

PRESS INFORMATION
2006.10.12

CR-V

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



1995年の誕生以来、CR-Vは

それまでのヘビーデューティなクロスカントリータイプとは一線を画す

都市での快適性とオフロードでの頼もしい機動性が世界中の多くの方に受け入れられ、
国内では新たなカテゴリーを築く一方、グローバルモデルとして大きく成長しています。

「いつでも、どこでも、気軽に、気持ちよく」をコンセプトに、
つねに新しい「Comfortable(快適に) Runabout(自由に走り回る) Vehicle(乗り物)」を目指す。
この本質追求は、いつの時代でも変わることはできません。

そしていま、CR-Vは飛躍的な進化を遂げました。

乗る人がもっと豊かに思いのままに使う歓びを拡げていける、

次世代CR-Vの解答です。

Contents

開発にあたって	2	<i>Performance</i>	<i>Quality</i>	<i>Safety / Ecology</i>	
コンセプト	3	パワートレイン	9	インテリア	13
テクノロジーダイジェスト	5	シャシー	11	パッケージング&ユーティリティ	15
<i>Design</i>		ボディ／静粛性	12	<i>Intelligence</i>	
スタイリング	7			Global Product	27
				装備・諸元	29

いつの時代でも、「CR-V」であり続けるために。

セダンの快適性、クロカンの機動性、ミニバンのユーティリティという
3つの資質を高次元で融合して誕生したCR-Vは、クルマの新しい流れを生み出しました。

モノに対する価値基準が自分らしさや心の満足へと変化してきた現在、
私たちは、これからの時代もCR-Vが「CR-V」であるためには、
都市にもレジャーにもといった移動の幅を広げるだけでなく、
フォーマルでもカジュアルでも、パーソナルでも仲間同士でもといった
さまざまなライフシーンで積極的に使いこなせるクルマでありたいと考え、
機能、性能、デザインがもたらす気持ちの豊かさをも徹底的に突き詰めた
“次世代CR-V”の創造を目指しました。

自分らしさを表現できるスタイリング、走りの爽快感、空間の上質感など、
どんな時にも、どんな用途にも使いたくなる要素を新たに融合することで、
乗る人の心までも満たす、このCR-V。

思いのままに使いこなせ、ライフスタイルを自由に大きく広げる、
これぞ真の「Comfortable Runabout」と呼べる新たな価値を創造できたと確信しています。

開発責任者 堀越 満

堀越 満 (ほりこし みつる)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1985年、(株)本田技術研究所 入社
シャシー設計を経て、
'95年初代CR-Vのシャシー設計PL、
'01年2代目CR-Vの車体設計LPL代行を担当。
今回3代目CR-VのLPLを務める。
趣味は読書、模型工作。
愛車はステップワゴン、ライフ ダンク。



あらゆる場所から、あらゆる場面まで。 気持ちの豊かさを拡げる、次世代CR-Vの創造。

街中でもワインディングでも高速道路でも、運転しやすく、快適に走り、静かで乗り心地がよいこと。

悪路や雪道など、路面状況に応じて適切に制御する4WDシステムであること。

空間に充分なゆとりを持ち、人にも荷物にも使い勝手に優れていること。

CR-Vは、こうした「セダン」「クロカン」「ミニバン」それぞれの資質を一台に集約するという

Hondaならではのクルマづくりによって、移動の幅を拡げてきました。

今回は、乗る人の心を満たす新たな「Comfortable Runabout」を目指し、3つの資質のさらなる向上はもちろんのこと、

まずはクルマが人に訴えかける、デザインや走りの質に力を注ぎました。

どんなシーンにも映えるスタイリングにこだわり、外観をすっきりと見せる工夫や洗練された美しさなど、走りの機能美を追求。

なおかつドライバーが走りを楽しむ時にはリニアなハンドリングが味わえるように、

低重心＆ワイドトレッドをはじめセダンレベルまでのダイナミクスを求めました。

そのうえでインテリアの仕立てやシートアレンジなど、仲間同士での移動やたくさんの荷物にも対応できる

空間の心地よさ使いやすさを突き詰め、さらには、ドライブを支える快適性や安全性能・環境性能にもHondaの先進技術を投入。

その結果、「あらゆる場所」「あらゆる場面」でさまざまな気持ちの豊かさを深く実感できる、次世代のCR-Vへと進化しました。

[Design —— フォーマルにもカジュアルにも]

タフな機動性と洗練されたセンスを映す独自の存在感、自分らしさを表現するスタイリング

[Performance — オンロードでもオフロードでも]

力強く安定したセダンライクなドライブフィール、リアルタイム4WDの頼もしい安心感

[Quality —— 人を乗せても荷物を載せてても]

乗員一人ひとりに心地よい広くて静かな上質空間、スマートに使いこなせる荷室の機能性

[Intelligence — すべてのドライブシーンに]

Honda独自の先進・快適装備、高知能テクノロジーを活かした安心機能

[Safety / Ecology]

相手車両や歩行者にも配慮した安全性能、人と地球に配慮した高水準の環境性能

「いつでも、どこでも、気軽に、気持ちよく」という基本コンセプトをいっそう深め、乗る人の満足感を拡げた本質と先進の追求。

知的好奇心にあふれ、未知の欲びを探求していく人のライフスタイルと呼応する、New CR-Vを完成しました。

Design

タフな機動性と洗練された
センスを映す独自の存在感
×
自分らしさを
表現するスタイリング

Performance

力強く安定したセダンライクな
ドライブフィール
×
リアルタイム4WDの
頼もしい安心感

Quality

広くて静かで心地よい
上質空間
×
スマートに使いこなせる
荷室の機能性

Next Comfortable Runabout

Intelligence

Hondaならではの
先進・快適装備
×
高知能テクノロジーによる
安心機能

Safety / Ecology

相手車両や歩行者にも
配慮した安全性能
×
人と地球に配慮した
高水準の環境性能

New CR-V



Next Comfortable Runabout

「あらゆる場所」「あらゆる場面」で感じる気持ちの豊かさ



Design

◆ Styling

都会的に洗練されたたくましさを表現する、独自の存在感。

- 力強くタフなロアボディに洗練されたスポーティキャビンを融合した、ダイナミック－エモーショナル・スタイリング。
- 流線型のサイドウインドウが動的性能のよさを感じさせるサイドビュー。



Quality

◆ Interior

強さとやさしさを織り交ぜ、心地よさの質を深めた快適空間。

- タフなイメージに上質感と使いやすさをスマートに融合した、クオリティー タフネス・インテリア。
- ホールド性に優れ、疲れにくいフロントシート。
- セダン感覚の乗車姿勢が得られ、しかも調節範囲が広いドライビングポジション設定。
- ゆったりと座れ、使い勝手にも優れたリアシート。
- 室内VOC(揮発性有機化合物)の低減。

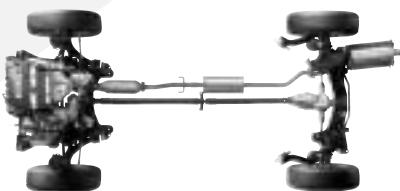


Performance

◆ Power Train

たくましさとスマートさを兼ね備えた、高次元の動力性能。

- 全域トルクフルな走りと低燃費、クリーン性能を両立した、2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。
- 力強い加速と低燃費を同時に実現する、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。
- 後輪への伝達駆動力を高め、さらにたくましい走破性を発揮。ワンウェイカムユニットを搭載したリアルタイム4WD。



◆ Chassis

あらゆるシーンで操る楽しさを味わえる、爽快・快適な乗り味。

- マクファーソン・ストラット式サスペンション(フロント)、
リアクティブリンク・ダブルウイッシュボーンサスペンション(リア)を採用。
- ボディ下面の整流効果を高め、高速走行時の安定性を向上。



◆ Body / Silence

走りと空間に質の高い心地よさをもたらす、高精度なボディ性能。

- 剛性バランスに優れた、軽量・高剛性ボディ。
- ノイズを徹底的に低減したハイレベルな静粛性。



Intelligence

◆ Comfort / Navigation

いっそうの安心感と快適性をもたらす、先進・高知能装備。

- 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)。
- 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 **internavi Club**
- Hondaスマートキーシステム
- 左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー
- セキュリティアラーム&イモビライザー
- オートライトコントロール
- 雨滴検知ワイパー(フロント)
- ドアミラーとの一体化によるすっきりした外観と、
広い視野範囲を同時に実現した、プリズムアンダーミラー。



G-CON

G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY



Safety

安心感と安全性を多面的に追求した、高水準の安全性能。

◆ Active Safety

- AFS(アダプティブ・フロントライティングシステム)
- 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)

◆ Pre-Crash Safety

- 追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-ブリテンショナー(運転席/助手席)

◆ Passive Safety

- 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
- 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
- フロントアクティブヘッドレスト

Ecology

きめ細かな配慮を積み重ねた、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%達成車」レベルを実現。(4WD車)
- 骨格および部材レベルで軽量化を推進。
- リサイクル可能率90%以上を実現。



都会的に洗練されたたくましさを表現する、
独自の存在感。

力強くタフなロアボディに洗練されたスポーティキャビンを融合した、 ダイナミック - エモーショナル・スタイリング。

シーンを問わないタフな機動性を感じさせながら、より都会的に洗練されたスポーティ感も備えた、新しいデザインを追求しました。フロントウインドウを前方へ出したフォワードキャビン・フォルムや、フロントからリアエンドまで連続感のある勢いを持たせたサイドウインドウが、洗練されたスポーティイメージを表現。同時に、ダイナミックな造形にガンメタリック塗装^{*1}を施したプロテクトモチーフを周囲に採用し、ワイドトレッドを強調する大きく張り出した前後フェンダーや大径タイヤ^{*2}と合わせ、力強いタフネスイメージをつくり出しています。

