

S660



HONDA
The Power of Dreams

Honda Sports.









徹底的に、妥協なく、走る喜びを追い求めた 独創のミッドシップ・オープンスポーツ。

Hondaにしかできない、心揺さぶるスポーツカーを。すべてはこの想いから始まった。

ボディフォルムは開放感あふれるオープン・2シーターとし、

そこに高い旋回性が得られる低重心・低慣性のMR(ミッドシップエンジン・リアドライブ)レイアウトを融合。

軽自動車という厳しいサイズの制約の中、MRがもたらす運動性能を最大限に引き出し、

しかもそれをオープンボディで成立させる。

開発は困難を極めたが、「走る・曲がる・止まる」の基本性能を本質から見つめ直し、

世界の名立たるスポーツカーに匹敵する低い重心高と、理想的な45:55の前後重量配分を実現。

そして、このミリ単位で積み上げたパッケージングを軸に、スタイリング、エンジン、シャシー、ボディ、

それらを成す部品一つひとつまで、すべてを走る喜びに向かって磨き抜いた。

走行テストは、欧州のワインディングから舗装の行き届かない悪路まで、

世界中の過酷な路面環境を再現した、北海道・鷹栖のテストコースで走り込みを徹底。

スポーツカーだからこそ、高剛性・高強度ボディをより軽量で叶えるためにも幾多の知恵を注いだ。

夢の実現のためにできることを、徹底的に、妥協なくやり遂げる志。

賑々と受け継がれる、Hondaの挑戦心が生んだ渾身の一台が、

いま、あなたの日常を変えていく。



高剛性イメージ



曲がるを極める。

エンジンパワーをフルに引き出す感覚と、スポーツカー本来の機敏な動きを、ワインディングでも街乗りでも
気負うことなく味わえるクルマにしたい。狭く、カーブが多い日本の道路を、痛快に変えていきたい。

そのためには、MR特有の優れたトラクション性能とノーズの軽さが生む高い回頭性を前提に、

“曲がる気持ちよさ”をどこまで高めるかが鍵となった。

まず、シャーシはスポーツカーとしての本質を突き詰め丹念に設計。重心高とロールセンター高を最適化し、

45:55の前後重量配分を叶え、安定感ある旋回姿勢を獲得した。

タイヤは前後異径の専用仕様を開発。フロントに対して、駆動輪であり重量配分の大きいリアは余裕あるサイズとし、

路面に食らいつく強力なグリップ力を持たせた。

サスペンションはそのタイヤ性能を活かし切るべく、実走行テストで徹底的に走り込むことで

ジオメトリーを見極め、理想のダンパーセッティングを追求。

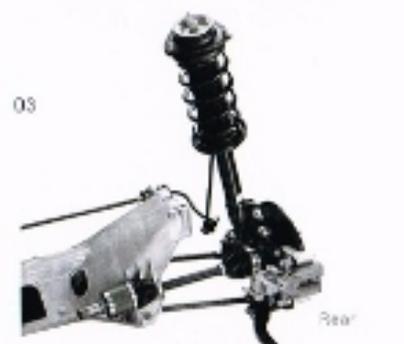
ブレーキも曲がる性能のひとつとしてこだわり、前後に高い制動性とコントロール性を実現するφ260mmディスクブレーキを装備。

さらに、旋回に入る際の応答性や旋回中のライントレース性をより高めるハンドリング支援システムを軽自動車で初採用[※]した。

また、単に数値を追い求めるだけでなく、ドライバーの感覚領域にまで踏み込み各部をチューニング。

ステアリングなど操作系は、操作量にあわせて的確に反応する高いリニアリティーを目指した。

これらの機能は一体となって開発が進められ、互いが互いの進化を呼び、かつてない痛快なハンドリングを生み出した。



01. 軽初採用[※]アジャイルハンドリングアシスト。

旋回時に直ったラインをトレースしやすく、少ないステアリング操作で
スムーズな車両挙動を実現する電子制御システム。

ドライバーがステアリングを切り始めた時、車速や乗重量などからヨーレートを予測し
介入が必要と判断すると、内輪にわずかにブレーキをかけ車両が応答遅れなく曲がるようアシスト。
また、ステアリングを切った状態から直進に戻す際には、反対側のブレーキを併走させることで
それまでのヨーレートを打ち消す力が発生し、クルマの姿勢を素早く安定させる。

