム断面の面積を大型化。

剛性とパッケージ効率との両立をはかり、薄板化しながら大断面化。また、サイドシルエクステンションを継ぎ目のない一体成型とした結果、衝撃吸収の向上とともに、剛性をアップしています。

■大断面化したフレーム断面図



■サイドシルエクステンション一体成型説明図



リア開口部の連続立壁構造。

テールゲートまわりも、リア開口の上部左右に連続立壁構造を施すことで、高い剛性をもたせています。

サスペンション取り付け部の結合効率アップ。

リア・トレーリングアームブッシュ取り付け部を変更。ミッドクロスメンバーの横壁内で荷重を受けとめる高効率な構造とし、剛性アップによるすぐれた走行安定性を獲得しています。またダンパー取り付け部とリア開口部をスティフナーで結合して上下の剛性を向上、乗り心地を高めています。

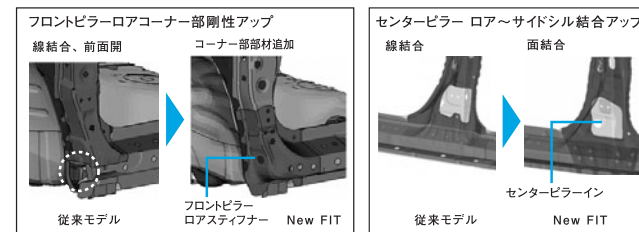
骨格の高効率化により、静粛ボディを実現。

アイドリング時のノイズ、振動、クルーズ時のこもり音の低減を徹底追求しました。

ボディ各部の剛性アップにより固有値を最適制御。

アイドリングノイズや振動、クルーズ時のこもり音は、それぞれ固有の周波数が集中し、増幅することが原因です。その対策として、フロントピラー-ロアスティフナー、センターピラー-ロアスティフナーとサイドシルの結合部など、応力の集中する骨格同士が結合する部分に着目。それら骨格同士の結合効率をアップし、剛性を向上することで、固有値を分散しました。

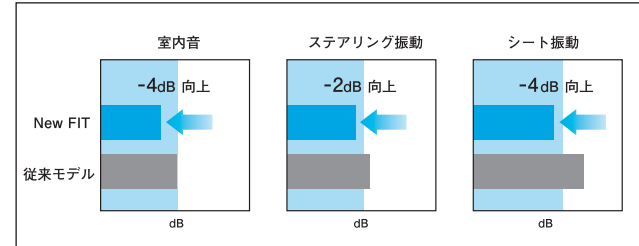
■結合効率向上説明図



ノイズも、振動も「不感レベル」を達成。

アイドリング時のノイズ、振動、クルーズ時のこもり音、それぞれの固有値を適切に分散したことにより、いずれも「不感レベル」の高い静粛性を実現しています。

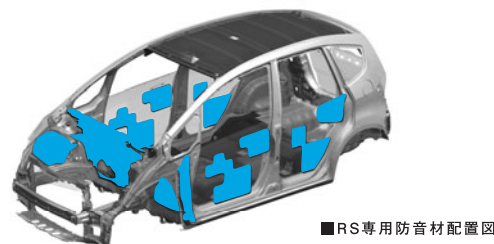
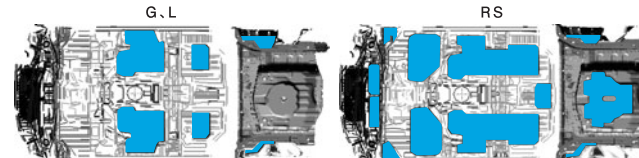
■アイドリング時ノイズ / 振動低減比較グラフ



フロア制振材 / 防音材の適正化。

吸音タイプの防音材をルーフ、カーペット、ダッシュボードインシュレーターに採用。静粛性の向上とともに、軽量化にも貢献。従来モデルではフロア制振材で約4kgの重量がかかっていたのに対し、G、Lは約1kgまでに大幅削減しながら、サスペンションの剛性向上、固有値分散などにより、従来同等レベルの静粛性を実現しました。RSは専用の制振材と防音材を追加し、ひとクラス上の静かさを実現しています。

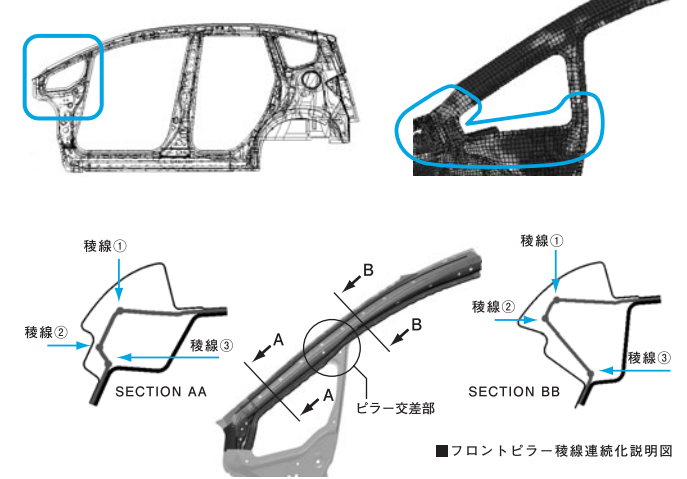
■フロア制振材配置図



デザインと高剛性の両立。

フロントピラーを前輪の中心まで前に出したスーパーフォーディングフォルムを採用しました。このデザインとピラー断面の細型化により三角窓の面積を拡大し、視界の向上をはかりました。このデザインを成立させた上で剛性の強化と衝突安全性を追求。フロントピラーからルーフまで稜線をとす形状の工夫や、スティフナー形状の最適化など、細部へのこだわりにより実現しています。

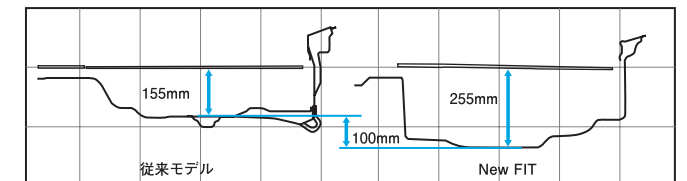
■前出しフロントピラー補強説明図



ウルトララゲッジの実現。

リアまわりの剛性向上によって、リアクロスメンバーを削減することができました。さらにフロアパネルの前後分割により、従来モデルに比べ100mm深い、255mmの床下スペースを確保。これにより、荷室フロアと床下スペースの2段で活用できる、ウルトララゲッジを実現しました。

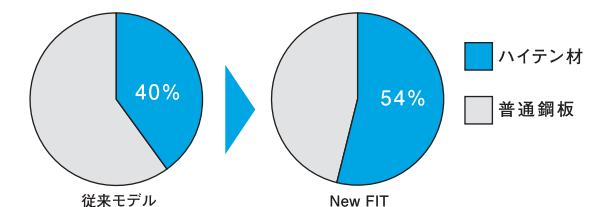
■ラゲッジ構造比較図



軽量・高剛性ボディ。

軽量でありながら、強度の高いハイテン材(高張力鋼板)の適用部位を広げ、全体の54%まで使用を拡大しました。また、材料に頼るだけでなく、多角形断面形状やビードの最適配置などの工夫により、重量を上げることなく剛性を高めています。

