

# CR-V

Press Information 2011.11.28

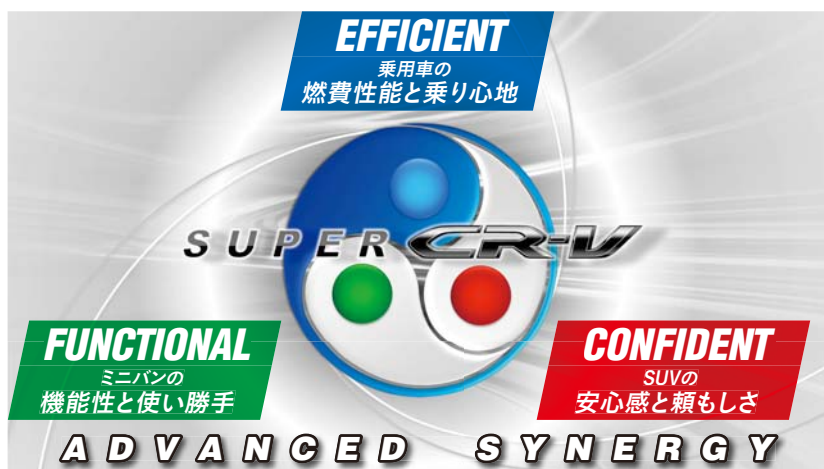
## いま 現在を超えていく。

自らの意思で判断し、思うままに人生を楽しむ。そんな、乗る人自身の生き方を映すクルマがあります。  
Comfortable Runabout Vehicle — 快適に自由に走り回る移動体。その名が示すように、  
CR-Vは初代誕生以来「いつでも、どこへでも、気軽に、気持ちよく」走るクルマであることをコンセプトに進化してきました。

その道のりは、従来の価値を安易に変えることや頑なに守ることではなく、常に「現在を超えていく」こと。  
4代目となる今回の進化は、「移動の自由」という人々の不変の欲求にどこまでも快適に応え、  
環境性能や経済性といった価値基準や時代の流れを捉えながら、  
なおかつ、乗る人の生き方や誇りといった自己表現ができるCR-Vに、生まれ変わるのだと考えました。

まずは、デザイン、パッケージング、メカニズムのすべてにわたって  
高い効率を追求した【乗用車の燃費性能と乗り心地 (EFFICIENT)】に注力。  
そのうえで、居室のくつろぎ感や荷室の使いやすさにこだわった【ミニバンの機能性と使い勝手 (FUNCTIONAL)】と、  
車両挙動安定化制御技術や新開発REAL TIME AWDによる【SUVの安心感と頼もしさ (CONFIDENT)】に磨きをかけ、  
さらに、より多くの人の選択肢を広げるために、2.4L 4WD車に加え2.0L FF車を設定しました。

こうした3つの資質が互いに協調し、高密度に相乗し合うことで、  
「いつでも、どこへでも、気軽に、気持ちよく」をこれまでにないレベルで極めた、“SUPER” CR-Vを完成。  
オーナーの生き方と呼应しながら、これからの時代を、快適で自由に、スマートでタフに、超えていきます。



## Exterior

大胆に、先進的に。強さと機能表現したエクステリアデザイン。

SUVの風格と、滑らかで高効率な空力ボディを印象づける独自の存在感。

「BOLD&ADVANCE(大胆かつ先進的)」をコンセプトに表現したエクステリアデザイン。厚みのあるフロントノーズや、ボディ下端とホイールアーチの全周をガーニッシュで覆ったがっしりとしたロア部などが、SUVとしての力強さと車格感を強調。その一方で、見晴らしのよいグラッシーなキャビンを感じるアッパー部分が空間の広さを印象づけるとともに、ボディ全体を空力に効率的な滑らかなシルエットで包むことで、スマートで先進的な乗用車のイメージを持たせています。

### 20G

2.0L i-VTEC

CVT

FF



### 24G

2.4L i-VTEC

5AT

4WD



空力を考慮した形状のフロントバンパーを中心に、上部からはヘッドライトと一体となって力強さと品格を表現したグリルが、下部からはアクティブなイメージのバンパーロア部が集中。シャープで毅然とした表情が独自の存在感を印象づけます。



リアコンビネーションランプには、CR-Vのアイデンティティーである縦型形状を踏襲しながら、ボディ側面まで大きく回り込んだ斬新なデザインを採用。広い荷室と躍動感を生み出す曲率の大きなテールゲートガラスとともに、強い個性を放っています。



