

FIT

| PRESS INFORMATION |



コンパクトカーを、革新し続ける。

いろいろな人の、あらゆる生活シーンにフィットする。

このような想いをその名に込めて、FITが誕生したのは2001年のことでした。

それから16年。FITは3回のモデルチェンジで進化を遂げながら、今では、世界中で愛されるグローバルカーに成長しました。

*

FITの開発がスタートした当時、環境への配慮などから経済的なコンパクトカーが注目を浴びはじめていました。

そこで開発陣は「コンパクトカーの新しいベンチマークになる」という高い志をもって開発に取り組みました。

めざしたのは、より多くの人々のパーソナルライフを最大限に広げてくれるクルマ。

そのために従来は、そのサイズゆえに諦めていたことを諦めることなく、

デザイン、スペース、使い勝手、走行性能、安全性能、環境性能、

すべての要件を今までにないレベルで達成することにチャレンジしました。

*

理想の実現へ向けて大きな柱となったのが、

M・M(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)思想の徹底追求から生まれた、革新的な広さのパッケージです。

それを可能にしたのが、Honda独創のセンタータンクレイアウトでした。

この技術は、限られた空間にゆとりを生むだけでなく、

後席のチップアップ&ダイブダウン機構などを可能にし、

広い室内空間とともにFITの代名詞ともいえる多彩なシートアレンジを生みました。

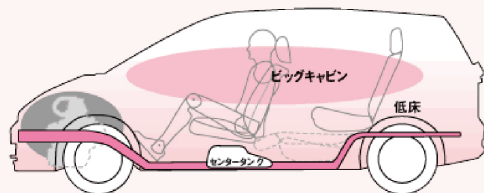
*

FITの誕生。それはまさにコンパクトカーの革新であり、

コンパクトカーの新しい時代の幕開けでした。

そして今、より人にフィットするために、新しい一歩を踏み出します。

FITを生んだ、Honda独創のセンタータンクレイアウト



FIT 1 (2001年)



FIT 2 (2007年)



FIT 3 (2013年)

人に、よりフィットする。

コンパクトカーとして、あらゆる面で革新性をもってFITが誕生してから、16年の歳月が流れました。当然のことながら、自動車業界を取り巻く環境はもちろん、国内のコンパクトカー市場にも変化の波が押し寄せてきています。しかしコンパクトカーが国内自動車市場の中心であることには変わりはありません。そのいっぽうで、コンパクトカーを求める消費者は、FITの誕生当時とは比べものにならないほど、多様化しているといえます。その要因のひとつが、ミニバンを卒業した子離れ層やセダンユーザーだったシニア世代を中心としたダウンサイザーの台頭です。このような状況をふまえると、FITは「いろいろな人の、あらゆる生活シーン」にフィットするだけでなく、「いろいろな人の、様々な嗜好や想い」に応えていかなければならない。そう強く感じ、今回の開発をスタートしました。

*

めざしたのは、居住性や使い勝手のよさという高い機能性はそのままに、「所有する人の誇りを満たし、乗るたびにワクワクできる」、そんな人の感性に訴えかける性能をもったクルマ。そのために、クオリティーと個性の強化をテーマに、デザインをはじめカラーコーディネート、操縦安定性、快適な乗り心地、そして、燃費性能、安全性能、静粛性をさらに磨き上げました。

*

結果、基本性能の向上とともに、タイプごとの個性を際立たせたラインアップを完成。いろいろな人の嗜好や想いに応え、感性を刺激する、新しいFITが今、走り出します。



先進感とスポーティーさを追求し、個性を磨き上げたエクステリアデザイン。

コンパクトカーであっても、乗る人すべてが誇りを持てること。
そして、10年先でも色褪せることのない輝きがあること。
今回のモデルチェンジでは、その想いをさらに加速させ、
ベースデザインの個性化を図りながら、
より多くの人にフィットするデザインを追求しました。