■ハイテン材比率グラフ



高剛性ボディをベースに足回りを徹底チューニング。 ドライバーに楽しく同乗者に心地よい、高バランス・シャーシ。

めざしたのは、「しなやかな乗り心地」「スッキリステアリング」「軽快な走り」の高次元バランス。

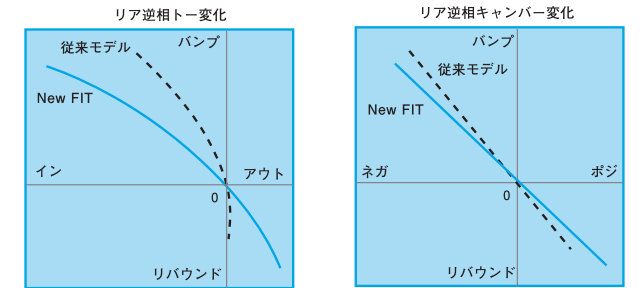
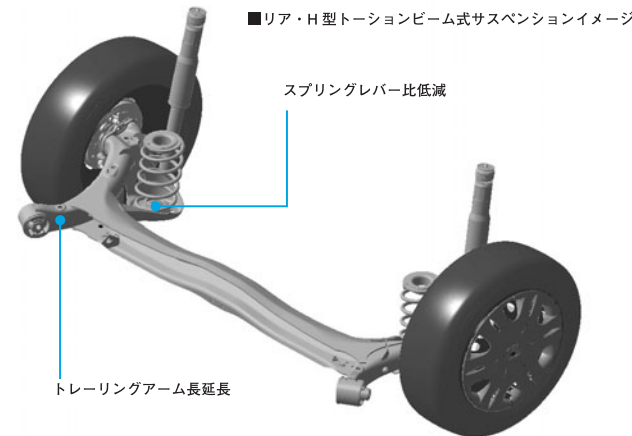
フロント、リアともにスペース効率にすぐれたサスペンション形式を採用しながら、きめ細かなチューニングを施し、しなやかさと安定感を高次元で両立。クラスを超える走る楽しさと爽快感をもたらす、ダイナミック性能を獲得しました。



■シャシーイメージ

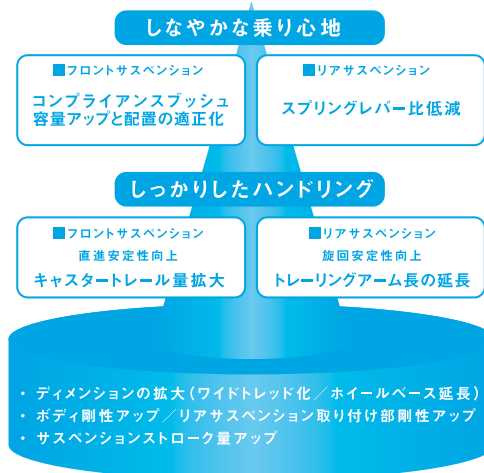
リア・H型トーションビーム式サスペンション

キャビンのスペースを最大限確保するため、H型トーションビーム式サスペンションを踏襲。スプリングレバー比の低減、トレーリングアームブッシュ容量の拡大により、しなやかな乗り心地を実現しています。同時に、トレーリングアーム長を延長することでジャッキアップを低減。ロールステア量/ロールキャンバー量を最適化し、しっかりとしたハンドリングを獲得しました。また、新開発の材料をリアスピンドルに適用し、部品集約化と軽量化も達成しています。



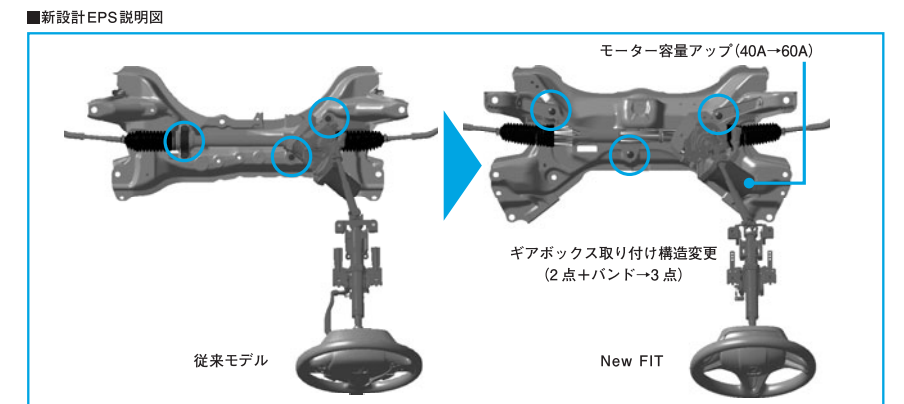
“しなやかな乗り心地”と“しっかりしたハンドリング”を両立する新設計シャーシ。

グローバルモデルにふさわしい、“しなやかな乗り心地”を具現化するため、基本となるディメンションの拡大、ボディ剛性のアップなどをはかりました。その上で、フロント、リアともにサスペンションジオメトリを最適化し、“しっかりしたハンドリング”を確保。ボディはしっかり固め、サスペンションはしっかり動かすようにすることで、“しなやかな乗り心地”を実現しています。



スッキリしたステアフィールを実現する、新設計の大容量EPS(電動パワーステアリング)。

新設計の大容量EPSを採用することにより、アシスト力を向上。据え切り性能を高めました。また、ステアリングギアボックスの取り付け構造変更および、ギアボックス自体の剛性アップにより、しっかりしたダイレクトなステアフィールを実現。さらにサスペンションジオメトリの最適化と、EPS制御のさらなる知能化と合わせ、低速から高速時にいたるまで、自然でストレスのない、スッキリしたステアフィールを獲得しています。

