

見て、乗って、走って、 ドライバーをとときめかせたい。

(LPL)

ボンネットの低い

スタイリングを守り抜く

ために、
エンジンまわりの構造や衝突安全の確保など
試行錯誤に明け暮れました。(エクステリアデザイン担当)

ドアミラーやドアハンドルにまで、
フォルムイメージの
**躍動的な塊感を
貫きました。**
(エクステリアデザイン担当)

リアフェンダーの張り出しは サスペンション構造との戦い。

お互いの目指す方向が一致しなければ、造形にも性能にも
魅力は生まれません。(エクステリアデザイン担当)

リア空間や荷室は
日常の使い勝手を追求
しています。(パッケージング担当)

フロント席が主役の

低くてコンパクトなスポーティー空間としました。
(パッケージング担当)

サイド面のボディパネルの造形は、
**デザインとプレスとの現場で
最後の最後まで**
(生産部門担当)

**先進感を込めた
シャークフィンアンテナ**は、
ホントに必要なかという意見を押し切ってまで
やり遂げました。(電装担当)

クルマの新時代を 明るく元気にした。

(LPL)

操作スイッチを集中配置した
クラスターパネルは先進感の象徴。
**機能的で斬新な
コクピット**に
仕上がったと自負しています。
(インテリアデザイン担当)

スーパー3Dメーターの狙いは、先進感と見やすさ。

光の演出でワクワクさせる

こと。
目標達成まで、作った試作品は数えきれません。(電装担当)

求めたのは、
スポーティーで上質な空間。
重厚感ある金属を表現し、レザーインテリアでは本革を広範囲に採用しています。(インテリア設計担当)

色はもちろん、素材感にもこだわりました。同系色の組み合わせや異なる光沢の組み合わせで、
立体感や質感を際立たせています。
(インテリアカラー担当)

独自性がある、革新的である。 それがHondaだ。

(LPL)

走りを極めたい、燃費も極めたい、

という思いから、走りが選べる3モードドライブシステムが生まれました。(パワープラント担当)

モーターアシスト、DBW、ステアリングフィール、
CVT変速比、エアコンの統合制御が

3つの走りを可能にした。

(パワープラント担当)

モーターアシストに頼る前に、

エンジン単体が 力強く低燃費

であること。
そのためには、1.5Lの1バルブ休止VTECが最適。
(パワープラント担当)

ハイブリッド車で 6速MT

をなんとしても創りたかった。
(トランスミッション担当)

積極的に楽しむために、
**CVTにパドルシフトを
標準装備**しました。(トランスミッション担当)

運転の醍醐味を味わえる ハイブリッドカーを創りたかった。

(LPL)

意のままに操れるハンドリング

どのモードでも
ノーマルやECONモードは“しっとりフィール”、スポーツモードは“しっかりフィール”です。(シャシー担当)

スポーツを実感できる走り

を得るために、シャシーを造りかえました。(シャシー担当)

スポーティーな16インチタイヤを選択。そのうえで、
**ホイールの軽量化や
タイヤの燃費効率を追求**
しています。(シャシー担当)

走りの気持ちよさを体感していただくために、排気音や加速音に
スポーツサウンドの演出を施しました。(シャシー担当)

エンジンとモーターアシストの協調、
3モード走行の設定、シャシーとのバランス…。
最適値を得るために
とにかく走り込んだ。
(テスト担当)

外装の全パーツからボディ下まわりに至るまで、
全身にわたる空力設計。
走り燃費の両立を徹底させました。(ボディ担当)

Honda車トップのコーナリング視界

を実現させるには、
通常のフロントガラス成形法では不可能でした。(ボディ担当)



クルマの可能性をさらに広げ、新時代の楽しさを創造する、
Hondaの新たなチャレンジ。

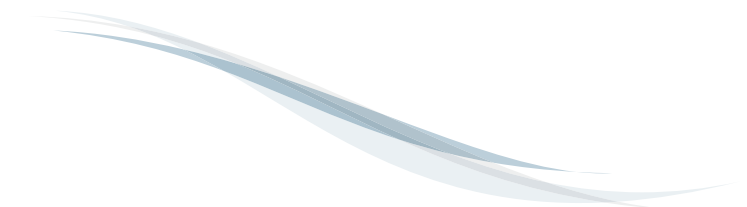
Hondaは、いつの時代でもクルマの楽しさを追い求めています。
同時に、他に先駆けて世にないものを生み出すことで、
新たな価値を切り拓いていきたいと考えています。

その取り組みとして、今後の主軸といえるのがハイブリッドカーの開発です。
Hondaは昨年、インサイトでハイブリッドカーを多くの人の身近な存在に広げました。
そして2010年、さらにその歩を進めます。

独自のハイブリッドシステム「エンジン+IMA(インテグレートッド・モーター・アシスト)」を核に
走りの楽しさや実用性を突き詰めた、これまでにないタイプのハイブリッドカー「CR-Z」を完成。
優れた環境性能とともに、運転する喜びを提供していきます。

Hondaだから実現できる、環境性能と使う人の喜びを高次元で両立させたクルマづくり。
これからも、クルマの新時代をより楽しくしていくためにさまざまな価値を求め続けていきます。
Hondaの今後のチャレンジに、どうぞご期待ください。

Honda Hybridは、次のステージへ。



Contents

イントロダクション	3
開発コンセプト	5
テクノロジーポイント	7
Advanced Design	
エクステリアデザイン	9
インテリアデザイン	11
ドライビング空間	13
Hybrid Performance	
3モードドライブシステム	15
Hondaハイブリッドシステム	17
トランスミッション	19
Linear Dynamics	
シャシー	21
ボディ	23
Everyday Comfort	
ユーティリティ	25
先進機能〈快適装備〉	26
先進機能〈Hondaインターナビシステム〉	27
安全性能	29
環境性能	30
装備・諸元	31

ハイブリッドカーならではの“ワクワク”を伝えたい。 新しい楽しさを、全身で感じてほしい。

クルマづくりに携わる者として、またクルマ好きのひとりとして、
私にはかねてからの想いがありました。

それは、ドライバー自身のために、気軽に好きなだけ、気兼ねなく楽しめるクルマを創りたい。
所有することで、運転することで日常がワクワクするような、クルマ本来の楽しさを感じてほしいと。

Hondaには、スポーティーな走りを得意としてきた歴史があります。

一方で現在では、環境性能に優れた次世代の主演のひとつといわれるハイブリッドシステムを、
軽量・コンパクトで走りにも寄与する独自のシステムとして構築しています。

しかも、この一見すると相反する要素とイメージされる「スポーティーな走り」と「環境性能」は、
突き詰めていくほど、メカニズムの高効率化、クルマ全体の軽量化、空力など、多くの課題が共通となります。

そこで私は、これらの要素を高次元に引き上げ、

スポーツとエコ、さらに使いやすさを融合(ハイブリッド)させることで、

毎日の暮らしにこれまでにない楽しさを提供できると確信しました。

目指したのは、

ハイブリッドカーの可能性を拓く、新しいワクワクに満ちた歓びを創造すること。

- ◆ **Emotional** —— 見て、触れて、ときめく〈所有する歓び〉
- ◆ **Exciting** —— 積極的に走りたくなる〈運転する歓び〉
- ◆ **Smart** —— エコで、使えて、自己を解放できる〈自由を楽しむ歓び〉

パッケージングやデザインから走行性能、運動性能のすべてにおいて、この3つの価値をもたらすべく、

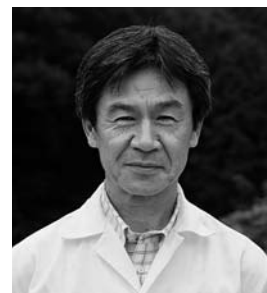
開発スタッフ一人ひとりの“こんなクルマを創りたかった”という想いと、Hondaの先進技術を注入。

これからの時代をアクティブに駆け抜け、ライフスタイルをいっそう豊かにする、CR-Zを完成しました。

私たち自身が欲しかったクルマ。走る歓びを伝えたいクルマ。

Hondaの自信作を存分に楽しんでください。

開発責任者 友部 了夫



友部 了夫 (ともべ のりお)
(株)本田技術研究所 主任研究員
1972年、(株)本田技術研究所入社
エンジンテストPL、1997年アコードLPL代行、
1999年ステップワゴンMMCのLPLを経て、
2001年モビリオLPL、2004年エリシオンLPLを歴任。
今回、CR-ZのLPLを務める。
趣味はゴルフ、ガーデニング。
愛車はCR-Xデルソル。

Emotional

見て、触れて、ときめく
〈所有する歓び〉

Exciting

積極的に走りたくなる
〈運転する歓び〉



CR-Z

Smart

エコで、使えて、
自己を解放できる
〈自由を楽しむ歓び〉

〈所有する歓び〉〈運転する歓び〉〈自由を楽しむ歓び〉を創出する、CR-Zテクノロジー

Advanced Design
〈先進・躍動・高密度〉

高次元な運動性能とスポーティーなドライビング空間を凝縮した「低・短・ワイド」パッケージを、
躍動感あふれる走りの機能美で磨き上げた先進デザイン。

Hybrid Performance
〈新感覚ドライブ&低燃費〉

Hondaハイブリッドシステム「1.5ℓ i-VTEC+IMA」の特性を活かし、「スポーツ」「ノーマル」「エコ」の
3モード走行を6速MT、またはパドルシフト付CVTでフルに楽しめる、新感覚&低燃費ドライブ。

Linear Dynamics
〈意のままに操る〉

専用のサスペンション、ボディの軽量・高剛性化、徹底した空力処理などにより、街中からワインディング、
高速道路まで、ドライバーの意のままに操れる俊敏かつ安定感のあるハンドリング。

Everyday Comfort
〈快適・安心・毎日使える〉

充分な広さのラゲッジスペースや使い勝手に優れた収納スペースを備えた日常での使いやすさと、
日々の運転に大きなゆとりと安心を生む高水準の安全性能・環境性能。

ネーミングの由来：「CR-Z」は「Compact Renaissance Zero(コンパクト ルネッサンス ゼロ)」の略。従来のクーペ価値にとらわれず、
新しいコンパクトカーを創造するという志のもと、原点(ゼロ)に立ち返ってチャレンジする、という意を込めました。

CR-Z Technology Points <テクノロジーポイント>

クルマの新時代に、クルマ本来の楽しさを。

Advanced Design <先進・躍動・高密度>

エクステリアデザイン P9

- 「低・短・ワイド」骨格を無駄のないフォルムで引き締めた、躍動感あふれる新時代のスポーツスタイリング。
- 先進感をいっそう高める、クリスタルをデザインモチーフとしたライト類。
- 車体のフォルムに呼応したドアミラーやアウトードアハンドルなど、細部まで専用にデザイン。

インテリアデザイン P11

- ドライビングを楽しめる高い機能性を備えたうえで、先進感と上質感を追求し、新しいスポーツイメージを表現するインテリア。
- 金属ならではの質感と輝きを持つ、高輝度メタルインテリアガーニッシュ。
- 必要な情報を素早く確認できる、未来感にあふれたスーパー3Dメーター。
- 使用頻度の高いスイッチ類を集中配置した、クラスターパネル。

ドライビング空間 P13

- スポーツ走行にも適した、低いドライビングポジション。
- 高曲率のフロントウィンドウを採用した、Honda車で最もワイドな前方視界。

Hybrid Performance <新感覚ドライブ&低燃費>

3モードドライブシステム P15

- パワートレイン、EPS、エアコンを統合制御し、走りのテイストを選択できる、3モードドライブシステム。
- 燃費状況などを照明色で表現する、アンビエントメーター。
- ECONモード時に、より低燃費な定速走行を実現する、クルーズコントロール。

Hondaハイブリッドシステム P17

- 1気筒4バルブの1.5ℓエンジンにモーターを組み合わせ、力強い加速感と高水準の環境性能を同時に実現する、Hondaハイブリッドシステム。

トランスミッション P19

- 操る楽しさを広げる、ハイブリッドカーとして世界初*の6速MT、パドルシフトを標準装備したCVT。*Honda調べ

Linear Dynamics <意のままに操る>

シャシー P21

- 軽快なハンドリングと高い安定性を両立した、ショートホイールベース&ワイドトレッドのスポーツシャシー。
- ワイドトレッドに対応した、軽量・高剛性サスペンション。
- クイックでリニアなステアフィールを実現する、新制御を採用した高出力EPS(電動パワーステアリング)。
- 軽量アルミホイールとスポーティータイプのタイヤを採用。

ボディ P23

- より高強度な780MPa級以上のハイテン材(高張力鋼板)を採用するなど軽量化を追求した、高剛性ボディ。
- 新構造のフロントピラーをはじめ、さまざまな対策を施すことで実現した、ハイレベルな空力性能。
- 静粛性ととともに、心地よいスポーツサウンドを追求。

