

HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ▶ TRANSCEND, AUGMENT

CR-V e:HEV

Press Information 2026.2.26



研ぎ澄まされた、先進・洗練SUV

「快適に自由に走りまわる移動体」=「Comfortable Runabout Vehicle」という由来を名に持ち、1995年に誕生したCR-V。

HondaのグローバルSUVとして代を重ね、30年を迎えた2025年には世界累計販売台数1,500万台※を超えるまでに成長しました。

6代目となるCR-Vは、2022年から北米・中国でまずはガソリン車の販売を開始し、続いてハイブリッド車やプラグインハイブリッド車(PHEV)を展開。

2024年には燃料電池自動車(FCEV)を日本と北米で販売しています。

そしてこのたび、Honda独自のハイブリッドシステムe:HEVを採用したうえで、プレミアムSUVとしていっそう磨きをかけた新しいCR-Vの登場です。

走りに、空間に、デザインに価値を満たした、先進・洗練SUV。

CR-Vを待望される多くの方に、いまこそお届けします。



※2025年8月現在 世界累計販売台数15,017,653台(Honda調べ)

CR-V e:HEV



1st

1995年



2nd

2001年



3rd

2006年



4th

2011年



5th

2016年(北米)
2018年(日本)



CR-V e:FCEV



6th

2026年 CR-V e:HEV登場

2022年 CR-V (北米・中国)
2022年 CR-V Hybrid (北米)
2023年 CR-V PHEV・CR-V e:HEV (中国)
2024年 CR-V e:FCEV (日本・北米)

目指したのは、何一つあきらめない “究極のオールラウンダー”

学生時代、テレビコマーシャルで流れた初代CR-Vに、ちょっとした衝撃とわくわく感を抱いたことを、今でも鮮明に覚えています。それから30年ほどの時を経て、今回CR-Vの開発責任者を担当できたことは、まさに感無量の思いにほかなりません。

開発にあたり私たちがまず考えたのは、CR-Vが歴代にわたり受け継いできたものは何か、でした。それは、「車高の高いタフなイメージのスタリングでありながら、まるでセダンのような安定した走り」を備えていること。同時に「空間のゆとりだけでなく、使い勝手や居心地にも存分な配慮」がされていることです。今回の開発では、それらを進化させるとともに、「スポーティーでありながら機能的なデザイン」や「爽快でありながら安心感のある視界」などさらに異なる価値や性能を徹底的に洗い出し、高い次元で両立させることで、幅広いシーンでお客様に感動をもたらす“究極のオールラウンダー”を目指しました。国内Hondaの最上級SUVでありながら、気軽に使えるクルマであること。ジーンズやスニーカーのようにタフに使える包容力を備えながら、スーツでも似合うプレミアム感をあわせ持つことで、乗る人の日常にトキメキを生む、「感動CR-V」を創出できたと自負しています。



開発責任者
佐藤 英資(さとう えいすけ)
本田技研工業株式会社 四輪開発本部 完成車開発統括部 LPL室
1999年、(株)本田技術研究所入社。
サスペンション設計部門で歴代FITなどを担当。
2014年よりシャーシ設計プロジェクトリーダーとしてODYSSEY、FIT、LEGENDなどを担当。
2021年からCR-Vの設計開発責任者、
2023年からはCR-VおよびACCORDの開発責任者を務める。
趣味は筋トレ、サッカー観戦、麻雀、アクアリウム。愛車はS2000。

究極のオールラウンダーを目指す

パセッジャーカー
同等の快適性

スポーツカーを
思わせる走り

異なる価値を高次元で両立

スポーティーな外観	なのに	予想を超える室内の広さ
上質な空間	かつ	タフに使える収納
くつろげる後席のゆとり	かつ	さまざまなシートアレンジ
視界のよいヒップポイント	なのに	安心・安全な乗り心地
快適で楽しい走り	かつ	環境負荷の低減
トルク感あふれる走り	なのに	質感高い静粛性
安心できる車格感	なのに	把握しやすい車両感覚
安全運転支援システムの充実	かつ	広角化による支援拡大
大容量の荷室	かつ	荷物に応じた使い勝手

クロスカントリー
同等の走破性

MPVのような
ユーティリティー

気軽に使えるプレミアムSUV

「感動CR-V」の創造

プレミアム価値を身に纏った走りと快適

ハイブリッドシステムe:HEVをはじめとする先進技術を採用し、走行性能をよりスポーティーに高めた今回のCR-Vは、Hondaのプレミアム&スポーティーグレード「RS」として登場。FF車および4WD車を設定した「e:HEV RS」と、ブラック加飾によるデザイン性とプレミアムな装備を充実させた4WD車、「e:HEV RS BLACK EDITION」をラインアップしました。

RS

CR-V e:HEV RS
FF/4WD



RS
BLACK EDITION

CR-V e:HEV RS BLACK EDITION
4WD

気軽に使えるプレミアムSUV「感動CR-V」の創造

DESIGN

【パッケージング】

コンセプト……………P6

SUVの本質と気軽に使いやすさの両立を追求したパッケージデザイン

運転視界……………P7

エクステリアとインテリア両面からのアプローチで、安心・快適を追求した運転視界

【エクステリア】

コンセプト……………P8

「スポーティー骨格」×「機能的骨格」をさらに進化させた力強さと知的洗練

灯体デザイン……………P9

強い存在感とCR-Vとしてのキャラクターを主張する灯体デザイン

装備……………P10

プレミアム価値を高め、先進・高機能を体現するエクステリア装備

【インテリア】

コンセプト……………P12

スポーティーな上質さとタフネスな使い勝手の両立を追求したインテリア

装備……………P13

運転にゆとりをもたらす、移動のひとつときを豊かにするインテリア装備

【コーディネート】

タイプ・仕様……………P15

洗練・上質なスポーティーを演出するRS、さらに力強さを主張するRS BLACK EDITION

カラー……………P16

高彩度な鮮やかさを放つ新色のレッドをはじめ、両タイプとも全ボディーカラーを選択可能

DYNAMICS

【ダイナミック性能】……………P18

SUV性能とセダンライクの操る楽しさを妥協なく引き上げた走りの性能

【e:HEV】……………P19

爽快な加速と上質な走り、優れた環境性能を兼ね備えたスポーツe:HEV

E-CVT……………P20

High/Lowの2段ロックアップ機構を備え、さらに効率を突き詰めた2モーター内蔵電気式CVT

制御……………P21

e:HEVの多彩な走行モードと独自の制御が生み出すオールラウンドな走り

【リアルタイムAWD】……………P22

さまざまな走行シーンでの安心感が運転にゆとりをもたらす、リアルタイムAWD

【シャシー／ボディー】

ハンドリング・乗り心地……………P23

セダンライクな乗り味を追求した、一体感のあるハンドリングとすっきりした乗り心地

静粛性……………P25

プレミアムSUVとしての上質な移動空間に寄与する優れた静粛性

【走りの演出】……………P26

操る楽しさと安心・快適なドライブを最大化する走りの演出

CONNECTIVITY

【Honda CONNECT】……………P28

安心・ストレスフリーなカーライフを実現する新世代コネクテッド技術 Honda CONNECT

SAFETY

【Honda SENSING】……………P30

全方位で安全運転を支援する、Honda SENSING 360を国内SUVに初搭載(RS BLACK EDITION)

【衝突安全性能／安全装備】……………P33

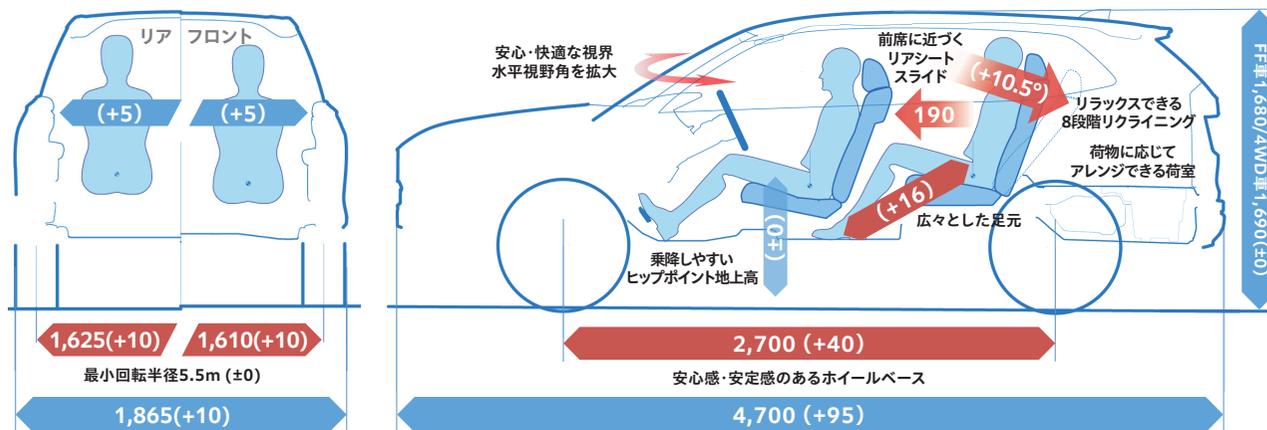
高水準の安全性能を追求

DESIGN



SUVの本質と気軽な使いやすさの両立を追求したパッケージデザイン

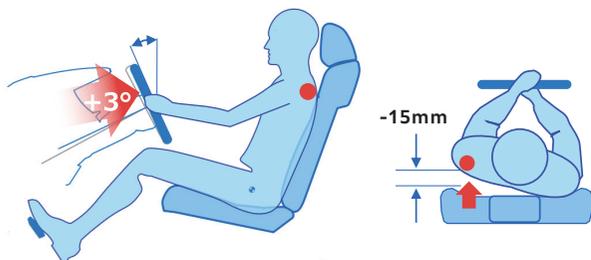
パッケージデザインでは「SUVに求められる本質的な価値」と「いつでも気軽に応えてくれる使いやすさ」の両立を目指しました。先代モデルに対してホイールベースを40mm、トレッドを前後とも10mm拡大し、より安定感のあるスタンスを追求。さらに、優れた乗降性や運転しやすいドライビングポジションなど、SUV本来の資質の向上に取り組みました。その一方で、運転に安心感をもたらす視界の工夫や、リアシートにスライド機構やリクライニング機能を採用することで居住性や荷室の使い勝手を高めるなど、直感的な操作性を徹底的に追求しました。



数値はHonda測定値、()は先代モデル比、単位:mm

ステアリング操作しやすい運転姿勢

大柄な方でも小柄な方でも安心して運転が楽しめるよう、ステアリングホイールの設置角度を見直しました。先代モデルに対して3°立たせた設定とすることで、転舵時の肩浮き量を約15mm減少。よりセダンライクな運転姿勢でスポーティーなステアリング操作も安心して楽しめます。



荷物に応じてアレンジできる大容量の荷室

家族や友人たちとのさまざまな移動に応えるために、大容量のラゲッジスペースを確保。そのうえでリアシートのアレンジによって、さらに使いやすい空間としています。



荷室容量590L※ (5名乗車時)
※VDA方式によるHonda測定値。



ソフトスーツケース(29インチ)×3個



サーフボード×1枚
クーラーボックス×1個



ロードバイク×2台

人に、荷物に役立つ、リアシートの使い勝手

先代モデルのゆとりあるタンデムディスタンスをキープしながら、さらにレッグスペースを+16mm拡大し、足元に大きな余裕を確保しました。そのうえで、リアシートのリクライニングを2段階から8段階に増やし、+10.5°のリクライニング角を確保。長距離移動でも疲れにくい着座姿勢を提供します。また、後席空間の使い勝手を高めるスライド機構を採用。190mmのスライド量を確保しました。これにより、後席の子どもを前席に近づけることで安心感が得られたり、ラゲッジスペースの荷室長を容易に拡大したりすることが可能になりました。



エクステリアとインテリア両面からのアプローチで、安心・快適を追求した運転視界

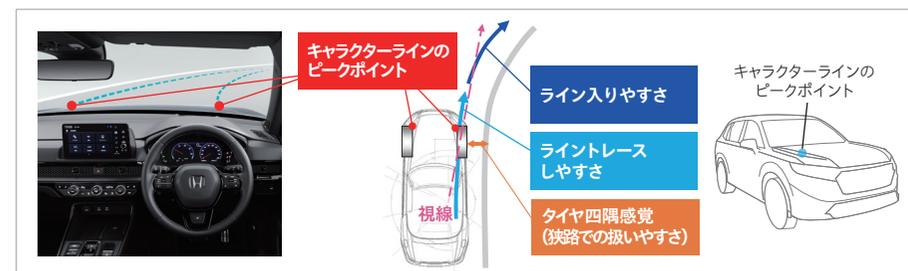
無意識レベルで実感できる運転のしやすさを追求

「運転中に視界に入る車両の要素の見え方によって、無意識レベルでの運転のしやすさを向上させる」という、運転視界の考え方を導入しました。車両感覚が掴みやすいフロントフードの見え方、進行方向へと無意識に視線を誘導するフロントピラーの断面形状やメーターバイザーの造形、右左折時や旋回時に見たいところをしっかりと見せるピラー付け根やドアミラーの配置など、安心・快適で運転しやすい視界を追求しました。