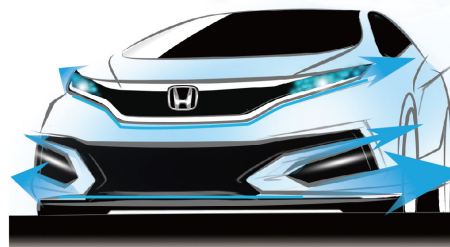
低重心かつ安定したフォルムで、存在感のある佇まい。

「Low center of gravity Wide stance」をコンセプトに、エクステリアデザインを刷新。
フロントデザインは、フロントグリルから連続して
ヘッドライトへとつながるデザインとして洗練された印象に。
リアビューは、ライン状のテールライトを採用することで個性を演出。
さらにフロント・リアともに、特徴的なウイング形状のバンパーとすることで、
低重心で安定したスポーティーなデザインとしています。



Photo: HYBRID・F (FF) ボディカラーはスカイライドブルー・メタリック

Low
center of gravity



Wide
stance

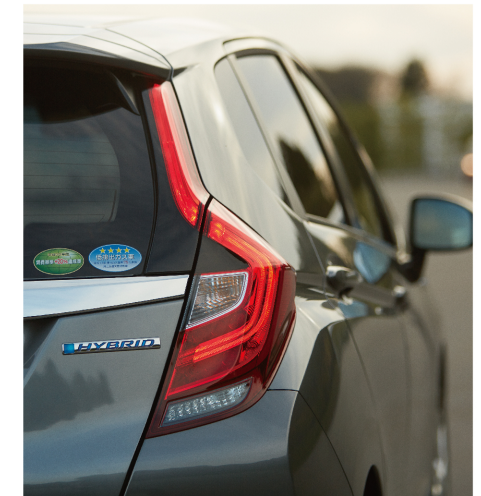


個性を際立たせる、ふたつのライト。

ヘッドライトは、インラインタイプのLEDとラインLEDの
ポジションランプの組み合わせで、シャープで先進的な印象を演出。
LEDフォグライトとセットで、フロントマスクの個性を際立たせています。
またテールライトはラインLEDで存在感ある輝きを演出しました。



LEDヘッドライト(インラインタイプ)+LEDフォグライト
※タイプ別設定



LEDリアコンビネーションランプ(導光チューブタイプ)
(ストップランプ&テールランプ)
※タイプ別設定

Exterior 2

先進感とスポーティーさを、さらに磨き上げた上級モデル。

上級モデルとなるHYBRID・S Honda SENSINGとRS・Honda SENSINGには、より個性を際立たせるデザインを施しました。

スポーティバンパーをフロントとリアに採用し、HYBRID・S Honda SENSINGは光沢のあるブラックに、シルバーラインで先進感を。

RS・Honda SENSINGは光沢のあるブラックに、オレンジラインでスポーティーさを強調しました。さらに、ブラックドアミラーやサイドシルガーニッシュ、

大型テールゲートスポイラー、新色の16インチアルミホイールなどを採用し、全身を磨き上げました。



Photo: HYBRID・S Honda SENSING (FF) ボディカラーはスカイライトブルー・メタリック



Photo: RS・Honda SENSING (FF/6MT) ボディカラーはサンセットオレンジⅡ リアライセンスガーニッシュ(ダーククロームメッキ)

個性際立つ新色を加えて、全12色をラインアップ。

今回新たな色として、

ルージュアメジスト・メタリック、
スカイライドブルー・メタリック、
プレミアムアガットブラウン・パールを開発。

さらにFIT初となる3色を加え、

多様な個性に応える

ボディカラーラインアップとしました。

新開発色			新採用色		
01.  ルージュアメジスト・メタリック*1	02.  スカイライドブルー・メタリック*1	03.  プレミアムアガットブラウン・パール*1	04.  ルナシルバー・メタリック	05.  シャイニンググレー・メタリック	06.  プレミアムイエロー・パールⅡ
07.  ブリリアントスポーティブルー・メタリック	08.  クリスタルブラック・パール	09.  プレミアムクリスタルレッド・メタリック	10.  プレミアムホワイト・パールⅡ	11.  ミッドナイトブルービーム・メタリック	12.  サンセットオレンジⅡ*2

*1. 「RS・Honda SENSING」を除く *2. 「HYBRID・S Honda SENSING」「13G・S Honda SENSING」「RS・Honda SENSING」のみ