Everyday Comfort <快適・安心・毎日使える>

ユーティリティ P25

- 十分な容量のラゲッジスペースや適所に設置した収納スペースなど、日常での使い勝手を考慮したユーティリティ。

先進機能 P26

- Hondaスマートキーシステムや操作性に優れたエアコンなど、機能的な快適装備。
- エコドライブもサポートする、先進・高知能なHondaインターナビシステム。 **internavi**

安全性能 P29

- 連続容量変化タイプの運転席用 i-SRSエアバッグシステムやVSA(車両挙動安定化制御システム)を標準装備するなど、多面的に追求した安全性能。

環境性能 P30

- クリーン化技術やリサイクルに配慮した設計を追求した、高水準の環境性能。

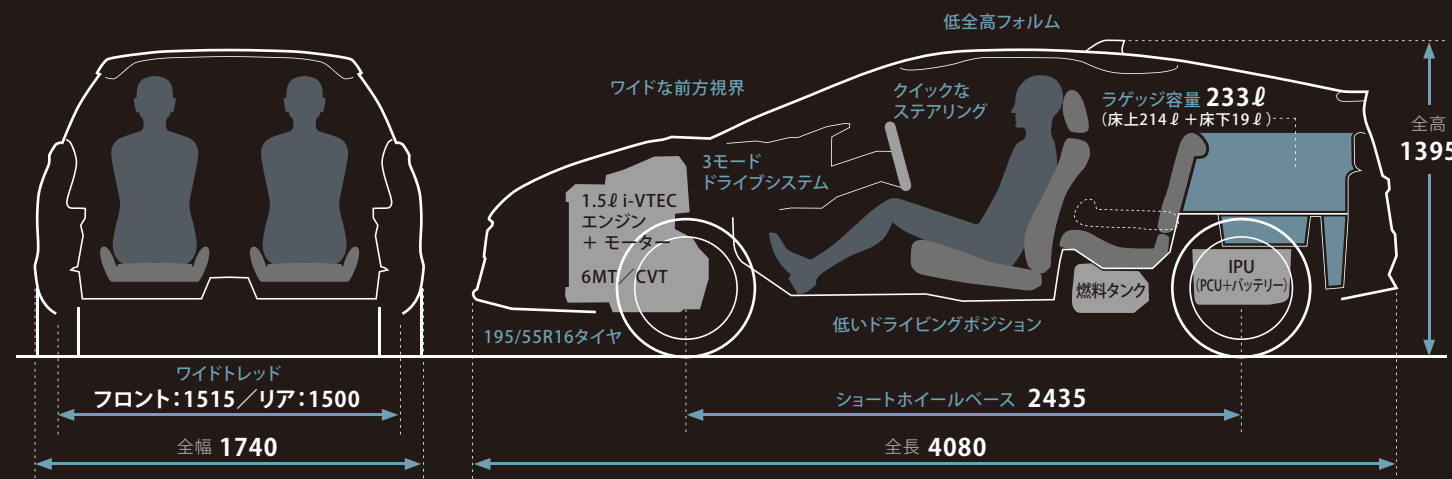
装備はタイプにより設定が異なります。詳しくは各技術説明およびP31の装備表でご確認ください。

Packaging Technology

俊敏な走りとハイブリッドカーの新たなスタイルを生み出し、なおかつ実用性にも優れた、「低・短・ワイド」パッケージ。

意のままに操れる運動性能や操縦性、躍動感に満ちたスタイリングを得るために、低全高、ショートホイールベース、ワイドトレッドの「低・短・ワイド」パッケージを追求。まず、エンジン高の低減やサスペンションレイアウトの工夫などにより、ボンネット高を抑制。この結果、アイポイントを下げられることでドライビングポジションを低くでき、低全高を達成しました。また、ショートホイールベースと日常での使い勝手のために2+2シートレイアウトを選択。サスペン

ションを新設計し、ワイドトレッド化しています。さらに、荷室の床下にハイブリッドシステムのIPU(PCU+バッテリー)を搭載したことで、十分な荷室容量を確保すると同時に前後60:40の重量配分を獲得。これらにより、軽快なハンドリングや低重心の安定した走り、さらには、走りの楽しさや先進感を凝縮させた新時代のスポーツスタイリングを実現しています。



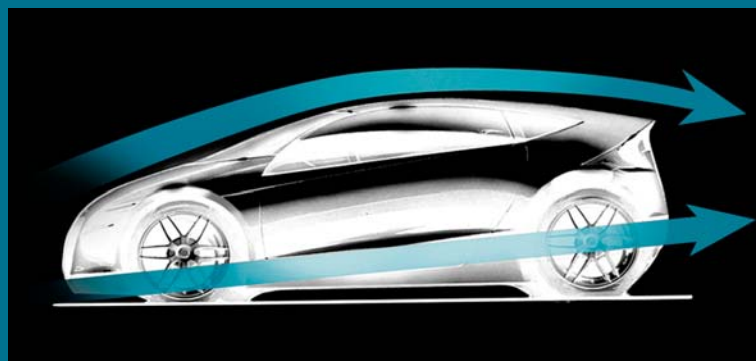
単位:mm ラゲッジ容量はVDA方式によるHonda測定値 *ルーフアンテナを含む数値

Advanced Design

エクステリアデザイン

「低・短・ワイド」骨格を無駄のないフォルムで引き締めた、躍動感あふれる新時代のスポーツスタイリング。

ドライビングへの高揚感を抱かせる走りの機能美と、ハイブリッドカーの先進的でクリーンなイメージを高密度に凝縮したデザインを目指しました。「低・短・ワイド」骨格を、凹面を活かしながら連続して変化する面で包み込み、さらに前後フェンダーをスムーズかつ力強く隆起させ、躍動感あふれるワンモーションフォルムを形成。高曲率のフロントウィンドウを採用するなど強い一体感を持つキャビンや、クリスタルをモチーフとしたライト類のデザインなどにより、先進イメージを獲得しました。また、ドアミラーやアウトードアハンドルも車体のフォルムに合わせた専用デザインとしています。



低く身構えた迫力のあるフロントビュー。

存在感のある大開口のフロントグリルを低い位置に設定。高さを抑えた横基調のヘッドライトは、サイド面へスムーズに回り込むように配置し、フェンダーの張り出しを強調した面造形と合わせワイド感を演出しました。さらに、フォグライト*を組み込んだロアダクト形状が低重心イメージとワイド感をいっそう強め、ダイナミックに変化するエッジの効いた面構成が顔つきを引き締めています。これらにより、迫力のあるフロントマスクをつくり出しました。

* α に標準装備。β にメーカーオプション



Photo: α (CVT)

軽快感とスピード感を強調するサイドビュー。

低いフロントノーズからテールエンドまでスムーズにつながるワンモーションフォルム。大きくラウンドしたフロントウィンドウは、フロントピラーをより後方に配置することができ、短い全長ながら存在感のあるノーズを実現。また、フロントピラーに新構造を採用することでガラスエリアに一体感を持たせ、先進イメージを生み出しています。ボディには後方へ勢いよく切れ上がる2本のプレスラインを配し、面に豊かな表情をつけるとともに、スピード感を表現。そのほか、空力を追求したコンパクトなドアミラーや、車体のフォルムに呼応したアウトードアハンドル、先進感あるシャークフィンアンテナ、シャープな立体造形のアルミホイール*など、細部までデザインのこだわりを徹底しています。

* α に標準装備。β にメーカーオプション



Photo: α (CVT)

軽快感と躍動感を斬新な造形で表現するリアビュー。

高密度な塊感を創出するために、サイドウィンドウ後部からリアピラーにかけて大きく絞り込み、テールゲートとの一体感を強調。絞り込まれたキャビンと相対的にリアフェンダーが力強く張り出し、ワイド感と安定感を生み出しています。エクストラウィンドウは面に連続した変化を持たせ、サイドビューでは凹面基調、ダウンビューでは凸面基調という斬新な造形としました。バンパー下部にはガンメタリック色の大型リアディフューザーを設置。下面整流とともにヒップアップした軽快なイメージを獲得しました。また、エキゾーストパイプをあえて隠すことで、新しいスポーツデザインを表現しています。



Photo: α (6MT)

先進感をいっそう高める、クリスタルイメージやLEDを用いたライト類のデザイン。

[ヘッドライト]

デザインコンセプトは「Cubic Crystal」。プロジェクタータイプのロービームを採用し、ブルーの塗装を施したサブリフレクターと四角いクリアインナーレンズを組み合わせることで、ブルークリスタルを表現。ターンシグナルランプには、薄いクリスタルが積み重なったイメージのインナーレンズを採用しています。

[LEDポジションランプ]

ヘッドライトの下部に白色LEDを採用した横基調のポジションランプを設置。リフレクター構造を採用し、白い光が鋭く広がります。

[リアコンビネーションランプ]

テール&ストップランプには、クリスタルイメージのブロックにLEDを組み込み、点発光が連なって見える演出を施しました。ターン&バックランプには、ヘッドライトと同イメージのインナーレンズを採用しています。

[ハイマウント・ストップランプ/ドアミラーウインカー]

ハイマウント・ストップランプはスポイラー部と一体成型。薄型の黒いスポイラーにLEDランプが赤くライン状に浮かび上がるように点灯します。LED採用のドアミラーウインカーもシャープな極薄デザインとしています。



ヘッドライト/LEDポジションランプ



ドアミラーウインカー

ルーフ全面に広がるスカイルーフ。

(αにメーカーオプション)

開放感のある景色を楽しめるスカイルーフ。大型ガラスを採用し、フロントウィンドウからの強い連続感を持った斬新なキャビンデザインを実現しました。プライバシーガラスと高熱線吸収/UVカット機能付ガラスの合わせガラスを使用し、紫外線や暑い日差しにも配慮。サンシェードも備えています。ガラスは固定式



Photo: α (CVT) メーカーオプション装着車

インテリアデザイン

ドライビングを楽しめる高い機能性を備えたうえで、先進感と上質感を追求し、新しいスポーツイメージを表現するインテリア。

ドライビングの楽しさを存分に味わえるように、操作性や視認性といった運転の機能性を追求。そのうえで、先進感や上質感に満ちた新しいスポーツイメージを目指しました。そのために、ステアリングホイールの近くに使用頻度の高いスイッチ類を備えたクラスターパネルを設置し、メーターパネルは運転上のさまざまな情報を素早く確認できるように計器類のゾーニングを工夫しました。また、照明演出などによりハイブリッドカーとしての先進感を表現。インストルメントパネルやドアライニングのアップパー部にはしっとりとした触感のウレタン表皮を採用し、センターコンソールやドアグリップには金属を蒸着させたフィルム状の加飾を施すなど、上質感も追求しています。



機能的な運転環境と爽快感のあるアシスタント空間を生む、インストルメントパネルまわり。

インストルメントパネルはアップパー部をブラック、ロア部をグレーとし、アップパー部が浮いて見える造形とすることで、軽快感を表現。運転席側は運転に必要な機能を集中配置し、コクピット感を強調する一方、

助手席側は軽快で爽快感のあるデザインとしました。また、センターコンソールは剛性感のある金属調の2本のバーを縦方向に伸ばし、縦基調を強調。よりパーソナルに、よりスポーティーに演出しています。



Photo: a (6MT)

金属ならではの質感と輝きを持つ、高輝度メタルインテリアガーニッシュ。(aに標準装備)

センターコンソール部とドアグリップに、金属を用いたフィルム状の加飾を採用しました。金属を蒸着させた層を中心とした多層構造のフィルムを真空圧空法で接着。優れた延伸性によって複雑な形状の部位への適用を可能にするとともに、メッキでは表現できない重厚で深みのある金属の質感を獲得しています。

■フィルム構造イメージ図

クリア層
着色層
金属蒸着層
フィルム層



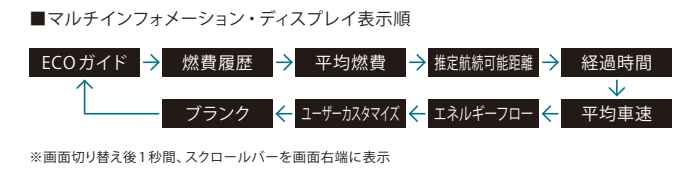
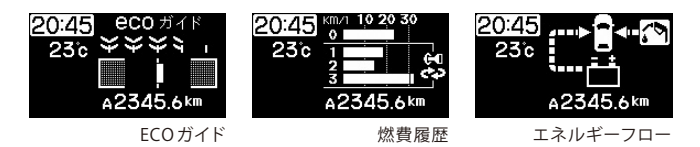
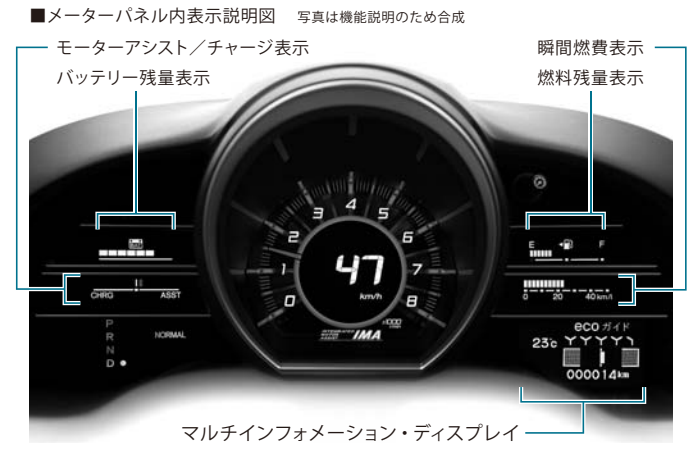
ドアグリップ