車両感覚を掴みやすいフロントフード

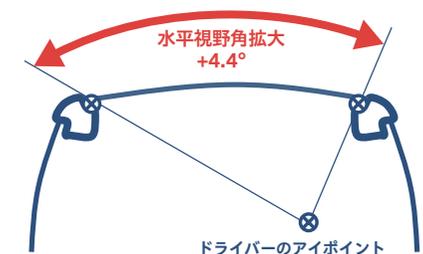
フロントフードのキャラクターラインのピークをフロントタイヤの前端内側上部に設定し、旋回時の起点となるタイヤの位置を想起させるようにしました。これにより想定した旋回ラインに入りやすく、スムーズなライントレースが可能。また、タイヤ位置を把握しやすいことで、狭い道での車幅感覚がイメージしやすくなるなど、運転にゆとりと安心をもたらします。



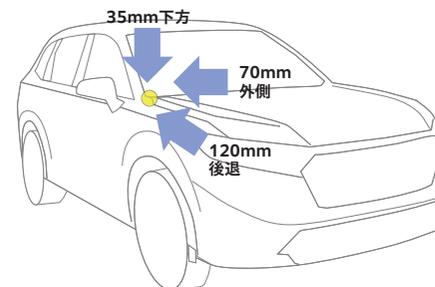
運転に安心感を与える視野角の拡大

フロントピラーの付け根の位置を、先代モデルに対して下方向に約35mm、外方向に約70mm、後方向に約120mm移動して設置しました。これにより、運転席から見た水平視野角(左右のフロントピラー挟み角)が先代モデルより4.4°拡大。より開かれた前方視界が、運転に安心感をもたらします。

■運転席からの水平視野角(先代モデル比)

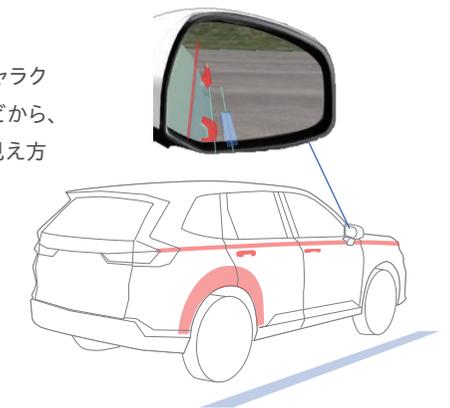


■フロントピラー付け根の設置点(対先代モデル)



後退時の車両感覚の把握にも配慮

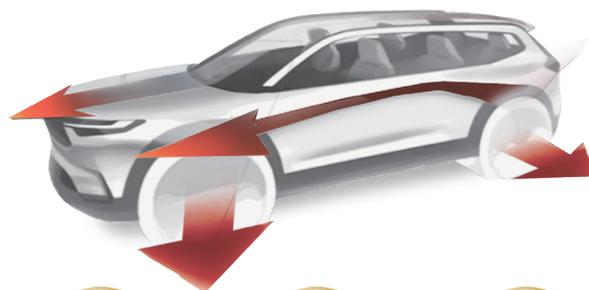
駐車時など後退する際に、ドアミラーを通してキャラクターラインやボディ面、アウトードアハンドルなどから、車両の向きが把握しやすいよう、ドアミラーの見え方を考慮しています。



「スポーティー骨格」×「機能的骨格」をさらに進化させた力強さと知的洗練

6代目となるCR-Vのエクステリアデザインとはどうあるべきか。それは歴代が受け継いできたスポーティーさと機能的な側面をより高い次元で両立させることだと考えました。フロントピラーをキャビン側に引いてフロントノーズを長くし、ホイールベースと全長を拡大してより力強いシルエットへと進化。その一方で、運転視界や空力性能といった機能にエクステリアデザインが貢献できることは何かを熟慮しながら、新しいCR-Vのスタイリングを構築していきました。

「先進スポーティー骨格」をさらに力強く進化



ノーズを長く
SUVらしい
シルエットに

ホイールベースと
全長拡大
力強いスタンス

メリハリある造形
上質な
スポーティーを表現

「機能的骨格」をさらに力強く進化



運転しやすい視界の
ためにフードや
ピラーの見え方に配慮

ボディ全体で
効率的な
風の流れを作る



知性と力強さをイメージした造形

水平基調のシンプルな造形の中に、力強さと洗練・上質・大人らしさを凝縮。筋肉質でありながらスーツが似合う、知性あふれるアスリートをイメージしています。



造形のボリュームで精悍さを創出

フロントフード前端を前に張り出させることで、顎を引いた精悍な印象を創出。複雑なパーツ構成による演出ではなく、造型そのもののボリュームコントロールで、シンプルながらもクールで力強い表情を生み出しています。



上質感と安定感を高次元で両立

CR-Vの伝統である縦型のリアコンビネーションランプを踏襲。被視認性を考慮した機能配置とシンプルな構成による上質感がどっしりとした安定感と高次元で両立しています。

強い存在感とCR-Vとしてのキャラクターを主張する灯体デザイン

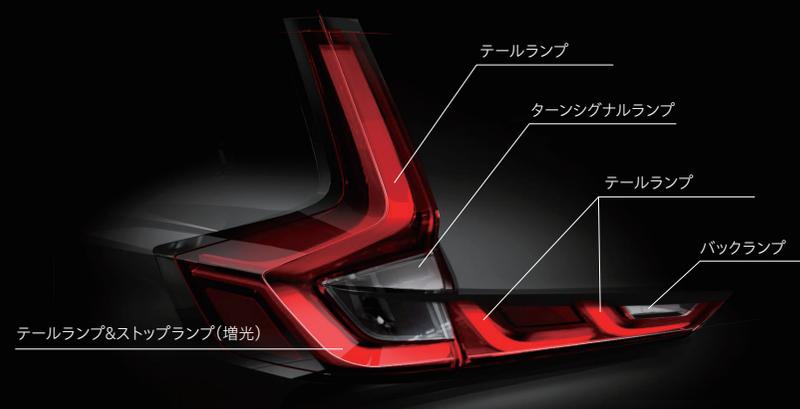
ワイド感を強調し存在感を主張するフルLEDヘッドライト

マルチファンクションライトを採用し、ヘッドライト全体の天地サイズを縮小。ワイド感を強調するとともに、ミステリアスでクールな表情が強い存在感を主張します。また、アダプティブドライビングビームおよびアクティブコーナリングライトを採用し、高機能化を図っています。



強烈な個性を表現するフルLEDリアコンビネーションランプ

CR-V伝統の縦型リアコンビネーションランプを採用。ひと目でCR-Vとわかる強烈なキャラクターを映すと同時にフルLEDによって高い被視認性を確保。また、連続感を持たせたデザインとすることで、さらに個性を際立たせています。



プレミアム価値を高め、先進・高機能を体現するエクステリア装備

外観品質にも配慮したアクティブシャッターグリル

エンジン水温をもとに冷却の必要に応じてシャッターを自動的に開けるアクティブシャッターグリル。通常はシャッターを閉じてエンジンルーム内の通過風抵抗を低減し、燃費向上を図ります。また、駐車時は閉状態にしてコンデンサーなどの構造物を隠すことで、外観品質の保持に貢献しています。

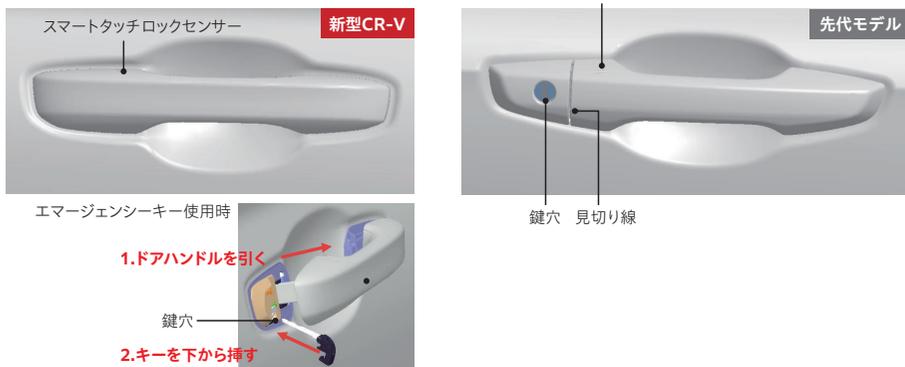
■アクティブシャッターグリル開閉イメージ



鍵穴が見えない美しいドアハンドル

エマージェンシーキー用の鍵穴を、ドアハンドルを引くと現れる構造とし、外観上は鍵穴などをなくすことですっきりとした美しいドアハンドルに仕上げています。

■ドアハンドル比較



すっきりとしたドア開口の見え方

ボディ側の開口部に設置されていた黒いドアスイッチ(開閉状態を検知)を、ドア側のロックラッチ機構の中に組み込むことで、ドアを開けた際の見え方をすっきりとさせています。



軽い力で開けて保持できるフードオープンダンパー

フロントフードを軽い力で開けることができるフードオープンダンパーを採用。ステーの操作を必要とせずに開けた状態を保持できるので、エンジンルームのメンテナンスが気軽に安心して行えます。



クリアで安心な視界に貢献するスマートクリアワイパー

ワイパーアームにノズルを内蔵し、ワイパーの進行方向にウォッシュ液を噴射します。噴射直後にワイパーが拭き取るため、よりクリアな視界を提供。ウォッシュ液で視界が妨げられることもありません。また、洗浄効果を確保しながら従来のワイパーに対し約40%の節水を可能にしています。

スマートクリアワイパー



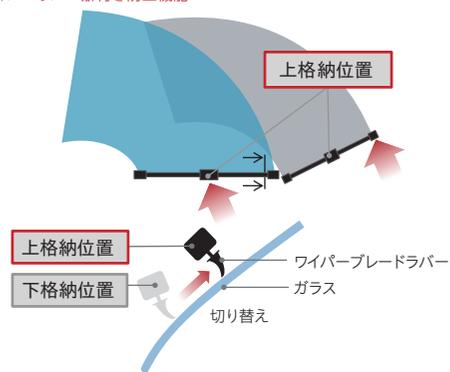
従来ワイパー



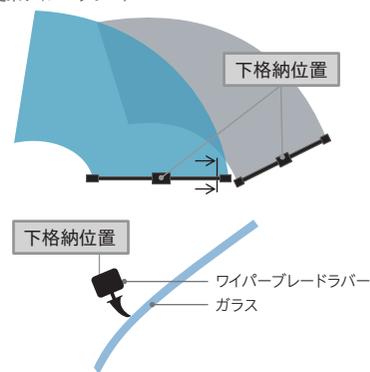
品質劣化を抑制するワイパーラバー癖付き防止機能

ワイパー格納位置を定期的に変更し、ラバー先端の曲げ方向を反転させることで癖付きを防止する機能を採用。癖付きが原因の拭き残しやピビリ音を抑制するとともに、ワイパーやラバーの交換頻度の軽減にも貢献します。

ワイパーラバー癖付き防止機能



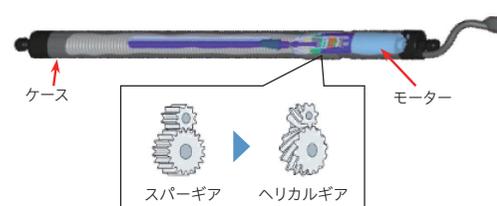
従来ワイパーブレード



静粛性を高め作動時間を減らしたパワーテールゲート

ダンパーユニットのケースの材質を鉄から樹脂に見直すことで伝達音を低減するとともに、内蔵するモーターのギアの仕様を変更することで噛み合い音を低減。静粛性を向上しています。また、モーター回転数を高めたことで、作動時間も短縮。従来同様、ストップ&ホールド機能、開度設定機能、ハンズフリーアクセス機能を備えています。

■ パワーテールゲートダンパーユニット



大きな荷物を運び出す時に重宝する、テールゲートの予約クローズ機能

ラゲッジスペースから荷物などを運び出す時に、予約クローズボタンを押しておけば、クルマから離れることでテールゲートが自動でクローズ。大きな荷物など両手がふさがりそうなシーンで重宝します。



全員が降りて全ドアが閉まるのを待つ必要がない、予約ロック機能

事前にロックボタンを押しておくことで、最後のドアが閉められた時点で自動的に全ドアを施錠。スムーズな人の降車や荷物の積み降ろしができます。テールゲートの予約クローズ機能との併用も可能です。

スポーティーな上質さとタフネスな使い勝手の両立を追求したインテリア

インテリアでは、質感の高いスポーティーな上質さと、日常の道具としてのタフネスな使い勝手という、相反する価値の両立をテーマに開発を進めました。空間全体に硬質でシャープなイメージを持たせ、SUVらしい力強さと精緻な造形による上質さ表現。使い勝手については、コンソールトレイやカップホルダーの最適な配置など、各装備の最も使いやすいレイアウトを追求。こうして上質なものを気兼ねなく使えるようにすることで、行動の自由をさらに大きく広げ、ワンランク上の移動体験をお届けしたいと考えました。



運転にゆとりを生むコックピットまわり

インストルメントパネルのアップパー部は、造形線がフロントウインドウに映り込んで運転視界を妨げないよう、斜めに映り込んだり、歪んだ線が走らないように調整しながら仕上げています。また、インストルメントパネル下部のメタル調の加飾は、インテリアの質感を高めるとともに車両の姿勢変化が掴みやすい水平器になるようなイメージで設定。ドアのメタル調加飾も車幅感を掴みやすいような配置となっています。