02. 前後φ260mm大径ディスクブレーキ。

マスターパワーの特性を最適化し、ブレーキ操作のこく切測から早く車輪力が高まる
鋭いレスポンスを叶えるとともに、踏力をコントロールしやすい操作性の高いブレーキフィールも実現。

03. 4輪独立懸架サスペンション。

エンジンパワーを、タイヤを介し効率よく路面に伝え、かつステアリング入力に対して正確に反応する時、
サスペンションは走行状況に応じて最適なトー、キャンバー特性を獲得し、専用タイヤの
高性能を引き出せるよう入念なダンパーセッティングを実施。

リアサブフレームは軽量・高剛性を追求し、従って初めて[※]アルミ化を実現。旋回時の安定感に寄与する。

04. 前後異径専用タイヤ YOKOHAMA ADVAN NEOVA[®] AD08R。

クルマと一体となった開発でこそ、タイヤの真価は発揮できる。

その考えのもとHondaと横浜ゴムとの共同開発によって生まれた、フロント165/55R15 75V、

リア195/45R16 80Wの前後異径の専用ハイパフォーマンスタイヤ。

ホイールも軽量・高剛性を追求している。



02SUPER HANDLING S660



走る喜びを研ぎ澄ます。

エンジンは、低・中速域での力強い走りの特長とする動力性能を持つ高回転型860cc DOHCターボ、S07A型。

S660ではその真質を最大限に活かしながら、スポーツカーならではの怪快な走りを実現するために、さらなる剛意のもと細部まで磨き抜いた。中でも、優れたアクセルレスポンスは不可欠であるという考えにもとづき、ターボチャージャーは新設計。アクセルペダルを踏み込んでから実際にエンジンが反応するまでに生じるわずかな遅れ、

“ターボラグ”の解消に努め、コンプレッサーを従来のものより小型化。加速時に過給圧がより素早く立ち上がる特性を獲得した。

また、MRスポーツカーの宿命でもある“エンジンルーム内の温度上昇”に対しては、十分な冷却風を確保するため風の流れを独自にデザイン。

ロールバーの両側にサイドエアインテークを設け、さらに床下の燃料タンク前にはセンターダクトを、センターアンダーカバーにはNACAダクトを設定。

そして高い流速を保ったまま、このNACAダクトへ気流を導けるよう

フロントアンダーカバーも装着し、極めてフラットな床下形状を実現している。

Honda Sportsの意志を継ぐエンジンとして。

SMT車は“高回転域まで固す爽しさ”を一段と高めるべく、最高許容回転数をCVT車の7,000rpmに対して7,700rpmに設定。高回転域に耐えうる強化バルブスプリングを採用している。またSMT車とCVT車ともに、エンジン排気音やターボ音、ブローオフバルブの作動音ももたらす軽快なスポーツサウンドに力を注ぎ、エンジン吸気口の配置やエアクリナーのサイズを最適化。エンジンルームのレイアウトにまで手を尽くし、所有する喜びにも磨きをかけた。













6MT

01. 軽初²6速マニュアルトランスミッション。

千両の軽さだけで素早く操作ができるようストロークを徹底的に短縮。シフトストローク(前後方向)は、Hondaの歴代スポーツカーの中でも軽短クラスのショートストロークを達成した。2速にダブルコーンシンク口、3速にカーボンシンク口を採用し、スムーズな操作感も追求。

02. ヒール&トゥ、踏み替えがしやすいペダル類。

ステンレス製のペダル類²は、走り込みを重ねて配置・荷重を吟味、滑りにくい優れた操作感を実現するとともに、踏感の高さも演出。

クルマを操る楽しさを、どこまで高められるか。

コクピットに収まり、自分の身体の一部のように感じて駆ける。そうしたクルマ本来の操る楽しさをより高め、かつより多くの人のものでしたい。

S660は軽自動車では初めて^{※1}の6速マニュアルトランスミッション(6MT)車と、無段変速オートマチック(CVT)車をラインアップ。

6MTは新設計で、1~5速をクロスレシオとし、加速の良さを追求するとともに、6速化によって高速巡航時の快適性も獲得した。

CVTは、アクセルペダル操作に対してよりダイレクトな走りを実現するために専用セッティング。パドル操作でMT感覚のシフトチェンジが味わえる「パドルシフト」、ボタンひとつでハイレスポンスな走りへと切り換えられる「SPORTモード」も採用。