*1 Xは成型色(ブラック) *2 225/60R18(ZXi, ZX, ZLi, ZL), 225/65R17(X)

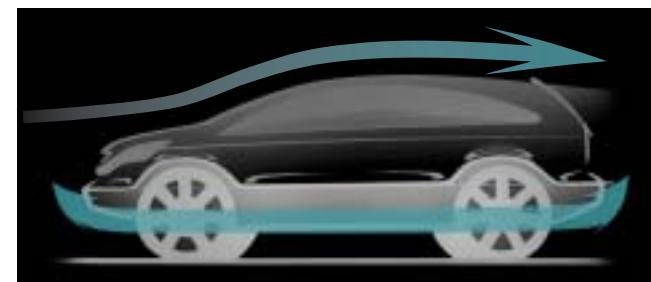


Photo : ZX

動的性能のよさを感じさせるサイドビュー。

前後に勢いよく伸びる流線型のサイドウインドウが特徴的なサイドビュー。フロントウインドウとリアウインドウの傾斜を強め、ボンネットからテールゲートまでスムーズにつながるシルエットが、スポーティイメージをいっそう強めています。ロアボディは、プロテクトモチーフや大径タイヤの採用、充分に確保したスリーアングル設定が、たくましい走りを予感させます。



Photo : ZX

躍动感のあるリアビュー。

ボディサイドからなめらかに絞り込み、大きな曲率を持たせたリアウインドウや、縦基調の大型リアコンビネーションランプ、張りのあるテールゲートパネルの3次元造形が躍动感を生み出しています。また、テールゲートには特徴的な立体造形を施し、バンパー下部のプロテクトモチーフと合わせタフネスイメージを表現しています。



Photo : ZX

独自の存在感を放つフロントビュー。

鋭い表情をつくり出すシャープな形状のプロジェクタータイプ・ヘッドライトと、バンパー部に設けたワイドなフロントグリルを一体表現。ボンネット部にも設けたグリルと合わせ、押し出しの強い独自の存在感を放っています。



Photo : ZXi

たくましさとスマートさを兼ね備えた、
高次元の動力性能。

全域トルクフルな走りと低燃費を両立し、 さらに高水準のクリーン性能も達成した、 2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。

Honda独創のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)を組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構i-VTECシステム。これを核に、DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)や最適な吸気慣性効果が得られるトルクアップレゾネーターを採用し、さらにバルブタイミング・リフトを含む吸排気系に徹底したチューニングを施すことで、従来モデルを10PS上回る、125kW[170PS]、220N·m[22.4kg·m]を発揮。全域で力強いトルクを発生し、さまざまなシーンでゆとりある走りを生み出します。しかも、低回転時に吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構や外部EGRの採用をはじめ高効率な燃焼制御により、優れた低燃費を実現。「平成22年度燃費基準+10%レベル」*を達成しています。同時にハイレベルなクリーン性能も獲得し、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。

*4WD車、2WD(FF)車についても、装着するメーカーオプションによっては、「平成22年度燃費基準+10%達成車」となる場合があります。

2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン	
最高出力*	125kW[170PS]/5,800rpm
最大トルク*	220N·m[22.4kg·m]/4,200rpm
10・15モード走行燃料消費率	11.6km/ℓ(4WD車)/12.2km/ℓ(2WD/FF車)※1
「平成22年度燃費基準+10%達成車」(4WD車)※2	
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 装着するメーカーオプションによっては、11.6km/ℓとなる場合があります。

*2 2WD(FF)車についても、装着するメーカーオプションによっては、「平成22年度燃費基準+10%達成車」となる場合があります。

リニアで伸びのよい加速感を実現する、DBWセッティング。

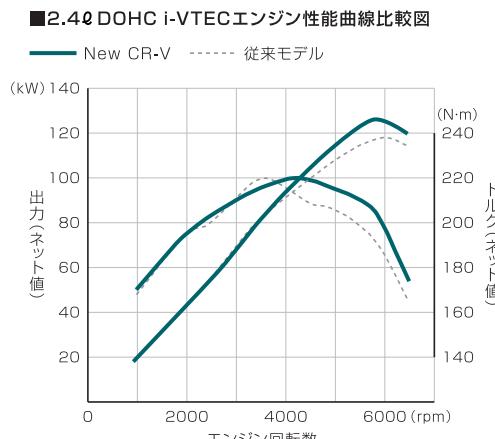
アクセルペダル操作をセンサーで感知し、スロットルバルブを電子制御することで自然でリニアなアクセルフィールを生み出すDBWを採用。アクセルペダル開度に対するスロットルバルブ開度を走行状況に応じて変化させ、発進時のスムーズな扱いやすさと中・高速域でのリニアで伸びのよい加速感を両立。よりスムーズで力強い走りを実現しています。

「平成22年度燃費基準+10%達成車」 レベルを実現した、優れた燃費性能。(4WD車)

i-VTECシステムによる高度な燃焼制御や低回転時に吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構に加え、外部EGRの採用やDBWによる緻密なスロットル制御、低負荷エアコン・コンプレッサーの採用などにより、低燃費を実現。4WD車では「平成22年度燃費基準+10%達成車」レベルの優れた燃費性能を実現しています。2WD(FF)車についても、装着するメーカーオプションによっては、「平成22年度燃費基準+10%達成車」となる場合があります。



「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%以上回る
優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。

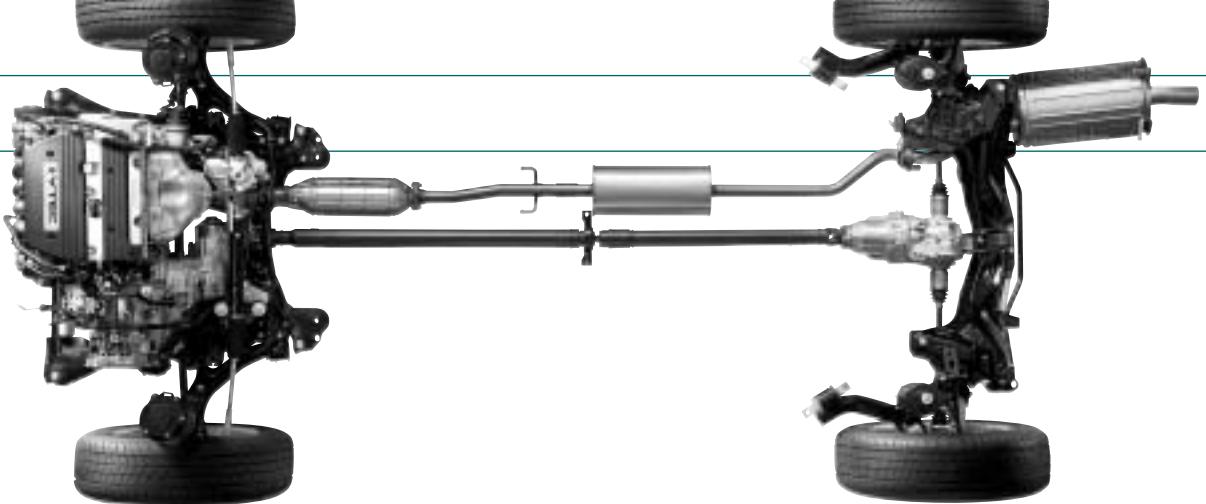


全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得した、優れたクリーン性能。

リニアA/FセンサーやセカンダリーO2センサーに加えエアフローメーターの採用により空燃比制御をさらに高精度化。コールドスタート時の燃焼をより安定化させ、低ヒートマス排気管を使用した後方排気システムによる燃焼ガスの熱損失低減と合わせ、キャタライザーの早期活性化を実現し、浄化性能を高めています。さらに、外部EGRや、浄化性能に優れた大容量のキャタライザーを採用し、優れた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。



力強い加速と低燃費を同時に実現する、 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。

タフな走りに応える大容量設計の5速オートマチックトランスミッションを採用。リニアソレノイドによるダイレクト制御やDBWとの協調制御に加え、エンジンの特性や大径タイヤを活かすギアレシオ設定などで、鋭い発進性能と変速ショックの少ない力強くスムーズな加速、優れた高速クルーズ燃費を両立しています。また、超薄型トルクコンバーター、複列式アイドルギアの採用などによるコンパクト設計ながら、各所に高強度素材を採用するなど耐久性を高め、高トルクに対応しています。そのうえで、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制御により、さらなる燃費向上にも大きく貢献しています。

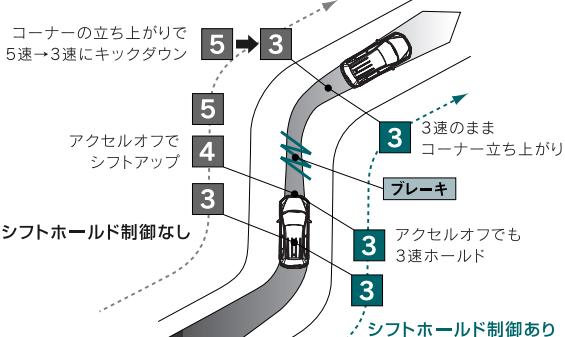


Photo : ZX

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、充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。