必要な情報を素早く確認できる、未来感にあふれたスーパー3Dメーター。

デジタル表示のスピードメーターとアナログ表示のタコメーターを組み合わせた大径1眼メーターを中心に、その左右に水平基調のバー表示とした計器類をレイアウト。1眼メーターを強調した造形とすることで、運転上、より重要な情報を素早く確認できます。特にスピードメーターはハーフミラーに反射させることで、走行視界との焦点差が少ない位置に浮かび上がるように表示。視認性を高めながら、タコメーターの目盛りから放射状に広がるクリスタルブルーの照明と合わせ、未来感を演出しています。

ハイブリッドならではの情報も表示する、マルチインフォメーション・ディスプレイ。

低燃費運転の状況を表示するECOガイドや平均燃費、燃費履歴などの多彩な情報を切り替え表示。ハイブリッドカーならではのエネルギーフロー表示も備えています。また、画面切り替え後1秒の間、現在の画面のおおよその順番を把握できるスクロールバー表示を新たに採用。ナビゲーションシステム/オーディオ非装着車は現在時刻も常時表示します。



各種機能の設定を好みに変更できる、ユーザーカスタマイズ機能。

マルチインフォメーション・ディスプレイで各種機能の設定を変更できる、カスタマイズ機能を採用。3モードドライブシステムのエンジン

始動時のモードを、初期設定のNORMALモードからECONモードに変更できるほか、さまざまな電装品の設定をカスタマイズできます。

使用頻度の高いスイッチ類を集中配置した、クラスターパネル。

ステアリングホイールから手の届きやすい位置に、使用頻度の高いスイッチ類を集中配置したクラスターパネル。右側には、走行モードを切り替えられる3モードドライブシステムやドアミラーなどのスイッチ、左側にはエアコン類のスイッチを配置しました。また、ドライバーの意識を進行方向へ導くように左右のパネルの造形や配置を工夫することで、運転への集中力向上を図っています。そのほか、パネルの両端に常時点灯のクリスタルブルー照明を備え、操作性を高めるとともに先進感を表現しています。



クラスターパネル(左側)



クラスターパネル(右側)

室内をより上質に演出するレザーインテリア。(aにメーカーオプション)

やわらかな触感と優れた耐久性を持つレザーを、フロントシートとドアライニングに施したレザーインテリア。乗員が触れる部分を中心に広範囲に本革を使用しました。なお、フロントシートには、冬季などに重宝するシートヒーターも備えています。

シート側面後部・背面、シートバックポケット、ヘッドレスト背面・下部および、ドアアームレストに合成皮革を使用。助手席シートヒーターは座面のみ。



レザーインテリア



シートヒータースイッチ

車室内VOC*の低減。

内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOCの揮発量を抑制しました。また、排ガス臭や花粉などの除去性能に優れたアレルフリー高性能脱臭フィルターを全タイプに標準装備し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、VOCを厚生労働省の定めた『室内濃度指針値』以下とし、車室内の空気質を改善しています。*VOC(揮発性有機化合物): Volatile Organic Compounds

ドライビング空間

安心、快適に走りを楽しめる、ドライバーのための空間設計。

高い安心感や快適性の中で、低全高・コンパクトボディならではの俊敏な機動性を発揮できるように、空間レイアウトを煮詰めていきました。まず、低ボンネット設計を活かした着座位置の低いドライビングポジションを追求。低く配置したホールド性の高いシートから自然に操作できる位置にステアリングホイール、シフトレバー、ペダル類をレイアウトし、快適な操作性を実現。さらに、大きくラウンドしたフロントウィンドウの採用によりフロントピラーを後方に配置したことで、安心感の高いコーナリング視界を獲得しています。

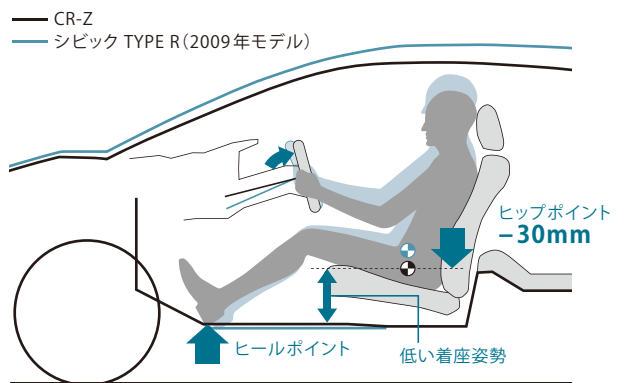


Photo: α (6MT) メーカーオプション装着車

スポーツ走行にも適した、低いドライビングポジション。

ヒップポイントが低くヒールポイントとの高低差が少ないドライビングポジションは、スポーツ走行時に、腰がシートにしっかりとホールドされることで、ステアリングやペダルを確実に操作でき、車両の挙動を感じ取りやすくなります。CR-Zは低ボンネット設計によりヒップポイントをシビック TYPE R*に対し30mm低く設定。一方でヒールポイントを高くすることで、スポーツ走行にも適した低い着座姿勢を実現しました。ステアリングホイールは、高いコーナリングGがかかるシーンでも、シートから肩が離れにくく正確な操作が行える、起こした角度に設定。それぞれ30mmの調整量を持つテレスコピック&チルト機構も備えています。数値はHonda測定値 * 2009年モデル

■ドライビングポジション説明図



比較数値はシビック TYPE R (2009年モデル) 比 Honda測定値

さまざまな体格の方に優れたホールド感を提供するフロントシート。

シートクッションは、シート奥に自然に引き込まれる形状とし、腰全体をしっかりとホールド。座面センター部分に前後方向の縫製ラインを入れて体圧を左右に分散させることで、ペダル操作時に左右の足を動きやすくしています。シートバックは、サイドサポート部を2ピース構成とすることで、さまざまな体格の方に優れたホールド感を提供。大柄な方はサポートワイヤを内蔵した強度の高い外側部分でしっかりとホールドし、小柄な方は内側の厚くやわらかい部分が体にフィットすることでホールド感が得られます。また、光沢のある3種類の表皮を組み合わせ先進感を持たせたほか、ヘッドレストとシートバックに一体感を持たせるガーニッシュを設けるなど高いデザイン性も備えています。



スポーティーな操作性を追求した、運転操作機能。

[ステアリングホイール]

太めのグリップとした小径φ360mm。両サイド部は、操作時に手になじむように変化を持たせました。αタイプは本革巻としています。

[シフトノブ/セレクトレバー]

6MT車のシフトノブは握りやすさを追求。αタイプはどの方向からでもよりしっかりと握れる球状とし、アルミの削り出しに本革を巻きました。CVT車はスポーティーなガングリップタイプを採用し、パドルシフト付としています。

[ペダル]

スムーズかつ正確な操作ができるよう、踏面の角度やすべり止めの突起量を最適化しています。



6MTシフトノブ(α)



6MTシフトノブ(β)



本革巻ステアリングホイール

パドルシフト



CVTセレクトレバー

高曲率のフロントウィンドウを採用し、Honda車で最もワイドな前方視界を獲得。

コーナリング時などで、斜め前方視界の妨げになるフロントピラーの位置をより後方にするために、高い曲率を持つフロントウィンドウを採用。金型に押し付けながら成形するプレス工法を用いることで、Honda車で最も曲率の高いフロントウィンドウを実現しました。

これにより、コーナリング時にフロントウィンドウで視認できる範囲が広がり、フロントピラーをスリム化したことと合わせ、安心感の高い、Honda車で最もワイドな前方視界を獲得しています。

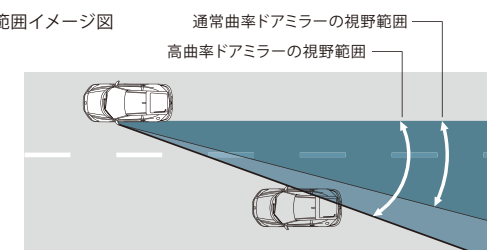


流麗なスポーツフォルムと、良好な後方視界を両立。

デザインと空力を考慮したリアウィンドウの傾斜と後方視界を両立するために、エクストラウィンドウを採用。そのうえで、リアウィンドウとエクストラウィンドウに挟まれたリアスポイラー部を極力薄くしました。また、高曲率のドアミラーを採用し、斜め後方の視界も良好に確保しています。



■ドアミラー視野範囲イメージ図



メーター類は撮影のため点灯

Hybrid Performance

3モードドライブシステム

パワートレイン、EPS、エアコンを統合制御し、スイッチ操作で走りのテイストを選択できる、3モードドライブシステム。

街中、高速道路、ワインディングといった走行シーンや、ドライビングスタイルなどに合わせて、走りのテイストを選択できる3モードドライブシステムを新開発。エンジン、モーター、トランスミッション、EPS（電動パワーステアリング）、エアコンなどを統合制御し、3つの

走りの個性をつくり出しています。エンジン始動時の設定は、「NORMALモード」。クラスターパネル右側に配置したスイッチで「SPORTモード」「ECONモード」に切り替えられます。なお、モードの切り替えは走行中でも行えます。

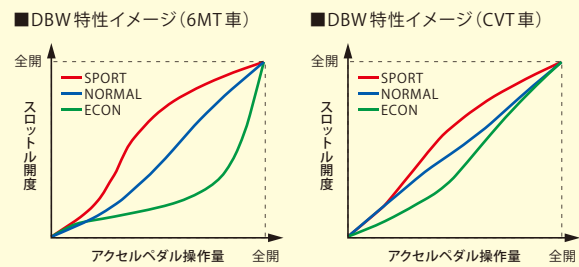


- SPORT** **積極的に走りを楽しむSPORTモード。**
エンジンのレスポンスを高め、6MT車ではモーターのアシストレスポンスを向上。CVT車ではエンジン回転数が高めになる変速比として加速感を強調します。EPSは手応えのあるステアフィールが得られる設定としています。
- NORMAL** **走りと燃費性能のバランスに優れたNORMALモード。**
低速域から力強いトルクを発生するハイブリッドシステムの特性を活かし、日常の扱いやすさを追求。ハンドリングは軽快なフィールが得られるEPS設定としています。
- ECON** **実用燃費向上を図ったECONモード。**
エンジンはスロットル開度を抑え、モーターは最適なエンジン効率となるようにアシスト。CVTはエンジン回転数を低く抑える変速比としています。また、エアコンは省エネ運転となり、アイドリングストップ時間も長くなります。EPSはNORMALモードと同様の設定としています。

個性際立つ3つの走りを実現する、高精度な統合制御。

[DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) 制御]

SPORTモードでは、ドライバーのアクセルペダル操作量に対し、スロットル開度を大きく制御。ハイレスポンスで力強い加速を実現します。6MT車はトルク感を、CVT車は中間開度での伸びやかな加速感を重視したセッティングとしました。一方、ECONモードではペダル操作量に対してスロットル開度を小さくし、エンジン回転を抑える制御としています。



[EPS制御]

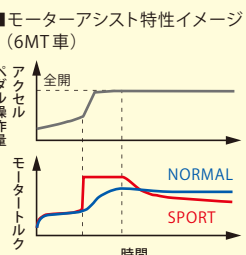
NORMALモード/ECONモードでは、街中でも扱いやすい操舵力設定とし、軽快でキビキビとした操舵フィールを獲得。SPORTモードでは、しっかりとした手応えが得られる設定とし、スポーツ走行でも安心感のあるハンドリングを実現しています。

6MT車

CVT車

[モーターアシスト制御 (6MT車)]

SPORTモードで、ドライバーのアクセルペダル操作量から加速状態であると判定した際にモーターアシスト量を急速に増加。強力なトルク感をもたらします。

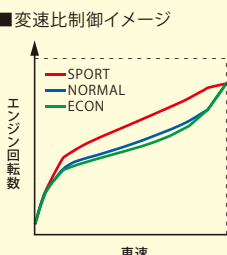


[エアコン制御]

ECONモードでエアコンをONにしている場合、外気温の条件によって内気循環への切り替えや、ファンの風量抑制などによりコンプレッサの作動頻度を低減。エンジン負荷を軽減することでエンジン回転数を低くし、燃料消費量を抑えます。

[CVT変速比制御 (CVT車)]

SPORTモードではエンジン回転数が高めになるローレシオ側に制御し、伸びやかな加速感を実現。ECONモードでは反対にハイレシオ側に制御することでエンジン回転数を低くし、燃料消費量を抑えます。



