

FIT

PRESS INFORMATION 2020.2.13



役立つ喜びを胸に、新しい価値を創造する。

わたしたちHondaは、自転車用の補助エンジンからスタートしました。
戦後の劣悪な交通環境の中で
人々の足となり運搬道具となる自転車にエンジンをつければ、
みんながどれほど楽になるか、喜ぶだろうか。
そうした思いから、創業者・本田宗一郎が発案したと伝えられています。

あれから70有余年、社会も環境もテクノロジーも大きく変わりました。
しかしわたしたちの思いは、補助エンジンを売り出した当時となにひとつ変わりません。
優れた技術と商品で、誰かを喜ばせたい、世の中の役に立ちたい—。
Hondaの原点であり不変の志です。

わたしたちはいま、2030年ビジョンとして、
「すべての人に“生活の可能性が広がる喜び”を提供する」ことを掲げ、
Hondaならではの新価値創造に取り組んでいます。
そこから生み出された新型フィットは、
これまで以上に人に身近なパートナーとして
お客様の生活の可能性を大きく広げることと確信しています。
役に立ちたいという思い、そして、役立つことの喜びを胸に作り上げた新型フィットが
多くのお客様に笑顔をもたらすことを願って、ここに送り出します。

使う方の心を満たす、数値では語れない価値。

「わたしの課題は技術じゃないですよ
どういうものが人に好かれるか、という研究をしています」

わたしは、創業者のこの言葉が好きです。
開発に行き詰まったり迷いが生じたりしたとき、めざすべきゴールを指し示してくれる。
わたしにとって、まさに商品開発のよりどころです。

2001年に誕生したフィットは、圧倒的な広さと使いやすさ、そして燃費のよさによってコンパクトカーに革新をもたらし、多くのお客様に支持されながら代を重ねてきました。3代目では、フィット史上最大の室内空間と国内最高※の低燃費を達成し、コンパクトカーの価値と魅力を最大限に高めたと自負しています。そしてそれは、フィットを新たなチャレンジへと向かわせるきっかけとなりました。機能・性能を最高レベルに到達させたクルマがめざすべき、それ以上の価値とは何なのか。

考えを巡らせるうち、ふと思い浮かんだものがホテルのタオルです。
シンプルなデザインに、ほどよい柔らかさと豊かな吸水性を備え、得も言われぬ心地よさがある。普段使いのタオルをホテル仕様に替えるだけで、暮らしの質が高まったようにさえ感じられます。お客様の日常に、そうした心地よさや幸福感を提供したい。それこそが、「人に好かれるものを研究する」ということだと考えました。

わたしたちは、歴代が築き上げた最高レベルの機能・性能のうえに、「心地よさ」という数値では語れない価値を加えることで、人々にもっともっとたくさんの笑顔を提供したいと願って、新型フィットを開発しました。



新型フィット 開発責任者
田中 健樹 (たなか たけき)

(株)本田技術研究所 主任研究員
1993年、(株)本田技術研究所入社。初代インサイトのアルミボディー設計等を経て、3代目フィットのプラットフォーム開発から携わり、車体設計LPL代行を担当。新型フィットでは初期から開発責任者を務める。趣味はオートバイのレースやツーリング、プラモデル制作。愛車はN-VANと5台のオートバイ。

※ Honda調べ(2013年8月時点)。HYBRID (FF)の国土交通省審査値(JC08モード)による。プラグインハイブリッド車は除く。

機能と心地よさを無駄のない美しさで包み込む、「用の美」に通じる新たなスモールカーの創造。

数値で評価されることが多い機能と、数値では語れない心地よさ。

それらを高い次元で融合させたクルマを

どのように実現するかが開発の最大の課題でした。

そんな中でヒントとなったのが、

大正末期の民藝運動から生まれた「用の美」という言葉です。

この運動では、「生活に根ざした民藝(民衆的工芸)には、

用に則した『健全な美』が宿っている」とし、

「物質的な豊かさだけでなく、より良い生活とは何かを追求した」といいます。

そこから生まれた「用の美」という言葉を、わたしたちは、

「用(機能)に優れ心地よさを極めた日常の道具には、

人の心を満たす美しさが宿る」と翻訳し

「用の美・スモール」を新型フィットの開発コンセプトに策定。

歴代フィットが培ってきた「使える機能」を進化させながら

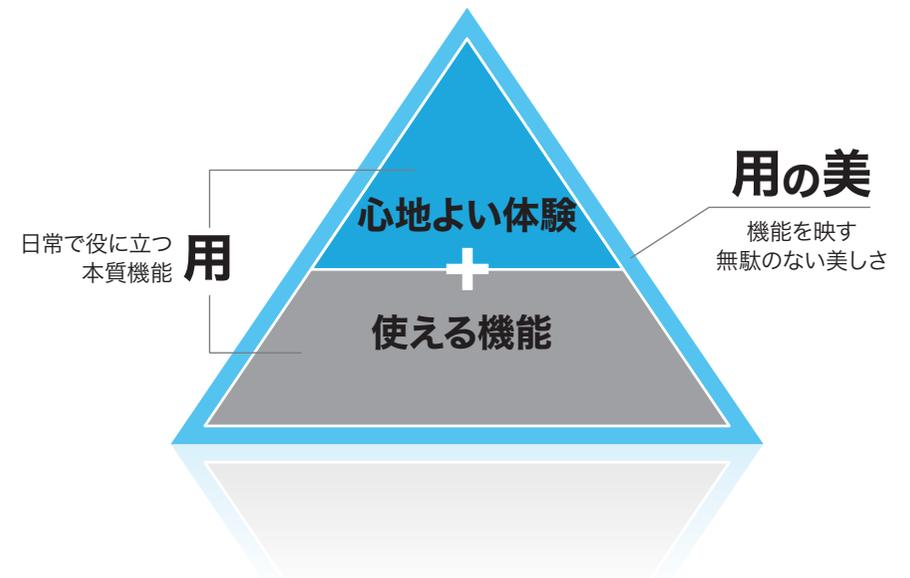
「心地よい体験」という価値を加え、

それらを「用の美」に通じる無駄のない美しさで包み込んだ

新たなスモールカー像をめざしました。

用の美・スモール

用に優れ心地よさを極めることで
人の心を満たす美しさをも宿した世界で唯一のコンパクトカー



4つの“心地よさ”を、用の美デザインで包み込みました。

新型フィットが最も大切にしたのは、乗る人使う人の“心地よさ”。驚くほどの爽快な視界や上級セダン並のシート、2モーターハイブリッドシステムのもたらすなめらかな走りなど、“心地よさ”をもたらすアイデアと技術を大胆に採用し、それらを用のに通じるデザインで包み込みました。

用の美デザイン …P5

- 日常に最も心地よいパートナー
- 親しみを感じさせるフロントビュー
- 塊そのものの造形美を強調するサイドビュー
- 低重心で安心感のあるリアビュー
- 乗員みんなの快適空間

心地よい視界であること …P9

- ワイドでスッキリした視界
- ノイズレスインテリア

座り心地がよいこと …P11

- ボディースタビライジングシート
- コンフォートリアシート

乗り心地がよいこと …P14

- 2モーターハイブリッドシステム「e:HEV」
- 1.3L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン + 新開発CVT
- ビスカスカカップリング式4WD
- 軽量高剛性ボディー
- サスペンション / ステアリングシステム
- 静粛性

使い心地がよいこと …P21

- 使い心地を最優先に考えた収納レイアウト
- フレキシブルアタッチメントテーブル
- 多彩なシートアレンジ
- 日常の使いやすさを高めた荷室
- 充電環境 / 運転支援機能
- Honda CONNECT

安心・安全 …P24

- Honda SENSING
- 衝突安全

タイプバリエーション …P27

主要装備 …P31

主要諸元 / 環境性能 …P32

暮らしに身近なクルマだからこそ、日常に最も心地よいパートナーでありたい。

エクステリアデザインの開発で最初に考えたことは「人とクルマの関係性」でした。さまざまなクルマの中でも、コンパクトカーは、日々の買い物から週末の旅行までを共にする暮らしに身近な乗り物です。そうした、人に近いクルマの在るべき姿を追求し、コンセプトを

「日常に最も心地よいパートナー」に設定。「親しみ」、「安心感」、「走り」をキーワードに、どなたからも愛されるデザインをめざしました。

親しみ

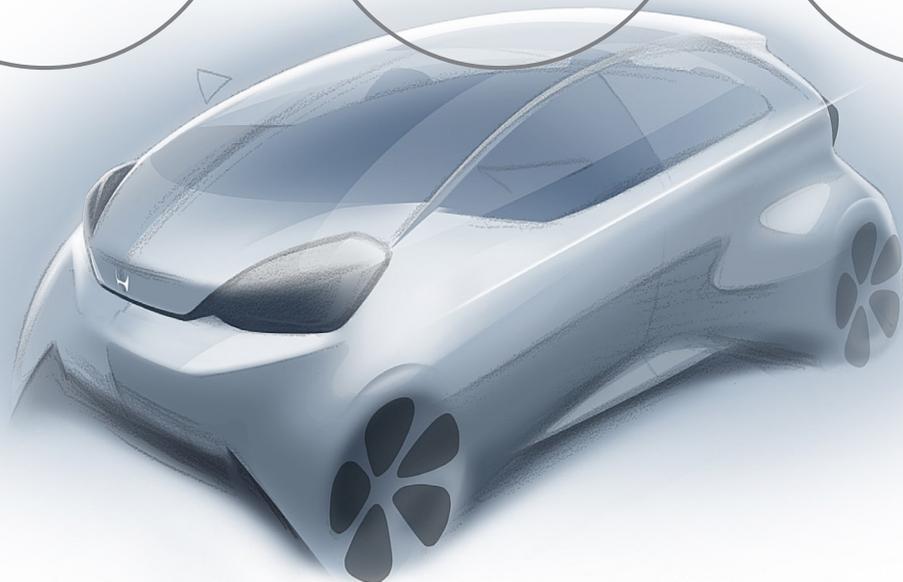
シームレスなサーフェスと
ぬくもりがあるフロントフェイス

安心感

車内からも車外からも
包まれ感のある骨格・塊感

走り

心地よい走りを表現する
モノフォルムとフェンダー



○親しみ

クルマ全体にわたるシームレスなサーフェスと、シンプルでありながらぬくもりを感じさせるフロントフェイスによって思わず触れたいような親しみやすさを表現しました。

○安心感

歴代フィットから受け継ぐモノフォルムを、塊感の強い台形で表現。車内からも車外からも「包まれている安心」が感じられる造形としました。

○走り

フロントピラーからルーフへのつながりを流れるような前傾ラインで構成。フェンダーはなめらかな面質としながらもしっかりと張り出させました。これらにより、造形そのもので前進感や躍動感を表現しています。

塊そのものの造形美とぬくもりを感じさせる表情で、一緒にいたくなる安心感と親近感を表現。

■ 親しみを感じさせるフロントビュー

フロントデザインでは、心から「親しみ」を感じていただける表情を追求しました。存在感のあるグリルを廃することでフロント全体にシンプルでおだやかな印象を与え、そのうえで、やさしいまなざしを思わせるヘッドライトを採用。1つひとつのパーツを、全体バランスを重視しながら入念にデザイン・配置することで、親しみを超え信頼までも感じられるフロントフェイスを完成させました。



● おだやかな印象のグリルレスフロントフェイス (CROSSTAR除く)

親しみやすい表情をめざす中で生まれた特徴的なアイデアがグリルレスフロントフェイスです。存在感のあるグリルをなくすことでフロント全体の印象をよりおだやかに表現しました。



● やさしいまなざしを思わせるヘッドライト

人間の目に相当するヘッドライトは、クルマの印象を左右する重要な部分です。新型フィットでは、つぶらな瞳を思わせるヘッドライトを採用し親しみやすさを強調しました。

フルLEDヘッドライトは、プロジェクタータイプを採用したうえでハウジングをブラックアウトし、瞳のイメージを強調。デイトタイムランニングランプとターンランプを、あたかも人の目を縁取ったかのように配置しました。デイトタイムランニングランプは笑顔を彷彿とさせるやさしい印象を、ターンランプはまばたきにも似た表情を醸し出します。ハロゲンタイプは、フルLEDタイプと共通イメージのデザインで親しみを感じさせる光り方としました。