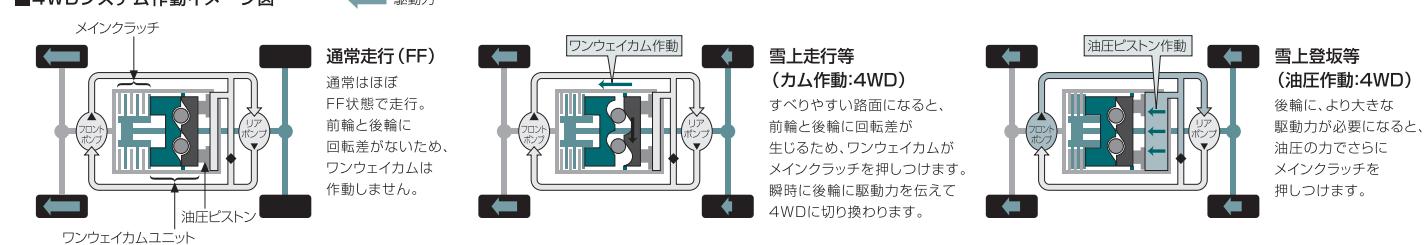
■シフトホールド制御作動イメージ図



後輪への伝達駆動力を高め、さらにたくましい走破性を発揮。ワンウェイカムユニットを搭載したリアルタイム4WD。(ZXi、ZX、X)

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。ゆとりの空間にも貢献する軽量・コンパクト設計で、頼もしい走破性と軽快な走り、優れた燃費や静粛性のすべてを両立する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ワンウェイ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か。FF↔4WDの切り換えを瞬時に行い、雪道などで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。CR-Vでは、メインクラッチの大容量化と各部の高強度化により、後輪への伝達駆動力を増加。大径タイヤを力強く駆動し、さらにたくましく、安定感のある走りを実現します。

■4WDシステム作動イメージ図



4WDとVSAとの組み合わせによって、より高い挙動安定性を実現。

4WD機構による前・後輪の駆動力配分に加え、VSAのブレーキ／エンジントルク制御により左右輪の駆動力も緻密にコントロール。左右輪で路面状況が異なる場合、すべりやすい側の車輪にブレーキをかけ、反対側の車輪への駆動力配分を多くすることでホイールスピンを抑制し、より安定した走行を可能にします。ブレーキ制御は4輪独立で行え、エンジントルク制御はDBWのスロットル制御によって行うことで、精度の高い駆動力コントロールを実現しています。

9

10

あらゆるシーンで操る楽しさを味わえる、爽快・快適な乗り味。

走行安定性、ハンドリング、乗り心地を高次元で両立したシャシー設計。

エンジンやスペアタイヤなどの配置見直しによる低重心化や、ワイドトレッド化、各部の高剛性化に加え、サスペンションジョメトリーを突き詰め、セダンレベルの軽快なハンドリングや優れた乗り心地の高次元での両立を目指しました。フロントまわりは、ステアリングギアボックスを低く配置するとともに取り付け剛性を高め、ダイレクト感のあるステアフィールを獲得。そのうえで、旋回時の対地キャンバー特性を適切に

設定することで安定性を高め、フロントのキャスタートレール量の増加により直進性を向上しています。リアまわりでは、リアサスペンションのアッパー／ロアアームのワイドスパン配置により接地点剛性を高め、安定性を向上しました。さらに、フロント、リアともにコンプライアンスブッシュの特性を適正化するなど、大径ワイドタイヤを活かす動きのよい足回りとともに、フラットな乗り心地も獲得しています。

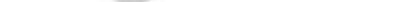
マクファーソン・ストラット式サスペンション（フロント）

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、大径ワイドタイヤの採用を可能にするサスペンションスペースのコンパクト化と、優れた乗り心地を両立。スプリングを左右対称巻とすることでステアフィールを向上しました。また、キングピン軸を後方へ傾け、キャスター角を大きく、キャスター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アライニングトルクを強め、安心感を高めています。また、コンプライアンスブッシュの配置および取り付け方向の見直しによるブッシュの低バネレート化や、サスペンションのロングストローク化により、操縦安定性と乗り心地を高次元で両立しました。



リアティピング・ダブルウイッシュボーンサスペンション（リア）

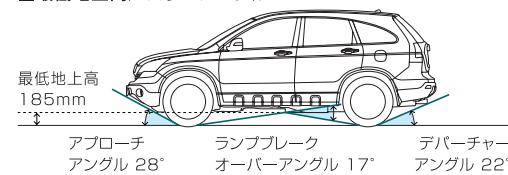
低床でフラットなカーゴルームに貢献する、コンパクトなリアティピング・ダブルウイッシュボーンサスペンションを採用しました。アーム配置の適正化やハブペアリングのユニット化により、キャンバー剛性を向上し、接地点剛性を高めたことで応答性や安定性を向上。さらに、スタビライザーを大径化し、ロールフィールも向上しています。また、ナックルのアルミ化によるバネ下重量軽減や、コンプライアンスブッシュの大容量化などにより、乗り心地を向上するとともにロードノイズ低減にも貢献しています。



必要なスリーアングル設定で、オフロードでも高い走破性能を発揮。

185mmの最低地上高に加え、スリーアングルを充分に確保したこと、オフロードや凹凸のある不整地でも高い走破性能を発揮します。

■最低地上高／スリーアングル



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実現。

フロントのアンチダイブ角、リアのアンチリフト角をそれぞれ増加し、制動時の車体姿勢を安定化させたうえで、フロント／リアともに大径ディスクブレーキを採用し、さらにフロントにはベンチレーテッドディスクと2ポットキャリパーを組み合わせるなど、優れた制動性能を発揮します。また、マスターシリンダーを小径化するとともに、取り付け剛性の高いタイロッド構造とすることで、軽量化と高剛性化を両立。さらに、最適なブレーキペダルレシオ設定とすることで、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。

ボディ下面の整流効果を高め、高速走行時の安定性を向上。

空力に優れたスムーズなボディ形状としたうえで、ボディ下面に効果的に空力パーツを配置。空気抵抗を10%低減するとともに揚力を抑え、優れた高速安定性を発揮します。

数値は従来モデル比

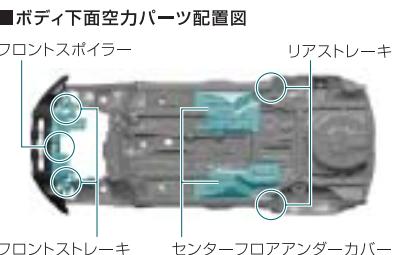


Photo : ZX

走りと空間に質の高い心地よさをもたらす、高精度なボディ性能。

たくましい走りと快適・安心な空間を支える、ハイバランスボディ。

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。軽快かつたくましい走り、乗り心地や静粛性に優れた室内空間、衝突安全性能を高次元でバランスする精度の高いボディを完成しています。

剛性バランスに優れた、軽量・高剛性ボディ。

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、動剛性を向上しました。フロントでは、パルクヘッドの閉断面化や、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マンバーの追加により、ハンドリングの応答性を向上。リアでは、テールゲート開口部の閉断面化や、ダンパー取り付け部とミッドクロスマンバーを結合するガセット補強、リアフロアクロスマンバーの追加により、接地感の高い安定した走りと快適な乗り心地を実現しています。また、軽量で強度の高いハイテン材（高張力鋼板）の適用を大幅に拡大したほか、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、ボディ骨格で従来の部材を使用した場合に比べ約31kgの軽量化を達成しています。 数値はHonda測定値



ノイズを徹底的に低減したハイレベルな静粙性。

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徹底して高めるなど、エンジンノイズやロードノイズの原因となる振動の室内への伝達を効果的に抑制。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しました。その結果、不快なノイズがなく、クルマの加速にリニアなエンジ音が心地よい、ハイレベルな静粙性を実現しています。

エンジンまわりの静粙性

2次バランサーを採用するなど、エンジンノイズを発生源で抑制したうえで、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。



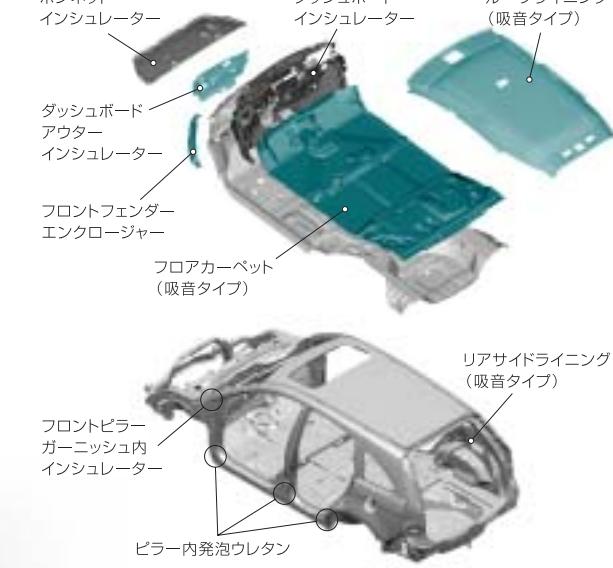
キャビンまわりの静粙性

フロアまわりの板合わせ部を平らにし、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、ドアトリムシールを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、静粙性向上と軽量化を高次元で達成しています。さらに、タイヤのトレッドパターンを見直し、ロードノイズ低減に大きく貢献しています。



風切り音の低減

ポ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、フラットブレードワイパー（フロント）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。