燃費状況などを照明色で表現する、アンビエントメーター。〈コーチング機能〉

スピードメーターの外周に、リング状の照明を設置。NORMAL/ECONモード時は、理想的な低燃費走行に近くなるほど、照明色がブルーからグリーンに変化。ドライバーにエコドライブ度をリアルタイムに知らせます。SPORTモード時は常時レッドに点灯し、いっそうのスポーツイメージを演出します。

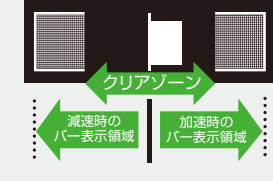


[シフトアップ/ダウン表示灯 (6MT車) 〈コーチング機能〉]



6MT車には、燃費が最もよくなるシフトアップ/ダウンのタイミングを知らせる表示灯を採用。アンビエントメーターも連動し、シフトアップ/ダウンの表示後に一定時間シフト操作をしないと照明色がブルーへ変化し、シフト操作を促します。

[エコドライブバー 〈コーチング機能〉]



アンビエントメーターと連動してマルチインフォメーション・ディスプレイに運転状況を表示するエコドライブバーも採用。加速・減速の状況をリアルタイムで表示します。クリアゾーンにバーが収まるように運転するとエコドライブとなります。

エコドライブ度を採点する、ECOスコア。〈ティーチング機能〉

マルチインフォメーション・ディスプレイの「ECOガイド」画面に、運転中のエコドライブ度をリアルタイムに表示。運転終了後には、エコドライブ度を採点し、「ECOスコア」画面に「リーフ(葉)」のアイコンでスコア表示します。またスコアを積み重ねるにつれてステージが3段階でアップ。「ECOスコア」画面の下段で生涯成績(現在までの累積スコア)を表示します。エコドライブ度を「リーフ(葉)」のアイコンで目に見えるカタチで提示するとともに、習得度合いによりステージアップするという楽しみを持たせることで、低燃費運転への意識向上をドライバーに促します。



ECONモード時に、より低燃費な定速走行を実現する、クルーズコントロール。〈αに標準装備〉

6MT車、CVT車ともにクルーズコントロールを装備。ECONモード時ではSPORT/NORMALモード時に対して、スロットル開度と開閉頻度を

抑えながら一定速度付近を保つ制御とすることで、燃料消費を抑制。なお、クルーズコントロールでの走行もECOスコアに反映されます。

Hybrid Performance

Hondaハイブリッドシステム

HYBRID

出足の鋭いトルクフルな加速感と優れた環境性能を同時に実現する、Hondaハイブリッドシステム。

「主動力のエンジン」と「補助動力のモーター」により、低燃費と排出ガスのクリーン化を高水準で実現した、Honda独自のコンパクトなハイブリッドシステム。低速域から強力にアシストするIMA（インテグレートッド・モーター・アシスト）と、新たに採用した1気筒あたり4バルブの1.5ℓ i-VTECエンジンを組み合わせることで、1,000~1,500回転で最大トルクを発生するとともに高回転域までストレスなく吹き上がる特性を獲得。軽量ボディと合わせ、2.0ℓ ガソリンエンジン車クラスの力強い加速感をもたらします。同時に、25km/ℓ*の低燃費を実現し、「平成22年度燃費基準+25%」を達成。「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定も取得しています。

*CVT車 10・15モード走行燃料消費率 国土交通省審査値

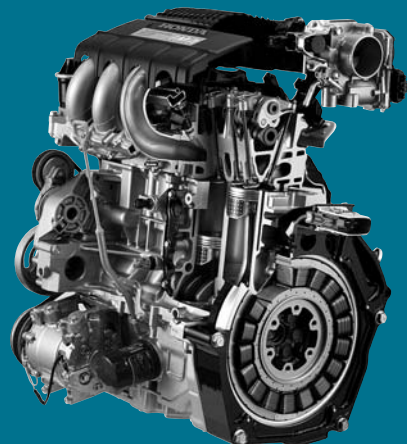
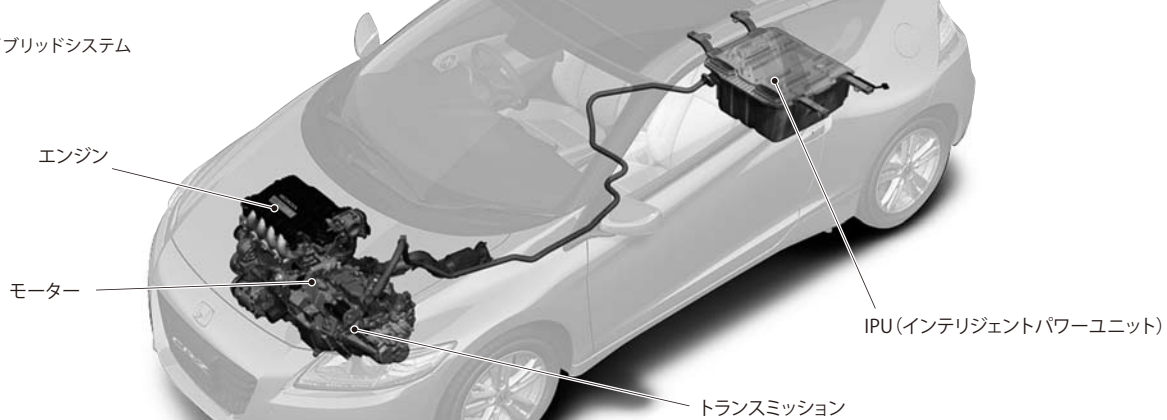


Photo:1.5ℓ i-VTECエンジン+薄型DCブラシレスモーター(カットモデル)

■Hondaハイブリッドシステム



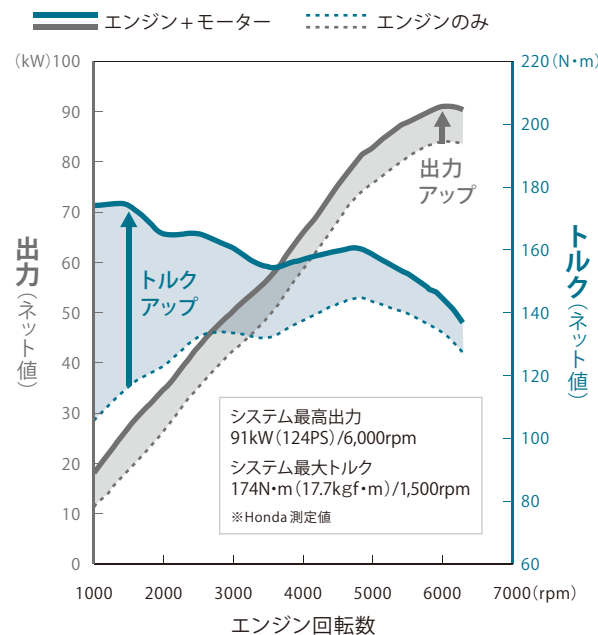
■ハイブリッドシステム性能

トランスミッション	6MT	CVT
エンジン	1.5ℓ i-VTECエンジン	
最高出力 (kW[PS]/rpm)*1	84[114]/6,000	83[113]/6,000
最大トルク (N・m[kgf・m]/rpm)*1	145[14.8]/4,800	144[14.7]/4,800
モーター	薄型DCブラシレスモーター/100V	
最高出力 (kW[PS]/rpm)	10[14]/1,500	
最大トルク (N・m[kgf・m]/rpm)	78[8.0]/1,000 ※エンジン始動時:92[9.4]/500	
10・15モード走行燃料消費率 (km/ℓ)*2	22.5	25.0
JC08モード走行燃料消費率 (km/ℓ)*2	20.6	22.8
燃費基準達成レベル	「平成22年度燃費基準+25%達成車」	
排出ガス認定レベル	国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	

*1 ネット値 *2 国土交通省審査値

■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。なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

■ハイブリッドシステム性能曲線図(6MT車)



1.5ℓ i-VTECエンジン

1気筒4バルブの1.5ℓ エンジンに1バルブ休止機構を組み合わせ、出力、燃費、クリーン性能を高次元でバランス。

1.5ℓ 直列4気筒を選択したうえで、吸排気効率に優れた1気筒4バルブ方式を採用。高出力を発揮し、高回転域までストレスなく吹き上がる爽快な加速感をもたらします。また、低回転時に2つの吸気バルブの片側を休止する、1バルブ休止VTEC機構を採用。スワール効果によりシリンダー内の混合気分布を最適化させることで、EGR(排気ガス再循環)の量を増加させても安定した燃焼を可能とし、低燃費化と排出ガスクリーン化に貢献しています。



フリクション低減を徹底し、優れた燃費性能に貢献。

1バルブ休止機構などによる燃焼効率の向上に加え、フリクション低減を追求しました。ピストンスカートの表面コーティングにドット状のパターンを施した、ピストンパターコーティングを採用。オイル保持性が向上し、シリンダー内面をなめらかにするプラトーホーニングの採用と合わせ、摺動フリクションを低減しました。また、細幅のカムシャフト駆動チェーンや補機ベルト駆動システムオートテンショナーを採用するなど、広範囲にわたりフリクション低減を追求しています。

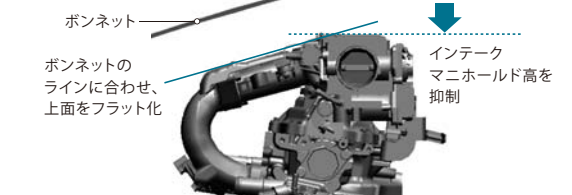
ハイレベルな排出ガスクリーン性能を実現。

シリンダーヘッド内で燃焼ガスを集合させるエキゾーストマニホールド一体構造とし、その直下に高耐熱キャタライザーを設置。燃焼ガスの熱損失を低減し、キャタライザーの早期活性化を実現することでコールドスタート時の排出ガス浄化性能を高めています。

低全高フォルムを実現するために、エンジン全高を低減。

車高を低くするためにはボンネットを低くする必要があるため、エンジン全高を低減しました。インテークチャンバーやエアクリーナーケースを、ボンネットの傾斜に沿ったフラットな形状としたほか微小な突起も削るなど、徹底した対策を実施。その結果、1.5ℓ エンジンでありながらインサイト*の1.3ℓ エンジン同等のエンジン高を達成しています。*2009年モデル

■エンジン全高低減説明図



IMA (インテグレートッド・モーター・アシスト)

小型・軽量の薄型DCブラシレスモーター。

積層したケイ素鋼板のスロットに磁石を挿入する構造で、生産効率にも寄与するIPMローターを採用。ステーターは平角断面巻線を採用してコイルを高密度化。丸型断面巻線に対し、より少ない巻数で必要出力を確保しました。さらに、電磁部の幅を抑えるなど、小型・軽量化を徹底しています。

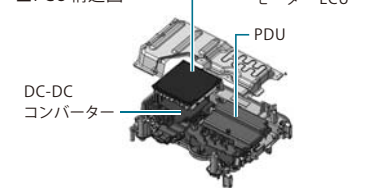
■モーター構造図



高効率化とコンパクト化を徹底追求した、PCU (パワーコントロールユニット)。

クルマの走行状況とバッテリーの残容量に応じて、モーターの駆動および電気エネルギーへの回生を最適に制御するPCU。バッテリーやモーターからの高電圧の直流電力を12Vに変換するDC-DCコンバーター、直流電力をモーター制御のために交流に変換するPDU(パワードライブユニット)、さらにはモーターECUまでをひとつのケースに格納。機能の集約を徹底追求することで、PCU自体の容量・重量の低減を促進し、コンパクト化と高効率化を達成しています。

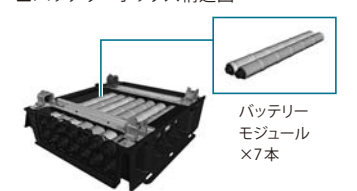
■PCU構造図



バッテリーモジュールの効率化により、小型・軽量化を実現した、高出力Ni-MH(ニッケル水素)バッテリー。

モーターアシスト機構を動作させる電気エネルギー用の電池として、高効率化を追求したNi-MH(ニッケル水素)バッテリーを採用しました。モジュールあたりの出力と耐久性を向上させたことで、少ない本数でモーターが求める出力と容量を確保。小型化と軽量化を実現しています。

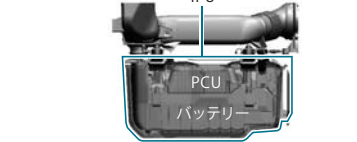
■バッテリーボックス構造図



PCUとバッテリーを2段重ねにし、荷室下にすっきりと格納した、IPU (インテリジェントパワーユニット)。

PCUとバッテリーをコンパクト化したうえで2段重ねに配置し、荷室下への収納を可能にしました。これにより、車両の走行安定性にも寄与する低重心化と、ラゲッジスペースの優れたユーティリティを同時に確保。また、エンジンルームとIPUを結ぶケーブル類を1本のパイプに集約することで、軽量化に大きく貢献しています。