色と質感にこだわりぬき、 多様な嗜好性に応えるインテリアデザイン。

物理的なゆとりがあれば、心地よい空間になるとはいえません。
FITでは、目にふれる、手でふれる、インテリアの細部に至るまで、
色や素材に徹底的にこだわりデザインすることで、
様々な人にフィットする、心地よい空間に仕立てました。

「伝える」という機能を、人にフィットさせる。

ひと目見た瞬間に、得たい情報を読み取れること。そのようなディスプレイを追求して、ドライバーの目にふれることが多いスピードメーターの色を白基調に変更。スピードメーター両サイドのディスプレイに表示される様々な情報が、より迅速に伝わるようにしました。



ガソリン車 (Honda SENSING 装備車) 用

ハイブリッド車用

統一感で、すっきり感を演出。

ハイブリッド専用セレクトレバーのグリップ部の色をインテリアカラーに合わせて、落ち着いたあるダークトーンに変更。色に統一感をもたせることで、すっきりとした空間としています。



ハイブリッド専用セレクトレバー(シルバー)

ハイブリッド専用セレクトレバー(クロームメッキ*)
※写真はHYBRID・S Honda SENSING

スマートな操作感で、人にフィットする。

Honda インターナビには静電式タッチパネルを採用。タップ、フリックなど、スマートフォン感覚の軽いタッチで、直感的な操作で、運転中でもスマートに情報を引き出すことができます。



Honda インターナビ

タイプ別メーカーオプション



Photo : HYBRID・F (FF) インテリアカラーはニュアンスブラック メーカーオプション装着車

タイプごとの個性を映した、多様なインテリアカラー。

ベースタイプは黒を基調に洗練されたイメージを追求。HYBRID・L Honda SENSINGと15XL・Honda SENSINGは質感の高い素材を採用したブラックコンビシート&専用インテリアとしながら、メーカーオプションで、素材と色にさらにこだわったプレミアムブラウン・インテリアをご用意。HYBRID・S Honda SENSINGとRS・Honda SENSINGは、エクステリアのアクセントカラーとコーディネートしたスポーティーなインテリア&シートデザインとし、個性を際立たせています。

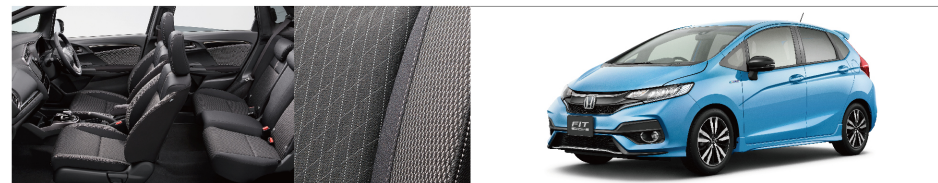


13G-F/13G-L Honda SENSING/
13G-S Honda SENSING

HYBRID/HYBRID-F

HYBRID-L Honda SENSING/
15XL-Honda SENSING

プレミアムブラウン・インテリア



HYBRIS・S Honda SENSING スポーティシート&スポーティインテリア(ブラック×グレーライン)



RS-Honda SENSING スポーティシート&スポーティインテリア(ブラック×オレンジライン)

優れた燃費性能と運転する楽しさを両立した、多彩なバリエーション。

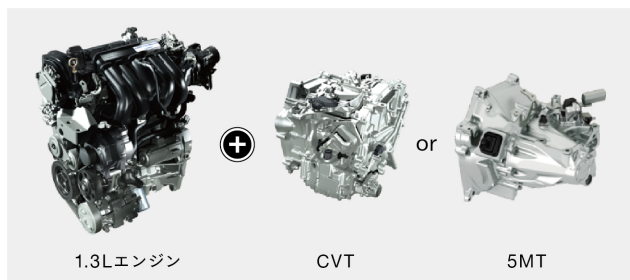
Hondaの「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を惜しみなく投入した、FITのパワートレイン。
 1.3Lガソリン車モデルには、燃費と走りを高次元で両立したハイバランスパワートレインを。
 1.5Lガソリン車モデルには、力強い加速と上質なフィールを実現したパワートレインを。
 そしてハイブリッド車モデルには、力強い加速Gと全域でレスポンスなパワートレインを用意。
 今回のモデルチェンジでは、それぞれの特性を活かしながら、きめ細かなチューニングを施し、FITならではの優れた燃費性能と運転する楽しさを、さらに進化させました。