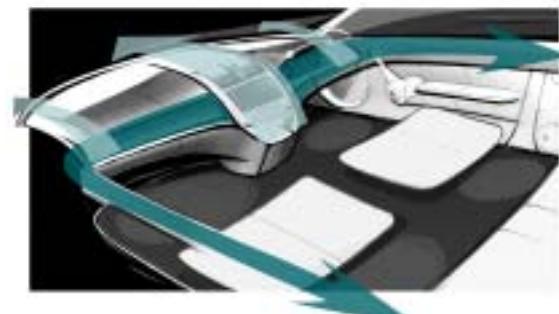
強さとやさしさを織り交ぜ、心地よさの質を深めた快適空間。

タフなイメージに上質感と使いやすさをスマートに融合した、クオリティー タフネス・インテリア。

重厚感のある立体造形のメタル調パーツをインストルメントパネルやドアライニングなどに大胆に採用。インパネアッパーの細かいドットパターンのシボと合わせ、先進感のあるタフなイメージを表現しました。同時に、センターパネルから左右へ伸びやかに広がるインストルメントパネルの面構成が、心地よい空間の広がりを生み出します。また、センターパネルはマットブラックを基調に、オーディオ（メーカーオプション）の光沢のあるブラックパネルや、メッキパーツをアクセントにあしらうことで、落ち着いた上質感を演出。室内を上品に照らすブルーイルミネーションのほか、各種スイッチに照明を施すなど、細部にまで上質感と使いやすさを追求しています。

操作性を追求し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、握りやすさを追求するとともに、シフトストロークを短くすることで、軽快な操作感を実現しました。センターパネルに配置されたエアコンやオーディオの操作スイッチ類は、配置を徹底検証したうえで、大径のダイヤルを採用するなど使いやすさを追求しています。



さまざまな質感表現を使い分けたメタル調パーツ。

インテリアの各所に採用したメタル調パーツは、場所によって異なる表面仕上げを施しました。インストルメントパネルの両サイドとセンター・パネルまわりは梨地仕上げとし、強固さを表現。ドアグリップやステアリングホイールのスプーク部は、ポリッシュをかけたような手触りのよい仕上げとし、助手席アッパー・パネルのリッドやドアライニングのパネルにはヘアライン加工を施しました。それぞれに異なる金属感を表現し、室内の質感をいっそう高めています。



Photo : ZXi メーカーオプション装着車 メーター類は撮影のため点灯

上質かつ視認性に優れた自発光メーター。

大径の2眼メーターを採用。自発光式のハイコントラスト表示や大きな文字などにより、優れた視認性を発揮します。スピードメーターとタコメーターには、周囲を縁取るサテン調メッキリングを配置したうえで、白色LED照明とブルー基調の透過照明を組み合わせ、クールな上質感を演出しました。また、メーター中央部に水温や燃料残量のほか、さまざまな情報をデジタル表示する大型の液晶ディスプレイを設置。IHCC、CMBS装備車には、それらの作動状況も表示するマルチインフォメーション・ディスプレイが備わります。



Photo : ZLi 表示は撮影のため点灯

■液晶ディスプレイ表示



■マルチインフォメーションディスプレイ表示イメージ



Photo : ZX メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影 メーター類は撮影のため点灯

ホールド性に優れ、疲れにくいフロントシート。

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7mm、フレーム幅を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最適化によって振動吸収性を大きく向上。しかもシートクッション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、27mm高く、4mm幅広くしたうえで、柔軟性のある樹脂プレートで支持。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、リア席のひざまわりスペース拡大を実現しています。 比較数値は従来モデル比 Honda測定値



作動イメージ

セダン感覚の乗車姿勢が得られ、しかも調節範囲が広いドライビングポジション設定。

シートクッションを後ろ下がりにするとともにステアリングホイールを起こし、セダン感覚のドライビングポジション設定としました。そのうえで、テレスコピック&チルトステアリングや、操作が容易なラチエット式シートハイドアジャスターを採用。適切なシートスライド設定と合わせ、さまざまな体格の乗員に最適なドライビングポジションを提供します。



作動イメージ

ゆったりと座れ、使い勝手にも優れたリアシート。

3名がゆとりをもって座れるシートサイズとしたうえで、低反発ウレタンクッションを採用するなど座り心地を向上。大型のセンターアームレストも備え、ゆったりと乗車できます。また、中央席のシートバックを独立して倒せる、4:2:4分割可倒機構を採用するなど、優れた使い勝手も実現しています。



室内をより上質に演出するレザーアンテリア。

(Xを除きメーカーオプション)

やわらかな触感と優れた耐久性を持つレザーをシートやドアライニングに施したレザーアンテリアを設定。フロントシートには冬季などに重宝するシートヒーターも備えています。なお、インテリアカラーはインディゴブラックのほかに、レザーアンテリア専用のアイボリーを選択できます。 一部合成皮革を使用しています。

フロント両席8ウェイパワーシートと運転席電動ランバーサポートを設定。

(ZXi, ZX, ZLiに標準装備。ZLにメーカーオプション)

シートの高さ（前・後部）、前後スライド、リクライニングのすべてを電動で調節できる8ウェイパワーシートをフロント両席に、フィット感のよさが定評のシクラ社製ワイドレンジタイプの電動ランバーサポートを運転席に設定しました。

夜間の室内を上品に照らすブルーイルミネーション。

スマートランプと連動して点灯し、センターコンソール部を照らす、ブルー基調のLED照明を装備。メーターやオーディオパネルに施したブルー基調の透過照明と合わせ、夜間の室内をより上品に演出します。

室内VOC*の低減。

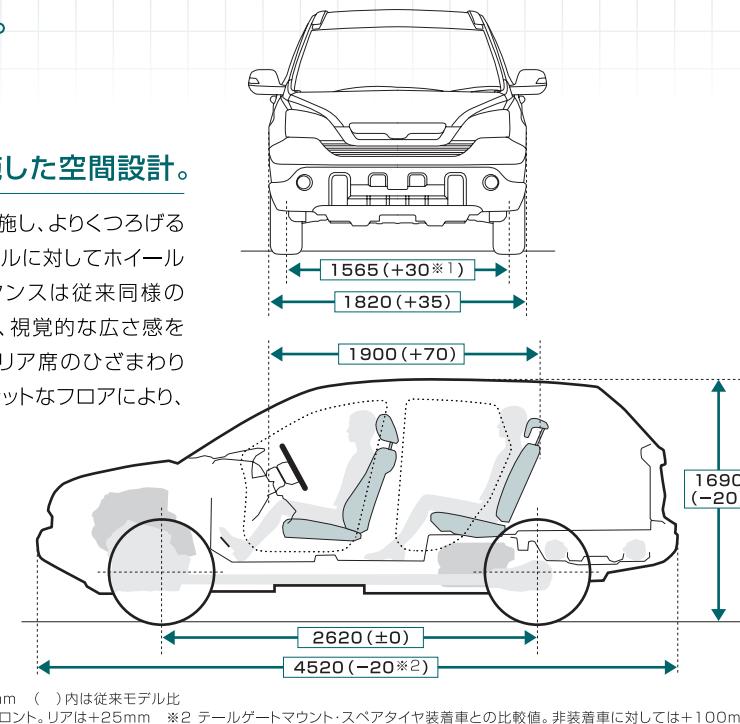
Hondaは、シックハウス症候群の一要因とされるホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOC（揮発性有機化合物）削減について独自に取り組んでいます。CR-Vでは、インストルメントパネル用塗料や、シートなどの表皮材、ドアライニング用およびガラス用の接着剤などを見直すことで、VOC揮発量を大幅に削減。さらに排ガス臭や花粉の除去性能に優れた高性能脱臭フィルターを全タイプに標準装備し、室内の臭いや刺激臭を軽減とともに、メーカーオプションのレザーアンテリアを含めた全タイプで、VOCを厚生労働省の定めた『室内濃度指針値』以下とし、室内の空気質を改善しています。

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

広さや開放感に加え、使う楽しさも追求した、スマートな空間設計。

ゆとりの空間に、さらに広さを感じる工夫を施した空間設計。

ゆとりの室内寸法を確保したうえで、各部の形状などに工夫を施し、よりくつろげる空間をつくり出しました。大径タイヤを採用しながら、従来モデルに対してホイールベースを変えることなく室内長を拡大し、タンデムディスタンスは従来同様のゆとりを確保。そのうえで、フロントウインドウを前方に出し、視覚的な広さ感を獲得するとともに、フロントシートバック形状の工夫により、リア席のひざまわりスペースを広げました。また、ワイドボディを活かした広くフラットなフロアにより、ゆったりくつろげる足元スペースとしています。



単位:mm ()内は従来モデル比
※1 フロント。リアは+25mm ※2 テールゲートマウント・スペアタイヤ装着車との比較値。非装着車に対しては+100mm

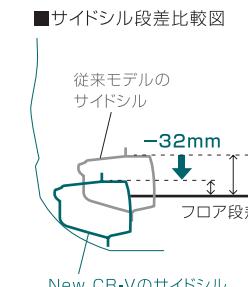
安心感のあるすっきりとした視界を実現。

従来モデル同様、見晴らしのよい高めのアイポイント設定としたうえで、インストルメントパネルの高さを抑えたほか、フラット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ることで、すっきりとした前方視界を実現しました。また、助手席側ドアミラーに、左フロントタイヤ付近の路面を広範囲に映すプリズムアンダーミラーを採用するなど、安心感を高めています。

サイドシルとフロアとの段差を抑え、乗降性を向上。

サイドシルをフロント／リアドア部ともに32mm低くし、フロアとの段差を極小化。乗降時のよりスムーズな足の運びを可能としました。また、リアドアは、開度を従来モデルの67°から80°に拡大するとともに、開口上部を後方に35mm広げ、より自然に乗り降りできるようにしています。