■IPU配置図



トランスミッション

操る楽しさを広げる、
ハイブリッドカー世界初*の6速MT、
パドルシフトを標準装備したCVT。

モーターアシストによる低速域からトルクフルなパワーユニットの性能を、ドライバーの意のままに使いきれるように、ハイブリッドカーとしては世界で初めて*6速MTを採用。CVT(ホンダマルチマチックS)にはパドルシフトを標準装備し、操る楽しさをより多くのドライバーに提供します。

*Honda調べ

Photo: a (6MT)



爽快なシフトフィールで、ダイレクト感のある走りを引き立てる、専用設計6速MT。

Hondaハイブリッドシステムは、エンジンとトランスミッションの間にモーターを配置しているため、マニュアルトランスミッションの搭載が可能です。CR-Zはこのメリットを活かし、スポーツ走行にも適した6速MTを専用設計しました。シフトストロークを45mmに、セレクトストロークも短くし、クイックな操作感を実現。また、シンクロナイザーには2速にダブルコーン、3速に摩擦係数の高いカーボンのシングルコーンを採用。シンクロ容量を増加することで操作荷重を低減し、軽くスムーズなフィールを獲得しました。さらに、部品組み付け精度を高めて各部のクリアランスを最小化するなど、剛性感と節度感を向上。これらにより、スッと動きカチッと納まる爽快なシフトフィールを実現しています。

■チェンジストローク比較イメージ

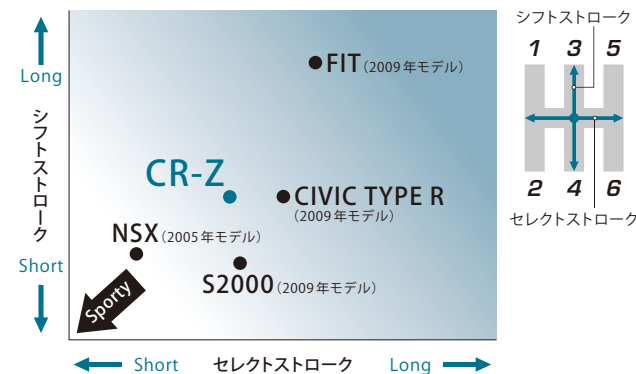


Photo: 6速MT (カットモデル)

ヒルスタートアシスト機能 (6MT車に標準装備)

坂道で停車し、発進するためにブレーキを放した際に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。作動する角度は約3%~34%勾配で設定しています。

低燃費走行からスポーツ走行まで自在に対応する、CVT(ホンダマルチマチックS)+パドルシフト。

変速ショックのないスムーズな走りや、エンジンの最適燃費領域の有効利用による低燃費化を実現するCVT。低回転域でも高トルクを出力できるモーターの利点を活かし、発進時により低い回転数でクラッチをつなぐ制御によって、発進時の加速性能と燃費を向上しています。そのうえで、3モードドライブシステムの採用に合わせ、シフトポジションを「P」「R」「N」「D」の4つにシンプル化し、操作のわかりやすさを追求。さらに、ステアリングホイールから手を放さずに変速が行えるパドルシフトを標準装備。7段のマニュアル変速モードを設け、ドライバーの意志や走行シーンに応じて、低燃費走行からスポーツ走行まで自在に対応します。

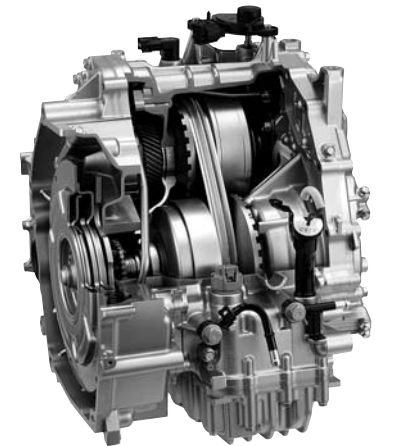
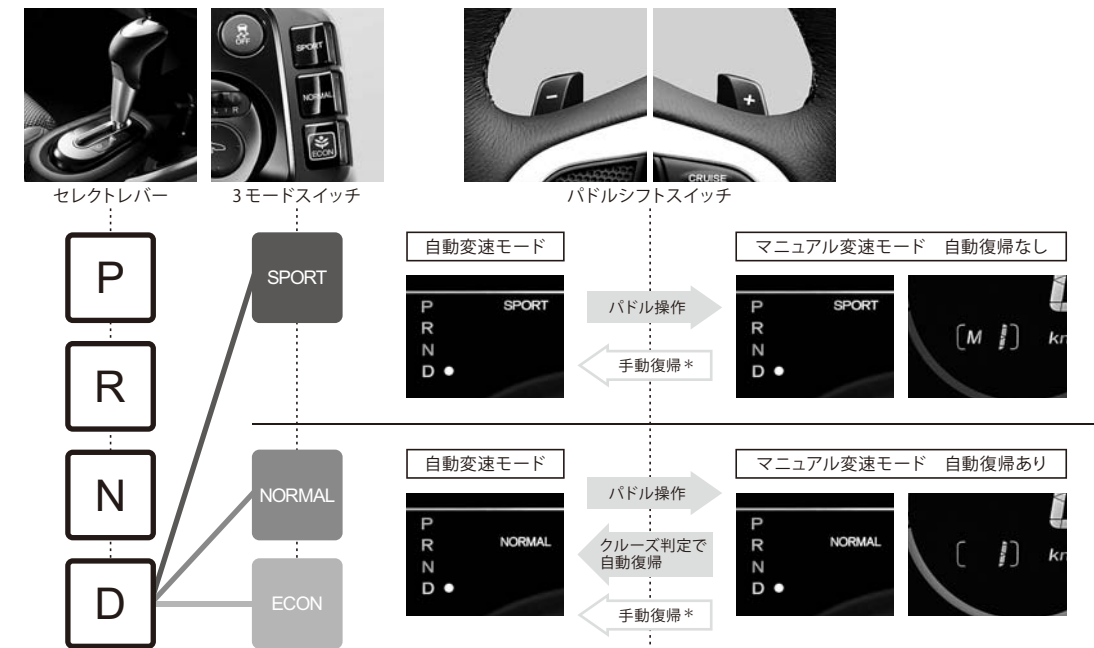


Photo: CVT (カットモデル)

[3モードドライブシステムと連動するパドルシフト制御]

NORMALモード/ECONモードで、Dポジションでの自動変速走行中にパドル操作を行うとダイレクトにマニュアル変速モードになり、その後のアクセルペダル操作量などからクルーズ走行状態と判断すると、自動変速モードに復帰。SPORTモードでパドル操作をした時は、自動変速モードに復帰しないマニュアル変速モードとなります。なお、パドルシフトの「+」スイッチを約2秒間長押しするか、3モードドライブシステムのいずれかのスイッチを押すことで自動変速モードへ復帰させることもできます。

■変速モード説明図



*パドルシフトの「+」スイッチを約2秒間長押しするか、3モードドライブシステムのいずれかのスイッチを操作



Photo: a (CVT) メーカーオプション装着車

シャシー

軽快なハンドリングと高い安定性を両立した、 ショートホイールベース&ワイドトレッドのスポーツシャシー。

ドライバーの操作にダイレクトに応える、俊敏なフットワークを目指し、軽快なハンドリングや安心感のある操縦安定性を追求。ショートホイールベース、ワイドトレッドを核に、各部の軽量化、高剛性を図りながらサスペンションジオメトリーをはじめ、セッティングを突き詰めました。また、低全高ボディによる低重心と、荷室床下にIPU (PCU+バッテリー) を格納することで実現した、前後60:40*の重量配分により、極めて優れた操縦安定性を確保。ロアアームやアルミホイールなどバネ下部品の軽量化によって俊敏なフットワークと乗り心地を高次元で両立しました。また、高バネレートのブッシュ類を採用するなど、剛性感のある走行フィールも獲得しています。*Honda測定値

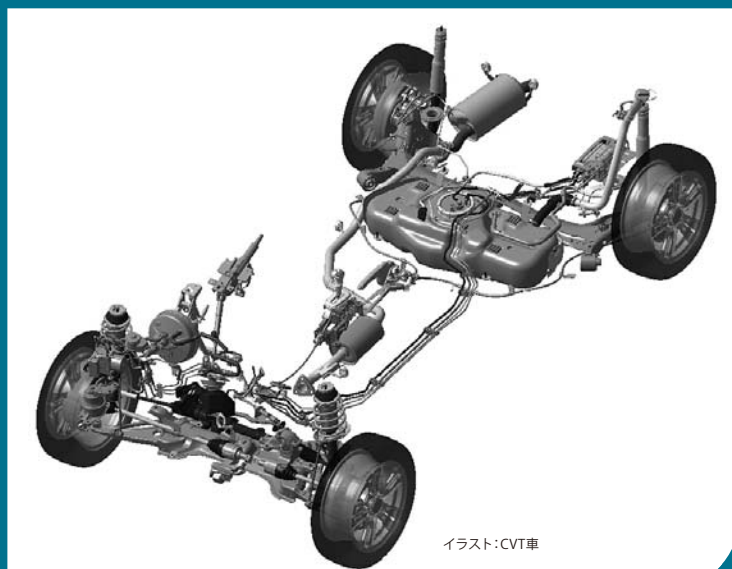
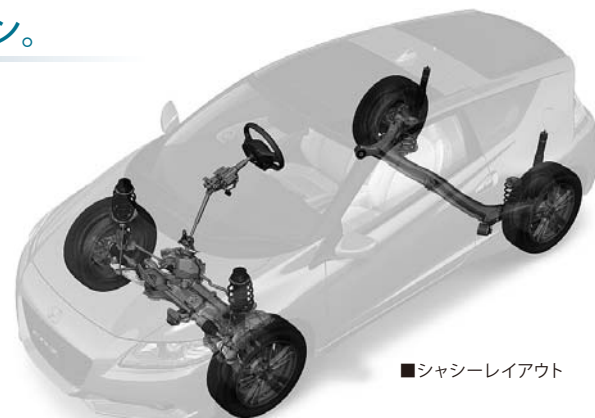


イラスト:CVT車

ワイドトレッドに対応した、軽量・高剛性サスペンション。

フロントにはスペース効率に優れ、低全高・低重心ボディに貢献するマクファーソン・ストラット式サスペンションを採用。ワイドトレッドとするためにロングスパンのロアアームを新作。アルミ鍛造製とすることで、1台あたり4kgの軽量化*も達成しています。リアにはIPUの荷室床下への配置を可能にする、コンパクトなH型トーションビーム式サスペンションを採用。専用のアクスルビームによりワイドトレッド化しています。また、フロントで10%、リアで35%剛性を高めた*ハブベアリングを採用し、キャンバー剛性を向上。さらに、リアのロール剛性を高めたステア特性としたことで高い操縦安定性を確保しました。そのうえで、コンプライアンスブッシュやエンジンマウントブッシュに硬度の高いものを採用するなど、応答性のよいダイレクト感のある走りを実現しています。*インサイト(2009年モデル)比 Honda測定値

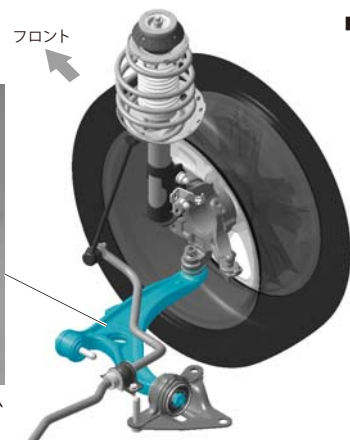


■シャシーレイアウト

■フロントサスペンション

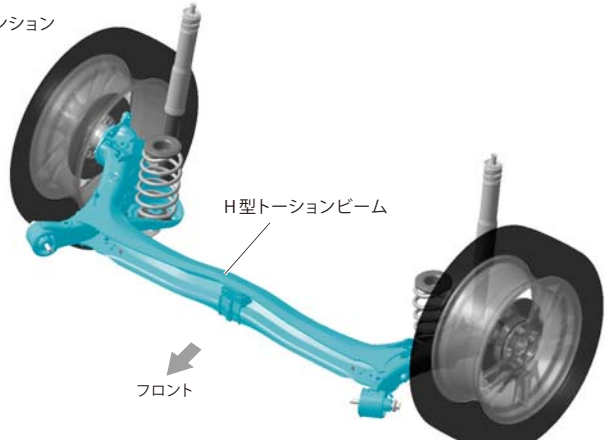


Photo:アルミ鍛造ロアアーム



フロント

■リアサスペンション



H型トーションビーム

フロント

ダイレクト感がありクイックな、 ステアリングシステム。

電動モーターの駆動力で操舵アシストを行うEPS(電動パワーステアリング)を採用。高効率・低慣性のブラシレスモーターは約30%高出力化*しました。それにより、ロック・トゥ・ロックが2.48回転というクイックなステアリングギアレシオを実現。ステアリングギアボックスの取り付け剛性を高めたことと合わせ、ダイレクト感のあるキビキビとしたステアフィールを獲得しています。

