

PRESS INFORMATION
2006.7.13

STREAM

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

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

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

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



HONDA

生活に楽しさを創造するクルマづくりから、
人をもっと魅力的に輝かせるクルマづくりへ。



Newストリーム、発進します。

Contents

開発にあたって	2
コンセプト	3
テクノロジーダイジェスト	5
Motion Form	
エクステリアデザイン	7
Motion Performance	
パワートレイン	9
シャシー	13
ボディ	15
静粛性	16
Motion Package	
空間設計	17
ユーティリティ	19
先進装備	20
安全性能	23
環境性能	28
装備・諸元	29

乗る人を魅力的に輝かせたい。

ミニバンが多くの人に受け入れられていくなかで、
日常生活に身近なサイズで3列シートの空間を実現した初代ストリームは、ミニバンに新しい潮流を生み出しました。
今やこのカテゴリーは、乗用車のスタンダードといえるまで成熟したように思います。

新しいストリームを開発するにあたり、これほど多くの方々に愛用されているクルマであればこそ、
これからの時代に相応しい価値を生み出し、次のステージへ進むべきだと考えました。
それは、移動の道具として生活の楽しさを創造するクルマから、
一人ひとりをもっと魅力的に輝かせるクルマへと向かわせることでした。

単にデザインを追い求めるだけでなく、着心地もよく動きやすい機能的な服が、
着る人をイキイキとさせ輝かせるように、ドライバーの操作に対してリニアにゆえたり、
乗員の居住まいに対してじっくり馴染むクルマと接することで、人をイキイキとさせる。
私たちはそんなクルマづくりを目指し、基礎的なことから細部に至るまで「使う」ということに徹底的にこだわり、
見て乗って走って、あらゆるシーンで人の感覚と溶け合う機能・性能・質を仕立てました。

乗る人のライフスタイルをスタイリッシュに演出し、所有する喜びが得られる。
ドライバーズ・カーとして走りが楽しめ、多人数でも居心地よく移動できる。
「使う」ほどに、カーライフをもっと魅力的にする、乗用車の新しい理想型を創出できたと確信しています。
その名のとおりNewストリームは、また新たな潮流を生み出します。

開発責任者 筒井 研也



筒井 研也 (つつい けんや)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1977年、本田技研工業(株)入社。
完成車動力性能研究を経て、
'96年S-MX、'99年オデッセイのLPL代行、
'01年アヴァンシア ヌーベルバーグ、
'01年オデッセイ アブソルート、
'04年インテグラのLPLを担当。
今回ストリームのLPLを務める。
趣味はゴルフ。愛車はCR-V。

人の感性とクルマの資質が呼応し合える、 〈モーション・デザインング〉という発想で生まれた、 Newストリーム。

人とクルマのすべての接点で一体感が味わえ、これまで以上に積極的に使いたくなるクルマを創りたい。

そのためにHondaは、ハンドル操作やアクセルワークから感じるリニアリティはもちろん、乗り降りやシートアレンジの動作など、人がクルマと接する時の体や心の「動き」に対して、心地よい一体感が得られる機能・性能・質をカタチにしていく、〈Motion Designing〉という発想で開発をスタート。この考えをクルマ全体で表現するために、ひと目で感じる移動体としての美しさを追求しながら、メカニズムの開発や空間設計に取り組みました。

まずはクルマの基礎となる骨格づくりから着手。

これまでにない低く流麗なルーファインを描き出しながらゆとりの居住空間を確保するために、フロアの在り方を徹底的に突き詰め、足元の隅々までフラットな床面と3列目の大幅な低床化を実現。なおかつ高次元な走りを生む低重心を達成しました。

また、外観の美しさを求めながら運転視界も向上させるというこだわりから、ミニバンではボディ剛性の確保に必要としていたフロントサブピラーを廃止し、骨格の各部を見直して高剛性を獲得。細部に至るすべての要素を磨き上げていくことで、スタイリングの機能美を表現しながら、人の感覚と自然に溶け合う走りの性能や空間の質を創出しました。

【 Motion Form 】

骨格の美しさを無駄のないラインで表現した、走りの機能を映す躍動感

【 Motion Performance 】

加速、ハンドリングに加え、エンジンサウンドのリニアリティも追求した一体感

【 Motion Package 】

床面のフラット化がもたらす、乗り込む・座るといった人の動きにフィットする質感

さらには、クラスを超える快適・高機能な**【先進装備】**、Honda最新の技術を注ぎ込んだ高水準の**【安全性能】**、**【環境性能】**をも融合しました。

その結果、どんなシーンでも人の感性とクルマの資質が呼応し合える、Newストリームを完成。人とクルマの関係をいっそう深め、乗る人をもっと素敵に輝かせます。

〈 Motion Designing 〉：開発スタッフの意志を込めたキーワード

Motion Designing

人の「動き」に対して心地よい一体感を生むクルマづくりの発想

Motion Form

骨格の美しさを
無駄のないラインで表現した、
走りの機能を映す躍動感

Motion Performance

加速、ハンドリングに加え、
エンジンサウンドの
リニアリティも追求した一体感

Motion Package

床面のフラット化がもたらす、
乗り込む・座るといった
人の動きにフィットする質感

先進装備

安全性能

環境性能

NEW STREAM



人が自然に体感できる機能・性能・質をカタチにした、Newストリーム・テクノロジー。

Motion Form

低く勢いのあるフォルムに走りの機能美を表現した、クーペを思わせるダイナミックなスタイリング。

- スポーティイメージをいっそう際立たせた、RSZ専用エクステリア。

Motion Performance

限りなくリニアなレスポンスで爽快感をもたらす、高知能パワートレイン。

- 低速域からの力強さとクルーズ時の圧倒的な低燃費を両立した、「可変吸気量制御」i-VTEC採用の2.0ℓ & 1.8ℓエンジン。
- 力強い発進と変速ショックのないスムーズな走りを実現する、トルクコンバーター付CVT。(G、RSZ(2.0ℓ)のFF車)
- 優れた加速性能や燃費性能を発揮する、コンパクト設計の5速オートマチックトランスミッション。(X、RSZ(1.8ℓ) / G、RSZ(2.0ℓ)の4WD車)
- RSZには、高知能制御でより使い勝手を高めたパドルシフトを採用。

しなやかな乗り味とフラットな乗り心地を生む、高バランス・シャシー。

- フロント・マクファーソン・ストラット式サスペンション、リア・リアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。
- 操縦安定性をさらに高める、RSZ専用設計。
- 素早い駆動力伝達を行う、カムユニット搭載リアルタイム4WD。

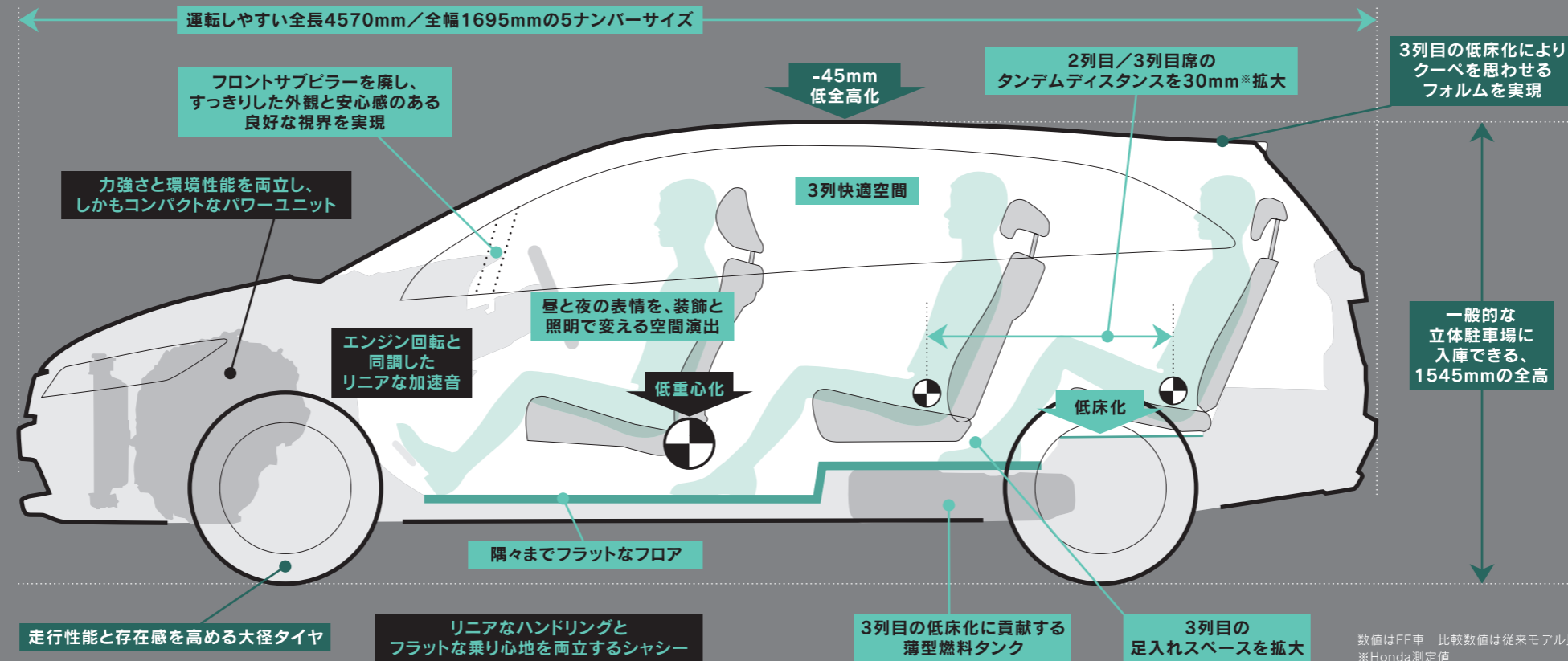
あらゆるシーンで人とクルマの一体感をもたらす、高精度ボディ。

不快なノイズを消し、心地よい走りのサウンドを活かした静粛性能。

Motion Package

隅々までくつろぎと仕立ての質にこだわった、居心地のよい空間。

- 骨格構造から美しさを求め、数値では測れないくつろぎを追求した空間設計。
- スポーティな運転環境と洗練されたモダンな質感を融合したインテリア。
- 視認性に優れ、昼と夜で異なる上質感を演出するメーター。
- すっきりとした良好な運転視界を実現。



数値はFF車 比較数値は従来モデル比
*Honda測定値

先進装備

ひとクラス上の快適性と安心感をもたらす、充実の先進装備。

- 高速道路での運転負担を軽減する車速/車間制御機能IHCC (インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)。
- Honda HDDインターナビシステム<リアカメラ付> **internavi**
- インターナビ・プレミアムクラブ **Premium Club**
- Hondaスマートキーシステム ■セキュリティアラーム&イモビライザー

安全性能 | 未然に防ぐ、予測して備える、被害の軽減を図る、高水準の安全性能。

- <アクティブセーフティ>
 - ディスチャージヘッドライト<HID>
 - VSA(車両挙動安定化制御システム)
- <プリクラッシュセーフティ>
 - 追突軽減ブレーキ<CMBS> + E-プリテンショナー(運転席/助手席)
- <パッシブセーフティ>
 - コンパティビリティ対応ボディ
 - 歩行者傷害軽減ボディ
 - サイドカーテンエアバッグシステム(1~3列目シート対応)
 - 運転席用&助手席用の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)
 - 頭部衝撃保護インテリア ■頸部衝撃緩和1列目シート



環境性能

人と社会と地球に配慮した、高水準の環境性能。

- 全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得。
- 「平成22年度燃費基準+10%」を達成。(FF車)
- ECONモードとエコランプにより低燃費走行を支援。
- リサイクル可能率90%以上を実現。

低く勢いのあるフォルムに走りの機能美を表現した、
クーペを思わせるダイナミックなスタイリング。

美しく躍動感あふれるフォルムを目指した、走りの機能を映すエクステリアデザイン。

高性能なスポーツクーペを思わせる躍動感あふれるデザインを目指し、都会を低い姿勢で疾走するアグレッシブな狼をイメージした「シルバーウルフ」をキーワードに、イメージを重ねていきました。まず、低全高化を達成したうえで、流れるようなサイドウィンドウとルーフライン、大きく傾斜させたリアガラスによって、低くスピード感のあるシルエットを実現。そのうえで、前後フェンダーを張り出させながらフロント、リアともに絞り込み、さらに大径タイヤを採用することでワイドスタンスを強調し、強靭さを表現。フロントマスクには狼をイメージした精悍な表情を与えるなど、走りの力強さ、俊敏さを感じさせる躍動的なスタイリングを完成しています。



精悍かつワイド感のあるフロントビュー。

ヘッドライトを切れ長な形状とし、立体的で緻密な造形のサブプリフレクターにより、獲物を狙う狼の鋭い目つきを表現。さらに、存在感のあるフロントグリルと一体感を持たせながら、サイドへ大きく回り込ませることでワイド感を強調しています。加えて、スポーティなエアロ形状のフロントバンパーや張り出したフロントフェンダー、狼の眉間をイメージしたボンネットの立体造形と合わせ、アグレッシブで精悍な表情をつくり出しています。



Photo : X (FF)

全身でスポーティさを表現したサイドビュー。

スポーツクーペのようにリアガラスを傾斜させ、縦基調のリアコンビネーションランプとサイドウィンドウの造形によって、さらに傾斜したイメージを強調。3列目を感じさせないスポーティな印象を与えています。さらに、大径タイヤに加え、前後ともにスポーティなエアロ形状のバンパーを採用し、サイドシルはガーニッシュを用いないすっきりとしたエアロ表現を実現。ダイナミックな立体感、スピード感を全身で表現しています。



Photo : X (FF)

軽快な走りを感じさせるリアビュー。

上下、左右方向ともに絞り込んだ造形とし、軽快な走りのよさを表現。リアコンビネーションランプも、リアガラスに合わせて傾斜させるとともにサイドにも大きく回り込ませる三次元形状としたほか、リアフェンダーのフレア形状をテールゲートに回り込ませることで、ワイド感と躍動感を生み出しています。



Photo : G (FF)

スポーティイメージをいっそう際立たせた、RSZ専用エクステリア。

RSZ

- フォグライト
- スポーティフロントグリル(ダーククロームメッキ/メッシュタイプ)
- カラーサイドシルガーニッシュ
- フロントスポイラー&フロントストレーキ
- ダーククロームメッキ・アウトドアハンドル
- ダーククロームメッキ・ヘッドライトサブプリフレクター
- RSZエンブレム(フロントグリル/テールゲート)
- ディスチャージヘッドライト(HID)
(ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)
- 17インチアルミホイール+205/55R17タイヤ



