

PRESS INFORMATION
2006.2.23

ZEST



小さなクルマの価値を 家族のために広げたい

CONTENTS

開発にあたって	2
コンセプト	3
テクノロジーダイジェスト	5
「ゆるゆるどうどう」スタイリング	
スタイリング	7
「のびのびらくらく」スペース	
パッケージング	9
インテリア	11
ユーティリティ	13
「まびきびすいすい」ドライビング	
ドライビング	15
安全性能	17
先進装備	21
環境性能	23
福祉車両	24
装備・諸元	25

Hondaはクルマの喜びを追い求める会社です。なかでも軽自動車は、より多くの人に楽しさを提供していける最も身近なカテゴリと考え、運転のしやすさや、低燃費、経済性といった優位性をいっそう深めながら新しい価値の創造に取り組んでいます。

一方、昨今ではライフスタイルや価値観の多様化から軽自動車を積極的に選択する方が増えるにつれてパーソナルのみならずファミリーでの使われ方も多く見られ、それにとまない、より高い機能性や品質を強く求める方が増えているように思います。

そこで私たちは、家族のために小さなクルマが提供できる最大限の喜びを創出しようと考え、「家族のだれかに使いやすい」ではなく、「家族みんなにもっと楽しく使いやすい」軽自動車が必要だと思い、4人が快適にのびのびと乗れてどんなシーンでもきっちりワイワイ使いこなせる、家族にとって最良の軽自動車を創りたいと決意しました。

小さなクルマで、大切な家族のための要件を満たす。そのためには、これまでの軽自動車のモノサシを超えた機能・性能・品質が不可欠でした。そこで、Hondaがこれまで乗用車づくりで蓄積した技術やノウハウの数々を小さなワクに凝縮。家族での使用を見据えた高い機能性や、高水準な衝突安全性能、しっかりとした走りなど、クルマとしての質の高さを徹底的に追求しました。

ご主人が独りでドライブしても、奥様とお子様でショッピングや送迎に使っても、あるいは愛犬も連れてご家族みんなでレジャーに遠出しても、人や荷物のさまざまな「乗る・載せる」に自在に応えられる。軽自動車の用途や行動範囲のワクが大きく広がる。そんな、みんなが気軽に、安心して、楽しく使える、家族の乗用車を実現できたと思います。

開発責任者 五十嵐則夫



五十嵐 則夫 (いがらし のりお)
(株)本田技術研究所 主任研究員
1979年、本田技研工業(株)入社。
ボディ設計、衝突安全研究を経て、
'98年ライフ、'00年ストリーム、
'03年ライフのLPL代行を担当。
今回ゼストのLPLを務める。
趣味はゴルフ。愛車はフィット。

乗る・載せる。

さまざまなシーンで自在に使いこなせる、軽。

スイッチ・ムーバー〈ZEST〉。

乗る人みんなのために最大限の喜びを提供できる軽自動車を創造する。そのためにHondaは、使い勝手や機能性、走り、安全性能、さらには質感や装備に至るまで、乗用車フルラインアップ・メーカーならではの技術を小さなクルマの技術に磨き上げることで、パーソナルでの使用はもちろん、家族4人が一緒に使っても、日常の生活圏内から休日の遠出まで多彩な用途に対応でき、乗る人みんなが満足できる軽自動車を目指しました。

まずは大人4人でもゆったり乗れてさまざまな荷物を容易に積める空間を実現させるために、Hondaがミニバンをはじめとする乗用車づくりで独自に培った、先進の低床プラットフォーム技術を採用。これを核に、力強くかつ安定した走りや全席に配慮した確かな安全性能など、Hondaならではのクルマづくりを集約。さまざまなシーンで楽しく自在に使いこなせる機能・性能・品質を満たすことで、運転する人、乗る人、載せる物、使う場所など、使い方があれこれ切り替わっても一台できっちり応えられ、家族の行動範囲を大きくアクティブに広げる、“スイッチ・ムーバー”を実現しました。

「ゆうゆうどうどう」スタイリング

ボリュームのある台形フォルムがゆとりの走りと存在感を主張する、ダイナミックかつ安定感のあるスタイリング。

「のびのびらくらく」スペース

軽乗用車トップレベルの広々空間と低床・大開口荷室が用途を広げる、乗り・載り自在なユーティリティ。広い室内に落ち着きや高い質感を施した、全席でくつろげるリラックス&ファンクショナルなインテリア。

「きびきびすいすい」ドライビング

街なかでの俊敏で力強い走りと高速走行での優れた安定性や乗り心地を発揮する、爽快で上質なドライビング性能。

【安全性能】 コンパティビリティ対応ボディやリア席にもサイドカーテンエアバッグを採用した、全席安心な安全性能。

【環境性能】 燃費性能やクリーン性能、車内環境、リサイクルなど、人と地球に配慮した高水準の環境性能。

さらには、快適で充実した[先進装備]を用意したほか、すべての人にクルマの楽しさの提供を目指す[福祉車両]など、Hondaだからこそ創り得た、家族にBESTな〈ZEST(ゼスト)〉を完成。

軽自動車の可能性をこれまで以上に広げます。

SWITCH Mover



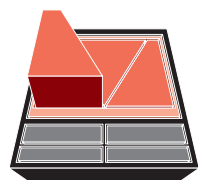
ZEST 誕生

ネーミングの由来 ZEST:(英語)「ピリっとした」刺激・魅力、熱情、楽しみ・風味を添えるモノ。
「刺激的な楽しさで、生活を豊かに広げるクルマ」として使っていただきたい、という意味を込めて名付けました。

低床プラットフォームを核に、
乗用車の機能・性能・品質を
ぎゅっと詰め込んだ、
ゼスト・テクノロジー。



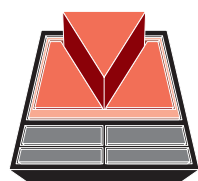
Photo : G (FF)



ゆうゆうどうどうスタイリング

走りのよさと空間のゆとりを感じさせる、ダイナミック・ボリュームスタイリング。

- **ボリューム感と安定感のある台形フォルム**に、精悍な表情や伸びやかな躍動感を施したダイナミックなエクステリアデザイン。
- SPORTSには、ロー&ワイド感をいっそう強めた専用エクステリアパーツを装備。



のびのびらくらくスペース

空間の広さと使いやすさ、運転のしやすさを高い次元で融合した、低床パッケージング。

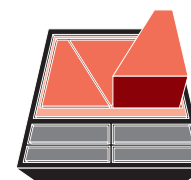
- **低床プラットフォーム**とショートノーズが生み出す広々空間。
- 低床・大開口・大容量の荷室空間。
- **テールゲート開口地上高は軽乗用車トップレベル** (Honda調べ) の低さを実現。
- スムーズな乗降性を実現した、フロント/リアのドア開口。チャイルドシートの着脱や幼児の乗せ降ろしも容易。
- アイポイントを高めに設定した、運転しやすく安心感のあるフロント視界。

フロント席とリア席それぞれの心地よさを追求した、全席快適インテリア。

- **フロント空間は開放感を、リア空間は安心感と荷室の使いやすさを追求**したインテリアデザイン。
 - 色や素材を使い分け、前後で性格の異なる2つの空間を表現。
- 質感の高いインストルメントパネルに、視認性の高い常時点灯メーターを設置。
- ゆったり座れ、ホールド性や座り心地にも優れたフロントベンチシート。

ゆったりした快適空間を、より広く楽しく使える機能的なユーティリティ。

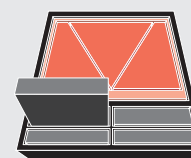
- さまざまな使い方に素早く対応できる、**簡単・多彩なシートアレンジ**。
- 最大で**739ℓ**の大容量荷室を確保。(数値はVDA方式によるHonda測定値)
- 泥などの汚れを簡単に拭き取れるワイパブルマット、撥水シート表皮などをセットにしたアクティブパッケージ。*
- 快適性と安心感をいっそう高める充実装備。*
 - アレルゲンの活動を抑制するアレルフリー高性能脱臭フィルター
 - Hondaスマートキーシステム
 - セキュリティパッケージ(セキュリティアラーム+イモビライザー) 他



きびきびすいすいドライビング

走りの楽しさと安定性・快適性を追求した、質の高い走行性能。

- 軽快な走りと低燃費を両立し、優れたクリーン性能も実現した、**i-DSIエンジン**と、さらに力強い走りが楽しめる、**i-DSIターボエンジン**。
- スムーズな走りと低燃費を実現した、電子制御4速オートマチックトランスミッション。
- 安心感の高い走りと優れた乗り心地を両立したサスペンション。SPORTS W (ターボ/FF)にはスポーティな専用サスペンションを採用。
- 衝突安全性能や操縦安定性に優れた軽量・高剛性ボディ。

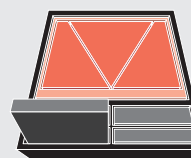


安全性能

小さなクルマに大きな安心を提供する、高水準の安全性能。



- **コンパティビリティ対応ボディ** ■ 歩行者傷害軽減ボディ
- **軽自動車初、フロント/リア席対応のサイドカーテンエアバッグシステム***
 - 運転席用&助手席用の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)*
- 頭部衝撃保護インテリア ■ 頸部衝撃緩和フロントシート
- EBD (電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシスト

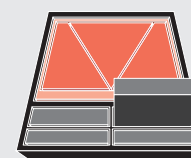


先進装備

internavi PremiumClub

快適なドライブをサポートし、快適なカーライフを提供する、先進システム。

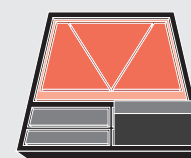
- ナビゲーションシステムとインターナビ・プレミアムクラブを統合。Honda HDDインターナビシステム。*



