

SUPER-ONE

PRESS INFORMATION 2026.5.21

開発にあたって

「N-VAN e:」、「N-ONE e:」に続く小型EVの開発にあたって、まさきに頭に浮かんだのは、単にカーボンニュートラルに貢献するだけでなく、操る喜びに満ちた「HondaらしいFUNなEV」を創造したいという思いでした。そこで、軽自動車の枠を取り払い、モーター出力を最大限に引き出すとともに、プラットフォームの持つ優れたハンドリング性能をさらに向上させ、そこに、操る喜びが感じられる工夫を惜しみなく投入しました。

Super-ONEという車名には、これまでの常識や規格の枠を超越し、唯一無二の価値をお客様にお届けしたいという思いを込めました。感性が鋭く従来のEVでは物足りないお客様に「WOW!」と驚いていただけるクルマ、試乗を終えて「楽しい、これに決めた!」と言っていただけのクルマに仕上がったと自負しています。多くのお客様に、「HondaらしいFUNなEV」を体感していただけることを心より願っています。



Super-ONE開発責任者
堀田 英智 ほりた ひでとも

本田技術研究所 四輪研究開発センター
機種開発LPL室

電装部品設計の担当などを経て、2017年に11代目 CIVICの電装プロジェクトリーダーに。2021年、N-VAN e:の車体設計LPL代行を担当。2025年のN-ONE e:に続き、今回、Super-ONEの開発責任者を務める。



Super-ONE の魅力

日常をBOOSTする4つの魅力

1 感性を刺激する エクステリア

張り出したブリスターフェンダーが生みだすロー&ワイドなスタンスと、近未来的でアイコンニックなディテールが、未体験の走りを予感させます。



2 日常を一気に飛び出す SUPERな加速フィール

専用開発の「BOOSTモード」でモーターの最高出力を引き上げ、仮想有段シフト制御やエンジンサウンドとあいまって刺激的な加速を提供します。



3 切り返すたび心躍る SUPERなハンドリング

ワイドトレッドと低重心設計で、路面を掴むような安定性とキレのあるハンドリングを実現。ホールド性に優れたフロントスポーツシートで安心感高くコーナリングを楽しめます。



4 気持ちとシンクロする SUPERな室内空間

視覚的なノイズを抑えたインストルメントパネルや室内を彩るアンビエントランプ、そして、BOSEプレミアムサウンドシステムが奏でる極上のサウンドが、運転に没入できる空間を創出します。



デザイン



デザインコンセプト

ユカイ、ツウカイ、メイカイ デザイン。

デザインは、「e:Dash BOOSTER」を体現するために、キーワードである「ユカイ」、「ツウカイ」、「メイカイ」をデザイン言語として発展させ、「見てユカイ」、「乗ってツウカイ」、「感じてメイカイ」を軸としながら、エクステリア・インテリア・CMFの垣根を越えて開発しました。

ユカイの軸では、プリスターフェンダーがもたらす張り出しスタンスやBOOSTモードなどにより、心昂る楽しさを演出。ツウカイ軸では、フロントスポーツシートとCMFコーディネーションでスポーティーさを際立たせ、FUNなEVであることが瞬時にわかる「メイカイ」なデザインを追求しました。

■開発時に共有したデザインコンセプト



感じてメイカイ



見てユカイ 乗ってツウカイ

■外観の存在感 張り出しスタンス	エクステリア	■内装を彩る デジタルアイビシック
■乗り心地にこだわる ヨックセリト通り/BOOST演出	インテリア	■スポーツ志向の FUNスポーツシート
■外観と内装の両方にこだわる 辛口ハイコントラストローデ	CMF (Color Material Finish)	■軽快な乗り心地を追求する 軽快・スポーティ表皮



エクステリアデザイン①

感性を刺激するエクステリア。

エクステリアは、走りの楽しさを予感させ、見るだけで心昂るスポーティーなスタイリングをめざしました。ワイドに張り出させたプリスターフェンダーにより、安定感のあるロー&ワイドフォルムを創出。プリスターフェンダーは、エッジを効かせたスクエアな造形とすることで立体感と

■フロントビュー

ロー&ワイドの力強いフォルムを基本に、冷却性能や空力性能の高さを象徴する工夫を施し、走りの楽しさを予感させるフロントビューとしました。



力強さを際立たせました。また、専用設計のエアロデザインにより機能美を感じさせるとともに、随所にデジタル感のある幾何学モチーフを採用することで、シャープで未来的な印象を与えています。

●ロアエアインテーク&ダイナミックエアロウイング

バンパー下部のエアインテークは、短いフィンで規則正しく整列させデジタルで未来的なイメージを創出。導風性を高めるエアロウイングとあいまってパワーユニットを効率的に冷却します。



●オフセットエアインテーク

フロントグリルのエアインテークは冷却効率を追求し、車両センターに対しオフセット配置とすることで、冷却性の向上とデザインアクセントとしての魅力を両立させました。



●フロントエアカーテン／フロントブリーザー

フロントエアカーテンを採用しました。バンパー両サイドに設けたスリットから空気を通し、フロントタイヤ外側に空気のカーテンをつくることで、ホイールハウスで発生する気流の乱れを抑制。ホイールハウス内の空気を排出するフロントブリーザーと合わせ、空気抵抗の低減に寄与します。



エクステリアデザイン②

感性を刺激するエクステリア。

■リアビュー

大胆に張り出させたプリスターフェンダーとワイドトレッドにより、ロー&ワイドの力強さをリアビューでも表現。実効性のある空力デザインにより、力強い走りを予感させました。リアアンダーパネルなどに一体成型部品を用いることで視覚的ノイズを削減し、力強さとともに完成度の高さを主張しています。



●リアエアカーテン／リアブリーザー／リアエアブリーザー

フロント同様、リアにもエアカーテンとブリーザーを採用。さらに、リアバンパー内に滞留しやすい空気を効率的に抜き取るリアエアブリーザーを備え、「パラシュート効果」と呼ばれる不要な揚力の発生を抑制しました。装飾としてではなく実効性のある空力パーツとしての機能美を完成させています。



●プラチナ調エンブレム

通常の「H」マークではなく、横基調のリアデザインと親和性の高い「Honda」エンブレムを採用し、プラチナ調に仕上げました。リアビューの安定感を一層強めるとともに上質感を醸し出します。



エクステリアデザイン③

個性を際立たせるカラーラインアップとアルミホイール。

■ボディーカラー

Super-ONEの個性を際立たせる5色をラインアップし、ルーフを精悍に引き締める2トーンカラーも設定しました。

モノトーン



ブーストバイオレット・パール

宇宙に向かって上空を走る雷「ブルージェット」をモチーフにした Super-ONE 専用色。視界に映った瞬間に、一気に気持ちが昂るような強く幻想的なインパクトを込めて、紫に深みを持たせた色調で表現しています。



プラチナホワイト・パール



チャージイエロー



ルミナス・グレー



クリスタルブラック・パール

2トーン



ブーストバイオレット・パール
&ブラック



プラチナホワイト・パール
&ブラック



チャージイエロー&ブラック



ルミナス・グレー&ブラック

■15インチアルミホイール

力強い走りを支えるために専用デザインの15インチアルミホイールを開発しました。ブラックとシルバーのコントラストでスポーティーな印象を与えたうえで、リムの4箇所に4本ひと組のシルバー切削面を設定。リムの真円を規則正しく断ち切ることでデジタルな印象を感じさせました。



【環境への取り組み】

Super-ONEは、Hondaが掲げる環境負荷ゼロ社会の実現に向けた取り組みとして、クルマづくりのさまざまな領域で環境に優しいサステナブルマテリアルを採用しました。



●バンパーリサイクル材の採用

廃棄されたHonda車のバンパーを、Hondaが責任を持って回収・洗浄・粉碎し、Super-ONE意匠部品として再生しました。



●使用済みのレンズの再利用

国内で廃棄された車両から使用済みのテールレンズを回収・再資源化し、ドアバイザー（ディーラーオプション）に再生しました。

インテリアデザイン ①

気持ちとシンクロする SUPER な室内空間。

インテリアは、走りの楽しさを直感的に感じさせるドライビング空間の創造をめざしました。ホールド性に優れたフロントスポーツシートをはじめ、デジタルで再現したトリプルメーターなど、遊び心を随所に息づかせることで、乗るたびに心が弾むインテリアを完成させました。

■コックピットまわり

シンプルさを重視したN-ONE e:のインストルメントパネルをベースに、走りの楽しさを堪能できるコックピットとしました。



●本革巻ステアリングホイール

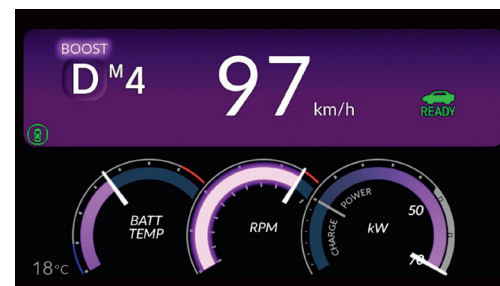
BOOSTモード専用スイッチとパドルシフトを標準装備し運転の楽しさを向上。ステアリングヒーターを備え寒冷時の快適性も確保しました。



アルミヘアライン調の加飾を施したBOOSTモード専用スイッチ

●トリプルメーター

チューニングカーの定番ともいえる3連メーターをデジタルで再現。BOOSTモード、または、SPORTモード選択時には、中央の瞬間電費計が専用設定のタコメーターに切り替わり、仮想のエンジン回転数を表示します。