1.3Lガソリン車モデル

1.3L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

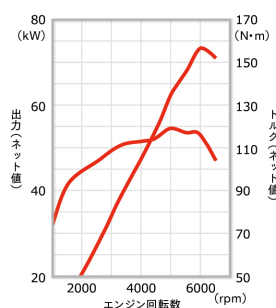
⊕
CVT/5MT



□最高出力
73kW[100PS]/6,000rpm

□最大トルク
119N・m[12.1kgf・m]/5,000rpm

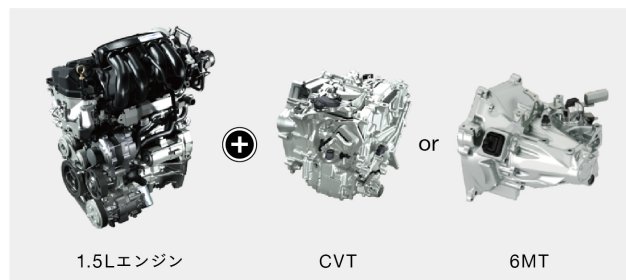
□JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)
24.6km/L
13G・F(FF/CVT)



1.5Lガソリン車モデル

1.5L 直噴 DOHC i-VTECエンジン

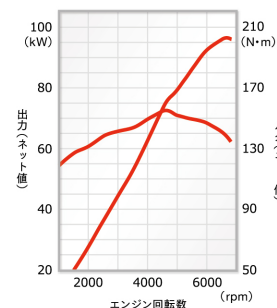
⊕
CVT/6MT



□最高出力
97kW[132PS]/6,600rpm

□最大トルク
155N・m[15.8kgf・m]/4,600rpm

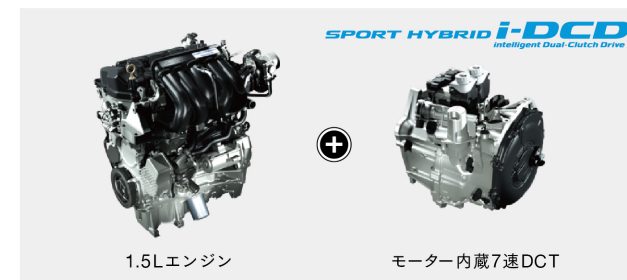
□JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)
22.2km/L
15XL・Honda SENSING(FF)



ハイブリッド車モデル

1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

⊕
高出力モーター内蔵7速DCT



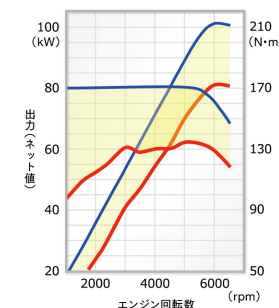
□エンジン最高出力
81kW[110PS]/6,000rpm

□エンジン最大トルク
134N・m[13.7kgf・m]/5,000rpm

□システム最高出力
101kW[137PS]

□システム最大トルク
170N・m[17.3kgf・m]

□JC08モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)
37.2km/L
HYBRID(FF)