比較数値は従来モデル比 数値はHonda測定値



より多彩になったシートアレンジ。

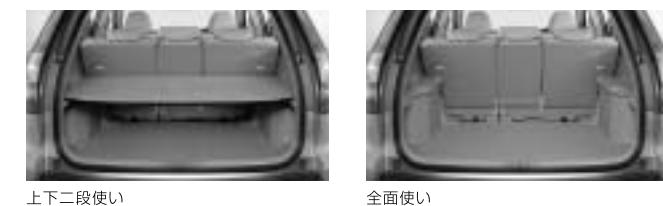
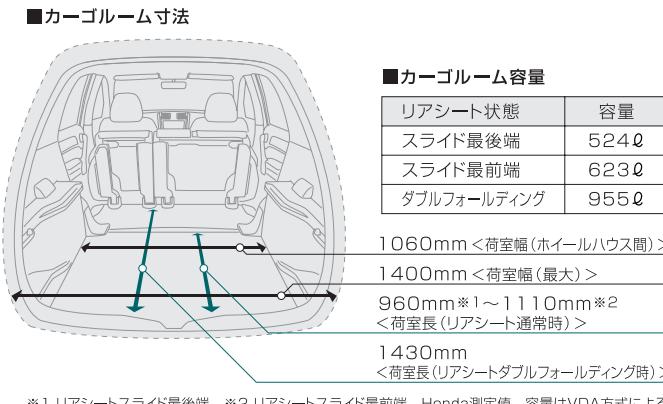
6:4分割でスライド、リクライニング、ダブルフォールディングができるリアシート。中央席のシートバックを独立して倒することで、より多彩なシートアレンジを実現。乗車人数や荷物量に応じてきめ細かく対応できます。



Photo : ZLi メーカーオプション装着車
小物類は撮影のために用意したもので

張り出しが少なくフラットな、大容量のカーゴルーム。

コンパクトなリアサスペンションの採用などにより、張り出しが少なくフラットな使いやすいカーゴルームとしたうえで、テールゲートの構造の工夫などによって、リアウインドウの傾斜を強めたスポーティなスタイリングとしながらゆとりの空間を確保。5名乗車時で524ℓ～623ℓ、2名乗車時では955ℓの大容量を達成しています。
容量はVDA方式によるHonda測定値



リア席が見渡せる、室内確認用ミラー。

ルーフ前部中央に設置されたサングラスボックスに、リア席の様子を確認できるミラーを備えました。曲面ミラーを採用し、フロント席から室内後方を見渡すことができ、リア席乗員の様子を見ながら会話することができます。



スマートに使える充実の収納装備。

大型で多機能なセンターコンソールをはじめ、容量や形状、配置を徹底検証した収納装備を随所に設けました。各所にリッドやラバーマットを施し、スマートな使い勝手を追求しています。



小物類は撮影のために用意したもので

いっそうの安心感と快適性をもたらす、 先進・高知能装備。

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）。（ZXi、ZLiに標準装備）

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。

Hondaスマートキーシステム（イモビライザー機能付） (ZXi、ZLiに標準装備。ZX、ZLにメーカーオプション)

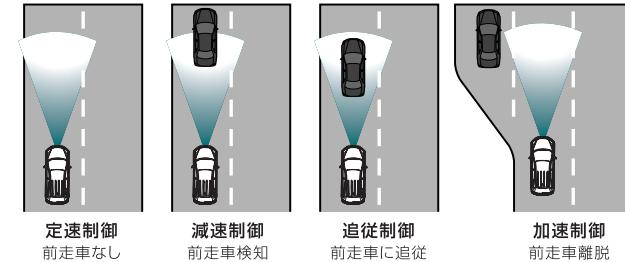
Hondaスマートキーを携帯することで、ドアやテールゲートの旋錠／解錠とイグニッション操作が行えるHondaスマートキーシステム。フロントアウタードアハンドルの内側に触れるか、テールゲートのオープナースイッチを押すだけで解錠。施錠はフロントアウタードアハンドルやテールゲートガーニッシュのロックボタンを押すだけです。イグニッション操作は、エンジン始動ノブを押した後、通常のキー同様に操作可能です。ID認証は電波を利用しているため、Hondaスマートキーをカバンなどに入れたままでも作動。また、Hondaスマートキーには万一の電池切れに備え、ドアの施錠／解錠、エンジン始動に使える内蔵キー（イモビライザー機能付）を備えています。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。



左右独立温度コントロール式フルオート・ エアコンディショナーを全タイプに標準装備。

運転席側と助手席側の温度設定を独立して行える、フルオート・エアコンディショナーを標準装備。ドライバーとパッセンジャーそれぞれの好みに応じた温度設定が可能です。

■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。
	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込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。

AM/FMチューナー付CDプレーヤー

(AUX<オーディオ外部入力>端子、
照明付オーディオリモートコントロールスイッチ付)（全タイプにメーカーオプション）

CDプレーヤーや最大40W×4chのアンプを備えたヘッドユニットに6スピーカーを組み合わせたうえで、CR-V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&イモビライザーを 全タイプに標準装備。

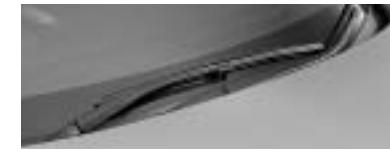
ロック状態のドア、ボンネット、テールゲートを不正に開けようとした場合などに、ホーンとハザードランプで警報を発するセキュリティアラーム。キーとエンジン制御ユニットの間で電子認証を行うことで、複製したキーなどのエンジンの始動を防止するイモビライザーと合わせ、盗難防止に効果的です。

オートライトコントロール（ZXi、ZLiに標準装備）

周囲の明るさを検知し、ライトの点灯／消灯を自動制御。ライトの操作を意識することなく運転に集中できます。

フラットブレードワイパー（フロント）を全タイプに標準装備。

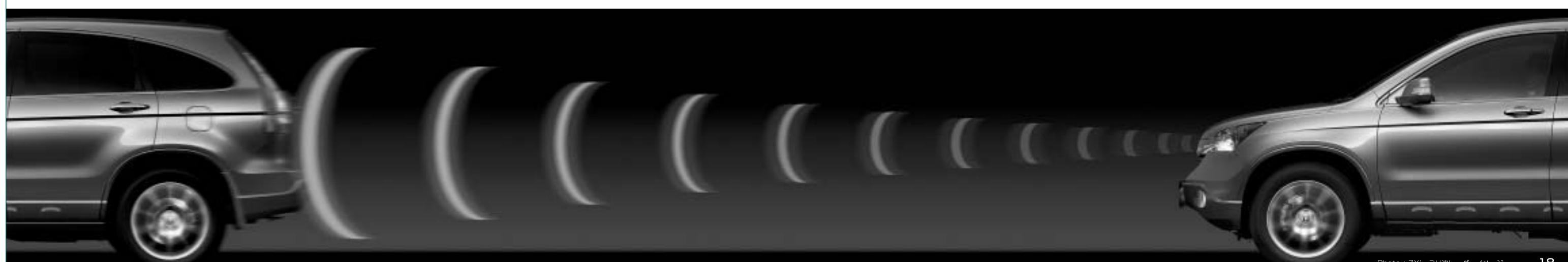
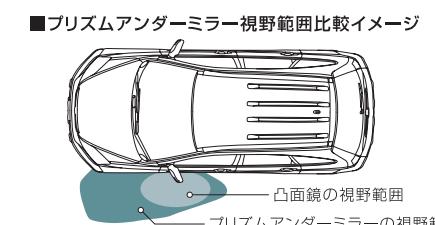
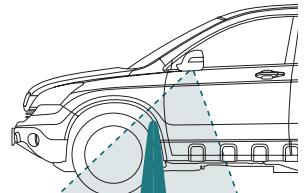
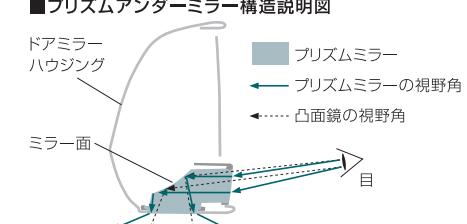
従来のブレードより高さを10mm低減したフラットブレードを採用したうえで、停止位置を低くすることで、ワイパーを目立たなくするとともに風切り音の低減にも貢献しています。なお、ブレード全体ではなく、ラバー単体での交換を可能としています。



ドアミラーとの一体化によるすっきりした外観と、広い視野範囲を同時に実現した、 プリズムアンダーミラーを全タイプに標準装備。

助手席側ドアミラーの下部に、左フロントタイヤ付近の路面を映し、駐車時などで安心感を高めるアンダーミラーを内蔵しました。複合曲率を持った透明樹脂製プリズムによる光の屈折を利用し、同サイズの凸面鏡に対して約2倍の視野範囲を獲得。ドアミラーハウジングに収まるコンパクト化を達成したこと、従来フロントフェンダー上に装着していたサイドアンダーミラーを不要とし、すっきりした外観を実現しています。

■プリズムアンダーミラー構造説明図



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。



Photo : ZXi
メーカーオプション
装着車

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(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、照明付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。



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。



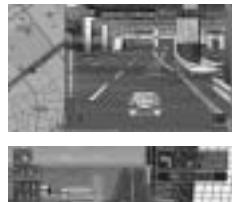
多彩な機能を階層的に分類

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。



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。



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。



3D透視描画

ビルなどを透き通らせてその背後の道を見るようにし、進路をよりわかりやすく表示。



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エアコン、オーディオの操作も可能。

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。

高速ガイド

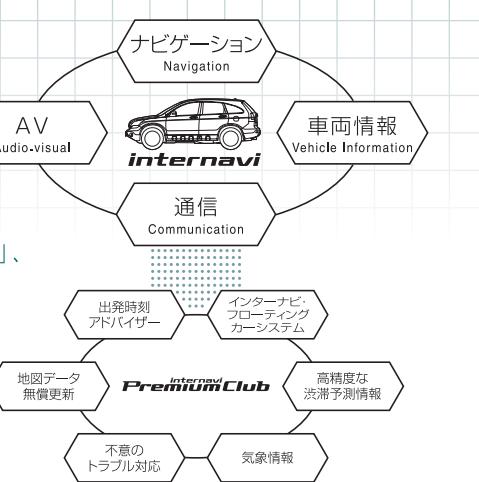
サービスエリアやインターチェンジまでの距離、通行料金など、高速道路を走行中に必要な情報を見やすく表示。