●LEDインパネラインイルミネーション

上質感のあるライン状のイルミネーションを採用。BOOSTモード選択時には青から紫へと切り替わり高揚感を高めます。



インテリアデザイン ②

気持ちとシンクロする SUPER な室内空間。

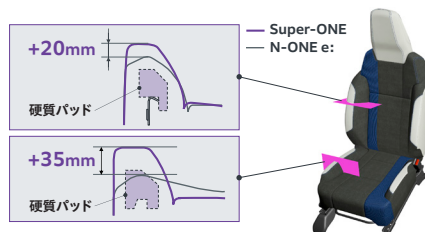
■フロントスポーツシート

フロントシートは、単体ではアシンメトリー（左右非対称）でありながら左右ひと組でシンメトリーとなるデザインを採用。レーシングストライプを彷彿とさせるブルーラインでスポーティーな印象を強めました。サイドサポートを高くすることでコーナリング時のホールド性を高め、ドライバーが運転操作に集中できるような配慮しました。



●優れたホールド性を発揮するサイドサポート

サイドサポートは、座面と背もたれの両方をN-ONE e: に対し高くするとともに内部に硬質パッドを採用。上体と下肢の保持性を高めることで姿勢保持を効果的にサポートします。



【環境への取り組み】



●バイオエンジニアリングプラスチック

「DURABIO™」※の採用

再生可能な植物由来原料で作られたプラスチック「DURABIO™」を、インストルメントパネルのアクセント用部品に採用しました。石油消費量の削減に加え、原料となる植物が成長過程で二酸化炭素を吸収するため、温室効果ガスの低減にも貢献します。



●リサイクル材の適用拡大

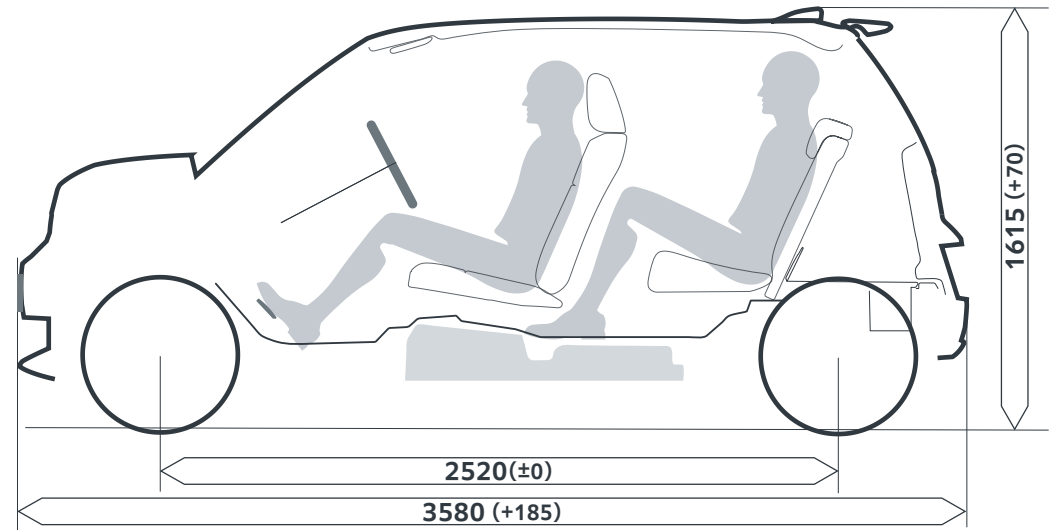
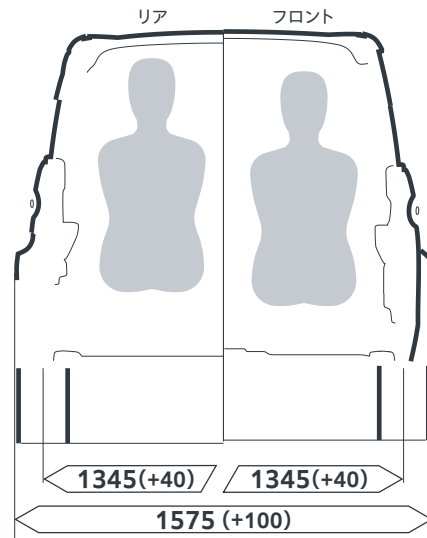
ディーラーオプションのフロアマットにリサイクルPET素材を採用。リサイクル材の適用を積極的に拡大しました。

※ DURABIO™は三菱ケミカル株式会社の登録商標です。

優れた空間価値と走りの楽しさを高次元で両立。

コンパクトな外観で驚きの広さを実現したNシリーズのプラットフォームをベースに、トレッドを拡大することでハンドリング性能を向上。多彩なシートアレンジも継承し、空間価値と走りの楽しさを高次元で融合させました。

【ディメンション図】



単位:mm ()内はN-ONE e:比。 Honda測定値。

■トレッドの拡大

タイヤ中心の左右の距離を表すトレッドをN-ONE e:に対し40mm、N-ONE RSに対しては50mm拡大。大径・幅広タイヤの採用とあいまって、旋回時や高速走行時の安定性を高めました。

■より自然な運転姿勢

N-ONE e:同様、従来Nシリーズに対しステアリングホイールを37mmドライバー側に移動し、より自然な姿勢で運転が楽しめるようになりました。

■リアシートダイブダウン&チップアップ機構

薄型化した大容量バッテリーを床下に搭載することで、Nシリーズ同様のリアシートダイブダウンとチップアップを可能にしました。左右独立してアレンジでき、さまざまな荷物に対応します。



ダイナミック性能



ダイナミック性能 コンセプト

めざしたものは、電動化時代の Honda らしい FUN な走り。

Hondaは、「Enjoy the Drive」をダイナミック性能のコンセプトに掲げ、ドライバーが「意のまま」と感じられるハンドリングと、同乗者が安心できる走行安定性をめざしています。その実現に向けてSuper-ONEが選んだ道は、車両重量、最高出力、航続距離を極めて高い次元でバランスさせ、軽快な加速と一体感の高いハンドリングを提供することでした。

加速性能を追求した場合、より大型のe-Axleを搭載することで車両が重くなり、航続距離が短くなります。航続距離を追求した場合、バッテリーパックの重量増により加速性能に悪影響を及ぼします。いずれの場合も軽快感が損なわれ、Super-ONEがめざす楽しさを表現することは困難です。

そこで、N-VAN e:やN-ONE e:と同じe-Axleとバッテリーパックを採用することで、車両重量をわずか1090kgに抑え、一方、あらたに開発した「BOOSTモード」によって最高出力を70kWに向上。実用十分な航続距離としながら、HondaらしいFUNな走りが楽しめるEVを完成させました。



ハンドリング ①

切り返すたび心躍る SUPER なハンドリング。

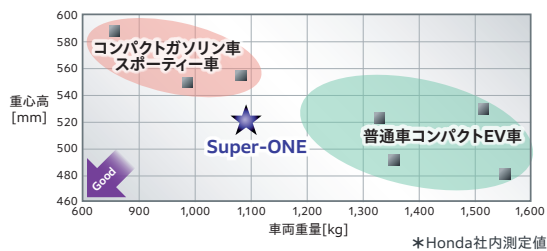
Nシリーズとして進化させてきた軽量なプラットフォームを活用し、小型EVのなかでも軽量かつ低重心を実現。トレッドの拡大と大径・幅広タイヤの採用によって旋回時や高速走行時の安定性を高め、切り返すたびに心が躍るハンドリング性能をもたらしました。開発にあたっては、

■優れたパッケージがもたらしたハンドリングポテンシャル

Super-ONEは、優れたパッケージをベースに、前後トレッドをN-ONE RSに対して50mm拡大したうえで、大径・幅広タイヤ(185/55R15)を採用。さらに、専用のサスペンションチューニングを行いました。これらにより、走る・曲がる・止まるのすべてにおいてタイヤが力強く路面を掴み、ドライバーが「意のまま」と感じられるようなハンドリング特性の基盤を構築しました。

●重量物を低く車体中心近くに配置することで驚きのハンドリングを実現

重量物であるバッテリーパックを床下の中央付近に配置することで、低重心化とヨー慣性モーメントの低減を両立。ステアリングの切り始めから遅れなくリニアに応答するハンドリング特性を実現しました。



欧州、および、鷹栖プルーフンググラウンド※で徹底的に鍛え上げ、曲がりくねった郊外路でも自由自在に駆け抜けることができるハンドリング性能と操縦安定性を追求しました。

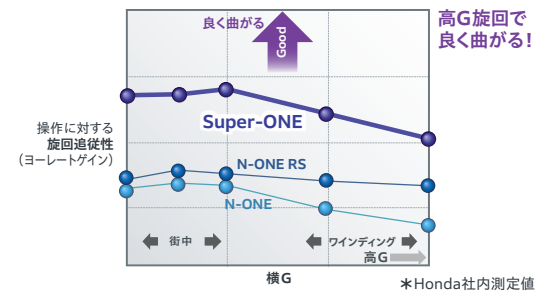
●操舵初期応答性

フロントタイヤが発生する旋回力を挙動に反映させるためには、リアタイヤがしっかりと路面をとらえ、素早く、かつ、安定した旋回状態に移行させることが重要です。Super-ONEは、ヨーレート(回転角速度)と横G(横方向にかかる加速度)のいずれにおいてもN-ONE RSを上回る応答性を実現。操舵した瞬間から向きを変え始め遅れなく後輪が追従する、優れた初期応答性を獲得しました。



