



# VEZEL

Press Information 2021.04.22

**HONDA**  
The Power of Dreams

## 世界で選ばれるクルマであるために。

2013年、世界的なダウンサイジング傾向に応える新世代ビークルとしてデビューした〈VEZEL〉。

SUVでありながら、クーペのパーソナル性とミニバンの使いやすさを

高次元でクロスオーバーさせた一台は、世界中で支持を受け累計384万台※を販売。

都市型SUVクーペという新ジャンルを切り拓きました。

今回の開発にあたり私たちがまず考えたこと。

それは、〈VEZEL〉のフルモデルチェンジというより、

今の世の中で、世界中で選ばれるクルマにするためにはどうしたらいいのか、

ということでした。

なぜなら、モノがあふれ、デジタル技術の進化によって、道具との付き合い方が

劇的に変化している現代において、機能やスペックが進化しているだけでは、

商品が選ばれにくい時代になっていると感じたからです。

では、選ばれるためには、どうしたらいいのか?しっかりとブランドをつくり、

そのブランドの商品として選ばれることが大切と考えました。

そこでチーム一丸となって、「Hondaらしさとは何か」を見つめ直しました。



※2013年12月～2020年11月時点。VEZELシリーズ（VEZEL、HR-V、XR-V）累計販売台数

## Hondaらしさとは、何か。

Hondaらしさについて、あらためて考えた時、  
その根幹をなすのは、「世の中の役に立ち、お客様の喜びのため、  
時代のニーズを先取りし、独自の技術で社会に貢献する」  
姿勢にほかならないと思いました。

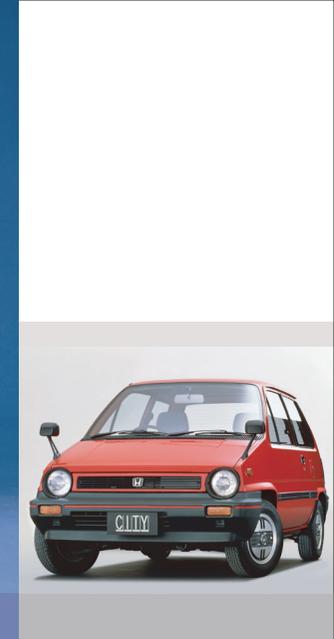
この姿勢から生まれた数々のHonda製品を見つめてみると、  
3つの価値が浮かび上がりました。

- ・誠実、身近、素朴といったベース価値
- ・スマート、カジュアル、ユニークといった個性的価値
- ・ワクワク、チャレンジ、ユーモアといった付加価値

私たちはこの3つの価値こそが、Hondaらしさを形作る  
不変のブランド価値だと考えました。

不変のブランド価値をベースに、時代のニーズを取り入れることで、  
世界で選ばれるクルマづくりを。

私たちの挑戦が、幕を開けました。



## Generation C※をターゲットに、 乗って愉しく、眺めて美しく、ワクワクして 毎日の生活が豊かになるクルマを。

不変のブランド価値をベースに、  
時代のニーズを取り入れることで、世界に選ばれるクルマをつくる。

このような想いをカタチにするために  
私たちは、“Generation C” とよばれる人々をターゲットとして、  
今の時代のニーズはどのようなものかを探りました。  
なぜなら、彼らは世代や性別を超えて、今の時代にふさわしい  
価値観を持つと言われているからです。

彼らのライフスタイルや志向を検証していくと、  
いつも日常生活の質の向上を考え、新しいものにオープンで、  
とてもアクティブな人々であることがわかりました。  
モノ選びにおいては、シンプルでありながら上質さとプラスアルファを求め、  
信頼 (Confidence)、美しさ (In-Style)、気軽な楽しさ (Enjoyable)  
という3つの価値を大切にしていることもわかりました。

これらの検証結果を踏まえて私たちは、  
新しい〈VEZEL〉が提供するべき価値は何か、議論を重ねました。  
そこでたどり着いた答えが、生活のための道具ではなく、  
使うことで様々な体験が生まれ、日常がもっと豊かになるという価値です。

言い換えれば優れた機能やスペックだけでなく、  
プラスアルファの体験価値を提供できるクルマ。

日常生活の質の向上を常に考え行動する、  
新しい価値観を持ったすべての人へ向けて今、  
新しい〈VEZEL〉をお届けします。

※世代性別を超えて現代の新しい価値観を持った人々たち。



VEZEL開発責任者

**岡部 宏二郎**

(おかべ こうじろう)

本田技研工業株式会社 四輪事業本部  
ものづくりセンター シニアチーフエンジニア

## めざしたのは、 新しい価値観を持つ人たちのスタイルや可能性、 行動範囲をAMP UP (増幅) させるクルマ。

優れた機能やスペックだけでなく、プラスアルファの体験価値を

提供できるクルマをつくるために、“AMP UP YOUR LIFE” をグランドコンセプトに開発をスタート。

私たちがターゲットとした“Generation C”のインサイトを検証することでわかった、彼らが求める価値から

- ◎信頼 (Confidence) : 自信を持って運転できること / 周囲からも認められること
- ◎美しさ (In-Style) : 人を惹きつける強い主張・存在感 / スタイルアップしてくれる美しさ
- ◎気軽な愉しさ (Enjoyable) : 五感に訴えかける“快”体験 / 楽しく活気に満ちた毎日

の3つをテーマに、それぞれの要素をクルマの機能や性能に紐付けながら、

一台のクルマに高次元で融合し凝縮させていきました。

理想とする一台をカタチにするために、

Hondaがクルマづくりにおいて培ってきた技術や新たな創意工夫を惜しみなく投入。

初代〈VEZEL〉の殻を破り、これからの時代にふさわしい価値を備えた

新しい〈VEZEL〉を完成させました。

Confidence

### 信頼

自信を持って運転できる  
周囲からも認められる

Enjoyable

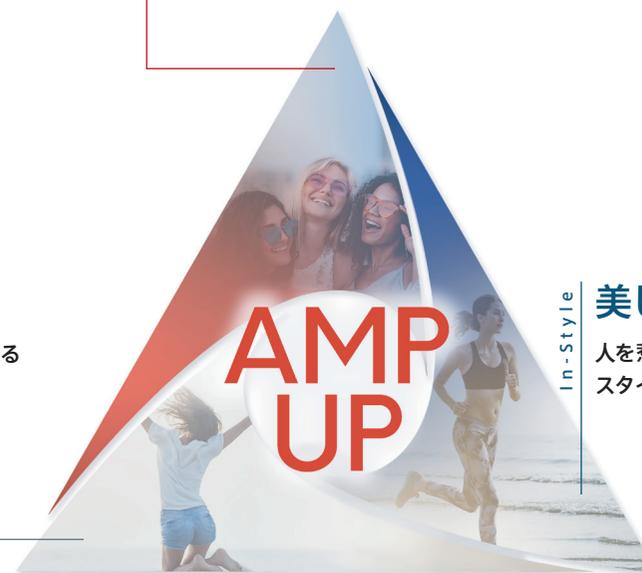
### 気軽な愉しさ

五感に訴えかける“快”体験  
楽しく活気に満ちた毎日

In-Style

### 美しさ

人を惹きつける強い主張・存在感  
スタイルアップしてくれる美しさ



# 力強さと美しさを描きながら、 爽快感とゆとりを生む高効率パッケージ。

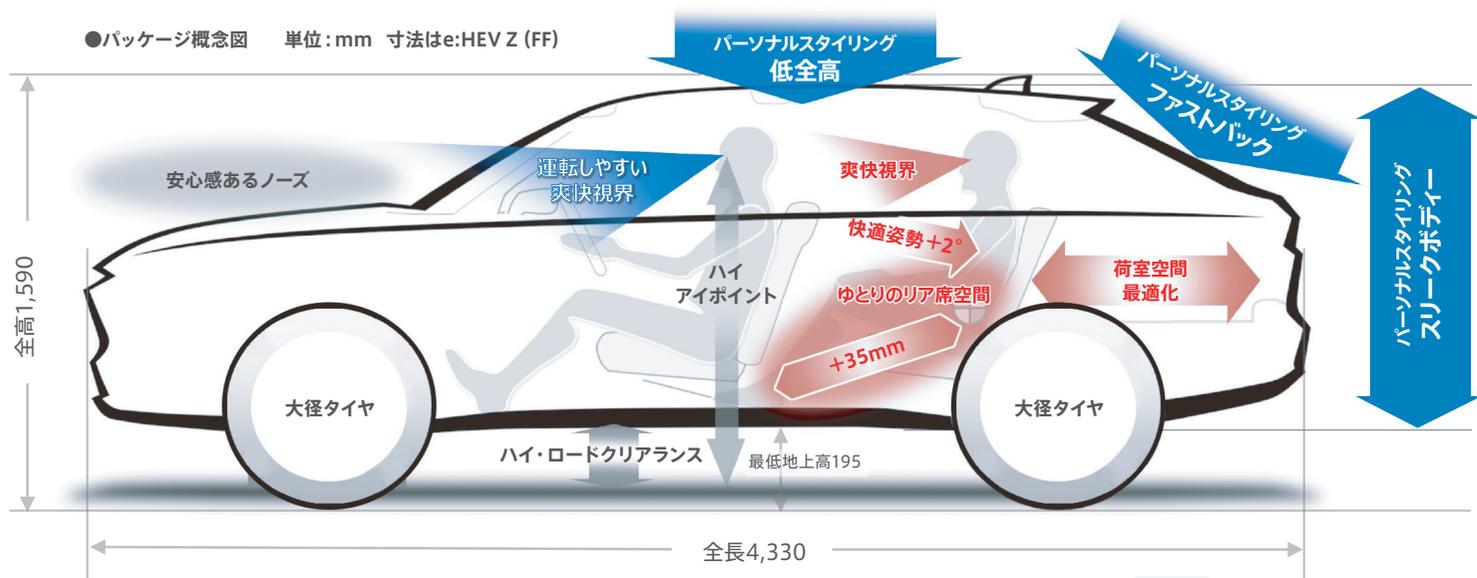
運転する人間だけでなく、時間を共有する同乗者にも快適であって欲しい。

そんな想いに応えるために、パッケージにおいてはSUVらしい力強さとパーソナルスタイルを描きながら、乗る人すべてが、爽快で愉しくなる居心地を追求しました。

その核となった技術が、Honda独自のM・M思想から生まれたセンタータンクレイアウト。

人を中心に考えたパッケージングで、理想とするスタイリングバランスと空間効率を実現しています。

●パッケージ概念図 単位:mm 寸法はe:HEV Z (FF)

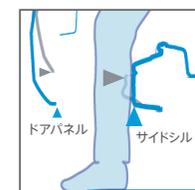


## 見やすく、運転しやすい、爽快な視界。

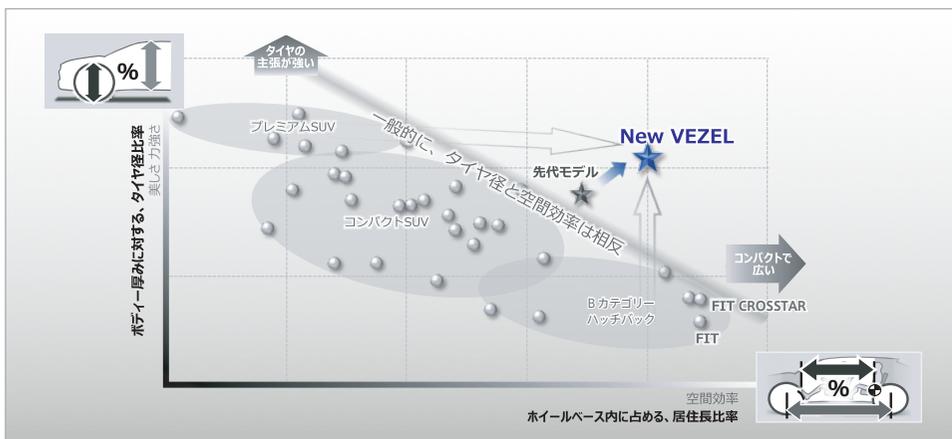
フロントピラーを後退させることでワイドな視野を確保。またボンネットフードからドアのショルダーラインへの流れを連続的にし、ドアミラーをドアのアウトパネル（ドアスキン）に付けることで、ピラーとミラーの間に隙間を設け、隙間から歩行者などを見やすくし、コーナー視界の視認性を向上。さらにワイパーを隠し視覚ノイズをなくすことで、抜け感のある爽快さと、自車の状態を把握しやすい視界を確保しています。