フルLEDヘッドライト



ハロゲンヘッドライト

■ 点灯パターン説明図



LEDデイトタイムランニングランプ



ポジションランプ



LEDターンランプ + LEDデイトタイムランニングランプ



ターンランプ



ハイ/ロービーム + LEDデイトタイムランニングランプ



ハイ/ロービーム

フルLEDヘッドライト (ハイブリッド車、BASICを除くガソリン車)

ハロゲンヘッドライト (ガソリン車BASIC)

■ 塊そのものの造形美を強調するサイドビュー

サイドのデザインでは、キャラクターラインを初めとするデザイン要素を限界まで減らすことで、塊そのものの造形美を率直に表現しました。フロントピラーからルーフエンドまでの流麗なラインを、角度と幅を吟味したリアピラーでしっかりと受け止め、豊かに張り出させたリアフェンダーへとつなげることで、躍動感と安定感を強めました。テールゲートは、従来モデルに対し前傾させることで、塊感を強調しながら軽快な印象を与えました。



■ 低重心で安心感のあるリアビュー

塊感の強い台形フォルムをベースに、横基調のリアコンビネーションランプを低い位置で車幅いっぱいに配置し、厚みを持たせたバンパーとともにどっしりとした低重心イメージを創出しました。リアウインドウやリアコンビネーションランプを、ポディーパネルとの段差が少ないシームレス表現とすることで塊感をさらに強調。安定感と安心感に満ちたリアビューを実現しています。



● リアコンビネーションランプ

横基調のデザインとし、低く配置することでワイド感と低重心イメージを強調。バックランプとターンランプのハウジングをブラックアウトすることで奥行きを与え上質感を高めました。ハイブリッド車は、テールランプをフロントのデイトタイムランニングランプと共通イメージとし上質感をさらに際立たせています。



■ 点灯パターン説明図



ハイブリッド車

ガソリン車

日常の移動を心地よい時間に変える、乗員みんなの快適空間。

通勤、買い物、お子様の送り迎えなどに活躍するコンパクトカーは、日常にとっても身近な存在。ですからHondaは、そこで過ごす時間をもっともっと快適にしたいと考えました。そんなシンプルな思いから導いたのが、いっけんクルマとはかけ離れた「アイランドキッチン」というデザインコンセプトです。つくる人も待つ人も、時間と空間を共有し“料理”

という同じ楽しみで結ばれる。アイランドキッチンさながらに、みんなが集い豊かなコミュニケーションが生まれる空間を、新型フィットにもたらしたいと考えました。この考え方は、新型フィットの4つの“心地よさ”を実現するうえで、大きな役割を果たしています。



明るく

乗員みんなが爽快に過ごせる
明るいインテリア空間

楽しく

運転ストレスを軽減し
豊かなコミュニケーションを
後押しする環境

気持ちよく

乗員みんなが気持ちよく過ごせる
快適シートと使いやすい収納

○明るく

パノラマ視界を引き立てるインパネデザインや、後席乗員の視界に配慮したフロントシートなどにより、乗員みんなが明るく爽快に過ごせるインテリア空間をめざしました。

○楽しく

運転ストレスを軽減するシンプルで見やすいインターフェイスや、リビングテーブルを思わせるフレキシブルアタッチメントテーブルなどにより、豊かなコミュニケーションを後押しする環境づくりを行いました。

○気持ちよく

上級クラス並の快適な座り心地を実現したフロントシート・リアシートに加え、使用動線に配慮した収納レイアウトなどにより、乗員みんなが気持ちよく過ごせる工夫を随所に施しました。

ワイドでスッキリした視界がもたらす心地よさと安心感。

極細フロントピラーをはじめ、視覚的なノイズの少ないインパネや車内から見えにくいヒドゥンワイパーなどにより、抜けるように心地よい視界を実現。圧倒的な見晴らしのよさに加え、右左折時の安全確認もしやすく毎日の安心感を高めます。



■ ワイドで心地よい視界

フロントピラーを極細化することで存在を感じにくくし、実質的な水平視野角をフロントサポートピラー間に拡大。ワイドで心地よい視界を実現しました。

従来モデル



新型フィット

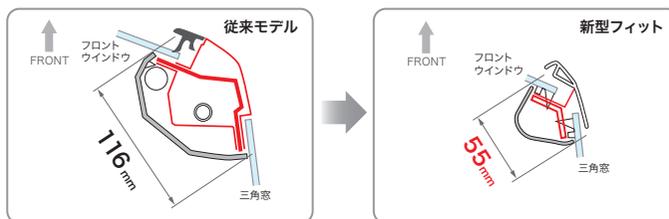


※ 水平視野角は日本人男性の平均的アイポイント高でのHonda測定値。

● 極細化を実現した閉断面レスピラー構造

フロントピラーは鋼管のような閉断面構造とすることが一般的です。新型フィットでは「L」字などの開断面鋼板を巧みに組み合わせて構成。閉断面レスでありながらも必要な剛性強度を効率的に満たし極細化を実現しました。さらに室内側をブラックアウトすることで、ほとんど存在を感じさせないフロントピラーとしました。

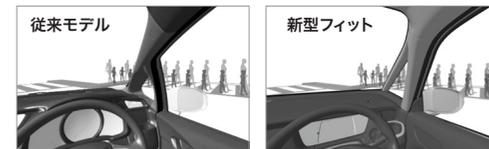
■ フロントピラー断面比較イメージ図



● 右左折時の優れた視認性を実現

フロントピラーの極細化とともに三角窓の面積を拡大。右左折での安全確認時に視線が途切れにくく視認性を向上させています。

■ 右折時視界比較イメージ図



心地よい視界を引き立てるノイズレスインテリア。

抜けるような心地よい視界をさらに引き立てるために、視覚的なノイズとなる凹凸や分割線などを徹底的に削減しました。インストルメントパネルは、メーターパネルの上下寸法短縮とバイザーレス化によって上面のフラット化を実現。フィット初となる

■ 爽快で車両感覚もつかみやすい運転席まわり

視覚的なノイズを最小限に抑えるとともに、各部を水平・直線基調とすることで車両感覚や自車の向きを把握しやすくしました。インストルメントパネルは、上面をフラット化し、フロントウィンドウとの合わせを水平基調に設計。さらに、オートライトセンサーを左右センターに配置することで、車幅や車両中心をつかみやすくしました。また、三角窓との合わせを直線基調とすることで自車進行方向も把握しやすくしています。これらにより、通常走行時はもちろん、特に縦列駐車時の幅寄せ時などで高い安心感を提供します。



■ 爽快感を高める2本スポークステアリングホイール

2本スポークタイプのステアリングホイールを採用。エアバッグモジュールの小型化によりセンターパッドも小さくしました。水平基調を引き立てるとともに、足元の視覚的な爽快感も高めています。

■2本スポークステアリングホイールイメージ図
(ステアリングスイッチはハイブリッド車)



2本スポークステアリングホイールや、情報を絞り込んだシンプルなメーター表示などによって、爽快で運転のしやすい環境を創出しました。

■ シンプルで見やすい、バイザーレスメーター

Hondaのコンパクトクラスとして初めて、7インチフルカラー液晶パネルを採用したメーターを全タイプに標準装備しました。多くの機能を備える一方、液晶ならではの表現力を生かし必要最小限の情報に絞り込んだシンプルな表示を採用するなど、見やすさわかりやすさを徹底的に追求しました。また、反射防止加工やメーター角度の最適化によって見やすさを確保することでバイザーレス化を可能とし、メーター内部構造の小型化とあわせてインパネ上面のフラット化に貢献しています。

● シンプルコンテンツ

速度とシフトポジション、現在時刻と外気温を表示。必要十分な情報のみを見やすくわかりやすく伝えます。



● Honda SENSING 使用時

各機能の作動状況をわかりやすく表示します。灯体類は自車と連動して点灯。衝突軽減ブレーキ作動時にも、ブレーキランプの点灯状況を確認できます。



● エネルギーフロー (ハイブリッド車)

バッテリーからモーターへの電力供給や減速時の電力回生など、ハイブリッド車ならではのエネルギーフローを視覚的に表示します。

やわらかな座り心地がもたらす、乗員みんなの快適。

めざしたものは、座った瞬間にわかる心地よさと、シンプルで上質な飽きのこないデザイン、そして、車内の会話をはずませる開放感でした。前席には、背中からお尻にかけしっかりと支えながら、包み込むようなやわらかさを実現したボディースタビライジングシートを採用。

後席はクッション厚アップや前席下への足入れ性向上などにより、長距離ドライブでも疲れにくい快適な座り心地を実現しています。

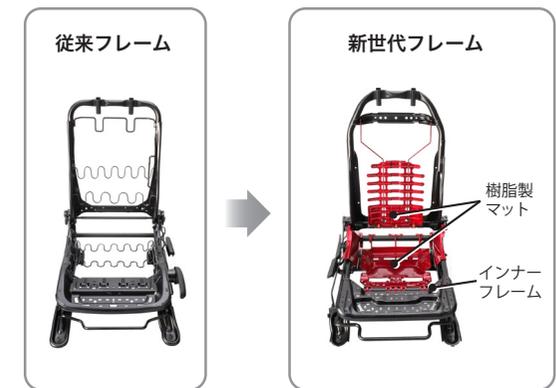
■ 新世代フレームを初採用。ホールド性と座り心地を高い次元で両立させたボディースタビライジングシート

上級セダンまでを見据えて開発した新世代シートフレームを採用。体圧を面で受け止めることで乗員をしっかりと支えます。座面パッドは従来モデルに対し30mm以上厚くするとともにパッドの硬度を下げることでソフトな着座感を実現。優れたホールド性とやわらかな座り心地を高い次元で両立させました。



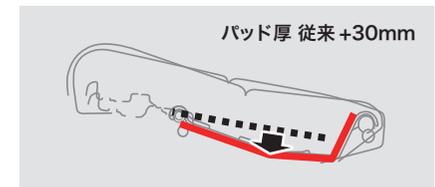
● 身体をしっかり保持する 新世代シートフレーム(面支持構造)

骨盤から腰椎までを樹脂製マットで支える面支持構造をHondaとして初めて採用。均一感やしっかり感の高い着座フィーリングをもたらしました。さらに、座面にインナーフレームを施すことで臀部を包み込むように保持し、ドライブ中のさまざまなGに対して、臀部のずれや姿勢変化の少ないホールド性を実現。安心感があり、長時間ドライブでも疲れにくいフロントシートを完成させました。



● 着座した瞬間にわかるやわらかな座り心地

座面マットを中央がくぼんだパン形状とすることで、パッドを従来モデルに対し30mm以上厚くしました。安心感の高い面支持構造と厚いパッドの豊かなたわみがあいまって、着座した瞬間にわかるやわらかな座り心地を実現しています。



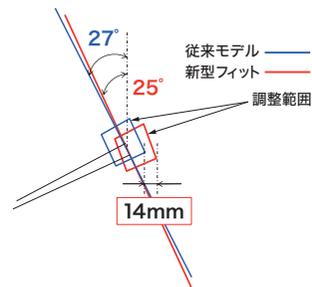
座り心地がよいこと ②

■ 人間工学に基づく心地よい運転姿勢

● ステアリングホイールの配置と調整範囲の最適化

ステアリングホイールを従来モデルに対しやや起こし、チルト&テレスコピックの調整範囲をドライバー側に近づけることで、さまざまな体格のドライバーに最適なステアリングホイール配置となるようにしました。

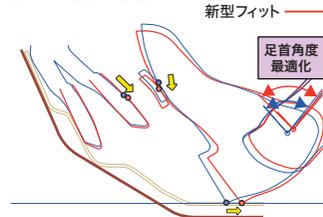
■ ステアリングホイール配置比較図



● ペダル足首角度の最適化 (ハイブリッド車)