●高G旋回性能

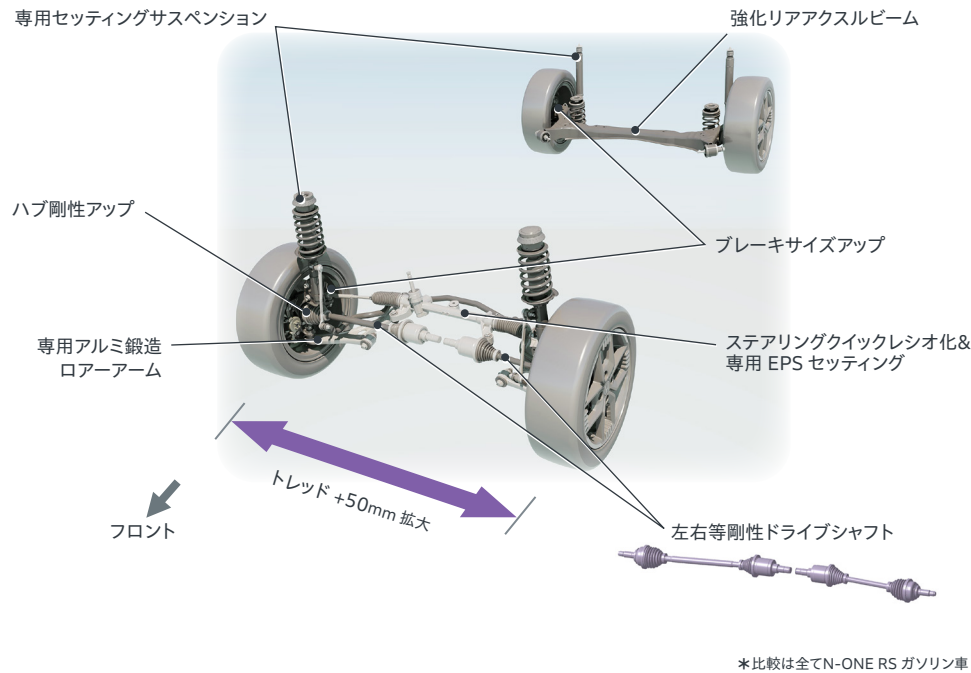
ヨーレートゲインは、操舵角あたりの回転角速度の大きさを表し、大きいほど“小さい舵角でよく曲がる”ことを表します。Super-ONEでは、旋回時の横Gが小さい市街地での右左折から、横Gが大きいワインディング路のタイトコーナーまで、N-ONE RSを上回るヨーレートゲインを実現。操舵に対してよく曲がる旋回性能を全域で獲得しました。



※ 北海道上川郡鷹栖町にあるHondaのテスト施設。広大な敷地に複数のコースがあり、経年変化した路面状態や起伏にいたるまで忠実に再現している。

SUPER なハンドリングをもたらす高性能シャシー。

Nシリーズの軽量プラットフォームをベースに専用の拡幅シャシーを開発し、めざすハンドリング性能を達成しました。



■サスペンションシステム

フロントサスペンションは、専用設計のアルミ鍛造ロアアームを開発し、高剛性ハブを採用。リアサスペンションは、アクスルビームの板厚を高めました。そのうえで、ダンパー減衰力やスプリングレートの最適化、ブッシュゴムの高硬化化などを実施。接地点横剛性を、N-ONE RSに対し、フロント約37%、リア約57%高め、旋回時の安定性を向上させました。

■ステアリングシステム

ステアリングギアレシオをN-ONE RSに対しクイック化するとともに電動パワーステアリングのセッティングを最適化し、クイックかつリニアなステアフィールを実現しました。

■ブレーキシステム

刺激的な走りを安心して楽しんでいただくために、フロントブレーキはディスクとキャリパーを大型化。リアブレーキはピストン径を拡大することでストッピングパワーを増強しました。満充電などで回生が取れない状況でもしっかりと制動力を発揮します。

■左右等剛性ドライブシャフト

モータートルクをタイヤの駆動力として適切に伝達するために左右等剛性ドライブシャフトを開発しました。長さが異なる左右のドライブシャフトの長い方を太径とすることで剛性を等しくし、駆動力の左右差をなくすことでトルクステアを抑制します。

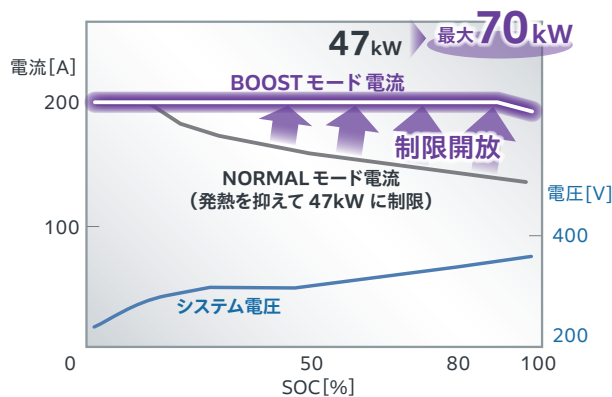
BOOSTモード①

日常を一気に飛び出す SUPER な加速フィール。

BOOSTモードは、Super-ONEのために開発したあたらしいドライブモードです。パワーユニットのポテンシャルを最大限に引き出すことで刺激的な加速を実現するうえ、有段変速機のようなギアチェンジを再現した仮想有段シフト制御、メーターやイルミネーションのカラー変化などにより、乗る人を日常から解放する刺激的な走りを提供します。

■出力の最大化

他のモードではモーター最高出力を47kWとし走りと電費をバランスさせる一方、BOOSTモードでは最高出力を70kWまで拡大。パワーユニットの性能を最大限に引き出し、力強く鋭い加速を可能にします。

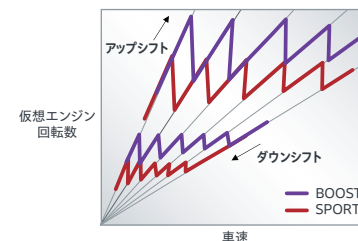


■有段変速機のようなギアチェンジを再現した仮想有段シフト制御

小気味よい変速フィールを表現する「仮想有段シフト制御」と、ドライバーの操作や走行状況に応じた変速を行う「スポーツアダプティブ制御」を採用しました。実際に有段トランスミッションを搭載しているような変速感が味わえるうえ、パドルシフトによるマニュアル車ライクな変速も楽しめます。

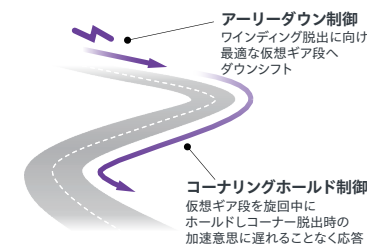
●仮想有段シフト制御

仮想ギア段を7段に設定し、各段のトルク特性を個別に設定。車速とアクセル操作に応じてキレのあるアップシフトとブリッピングを伴うダウンシフトを行います。



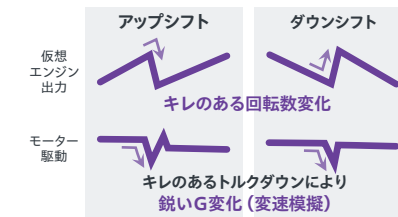
●スポーツアダプティブ制御

コーナー進入時のブレーキングでダウンシフトするアーリーダウン制御や、旋回中のギア段をホールドしてコーナー出口での加速応答性を高めるコーナリングホールド制御などにより、意のままの走りをもたらします。



●変速演出

変速時にモータートルクを適切かつ瞬間的に増減させると同時に、トルクの微小なギャップによって鋭いG変化を演出。キレのある変速感を実現しました。パドルシフト運転時には、レブリミッターを模したトルクカットと断続的な音によって“レブ当て”のような演出を行い、回転限界近くでクルマを操る楽しさを提供します。



BOOSTモード②

日常を一気に飛び出す SUPER な加速フィール。

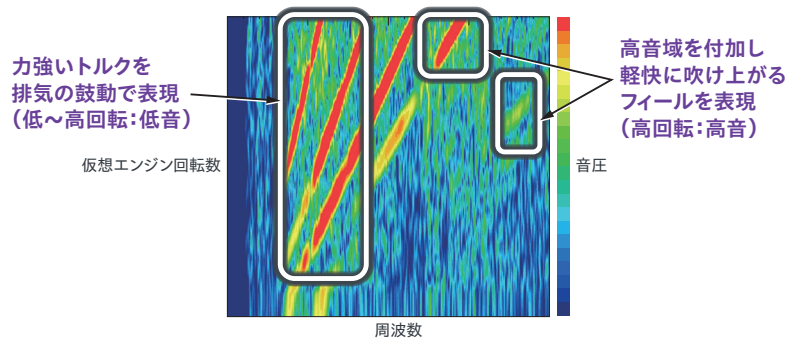
■加減速状態をドライバーに伝えるエンジンサウンド演出

アクティブサウンドコントロールを採用し、アクセル開度や車速等をもとに演算・生成した独自のエンジンサウンドを室内スピーカーから送出。自然で迫力あるサウンドでドライバーに加減速状態を伝えるとともに、刺激と高揚感を与えます。

●リアルさを徹底追求したサウンド開発

エンジンサウンドは、実際のエンジンが持つ主要音を際立たせるとともに、近接する周波数成分を重ね合わせることで、実際のエンジンの揺らぎや雑音までも再現し、複雑で厚みのあるサウンドとしました。さらに、低回転時には後方から疑似排気音が大きく聞こえ、回転数が高まるにしたがって前方の疑似エンジン音が増大するなど音の定位までも再現しています。

