

HONDA
The Power of Dreams

ZR-V

PRESS INFORMATION 2022.11.17



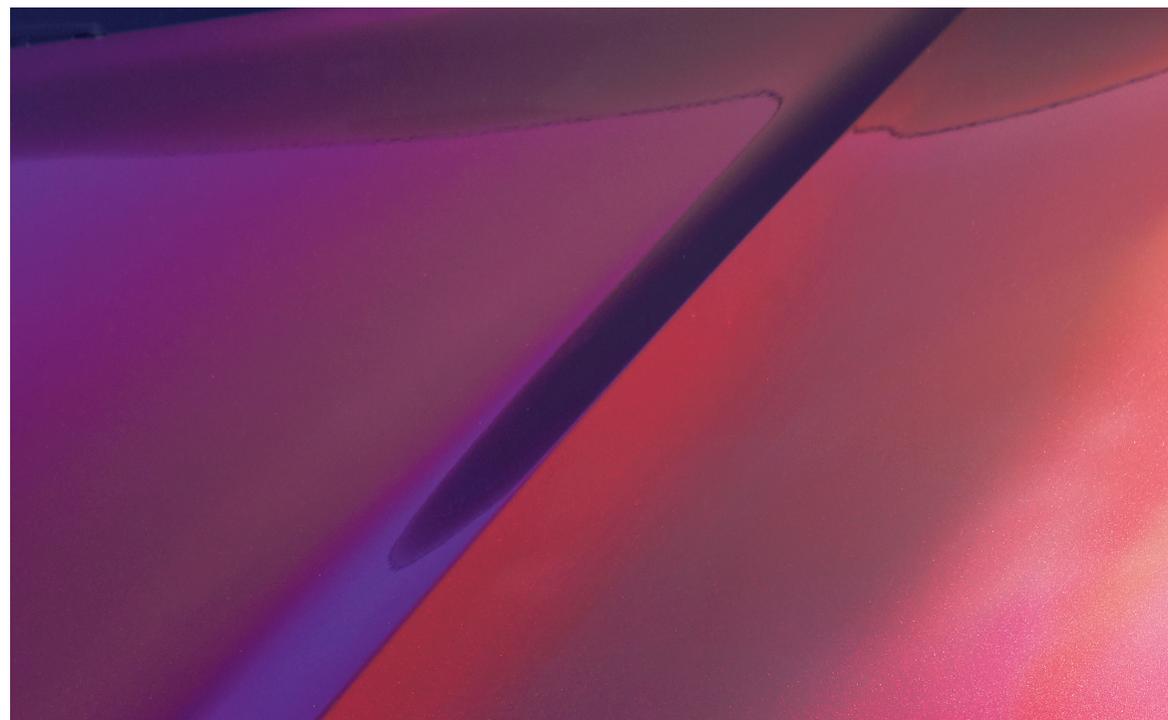
SUVの新たな時代をひらく、美しさと力強さの融合。

SUV(スポーツ用多目的車)は、ピックアップトラックの荷台にシェル(殻)と呼ばれる囲いを載せたことがはじまりと考えられています。趣味性の高さから、オフロードに強いクロスカントリー車(クロカン)へと発展し、さらには、クロカンのタフネスイメージのまま都市部や高速道路を快適に移動したいというニーズから、現代のSUVやクロスオーバーSUV(CUV)へと進化してきました。

いまでは、乗用車を代表するボディータイプとして世界的に定着したSUV。だからこそHondaは、現在の人気に安住することなく、これからのSUVの道しるべとなる新型車を創造したいと考えました。

SNSの普及によって、個人と社会との関係が重視される現代。クロカンゆずりのタフネスイメージが好まれる一方で、より凛々しくさらにスマートに社会とつながりたいと思う人々が増加していると、Hondaは考えました。

そこで、力強い存在感を放ちながらも、凛々しく美しく、上質な色気さえ漂わせる新たなSUV像を追求。都会に似合う佇まいと、オンロードからオフロードまで“意のまま”と感じさせるドライバビリティを備えた新型SUV「ZR-V(ゼットアールブイ)」を完成させました。



CONTENTS

はじめに	.....P2	先進装備	.....P32
開発コンセプト	.....P3	Honda SENSING	.....P35
デザイン	.....P4	主要装備/主要諸元/環境仕様	.....P38
ダイナミック性能	.....P18		

異彩解放 ～凛々しく艶やかなクルマを自在に操る自信と余裕が、自分らしさを解き放つ～

Hondaには、「ないものをつくれ」という考え方があります。

本田宗一郎とともにHondaを育てた藤澤武夫は、1955年の社内報で「無から有をうむこと」の尊さを説き、従来の殻を破ろうとする悩みこそが創造の母体であると呼びかけました。翌1956年には、新しい二輪車のヒントに出会えなかったドイツで、「ないから、つくってくれというんだ」と本田を激励し、それがスーパーカブ誕生のきっかけになったと伝えられています。こうした考え方は、ものづくりの姿勢としてHondaに脈々と受け継がれ、新たな価値を生み出す原動力となっています。新型SUVの開発にあたってまず志したのは、既存のSUVとの“差”を考えるのではなく、絶対的な“違い”によって、いままでに「ないものをつくる」ことでした。

折しも世界はコロナ禍にあり、人々は大きな不安の中で、さまざまなガマンを強いられています。不安を少しでも和らげ、より自分らしい生き方を後押しするクルマを届けたいという思いが、開発メンバー全員の胸にありました。そうした思いから、「異彩解放」というグランドコンセプトを導き出し、乗る人が、それまでの自分から一歩踏み出す、きっかけとなるクルマをめざしたのです。

屈強さを誇示するのではなく、凛々しくも力強い存在感を放つエクステリア。細部まで美しく使いやすいインテリア。「神経直結」を合い言葉に磨き上げた一体感のある走り。それらのすべてが、乗る人に自信と余裕をもたらし、自分らしさの新たな扉を開く一助となると確信しています。





デザイン

凛々しくも力強く。

あざやかに個性を解き放つ、

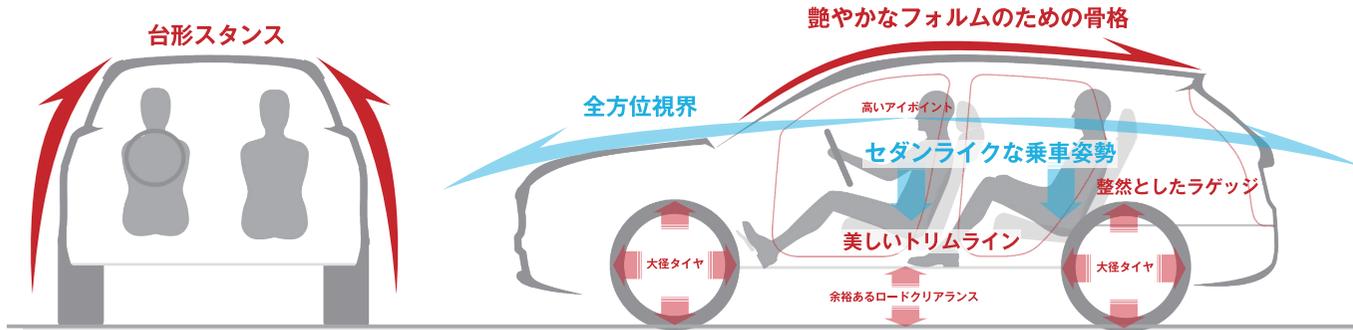
新たなSUV像の追求。

GLAMOROUS × ELEGANT。 常識にとらわれないチャレンジが生み出した、新世代のSUV像。

乗る人に自信と余裕をもたらし、ときには、自分さえも気づいていなかった個性までを輝かせる。デザイン開発は、まさに「異彩解放」を一台のクルマとしてカタチにすることでした。そのために「GLAMOROUS × ELEGANT」をコンセプトに据え、常識にとらわれない発想でデザインを推進。パッケージは、高いアイポイントに代表されるSUVの魅力を守りながらセダンライクな乗車姿勢を実現し、美しさと操る喜びを両立させる基本骨格を完成させました。そのうえで、エクステリアは凛々しくも力強く、上質な色気さえ感じさせる都会的なスマートSUVを表現。インテリアは運転のしやすさにつながる水平かつ左右対称を基調に、個性と色気を際立たせるCMF(カラー・マテリアル・フィニッシュ)とあいまって、美しく機能的な室内空間を創出しました。



数値以上に人間の感性を重視する。 心揺さぶる美しさと、クルマとの一体感を両立させたパッケージ。

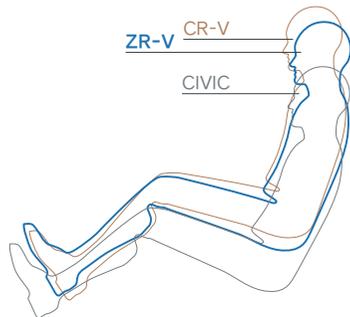


ZR-V主要寸法
全長:4570mm 全幅:1840mm 全高:1620mm ホールベース:2655mm トレッド:前1590mm/後1605mm 最低地上高:190mm

パッケージデザインでめざしたものは、クルマとの一体感が強く感じられる「セダンライクなSUV」をつくり上げることでした。そのために、「心を揺さぶる佇まい」、「美しい使い勝手」、「意のままに操る愉しさ」、といったエモーショナルな価値を追求。SUVの魅力である「高いアイポイント」、「余裕あるロードクリアランス」、「大径タイヤ」を取り入れながら、伸びやかさと力強さを兼ね備えた台形骨格を創出するとともに、上半身をゆったりとシートバックに預け、前方に伸ばした足でペダルをスムーズに踏み込める、セダンライクな運転姿勢を両立させました。

● 高いアイポイント

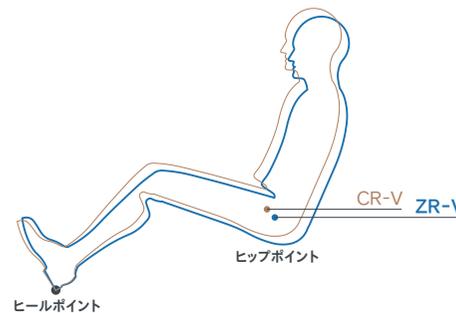
高いアイポイントで、SUVの魅力である見晴らしのよさを提供。



● セダンライクな乗車姿勢

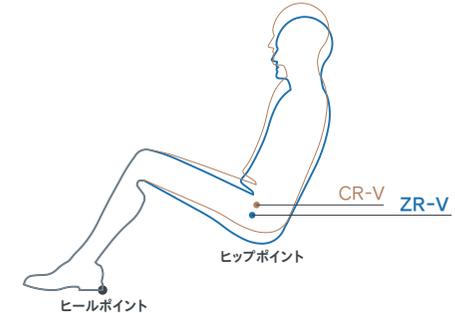
(前席)