## 乗り降りもラクな、ゆとりのリア空間。

高効率パッケージにより、足元空間を先代モデルから35mm拡大。ゆとりを広げるとともに着座姿勢を2°寝かせながら上体をしっかりと支えるシートとすることで快適性を向上しています。また下見切りドア開口を採用することで、ドアを開けた際のボディの突出を減らし、ラクな乗り降りを可能にしています。



●乗降時足つき性概念図



## プロポーションと空間効率という相反する要素を高次元で両立。

プレミアムSUVといわれるクラスでは、大径タイヤとすることで、SUVらしい力強い佇まいをカタチにしていますが、その分、空間効率が悪くなりがちです。New VEZELは、センタータンクレイアウトにより、SUVらしいタイヤ径を維持しながら優れた空間効率で、ゆとりの室内空間を実現しています。

●プロポーション×空間効率の位置づけ

## 高効率パッケージが生む、可能性や 行動半径をAMP UPする荷室空間&ユーティリティー。

### 荷物を積みながら検証を重ねた、荷室空間。

荷室空間においては、単純にVDAの数値を追求するのではなく、ターゲットの生活を思い描き、実生活で使う様々なアイテムが積めるか考慮。モジュールを実際に積み降ろしして検証を重ね、段差がなく、積み降ろしのしやすい、必要にして十分に使える荷室空間を確保しました。



●写真はプレミアムオーディオ非装着車

### テールゲートの開閉を、快適に、便利に。

従来のハンズフリーアクセスパワーテールゲート※に、新たに「予約クローズ」機能を採用。クルマから離れるとテールゲートが自動で閉まります。車両設定により閉まった後に自動で施錠させることもできます。またテールゲートには吊り下げ式ノカバー※を装備。わざわざ引き出す手間がなく、手軽に使うことができます。

※タイプ別設定



吊り下げ式ノカバー

人のためのゆとりの空間を確保しながら、センタータンクレイアウトのメリットを活かして、実用性に富んだ荷室空間を創造。広さや容量といった数値ではなく、ターゲットのライフスタイルにミートすることを基準に考え、テールゲート開口部の形状を調整するなど、細かい工夫の積み重ねで使い勝手のよさを追求しました。

### センタータンクレイアウトを活かした、自在なシートアレンジ。

リア席は先代モデル同様チップアップ&ダイブダウン機構付6:4分割可倒式を採用。チップアップすれば、リア席スペースが背の高い荷物の収納に便利な空間に。ダイブダウンすれば、より低くて広いフラットな荷室空間に。車中泊も可能なスペースが生まれます。



片側チップアップ

両席チップアップ

ダイブダウン

### 使いやすさを追求した、多彩なユーティリティー。

収納類は、より自然に手が届く位置を検証しながら、使いやすさを徹底追求。また容量を拡大したり、機能を追加することで、利便性を高めました。



グローブボックス

フロントコンソールアッパートレイ

フロントコンソールアンダートレイ(LED照明付)



センターコンソールドリンクホルダー

アームレスト付センターコンソールボックス

シートバックポケット&スマートフォンポケット(タイプ別設定)

## めざしたのは、力強さ、美しさ、愉しさを備えた 日常を愉しむための新しいSUVクーペのカタチ。

独自のスリークプロポーションを際立たせながら、リアコンビネーションランプからヘッドライトまで、水平基調に一気通貫した芯を通すことで強さを表現。

様々な機能のデザインを全体の造形にシームレスに統合することで、シンプルかつクリアな美しさを。

また、連続した造形のダイナミックな変化による躍動感や大径タイヤと大胆に切り上げた下回りによる軽快感で、愉しさを演出。新しいSUVクーペのカタチを提案します。

### サイドビュー



美しいクーペプロポーションといつまでも乗っていただける全席爽快キャビンを描くために、サイドセクションの量感を増し、前後に一気通貫した水平基調のベルトラインを強調。またフロントエンドの押し出し感を増すとともに、リアオーバーハングを拡大することで、スリークなロングキャビンを表現。さらに、大胆に前傾したクーペスタイルのリアエンドとの対比によるプレミアムなロングノーズ感を演出。先代モデルと同じ全長で取り回しのよいサイズをキープしながら、より力強く、より美しく仕立て上げることで、ワンランク上の車格を感じるサイドビューとしています。



爽快な視界を生み出すインテリアの造形を意識しながら、エクステリアの美しさを損なうことなく、気持ちの良い運転・乗車体験をもたらすフード・フェンダーまわりの造形。



乗り降りのしやすさに配慮しながらサイドビューのクリーンな外観にも寄与する、下見切りドア開口。

フロントビュー



ボディとの一体感を高めたインテグレートドグリルデザインを採用。さらにフロント周りの造形の押し出し感を増すことで、Hondaらしい、スマートで愛着の持てる表情と、強い存在感、そして精悍さをあわせもったフロントビューとしました。



塊から隆起したような造形でシンプルながらも力強い下回りを表現したフロントバンパー。



フェンダーからフロントへの造形に溶け込みながら、さらなる立体感を与える、彫りの深い精悍な表情のヘッドライト。

リアビュー



継ぎ目のないテールゲートパネル、美しいゲートカットライン、造形に溶け込みながらすっと手を出した位置に自然と触ることができるゲートハンドルなど。日々の使い勝手を考え抜いて機能をデザインしながら、美しいプロポーションと高次元で調和させました。



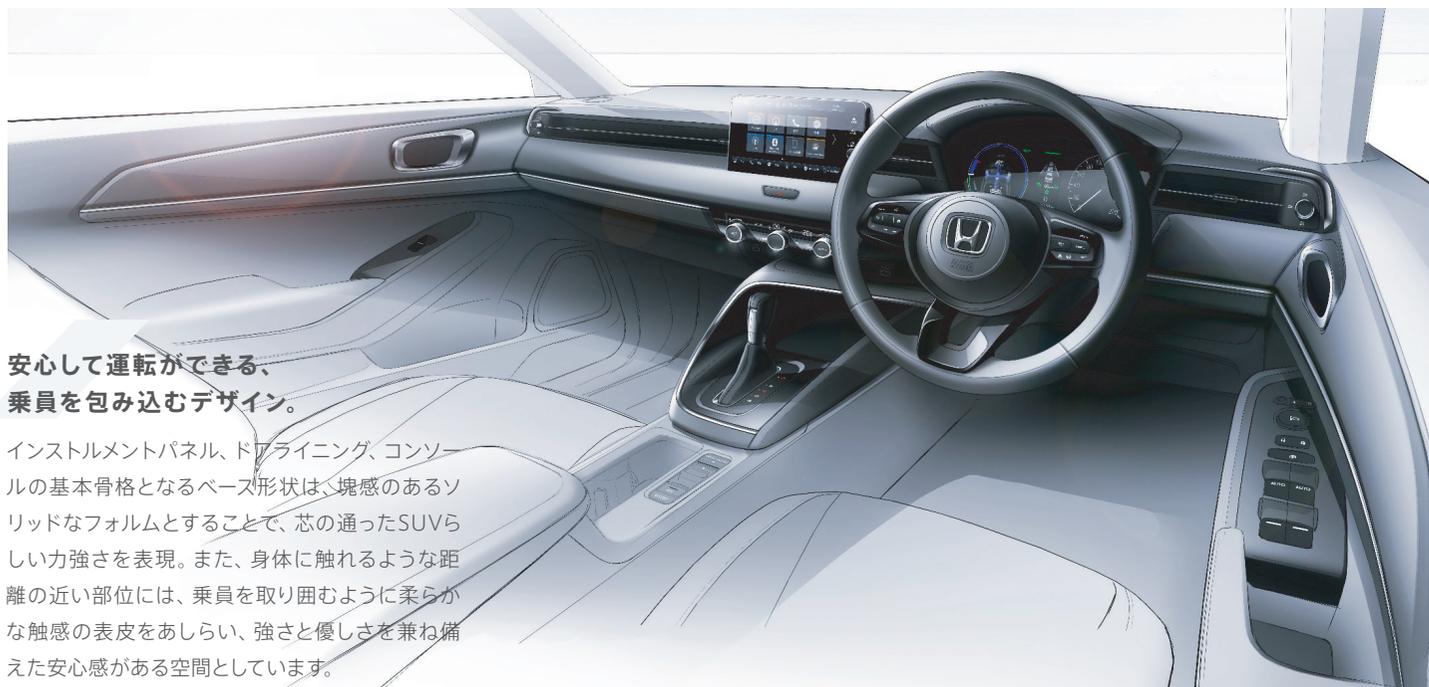
テールゲートを傾斜させたデザインとし、コンパクトな開閉とアクセスのしやすさ、そしてパーソナルな外観を表現しました。



立体感のあるリア周りの造形を活かした、レイヤードインナーレンズを採用。見る角度によって見え方が変わる、遊び心のあるリアコンビネーションランプのデザインとしています。

## 乗る人すべての姿を美しく引き立て、 愉しさを備えたインテリアデザイン。

運転をする際の基本となる操作系の最適な配置や視界のよさを突き詰めながら機能性を徹底追求。その上で、ドライバーや同乗者が行う、一つひとつの動作がスムーズに行える“美しい所作”を意識してデザイン。さらに光と風の気持ちよさを採り入れることで、五感に訴えかける体験価値を共有できる空間をデザインしました。



### 安心して運転ができる、 乗員を包み込むデザイン。

インストルメントパネル、ドライビング、コンソールの基本骨格となるベース形状は、塊感のあるソリッドなフォルムとすることで、芯の通ったSUVらしい力強さを表現。また、身体に触れるような距離の近い部位には、乗員を取り囲むように柔らかな触感の表皮をあしらい、強さと優しさを兼ね備えた安心感がある空間としています。

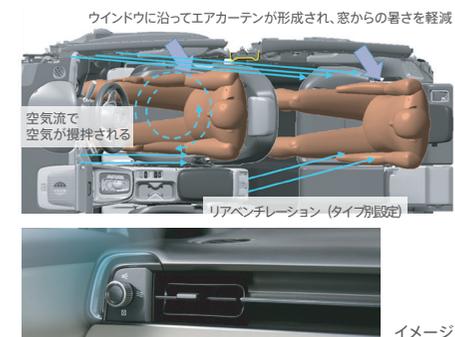
### 五感に訴えかける光と 風の気持ちよさを、デザイン。

心地よい光を採り入れるために、パノラマルーフをタイプ別設定。開口部は、開放感が感じられるようなテーパー角で、外に繋がる断面形状にこだわりました。またフロント左右に配置した「そよ風アウトレット」が、心地よい風の膜を生み出します。