スポークが外へ太く広がる力強いデザインの17インチアルミホイール。シャープな面構成の陰影が上質さも表現しています。



# Interior

## 機能的に、上質に。「快適な移動」にこだわり抜いたインテリア。

「瞬間認知・直感操作」を突き詰めた先にある、先進と上質に満ちた運転環境。

左右両方向に大きく広がるインストルメントパネル。そのワイドな風格とともに乗用車としての快適な運転環境を目指し、機能性や操作性を徹底的に追求しました。「瞬間認知・直感操作」という考えのもと、構成要素をシンプルにしながらドライバー正面には走行系の機能を、インパネセンターには視認性を考慮した情報系の機能を配置。明確にゾーニングすることで、運転に集中しながら走行状況を把握しやすく、スムーズな操作を可能にしています。さらに、新採用の情報機能「センターディスプレイ<sup>※</sup>」など、より先進的で上質な運転環境を創出しています。

※Honda インターナビとセットでメーカーオプション



Photo : 24G (4WD) メーカーオプション装着車



20G

インストルメントパネル・ガーニッシュ  
(シルバー塗装)

ワイド感を演出しながら、ブラック基調の内装をクールに引き締めるシルバー塗装のガーニッシュを採用しています。



24G

インストルメントパネル・ガーニッシュ  
(メタリックフィルム)

マーブル(大理石)調の模様が高質感を表現するメタリックフィルムを施し、落ち着きのある雰囲気演出しています。



自発光メーター

中央に円形の液晶ディスプレイを、外周に半円状のシルバー加飾を配置し、機能性と上質感を持たせました。また、低燃費運転を色の变化で知らせるコーチング照明も採用しています。



プッシュエンジン  
スタート/ストップスイッチ

Hondaスマートキーシステムと連動し、キーを携帯するだけでエンジンのスタート/ストップがプッシュ操作で行えます。

### 【センターディスプレイ (Honda インターナビ装着車)】

Honda インターナビと連動し、より多彩に、より詳細に情報を表示するもうひとつのディスプレイを、インパネセンター上部に設置しました。音楽ソースなどのオーディオ情報や、ナビのルート案内を補足する右左折指示、燃費情報などを表示するほか、壁紙などの楽しい機能も搭載。画面の選択や切り換えは、十字キーを採用したステアリングスイッチで簡単に操作できます。

表示例



オーディオソース  
セレクト表示



燃費情報表示



時計表示



ガイダンス表示



センターディスプレイ



ステアリングスイッチ

ゆとりの室内に大きなシートを配し、さらに心地よさを追求した快適空間へのこだわり。

高効率なパッケージングによっていっそう広く確保された空間に、ひとクラス上のゆとりを感じさせる大きなシートを配置。さらに、座り心地や乗り降りのしやすさなどの基本性能を追求するとともに、テストコースでの走り込みによって前席・後席とも身体の部位ごとにウレタンの堅さをチューニングし、ホールド性やフィット感を高めました。また、しっとりとした触感の本革シート<sup>※</sup>も用意。心地よさと滑りにくさを両立し、優しく、上質に、身体を包み込みます。

※本革シートはメーカーオプション



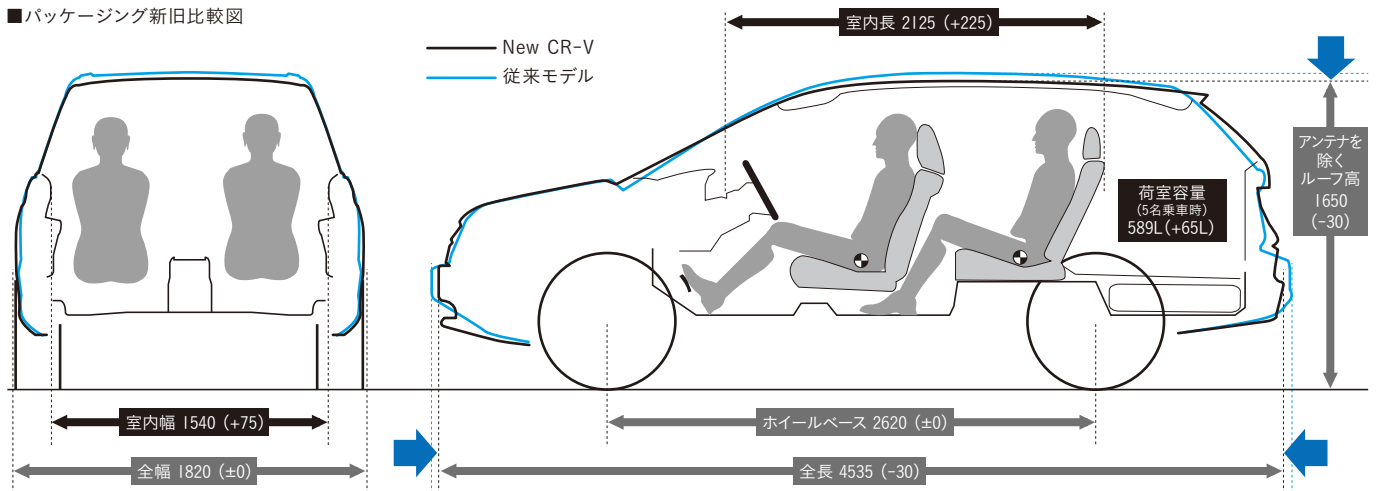
Photo : 24G (4WD) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