Photo : RSZ(2.0L/FF)

限りなくリニアなレスポンスで爽快感をもたらす、高知能パワートレイン。

低速域からのスムーズな力強さとクルーズ走行時の圧倒的な低燃費を両立。さらに高水準のクリーン性能をも達成した、「可変吸気量制御」i-VTECエンジン。

Honda独自のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)を進化させ、低負荷走行時に吸気バルブの閉じるタイミングを遅くする、「可変吸気量制御」i-VTECエンジン。ストリームでは新開発の2.0ℓと1.8ℓの2タイプをラインアップしました。バルブタイミング制御と同時に、DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)によってスロットルバルブを最適に制御する可変吸気量制御により、吸気抵抗によるエネルギー損失(ポンピングロス)を大幅に低減。エネルギー効率を高め、クルーズ走行時の燃費性能を大きく向上しました。そのうえで、吸気効率や圧縮比などを向上し、低速域からの力強いトルクを発生するとともに、徹底したフリクション低減や高精度の空燃比制御などにより優れた低燃費を実現。しかも、高水準の排出ガスクリーン性能も達成しています。



■2.0ℓ i-VTECエンジン

新開発2.0ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン (G,RSZ(2.0ℓ))

エネルギー効率を高める「可変吸気量制御」i-VTECシステムに加え、全域でトルクフルな特性が得られる3ステージ可変管長インテークマニホールドを採用。また、バルancerを採用し、ロアブロックに鉄を鋳込むなど、低速からのスムーズな力強さと静粛性を両立しています。それらにより、110kW[150PS]、190N・m[19.4kg・m]を発揮するとともに、10・15モード燃費14.8km/ℓ^{※1}を達成し、「平成22年度燃費基準+10%レベル」^{※2}をクリア。しかも、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定も取得するなど、高水準の環境性能を実現しています。

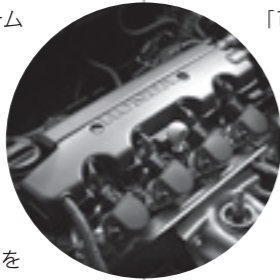
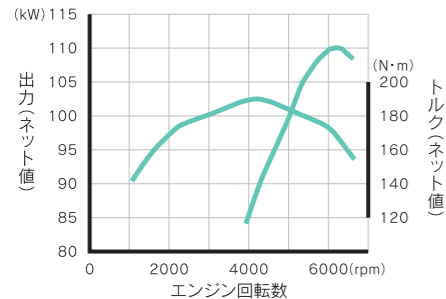


Photo: 1.8ℓ i-VTECエンジン

■2.0ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン性能曲線図



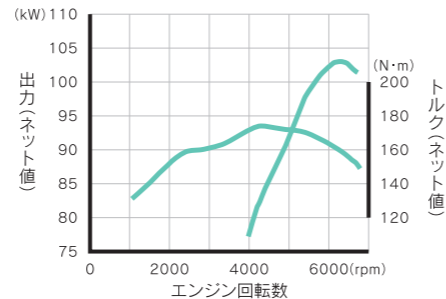
2.0ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン	
最高出力*	110kW[150PS]/6,200rpm
最大トルク*	190N・m[19.4kg・m]/4,200rpm
10・15モード燃料消費率	14.8km/ℓ ^{※1}
「平成22年度燃費基準+10%達成車」(FF車)	
「平成22年度燃費基準達成車」(4WD車)	
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	

*ネット値 ※1 G(FF) ※2 FF車

1.8ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン (X,RSZ(1.8ℓ))

「可変吸気量制御」i-VTECシステムに加え、最適な吸気慣性効果が得られる可変管長インテークマニホールドを採用。103kW[140PS]、174N・m[17.7kg・m]を発揮します。さらに、10・15モード燃費14.8km/ℓ^{※1}を達成し、「平成22年度燃費基準+10%レベル」^{※2}をクリア。しかも、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定も取得するなど、高水準の環境性能を実現しています。

■1.8ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン性能曲線図



1.8ℓ「可変吸気量制御」i-VTECエンジン	
最高出力*	103kW[140PS]/6,300rpm
最大トルク*	174N・m[17.7kg・m]/4,300rpm
10・15モード燃料消費率	14.8km/ℓ ^{※1}
「平成22年度燃費基準+10%達成車」(FF車)	
「平成22年度燃費基準+5%達成車」 ^{※3}	
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	

*ネット値 ※1 X(FF) ※2 FF車 ※3 X(4WD)。メーカーオプションの17インチアルミホイール装着車およびRSZ(1.8ℓ/4WD)は「平成22年度燃費基準達成車」

吸気バルブの閉じるタイミングを切り換え、全域での高いエネルギー効率を実現する、「可変吸気量制御」i-VTECシステム。

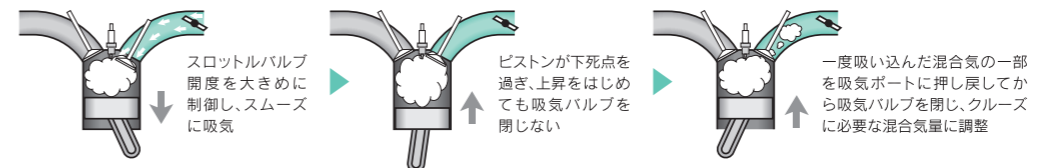
「可変吸気量制御」i-VTECシステムは走行状況に応じ、DBWによるスロットルバルブ制御と、VTEC機構による吸気バルブの閉じタイミング制御(2バルブのうち1バルブ)を行い、クルーズ時などの低負荷走行時にはポンピングロスを低減し、発進・加速時など高い出力・トルクを必要とするときには、吸気充填効率を最大限に高めます。これまでポンピングロスにより悪化していた低負荷走行時のエネルギー効率を大幅に向上することで、トルクフルで力強い走りや低燃費を両立しました。

ポンピングロスを低減することでクルーズ燃費を向上する、吸気バルブの閉じタイミング制御。

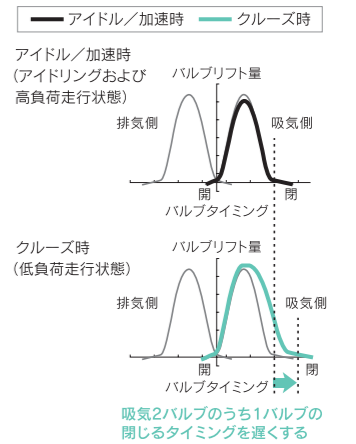
通常、クルーズ時(低負荷走行状態)などのスロットルバルブ開度が小さいときには、吸気経路が狭められるためポンピングロスが大きくなります。「可変吸気量制御」i-VTECシステムは、低負荷走行時などでもDBWによってスロットルバルブ開度を大きめに制御し、スムーズに吸気。そして、VTEC機構によって、吸気バルブを通常の圧縮開始時期よりも遅く閉じることで、一度シリンダー内に吸い込んだ混合気の一部を吸気ポートに戻します。その結果、スロットルバルブ開度を小さくすることなく吸気量の制限を実現。吸気抵抗の減少により、ポンピングロスを最大16%[※]低減でき、その分エネルギー効率が向上したことで、通常ガソリンエンジンに対してより少ない燃料で低負荷走行に必要なトルクを発生。クルーズ時の燃費性能を大きく向上し、2.0ℓエンジンでは1.7ℓエンジン相当、1.8ℓエンジンでは1.5ℓエンジン相当のクルーズ燃費を実現しました。

※1.8ℓエンジン、2.0ℓエンジンは最大15%低減 数値はHonda測定値

■クルーズ時の吸気バルブ/スロットルバルブ制御イメージ

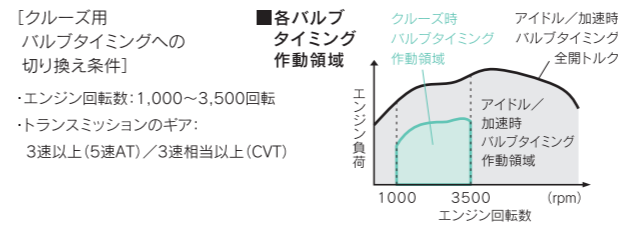


■バルブタイミングイメージ

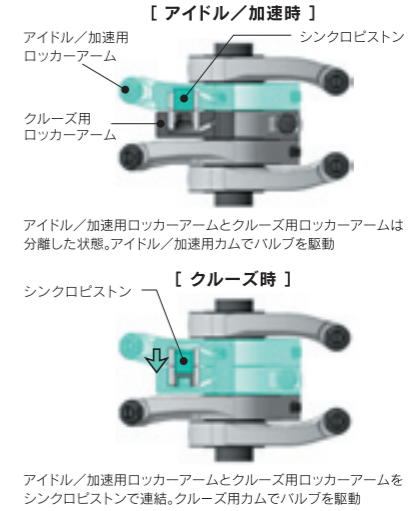


走行状況や負荷に応じて知的にバルブ作動を制御。

「可変吸気量制御」i-VTECシステムは、スロットルバルブ開度や車速、エンジン回転数、ギアの状態などから走行状況を検知し、吸気側に備えたアイドル/加速用およびクルーズ用のロッカーアームを、シンクロピストンによって連結/分離することでバルブタイミングの切り換えを行います。また、連結/分離ともに油圧で行う2系統油圧回路を採用することで、低回転域での切り換えを可能にしています。



■i-VTEC機構作動イメージ



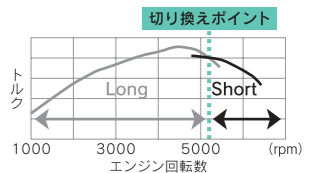
バルブタイミングの切り換えによるトルク差を抑え、スムーズな作動を実現。

スロットルバルブ開度が一定の状態ではバルブタイミングの切り換えを行うと、エンジントルクが急激に変化してショックが生じるため、DBWでスロットルバルブ開度を適切に制御することでトルク差を抑制。乗員に切り換えによる違和感を与えないスムーズな作動を実現しています。

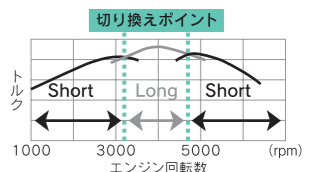
可変管長インテークマニホールドやピストンオイルジェットを採用し、全域で力強いトルクを発揮。

全域で最適な吸気慣性効果が得られる可変管長インテークマニホールドを採用。2つのエンジンの特性に合わせ、それぞれ異なる仕様としています。1.8ℓエンジンでは、約5,200回転を境に、管長を低回転域では長く、高回転域では短く制御。2.0ℓエンジンでは、約3,200回転までは長く、そこから約4,700回転までは長く、それ以上の高回転域では再び短くする、3ステージ制御を採用。両エンジンともに全域でトルクフルな特性を実現しました。また、シリンダーブロックからオイルを噴射し、効果的にピストンを冷却するピストンオイルジェットの採用により、耐ノッキング性能を向上し、高圧縮比に貢献しています。これらにより全域で高トルクを発揮し、特に市街地での発進・加速で多用される低速トルクを向上しています。

■管長切り換えイメージ(1.8ℓエンジン)



■管長切り換えイメージ(2.0ℓエンジン)



扱いやすさと、力強い加速感を両立する、DBWセッティング。

アクセルペダル操作をセンサーで感知し、スロットルバルブを電子制御することで自然でリニアなアクセルフィールを生み出すDBWを採用。アクセルペダル開度に対するスロットルバルブ開度を走行状況に応じて変化させ、発進時のスムーズな扱いやすさ、常用域の力強さ、追い越し加速時などの伸びのよさを両立。より自然でスムーズな走りを実現しています。

フリクション低減と軽量・コンパクト化を追求。

- フリクション低減
 - ・ピストンスカート二硫化モリブデン (MoS2) ショット加工
 - ・メインベアリング二硫化モリブデン (MoS2) ショット加工 (2.0ℓエンジン)
 - ・イオンプレーティング・ピストンリング (オイルリング)
 - ・プラターホーニング加工
- 軽量・コンパクト化
 - ・アルミロッカーアーム
 - ・エキゾーストマニホールド一体型シリンドラーヘッド
 - ・樹脂ヘッドカバー
 - ・樹脂インテークマニホールド
 - ・低比重樹脂エアクリナーケース
 - ・高強度クランクシャフト (2.0ℓエンジン)
 - ・高強度熱間鍛造クラッキングコンロッド
 - ・細幅カムチェーン
 - ・オイルポンプ内蔵チェーンケース

「平成22年度燃費基準+10%」(FF車)を達成した、優れた燃費性能。

「可変吸気量制御」i-VTECシステムによる高度な燃焼制御に加え、各部のフリクション低減やトランスミッションの効率化、湿度感知エアコン・コンプレッサー協調制御などにより、実用燃費を向上。全タイプで「平成22年度燃費基準」に適合し、さらにFF車では基準を10%以上上回る優れた燃費性能を達成しています。

全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得した、優れたクリーン性能。

リニアA/FセンサーやO₂センサーに加えエアフローメーターとマップセンサーの採用により、空燃比制御をさらに高精度化。燃焼ガスそのものをクリーン化しました。そのうえで、シリンドラーヘッド内で燃焼ガスを集合させるエキゾーストマニホールド一体構造により、燃焼ガスの熱損失を大幅に低減。さらに、シリンドラーヘッド直下に2ベッドキャタライザーを設置し、キャタライザーの早期活性化を実現することでコールドスタート時の浄化性能を高めています。この結果、優れたクリーン性能を実現し、全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。

力強い発進と変速ショックのないスムーズな走りを実現する、トルクコンバーター付CVT。(G、RSZ(2.0ℓ)のFF車)

トルクコンバーターによる力強い食い付き感のある発進特性と、変速ショックのないなめらかな加速特性により、全域にわたってハイレスポンスな走りを実現する、トルクコンバーター付CVTを採用しました。ドライバーのアクセル操作や路面の勾配などから走行状況判断し、スポーツ走行や低燃費走行、その時々最適なエンジンブレーキの発生など、ドライバーの意志に、より忠実な変速制御を実現。さらに、コーナリング時の横Gを算出し、スポーティな走行状態であると判断するとアクセルオフ時のエンジン回転数を高めに保持し、効果的なエンジンブレーキと再加速時のハイレスポンスな駆動力が得られるコーナリングGシフト制御を採用したほか、VSAやDBW、IHCCなどとの協調により、いっそうスムーズな走行フィールを獲得しました。