### ◎まるでオープンカーのような心地よい風を。

通常の集中して吹き出す機能に加え、風が拡散して吹き出す「そよ風アウトレット」を追加。風がフロント席の乗員の頬をなでるようにサイドウィンドウに沿って後方に流れ、乗員を包み込むような柔らかな風の膜を作り出します。夏場はサイドウィンドウから伝わる暑さや、冬場は寒さを軽減する効果ももたらします。またリアベンチレーションと相まって、後席にも快適さをもたらします。



### ◎まるでオープンカーのような 心地よい光を。

全席での圧倒的な爽快感にこだわり、見上げ角を設定。フロント席では運転姿勢で正面を見た状態で空が見える視界を確保。リア席では、見上げると目の前に空が広がる爽快な視界となっています。

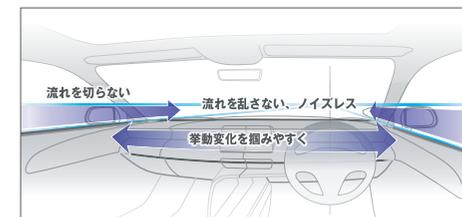
乗る人すべての姿を引き立てる。  
美しい所作につながる空間を。

運転する人にも、同乗する人にも、心地よい空間であるために。「人」を中心に考え、ストレスを感じさせない骨格を創造。  
運転席においては見やすさ・使いやすさを徹底追求し、自信を持って運転できる空間を。  
同乗する人には、もっと一緒に出掛けたい空間をめざしました。  
後席においては、前席同様にゆったりと寛げる空間を実現しています。



手にした瞬間からわかりやすい・使いやすい。  
自信を持って運転できる、コックピットデザイン。

ヒューマン・マシン・インターフェースの考えを基に、メーターやオーディオパネルは瞬間認知ができるように、外の視界に近い位置に。各種スイッチ類は直感操作がしやすいように、着座姿勢を崩すことなく、自然な操作ができる位置へレイアウトしました。収納類においてはゾーニングの考えに基づき使いやすい位置に配置しました。



### シンプルでありながら機能性を高めたメーター。

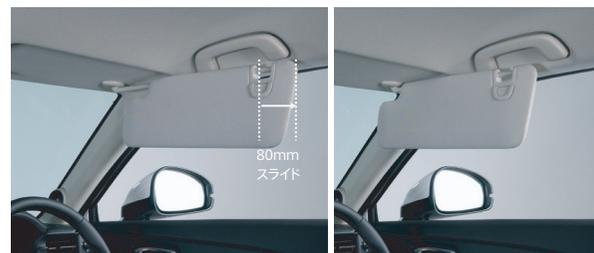
e:HEVは7インチTFT液晶とスピードメーターを左右に配置。液晶ではスピードメーターや走行モードなどの基本情報に加え、マルチインフォメーション・ディスプレイでエネルギーフローやHonda SENSINGなど、様々な情報を見やすく表示します。ガソリン車はシンプルな2眼メーターとし、中央に4.2インチTFT液晶※を採用。上段はHonda SENSING情報を、中段はマルチインフォメーション・ディスプレイとして様々な情報を、下段は外気温や走行距離などを、見やすく表示します。



※「Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器」を装着した場合、ディスプレイサイズが4.2インチから7インチとなります。

### 側面からの光を遮るスライド式サンバイザー。

New VEZELではフロントビラーを立てたエクステリアデザインとしたことで、着座位置を後ろにされる方にはサンバイザーの効果が減少する可能性があります。そこで、フロントからサイドに移動できるスライド式サンバイザーを採用。側面からの光を遮り、快適なドライブに寄与します。



### 大人がゆったり寛げる、後席空間。

リアシートの着座位置を見直し、足元を先代モデルから35mm拡大し、セダンライクな後席空間を創造。またシートバックを厚くすることで身体をやさしく包み込みながら、爽快な視界とあいまって、快適な移動空間としています。



自信と美しさ、活力を与えてくれる。  
それぞれのスタイルを拓けるカラー & マテリアル。

人と同じでは物足りない。本当に自分が良いと思えるモノを選びたい。  
そんな確かな目を持つ人たちのために、シンプルな美しさとさりげない遊び心をディテールに。  
価格による違いではなく、スタイルの違いをベースに、2つのタイプそれぞれに、  
ユーザーの多様なライフスタイルを拓けるカラー & マテリアルを設定しました。

G / e:HEV X / e:HEV Z

プラチナホワイト・パール



プレミアムサンライトホワイト・パール



心地よい光を表現するパール層で黄から青へとカラーシフトさせ、立体感と滑らかな透明感を実現

干涉パール層

クリアマイカベース  
カラーベース  
中塗り  
電着

塗装工程イメージ

メテオロイドグレー・メタリック



クリスタルブラック・パール



e:HEV PLaY

e:HEV PLaYのボディカラーは2トーンカラーのみとなります。

プレミアムサンライトホワイト・パール & ブラック



メテオロイドグレー・メタリック & ブラック



プレミアムクリスタルレッド・メタリック



鮮やかな赤の彩度の高さ  
と、光が当たった時の陰影  
感を両立する、ダイナミックなメタリックカラー

アルミ顔料層

クリアマイカベース  
カラーベース  
中塗り  
電着

塗装工程イメージ

サンドカーキ・パール



クリスタルブラック・パール & シルバー



ミッドナイトブルービーム・メタリック & シルバー



サンドカーキ・パール & ブラック



個性を映し出す、3種類のタイプ別コーディネート。



シンプルを追求した、G/e:HEV X

シンプルなデザインだからこそ、質感にこだわりを。ホームインテリアのようなファブリックが心地よい、快適なインテリアコーディネートとしました。



シンプルに上質さをプラス、e:HEV Z

上質なメッキ加飾に、プライムスムーズとナチュラルな質感のファブリックによるコンビシートをコーディネート。上質で洗練された室内空間に仕立て上げました。



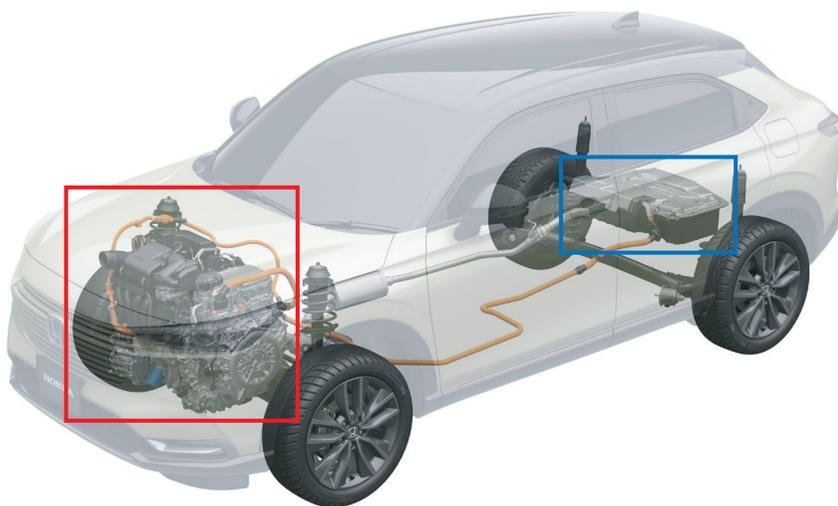
遊び心と品質感を融合した、e:HEV PLaY

ライトグレーとブラックのハイコントラストなコーディネートで、爽快で心地よいリズムを創造。さらにパーミリオンの差し色とシートにアクセントテープをあしらひ、モダンでファッションブルなコーディネートとしています。

## 走る愉しさをAMP UPさせる進化を遂げた、 2つのパワートレイン。

### 高効率でコンパクトな2モーターハイブリッドシステムe:HEV。

Honda最新の2モーターハイブリッドシステムe:HEVをNew VEZELに合わせて最適チューニング。システムを構成する要素の一つひとつを丹念に磨き上げ、e:HEVの魅力さをさらに進化させました。



### 静粛性の向上と高出力化を両立した 新開発1.5L DOHC i-VTECエンジン。

スムーズな加速フィールと静粛性に優れたポート噴射エンジンを採用。インテークマニホールドとレゾネーターを最適化し、吸気脈動効果による吸気効率の向上と、連続可変バルブタイミング・コントロール機構 (VTC) を組み合わせることで、高出力かつ高効率なエンジンを実現しています。



New VEZELでは、FITのパワートレインを高出力化した2モーターハイブリッドシステムe:HEVと、新開発の1.5L DOHC i-VTECエンジン、2つのパワートレインを設定。走りと燃費を高次元で両立するとともに、コンパクト設計で広々とした居住空間の創出にも寄与しています。



◎1.5LアトキンソンサイクルDOHC i-VTECエンジン  
高精度バルブコントロール技術により、走りと燃費を高次元で両立させたガソリンエンジン。New VEZELではインテーク形状の最適化により高出力化を達成しています。

◎2モーター内蔵電気式CVT  
発電用と走行用の2つのモーターとエンジン直結クラッチを搭載。車重を考慮し、ギアレシオをFITよりもローレシオ化。

◎パワーコントロールユニット (PCU)  
バッテリー電流を直流から交流へ変換したり、電圧を走行用モーターの要求電圧に昇圧し、2つのモーターをコントロール。



◎インテリジェントパワーユニット (IPU)  
小型・高出力密度のリチウムイオンバッテリーと制御用ECUなどを一体化した電源ユニット。FITより大きなトルクを発生させるため、バッテリーセル数を48から60に増加しました。

e:HEV X (FF)	燃料消費率 (国土交通省審査値) <sup>※1</sup>  <sup>※2</sup>	<b>25.0km/L</b> (JC08モード 30.4km/L)	<b>エンジン最高出力</b> 78kW [106PS] /6,000-6,400rpm <b>エンジン最大トルク</b> 127N・m [13.0kgf・m] /4,500-5,000rpm <b>モーター最高出力</b> 96kW [131PS] /4,000~8,000rpm <b>モーター最大トルク</b> 253N・m [25.8kgf・m] /0~3,500rpm
G (FF)	燃料消費率 (国土交通省審査値) <sup>※1</sup>  <sup>※2</sup>	<b>17.0km/L</b>	<b>最高出力</b> 87kW [118PS] /6,600rpm <b>最大トルク</b> 142N・m [14.5kgf・m] /4,300rpm

※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。

## SUVに適合させた2モーターハイブリッドシステム e:HEVの主な進化点。

### IPUの60セル化

SUVにふさわしい大きなモータートルクを手に入れるため、バッテリーセルを60セル化。IPUとPCUを刷新し、先代モデルでは荷室下のIPU内に配置されていたPCUをエンジンルームに移動。空いたスペースに多くのバッテリーセルを配置することで、フラットな荷室を犠牲にすることなく大きなモータートルクを実現しました。また、限られたスペースで効率よくIPU冷却を行うために吸排気経路の最適化を行い、容量アップした60セルのIPUを、先代モデルの48セルと同じ高さに抑えて搭載しました。

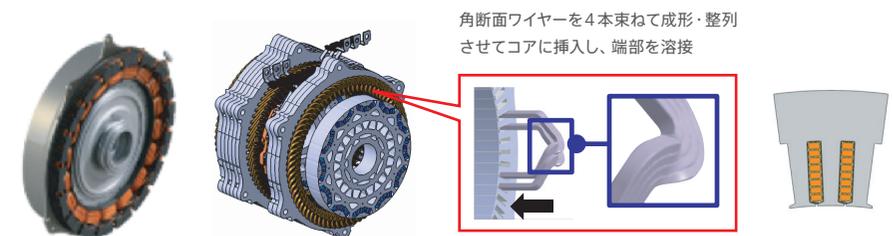


### 2モーター内蔵電気式CVTのセグメント巻線ステーター製法

電気式CVTのモーターのステーターは、従来の「集中巻きステーター製法」から、角断面ワイヤーを密集させて容積効率を高めた「セグメント巻線ステーター製法」を採用。さらに角断面ワイヤーの被膜厚を低減させたHonda独自の技術を導入し、ワイヤーの容積効率を6%向上。これらにより、出力密度をさらに高めました。