環境性能

先進のクリーンテクノロジーを採用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。*
- 「平成22年度燃費基準+5%」を達成。* ■ リサイクル可能率90%以上を実現。
- 室内VOC (揮発性有機化合物)の低減。

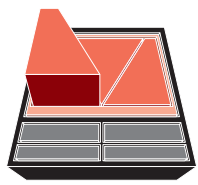


福祉車両

乗る人すべてに、快適で楽しい移動の喜びを。

- 助手席がフル電動で回転・昇降する「助手席リフトアップシート車」。(N、GのFF車に設定)
- 車いすのままスムーズに乗降できる「車いす仕様車」。(GのFF車に設定)

*タイプにより適用が異なります。詳しくは各技術説明およびP25の装備表でご確認ください。



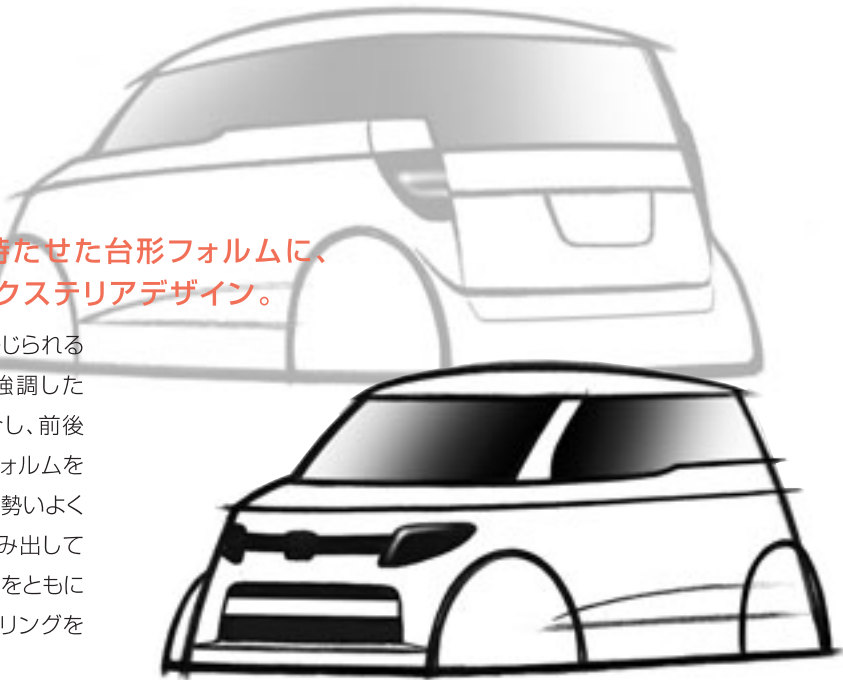
ゆうゆうどうどう
スタイリング

STYLING

走りのよさと空間のゆとりを感じさせる、
ダイナミック・ボリュームスタイリング。

ボリューム感と安定感を全周に持たせた台形フォルムに、
ダイナミックな造形を施した、エクステリアデザイン。

エクステリアは、どこから見ても頼もしさを感じられるデザインを追求しました。まず、厚み感を強調したボディと四隅に張り出したフェンダーを融合し、前後からでも横からでも安定感のある全周台形フォルムを形成。さらに、流線型ルーフと、リアエンドまで勢いよく伸びるサイドウィンドウが力強い躍動感を生み出しています。これらにより、走りのよさと空間の広さをともに感じさせる、ダイナミック・ボリュームスタイリングを完成しました。



ワイドかつ精悍なフロントビュー。

左右ヘッドライトの間隔を広げ、その間にメッキを施した直線的で太いフロントグリルバーを配置。サイズ以上の印象を与えるワイド感を表現しています。全体にシンプルな構成で面の強さを表現する一方、ヘッドライトのアウトターレンズ外周に額縁状の造形を施したほか、フロントバンパーのエアインテーク部にガーニッシュ風のルーバーを採用するなど、精度の高い作り込みによって精悍な表情をつくり出しています。

Photo : G (FF) メーカーオプション装着車



Photo : G (FF)

躍動感と安定感が際立つサイドビュー。

センターピラー部でキックアップしたベルトラインにより、サイドウィンドウを後方へ向けて狭めるとともに、リアピラー部をガラスで覆いリアガラスとの一体感を表現。同時に、スムーズな弧を描く流線型ルーフラインとすることで、ダイナミックで伸びやかな勢いを表現しています。ボディは、高めのベルトラインによって厚み感を持たせたうえで、キャラクターラインを下方に配置することでボリューム感を強調。前後に張り出したフェンダーが安定感を演出しています。



Photo : W (FF)

ボリューム感のあるリアビュー。

ライセンスプレート取り付け部の掘り込みを小さくするなど、ボディを大きく見せる面構成としたうえで、サイドに回り込むリアコンビネーションランプとその間をつなぐ、テールゲート幅いっぱい伸びたガーニッシュがワイド感を強調しています。リアコンビネーションランプは、ストップランプにシリンダーデザインを採用し、高質感を演出しています。

ロー&ワイド感をいっそう強めた、
SPORTS専用エクステリア。

(SPORTS)

- エアロフォルムバンパー(フロント/リア)
- カラードサイドシルガーニッシュ
- フォグライト
- ダークシルバー・フロントグリル
- ダークシルバー・リアライセンスガーニッシュ
- ヘッドライト(スモークタイプ)
- リアコンビネーションランプ(スモークタイプ)
- テールゲートスポイラー(SPORTS ターボ車専用装備)

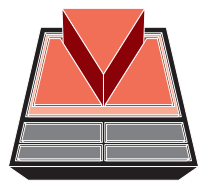
ZEST SPORTS



Photo : SPORTS W (FF)



Photo : SPORTS W (ターボ/FF)



のびのびらくらく
スペース

PACKAGING

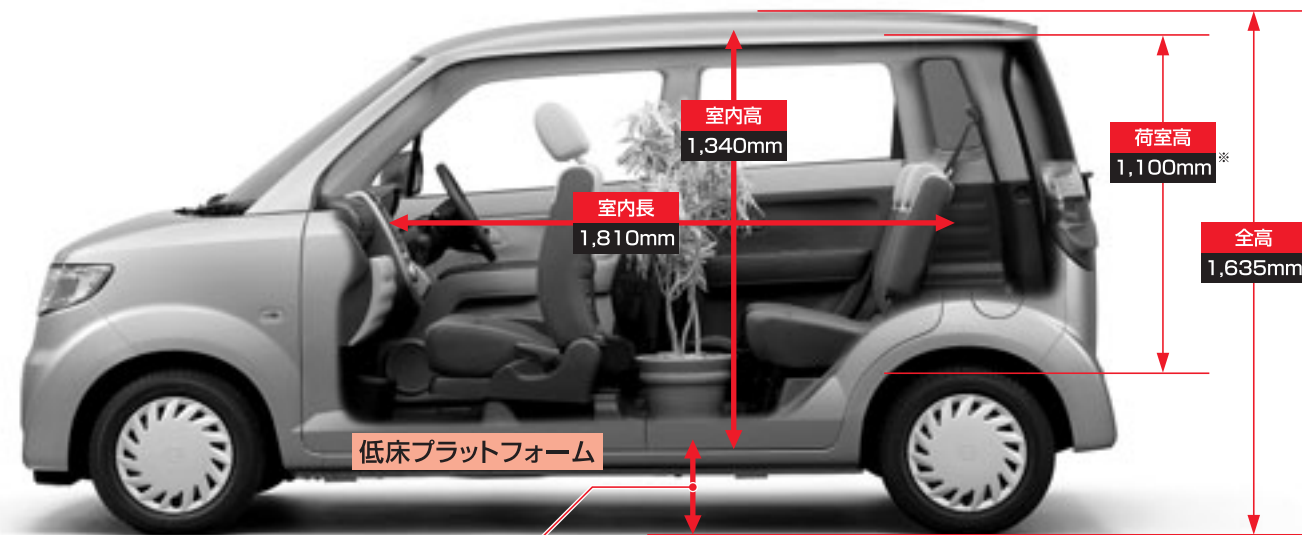
空間の広さと使いやすさ、運転のしやすさを 高い次元で融合した、低床パッケージング。

低床プラットフォームと ショートノーズが生み出す、高効率な空間設計。

大人4名が快適に乗車できるゆとりとともに、優れた走行安定性をも獲得するために、低床&ショートノーズ設計を追求しました。全高を1,635mm (FF車)に抑えながら、ステップワゴンに匹敵する1,340mmの室内高を実現。そして、エンジンなどのコンパクト化により、ゆとりある室内長/荷室長を確保。さらに、室内幅は軽乗用車トップレベル (Honda調べ)の1,315mmを達成するなど、フロント/リア席ともにゆったりとした空間を獲得しています。



Photo: W (FF) カットボディによる撮影
●小物類は撮影のために用意したものです。



数値はFF車 ※Honda測定値

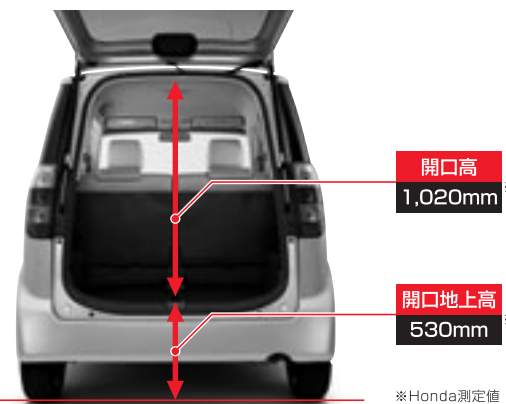
Photo: G (FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影
●小物類は撮影のために用意したものです。