また、「可変吸気量制御」i-VTECエンジンとの組み合わせにより、「平成22年度燃費基準+10%」を達成する優れた燃費性能に貢献しています。



Photo : G

トルクコンバーターにより、力強い発進加速を実現。

トルクコンバーター自体が持つトルク増幅効果によって、スムーズで力強い発進加速を実現。これにより駆動力が鋭く立ち上がり、その後はCVTならではのなめらかな伸びのある加速を発揮します。また、発進時以外のほぼ全域でのロックアップが可能で低燃費化にも貢献。適度なクリープ力も確保しています。

エンジンの特性を最大限に活かし、優れた加速性能や燃費性能を発揮する、コンパクト設計の5速オートマチックトランスミッション。(X、RSZ(1.8ℓ)のFF車)

エンジンの特性をフルに活かし、力強い加速と低燃費を同時に実現する5速オートマチックトランスミッションを採用しました。5速化によって従来モデルの4速ATに対し、ギアレシオをよりクロスに、よりワイドに設定。リニアソレノイドによるダイレクト制御やDBWとの協調制御と合わせ、鋭い発進性能と変速ショックの少ないスムーズな加速、優れた高速クルーズ燃費を両立しています。また、平行3軸構造や超薄型トルクコンバーターの採用、4速と5速のドリブンギアの共用化などにより、全長で-56.5mm※のコンパクト化を達成。すべてのギアでのロックアップ制御に加え、低フリクションクラッチの採用やオイルの攪拌抵抗低減など徹底した高効率化により、低燃費にも大きく貢献しています。



Photo : X

※従来モデルの4速AT比 Honda測定値

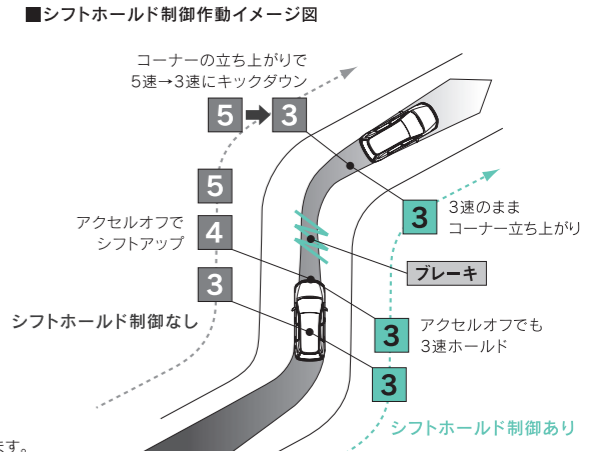
全ギアでのロックアップを実現。

きめ細かな制御によりロックアップ領域を大幅に拡大するアクティブロックアップをすべてのギアに適用し、トルクコンバーターのすべりによるエネルギーロスを最小限に抑えました。さらに、アシストロックアップスプリングを追加することで、ロックアップする際の応答時間も短縮しています。

不要な変速を抑え、スポーティな走行を楽しめる、シフトホールド制御。

ドライバーのシフト感覚により近い制御を行うシフトホールド制御を採用しました。Dポジション※での走行時に、ドライバーのアクセル操作や車速変化などから走行状態を瞬時に判断し、最適に変速制御。特にワインディングなどでのスポーティな走行時には、アクセルのオン/オフによる不要な変速を抑え、十分なエンジンブレーキによる減速やタイムラグのない鋭い加速が得られます。

※RSZ(1.8ℓ)は、Sポジションを選択してもパドル操作を行うまでは自動変速状態であり、シフトホールド制御されます。



4WD車専用5速オートマチックトランスミッション。(全タイプの4WD車)

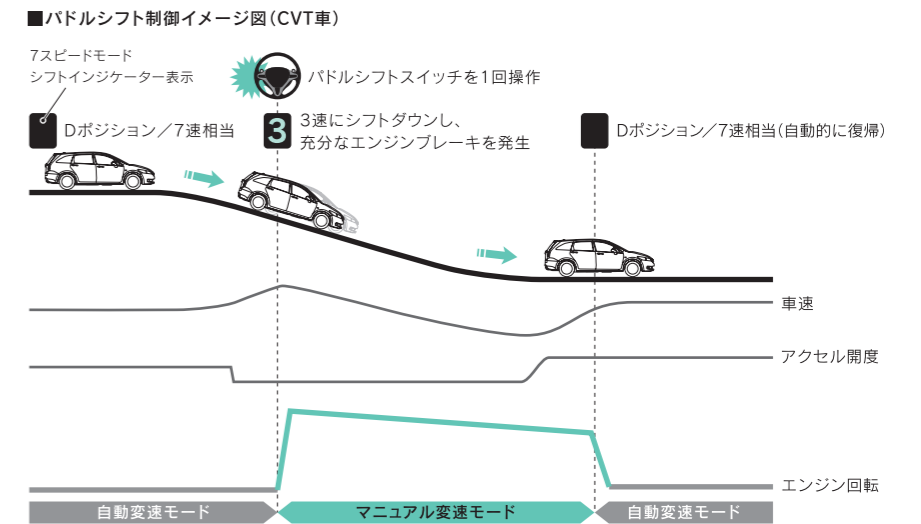
4WDのたくましい走りを支える大容量設計の5速オートマチックトランスミッションを採用。リニアなレスポンスと変速ショックの少ないスムーズな加速とともに、優れた燃費性能も実現。しかも、コンパクト設計としています。そのうえで、スポーティな変速を楽しめるシフトホールド制御を採用したほか、ロックアップ領域とフューエルカット領域を拡大するきめ細かな変速制御により実用燃費向上にも寄与しています。

RSZには、高知能制御でより使い勝手を高めたパドルシフトを採用。

RSZはCVT車/5速AT車ともに、ステアリングホイールから手を放さずにマニュアル感覚のシフト操作が行えるパドルシフトを備え、制御を高知能化しました。Dポジションで走行中にパドル操作を行うと自動的にマニュアル変速モードになり、その後走行状態やパドルシフトスイッチ操作、アクセルペダルの操作量を検知し、自動的に自動変速モードに復帰。変速モード切り換え操作を必要とせずパドル操作が行えるため、より気軽にスポーティな変速操作を楽しめます。なお、Sポジションでパドル操作をしたときは、自動変速モードに復帰しないマニュアル変速モードとなります。

CVT車には、より知能的な7スピードモードを採用。

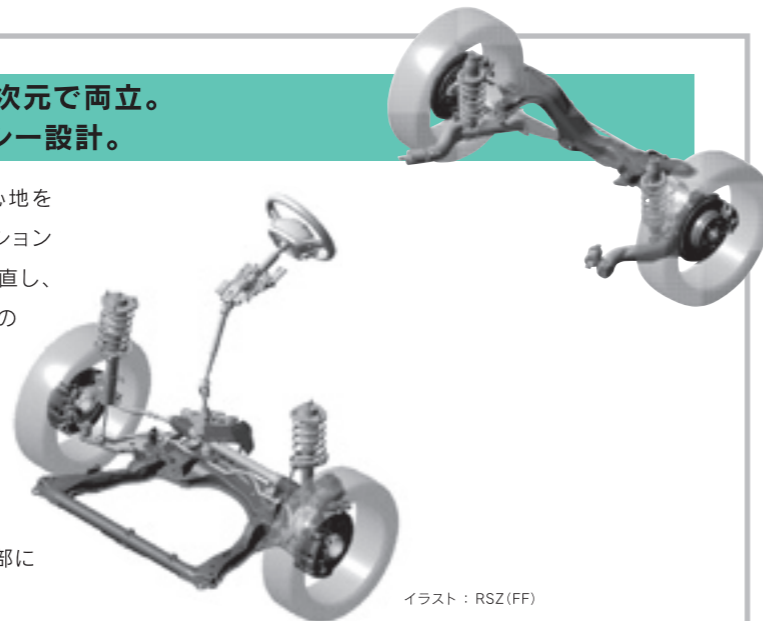
CVTならではの高い変速設定自由度を活かした7速のマニュアル変速モードを採用。制御を高知能化し、1回のパドル操作でそのときの走行状況に最適な変速比を選択します。たとえば同じ車速からでも、ゆるやかな加速時には5速を選択し、降坂時など、エンジンブレーキが必要と判断したときには3速を選択、といったドライバーの感覚により近い知能的な変速制御を実現。さらに、左右輪の回転差からコーナリング中と判断すると、自動変速モードに復帰しないパドルホールド制御も備えています。なお、5速AT車も2回連続してパドル操作を行うと2段変速するなど、スポーティな制御としています。



しなやかな乗り味とフラットな乗り心地を生む、高バランス・シャシー。

リニアなハンドリングとフラットな乗り心地を高次元で両立。
細部にまで徹底したチューニングを施したシャシー設計。

スポーツセダンに迫るリニアなハンドリングとフラットな乗り心地を両立するために、低全高ボディによる低重心化に加え、サスペンションジオメトリを突き詰めました。シャシー各部の形状や材質を見直し、剛性を高め、ステアリングギアボックスのサブフレームへの取り付けや、サスペンション取り付け部の強化などにより、シャシーまわり全体の剛性および剛性バランスを向上。そのうえで、各部のフリクションの徹底的な低減に加え、ダンパースプリングやブッシュ類の低バネレート化により、大径ワイドタイヤを活かせる動きのよい足回りとするともに、フラットな乗り心地も獲得。さらに、ステアリングホイールやシート設計にも配慮するなど、細部にまで徹底したチューニングを施し、爽快な乗り味を実現しています。

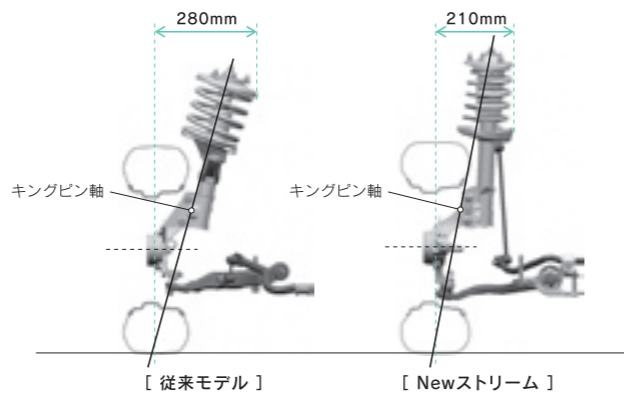


イラスト：RSZ(FF)

フロント・マクファーソン・ストラット式サスペンション

スペース効率に優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。サイドフォースキャンセルスプリングの採用により、サスペンションスペースを小さくしながら乗り心地を向上。スプリングを左右対称巻とすることでステアフィールの左右差もなくなりました。また、キングピン軸を後方へ傾け、キャスト角を大きく、キャストトレール量を多く設定。直進性を高めるとともに、旋回時のセルフライニングトルクを強く、安心感を高めています。また、ロアアームにL型アームを採用し、コンプライアンスブッシュの配置を適正化。ブッシュの低バネレート化が可能となり、操縦安定性と乗り心地を高次元で両立しました。そのほか、バンストップラバーの材質を天然ゴムからウレタンに変更し、初期バネレートを低減。乗り心地とロールフィールを向上しています。

■サイドフォースキャンセルスプリング

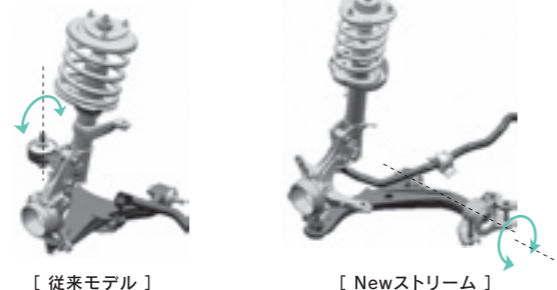


【従来モデル】

【Newストリーム】

ダンパーを起こすことができるため、横方向のスペース効率が向上

■コンプライアンスブッシュ配置説明図



【従来モデル】

【Newストリーム】

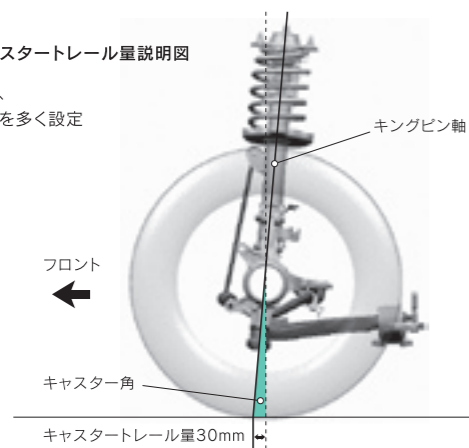
ロアアームからの入力、ブッシュの軸を倒す方向に働く。ロアアーム支持部の上下動を抑えるために高いブッシュ硬度が必要

ロアアームからの入力、ブッシュの軸をねじる方向に働く。サスペンションストロークに対して安定した特性となるため、ブッシュの低バネレート化が可能

数値はすべてHonda測定値

■キャスト角/キャストトレール量説明図

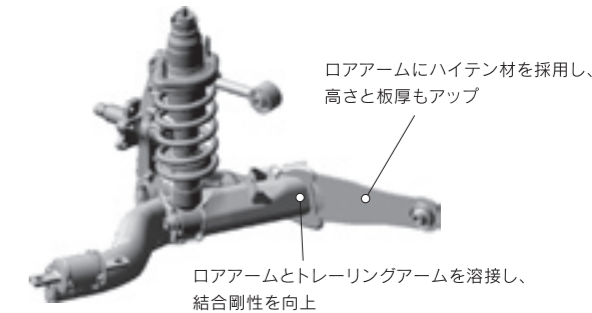
キャスト角を大きく、キャストトレール量を多く設定



リア・リアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンション

3列目席の居住性確保に貢献するコンパクトなリアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用しました。ロアアームにハイテン材を採用したうえで、高さや板厚を上げ剛性を大幅に向上。さらにトレーリングアームとの締結をボルト締めから溶接に変更し、結合剛性も高めています。これにより横剛性を向上し、大径ワイドタイヤに対応するとともに安定性を向上しました。また、アッパーアームブッシュとダンパースプリングを低バネレート化し、乗り心地を向上するとともにロードノイズの低減にも貢献しています。

■ロアアームまわり剛性向上説明図(FF車)



ロアアームとトレーリングアームを溶接し、結合剛性を向上

操縦安定性をさらに高める、RSZ専用設計。

RSZは、リアスタビライザーや大径17インチタイヤ、フロントスポイラー、フロントストレーキを採用したうえで、ダンパーの減衰特性やスプリングレートを専用チューニング。乗り心地を損なうことなく操縦安定性を高めています。