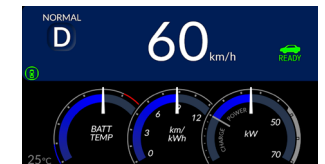
【仮想エンジン回転数・周波数・音圧の3次元グラフ】



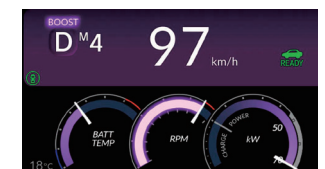
■視覚に訴える操る楽しさ

出力向上やサウンド演出に加え、視覚的な演出によって「操る喜び」の最大化を追求しました。BOOSTモードを選択すると、LEDインパネラインイルミネーションとトリプルメーターが青からブルージェットをモチーフとした紫へと変化し高揚感を演出。トリプルメーターは、中央の瞬間電費計が、専用設定のタコメーターへと切り替わります。

NORMALモード



BOOSTモード



ドライブモード／減速セクター／シングルペダルコントロール

■ドライブモード一覧

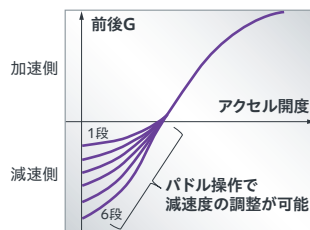
Super-ONE専用開発のBOOSTモードを含む5つのモードから、シーンや気分に応じて走りのキャラクターを選択できます。

BOOST	 <p>ワインディング・ハイウェイ</p>	<p>出力を最大化しツウカイな加速性能を実現するモード。仮想有段シフト制御や、音と色の演出によって走りの楽しさを最大化します。専用のステアリングスイッチで選択します。</p>	 <p>BOOSTモード専用スイッチ</p>
SPORT	 <p>市街地～郊外</p>	<p>仮想有段シフト制御とスポーティーな加減速応答特性によって、日常の延長線上で走りを楽しめるモードです。</p>	
NORMAL	 <p>市街地～郊外</p>	<p>走り、燃費、快適性のトータルバランスに優れたモードです。</p>	 <p>ドライブモードスイッチ (トグルタイプ)</p>
ECON	 <p>長距離移動</p>	<p>NORMALモードよりも出力を抑えめにし、エアコンの消費電力を低く制御。軽快な走りを維持しながら電費を向上させ航続距離の延長に貢献します。</p>	
CITY	 <p>市街地</p>	<p>市街地での運転のしやすさを追求したモード。自動的にシングルペダルコントロールを作動させ、ペダルの踏み替え頻度を減らすことで運転負荷を軽減します。</p>	

■指先で減速度をコントロールできる減速セクター

ステアリングパドルの操作により、アクセルオフ時の減速度を選択できる減速セクターをSuper-ONEに最適化して採用しました。ECONモードとNORMALモードでは減速度を6段階から選択可能。シングルペダルコントロールとなるCITYモードでは4段階の減速度から選択できます。

【減速セクターの特性イメージ図】



■アクセルペダルだけで加減速から停止まで行えるシングルペダルコントロール※

アクセルペダルだけで加減速や停止、停止状態の保持まで行えるシングルペダルコントロールを採用し、CITYモード選択時に作動する設定としました。アクセル操作に対するリニアな駆動・減速特性と高い応答性により優れたコントロール性を実現。市街地走行時に交通状況の急な変化に遭遇しても不安なく対応できます。また、停止までシームレスに減速します。



※ 強いブレーキが必要な場面では運転者がブレーキペダルを操作してください。

パワーユニット



パワーユニットコンセプト

軽快な走りに貢献しながら、必要十分な航続距離と優れた使い勝手を実現。

パワーユニットは、軽快な加速と一体感の高いハンドリングをめざすダイナミック性能コンセプトに基づき、N-VAN e:やN-ONE e:と同じ軽量高効率なコンポーネントを採用。重量増を最小限に抑えながら、普段づかいに必要な十分な航続距離と、

N-ONE e:同等の空間価値を実現しました。また、充電・給電に関してもN-ONE e:同等の性能を備えました。

航続距離

WLTC **274 km***

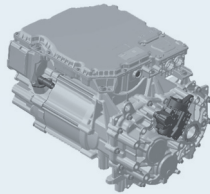


*国土交通省審査値

■信頼のおける航続距離

高エネルギー密度リチウムイオンバッテリーの採用により、軽量・コンパクトでありながら29.6kWhの大容量を確保。普段づかいに必要な十分な航続距離を確保しました。

小型e-Axle



低ハイト
バッテリーパック

■空間価値の最大化

軽量・コンパクトなバッテリーに加え、e-Axleや補機デバイスの小型化・集中配置などにより、N-ONE e:同等の空間価値を備えました。

充電性能

普通
6kW
急速
50kW



操作性

■ストレスフリーな充電

6kWの普通充電と、上限50kWの急速充電に対応。充電ポートの配置や充電リッドのロック解除方法にも工夫を施しました。

AC1500W給電



高出力給電

■どこでも自在に給電

別売の外部給電器を利用すれば、最大1500W、可搬型外部給電器では最大6kVA(6000W)または最大9kVA(9000W)の給電が可能。お出かけ先で電気製品が利用できるほか、万一の災害時には非常用電源になり安心です。

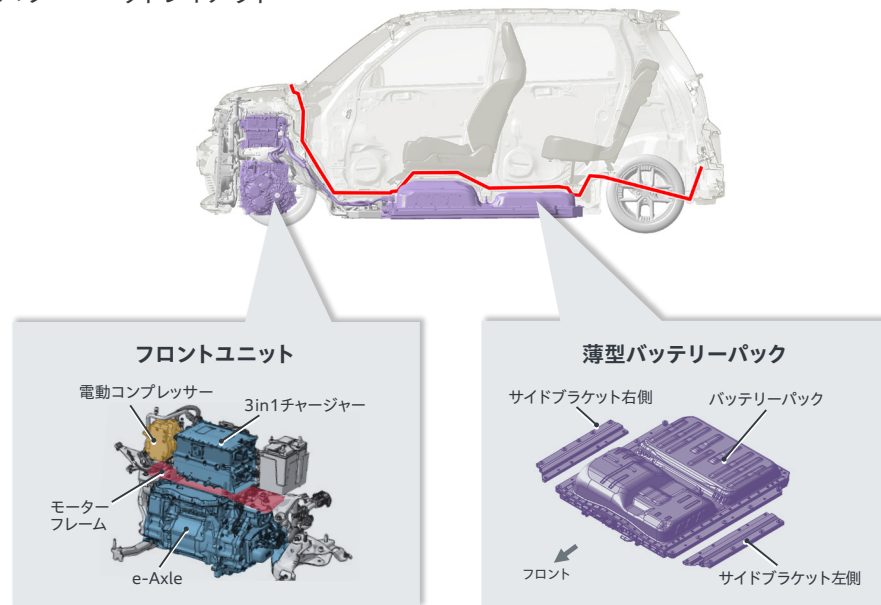
パワーユニットレイアウト

Nシリーズのプラットフォームをベースに、優れた空間価値と使い勝手を継承。

HondaのM・M思想※1に基づいて開発されたNシリーズのプラットフォームは、軽量であるうえ、室内の広さと使い勝手のよさをもたらすコア技術となっています。Super-ONEでは、このプラット

フォームをベースに、パワーユニットを効率的にレイアウトすることで、N-ONE e:同等の室内の広さと使い勝手を実現するとともに、低重心化により走行安定性の向上にも貢献しました。

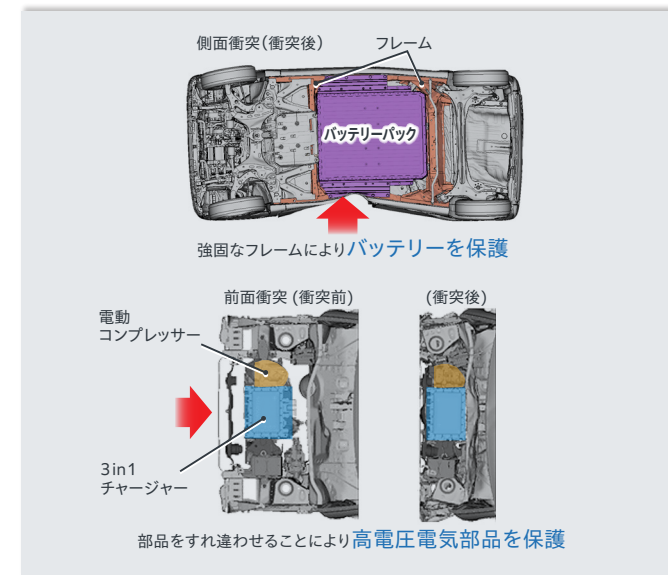
■パワーユニットレイアウト



●フロントユニットの小型化・集中配置
フロントのモータールームに、e-Axle、3in1チャージャー※2、補機デバイスを小型化かつ集中配置することで、優れた空間価値を実現。

●薄型バッテリーパックの採用
駆動用のバッテリーパックには、高エネルギー密度の薄型タイプを採用。大容量でありながら室内空間への影響を最小限に抑えました。

■高電圧部品保護構造



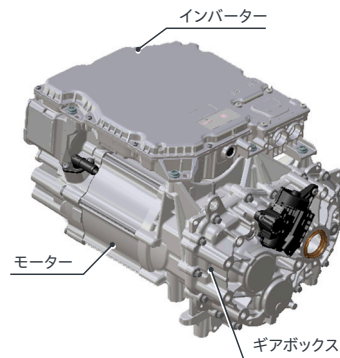
バッテリーパックの保護では、サイドブラケットに衝突エネルギー吸収部材としての機能を持たせることで、ボディフレームとバッテリーパックフレームで荷重を分散させ、万一の側面衝突時にも内部のバッテリーセルに力が加わらない構造を追求しました。フロントのe-Axleや高電圧補機類に関しては、部品の配置を工夫することで前面衝突時に部品どうしがすれ違う構造とし、高電圧部品の保護と広い室内空間の確保を両立させました。