“スポーツカーのCVT”として楽しさを一段と広げた。ステアリングは確かな走りのために新設計。

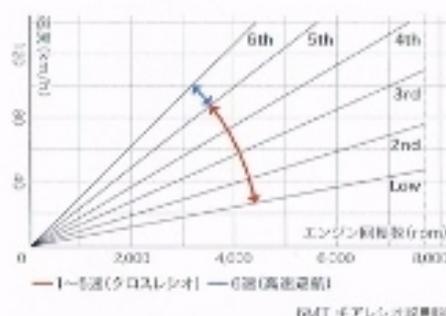
サイズをHonda市販車では最小径となるφ350mmに設定した。

そして、人間が操るものとして、何より重要なのはその操作感。シフトノブのカチッと決まる剛性感、

次のギアに向かう時の適度な“吸い込まれ感”。ステアリングやペダル類など、操作系全体での

荷重バランスは“やや重め”に統一した。しっかりとした特性で、調和のとれた絶妙なフィーリング。

それは、部品ひとつに至るまでの入念なつくり込みによって実現した。



03



04



03 瞬時に、しっかり伝わる。情報表示の進化形。

中央にデジタルスピードメーター、その周囲にアナログタコメーターを配置し、コンパクトながら必要な情報を瞬時に読み取れる、スポーツカーのための“調音認知メーター”。
ドライビングにストレスを強いる要素を排除するため、見下げ角や光の入り込みまで検討を重ねて設計した。

04 Honda最小径φ350mmステアリングホイール。

ドライバーが特許するポジションは何度も試作をつくり直し、リム上の“コブ”や“えぐり”を最後まで検討するなど、磨き心地にはこのうえなくこだわった。また本車巻のステアリング^{※2}は、ステッチが大きく飛び出して接触を損なわないよう、糸が絶妙に入り組んだ高度な縫製手法を採用。タイトなコクピットでの乗降性にも配慮し、形状は下端を水平に切り取ったコカットタイプとしている。

05



CVT

05 オートマチックトランスミッションながらMT感覚の操る楽しさも。

ダイレクトな変速感を高めたCVT。ステアリング裏の操作しやすい位置にはパドルシフトを配置。
+と-のレバーをひとつだけ指先で操作すれば、MT感覚のシフトチェンジ(7スピードモード)も楽しめる。



06



06 ハイレスポンスな走りへと切り換えられるSPORTモード^{※3}。

SPORTスイッチをONにすると、より変速いアクセルペダル操作にも応えるレスポンスが得られ、ダイレクト感がひとまわり向上。
またアンビエントメーターがこれまでの白色から赤色に変化し、中央のリング照明がレッドインジケーターとして発光。
瞬間燃費表示もターボブースト表示に変わり、さらなる走りの高揚感を生む。



※1:2015年3月現在、Honda調べ。 ※2:タイプ別設定。 ※3:6MT車は走行モードの切り換えはありません。6MT車にはメーターの照明色等が変化する「SELECTスイッチ」が装備されます。
■燃費はHonda測定値。 ■メーター類は撮影のため点灯。 ■各装備・仕様の詳細は型名に基づいては、P29をご覧ください。



人とクルマの、かつてない一体感。

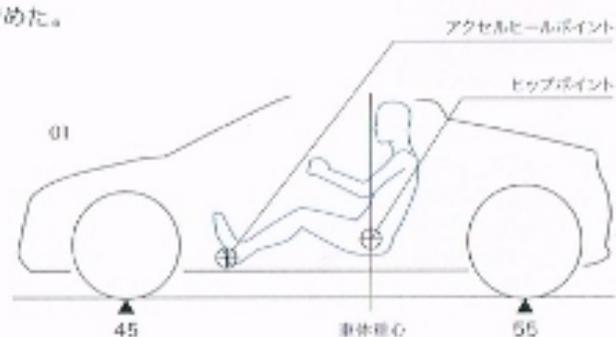
ドライバーの着座位置を車体重心にすることで、自分を中心に旋回するかのような感覚を味わえるように設計。