Photo：RSZ(2.0L/FF) メーカーオプション装着車

EPS(電動パワーステアリング)、低慣性ステアリングホイールを採用し、リニアなステアフィールを追求。

電動モーターの駆動力で操舵アシストを行うEPSを採用し、車両の走行状況に応じた適切なアシストを高精度に制御しています。モーターには高効率・低慣性のブラシレスモーターを採用し、モーター出力を向上。そのうえでステアリングレシオをクイック化しました。そのほか各部のフリクション低減や、ステアリングホイールの回転バランス向上などきめ細かな処理を施し、リニアで小気味よいステアフィールを実現しています。

高い制動性能とコントロールしやすいブレーキフィールを実現。

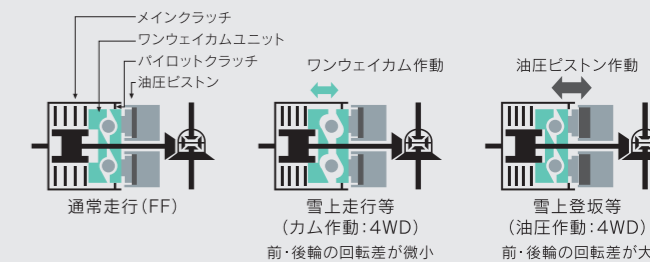
適切なサスペンションジオメトリにより制動時の車体姿勢を安定化し、フロント15インチベンチレーテッドディスク、リア15インチドラムインディスクの採用や、ABSの4輪独立制御により、さまざまな状況での制動性能を高めています。また、ボディのマスターシリンダー取り付け部を強化したうえで、マスターシリンダーを小径化するとともにロングストローク化。剛性感があり、コントロールしやすいブレーキフィールを獲得しています。

※X(FF)(IHCC、CMBS、VSA、17インチアルミホイール非装着車)はドラム式

素早い駆動力伝達を行う、カムユニット搭載リアルタイム4WD。

通常はほぼFF状態で走行し、発進・加速時や雪道など走行状況に応じて後輪にも適切な駆動力を配分するHonda独自のリアルタイム4WDシステム。軽量・コンパクト設計で頼もしい走破性と軽快な走り、そして低燃費や静粛性にも優れた特長を活かしながら、後輪へトルクを伝達するデュアルポンプシステムにカムユニットを追加することで、前輪の空転検知能力を大幅に向上。FF⇄4WDの切り換えを瞬時に、雪道などでの発進性やコーナリングの安定性を飛躍的に高めています。

■カムユニット搭載リアルタイム4WD動作イメージ



あらゆるシーンで人とクルマの一体感をもたらす、高精度ボディ。

さまざまな性能を高次元で支えるために、緻密な設計を尽くした精度の高いボディ。

スポーティなスタイリングや7名乗車を可能にする居住性、軽快な走行性能、そして衝突安全性など、さまざまな性能を高度に融合するために、CAE(コンピュータによる強度・剛性解析)を駆使するとともにテストコースでの走り込みを重ね、高精度なボディ設計を行いました。軽量部材の採用を拡大したうえで板厚や断面形状を適切に設計し、結合強度も徹底して高めることで無駄のない、軽量かつ高剛性のボディ骨格を形成。さらに、細部の形状や配置にも気を配り、隅々までフラットなフロアや、低くスポーティなスタイリングながらゆとりのある3列目空間を実現するなど、極めて精度の高いボディを完成しています。

動剛性を磨き上げた、軽量・高剛性なハイバランスボディ。

曲げ剛性やねじり剛性といった静剛性に加え、フロントとリアの剛性バランスの適正化や各部の結合強度を高めたことにより、動剛性を向上。スポーツセダンに匹敵する高い操縦安定性を獲得するとともに、快適な乗り心地に貢献しています。また、軽量で強度の高いハイテン材(高張力鋼板)の適用を拡大したほか、板厚や材質の異なる鋼板をつなぎ合わせ、効率よく強度が得られるテーラードブランク材を適所に採用。剛性を高めながらボディ骨格で約10kgの軽量化を達成しています。

比較数値は従来モデル比 Honda測定値

フロントまわりの高剛性化

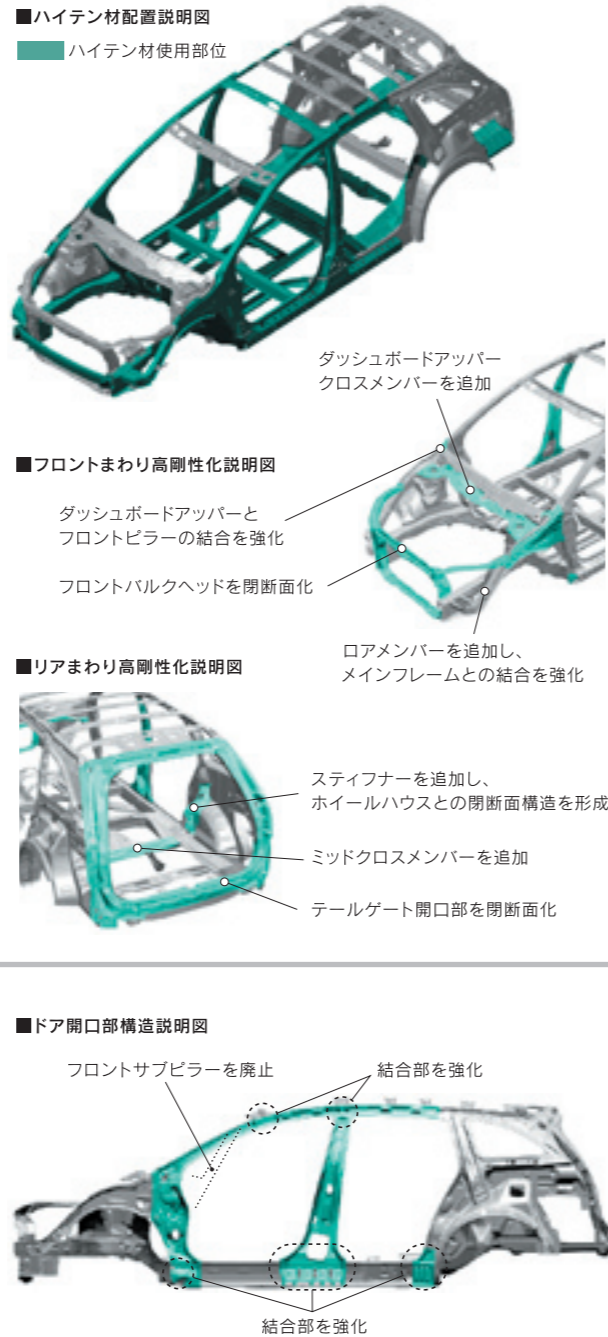
フロントバルクヘッドの閉断面化に加え、適切な断面形状としたロアメンバーの追加により、メインフレームとの結合を強化。さらに、左右のダンパー取り付け部を結合するダッシュボードアッパークロスメンバーを追加するとともに、ダッシュボードアッパーとフロントピラーとの結合を強化し、フロントの前後剛性と左右剛性のバランスを高め、旋回制動時などにおけるタイヤの接地性を向上しています。

リアまわりの高剛性化

テールゲート開口部を閉断面化するとともに、結合部を補強。サスペンション取り付け部は、ダンパー部にスティフナーを追加しホイールハウスとの閉断面構造としたうえで、左右のダンパー取り付け部を結合するミッドクロスメンバーを追加。これらにより、リアの上下剛性と左右剛性のバランスを高め、収まりのよいフラットな乗り心地と旋回制動時などでの安定性を両立しています。

ドア開口部を強化し、良好な視界やすっきりとした外観に貢献。

ドア開口上部では、ルーフサイドレールの板厚を上げたうえでフロントピラー、センターピラーとの結合を強化。ドア開口下部では、サイドシルとフロントピラー、センターピラー、リアホイールハウス前部との結合を強化し、ドア開口部の剛性を向上。この結果、従来フロントピラー後方にあったサブピラーを廃止することで、良好な視界の確保やすっきりとした外観に貢献しています。



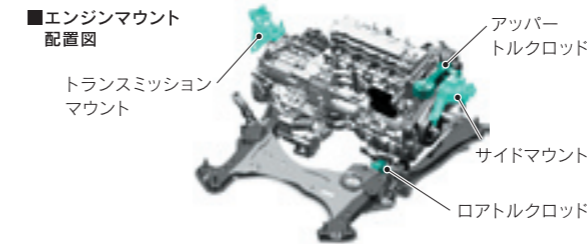
不快なノイズを消し、心地よい走りのサウンドを活かした静粛性能。

徹底した音のマネジメントで、静かな中に心地よいエンジン音を活かしたハイレベルな静粛性。

振動・騒音を発生源で低減したうえで、ボディやシャシー各部の剛性を高めるなど、エンジンや路面から室内に伝わる振動を効果的に抑制。さらに、室内に侵入するノイズの遮音・吸音処理を適所に施すとともに、ボディパネルの固有周波数をチューニングすることでノイズをキャビン内で打ち消す技術も取り入れました。その結果、クルマの加速と同調した心地よいエンジン音と、不快なノイズのない優れた静粛性を両立しています。

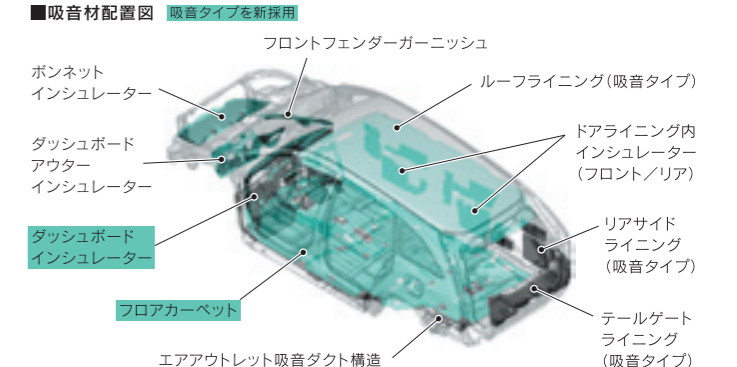
エンジンまわりの静粛性

エンジンのクランクシャフト支持剛性を高めるロアブロック構造を採用し、クランク打音を大幅に低減。それに加え、点火時期を高精度に制御することで燃焼時の高周波を低減したほか、2.0Lエンジンでは2次バルブサージを採用するなど、エンジンノイズを発生源で抑制しています。エンジンマウントには、エンジン揺動を前後方向で受けるトルクロッド慣性主軸マウントを採用。エンジン側とボディ側の両方にゴムブッシュを持ち、2重防振効果が得られるトルクロッドをエンジンの上下に配置。音になりやすい上下方向の振動を大幅に低減したほか、揺動によるエンジン重心移動を抑制することでリニアなハンドリングにも貢献しています。また、エアコンホースやフューエルパイプなどの配管類のマウント構造にまで振動対策を徹底しています。



キャビンまわりの静粛性

センターピラー、リアホイールハウス、3列目フロアまわりの板合わせ部を平らにし、穴や隙間をなくしたうえで、フロントピラー、センターピラー、リアホイールハウス前方の下部に発泡ウレタンの遮音材を配置することで音の侵入を抑制。またドアでは、ドアシールを2重化したうえで、軽量化のために開けてある穴から侵入する音を、軽量で吸音性能に優れたホールシートで遮音するなど、きめ細かい遮音処理を施しています。そのうえで、室内を囲むように軽量で高性能な吸音材を適切に配置し、静粛性向上と軽量化を高次元で達成しています。そのほか、サイドシルおよびホイールハウス下面に発泡性のアンダーコート塗布することで、石はねによるノイズの低減も図っています。



ボディパネルの固有周波数をチューニングし、こもり音を低減。

キャビンが長いワゴンやミニバンは、特定の周波数でボディパネルが共鳴し、こもり音を発生しやすい。ストリームは、フロントガラスの上下支持部とテールゲートまわりの剛性バランスを調整することで、各パネルの固有周波数をチューニング。フロントガラスとテールゲートの共振を逆位相にコントロールし、こもり音を打ち消しています。また、3列目フロアまわりのパネルにプレスによる凹凸(ビード形状)を設けることで固有周波数をチューニングし、ロードノイズとの共振を抑えています。

シャシーまわりの静粛性

サスペンションやボディのサスペンション取り付け部の剛性向上に加え、ブッシュ類の低バネレート化などにより、路面からの振動入力を低減。剛性バランスを高めたボディと合わせ、道路の継目などを乗り越えた際のショックをスムーズに減衰する特性を獲得しています。

風切り音の低減

ボンネット後端部やフロントピラー、ドアミラーの形状を適切に設計するとともに、薄型ワイパーブレードを採用。風をスムーズに後方へ流すことで風切り音を大幅に低減しています。



隅々までくつろぎと仕立ての質にこだわった、居心地のよい空間。

骨格構造から美しさを求め、数値では測れないくつろぎを追求した、緻密な空間設計。

低全高でありながら、7名がゆとりをもって乗車できる空間を確保したうえで、数値以上のくつろぎ感を追求しました。そのために、ホイールベースの20mm延長とペダルレイアウトの調整により、2列目/3列目席のタンDEMディスタンスを30mm※拡大して3列目空間を広げたうえで、隅々までフラットで無駄のないフロアを目指し、フロア骨格を徹底的に見直しました。まず、サイドシルを横長断面から縦長断面にし、1列目と2列目のフロア幅を20mm※拡大しました。3列目フロアは薄型燃料タンクの採用などによる低床化に加え、リアフレームを高強度の閉断面構造とすることで断面を小さくしてフロア幅を広げるとともに、フロアパネルをリアフレームから独立した部材とすることで左右端までのフラット化を実現。そのうえフロアトンネルもなくし、足入れスペースを大幅に広げています。さらに、フロア全体にわたって、細かな突起や傾斜も徹底的になくした完全フラットフロアとするなど、どの席に座ってもくつろげる快適空間を実現しています。 比較数値は従来モデル比 ※Honda測定値

■1列目/2列目フロア構造図



■3列目フロア構造説明図



スポーティな運転環境と洗練されたモダンな質感を融合した、スポーツモダン・インテリア。

インテリアデザインでは、機能的でスポーティなコクピットまわりと、仕立てのよいハイセンスな空間との融合を目指しました。コクピットまわりは、表示系を見やすく配置するとともにセンターパネルをドライバー側に向けるなど、使いやすさを追求。インストルメントパネルは内部構造をコンパクト化し、足元スペースにゆとりを持たせうえて、助手席に面した部分にソフトな素材を採用することで、助手席乗員にやわらかな安心感をもたらします。また、全列にわたり、隅々までフラットなフロアや収納装備の使いやすさを追求し、くつろぎ感や使い勝手を向上。落ち着いた配色や上質な素材がモダンな質感を生み出しています。さらに、メーターやセンターコンソールのカップホルダーなどの各所にリング状の金属調装飾を施し、先進感を演出。ブルー照明を施すことで、夜間は昼間と異なる雰囲気を生み出します。