高感度カラーラリアカメラ

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】●モード内蔵(ハンズフリーテレホン対応*) ●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 ●最大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バ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ミ合成。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。■2011年7月のアナログテレビ放送終了以降は、アナログテレビを視聴することができなくなります。地上デジタルテレビ放送を受信するために必要なチューナー等は、今後順次発売を予定しております。



PremiumClub <http://www.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。

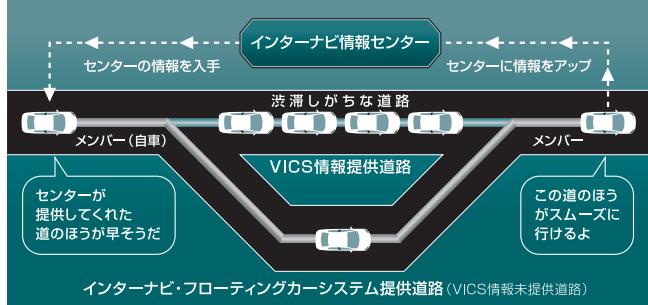
HondaのインターナビVICSは、
全国の道路交通情報を入手し、複数のルートの中から、
ドライバーがいちばん欲しい、
目的地までより早く行けるルートを案内します。

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。

■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対応携帯電話の利用はケーブル(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れ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。●情報取得ができるのは、お使いの携帯電話の利用可能区域内です。●パソコン・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、お客様が負担となります。●Google Earth™を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れ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。■Yahoo!は米国Yahoo! Inc.の商標または登録商標です。■EZwebはKDDI株式会社の登録商標です。■Google EarthはGoogle Inc.の登録商標です。

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―

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。

CR-V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12,500件の駐車場を網羅。内7,500件では満車/空車情報も提供されます。(2006年8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。ご希望の方には隨時、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™が提供する衛星画像、Google Earth™上にもルート計算結果の表示が可能です。

●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。

*モード、Yahoo!ケータイ、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応対。
●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。
●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です。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://www.premium-club.jp/QQcall/>

安心感と安全性を多面的に追求した、 高水準の安全性能。

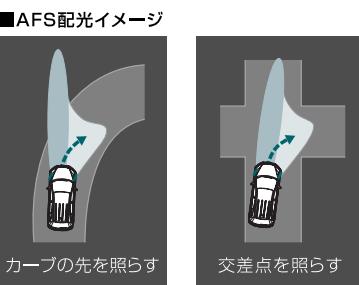
クルマとしての基本性能を高めたうえで、運転にゆとりと安心を与える数々の装備を搭載。
事故を未然に防ぐためのアクティブセーフティ。

「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。

旋回時にも進行方向を照らす、

AFS(アダプティブ・フロントライティングシステム)。(ZXi, ZLiに標準装備)

カーブや交差点の右左折時などでステアリングを操作すると、ステアリング舵角に連動して操舵側のヘッドライトユニット(ロービームのみ)が向きを変え、進行方向を明るく照射。高輝度で照射距離の長いプロジェクタータイプのディスチャージヘッドライトと合わせ、夜間の視認性を高めます。なお、停車時、5km/h未満での走行時、後退時には作動しない設定とし、作動を停止したい場合には、AFSオフスイッチを押すことで作動を解除することも可能です。

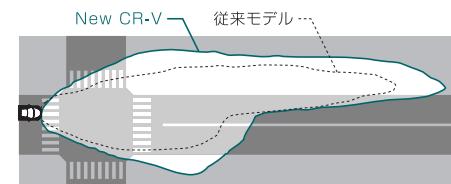


ディスチャージヘッドライト(HID)

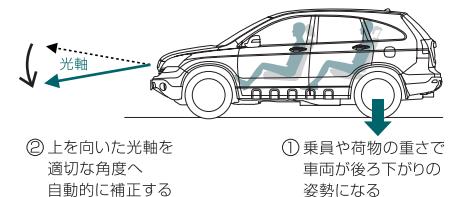
(ロービーム、オートレベリング機構付)を全タイプに標準装備。

低消費電力ながらハロゲンヘッドライトの約2倍の光量を発し、照射距離の長いプロジェクタータイプのディスチャージヘッドライトを採用。遠くまで明るく照らし、夜間走行時の安心感を高めます。また、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、オートレベリング機構を採用しました。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。照射軸を適正に保つことで対向車への眩惑を防ぎます。

■照射範囲イメージ(ロービーム)



■オートレベリング機構作動イメージ

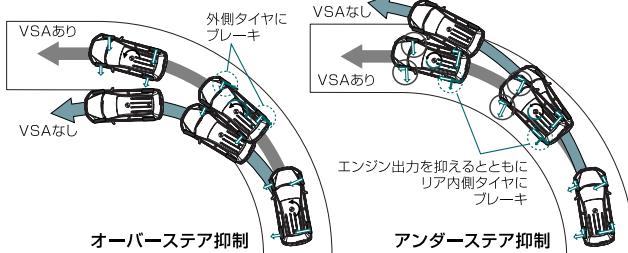


旋回時などの走行安定性をさらに高める、

VSA(車両挙動安定化制御システム)を全タイプに標準装備。

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。CR-V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)」。(ZXi, ZLiに標準装備)

*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強く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

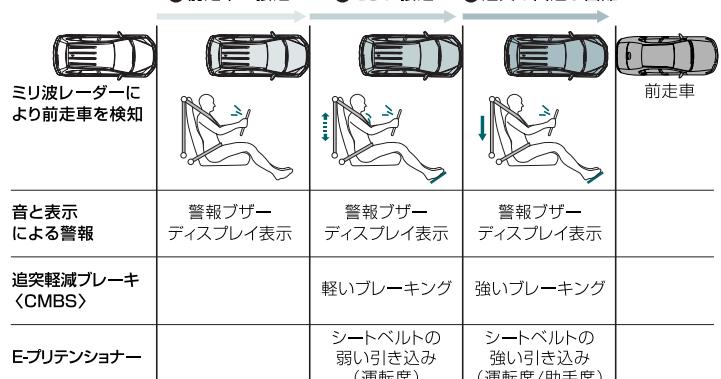
より強くドライバーに回避操作を促すために、音と表示による警報に加え、CMBSの軽いブレーキングとE-プリテンショナーの弱いベルト引き込み(2~3回)によって体感的に危険を知らせます。また、この時点でドライバーがブレーキを踏むとブレーキアシストが作動し、操作支援を行います。

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が強いブレーキング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



- 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
- さらに接近 → 軽いブレーキング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
- 追突の回避が困難 → 強いブレーキングとシートベルトの強い引き込みによる体感警報 → 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充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に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
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY



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目指し、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はパ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目指し、交通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突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。

取り組んできた衝突時に乗員を守るために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目指す、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に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「相手車両の衝突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、CR-V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。

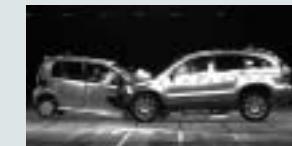
■コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト

①相手車両の衝突吸収部材とのすれ違いを防止



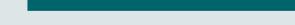
テスト車両によるクルマ相互の衝突実験
(左 CR-V)

②衝撃をより広い面で受け止めエネルギーを効率よく分散



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験
(右 CR-V)

③高効率なエネルギー吸収によりキャビンへの負荷を低減



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験
(左 CR-V)

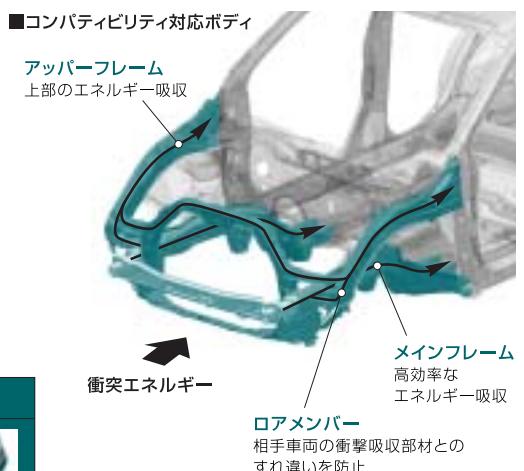
「自己保護性能のさらなる進化」

両立

「相手車両への攻撃性低減」

すれ違いを防止する衝突吸収部材と、衝撃を広い面で受け止める骨格による高効率衝突吸収構造、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・フロアに拡散。ロアメンバーが相手車両の衝突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。CR-V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ラード・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。エンジンルームでの効率のよい衝突吸収を実現します。また、ボディ骨格ではハイテン材（高張力鋼板）の採用を大幅に拡大するなど、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。

	従来モデルのボディ構造	New CR-Vのボディ構造
衝突前		
衝突時		
衝突時の衝撃の分散化		

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)	
従来モデルのボディ構造	自車両のエネルギー吸収率 エネルギー吸収率の増大
New CR-Vのボディ構造	相手車両のエネルギー吸収率

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る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。

*ポンネットの衝撃緩和性能規定

●ポンネットヒンジ部衝撃吸収構造

ポンネットの取り付けヒンジ部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

●衝撃吸収ワイヤー

ワイヤー取り付け部を脱落する構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

●衝撃吸収ネット

エンジンなどとポ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

バンパーピ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。

●衝撃吸収ヘッドライト

ヘッドライト取り付け部を脱落する構造とし、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変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、サイドカーテンエアバッグシステム。