シンプルな操作性と配置で使いやすさにこだわったセンターコンソール



スマートフォンを2台置ける
コンソールトレイ

両席から取りやすい並列
配置のドリンクホルダー

小物を置くのに便利な
ミニトレイ

やわらかなパッドの上質な
表皮を施した、ゆったり
過ごせる大型のセン
ターアームレスト

インナートレーを備えた約9L
の大型ボックス。ワンタッチ
で自動的に約60°まで開き、
手動で約90°まで開くポップ
アップ式

運転にゆとりをもたらし、移動のひとときを豊かにするインテリア装備

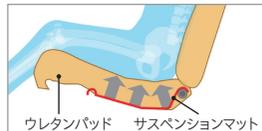
上質な座り心地と優れたホールド性を両立したフロントシート

フロントシートにはHondaのシート設計技術、ボディースタビライジングシートを採用。乗員の背中からお尻にかけて体圧を面で受け止め、骨盤を安定させることで身体をしっかりと支えます。さらに、クッションパッドの厚肉化や乗員支持面を最適化することで、優れたホールド性とやわらかな座り心地を高い次元で両立しています。

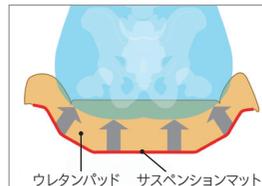
■ボディースタビライジングシート

体に合わせたラウンド形状で骨盤から腰椎を面で支持するサスペンションマット

骨盤を包むようにクッション裏を面で支えるワイヤー+樹脂モールド構造のサスペンションマット



適度なたわみつつ底つきさせず猫背を防止



側面からもしっかり支え骨盤のズレを防ぐ構造

本革シート※/ 運転席8ウェイパワーシート

幅の広いキルティングとチャコールのステッチで質感をさらに高めた本革シートを採用。また、運転席には8ウェイパワーシート(助手席は4ウェイ)を標準装備しています。

※一部に合成皮革を使用しています。(フロントシート/リアシートの側面および背面、ヘッドレストには合成皮革)



シートヒーター/シートベンチレーション

フロントシートにはシートヒーターを標準装備。エアコンと連動して強弱を3段階で自動制御する協調制御を採用しました。さらにRS BLACK EDITIONには、気温が高い日でも快適なシートベンチレーションを装備。こちらもエアコンとの協調制御を行います。



シートヒーターイメージ



シートベンチレーションイメージ

くつろぎの移動時間を提供するリアシート周辺装備

フロントシート同様の本革シートを採用したリアシートは、大きな座面と高さのあるシートバックによって包まれるような座り心地を提供します。USBジャック(Type-C)2個など後席用の装備も充実。4WD車には左右席にシートヒーターも標準装備しています。



フルLEDでより明るく使いやすく、より上質に演出する室内照明

マップランプやルームランプは室内を明るくしっかりと照らし、ラゲッジルームの左右に設置したランプは広範囲を照らします。そのうえでルームランプには、レンズ周辺を触ると点灯する静電タッチ式を採用。ブラインドタッチでの操作が可能です。また、室内の適所に採用した加飾照明が、夜間の移動空間をより上質に演出します。

静電タッチ式LEDルームランプ



Photo : RS BLACK EDITION

LEDフロントマップランプ



Photo : RS BLACK EDITION

LEDラゲッジルームランプ



LEDアンビエントランプ



ルーフ



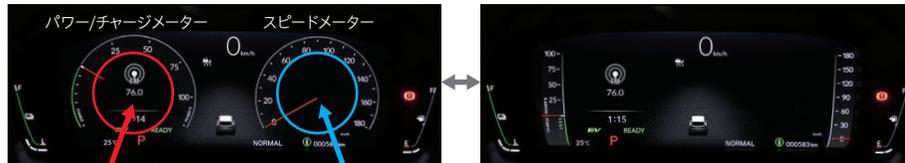
ドアライニング

Photo : RS BLACK EDITION

- フット
- センターコンソールトレイ
- センターコンソールドリンクホルダー
- フロントインナードアハンドル

運転にストレスを与えないシンプルな表示と直感的な操作を追求

10.2インチTFT液晶メーターを採用。左側のパワー/チャージメーター内側にはオーディオなどのインフォテインメント系を、右側のスピードメーター内側にはHonda SENSINGなど運転支援系の情報を見やすく表示します。パワー/チャージメーターとスピードメーターをよりシンプルなバー表示に切り替えることも可能。情報表示の切り替えは、ステアリングスイッチによって直感的な操作を可能にしています。



インフォテインメント系表示

運転支援系表示

シンプルなバー表示



ステアリングスイッチ操作とメーター表示が連動

ヘッドアップディスプレイをRS BLACK EDITIONに標準装備

少ない視線移動で必要な情報を認識できるフロントウインドウ投影型を採用。5.3インチ相当のディスプレイにスピードメーターや道路標識のほか、Honda SENSING 360の作動状況やナビゲーションシステムと連動した進行方向などを表示します。



出発/到着/操作なし/
コンパス表示

Honda SENSING 作動時

ルート案内時

スマートフォンを置くだけで充電できるワイヤレス充電器[※]

Qi(チー)規格対応のスマートフォンの充電エリアをセンタートレイの運転席側に設置。ここに置くだけで充電を開始します。冷却ファンを搭載し発熱を抑えることで安定した充電が行え、WPC1.2対応で最大15Wでの充電を可能にしています。



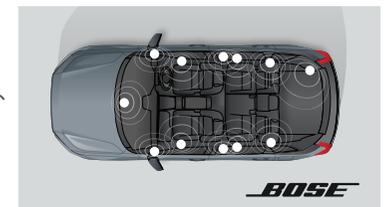
■ノートPCも充電可能な USBポート

センタートレイの上部には、USBチャージャー(Type-C)とUSBジャック(Type-C)を装備。合計で最大60Wまで対応し、ノートパソコンやスマートフォンなどの充電が可能です。アクセサリースOCKETも備えています。

[※] 充電可能エリアに収まらないQi対応機器の充電は行えません。Qi対応機器の機種によっては正常に作動しない場合や、ご注意ください。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。ご使用にあたっては医師とよくご相談ください。⚡マークが付いている製品は、ワイヤレスパワーコンソーシアム(WPC)によるワイヤレス給電規格に適合しています。

BOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)

12個の高性能スピーカーをCR-Vに合わせて最適配置し、自然で広がり感のある音場を全席で実現。BOSE社独自のデジタル信号処理アルゴリズム「Centerpoint」により、ステレオ(左右2チャンネル)音源をマルチチャンネルに変換し、まるでコンサート会場にいるような臨場感を再現。また、独自技術の「Dynamic Speed Compensation」により、周波数ごとに音量を最適に調整。走行状態の変化に影響されにくい快適なリスニング体験を提供します。



洗練・上質なスポーティーを演出するRS、さらに力強さを主張するRS BLACK EDITION

RS



フロントバンパーロー
ガーニッシュ<カラード>

フェンダーガーニッシュ
<カラード>

アウトードアハンドル
<カラード>

ドアローガーニッシュ
<カラード>

リアバンパーロー
ガーニッシュ<カラード>



19インチアルミホイール
ベルリナブラック+切削クリア

■ RS専用インテリア カラー:ブラック(ルーフ&ピラーライニング:グレー)
ルーフ&ピラーライニング:グレー



Photo:FF



ステアリングローガーニッシュ<プラチナクローム>

インパネ&ドアライニングガーニッシュ
<ヘアラインシルバー>

**RS
BLACK EDITION**



フロントバンパーロー
ガーニッシュ<クリスタル
ブラック・パール>

フェンダーガーニッシュ
<クリスタル
ブラック・パール>

アウトードアハンドル
<クリスタル
ブラック・パール>

ドアローガーニッシュ
<クリスタル
ブラック・パール>

BLACK
EDITION
専用エンブレム

リアバンパーロー
ガーニッシュ<クリスタル
ブラック・パール>



19インチアルミホイール
ベルリナブラック+ダーク切削クリア



BLACK EDITION
専用エンブレム

■ RS BLACK EDITION専用インテリア カラー:ブラック(ルーフ&ピラーライニング:ブラック)
ルーフ&ピラーライニング:ブラック



ステアリングローガーニッシュ<ピアノブラック>

インパネ&ドアライニングガーニッシュ
<ヘアラインダークシルバー>

高彩度な鮮やかさを放つ新色のレッドをはじめ、両タイプとも全ボディーカラーを選択可能



スレートグレー・パール
柔らかい光が差し込む早朝の都会をイメージしたモダンなグレー



NEW COLOR ブレイジングレッド・パール
強さとスポーティーさを兼ね備えた鮮やかなレッド



プラチナホワイト・パール
上品な深みと輝きを感じさせるホワイト



クリスタルブラック・パール
漆黒にパールがきらめくニュアンス豊かなブラック



キャニオンリバーブルー・メタリック
大粒のメタリックが堂々ときらめくダークブルー

		ボディーカラー				
タイプ	インテリアカラー	プラチナホワイト・パール	スレートグレー・パール	クリスタルブラック・パール	ブレイジングレッド・パール	キャニオンリバーブルー・メタリック
RS	ブラック(ルーフ&ピラー ライニング:グレー)					
RS BLACK EDITION	ブラック(ルーフ&ピラー ライニング:ブラック)					

Photo : e:HEV RS BLACK EDITION



DYNAMICS



SUV性能とセダンライクの操る楽しさを妥協なく引き上げた走りの性能

Hondaならではの「操る楽しさ」と、SUVに求められる「安心感や快適性」。そのどちらも妥協することなく高い次元に引き上げました。開発にあたっては、パワートレイン、シャシー、ボディーの各領域で相反する性能の両立に挑み、ドライバーの意思に忠実に応える走りを追求。過酷な道路環境が揃う欧州をはじめ、さまざまな環境で走り込みを重ね、世界各地で販売されるグローバルカーとして徹底的に鍛え上げました。その結果、SUVとしての頼もしい性能を備えながら、まるでセダンのような一体感のあるハンドリングを実現。日常からロングドライブまで、あらゆるシーンで走る喜びを感じられる、オールラウンドなダイナミック性能を獲得しています。

■ダイナミック性能の考え方

■ダイナミック性能イメージ

意のままに操れる“FUN”



ミドルSUV
4代目



アッパーミドルSUV
5代目



アッパーミドルSUV進化ゾーン
新型CR-V

安心・快適・走行性能

Honda Dynamics 意のままに操れる“FUN”

軽快感のある加速とサウンド

アクセル操作と加減速の連動性がある

クルマの状況が伝わる操作感

安心感ある加速感と接地感

一体感のあるハンドリング

いつでも思い通りにクルマが動く

すっきりしたNV

圧迫感が少ない室内音

走り

AWD

ハンドリング
乗り心地

NV

SUVに期待 安心・快適・走行性能

扱いやすいドライバビリティ

街中で車速合わせがしやすい

路面コンディションに対し、タフネスが高い

不利な路面状況でも安心して走れる

すっきりした乗り心地

荒れた路面でもショックを伝えない

質感高い静粛性

長距離移動でも静かで快適

爽快な加速と上質な走り、優れた環境性能を兼ね備えたスポーツe:HEV

2.0L直噴アトキンソンサイクルDOHCエンジンと、高出力モーターを平行軸配置した2モーター内蔵電気式CVTを組み合わせた新世代e:HEVをベースに、ローレシオのエンジンモードを追加。高効率なハイブリッドシステムによる優れた環境性能とともに、一体感のある爽快な加速や扱いやすいドライバビリティによる上質な走りをもたらします。



■2.0L 直噴アトキンソンサイクルエンジン

熱効率に優れたアトキンソンサイクルに加え、燃料をシリンダー内に直接かつ複数回に分けて噴射する高燃圧多段直噴システムを採用。高タンブル吸気ポートやタンブル保持ピストンなどと合わせ、最大熱効率41%を実現し、走りと燃費をさらに高次元で両立しています。



■2モーター内蔵電気式CVT (直結2段ロックアップ機構)

発電用と走行用の2モーターを備える新世代の電気式CVT。エンジン駆動軸とタイヤ駆動軸を直結するロックアップ機構をHigh/Lowの2段としたうえでギアレシオを専用設定。より高効率な走りを実現。

燃料消費率 (国土交通省審査値)^{※1}

e:HEV RS(FF)

19.8 km/L ^{※2}

市街地モード(WLTC-L)^{※2} 17.7km/L

郊外モード (WLTC-M)^{※2} 21.8km/L

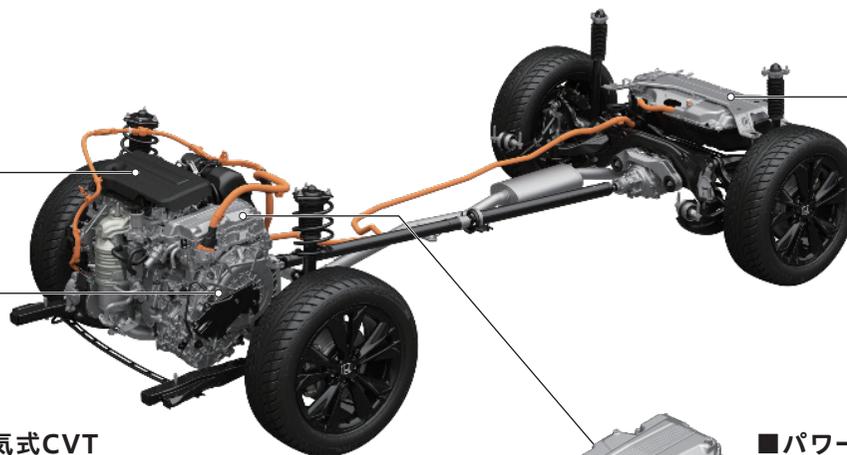
高速道路モード (WLTC-H)^{※2} 19.6km/L

■エンジン/モーター性能

エンジン	最高出力	109kW [148PS]/6,100rpm
	最大トルク	183N・m [18.7kgf・m]/4,500rpm
走行用モーター	最高出力	135kW [184PS]/5,000-8,000rpm
	最大トルク	335N・m [34.2kgf・m]/0-2,000rpm