■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、エアコン使用時等)に応じて燃料消費率は異なります。

パワートレインのポテンシャルを最大限引き出す、創意工夫。

優れた燃費性能を備えた3つのパワートレイン。それぞれのポテンシャルをさらに引き出すために、様々な創意工夫を凝らしました。

すべてのパワートレインで、軽量化をはじめ燃焼技術の見直し、フリクション低減のための技術を投入。

またハイブリッド車モデルではクラストップレベルの燃費性能を追求し、燃焼技術を徹底的に見直し、新たなチューニングを施しました。

ハイブリッド専用技術

■ 燃焼改善=インテークポートの高流動化

タンブル流を最適にすることで、ノッキングを抑制するとともに燃焼安定性を向上しました。



■ ノッキング抑制=ナトリウム封入中空エキゾーストバルブ

エキゾーストバルブの冷却を強化し、ノッキングを抑制し、燃焼の向上を図りました。

■ 熱損失低減=燃焼室のコンパクト化

燃焼室の低S/V比化により熱損失を低減し、燃焼の向上を図りました。



※ S/V比 (Surface Volume ratio)=燃焼室の表面積と容積の比。S/V比が大きいかほど燃焼効率が悪くなる。

全モデル共通技術

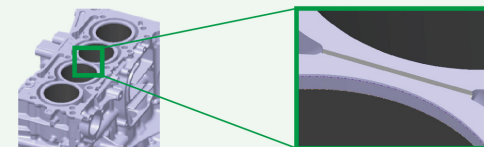
■ 軽量化=カムシャフト中空径の拡大

吸気・排気のカムシャフト中空径をΦ16→Φ17に拡大し、軽量化を図りました。

全モデル共通技術

■ ノッキング抑制=スリット入りブロック軸間

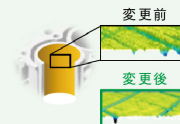
ブロック軸間にスリットを入れることで、軸間温度の冷却性能を強化。ノッキングを抑制し、燃焼の向上を図りました。



全モデル共通技術

■ フリクション低減

・ピストン摺動部
スリーブ表面性状の更なる平滑面を増加

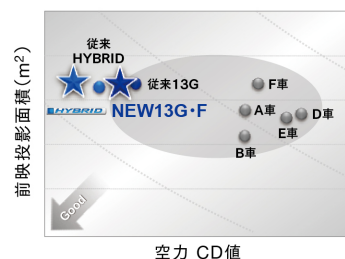


・チェーン摺動部
テンション アーム/ガード
チェーン摺動部の材料特性を改善し摩擦係数低減



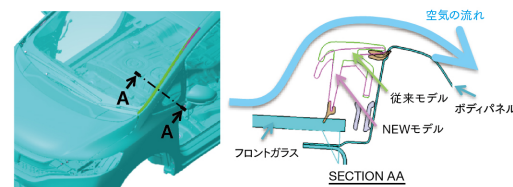
更なる燃費性能向上のために、空力性能を細かくチューニング。

さらなる低燃費を追求し、パワートレインの改善のみならず、空力性能の向上にもチャレンジ。細かい部分に配慮しながらできる創意工夫の限りを尽くして、CD値を現行モデル比1.5%向上。クラストップレベルの燃費性能実現に寄与しています。



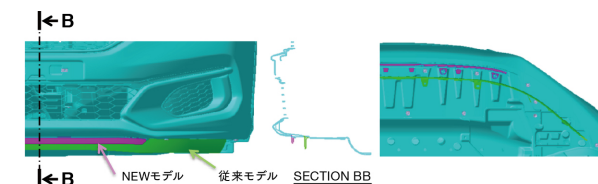
◎ フロントピラー形状の変更

空気の流れがよりスムーズになるように形状を変更しています。



◎ フロントバンパースポイラーの形状変更

形状を最適化することで、整流効果の向上とスポイラーの小型化を達成。



ハンドリング、乗り心地、静粛性に、より高いクオリティを。

優れたハンドリング性能と
快適な乗り心地を高次元で両立。

ドライバーのみならず、すべての乗員にドライブを楽しんでいただけるように、ハンドリングと乗り心地の質感向上も徹底追求しました。ボディの適材適所に補強材を追加し、ボディ剛性を向上。その上で、ステアリングとサスペンションに新たなチューニングを施し、優れたハンドリング性能と、様々なシーンで快適に移動できる乗り心地を両立。またブレーキフィールにもこだわり、ハイブリッド車にはブレーキペダルにリンク機構を採用しました。