ヒールポイントを高く設定し、ヒップポイントとの高低差を少なくすることで、セダンライクな乗車姿勢を実現。



(後席)

適度な高さのヒップポイント設定により頭上空間に余裕を生み出し、開放感のある快適な後席を実現。



凛々しく力強く。 心揺さぶる佇まいとクラスを超えた存在感をめざして。

エクステリアデザインがめざしたものは、「GLAMOROUS × ELEGANT」な世界観と、SUVらしい力強さを同時に表現することでした。そのためには、“造形そのもので力強さを感じさせたい”との考えから、球体の持つ力強さに着目。前後に長い楕円体をモチーフに、前端を深く切り落とすことで、流麗かつ均整の取れた造形を導きました。その力強くグラマラスなプロポーションをベースに、台形スタンスと大径タイヤによって安定感を創出。ヘッドライトをはじめ、目に見えるあらゆる要素を細部まで高精度に仕上げ、エレガントな美しさを醸し出しています。

<エクステリアデザイン開発キーワード>

- 流麗なプロポーション

楕円体をモチーフに、フロントからリアまで流れるようなプロポーションを創出。キャビンまわりの豊かなボリュームと表面の張りによって、内側から力がにじみでるような強さを表現しました。

- 感性に訴える類のない存在感

シンプルで艶やかな楕円体モチーフの造形にシャープなヘッドライトを融合させることで、まさに異彩を放つ類のない存在感を表現。

- クラスを超えた上質な色気

なめらかな面を全方位に連続させることで高い質感と艶を創出。



大胆で力強い塊をエレガントに磨き上げた、異彩を放つフロントビュー。



楕円体の先端を大胆に切り落としたような造形とすることで、独特の個性を生み出しました。そのうえで、フロントグリルを基点に、シャープなラインを放射状に走らせ、さらにボディサイドへの連続性を感じさせることで、クルマ全体としての一体感や塊感をイメージさせています。また、楕円体とは性格の反するシャープなヘッドライトを採用し、ギャップによる新しさを生み出すとともに、面と線を巧みかつ精緻に配することで、新しさの中に色気まで感じられるフロントフェイスを完成させました。

● 塊感を損なうことなくスポーティーさを創出するバーチカルフロントグリル

控えめな開口面積とし、垂直のバーを最前面に配しました。垂直バーはフロントフードのキャラクターラインと、水平フィンがバンパーの稜線と連続性を感じさせることで、楕円体イメージを損なうことなくスポーティーさを演出しています。



● 機能とデザインを高度に融合させたフルLEDフロントライト

大胆な塊の中にシャープな眼差しが光るイメージを狙い、横長・黒基調のライトユニットを採用しました。ヘッドライトは、上下に薄いインラインタイプのフルLEDタイプとし、ハイビームユニットをセンターに配置することで、非点灯時にも精悍さを感じさせています。また、e:HEV車 Zとガソリン車 Zには、周辺状況に応じて照射範囲を自動でコントロールするアダプティブドライビングビームを採用しました。ヘッドライトの下には、複数の機能※を兼ね備えた「L」字モチーフのラインランプを配置。黒基調のなかで光るシャープなラインが、昼夜を問わずキレのある表情を描き出します。



ポジションランプ



ロービーム



ハイビーム



ハザードランプ

※ デイタイムランニングランプ、ポジションランプ、シーケンシャルターンシグナル。

流れるようなシルエットとスポーティーなスタンスが提案する、SUVの新しい美しさ。



デザイン開発で特に重視したことが、シルエットをいかに美しく作り上げるかということでした。クルマである限り、角や折れを避けることはできません。しかし、それらの一辺一辺をなめらかな球面でつなぐことで、一体感のあるシルエットを生み出しました。どの方向から見ても、流れるようなすっきりとした美しさを感じさせます。

サイドビューでは、フロントグリルを起点とした楕円体イメージを、フロントサイドでなめらかに受け継ぎ、リアに向かってボリュームを増幅させることで力強い印象を創出。隆起させたリアフェンダーと巧みに融合させ、力強い見え方をも実現しました。

● ボディーとの一体感を高めた、なめらかなサイドウィンドウ
サイドウィンドウは、後方へ向かって絞り込むグラフィックとし、ボディーパネルと連続感のある面質で構成。エッジを感じさせないなめらかな表現によって、一体感のある艶やかな見え方を実現しました。

● 伸びやかさと躍動感を強調するキャラクターライン
直線的なショルダーラインを、フロントからリアまで走らせることで伸びやかさを表現。ボディー下部には表情のあるシャープなラインを設定し、対比によってサイドボディーの豊かさや、なめらかさを強調すると同時に躍動感を与えました。

● 力強さと大径感を強めた18インチアルミホイール
大胆な「Y」字の5本スポークデザインで構成。外側へ向けて幅広となる見え方とすることで、力強さと大径感を強めました。切削加工を施したベルリナブラックは、ホイールナットまでもブラックとすることで、より力強い印象を醸し出しています。



ベルリナブラック+切削
(タイプ別設定)



ピューターグレー
(タイプ別設定)

台形スタンスによる安定感。力強さと上質な色気を放つリアビュー。



下まわりにボリュームを持たせた台形スタンスにより安定感と力強さを強調。連続したなめらかな面質で構成し、上質な色気をも感じさせるリアビューとしました。ボリューム感をシンプルに表現した下まわりは、隆起させたリアフェンダーやふくよかなコーナー部とあいまってワイド感を増幅。安定感を醸し出します。テールゲートは、リアパネルとリアウインドウを整理されたラインで一体表現するとともに、ボディサイドやルーフとなめらかに連続させることで、楕円体イメージの流麗なシルエットを美しく完結させています。

●ワイド感と上質さを高めるリアコンビネーションランプ

リアコンビネーションランプは、内側から外側に向かって徐々に厚みを増す形状とし、ボディサイドと調和させながらワイド感を強めました。黒基調のハウジングによりヘッドライトとイメージを統一。最外側に配置したテールランプは、深みのある赤で点灯させ、夜間のワイド感を強めるとともに上質な印象を与えます。



ポジションランプ



ブレーキランプ



ハザードランプ



バックランプ

ハウジングのディンプル形状にも光がまわり込む上質な光り方。

●流麗なシルエットを演出するなめらかなルーフライン

ルーフサイドの溶接にレーザーブレイズ技術を採用。モールのないクリーンなルーフラインが流麗なシルエットに貢献しています。



●一体感を高めるビルトインエキパイフィニッシャー（タイプ別設定）

ビルトインタイプのエキパイフィニッシャーをタイプ別で設定。一体感やワイド感を高め個性を際立たせます。



心地よく美しく。 かつてないドライブ体験にいざなう、心満たす空間をめざして。

「美しいデザインは機能から導かれる」。インテリアは、インダストリアルデザインの基本的考え方を中心に据えながら、ZR-Vのデザインがめざす「GLAMOROUS × ELEGANT」な空間づくりに取り組みました。大ぶりの加飾には頼らず、機能から必然的に浮かび上がる造形や見え方を尊重し、それらを、艶やかな色気が宿る美しさにまで磨き上げることで、ドアを開けた瞬間に新しい自分との出会いを予感させる特別な空間をつくりあげました。開発にあたっては「解放」と「凝縮」をキーワードに設定。水平基調のインストルメントパネルなどによって開放的な空間を演出する一方、1つひとつの部品を精緻に仕立てることで、“上質”が高密度で凝縮された機能美を表現しました。



運転のしやすさと本物の質感を徹底追求した、ドライビング空間。



水平、垂直、そして左右対称が感じられる骨格を基本に、機能から自ずと浮かび上がる美しさを追求。インストルメントパネルは、水平基調としたうえで不要なラインや凹凸を極力排除し、シンプルでありながら上質な造形としました。さらに、インストルメントパネル、ドアライニング、ハイデッキセンターコンソールなど、前席乗員を囲むようにプライムスモースのソフトパッドを施し、やわらかな触感と包み込まれる安心感を提供。自信と余裕が感じられるドライビング空間を実現しました。

- 美しく、上質な操作フィールを提供するステアリングホイール
スムーズレザーを採用した本革巻ステアリングホイールと、プライムスモースのステアリングホイールをタイプ別で設定。美しさに加え、しっとりとした触感で上質な操作フィールを提供します。本革巻ステアリングホイールにはユーロステッチを施し上質感を高めました。



- スポーティーな操作フィールのメタル製パドル

e:HEV車は減速セレクター、ガソリン車はパドルシフトとして機能するパドルをメタル製としました。樹脂製に対し薄く高剛性なうえ、操作荷重を最適化することで重厚感のある操作フィールを実現しています。また、形状を吟味し、ステアリングホイールごしの視認性を向上させるとともに、手の小さい方でも指先が届きやすく、直感的な操作がしやすいパドルとしました。



- 上質感と優れた操作性を両立させたセレクター

e:HEV車に装備されるエレクトリックギアセレクターは、ドライブはプッシュ式、リバースはプル式とするなど、ドライバーの感覚にマッチしたスイッチレイアウトとしたうえで、指先を優しく迎えるような操作感を実現。ガソリン車のセレクトレバーはストレートタイプとし、ステッチ入りのシフトブーツとピアノブラックパネルで仕上げました。上質感のあるデザインと優れた操作性が、心地よいドライブを演出します。



- パーソナル感を創出し、使い勝手を高めるハイデッキセンターコンソール

センターコンソールを高い位置に設定することで、運転席、助手席、それぞれの乗員に最適なパーソナル感を提供。ドリンクホルダーやUSBジャックを並列に配置し、アンダートレーはスマートフォン2台が並列に置ける※広さを確保することで、前席乗員の動線が交わらない、スマートな使い勝手を実現しました。