モダンな室内をよりスタイリッシュに演出するインテリアカラー & マテリアル。

大人の雰囲気をもたせる洗練されたカラーをラインアップし、なおかつ機能性を考慮した素材選択を行いました。シート素材は、センター部には通気性のよいダブルラッセルを採用。サイド部は肌触りがやわらかく、しかもすべりにくいスウェード調トリコットとしています。

●インテリアカラーページ

シックブラウン

ブラックを基調にダークブラウンのファブリックを合わせ、モダンで落ち着いた雰囲気を表現しています。

ブラック (RSZ専用)

スポーティなブラック内装。シートとステアリングホイールにシルバーステッチを入れるとともに、金属調装飾を各所に配置。ブラックとシルバーのコントラストによる洗みのある引き締まったイメージとしています。



Photo : RSZ(2.0L/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



Photo : X(FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

操作性に優れたコクピットまわり。

ステアリングホイールからスムーズに持ちかえられるインパネシフトを採用。シフトノブをコンパクト化し、女性でも操作しやすいサイズとしました。ステアリングホイールは、操作性や握りやすさを追求し、各部の断面形状をそれぞれ適切に設計。特に左右スポーク付近では、親指の当たる部分をくぼませることで握りやすくしています。また、適切なドライビングポジションに調整できる、ステアリングのチルト&テレスコピック機構やシートハイトアジャスターを採用しています。



Photo : RSZ(2.0L/FF) ティーラーオプション装着車 カットボディによる撮影

視認性に優れ、しかも上質感のあるメーター。

大径の2眼メーターを採用。文字サイズを大きくするとともに文字色をパールホワイトとし、さらに常時点灯式とすることで視認性を高めています。メタリック色の文字盤は、金属感のあるヘアライン調デザインを施し、その周囲に金属調のリングを配置。スモールランプ点灯時には、リングの内側にブルーの間接照明が灯り、昼間と夜間で異なった上質感を演出します。また、メーター中央上部には、オド/トリップメーターや外気温、平均燃費を表示する液晶ツイントリップメーターを設置。IHCC装着車にはマルチインフォメーション・ディスプレイが備わります。

すっきりとした良好な視界を実現。

薄型のブレードワイパーを採用するとともにワイパー停止位置を下げ、ボンネット後端部にすっきりと収納。また、フロントピラー後方のサブピラーを廃止し、前方や右左折時の視界を広げています。そのほか後席乗員がいないときには、2列目/3列目シートのヘッドレストを低く収めることで、良好な後方視界も確保できます。



Photo : X(FF) メーカーオプション装着車

座り心地がよく、ホールド性にも優れた1列目シート。

すっきりとしたデザインとしながらシートクッション、シートバックともにサイズを拡大し、サイドサポート部の張り出しを大きくするなど、座り心地とホールド性を高めました。シートクッションは長さを10mm拡大したうえで、低反発ウレタンクッションの採用や、前後方向のスプリングピッチの幅広化によって振動吸収性を大きく向上。しかもスプリングを後ろ下がりに設定するなどシート奥に自然に引き込まれる形状としました。シートバックは、25mm高く、20mm幅広くしたうえで、柔軟性のある樹脂プレートによるスプリングで支持。体格の違いや姿勢の変化に追従し、常に安定したフィット感が得られます。この構造によりシートバックを薄くできたことで、2列目席のひざまわりスペースを広げています。 比較数値は従来モデル比 Honda測定値

シートサイズを拡大し、座り心地を向上した2列目/3列目シート。

2列目には6:4分割可倒式スライドシートを採用。シートバックを25mm高くしたほか、シートクッションのフレームまわりのレイアウトを工夫するなど細かな配慮を積み重ね、座り心地を向上しました。3列目にはリクライニング機構付の5:5分割可倒式シートを採用。シートバックを85mm高くしたうえで、シートクッションにS字型スプリングを採用し、ストローク量を増加。座り心地を大幅に向上しています。

比較数値は従来モデル比 Honda測定値

3列すべてを快適な温度に調節できる空調システム。

高性能なフルオート・エアコンディショナーを全タイプに標準装備したうえで、2列目、3列目へ効果的に風を送るアッパーベントをインストルメントパネルの中央上部に設置。室内全体を快適な温度に調節できます。

室内VOC※を低減。

Hondaは、シックハウス症候群の一要因とされるホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOC(揮発性有機化合物)削減について独自に取り組んでいます。ストリームでは、インストルメントパネルやドアライニング、シートなどの表皮材、ドアシール用およびガラス用の接着剤、インナードアハンドルの樹脂材などを見直すことで、トルエンなどのVOC揮発量を大幅に削減。室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、全タイプで、VOCを厚生労働省の定めた『室内濃度指針値』以下にしています。さらに、排出ガス臭や花粉の除去性能に優れた高性能脱臭フィルターを全タイプに標準装備するなど、室内の空気質を大きく改善しています。

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

使いやすさを第一に考えた、簡単・気軽なユーティリティ。

操作のしやすさを追求した、シートアクション。

3列目に乗車する際の2列目シートのウォークインスライド機構や、荷室を広げる2列目/3列目シートのフォールドダウン機構を採用。必要に応じて気軽に使えるように、シンプル操作を追求しています。



2列目シート・6:4分割ウォークインスライド機構

ショルダー部のレバーを引き上げると、シートバックが前方に倒れ、シートがスライド可能になります。左右分割で作動するため、左右ドアのどちらからでも簡単に3列目へアクセスできます。

2列目シート・6:4分割フォールドダウン機構 / 3列目シート・5:5分割フォールドダウン機構

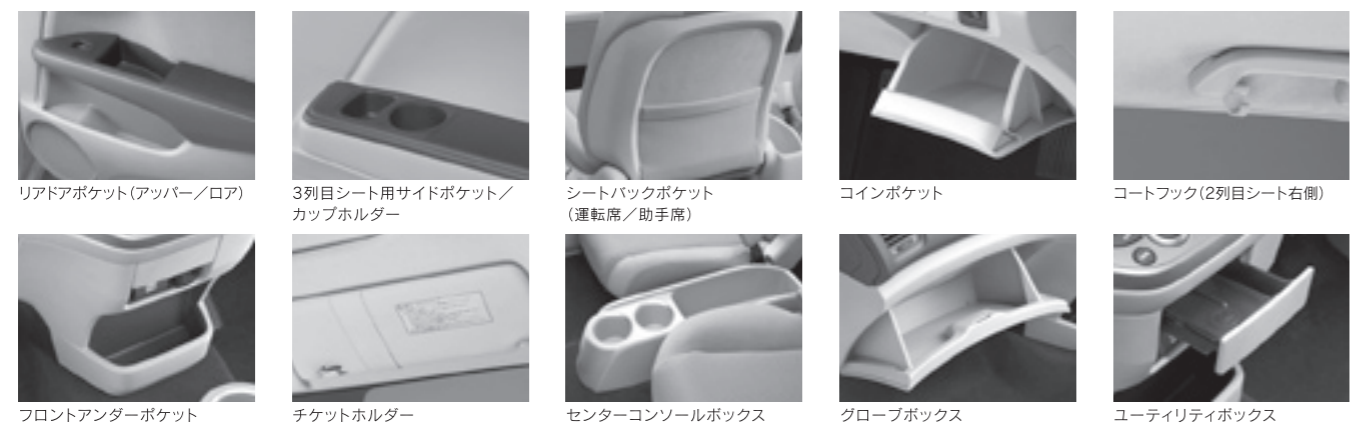
2列目/3列目シートともに、ワンアクションの簡単操作。ヘッドレストを外す必要もありません。2列目シートはシートクッション横のリクライニングレバーを、3列目シートはテールゲート側からの操作にも配慮したショルダー部のリング付ストラップを引き上げることで作動します。左右分割でフォールドダウンするため、乗車人数や荷物量に応じてフレキシブルに対応できます。

荷室の使い勝手を広げる、マルチウェイラゲッジスペース。

荷室には、左右2分割式のリッド付収納を装備。リッドの表面はカーペット張り、裏面は汚れたものでも気兼ねなく置ける樹脂仕上げとしています。また、リッドは左右それぞれを収納スペース底面に収めることもできます。これらにより、左右分割でリバーシブルに使えるうえ、リッド付の床下収納にも、深さのあるラゲッジスペースにもアレンジでき、用途に応じてマルチに活用できます。

使い勝手を追求した充実の収納装備を、3列の適所に設置。

コクピットまわりを中心として3列の各所にさまざまな収納装備を設置。形状や容量、配置を徹底的に検証し、使いやすさを追求しています。



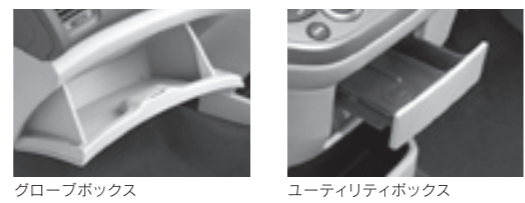
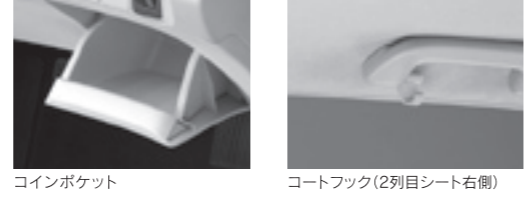
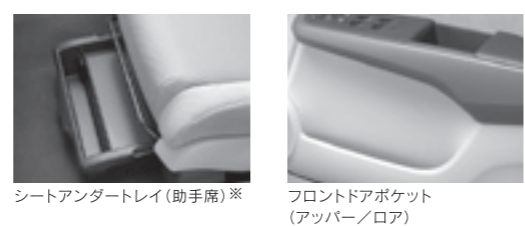
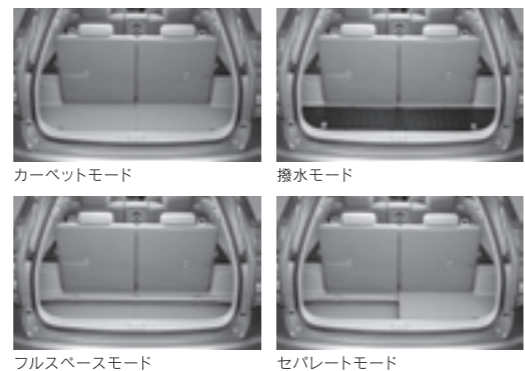
※G、RSZ(2.0ℓ)に標準装備。Xにメーカーオプション。RSZ(1.8ℓ)にはメーカーオプションの「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合に装着されます。



2パーソンモード 画面はハメコミ合成



4パーソンモード 5パーソンモード 6パーソンモード セミフラットモード Photo: X(FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

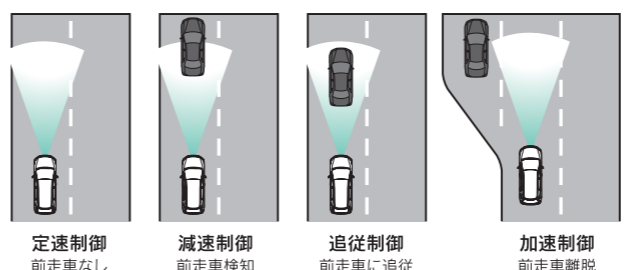


ひとクラス上の快適性と安心感をもたらす、充実の先進装備。

高速道路での運転負荷を軽減する 車速/車間制御機能 IHCC(インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)。(FF車にメーカーオプション)

フロントグリル内に設けた耐候性に優れたミリ波レーダーにより、前方100m、角度16度の範囲で前走車との距離を測定し、車速センサーやヨーレートセンサーによって自車の走行状態を検出。通常のクルーズコントロール同様、設定した速度を保つ走行のほか、同一車線の前走車の有無によって車速・車間を自動制御します。

■車速/車間制御機能(IHCC)の基本制御パターン(概念図) <●レーダー検知範囲:車両前方100m以内 角度16度 ●作動車速:45km/h~100km/h>



定速制御	希望の車速に設定することにより、定速走行を開始。
減速制御	自車線の前走車が設定車速より遅い場合、スロットルやブレーキの制御を行い減速。前走車の急ブレーキや割りこみなどで減速しきれない場合は、警告音と表示でドライバーの操作(ブレーキ等)を促します。
追従制御	前走車の車速変化に合わせて、設定した車間になるよう追従(車速の上限は設定車速まで)。車間は3段階に設定可能。
加速制御	自車線の前走車が車線変更した場合は、設定車速までゆるやかに加速し、定速走行に戻ります。

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

Hondaスマートキーシステム (イモビライザー機能付) (全タイプにメーカーオプション)

Hondaスマートキーを携帯することで、ドアやテールゲートの旋錠/解錠とイグニション操作が行えるHondaスマートキーシステム。フロントドアハンドルやテールゲートハンドルの内側に触れるだけで解錠し、フロントドアやテールゲートのロックボタンを押すと施錠できます。イグニション操作は、エンジン始動ノブを押した後、通常のキー同様に操作可能です。ID認証は電波を利用しているため、Hondaスマートキーをカバンなどに入れたままでも作動。また、Hondaスマートキーには万一の電池切れに備え、ドアの施錠/解錠、エンジン始動に使えるメカニカルキー(イモビライザー機能付)を内蔵しています。



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

全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ (スイッチ照明/全席挟み込み防止機構/リモコン付) (G、RSZ(2.0ℓ)に標準装備。Xにメーカーオプション)

すべてのドアにワンタッチで全開/全閉できるオート機構付のパワーウィンドウを採用。運転席での集中操作も各ドアでの個別操作も可能です。また、キーレスエントリーシステムのリモコン操作のほか、イグニションキーシリンダーでの操作でも、全開/全閉を行えます。

AM/FMチューナー付CDプレーヤー (オーディオリモートコントロール、AUX(オーディオ外部入力)端子付) (全タイプにメーカーオプション)