■バッテリーパック

高さを抑えたバッテリーセルを採用し、全体構造を最適化することで小型・軽量化を実現。また、長年の電動車開発で培ったノウハウを生かし、バッテリーの耐用年数を考慮したうえで使用領域を拡大。燃費向上への寄与度を高めました。



■パワーコントロールユニット(PCU)

電流の直交変換や昇圧などを行うPCU。CR-Vでは、高出力密度パワーモジュールの採用などにより、軽量化と低全高化を実現しながら高出力化を両立。より力強いモーター走行をもたらします。

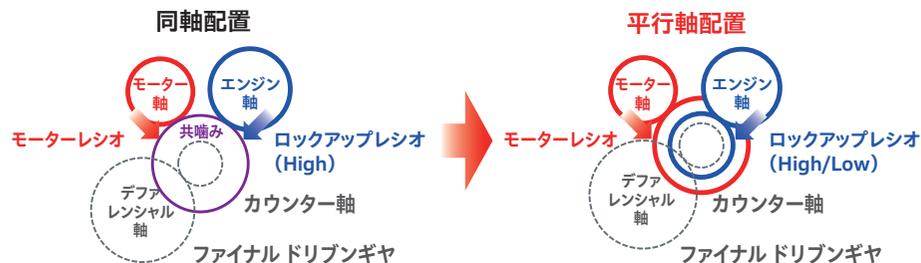
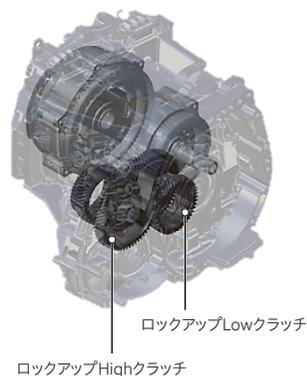
※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。※2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

High/Lowの2段ロックアップ機構を備え、さらに効率を突き詰めた2モーター内蔵電気式CVT

2つのモーターを従来の同軸配置から平行軸配置に変更することでレイアウト自由度を向上させ、発電用/走行用それぞれにより適したモーターとしました。発電用モーターは従来に対し小径・大積厚化し、最高回転数を大幅に高めることで出力を向上。走行用モーターは最大トルクを増大させるとともに中高回転域の出力を向上させ、力強く伸びのある加速フィールを実現。CR-Vでは2段ロックアップ機構を採用することで、走りや燃費性能、静粛性などをより高い次元に引き上げています。

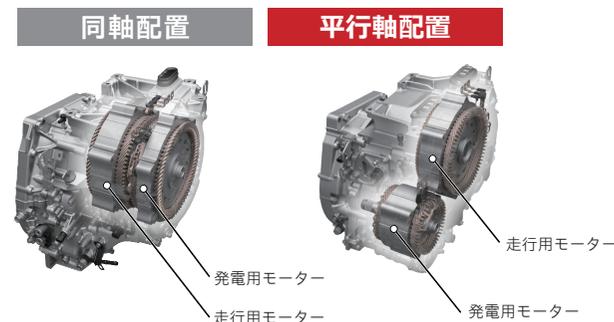
SUVの力強い走りと低燃費を両立する、直結2段ロックアップ機構

e:HEVの特徴の一つであるエンジンモードをより高効率に進化させました。従来の同軸配置ではモーター軸とエンジン軸で共用していたロックアップギアを、平行軸配置によってそれぞれに最適なレシオに設定し、さらにCR-Vでは、High/Lowの2段ロックアップギアを採用。SUVの力強い走りとモーター走行での高い最高速度を両立し、エンジンモードはより低いエンジン回転で高速クルーズ時の静粛性に貢献しながら、Lowギアによってエンジンモードの作動領域をより低速域に拡大することを可能としました。



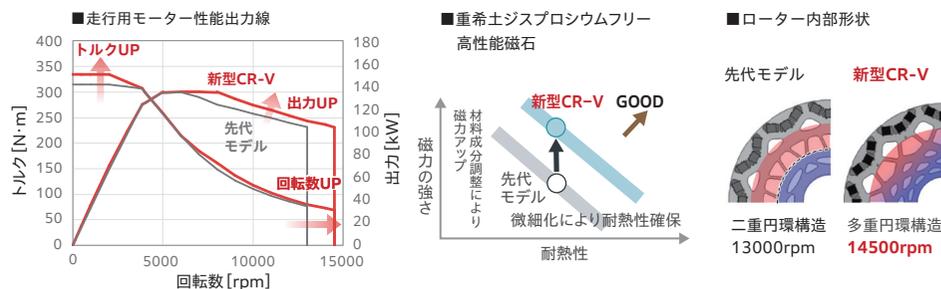
モーターの平行軸配置によって、コンパクトながら性能を向上

発電用モーターを小径・大積厚化し、コンパクトながら先代モデルに対して最高出力を13.2%向上。トルクアップした走行用モーターと独立した軸に平行に配置したことで、エンジンルームへの搭載性と高性能化を両立しています。



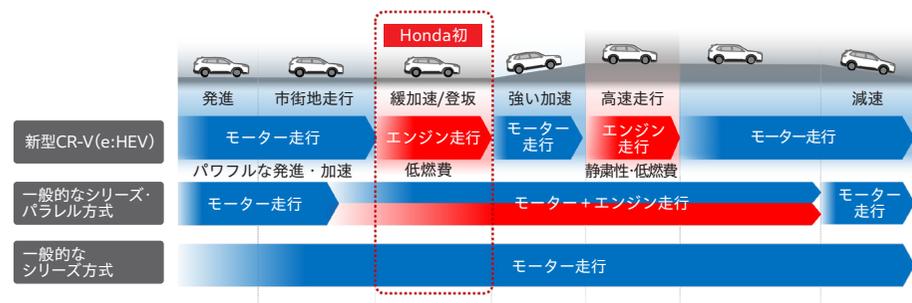
走行用モーターの高トルク化・高回転化技術

ローター(回転子)に用いる永久磁石の粒子を微細化するとともに材料成分を調整し、熱耐性を確保しながら磁力を強化。先代モデルに対して最大トルクを6.5%向上しました。また、ローターの内部形状を、複数のひし形を網目状に組み合わせた多重円環構造とすることで、従来の二重円環構造に比べて遠心力の分散性能とローター固定性能を向上。磁石サイズをダウンしたことで遠心力を低減し、高回転化を実現。先代モデルに対し、連続走行可能な最高速度を30%向上しています。

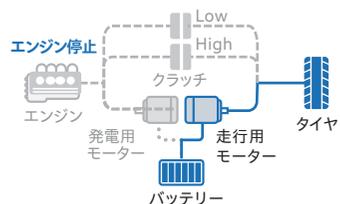


e:HEVの多彩な走行モードと独自の制御が生み出すオールラウンドな走り

e:HEVは、日常シーンのほとんどをモーターで走行し、モーターよりもエンジンの方が効率が高い領域をエンジンで走行。CR-Vではローレシオのエンジンモードを追加したことで、高速クルーズ時に加え、市街地走行の緩加速/登坂時などにもその使用領域を広げるなど、あらゆるシーンでの高効率かつ快適な走りを追求しています。

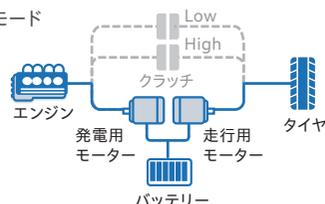


■EVモード



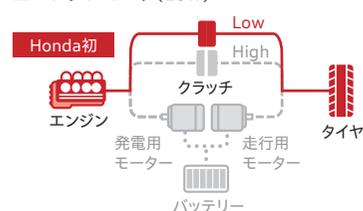
バッテリーに蓄えられた電力のみで走行用モーターを駆動。ガソリンを使わずに電気自動車として走行します。

■ハイブリッドモード



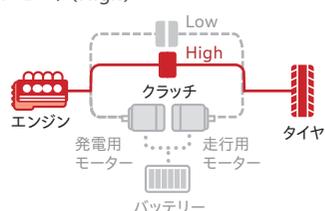
エンジンの力で発電した電力で走行用モーターを駆動。加速時にはバッテリーからの電力を合わせて走行用モーターで走り、よりパワフルな加速を提供します。

■エンジンモード (Low)



モーターよりもエンジンで走行したほうが効率が高い場合、2つのクラッチによってエンジン出力軸とタイヤ駆動軸を直結し、ガソリンエンジン車として低燃費走行します。

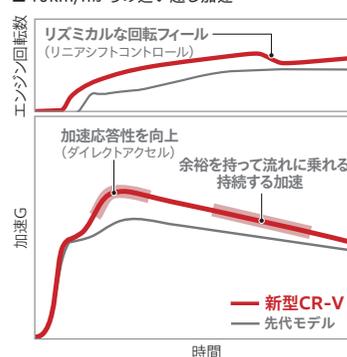
■エンジンモード (High)



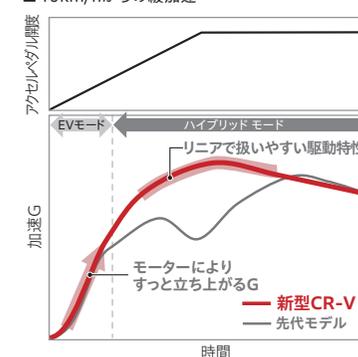
走行シーンに応じた、扱いやすい加速特性

高速道路への合流や追い越しの際には、アクセル踏み始めからレスポンスよく加速し、高い加速度を持続。街中の走行では、EVドライブモードからハイブリッドドライブモードへの移行時に加速度をスムーズに制御し、リアで扱いやすいドライバビリティを追求しました。

■40km/hからの追い越し加速



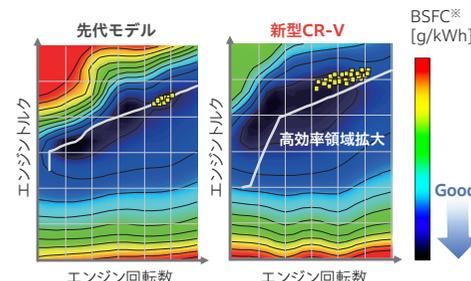
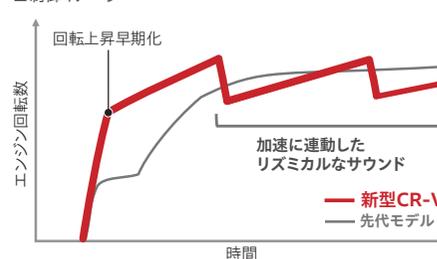
■40km/hからの緩加速



高効率なエンジンが可能にした、リニアシフトコントロール

車速の上昇に合わせてエンジン回転数を段階的に制御することで、有段トランスミッションのようにリズムカルにシフトチェンジするようなエンジンサウンドを実現。車速の伸びとエンジンサウンドに一体感のある、爽快な加速フィールを味わえます。この制御には高効率領域の広いエンジン特性が必要となります。CR-Vに搭載される2.0L直噴アトキンソンサイクルエンジンはストイキトルクを高め、燃料比率をリッチにすることなく必要トルクを発生。これにより、燃費性能とリズムカルなエンジン回転変動制御を両立させることを可能にしています。

■制御イメージ



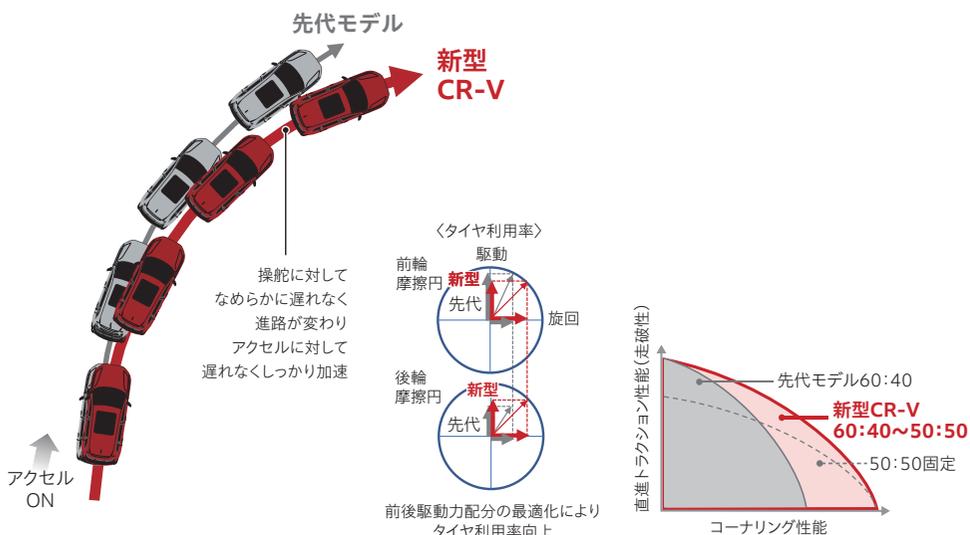
※BSFC: 正味燃料消費率

さまざまな走行シーンでの安心感が運転にゆとりをもたらす、リアルタイムAWD

電子制御で後輪の駆動力を緻密かつ素早くコントロールするリアルタイムAWD。各種センサーにより走行状況を検知し、前輪が空転する前に後輪へ駆動力を伝達するとともに、前後輪の駆動力配分を緻密に行うことで、雪道での発進やコーナリング、登坂などで優れた走破性を実現します。CR-VではAWDの電子制御を進化させ、雪道などのすべりやすい路面だけでなく、オンロードにおいても走行安定性を向上。さまざまな走行シーンで高い安心感が得られるAWDシステムとしています。