荷物の積み降ろしがラクで、たくさん積める、 低床・大開口・大容量の荷室空間。

低床設計により、テールゲート開口地上高530mmという軽乗用車トップレベル (Honda調べ)の低さを達成した、フラットな掃き出しフロアを実現。重い荷物の積み降ろしを容易にします。さらに、荷室高は1,100mm、テールゲート開口高は1,020mmを確保。高さのある荷物の積載を可能とするとともに、大容量を実現しています。

数値はすべてHonda 測定値

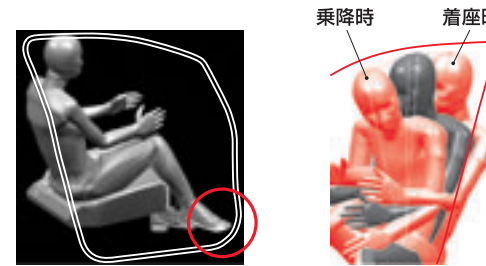
Photo: W (FF)



※Honda測定値

小さなお子様でも大人でも無理なくスムーズ。優れた乗降性。

乗降時の体の動きを検証し、高めのヒップポイントと合わせ、前後ともドア開口部を平均的な日本人成人男性*でも脚や首を無理に曲げることなく、自然に乗り降りできる形状としました。さらにリア席では、小さなお子様やお年寄りでも無理なく乗り降りできる340mmのリアステップ地上高を実現したほか、チャイルドシートの着脱や幼児の乗せ降ろしなどが容易に行えるドア開口幅を確保しています。数値はHonda測定値 ※Honda設定



乗降時に脚や首を無理に曲げることなく、自然に乗り降りできる形状を追求

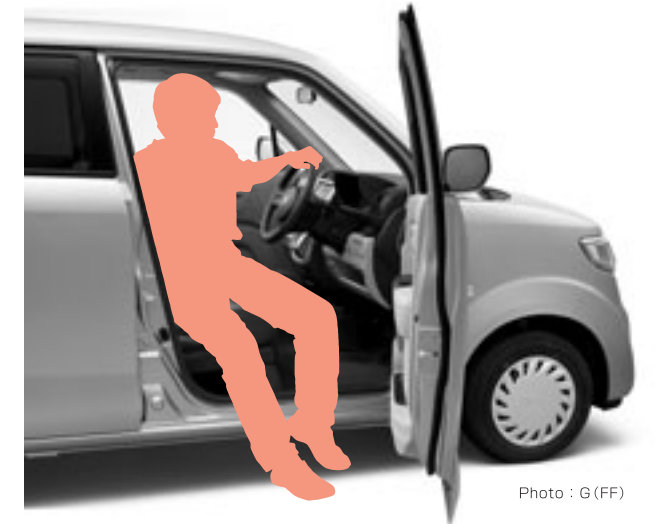


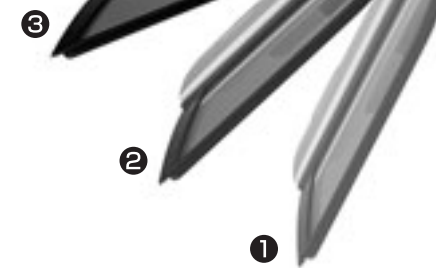
Photo: G (FF)

安心感を高める、良好な視界。

フロント席のアイポイントを高め設定し、見晴らしをよくしたうえで、フロントピラーを運転席から見たときに細く見えるように設計するなど、前方や右折時の視界を良好に確保。ドアミラーは、大きさや曲率などを工夫することで死角を最小限に抑えています。後方も、リアウインドウの形状や位置を適切に設定し、良好な視界を確保したうえで、リアシートのヘッドレストを収納式とすることで、リア席乗員がいないときの死角を減らしています。また、フロントワイパーの払拭範囲を広くし、雨天時にも良好な視界を確保します。

使い勝手に優れた、 3段階に開くフロント/リアドア。

フロント/リアともにドアの開く角度を3段階設け、使い勝手を高めました。狭い駐車場で乗り降りや、大きな荷物の出し入れなど、さまざまな使用状況に対応します。



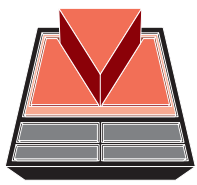
フロントドア開度
③ 69° ② 48° ① 28°

リアドア開度
③ 79° ② 59° ① 37.5°

数値はHonda測定値



Photo: SPORTS W (ターボ/FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影



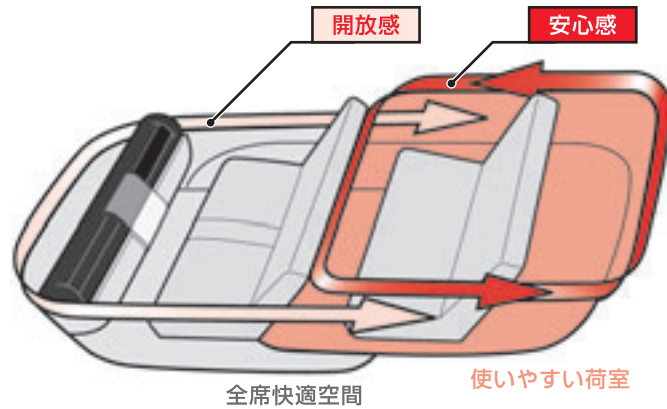
のびのびらくらく
スペース

INTERIOR

フロント席とリア席、それぞれの心地よさを 追求した、全席快適インテリア。

性格の異なる2つの空間を融合した、 新提案のインテリアデザイン。

インテリアデザインでは、性格の異なる2つの空間の融合を目指しました。ベルトライン(ドアウインドウ下端)を、センターピラーを境にフロント側を低めに、リア側を高めに設定。フロント席では運転しやすい高めのアイポイント設定と合わせ、開放的で見晴らしのよい空間を、リア席では包まれるような安心感のある空間を、同時に実現しています。また、リアシート収納時には、フロント席と荷室という2つの空間として感じられるようになっています。



●2つの空間を色や質感で表現する、 ユニークなカラーコーディネート。

ドアライニングの色や素材を前後で使い分け、フロント席とリア席それぞれの空間の性格を、より強く表現しました。フロントは明るい色とやわらかな印象の革シボを合わせ、さらに上質な表皮を施して上質感や開放感を提供。リアは暗めの色と粒状のシボを採用して包まれ感を演出する一方、上部にフロントと同じ明るい色を配して圧迫感をやわらげる配慮を施しています。なお、SPORTSは、前後ともブラック基調とし、スポーティなイメージとしています。



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

細部まで作り込んだインストルメントパネルまわり。

空間をより広く感じさせる横基調のインストルメントパネル。アッパー部は、左右に直線的に横断する筒状のモチーフに緻密なシボを合わせ、硬質なイメージとする一方、乗員に近いリア部は、ウェーブ状のモチーフを取り入れるとともに、明るい色とやわらかな印象の革シボを採用し、やさしいイメージとしました。ステアリングホイールは、横基調のインストルメントパネルに調和する、横方向のスポークを強調したデザインを採用。センターパネルには、質感の高いメタリックパネルに、セレクトレバーや、オーディオとエアコンの操作部を使いやすくコンパクトに配置しています。



Photo : W (FF) メーカーオプション装着車

視認性をより高めた、常時点灯メーター。

(液晶ツイントリップ、外気温/平均燃費表示機能付)

大径のスピードメーターを中心に、左側にタコメーター、右側に大型液晶ディスプレイを立体的にレイアウトした、スポーティなメーターを採用。照明を常時点灯とすることで、ガード下通過時や曇天時など昼間でも暗くなる場合にも、高い視認性を確保します。

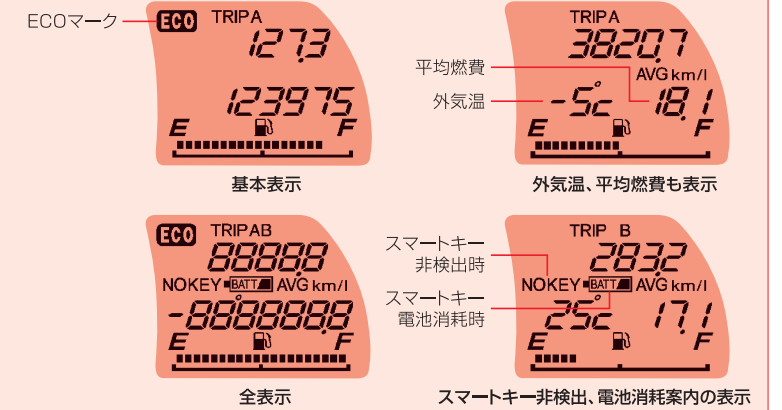


Photo : ターボ車

多彩な情報を表示する、 大型液晶ディスプレイ。

さまざまな情報を表示する大型液晶ディスプレイを装備。オドメーターや9999.9kmまで表示できる2つのトリップメーターと、それぞれのトリップに対応した平均燃費に加え、経済的な走行時に点灯する「ECOマーク」や、外気温、Hondaスマートキーシステム装備車ではスマートキーの状態なども表示します。