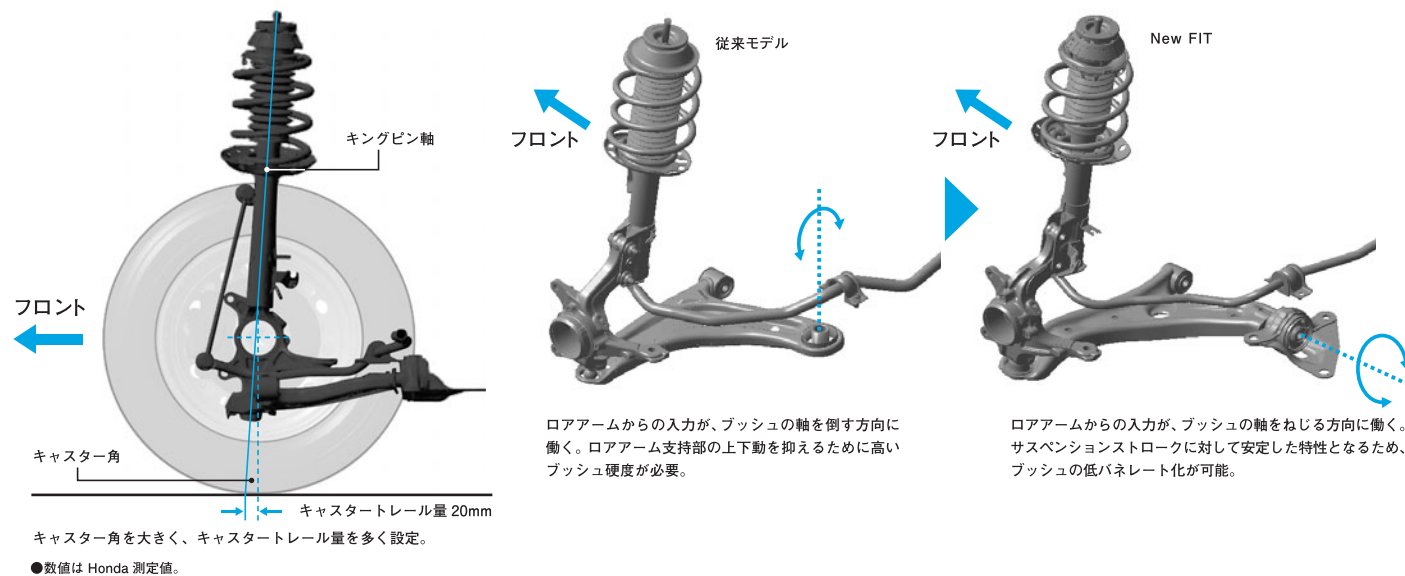


フロント・マクファーソン・ストラット式サスペンション

フロントには、スペース効率にすぐれたマクファーソン・ストラット式サスペンションを採用しました。コンプライアンスブッシュの配置最適化および容量を拡大することで、ブッシュの低バネ化が可能となり、しなやかな乗り心地を実現。また、キングピン軸を後方へ傾けキャスター角を大きくし、キャスタートレール量を拡大することにより直進安定性を向上。さらに旋回時のアライメント特性を最適化するためのジオメトリ設定とし、しっかりとしたハンドリングを獲得しました。

■キャスター角/キャスタートレール量説明図

■コンプライアンスブッシュ配置説明図



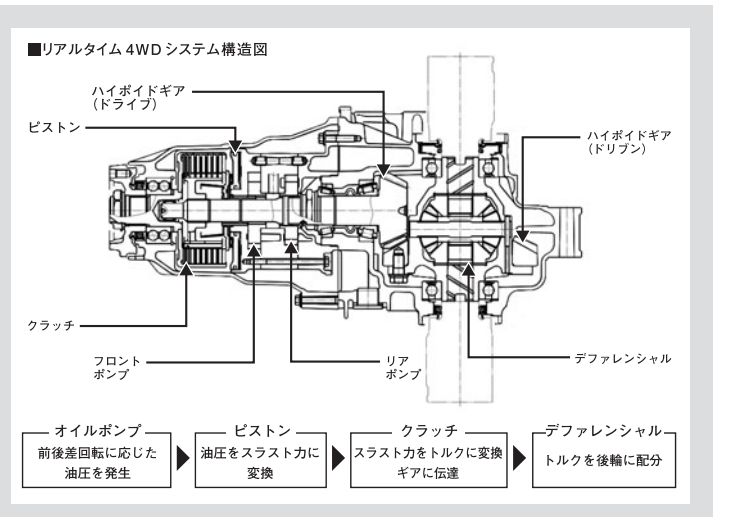
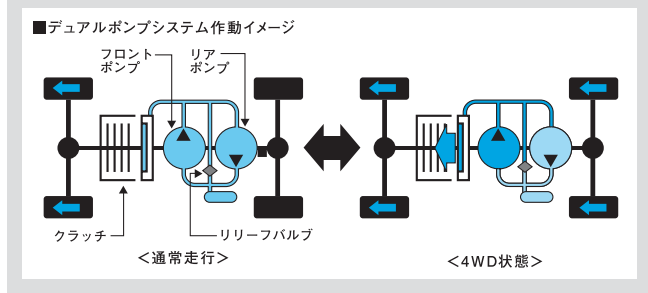
●数値は Honda 測定値。

リニアなブレーキフィールを実現。

ブレーキのマスターシリンダーを小径ロング化し、マスターパワー(制動倍力装置)の倍力比も高めたことに伴い、ペダルレシオを低減。剛性があり、コントロールしやすい、リニアなブレーキフィールを実現しています。

爽快な走りに力強い走破性を加えるリアルタイム4WDシステム。

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。軽量・コンパクトなデュアルポンプシステムを搭載しています。



走りスタイルをさらに磨き上げて。 心躍らせるパフォーマンスを身につけたRS、ロードセイリング。

スモールカーとしての高い資質はそのままに、さらなる走りの個性と質感を追求したRS。新開発の1.5ℓ i-VTECエンジンを搭載するとともに、サスペンションを専用セッティング。ロードセイリングの名にふさわしい、ゆとりある快適な走りを手に入れました。さらにエクステリア、インテリアともに、スポーティさと上質感を追求。より個性を際立たせた、その走りスタイルが、高揚感をもたらします。

RS
ROAD SAILING

スポーティで上質な走りを追求したRS専用シャーシ。

RSでは、1.5ℓ i-VTEC エンジンがもたらすゆとりのパワーと、それを最大限に引き出すトランスミッションに加え、スポーティかつ上質な乗り味を追求。専用シャーシを新設計しました。

大径タイヤ

RSならではの個性を強調するとともに、上質な走行性能と乗り心地を追求し、G、Lの14インチよりひとまわり外径の大きな175/65R15タイヤを採用しました。5MT車ではさらに185/55R16タイヤにインチアップしています。

大径ブレーキ

フロントには、14インチベンチレーテッドディスクブレーキを採用。リアはドラム径をφ200mmに拡大することで、より確かな制動力を実現しています。また16インチアルミホイール装着車では、リアにも13インチディスクブレーキを採用し、さまざまな速度域、走行状況において、ドライバーの意志により忠実なブレーキ性能を獲得しています。

専用サスペンションセッティング

リアスタビライザーの追加（FF車）など、専用サスペンションセッティングを行なうことで、乗り心地とハンドリングをさらに向上させました。また、5MT車にはよりスポーティな乗り味を実現するための専用サスペンションセッティングを施しています。

VSA（車両姿勢安定化制御システム）

旋回時などの安定性を高め、RSの走りを心ゆくまで楽しんでいただくため、すべりやすい路面でのクルマの挙動を制御し、高い安心感をもたらすVSAをメーカーオプション設定。MT車では、このクラス*で初めて標準装備としました。（RS（FF/CVT車）にメーカーオプション。RS（FF/5MT車）に標準装備。）※1.5ℓクラス

■オーバーステア抑制

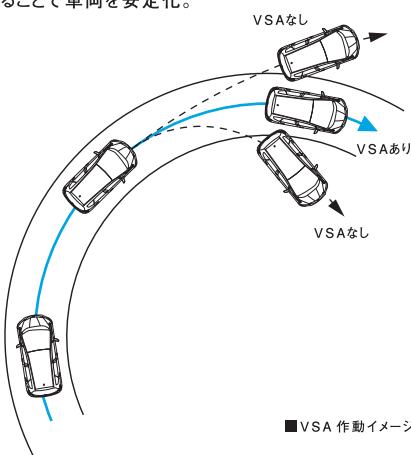
ステアリングの急な切り過ぎなどで後輪スリップによる車両の巻き込みが発生した場合、外輪にブレーキをかけることで車両を安定化。