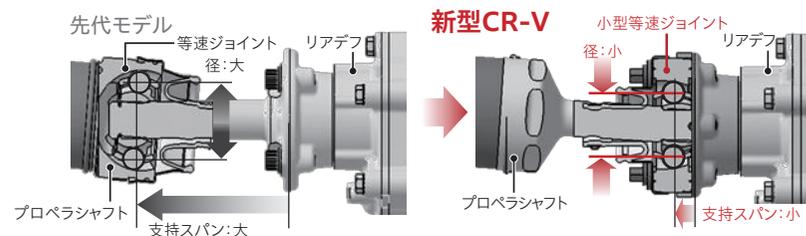
コーナリング時の安心感を高めるAWD制御の最適化

AWD車のコーナリングにおいて、操舵に対して進路がふくらむことなく加速するには後輪への駆動力配分を高めることが有効です。一方で、配分が高すぎると直進時のトラクション性能は低下する傾向となります。そこでCR-Vでは、コーナリング時に適した50:50の前後駆動力配分を基本に、走行シーンに合わせて60:40まで可変制御することで4輪のタイヤ利用率を最適化。高い走破性能とコーナリング性能を両立しています。

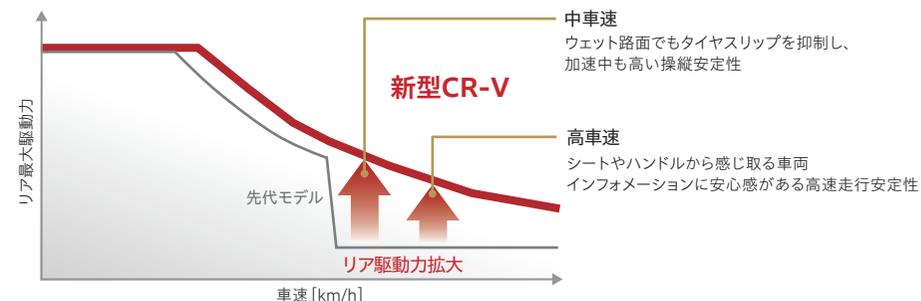


中～高速域でのリア駆動力配分を拡大

プロペラシャフトとリアディファレンシャルを接続する等速ジョイント構造を見直し、ジョイントの小径化による回転バランス向上と、ベアリング支持スパン短縮による重量低減により、回転アンバランスを改善しフロア振動を抑制。中～高速域でのリア駆動力配分を拡大することでAWD性能をフルに発揮でき、安心感を高めています。

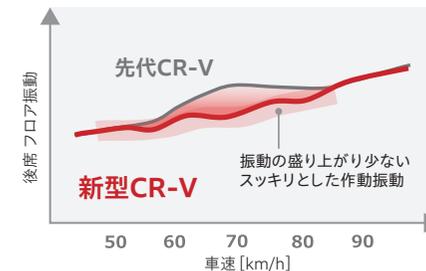


等速ジョイントの支持構造見直しによりフロア振動を低減し、リア最大駆動力を先代に対して拡大



後席の快適性に貢献する、低振動構造

等速ジョイントの構造最適化によってリアフロアの振動が抑えられ、低速域から高速域まで静かで快適な後席空間に貢献しています。



セダンライクな乗り味を追求した、一体感のあるハンドリングとすっきりした乗り心地

シャシーとボディーを細部にわたり徹底的に磨き上げることで、ステアリング操作に対するリニアな応答と快適な乗り心地の高次元での両立を追求。セダンに対し車高の高いSUVでありながらもクルマとの一体感のあるハンドリングを追求するとともに、ロングドライブでも疲れにくく快適な走行フィールをもたらします。

ドライバーのイメージ通りにクルマが動く、応答性のよいハンドリング

ドライバーのイメージと車両挙動が一体となることを目指し、操舵に対する応答遅れを低減するとともに、リニアな車両挙動を追求しました。操舵に対してスムーズに動くとともにフロントタイヤに安定した力を働かせ、高い接地感でリアタイヤが踏ん張る。この一連の車両挙動を実現するために、各部のフリクション低減や剛性向上、制御の進化などを突き詰めました。

■車両挙動特性イメージ



■フロント各部のフリクションを低減

操舵に対してスムーズな動きを実現するために、ベアリング、ボールジョイント、EPSなど各部のフリクション低減を徹底。EPS制御の進化やVGRの採用と合わせ、リニアでスムーズなステアリングフィールを実現しました。

低フリクションコラムベアリング
コラムベアリングホーニング加工

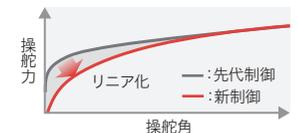
低フリクションダンパーマウントベアリング
低摩擦材の採用

低フリクションEPS
ラックガイドパッド材質変更

低フリクションボールジョイント
アニール処理*により
ボールヘッド間の面圧低減

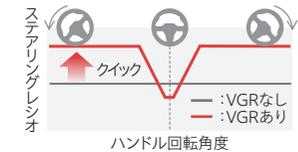
※ 加熱した後、徐々に冷却することで、加工時に発生した残留応力を取り除き、寸法安定性や機械的特性を向上させる熱処理

EPSに新世代コントロールユニット採用&制御進化



操舵角に対しリニアな操舵力で正確な操舵を実現

VGR(可変ステアリングギアレシオ)



低速回頭性と高速安定性を両立

■フロントサブフレームを軽量・高剛性化

フロントサスペンションを支えるサブフレームに新骨格のアルミダイキャスト製を採用。ダイキャストによる高い形状自由度を活かし、効率的なトラス構造やリブ配置を実現することで軽量化を図りながら、サスペンション支持剛性を向上。接地点剛性を高めリニアリティー高くタイヤ性能を安定して引き出します。

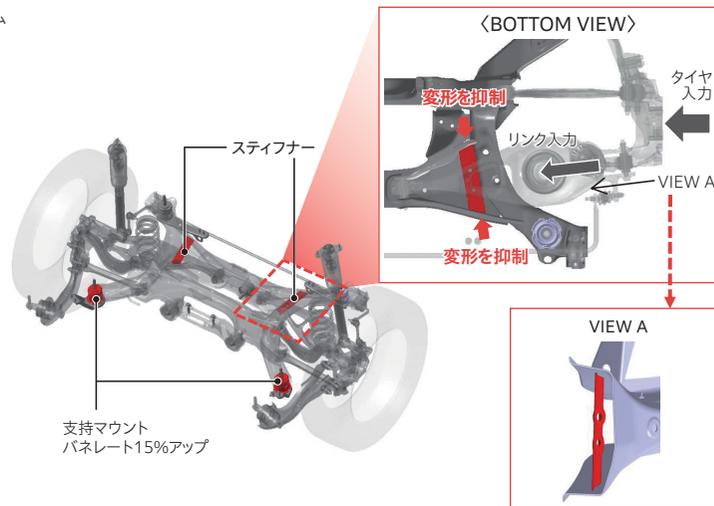


新骨格
アルミダイキャスト
サブフレーム
軽量化:-5.0kg

■リアサブフレームまわりを高剛性化

コーナリング時にリアタイヤが高い接地感を発揮するために接地点横剛性の向上を図りました。リアサブフレームはスティフナーを追加し、閉断面構造とすることで高剛性化。その上で、支持マウントのバネレートを15%アップすることで接地点横剛性を向上。リア応答特性を高めています。

■高剛性リアサブフレーム



■ボディ骨格に構造用接着剤を採用

ボディの曲げ剛性を高めるために、構造用接着剤を開口部やフロアに採用し結合剛性を向上。さらに、リアまわりに補強部材を追加し、剛性バランスを最適化しました。ボディ入力に対する減衰性を高め、スムーズで安定した挙動変化に寄与しています。

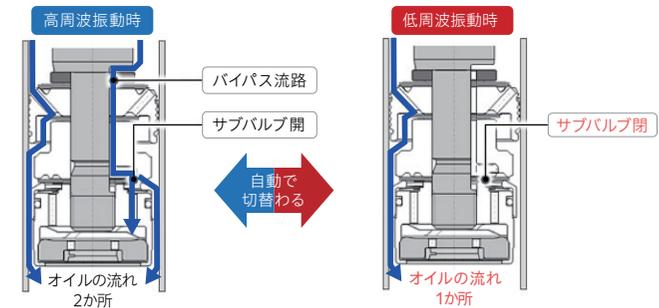
■ボディ骨格強化



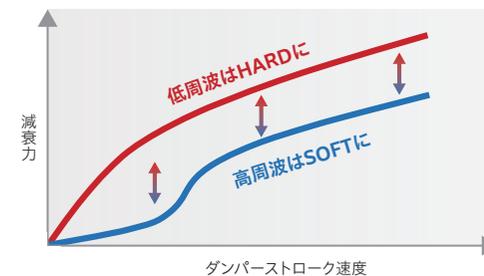
操縦安定性と乗り心地を高次元で両立

入力に応じて減衰力を変化させ、操縦安定性と乗り心地を高い次元で両立する周波数感応型ダンパーを採用。ダンパー内部のピストンに入力周波数が高い時にのみ開くサブバルブを設け、ダンパーストロークが同じ場合でも、荒れた路面走行などの高周波振動時には減衰力を下げ、振動をより効果的に抑制する構造としています。これにより、細かな振動を吸収してフラットライドで快適な乗り心地を提供するとともに、コーナリングでは進入から立ち上がりまでコントロールしやすい優れた接地性を発揮します。

■周波数感応型ダンパー作動イメージ



■減衰特性イメージ



プレミアムSUVとしての上質な移動空間に寄与する優れた静粛性

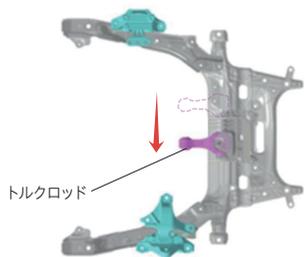
振動・騒音を発生源で低減したうえで、ボディーやシャシー各部の剛性を高めるなど、パワートレーンノイズやロードノイズの原因となる振動の室内への伝達を効果的に抑制。さらに、室内に侵入するノイズの遮音・吸音処理を適所に施し、風切り音対策も徹底しました。さまざまな走行シーンや路面状態においてプレミアムSUVとしての上質な移動空間に寄与しています。

走り出しから高速走行まで、室内への圧迫感のある音を低減

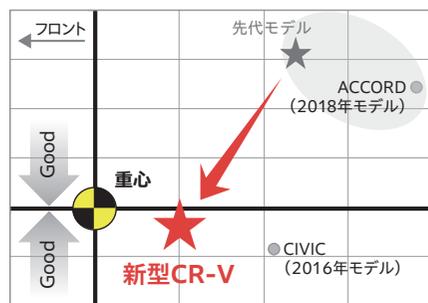
パワートレーンからのこもり音やタイヤから入力されるロードノイズを抑え、乗員に圧迫感を与える音を走り出しから高速走行までの全車速域で抑制しました。

■エンジンマウントのジオメトリーを最適化

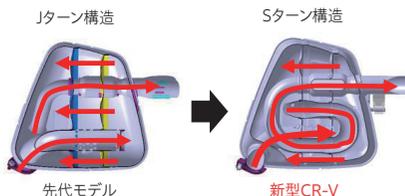
エンジン後部を支えるトルクロッドを車両の左右中央に配置。マウントシステムの弾性中心とパワートレーンの重心距離を近くすることでエンジン振動を抑え、エンジンマウントを低バネ化。効率よく制振しています。



マウントシステム弾性中心～パワートレーン重心距離



SIDE VIEW



■サイレンサー内のパイプ長を延長

サイレンサーのテールパイプを長くすることで排気共鳴を抑制。固有値分散化により、こもり音を低減しています。

■パワートレーン放射音を遮音

エンジンルームから室内への音の侵入経路に効果的にインシュレーターを配置。ボディーパネルへの高い形状追随性や部品取り付け用の開口低減などにより隙間を減らし、遮音効率を高めています。

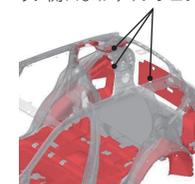
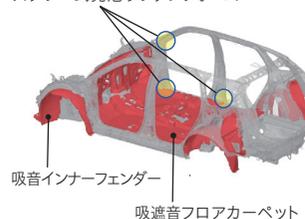
■ロードノイズ対策

吸音性能の高い不織布タイプのフロントインナーフェンダーや吸遮音フロアカーペットなどを採用し、タイヤからの放射音を低減。また、中空構造のレゾネーター(消音装置)を、ホイールを取り巻くように装着し、タイヤ内部で発生する不快な共鳴音を打ち消す、ノイズリデュースホイールを全タイプに採用しています。