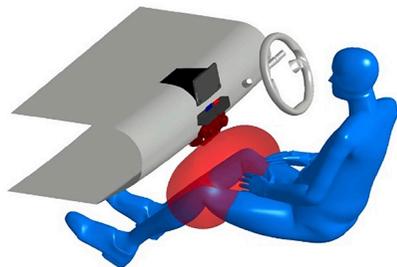
人間工学における足首可動範囲の研究成果に基づき、従来モデルに対しブレーキペダルの位置を下げるとともに角度を最適化。アクセルペダルとの踏み替えをよりラクにしました。

■ ペダル配置比較図

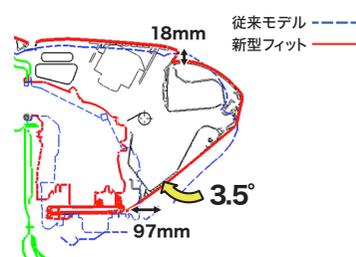


■ 広々とした助手席空間

内部に配置する部品の小型化や配置の見直しによって、インストルメントパネルを薄型化。これにより助手席のひざまわり空間を拡大しました。



■ インストルメントパネル断面比較図



■ 前後席間の会話をうながし後席の爽快感にも寄与する背もたれ形状

フロントシートの背もたれ形状を、ホールド性を確保したうえでショルダー部分をなだらかにし、前席と後席の空間的な一体感を向上。会話のしやすさや後席乗員の視覚的な爽快感を高めました。



■ 快適性をさらに高めるソフトパッド

乗る方が触れやすい箇所に、やわらかな触感が魅力のソフトパッドを配置しました。全タイプのドアライニングにソフトパッドを採用。ドアアームレスト、ニーパッド、インストルメントパネルにもぜひたくに施しました (BASIC除く)。やわらかなシートとあいまって快適な移動空間を提供します。

■ ソフトパッド配置図 (HOME、NESS、LUXE、CROSSTAR)



座り心地がよいこと ③

■ フィットならではの使いやすさをそのままに 上級セダン並の座り心地を実現した コンフォートリアシート

コンパクトカーでありながら大人がストレスなく座れる後席は、フィットが初代から受け継ぐ大きな魅力のひとつ。新型フィットでは、座面パッドの面積拡大と厚型化、背もたれ角度の最適化、さらに足元空間の拡大などにより、ダイブダウン&チップアップの使いやすさをそのままに、フィット史上最高となる上級セダン並の快適な座り心地を実現しました。



● 厚みのあるやわらかなパッドで快適な座り心地を実現

内部のダイブダウン用ヒンジを外側に設定することで、従来モデルに対し座面パッドの面積拡大と24mmの厚型化を実現。パッドの硬度を下げることでやわらかな座り心地を獲得しました。また、土手部に厚みを持たせ上体の安定感を高めています。

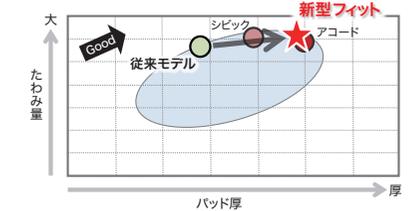


ヒンジを外側に設定し
パッドの面積と厚みを拡大



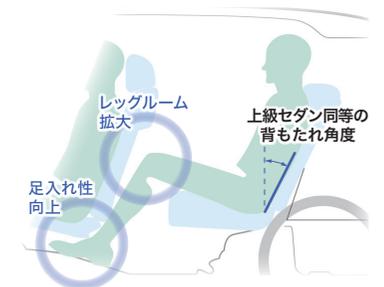
パッド厚 従来+24mm

■ 座り心地比較イメージ図



● 従来以上に快適な着座姿勢

従来モデルに対し、レッグルーム(足元まわりの広さ)を拡大するとともに、前席下への足入れ性を向上。背もたれ角度を上級セダン同等とし、座面の角度も最適化しました。従来以上に快適な着座姿勢を実現しています。



コンパクトカーに革新。なめらかで心地よい走りを低燃費で実現する2モーターハイブリッドシステム。

新型フィットがめざしたものは、いつまでも乗っていたくなる走り心地。伸びるように爽快な加速と静粛性を身に付けるため、Hondaのコンパクトカーとして初めて独自の

2モーターハイブリッドシステムを搭載しました。日常シーンのほとんどをモーターで走行し、優れた燃費を実現しながら走る楽しさをも提供します。

■モーター走行を中心に、さまざまなドライブモードを最適に使い分ける「e:HEV」

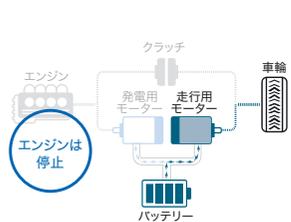
エンジンで発電しモーターで走行するシリーズ式の「ハイブリッドドライブ」を基本とし、バッテリー電力のみで走行する「EVドライブ」や、エンジンで直接タイヤを駆動する「エンジンドライブ」など、さまざまなドライブモードを状況に応じて最適に使い分け、あらゆるシーンで高効率な走行を実現します。

■モーターとエンジン、それぞれの長所を高次元で融合させた「e:HEV」

走行状況に応じてドライブモードを使い分ける「e:HEV」は、電気エネルギーやエンジン動力を最も効率よく使うことができる高効率なハイブリッドシステムです。

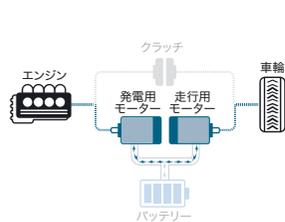
「e:HEV」の代表的なドライブモード

●EVドライブモード



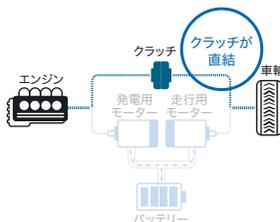
バッテリーに蓄えられた電力のみで走行用モーターを駆動。ガソリンを使わずに電気自動車として走行します。

●ハイブリッドドライブモード※



高負荷走行時やバッテリー残量が少ないときには、エンジンで発電用モーターを駆動し発電。その電力を走行用モーターへ供給しシリーズ式のハイブリッド車として走行します。

●エンジンドライブモード※



高速クルージングなど、モーターよりもエンジンで走行したほうが効率がよい場合、クラッチによってエンジン出力軸とタイヤ駆動軸を直結しガソリンエンジン車として走行します。

機械的な伝達 電気的な伝達

※ 走行状況に応じて、発電した電力の一部をバッテリーに供給する走行充電や、バッテリー電力とモーターによる走行アシストを行います。



●「e:HEV」

日常シーンのほとんどをモーターで走行。高速クルージングなどモーターよりもエンジンのほうが効率がよい領域はエンジンで走行し、あらゆる領域で優れた燃費性能を発揮。

●一般的なシリーズ・パラレル方式

エンジンとモーターの割合を状況に応じて変化させるため複雑な機構が必要。その分、機械的伝達と電氣的伝達の両方でロスが発生。

●一般的なシリーズ方式

つねにエンジン動力で発電しモーターで走行。高速クルージングでは、負荷が低いにもかかわらずモーターを高回転で回す必要があるため、エンジンの発電量を増やさなければならず非効率。

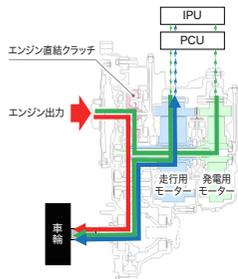
■ システム概要

新型フィットが搭載する2モーターハイブリッドシステムは、これまでミドルクラス以上に採用してきたシステムを基本に開発。モーターをはじめとする高電圧デバイスを小型化したうえで効率的に配置し、フィットならではのワンモーションフォルムと広々とした室内空間を受け継ぎながら高性能ハイブリッドシステムの搭載を実現しました。

2モーター内蔵電気式CVT

発電用と走行用の2つのモーターとエンジン直結クラッチを搭載。2つのモーターが、エンジン出力を効率よく電気エネルギーに変換し、タイヤの駆動やバッテリーへの供給を行うほか、減速エネルギーの電力回生も担います。新型フィットでは、コンパクトクラス用の小型高性能モーターを新たに開発。従来2モーターハイブリッドシステムのモーターに対し大幅に小型化しながら2.4L自然吸気エンジンを上回る大トルク^{※1}を実現し、アクセルオンの瞬間から力強くめらかな走りを提供します。

■ エネルギーフロー説明図



機械的なエネルギー
電気的なエネルギー

EVドライブ / 減速回生

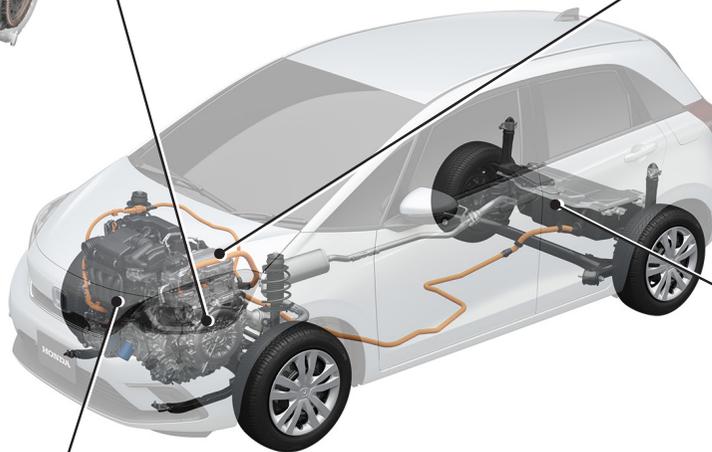
IPUに蓄えられた電気エネルギーをPCUが適切な電流・電圧に変換し走行用モーターを駆動。減速時はタイヤの回転力で走行用モーターを回転させ発電し、PCUが適切な電流・電圧に変換しIPUに蓄電。

ハイブリッドドライブ

エンジン出力で発電用モーターが発電。PCUが適切な電流・電圧に変換し走行用モーターを駆動。エンジンの出力軸とタイヤの駆動軸が切り離されているため、速度や負荷にかかわらずエンジンの最も高効率な領域を使って発電できます。

エンジンドライブ

エンジン直結クラッチを締結。エンジン出力を直接タイヤの駆動軸に伝達し走行。アトキンソンサイクルによる高効率燃焼とクルーゼングに最適なギアレシオで低燃費走行します。



パワーコントロールユニット(PCU)

バッテリー電流を直流から交流へ変換するパワードライブユニット(PDU)や、電圧を走行用モーターの要求電圧に昇圧するボルテージコントロールユニット(VCU)などにより2つのモーターをコントロールします。新型フィットでは、小型化と高効率化を徹底し、従来の荷室床下配置からエンジンルーム内への移設を実現しました。



インテリジェントパワーユニット(IPU)

小型・高出力密度のリチウムイオンバッテリーと制御用ECUなどを一体化した電源ユニット。新型フィットでは、従来モデルに対し小型化しながら大幅な高出力化を達成。心地よい走りと優れた燃費をもたらすとともに、荷室アンダーボックスの容量拡大にも貢献しています。



1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

Hondaが得意とする高精度バルブコントロール技術によって走りや燃費を高次元で両立させたガソリンエンジン。VTEC^{※2}と電動VTC^{※3}により、VTCのみのアトキンソンサイクルより広範囲のバルブ制御を実現します。燃焼高速化やフリクション低減の徹底で40%以上の最大熱効率を達成し優れた燃費性能を発揮。



燃料消費率(国土交通省審査値)^{※4} e-HEV BASIC (FF)^{※5}

JC08モード
38.6km/L

WLTCモード^{※6}
29.4km/L

市街地モード^{※6} 30.2km/L
郊外モード^{※6} 32.4km/L
高速道路モード^{※6} 27.4km/L

エンジン	最高出力	72kW [98PS]/5,600-6,400rpm
	最大トルク	127N・m [13.0kgf・m]/4,500-5,000rpm
走行用モーター	最高出力	80kW [109PS]/3,500-8,000rpm
	最大トルク	253N・m [25.8kgf・m]/0-3,000rpm