*インサイト(2009年モデル)比 Honda測定値

■ステアリングシステム説明図



モーター出力
30%向上*

ロック・トゥ・ロック
2.48回転

よりリニアなステアフィールを実現する、 進化したEPS制御。

コーナリング時にステアリングの切り過ぎや操作タイミングの遅れを補正し、よりリニアなステアフィールを実現するEPS制御を新開発。ステアリングギアボックス内にあるトルクセンサーでセルフライニングトルクを推定。適切なアシストを行うとともに走行状態に見合った反力をドライバーに伝えます。リニアな操舵反力が得られることで、より適切な操舵量・タイミングでステアリング操作を行うことが可能になります。

優れた制動性能とリニアなフィールを 実現した、ブレーキシステム。

4輪ディスクブレーキを採用し、優れた制動性能を実現しました。また、マスターパワー(制動倍力装置)の倍力比やマスターシリンダーサイズの最適化などによって、剛性感があり、低速走行から高速走行まで自然でリニアなブレーキフィールを実現しています。

軽量アルミホイール*1と スポーティータイプのタイヤを採用。

軽快なフットワークを実現するために、アルミホイールの軽量化にも取り組みました。高いデザイン性を持ちながら、1台あたり5kgもの軽量化*2を実現。バネ下重量を大幅に低減しています。また、スポーティーなトレッドパターンを持つ、195/55R16サイズのタイヤを採用。高いグリップ力を確保するとともに転がり抵抗の低減も追求し、低燃費にも貢献しています。

*1 αに標準装備。βにメーカーオプション *2 インサイトLS(2009年モデル)比 Honda測定値



ボディ

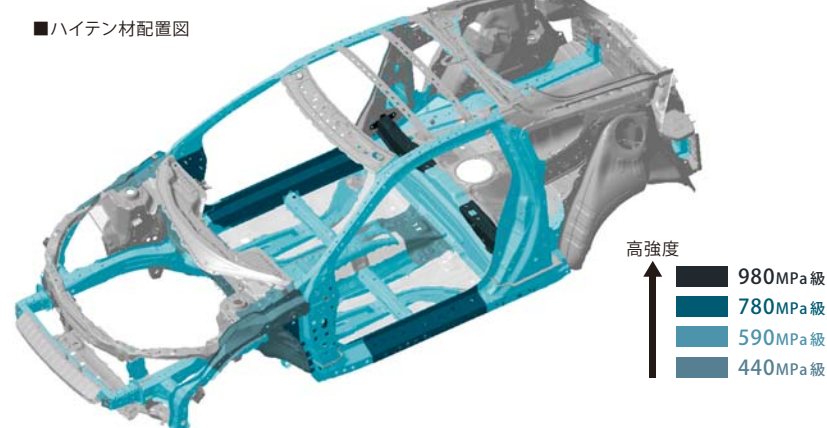
軽量化、高剛性化、空力性能を追求し、さらには加速サウンドチューニングまで施した、高精度ボディ。

俊敏で爽快な走りを楽しめ、しかも燃費性能にも貢献するボディとするために、軽量化、高剛性化を徹底追求しました。より強度の高いハイテン材(高張力鋼板)や軽量の素材を積極的に採用したうえで、板厚や断面形状を最適化し、結合強度も徹底して高めることで、軽量

かつ高剛性のボディ骨格を完成。さらに、極めて優れた空力性能を達成するなど、走行性能や燃費性能、静粛性などを高いレベルで実現しました。また、不快なノイズを抑え、クルマの加速と同調した心地よいスポーツサウンド演出も行っています。

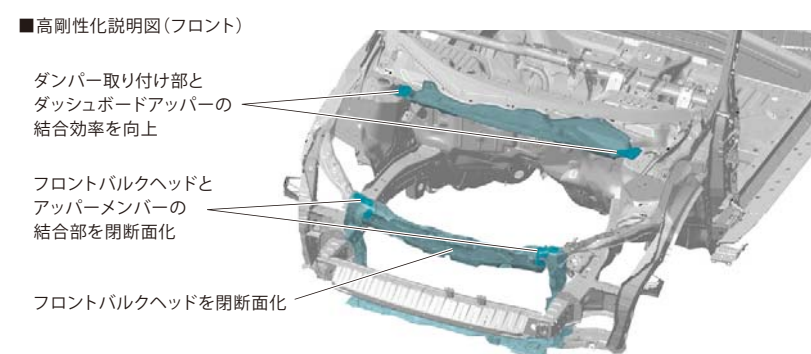
より高強度な780MPa級以上の、ハイテン材(高張力鋼板)を積極的に採用。

ボディ各部に効果的にハイテン材を配置しました。特にフロントピラーインナーロア、サイドシル、ミドルフロアクロスメンバーには、ハイテン材の中でもより強度の高い780MPa級以上のハイテン材を採用。軽量化を達成するとともに、優れた衝撃吸収性能も実現しています。



フロントまわりの高剛性化。

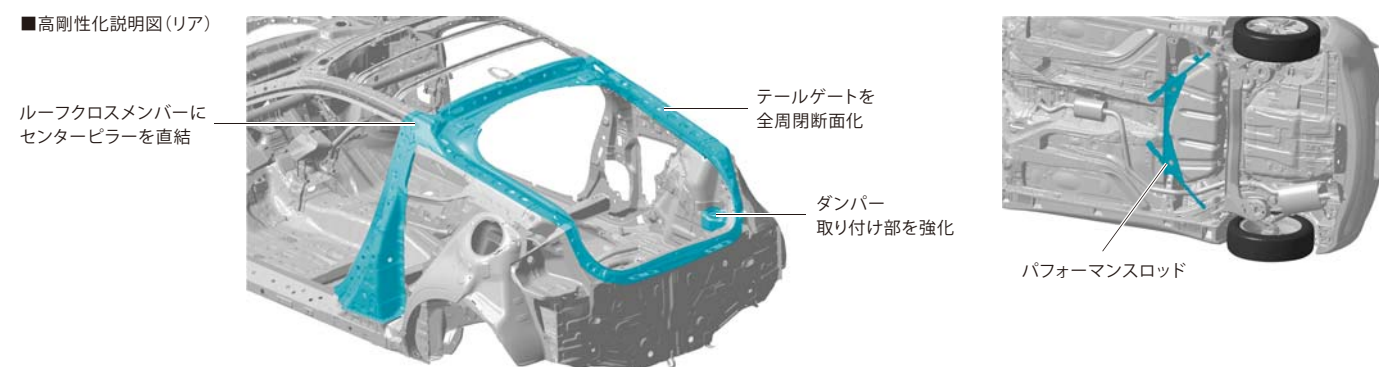
フロントパルクヘッドを閉断面化したうえでアッパーメンバーとの結合部も閉断面化。また、ダンパー取り付け部とダッシュボードアッパーの結合効率を高めるとともに補強材を追加することで、ストラットタワー同様の効果を発揮します。この結果フロント左右剛性を向上し、応答性のよいハンドリングを実現しています。



リアまわりの高剛性化。

ルーフクロスメンバーにセンターピラーを直結。大開口のテールゲートは全周にわたって閉断面化しました。さらに、サスペンションのコンプライアンスブッシュ部を強化する、H字型のパフォーマンス

ロッドをリアフロア下に配置したほか、ダンパー取り付け部も補強材で強化。この結果リア上下剛性を高め、接地感の高い安定した走りを実現しています。



走行性能と燃費性能をさらに引き上げる、ハイレベルな空力性能。

高速走行時の走行安定性や燃費性能、静粛性などさまざまな性能に関わる空力性能を追求しました。低全高のボディは、キャビン後部を大きく絞り込み、テールゲートの傾斜を強めたエアロフォルムとしました。そのうえで、フロントウインドウとの段差を最小化した新構造のフロントピラーをはじめとしたフラッシュサーフェスを徹底し、

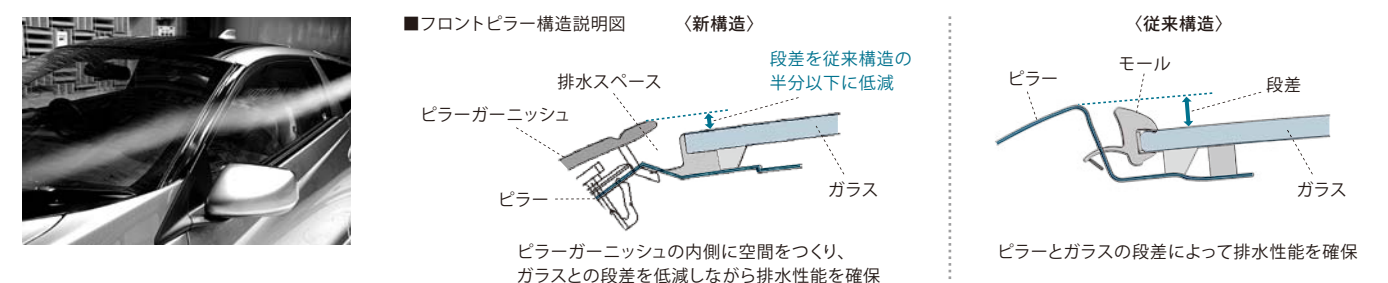
ボディ下面にも効果的な整流処理を施しました。さらに、ステーを含め空力に優れた形状を追求したドアミラーを採用したほか、ホイールアーチ後方の形状までも工夫。これらにより、空力に不利な短い全長、ワイドな全幅ながら、インサイト*同等の空力性能(CdA値=Cd値×前面投影面積)を達成しています。*2009年モデル



フロントウインドウとの段差を最小化した新構造のフロントピラー。

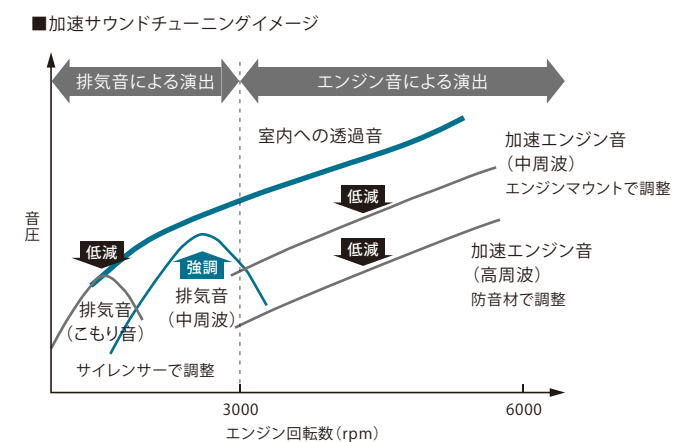
フロントピラーは、フロントウインドウやサイドウインドウとの段差を小さくするほど空力に有利に働きますが、従来構造ではワイパー作動時などにフロントウインドウから流れてくる雨やウォッシャー液などがサイドウインドウに流れ込むことを防ぐために、フロントウインドウとの間に段差を設けています。CR-Zは、フロントピラーガーニッシュ

の構造を工夫することで、排水スペースを確保しながら、段差を従来構造の半分以下に低減。この構造により空力性能を向上すると同時に、フロントウインドウとサイドウインドウに連続感のある先進的なエクステリアデザインに貢献しています。



静粛性とともに、心地よいスポーツサウンドを追求。

ボディ各部の剛性を高めるとともに、遮音・吸音処理を適所に施すなど静粛性を高めたうえで、室内に透過する加速時のサウンドをチューニングしました。まず、エンジン回転数が3,000回転までの領域を排気音で演出。サイレンサーの構造により、不快なこもり音を抑え、心地よく聞こえる中周波成分を強調しました。3,000回転以上の中・高回転域では、エンジンマウントの共振ポイントや防音材でエンジン音の室内への透過音をチューニング。これらにより、エンジン回転に同調した心地よいスポーツサウンドを実現しています。なお、6MT車とCVT車ではサイレンサーをつくり分け、それぞれの特性に適したチューニングを施しています。



日常での使い勝手を考慮した、機能的なユーティリティ。

十分な容量を確保したラゲッジスペース。

HondaハイブリッドシステムのIPUを荷室床下に格納するなど高度なパッケージング技術により、コンパクトなボディながら、通常時で荷室長770mm、荷室最大幅990mm、容量214ℓ*1を確保。リアシートをフォールドすれば荷室長が1,280mmに広がり、ゴルフバッグ2個*2を積載できるフラットな空間が現れます。また、床下には合計19ℓ*1のラゲッジルームアンダーボックスも備えています。

数値はすべてHonda測定値 容量はVDA方式による
*1 床下と床下の合計容量は233ℓ
*2 ゴルフバッグやゴルフクラブの形状・サイズにより積載できないものもあります。



ラゲッジルームアンダーボックス

前席からも倒せる、可倒式リアシート。

厚めのウレタンを使用したリアシート。シートクッション部に深くぼみがあるため、手荷物を置く場合にも重宝します。フォールドダウン操作は、シートバック上部中央のノブを引くだけのワンアクション。前席からも倒すことができます。なお、チャイルドシートの装着にも対応しています。