#### ●先代モデル

#### ●New VEZEL



### PCUの多機能一体化・小型化・水冷化

SUVにふさわしい駆動力が得られる大容量バッテリーを荷室スペースに配置するために、PCUを荷室からエンジンルームに集約。水冷化や新構造のスイッチング素子、システム電圧を昇圧するボルテージコントロールユニット (VCU) を搭載し、出力密度の向上を図りました。

#### パワーモジュール小型化

e:HEV化でモジュール2倍  
新技術のスイッチング素子を採用(RC-IGBT)し、  
先代モデルと比較して20%のサイズダウン

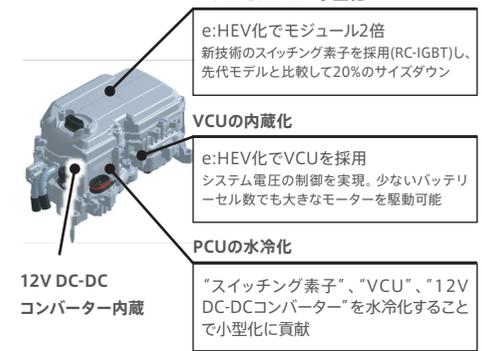
#### VCUの内蔵化

e:HEV化でVCUを採用  
システム電圧の制御を実現。少ないバッテリー  
セル数でも大きなモーターを駆動可能

#### PCUの水冷化

“スイッチング素子”、“VCU”、“12V  
DC-DCコンバーター”を水冷化すること  
で小型化に貢献

12V DC-DC  
コンバーター内蔵



## 運転する楽しみをさらに進化させた、e:HEVの走り。

### 3つの異なる加速感が楽しめる、ドライブモードスイッチ。\*

走行状況に応じて適切に変化するシステムモードに加え、自らの意志で好みの加速感をセレクトできる3つのドライブモードを用意。NORMALでは、同乗者にもやさしいマイルドでしなやかな加速を。SPORTではモーターならではの俊敏かつリニアな加速を。ECONでは、高速クルーズに適した燃費にやさしい加速を。それぞれのモードで全く異なる加速感を味わうことができます。

※e:HEVに設定。

#### NORMALモード

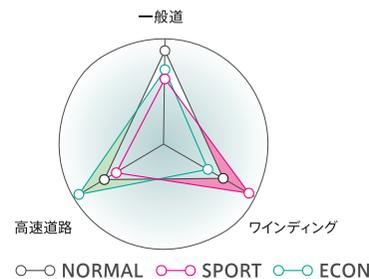
一般道で快適・スムーズで上質感を感じる走り。

#### SPORTモード

ワインディングで俊敏・ダイレクトな加速を感じる走り。

#### ECONモード

高速道路でなめらかな高速クルーズを楽しむ走り。

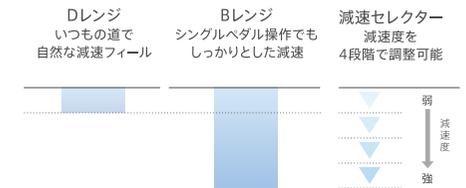


### アクセルオフ時の減速度を、3つの操作で選択可能。

使い慣れたDレンジのアクセルオフ減速度に加えて、Bレンジと減速セクター\*を設定。Bレンジはアクセルを離せばしっかり減速し、ブレーキ操作を軽減します。また減速セクターは好みに合わせて減速度を4段階で調整可能。アクセル操作によって、安心かつスムーズな走りを楽しむことができます。

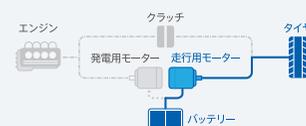
※e:HEVに設定。

Dレンジ	慣れ親しんだ信頼の アクセルオフ 減速フィール
Bレンジ	アクセルオフでしっかり減速 ブレーキ操作を軽減する 安心フィール
減速セクター	勾配やコーナリング時に自分の好みに 合わせられる 減速セクター



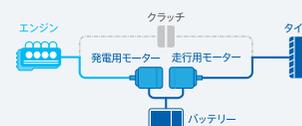
### 状況に応じて最適に使い分け、 高効率な走行を実現する 3つのハイブリッドシステム

#### ● EVモード



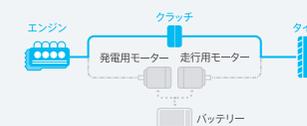
バッテリーからの電気によりモーターのみで走行。エンジンを止めて走るのでガソリンを使わずに電気自動車として走行を楽しめます。

#### ● ハイブリッドモード



エンジンの方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が楽しめます。

#### ● エンジンモード



エンジンの得意領域である高速クルーズ時にエンジンと車輪を直結し、エンジンの力で走行。燃費を抑えながら高速走行ができます。

機械的なエネルギー — 電気的なエネルギー — ■イラストはイメージ図。

# 雪上・荒地で、 安心かつストレスフリーな走りをもたらす e:HEV×リアルタイムAWD。

● 各領域における進化ポイント

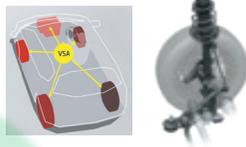
パワートレイン領域



e:HEVシステム

- ・高応答、高出力モータードライブ
- ・リニアな駆動力特性

車体領域



アジャイルハンドリングアシスト

- ・リニアな旋回特性

TCS

- ・緻密なスリップ制御

低フリクションサスペンション

- ・乗り心地向上
- ・タイヤ接地性向上
- ・リニアな車体応答特性

リアルタイムAWD

- ・e:HEV対応の高応答リニア制御
- ・AWDトルク容量アップ



AWD領域

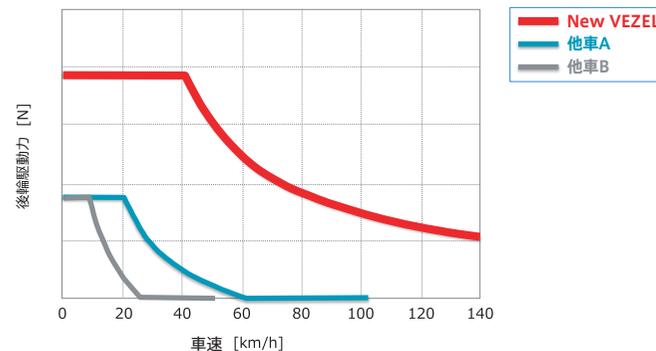
3領域における技術進化のシナジー効果で、  
発進・加速・旋回性能が大幅に向上

Honda独自のリアルタイムAWDを、四輪駆動を基本に走行状況に応じて前後の駆動力をきめ細かく最適に調節することで、今まで以上に安心かつ安定した走りを実現。

さらにリア駆動力のアップ、e:HEVの採用、車体進化、相互間の協調制御向上など、能力の向上により雪上の走破性や旋回性能において、先代モデルから大幅な進化を遂げました。

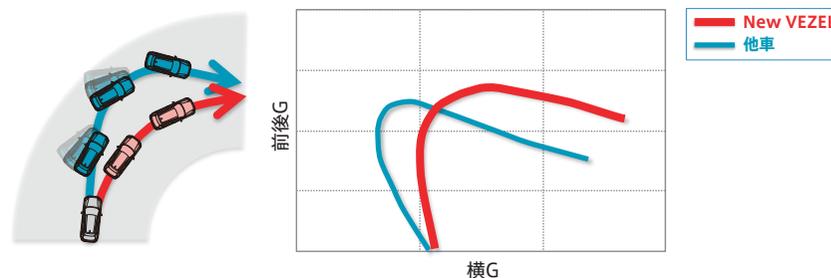
発進・加速性能

リア側にモーターを設置する他のハイブリッドAWDに対しNew VEZELではセンタータンクレイアウトなどパッケージの利点を活かして、後輪をプロペラシャフトで繋ぐ構造を採用。後輪に大トルクをダイレクトに伝え、発進時から高速走行まで、優れた走破性を発揮します。



旋回性能

カーブを舵角一定で加速していくシーンで横滑りなどによる急な車両挙動の変化がなく、安定したライントレースを実現。走る・曲がる・止まるというクルマの基本性能において、高い安心感をもたらします。



## 新開発1.5L DOHC i-VTECエンジン+CVTの主な特徴

### 普段使いの

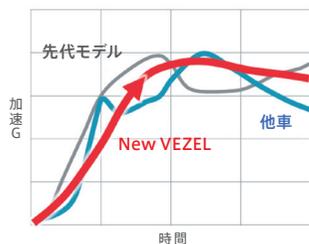
#### 使いやすさを追求した走り

ガソリン車は、普段使いの使いやすさを徹底追求。ドライバーの操作や意志に素直に反応し、スムーズに走り、曲がり、止まる。このような素直なセッティングを意識して、乗り味を磨いていきました。



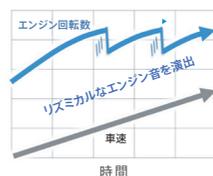
#### 【スムーズで扱いやすい発進】

素早く元気感のある先代モデルに対して、ドライバーの操作に素直に反応し、リニアで扱いやすい加速を実現。



#### 【爽快な全開加速フィール】

全開加速ステップアップシフト制御を採用。アクセル全開などで強い加速を行う場合、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、リズムカルなエンジン回転数の変化とエンジン音を実現。加速感とシンクロした心地よい走りをもたらします。



#### 【アクセル操作に連動した加速G】

アクセル操作に連動し素直に立ち上がる加速GとCVTのスムーズなシフトアップを実現。静粛性を意識して、加速Gとエンジン回転のバランスを最適化しています。



### ギアレシオを最適化したCVT

FITに採用した新開発CVTを、New VEZELのパフォーマンスに合わせて最適チューニングを施しました。



#### ①ギアのローレシオ化

FITに比べて増加した車両重量とタイヤサイズに合わせてギアレシオを4.992から5.436へローレシオ化しました。

#### ②軸支持ベアリングのボール/ローラー化

セカンダリー軸支持のベアリング仕様を変更。フリクションの低減効果により、伝達効率を3%向上しました。

#### ③サーボ油圧システム

従来の電動オイルポンプを出力拡大し、走行中に電動オイルポンプでCVT油圧を制御。エンジン駆動の機械式オイルポンプの仕事を低減し、CVT単体燃費を向上させています。

### ブレーキ操作ステップダウンシフト

一般路や降坂路で、一定以上強くブレーキを踏み込んだ際、CVTレシオを低く制御しエンジン回転数を高く保ちながら段階的にシフトダウンし、エンジンブレーキによる制動力を確保します。コーナリング中は横Gを判断してエンジン回転数を高く保ち、コーナー立ち上がりでのスムーズな走りを支援します。

【ワインディング】レスポンスのいい走りを実現



【高速道路の出口】減速の安心感を向上



【下り坂】スムーズな減速で安心感を向上



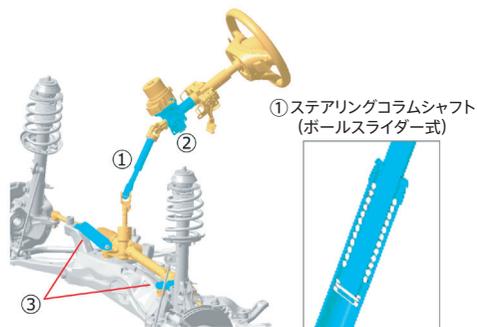
# めざしたのは、しなやかに美しく走る ワンランク上の乗り心地と走る楽しさの両立。