■メーター類は撮影のため点灯 ■画面はハメコミ合成

# Packaging

ミニバンの広さ、セダンの操縦性。両者を融合した高効率パッケージング。

## ■パッケージング新旧比較図

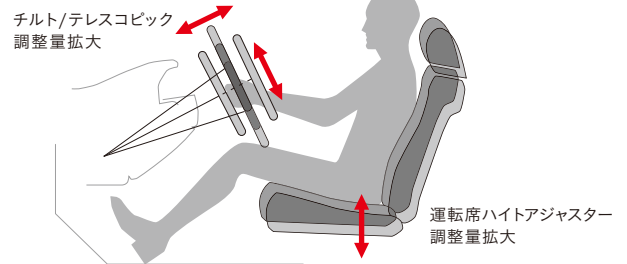


単位:mm ( )は従来モデル比 数値はすべてHonda測定値 荷室容量はVDA方式によるHonda測定値

空間のゆとりを活かしながらボディサイズを縮小し、運転のしやすさや使いやすさをさらに向上。

乗用車として運転しやすいこと。ミニバンのような広い空間を備えていること。CR-Vにとってこれらはとても重要な要件といえます。New CR-Vでは、低床・低重心というHonda独自のパッケージング技術を核に、着座位置や姿勢などを検証し、空間効率を徹底的に追求しました。その結果、従来モデルに対し、室内長を225mm延長したのびやかさと、荷室容量を65L拡大したゆとりを実現しながら、ボディ全長を30mm縮小。横方向のゆとりでは、従来モデルと同じ全幅としながら室内幅を75mm拡大しています。また、運転席ではより適切な着座姿勢が得られるよう、ステアリング位置の前後・上下や座面高さの調整量を拡大。同時に、後席のヒップポイントを下げること、前後席とも従来同等のヘッドクリアランスを確保しながらボディ全高を30mm低下。乗用車としての扱いやすさをいっそう高めています。 数値はすべてHonda測定値 荷室容量はVDA方式によるHonda測定値

## ■運転席の着座姿勢最適化イメージ



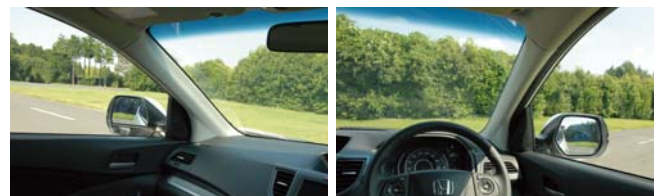
作動イメージ



## 見通しが良く、取り回しも良好。

運転視界は、SUVならではの高いアイポイントが運転の安心感になると考え、従来を踏襲。加えて、センターピラーの断面を従来よりも細くすることで、交差点やカーブでより見通しの良い視界を実現。最小回転半径も従来と同じ5.5mとし、日常的に扱いやすい取り回し性を確保しています。また、左折時や駐車時などに役立つプリズムアンダーミラーも従来どおりに採用。助手席側ドアミラー下部に内蔵した視野角の広いミラーが左フロントタイヤ付近を広く映すことで安心してステアリング操作が行えます。

## ■運転席からの視界(左右)

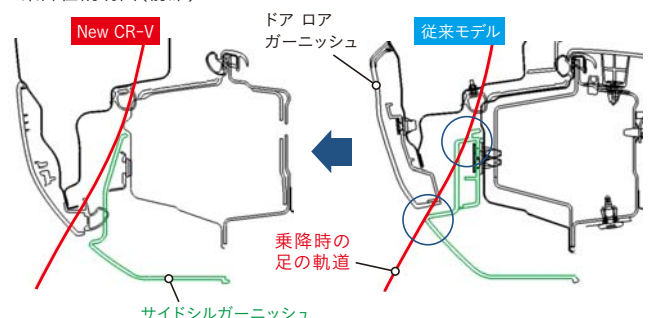


## 足の軌道を分析し、優れた乗降性を実現。

よりスムーズな乗り降りを可能にするために、前席の乗降時の足の軌道を分析。ボディのサイドシルやサイドシルガーニッシュが足に引っ掛からないよう形状を見直しました。



## ■乗降性説明図(前席)





力強い、しかも低燃費。爽快にしてスマートなパワートレイン。

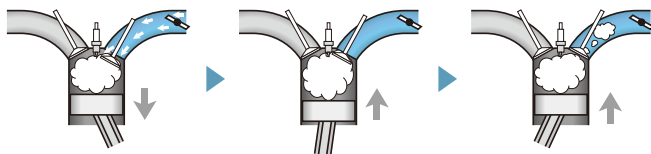
2.0LエンジンにCVTを組み合わせ、クラストップ\*の低燃費と力強い走りを両立。