※リアシートの乗車スペースには余裕がないため、正しくシートベルトを着用できない場合は、リアシートには乗車しないでください。※チャイルドシートの装着には制約があります。



荷室容量や軽量化に寄与する、応急パンク修理キット。

ラゲッジルームアンダーボックス内に簡単な操作で応急修理が行える、応急パンク修理キットを装備。スペアタイヤを不要とし、ラゲッジスペースの容量や使い勝手、さらには軽量化にも寄与しています。

荷室のアレンジもできるトノカバー。

従来の使用方法に加え、荷室のアレンジもできるトノカバーを、ディーラーオプションで用意しています。



トノカバー(ディーラーオプション)

使い勝手と上質感を追求した収納スペース。

収納性や使い勝手に優れた収納スペースを適所に設置。センターロアボックスにカーペット材のマットを施すなど、機能と質感を追求しています。



エアコン連動温度調節機能付グローブボックス



センターアッパーボックス



センターロアボックス



ドリンクホルダー(フロントコンソールボックス)



ドリンクホルダー(センターコンソール後部)

小物類は撮影のために用意したものです

ドライブにいつもの快適性をもたらす、先進の機能。

Hondaスマートキーシステム (イモビライザー機能付)

(αに標準装備。βのCVT車にメーカーオプション)

Hondaスマートキーを携帯することで、キーを出さずにドアやテールゲートを旋錠/解錠でき、さらに、キーを挿さずにイグニッション操作も行えるHondaスマートキーシステム。Hondaスマートキーには万一の電池切れに備え、ドアの施錠/解錠、エンジン始動に使える内蔵キー(イモビライザー機能付)を備えています。また、テールゲートロックボタンはテールゲートオープンスイッチと並べて配置し、操作性とデザイン性を追求しています。

Hondaスマートキーシステムは、施錠/解錠の時などに電波を発信します。その際、植え込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。



Hondaスマートキー



エンジン始動ノブ



ロックボタン(ドア)



テールゲートロックボタン

リトラクタブルキー (βに標準装備)

キー部分を折りたたんでコンパクトに格納できるリトラクタブルキーを採用。格納状態からボタンを押すとキー部分がリリースされ、イグニッション操作等に使用できるようになります。

収納時



フルオート・エアコンディショナー

(アレルフリー高性能脱臭フィルター付) (全タイプに標準装備)

操作スイッチとディスプレイをクラスターパネルの左側に集約して配置。手元でスムーズに操作できます。また、フルオート作動時にもファン風量と吹き出しモードをリアルタイムで表示するなど、使い勝手を高めています。



写真はメーカーオプション装着車

セキュリティアラーム&イモビライザー

(全タイプに標準装備)

ロック状態のドア、ボンネット、テールゲートを不正に開けようとした場合などに、ホーンとハザードランプで警報を発するセキュリティアラーム。キーとエンジン制御ユニットの間で電子認証を行うことで、複製したキーなどでのエンジンの始動を防止するイモビライザーと合わせ、盗難防止に効果的です。

AM/FMチューナー付CDプレーヤー

(全タイプにメーカーオプション)

インストルメントパネルと一体感のあるデザインとした、高音質のオーディオシステム。車速連動ボリュームコントロール機能を備え、ステアリングホイールには照明付オーディオリモートコントロールスイッチも装備。CDプレーヤーは、MP3形式やWMA形式、AAC形式にも対応。またAUX端子を備え、携帯オーディオプレーヤーなどを接続して楽しむこともできます。また、アンテナには先進デザインのシャークフィンタイプを採用。コンパクトながら優れた受信感度を実現しています。



シャークフィンアンテナ

Everyday Comfort 先進機能<Hondaインターナビシステム>

快適・安心・エコなドライブをサポートする、先進・高知能なナビ機能。

Honda HDDインターナビシステム+リンクアップフリー (全タイプにメーカーオプション) internavi

7インチワイドディスプレイにHDDを採用した最新鋭のナビゲーションシステム。大容量HDD(40GB)の圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能を、タッチパネル画面で操作することができます。地上デジタルTV放送(ワンセグ)に対応し、番組名や電子番組表(EPG)も受信ができます。また、DVDビデオの再生、音楽CD約3,000曲分(1曲あたり4分の場合)をHDDにストックできるサウンドコンテナ機能やUSB接続によるデジタルオーディオへの対応など、オーディオ&ビジュアル機能も充実。Bluetooth対応により、携帯電話との接続もワイヤレスで手軽に行えます。さらに、「ティーチング機能<アドバイス機能>」でエコドライブもサポートします。



Photo: α (6MT)
表示は撮影のため点灯
画面はハモミ合成

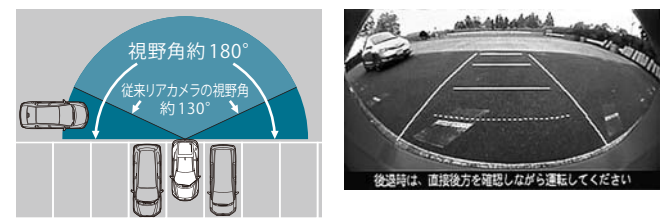
*1 VICISは、全国主要都市および全国の主要高速道路でサービスされており、順次サービスエリアが拡大されています。*2 Bluetooth対応携帯電話以外で接続する際はケーブル(別売)等が必要になります。また一部の機種ではご利用にならない場合があります。
●テレビ映像、DVDビデオ再生映像等は停車時にパーキングブレーキをかけなければご覧できません。走行中は安全のため音声のみとなります。●走行中は細街路の表示およびタッチパネルによる操作が制限されます。■Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

- | ナビゲーション機能 | | オーディオ&ビジュアル機能 | |
|-----------------|-----------------------|-----------------|------------|
| 7インチワイドディスプレイ | インターナビ・プレミアムクラブ専用通信機器 | サウンドコンテナ | AM/FMチューナー |
| タッチパネル | 音声認識 | オーディオリモートコントロール | AV入力端子 |
| VICS*1FM多重レシーバー | ハンズフリーテレホン*2 | TV(ワンセグ) | USBジャック |
| 180°リアワイドカメラ | ティーチング機能 | DVD/CDプレーヤー | 6スピーカー |

ワイドに見渡せる視野角約180°のカラーリアカメラ。

ナビゲーション画面に後方の映像を表示するリアカメラシステム。視野角を従来リアカメラの約130°に対し、約180°とした広角レンズ採用のCMOSカメラにより、駐車場からバックで出る際などの安心感を高めます。なお、広角レンズ特有の映像のゆがみは画像処理を施すことで軽減しています。

■リアカメラ視野範囲イメージ図



ナビ画面でエコドライブ度をはじめ、さまざまな情報を確認できる、ティーチング機能。

ナビゲーション画面上に、エコドライブ度採点の履歴や採点内容の詳細、そのほか燃費向上アドバイスなどのエコインフォメーションを表示できます。ナビゲーションメニュー画面から、ECO情報ボタンを押すと、今回と前回の運転時における採点内容を表示。さらに詳細画面で、総合評価だけでなく、アクセル操作、ブレーキ操作、アイドリング時それぞれの領域での採点内容も確認できます。

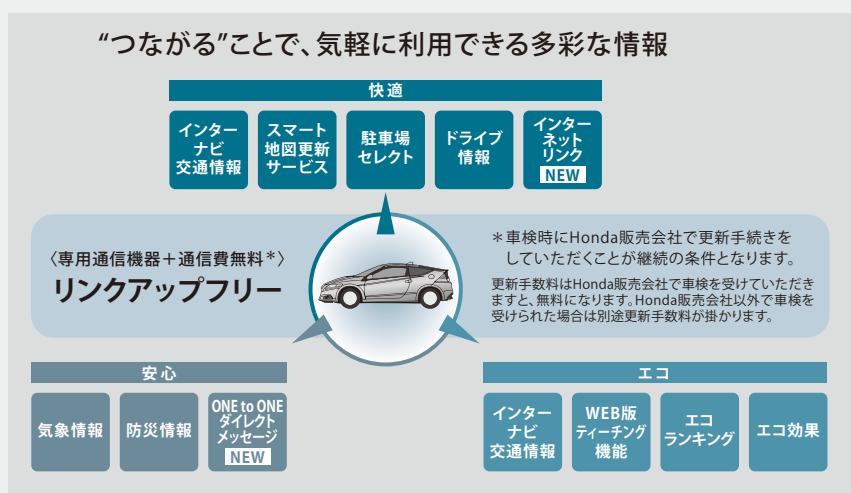


internavi Premium Club (入会金/年会費不要) http://www.premium-club.jp/

CR-Zからスタートする、気軽に利用できる快適・安心・エコな新サービス。<専用通信機器+通信費無料*>のリンクアップフリー。

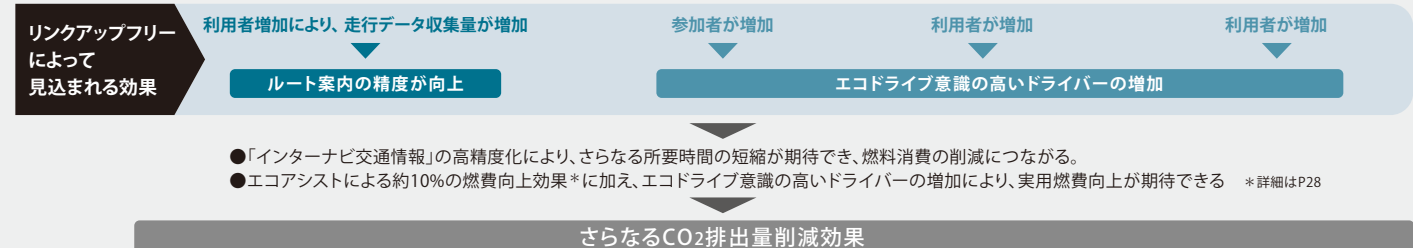
CR-ZのHonda HDDインターナビシステムは、インターナビ・プレミアムクラブの新サービス、「リンクアップフリー」に対応。<専用通信機器+通信費無料*>によって、納車の日から費用を気にせず必要な時に利用することができます。しかも、インターナビ・プレミアムクラブ利用者から得られる走行データ収集量が増加することで、より高精度なルート案内が可能。エコドライブを支援し、CO2削減にも貢献します。また、気象・防災情報や、それぞれの利用者に向けたカーライフ情報をタイムリーに提供するなど、「つながる」を最大限に活用したサービスを実現しました。

●本サービスは株式会社ウィルコムがPHSデータ通信サービスを利用し、Hondaが利用者にインターナビシステムのデータ通信を所定の条件下で無料で提供するものです。したがって、本サービスの提供期間および通信可能エリア等の通信品質についてはHondaはその責任を負うものではないことを予めご了承ください。●通信費が無料になるのは、装備された専用通信機器でのデータ通信のみ対象となります。専用通信機器以外の携帯電話等でのデータ通信やハンズフリーテレホンによる音声通話の料金は無料の対象になりませんのでご注意ください。*専用通信機器は音声通話には対応していません。



より多くの人々が利用できるリンクアップフリーによって、CO2排出量のさらなる削減を目指します。

- | | | | |
|---|--|--|--|
| インターナビ交通情報
インターナビ・プレミアムクラブ会員からアップロードされた走行データを活用し、渋滞を考慮した精度の高いより早く到着するルート案内。 | エコランキング
参加者の中での順位付けでエコドライブへの意識を喚起。 | WEB版ティーチング機能
パーソナル・ホームページ上の評価やアドバイスでエコドライブへの意識を喚起。 | インターナビ燃費情報 NEW
前回運転分の1日の平均燃費を音声で知らせ、エコドライブへの意識を喚起。 |
|---|--|--|--|

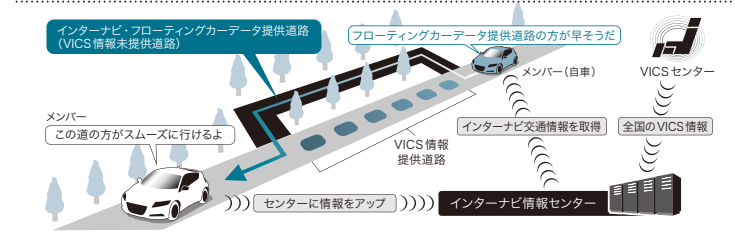


“つながる”リンクアップフリーで、情報がより高精度に、よりタイムリーに。

インターナビ交通情報

インターナビ交通情報は、通常のVICIS情報に加えて、インターナビ・フローティングカーシステムと渋滞予測情報によって、より広い範囲の細かい交通情報をカバー。目的地により早く到達するルート案内を、Honda独自の交通情報です。