スポーツドライビングのための適度なタイト感を追求しながら、足元には十分な広さを確保。

ペダルやシフト、スイッチ類は、自然と手足を伸ばした位置にくるレイアウトを突き詰めた。

シートにもこだわり新設計。横Gによる運転姿勢のズレを抑えるために、乗員を広く*面*で支える形状とすることで高いサポート性とフィット感を実現。

超低ヒップポイントを維持したまま、長時間座っても衰れにくいクッション性の獲得を目指し、シート内部の構造にも工夫を凝らした。





01. 地を這うゴーカート感覚の追求。

ヒップポイントを極めて低くし、さらにヒップポイントからペダルまでの範囲を長くとり、ペダルを前方に設定することで“ペダルを前に踏み込む”姿勢に。低い視線で、より車速を体感しやすく、クルマの挙動をダイレクトに感じ取れるゴーカート感覚を追求した。

02. 痛快ハンドリングのための、妥協なきスポーツシート。

横Gを受けるワインディング走行時でも正確な運転操作ができるよう、専用のスポーツシートを開発。単に張り出しを大きくするのではなく、乗員を優しく包み込むフィット感を追求。試作を何度も繰り返し、身体とのわずかな動きにも目を向け、最適な形状・硬さへと辿り着いた。

- 肩に沿ったラウンド形状
- 横G入力に対し、骨盤から膝、脚をしっかりと支えるサイドサポート構造
- シートと身体の間隙を埋めるタイトな縫製
- 減速、急制動の際ズレを抑制
- シートフレームの構造を最適化し、軽快なトップポイントを実現





オープンエアの気持ちよさを、日常へ。

目指したのは、高い運動性能を持ちながら、日本の道路を四季折々に最良の気持ちよさで走れるクルマ。
フロントウィンドウは、オープン時の不快な風の巻き込みを抑え、かつ「常に空が見える」理想の配置・形状を追求。
リアウィンドウは、走行風やエンジンサウンドを自在に味わえる電動開閉式に。
四季が移ろう日本で、トップを開けて走る機会を少しでも増やしたいとの想いから空調にもこだわった。
オープン時に車内に入り込む、夏の日差しや冬の冷気。これらを身体が強く受ける箇所を解析し、
そこへ集中的に送風する専用モードを設定することで、
暑い季節は涼しく、寒い季節は暖かさに包まれた、より快適なオープン走行を可能とした。
クローズドからオープンへ、脱着式の「ロールトップ」は、軽量化とともに脱着の操作を容易にできるよう設計。
オーディオは独自に音響チューニングを施し、スピーカーの配置も工夫。
オープン時でもクリアなサウンドを楽しめる音響空間を実現している。



Photo: 2017 (1) 「ディカラー・カラー・コリア・コロ」 シートはスポーツレザーシート。メーカーオプション装着車。

01. 取り付け、取り外し簡単。*巻いてしまえる*ロールトップ。

ルーフ前方(フロントウインドウ側)の中央部に設けたセンターロックと、ルーフサイド(ドア側)左右のサイドロックにより、装着時には強いテンションがかかる構造で高い密着性を確保。取り外しも簡単で、各ロックを解除して巻き取り、フロントフード内のユーティリティボックスに収納できる。

01



02. 一年中、快適な風を纏う。ミッドモード付エアコン。

専用フルオートエアコンは、足元や上半身に向かって送風する一般的なクルマと同様のエアコンモードに加えて、夏場には日差しを受け、冬場には寒さを強く感じる膝、腕、腰周辺へ集中的に送風する「ミッドモード」を設定。

02



ミッドモード作動イメージ

03



パワーリアウインドウ動作イメージ

03. 好みに合わせて風を調整。パワーリアウインドウ。

電動で開閉でき、車内に入り込む風の量と方向を好みにあわせて調整可能。閉ければキャビン後方に搭載されたエンジンの音もダイレクトに味わえる。

高性能なボディは、シンプルで美しい線がつくる。

ボディの質は、クルマの性能を左右する。求められたのは、運動性能と安全性能の高度両立。

スポーツカーのボディとして、剛性も強度も妥協せず、いかに軽さを極められるか。

「シンプルな線で作る」という独自の設計思想のもと、これに挑んだ。

一般的に、ボディに余計な「曲がり」があるとそこに応力が集中してしまい、それを補おうとすれば板厚を増すこととなり重量増を招く。そのためS660のボディは、スムーズな線・面構成を基本とし、曲げる必要のある箇所は大きな曲率で設計。さらに、全体の60%以上にハイテン材(高張力鋼板)を採用。新設計で細部まで丹念につくり込み、強さと軽さを徹底的に磨き上げた。