「気軽に使える楽しさ」とそれを支える「信頼」をテーマに、  
ドライバーの操作に素直に反応する気持ちよさ、運転時の不快な挙動の抑制を徹底追求。  
操縦安定性から足回りまで、先代モデルを超えるダイナミクス性能を獲得しました。

## ドライバーの操作に素直に反応する気持ちよさのために

### ■ステアリングシステムの高剛性化

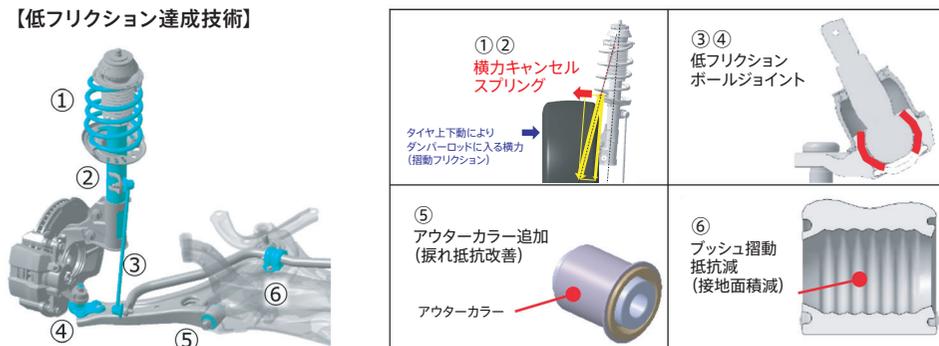
ステアリングコラムシステムのシャフトに高剛性のボールスライダ式①を採用。さらに操舵初期のねじり剛性を上げるために、トーションバー②のバネレートを15%アップ。サブフレームに締結しているステアリングギアボックススティフナー③の剛性を高くすることで先代モデルに比べてステアリング剛性を約20%向上。切り始めから滑らかでリニアなステアリングフィールを実現しています。



### ■フロントサスペンションのフリクション低減

ステアリングを切った瞬間からリニアに即応するハンドリングを追求し、サスペンションのフリクションを先代モデル比55%低減。これによりサスペンションの動きをスムーズにすることで、操舵初期からヨーが立ち上がり、横Gの発生から車体ロールへの流れが、滑らかに繋がるリニアリティーの高い応答性を実現しました。

### 【低フリクション達成技術】

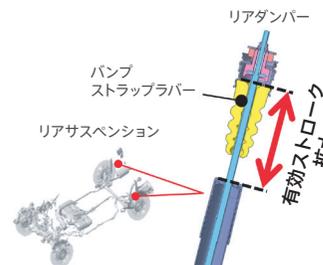


- ① スプリング形状と配置を変更し、ダンパーに入る横力をキャンセル (ダンパーロッドの摺動フリクション低減)
- ② ダンパー内部のフリクション低減
- ③④ 低フリクションボールジョイント採用
- ⑤ プッシュ内にアウターカラーを採用し 摺動フリクション低減
- ⑥ スタビライザーのプッシュ形状と自己潤滑剤を変更し、摺動フリクションを低減

## 運転時の不快な挙動を抑制するために

### ■フロントサスペンションのバネレート低減

サスペンションのフリクションを低減するとともに、前後のバネレートも低減。先代モデルより10%柔らかくすることで、路面の凹凸入力をしなやかに吸収する足回りとしています。

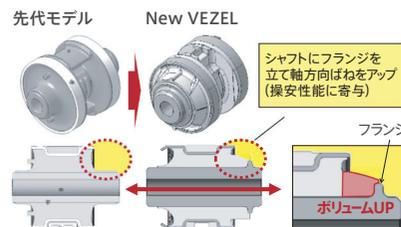
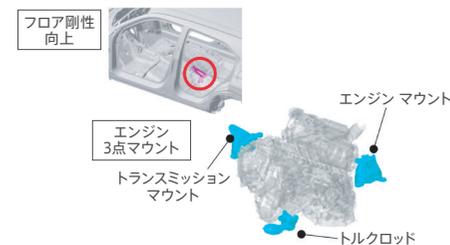


### ■リアサスペンションのダンパーストロークアップ

柔らかな足回りにしたことにより、乗り心地が良くなった反面、大きな入力があるとサスペンションも大きく動くため、バンプストラップラバーと当たり、ショックを感じてしまいます。そこでバンプストラップラバーの特性と有効ストロークを最適化し、当たりの柔らかさと大入力のいなしを向上させました。

### ■フロア剛性の向上とエンジンマウントのバネレート向上

路面の荒れによる振動を抑制するために、センターコンソール下のフロア剛性を向上。フロアが振動して発生する「びりびり感」を低減しています。また、エンジンの揺れがボディに伝わることで発生する「ぶるぶる感」を抑制するために、エンジンを3点で支えているマウントのバネレートを向上。上質なスムーズライドを提供します。



### ■リアサスペンションのコンプライアンスブッシュ改良

リアサスペンションは先代モデルと同じ、トーションビーム式とするとともに、液封コンプライアンスブッシュを採用。前後方向の低周波振動でも性能を発揮しながら、高減衰特性も両立。さらに横方向の入力に対するしっかり感を実現するため、インナーシャフトにフランジを立て、動きを制限。フランジまでブッシュの容量を拡大することで、快適な乗り心地を実現しています。

## ダイレクトでリニアなハンドリングと スムーズで快適な乗り心地を追求した 高剛性ボディー。

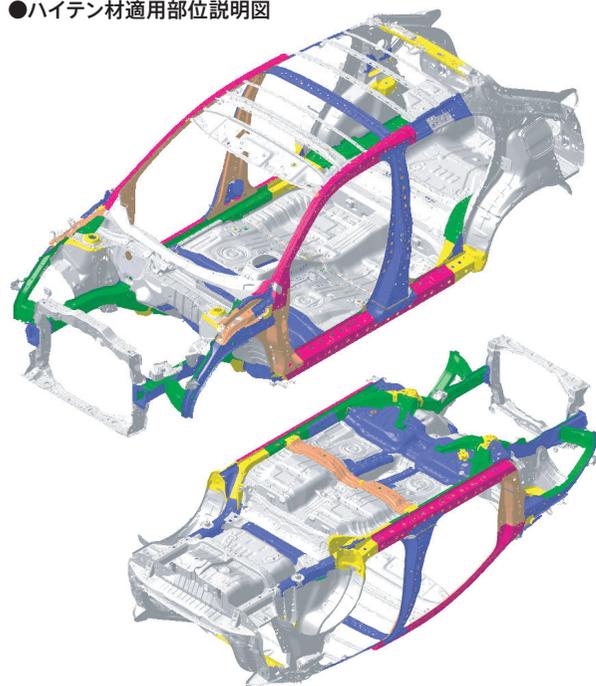
ハンドリングの応答性向上と安定性のバランスを取るために接地点剛性をアップ。  
さらにサスペンションのスムーズな動きを引き出すために、ダンパー取り付け点と車体ねじり剛性をアップ。  
走り出した瞬間から一体感に満ちた、快適で気持ちのよい乗り味を実現しています。

### 車両前後の高剛性化と軽量化の両立

#### ●高張力鋼板適用箇所

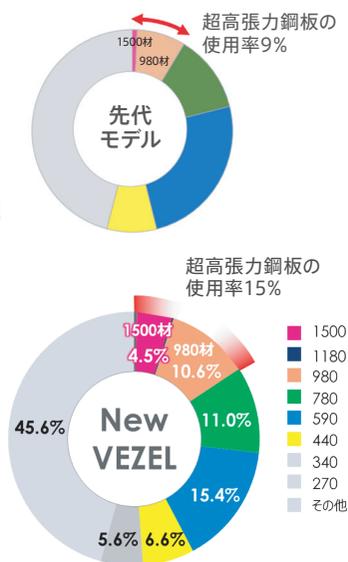
高張力鋼板の中でも特に強度の高い980MPa級以上の適用比率を先代モデルの9%から15%に拡大。  
フロアセンタークロスメンバーとセンターピラースティフナーに高入(ラムダ)型鋼を採用し、980MPa級を適用することで、剛性の強化と軽量化の両立を実現しています。

#### ●ハイテン材適用部位説明図



先代モデルに対して、980材以上の超高張力鋼板適用比率を1.7倍に拡大

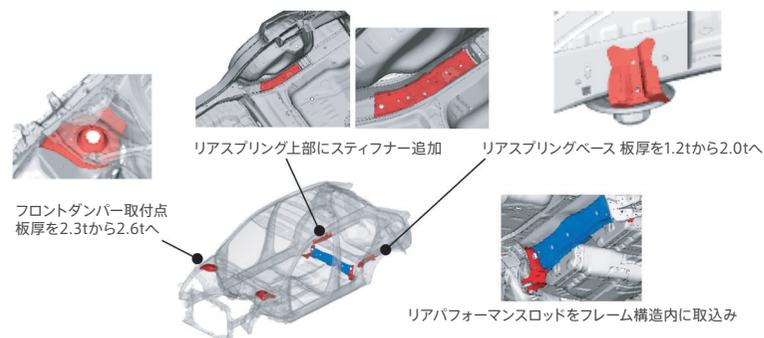
#### ●ハイテン材適用比率の比較



### 各部位の取付点剛性の向上と三股構造

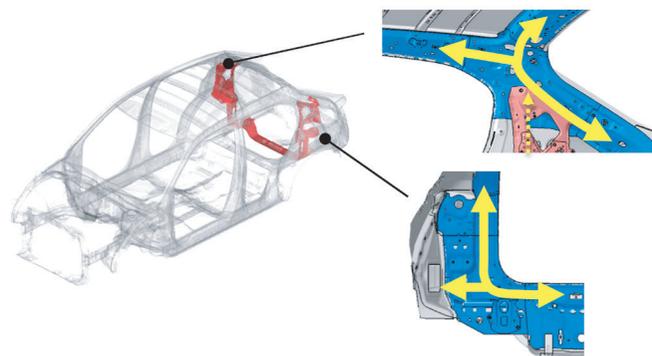
#### ●取付点周りの強化

サスペンションの進化を支えるために、取付点周りの剛性をアップしました。



#### ●三股構造

前後のつながりを強化するため、フロントルーフレールからの荷重の流れをリアのテールゲート開口に流すために、従来の二股構造から三股構造に。ダンパースティフナーを下から支える構造とし、結合効率を大幅に高めています。リアパネル断面も同様に三股構造とし、ボディーサイドまで断面を繋げることで、ねじり剛性を強化し、キャビン周りの剛性を高めました。



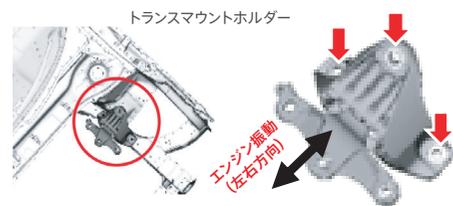
# 様々なシーンにおける ノイズと振動の低減を追求した、NV性能。

NV性能においては、エンジン始動時から高速クルーズまで、様々なシーンで発生するノイズと振動の低減を徹底追求。主にEVモードからエンジン始動時の音圧変化の低減と、車速と連動したエンジン回転次数音の改善、路面切り替わりによる低周波ロードノイズの低減に注力しました。