CDプレーヤーや40W×4chのアンプを備えたヘッドユニットに4スピーカーを組み合わせたうえで、ストリーム専用の音響チューニングを施した高音質のオーディオシステム。車速連動ボリュームコントロール機能やオーディオリモートコントロールスイッチも備えています。CDプレーヤーは、MP3形式に加えWMA(Windows Media Audio)形式にも対応。またAUX端子を備え、デジタルオーディオプレーヤーなどを接続して楽しむこともできます。

セキュリティアラーム & イモビライザー (G、RSZ(2.0ℓ)に標準装備。X、RSZ(1.8ℓ)にメーカーオプション)

ロック状態のドア、ボンネット、テールゲートを不正に開けようとした場合などに、ホーンとハザードランプで警報を発するセキュリティアラームを設定。2008年より施行される保安基準にも適合しています。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するイモビライザーと合わせ、盗難防止に効果的です。

車速連動オートドアロック (テールゲート連動) (全タイプに標準装備)

発進後、15km/hを超えるとすべてのドアとテールゲートをオートロック。停止後、セレクトレバーをPポジションに入れるとロックを解除します。

薄型ブレード採用フロントワイパー (全タイプに標準装備)

薄型のワイパーブレードを採用。樹脂カバーを施し、外観品質と高速走行時の払拭性能を高めました。また、停止位置を低くすることで、ワイパーを目立たなくするとともに風切り音の低減にも貢献しています。なお、ブレード全体ではなく、ラバー単体での交換が可能です。

熱線入りフロントウィンドウ (4WD車に標準装備。FF車にメーカーオプション)

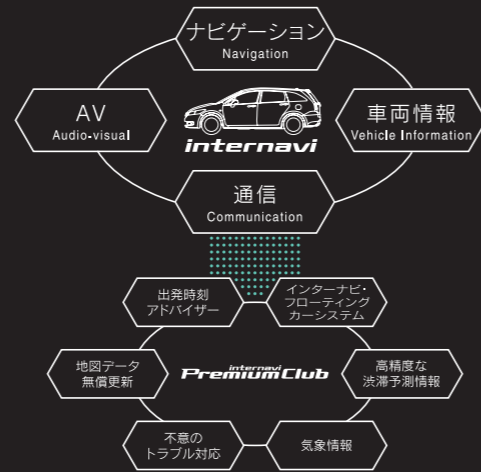
フロントガラスの下端部に熱線を配することで、凍結によるワイパーブレードラバーの損傷や、雪などの固着を防ぎます。

親水/ヒータードアミラー + フロントドア撥水ガラス (4WD車に標準装備。FF車にメーカーオプション)

水を膜状に拡散させるとともに、内蔵ヒーターで曇りや水滴を除去するドアミラーと、40km/h程度の低速度でも撥水効果を発揮するドアガラスを設定。雨の日の視界をクリアに確保します。

ナビゲーションシステムと インターナビ・プレミアムクラブを統合した、 革新の「Hondaインターナビシステム」。

高精度で充実した「ナビゲーション機能」と、
インターナビ・プレミアムクラブの「双方向情報サービス」、
さらには「AV機能」や「車両情報」をトータルに融合した、
Hondaインターナビシステム。画面操作でも音声操作でも、
直感的なインターフェイスとスピーディなレスポンスでかつてない
高精度な情報が得られ、ドライブをより快適にサポートします。



internavi

扱いやすく見やすい、一步先ゆく先進のシステムが、ドライブをサポート。

Honda HDDインターナビシステム

(7インチワイドディスプレイ、TV/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、AV入力端子、オーディオリモートコントロール&音声認識スイッチ付) (全タイプにメーカーオプション)

大画面7インチワイドのタッチパネルモニターと大容量HDD (30GB)を採用した、
最新鋭のナビゲーションシステム。HDDならではの圧倒的な情報量と表現力を
活かした多彩な機能を搭載しました。きめ細かな施設検索機能やリアルなランド



マーク表示機能、音声認識機能、リア
カメラに加え、携帯電話とのワイヤレス
接続を実現するBluetoothに対応*。
DVDビデオの再生機能やサウンドコン
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



ドライビングのさらなる快適を提供する、インターナビシステムの多彩な機能。



多彩な機能を階層的に分類

タッチパネル画面で目的の機能を選択していく
だけで、目的地設定や各種機能がスピーディに
操作可能。



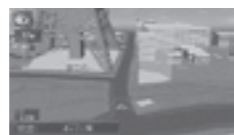
リアル高速入口拡大図

高速道路入口の拡大描画を、実際の風景に
極めて近く表現。



音声認識機能

ステアリングホイールのスイッチを押して、音
声で操作できる音声認識機能は、ナビゲーション
システムだけでなく、オーディオの操作も可能。



3Dマップ

3DポリゴンによるHDDならではの表現力で、
ランドマークの形や高さまでリアルに再現。



サウンドコンテナ機能

お好きな音楽CD約2,000曲分(1曲あたり4分
の場合)をHDDにストックでき、その後はCDを
挿入することなく再生が可能。



リアカメラ

テールゲートガーニッシュにスマートに内蔵し
た高感度カメラによる見やすいカラー画像で、
後退時視界をサポート。

【その他の主な機能】 ●高速ガイド ●モテム内蔵(ハンズフリーレホン対応*) ●車速連動ボリューム ●DVDビデオ再生 ●CD(CD-R/RW)再生(MP3/WMA対応)
●PCカードスロット(MP3/WMA再生、ナビデータ保存・読み込み) ●VICS FM多重レシーバー ●TV/AM/FMチューナー ●高出力40W×4chアンプ ●AV入力端子

*携帯電話の対応機種についてはインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。●テレビ映像、DVDビデオ再生映像等は停車時にパーキングブレーキをかけなければご覧になれません。走行中は安全のため音声のみとなります。●走行中は細街路の表示およびタッチパネルによる操作が制限されます。●写真の画面はハメコ合成。またディスプレイ画像は実際とは多少異なる場合があります。●Bluetoothは、米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

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

Honda独自の情報性能が、より快適なカーライフを提供。

目的地までのより早い道がわかる、インターナビVICS。

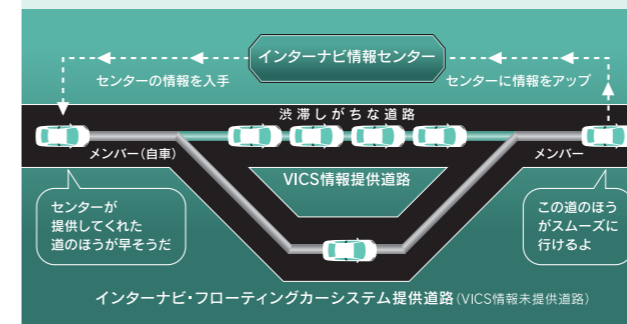
HondaのインターナビVICSは、
全国の道路交通情報を入力し、複数のルートの中から、
ドライバーがいちばん欲しい、
目的地までより早く行けるルートを案内します。

通常のVICSとは
異なり、
都道府県をまたいで
情報をキャッチ。

高速道路や
幹線道路だけでなく、
交通情報を
幅広くカバー。

インターナビ・フローティングカーシステム

メンバーだけが知る、より早い道へ案内します。
メンバー同士が共有する、よりきめ細かな交通情報をもとに、通常のVICSをはるかに超える、実用性の高い
便利なルートを案内します。



渋滞予測情報

渋滞を先に見越してより早い道を案内。
出発時だけでなく走行時も先々の渋滞を高精度に予測。
より早いルートを案内します。

ルート状況タイムリー配信

予測できない急な事故や渋滞の発生に対応。
メンバーのルートをセンターが見守り、10分おきに交通
状況の変化を確認し、事故や渋滞などの交通状況の変化が
あった場合、ルートを再計算し新しいルートを案内します。

ドライブに安心感をもたらす、先進機能。

インターナビ・ウェザー 運転に影響する気象情報をお知らせします。
降雪や豪雨、津波といった、ドライブに影響を及ぼすルート上の気象変化を、
画面表示と音声でわかりやすくお知らせし、安全運転をサポートします。

駐車場セレクト 希望に合った駐車場だけを選んで表示します。
ストリームのサイズを認識し、入庫可能な駐車場だけをセレクトして
案内。さらに、あらかじめ料金や目的地までの距離といった条件を設定して
おけば、それに見合う駐車場だけが表示されます。
●全国約10,000件の駐車場を網羅。内6,600件では満車/空車情報も提供されます。(2006年7月現在)

便利に使える、多彩なサービス。

地図データ更新 2年後に地図データをまるごと無償更新。
新車購入後24カ月目に、ハードディスクをお預かりし、膨大な地図情報の
全データを無償で更新いたします。ご希望の方には随時、会員価格で
有償にて更新いたします。

出発時刻アドバイザー おすすめの出発時刻を予想し、お知らせします。
パソコンのパーソナル・ホームページ上で、希望する時刻に到着するための
出発時刻とルートを予想し提供。また、当日に事故など交通状況に大きな
変化があった場合は、登録したメールアドレスにお知らせします。

Google Earth™上でもルートを表示。
Google™が提供する衛星写真、Google Earth™にも検索結果のルート
表示が可能です。
●過去のVICS情報またはインターナビ・フローティングカー情報をもとに提供しています。
統計処理しているため、実際の所要時間やカーナビのルートと異なる場合があります。

カーカルテ 愛車メンテナンス情報などを知らせてくれる
カーカルテ。

カーナビ向け情報 最新のドライブスポット情報など、
情報満載のインターナビ・コンテンツ。

メール送受信 音声で新着メールのチェックや読み上げが可能。

パーソナル・ホームページ パソコン、携帯電話※にあなた専用の
ホームページを提供。
※iモード、ボーダフォンライブ!、EZwebからのご利用が可能。

安心、充実のカスタマーケア・サービスへ。

ドライブ中の不意のトラブル対応はもちろん、
Hondaネットワークが安心のカーライフをサポートします。

QQコール (有料サービス)

- 24時間365日、アシスタンス・コーディネーターが対応。
- マップコード®で自車位置を伝達。
- 応急処置、牽引には専門スタッフが急行。
- 修理はHondaサービス工場が対応。
- 修理後は、お近くの販売会社で受け取り。
- 代替交通手段やホテルの提案、手配も。
- ご家族や友人が運転中の場合も、同一のサポートを提供。



※QQコールは、別途申し込みが必要。要入会金、年会費、入会日より1年間有効。継続することも可能です。
詳しくは <http://premium-club.jp/QQcall/>

■仕様ならびにサービスは予告なく変更・廃止することがあります。

●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。●プレミアムクラブのサービスは、入会金、年会費、月々の使用料は不要です(QQコール等一部サービスを除く)。●情報を取得するには、携帯電話が必要です。Bluetooth対応携帯電話以外で接続する際はケーブル(別売)や、アダプター(別売)等が別途必要になります。また一部の機種ではサービスをご利用にならない場合があります。対応機種についてはインターナビ・プレミアムクラブホームページにて必ずご確認ください。●情報を取得できるのは、お使いの携帯電話の利用可能地域内です。●パーソナル・ホームページ、Google Earth™を利用するには、インターネットに接続できる環境が必要です。●通信費は、お客様ご負担となります。●Google Earth™をご利用するには専用の無料ソフト(英語版)が必要です。パソコンによってはご利用にならない場合があります。詳しくはインターナビ・プレミアムクラブホームページにて必ずご確認ください。●写真のディスプレイ画像は実際とは多少異なる場合があります。イラストは機能説明のためのイメージ図です。●VICSは(財)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。●マップコードは株式会社デンソーの登録商標です。●モードは株式会社エヌ・ティ・ティ・ドコモの登録商標です。●ボーダフォンライブ!は英国Vodafone Group Plcの商標または登録商標です。●EZwebはKDDI株式会社の商標または登録商標です。●Google EarthはGoogle Inc.の登録商標です。

未然に防ぐ、予測して備える、被害の軽減を図る、 高水準の安全性能。

クルマとしての基本性能を高めたうえで、運転にゆとりと安心を与える数々の装備を搭載。
事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ。

「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るとともに、視認性や操作性といった運転のしやすさを向上。そのうえで、ドライバーの操作などを補助し、安心感を高める充実したアクティブセーフティ装備を設定しています。

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

(RSZに標準装備。X、Gにメーカーオプション)

低消費電力ながら一般的なハロゲンヘッドライトの約2倍の
光量をもつ、ディスチャージヘッドライト。遠くまで明るく照らし、
夜間走行時の安心感を高めます。



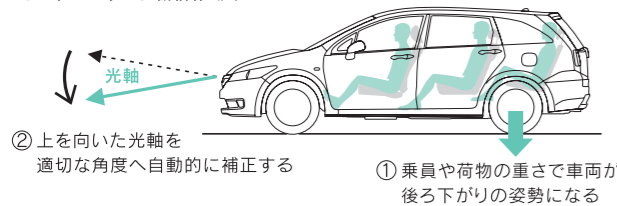
Photo : RSZ(2.0L/FF)

乗車人数や荷物量による照射軸の変化を 補正するヘッドライトレベリング機構。

(全タイプに標準装備)

乗車人数や荷物量によって車体の姿勢が変化した場合に、ヘッド
ライトの照射軸を適切に補正する、ヘッドライトレベリング機構を
採用しました。ハロゲンヘッドライト装着車では、ドライバーが
インストルメントパネルに設置されたダイヤルを操作することで
4段階の調節ができるマニュアルレベリング機構を採用。ディス
チャージヘッドライト装着車では、前後サスペンションの沈み
込み量から車体の角度を検出し、無段階で自動調節するオート
レベリング機構を採用しています。照射軸を適正に保つことで
対向車への眩惑を防ぎます。

■オートレベリング機構作動イメージ

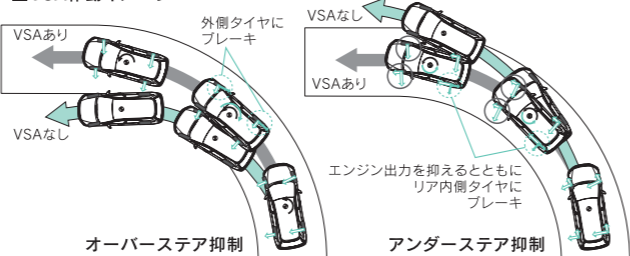


旋回時などの走行安定性をさらに高める、 VSA(車両挙動安定化制御システム)。

(FF車にメーカーオプション)

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
抑制し、運転にゆとりと安心をもたらします。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うことで、より
高精度な制御を可能にしています。