衝突エネルギーの吸収性も、より高いレベルで。

高剛な衝突安全性能を実現するうえで、ボディ自身の強さと同時に、ボディに加わった衝撃をいかに伝達・分散・吸収させるかが重要な課題となる。そこで、前面衝突時に機軸するHonda独自の「コンパティビリティ対応ボディ」に加え、側面衝突、後面衝突に対しても有効な独自の衝撃吸収構造を採用。また、万一の横転事故の際にも乗員を保護するため、各ピラーの強度も十分に確保し安全性を追求している。

G-CON
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

先進の技術で、安心を進化させる。

オープンスポーツカーだからこそ、確かな安心感を、あらゆる瞬間に。世界初^{※1}の内圧保持エアバッグを助手席に採用するなど、より高い安全性を追求したS660。VSAをはじめ、運転をサポートする数々の機能も装備した。

ドライバー、同乗者、相手車両、歩行者まで含めた、すべての人の安全を目指して。

Hondaの「人間尊重」の理念から生まれた技術が走りの楽しさを支え、進化させていく。



シティブレーキアクティブシステム作動イメージ

シティブレーキアクティブシステム (低速域衝突軽減ブレーキ+誤発進抑制機能^{※2}) メーカーオプション

約30km/h以下の前方車両との衝突の回避・軽減を、自動ブレーキで支援。

また、前方に障害物がある状況で、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、急発進の防止を支援する機能^{※2}も備えている。



シティブレーキアクティブシステムの能力には限界があります。つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。低速域衝突軽減ブレーキは、約5km/h～約30km/hで走行中に前方車両に対して衝突する可能性がある場合とシステムが判断した場合に作動し、自動的に停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を図ります。本システムは、車両(二輪車や自転車等を除く)を作動対象としています。誤発進抑制機能^{※2}は停車時や約10km/h以下で走行しているとき、自車のほぼ真正面に車両などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジン出力を抑制することで、急な発進を抑制し、衝突時の衝撃の軽減を図ります。いずれも道路状況、天候状況によっては使用できない場合があります。

Safety for Everyone

すべての人の安全をめざして



高剛性ボディ構造

07ADVANCED SAFETY S660

全タイプ標準装備

01



写真は乗用車（仮称）のエアバッグが展開した状態を合成したものです。

01. さまざまな衝突状況に対応する、4つのエアバッグ。

運転席用と助手席用に加え、側面衝突時用のエアバッグも標準装備。
また、運転席に比べてエアバッグと乗員の距離が離れている助手席用には、世界初^{※1}となる内圧保持エアバッグを採用。
衝突のエネルギーを吸収するために内部のガスを排出するベントホールを、重量を上げ止めるまでは開かないスリット状にすることで、より長い時間圧力を維持し優れた保護性能を発揮する。

- 運転席用・SRSエアバッグシステム（運転席側変化タイプ）
- 助手席用・SRSエアバッグシステム（内圧保持タイプ）^{※1}
- サイドエアバッグシステム（運転席側変化タイプ）

02



VSA[※] Vehicle Stability Assist
（車両姿勢安定化制御システム）
ABS[※] 4輪アンチロックブレーキシステム
TCS[※] トラクションコントロールシステム

02. VSA（ABS+TCS+横すべり抑制）

急なステアリング操作や、すべりやすい路面でクルマの横すべりが発生した際、クルマの姿勢の安定化を図る。

03



03. ヒルスタートアシスト機能

坂道発進時、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。
坂道での渋滞などに効果を発揮する。

04. エマージェンシーストップシグナル

走行中に急ブレーキと判断すると、ブレーキランプの点灯に加えてハザードランプが自動で高速点滅し、後続車に注意を促す。

■各技術の能力には限界があります。つねに周囲の状況に気を付け、安全運転をお願いします。ご使用の前に、必ず取扱説明書をお読みください。 ■ABSは滑りやすい状況での制動時に急激なロックを防止、EBDはブレーキ踏みの前後と車輪の駆動力配分をコンピューターがコントロールし、制動パフォーマンスをフルに引き出します。ESPはABSは、あくまでもドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。VSAはあくまでもドライバーのブレーキ操作やアクセル操作等を補助するシステムです。したがって、EBD付ABSやVSAがない車種と異なり、コーナー等の手前で十分な減速が必要であり、ムリな運転では対応できません。安全運転をお願いします。 ■エマージェンシーストップシグナルは衝突されるおそれがあることを検知するためのシステムです。発火する時は不要な急ブレーキを避け、安全運転をお願いします。 ■運転席側の助手席用・SRSエアバッグシステムは、前方や後方方向からの衝撃には作用しません。前方からの、顔や顔以上の衝撃が検知したときのみ作動します。 ■エアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを適正に装着することを前提として開発されたシステムです。くわでもシートベルトの正しい着用をお願いします。 ■サイドエアバッグシステムは、周囲の衝突状況には従ってのみ作動します。サイドエアバッグシステムは、システムを正しく機能させるための注意事項があります。