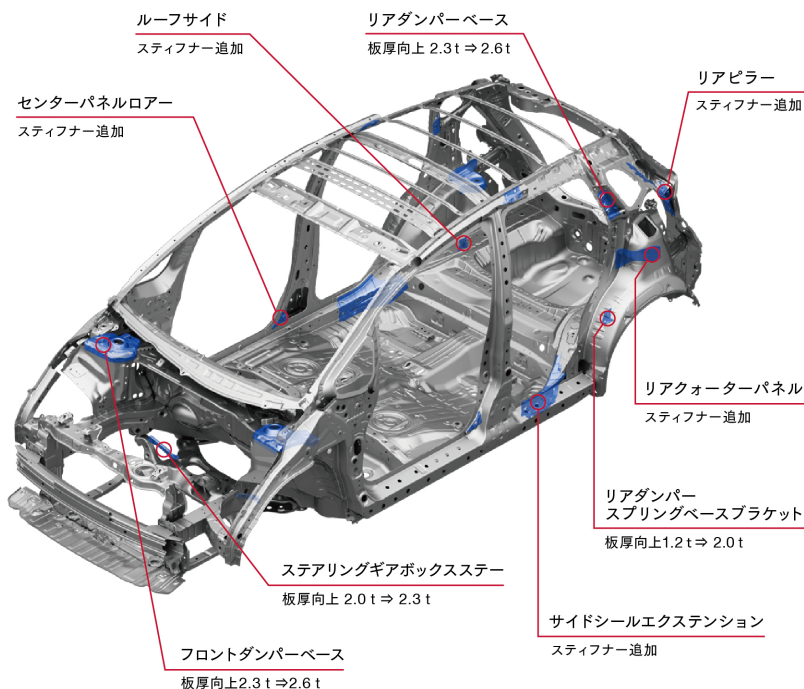
■ハンドリング性能比較イメージ図



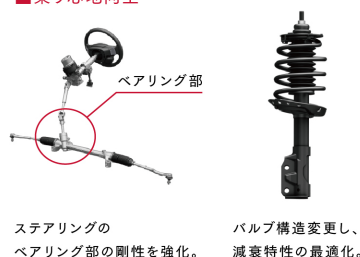
■乗り心地比較イメージ図



■ボディ剛性強化

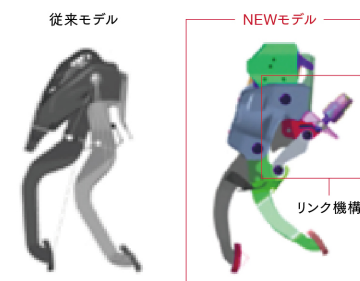


■乗り心地向上



■ブレーキフィール向上

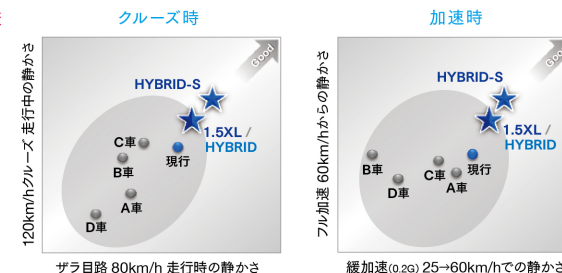
ブレーキペダルにリンク機構を採用。ブレーキを踏み込む足の軌跡とブレーキペダルの軌跡の感覚的なズレと、踏み込みに対する急激な制動力の立ち上がり抑制します。



より上質な移動時間をお届けするために、
静粛性を向上。

ベースモデルの静粛性を向上させながら、HYBRID・S Honda SENSINGではより上質な移動時間をお届けするために、さらなる静粛性を追求。ボディ各部位のシンサレート厚を厚くしたり遮音ガラスを採用するなど随所に創意工夫を凝らしました。

■静粛性比較イメージ図



■静粛性向上



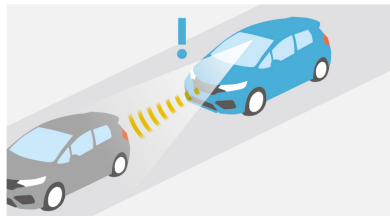
Safety for Everyone. —「事故に遭わない社会」の実現をめざして。

先進の安全運転支援システム。Honda SENSING。

ミリ波レーダーと単眼カメラで、クルマの前方の状況を認識。

ブレーキやステアリングの制御技術と協調し、安心・快適な運転や事故回避を支援する先進のシステムです。

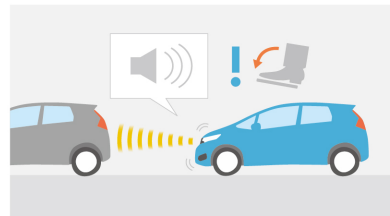
1. ぶつからないために 衝突軽減ブレーキ (CMBS)