※1 HondaのL4 2.4L自然吸気エンジンとの比較。Honda調べ。

※2 可変バルブタイミング・リフト機構。

※3 連続可変バルブタイミング・コントロール機構。

※4 燃料消費率は定められた試験条件での値です。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。

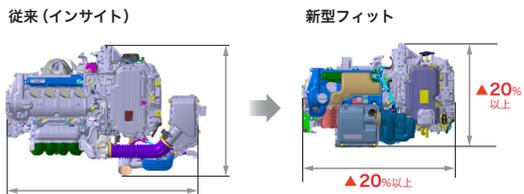
※5 装着するメーカーオプションによって燃料消費率は異なる場合があります。

※6 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けにくい走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

■ 主要技術

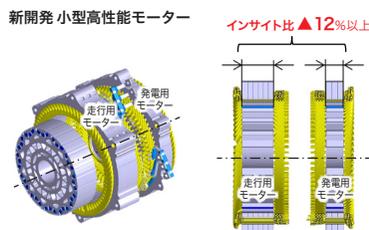
● 大幅な省スペース化を達成したパワーユニットレイアウト

モーターの小型化に加え、インテークマニホールドを新設計しその上部にエアクリーナーを搭載するなど各コンポーネントを効率よくレイアウト。補機類を含めたサイズを従来の2モーターハイブリッドシステムに対し、幅方向、前後方向ともに20%以上短縮することで、新型フィットのコンパクトなエンジンルームへの搭載を可能としました。



● 小型化しながら大トルクを実現した新開発モーター

ローター（回転子）の磁力強化とステーター（固定子）の耐電圧性向上により、従来2モーターハイブリッドシステムのモーターに対し幅方向を12%以上短縮しながら、最高出力80kW、最大トルク253N・mを発生し、力強くなめらかな走りを提供します。



● 高性能磁石採用 新設計ローター

ローターに微細な磁性粒子を用いた高性能永久磁石を採用。熱によって磁力が損なわれる現象（減磁）を抑制し高トルク化を達成しました。また、新開発の樹脂を採用することでローター内の磁路を最適化し磁束密度を向上。これらにより高回転・高出力を実現しました。

● 高耐電圧皮膜採用 新設計ステーター

ステーターに空孔PI巻線を採用。樹脂製絶縁被膜に微細な空孔を設けることで、従来ステーター巻線に対し薄膜化しながら高い耐電圧性を獲得し高回転・高出力を実現しました。

● スイッチング損失の削減

モーターを回転させるためのスイッチングに新たな制御を採用。高回転域におけるスイッチング回数を従来モーターの5分の1に低減することでスイッチングによる損失を大幅に削減しました。

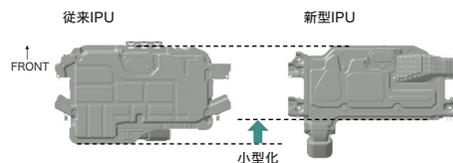
● 優れた熱効率のみならず静粛性も高めた1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC エンジン

従来の2モーターハイブリッドシステム用エンジンに対し、チェーンケースへのインシュレーター適用などによりエンジン放射音を発生源から抑制。電動VTCの最適制御により始動時の振動を低減しました。アイドリングストップからの復帰時にもなめらかにエンジンを再始動します。また、排出ガス浄化装置に新型触媒を採用。従来同等以上のクリーン性能を確保しながら貴金属使用量を約30%削減しました。



● 2倍以上の出力密度を達成したインテリジェントパワーユニット (IPU)

新型のリチウムイオンバッテリーセルを採用し、セル数を従来モデルと同じ48としながら最高出力を62%向上。冷却システムや制御用ECUなどをコンパクトにレイアウトすることで、重量と容積を従来モデルに対し約25%削減しました。これらにより、従来モデルに対し2倍以上の重量当たり出力密度を達成しました。



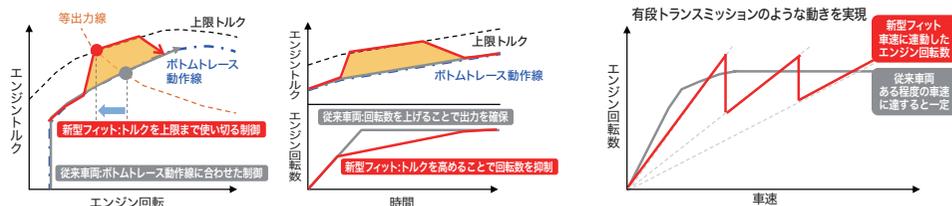
● 大幅な小型化を実現したパワーコントロールユニット (PCU)

2モーターハイブリッドシステムの採用に合わせて、小型化と高効率化を徹底しました。主要デバイスの小型化などにより、フィットとして新たな採用となるVCUや、従来モデルでは別体であった12V DC-DCコンバーターを内蔵しながら、容積を従来モデルに対し10%削減。従来の荷室床下配置からエンジンルーム内への移設を実現しました。



■ 心地よい走りをもたらすリアシフトコントロール

エンジンで発電しモーターで走行するハイブリッドシステムは、エンジン効率のよい回転域をつねに使うことができる反面、加速感以上にエンジン回転数が高まるなど、ドライバーの感覚とずれが生じる場合があります。新型フィットでは、走行状況に応じてエンジン回転数やモータートルクなどを高精度に制御する技術を新たに採用し、ドライバーの感覚とマッチした心地よい走りを実現しました。



● アクセル中開度加速時

エンジントルクを最大限活用してモーター走行用電力を確保しエンジン回転の上昇を抑制。加速感に合ったエンジン回転数に制御します。

● アクセル高開度加速時

エンジン回転数を段階的に制御することで、有段トランスミッションのようにリズムカルなエンジン回転数変化とエンジン音を実現します。

燃費と走りを高次元で両立させ、走る楽しさをも高めたガソリンエンジン車。

ガソリンエンジン車には、熱効率に優れるアトキンソンサイクルを採用した1.3Lエンジンを新開発のCVTと組み合わせて搭載。徹底的な効率向上により、優れた燃費を実現しながら心地よいドライブフィールをも獲得しました。

■ 1.3L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

Honda独創の可変バルブ機構VTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)とVTCによって、熱効率に優れるアトキンソンサイクルと通常サイクルを使い分け、燃費と走りを高い次元で両立。新型フィットでは排出ガス浄化装置に新型触媒を採用。従来同等以上のクリーン性能を確保しながら貴金属使用量を約30%削減しました。

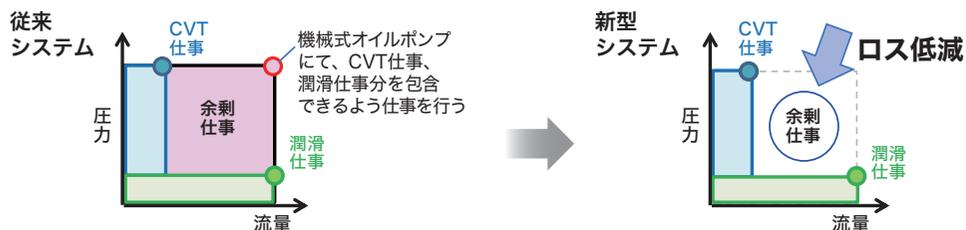


■ 新開発CVT

サーボ油圧システムの採用により、エンジン動力を用いる機械式オイルポンプの負担を軽減。セカンダリー軸支持部のフリクション低減などにより低燃費化を図りました。また、ドライバーの感覚にマッチした加減速フィールをもたらし制御を新たに採用。なめらかで燃費に優れた無段階変速機の利点をそのままに、心地よい走りをも実現しました。

●サーボ油圧システム

従来システムでは、CVTが金属ベルトを挟むための高油圧から、各部へオイルを潤滑させるための低油圧までを機械式オイルポンプが担っていたため、機械式オイルポンプはつねに高油圧を吐出する必要がありました。サーボ油圧システムでは、大型電動オイルポンプが状況に応じて金属ベルト保持用の高油圧を供給。機械式オイルポンプの余剰仕事を軽減することでCVT単体燃費を向上させました。



●全開加速ステップアップシフト制御

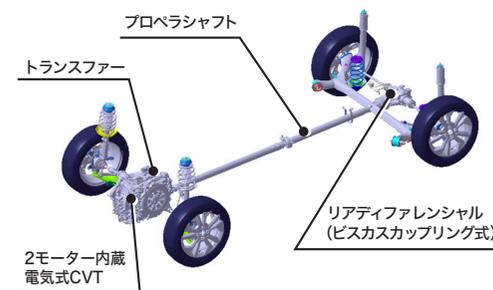
通常走行では無段階変速機ならではのなめらかな走りを提供。アクセル全開などで強い加速を行う場合、エンジン回転数を段階的に制御することで、有段トランスミッションのようにリズムカルなエンジン回転数変化とエンジン音を実現。加速感と調和した心地よい走りを提供します。

●ブレーキ操作ステップダウンシフト制御

一定以上強くブレーキを踏み込んだ際、ギアレシオを低く制御することでエンジン回転数を高く保持しながら段階的にダウンシフトします。エンジンブレーキによる制動力を確保するとともに、エンジン回転数を高く保つことで再加速時のレスポンスを向上。さらに、コーナリング中は横Gを検知してエンジン回転数を高く保ちスムーズで爽快なドライビングを支援します。

ハイブリッド車、ガソリン車の全タイプに ビスカスカップリング式の4WD車を設定。

2モーターハイブリッドシステムとビスカスカップリング式4WDシステムというHonda初の組み合わせを実現し全タイプに設定しました。高容量のリアデファレンシャル構造によって後輪へ力強くトルクを配分し、雪道や未舗装路などさまざまなシーンで心地よい走りを提供します。中でもハイブリッド車は、モーターならではの力強い低速トルクを緻密かつスムーズにコントロールすることで、前輪のスリップを抑制するとともに後輪への伝達トルクを最適にコントロール。発進時はもちろんカーブや交差点を走行する際にも4WD車らしいスムーズな加速と安心感のあるステアフィールを提供します。



※ イラストはe:HEV。

毎日の心地よさのために、熟成を極めた軽量高剛性ボディー。

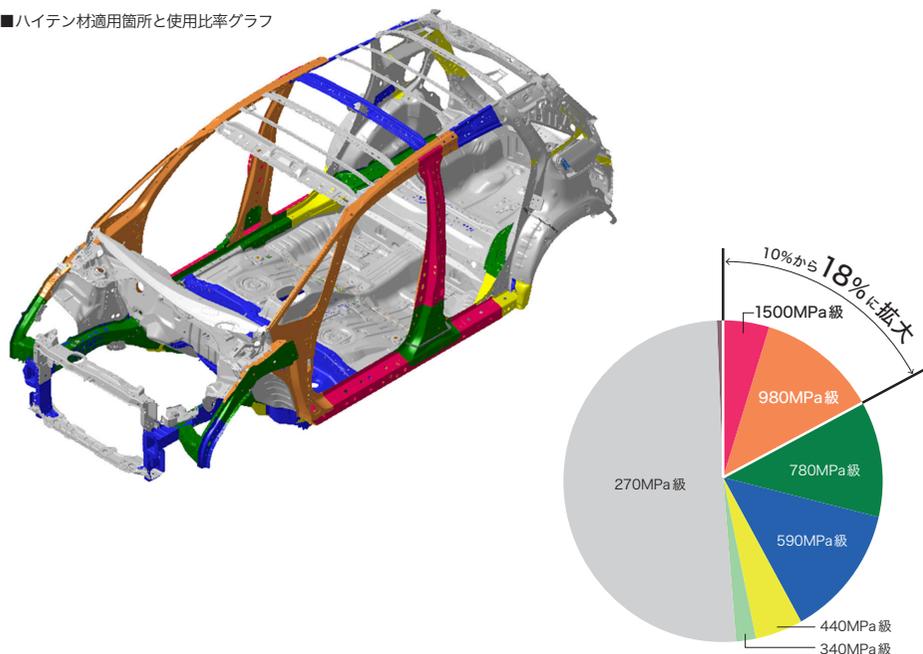
暮らしに身近なクルマだからこそストレスなく運転していただきたい。そうした思いのもと、走りを支えるボディーの軽量化・高剛性化・高強度化を徹底。980MPa級以上の