※1：2015年5月現在、Honda調べ。 ※2：6MT車を除く。 ■各装置・仕様の詳しい設定につきましては、P29をご覧ください。



Photo: α (6MT) ボディカラーはプレミアムスターホワイトパール シートはスポーツレザーシート

より上質、精悍に。素材や仕立てにこだわったハイグレードモデル。

α

6MT / CVT

全国メーカー希望小売価格 2,180,000円

(消費税別 2,018,519円/リサイクル料と8,170円/別途

写真のプレミアムスターホワイトパールは32,400円(消費税別30,000円)となり、別途オプションに含ませていただきます。

■価格はメーカー希望小売価格(消費税別)で参考価格です。販売価格は販売会社が独自に定めております。■保険料、税金(消費税を除く)、登録などに伴う諸費用は別途必要です。
■自動車リサイクル法の施行により、リサイクル料金が別途必要です。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。



Photo: J (EMT) ボディカラーはプレミアムスタティックナイトパール シートはスパークファブリックシート

ONLINE UPS660

ピュアに、妥協なく。走る喜びを磨いたベーシックモデル。

β

6MT/CVT

全国メーカー希望小売価格 **1,980,000円**

(消費税抜き 1,833,334円/リサイクル料金8,170円は別途)

写真のプレミアムスタティックナイトパールは32,400円(消費税抜き30,000円)となり、表示価格には含まれておりません。

■リサイクル料金は、リサイクル部品(シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロント側のリサイクル等)に必要な費用、販売管理料金が費用全体の合計金額です。■価格には、必要オプション(標準シート・標準工具・ジャッキ)が含まれます。
 ■対応バンク管理キットを装着しておりますので、スペアタイヤは装着してありません。■オプション価格及び取付費は別途に含まれておりません。■メーカー直は別のためです。

■各装置・仕様の詳しい設定につきましては、P296をご覧ください。

心揺さぶる色彩、質感。独創のコーディネート。

Body Color

α/β共通色



01. プレミアムスターホワイト・パール★
ビューな輝きを放つ、透明感のあるホワイト。

02. アドミラルグレー・メタリック
軽やかと気品をたたえたスタイリッシュなグレー。

03. プレミアムミスティックナイト・パール★
多彩な表情を見せる、エレガントなブラック。

α専用色



04. プレミアムビーチブルー・パール★
明るく鮮やかなブルーに、爽やかな輝きをプラス。

05. カーニバルイエローⅡ
引き立つ個性。心ときめく爽快なイエロー。

06. フレームレッド
存在感を主張する、鮮やかなレッド。

Seat Color

α アシンメトリーカラースポーツレザーシート
本革×ラックス スエード®

☆ボディカラーがプレミアムスターホワイト・パールの場合のみ選択可能。



運転席 ライトグレー



助手席 ダークグレー

α スポーツレザーシート
本革×ラックス スエード®



ブラック

β スポーツファブリックシート
メッシュ×ファブリック



ブラック

Color Chart

		Body Color	プレミアムスター ホワイト・パール★	アドミラルグレー・ メタリック	プレミアムミスティック ナイト・パール★	プレミアムビーチ ブルー・パール★	カーニバルイエローⅡ	フレームレッド
Seat Color								
α	スポーツレザーシート	●	●	●	●	●	●	●
	アシンメトリーカラー スポーツレザーシート	●	●	●	●	●	●	●
β	スポーツ ファブリックシート	●	●	●	●	●	●	●

すべては、より豊かなスポーツドライビングのために。

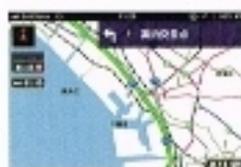


センターディスプレイ (internavi POCKET連携対応) メーカーオプション

6.1インチワイドディスプレイ、リアカメラ、Gメーター表示機能、Bluetooth®/Audio対応、Bluetooth®対応ハンズフリーテレホン機能、HDMI®ジャック など