スプレー式発泡ウレタンフォーム

リア開口まわりインシュレーター

ノイズリデュースホイール

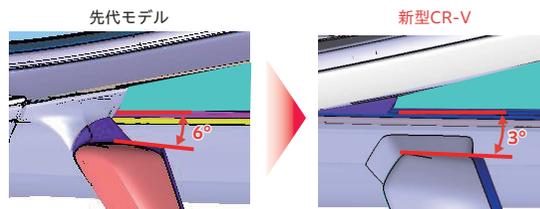


画像はイメージ

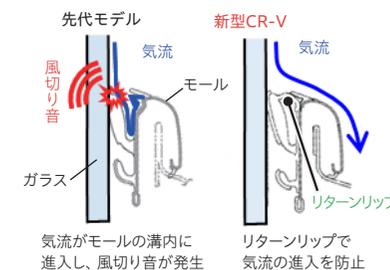
風切り音を低減し、高速クルーズ時の静粛性を向上

ドアミラーとドアガラスを平行に近づけ、空気の流速を抑えるとともに剥離や乱れを低減。ガラスモールには風の侵入を防ぐリターンリップを設け、風切り音を低減しています。さらに、フロントウインドウに加えフロントドアにも遮音機能付ガラスを採用するなど、高速クルーズ時の静粛性を高め、長距離移動も快適な空間に貢献しています。

■ドアミラー風切り音対策



■ドアガラス風切り音対策



操る楽しさと安心・快適なドライブを最大化する走りの演出

走りの特性が選べるドライブモードスイッチ

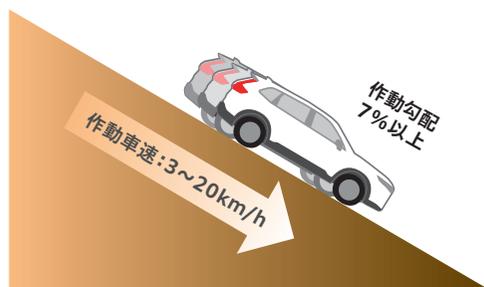
走りのキャラクターを選択できるドライブモードスイッチ。自分好みの設定を登録できるINDIVIDUALモードやSNOWモードを含む5つのモードから、シーンや気分に応じた走りを簡単操作で切り替えられます。



INDIVIDUALモード	パワートレイン、ステアリング、メーターなどの項目を自分好みにカスタマイズできるモード。
SPORTモード	アクセルペダルの踏み込みに対する駆動力特性を高めにし、レスポンスのよい加速やアクティブサウンドコントロールによるスポーティーな加速音が楽しめます。
NORMALモード	燃費と走りのトータルバランスに優れたモード。ドライブモードスイッチのデフォルトモードです。
ECONモード	アクセルペダルの踏み込みに対し、NORMALモードよりも出力を控えめにし、エアコン風量を低く制御。軽快な走りを維持しながら低燃費運転に貢献します。
SNOWモード	滑りやすい路面でのスムーズな発進・加速を実現するためにアクセルペダルに対する駆動力特性を低めに制御し、ホイールスピンを抑制。

下り坂での安心感を高めるヒルディセントコントロール

雪道や砂利道などの滑りやすい下り坂で、設定された車速(約3km/h~約20km/h)をキープするヒルディセントコントロールを採用。坂道でブレーキの踏みすぎによるスリップを低減することでステアリング操作に集中することができます。



車速をコントロールしやすい、Bレンジと減速セクター

回生ブレーキ量を増やすことでアクセルオフ時の減速度を高め、下り坂でのフットブレーキ操作を軽減して安心感を高めるBレンジを採用しました。また、ステアリングパドル操作によってアクセルオフ時の回生ブレーキ量を4段階で調節できる減速セクターは、「-」パドル操作直後の減速度を一時的に強める制御とし、しっかりとした減速感が得られる設定としました。

■減速度イメージ



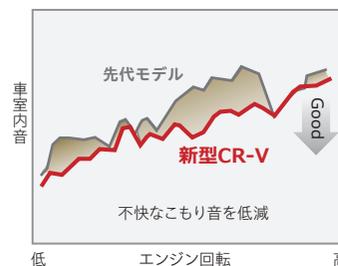
■減速セクター制御イメージ



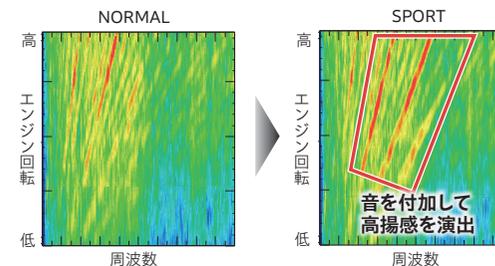
感性にリニアなエンジンサウンドを実現

エンジンのこもり音など不快な音の周波数を特定し、その逆位相の音をスピーカーから出力することで騒音を打ち消すアクティブノイズコントロールは、スピーカーを追加しノイズ低減効果を向上。アクティブサウンドコントロールは、エンジン回転数と同期した音を加えて音質を調整し、ドライバーの操作やクルマの走行状態に応じた音量でオーディオスピーカーから出力。SPORTモード時にエンジン原音を生かした質の高い加速音で高揚感を高めます。

■アクティブノイズコントロール



■アクティブサウンドコントロール



CONNECTIVITY



安心・ストレスフリーなカーライフを実現する新世代コネクテッド技術 Honda CONNECT

Google 搭載 9インチ Honda CONNECTディスプレイ

「Honda Total Care プレミアム」の多彩なサービスに対応するHonda CONNECTディスプレイ。Google 搭載によって、使い慣れた Google アプリケーションを利用できます。Hondaのコネクテッド技術と Google の先進技術のコラボレーションにより、安心かつ快適、そしてお客様に寄り添った新たなユーザーエクスペリエンス(UX)を提供します。



■ Google 搭載

Google アシスタント、Google マップ、Google Playを搭載。クルマの移動と日常がシームレスにつながり、よりパーソナライズされたドライブ体験を提供します。



Google アシスタント

ステアリングホイールを握ったまま、音声操作で電話やメール、音楽再生、車内温度の調節もできます。



Google マップ

リアルタイムの交通情報、迂回ルート自動表示、音声操作で、次の目的地へすばやく到着できるようサポートします。



Google Play

音楽、ポッドキャスト、オーディオブックなどご自身の使い慣れたアプリをクルマでも使用できます。

※1「Honda リモート操作アプリ」のダウンロードが別途必要となります。※2 本サービス利用中であっても、インターネット通信圏外やスマートフォンの充電残量がなくなった場合などは機能利用ができなくなる場合がありますので、Honda スマートキーを常に携帯してください。※3 インターネット通信圏外ではご利用いただけません。本サービスをWi-Fi機能として使用することはできません。※4 追加オプションサービス単独でのお申込はできません。※5 初回申込とは、お客様が Google 搭載 Honda CONNECTディスプレイ装備車を購入後、初めてHonda Total Care プレミアムに申込することを指します。■ Google 搭載車両で提供されるすべての Google アプリ/サービスをご利用いただくには、通信環境が必要です。通信は、Honda Total Care プレミアムの Google アプリ/サービス専用通信プラン(基本パック初回申込みから12か月間無料)へのご加入、またはスマートフォンやポケット Wi-Fi などによるテザリングでご利用いただけます。■互換性のあるAndroid スマートフォンと互換性のあるアクティブなデータ プランが必要です。■ Google アシスタントおよび関連する一部の機能は、すべての言語または国で利用できるわけではありません。■ Google Playでアプリをダウンロードするには、Google アカウントにサインインする必要があります。■ Google、Android、Google Play、Google マップ、およびその他のマークは Google LLC の商標です。■画面は2026年2月時点のものです。

安心・快適なカーライフサポートサービス「Honda Total Care プレミアム」

「Honda Total Care プレミアム」は、カーライフをより安心・快適にするHonda独自のコネクテッドサービス。スマートフォンでクルマのドアロック操作※1やエンジン始動※2ができるほか、緊急時にはボタン一つでオペレーターと話せるなど、日常の快適性も、もしもの時のセキュリティも、しっかりドライバーに寄り添うサポートが充実しています。また、Google のサービスを通信料無制限で利用できる「Google アプリ/サービス専用通信プラン」※3を設定しています。



Honda リモート操作※1
スマホでクルマの操作や確認ができる



緊急サポートセンター
ボタン一つでオペレーターが対応



Honda デジタルキー※1※2
スマホがクルマのキーになる



Honda ALSOK 駆けつけサービス
盗難・いたずらに迅速対処



Google アプリ/サービス専用通信プラン※3
通信量無制限のHonda Total Care プレミアム追加オプションサービス※4。Google マップも、インストールしたアプリも、存分に使用できます。初回申込※5から12か月間無料です。

——「Honda CONNECT」をお使いいただくために——

Honda Total Care プレミアム

「Honda Total Care」へのご加入、および「Honda Total Care プレミアム」へお申し込めるとご利用いただけます。



SAFETY



全方位で安全運転を支援する、Honda SENSING 360を国内SUVに初搭載※1

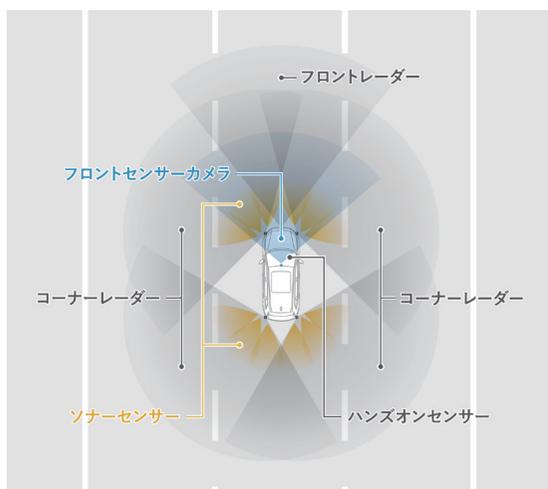
Hondaは「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに掲げ、クルマやバイクに乗っている人だけではなく、道を使うだれもが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現を目指しています。こうした理念のもと開発したHonda SENSINGは進化を続け、CR-VにはHonda SENSING 360を採用※1。目視での確認が難しい前方交差車両や歩行者、後側方車両などの認知と衝突回避を支援し、より安心・安全な運転をサポートします。

360°センシングを可能にする先進のシステム

フロントセンサーカメラに加え、フロント中央と各コーナーに計5台のミリ波レーダーを搭載。12台のソナーセンサーとともに360°の対象物検知を行い安全運転を支援します。

■システム概要

ハンズオンセンサー

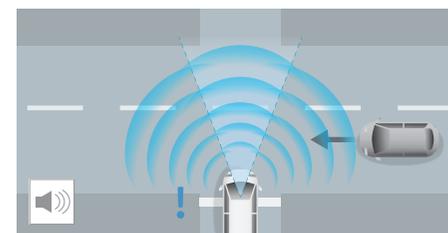


※1 e:HEV RS BLACK EDITIONに標準装備

Honda SENSING 360専用機能

■前方交差車両警報

一般道の交差点などで、低速走行をしているとき、または停車状態から発進をする際に、左右前方から接近する交差車両の情報をドライバーに通知します。自車と交差車両が接触する危険性がある場合は、システムがドライバーへ音とメーター表示で危険を警告し、衝突回避の運転操作を促します。



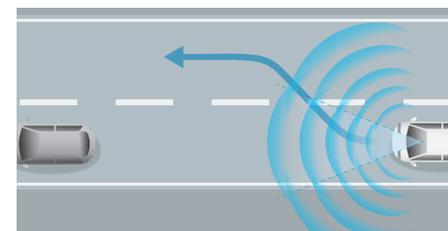
■車線変更時衝突抑制機能

車線変更をする際、後方から接近する隣車線の車両との衝突回避を支援します。ミラーの死角から近づく後側方車両との接触の危険性がある場合、システムがドライバーへ音とメーター表示で危険を警告し、衝突回避のためのステアリング操作を支援します。



■車線変更支援機能

高速道路や自動車専用道で、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)と車線維持支援システム(LKAS)が作動中に一定の条件を満たした状態でドライバーがウイinker操作をすると、システムが車線変更に伴うステアリング操作を支援します。



■Honda SENSING 360および Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。



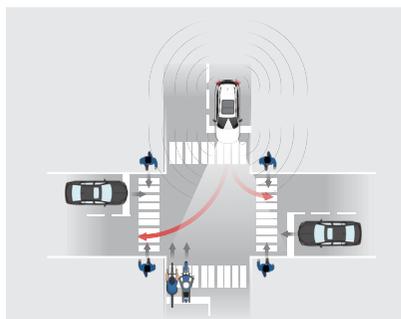
Honda SENSINGの従来機能も進化

Honda SENSING 360

CMBS

■交差点などでの検知範囲を拡大

カメラの広角化とコーナーレーダーの追加により、検知範囲を前方から全方位に拡大。一般道の交差点などで右左折をする際も、車両や歩行者を検知し、接触の危険性がある場合は回避や被害軽減を支援します。



ACC

■カーブ車速調整機能

ACCによる高速クルーズ中、進行方向のカーブ曲率を早期に判断し必要に応じて減速を開始。LKASの自然な操舵支援と合わせ、スムーズで安心感のあるカーブ走行を支援します。



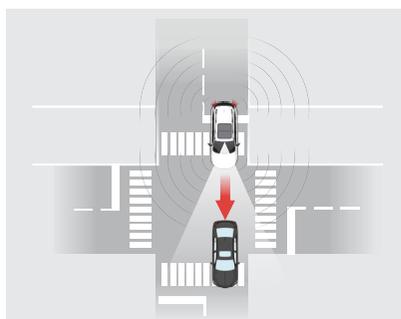
LKAS

■安定した先行車追従

車線上の白線が検知できない場面でも先行車に追従し、車線維持を継続します。

■ハンズオンセンサー

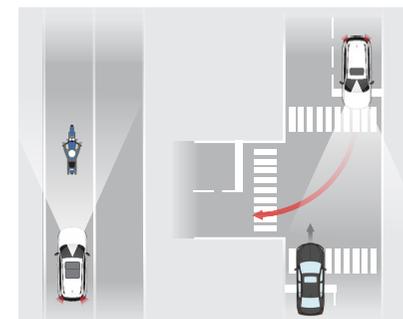
ステアリングの手放し判定に、静電容量式センサーを採用。より自然な運転感覚としています。