■アンダーステア抑制

旋回時に前輪がスリップし軌跡がふくらんだ場合、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

より個性を主張する専用エクステリア。



RS 専用フロントグリル

ガンメタリック色のメッシュ部とサテンメッキモールが、精悍で上質な表情をつくります。



RS 専用フロントバンパー

張り出した造形と大開口部で、力強さと走りを演出。



RS 専用サイドシルガーニッシュ

低重心で厚みのあるボディを強調。



RS 専用リアバンパー

低重心でワイドスタンスの安定感を強調。



エキバイフィニッシャー

リアスタイルをよりスポーティに演出するエキバイフィニッシャーを採用。



RS 専用リアコンビネーションランプ

（LEDストップランプ/LEDテールランプ）LEDの採用により、リアビューに上質感を演出。



16インチアルミホイール

大径ワイドタイヤに合わせ、シャープなデザインの16インチアルミホイールを採用。（FF/5MT車に標準装備。FF/CVT車にメーカーオプション。）



Photo:RS（FF/CVT車）メーカーオプション装着車

質感を追求した専用インテリア。

専用ブラック内装を採用。シートのメイン材、サイド材にはスウェード調ファブリックを採用し、さらにRSだけのステッチを施して上質感を演出。大人のための洗練された空間をつくりあげています。

- サテン調ブラウンメタリック インテリアパネル
- サテン調ブラウンメタリック フロントパワーウィンドウパネル
- 専用スウェード調シートファブリック + シートステッチ
- 本革巻ステアリングホイール（パッケージオプション。FF/5MT車には標準装備。）

より魅力を高めるSパッケージも設定。

（メーカーオプション。FF/5MT車には標準装備。）

- ディスチャージヘッドライト<HID>（ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付）
- 本革巻ステアリングホイール
- アレルフリー高性能脱臭フィルター



Photo:RS（FF/CVT車）メーカーオプション装着車 ●カットボディによる撮影 ●メーター類の表示は撮影のために点灯させたものです。 ●画面はハメコミ合成

さらに高めた静粛性。

RS専用の遮音材、吸音材を最適配置し、ひときわ静粛性の高い室内空間を実現しています。

アクティブセーフティからパッシブセーフティまで。小さなボディに大きな安心をもたらす、安全性能。

「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た上で、事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ装備を設定。また「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、さらには衝突時における歩行者の頭部や脚部の保護まで視野に入れた歩行者傷害軽減ボディなど先進のパッシブセーフティを追求、トータルな安全性能を身につけました。

運転にゆとりと安心を生む、事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ。

ドライバーの操作などを補助し、安心感を高めるアクティブセーフティ装備を設定しています。

VSA(車両挙動安定化制御システム)

ABS、TCS に、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべり抑制を加えたVSA。ブレーキ制御を4輪制御とし、きめ細かにコントロールすることで、クルマの急激な挙動変化を効果的に抑制。さらに、エンジントルク制御をDBWによるスロットル制御で行なうことで、より高精度な制御を可能にしています。(RS (FF/CVT車)にメーカーオプション。RS (FF/5MT車)に標準装備。)

ディスチャージヘッドライト<HID> (ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)

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は、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を搭載。車外が暗くなると自動的に点灯、明るくなると消灯するオートライトコントロール機構もセットで設定。

(G、Lにメーカーオプション。RS (FF/CVT車)、RS (4WD)にパッケージオプション。RS (FF/5MT車)に標準装備。)

万一の際に人を守るためのパッシブセーフティ。

リアルワールドを見据え、進化するGコントロール技術。

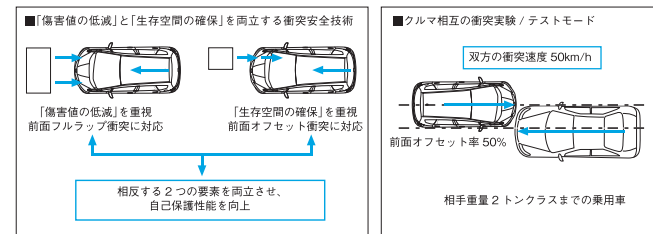
衝突時の衝撃(G)をコントロールして、人への傷害を軽減する、Honda独自のGコントロール技術。世界初の屋内型全方位衝突実験施設におけるCar to Car (クルマ相互)の衝突実験をはじめとするリアルワールドでの衝突安全研究を推進し、これをいちだんと向上。衝突時に乗員を守るための自己保護性能を進化させると同時に、相手車両への攻撃性低減にも配慮するというテーマに対応しています。



乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」の両立。

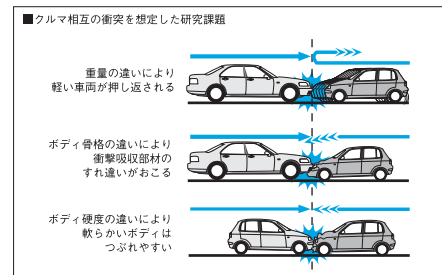
前面フルラップ衝突 55km/h、前面オフセット衝突 64km/h、側面衝突 55km/h、後面衝突 50km/hのバリア衝突テストなどを通じ、乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立しました。

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)を加え、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。



「自己保護性能のさらなる進化」と「相手車両への攻撃性低減」の両立。

リアルワールドでのクルマ相互の衝突時には、重量やボディ骨格・硬さの違いにより、一方のクルマが大きなダメージを受けてしまう場合があります。そこでさまざまな相手車両を想定したクルマ相互の衝突実験・研究を重ね、自己保護性能を進化させよう、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研究しています。

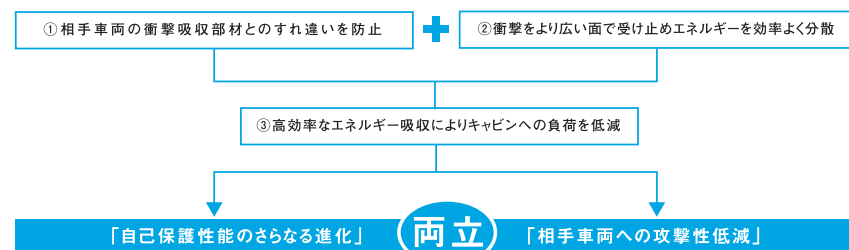


クルマとクルマのより安全な共存をめざす、革新のコンパティビリティ対応ボディ。

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を追求。その結果、エンジンルームでの高効率なエネルギー吸収と荷重の分散により、衝突実験の目標値をクリア。高水準な自己保護性能を確保するとともに、相手車両への攻撃性も低減したコンパティビリティ対応ボディを実現しています。



■テスト車両によるクルマ相互の衝突実験 (左 FIT)