■VSA作動イメージ



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。

EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ ブレーキアシストを全タイプに標準装備。

衝突を予測してドライバーの危険回避行動を支援し、衝突時の被害を軽減する、 Hondaプリクラッシュセーフティ・テクノロジー。

衝突事故に対して、まずは「ドライバーに危険を知らせ回避を支援する」こと、そしてなおかつ「衝突が避けられないような状況では可能な限り被害を軽減する」ことを目的としたHondaプリクラッシュセーフティ・テクノロジー。ストリームは前走車への追突に対して、ブレーキ制御とシートベルト制御による追突被害軽減機能を設定しています。

ブレーキ制御とシートベルト制御で 追突の危険に対応する、 「追突軽減ブレーキ<CMBS>*+ E-プリテンショナー(運転席/助手席)」。

(FF車にメーカーオプション)

*Collision Mitigation Brake System

追突事故の多くは、ドライバーの前方不注意や前走車
との車間距離の不足などが原因と考えられます。「追突
軽減ブレーキ<CMBS>+E-プリテンショナー」は、
走行中はミリ波レーダーにより前走車との距離や相対
速度などを検知し、追突のおそれがあるとコンピューター
が判断した場合には警報を発し、さらに危険度に応じて
ブレーキとシートベルトを制御することで、ドライバー
による危険回避操作を支援するとともに追突被害の
軽減を図ります。

追突を予測してドライバーに危険を 知らせ、さらに追突速度を低減する、 追突軽減ブレーキ<CMBS>。

ミリ波レーダーにより前走車を検知し、追突のおそれがあると
判断した場合には警報(音+表示)でドライバーに知らせ、さらに
接近した場合には軽いブレーキによる体感警報を行います。
そして追突の回避が困難と判断した場合には強いブレーキ
制御を行い、ドライバー自身のブレーキ操作との相乗効果に
よって追突速度を低減。効果的に追突事故の回避支援とダメージ
軽減を図ります。このシステムは、ASV(先進安全自動車)を
提唱する国土交通省の認可を取得しています。

CMBSとともに危険を知らせ、さらに 乗員拘束性を高めて追突被害の軽減を図る、 E-プリテンショナー(運転席/助手席)。

CMBSと連動して作動し、追突の危険性が高い場合に運転席の
シートベルトを弱く2~3回引き込むことで、体感的な警報を
与えます。そして追突の回避が困難と判断した場合には、
運転席および助手席のシートベルトを強く引き込み拘束効果
を高め、CMBSとともに追突時の被害軽減を図ります。また、
E-プリテンショナーはCMBSとの連動とは別に、急ブレーキ時
にブレーキアシストが作動したときにもシートベルトを強く
引き込み、乗員の拘束効果を高めます。

「追突軽減ブレーキ<CMBS>+E-プリテンショナー」基本作動イメージ

フロントグリル内に設けたミリ波レーダーにより、
前方およそ100mにわたって前走車を検知。

① 前走車へ接近

前走車との距離や相対速度、予測した自車の進路などから追突の
危険性があると判断した場合、警報(音+表示)によりドライバーに
認知および回避操作を促します。

② さらに接近

より強くドライバーに回避操作を促すために、
音と表示による警報に加え、CMBSの軽いブレーキと
E-プリテンショナーの弱い引き込み(2~3回)によって
体感的に危険を知らせます。また、この時点でドライバーがブレーキを
踏むとブレーキアシストが作動し、操作支援を行います。

③ 追突の回避が困難

回避が困難と判断した場合、E-プリテンショナーが強くベルトを
引き込み拘束効果を高めるとともに、
CMBSが強いブレーキを行い追突速度を低減し、被害の軽減を図ります。

■「追突軽減ブレーキ<CMBS>+E-プリテンショナー」基本作動イメージ

	① 前走車へ接近	② さらに接近	③ 追突の回避が困難
ミリ波レーダーにより前走車を検知			
音と表示による警報	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示	警報ブザー ディスプレイ表示
追突軽減ブレーキ<CMBS>		軽いブレーキ	強いブレーキ
E-プリテンショナー		シートベルトの 弱い引き込み (運転席)	シートベルトの 強い引き込み (運転席/助手席)

- ① 前走車へ接近(追突のおそれがあると判断) → 音と表示による警報 → ドライバーに危険回避操作を促す
- ② さらに接近 → 軽いブレーキとシートベルトの弱い引き込みによる体感警報 → 操作支援 & 被害軽減
- ③ 追突の回避が困難 → 強いブレーキとシートベルトの強い引き込みによって回避操作の支援と追突時の被害を軽減 → 操作支援 & 被害軽減

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

Gコントロール技術は、第2ステージへ。リアルワールドでのさらなる安全を追求し、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」の両立へと進化した、Honda独自のパッシブセーフティ。

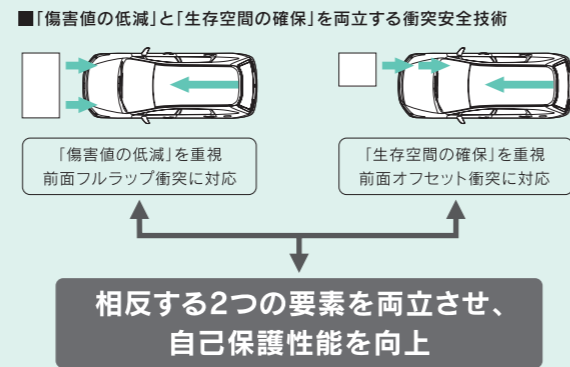
Hondaは、世界初の屋内型全方位衝突実験施設におけるCar to Car(クルマ相互)の衝突実験をはじめとする、リアルワールドでの衝突安全研究をさらに推進し、Gコントロール技術をいっそう向上。これまで取り組んできた衝突時に乗員を守るための自己保護性能をさらに進化させると同時に、衝突する相手車両への攻撃性低減を図る、独自の「コンパティビリティ対応ボディ」を実現しました。



G-CON 第1ステージ リアルワールドを見据えた自己保護性能の追求

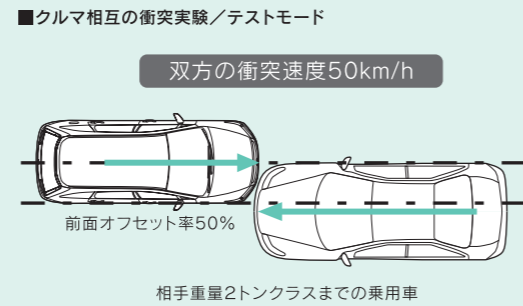
乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立し、全方位からの衝突にも対応した衝突安全性能。

乗員に対する「傷害値の低減」が課題となる前面フルラップ衝突と、「生存空間の確保」が課題となる前面オフセット衝突の双方を高水準でクリアすることをめざし、独自のGコントロール技術で対応。前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/hをクリアする、衝突安全性能を実現しています。また、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hにも対応しています。



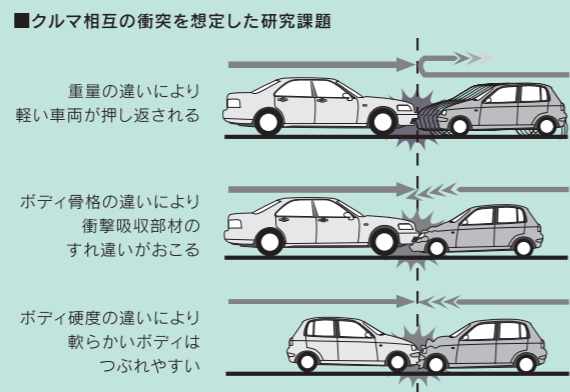
リアルワールドでの安全を追求し、独自の目標を設定したクルマ相互の衝突実験を実施。

Hondaはバリア衝突テストにとどまらず、リアルワールドでの衝突安全性能の向上をめざし、事故統計の分析から「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%前面オフセットの衝突」という独自の研究目標を設定し、クルマ相互の衝突実験を実施。まずは第1ステージとして、乗員保護という視点から衝突安全を追求し、この目標値をクリアしてきました。



さまざまな相手車両との衝突を想定した研究を重ねてきた結果、第2ステージへと進化した衝突安全技術。

リアルワールドでのクルマ相互の衝突時には、ボディ骨格の違いによる衝撃吸収部材のすれ違いや、重量やボディの硬さの違いによって、どちらか一方の車両が大きなダメージを受けてしまうなど、さまざまな状況が発生します。そこで、これらの違いによるさまざまな相手車両との衝突を想定し、クルマ相互の衝突実験を繰り返し行うことで、大きさや構造、硬さが異なる車両との衝突にも対応する、コンパティビリティ対応技術の研究を続けてきました。そして、こうした取り組みの成果として、自己保護性能の向上のみならず、相手車両への攻撃性低減も視野に入れた、第2ステージへと進化しました。



G-CON 第2ステージ 「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

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に取り組んでいます。その結果、ストリームはエンジンルームでの高効率なエネルギー吸収により、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。

■コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト



すれ違いを防止する衝撃吸収部材と、衝撃を広い面で受け止める骨格による高効率衝撃吸収構造、コンパティビリティ対応ボディ。

前方向からの衝撃に対し、アッパーフレームやロアメンバーによってエネルギーを分散・吸収し、さらにフロントピラーやフロアに拡散。ロアメンバーが相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防ぎ、アッパーフレームとともに衝撃をより広い面で受け止めることで、極めて高効率な衝突エネルギー吸収を実現し、キャビンへの負荷を大幅に低減。自己保護性能を向上するとともに相手車両への攻撃性も低減しています。ストリームは、こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、メインフレームをテールードブランク溶接で結合した厚さの異なる3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。エンジンやトランスミッションのコンパクト化などと合わせ、エンジンルームでの効率のよい衝撃吸収を実現します。また、ボディ骨格にはハイテン材(高張力鋼板)の採用を拡大するなど、全方位からの衝突に対してエネルギー吸収効率の高い構造を実現しています。



エンジンルームで衝突エネルギーを高効率に吸収することで、キャビンへの負荷を大幅に低減するとともに、相手車両への攻撃性を低減。

■衝突エネルギー吸収割合の変化イメージ (自社軽クラスの乗用車との衝突の場合)

旧ボディ構造	自車両のエネルギー吸収率	相手車両のエネルギー吸収率
Newストリームのボディ構造	エネルギー吸収率の増大	

	旧ボディ構造	Newストリームのボディ構造
相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防止	衝突前	衝突前
	衝突時	衝突時
衝突時の衝撃の分散化	衝突時の衝撃をより広い面で受け止める構造とし、効率よく分散させます。	衝突時の衝撃をより広い面で受け止める構造とし、効率よく分散させます。

頭部や脚部などに対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。

万一の際、歩行者にダメージを与えやすいボディ前部に衝撃をやわらげる構造を採用。国土交通省「歩行者頭部保護基準※」の認可取得にとどまることなく、Hondaは脚部などの傷害軽減にも独自の基準を設けて取り組んでいます。

※ボンネットの衝撃緩和性能規定

●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成形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

●衝撃吸収ワイパー

ワイパー取り付け部を成形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

●衝撃吸収ボンネット

エンジンなどとボンネットの間に空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。

●衝撃吸収バンパー

バンパービーム形状を最適化することで空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。

●衝撃吸収フェンダー

フェンダー取り付け部を成形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。



側面衝突時の頭部への衝撃を緩和する、3列に対応したサイドカーテンエアバッグシステムを設定。(全タイプにメーカーオプション)

側面衝突時に子供から大人までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広範囲で保護し、特にピラーへの頭部衝突を防ぐ展開性能を実現したサイドカーテンエアバッグシステムを設定。3列すべてに対応します。サイドウィンドウのほぼ全面に広がる大型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。極めて速い展開速度に加え、バッグの厚さの拡大も可能となり、衝突の衝撃をより効果的に吸収。頭部への傷害を大幅に軽減しています。また、衝撃センサーは各列左右と車体中央に設置し、側面衝突の形態に応じてサイドカーテンエアバッグシステムと運転席用&助手席用のi-サイドエアバッグシステムが最適なタイミングで作動するように制御しています。

運転席用&助手席用の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)を設定。(全タイプにメーカーオプション)

車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置。よりの確なタイミングで作動します。また、乗員姿勢検知センサーを助手席に内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を緻密に制御します。

頭部衝撃保護インテリア

室内のルーフサイドや各ピラー内部を衝撃吸収構造とし、衝突時に乗員の頭部への衝撃を緩和します。

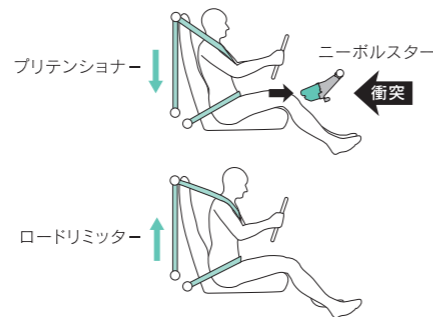
頸部衝撃緩和1列目シート

後方からの衝突時に頭部と体は別々な力を受けてしまうため、頸部への負担が大きくなってしまいます。そこで、衝突時に体を沈み込ませる特性をシートバックに持たせるとともに、ヘッドレストの取り付け位置や角度を最適化。頸部にかかる負担を低減しています。

3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト(運転席/助手席)を全タイプに標準装備。

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

■衝突時乗員拘束イメージ



その他、全タイプに備えた充実の安全装備。

- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
- 2列目シート3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(左右席)
- 3列目シート3点式ELRシートベルト
- ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(2列目左右席)+テザーアンカー(2列目左右席)

人と社会と地球に配慮した、高水準の環境性能。

全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得。

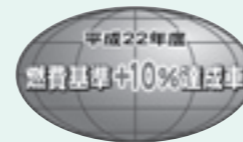
高精度な空燃比制御などによる高効率な燃焼に加え、エキゾーストマニホールド一体型シリンダーヘッドや高密度キャタライザーの採用などによって、排出ガス中の有害物質、NMHC(非メタン炭化水素)、NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)をそれぞれ低減し、平成17年排出ガス規制に適合。さらに、NMHCとNOxを基準値の1/4以下にまで低減するなど、極めて優れた排出ガスクリーン性能を実現。全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。



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

「平成22年度燃費基準+10%」を達成。(FF車)

「可変吸気量制御」i-VTECシステムのバルブ制御をはじめとする高効率な燃焼技術によって、エンジン単体での優れた低燃費を実現。そのうえで、トランスミッションのきめ細かな制御による伝達効率の向上、細部にわたる軽量化などにより、FF車では「平成22年度燃費基準+10%レベル」の優れた燃費性能を達成。さらに、「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得したことで「グリーン税制」の優遇措置を受けることができます。