Honda SENSING 360/Honda SENSING

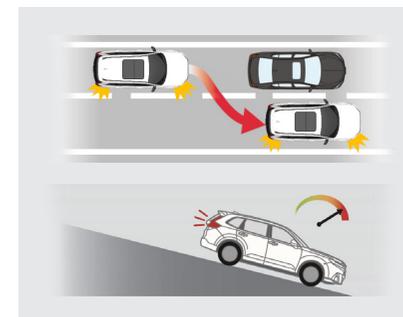
■二輪車・交差点進入車両を検知

フロントワイドビューカメラの認識技術の向上により、前方の自転車と二輪車、交差点に進入する対向車へ検知対象を拡大しました。



■スムーズな追い越し支援

ACC作動中に先行車を検知している場合、右ウイinker作動に連動して加速開始を早め、スムーズな追い越しを支援します。



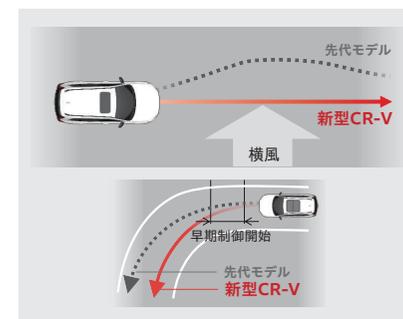
■降坂時の車速維持

降坂時にブレーキ協調制御を行うことで設定車速を維持します。



■直進安定性を向上

外乱に対する補正制御を追加し、路面の傾きや横風などの影響を受けた場合にも、車線の中央に添って走行できるよう操舵をアシストします。



■カーブ追従性を向上

カーブ曲率を早期に判断して、なめらかに操舵支援を開始。対応可能なカーブも拡大しました。

■Honda SENSING 360および Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。

街なかで

ぶつからないために
衝突軽減ブレーキ(CMBS)

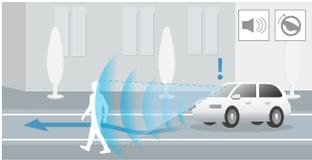


CMBS: Collision Mitigation Braking System

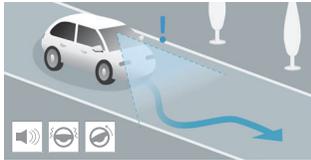
発進をお知らせ
先行車発進お知らせ機能



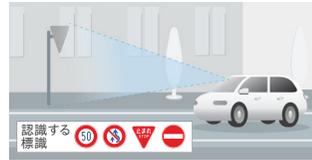
歩行者に配慮
歩行者事故低減ステアリング



はみ出さないために
路外逸脱抑制機能

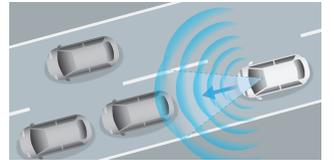


みのがさないために
標識認識機能



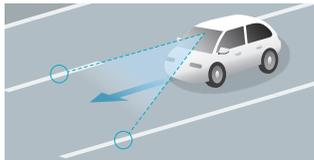
高速道路で

適切な車間距離を保つために
渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)



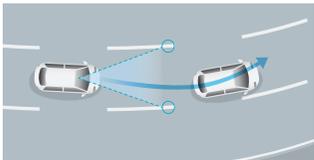
高速道路で

ふらつかないために
車線維持支援システム(LKAS)



LKAS: Lane Keeping Assist System

ふらつかないために
トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)



斜め後ろのクルマをお知らせ
ブラインドスポットインフォメーション

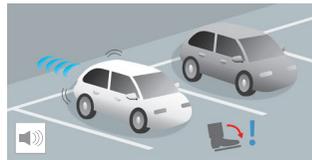


駐車場で

飛び出さないために
誤発進抑制機能^{※1}



不意の後退を防ぐために
後方誤発進抑制機能^{※1}



ぶつからないために
近距離衝突軽減ブレーキ^{※1}



駐車場で

踏み間違いに備えるために
急アクセル抑制機能^{※2} **ディーラーオプション**



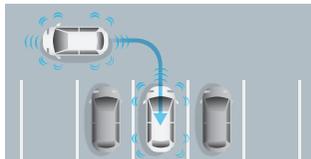
駐車も出庫もスムーズに
パーキングセンサーシステム



左右から近づくクルマをお知らせ
後退出庫サポート



スムーズに駐車するために
Honda パーキングパイロット



夜間に

自車と他車の良好な視界確保のために
アダプティブドライビングビーム



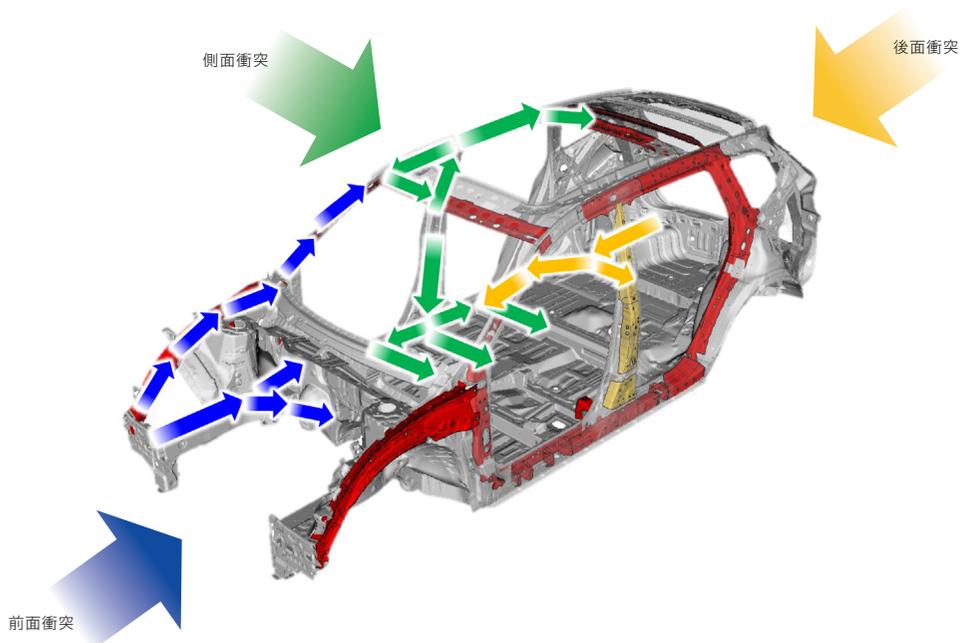
※1「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違いない衝突軽減システム」と呼びます。
※2工場出荷時は機能オフの設定です。オンにするには別途販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。別途セットアップ費用(ディーラーオプション)が必要となります。
■イラストは機能説明のためのイメージ図です。

■Honda SENSING 360およびHonda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■前方交差車両警報は、約16km/h以下で走行中に左右前方を約10km/h以上で走行する車両と衝突するおそれがあるときにシステムが判断したときに、交差車両の接近を知らせます。また、発進前の停止中においても交差車両の接近を知らせます。■車線変更時衝突抑制機能は、約50km/h〜約120km/hで走行中、車線変更などの操作時に後方の側方車両との衝突のおそれがあるとき、表示と警報音で運転者の操作を促し、ステアリング操作を支援する機能です。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときにシステムが判断したときには作動しません。■車線変更支援機能は、高速道路や自動車専用道路を約70km/h以上で走行している時に運転者がウインカー操作した方向に車線変更可能とシステムが判断した場合に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、意図的にステアリングを操作している場合には作動しません。■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突するおそれがあるときにシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h〜約40km/hで走行中、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測したときに、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときにシステムが判断したとき、また、ウインカーを操作させている場合には作動しません。■路外逸脱抑制機能は、草、砂利などの道路境界や対向車両に接近した場合は約30km/h以上で、白線(黄線)の場合は約65km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときにシステムが判断したとき、また、ウインカーを操作させている場合には作動しません。■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、メーターなどに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。■渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、停車中またはブレーキペダルが踏まれていない時に作動します。先行車に接近しすぎると適切な車間距離を保つことができず、高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h〜約120km/hで走行中に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを操作させている場合には作動しません。■トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)は、0km/h〜約65km/hで作動します。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。また、運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを操作させている場合は作動しません。■ブラインドスポットインフォメーションは隣接する車線後方の検知エリア(見えにくい位置)に他の車両がいることを知らせるシステムです。二輪車等が検知範囲に入ったときなど、条件によっては正しく作動しない場合があります。車線変更や合流時には必ず目視やミラーなどで周囲の安全を直接確認して運転してください。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真直前の近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるときにシステムが判断したときに、エンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な発進を防止します。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退中、自車のほぼ真後ろの近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるときにシステムが判断したときに、エンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な後退を防止します。■近距離衝突軽減ブレーキは、約2km/h〜約10km/hで走行中、壁などの障害物に衝突するおそれがあるときにシステムが判断したときに、ブレーキを制御し停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■急アクセル抑制機能は、停止中や約30km/h以下で走行中に、踏み間違いないと思われる急なアクセルペダル操作であるとシステムが判断したときエンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な加速を抑制します。交差点や本線への合流など、加速が必要な状況を想定した、ウインカー操作中と解除後約2秒間、アクセルペダルを大きく踏み込むことが想定される登坂路、加速のためのブレーキペダルからアクセルペダルへ踏み換え直後約2秒間は作動しません。■パーキングセンサーシステムは、車両や周囲の状況によりシステムが正しく作動しない場合があります。システム使用時も直接目視で周囲の安全確認を行いながら運転してください。■後退出庫サポートは出庫時の安全確認をサポートするためのものであり、衝突を防止するためのシステムではありません。後退時は、必ず目視やミラーなどで後方および周囲の安全を直接確認して運転してください。天候、積載荷重などの影響を受け、システムが正しく作動しない場合があります。■Honda パーキングパイロットは、ドライバーの運転支援機能のため、システムの性能には限界があります。周辺状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。システムの能力を過信せず、つねに周囲の状況を確認し、必要に応じてブレーキを踏むなどの安全運転をお願いします。■アダプティブドライビングビームは、約10km/h以上で走行中に作動します。照射範囲のコントロールには限界があります。必要に応じて手動でハイビーム/ロービームの切り替えを行ってください。アダプティブドライビングビームによる照射中は、メーター内にハイビーム表示灯が点灯します。

高水準の安全性能を追求

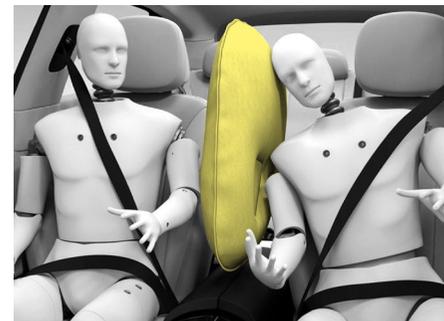
世界の多くの国と地域で販売されるCR-Vは、衝突安全においても各国の基準に高水準で対応する性能を目指しました。Honda独自のGコントロール技術に基づく全方位衝突対応ボディーを骨格から進化させるとともに、合計11個のエアバッグを採用するなどリアルワールドにおける乗員保護性能を追求。さらに、相手車両への攻撃性を低減するコンパティビリティ対応ボディーや優れた歩行者保護性能によって、道を使うすべての人に配慮した安全性能の実現を目指して開発しました。

■ロードパス(荷重分散経路)イメージ



フロントセンターエアバッグシステムをHonda国内初採用

運転席の室内中央側のシートバックにエアバッグを内蔵。側面衝突の際に運転席と助手席の間に展開し、ドライバーの助手席ドアへの衝突を防ぐほか、助手席に乗員がいる場合には、乗員同士の接触による衝撃を低減します。フロントセンターエアバッグはドライバーの頭部を包み込むような形状とするとともに、シートベルトプリテンショナーやセンターコンソールと合わせ、乗員の横方向の移動を抑制します。



フロントセンターエアバッグシステム展開イメージ

充実の安全運転支援装備／安全装備



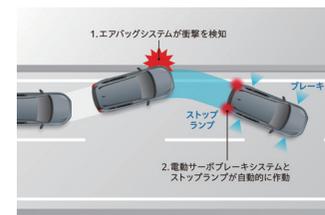
マルチビューカメラシステム



LEDアクティブコーナリングライト



ドライバー注意カレベル



衝突後ブレーキシステム

エアバッグシステム

- 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム
- フロントセンターエアバッグシステム
- 前席/後席用i-サイドエアバッグシステム+前席/後席用サイドカーテンエアバッグシステム
- 運転席用&助手席用SRSニーエアバッグシステム