※1 「人のためのスペースは最大に、メカニズムは最小に(マン・マキシマム / メカ・ミニマム)」という、「人が中心」の発想で取り組むHondaのクルマづくりの基本思想。
※2 車載充電器(OBC)、12V DC-DCコンバーター、ジャンクションボックスを一体化した統合型電力変換装置。

刺激的な走りと必要十分な航続距離をもたらす高効率パワーユニット。

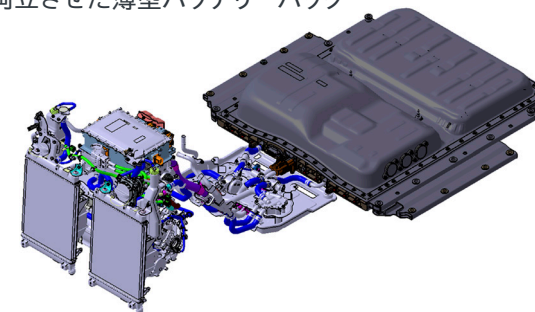
■ 刺激的な走りをもたらすe-Axle

e-Axleの駆動用モーターに小型高回転タイプを採用。ギアボックスの最終減速比を大きく設定することで、タイヤが路面に伝える駆動力としては約6,100Nの大トルクを達成しました。同クラスEVのトレンドを上まわる駆動力で刺激的な加速を提供します。BOOSTモードでは、最高70kWまで出力を拡大することで力強い加速を中高速域まで継続できるようにしました。高速道路への合流や追い越しで鋭い加速を提供し、ワインディング路では爽快な走りをもたらします。

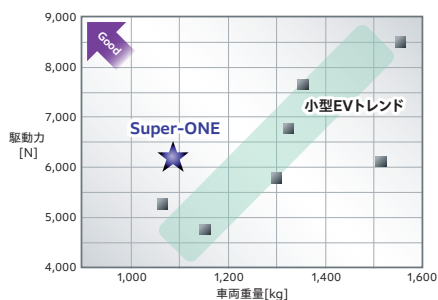


■ 必要十分な航続距離と空間価値を両立させた薄型バッテリーパック

ラミネート型リチウムイオン電池を採用し高密度にレイアウトした高エネルギー密度の薄型バッテリーパックを搭載。N-ONE e:と同じフロア高さとしながら29.6kWhの容量を確保しました。



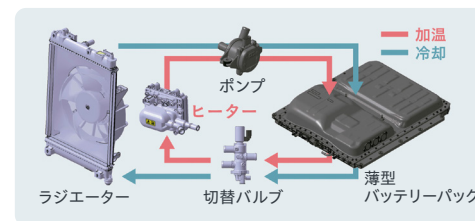
【車重に対する駆動力の比較イメージグラフ】



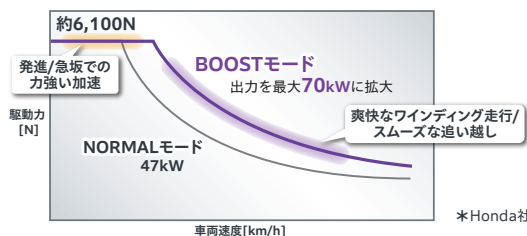
*Honda社内調査データ

● 寒冷時にも性能を最大限に引き出すバッテリー加熱システム

リチウムイオンバッテリーは低温下で内部抵抗が増加し、航続距離や充電性能が低下します。Super-ONEでは、バッテリー温度が低下した際、通常は冷却に用いる水を加熱して循環させ、バッテリーを適温に保つバッテリー加熱システムを搭載しました(ヒーターはエアコン暖房と共用)。これにより、航続距離や充電性能の低下を抑制し、年間を通じて安定した性能を発揮させます。



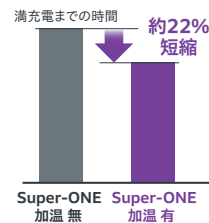
【BOOSTモード時の駆動力イメージグラフ】



*Honda社内測定値

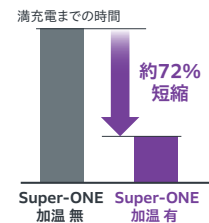
普通充電【時間】

バッテリー加熱効果(0°C環境)



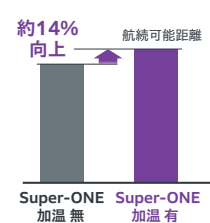
急速充電【時間】

バッテリー加熱効果(0°C環境)



航続距離【km】

バッテリー加熱効果(0°C環境)



普段づかいに必要十分な航続距離を確保し、充電・給電機能も充実。

■航続距離

29.6kWhの大容量バッテリーに加え、Honda独自の電動サーボブレーキシステムがもたらす優れたエネルギー回生能力により、WLTCモードで274kmの航続距離を確保しました。ワンプッシュで電費を向上させるECONモードも採用しています。

一充電走行距離
(国土交通省審査値)

274 km



交流電力量消費率
(国土交通省審査値)

114 Wh/km



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。

●電費・航続距離を向上させるECONモード

ドライブモードスイッチでECONモードを選択すると、アクセル操作に対する加速を穏やかにするとともに、エアコンやシートヒーターを効率的に調整することで電力消費を抑制。航続距離の延長に貢献します。



■充電性能

普通充電		急速充電
3.2kW	約8.5時間 ^{※1}	最大50kW 約30分 ^{※2}
6kW	約4.5時間 ^{※1}	

●普通充電(6kW充電器対応)

高出力タイプの6kW(200V×30A)普通充電器に対応するとともに、バッテリーの温度管理などによって充電効率を高め、約4.5時間^{※1}での満充電を可能にしました。

●急速充電(50kW充電器対応)

公共充電スポットで普及が進む50kW急速充電器に対応。1回30分^{※2}の充電で80%までの充電を可能にしました。

●使いやすさを追求した充電ポート

充電ポートは、普通充電用、急速充電用の両方をフロントの高い位置に設定し、充電器との行き来や充電コネクタの操作を少ない姿勢変化で行えるようにしました。急速充電ポートのリッドは、降車前に開けられるよう車内にオープンスイッチを設定。家庭での利用が想定される普通充電ポートのリッドは、車外からも開けられるプッシュ式としました。Hondaスマートキーを所持していれば、ドアロック状態でもリッドを開けて充電できます。



普通充電用

急速充電用

■給電機能

別売のAC外部給電器「Honda Power Supply Connector」では最大1500Wの給電が可能。可搬型外部給電器「Power Exporter e: 6000」では最大6kVA(平均的な一般家庭で消費する電力の約2倍)、「Power Exporter 9000」では最大9kVA^{※3}の高出力給電が可能です。万一の災害時に非常用電源となるほか、大型イベントなどで電源供給をすることができます。



Honda Power Supply Connector



Power Exporter e: 6000

※1 充電残量警告灯が点灯した時点から、満充電までのおおよその時間。

※2 充電残量警告灯が点灯した時点から、充電量80%までのおおよその時間(特に、夏季・冬季には充電時間が長くなる場合があります)。

※3 Power Exporter 9000は販売終了しております。

オーディオ
Honda CONNECT
Honda Charge



BOSEプレミアムサウンドシステム

Honda のコンパクトカーとしてはじめて BOSE プレミアムサウンドシステムを標準装備。

BOSE社と共同開発した「BOSEプレミアムサウンドシステム」を、Hondaのコンパクトカーとしてはじめて標準装備しました。BOSE社独自の音響技術「Dynamic Speed Compensation」を採用し、まるでコンサート会場にいるような臨場感あるサウンドを全席で味わえます。また、

■Super-ONEに最適チューニング

Super-ONEの室内を“移動するオーディオルーム”と位置づけ、8つのスピーカーを最適配置することで立体的な音場を構築。DSP内蔵デジタルアンプの緻密な音響制御によって各スピーカーを最適なバランスで駆動し、明瞭で自然な音像をつくりだします。



*イメージ図

BOSE

- 1 ミッドレンジスピーカー(8cm)
- 2 ツイーター(フロントピラー)
- 3 独立型DSP内蔵デジタルアンプ
- 4 ワイドレンジスピーカー(17cm・フロントドア)
- 5 ワイドレンジスピーカー(13cm・リアドア)
- 6 サブウーファースピーカー(20cm)

■BOSE社独自の音響技術

●BOSE Dynamic Speed Compensation

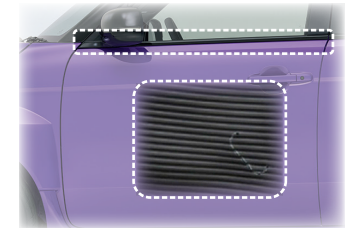
車速に応じて、周波数ごとに音量を最適に調整。走行状況の変化に影響されにくい快適なリスニング体験を提供します。