■ディスプレイ表示イメージ



操作性を追求したインパネシフト。

ステアリングホイールからスムーズに持ちかえられるセンターパネル上にセレクトレバーを配置。操作性のよいストレートタイプを採用しました。さらに、操作方向を適切に設定するとともに、操作ストロークを短くすることで操作性をいっそう向上しています。また、インパネシフトを採用したことでフロント席の足元スペースをすっきりさせるとともに、ベンチシートの採用を可能にしています。

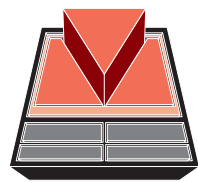


Photo : W (FF) メーカーオプション装着車

ゆったり座れるベンチシートをフロントにも採用し、 さらに座り心地、ホールド性を高めたシート設計。

全席でゆったりと快適に座れるように、フロントにもベンチシートを採用。そのうえで、シートクッション/シートバックともに表皮下にはやわらかいウレタン層を設け、フィット感の高い快適な座り心地を実現しています。さらに、フロントのシートバックではサイド部の硬度を高め設定し、ホールド性を高めています。シート表皮にはドット柄のジャージ素材を採用。W、SPORTS Wでは撥水加工を施しました。また、運転席と助手席の間にアームレストとドリンクホルダーを装備。リアシートには、使用しないときにはすっきりと収納できる、ビルトインタイプのヘッドレストを採用しています。





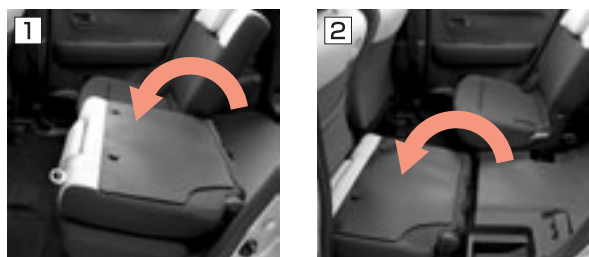
のびのびらくらく
スペース

UTILITY

ゆったりとした快適な空間を、より広く、
より楽しく使える、機能的なユーティリティ。

さまざまな使い方に素早く対応できる、
簡単・多彩なシートアレンジ。

ヘッドレストを付けたまま、2アクションの簡単操作



ショルダー部のストラップを
引き上げ、シートバックを倒す

シートクッション後方のスト
ラップを引き上げ、シートを
前方にダイブダウン

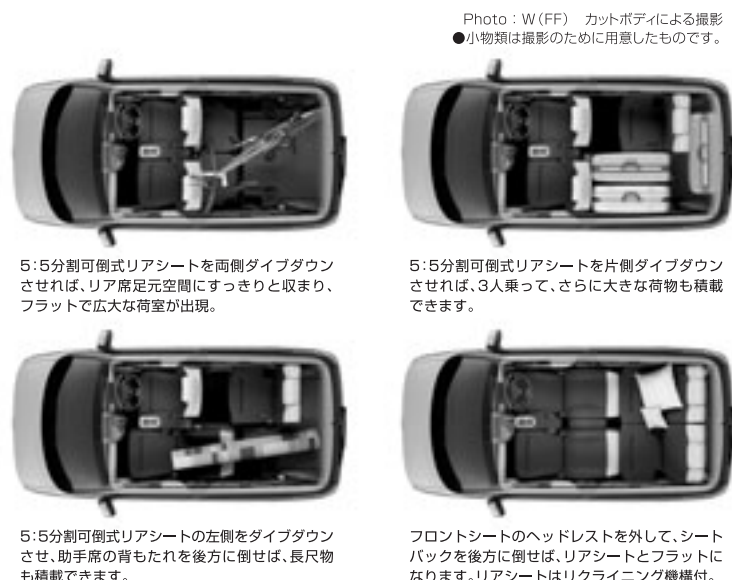


Photo: W (FF) カットボディによる撮影
●小物類は撮影のために用意したものです。

5:5分割可倒式リアシートを両側ダイブダウン
させれば、リア席足元空間にすっきりと収まり、
フラットで広大な荷室が出現。

5:5分割可倒式リアシートを片側ダイブダウン
させれば、3人乗って、さらに大きな荷物も積載
できます。

5:5分割可倒式リアシートの左側をダイブダウン
させ、助手席の背もたれを後方に倒せば、長尺物
も積載できます。

フロントシートのヘッドレストを外して、シート
バックを後方に倒せば、リアシートとフラットに
なります。リアシートはリクライニング機構付。

使いやすさを徹底的に追求した
大容量の荷室。

床面地上高を低くした低床設計の掃き出しフロアや、
大きなテールゲート開口高により、重い荷物や
大きな荷物の積み降ろしを容易にしました。さらに、
高さのある荷室は空間の隅々まで使えるように
細部の形状にも配慮。その結果、4名乗車時で
203ℓ、2名乗車時では739ℓの大容量を達成して
います。数値はVDA方式によるHonda測定値

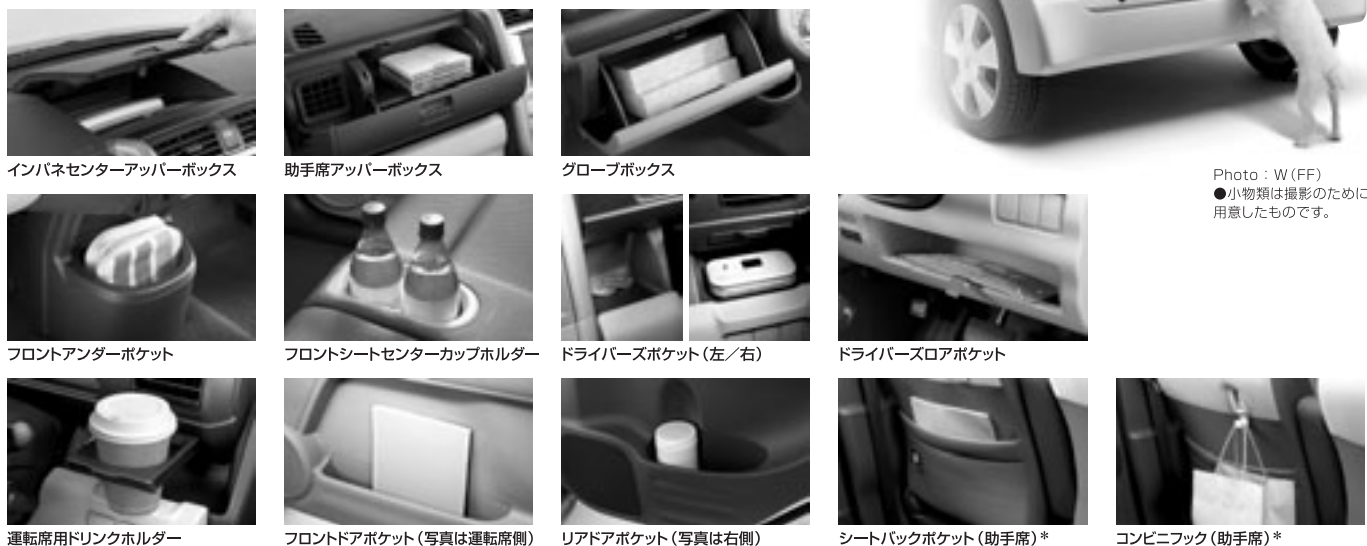
使い勝手をさらに広げる
アタッチメントナットを装備

市販のボルトを取り付けられるアタ
achmentナットを、テールゲート開口部
付近の左右壁面に合計4ヶ所設置。フック
などを取り付けて荷室をアレンジで
きます。W、SPORTS Wには、さらに
リアシートバックの背面上部にも4ヶ所
設置するとともに、アタ
achmentナットに取り付けて
使うアタッチメントフック
も4ヶ所装備しています。



Photo: W (FF)
●小物類は撮影のために
用意したものです。

使いやすい場所に用意した豊富な収納スペース。



*Nを除く全タイプに標準装備 ●小物類は撮影のために用意したものです。

汚れに強い、ワイパブルマット。

(W、SPORTS Wに標準装備。G、SPORTS Gにメーカーオプション)

W、SPORTS Wの荷室床面とリアシートバックの背面に、泥など
で汚れても簡単に拭き取れる
素材を使用したワイパブル
マットを採用。荷物がすべり
にくく、傷つきにくい表面加工
を施しています。



Photo: W (FF)
●小物類は撮影のために用意したものです。

空間の活用の幅をさらに広げる
アクティブパッケージを設定。

(W、SPORTS Wに標準装備。G、SPORTS Gにメーカーオプション)

- 水をはじき汚れにくい撥水シート表皮
- 汚れを簡単に拭き取れるワイパブルマット
- 趣味などの使い勝手が広がるアタッチメントフック(4個)
&アタッチメントナット(リアシート背面4ヶ所)
- ペットを連れてのドライブなどに重宝する消臭ルーフライニング

快適性と安心感をいっそう高める充実装備。

フルオート・エアコンディショナー

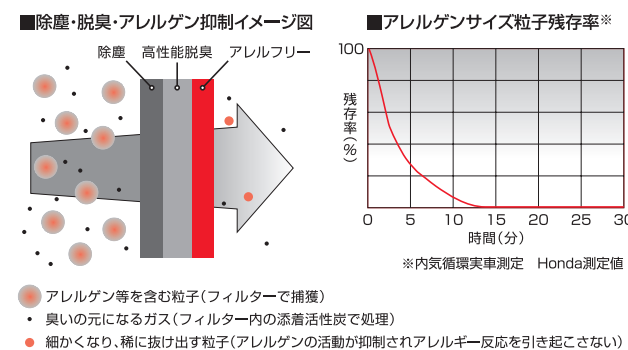
(アレルギー高性能脱臭フィルター付)(Wに標準装備。Nを除く全タイプにメーカーオプション)