ハイテン材を適用拡大するとともに、サスペンションダンパー取り付け点を効率的に補強。重量の増加を抑えながら、曲げ剛性を6%、ねじり剛性を13%向上させました。

■ 980MPa級以上ハイテン材の適用拡大

ハイテン材の中でも特に強度の高い980MPa級以上の適用比率を従来モデルの10%から18%に拡大。ルーフサイドレールやセンターピラーの内部部材には、成形性に優れた高入（ラムダ）型980MPa級ハイテン材を採用しました。これらにより必要強度を確保しながら薄板化を図り軽量化を実現しました。

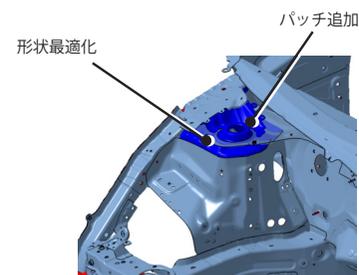
■ハイテン材適用箇所と使用比率グラフ



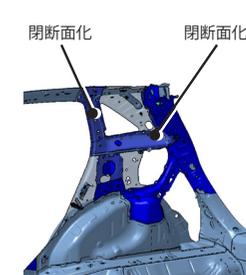
■ サスペンションダンパー取り付け点の剛性向上

フロント、リアともにダンパーマウントの形状を最適化しうえ、フロントには補強材を追加、リアは強固な閉断面構造としました。サスペンションをしっかり支えることで走行中の不要な変位を最小化し、サスペンションに狙い通りの性能を発揮させます。サスペンションの進化と合わせ、優れた操縦安定性と乗り心地を獲得しています。

■フロントダンパー取付点剛性向上箇所説明図



■リアダンパー取付点剛性向上箇所説明図



ドライブを楽しくする、快適な乗り心地と素直で安心な挙動。

市街地でも高速道路でも乗員みんなが心地よいと感じられる乗り味をめざして、シャシー性能を突き詰めました。徹底的な挙動解析によって、乗り心地と操縦安定性を高次元でバランスさせるサスペンションの在り方を導き出し、やわらかな乗り心地でありながら路面をしっかりと

■ 路面の細かな凹凸までを素早く吸収する低フリクションフロントサスペンション

マクファーソン・ストラット式を踏襲し、振幅の妨げとなるフリクションを従来モデルの半分にまで低減しました。振動入力からの初期から素早く振幅し、舗装路の細かな凹凸までも効果的に吸収。快適な乗り心地をもたらします。

● 主なフリクション低減技術

ダンパーへの横力最小化

サスペンションスプリングの材料に高応力タイプを採用し、従来モデルに対し大幅に寝かせた配置とすることで横力キャンセル量を増大。ダンパーロッドに入る横力を最小化することで振幅初期からよく動くダンパー特性を実現。

スタビライザーブッシュの摺動トルク低減

スタビライザーを懸架するブッシュの内面を蛇腹状とすることで、保持性を確保しながら接触面積を最小化しフリクションを低減。



ボールジョイント揺動トルク低減

熱処理を施すことでボールと樹脂シート間の面圧を低減しボールジョイントの動きをスムーズ化。

スタビライザーリンクの揺動トルク低減

ボールジョイント構造の樹脂シートを新設計し、ボールとシートの接触面積を最小化することでフリクションを低減。

ロアアームブッシュのヒステリシス*低減

金属製アウトカーラーを追加することでブッシュラバーのヒステリシスを低減。つねにブッシュ特性を最大限に発揮させます。

* ゴムなどの粘弾性体を力により変形させると力を抜いても形状が完全には戻らない現象。

とらえ、コーナリングでは自然な姿勢変化が安心感をもたらすサスペンションを完成。ステアリングシステムは高剛性化によってすっきりとしたステアフィールを実現したうえ、VGR(可変ステアリングギアレシオ)(タイプ別設定)を採用し優れた取り回し性を獲得しました。

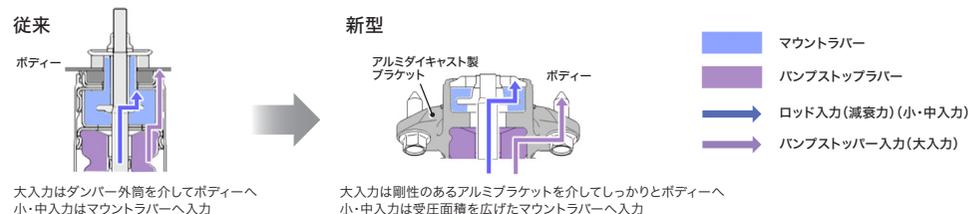
■ しっかりと路面をとらえながら、乗り心地と静粛性をも高めるリアサスペンション

短い前後長で広い室内に貢献するH型トーションビーム式を踏襲。入力分離ダンパーマウントの高性能化と取り付け点剛性の向上により、優れた操縦安定性を獲得しながら乗り心地の向上とロードノイズ低減をも実現しました。



● 入力分離ダンパーマウントの高性能化

入力分離ダンパーマウントは、底付き時の大入力をボディに受け止めさせ、ロッドからの小・中入力のみをマウントラバーに受け持たせることで操縦安定性と乗り心地を高い次元で両立させるマウントシステムです。新型フィットは、従来のロッド同軸1点締結からアルミダイキャスト製ブラケットを介した2点締結に変更し、構造を最適化するとともにマウントラバーの受圧面積を1.3倍に拡大。マウントラバーの特性を生かし切ることで、操縦安定性と乗り心地を高い次元で両立させました。また、ロードノイズの低減にも寄与しています。



■ 市街地での取り回し性と高速道路での安心感を高めるVGR(可変ステアリングギアレシオ)(タイプ別設定)

ステアリングの操作量に応じて最適なタイヤ切れ角を提供するVGRを採用しました。オンセンター付近はスロー、据え切り近くの大舵角時はクイックなレシオとすることで、高速走行での車線変更など小舵角時はスムーズで安心感のあるステアフィールを、街中ではきびきびとした旋回性を提供し、さらに車庫入れなどの大舵角時は取り回しを容易にします。

ひとりのお出かけも、みんなとのドライブも楽しくする、静かな室内。

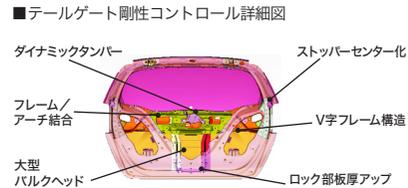
自宅のリビングのような心地よさを、あるいは、仲間とワイワイ過ごすコミュニケーション空間を提供するために、室内の静かさを徹底的に追求しました。走行中に気になるロードノイズは、圧迫感につながる極低周波から、会話をさまたげる高周波まで

周波数帯を細かく分類し解析。それぞれに最適な対策を施しました。加速時に気になるエンジン音は、音源であるエンジンそのものの放射音を低減。そのうえで、振動伝達経路の共振を徹底的に抑制しました。

■ 主なロードノイズ低減技術

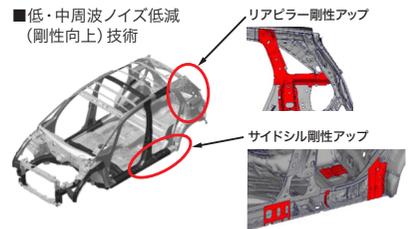
● ドラミングの低減(極低周波)

テールゲートはロック部の板厚アップやバルクヘッドの大型化などにより剛性をコントロール。フロントガラスは支持剛性を高めました。これらにより大面積部品の共振を抑制することでこもるようなドラミングノイズを低減しました。



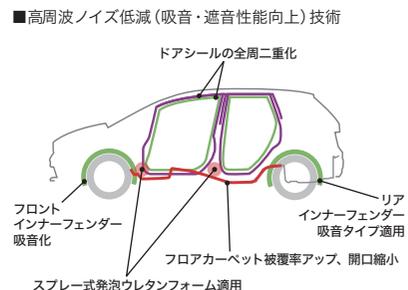
● 路面変化タフネスの向上(低・中周波)

サスペンションブッシュの剛性チューニングにより路面からの入力を低減。さらに、ボディーの骨格やパネルの剛性を高め共振を抑制。低・中周波ノイズ全体を低減したうえ、路面が変化した際に目立つ音質・音圧の違いを少なくしました。



● 会話のしやすい静けさの実現(高周波)

ホイールハウスを含むフロア下からのノイズ侵入を徹底的に抑制しました。フロントピラーとセンターピラーにはフィットとして初めて遮音性に優れたスプレー式発泡ウレタンフォームを採用。ホイールハウスには吸音性に優れた不織布製インナーフェンダーを施しました(ガソリン車フロントのみ樹脂タイプ)。ドアは前後とも完全二重シールとし密閉性を向上。さらにフロアカーベットの被覆率を高めるなど、細部にわたって対策を施しました。

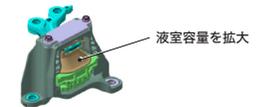


■ 主なエンジンノイズ低減技術

● 樹脂製マウントによるエンジン振動の抑制(ハイブリッド車)

3点のエンジンマウントすべてを樹脂製とし、エンジン振動を効率的に抑えました。エンジンサイドマウントは、軽量で成形自由度の高い樹脂の特徴を生かし構造を最適化。室内の静かさに影響しやすい変形モード周波数を最適コントロールしました。トランスミッションマウントはボディーとの締結点を追加することで、倒れモードによる振動入力を低減しました。これらにより優れた振動遮断性能を獲得し、全周波数帯域にわたりエンジン振動伝達の低減を達成しています。

■ 樹脂製エンジンサイドマウント(液封タイプ)

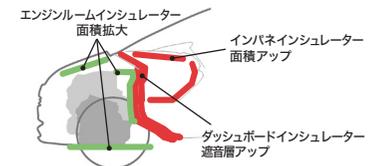


■ 樹脂一体型トランスミッションマウント

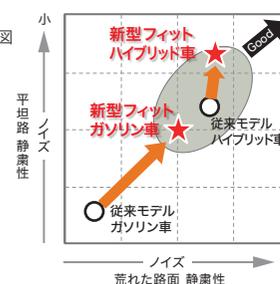


● エンジン透過音の低減

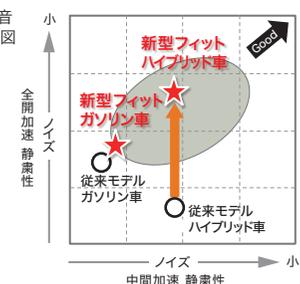
エンジンルームと室内を隔てるダッシュボードまわりの防音性能を高めました。効果の高いダッシュボードインシュレーターは遮音層を厚くし、エンジンルームやインパネのインシュレーターは面積を拡大するとともに効率的に配置。これらによってエンジン透過音を抑制しています。



■ ロードノイズ比較イメージ図



■ 加速エンジン音比較イメージ図

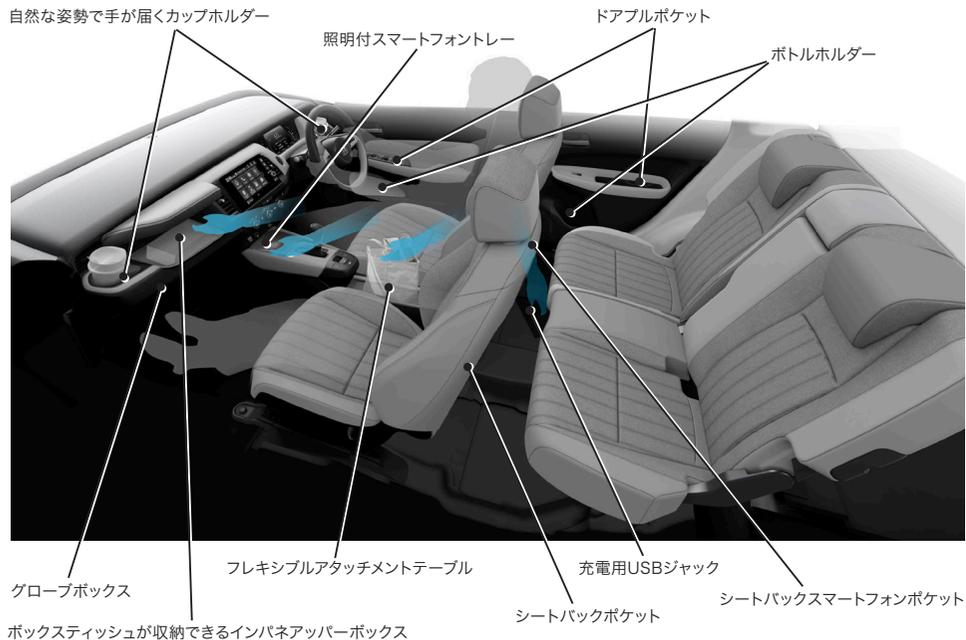


人の気持ちで“便利”を考えた、使い心地がよい装備・機能。

独自のセンタータンクレイアウトにより、コンパクトカーに革新的な広さと使い勝手をもたらしたフィット。新型フィットがめざしたのは、歴代モデルが培った圧倒的な空間価値を継承しながら、「心地よさ」という新たな魅力を創造することでした。使う人の視線・