サブウーファーには大容量エンクロージャーと大径スピーカーを採用。大迫力の重低音で走りの高揚感を高めるシステムとしました。

■極上のサウンドを導く車体技術

①遮音性と制振性に優れたドア構造

ドアモールをステンレス製とすることで剛性を向上。ドアまわりの防水材に高発砲スポンジを採用することで、優れた遮音性と制振性を実現しました。



②ツイーターの理想的配置

BOSE社のノウハウを生かし、直接音と反射音のバランス、乗員の耳までの距離と角度などから導いた理想的な配置としました。



③大容量エンクロージャーの採用と高剛性化

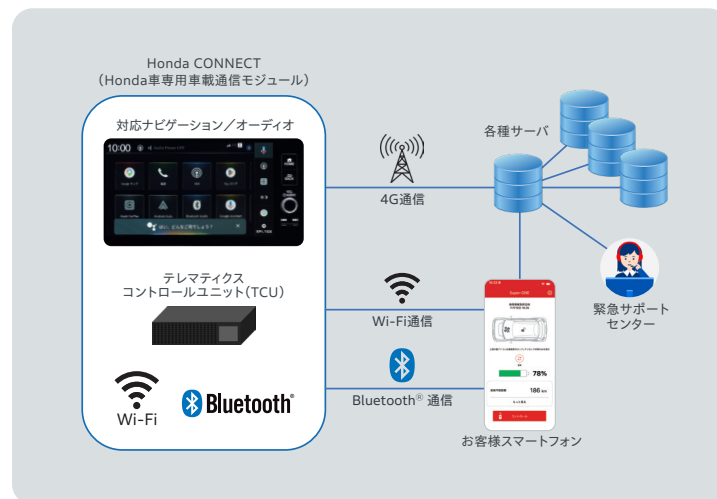
質の高い低音を再生するために重要なエンクロージャー(筐体)は、13.1Lの大容量を確保したうえで車体剛性が高い箇所に直接マウントしました。不要な共振を抑えながらサブウーファアの振動板を効率よく駆動させることで、力強く締まりのある低音を実現します。



安心・快適なEVライフをサポートする Honda CONNECT & Honda Total Care。

「Honda CONNECT」は、Honda車とお客様をつなぐ専用の車載通信モジュール。Super-ONEでは、Honda CONNECTを活用した独自のコネクテッドサービスにより、お客様の安心・快適なEVライフをサポートします。

「Honda Total Care」に加入することで、お客様のスマートフォンでバッテリー残量の確認や充電開始時間の指定ができる「リモート充電・給電サポート」など、EVライフをサポートするさまざまな機能が無料で利用できます。有料の「Honda Total Care プレミアム」では、ボタンひとつでオペレーターが対応する「緊急サポートセンター」、離れた場所からでもスマートフォンでエアコンを始動できる「Honda リモート操作」など、より充実したサービスが利用可能です。



■Google 搭載 9インチ Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器

9インチのHonda CONNECTディスプレイを標準装備しました。「Honda Total Care プレミアム」の多彩なサービスに対応するうえ、Google 搭載によって、Google マップなどの豊富なアプリケーションを、Super-ONEとスマートフォンのあいだでシームレスに利用できます*。



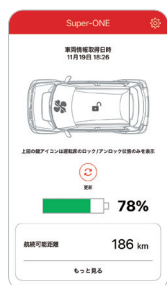
* Google 搭載車両で提供されるすべての Google アプリ/サービスをご利用いただくには、通信環境が必要です。通信は、Honda Total Care プレミアムのGoogle アプリ/サービス専用通信プラン(基本パック初回申込みから12か月間無料)へのご加入、またはスマートフォンやポケット Wi-Fiなどによるテザリングでご利用いただけます。

Honda Total Care/Honda Total Care プレミアム

■スマートフォンで利用できる、「Honda Total Care」の充電・給電サポートサービス
「Honda Total Care」に加入しHonda リモート操作アプリを利用することで、充電や給電に役立つサービス「リモート充電・給電サポート」を無料で利用可能。より安心・快適なEVライフをサポートします。

Honda Total Care

Honda Total Careに加入するだけで、初期費用も利用料も**無料**でご利用いただけます。



●充電状態リモート表示
いつでもどこでもスマホ1つで充電状態を確認できます。

●最大充電量設定

充電最大量を設定することでバッテリーの劣化を防ぎます。

●充電待機時間設定

充電プラグを接続していても充電しない時間帯を指定可能^{※1}。電力プランに応じて電気代が割安な時間に充電することができます。



●お出かけ前タイマー設定
車内およびバッテリーの温度を調整し航続可能距離を最大化します。

●最大電流量設定

充電中のブレーカー落ちや、電気代の高騰を防ぎます。

●外部給電下限SOC*設定

キャンプなどで外部給電される際、下限を設定することで、電欠を防ぎます。

*「State Of Charge」の略。充電率や残容量ともいう。

※1 充電待機時間を設定していても、外気温が低い場合などに、バッテリー機能保全のため一定温度まで自動で充電される場合があります。

■「Honda Total Care プレミアム」の多彩なサービス

有料の「Honda Total Care プレミアム」に申し込むことで、より多彩なサービスをフルにご利用いただけます。

Honda Total Care プレミアム サービス一覧

●緊急サポートセンター

・エアバッグ展開時自動通報
エアバッグが開くと同時に、オペレーターに自動通報。お客様の迅速な救命に努めます。

・緊急通報ボタン

緊急時、ボタンひとつでオペレーターにつながる。警察・消防に取り次ぎます。

・トラブルサポートボタン

あなたのクルマの状況を把握して、的確なサポートを提案。困りごとを解消します。^{※2}

●Honda リモート操作

離れた場所でもクルマを操作。エアコンを事前に始動すれば、乗った時から車内は快適。^{※3}

●Honda ALSOK 駆けつけサービス

離れた場所にあるクルマの異常をお知らせ。ALSOK のガードマンが現場に急行します。



●Honda デジタルキー

スマートフォンが、クルマのスマートキー代わりになります。^{※4※5}

●Google アプリ/ サービス専用通信プラン

Google アシスタント、Google マップ、Google Play など、Google アプリ / サービスを通信量無制限で使用することができます^{※6}。

※2 Honda Total Care 会員様からのお問合せに対し対応します。ただし、Honda JAFロードサービス(有料)にご加入いただくことなてもご利用になれます。

※3 「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。

※4 インターネット通信圏外又はインターネット通信の不安定な場所へ行く可能性のある場合や、スマートフォンの充電残量がなくなる恐れがある場合などは、機能が利用できなくなる恐れがありますので、本サービスの利用中であっても、Hondaスマートキーを携帯してください。

※5 スマートフォンを使ったドアのロック・アンロックの機能は基本パックのリモート操作でも可能です。本サービスのお申込によりスマートフォンによるエンジン始動の機能が追加でご利用いただけるようになります。

※6 通信圏外(電波環境の不安定な場合など)に移動すると、機能が利用できなくなります。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。Google、Google マップ、Google Play は Google LLC の商標です。

EVカーナビ by NAVITIME / Honda Charge

■EVドライブの不安を軽減するEVカーナビ by NAVITIME

株式会社ナビタイムジャパンが提供するスマートフォン向けEV専用カーナビアプリ「EVカーナビ by NAVITIME(以下、EVカーナビ)」と機能連携し、バッテリー残量を考慮したルート案内(充電スタンドの追加)や航続可能範囲の地図表示など、EVドライブの不安を軽減する案内を実現しました。Honda Total CareのアカウントでEVカーナビにログインし、車両を選択することで、Super-ONEとEVカーナビが連携。バッテリー残量などの情報をリアルタイムで反映し、高精度の航続可能距離予測に基づいて案内を行います。

EVカーナビ by NAVITIMEの主な機能

●経路充電計画

ルート検索時に、車両のバッテリー残量推移を予測し、残量が少なくなる地点付近のEV充電スタンド情報と照らし合わせ、自動で充電場所と充電時間を組み込んだルートを表示します。

●航続可能範囲表示

車両のバッテリー残量に基づき、地図上に航続可能範囲をカラーで表示します。充電せずに目的地に到着できるかどうかの判断に役立ちます。

●充電スタンド検索

充電スタンドの空き状況や周辺施設(店舗、トイレなど)の情報を提供。充電中の時間を有効活用できます。

●目的地・経由地ナビ送信

EVカーナビで設定した目的地や経由地を、車載ナビゲーションに転送できます。



経路充電計画

航続可能範囲表示

■充電不安を軽減する便利な充電ネットワークサービス「Honda Charge」

Honda Chargeは、対応する充電器と専用のスマートフォンアプリによって、充電プラグを差し込むだけで自動で認証・充電・決済までが行えるプラグアンドチャージ※1システム※2を実現した、簡単・便利な充電ネットワークサービスです。カードやスマートフォンによるユーザー認証、充電開始のボタン操作など、従来必要だった充電時の手間を省くことが可能。スマートフォンの検索から予約、充電状態の管理などが行えます。買い物など日常の用事のなかでスムーズに充電できる環境を整備することで、充電に関する不安やストレスを軽減し、快適なEVライフを支援します。全国のHonda Cars 53店舗※3に設置したHonda Charge対応充電器が利用できるほか、Honda Chargeのアプリを利用し、協業先である株式会社プラグが設置する充電器を含む全国約850口※3の充電器で充電できます。

●Honda Chargeの機能・特徴

①基本料金0円で気軽に使える

Honda Chargeは、基本料金・入会費無料です。お支払いは使った分だけ。いつでもお気軽にご利用いただくことができます。

②充電から決済まで差だけでOK

プラグアンドチャージ機能(& GO)※4により、充電プラグをクルマに接続するだけで自動的に認証、充電、決済まで行うシームレスな充電サービスです。

③充電器のキープでどんなときも安心

取り置き機能※5により、アプリ上で特定の充電器を事前予約できるので、いつでも安心してスムーズに充電ができます。

④プラグの充電器も利用可能

プラグが提供する充電アプリ「Myプラグ」と連携し、プラグの充電器もHonda Chargeアプリを通じて利用が可能です。



※1 車両に充電プラグを差し込むだけで、自動で認証・充電・決済が行われる機能です。 ※2 Hondaとプラグは、CHAdeMO規格に準拠した日本初のプラグアンドチャージシステムを共同開発しました。プラグアンドチャージの認証は、プラグが提供するサービス「& GO」を導入しています。 ※3 2026年5月21日時点の設置数。
※4 機能に対応している充電器とクルマであること、Honda Total Care会員であることが使用条件となります。 ※5 取り置きは最大60分間となります。取り置き後にキャンセルした場合や60分以内にご利用が無い場合はキャンセル料が発生します。すべての充電器でご利用いただける機能ではありません。