【2.0L「可変吸気量制御」i-VTECエンジン】

低速域からの力強いトルク特性と低燃費を両立した「可変吸気量制御」i-VTECエンジンを採用しました。低負荷走行時に吸気2バルブのうち1バルブの閉じるタイミングを遅くするとともに、DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）がスロットルバルブを最適に制御する可変吸気量制御によって、吸気抵抗によるエネルギー損失（ポンピングロス）を大幅に低減。さらに、各部の低フリクション化を徹底し、クラストップ\*の低燃費を実現しています。

\*2.0LクラスのSUVとして（2011年11月現在 Honda調べ）

■「可変吸気量制御」イメージ（低負荷走行時）



スロットルバルブ開度を大きめに制御し、スムーズに吸気（ポンピングロス低減）

ピストンが下死点を過ぎ、上昇をはじめても吸気バルブを閉じない

一度吸い込んだ混合気の一部を吸気ポートに押し戻してから吸気バルブを閉じ、必要な混合気量に調整

【トルクコンバーター付CVT】

DBWと協調した高知能な変速制御を行い、さまざまな走行シーンでドライバーの感覚に合った滑らかな走りを実現するトルクコンバーター付CVT。油温センサーの採用や高精度なロックアップ制御によって、優れた燃費性能にも貢献しています。また、低速域から力強いエンジントルク特性との相乗により、2.0Lながら従来モデル（2.4L）と同等の発進・加速性能を発揮します。

2.4Lエンジンと5速ATを進化させ、燃費性能と出力をともに向上。

【2.4L DOHC i-VTECエンジン】

Honda独創のVTECに加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTCを組み合わせた、DOHC i-VTECエンジンを採用。圧縮比を高めるなど出力を15kW（20PS）向上するとともに、徹底したフリクション低減によって燃費性能も向上しています。

比較数値は従来モデル比

【5速オートマチックトランスミッション+パドルシフト】

力強いエンジン特性にマッチした5速ATを採用。出力・トルクの向上や車両の軽量化によってハイレシオ化が可能となったほか、ATFウォーマー、低粘度オイル、低フリクションクラッチの採用や、ロックアップ領域の拡大などにより低燃費化に貢献しています。また、Dポジションでもマニュアル感覚の変速が行えるパドルシフトを備え、力強い走りをより積極的に楽しめます。

2.0L、2.4Lともに採用した主なエンジンフリクション低減項目

- ピストンパターコーティング
- プラトナーホーニング加工シリンダー
- 低張力ピストンリング（オイルリング）
- 低フリクションオイル

低燃費運転を楽しく支援するエコアシスト。

エンジン、トランスミッション、エアコンを燃費優先に制御するECONモードに加え、色の変化でエコ運転度をリアルタイムに把握できるコーチング照明を採用。ドライバーにエコ運転の程度を直感的に伝え、低燃費運転を支援します。なお、Honda インターナビ装着車では直近3回分の平均燃費履歴を確認することもできます。

コーチング照明  
理想的な低燃費走行に近くなるほど、照明色が白からグリーンに変化

2.0G  
CVT/FF



- 最高出力（ネット値）  
110kW [150PS] / 6,200rpm
- 最大トルク（ネット値）  
191N・m [19.5kgf・m] / 4,300rpm
- JC08モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）  
14.4km/L
- 10・15モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）  
15.4km/L

「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。



Sモードスイッチ付CVT

2.4G  
5AT/4WD



- 最高出力（ネット値）  
140kW [190PS] / 7,000rpm
- 最大トルク（ネット値）  
222N・m [22.6kgf・m] / 4,400rpm
- JC08モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）  
11.6km/L
- 10・15モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）  
12.2km/L

「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。



パドルシフト



抵抗を減らす。徹底的に減らす。細部まで突き詰めた低燃費技術。

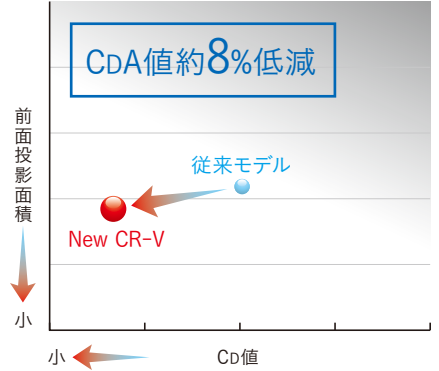
全高を下げるるとともに各所に施した、徹底的な空力処理。

走行安定性や燃費性能の向上に寄与する空力処理を徹底しました。まず、全高を30mm下げることで前面投影面積を減少。そのうえで、空気に有利なルーフの長いボディ形状とするとともにテールゲートスポイラーを装備し、フロントバンパーやリアコンビネーションランプの形状も工夫しました。さらに、ボディ下面への空力パーツの適用を拡大。これらにより揚力を抑えながら空気抵抗(Cd値)を約8%低減し、高速走行時の安定性と燃費性能を向上しています。 比較数値は従来モデル比 Honda測定値