(ZXi, ZLiに標準装備。ZX, X, ZL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しました。サイドウイ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するために低温ガス(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、衝撃センサーは車体中央、フロント席乗員横左右2か所、リア席乗員横左右2か所の計5か所に設置し、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)

(ZXi, ZLiに標準装備。ZX, X, ZL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。より的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し、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。

運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムを全タイプに標準装備。

■エアバッグシステム作動イメージ



写真は機能説明のため、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム、前席用i-サイドエアバッグシステム、サイドカーテンエアバッグシステムとともに展開した状態を合成したものです。

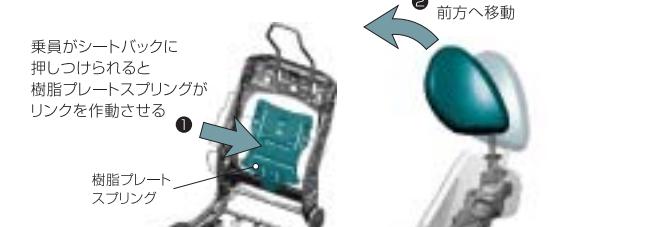
頭部衝撃保護インテリア

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。

後面衝突時に頸部にかかる負担を軽減するフロントアクティブヘッドレストを、全タイプに標準装備。

後方からの衝突時には、衝撃により乗員がシートバックに強く押しつけられることで、シートバックが後ろに倒れ、頭部とヘッドレストとの距離が離れるため、頸部への負担が大きくなってしまいます。アクティブヘッドレストは、乗員がシートバックに強く押しつけられると、シートバック内部のリンク機構が作動し、ヘッドレストを前方に移動させて頭部を支持します。ヘッドレストを持ち上げながら前傾させ、適切な位置へ移動させる平行リンク構造に加え、シートバックを押す力がなくなったときでもヘッドレストの位置を保持する慣性ストップバーを採用したほか、シート剛性の強化によるシート変形の抑制などにより、頸部にかかる負担を大幅に軽減しています。

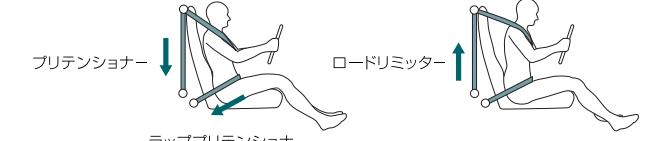
■アクティブヘッドレスト作動イメージ



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+ラッププリテンショナー(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じ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。さらに、ショルダーベルト側のプリテンショナーに加え、フロント両席の腰ベルト外側にラッププリテンショナーを採用。胸部とともに腰部の乗員拘束性能をさらに高めています。

■シートベルト作動イメージ(運転席)



リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(3席)を全タイプに標準装備。

ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(リア左右席) + テザーアンカー(リア左右席用)を全タイプに標準装備。

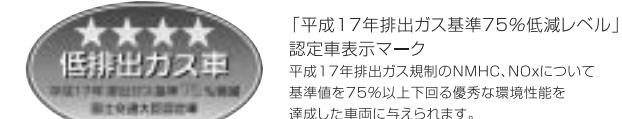
きめ細かな配慮を積み重ねた、高水準の環境性能。



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、リサイクルしやすく環境にやさしい材料選定を行いました。インテリア、エクステリアのほとんどの樹脂部品にリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を採用。一部のインテリア樹脂部品やボディアンダーコートではPVCの使用を削減し、ASR*中の塩素濃度を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、ASR*量の削減も推進しています。

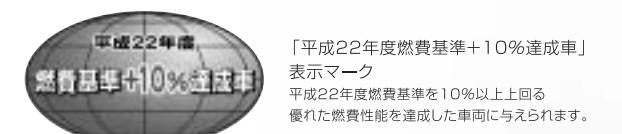
*Honda独自の算出基準による。 *Automobile Shredder Residue



「平成22年度燃費基準+10%達成車」レベルを実現。(4WD車)

i-VTEC機構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、空力性能の向上などにより、4WD車では「平成22年度燃費基準+10%達成車」レベルの優れた燃費性能を実現。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のグリーン税制の優遇措置を受けることができます。

2WD(FF)車についても、装着するメーカーオプションによっては、「平成22年度燃費基準+10%達成車」となり、グリーン税制の対象となる場合があります。



骨格および部材レベルで軽量化を推進。

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取り組みました。骨格部材の配置と結合部構造を最適化したうえで、効率よく強度を確保するため、厚さの異なる部材を溶接したテラーダー・ブランク材を採用し、さらにハイテン材(高張力鋼板)の適用を大幅に拡大しました。また、サスペンション部品に積極的にアルミニ材を使用したほか、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積極的に軽量化を推進しています。

リサイクル材の使用を推進。

Hondaは、リサイクル材の使用を積極的に推進しています。CR-Vでは、バッテリーカバー、バッテリー・ボックス、吸音材など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。CR-V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(交通安全の観点で使用する部品は除く)

・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



Hondaテクノロジーの進化とともに、つねに新しい時代の価値を。
CR-Vは世界をフィールドに成長を続けていきます。

セダンのように運転しやすく、雪道なども安心して走行でき、たくさんの荷物にも対応できる。

こうした快適性、機動性、ユーティリティを高い次元で合わせ持ち、1995年に誕生したCR-V。

より多くの人のライフスタイルに応えるために、それまでのクロスカントリータイプのよう

いわゆるトラックベースとは異なるHonda独自のクルマづくりによって

あくまでも乗用車としての扱いやすさや心地よさを追求することで、既存のカテゴリーにはなかった価値を創造しました。

以来、この発想による機能・性能は、国内はもとより海外でも評価され、北米、欧州、アジアなど世界中で新たな市場を開拓。

現在では、世界160カ国以上で販売され、累計販売台数約250万台を達成。

Hondaではシビック、アコードに次ぐグローバルモデルに成長しています。

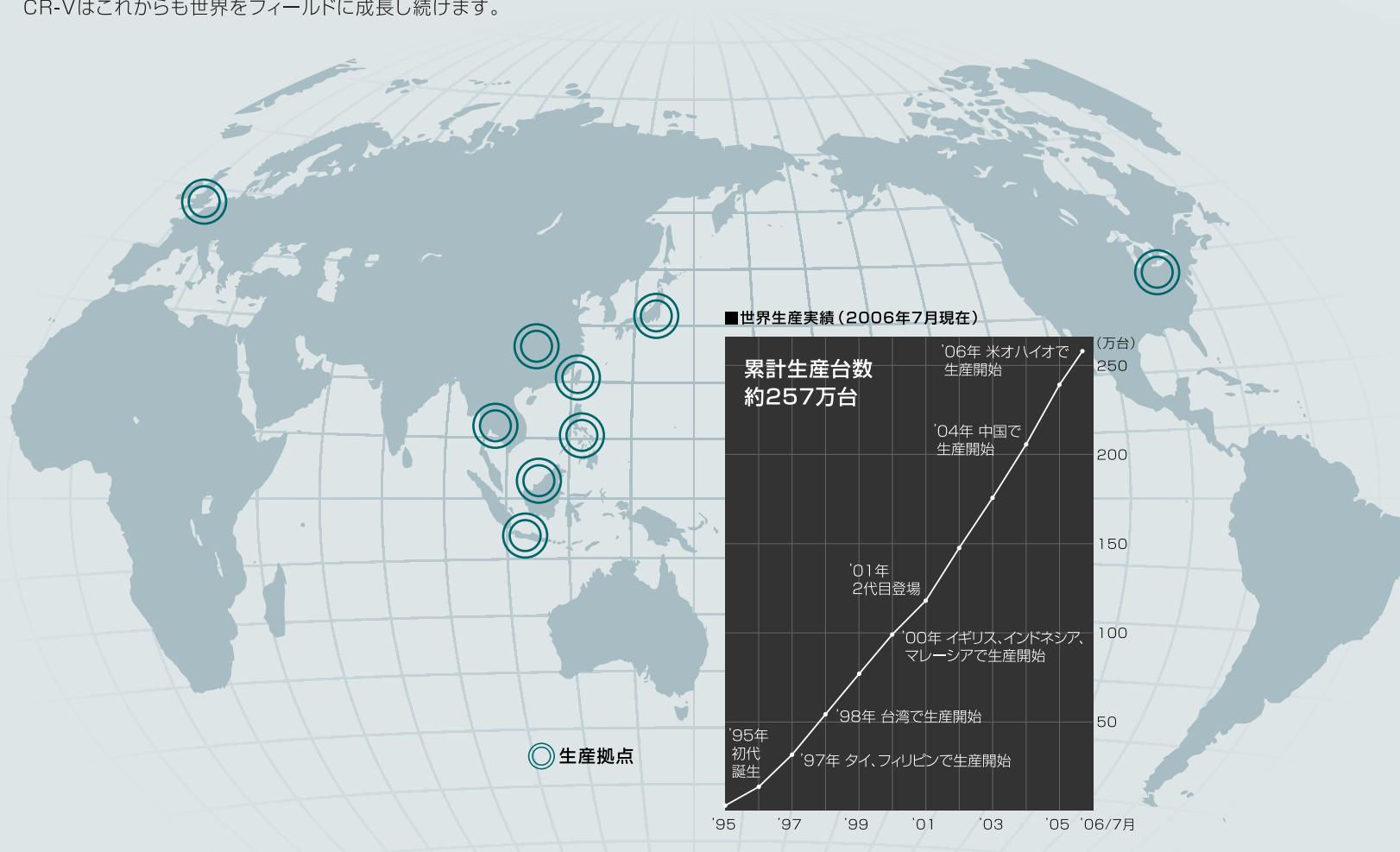
つねに先進のテクノロジーを投入し、世界共通の高い品質でさまざまな地域のニーズに応え、新しい価値を提供する。

このクルマづくりの信念のもと、より快適に使いこなせ、より豊かに移動を楽しめるクルマへと進化した3代目CR-Vは、

いっそう多くの人のカーライフと、クルマの可能性を、大きく拓げていきます。

時代の変化とともに、Hondaテクノロジーの進化とともに。

CR-Vはこれからも世界をフィールドに成長し続けます。



2006 New CR-V



2001年 2nd.