安全性能



心昂る走りをサポートする Honda SENSING。

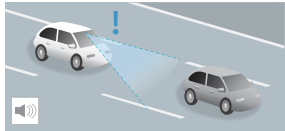
■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。

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。■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のおそれがあると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システムが判断したとき、また、ウインカーを作用させている場合には作動しません。■路外逸脱抑制機能は、約30km/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システムが判断したとき、また、ウインカーを作用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、先行車がいる場合、停車中から作動し、先行車がない場合は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏み込むことで適切な車間距離を保つことができます。高速道路や自動車専用道路を運転するとき使用してください。■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを作用させている場合には作動しません。高速道路や自動車専用道路を運転するとき使用してください。■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、ウインカーを作用させている場合は作動しません。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真正面の近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、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システムが判断したときに、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、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。■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

街中を走行するとき

衝突軽減ブレーキ(CMBS)

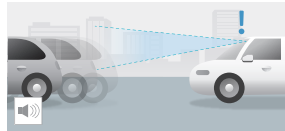
車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車との衝突回避を支援。



CMBS: Collision Mitigation Braking System

先行車発進お知らせ機能

停車時に、先行車が発進したことをお知らせ。



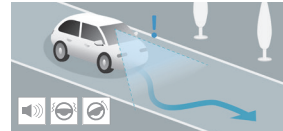
歩行者事故低減ステアリング

歩行者との衝突回避を支援。



路外逸脱抑制機能

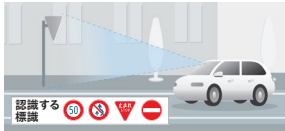
車線や草、砂利などの道路境界を検知し、はみ出さないように支援。



街中を走行するとき

標識認識機能

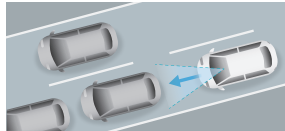
標識の見落とし防止を図り、安全運転を支援。



高速道路を走行するとき

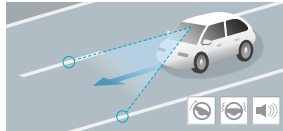
渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)

適切な車間距離を保ち、運転負担を軽減。



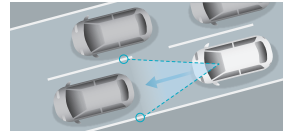
車線維持支援システム(LKAS)

車線内を走行できるようにステアリング操作を支援。



トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)

高速道路などでの渋滞時、ドライバーの運転負担を軽減。



駐車をするとき

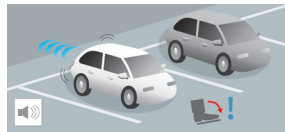
誤発進抑制機能※1

不注意による急発進を防止し注意を喚起。



後方誤発進抑制機能※1

不注意による急な後退を防止し注意を喚起。



近距離衝突軽減ブレーキ※1

壁などの障害物の見落としによる衝突回避・被害の軽減を支援。



急アクセル抑制機能※2

ブレーキとアクセルペダルの踏み間違いによる急加速を抑制し、音と表示でお知らせ。



駐車をするとき

パーキングセンサーシステム

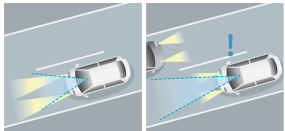
駐車時などに自車の前後の障害物を検知。



夜間に走行するとき

オートハイビーム

先行車や対向車を検知し、ハイ/ロービームを自動で切り替え。



※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。

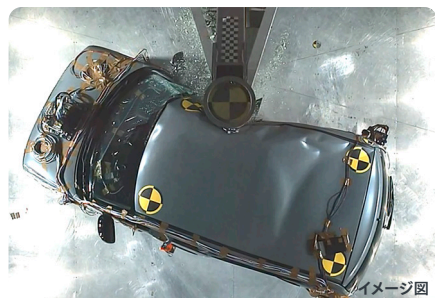
■イラストは機能説明のためのイメージ図です。

優れたプラットフォームをベースに、さらなる安全性能を追求。

Super-ONEが採用したNシリーズのプラットフォームは、軽自動車というコンパクトな規格のなかで衝突安全性能を進化させ続けてきました。2024年には、N-VAN e:がボディー分野の世界的権威であるEuro Car Body^{※1}で第1位を獲得し、衝突安全性能を含む総合力の高さが

証明されました。Super-ONEでは、この優れたプラットフォームをベースに最新の衝突安全プロトコルに対応し、リアルワールドにおける、さらなる安全性能を追求しました。

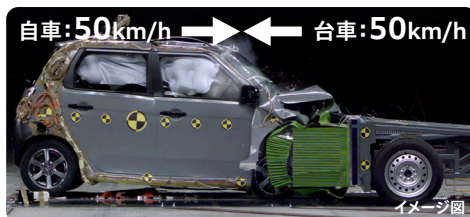
■衝突安全性能



アルミ押し出しのバッテリーサイドブラケットでポール衝突エネルギーを吸収



ベルト引き込みイメージ



相対速度100km/hで衝突する新たなCar to MPDB台車衝突試験においてもキャビン保持し、乗員の生存空間を確保

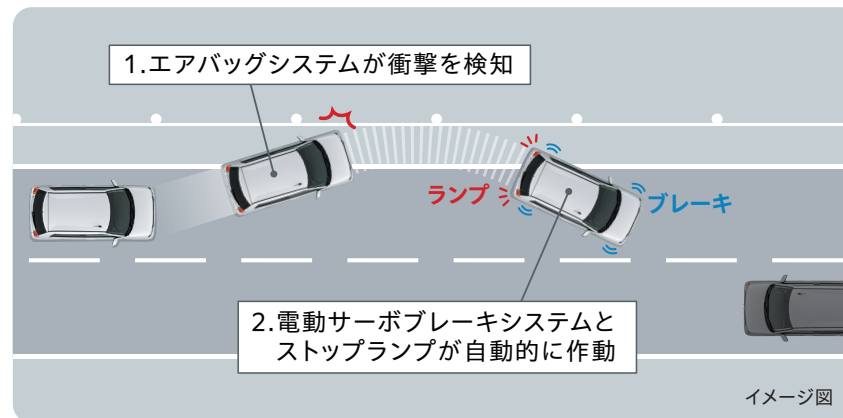


後席にもプリテンショナー機構を装備

■多重衝突事故^{※2}の危険を低減する衝突後ブレーキシテム

万一の事故の際、多重衝突事故の危険を低減する衝突後ブレーキシテムを採用しました。エアバッグシステムが衝突などによる衝撃を検知して作動すると、ブレーキを自動作動させて減速、同時にストップランプで減速を周囲に知らせることで多重衝突による被害の軽減を図ります。

【衝突後ブレーキシテム（ガードレール衝突時イメージ）】



「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに掲げるHondaとして二次衝突被害を軽減する装備を継続採用