※ スマートフォンの大きさにより、2台置けない場合があります。

運転のしやすさに寄与する爽快な視界。



より自由で快適なドライブを提供するために、運転のしやすさに寄与する視界を徹底追求しました。視線移動時の、「流れを乱さない」、「流れを切らない」、「挙動変化をつかみやすくする」という3つをポイントに、各部の造形や配置を吟味。自車の向きや車両感覚が把握しやすい基調線をクルマの内外に用いるなど、運転のしやすさにつながる工夫を随所に施しています。

● 車両感覚が把握しやすい視界

フロントウィンドウをスクエアな形状とし、インストルメントパネル上面との合わせをフラットにすることで、車両感覚が把握しやすいようにしました。また、フロントフードは、前方不可視長が長くない高さで設定。狭い道路での取り回しのしやすさに寄与します。さらに、ワイパーが突出して見えないよう工夫し、インストルメントパネル合わせ線の窓映りなどにも配慮することで、すっきりした前方視界を実現しました。



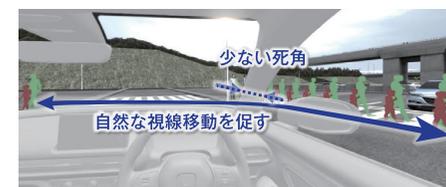
● 挙動変化がつかみやすい視界

インストルメントパネル、フロントピラー、ベルトラインを、それぞれ、水平、垂直、進行方向の基準と位置づけ、ストレートな形状で構成するとともに連続して知覚できるように設定しました。これにより、自車の向きや車両の挙動変化をつかみやすくし、的確な運転操作に寄与します。



● 前方から側方への視線移動がスムーズな視界

SUVトップレベル※の細さを実現したフロントピラーに加え、ドアミラーをドアの OUTER パネルに設置 (スキンマウント) することで、死角の少ないコーナー視界を実現。前方から側方への視線移動をスムーズにしました。また、交差点での歩行者視認性なども向上させています。



※ 2022年11月現在、Honda調べ。

心を満たすドライブを演出する室内環境。



移動の時間をより上質に彩るために、室内環境を充実させました。運転席/助手席シートヒーターをタイプ別に設定。e:HEV車、ガソリン車ともZのAWD車にはリア左右席シートヒーターも装備しました。また、さまざまなシーンを想定しランプ類を適所に配置。心を満たすドライブを演出する室内としています。

● ホールド性と快適な座り心地を両立させたフロントシート

骨盤から腰椎まで体圧を面で受け止めるボディスタビライジングシートを採用。厚肉クッションパッドの採用や支持面の最適化などにより、優れたホールド性と快適な座り心地を高い次元で両立させました。



● 落ち着いて快適に過ごせる後席

膝まわりや頭上に十分な空間を確保しながらすっきりとしたウインドウデザインとすることで、開放感がありながらも落ち着いて過ごせる後席空間としました。



● 乗員それぞれの使いやすさに配慮したLED照明

静電タッチ式LEDルームランプを左右対称に2灯配置し、個別での点灯を可能にしました。レンズ付近を触れるだけでスマートに点灯します。左右個別点灯のLEDフロントマップランプと合わせ、それぞれの乗員が必要ときに自分の手もとだけを照らせるパーソナルな使い勝手を実現しています。また、LEDラゲッジルームランプなども左右対称に2灯配置。ドアライニングをはじめ、ルーフやアンダートレーにLEDアンビエントランプを採用し、落ち着きのある照明環境としました。

LEDテールゲートランプ※



リア用LEDスポットランプ※



静電タッチ式LEDルームランプ



LEDフロントマップランプ



LEDラゲッジルームランプ



LEDアンビエントランプ(ドアライニング)※



LEDアンビエントランプ(センターコンソールアンダートレー)

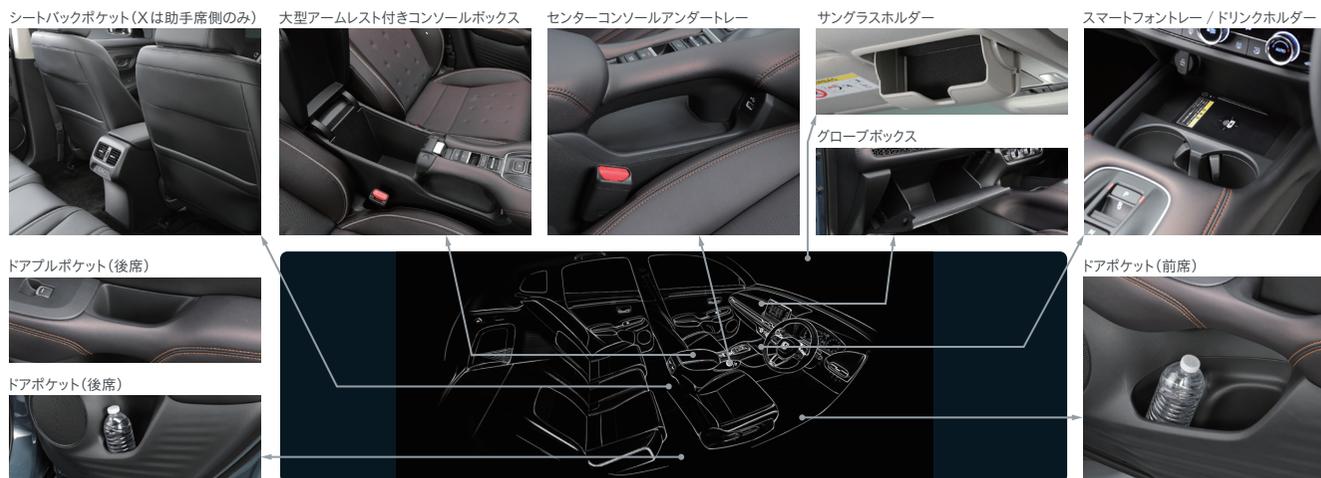


※ タイプ別設定。

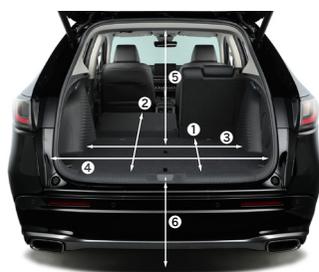
機能とデザインを高次元で融合させたユーティリティー。

多彩な収納を、左右対称かつ自然に手が届く位置にレイアウトすることで、乗員それぞれの動線が交わらない、パーソナルな使い勝手を実現しています。また、荷室はゴルフバッグなどの大型荷物が十分に積める容量を確保しました。

多彩な収納



美しく使いやすい荷室



e:HEV車 (FF) 実測値

- ① 荷室長 (フル乗車時) 890mm
- ② 荷室長 (後席収納時) 1590mm
- ③ 荷室幅 (ホイールハウス間) ... 1030mm
- ④ 荷室幅 (最大) 1415mm※1
- ⑤ 荷室高 745mm
- ⑥ 開口地上高 695mm
- 荷室容量 (床下収納含む) 395L※2

● 十分な容量と優れた使い勝手

フラットで左右対称な荷室とし美しさと使いやすさを両立。後席使用状態で9.5型のゴルフバッグが3個収納できる容量を確保したうえ、床下には小物やパーセルカバーの収納に便利なアンダーボックスを設けました。パーセルカバーはテールゲート吊り下げタイプを採用。荷物を外から見えなくしプライバシーを守ります。



床下アンダーボックス



パーセルカバー (タイプ別設定)

● 美しい見え方と傷の目立ちにくさを両立したデジタル造形デザイン

ドアポケットと荷室サイドに波形のジオメトリカルパターンを採用。キャビンと荷室の統一感や左右対称のイメージを高め、乗り降りや荷物の出し入れによる傷を目立ちにくくします。



ジオメトリカルパターン

※1 BOSE プレミアムサウンドシステム装着車は 1290mm。 ※2 ガソリン車は 408L。BOSE プレミアムサウンドシステム装着e:HEV車は 385L。BOSE プレミアムサウンドシステム装着ガソリン車は 398L。

上質で遊び心のある世界観の創出。

グラマラスな色気に心が躍り、エレガントな美しさに心が充ちていく。そんな素敵な時間をクルマと過ごしてもらいたいという思いを込めて、ZR-Vの世界観をカラー・マテリアル・フィニッシュで表現しました。ボディーカラーは、ハイライト部分とシェード部分のメリハリが魅力的なエクステリアデザインを際立た

せる2つの新色を開発。それらを含め全7色のラインアップとしました。インテリアは落ち着きのあるブラック内装を基本に、e:HEV車には高品位なマルーン内装も設定。要所に遊び心のあるアクセントを施し、艶やかで知性を感じさせる上品な空間を創出しました。

■ ボディーカラー



新色 プレミアムクリスタルガーネット・メタリック

艶やかな色気と深みをもつ、表情豊かなディープレッド。煌めくガーネットをイメージした色調を3コートで表現し、エクステリアデザインのなめらかな抑揚を陰影豊かに強調します。



新色 ノルディックフォレスト・パール

静謐(せいひつ)な森林をイメージした、モダンで洗練されたソリッドライクなカラー。ナチュラルでタイムレスな色調がエクステリアデザインの魅力を一層引き立てます。



プラチナホワイト・パール



スーパープラチナグレー・メタリック



クリスタルブラック・パール



プレミアムクリスタルブルー・メタリック



ミッドナイトブルービーム・メタリック

上質で遊び心のある世界観の創出。

■ インテリアカラー



● マルーン内装 (e:HEV車に設定)

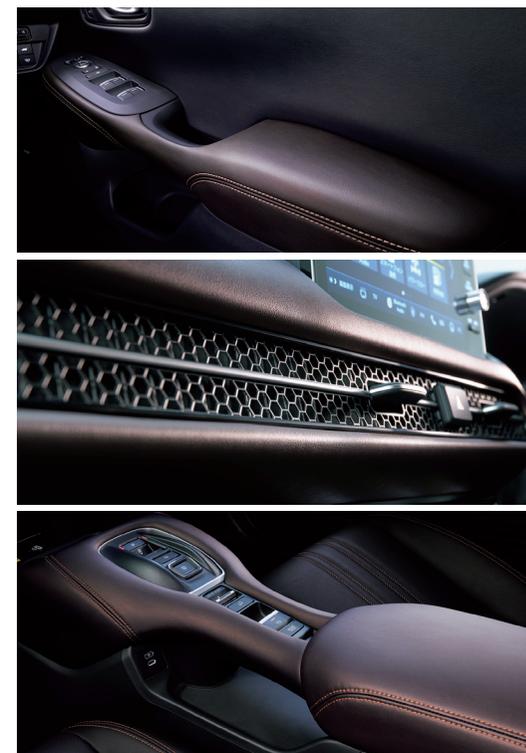
落ち着いた中に艶やかさを感じさせるブラウン調のコーディネートを設定しました。気品あるブラウンを基調に、随所にオレンジステッチを施すことで、仕立てのよさや遊び心を表現しました。タイプにより、レザーシート、または、コンビシート(プライムスムーズ×ファブリック)が装備されます。