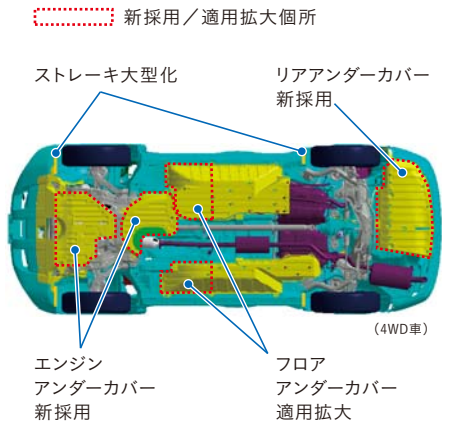
■空力処理説明図



■空力性能比較イメージ



■ボディ下面空力パーツ説明図



フリクション低減や軽量化を追求したシャシーまわり。

【ブレーキ、ハブベアリングの低フリクション化】

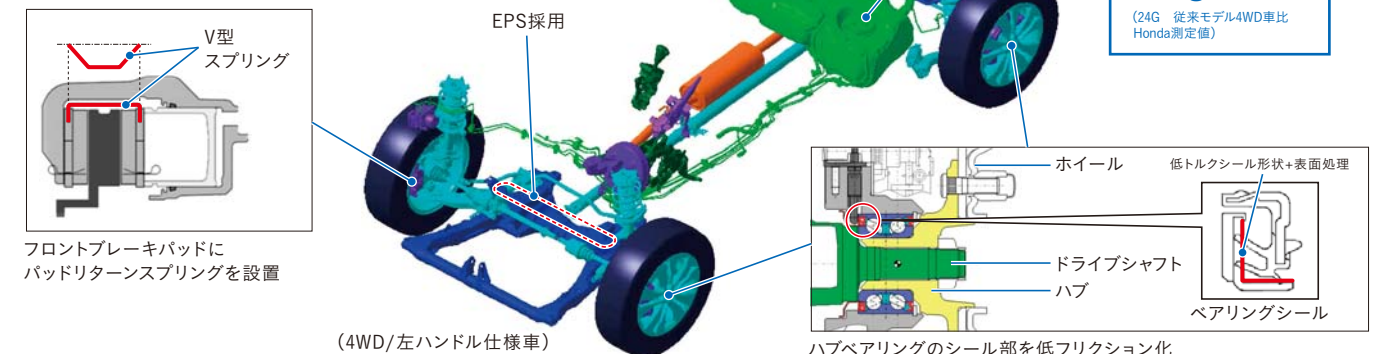
フロントブレーキキャリパーにスプリングを設置し、ブレーキ非作動時の回転抵抗を低減。前後ハブベアリングはシール部の構造を見直し、低フリクション化しています。

【軽量化】

各部の構造や製法の細部にわたる見直しや、小型・軽量な新4WD機構の採用などにより、18kg(24G)の軽量化を実現しました。

比較数値は従来モデル4WD車比 Honda測定値

■シャシー 燃費対策説明図



【EPSの採用、燃料ポンプの省電力化によるエンジン負荷軽減】

EPS(電動パワーステアリング)の採用により、エンジンで駆動する油圧ポンプを廃止したほか、燃料ポンプの消費電力を抑えることでオルタネーターの発電量を抑制。エンジン負荷を低減することで燃料消費を抑えました。

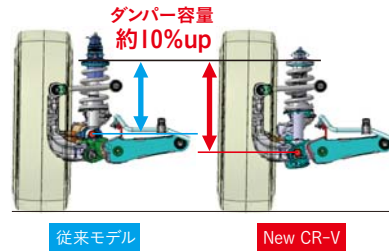
しなやかに、そして静かに。上質な乗り味を生むサスペンション&ボディ。

リアダンパーの容量をアップし、しなやかで上質な乗り味を実現。

コンパクトリアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンションを踏襲しながら、リアダンパー下側の取り付け点を下げることでダンパー全長を延長。これにより約10%の容量アップを実現し、減衰性能を高めました。さらに、このレイアウト変更により、レバー比(ホイールとダンパーのストローク比)の変化を抑え、リニアな特性を獲得。また、フロントダンパーもリアダンパーの特性に合わせてセッティングを見直し、さまざまなシーンでしなやかかつ上質な乗り味を実現しています。