■ 使い心地を最優先に考えた収納レイアウト

かつてないほどの快適な使い心地を実現するために、一番大切にしたのはお客様の生の声でした。例えば、「後席に置いた荷物が運転席から取りにくい」という声に答えて、センターコンソールにかばんなどが気軽におけるフレキシブルアタッチメントテーブルを開発。また、要望の多いティッシュが収納できるボックスを、運転席からも手の届きやすいインパネアッパーに設定しました。さらに、後席用にスマートフォンポケットを設けるなど、乗員みんなが無理のない姿勢で使えるよう、視線・動線を考え抜いて収納をレイアウトしました。



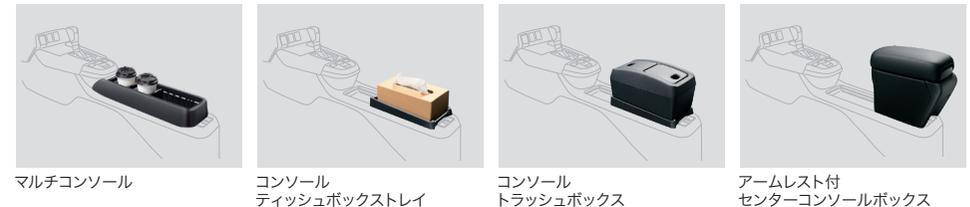
動線に配慮した収納装備や、用途に応じてアレンジできるフレキシブルアタッチメントテーブルなど、新型フィットには使い心地をよくするアイデアがいっぱい。毎日の買い物から週末のロングドライブまで快適な移動をサポートします。

■ 用途に応じてアレンジできるフレキシブルアタッチメントテーブル

電子制御パーキングブレーキの採用によって生まれたスペースを生かしたフレキシブルアタッチメントテーブル。底面には脱着可能なラバーマットを備え、荷物を滑りにくくしたうえ汚れてもすぐに洗うことができます。Hondaは、その使い心地をさらに高めるためにユニークなアイデアを実現しました。テーブル左右にアタッチメントレールを備え、オプションでご用意したさまざまな収納アイテムが簡単に付け替え可能。マルチコンソールを装着しドリンクやお菓子を分け合いながら楽しくドライブするなど、お客様のライフスタイルや用途に応じてお選びいただけます。



■ ディーラーオプション例



■ フィットならではの多彩なシートアレンジ

● UTILITY MODE

後席をたたむと、より広い空間に。荷室開口部が広く、積み降ろしがラクラク。



● LONG MODE

後席と助手席を倒せば長尺物も積めるスペースが生まれる。



● TALL MODE

後席の座面をはね上げることで、高さのあるものでも積み込みが可能。



■ 日常の使いやすさを高めた荷室

● 積み降ろしのしやすさに配慮したテールゲート開口

テールゲートは、開口幅の拡大により積み降ろしのしやすさを高めました。特に重視したのは、積み降ろしの際に荷物を通過させる頻度が高いテールゲート下部の開口幅です。下端から50mm上の開口幅を60mm、200mm上を70mm、従来モデルに対しそれぞれ拡大。最大開口幅も10mm広げました。

■ テールゲート開口幅説明図



※ Honda測定値。()内は従来モデル比。

● ハイブリッド車荷室の使いやすさ向上

ハイブリッド車の荷室は、床下に搭載するIPUの構造を見直すことで使用頻度の高い後方の段差をなくしました。荷室アンダーボックスの容量は従来モデルの3.5倍にあたる14L^{*}を確保しています。

※ VDA方式によるHonda測定値。

■ 後方の段差をなくした使いやすい荷室 (ハイブリッド車)



■ 荷室アンダーボックス (ハイブリッド車)



■ 全席充電環境&ワイヤレス充電 (タイプ別設定)

前席用としてセンターパネルに1個、後席用にはセンターコンソール後端に2個の充電機能付きUSBジャックを用意。すべての席での充電を可能としました。後席用ジャックはリング照明を備え夜間の使い勝手を高めています。LUXEにはワイヤレス充電器を専用アームレスト付センターコンソールボックスとセットでオプション設定。Qi 1.2^{※1}に準拠し、対応スマートフォンを置くだけで高速充電が可能です。



■ 電子制御パーキングブレーキ (全タイプ)

スイッチを軽く引き上げるだけでパーキングブレーキが作動し、ブレーキペダルを踏みながらスイッチを押すことで解除。また、渋滞時や信号待ちの際にブレーキを作動させた場合には、発進時にアクセルペダルを踏むことでブレーキを自動解除でき、ストップ&ゴーの続く走行シーンなどでドライバーの負担を軽減します。



■ ヒルスタートアシスト機能 (全タイプ)

坂道発進時、ブレーキからアクセルへ、ペダルを踏み替える瞬間のクルマの後退を約1秒間抑制。



Honda CONNECT

■ 新世代コネクテッド技術「Honda CONNECT」が実現する、安心、快適なコネクテッドサービス「Honda Total Care プレミアム」

Honda CONNECTは、人とクルマと社会をつなげるHonda車専用車載通信モジュール。このHonda CONNECTを活用したコネクテッドサービス「Honda Total Care プレミアム」を新型フィットからスタートします。緊急サポートセンターによりお客様に24時間365日、より安心、安全なサービスを提供。また、スマートフォンによるリモート操作など、より快適、便利なカーライフをお客様にお届けします。

● 使う人にうれしい3つのサービス

- 1 万一の時も安心
- 2 つながる便利
- 3 困った時に頼れる



緊急サポートセンター

- エアバッグ展開時自動通報
エアバッグが開くと同時に、オペレーターに自動通報。お客様の迅速な救命に努めます。
- 緊急通報ボタン
緊急時、ボタンひとつでオペレーターにつながる。警察・消防に取り次ぎます。
- トラブルサポートボタン
あなたのクルマの状況を把握して、的確なサポートを提案。困りごとを解消します。



Honda リモート操作^{※2}

- エアコン操作
スマートフォンからエアコンの始動ができるので、クルマに乗った瞬間から車内は快適です。
- し忘れ通知・ドアロック操作
ドアロックのし忘れ時にスマートフォンで通知を受け、ロック操作ができるなど、お客様の「うっかり」を「しっかり」サポートします。
- クルマを探す
広い駐車場でお客様のクルマが見つからない。そんな時に地図上で位置を確認できます。

Honda Total Care プレミアム



Honda ALSOK 駆けつけサービス

駐車中のクルマが異常を感じると、あなたのスマートフォンに通知がきます。クルマから離れた場所にいるときは、緊急サポートセンターを通じて、ALSOKのガードマンを現場に急行させることができます。あなたの代わりに盗難やいたずらに適切かつ迅速に対処し、クルマの安全を守ります。

※1 ワイヤレス給電の国際標準規格Qiのバージョン1.2。最大15Wの給電が可能。

※2 「Honda リモート操作アプリ」のダウンロードが別途必要となります。

最新鋭の広角カメラと高速画像処理チップにより、さらに機能が充実した先進の安全運転支援システム。

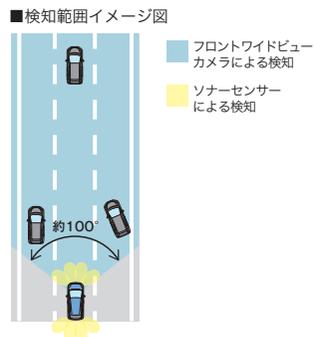
「Safety for Everyone」の思想のもと、誰もが事故に遭わない社会の実現をめざして誕生した「Honda SENSING(ホンダ センシング)」。

2015年の実用化以来、Hondaは幅広いモデルへと適用を拡大するとともに、より高性能な新システムの開発に努めてきました。

そして、最新鋭の広角カメラであるフロントワイドビューカメラと高速画像処理チップなどにより、機能と性能を高めた新システムを完成。新型フィットに標準装備しました。

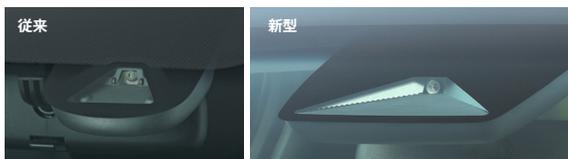
■ 新システム概要

最新の高速画像処理チップにより、これまでミリ波レーダーで行ってきた対象物との距離測定を単眼カメラで実現しました。約100度の有効水平画角を持つフロントワイドビューカメラは、一般道で歩行者が横から車道に侵入した場合や、高速道路で他車が自車前方に割り込んだ場合など、いち早く検知します。車両前後にはソナーセンサーを装備し、誤発進抑制機能や後方誤発進抑制機能などを実現しています。



● フロントワイドビューカメラと高速画像処理チップによる検知

フロントワイドビューカメラが対象物を撮像。画像処理チップが対象物の特徴点を検出し車両や歩行者などの属性を識別します。同時に、対象物の大きさの変化、変化に要した時間、自車の速度などから対象までの距離を瞬時に測定します。

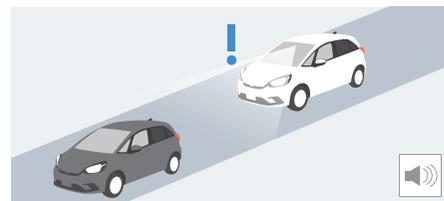


● 前方ソナーセンサー/後方ソナーセンサーによる検知

車両の前方と後方にそれぞれ4つのソナーセンサーを搭載。音波の反射を利用しガラスや外壁など非金属材料も高い精度で検知します。



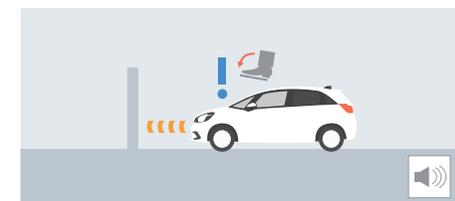
■ 先進機能で運転がもっと安心に、もっと快適に。



1. 衝突軽減ブレーキ (CMBS)

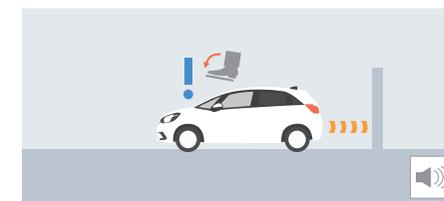
車両や歩行者、自転車を検知し、衝突の危険がある場合に音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。緊急時には、強いブレーキをかけて、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。

CMBS: Collision Mitigation Brake System



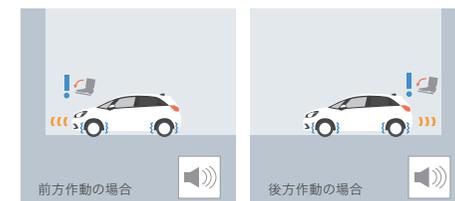
2. 誤発進抑制機能*

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、パワーシステム出力を抑制して急発進を音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



3. 後方誤発進抑制機能*

後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、パワーシステム出力を抑制して急発進を音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。