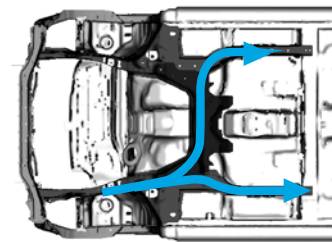
コンパティビリティ対応ボディ

エンジンルーム、フロントフロア周りには、荷重分散骨格を採用しました。メインフレームの外側に、ロアメンバーを新たに設定して、衝突時に相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止するとともに、衝撃をより広い面で受けとめることで、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するコンパティビリティ対応ボディをつくり上げました。さらに、メインフレームをテールドブランク溶接で結合した厚さの異なる2種類の鋼板で構成したうえで、断面形状を多角形とし、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。

新設計ダッシュボードロアクロスメンバー。

メインフレームから入力した衝突エネルギーを非衝突側のフロアフレームへも分散させるため、ダッシュボードロアクロスメンバーをブーメランのようなラウンド形状としました。これにより、衝撃を効率よく分散・吸収できる構造を実現しています。

■新設計ダッシュボードロアクロスメンバー説明図



側面衝突に対応する先進の安全装備。

サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応)

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、とく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設定。サイドウィンドウのほぼ全面をカバーする大型エアバッグを瞬時に展開させるために低温ガス(全圧縮ガスタイプ)インフレーターを採用しています。車両の左右と中央部の5カ所に設置したセンサーで側面衝突を検知し、最適なタイミングでエアバッグが作動するよう制御しています。

前席用i-サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)

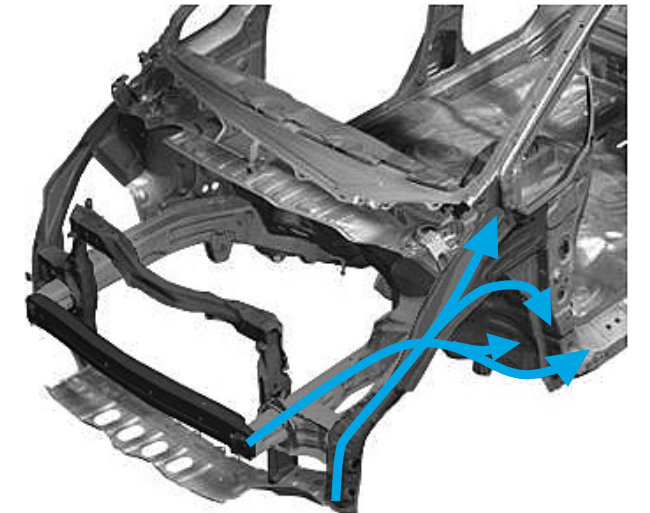
乗員姿勢検知センサーを助手席シートに内蔵。助手席乗員の体格や姿勢を検知して、エアバッグの展開を緻密に制御します。

●サイドカーテンエアバッグシステムと前席用i-サイドエアバッグシステムは、セットで全タイプにメーカーオプション。



■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SRSエアバッグシステム、前席用i-サイドエアバッグシステム、サイドカーテンエアバッグシステムともに展開した状態を合成したものです。

■コンパティビリティ対応ボディ



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取り組んでいます。

- 1 衝撃吸収ボンネット
エンジンなどとボンネットとの間に空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。
- 2 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。
- 3 衝撃吸収フロントフェンダー
フェンダー取り付け部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 4 衝撃吸収ワイパー
ワイパー取り付け部を脱着する構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 5 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。



【全車標準装備】

●EBD付ABS+ブレーキアシスト ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト ●運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム ●頸部衝撃緩和フロントシート ●リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(中央座席は2点式マニュアル) ●ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアンカー(リア左右席)

人に、街に、社会の明日に、 高水準の環境性能を。

排出ガスのクリーン化はもとより、環境負荷物質の使用量削減やリサイクルに配慮した設計など環境への対応をさらに推進しています。

全車、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。

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)をそれぞれ低減し、平成17年排出ガス規制に適合。さらにNMHCとNOxを基準値の1/4以下まで低減しています。

「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。

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グレードに標準装備し、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

Welfare (福祉車両)

移動する楽しさを、より多くの人へ。

助手席回転シート車においても、多くの人に利用されているFIT。

ベースシートの性能に加え、乗降性を高めた新設計のシートを採用。足もとスペースも拡大しています。

より快適な軽介護対応シートを。

ベース車シートのデザイン、乗り心地、ホールド性はそのままに、乗降性を高めた専用シートを新設計しました。乗降時の足もとスペースのゆとりを大きくするとともに、回転時の足もと最小スペースを65mm*も拡大。回転ユニットには、大型ベアリングを採用し、ひとときスムーズな回転を実現しています。またヒップポイントをできるだけ低くするために、薄型構造でシンプルな1軸回転としました。乗降性を考え、シート座面地上高を585mm*に設定。クッション先端の形状も見直し、乗降の際の移動を楽にしています。

*1 従来モデル比。 *2 FF車、4WD車は610mm。Honda測定値。

細部にわたって安全性の確保にも配慮。

回転時や乗降の際の安全性には十分に留意し、細部にわたって衣類の巻き込みなどに対する配慮をしています。

全タイプ平成22年度燃費基準に適合。

クラス*1トップレベルの24.0km/ℓ^{※2}の低燃費を達成したG(FF)^{※3}をはじめ、全タイプとも平成22年度燃費基準に適合しています。

※1 1.3ℓクラス ※2 10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)。※3 メーカーオプション非装着車。
※燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

「平成22年度燃費基準+20%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を20%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。
G(FF)、L(FF)、RS(FF/CVT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。
RS(FF/CVT車、メーカーオプションの16インチアルミホイール装着車)

「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。
G(4WD)、L(4WD)、RS(FF/5MT車)

「平成22年度燃費基準達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。
RS(4WD)

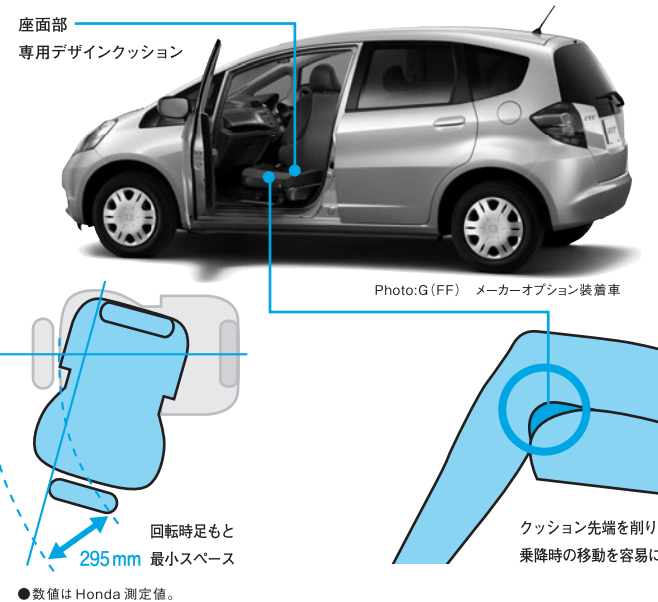
環境負荷低減も推進。

鉛や六価クロム、PVC(ポリ塩化ビニール)、カドミウムなど、環境負荷物質を可能な限り削減しています。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。