● ブラック内装

精悍で落ち着いたあるブラック内装です。タイプにより、レザーシート、または、コンビシート(プライムスムーズ×ファブリック)が装備されます。

■ パール調ソフトパッド (e:HEV車に設定)

内側から放たれるような輝きで豊かな立体感を生み出すパール調インテリアをe:HEV車に採用しました。ソフトパッド部にボディカラーの光輝材で使用されるガラスパールを用いた表皮を使用することで、艶やかな雰囲気を与えとともに、光のあたる部分と影になる部分のメリハリを強調し、造形の美しさを際立たせます。





ダイナミック性能

意のままに美しく走る。

運転に自信と余裕をもたらす

神経直結ダイナミクスをめざして。

ドライバーとクルマが、あたかも神経と直結しているかのような一体感のある走り。 自在に操る自信と余裕が、自分らしさを解放する。

Hondaは「操る喜び」が重要だと考えます。だからこそ、「Enjoy the Drive」を四輪車のダイナミック性能における共通コンセプトとして、クルマづくりに努めてきました。そうしたHondaがSUVの新たな方向性として提案するZR-Vは、オフロードに特化したクルマでも、デザイン頼みのクルマでもありません。自分自身をしっかりと表現しながら、美しく意のままに走る。それこそが、ZR-Vのめざした姿です。

ダイナミック性能の開発にあたっては、「神経直結」を合い言葉に、「軽快で運転しやすく、走ることが愉しくなる」という、Honda伝統の乗り味を追求し、どの席に座っても快適と感じられるセッティングを行いました。シビックで極めて高く評価されるスポーツe:HEVとVTEC TURBOエンジンや、“動体としてあるべき姿”を追求した新世代プラットフォームをベースに、クルマが常にコントロール下にあると感じられる一体感や安心感を追求。自在に操る自信と余裕をもたらします。



<開発時資料>

ダイナミクス

ダイナミクス性能の方向性

ZR-V

SUVとしての当たり前価値

- ・**サイズを気にせず気軽に乗れる・使える**
→ 見切りの良さ、取り回しの良さ、車両感覚のつかみやすさ
- ・走行時および駐車時に下まわりのヒートを**気にしなくていい**
- ・**マルチパーパス性** (いつでもどこへでも思い立ったら即行動)
→ オンロードでの快適性をメインに、多少の荒れた路面走行時の快適性
安心感を確保し、相棒であるクルマへの信頼を高める

New SUVとして際立たせるダイナミクス価値

パーソナル価値 ①

ドライバーの意志を汲み取る神経直結ダイナミクス
常に**自分のコントロール下にある実感**をドライバーに与える

パーソナル価値 ②

不要な動き、ノイズを徹底的に抑えた**1クラス上の快適性**を与えと共に
路面を常に捉える高い接地感を確保し、**安心感**を提供する

運転に自信と余裕をもたらす2つのパワートレイン。

燃費と出力という基本性能を高いレベルで両立させながら、ドライバーが「意のまま」と感じられるパワートレインを追求。e:HEV車、ガソリン車ともに、ドライバーの操作に忠実な加減速フィールを実現し、市街地から郊外まで爽快でゆとりある走りを提供します。

e:HEV

上質・爽快な走りを実現するスポーツe:HEVをSUVに初搭載。

細部まで進化させた新世代の2モーターハイブリッドシステム「スポーツe:HEV」をZR-Vに最適化。V6 3.0Lエンジン以上のトルク※1で上質・爽快な走りを実現します。ZR-Vでは、シーンや気分に応じて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に、国内のHonda SUVとしてはじめて、滑りやすい路面でのスムーズな加速などを支援するSNOWモードを搭載。リアルタイムAWDも選択でき、幅広いシーンでゆとりある運転を可能にします。

2.0L 直噴エンジン



2モーター内蔵電気式CVT



燃料消費率（国土交通省審査値）※3

WLTC※4 **22.1km/L**

市街地モード(WLTC-L)※4 19.7km/L
郊外モード(WLTC-M)※4 24.7km/L
高速道路モード(WLTC-H)※4 21.7km/L

エンジン	最高出力	104kW[141PS]/6,000rpm
	最大トルク	182N・m[18.6kgf・m]/4,500rpm
走行用モーター	最高出力	135kW[184PS]/5,000-6,000rpm
	最大トルク	315N・m[32.1kgf・m]/0-2,000rpm

VTEC TURBO

俊敏なレスポンスと伸びやかなパワーフィールを両立させたVTEC TURBO エンジン。

2.4Lエンジン※2に匹敵する低速トルクと、高回転まで伸びやかなパワーフィールを誇るVTEC TURBOエンジンを、ZR-Vに最適化して搭載しました。アクセルオンの瞬間から力強く加速する応答性と、高回転までよどみなくパワーが増大するリニアな出力特性を実現しています。

1.5L 直噴 VTEC TURBO エンジン



CVT



燃料消費率（国土交通省審査値）※3

WLTC※4 **14.6km/L**

市街地モード(WLTC-L)※4 10.5km/L
郊外モード(WLTC-M)※4 15.4km/L
高速道路モード(WLTC-H)※4 16.8km/L

	最高出力	131kW[178PS]/6,000rpm
	最大トルク	240N・m[24.5kgf・m]/1,700-4,500rpm

※3 燃料消費率は定められた試験条件での値です。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。

※4 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。

※1 Hondaのこれまでの、V6 3.0L車の最大トルクとの比較。Honda調べ。

※2 Hondaの2.4L自然吸気エンジン。

ゆとりのトルクが幅広いシーンで上質かつ爽快な走りを提供。 運転に自信と余裕をもたらす、スポーツe:HEV。

2.0L 直噴エンジンと高出力モーターが生み出すトルクを高精度でコントロールするスポーツe:HEVは、瞬時にトルクを発生するモーターの特徴や、状況に応じてエンジンで直接駆動するe:HEVの特長を生かし、幅広いシーンで適切な走行特性を発揮します。AWD車をラインアップすることで雪道での安心感も向上。市街地から高速道路、そして雪道まで、スポーツe:HEVの上質かつ爽快な走りが、運転に自信と余裕をもたらします。

市街地



● 上質な走り出し

アクセルオンから瞬時にトルクを発生するモーターの利点を生かし、力強い発進加速を実現。エンジンをかけずバッテリー電力のみで走行するEVモードは、作動領域を約20%拡大しました。EVモードからハイブリッドモードへの切り替えもスムーズ化し、力強くシームレスなモーター走行を市街地全域で愉しめます。

郊外路



● 余裕の加速

郊外路では、走行状況に応じてエンジン回転数やモータートルクなどを高精度に制御する技術により、アクセルペダルを踏み込む足と直結したかのような加速を提供。車速に連動したりニアなエンジンサウンドと、エンジン回転数に連動して動くパワーメーターが、聴覚と視覚にパワーの盛り上がりを訴え、爽快な加速を全身に感じさせます。

高速道路



● 快適なグランドツーリング

2.0L直噴エンジンの豊かなトルクと高出力モーターにより、高速域での快適な走りを実現しました。高速クルーズなどでエンジンをメインに走行するエンジンモードは、エンジンの特性を生かして適応領域を拡大。従来e:HEV車以上の低燃費走行を可能にします。また、合流や追い越しで強い加速が必要な際、高出力モーターが瞬時にアシスト。狙い通りの合流や追い越しをサポートします。

ワインディング



● 意のままコントロール

ワインディング走行中は、EVモードへの移行を抑制しエンジン動作を継続する「ワインディング判定」を採用し、ドライバーの意思に忠実なコントロール性を実現。減速セクターは、従来に対し操作初期の減速Gを高めにする事で、ドライバーへのフィードバックを強め、安心感を向上させました。

雪道



● 安心走行

状況に応じ後輪の駆動力配分量を緻密にコントロールする電子制御式のリアルタイムAWDを採用。前後輪への駆動力配分をe:HEV車に最適化することで、4輪それぞれのタイヤ利用率を引き上げました。スポーツe:HEVの高精度な駆動力制御とあわせ、各輪が適切に路面をとらえ、ドライ路はもちろん、濡れた路面でのコーナリングから雪道での登坂まで、安心感の高い走りを提供します。

走りと燃費、そしてパッケージ効率までも高次元へ引き上げたスポーツe:HEV。

■システム構成

スポーツe:HEVは、最大熱効率41%を達成した直噴エンジンと、135kWを発生する高出力モーターを核に、すべてを進化させた新世代の2モーターハイブリッドシステム。Hondaのエンジン技術と電動化技術の粋を集めたこのパワートレインが、SUVの概念を超える走りを生み出し、乗る人を新たな世界へいざないます。



① 発電用モーターの動力源とエンジンモード時の駆動力の2役 2.0L 直噴エンジン
 アトキンソンサイクルと直噴システムにより最大41%の熱効率を実現。走りと燃費をさらに高次元で両立させました。



② 発電用モーターと走行用モーターをコンパクトに集約 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。エンジン出力で発電し、その電力やバッテリー電力でタイヤを駆動します。



③ 電流や電圧を自在にコントロール パワーコントロールユニット(PCU)
 エンジンで発電した電力やバッテリー電力を、走行用モーターが要求する電圧に変換し力強く駆動。電装デバイスの12V電流も制御するスポーツe:HEVの頭脳です。



④ バッテリーや制御用ECUなどをコンパクトに集約 インテリジェントパワーユニット(IPU)
 高エネルギー密度のリチウムイオンバッテリー、制御用ECU、冷却ファンなどを集約した電源ユニットを、荷室下に効率よく配置。

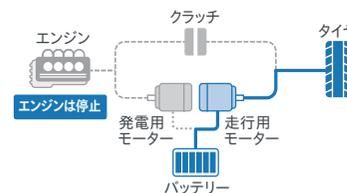


■代表的なモード

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走行。さまざまなモードをシーンに合わせて使い分け、高効率な走行を実現します。