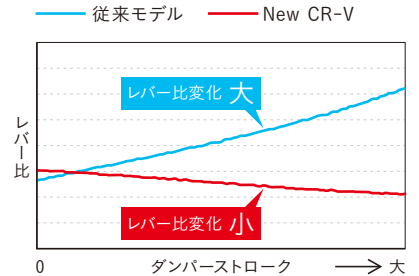
比較数値は従来モデル比 Honda測定値

■リアダンパー説明図



ダンパー下側取り付け点を下げ容量をアップ

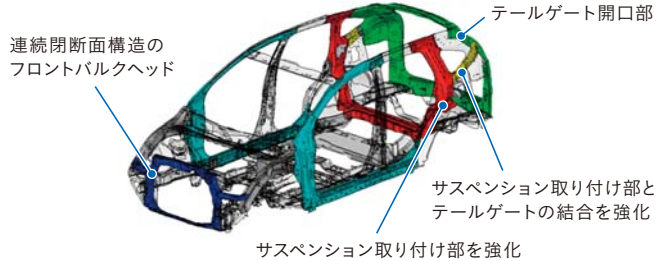
■ダンパーストローク/レバー比変化イメージ



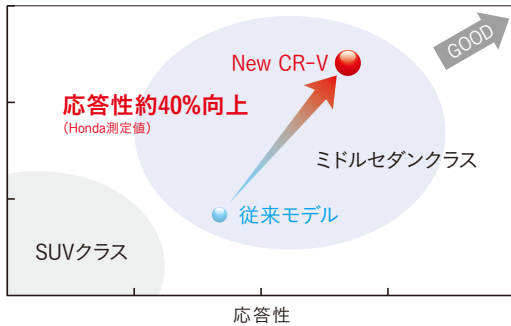
効果的な補強を施し、ハンドリングと乗り心地を高次元で両立するボディ骨格。

ハンドリングや乗り心地、静粛性など、クルマのさまざまな性能を支えるボディ。軽量で高剛性の構造をベースにサスペンション取り付け部や結合部を強化しました。ダンパーセッティングと合わせ、街中での機敏なハンドリングを実現するとともに、全速度域において乗り心地を向上しています。