リサイクル可能率は90%以上*。

解体しやすい設計を進めるとともに、樹脂部品やゴム製品などへの識別記号の表示等により、リサイクル性を向上しています。

* 「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。



最新の機能をFITから。先進のナビゲーションシステム。

Honda HDDインターナビシステム(リアカメラ付)

(7インチワイドディスプレイ、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、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ付)+4スピーカー^{*}
(全タイプにメーカーオプション。)

7インチワイドディスプレイにHDDを採用した最新鋭のナビゲーションシステム。大容量HDD(40GB)の圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能を、タッチパネル画面で操作することができます。新たに地上デジタルTV放送<ワンセグ>に対応。番組名や電子番組表<EPG>も受信が可能。また、DVDビデオの再生、音楽CD約3,000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など、オーディオ&ビジュアル機能も充実しています。Bluetooth対応により、携帯電話との接続をワイヤレスで手軽に行えます。

* スピーカー数は標準の「フロント2スピーカー」との合計数になります。

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

インターナビ・プレミアムクラブは先進の情報サービス・ネットワークで、高精度な交通情報による目的地までのより早いルート案内をはじめ、快適なドライブと安全をサポートする新しいサービスをNew FITから開始します。

スマート地図更新サービス(新規道路データ配信/スマート全地図更新)

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 NEW

新規に開通する主要道路の差分データを配信。その中でも特に利用頻度が高く交通ネットワーク上重要となる道路は、世界初「リアルタイム地図更新技術」により開通と同時に配信します。

●配信期間は新車購入時およびスマート全地図更新から約1年間となります。

※道路開通とはほぼ同時に地図更新が完了するシステムとしては世界初。



■スマート全地図更新 NEW

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、約30分で新地図を利用可能。初回車検時のみ1回無償で更新いたします。●ご要望に応じて初回車検時以外でも全地図データを有償で更新いたします。

■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。
●ご利用の際は、Bluetooth対応携帯電話*が必要になります。※一部、インターナビ・プレミアムクラブのデータ通信ができない機種があります。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、お使いの携帯電話の利用可能区域内です。●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、クルマに付帯するものです。●豪雨地点予測と地震情報のサービスは利用規約の確認と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。■VICIS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。

専用デザインのAM/FMチューナー付
CDプレーヤー+4スピーカー*。

(RS/5MT車を除きメーカーオプション。)

高音質と操作性を追求しながら、先進のメディアにもしっかり対応しています。携帯音楽プレーヤーを接続できるAUX端子付きで、MP3とWMAにも対応しています。

* スピーカー数は標準装備の「フロント2スピーカー」との合計数になります。

Honda スマートキーシステム

(L、RSにメーカーオプション。)

キーを出さずにドアやテールゲートを施錠/解錠、キーを挿さずにエンジン始動が可能です。



安心ドライブサポート(インターナビ・ウェザー/地震発生時 安否確認システム)

■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に加え、防災情報として「豪雨地点予測情報」と「地震情報」の提供を開始しました。

◆豪雨地点予測情報(世界初*)

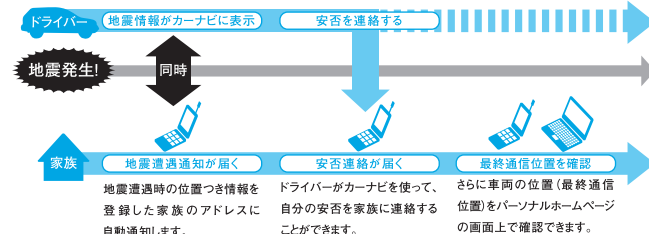
従来の天気情報に加え、インターナビVICISの通過予定時刻をもとに、およそ10分先の豪雨予測地点を警告し、安全運転をサポートします。※カーナビゲーション向けとして世界初。

◆地震情報

走行ルートおよび、その周辺30km四方に震度5弱以上の地震が発生した際にお知らせします。

地震発生時 安否確認システム(登録制) NEW

震度5弱以上の地震が発生したときに、クルマが地震情報提供対象エリアにいた場合、事前に登録したメールアドレス(家族など)に自動でクルマの位置を知らせるとともに、ドライバーが自分の安否を家族に知らせることができます。



セキュリティアラーム(国土交通省認可品)

(Gにパッケージオプション。L、RSに標準装備。)

不正手段でのクルマの解錠を監視します。監視中はメーターのインジケータが点滅。不正が検知された場合、ホーンとハザードで周囲に異常を警告します。

イモビライザー(国土交通省認可品)

(全タイプに標準装備。)

キーとエンジン制御ユニットの間で電子認証を行うことで、複製したキーなどでのエンジンの始動を防止します。

キーオフオペレーション

(全タイプに標準装備。)