## EVモードからエンジン始動時の音圧変化低減策

### ■ダッシュロアーパネルの板厚アップ

エンジンとモーター音を室内と隔てている最も重要なダッシュロアーパネルの板厚を0.8tから1.4tにアップ。振動伝達と透過音を大幅に低減しています。

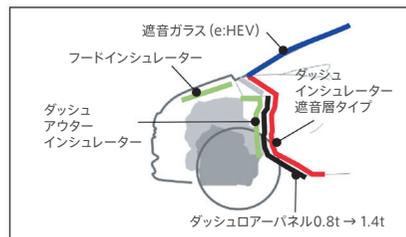


### ■トランスマウントホルダー剛性アップ

樹脂の一体成形にするとともに、締結部を2点から3点に増やし、エンジン左右方向の振動に対する剛性を上げることで、防振性能を強化しました。

### ■防音材の最適配置

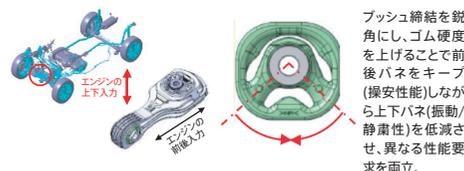
エンジンルームとキャビンの遮音性を効果的に上げるために、ガソリン車、e:HEV、それぞれの特性に合わせて、ダッシュボード部の防音材を強化。さらに車外からの遮音向上のためにドアライニング部、コンソール部、インナーフェンダー部、アンダーカバー部などの防音材を最適配置しました。



## 車速と連動したエンジン回転次数音の改善策

### ■トルクロッドのブッシュ構造変更

エンジンを支えるトルクロッドのブッシュの構造を、前後方向のバネ特性をキープしながら、上下方向のバネ特性を抑制。NV性能を向上させました。



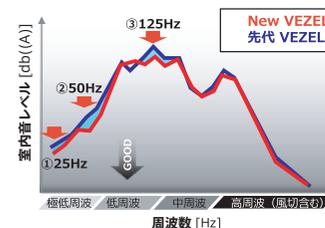
### ■ルーフアーチ剛性アップ

エンジン振動によりルーフが共振することで不快なノイズが発生するため、ノーマルルーフ車のルーフアーチ板厚をアップし、剛性を高めることで、ノイズを低減。ガラスルーフ車は、ガラス周囲の構造に工夫を凝らすことで、対応しています。



## 路面切り替わりによる 低周波ロードノイズの低減策

荒れた路面に侵入した際に不快と感じる、25Hz～125Hzの低周波数帯の音圧の変化、その周波数をターゲットに、路面からサスペンション、ボディ、キャビンへと伝わる振動の低減を図りました。



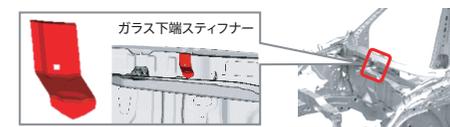
### ■25Hz: テールゲート構造の見直し

キャビンの前後音場モードに対し、テールゲートの固有値全体を上げるチューニングを施し、ノイズを低減しています。



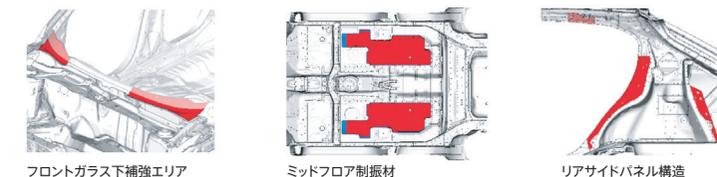
### ■50Hz: ガラス下端スティフナー構造の見直し

フロントガラスの振動に対して、ガラスを支えているパネルの補強とスティフナー構造を見直し、剛性をアップするとともに、固有振動数をチューニングしました。



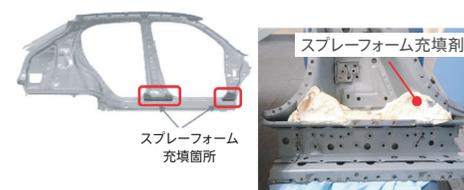
### ■125Hz: ガラス下端構造 / ミッドフロア / リアドアパネルの振動低減

フロントガラスを支えている両サイドのパネル部は補強エリアを拡大し、固有振動数をチューニング。ミッドフロアは制振材の厚みをアップし、リアサイドパネルは構造を見直し振幅を低減しました。



## ボディ充填材の進化

NV性能を向上させるため、ボディの充填剤を従来のセパレーターからスプレーフォームに変更。端末に隙間ができてしまうセパレーターに比べ、スプレーフォームは細かい隙間まで埋めることができるので、遮音性を向上することができます。



# デザインのなかに 空力性能をインテグレート。

ダイナミクス性能と燃費の両立をめざして、レーシングカー開発に使用されるHondaの研究施設HRD Sakuraの風洞でコンパクトSUVトップクラスの空力性能を徹底追求。性能向上のためにエアロパーツを付加するのではなく、デザインの中に機能をインテグレート。シンプルで美しいデザインを守りながら、空力性能を磨き上げました。

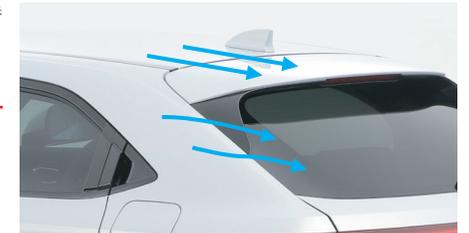
●エアカーテンスリット



フロントバンパーから取り込んだ空気で前輪側面の乱れを抑制。

リアウインドウ横の空気の巻き込みを抑制。

●リアサイドスポイラー



●サイドシル後端リップ



サイドシル後端をリップ形状とすることで、空気を整流し、後輪側面の乱れを抑制。

シンプルなディフューザー形状を追加し、空気の巻き込みを抑制。

●リアコンビネーションランプ形状



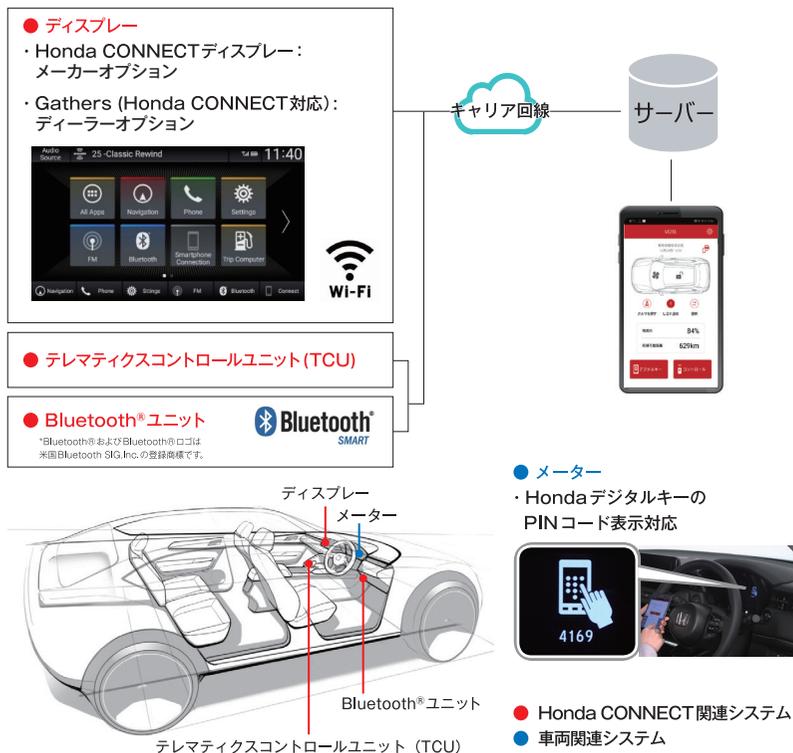
# 新世代コネクテッド技術「Honda CONNECT」が実現する、 安心、快適なコネクテッドサービス 「Honda Total Care プレミアム」。

Honda CONNECTは、2020年発売のFITに初搭載された通信機を含む車載通信モジュール。このHonda CONNECTを通じて、お客様の様々なデータを送受信。そのデータを活用して、より安心・快適なカーライフを提供するサービスが「Honda Total Careプレミアム」です。



## Honda CONNECTシステム概要

Honda CONNECTにおいて、下記概略図版のなかの赤字のものがキーとなるユニットになります。ディスプレイと、テレマティクスコントロールユニット (TCU)、これらがHondaと通信をするユニットです。またBluetooth®ユニットは、お客様の携帯と車両をBluetooth®を介して接続し、デジタルキーシステムやリモート操作を可能にします。



## Honda CONNECTディスプレイ



よく使う機能を簡単・確実に使えるHMI(ヒューマン・マシン・インターフェース)により、安心して使える使い易さを提供します。

### 操作時間削減

- ◆徹底した階層削減  
操作頻度の高いアプリはメイン画面に常駐
- ◆アプリ切替ショートカット①  
NAVI・TEL・AUDIOなどアプリ切替はショートカットで操作
- ◆軽快なレスポンス  
ユーザーをお待たせしないざくざくレスポンス

### 確実な操作

- ◆スイッチサイズの最適化  
誤操作しにくい大きなスイッチ  
サイズカテゴリー別に色分け
- ◆タッチパネル用手置き②  
操作時の指先を安定させる手置き
- ◆確実な操作フィードバック  
音のフィードバックで操作したことが解りやすい

やりたい操作がすぐできる  
アプリ間の切り替えも簡単

スイッチが押しやすい

## さらに、日常よく使う機能をカスタマイズして好みに合った使い方が可能





### Honda デジタルキー ※1

スマホがクルマのキーになる

いつものスマートフォンでドアロック解除やエンジン始動ができます。



### 車内Wi-Fi ※2

クルマをWi-Fiスポットに

スマートフォン、タブレット、ゲーム機等をクルマのWi-Fiに接続。音楽・動画・ゲームが楽しめます。もちろんパソコンでテレワークも可能。通信量は車内のディスプレイで必要な分だけ購入できます。



### Honda アプリセンター ※2

お好みのアプリで楽しさ広がる

車内で使いやすいアプリを提供。スマートフォンの通信容量を使わずに、音楽アプリや目的地検索アプリが使い放題。



### 自動地図更新サービス ※2

あたらしい地図に自動で更新

通信により地図を“自動”更新。目的地までの最適なルートをご案内します。



### 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

万一の時、クルマと緊急サポートセンターがボタン一つでつながります。さらに、エアバッグが展開した時は自動で通報します。クルマの状況がオペレーターに共有されるので、緊急・トラブル時には的確で迅速なサポートを提供します。



### Honda ALSOK 駆けつけサービス

盗難・いたずらに迅速対処



駐車中のクルマが異常を感知すると、あなたのスマートフォンに通知します。クルマから離れた場所にいるときは、緊急サポートセンターを通じて、ALSOKのガードマンを現場に急行させることができます。あなたの代わりに盗難やいたずらに適切かつ迅速に対処し、クルマの安全を守ります。



### 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

離れた場所からでもスマートフォンでクルマを操作することが可能。

- エアコン操作  
乗車する少し前から、エアコンをONにすることができ、車内を快適にします。
- クルマを探す  
広い駐車場で自分のクルマが見つからない。そんな時に地図上で位置を確認できます。さらにハザードランプとブザーで車両を見つけやすくします。
- し忘れ通知・操作  
ドアロックのし忘れなどをスマートフォンに通知し、ロック操作ができるなど、お客様の「うっかり」を「しっかり」サポートします。