好みの温度を設定すれば、温度、風量を自動的にコントロール。
知能的な制御により低燃費にも寄与しています。

除塵や脱臭に加え、花粉などの
アレルギー活動を抑制する、新開発の
アレルギー高性能脱臭フィルター。

(フルオート・エアコンディショナー装着車に装備)

Hondaは快適な車内環境の提供を目指し、これまでの除塵・脱臭
フィルター技術を大きく進化させた、アレルギー高性能脱臭
フィルターを新開発しました。まず第1段階として、空気中に
浮遊する花粉やダニ、カビといった、アレルギーの原因となる
アレルギーを含む粒子を除塵層で捕獲し、活性炭による高性能
脱臭層で排出ガスなどの臭いも捕えます。さらに第2段階で、
抗アレルギー剤を含有したアレルギー層によってアレルギーの
活動を抑制。稀に抜け出す微細な粒子も無害化処理が施されて
いるのでアレルギー反応を引き起こさない物質になります。
これらにより、車内のアレルギーを5分以内に半減させ、約15分
でほぼ100%捕獲*。クリーンな空気を保ちます。



AM/FMチューナー付MD/CDプレーヤー

(Nを除く全タイプにメーカーオプション)

AM/FMチューナー付CDプレーヤー

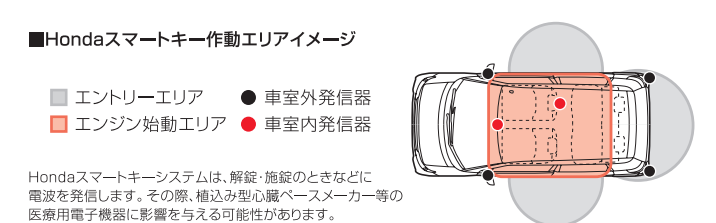
(G、Wにメーカーオプション)

ZEST専用の音響チューニングを施した高音質のオーディオ
システム。MD/CDプレーヤー装備車は、リアドアスピーカーを
追加した4スピーカー構成となり、さらにAUX(オーディオ
外部入力)端子を備え、デジタルオーディオプレーヤーと接続
して楽しむこともできます。

Hondaスマートキーシステム

(イモビライザー機能付)(Nを除く全タイプ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、ドアやテールゲートの旋錠/
解錠とイグニション操作が行えるHondaスマートキーシステム。フロ
ントドアやテールゲートのロック・アンロックボタンを押すだけで施錠
/解錠できます。イグニション操作は、エンジン始動ノブを押した後、
通常のキー同様に操作可能です。ID認証は電波を利用しているため、
Hondaスマートキーをカバンなどに入れたままでも作動。また、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)もHondaスマートキーに収納できます。



電波式キーレスエントリーシステム

(アンサーバック/ウエルカムランプ機能付)(全タイプに標準装備)

セキュリティパッケージ

(セキュリティアラーム+イモビライザー)(Nを除く全タイプにメーカーオプション)

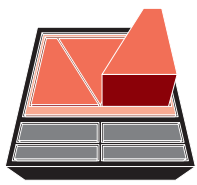
ロック状態のドア、テールゲート、ボンネットを不正に開けようとする
と、ホーンとハザードランプで警報を発するセキュリティアラームを設定。
2008年より施行される保安基準にも適合しています。キーとエンジン
制御ユニットの間で電子認証を行うことで、複製したキーなどでのエンジ
ンの始動を防止するイモビライザーと合わせ、盗難防止に効果的です。

プライバシーガラス

(リアドア/リアクォーター/テールゲート)(Nを除く全タイプに標準装備)

リアドア/リアクォーター/テールゲートに、室内から外への視界は確保
しながら、外から室内を見えにくくしてプライバシーを守るプライバシー
ガラスを採用。紫外線カット効果、熱線吸収効果にも優れ、その他の
ガラスに採用した高熱線吸収ガラスと合わせ、
肌や室内の日焼けを抑えるとともに、室内の
温度上昇を抑制して冷房効果を高めま





きびきびすいすい
ドライビング

DRIVING

走りの楽しさ、安心感、快適性を追求した、 質の高い走行性能。

軽快な走りと低燃費を両立し、さらに優れた クリーン性能を実現した、直列3気筒i-DSIエンジン。

熱損失やフリクションを抑えられるショートストロークの3気筒を選択したうえで、ツインプラグによる2点位相差点火制御「i-DSIシステム」を採用。2つのプラグの点火時期を最適にコントロールすることで、より早く、より完全に近い燃焼を実現しています。その結果、高圧縮比化が可能になったほか、各部のフリクション低減の徹底などにより、低中速域からの力強さと低燃費を両立。さらに、優れた排出ガスクリーン性能も達成しました。また、軽量化、コンパクト化も追求しています。

さらに力強い走りが楽しめ、環境性能にも 優れた、i-DSIターボエンジン。

i-DSIエンジンの優れた性能を活かしながら、より力強くスムーズな加速性能を発揮するターボエンジンをラインアップ。燃費性能や排出ガスクリーン性能にも優れています。

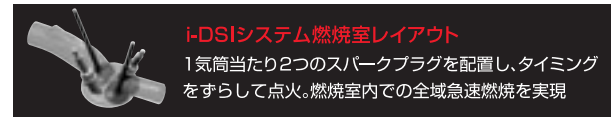
さまざまな技術を投入し、優れた低燃費と 排出ガスクリーン性能を獲得。

「i-DSIシステム」の高効率な燃焼技術を核に、ローラーロッカーアームの採用やピストンスカートへの二硫化モリブデン(MoS₂)ショット加工、シリンダー内面へのブラターホーニング加工などにより、全回転域でのフリクションを低減。低燃費に貢献しています。また、リニアA/FセンサーやO₂センサーの採用などにより空燃比を高精度に制御して燃焼ガスそのものをクリーン化。そのうえで、エキゾーストマニホールド一体型シリンダーヘッドやシリンダーヘッド直下2ベッドキャタライザーの採用などによって排出ガスの熱損失を低減。キャタライザーを早期活性化するなど浄化性能を向上し、優れたクリーン性能を実現しています。

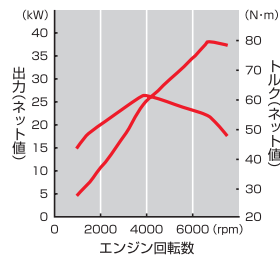
■燃費性能および排出ガスクリーン性能

タイプ	駆動	燃費性能			排出ガスクリーン性能	
		10・15 モード燃費 (km/ℓ)	「平成22年度 燃費基準 +5% 達成車」	「平成22年度 燃費基準 達成車」	「平成17年 排出ガス基準 75%低減 レベル」	「平成17年 排出ガス基準 50%低減 レベル」
i-DSI	N.G. SPORTS G	FF	19.0	○※1	—	○
	4WD	17.4	—	—	—	○
W, SPORTS W	FF	18.6	—	○	○	—
	4WD	17.0	—	—	—	○
i-DSI TURBO	SPORTS G (ターボ)	FF	18.0	—	○※2	—
	4WD	16.2	—	—	—	○
SPORTS W (ターボ)	FF	17.6	—	—	○	—
	4WD	15.8	—	—	—	○

※1 SPORTS Gの14インチアルミホイール装着車は「平成22年度燃費基準達成車」となります。
※2 14インチアルミホイール装着車を除く。



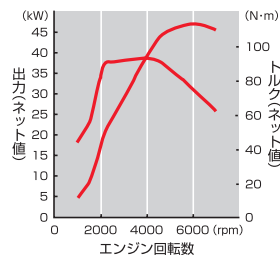
■i-DSIエンジン性能曲線図



i-DSIエンジン

最高出力 38kW[52PS]/6,700rpm*
最大トルク 61N·m[6.2kg·m]/3,800rpm*

■i-DSIターボエンジン性能曲線図



i-DSIエンジン+インタークーラーターボ

最高出力 47kW[64PS]/6,000rpm*
最大トルク 93N·m[9.5kg·m]/4,000rpm*

*はネット値

スムーズな走りと低燃費に貢献する、 コンパクトな電子制御4速オートマチック トランスミッション。

スムーズな加速と低燃費を同時に実現する電子制御4速オートマチックトランスミッションを搭載。2つのエンジンそれぞれの特徴に合わせたギアレシオ設定としています。リニアソレノイドによるクラッチダイレクト制御により、変速ショックの少ないスムーズな走りを実現。そのうえで走行状況に応じて知的に変速制御するプロスマテックを採用しました。さらに、アクティブロックアップ機構を採用し、2速~4速に対応するとともに12km/hの低速域から作動することで、トルクコンバーターでのエネルギーロスを最小限に抑え、低燃費に貢献します。また、平行3軸構造や薄型トルクコンバーターの採用などによりコンパクト化も実現しています。



全タイプにリアルタイム4WDを設定。

通常走行時はほぼFF状態で走行し、発進・加速時など前輪が滑りやすい状態になると後輪へも自動的に駆動力を配分し、4WDで走行。雪道や悪路でも頼もしい走りを発揮します。

安心感の高い走りと優れた乗り心地を両立し、 低床化にも貢献する、サスペンション設計。

フロントは、サブフレームを介した高剛性L型ロアアームを持つマクファーソンストラット式、リアは、コンパクトで低床化に貢献するH型トーションビーム式*を採用しました。フロントのキャストスタートレール量を多くするとともにキングピン角を適切に設定。優れた直進安定性と安心感の高いハンドリングを実現しています。同時に、前後とも十分なサスペンションストロークとダンパー容量を確保したうえで、フロントに摺動フリクションを低減する力線コントロールスプリングを採用し、リアはサスペンションビーム取り付け部の剛性強化に加え、高剛性でありながら振動吸収特性に優れたラバーブッシュを採用。全席で優れた乗り心地を実感できます。*FF車。4WD車はマルチリンク式