イグニッションを切った後でも運転席パワーウィンドウを操作できます。エンジンを切ってから最長10分間、運転席の窓の昇降が可能です。

世界中、たくさんの人びとの期待を超えて、FIT はスモールカーを革新しつづけます。

FITは、2001年6月に日本で販売を開始して以来、すぐれたパッケージングや低燃費、先進のスタイルで幅広いお客様よりご好評をいただいています。

2002年の日本国内の登録乗用車年間販売ランキングにおいて1位となったのをはじめ、ロングセラーを記録。

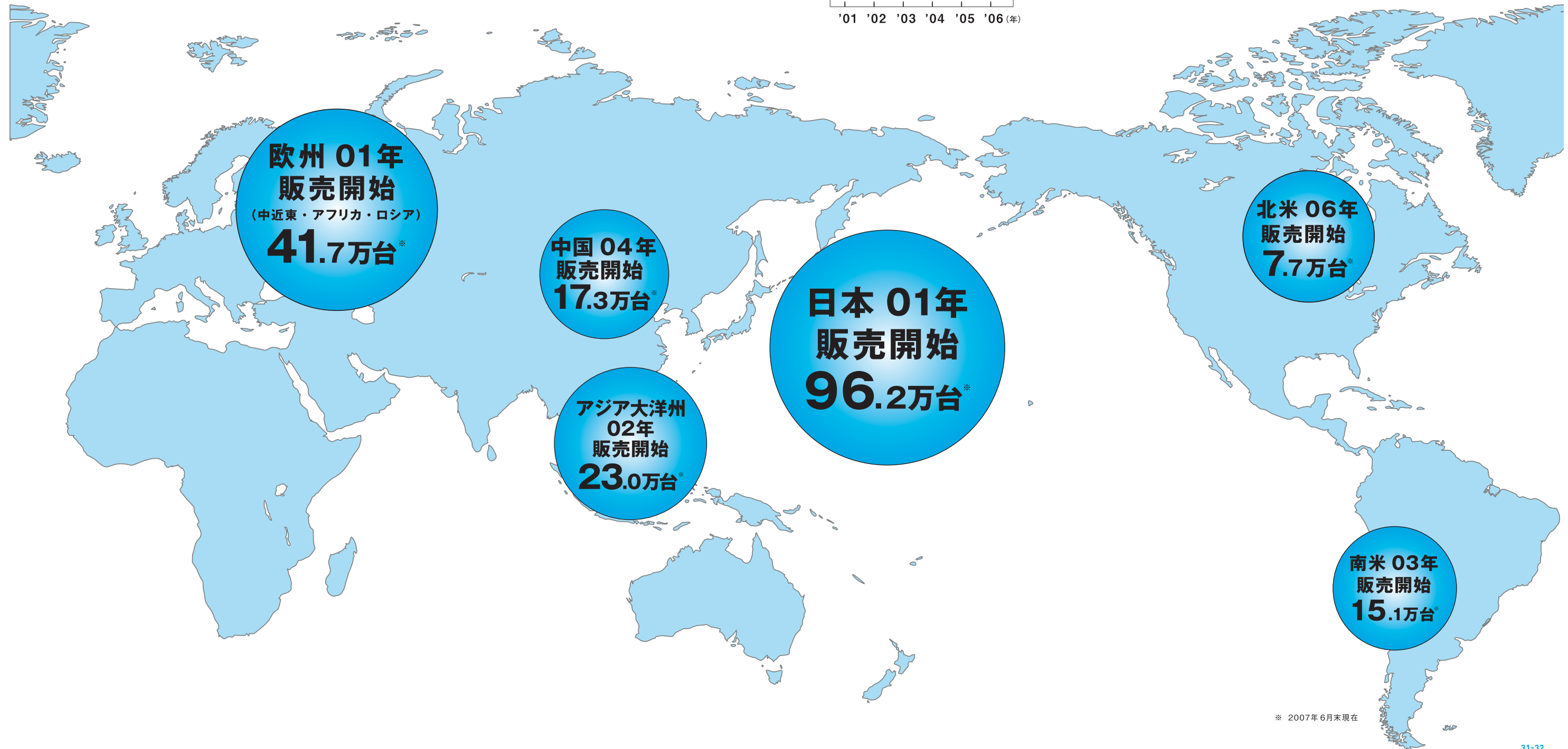
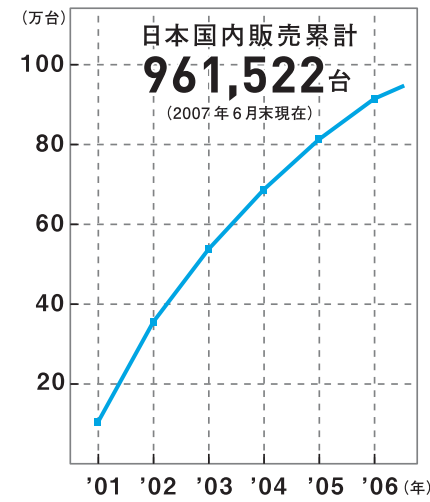
また海外でも、2001年12月より欧州において「JAZZ」の名で販売開始したのを皮切りに、

アジア大洋州、南米、中国、北米へと展開してきました。

現在では5カ国、6拠点で生産し、世界115カ国で年間40万台を販売。

2007年6月末現在で世界販売累計200万台を達成しました。この高い評価を受け継ぎ、さらなる次元へ。

これからのスモールカーをリードするべく、New FIT は世界を舞台に走りはじめます。



※ 2007年6月末現在

Equipment

■主要装備

| タイプ | RS | | | | L | | G | | 全タイプ標準装備 |
|----------------|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|--|
| | FF | 4WD | FF | 4WD | FF | 4WD | FF | 4WD | |
| 安全装備 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ●LEDハイマウント・ストップランプ ●顔部衝撃緩和フロントシート ●リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構) シートベルト(中央座席は2点式マニュアル) ●フロントエアスタブルシートベルト シヨルターアンカー ●運転席シートベルト締め忘れ警告ブザー& 警告灯(シートベルトリマインダー付) ●ドアビーム ●室内燃焼材 ●チャイルドブルーフ |
| 快適装備 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ●パワードアロック ●電液式キーレスエントリーシステム (アンサーバック/ウエルカムランプ機能付、 キーレスエントリー(キー) ●オーディオレス(フロント2スピーカー) ●電動パワーステアリング ●運転席ドラック運動フューエルリッド・ ロックシステム ●デザイフューエルキャップ ●リアヒーターダクト ●イグニションキー抜き忘れ警告ブザー ●ライト消し忘れ警告ブザー ●パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー |
| インテリア | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ●リアシートリクライニング機構 ●リアヘッドレスト(左右席) ●フロントマップランプ ●ルーフランプ ●6:4分割可倒式リアシート ●タコメーター ●燃料残量警告灯 ●アッパーグローブボックス(ベンホルダー付) ●ロアグローブボックス(カードホルダー付) ●チケットホルダー(運転席側サンバイザー) ●パニティミラー付サンバイザー(運転席側) ●インパネトレイ(助手席側) ●フロントコンソールボックス(セパレートポケット付) ●センターコンソールポケット ●ドライバースポケット ●ドリンクホルダー(運転席/助手席) ●ドリンクホルダー(センターコンソール後部) ●ドアポケット(運転席/助手席) ●ドリンクホルダー(全ドア) ●シートバックポケット(助手席) ●シートアンダーボックス(リア左席) ●ラゲッジルーフアンダーボックス |
| エクステリア | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ●マイクアンテナ ●カラードアウトドアハンドル ●カラードバンパー ●テールゲートアウトドアハンドル ●フロントウインドウウォッシャー (2ノズル・スプレータイプ) ●ウォッシャー付間欠リアワイパー (リバーズ運動) |
| 足まわり/走行関連メカニズム | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ●フロントベンチレーテッドディスクブレーキ ●フロントスタビライザー ●DBW(ドライブ・パイク・ワイヤ) ●応急バンク修理キット(スペアタイヤレス) |

- ※1 前席用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステムを装着した場合、「グラブレード(全ドア)」「コートフック」が装備されます。
- ※2 [VSA]を装着した場合、「リアディスクブレーキ」になります。
- ※3 [Hondaスマートキーシステム]を装着した場合、「電液式キー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。
- ※4 [スカイルーフ]と「電動サンシェード」はセットでメーカーオプションになります。
- ※5 [スカイルーフ]を装着した場合、「グラブレード(全ドア)」「コートフック」が装備されます。
- ※6 [スカイルーフ]を装着した場合、「15インチスチールホイール+スチールラジアルタイヤ(175/65R15 84S)」になり、「リアスタビライザー」が装備されます。
- ※7 スピーカー数は標準装備の「フロント2スピーカー」との合計数となります。
- ※8 [フレキシブルラゲッジボード]を装着した場合、「ラゲッジルーフ」が装備されます。
- ※9 [フレキシブルラゲッジボード]を装着した場合、「ラゲッジルーフサイドポケット」、「コンピニフック」は装備されません。
- ※10 [16インチアルミホイール]を装着した場合、「リアディスクブレーキ」になります。
- ※11 [15インチアルミホイール]を装着した場合、「リアスタビライザー」が装備されます。