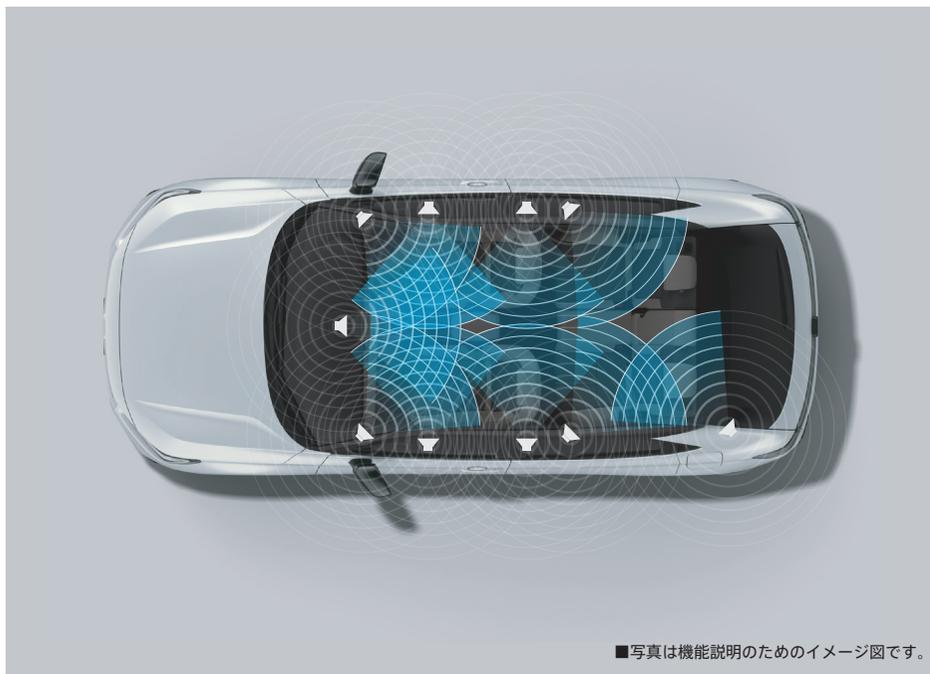
※1「Honda リモート操作アプリ」のダウンロードが別途必要となります。 ※2 Honda CONNECTディスプレイ装着車のみご利用いただけます。

## 原音再生を追求し、 すべてにおいてこだわりを貫いたプレミアムオーディオ※。

※タイプ別設定

### 臨場感あふれる立体的なサウンドを聴かせる、システム構成。

インストルメントパネル上部にはセンタースピーカーとして、8cmケブラーコーンスピーカーを。フロント/リアのドアには17cmケブラーコーンスピーカーを。左右のAピラーとリアドアにはアルミドームツイーターを。トランクサイドには、13cmBOXバスレフサブウーファーを配置し、合計10個のスピーカーを採用。音源を増幅させる役割を果たすアンプには、DSP（デジタルシグナルプロセッサー）を内蔵したPioneer製高性能アンプを搭載しました。また、それぞれのパーツが奏でる実車音響を、音響のエキスパートがNew VEZELの車室内特性に合わせてチューニング。臨場感あふれる、立体的なサウンドをお楽しみいただけます。



■写真は機能説明のためのイメージ図です。

移動時間の楽しみをさらにAMP UPさせるために。New VEZELの車体に合わせて専用設計した独自のプレミアムオーディオを開発しました。アーティストが演奏した音を忠実に再現する原音再生を追求。通常はミドルクラス以上に搭載されるHondaプレミアムオーディオと同レベルの音質を実現しています。

### 素材にこだわり、性能を磨き上げたパーツ。

#### ■スピーカー

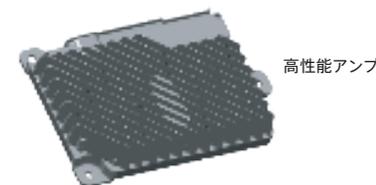
振動板に、高級スピーカーに使われるケブラー（有機繊維）を採用したケブラーコーンスピーカーを採用。ペーパーコーンスピーカーよりも優れた伝搬速度と弾性率で、リニアでレスポンスが良く、歪みのない音を再現します。



17cmケブラーコーンスピーカー

#### ■アンプ

ノーマル仕様に対して、全帯域で1/2以下の低歪率で、広がりのあるクリアな音を再現。また部品選定とパターンの最適化によって、原音をディテールまで忠実に再現します。



高性能アンプ

#### ■ツイーター

振動板に金属材質のアルミニウムを、マグネットはネオジウムを採用。高い伝搬速度と適度な内部損失により、広がりのあるクリアな音を再現します。



アルミドームツイーター

#### ■サブウーファー

スピーカーユニットから出る低音の位相を反転させることで低域を増強するバスレフ仕様とし、小容量でも迫力のある低音を再生します。



13cmBOXバスレフサブウーファー

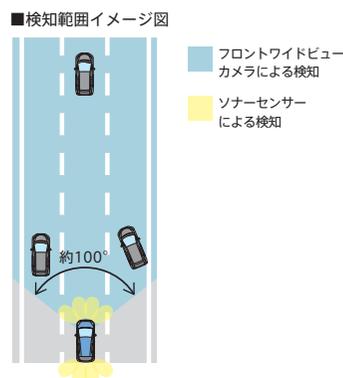
# 最新鋭の広角カメラと高速画像処理チップにより、さらに機能が充実した先進の安全運転支援システム。

「Safety for Everyone」の思想のもと、誰もが事故に遭わない社会の実現をめざして誕生した「Honda SENSING」。2015年の実用化以来、幅広いモデルへ適用を拡大するとともに、より高性能な新システムの開発に努め、2020年2月にフルモデルチェンジしたFIT同様の新しいシステムを、New VEZELにも採用しました。



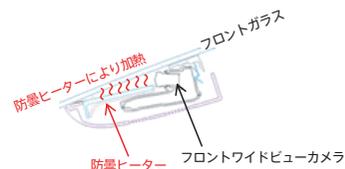
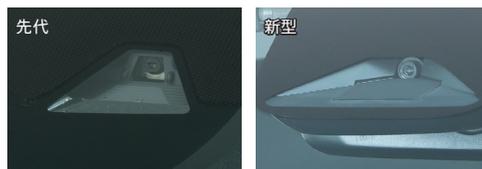
## 新システム概要

最新の高速画像処理チップにより、これまでミリ波レーダーで行ってきた対象物との距離測定を単眼カメラで実現。約100°の有効水平画角を持つ、フロントワイドビューカメラは、一般道で歩行者が横から車道に侵入した場合や高速道路で他車が自車前方に割り込んだ場合など、いち早く検知します。車両前後にはソナーセンサーを装備し、誤発進抑制機能や後方誤発進抑制機能などを実現しています。



### ■フロントワイドビューカメラと高速画像処理チップによる検知

フロントワイドビューカメラが対象物を撮影。画像処理チップが対象物の特徴点を検出し、車両や歩行者などの属性を識別します。同時に対象物の大きさの変化、変化に要した時間、自車の速度などから対象物までの距離を瞬時に測定します。またNew VEZELでは、フロントワイドビューカメラの視野部にヒーター機能を装備。ガラスを加熱することで曇りを防止し、フロントガラスが曇りやすい冬場でも安全運転支援システムが動作できる状態を維持します。



### ■前方ソナーセンサー/後方ソナーセンサーによる検知

車両の前方と後方にそれぞれ4つのソナーセンサーを搭載。音波の反射を利用しガラスや外壁など非金属物も高い精度で検知します。



## 新システムによる進化点

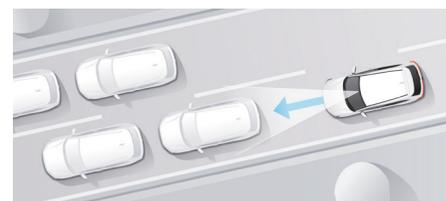
先代モデルに比べ、広角カメラと高速画像処理チップにより、検知能力が向上。前走車や白線などをより高い精度で認識できるので、前走車がいなくなった時や追い越し時の加速レスポンスが向上しました。また、道路の勾配推定も行うので降坂時の速度維持性も向上しています。さらに車両幅、横加速度のタイミングを車両に合わせて最適化。車線変更時に早めに加速し、エンジン回転と加速性のバランスを図っています。

## 運転をもっと安心に、快適にする11の機能



### 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を検知し、衝突の危険がある場合に音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。衝突の危険が継続しているとシステムが判断した時は、強いブレーキをかけて、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。  
CMBS: Collision Mitigation Braking System



### 渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (ACC)

先行車がない場合は設定した車速を自動で維持し、先行車がいる場合は自動で加減速し、適切な車間距離を保つよう支援します。先行車が停車すれば合わせて停車する渋滞追従機能も付いています。

### 誤発進抑制機能※



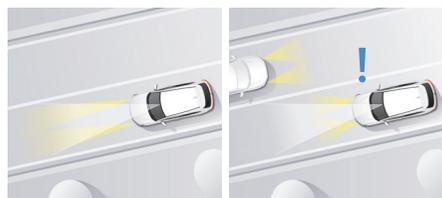
前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。

### 後方誤発進抑制機能※



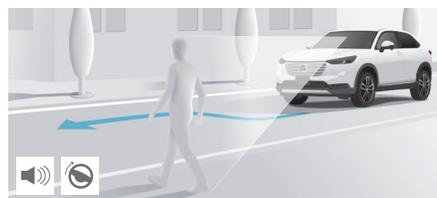
後方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。

### オートハイビーム



先行車や、対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替えます。良好な視界の確保を支援するとともに切り替え操作の頻度も低減します。

### 歩行者事故低減ステアリング



走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。ステアリングも制御して回避操作を支援します。

### 近距離衝突軽減ブレーキ※



壁などの障害物の見落としにより衝突するおそれがある際、運転者のブレーキ操作を支援し、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。

### 路外逸脱抑制機能



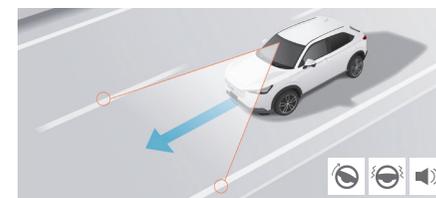
車線や草、砂利などの道路境界をはみ出しそうな際や対向車への接近時に車線をはみ出しそうな際、逸脱を防ぐようにステアリングを制御して回避操作を支援するとともに、マルチインフォメーション・ディスプレイとステアリング振動、および音で警告します。

### 先行車発進お知らせ機能



先行車が発進したことを、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示でお知らせします。

### 車線維持支援システム (LKAS)



高速道路や自動車専用道路を走行中、車線の中央に沿って走行できるようにステアリング操作をアシストします。車線を外れそうな際には、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動、および音で警告し注意を喚起します。

LKAS : Lane Keeping Assist System

### 標識認識機能



走行中に道路標識を認識してマルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。速度を超過した場合はマルチインフォメーション・ディスプレイの表示を一定時間減速させ安全運転を支援します。

■ 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する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。■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、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。■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、また、ウインカーを作動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、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■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むなどして適切な車間距離を保ってください。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、ウインカーを作動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に使用してください。■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るときに作動します。■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、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。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。■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。

※「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」を組み合わせると「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。イラストは機能説明のための作動イメージ図です。

## 様々なシーンで安心をもたらす、 多彩な安全運転支援装備をご用意。

全タイプ標準装備のHonda SENSINGに加え、日々のドライビングシーンで安心をもたらす多彩な安全運転支援装備をご用意。より安心かつ安全なカーライフをサポートします。