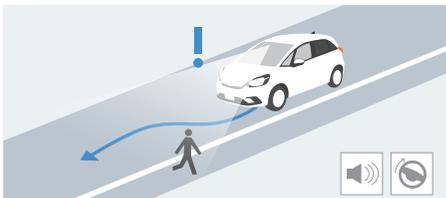


4. 近距離衝突軽減ブレーキ*

壁などの障害物の見落としにより衝突するおそれがあるときに運転者のブレーキ操作を支援し、停止または減速することにより衝突の回避・被害軽減を支援します。

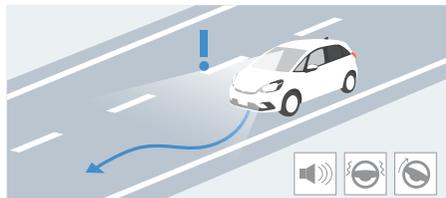
イラストは機能説明のための作動イメージ図です。

※ 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。



5. 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、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。ステアリングも抑制して回避操作を支援します。



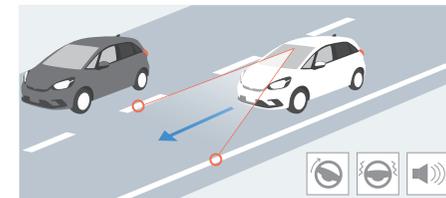
6. 路外逸脱抑制機能

車線や草、砂利などの道路境界をはみ出しそうな際、マルチインフォメーション・ディスプレイとステアリング振動で警告し、さらに自車を車線、道路内へ戻すようにステアリングを抑制して回避操作を支援します。



7. 渋滞追従機能付アダプティブ・クルーズ・コントロール (ACC)

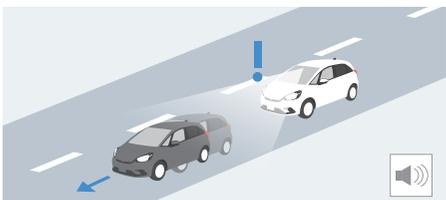
先行車がない場合は設定した車速を自動で維持し、先行車がいる場合は自動で加減速をし、適切な車間距離を保つよう支援します。先行車が停車すれば合わせて停車する渋滞追従機能も付いています。



8. 車線維持支援システム (LKAS)

高速道路など、中・高速走行時、車線の中央に沿って走れるようにステアリング操作をアシストします。車線を外れそうな際には、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



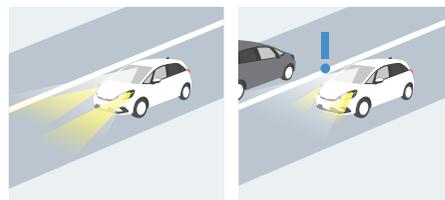
9. 先行車発進お知らせ機能

先行車が発進したことを、音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。



10. 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ます。速度を超過した場合はマルチインフォメーション・ディスプレイの表示を一定時間点滅させ、安全運転を支援します。



11. オートハイビーム

先行車や、対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替えます。良好な視界の確保に貢献するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、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、車両状態等によっては、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。■1.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以上ある先行車や歩行者、移動する自転車または対向車に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断した場合に作動し、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支援します。対向車と歩行者、移動する自転車に対しては、自車が約100km/h以下で走行中の場合に作動します。■2.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壁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、急な発進を防止します。■3.後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退しているとき、自車のほぼ真後ろの近距離に壁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、急な後退を防止します。■4.近距離衝突軽減ブレーキは、約2km/h～約10km/hで走行しているとき、壁などの障害物の見落としにより衝突するおそれがある場合に、ブレーキを制御し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支援します。■5.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場合は作動しません。■6.路外逸脱抑制機能は、約30km/h～約120km/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場合、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■7.渋滞追従機能付アダプティブ・クルーズ・コントロール(ACC)は、0km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。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。■8.車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。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システムが判断した場合、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。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。■9.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。■10.標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、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以下で走行中に作動します。■11.オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

毎日の運転に安心を提供する、最高水準の衝突安全性能。

JNCAP最高ランクのファイブスターを獲得した従来モデル^{※1}に採用しているコンパティビリティ対応ボディ^{※2}の構造を基本とし、衝突時のエネルギーをさらに効率よく分散・吸収するロードパス構造を構築。安全装備を充実させ、前面、側面、後面、すべての

衝突に対し優れた安全性能を実現しました。最高水準の衝突安全性能が毎日の運転に安心を提供します。

前面衝突

フラットバリア 55 km/h
オフセットバリア 64 km/h



側面衝突

新ムービングデフォーマブルバリア
55 km/h



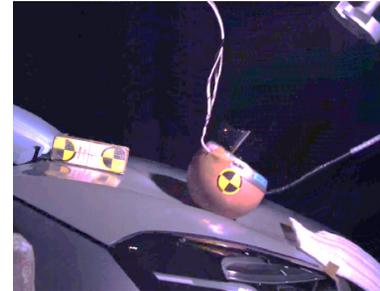
後面衝突

頸部保護



歩行者保護

頭部衝撃の緩和



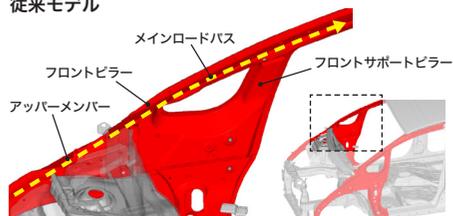
脚部衝撃の緩和



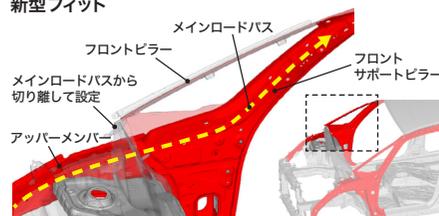
■ フロントピラー極細化を可能にした新ロードパス構造

前面衝突時のキャビンへの荷重の多くをフロントサポートピラーに伝達させることで、フロントピラーの極細化を達成。心地よい前方視界の実現に貢献しました。フロントピラー前端をアッパーメンバーに接続しないことで、衝突時のメインロードパスから切り離し、フロントピラーへの入力を大幅に低減。一方、フロントサポートピラーの内側の稜線をストレート化することで、アッパーメンバーからの荷重がフロントサポートピラーへスムーズに伝達される構造としています。

従来モデル



新型フィット



■ さらに充実した安全装備

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(前席/後席対応)を全タイプに標準装備。シートベルトプリテンショナーとシートベルトリマインダーを後席に採用するなど、安全装備を充実させました。

【全タイプ標準装備】

- 運転席用&助手席用i-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(前席/後席対応)
- 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+運転席ラッププリテンショナー
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダアンカー
- リア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(左右席)
- リア3点式ELRシートベルト(中央席)
- i-Sizeチャイルドシート対応 ISOFIX下部取付金具(リア左右席)+トップテザー取付金具(リア左右席)
- 頸部衝撃緩和フロントシート
- 全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー)

※1 JNCAP 2013年度衝突安全性能試験において、フィットHYBRID・Lパッケージが獲得。

※2 クルマ同士が相互に衝突するときの衝突エネルギーを、エンジンルームで効率良く分散・吸収することにより、自己保護性能を大幅に向上するとともに、相手車両への攻撃性を低減する、衝突安全ボディ。

お客様のライフスタイルに合わせた5つのフィット。

新型フィットでは、パワーシステムや装備の違いなどによる従来型のタイプ設定ではなく、お客様のライフスタイルに合わせたユニークなタイプバリエーションを提案。それぞれのお客様に最適なフィットをご用意しました。

■ バリエーション一覧



BASIC

シンプルで自分らしさが光る
基本タイプ



HOME

生活になじむデザインと
快適性を備えたタイプ



NESS

毎日をアクティブに
過ごしたい人のためのタイプ



CROSSTAR

週末に出かけたい
エンジョイライフに
応えるタイプ



LUXE

洗練と上質を兼ね備えた
スタイリッシュタイプ

MINIMAL LIFE



BASIC

ベーシック

毎日使うものだからこそ、シンプルで飾り気のないものを選べば、あなたの自分らしさが光る。やわらかな表情をつくるフロントフェイス。シームレスで流れるようなフォルム。親しみを感じさせるシンプルなデザインです。



● ボディーカラー

モノフォルムデザインを際立たせる
モノトーン9色をラインアップ。

● タイヤ&ホイール

15インチタイヤにシンプルでバランスのよい放射状のホイールキャップを装備。塊感のあるボディーとあいまって路面にしっかりと足を下ろす安心感を醸し出します。



● インテリアカラー&マテリアル

インテリアカラーはソフトグレーとブラックを設定。シートは、エンボスパターンとプレーンな生地を組み合わせ、シンプルでありながら仕立てのよさが感じられるファブリックシートとしました。



タイプバリエーション

COMFORT LIFE



HOME

ホーム

毎日の仕事・育児など、生活の中でリラックスできるこだわりの空間で、質の高い暮らしを。ソファのような良質な素材を用いたナチュラルなシート、本革巻ステアリングホイール*やプライムスムーズのソフトパッドなど全体のカラーや素材を揃えた、質感高く居心地のよい空間です。

● ボディーカラー

モノトーン9色に加え、HOMEのイメージに合わせた2トーンカラーを全色に設定しました。



● タイヤ&ホイール

15インチタイヤと放射状ホイールキャップを装備。よりスポーティーな足まわりをお望みのお客様には、アルミホイールの16インチタイヤ (NESS標準装備) もお選びいただけます。



● インテリアカラー&マテリアル

インテリアカラーはソフトグレーとブラック。シートは、センター部にナチュラルテキスタイル、サイド部にプライムスムーズをあしらったコンビシートです。ソフトグレーとブラックの2トーンカラーを配した本革巻ステアリングホイールも標準装備。



HEALTHY LIFE



NESS

ネス

毎日の通勤時間を、気持ちのよいスタートに変える。健康的で快活なフィットネスライフをあなたに。気分が盛り上がるカラーコーディネートや、快適性と機能性の高い撥水素材をあしらったアクティブなスタイル。軽快なドライブを、よりいっそう楽しんでいただけます。

● ボディーカラー

モノトーン9色に加え、ライムグリーンをあしらったスポーティーコントラストのアクセント2トーンカラーをご用意しました。



● タイヤ&ホイール

16インチタイヤに躍動感のあるデザインのアルミホイールを装備。安定感がありながらスポーティーさも感じさせる足元としました。



● インテリアカラー&マテリアル

インテリアカラーはブラックを基調に設定。ボディーカラーによって、グレー、または、ライムグリーンのアクセントカラーが配されます。シートとソフトパッドの表皮に撥水性の高いウオータプルーフ素材を採用し、アクティブなライフスタイルに相應る機能的なインテリアとしました。



* e:HEV HOMEに設定。

タイプバリエーション

ACTIVE LIFE



CROSSTAR

クロススター

週末、家で過ごすよりも、家族や親しい友人と出かけたいくなるエンジョイライフにしよう。街にもアウトドアにもぴったり合うCROSSTAR専用のエクステリアデザイン。コンパクトでありながら、タフなイメージを高めます。



● ボディーカラー

専用色のサーフブルーを含む全8色をラインアップ。ブラックと組み合わせたスタイリッシュな2トーンカラーもご用意しました。

● タイヤ&ホイール

幅広スポークのアルミホイールをまとった16インチタイヤを装備。路面をしっかりつかむような力強さがタフなイメージをさらに引き立たせます。



● インテリアカラー&マテリアル

ブラックを基調にグレーのアクセントカラーで構成。シートやアームレストなどには撥水性の高いウオータープルーフ素材を採用し、アクティブなライフスタイルに応える機能的なインテリアとしました。



LUXURY LIFE



LUXE

リュクス

二人でゆったりとドライブしたくなるような、優雅で心地よい時間と充実感のあるリュクスライフを。プラチナ調クロームメッキと上品なアルミホイールをまとったエクステリア。質感や手触りのよさを追求した本革シート。大人の方にふさわしいコーディネートで特別な時間を。