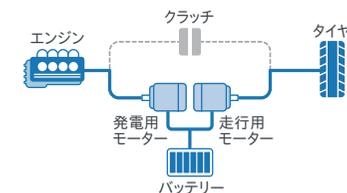
e:HEVの代表的なモード

■ EVモード



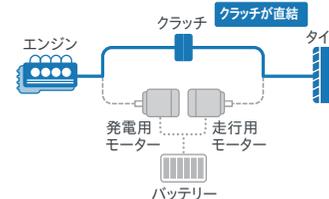
バッテリーからの電気によりモーターのみで走行。エンジンを止めて走るのでガソリンを使わずに電気自動車として走行を愉しめます。

■ ハイブリッドモード



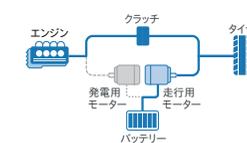
エンジンの力で発電した電力で走行用モーターを駆動。加速時にはバッテリーからの電力を合わせて走行用モーターで走り、よりパワフルな加速が愉しめます。

■ エンジンモード



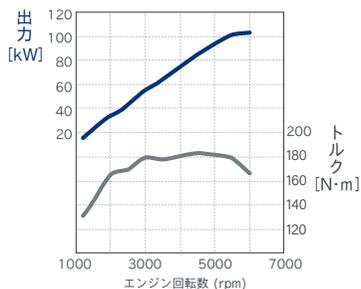
エンジンの得意領域である高速クルーズ時にエンジンと車輪を直結し、エンジンの力で走行。燃費を抑えながら高速走行ができます。スポーツe:HEVでは、エンジンモード時に積極的なモーターアシストを実行。エンジン負荷を低減することで、従来以上に燃費に優れ、なめらかかつ静かな高速クルーズを可能にします。

● モーターアシスト時



■ 2.0L 直噴エンジン

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多段直噴システムを採用。燃料を無駄なく燃焼させることにより、従来のe:HEV用2.0Lエンジンに対し、走り、燃費、排出ガス、静粛性のすべてを向上させました。

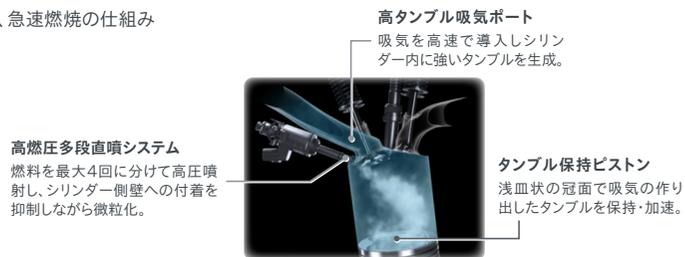


最高出力	104kW [141PS] / 6,000rpm
最大トルク	182N·m [18.6kgf·m] / 4,500rpm

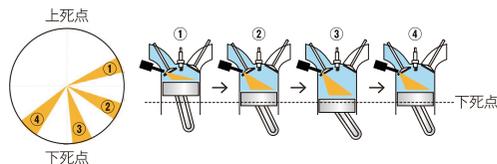
● 燃料を無駄なく燃焼させる、高燃圧多段直噴システム

燃料を35Mpaという高い圧力で直接シリンダー内に噴射し微粒化。高タンブル(縦渦)吸気ポートなどにより、混合気を均質化することで安定性の高い急速燃焼を実現します。さらに、燃料を複数回に分けて噴射する多段制御により、必要最小限の燃料を無駄なくきれいに燃焼させます。

■ 低付着、高均質、急速燃焼の仕組み

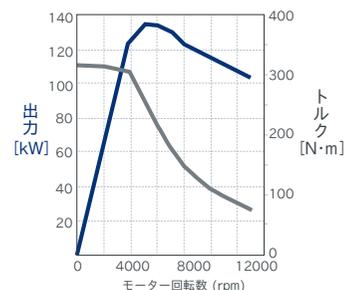


■ 多段噴射イメージ



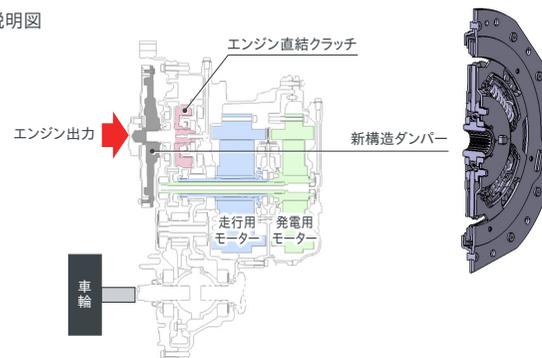
■ 2モーター内蔵電気式CVT

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。エンジン出力を効率よく電気エネルギーに変換し、タイヤの駆動やバッテリーへの供給を行うほか、減速エネルギーの電力回生も担います。走行用モーターには、最高出力135kW、最大トルク315N・mを発生する高出力タイプを採用。V6 3.0Lエンジン以上のトルクで胸のすく力強い加速を提供します。ZR-Vでは、エンジンから伝達されるトルクの変動を低減するフライホイールに、新開発直噴エンジンに合わせ低トルク領域の特性を適正化した新型ダンパーを採用。アイドリング発電中などの振動やノイズを低減しました。また、クラッチやギアの潤滑油に、e:HEV専用フルードを採用。クラッチの摩擦係数を高め、トルク容量を確保することでクラッチの小型・軽量化を実現しました。



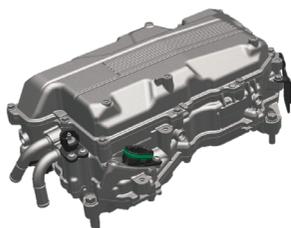
最高出力	135kW [184PS] / 5,000-6,000rpm
最大トルク	315N·m [32.1kgf·m] / 0-2,000rpm

■ 新構造ダンパー説明図



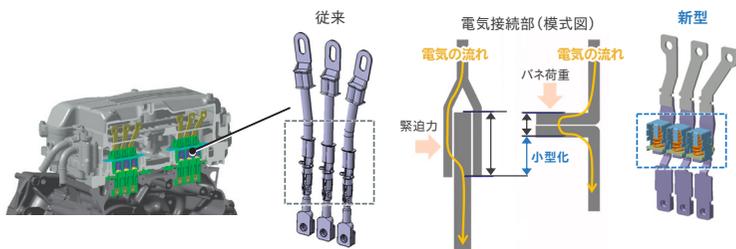
■パワーコントロールユニット

パワードライブユニット※1、ボルテージコントロールユニット※2、12V DC-DCコンバーター※3を内蔵し、e:HEVの電力を総合的に制御します。ZR-Vでは、軽量化と高出力化の両立を追求。低全高化によりデザイン自由度も高めました。



●デザイン自由度に貢献する低全高化技術

PCUと2モーター内蔵電気式CVTとの接続を、従来のピン端子から、平面端子をスプリングによって接続する平面接続型コネクタに変更することでパワートレイン全体の低全高化を実現。



※1 IPUバッテリーの直流電流を走行用モーター駆動に要する交流電流へ変換する装置。
 ※2 IPUバッテリーの電圧を走行用モーターの要求電圧に昇圧する装置。
 ※3 IPUバッテリーの電圧をメーターやヘッドライトなど電装品が用いる12Vに降圧する装置。

■インテリジェントパワーユニット

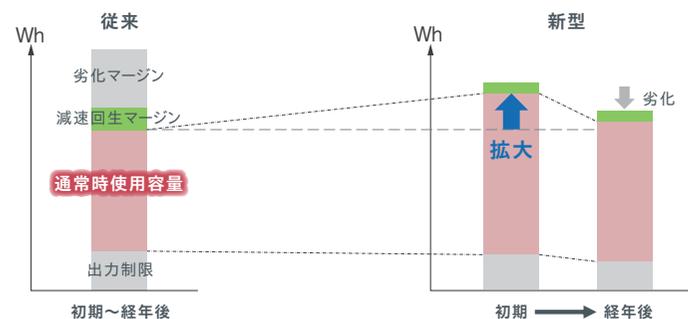
高エネルギー密度の軽量バッテリーセルを荷室下に効率よく配置することで、快適な後席居住性や使いやすい荷室を実現。バッテリーの通常時使用容量拡大により、加速性能や実用燃費の向上ももたらしました。



●バッテリーのポテンシャルを引き出すエネルギーマネジメント

Hondaが長年にわたって蓄積してきた電動車の市場データや知見をフィードバックすることで、経年後の劣化を考慮しながらバッテリーの使用領域を拡大。幅広いシーンでトルクフルかつ一貫性のある加速を実現しました。EVモードの走行可能領域も拡大し、実用燃費の向上にも寄与しています。

■バッテリーマネジメント比較イメージ図



経年後の容量減少に備え、通常時
使用容量を設定。

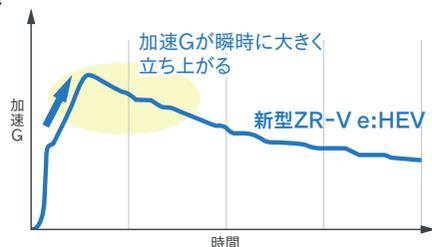
市場データの蓄積によりバッテリー容量の使い切りを可能
とし通常時使用容量を拡大。材料技術の進化により経年劣
化特性を向上させ、経年後も従来同等以上の容量を維持。

自信と余裕の走りを演出する、洗練された制御。

■ダイレクトアクセル

バッテリー電力の積極活用とエンジン発電の早期化によって、加速応答性を向上。アクセルペダルを踏み込んだ瞬間から力強い加速Gを提供します。

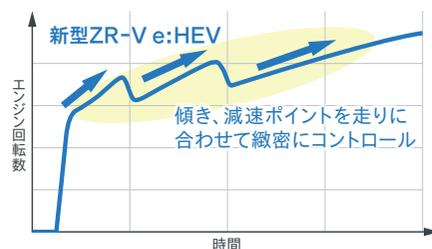
■ダイレクトアクセル特性イメージ



■リニアシフトコントロール

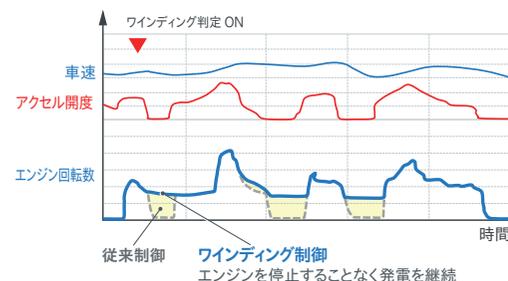
車速の伸びと連動してエンジン回転数を段階的に制御することで、有段トランスミッションのようにリズミカルな回転数変化を実行。エンジンのすっきりしたサウンドをリニアに盛り上げます。