■フロントサスペンション



■リアサスペンション (FF車)



●SPORTS W (ターボ/FF) 専用スポーツサスペンション。

前後ダンパー特性をスポーティにチューニングした専用サスペンション。高い安定性と優れた乗り心地を実現しながら、ワイドタイヤの性能を活かしたリニアなハンドリングを獲得しています。

テールゲートの大開口化を実現しながら、 衝突安全性能や操縦安定性にも優れた、 軽量・高剛性ボディ。

ボディ骨格の主要部材の約70%に強度の高いハイテン材(高張力鋼板)を採用し、強度を高めながら軽量化を達成するとともに優れた衝撃吸収効率も実現。さらに、各所に求めた剛性に応じて部材の板厚や断面サイズを適切に設定するなど、効率よく剛性を確保しています。テールゲート開口部では、全周にわたって閉断面化したほか、結合部の効果的な補強などにより、使いやすい大開口と高い剛性を両立しています。また、サスペンション取り付け部を強化し、操縦安定性や乗り心地、静粛性を高めています。



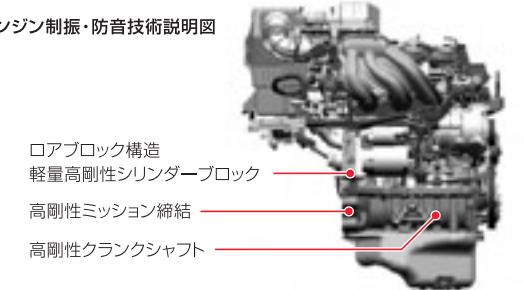
■ハイテン材配置図

ハイテン材

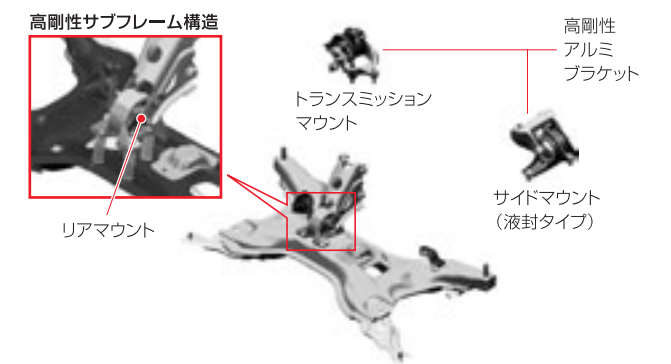
高速走行時にも自然に会話を楽しめる、 ハイレベルな静粛性。

まずエンジン骨格において、クランクシャフト支持剛性を高めるロアブロック構造の採用に加え、シリンダーブロックやクランクシャフトの高剛性化などにより、エンジンノイズを発生源で抑制。エンジンマウントも、液封マウントの採用や適切な配置により、振動の入力を徹底的に低減しています。また、シミュレーション解析を重ね、サスペンションからの振動入力も効果的に低減しました。そのうえで、上級車クラスに採用される吸音ルーファイニングやウレタン成形ダッシュボードインシュレーターなどのほか、軽量で高性能な防音材を適所に配置し、クラスを超えた静粛性と軽量化を高次元で達成。さらに、フロントピラーやドアミラーの形状を最適化し、風をスムーズに後方へ流すことで風切り音を大幅に低減しています。

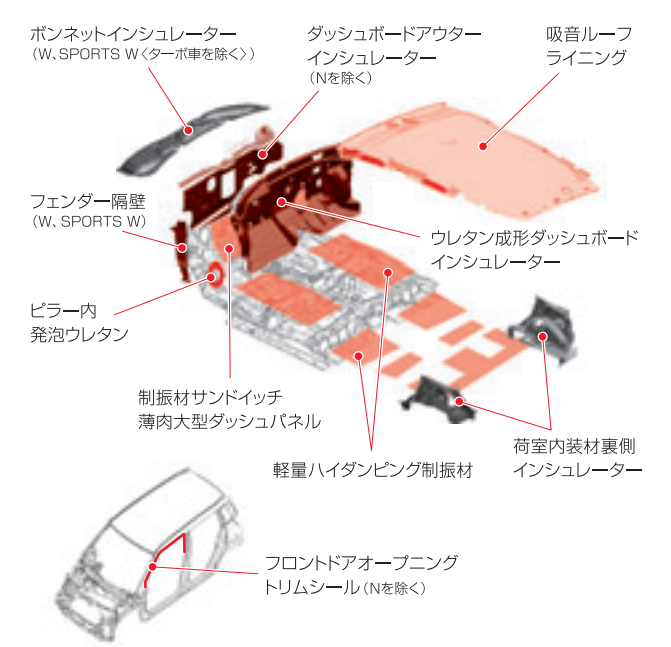
■エンジン制振・防音技術説明図

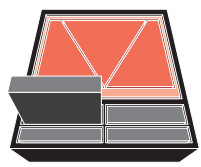


■エンジンマウント配置図



■遮音・吸音材配置図





安全性能

SAFETY

小さなクルマに大きな安心を提供する、高水準の安全性能。

Gコントロール技術は、第2ステージへ。リアルワールドでのさらなる安全を追求し、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」の両立へと進化した、Honda独自の衝突安全技術。

Hondaは、世界初の屋内型全方位衝突実験施設におけるCar to Car (クルマ相互)の衝突実験をはじめとする、リアルワールドでの衝突安全研究をさらに推進し、Gコントロール技術をいっそう向上。これまで取り組んできた衝突時に乗員を守るための自己保護性能をさらに進化させると同時に、衝突する相手車両への攻撃性低減を図る、独自の「コンパティビリティ対応ボディ」を実現しました。

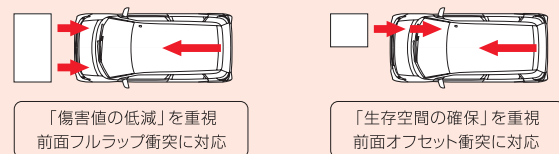


G-CON 第1ステージ リアルワールドを見据えた自己保護性能の追求

乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立し、全方位からの衝突にも対応した衝突安全性能。

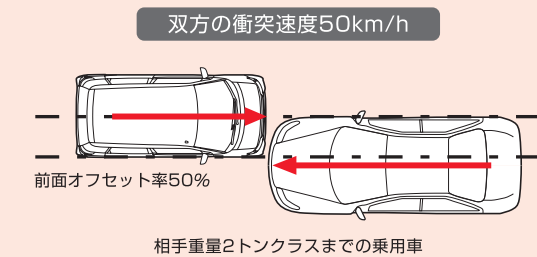
乗員に対する「傷害値の低減」が課題となる前面フルラップ衝突と、「生存空間の確保」が課題となる前面オフセット衝突の双方を高水準でクリアすることを目指し、独自のGコントロール技術で対応。前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/hをクリアする、衝突安全性能を実現しています。また、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hにも対応しています。

■「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立する衝突安全技術



相反する2つの要素を両立させ、自己保護性能を向上

■クルマ相互の衝突実験/テストモード



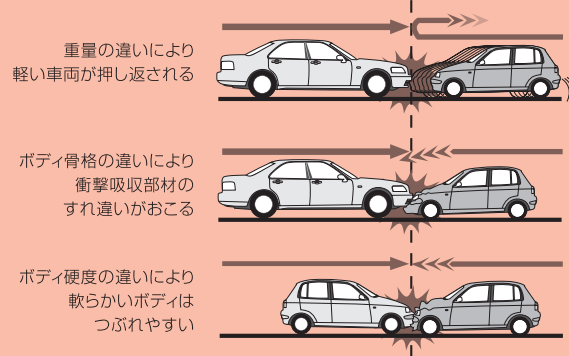
リアルワールドでの安全を追求し、独自の目標を設定したクルマ相互の衝突実験を実施。

Hondaはバリア衝突テストにとどまらず、リアルワールドでの衝突安全性能の向上を目指し、事故統計の分析から「相手重量2トンクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセットの衝突」という独自の研究目標を設定し、クルマ相互の衝突実験を実施。まずは第1ステージとして、乗員保護という視点から衝突安全を追求し、この目標値をクリアしてきました。

さまざまな相手車両との衝突を想定した研究を重ねてきた結果、第2ステージへと進化した衝突安全技術。

リアルワールドでのクルマ相互の衝突時には、ボディ骨格の違いによる衝撃吸収部材のすれ違いや、重量やボディの硬さの違いによって、どちらか一方の車両が大きなダメージを受けてしまうなど、さまざまな状況が発生します。そこで、これらの違いによるさまざまな相手車両との衝突を想定し、クルマ相互の衝突実験を繰り返し行うことで、大きさや構造、硬さが異なる車両との衝突にも対応する、コンパティビリティ対応技術の研究を続けてきました。そして、こうした取り組みの成果として、自己保護性能の向上のみならず、相手車両への攻撃性低減も視野に入れた、第2ステージへと進化しました。