【主要装備】

主要装備

	タイプ	e:HEV RS		e:HEV RS
		FF	4WD	BLACK EDITION
Honda SENSING 360	駆動方式	FF	4WD	4WD
	前方交差車両警報			●
	車線変更時衝突抑制機能			●
Honda SENSING	車線変更支援機能			●
	(衝突軽減ブレーキ (CMBS) 誤発進抑制機能※1、後方誤発進抑制機能※1、近距離衝突軽減ブレーキ※1、歩行者事故軽減ステアリング、路外逸脱抑制機能、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (ACC)、車線維持支援システム (LKAS)、トラフィックジャムアシスト (渋滞運転支援機能)、先行車発進お知らせ機能、横断認識機能、アダプティブドライビングビーム、フロントディスプレイフォメーション、後退出庫サポート、パーキングセンサーシステム、Honda パーキングパイロット)		●	●
	急アクセル抑制機能	※2		※2
安全装備	マルチビューカメラシステム			●
	LEDアクティブコーナリングライト			●
	ヒルディセントコントロール			●
	衝突後ブレーキシステム			●
運転支援機能	[全タイプ標準装備] ●トライバー注意モニター ●電子制御パーキングブレーキ ●オートブレーキホールド機能 ●車両接近通報装置 ●運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム ●フロントセンターエアバッグシステム ●前方/後席用i-サイドエアバッグシステム+前方/後席用サイドカーテンエアバッグシステム ●エマージェンシーストップシグナル ●頭部衝撃緩和フロントシート ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●VSA(ABS+TCS+横すべり抑制) ●丸LEDヘッドライト(デイトタイムランニングランプ付)(ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライコンコントロール機構付) ●LEDフォグライト ●7インチマルチインフォメーションディスプレイ ●セルスターターストップ機能 ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト(中央席) ●全席シートベルト着用警報(シートベルトリマインダー) ●SOFIXi-Sizeチャイルドシート(一部取付具員(リア左右席)+トップリザーブ取付具員(リア左右席)) ●モビライザー(国土交通省認可品) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●ダブルホン			
	Google 搭載 9インチ Honda CONNECTディスプレイ			●
	10.2インチ デジタルグラフィックメーター			●
	BOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)			●
	ワイヤレス充電器			●
	USBジャック(Type-C/急速充電対応タイプ)			●
	USBチャージャー(Type-C/急速充電対応タイプ)			●
	後席用USBチャージャー(Type-C/2個付)			●
	ドライブモードスイッチ (INDIVIDUALモード、SPORTモード、NORMALモード、ECONモード、SNOWモード)			●
	ヘッドアップディスプレイ			●
	インテリジェントデュアル・フルオートエアコンディショナー (左右独立温度/GPS制御自動日射コントロール式)			●
	電動パノラミックサンルーフ (チルトアップ機構付フロント電動スモークドガラス(UVカット機能付プライバシーガラス))			●
	[全タイプ標準装備] ●PTCヒーター※ ●マルチインフォメーションディスプレイ(ナビゲーション/エネルギーフロー/経過時間/トリップメーター/平均車速/平均燃費/瞬間燃費/航続可能距離表示機能など) ●予約ロック ●アクティブイズコントロール ●アクティブサウンドコントロール ●全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/キープオペレーション機構付) ●Hondaスマートキーステム※3(降車時オートドアロック機能/キー2個付)&パワーウィンドウ ●ハズマズフルアクセスパワーウィンドウ(ゲート予約クローズ機能付) ●ワンタッチウィンカー ●ヘッドライトオートオフ機能 ●アクセリャーソケット(DC12V)(フロント/ラゲージルーム) ●パワーアクセリャーソケット(ゲート連動、運転席/助手席マスタードアロックスイッチ付) ●テレスコピック&チルトステアリング ●リアベンチレーション ●リアクーラーダクト ●PM2.5対応応用性能無塵フィルター ●リアシートリマインダー			
	本革シート※4			●
	運転席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/チルト&ハイト) +助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング)			●
ドライビングポジションシステム※5			●	
運転席&助手席シートベンチレーション			●	
運転席&助手席シートヒーター			●	
リア左右席シートヒーター			●	
ステアリングヒーター			●	
LEDアンビエントランプ (ルーフ/フットドレイニング/センターコンソール/センターコンソールホルダー/フロントインナードアハンドル)			●	
静電タッチ式LEDルームランプ(リア左右席)			●	
アームレスト付センターコンソールボックス(インナーレー/LED照灯付)			●	
[RS専用インテリア] ●ステアリングローアゲルニッシュ(ブラチナクロムメッキ) ●インパネ&ドアライニングゲルニッシュ(ヘアラインシルバー) ●ルーフ&ピラーライニング(グレー)				
[RS BLACK EDITION専用インテリア] ●ステアリングローアゲルニッシュ(ピアノブラック) ●インパネ&ドアライニングゲルニッシュ(ヘアラインダークシルバー) ●ルーフ&ピラーライニング(ブラック)				
[全タイプ標準装備] ●運転席4ウェイ電動ランバーサポート ●6分割可倒式リアシート+リアセンターアームレスト(ドリンクホルダー付) ●自動防眩ルームミラー ●本革ステアリングホイール(スムースレザー) ●12インチメタル・エアコンアウトレット ●インナードアハンドル(ブラチナクロムメッキ) ●ステンレス製スポーツペダル ●LEDフロントマップランプ ●LEDラゲージルームランプ ●室内確認用ミラー付サンルーフボックス ●運転席&助手席シートバックポケット ●グローブボックス(LED照灯付) ●グラブレール(運転席/助手席/リア左右席)&コートフック(リア右側) ●運転席用&助手席用ナビディマラー付サンバイザー(運転席用&助手席用/照灯付) ●トノカバー ●タイダルフック(4ヶ所) ●コンビニフック(ラゲージルーム)				

●は標準装備

	タイプ	e:HEV RS		e:HEV RS
		FF	4WD	BLACK EDITION
フロントグリル(ブラック)	駆動方式	FF	4WD	4WD
	LEDリアコンビネーションランプ(ストップランプ&テールランプ)			●
	ルーフレール(ブラック)			●
ビルトインエキバイフィニッシャー			●	
スマートクリアウィパー (車速連動間欠/バリエーション/ウオッシャーノズル内蔵/ミスト機構付/雨滴検知式)			●	
フロントドア撥水ガラス			●	
[RS専用エクステリア] ●フロントバンパーローアゲルニッシュ(カラード) ●リアバンパーローアゲルニッシュ(カラード) ●アウタードアハンドル(カラード) ●ドアアゲルニッシュ(カラード) ●フェンダーゲルニッシュ(カラード)				
[RS BLACK EDITION専用エクステリア] ●フロントバンパーローアゲルニッシュ(クリスタルブラックパール) ●リアバンパーローアゲルニッシュ(クリスタルブラックパール) ●アウタードアハンドル(クリスタルブラックパール) ●ドアアゲルニッシュ(クリスタルブラックパール) ●フェンダーゲルニッシュ(クリスタルブラックパール) ●BLACK EDITION専用エアブレム				
[全タイプ標準装備] ●進音/IRカット(遠熱)/スーパーUVカット機能付フロントウインドウガラス ●進音/IRカット(遠熱)/スーパーUVカットフロントドアガラス ●高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート) ●シートヘッドアミラー ●電動格納式リモコンドアミラー(クリスタルブラックパール)/LEDウインカー付、助手席側リアバース連動) ●LEDシークンシャルターンシグナルランプ(フロント) ●チールゲートスポイラー ●リヤクックフィンアンテナ(ブラック) ●ウオッシャー付間欠リアウィパー(リバース連動)				
足回り	19インチ ノイズリデュースアルミホイール+スチールラジアルタイヤ			●
	エレトリックギアセレクター			●
	減速セレクター			●
	周波数感応型ダンパー			●
[全タイプ標準装備] ●7インチシャックルグリル ●電動サポーターキーステム ●VGR(可変ステアリングギアレシオ) ●応急バンク修理キット(スペアタイヤレス)※6				

*PTC(自己温度制御システム): Positive Temperature Coefficient
 ※1「誤発進抑制機能」(後方誤発進抑制機能)、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。※2 工場出荷時は機能オフの設定です。オンには別途販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。別途セッティング費用(デモコースオプション)が必要となります。※3 Hondaスマートキーステムは、錠錠・解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。詳しくは販売会社にお問い合わせください。※4 本革シートは一部に合成皮革を使用しています。(フロントシート/リアシートの側面および背面、ヘッドレストには合成皮革を使用しています。)
 ※5 ランバーサポートを除く。※6 工具(ジャッキ/ジャッキハンドル/ホイールナットレンチ(兼ジャッキハンドル))は装備しておりません。
 ■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。

主要諸元

		タイプ	e:HEV RS		e:HEV RS BLACK EDITION
		駆動方式	FF	4WD	4WD
		車名・型式	ホンダ・6AA-RS5	ホンダ・6AA-RS6	ホンダ・6AA-RS6
		トランスミッション	電気式無段変速機		
乗 寸 法 ・ 重 量 ・ 定 員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	4.700/1.865/1.680		4.700/1.865/1.690	
	車両重量(kg)	1,750		1,800	1,830
	乗車定員(名)	5			
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1.935/1.565/1.220			1.935/1.565/1.185
原 動 機	エンジン	エンジン型式	LFC2		
		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		
		総排気量(L)	1.993		
		使用燃料種類	無鉛レギュラーガソリン		
電動機(モーター)	電動機型式	H6			
	電動機種類	交流同期電動機			
性 能	エンジン	最高出力(kW [PS]/rpm)	109 [148]/6,100		
		最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)	183 [18.7]/4,500		
	電動機(モーター)	最高出力(kW [PS]/rpm)	135 [184]/5,000-8,000		
		最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)	335 [34.2]/0-2,000		
燃料消費率(国土交通省審査値)  km/L		19.8	18.2	18.0	
市街地モード(WLTC-L) km/L		17.7	16.4	16.3	
郊外モード(WLTC-M) km/L		21.8	19.6	19.4	
高速道路モード(WLTC-H) km/L		19.6	18.1	18.0	
最小回転半径(m)		5.5			
動力用主電池		種類/個数	リチウムイオン電池/72		
タイヤ 前・後		235/55R19 101Y			
走 動 力 装 置 伝 達 ・ 置 達	主ブレーキの	前	油圧式ベンチレーテッドディスク		
	種類・形式	後	油圧式ディスク		
	サスペンション方式	前	マクファーソン式		
		後	マルチリンク式		

■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。■WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■CR-V、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、VSAは本田技研工業株式会社の商標です。■Google、Android、Google Play、Google マップ、およびその他のマークは Google LLC の商標です。■Google 搭載車両で提供されるすべての Google アプリ/サービスをご利用いただくには、通信環境が必要です。通信は、Honda Total Care プレミアムの Google アプリ/サービス専用通信プラン(基本パック初回申込みから12か月間無料)へのご加入、またはスマートフォンやポケット Wi-Fi などによるテザリングをご利用いただけます。■互換性のある Android スマートフォンと互換性のあるアクティブなデータ プランが必要です。■Google アシスタントおよび関連する一部の機能は、すべての言語または国で利用できるわけではありません。■Google Playでアプリをダウンロードするには、Google アカウントにサインインする必要があります。■BOSE、Centerpointは、米国Bose Corporationの登録商標です。■"Q"およびマークはワイヤレスパワーコンソーシアム(WPC)の商標です。

■製造事業者: Honda Automobile(Thailand)Co., Ltd.(製造国:タイ王国) ■輸入販売元: 本田技研工業株式会社

環境仕様

		6AA-RS5	6AA-RS6		
基礎情報	車両型式				
	原動機	型式 LFC2-H6			
		総排気量(L) 1.993			
	駆動装置	駆動方式 FF 4WD			
	変速機 —				
環境性能情報	燃料消費率*1	燃費(km/L)*2	19.8	18.2	18.0
		市街地モード(WLTC-L)	17.7	16.4	16.3
		郊外モード(WLTC-M)	21.8	19.6	19.4
		高速道路モード(WLTC-H)	19.6	18.1	18.0
		CO ₂ 排出量(g/km) 〈燃費からの換算値〉	117.3	127.6	129.0
	参考	2030年度燃費基準 90%達成車		2030年度燃費基準 85%達成車	
排出ガス	適合規制・認定レベル 平成30年排出ガス基準75%低減				
	試験モード WLTCモード				
	認定基準値 (単位:g/km)*3	CO	1.15		
		NMHC	0.025		
		NOx	0.013		
PN*3		6.0			
参考	九都府市指定低公害車の基準に適合(平成30年基準)				
適合騒音規制レベル 平成28年騒音規制 規制値:加速走行69dB(A)					
エアコン冷媒	種類/GWP値*4	HFO-1234yf/1*5			
	使用量	510g			
車室内VOC 自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)					
環境負荷物質削減	鉛	自工会2006年目標達成(1996年使用量*6の1/10)			
	水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*7)			
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)			
	カドミウム	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	樹脂、ゴム部品への材料表示 100g以上の樹脂部品全て			
		リサイクルし易い材料*8を使用した部品 ウィンドウモール類、バンパーフェースなどの内外装部品			
		再生材を使用している部品 ラゲッジバッグ、吸音材			
		リサイクル可能率 車全体で90%以上*9			
その他	グリーン購入法適合状況 グリーン購入法適合車				

*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
 *2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。
 *3 PNの単位は#10¹¹/km *4 GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数) *5 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められております。 *6 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。 *7 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。 *8 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。
 *9 「新車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。※この環境仕様書は2026年2月現在のものです。



「2030年度燃費基準90%達成車」
FF車



「2030年度燃費基準85%達成車」
4WD車



「平成30年
排出ガス基準75%低減レベル」
認定車
全タイプ



※このラベルはフロン法に基づく指定製品に使用されている冷媒フロンの環境影響度として用いられている地球温暖化係数(GWP)について、定められた目標への達成度を表したものです。

寸法イメージ図

単位:mm

e:HEV RS
BLACK EDITION