■リニアシフトコントロール特性イメージ



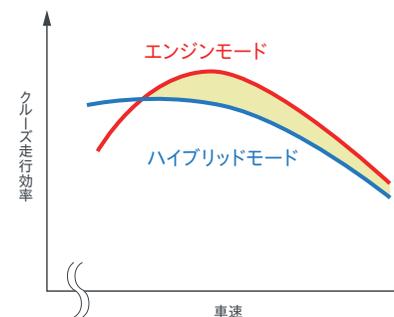
■ワインディング制御

ワインディングなどでのスポーティーな走行ではワインディング判定を取り入れ、エンジンを停止するEVモードへの移行を抑制。ドライバーの意思に遅れることのないスムーズな加速を実現しています。



■エンジンモード領域拡大

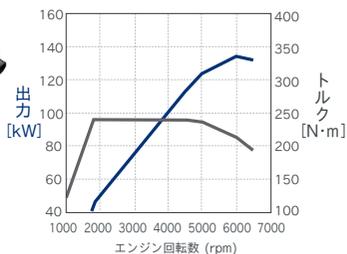
新開発エンジンにより幅広い領域での高効率燃焼を実現したことで、エンジンモードの走行可能領域を大幅に拡大。高速クルーズ中のモード切替を削減し、実用燃費と静粛性を向上させました。また、交通の流れに応じて加速したい場合などは、モーターがエンジンをアシストすることで、燃費のよいエンジンモードでの走行を維持しながらレスポンスのよい加速を提供します。



俊敏なレスポンスと伸びやかなパワーフィールが操る愉しさを加速する、1.5L 直噴 VTEC TURBO エンジン + CVT。

■ 1.5L 直噴 VTEC TURBO エンジン

ガソリン車が搭載するVTEC TURBO エンジンは、「意のまま」と感じられる軽快な走りを追求。ターボチャージャーの構造見直しなどにより、アクセルオンの瞬間から力強く加速する応答性と、高回転までよどみなくパワーが増大するリニアな出力特性を実現しました。



最高出力	131kW[178PS] / 6,000rpm
最大トルク	240N·m[24.5kgf·m] / 1,700-4,500rpm

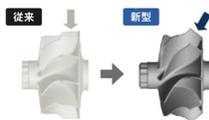
● 排気効率に優れた 4 in 2 エキゾーストポート

従来の4 in 1集合ポートに対し4 in 2ポートを採用。点火順番を考慮したポート集約により排気干渉を低減し、排気効率を向上させました。



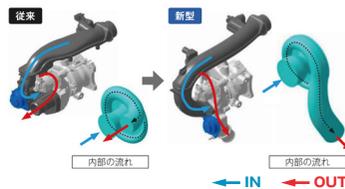
● 高応答を実現する斜流タービン採用のターボチャージャー

ターボチャージャーへの排気導入を、従来の真横から斜めへと変更するとともに排気タービンの翼形状を適正化。より幅広い領域で高効率に過給圧が得られる設計としました。



● 過給効率を高める流路形状

ターボチャージャーのコンプレッサーにつながる前後の配管の曲率をなだらかにすることで圧力損失を低減。過給効率を高め、レスポンスと出力の向上に寄与しています。



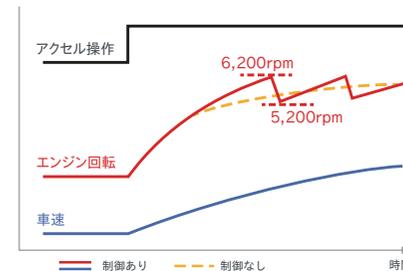
■ CVT

新開発直噴エンジンに合わせ大容量トルクコンバーターを採用。CVTの特徴である無段変速に加え、従来以上の高精度制御によって愉しく扱いやすい変速特性を実現しました。パドルシフトも装備し、さまざまなシーンでドライバーの感覚にフィットする爽やかな走りを提供します。



● 全開加速ステップアップシフト制御

アクセル全開などで強い加速を行う場合、CVTレシオと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な変速を実現。リズムカルな加速感と、エンジン回転数や音の変化が一体となった爽やかな走りをもたらします。

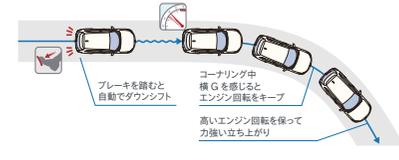


● ブレーキ操作ステップダウンシフト制御

一定以上強くブレーキを踏み込んだ際、レシオを低く制御することで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。エンジンブレーキによる制動力を確保するとともに再加速時のレスポンスを向上させます。コーナリング中は、横Gを検知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力強い再加速を支援します。

ワインディング

▶ レスポンスのよい走りを実現



下り坂

▶ スムーズな減速で安心感を向上



高速道路の出口

▶ 先行車離脱後のスムーズな再加速



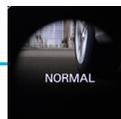
走りのキャラクターを選択できるドライブモードスイッチにSNOWモードを搭載。

シーンや気分に応じて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に、国内のHonda SUVとしてはじめてSNOWモードを搭載しました。滑りやすい路面でのスムーズな走りを実現します。

●ドライブモードスイッチの4つのモード



SPORTモード[ガソリン車のXを除く全タイプに設定]
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、軽快で力強い走りを提供します。ガソリン車は変速マップも切り替え、再加速時の応答性を高めます。



NORMALモード[全タイプに設定]
燃費と走りのトータルバランスに優れたモードで走行します。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[全タイプに設定]
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抑えめにし、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。

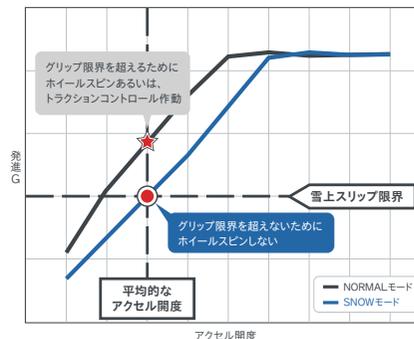


SNOWモード[全タイプに設定] **国内Honda SUV 初搭載**
滑りやすい路面でのスムーズな加速を実現するためにアクセルペダルに対する駆動力特性を切り替えます。

●SNOWモードの制御

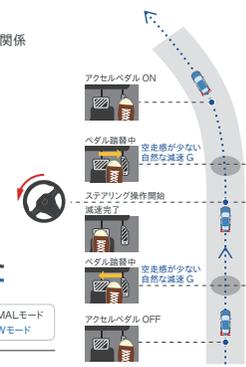
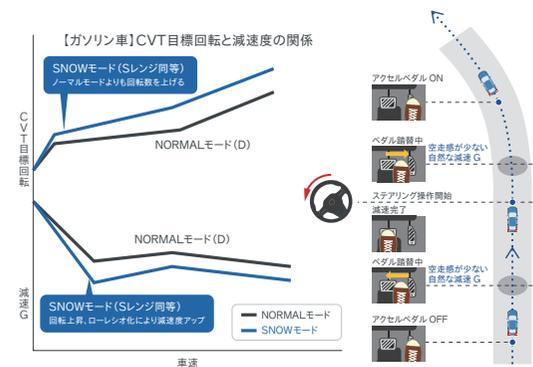
◎ 空転しないように駆動力を抑えることでよりスムーズな発進・加速を実現

e:HEV車、ガソリン車ともにアクセル開度特性を変更し、NORMALモードより穏やかな発進Gとなるように制御。雪上グリップ限界を超えない領域で発進が可能になり、過度な駆動力伝達によるホイールスピンを抑制します。



◎ e:HEV車は回生ブレーキで、ガソリン車はSレンジと同じ減速度でアクセルオフ時に安心感ある減速を実現

e:HEV車は回生ブレーキによりしっかりと減速を実現。ガソリン車はCVT変速特性を変更し、NORMALモードより高い減速度が得られるように制御し、カーブ進入時などアクセルオフでより自然な減速とすることで、滑りやすい路面でのスムーズな旋回に寄与します。



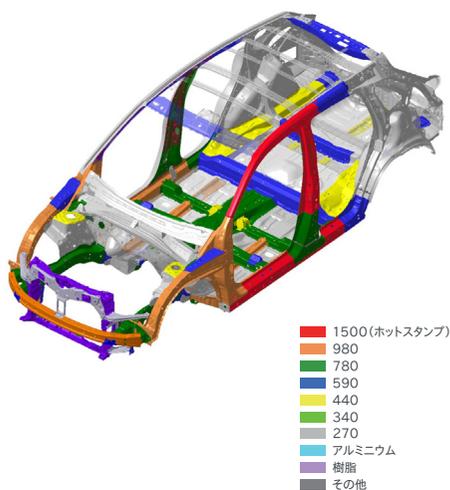
運転に自信と余裕、そして、安心をもたらす高性能ボディー。

ダイナミック性能の基盤となるボディーには、“動体としてあるべき姿”を追求して開発した新世代プラットフォームをベースに、「剛」と「柔」のバランスを適正化することで、優れた操縦安定性と衝突安全性能を高い次元で両立する高性能ボディーを完成させました。

● 軽量・高剛性の追求

1,500MPa級の引っ張り強度を持つホットスタンプ(焼き入れ)材を初め、軽量で強度の高い高張力鋼板を随所に採用。剛性と衝突安全性能に優れた基本骨格を軽量で実現しました。また、フロアまわりを中心にボディー分野の高効率製造技術として知られる構造用接着剤を採用。広範囲の面接合により動的な剛性感を大幅に向上させました。