### ブラインドスポットインフォメーション

#### タイプ別設定

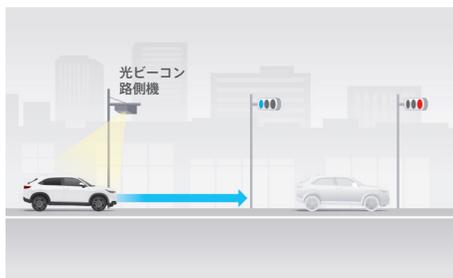
リアバンパー内側に設置したレーダーにより後側に接近する車両を検知(検知距離は従来の3mから25mに拡大)すると、ドアミラー上のインジケーターに表示し、ドライバーに知らせます。この状態でウinkerを作動させると、インジケーターが点滅すると同時に警報音で注意喚起。複数車線の道路や高速道路の合流地点などでの安全な車線変更をサポートします。



### LEDアクティブコーナリングライト

#### タイプ別設定

夜間、交差点やカーブを曲がる際、進行方向の内側を照らし、視認性を高めます。



### 信号情報活用運転支援システム

#### タイプ別設定

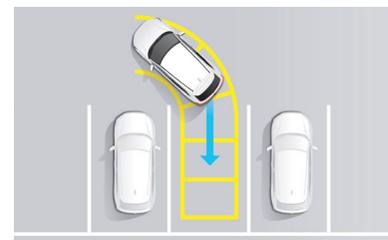
※「Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器」装着車

前方にある交差点を青信号で通過できる場合には、推奨速度が車両のディスプレイに表示されます。赤信号のタイミングに重なり通過できない場合は、ディスプレイにアクセルOFFを促す表示がされ、信号待ちでの停止中には、赤信号の残り時間が表示され、発進の遅れを防止します。このシステムにより、信号交差点を通過する際に不必要な加減速が減り、交差点事故の未然防止や、実用燃費の改善に寄与します。

### マルチビューカメラシステム

#### タイプ別メーカーオプション

フロントグリル、左右ドアミラー、テールゲートに備えた4つの魚眼CMOSカメラで車両の全周囲を撮影。これらの映像を合成し、ステアリング舵角から算出したガイド線などを加えて、ナビ画面上に表示します。

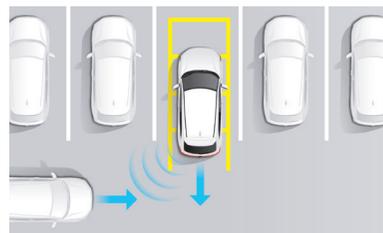


### 後退出庫サポート

#### タイプ別設定

※「Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器」装着車

リアバンパー内側に設置したレーダーが、バックで出庫する際に見えにくい側方からの接近車両を検知。音をならすと同時に、ナビ画面に表示しお知らせ。ドライバーに注意を促します。



### リアワイドカメラ

従来のリアワイドカメラと同等の標準的なノーマルビュー、約180°の広範囲を見渡せるワイドな視界のワイドビュー、真上から見下ろしたような視野で停止位置との距離がつかみやすいトップダウンビューの3種類の表示でバック駐車をサポート。

# AMP UPを支え、 安心をもたらす最高水準の衝突安全性能。

衝突安全性能においては、G-CONボディーの考え方をベースに構築。  
さらにJ-NCAPの新基準での5スター獲得をめざして安全性能を磨き上げるなど、  
全方位にわたり配慮しています。

## 衝突安全設計ボディー

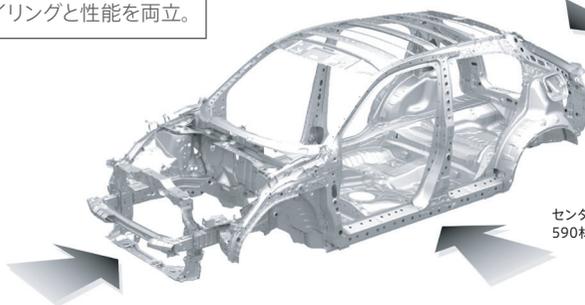
### 前面衝突

基本骨格は先代モデルに対して、拘束系のアップデートを行う事により、厳しくなる法規やJ-NCAPに対応。



### 歩行者保護

フード下部クリアランスやバンパー荷重設定の最適化により、スタイリングと性能を両立。

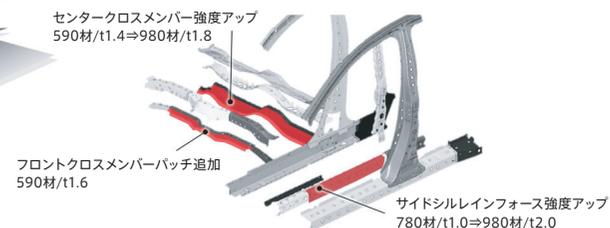


### 頸部保護

FIT同様の新骨格シートフレームを採用することにより、快適性と安全性を両立。

### 側面衝突

先代モデルに対して効率的な補強を行う事により、強化が進む側突基準に対応。



### 前面衝突

オフセットバリア64km/h



### 側面衝突

新ムービングデフォーマブルバリア55km/h



### ポール

ポール32km/h



### 後面衝突

頸部保護



### 歩行者保護

頭部衝撃の緩和



### 歩行者保護

脚部衝撃の緩和



## さらに充実した安全装備

- 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+運転席ラッププリテンショナー
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー
- 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 (左右席) +リア3点式ELRシートベルト (中央席)
- ISOFIX/i-Sizeチャイルドシート下部取付金具 (リア左右席) +トップテザー取付金具 (リア左右席)
- 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)
- 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>



タイプ	e:HEV X		e:HEV Z		e:HEV Play		G			
	FF	4WD	FF	4WD	FF		FF	4WD		
駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF		FF	4WD		
車名・型式	ホンダ・6AA-RV5★	ホンダ・6AA-RV6★	ホンダ・6AA-RV5★	ホンダ・6AA-RV6★	ホンダ・6AA-RV5★		ホンダ・6BA-RV3	ホンダ・6BA-RV4		
トランスミッション	電気式無段変速機				無段変速オートマチック(トルクコンバーター付)					
寸法・重量・乗車定員	全長(m)		4,330							
	全幅(m)		1,790							
	全高(m)		1,580		1,590		1,580			
	ホイールベース(m)		2,610							
	トレッド(m)		前/後 1,545/1,550		1,535/1,540		1,545/1,550			
	最低地上高(m)		0.185 0.170		0.195 0.180		0.195 0.170			
	車両重量(kg)		1,350 1,430		1,380 1,450		1,400 1,250 1,330			
	乗車定員(名)		5							
	客室内寸法(m)		長さ/幅/高さ 2.010/1.445/1.225(パノラマルーフ装備車は1.240)							
	原動機		原動機型式 LEC-H5		LEC		L15Z			
		エンジン型式 LEC				L15Z				
		エンジン種類・シリンダー数及び配置		水冷直列4気筒横置						
		弁機構		DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2						
		総排気量(L)		1.496						
		内径×行程(mm)		73.0×89.4						
		圧縮比		13.5		10.6				
		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)		40						
電動機(モーター)		電動機型式/電動機種類		H5/交流同期電動機		—				
		最高出力(kW[PS]/rpm)		78[106]/6,000-6,400		87[118]/6,600				
		最大トルク(N·m[kgf·m]/rpm)		127[13.0]/4,500-5,000		142[14.5]/4,300				
		最高出力(kW[PS]/rpm)		96[131]/4,000-8,000		—				
		最大トルク(N·m[kgf·m]/rpm)		253[25.8]/0-3,500		—				
燃料消費率(国土交通省審査値) <b>WLTC</b> (km/L)		25.0	22.0	24.8	22.0	24.8	17.0	15.6		
		市街地モード(WLTC-L)(km/L)		24.7	21.8	24.5	21.8	24.5	12.8	12.1
		郊外モード(WLTC-M)(km/L)		27.1	23.7	26.7	23.7	26.7	17.7	16.2
		高速道路モード(WLTC-H)(km/L)		23.9	21.1	23.8	21.1	23.8	19.2	17.3
燃料消費率(国土交通省審査値) <b>JC08</b> (km/L)		30.4	26.4	30.4	26.4	30.4	—			
主要燃費向上対策		ハイブリッドシステム、アトキンソンサイクル、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング				可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、自動無段変速機(CVT)、電動パワーステアリング				
最小回転半径(m)		5.3		5.5		5.3				
主動力用		種類/個数		リチウムイオン電池/60		—				
変速比		前進/後退		—		2.526~0.408/2.706~1.432				
減速比		第一:2.454(電動機駆動) 0.805(内燃機駆動) 第二:(FF車) 3.909 (4WD車)前 3.909 後 2.533		—		5.436 前 5.436 後 2.533				
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)		—		—				
タイヤ		前:後 215/60R16 95H		225/50R18 95V		215/60R16 95H				
主ブレーキの種類・形式		前/後		油圧式ベンチレーテッドディスク/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		(FF車)車軸式 (4WD車)トーションバー式		—				
スタビライザー形式		前		トーションバー式		—				
		後		(FF車) — (4WD車) トーションバー式		—				

■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にくい走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。★印の車向は、自動車重量税の軽減措置が受けられ、2023年4月30日までの新車登録が対象となります。また、環境性能割が非課税となり、2023年3月31日までの新車登録が対象となります。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■VEZEL、センタータンクレイアウト、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、プライムスーム、Prime Smooth、VSA、VTECは本田技研工業株式会社商標です。■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。■OSは、米国および他の国々で登録されたCisco Systems, Inc.の商標です。■Android Auto™、Android™は、Google LLCの商標です。■Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■Qは、米国および他の国々で登録されたQualcommの登録商標です。■Wi-FiはWi-Fi Allianceの登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社



※このラベルはフロンタル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。

\*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にくい走行を想定。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。\*5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。\*6 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。\*7 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。\*8 「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2021年4月現在のもので、

基礎情報	車形式		6AA-RV5		6AA-RV6		6BA-RV3		6BA-RV4	
	型式	型名	LEC-H5		LEC-H5		L15Z		L15Z	
原動機	総排気量(L)		1,496							
	駆動方式		FF		4WD		FF		4WD	
環境性能情報	変速機		—		CVT					
	燃費(km/L)		30.4		26.4		—		—	
燃料消費率*1	CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)		76.4		87.9		—		—	
	参考		2030年度燃費基準達成車		2030年度燃費基準90%達成車		—		—	
排出ガス	燃費(km/L)*2		25.0	24.8	22.0	17.0	15.6			
	市街地モード(WLTC-L)		24.7	24.5	21.8	12.8	12.1			
適合規制・認定レベル	郊外モード(WLTC-M)		27.1	26.7	23.7	17.7	16.2			
	高速道路モード(WLTC-H)		23.9	23.8	21.1	19.2	17.3			
試験モード	CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)		92.9	93.6	105.5	136.6	148.8			
	燃費(km/L)		30.4	26.4	30.4	26.4	30.4			
適合騒音規制レベル	試験モード		平成28年騒音規制		規格値		加速走行70dB(A)			
	エンジン冷媒		種類/GWP値*3		420g		HFO-1234yf/1*4		370g	
環境負荷物質削減	鉛		自工会目標達成(厚生労働省室内汚染物質指針値以下)		自工会2006年目標達成(1996年使用量*5の1/10)		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*6)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
	水銀		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*6)		自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
リサイクル	六価クロム		自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)		自工会目標達成(2007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)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
その他	樹脂、ゴム部品への材料表示		100g以上の樹脂部品全て		アンダーコート、ウインドウモール類、パノラマルーフなどの内外装部品		再生材を使用している部品		バッテリーカバー、バッテリーボックス、吸音材、カーペット、シート、シェードBAG	
	リサイクル可能率		車全体で95%以上*8		グリーン購入法適合状況		グリーン購入法適合車		—	

### 寸法イメージ図

単位:mm e:HEV Z(FF)