遠方までの距離測定に強いミリ波レーダーと形状認識に強い単眼カメラにより、車両や歩行者を検知し、衝突の危険がある場合にマルチインフォメーション・ディスプレイの表示やブザーで警告。緊急時には、自動で強いブレーキをかけて衝突回避・被害軽減を図ります。

CMBS: Collision Mitigation Brake System

2. 飛び出さないために 誤発進抑制機能



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際、急発進を防止します。

3. 歩行者に配慮 歩行者事故低減ステアリング



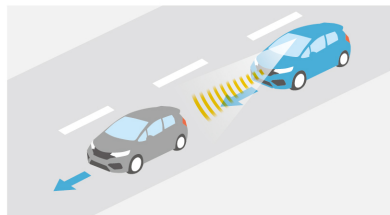
約10km/h～約40km/hで走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音と表示で警告。ステアリングも制御して回避操作を支援します。

4. はみ出さないために 路外逸脱抑制機能



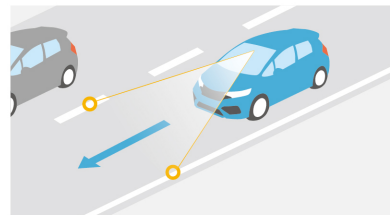
車線を外れそうな際、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動で警告し、さらにクルマを車線内へ戻すようにステアリングを制御。また逸脱量が大きいと予測される際はブレーキも併用して、逸脱しないように支援します。

5. 適切な車間距離を保つために アダプティブ・クルーズ・コントロール (ACC)



アクセルペダルを踏まずに設定した車速を保つクルーズコントロールに、前走車を検知する機能を追加。高速道路などで車速と車間を適切に制御することを支援します。

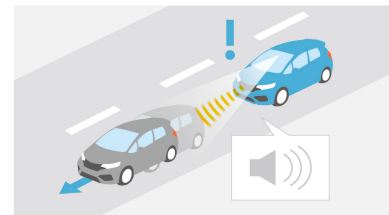
6. ふらつかないために 車線維持支援システム (LKAS)



高速道路など、中・高速走行時、単眼カメラで車線を捉え、車線の中央に沿って走れるようステアリング操作をアシスト。車線を外れそう際には、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動で注意を喚起します。

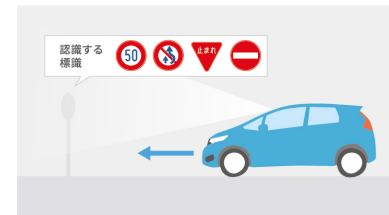
LKAS: Lane Keep Assist System

7. 発進をお知らせ 先行車発進お知らせ機能



前のクルマが発進したことを、ブザーとマルチインフォメーション・ディスプレイの表示でお知らせします。

8. 見逃さないために 標識認識機能



走行中に道路標識を認識してマルチインフォメーション・ディスプレイに表示し、安全運転を支援します。

■各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況によっては、作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■衝突軽減ブレーキ (CMBS) は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある前走車両や歩行者、または対向車両(二輪車や自転車等を除く)に対して衝突する可能性があるシステムが判断した場合に作動し、自動的に停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を図ります。対向車両(二輪車や自転車等を除く)に対しては、自車が約80km/h以下で走行中の場合に作動します。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行しているとき、自車のほぼ真正面の近距離に車両などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な発進を防止するとともに、音と表示で接近を知らせます。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h～約40km/hで走行中に、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測した場合に、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断した場合、ウインカーを作動させている場合は作動しません。■路外逸脱抑制機能は約60km/h～約100km/hで走行中に、路外への逸脱またはシステムが路外への逸脱を予測したとき、作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断した場合、ウインカーを作動させている場合は作動しません。■ACCは、約30km/h～約100km/hで作動します。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路などを運転するときに使用してください。■LKAS(車線維持支援システム)は、約65km/h～約100km/hで作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているときシステムが判断した場合、ウインカーを作動させている場合は作動しません。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■標識認識機能は最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で作動します。自車の単眼カメラから見て、車両等の陰になった道路標識は認識することができません。