■ 高張力鋼板適用部位



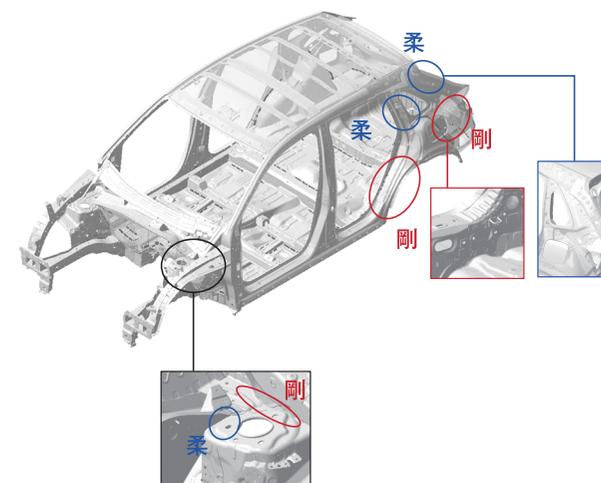
■ 構造用接着材適用部位



● 剛性バランスの適正化

サスペンションに狙い通りの性能を発揮させる支持剛性や、運転に安心感をもたらすボディー骨格をめざし、数値で表される剛性値のみならず、「剛」と「柔」のバランスに着目して開発を推進。優れた操縦安定性と安心感をもたらす基本骨格を、効率よく完成させました。

■ 剛性バランス適正化イメージ図



「自在に操る自信と余裕」をもたらすシャシー。

Hondaの最新技術を結集してシャシーを開発しました。フロントサスペンションとステアリングまわりのフリクションを徹底的に削減することで、リニアなライトレース性とステアフィールを獲得したうえ、リアサスペンションブッシュの適正化などにより軽快な走り快適な乗り心地を高次元で両立。セダンに匹敵する一体感ある走り快適な乗り心地が、乗る人に「自在に操る自身と余裕」をもたらします。

■ 意のままに操る愉しさを徹底的に追求したフロントまわり

フロントサスペンションにはマクファーソン・ストラット式を採用。ドライバーの感覚に合った操作フィールをもたらすステアリングシステムに加え、しっとりとした触感のステアリングホイールが、上質な車格感と操る愉しさを提供します。

● ステアフィールの向上

上質な手触りとフィット感で
操る愉しさを増幅。

- ステアリングホイール
- スムースレザー表皮
- ユーロステッチ

● 自在に操れるステアリングシステム

優れた応答性と操舵フィールで
クルマと一体となったような
爽快なハンドリングを創出。

- デュアルピニオンアシストEPS
- フィードバック制御
- 低フリクションボールジョイント
- 低フリクションフロントダンパーマウントベアリング
- ステアリングコラムホーニング加工



■ 上質な動的性能を実現するリア・マルチリンク式サスペンション

リアサスペンションにはマルチリンク式を採用。リアタイヤがしっかり路面をとらえ、余裕ある走りをもたらします。加えてブッシュの最適化などにより、軽快な走りと優れたNV性能を両立。日常の移動を快樂に変える上質な動的性能を実現しています。

● ロードホールディング向上

ジオメトリ剛性に優れるマルチリンク式
サスペンションの採用や
コンプライアンスブッシュの最適化で
爽快なハンドリングを実現。

- リア マルチリンクサスペンション
- リア フローティングサブフレーム
- コンプライアンスブッシュ

● 軽快感とNV性能の両立

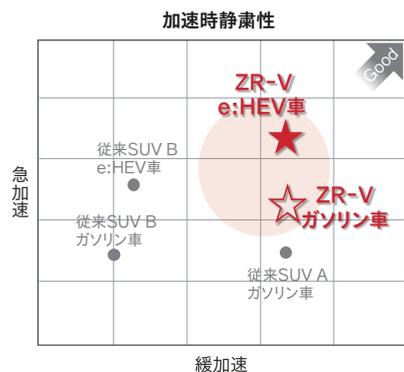
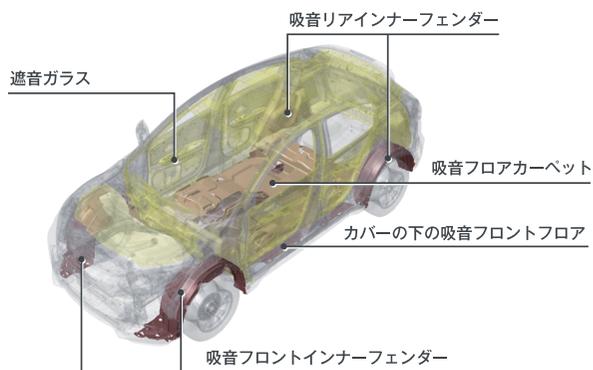
振動遮断に優れるフローティング
サブフレームの適用で
ハンドリングとNV性能を両立。

- リア フローティングサブフレーム
- ブッシュ軸線適正化



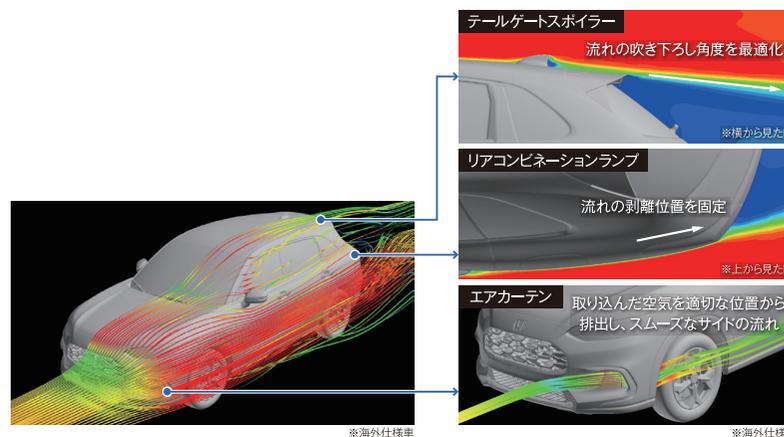
快適な移動に寄与する静粛性。

意のままの走りとともにめざしたのは、都市部や高速道路をストレスなく移動できる快適性。優れたボディー骨格に加え、吸音材・遮音材を効果的に配置することで、ノイズや振動を徹底的に抑制しました。会話や音楽をストレスなく楽しむことができ、ロングドライブでも疲れにくい快適性を実現しました。

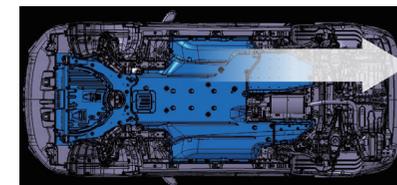


燃費と走りに寄与する空力性能。

空力に有利なプロポーシオンに加え、各部の形状を工夫することで空気抵抗を低減。優れたCD(空気抵抗係数)値により燃費に貢献するとともに、中・高速域での走行安定性向上に寄与しました。



- **フロントエアカーテン**
フロントバンパー左右のスリットに空気を通し、タイヤ周辺の風の流れを改善することで空気抵抗を低減。
- **リアコンビネーションランプ**
空気流の剥離位置を適正化することで、車体後方への巻き込みを抑制し空気抵抗を低減。
- **テールゲートスポイラー**
空気流の吹き下ろし角度を適正化することで、車体後方への巻き込みを抑制し空気抵抗を低減。
- **フロアアンダーカバー**
大型のフロアアンダーカバーを採用することで床下の流速を高め、空力特性を向上。



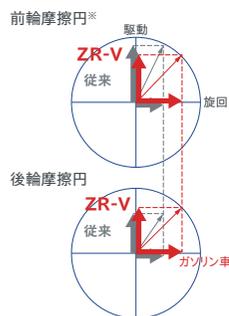
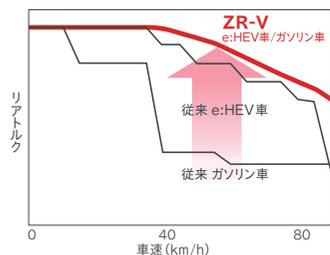
安心かつ安定した走りをもたらすリアルタイムAWDを全タイプに設定。

四輪駆動を基本に、走行状況に応じて前後輪の駆動力をきめ細かく制御する「リアルタイムAWD」を全タイプに設定しました。ドライ路はもちろん滑りやすい路面でも安心かつ安定した走りを提供します。中でもe:HEV車は、モーターならではのパワフルで高レスポンスなトルク特性により、力強くダイレクト感のある後輪駆動力特性を実現。ドライバーのイメージに忠実な走破性を獲得しました。

■リアトルク配分の向上

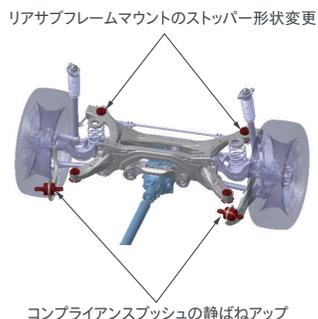
リアトルク限界線の向上を図ったうえで前後駆動力配分を見直し、4輪のタイヤ利用率を最適化。各種センサーにより走行状況を検知し前後輪の駆動力配分を緻密かつ素早く制御することで、コーナリングや坂道での限界性能を高め、ゆとりあるドライブを実現します。

■ 旋回加速時の車速に対するリアトルクの大きさイメージ図



■リアサスペンションまわりの最適チューニング

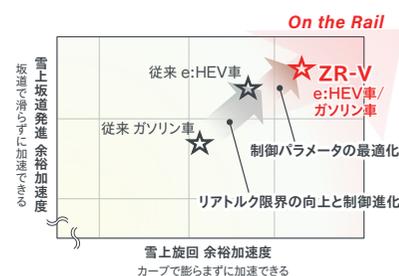
リアサブフレームマウントのストッパー形状や、コンプライアンスブッシュの静ばね特性を最適化し位置決め精度を向上。配分を向上させたリアトルクを受け止め安定した走りをもたらします。



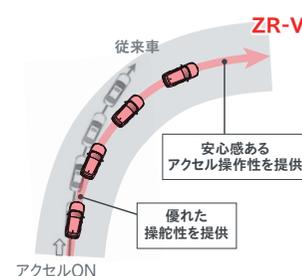
■雪上での安心感ある走り

タイヤ利用率の向上により雪上での優れた走破性を実現しました。雪上の坂道発進でもタイヤが滑りにくく、雪上旋回でも外側に膨らみにくいなど、雪上のさまざまなシーンで安心感のある走りを提供します。