■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。詳しくは販売会社にお問い合わせください。

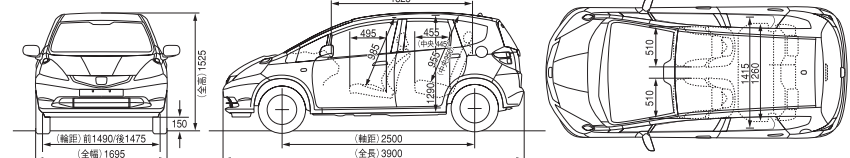
■メーカーオプションは、メーカーの工場では装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。
■仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。
■このカタログの写しは印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。
■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なります。
■詳しくは販売会社にお問い合わせください。

Specifications

■主要諸元

| タイプ | RS | | | L | | G | |
|-------------|---------------------------------------|--------------------------------|---|----------------------------------|---|---------------|--|
| | FF | 4WD | FF | 4WD | FF | 4WD | |
| 駆動方式 | 1.5 SOHC i-VTEC | | | 1.3 SOHC i-VTEC | | | |
| 車名・型式 | ホンダ・DBA-GE8 | ホンダ・DBA-GE9 | ホンダ・DBA-GE6 | ホンダ・DBA-GE7 | ホンダ・DBA-GE6 | ホンダ・DBA-GE7 | |
| トランスミッション | 5速マニュアル | 無段変速オートマチック(7スピードモード付) +パドルシフト | 無段変速オートマチック | 電子制御5速オートマチック | 無段変速オートマチック | 電子制御5速オートマチック | |
| 寸法・重量・乗車定員 | 全長(m) 全幅(m) 全高(m) ホイールベース(m) | | 1.525 1.550 1.525 2.500 | | 1.695 1.695 1.525 1.490 | | |
| エンジン | 最低地上高(m) | | 0.150 | | 0.145 | | |
| | 車両重量(kg) | | 1,050 | | 1,030 | | |
| | 最大車両重量(kg) ^{※1} | | 1,080 | | 1,170 | | |
| | 乗車定員(名) | | 5 | | 5 | | |
| 性能 | 最高出力(kW[PS]/rpm)* | | 88[120]/6,600 | | 73[100]/6,000 | | |
| | 最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)* | | 145[14.8]/4,800 | | 127[13.0]/4,800 | | |
| | 燃料消費率(km/ℓ) 10・15モード走行(国土交通省審査値) | | 17.2 | | 21.5* | | |
| | 主要燃費向上対策 | | 自動無段変速機(CVT) 可変バルブタイミング 電動パワーステアリング | | ● ● ● | | |
| 動力伝達・走行装置 | 最小回転半径(m) | | 4.9 | | 4.7 | | |
| | 変速比 | | CVT 前進 後退 | | 2.419~0.421 (マニュアルモード付) 2.477~1.480 | | |
| | 減速比 | | 4.294 | | 4.908 | | |
| | ステアリング装置形式 | | ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様) | | ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様) | | |
| タイヤ(前・後) | | 185/55R16 83V | | 175/65R15 84S (185/55R16 83V) | | | |
| 主ブレーキの種類・形式 | | 前 後 | | 油圧式ディスク 油圧式リーディング・ トレーリング | | | |
| サスペンション方式 | | 前 後 | | マクファーソン式 車輪式 | | | |
| スタビライザー形式 | | 前 後 | | トーション・バー式 トーション・バー式 | | | |

■三面図 G(FF) 単位:mm (メーカーオプション非装着車)



()内はメーカーオプションの16インチアルミホイール装着車。()内はメーカーオプションの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装着車。およびスカイルーフ装着車。 ※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。各組み合わせ装着の車両重量は販売会社にお問い合わせください。 ※2メーカーオプションのスカイルーフ装着車の場合は、2.265となります。 ※3メーカーオプションのスカイルーフ装着車または15インチアルミホイール装着車は175/65R15 84Sとなります。 ※4メーカーオプションのスカイルーフ装着車または15インチアルミホイール装着車は175/65R15 84Sとなります。 ※5メーカーオプションの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装着車または16インチアルミホイール装着車の場合は、油圧式ディスクとなります。 ※6メーカーオプションのスカイルーフ装着車または15インチアルミホイール装着車にはスタビライザー(後トーション・バー式)が装着されます。 ※7メーカーオプションのスカイルーフ装着車にはスタビライザー(後トーション・バー式)が装備されます。 ※8 *はネット値です。 [ネット]とはエンジンを車内に搭載した状態とは異なる条件で測定したものです。 ※9 所単位として、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。 ※10 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車速、運転、整備など)の状況が異なると必ずしもそれに伴って燃料消費率が異なります。 *の単位はグリーン税別(低燃費・低公害車の普及促進法(旧)の対象となります。ご購入時、自動車取得税の軽減措置が受けられます(平成20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20年3月31日までの新車登録車対象)。 ※11 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。 ■FIT、アレック、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、ULTR SEAT(ウルトラシート)、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-GE6 | | DBA-GE7 | | DBA-GE8 | | DBA-GE9 | |
|-----------|---|---------------------|--|---|---------------------------|--|-------|---------|-------|
| | | L13A | L13A | | L15A | | L13A | | |
| 環境性能情報 | エンジン | 1.339 | | 1.496 | | 1.496 | | 1.496 | |
| | 駆動装置 | FF | 4WD | 4WD | FF | 4WD | 4WD | 4WD | 4WD |
| | 燃費 | 24.0 | 21.5 | 17.0 | 17.2 | 19.6 | 18.8 | 16.2 | 16.2 |
| | CO ₂ 排出量(g/km)(10・15モード燃費からの換算値) | 96.7 | 108.0 | 136.6 | 135.0 | 118.5 | 123.5 | 143.2 | 143.2 |
| 排出ガス | 適合規制・認定レベル | | 10・15+JC08モード 規制値・認定値等 (単位:g/km) | | CO MHCH NOx | 平成17年排出ガス基準75%低減 | | | |
| 適合騒音規制レベル | 平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A) | | 代替フロン134a:420g | | 平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A) | | | | |
| 車室内VOC | 自工会目標達成(厚生労働省室内濃度計針値以下) | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) ^{※2} | | 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) | | | | |
| 環境負荷物質削減 | 鉛 | | 自工会目標達成(1996年使用量*1の1/10) | | 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) | | | | |
| 環境への取り組み | リサイクル | 樹脂、ゴム部品への材料表示 | | 内外装部品の多く、アンダーコート、インナーウェーグストリップ、ウインドウモール、エアフローチューブ、エンジンハーネス、オープンリットル、カウルトリップ、グローブボックス、センターコンソール、ドアインナーパネル、ドアインナーフェース、ピラワーニッシュ、マスタートーター、ラゲッジネット、ルーフモーター | | 再生材を使用している部品 リサイクル可能率 ポリ塩化ビニル廃止部品 グリーン購入法適合状況 | | | |
| | リサイクル | リサイクルし易い材料*3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 | | | |
| | リサイクル | ポリ塩化ビニル廃止部品 | | グリーン購入法適合状況 | | 外装モールなどによりASR*5中塩素濃度1%以下レベル | | | |
| | リサイクル | グリーン購入法適合状況 | | グリーン購入法適合状況 | | グリーン購入法適合状況 | | | |

*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。*5 Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2007年10月現在のものです。