- VICIS情報の再配信 通常のVICIS情報では得られない、より広い範囲のVICIS情報を提供します。
- インターナビ・フローティングカーシステム 通常のVICIS情報が提供されていない道路ではインターナビ・プレミアムクラブのメンバーが走行したデータを収集。精度の高い渋滞予測情報に活かされます。
- 渋滞予測情報 リアルタイムの交通状況変化と蓄積されたデータをもとに、出発時はもちろん、目的地に向かう間も常に3時間先までの交通状況を予測。渋滞を見越したルートを案内します。



■東・名・阪100サンプルを用いたシミュレーション結果(平日夕方の時間帯 Honda調べ)

	時間短縮率	平均車速	CO2削減率(計算値)
通常ナビ	77分31秒	30.6km/h	10.01kg
インターナビ	62分10秒 (19.8%短縮)	36.8km/h (6.2km/hアップ)	8.42kg (15.9%削減)

平均車速が約20%アップしたことで所要時間が大幅短縮。その結果CO2排出量を約16%削減。

新機能を加え、役立つ情報が、より充実

- 地図更新情報
- ウエルカムメッセージ
- 点検のお知らせ
- 夏のエアコン活用術
- 春の花粉対策
- 「防災情報」サービスのご案内
- イベントのご案内

■ONE to ONEダイレクトメッセージ NEW

「Hondaからのお知らせ」利用者それぞれの保有経過時間・地域・季節・走行距離などに合わせたカーライフに役立つ情報をタイムリーに提供します。

■インターネットリンク NEW

Yahoo!グルメのスポットをナビゲーションで検索可能。パーソナル・ホームページで検索して登録することもできます。

エコドライブをサポート

●本サービスはHonda HDDインターナビシステム(メーカーオプション)のみご利用いただけます。

パーソナル・ホームページを活用すれば自宅のパソコンや携帯電話で、ティーチング機能(アドバイス機能)での評価内容とその詳細を確認することができます。さらに、参加者全体の中での燃費ランキングもわかるので、エコドライブへの意欲がますます高まります。

■自宅のパソコンでエコドライブの詳細や変化を確認できます。

ナビゲーション画面での1ドライブごとに追加して1日ごと、3日ごと、1ヶ月ごとの評価の確認が可能です。評価の変化を確認することでエコドライブの上進度がひと目でわかります。

■エコランキングに参加して、楽しみながら上進できます。

エコランキングに参加して、楽しみながら上進できます。

■エコアシストにより、約10%の実用燃費向上を達成。

運転経験(回数)とともに燃費は向上し、300回目の運転時の燃費の平均値は購入直後に比べて約10%、最大で約20%改善しました。

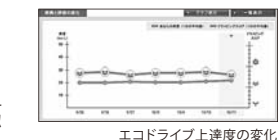
■インターナビ燃費情報 NEW

前回運転分の1日の平均燃費をナビゲーションが音声でお知らせ。また、エコランキングに参加していれば、月間の平均燃費ランキングも読み上げます。

Internavi Ecology

●本サービスはHonda HDDインターナビシステム(メーカーオプション)のみご利用いただけます。

パーソナル・ホームページを活用すれば自宅のパソコンや携帯電話で、ティーチング機能(アドバイス機能)での評価内容とその詳細を確認することができます。さらに、参加者全体の中での燃費ランキングもわかるので、エコドライブへの意欲がますます高まります。



●2009年2月6日～2009年8月31日の間にHonda HDDインターナビシステム経由でインターナビ・プレミアムクラブのサービスにアップロードされたインターナビユーザーの約5,000台分の燃費データを収集

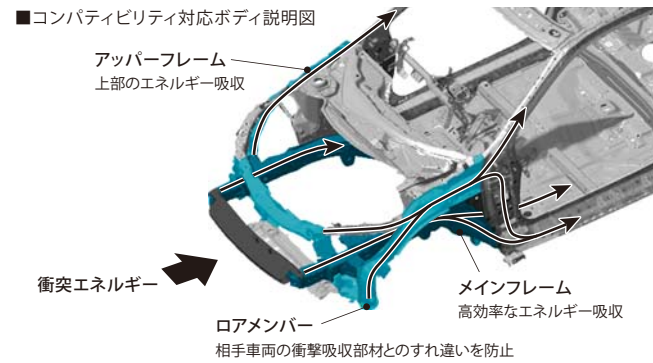
■仕様ならびにサービスは予告なく変更・終了することがありますので、あらかじめご了承ください。●本サービスのご利用には、Honda販売会社での会員登録が必要です。サービスはクルマに付帯し、入金金、年会費、月々の使用料は不要となります。●専用通信機器を使用せずに、携帯電話等を使用する場合、機種によっては一部インターナビ・プレミアムクラブのサービスやハンズフリーテレホンがご利用いただけません。●「防災情報」サービスは、対応携帯電話はインターナビ・プレミアムクラブホームページでご確認ください。●インターナビ・プレミアムクラブの情報を取得できるのは専用通信機器およびお使いの携帯電話の利用可能区域内です。●写真のディスプレイ画像や表示例は実際とは多少異なる場合があります。イラストは機能説明のためのイメージ図です。■VICISは(財)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。

Everyday Comfort 安全性能

乗員、相手車両、歩行者への配慮を徹底した、高水準の安全性能。

コンパティビリティ対応構造を採用した、高効率エネルギー吸収ボディ。

リアルワールドを見据えたHonda独自の衝突安全技術、Gコントロールによるコンパティビリティ対応ボディを採用。前方向からの衝撃に対し、ロアメンバーが相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防ぐとともに、衝撃をより広い面で受け止めることで、極めて高効率な衝突エネルギー吸収を実現し、キャビンへの負荷を大幅に低減。自己保護性能を向上するとともに相手車両への攻撃性も低減しています。こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、センターピラーとルーフ、サイドシルとの結合を強化し、強固な構造を形成。さらに、ボディ骨格ではより高強度のハイテン材(高張力鋼板)を適所に採用するなど、全方位からの衝突に対してエネルギー吸収効率の高い構造を実現しています。

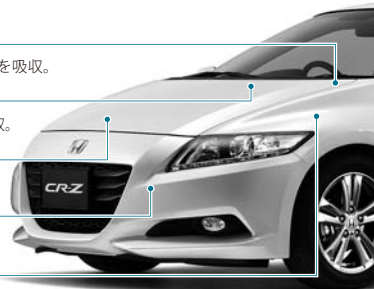


頭部や脚部などに対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。

万一の際、歩行者にダメージを与えやすいボディ前部に衝撃をやわらげる構造を採用。Hondaは国内法規にとどまらず、脚部などの傷害軽減にも独自の基準を設けて取り組んでいます。

■歩行者傷害軽減ボディ説明図

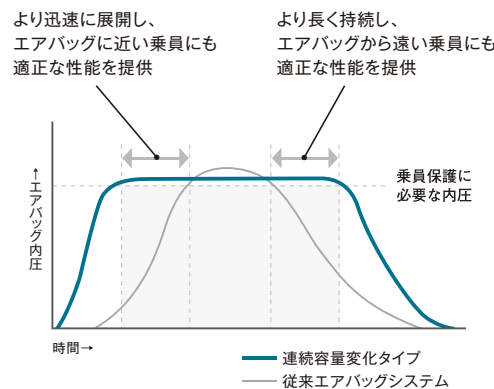
- ボンネットヒンジ部衝撃吸収構造
ボンネットの取り付けヒンジ部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- フロントウインドウ支持部衝撃吸収構造
フロントウインドウ下側の支持部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収ボンネット
エンジンなどとボンネットの間に空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収バンパー
バンパービームを変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収フェンダー
フェンダー取り付け部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。



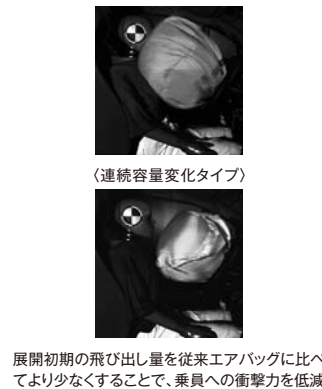
運転席用 i-SRSエアバッグシステム (連続容量変化タイプ) (全タイプに標準装備)

エアバッグにうず巻き状の縫製を施すとともに排気制御弁を設け、エアバッグの内圧と展開を適切にコントロール。より迅速に展開し、保護性能をより長く持続できるため、乗員の体格や着座位置、衝突形態により幅広く対応する乗員保護性能を獲得。また、展開時の飛び出し量を少なくでき、エアバッグによる乗員への衝撃を低減しています。

■乗員保護性能比較イメージ



■乗員側への飛び出し量の比較 (従来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 (助手席乗員姿勢検知機能付) (βの6MT車を除きメーカーオプション)

車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置。よりの確なタイミングで作動します。また、乗員姿勢検知センサーを助手席に内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を緻密に制御します。

サイドカーテンエアバッグシステム (βの6MT車を除きメーカーオプション)

側面衝突時に子供から大人までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広く保護するサイドカーテンエアバッグシステム。サイドウインドウのほぼ全面に広がる大型のエアバッグを採用しています。

後面衝突時に頸部にかかる負担を軽減する、頸部衝撃緩和フロントシート。(全タイプに標準装備)

後方からの衝突時に乗員によってシートバックが強く押されると、シートバック内部のリンク機構が作動し、ヘッドレストを前方に移動させることで頭部を支持。ヘッドレストを前傾させながら、適切な位置へ移動させるリンク構造を採用し、頸部にかかる負担を大幅に軽減します。

旋回時などの走行安定性をさらに高める、VSA (車両挙動安定化制御システム)。(全タイプに標準装備)

ABS、TCSに、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべり抑制を加えたVSA。DBWのスロットル制御や4輪独立ブレーキ制御により、きめ細かくコントロール。クルマの急激な挙動変化を効果的に抑制し、運転にゆとりと安心をもたらします。



その他、充実した安全装備。

- プロジェクタータイプ ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)(αに標準装備、βにメーカーオプション)
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシスト ●助手席用SRSエアバッグシステム
- 頭部衝撃保護インテリア ●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 ●リア3点式ELRシートベルト
- 汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席) ※チャイルドシートの装着には制約があります。

Everyday Comfort 環境性能

優れたクリーン化技術をはじめとした、高水準の環境性能。

国土交通省「平成17年排出ガス基準 75%低減レベル」認定を取得。

排出ガス中の有害物質、NMHC(非メタン炭化水素)、NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)をそれぞれ低減。国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。



「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車表示マーク
平成17年排出ガス規制のNMHC、NOxについて基準値を75%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両に与えられます。

「平成22年度燃費基準+25%」を達成。

基準値をはるかに上回る燃費性能を発揮し、「平成22年度燃費基準+25%レベル」をクリアしています。



「平成22年度燃費基準+25%達成車」表示マーク
平成22年度燃費基準を25%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。



ご購入時に自動車取得税・重量税の優遇が受けられます(自動車取得税は2012年3月31日まで、重量税は2012年4月30日まで)。また、ご購入の翌年度の自動車税について軽減措置が受けられます(2010年3月31日までの新車登録車を対象)。

環境仕様

基礎情報		DAA-ZF1	
エンジン	型式	LEA-MF6	
駆動装置	総排気量 (cm ³)	1,496	
変速機	駆動方式	FF	
燃料消費率	10-15モード	燃費 (km/ℓ)	CVT 6MT
		CO ₂ 排出量 (g/km) (燃費からの換算値)	25.0 22.5
	JC08モード	燃費 (km/ℓ)	92.9 103.2
		CO ₂ 排出量 (g/km) (燃費からの換算値)	22.8 20.6
排出ガス	参考	101.8 112.7	
環境性能情報	適合規制・認定レベル	平成22年度燃費基準+25%達成車 平成17年排出ガス基準75%低減	
	JC08H+JC08Cモード	CO	1.15
	規制値・認定値等 (単位: g/km)	NMHC	0.013
		NOx	0.013
適合騒音規制レベル	参考	八都府県低公害車指定制度およびLEV-7*(等)の排出ガス基準をクリアしています。 *LEV-7: 京阪神7府県市指定低排出ガス車	
エアコン冷媒使用量	参考	平成10年騒音規制 規制値: 加速走行76dB(A) 種類: 代替フロン134a 使用量: 500g	
車室内VOC	参考	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下) 自工会2006年目標達成(1996年使用量*1の1/10) 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*2) 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)	
環境負荷物質削減	鉛	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て	
	水銀	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て	
環境への取り組み	リサイクル	六価クロム	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
		カドミウム	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
		樹脂、ゴム部品への材料表示	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
		リサイクルし難い材料*3を使用した部品	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
再生材を使用している部品	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て	ウインドウモール類、バンパーフェースなどの内外装部品	
リサイクル可能率	車全体で95%以上*4	エレクトロニクス、吸音材	
ポリ塩化ビニル廃止部品	グリーン購入法適合状況	車全体で95%以上*4	ポリアンダーコート、外装モールなどでの廃止によりASR*5中塩素濃度1%以下レベル
その他	グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合車	

*1 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。*2 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。*3 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。*4 「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。*5 Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2010年2月現在のものです。■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。なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。