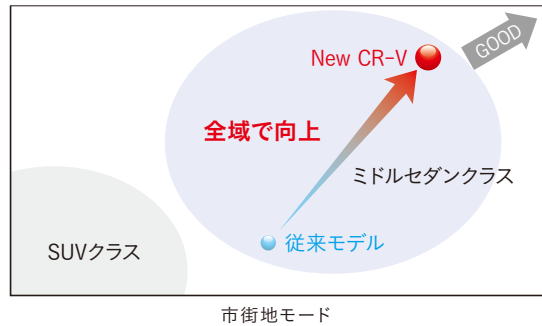
■ボディ強化説明図



■ハンドリング比較イメージ



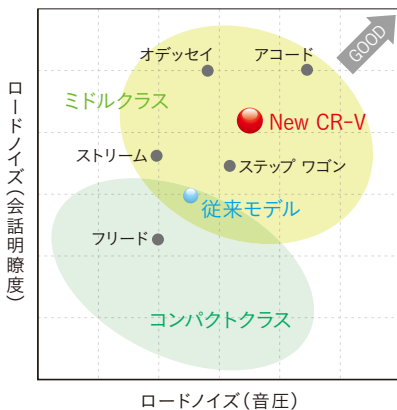
■乗り心地比較イメージ



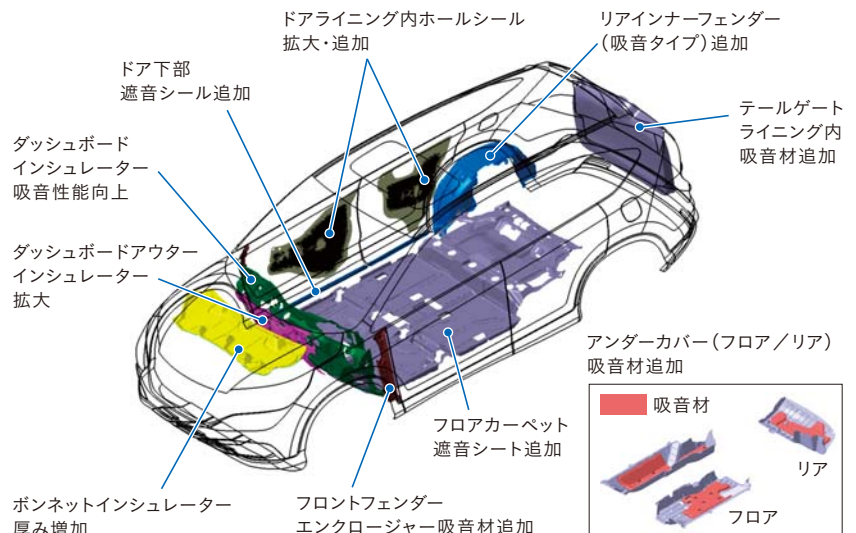
吸・遮音処理を徹底し、静粛性をさらに向上。

ボディの強化により振動の発生を抑えたくて、吸・遮音材を効果的に追加配置。いっそう静かな室内を実現しています。

■静粛性比較イメージ



■吸・遮音材説明図





## 簡単に、たっぷりと、使いやすく。機能性に満ちたユーティリティー。

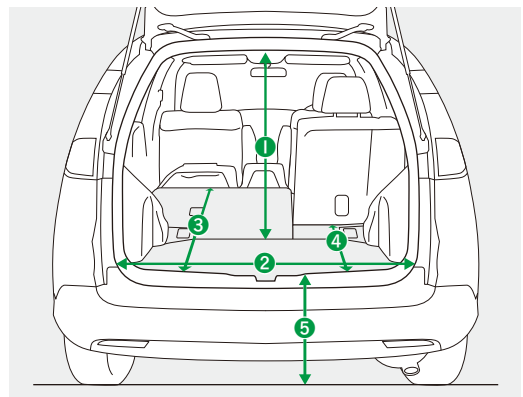
### 荷室からでもレバーを引くだけでスペースが広がる、ワンモーションフォールドダウンリアシート。

たくさんの荷物を積載する際など、荷室から簡単な操作で後席のシートをたためるワンモーションフォールドダウンリアシートを実現。荷室のサイドライニングに設置したレバーを引くだけで、リアシートのシートクッションが持ち上がると同時にヘッドレストとシートバックが可倒し、すっきりと格納。素早く奥行きのある荷室へと変化します。また、シートは左右6:4に分かれているため、乗車人数や荷物の量に合わせた自由なアレンジが可能です。さらに、リアドアからでも同様の操作が行えるよう、シートクッションの両サイドにストラップを設置しています。



### 低く、広く、大きく。使い勝手に優れたゆとりの荷室。

低床でフラットな設計により、荷物の出し入れがしやすい低い開口部地上高を実現。その低い位置から大きく開くテールゲートによって、高さのある荷物でもスムーズな積み下ろしを可能にしています。また、エクステリアの大きな特徴のひとつでもある個性的なテールゲート形状が、荷室容量にも大きく寄与。荷室の後端まで高さを確保したことなどによって、従来モデルを超える589L(5名乗車時)の大容量を実現。さらに、トノカバーの設置位置も高くすることにより、プライバシーの保護とともに、積載性を向上しました。



① 荷室高	985mm
② 荷室床面幅(最大)	1,345mm
③ 荷室床面長(リアシートフォールドダウン時※1)	1,570mm
④ 荷室床面長(リアシート通常時※2)	950mm
⑤ 開口部地上高	665mm
荷室容量	5名乗車時 589L / 2名乗車時 1,146L

※1 フォールドダウンしたリアシート座面裏からテールゲートまでの荷室床面長  
 ※2 リアシートの背もたれ裏からテールゲートまでの荷室床面長  
 数値はすべてHonda測定値(荷室容量はVDA方式による)

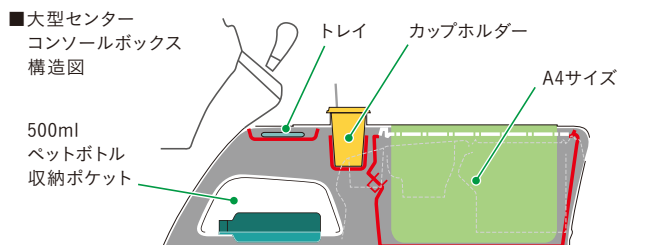


トノカバーを全車に標準装備

### 大容量ボックスをはじめ、使い勝手に優れた充実の収納装備。

センターコンソールにA4サイズのバッグ※が収納可能な深く幅のあるボックスを設置。カップホルダーやトレイ、500mlペットボトルが入るポケットなども一体成形しました。そのほか空間の適所にさまざまな収納スペースを配置。空間全体で使い勝手を高めています。

※バッグのサイズ・形状によっては入らない場合があります。



大型センターコンソールボックス(リッド付)



走りを高める、走りを支える。運転にゆとりを生む機動力と安定性。

電子制御で後輪の駆動力を緻密かつ素早くコントロールし、走破性と燃費性能を高めた  
新開発 REAL TIME AWD(インテリジェント・コントロール・システム)。

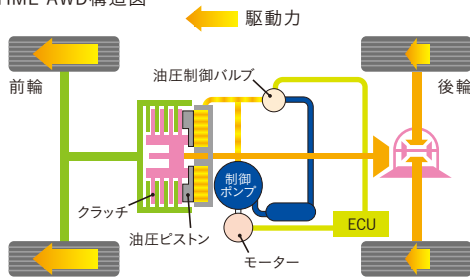
24G

FFを基本とし、走行状況に応じて後輪へ駆動力を配分する4WDシステムを電子制御化。各種センサーにより走行状況を検知し、前輪が空転する前に後輪へ駆動力を伝達するとともに、前後輪の駆動力配分をより緻密に行え、雪道などでの発進やコーナリング、登坂における安定性をいっそう高めています。また、2つの油圧ポンプを用いていた従来システムに対し、ポンプを1つにするなど小型・軽量化を実現。さらに、ポンプを機械式から電動モーター式に変更したことや、クルーズ走行時(FF状態)には後輪駆動力を完全にカットして駆動ロスを低減したことで、低燃費にも貢献しています。