先進的なフローティングレイアウトを採用。Honda純正ナビアプリ「internavi POCKET (app)」を起動したスマートフォンをつなげば、ナビ画面を6.1インチのワイドディスプレイに表示可能。

■スマートフォンの接続にケーブルが必要となります。



走る喜びを加速させる「Gメーター表示」
運転中にかかる前後左右の加速Gに加え、アクセルペダル踏込みやブレーキ圧を表示。



バック時の安心感を高める「リアカメラ」
道路で見づらい車調後方の映像を表示。
■バック時は必ず車速で後視鏡確認してください。



お気に入りの音楽・映像の再生も
USB接続やBluetooth®による接続技術での音楽再生やハンズフリーテレホンにも対応。HDMI®接続による映像再生も可能。
■センターディスプレイ装着時にAUXジャックは装着できません。

【internavi POCKETについて】インターナビ・リンクの会員登録を行ってください。■駐車しながらサービスは手動で、変更・終了することがありますので、あらかじめご了承ください。■情報を取得できるのは、スマートフォンの利用可能領域です。■ご利用には、アプリダウンロードが必要となります。■対応するスマートフォンの機種・OS、詳しくは販売会社またはインターナビ ホームページでご確認ください。



iPod®対応USBプレーヤー/AM-FMチューナー

操作系をステアリングに装備されたオーディオリモートコントロールスイッチに集約。運転中でも手を離さずに操作できる。iPod®の接続に対応するほか、AM-FMラジオも楽しめる。AUX/USB接続による音楽再生 (MP3/WMA/AAC対応) や充電も可能。道幅や道名などの情報はインフォメーション・ディスプレイ内に表示される。

■iPod®とUSBメモリーの同時使用はできません。■一部のデジタルオーディオは対応できないものがあります。



LEDヘッドライト+導光タイプ LEDポジションランプ

点灯の瞬間から最大光量を発揮し、低光柱にも優れたヘッドライト。ライン状に導くポジションランプで表情も格別。



ドアノブのボタン配置もスマートに。

Hondaスマートキーシステム (キー2個付)

キーを携帯していれば、キーを取り出すことなくドアのロック・解錠が可能。

■Hondaスマートキーシステムは、盗難・解錠のときなどに電波を発射します。その際、周辺にある電波ベースメーカー等の無線機器に影響を与える可能性があります。詳しくは販売会社にお問い合せください。



プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ (スイッチ照明付)

キーを携帯していれば、エンジンのON/OFFがワンプッシュで可能。

■CVT車と6MT車では発光色種別が異なります。詳しくは取扱説明書をご覧ください。



AUX/USBジャック & アクセサリーソケット (DC12V)

外部オーディオ機器の接続や、車内で電気製品の電源をとりたい時などに便利。

■センターディスプレイ装着時は、AUXジャックに接続したHDMI®ジャックが使用できません。



オープンスポーツカーのための音響チューニング

スピーカーの配置も検討し、オープン時でも低音域から高音域までクリアな音質を実現。車速追従オートボリューム機能も設定。



ドリンクホルダーの後付けも

センターコンソールの助手席側にドリンクホルダー (両側: ホンダアクセラスポ) を後付けできるボルトを設定。

配置・形状を工夫した収納の数々。



グローブボックス (キーロック機構付)



フロントコンソールトレイ (LED照明付)



シートバックポケット (袖手袋)



その他ドリンクホルダーやポケット等も装備

スピードはひかえめに、シートベルトを正しくしめて安全運転。お子様にはチャイルドシートを。



軽四輪自動車にも保管場所が必要です。

軽四輪自動車は地域により、車庫の届出(自動車保管場届出書)が必要で、詳しくは、販売会社にお問い合わせください。



Honda Cars よりお届けします。

本田技研工業株式会社 〒107-8556 東京都港区海岸3丁目1番1号

2015.03

2015年3月現在
2015年2月現在のもので、

88625-9107
15452-01535

お問い合わせ、ご相談はお近くの販売会社、または下記のフリーダイヤルまで。

●車庫について Honda お客様相談センター 全国共通フリーダイヤル ☎0120-112010(受付時間:9時～12時 13時～17時 年中無休)

●純正用品(ディーラーオプション)について ホンダアクセス お客様相談室 全国共通フリーダイヤル ☎0120-853521(受付時間:9時～12時 13時～17時 朝し、土日・祝日・ホンダアクセス指定休日を除く)