※1 自動車車体構造分野の国際会議 Automotive Circle が主催する車体構造設計の評価会議。

※2 多重衝突事故は一台の車両に対し複数回の衝突が発生する事故。

主要装備

EV仕様装備	●普通充電ポート(外部給電機能付) ^{※1※2} ●急速充電ポート(外部給電機能付<高出力対応>) ^{※1※3+} ●急速充電リッドオープンスイッチ ●普通充電ランプ
安全装備/ 運転支援機能	●Honda SENSING(衝突軽減ブレーキ(CMBS)、誤発進抑制機能 ^{※4} 、後方誤発進抑制機能 ^{※4} 、近距離衝突軽減ブレーキ ^{※4} 、歩行者事故低減ステアリング、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、標識認識機能、オートハイビーム、パーキングセンサーシステム、急アクセル抑制機能 ^{※5}) ●ダイレクトプロジェクション式フルLEDヘッドライト(デイトタイムランニングランプ付<マニュアルレベリング/オートライトコントロール機構付>) ●アジャイルハンドリングアシスト ●運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム ●前席用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応) ●衝突後ブレーキシステム ●VSA(ABS+TCS+横すべり抑制) ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●LEDハイマウント・ストップランプ ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●頸部衝撃緩和フロントシート ●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+運転席/助手席ラッププリテンショナー ●リア3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト ●全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー) ●ISOFIX/i-Sizeチャイルドシート下部取付金具(リア左右席)+トッパテザー取付金具(リア左右席) ●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 ●イモビライザー(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) ●半ドア警告アラーム ●熱線式リアウインドウデフォグガー ●サイドデフロスター ●チャイルドブルーフ
快適装備/ メーター	●Google 搭載 9インチ Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器 ●ドライブモードスイッチ(ECONモード、CITYモード、NORMALモード、SPORTモード、BOOSTモード) ●7インチTFT液晶メーター ●マルチインフォメーション・ディスプレイ(タイヤ角度モニター/オドメーター/パワーチャージ/パワーフロー/トリップメーター/外気温/速度/平均電費/瞬間電費/平均車速/推定航続可能距離/経過時間/高電圧バッテリー温度計/安全支援情報/時計/カレンダー など) ●Hondaスマートキーシステム(キー2個付) ^{※6} ●パワースイッチ ●BOSEプレミアムサウンドシステム(8スピーカー) ●アクティブサウンドコントロール ●運転席&助手席シートヒーター ●ステアリングヒーター ●フルオート・エアコンディショナー ●粗塵フィルター ●チルトステアリング ●運転席ハイトアジャスター ●リアシートリマインダー ●パワーウインドウ(運転席/挟み込み防止機構/キーオフオフェレション機構付)/助手席/リア左右席) ●パワードアロック ●ヘッドライトオートオフ機能 ●ワンタッチウインカー ●電動パワーステアリング ●ライト消し忘れ警告ブザー ●3段階開閉ドア(フロント/リア) ●アクセサリースocket(DC12V) ●USBジャック(Type-C/Power Delivery対応タイプ) ●USBチャージャー(Type-C/Power Delivery対応タイプ)
インテリア	●フロントスポーツシート(プライムスムース&トリコット&ソフトウィーブ) ●本革巻ステアリングホイール(ブルーステッチ) ●チップアップ&ダイブダウン機構付リアシート(5:5分割式/リクライニング機構付) ●パニティーミラー付サンバイザー(運転席<チケットホルダー付>/助手席) ●センターロングコンソールトレードリンクホルダー ●ドリンクホルダー(運転席) ●助手席シートバックポケット ●インパネワイドトレ ●ドアロングブルポケット(運転席/助手席/リア左右席) ●ボトルホルダー付ドアポケット(全ドア) ●LEDフロントマップランプ ●LEDインパネラインイルミネーション ●LEDアンビエントランプ(フット) ●LEDリアルームランプ ●パワーウインドウスイッチ照明(運転席/助手席) ●ドアミラースイッチ照明 ●グローブボックス ●荷室床下収納スペース ●グラブレード(運転席/助手席/リア左右席)
エクステリア/ ガラス	●電動格納式リモコンカラードアミラー(LEDウインカー付、オートリトラミラー) ^{※7} ●LEDポジションランプ&LEDフロントターンランプ ●フルLEDリアコンビネーションランプ(デイトタイムランニングランプ付) ●ドアモールディング(グロスブラック) ●カラードサイドシルガーニッシュ ●カラードリアライセセンスガーニッシュ ●シャークフィンアンテナ ^{※7} ●大型カラードテールゲートスポイラー ^{※7} ●遮音機能付フロントウインドウガラス ●360°スーパーUV・IRカットパッケージ(IRカット<遮熱>/UVカット機能付フロントウインドウガラス、IRカット<遮熱>/スーパーUVカットフロントドアガラス、IRカット<遮熱>/スーパーUVカットプライバシーガラス<リアドア/テールゲート>) ●車速連動間欠/バリアブル間欠フロントワイパー(ミスト機構付) ●ウオッシャー付間欠リアワイパー(リバース連動) ●フロントウインドウウオッシャー(スプレータイプ)
足まわり/ 走行関連メカニズム	●15インチアルミホイール(15×6.0J<マットベリリナブラック+切削>)+ブラックホイールナット ●ホイールセンターキャップ(マットベリリナブラック) ●シングルペダルコントロール ^{※8} ●エレクトリックギアセクター ●フロントスタビライザー ●リアスタビライザー ●アルミ鍛造リアアーム ●左右等剛性ドライブシャフト ●パドルシフト ^{※9} ●応急パンク修理キット(スベアタイヤレス) ^{※10} ●フロントベンチレーテッドディスクブレーキ ●電動サーボブレーキシステム

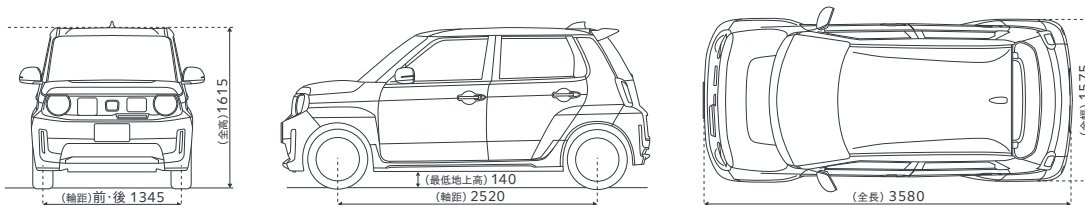
※1 充電・給電機器の操作は、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。 ※2 給電には別途、ディーラーオプションのAC外部給電器が必要です。 ※3 サービスエリアや商業施設などにあるCHAdemo規格の急速充電器で充電する場合や、CHAdemo規格のV2H機器などの高出力外部給電機能に接続する場合には必要になります。高出力給電には別途、対応するDC外部給電器が必要です。 ※4 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。 ※5 工場出荷時は機能オフの設定です。オンにするには別途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。 ※6 Hondaスマートキーシステムは、施錠・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。 ※7 2トンカラーをお選びいただいた場合はルーフと同色になります。 ※8 シングルペダルコントロールは、CITYモード使用時のみとなります。 ※9 SPORTモード、BOOSTモード以外は「減速セクター」となります。 ※10 工具(ジャッキ/ジャッキハンドルバー/ホイールナットレンチ<兼ジャッキハンドル>)は装着していません。 ■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

駆動方式	FF		
車名・型式	ホンダ・ZAA-JG6		
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	3.580/1.575/1.615	
	ホイールベース(m)	2.520	
	トレッド(m)	1.345/1.345	
	最低地上高(m)	0.140	
	車両重量(kg)	1,090	
	乗車定員(名)	4	
	客室内寸法(m)	長さ/幅/高さ	2.010/1.300/1.170
	型式	MCF7	
	種類	交流同期電動機	
	定格出力(kW)	39	
性能	電動機(モーター)	最高出力(kW [PS])	70 [95]
		最大トルク(N・m [kgf・m])	162 [16.5]
	一充電走行距離(国土交通省審査値)	WLTC ^{※2} km	274
		WLTC ^{※2} Wh/km	114
	交流電力量消費率(国土交通省審査値)	市街地モード(WLTC-L)Wh/km	86
		郊外モード(WLTC-M)Wh/km	105
		高速道路モード(WLTC-H)Wh/km	133
最小回転半径(m)	5.2		
主電池用	種類/容量(Ah)	リチウムイオン電池/82.7	
	総電圧(V)	358	
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)	
走行装置	タイヤ	185/55R15 82V	
	主ブレーキの種類・形式	油圧式ディスク/油圧式リーディング・トレーリング	
	サスペンション方式	マクファーソン式/車軸式	
	スタビライザー形式	トーション・バー式/トーション・バー式	

■一充電走行距離や交流電力量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)に応じて数値は大きく異なります。とくに1日当たりの走行距離、バッテリーの充電状態、エアコン使用による影響を大きく受けます。■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。■Super-ONE、Honda SENSING、LKAS、プライムスムース\Prime smooth、VSA は本田技研工業株式会社の商標です。■Apple CarPlay、iPhone は、米国および他の国々で登録された Apple Inc. の商標です。■IOS は、Apple Inc. の OS 名称です。IOS は、Cisco Systems, Inc. またはその関連会社の米国およびその他の国々における登録商標または商標であり、ライセンスに基づき使用されています。■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。■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 は、米国 Bose Corporation の商標です。■製造事業者：本田技研工業株式会社

寸法イメージ図 単位:mm



環境仕様

車両型式	ZAA-JG6		
基礎情報	電動機 型式	MCF7	
	最高出力(kW [PS])	70 [95]	
	最大トルク(N・m [kgf・m])	162 [16.5]	
	駆動装置	駆動方式 FF	
電力消費率 ^{*1}	一充電走行距離(km)	274	
	交流電力量消費率(Wh/km)	114	
	WLTC ^{※2} 市街地モード(WLTC-L)	86	
	(国土交通省審査値) 郊外モード(WLTC-M)	105	
	高速道路モード(WLTC-H)	133	
適合排出ガス規制	排出ガス規制の適用を受けない自動車		
適合騒音規制レベル	平成28年騒音規制 規制値:加速走行68dB(A)		
エアコン	種類/GWP値 ^{*3}	HFO-1234yf/1 ^{*4}	
冷媒	使用量	320g	
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)		
	鉛 ^{*5}	自工会2006年目標達成(1996年使用量 ^{*6} の1/10)	
環境負荷物質削減	水銀 ^{*7}	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{*8})	
	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)	
	自工会目標適用除外部品	*5 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *7 ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンプレッションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)	
環境への取組み	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	リサイクルし易い材料 ^{*9} を使用した部品	インナーウェジャーストリップ、ウインドウモール、ウオッシャーチューブ、エアフローチューブ、カウルトップガーニッシュ、グローブボックス、サンバイザー、シート表皮、センターコンソール、ドアモール、ドアライニング、バンパーフェース、ピラーガーニッシュ、ルーフモールなどの内外装部品
		再生材を使用している部品	エアアウトレット、グリル、吸音材
		リサイクル可能率	車全体で95%以上 ^{*10}
環境負荷物質使用状況等	鉛	使用部品:塩ビ・ゴム部品、電子基盤、電気部品のはんだ、圧電素子等(PZTセンサー)	
	水銀	全廃済み	
	六価クロム	全廃済み	
カドミウム	全廃済み		
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 一充電走行距離や交流電力量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)に応じて数値は大きく異なります。とくに1日当たりの走行距離、バッテリーの充電状態、エアコン使用による影響を大きく受けます。
 - *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 GWP：Global Warming Potential(地球温暖化係数)
 - *4 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)。
 - *8 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。
 - *9 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。
 - *10 「新型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5月現在のものです。