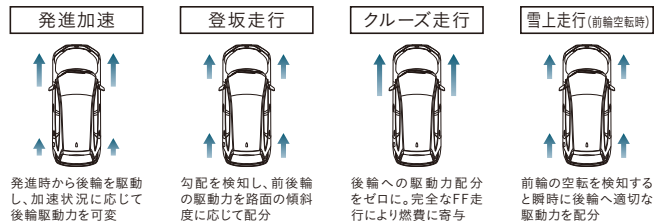
【より緻密な作動を実現する電子制御クラッチ機構】

ATセレクトレバーをDポジションにするとモーターが作動して油圧が発生。走行状況に応じて制御ポンプと油圧制御バルブの作動を調整し、クラッチ作動油圧を緻密にコントロールすることで、素早くスムーズに後輪へ適切な駆動力を配分します。

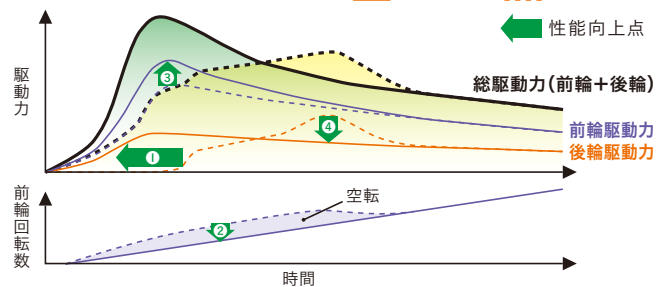
■REAL TIME AWD構造図



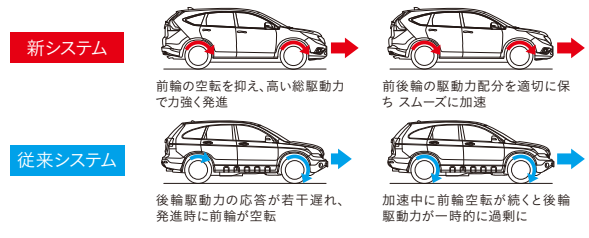
■REAL TIME AWD作動イメージ



■雪上発進時の駆動力比較イメージ



- 1 後輪駆動力 応答性向上
- 2 前輪空転 抑制
- 3 前輪駆動力 有効活用
- 4 後輪駆動力 最適化



協調して作動するVSAとMotion Adaptive EPS(モーションアダプティブEPS)を全車に標準装備し、24GはREAL TIME AWDも協調制御。さまざまな走行状況で高い安心感を実現。

20G 24G

【VSAとMotion Adaptive EPSの協調制御(20G、24G)】

コーナリング時や路面状況の変化などにおける車両の挙動の乱れに対して、EPS(電動パワーステアリング)によるステアリングの操舵力アシスト制御を行うモーションアダプティブEPSと、VSA(車両挙動安定化制御システム)を協調制御。アンダーステア/オーバーステアの発生時や、左右輪で異なる路面状況での制動時に、VSAがブレーキとエンジントルクを制御するとともに、モーションアダプティブEPSが操舵力をアシスト。車両の挙動の乱れを収めやすくなるように働きます。そのほか、トンネル出口などでの突然の強い横風に対して、直進を維持する方向へ操舵力をアシストする制御も採用しています。

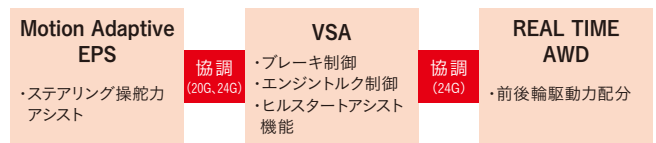
【VSAとREAL TIME AWDの協調制御(24G)】

4WD機構による前後輪の駆動力配分に加え、VSAのブレーキ/エンジントルク制御により、左右輪の駆動力も緻密にコントロール。左右輪で路面状況が異なる場合、滑りやすい側の車輪にブレーキをかけ、反対側の車輪への駆動力を多くすることでホイールスピンを抑制します。また、REAL TIME AWDは前輪が空転する前に後輪を駆動させるため、滑りやすい路面での登坂においてもより安定した走行を可能としています。

【ヒルスタートアシスト機能(20G、24G)】

坂道で停車し、発進するためにブレーキを放すと後退してしまうような時に、ブレーキ圧を約1秒間保持。後退を防ぎ、あわてることなくブレーキペダルからアクセルペダルに踏み替えることができます。下り坂におけるバックでの登坂にも対応しています。

■協調制御概念図



■VSA/Motion Adaptive EPS作動イメージ図