1995年 1st.

販売地域	販売開始年	累計販売台数
日本	1995年～	295万台
アメリカ	1997年～	1,202万台
北中米(アメリカ除く)	1997年～	205万台
南米	1997年～	19万台
欧州・中近東・アフリカ	1997年～	379万台
アジア	1996年～	319万台
中国	2003年～	56万台
		2,475万台強

■ Equipment

●は標準装備 ○はメーカーオプション(ご注文時にお申し付けください)

主要装備	タイプ	ZXi	ZX	X	ZLi	ZL	全タイプ標準装備
		駆動方式	4WD		2WD(FF)		
運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム		●	●	●	●	●	●リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(3席) ●フットパーキングブレーキ ●Eアピーム ●室内難燃材 ●運転席シートベルト締め忘れ警告 ブザー&警告灯 (シートベルトリマインダー付) ●チャイルドブルーフ
前席用i-サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)		●	○※1	○※1	●	○※1	
サイドカーテンエアバッグシステム							
フロントアクティブヘッドライト		●	●	●	●	●	
フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト+ラッププリテンショナー(運転席/助手席)		●	●	●	●	●	
EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシスト		●	●	●	●	●	
VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)		●	●	●	●	●	
DBW(ドライバー・バイ・ワイヤ)		●	●	●	●	●	
追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-ブリテンショナー(運転席/助手席)		●					
ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(リア左右席)+テザーアンカー(リア左右席用)		●	●	●	●	●	
AFS(アダプティブ・フロントライティングシステム)		●					
ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム、オートレベリング機構付)		●	●	●	●	●	
ハイウェイ・ストップランプ		●	●	●	●	●	
IHCC(インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)(照明付ステアリングスイッチ)+マルチインフォメーション・ディスプレイ		●			●		
Honda HDDインターナビシステム(リアカメラ付)(AIN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、照明付オーディオリモートコントロール&音声認識スイッチ付)+6スピーカー		○	○	○	○	○	
AM/FMチューナー付CDプレーヤー(AUX<オーティ外部入力>端子、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ付)+6スピーカー		○	○	○	○	○	
オーディオレス(6スピーカー)		●	●	●	●	●	
左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー		●	●	●	●	●	
高性能脱臭フィルター		●	●	●	●	●	
電波式キーレスエントリーシステム(アンサーバック/ウエルカムランプ機能付、キーレスエントリー一体型キー2個付)		●※2		●	●※2		
Hondaスマートキーシステム(Hondaスマートキー2個付)		●	○※2		●	○※2	
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)		●	●	●	●	●	
テレスコピック&チルトステアリング		●	●	●	●	●	
オートライトコントロール		●					
ブリズムアンダーミラー		●	●	●	●	●	
電動ガラス・サンルーフ		○	○	○	○	○	
車速連動オートドアロック(テールゲート連動)		●	●	●	●	●	
アクセサリーソケット(DC12V)×2個(フロント・リア)		●	●	●	●	●	
自発光メーター(イルミネーションコントロール付)		●	●	●	●	●	
大型液晶ディスプレイ(外気温/平均燃費/瞬間燃費表示機能付)		※3	●	●	●	●	
レザーアイテリア(本革シート(運転席&助手席シートヒーター付))※4		○	○		○	○	
運転席&助手席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/ハイポジション+運転席シートヒーター付)		●	●		●	●	
運転席ハイトアジャスター				●		●	
6:4分割ダブルフォールディングリアシート(左右独立スライド/4:2:4分割リクライニング機構付)		●	●	●	●	●	
本革巻ステアリングホイール		●	●		●	●	
本革巻ATセレクトレバー		●	●		●	●	
ダブルデッキカーゴシェルフ		●	●		●	●	
ブルーライミテーション		●	●	●	●	●	
室内離脱用ミラー付サングラスボックス		●	●	●	●	●	
運転席用&助手席用バティミラー付サンバイザー		●	●	●	●	●	
フロントシートアームレスト		●	●	●	●	●	
リアセンターアームレスト(カップホルダー付)		●	●	●	●	●	
セーターコンソール(カップホルダー付)		●	●	●	●	●	
リッド付助手席アッパー・ボックス		●	●	●	●	●	
照明付グローブボックス		●	●	●	●	●	
クロームメッキ・インナードアハンドル		●	●	●	●	●	
リアセンターヘッドレスト		●	●	●	●	●	
フロアフック(4カ所)		●	●	●	●	●	
カゴフック(4カ所)				●			
フォグライト		●	●	●	●	●	
クロームメッキ・アップフロントグリル		●	●	●	●	●	
クロームメッキ・ロアフロントグリル		●	●		●	●	
アウタードアハンドル	●クロームメッキ	●クロームメッキ	●カラード	●クロームメッキ	●クロームメッキ		●フロントブレード(フロント) ●間欠リワイパー(リバース運動) ●熱線式リアウインドウデフッガ ●マイクロアンテナ
クロームメッキ・リアライセンスガーニッシュ		●	●	●	●	●	
ガンメタリック塗装(パノラマガーニッシュ/ドアガーニッシュ/サイドシリガーニッシュ/ホイールアーチプロテクター/リアマッドガード)		●	●	※6	●	●	
全面高熱線吸収UVカットガラス		●	●	●	●	●	
ハーフフェード・フロントウインドウ		●	●	●	●	●	
プライバーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート)		●	●	●	●	●	
コンフォートピューバッケージ[親水/ヒートテッドアミラー+熱線入りフロントウインドウ+フロントドア撥水ガラス]		●	●	●	●	●	
電動格納式リモコンカラードアミラー(LEDドアミラー・ウインカーフィン付)		●	●	●	●	●	
雨滴検知ワイパー		●			●		
車速連動間欠フロントワイパー(パリアルーム間欠/ミスト機能付)		●	●	●	●	●	
17インチアルミホイール(17×6 1/2J)+スチールラジアルタイヤ(225/65R17 101S)				●			●4輪独立懸架サスペンション (前:マクファーソン・ストラット式/後:リアアクティブリンク・ダブルウイッシュボーン式)
18インチアルミホイール(18×7J)+スチールラジアルタイヤ(225/60R18 100H)		●	●	●	●	●	
フロントベンチレーテッドディスクブレーキ		●	●	●	●	●	
リアドラムインディスクブレーキ		●	●	●	●	●	
スタビライザー(フロント/リア)		●	●	●	●	●	

*1「前席用i-サイドエアバッグシステム」と「サイドカーテンエアバッグシステム」はセットでメーカーオプションとなります。 *2「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。 *3「大型液晶ディスプレイ」の機能は「マルチインフォメーション・ディスプレイ」に統合されます。 *4一部合成皮革を使用しています。 *5「運転席&助手席8ウェイパワーシート」を装着した場合、「運転席ハイトアジャスター」は「運転席&助手席8ウェイパワーシート」に機能統合(電動化)されます。 *6 ガンメタリック塗装部分は成型色(ブラック)となります。

■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。

■2011年7月のアナログテレビ放送終了以降は、アナログテレビを視聴することができなくなります。地上デジタルテレビ放送を受信するために必要なチューナー等は、今後順次発売を予定しております。

■ Specifications

主要諸元	タイプ	ZXi	ZX	X	ZLi	ZL
車名・型式	駆動方式	4WD	2,4 4 DOHC i-VTEC+PGM-FI			
トランミッション			ホンダ・DBA-RE4			ホンダ・DBA-RE3
寸法・重量	全長(m)					4,520
乗車定員	全幅(m)					1,820
	全高(m)					1,690
	ホイールベース(m)					2,620
	トレッド(m) 前/後					1,565 / 1,565
	最低地上高(m)					0,185
	車両重量(kg)	1,560	1,550	1,530	1,500	1,480
	最大車両重量(kg)※1	1,580	1,570	1,560	1,520	1,520
	乗車定員(名)					5
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ					1,900 / 1,465 / 1,255 (サンルーフ装着車1,220)
エンジン	エンジン型式					K24A
	エンジン種類・シリンドラーナンバー及び配置					水冷直列4気筒横置
	弁機構					DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2
	総排気量(cm³)					2,354
	内径×行程(mm)					87.0×99.0
	圧縮比					9.7
	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)					58
性能	最高出力(kW/PS)/rpm)*					125 [170] / 5,800
	最大トルク(N·m/kg·m)/rpm)*					220 [24.2] / 4,200
	燃料消費率(km/l) 10・15モード走行(国土交通省審査値)	11.6★				12.2 (11.6★)※2
	主要燃費向上対策					可変バルブタイミング
	最小回転半径(m)					5.5
	変速比	1速				2,785
		2速				1,613
		3速				1,081
		4速				0,772
		5速				0,566
		後退				2,000
動力伝達・走行装置	減速比		前4,500 後2,562			4,500
	ステアリング装置形式					ラック・ピニオン式(ハワーステアリング仕様)
	タイヤ(前/後)		225/60R18 100H	225		