■クルマ相互の衝突を想定した研究課題



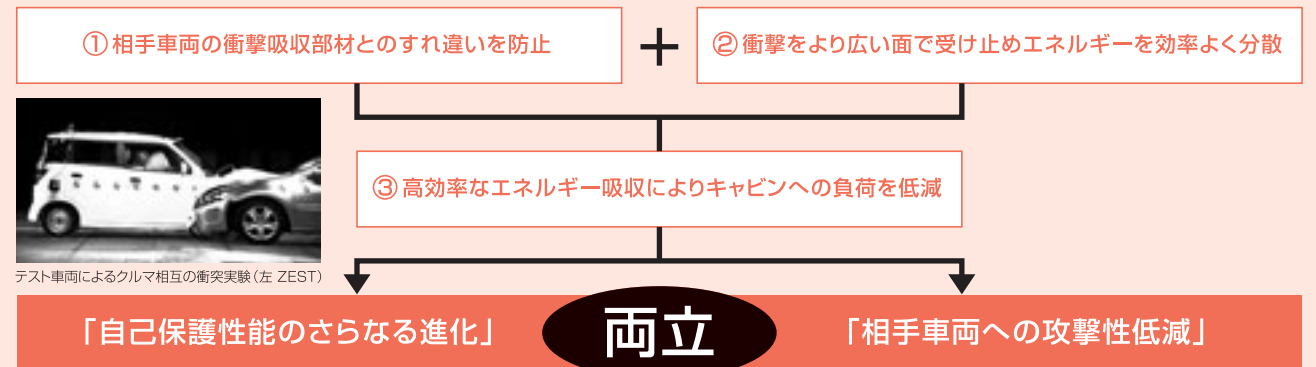
G-CON 第2ステージ 「自己保護性能のさらなる進化」と「相手車両への攻撃性低減」の両立

クルマとクルマのより安全な共存を目指す、革新のコンパティビリティ対応ボディ。

衝突時に乗員を守るための自己保護性能をいっそう進化させ、同時に衝突する相手車両への攻撃性を低減する。この相反する2つの要素を両立させるためには、エンジンルームにおいて衝突エネルギーをいかに分散させ、衝撃を効率よく吸収させるかが重要です。そこで「相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違い防止」「衝突時の衝撃分散化」「高効率なエネルギー吸収」

の3つをテーマに、衝突安全性能のさらなる高次元化に取り組んでいます。その結果、ZESTはエンジンルームでの高効率なエネルギー吸収により、衝突実験の目標値をクリア。高水準な自己保護性能を確保するとともに、相手車両への攻撃性も低減したコンパティビリティ対応ボディを実現しています。

■コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト



すれ違いを防止する衝撃吸収部材と、衝撃を広い面で受け止める骨格による高効率衝撃吸収構造、コンパティビリティ対応ボディ。

前方向からの衝撃に対し、アッパーフレームやロアメンバーによってエネルギーを分散・吸収し、さらにフロントピラーやフロアに拡散。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止、アッパーフレームとともに衝撃をより広い面で受け止めることで、ショートノーズながら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。ZESTは、こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、メインフレームの断面形状を7角形とすることで衝撃吸収性を向上。キャビンの変形を抑制し、自己保護性能をいっそう高めています。さらに、ボディ骨格にはハイトン材(高張力鋼板)の採用を大幅に拡大するなど、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。

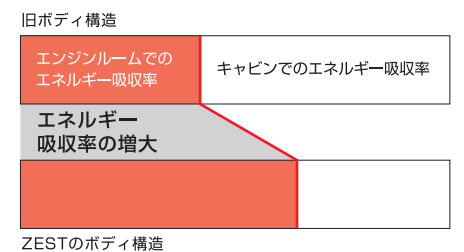
■コンパティビリティ対応ボディ

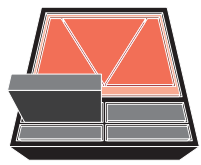


Table comparing old body structure and ZEST's body structure across three stages: before collision, during collision, and energy dispersion.

エンジンルームで衝突エネルギーを高効率に吸収することで、キャビンへの負荷を大幅に低減。

■衝突エネルギー吸収割合の変化イメージ (相手重量2トンクラスまでの乗用車との正面衝突の場合)





安全性能

SAFETY

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。国土交通省「歩行者頭部保護基準*」の認可取得にとどまることなく、Hondaは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。

*ボンネットの衝撃緩和性能規定

●**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。

●**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变形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

●**衝撃吸収ワイパー**

ワイパー取り付け部を变形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

●**衝撃吸収バンパー**

バンパービーム形状を最適化することで空間を確保し、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变形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。

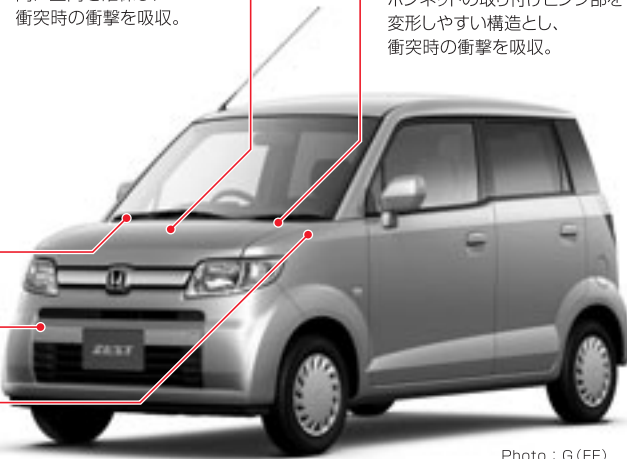


Photo : G (FF)

側面衝突時の頭部への衝撃を緩和する、サイドカーテンエアバッグシステムを軽自動車ですべて設定*。(Nを除く全タイプに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し、特にピラーへの頭部衝突を防ぐ展開性能を実現したサイドカーテンエアバッグシステムを設定しました。フロント/リア席のサイドウィンドウのほぼ全面をカバーする大型エアバッグを瞬時に展開させるために、低温ガス(全圧縮ガスタイプ)インフレーターを採用。極めて速い展開速度に加え、バッグの厚さの拡大も可能となり、衝突の衝撃をより効果的に吸収。頭部への傷害を大幅に軽減しています。また、衝撃センサーは車体中央、フロント席乗員横左右2か所、リア席乗員横左右2か所の計5か所に設置し、側面衝突の形態に応じてサイドカーテンエアバッグシステムと運転席用&助手席用のi-サイドエアバッグシステムが最適なタイミングで作動するように制御しています。

*フロント/リア席に対応したタイプ。Honda調べ

■エアバッグシステム作動イメージ



運転席用&助手席用の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)を設定。(Nを除く全タイプに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。

運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムを全タイプに標準装備。

頭部衝撃保護インテリア

室内のルーフサイドや各ピラー内部を衝撃吸収構造とし、衝突時に乗員の頭部への衝撃を緩和します。

頸部衝撃緩和フロントシートを全タイプに採用。

後方からの衝突時に頭部と体は別々な力を受けてしまうため、頸部への負担が大きくなってしまいます。そこで、衝突時に体を沈み込ませる特性をシートバックに持たせるとともに、ヘッドレストの取り付け位置や角度を最適化。頸部にかかる負担を軽減しています。

運転席と助手席に3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルトを、運転席にはラッププリテンショナーを全タイプに標準装備。

3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルトをフロント両席に装備し、さらに運転席には、ショルダーベルト側プリテンショナーに加え腰ベルトの外側にラッププリテンショナーを採用。胸部とともに腰部の乗員拘束性能をさらに高めています。

■シートベルト作動イメージ(運転席)



ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(リア左右席)を全タイプに標準装備。

写真は機能説明のため、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム、前席用i-サイドエアバッグシステム、サイドカーテンエアバッグシステムとも展開した状態を合成したものです。

ディスチャージヘッドライト<HID>

(ハイ/ロービーム、オートレベリング機構付)を設定。(SPORTS Wiに標準装備。Nを除くその他のタイプにメーカーオプション)

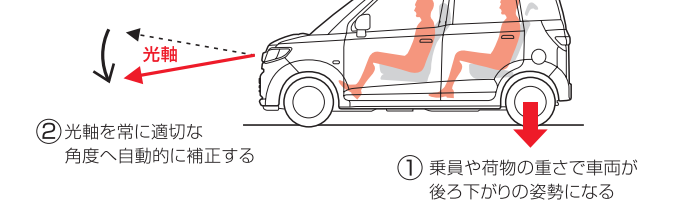
低消費電力ながら一般的なハロゲンヘッドライトの約2倍の光量をもつ、ディスチャージヘッドライト。遠くまで明るく照らし、夜間走行時の安心感を高めます。



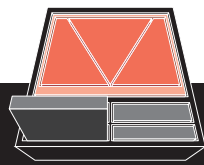
乗車人数や荷物量による照射軸の変化を補正するヘッドライトレベリング機構を全タイプに標準装備。

乗車人数や荷物量によって車体の姿勢が変化した場合に、ヘッドライトの照射軸を適切に補正する、ヘッドライトレベリング機構を採用しました。ハロゲンヘッドライト装着車では、ドライバーがインパネに設置されたダイヤルを操作することで4段階の調節ができるマニュアルレベリング機構を採用。ディスチャージヘッドライト装着車では、前後サスペンションの沈み込み量から車体の角度を検出し、無段階で自動調節するオートレベリング機構を採用しています。照射軸を適切に保つことで対向車への眩惑を防ぎます。