「平成22年度燃費基準+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。

ECONモードとエコランプにより低燃費走行を支援。

センターパネル上のA/Cスイッチを押してECONモードを選択すると、エアコンの作動を制御し、さらに低燃費な走行を可能にします。また、経済的な走行状態であることをドライバーに知らせるエコランプも備えています。

リサイクル可能率90%以上※を実現。

インテリア、エクステリアの樹脂部品からPVC(ポリ塩化ビニール)を積極的に減らし、リサイクルしやすい環境にやさしい材料選定を行いました。インテリア、エクステリアの樹脂部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を採用し、特にインテリアの樹脂部品やボディアンダーコートではPVCの使用を全廃。PVCの使用量を、シュレッターダスト中の塩素濃度1%以下レベルにまで大幅に削減しています。また、ゴムや樹脂部品への識別記号の表示を推進するなど、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上※としています。さらに、防音材など有機系材料部品の小型軽量化により、シュレッターダスト量の削減も推進しています。

※Honda独自の算出基準による。

リサイクル材の使用を拡大。

Hondaは、ディーラーからのバンパー回収リサイクルシステムを確立し、回収したバンパーを再生材として再利用しています。ストリームでは、バンパーサイドスペーサーやブラッシュシールドに再生樹脂を使用しています。

環境負荷物質の使用量削減を推進。

Hondaは環境負荷物質と呼ばれる、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量削減に積極的に取り組んでいます。ストリームでは、鉛、水銀、カドミウムについては、日本自動車工業会が定める自主削減目標を達成。六価クロムについても早期使用全廃を目指し、ほとんどの部品で使用を廃止しています。

【日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標】

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

骨格および部材レベルで大幅な軽量化を達成。

走行性能や燃費性能の向上に寄与する軽量化をボディ全体にわたって推進。ボディ骨格に軽量・高剛性なハイテン材(高張力鋼板)を広範囲で使用したうえで、厚さの異なる部材を溶接したテーラードブランク材を採用することで効率よく強度を確保しました。また、ボディ部品や、サスペンション部品などにアルミ材を使用したほか、防音アンダーコートや室内の吸音材に軽量で高性能な材料を採用するなど、骨格や部材レベルで大幅な軽量化を実現しています。

Equipment

■ 主要装備

タイプ	1.80				2.00				全タイプ標準装備
	X		RSZ		G		RSZ		
駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
安全装備	●	●	●	●	●	●	●	●	●
運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1列目シート用i-サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)+サイドカーテンエアバッグシステム(1~3列目シート対応)※1	○	○	○	○	○	○	○	○	○
EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)+ブレーキアシスト	●	●	●	●	●	●	●	●	●
VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)	○※2	○	○	○	○	○	○	○	○
追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンション(運転席/助手席)	○※3	○	○※3	○	○※3	○	○※3	○	○
ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(2列目左右席)+テザーアンカー(2列目左右席)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ハロゲンヘッドライト(マニュアルレベリング機構付)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ディスプレイヘッドライト(HID)(ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
快道装備	○	○	○	○	○	○	○	○	○
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/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、AV入力端子、オーディオリモートコントロール&音声認識スイッチ付)	○※4	○※4	○※4	○※4	○	○	○	○	○
AM/FMチューナー付CDプレーヤー(オーディオリモートコントロール、AUX(オーディオ外部入力)端子付)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
IHCC(インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)+マルチインフォメーション・ディスプレイ	○※3	○	○※3	○	○※3	○	○※3	○	○
オーディオレス	●	●	●	●	●	●	●	●	●
4スピーカー	●	●	●	●	●	●	●	●	●
セキュリティパッケージ セキュリティアラーム(国土交通省認可品) イモビライザー(国土交通省認可品)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
電波式キーレスエントリーシステム(アンサーバック/ウェルカムランプ機能付、キーレスエントリー一体型キー)※5	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Hondaスマートキーシステム※5	○	○	○	○	○	○	○	○	○
フルオートエアコンディショナー	●	●	●	●	●	●	●	●	●
高性能脱臭フィルター	●	●	●	●	●	●	●	●	●
全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(スイッチ照明/全席挟み込み防止機構/リモコン付)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
パワウィンドウ(スイッチ照明/運転席挟み込み防止機構付)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
フロント電動ガラス・サンルーフ※6	○	○	○	○	○	○	○	○	○
テレスコピック&チルトステアリング	○	○	○	○	○	○	○	○	○
車速連動オートドアロック(テールゲート連動)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
アクセサリソケット(DC12V)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
インテリア	●	●	●	●	●	●	●	●	●
昼夜切り換え式ルミミラー	●	●	●	●	●	●	●	●	●
運転席ハイトアジャスター	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1列目シート大型アームレスト	○	○	○	○	○	○	○	○	○
シートアンダートレイ(助手席)	○※4	○※4	○※4	○	○	○	○	○	○
パニティミラー付サンバイザー	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3本スポークステアリングホイール	●	●	●	●	●	●	●	●	●
グラブレード(助手席側/2列目シート左右両側)※1	●	●	●	●	●	●	●	●	●
フロントルームランプ※6	●	●	●	●	●	●	●	●	●
マルチウェイラゲッジスベスリッド	●	●	●	●	●	●	●	●	●
デュアルフェイスコックピット(イルミネーションコントロール付メーター/エアコンディショナースイッチ/センターコンソールカップホルダー)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
エクステリア	●	●	●	●	●	●	●	●	●
カラードアウタードアハンドル	●	●	●	●	●	●	●	●	●
高熱線吸収UVカットガラス	●	●	●	●	●	●	●	●	●
コンフォートビューパッケージ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
電動格納式リモコンカラードアミラー	●	●	●	●	●	●	●	●	●
車速連動開閉フロントワイパー(バリアブル開閉/ミスト機構付)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
大径エキシビティブイパー	○	○	○	○	○	○	○	○	○
足まわり/走行関連メカニズム	●	●	●	●	●	●	●	●	●
スチールラジアルタイヤ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
RSZ専用17インチアルミホイール(17×6J)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
17インチアルミホイール(17×6J)	○※7	○	○	○	○	○	○	○	○
スチールホイール(15×6J)+フルホイールキャップ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
リアディスクブレーキ	○※2	○※3	○	○	○	○	○	○	○
DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
スタビライザー	●	●	●	●	●	●	●	●	●

RSZ専用仕様(エクステリア&インテリア)

エクステリア	インテリア
フォグライト	パドルシフト
スポーティフロントグリル(ダーククロームメッキ/メッシュタイプ)	シルバーステッチ入り本革巻3本スポークステアリングホイール
カラードサイドシルガードニッシュ	シルバートーンインナードアハンドル
フロントスポイラー&フロントストレーキ	ブラックインテリア
ダーククロームメッキ・アウタードアハンドル	シルバーステッチ入りシート
ダーククロームメッキ・ヘッドライトサブリフレクター	専用シフトノブ
RSZエンブレム(フロントグリル/テールゲート)	RSZエンブレム(ステアリングホイール)

- ※1 [1列目シート用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム]を装着した場合、[2列目シートヘッドレスト(中央席)]「グラブレード(運転席側/3列目シート左右両側)」が装着されます。
- ※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 [追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンション]と「IHCC」はセットでメーカーオプションとなります。また、X(F)に「追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンション」と「IHCC」を装着した場合、「リアディスクブレーキ」になります。
- ※4 [Honda HDDインターナビシステム]を装着した場合、「シートアンダートレイ(助手席)」が装着されます。
- ※5 [Hondaスマートキーシステム]を装着した場合、「電波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。
- ※6 [フロント電動ガラス・サンルーフ]を装着した場合、「フロントルームランプ」は装着されません。「フロントルームランプ」の機能は「フロントマップランプ」に統合されます。
- ※7 [17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。

■ 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。

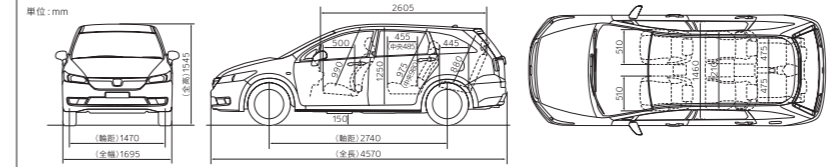
■ 仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

Specifications

■ 主要諸元

タイプ	1.80				2.00			
	X		RSZ		G		RSZ	
駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD
車名・型式	ホンダ・DBA-RN6		ホンダ・DBA-RN7		ホンダ・DBA-RN8		ホンダ・DBA-RN9	
トランスミッション	5速オートマチック		5速オートマチック+パドルシフト		無段変速オートマチック		5速オートマチック+パドルシフト	
寸法・重量・乗車定員	4.570							
全長(m)	1.695							
全高(m)	1.545	1.570	1.545	1.570	1.545	1.570	1.545	1.570
ホイールベース(m)	2.740							
トレッド(m)	1.470							
最低地上高(m)	0.150							
車両重量(kg)	1,350	1,430	1,370	1,450	1,380	1,440	1,400	1,460
最大車両重量(kg)*	1,390	1,460	1,400	1,470	1,410	1,470	1,430	1,490
乗車定員(名)	7							
客室内寸法(m)	2.605							
長さ	1.460							
幅								
高さ	1,250(1,195)	1,245(1,190)	1,250(1,195)	1,245(1,190)	1,250(1,195)	1,245(1,190)	1,250(1,195)	1,245(1,190)
エンジン	R18A							
エンジン型式	R20A							
エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷直列4気筒横置							
弁機構	SOHCチェーン駆動 吸気2 排気2							
総排気量(cm³)	1,799							
内径×行程(mm)	81.0×87.3							
圧縮比	10.5							
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)							
使用燃料種類	無鉛レギュラーガソリン							
燃料タンク容量(L)	55	50	55	50	55	50	55	50
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*							
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	110[150]/6,200							
燃料消費率(km/L) 10・15モード走行(国土交通省審査値)	14.8★(14.6)	13.8(13.6)	14.6★	13.6	14.8★(14.6)	13.6(13.4)	14.6★	13.4
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング							
自動無段変速機(CVT)	●							
最小回転半径(m)	5.4(5.5)	5.6	5.5	5.6	5.4(5.5)	5.6	5.5	5.6
動力伝達・走行装置	変速機							
CVT 前進	-							
CVT 後退	-							
5AT 1速	2,666	2,651	2,666	2,651	-	2,651	-	2,651
5AT 2速	1,534	1,516	1,534	1,516	-	1,516	-	1,516
5AT 3速	1,066	1,081	1,066	1,081	-	1,081	-	1,081
5AT 4速	0,756	0,772	0,756	0,772	-	0,772	-	0,772
5AT 5速	0,550	0,566	0,550	0,566	-	0,566	-	0,566
5AT 後退	1,956	2,000	1,956	2,000	-	2,000	-	2,000
減速比	4.562	前4.562 後2.562	4.562	前4.562 後2.562	5.072	前4.562 後2.562	5.072	前4.562 後2.562
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)							
タイヤ(前・後)	205/65R15 94S		205/55R17 91V		205/65R15 94S		205/55R17 91V	
主ブレーキの種類・形式	油圧式ベンチレーテッドディスク							
前	油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵)							
後	油圧式ディスク(ドラム駐車ブレーキ内蔵)							
サスペンション方式	マクファーソン式(ストラット式)							
前	ダブルウィッシュボーン式							
後	ダブルウィッシュボーン式							
スタビライザー形式	トーション・バー式(前)		トーション・バー式(前/後)		トーション・バー式(前)		トーション・バー式(前/後)	

■ 三面図 X(F)サンルーフ非装着車



()内は、メーカーオプションのサンルーフ装着車。()内は、メーカーオプションの17インチアルミホイール装着車。*乗車定員は、メーカーオプションを組み合わせた場合の最大車両重量です。*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とは異なる条件下で測定したものです。*新単位として、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。*燃料消費率は、定められた試験条件のもので値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車間、運転、整備などの状況)が異なってくるため、それに伴って燃料消費率が異なります。*印の車両はグリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進優待税制)の対象となります。ご購入時に自動車取得税の軽減措置が受けられます(平成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を対象)。*主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。*STREAM, G-CON, IHCC, INTER NAVI SYSTEM, PGM-FI, VSA, VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。*製造事業者:本田技研工業株式会社

■ 環境仕様

基礎情報	車両型式	DBA-RN6		DBA-RN7		DBA-RN8		DBA-RN9	
		R18A		R20A		R20A		R20A	
エンジン	型式	R18A		R20A		R20A		R20A	
総排気量(cm³)	1,799	1,799		1,997		1,997		1,997	
駆動装置	駆動方式	FF		4WD		FF		4WD	
変速機	5AT	5AT		5AT		5AT		5AT	
環境性能情報	燃料消費率	10・15モード燃費(km/L)	14.8	14.6	13.8	13.6	14.8	14.6	13.6
CO ₂ 排出量(g/km)(10・15モード燃費からの換算値)	156.9	159.0	168.2	170.7	156.9	159.0	170.7	173.3	
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス基準75%低減							
10・15+11モード規制値・認定値等(単位:g/km)	CO	1.15							
	NMHC	0.013							
	NOx	0.013							
	PM	-							
適合騒音規制レベル	参考	八都府県低公害車指定制度およびLEV-7*(*)等の排出ガス基準をクリアしています。 *LEV-7:京阪神7府県市指定低排出ガス車							
エアコン冷暖使用量	参考	平成11年騒音規制値(7人乗り)規制値:加速走行76dB(A)							
環境負荷物質削減	鉛	代替リチウム134a:500g							
	水銀	自工会2006年目標達成(1996年当時使用量*2の1/10以下)							
	カドミウム	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*3)							
		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)							
環境への取り組み	リサイクル	可能な限り全ての部品に表示							
	リサイクルしやすい材料*4を使用した部品	バンパーフェース、モール類、ピラーガーニッシュなどの内外装部品							
	再生材を使用している部品	アンダーカバー、スプラッシュガード、バッテリーカバー、バッテリーボックス、收音材							
	リサイクル可能率	車全体で90%以上*5							
	ポリ塩化ビニル廃止部品	ボディアンダーコート、外装モールなどによりASR*6中塩素濃度1%以下レベル							
	六価クロム廃止部品	ホルト、ナット、ブラケット、パイプ類、ブレーキキャリア							
	その他	グリーン購入法適合状況							

*1 ネット・ラジアル17インチアルミホイール装着車は「平成22年度燃費基準達成車」となります。 *2 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(1リットルを除く) *3 交通安全上必須な部品の種類使用を除外 *4 *4「リ」:「リ」リサイクル性 *5 Honda独自の算出基準による *6 Automobile Shredder Residue