■ 雪上余裕加速度比較イメージ図



■ 雪上旋回比較イメージ図



※ 摩擦円は、タイヤのグリップ限界を円で表した概念図。



先進装備

より自由に、より自分らしく。

カーライフを充実させる

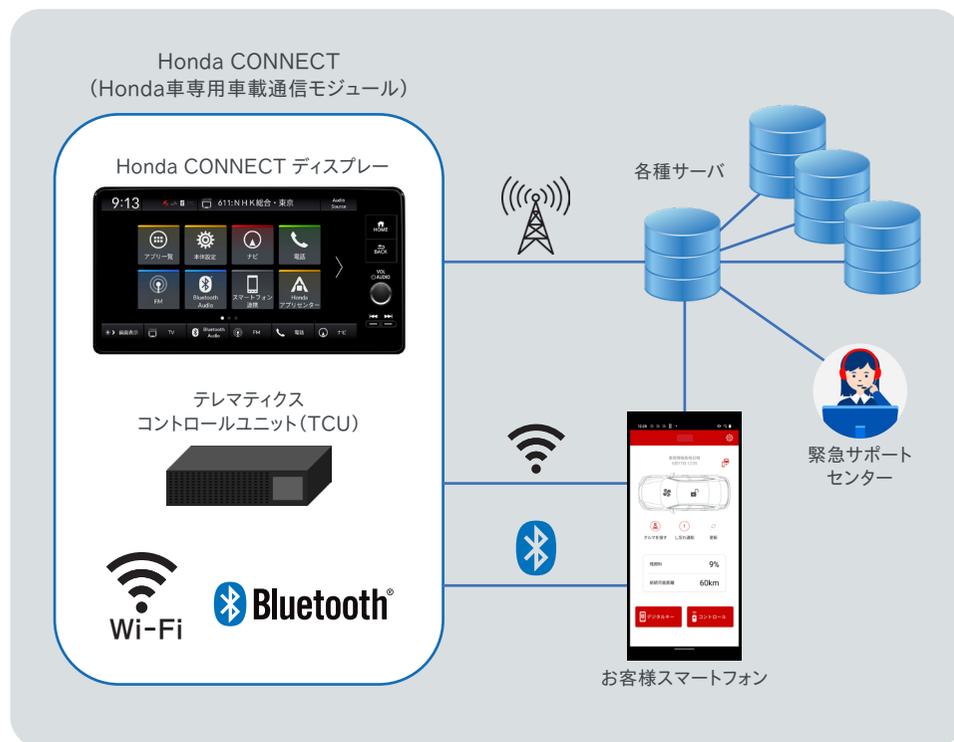
コネクテッドサービス&

オーディオシステム。

新世代コネクテッド技術「Honda CONNECT」が実現する 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車専用車載通信モジュール「Honda CONNECT」を搭載。カーライフをより安心・快適にするコネクテッドサービス「Honda Total Care プレミアム」をご利用いただけます。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」のほか、車内でゲーム機やタブレットなどを便利に使え、車内Wi-Fi、ナビゲーションの自動地図更新サービスなど、多彩なサービスがドライブをサポートします。

■「Honda CONNECT」&「Honda Total Care プレミアム」概念図



■9.0インチ大画面Honda CONNECTディスプレイ (タイプ別設定)

スマートフォン感覚で操作できる静電式タッチパネルディスプレイを見やすい位置にレイアウト。使いやすさを追求したゾーニングや階層で、目的の機能が素早く選択できます。ディスプレイ手前には指置きスペースを設け操作をしやすいしました。



■Honda Total Care プレミアム サービス



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です。

- 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。



車内Wi-Fi

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。通信量は必要な分だけ購入できます。※5



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。



自動地図更新サービス※2※3

あたらしい地図に自動で更新

通信により地図を“自動”で更新。目的地までの最適なルートをご案内します。



Honda デジタルキー※1※4

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。



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じると、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時は、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 Total Care」へのご加入、および「Honda Total Care プレミアム」へお申込いただくご利用いただけます。※6

Honda Total Care プレミアム

つながる技術であなたの毎日が、もっと安心・快適に。万が一やお困りの時はもちろん、毎日の運転やクルマに乗っていない時でも、サポートします。
<https://www.honda.co.jp/hondatotalcare/premium/>

※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」または「Honda CONNECTナビ」装着車でご利用いただけます。「8インチ ベーシック インターナビ(Honda CONNECT対応)」をご選択の場合、この機能は装備されません。時は、工場出荷時の地図に戻ります。 ※4 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ください。 ※5 装着したナビにより購入方法は異なります。 ※6 「Honda Total Care プレミアム」基本パック解約

※3 「Honda Total Care プレミアム」基本パック解約
※6 「Honda CONNECT for Gatherers+ナビ装着用

いつもの曲が「感動のサウンド体験」に変わる、BOSEプレミアムサウンドシステム。(タイプ別設定)

ZR-Vの室内環境に合わせた専用オーディオ、BOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)をBOSE社と共同開発。BOSE社独自の音響技術「Centerpoint」と「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を全席で味わえます。



BOSE

- 1_ミッドレンジスピーカー(8cm)
- 2_ツイーター(フロントビラー)
- 3_ワイドレンジスピーカー(17cm・フロントドア)
- 4_ツイーター(リアドア)
- 5_ワイドレンジスピーカー(13cm・リアドア)
- 6_ミッドレンジスピーカー(8cm)
- 7_サブウーファースピーカー(20cm)



BOSE Centerpoint

BOSE独自のアルゴリズムでステレオ(左右2チャンネル)音源をマルチチャンネルに変換。広大で臨場感あふれるサラウンド体験を実現しています。

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。



Honda SENSING

安心・安全があつてこそ、
自分らしさは解き放たれる。
「異彩解放」を支える
先進の安全運転支援技術。

運転にゆとりをもたらす先進の安全運転支援システム、 Honda SENSING。

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。

「Honda SENSING」は、そうした理念のもとに開発され進化を続ける先進の安全運転支援システム。充実した機能が、リアルワールドを見据えた衝突安全性能と合わせ、安心・安全な移動をサポートします。

■システム概要

フロントワイドビューカメラ、前後ソナーセンサー、リアコーナーレーダーが、全方位で対象物を検知し、適切な注意喚起と操作支援によって安全運転をサポートします。ZR-Vでは、Honda SENSING Eliteで培った知見と技術を活かし、標識認識機能の地図連携を実現したほか、トラフィックジャムアシスト（渋滞運転支援機能）やアダプティブドライビングビームなど先進の機能を搭載。さらに、アクセル、ブレーキ、ステアリングの優れた制御により、ドライバーの感覚に合ったスムーズな運転支援を実現しました。



●フロントワイドビューカメラ

広角カメラと高速画像処理チップにより高い精度で対象物を検知し、トラフィックジャムアシスト（渋滞運転支援機能）や衝突軽減ブレーキ（CMBS）などを実現します。約100度の有効水平画角を持つカメラは、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対応。



●ソナーセンサー

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、誤発進抑制機能や後方誤発進抑制機能、パーキングセンサーシステムなどを実現します。

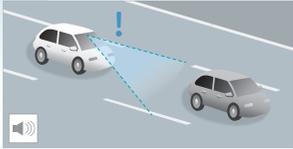


●リアコーナーレーダー

リアバンパー内側に設置したレーダーにより後側方に接近する車両を検知。ブラインドスポットインフォメーションを実現します。



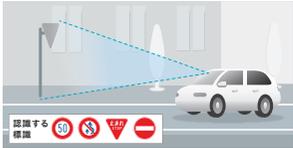
衝突軽減ブレーキ (CMBS)



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

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など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点滅させ安全運転を支援します。

ブラインドスポットインフォメーション



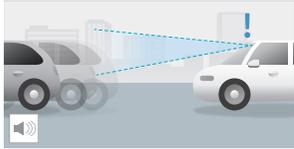
走行中、斜め後ろにクルマの存在を検知すると、その方向のドアミラー鏡面上にマークを表示お知らせ。さらにその方向にウィンカーを操作すると、マークの点滅と警報音でドライバーに注意を促します。

パーキングセンサーシステム^{※2}



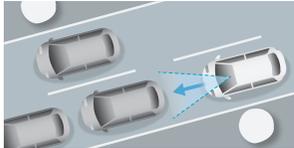
クルマの前/後、斜め前/斜め後ろからの障害物の接近、音と表示でお知らせ。細い路地を走る時や駐車時などでも安心です。

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。

渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (ACC)



先行車がいけ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^{※1}



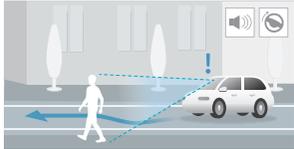
前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。

後退出庫サポート タイプ別設定



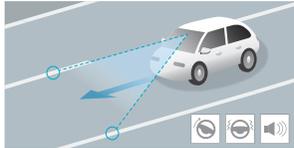
バックで出庫の際、左右から近づいてくる車両を検知。警報音とナビ画面の上の矢印表示で、注意を促します。

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。

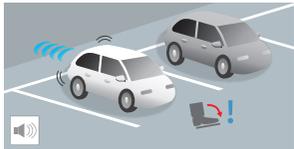
車線維持支援システム (LKAS)



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。

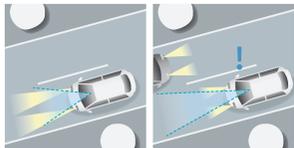
LKAS: Lane Keeping Assist System

後方誤発進抑制機能^{※1}



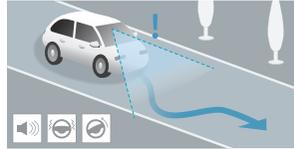
後方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。

オートハイビーム



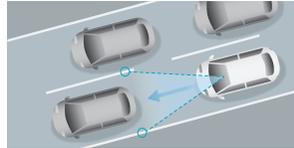
先行車や、対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替えます。良好な視界の確保を支援するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

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、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。

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、自車の走行車線をキープするようステアリング操作をアシスト。渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (アクセル、ブレーキ操作のアシスト) と合わせて、渋滞時のドライバーの運転負担を軽減します。

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り衝突のおそれがある際、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。

アダプティブドライビングビーム タイプ別設定



ハイビーム照射中に、先行車や対向車を検知すると、周辺状況に応じて照射範囲を自動でコントロール。前方車両の幻感を低減させながら、歩行者や標識を見つけやすくなります。

■ 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。■ 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、ウィンカーを作動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、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。■ 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、先行車がいけない場合は、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、ウィ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。■ 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、ウィンカーを作動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。■ 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辺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。■ 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。■ 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。

※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 ナビ画面に表示するには、「Honda CONNECTディスプレイ」または対応するナビゲー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。