● ボディーカラー

モノトーン9色をラインアップ。要所のプラチナ調クロームメッキが上質感を高めます。

● タイヤ&ホイール

スポークを高密度に配置したアルミホイールに16インチタイヤを装着。ボディをしっかりと支える安定感とともに上級感を創出しました。



● インテリアカラー&マテリアル

インテリアカラーはブラックとブラウンを設定。上質を知る大人の雰囲気構成しました。標準装備の本革シートは革の風合いを引き立たせる専用デザインです。



タイプバリエーション

■ カラーバリエーション

インテリアカラー | ●:ソフトグレー ●:ブラック ●:ブラック×ライムグリーン ●:ブラック×グレー ●:ブラウン

		タイプ(シート表皮)	BASIC (ファブリックシート)	HOME (コンビシート)	NESS (撥水ファブリックシート)	CROSSTAR (撥水ファブリックシート)	LUXE (本革シート)
1	ボディーカラー	プレミアムサンライトホワイト・パール	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
2		プレミアムクリスタルレッド・メタリック	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
3		プラチナホワイト・パール	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
4		ルナシルバー・メタリック	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
5		シャイニンググレー・メタリック	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
6		エアークライトブルー・メタリック	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
7		ミッドナイトブルービーム・メタリック	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
8		クリスタルブラック・パール	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
9		プレミアムグラマラスブロンズ・パール	● / ●	● / ●	●	●	● / ●
10		サーフブルー				●	

インテリアカラー | ●:ソフトグレー ●:ブラック ●:ブラック×ライムグリーン ●:ブラック×グレー ●:ブラウン

		タイプ(シート表皮)	BASIC (ファブリックシート)	HOME (コンビシート)	NESS (撥水ファブリックシート)	CROSSTAR (撥水ファブリックシート)	LUXE (本革シート)
TWO TONE	11	プレミアムサンライトホワイト・パール&ブラック		● / ●	●	●	
	12	プレミアムクリスタルレッド・メタリック&ブラック		● / ●	●	●	
	13	プラチナホワイト・パール&ブラック		● / ●	●	●	
	14	ルナシルバー・メタリック&ブラック		● / ●	●	●	
	15	シャイニンググレー・メタリック&ブラック		● / ●	●	●	
	16	エアークライトブルー・メタリック&ブラック		● / ●	●	●	
	17	ミッドナイトブルービーム・メタリック&シルバー		● / ●	●	●	
	18	クリスタルブラック・パール&シルバー		● / ●	●	●	
	19	プレミアムグラマラスブロンズ・パール&シルバー		● / ●	●	●	
	20	サーフブルー&ブラック				●	
ACCENT TWO TONE	21	プレミアムサンライトホワイト・パール&ライムグリーン			●		
	22	プラチナホワイト・パール&ライムグリーン			●		
	23	ルナシルバー・メタリック&ライムグリーン			●		
	24	シャイニンググレー・メタリック&ライムグリーン			●		
	25	クリスタルブラック・パール&ライムグリーン			●		

主要装備

		● は標準装備					○ はメーカーオプション					
タイプ		eHEV BASIC	eHEV HOME	eHEV NESS	eHEV CROSSTAR	eHEV LUXE	BASIC	HOME	NESS	CROSSTAR	LUXE	
駆動方式		FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	
安全装備 / 運転支援機能	Honda SENSING (衝突軽減ブレーキ(CMBS)、誤発進抑制機能※1、後方誤発進抑制機能※1、近距離衝突軽減ブレーキ※1、歩行者事故低減システム、路外逸脱抑制機能、洗濯追従機能付アダプティブ・クルーズ・コントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、オートハイビーム)	●※2	●	●	●	●	●※2	●	●	●	●	●
	パーキングセンサーシステム	●※3	●	●	●	●	●※3	●	●	●	●	
	マルチフレックスマルチヘッドライト (マニュアルレベリング/オートライトコントロール機構付)						●					
	フルLEDヘッドライト(タイプライランニングランプ付) (マニュアルレベリング/オートライトコントロール機構付)	●	●	●	●	●	○※4				●	
	LEDフォグライト			●	●	●					●	
	車両接近通報装置	●	●	●	●	●						
	ダブルホーン			●	●	●					●	
	セキュリティアラーム(国土交通省認可品)	※5	●	●	●	●	※5	※5	●	●	●	
	【全タイプ標準装備】●運転席用&助手席用-SRSエアバッグシステム ●前席用-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(前席/後席対応) ●VSA ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●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+運転席ラップアラウンドプリテンショナー ●電子制御パーキングブレーキ ●オートブレーキホールド機能 ●フロントアシスタブルシートベルトショルダーアンカー ●リア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(左右席) ●リア3点式ELRシートベルト(中央席) ●i-Sizeチャイルドシート対応 ISOFIX下部取付金具(リア左右席)+トップテイク取付金具(リア左右席) ●傾部衝突緩和フロントシート ●全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー) ●LEDハイマウント・ストップランプ ●チャイルドブルー ●アイドリングストップシステム ●エコアシスト(ECONモード、タイミング機能) ●イモビライザー(国土交通省認可品)											
	快適装備 / メーター	Honda CONNECT for Gathers +ナビ装着用スペシャルパッケージ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
スピーカー数		2 ※6	2 ※6	4	4	4	2 ※6	2 ※6	4	4	4	
タコメーター							●	●	●	●	●	
マニュアル・エアコンディショナー							●	●	●	●	●	
フルオート・エアコンディショナー				● クラスマックスター 技術搭載	●	●		●	● クラスマックスター 技術搭載	●	●	
エアコン用フル電動コンプレッサー		●	●	●	●	●						
運転席&助手席シートヒーター											●	
ステアリングヒーター						○	●				○	
充電用USBジャック(急速充電対応タイプ2個付)											●	
【全タイプ標準装備】●マルチインフォメーション・ディスプレイ(エネルギー消費率/経過時間/燃費履歴/オドメーター/リップメーター/平均車速/平均燃費/瞬間燃費/推定航路可能距離表示機能など) ●Hondaスマートキーステム(降車時オートドロック機能/キー2個付)※8 ●パワースイッチ※9 ●ヘッドライトオートオフ機能 ●運転席ドアワンタッチ式/パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/キーオフオベーション機構付) ●運転席/リアアジャスター ●PM2.5対応高性能集塵フィルター ●テレスコピック&チルトステアリング ●パワードアロック ●電動パワーステアリング ●ワンタッチウィンカー ●ライト消し忘れ警告ブザー ●燃料残量警告灯 ●イルミネーションコントロールスイッチ ●アクセサリーソケット(DC12V) ●リアヒーターダクト												
インテリア	コンビシート(フレームレス+メッシュチャイルドキヤシヤイル)		●								●	
	撥水ファブリックシート			●	●					●	●	
	本革シート※10					●					●	
	ソファトッド (助手席インストルメントパネル/コンソールニードなど)		● プライムスーム	● 撥水ファブリック	● 撥水ファブリック	● プライムスーム		● プライムスーム	● 撥水ファブリック	● 撥水ファブリック	● プライムスーム	
	本革巻ステアリングホイール		●			●					●	
	本革巻セレクトレバー		●			●					●	
	アームレスト付センターコンソールボックス+ワイヤレス充電器					○					○	
	スマートフロントレー	●	● 照明付	● 照明付	● 照明付	● 照明付	●	● 照明付	● 照明付	● 照明付	● 照明付	
	ブラチナ調クロームメッキ・インナードアハンドル		●	●	●	●		●	●	●	●	
	リアセンターアームレスト		●	●	●	●					●	

		● は標準装備					○ はメーカーオプション					
タイプ		eHEV BASIC	eHEV HOME	eHEV NESS	eHEV CROSSTAR	eHEV LUXE	BASIC	HOME	NESS	CROSSTAR	LUXE	
駆動方式		FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	FF 4WD	
エクステリア / ガラス	電動格納式リモコンドアミラー(LEDウインカー付)	● カラード	● カラード	● カラード	● 高輝度シルバー 塗装	● ブラチナ調 クロームメッキ	● カラード	● カラード	● カラード	● 高輝度シルバー 塗装	● ブラチナ調 クロームメッキ	
	LEDポジションランプ & LEDフロントターンランプ	●	●	●	●	●	●※13	●	●	●	●	
	ハーフシェード・フロントウインドウ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	コンフォートビューバックゲージ (親水/ヒートレドリアミラー、熱線入りフロントウインドウ、PTCヒーター等)	○※4	●	○	○	○	○	○※4	○	○	○	
	eHEVエンブレム	●	●	●	●	●						
	CROSSTAR専用エクステリア (フロントグリル、フロントバンパー、ホイールアーチプロテクター、サイドシルガーニッシュ、ドアアウターガーニッシュ、リアバンパー)				●						●	
	ルーフレール				○						○	
	フロントグリルモールディング		● クロームメッキ	● クロームメッキ	● 高輝度シルバー 塗装	● ブラチナ調 クロームメッキ					● 高輝度シルバー 塗装	● ブラチナ調 クロームメッキ
	ブラチナ調クロームメッキテールゲートリアガーニッシュ				●						●	
	ドアアウターガーニッシュ				※14	● ブラチナ調 クロームメッキ				※14	● ブラチナ調 クロームメッキ	
開欠フロントワイパー(ミスト機構付)		●	●		●			●	●	●		
車速連動開欠/リアリア開欠フロントワイパー(ミスト機構付)		●	●		●					●		
マイクロアンテナ	●※15	●※15		●※16		●※15	●※15			●※16		
シャークフィンアンテナ	●※15	●※15		●※16		●※15	●※15			●※16		
【全タイプ標準装備】●遮音/UVカット機能付フロントウインドウガラス ●高熱線吸収/UVカット機能付ガラス(フロントコーナ/フロントドア) ●プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート) ●熱線式リアウインドウデフォグガー ●ドアサッシュブルブラックアウト ●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) ●ウォッシャー付開欠リアワイパー(リバース連動)												
運転席 / 乗務員	15インチチルミホイール+チルミラジアルタイヤ+フルホイールキャップ	●	○	●		●		●		●	●	
	16インチチルミホイール+チルミラジアルタイヤ		○	●	●	CROSSTAR専用 デザイン		●	○	●	CROSSTAR専用 デザイン	
	電動サーボパーキシステム	●	●	●	●							
	VGR(可変ステアリングギアレシオ)							●※17				
	【全タイプ標準装備】●フロントベンチレーテッドディスクブレーキ ●リアディスクブレーキ ●フロントスタビライザー ●DBW(ドライブ/ハイ/ワイヤ) ●応急バンク修理キット(スペアタイヤレス)											

* PTC(自己温度制御システム): Positive Temperature Coefficient(eHEVにのみ装備されます。) ※1 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼ばれます。 ※2 「Honda SENSING」を装備しない仕様もご用意しております。 ※3 「Honda SENSING」非装着車には装備されません。 ※4 「Honda SENSING」を装備しない仕様をお選びいただいた場合、装着することができます。 ※5 「Honda CONNECT for Gathers+ナビ装着用スペシャルパッケージ」を装着した場合、「セキュリティアラーム」が装備されます。 ※6 「Honda CONNECT for Gathers+ナビ装着用スペシャルパッケージ」を装着した場合、4スピーカーとなります。 ※7 eHEVのみ表示されます。 ※8 Hondaスマートキーステムは、施錠・解錠のときに電波を発生します。その際、植込み型風車センサー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。 ※9 ガソリン車は「パワースイッチ」に替わり「プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ」が装備されます。 ※10 「本革シート」は一部に合成皮革を使用しています。(フロントシートの座面、背もたれの一部、サイド部、背面およびリアシートには合成皮革やファブリックを使用しています。) ※11 LUXEは「シートバックポケット」内に付きます。 ※12 「Honda CONNECT for Gathers+ナビ装着用スペシャルパッケージ」を装着した場合、「LEDフロントマップランプ/LEDルームランプ」が装備されます。 ※13 「フルLEDヘッドライト」を装着した場合、「LEDポジションランプ&LEDフロントターンランプ」が装備されます。 ※14 2トーンカラーおよびアクセント2トーンカラーをお選びいただいた場合、装備されます。 ※15 「Honda CONNECT for Gathers+ナビ装着用スペシャルパッケージ」を装着した場合、「シャークフィンアンテナ」が装備されます。 ※16 「ルーフレール」を装着した場合、「シャークフィンアンテナ」が装備されます。 ※17 「16インチチルミホイール」を装着した場合、「VGR(可変ステアリングギアレシオ)」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。

■仕様などは装着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。■写真は実際の色と多少異なることがあります。