■オートレベリング機構作動イメージ



EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシストを全タイプに標準装備。

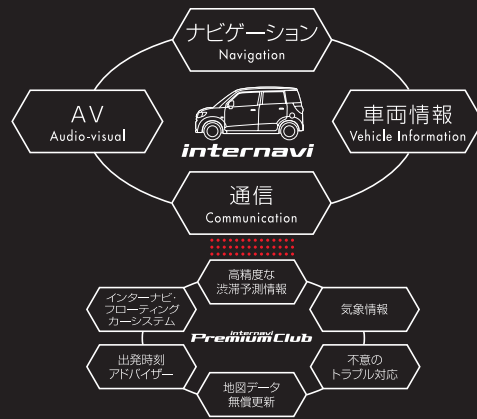


先進装備

NAVIGATION

ナビゲーションシステムと
インターナビ・プレミアムクラブを統合した、
革新の「Hondaインターナビシステム」。

高精度で充実した「ナビゲーション機能」と、
インターナビ・プレミアムクラブの「双方向情報サービス」、
さらには「AV機能」や「車両情報」をトータルに融合した、
Hondaインターナビシステム。画面操作でも音声操作でも、
直感的なインターフェイスとスピーディなレスポンスでかつてない
高精度な情報が得られ、ドライブをより快適にサポートします。



internavi

扱いやすく見やすい、一歩先ゆく先進のシステムが、ドライブをサポート。

Honda HDDインターナビシステム

(7インチワイドディスプレイ、TV/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、AV入力端子、オーディオリモートコントロールスイッチ付)+4スピーカー (Nを除く全タイプにメーカーオプション)

大画面7インチワイドのタッチパネルモニターと大容量HDD (30GB)を採用した、最新鋭のナビゲーションシステム。HDDならではの圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能を搭載しました。きめ細かな施設検索機能やリアルなランドマーク表示機能、音声認識機能に加え、携帯電話とのワイヤレス接続を実現するBluetoothに対応*。DVDビデオの再生機能やサウンドコンテナ機能など、オーディオ&ビジュアル機能も充実しています。



Photo: SPORTS W (4WD) メーカーオプション装着車 (Honda HDDインターナビシステム装着車のため、ステアリングホイールには音声認識スイッチ、オーディオリモートコントロールスイッチが装着されています)

ドライビングのさらなる快適を提供する、インターナビシステムの多彩な機能。

- 多彩な機能を階層的に分類**
タッチパネル画面で目的の機能を選択していただくだけで、目的地設定や各種機能がスピーディに操作可能。
- リアル高速入口拡大図**
高速道路入口の拡大描画を、実際の風景に極めて近く表現。
- 音声認識機能**
ステアリングホイールのスイッチを押して、音声で操作できる音声認識機能は、ナビゲーションシステムだけでなく、オーディオの操作も可能。

- 3Dマップ**
3DポリゴンによるHDDならではの表現力で、ランドマークの形や高さまでリアルに再現。
- サウンドコンテナ機能**
お好きな音楽CD約2,000曲分(1曲あたり4分の場合)をHDDにストックでき、その後はCDを挿入することなく再生が可能。
- 3D透過描画**
ビルなどを透過させてその背後の道を見えるようにし、進路をよりわかりやすく表示。

【その他の主な機能】 ●高速ガイド●モデム内蔵(ハンズフリーテレホン対応*)●DVDビデオ再生 ●CD<CD-R/RW>再生(MP3/WMA対応)●PCカードスロット (MP3/WMA再生、ナビデータ保存・読み込み)●VICS FM多重レシーバー ●TV/AM/FMチューナー ●高出力30W×4chアンプ●AV入力端子

*携帯電話の対応機種についてはインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。●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になれません。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。●写真の画面はハメコミ合成。またディスプレイ画像は実際とは多少異なる場合があります。●Bluetoothは、米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

internavi Premium Club <http://premium-club.jp/>

Honda独自の情報性能が、より快適なカーライフを提供。

目的地までより早い道がわかる。インターナビVICS

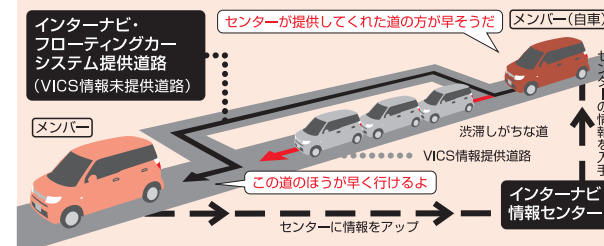
HondaのインターナビVICSは、
ドライバーがいちばん欲しい
目的地までの全国の道路交通情報を入手し、
複数のルートの中から
より早く行けるルートを案内します。

通常のVICSとは異なり、都道府県をまたいで情報をキャッチ。	高速道路や幹線道路だけでなく、交通情報を幅広くカバー。
--------------------------------	-----------------------------

●提供される情報は幅5.5m以下の生活道路を除きます。

インターナビ・フローティングカーシステム

メンバーだけが知る、より早い道へ案内します。
メンバー同士が共有する、よりきめ細かな交通情報をもとに、通常のVICSを遥かに超える、実用性の高い便利なルートを案内します。



渋滞予測情報

これから通るルートの渋滞を予測します。
出発時だけでなく走行時も先々の渋滞を高精度に予測。より早いルートを案内します。

ルート状況タイムリー配信

予測できない急な事故や渋滞の発生に対応。
メンバーのルートをセンターが見守り、10分おきに交通状況の変化を確認し、事故や渋滞といった交通状況の変化があった場合、ルートを再計算し新しいルートを案内します。

■仕様ならびにサービスは予告なく変更・廃止することがあります。

●サービスを受けるには、Honda販売会社での会員登録が必要です。●サービスは、クルマに付帯するものです。●プレミアムクラブのサービスは、入会金、年会費、月々の使用料は不要です(QQコール等一部サービスを除く)。●情報を取得するには、携帯電話が必要です。Bluetooth対応携帯電話以外で接続する際はケーブル(別売)等が別途必要になります。その場合でもNTT DoCoMo FOMA、au CDMA 1X WIN、Vodafone 3Gシリーズを含め、一部の機種ではアダプター(別売)が必要となる場合があります。●対応機種についてはインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。●情報を取得できるのは、お使いの携帯電話の利用可能区域内です。●パーソナル・ホームページを利用するには、インターネットに接続できる環境が必要です。●通信費は、お客様ご負担となります。●写真のディスプレイ画像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。●VICS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。●マップコードは株式会社デンソーの登録商標です。●モードは株式会社エヌ・ティ・ティ・ドコモの登録商標です。●ボーダフォンライブ!は英国Vodafone Group Plcの商標または登録商標です。●EZwebはKDDI株式会社の商標または登録商標です。

さらに快適なドライブをもたらす、先進機能

出発時刻アドバイザー おすすめの出発時刻を予想し、お知らせします。
パソコンのパーソナル・ホームページ上で、希望する時刻に到着するための出発時刻とルートを予想し提供。また、当日に事故など交通状況に大きな変化があった場合は、登録したメールアドレスにお知らせします。

●過去のVICS情報またはインターナビ・フローティングカー情報をもとに提供しています。統計処理しているため、実際の所要時間やカーナビのルートと異なる場合があります。

インターナビ・ウェザー 運転に影響する気象情報をお知らせします。
降雪や豪雨、津波といった、ドライブに影響を及ぼすルート上の気象変化を、画面表示と音声でわかりやすくお知らせし、安全運転をサポートします。

駐車場セレクト 希望の駐車場がすぐ見つけられます。

あらかじめ料金や目的地までの距離といった条件を設定しておけば、それに見合う駐車場だけが表示されます。

●全国約10,000件の駐車場を網羅。内6,600件では満車/空車情報も提供されます。(2006年1月現在)

便利に使える、多彩なサービス

- 地図データ更新** 24カ月点検時、無償で地図情報を更新。
24カ月点検時に、ハードディスク地図情報を無償で更新いたします。またご希望の方には24カ月点検時以外でも、会員価格にて有償更新を承ります。
- カーカルテ** 愛車メンテナンス情報などを知らせてくれるカーカルテ。
- カーナビ向け情報** 最新のドライブスポット情報など、情報満載のインターナビ・コンテンツ。
- メール送受信** 音声で新着メールのチェックや読み上げが可能。
- パーソナル・ホームページ** パソコン、携帯電話*にあなた専用のホームページを提供。
*モード、ボーダフォンライブ!、EZwebからのご利用が可能。

安心、充実のカスタマーケア・サービスへ。

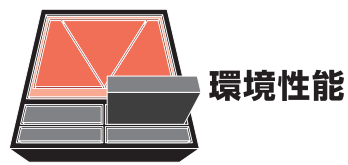
ドライブ中の不意のトラブル対応はもちろん、Hondaネットワークが安心のカーライフをサポートします。

QQコール (有料サービス)

- 24時間365日、アシスタンス・コーディネーターが対応。
- マップコード*で自車位置を伝達。
- 応急処置、牽引には専門スタッフが急行。
- 修理はHondaサービス工場が対応。
- 修理後は、お近くの販売会社で受け取り。
- 代替交通手段やホテルの提案、手配も。
- ご家族や友人が運転中の場合も、同一のサポートを提供。



*QQコールは、別途申し込みが必要です。要入金、年会費。入会日より1年間有効。継続することも可能です。詳しくは <http://premium-club.jp/qqcall/>



環境性能

ECOLOGY

先進のクリーンテクノロジーを採用した環境性能。

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。(全タイプのFF車)

i-DSIシステムによる急速燃焼技術を核に、空燃比を高精度に制御するリニアA/FセンサーやO₂センサーの採用などにより高効率な燃焼を実現。さらに、エキゾーストマニホールダー一体型シリンダーヘッドやシリンダーヘッド直下2ベッドキャタライザーの採用などによって排出ガスの浄化性能を高め、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。4WD車は国土交通省「平成17年排出ガス基準50%低減レベル」認定を取得。さらにFF車は、NMHCとNOxを基準値の1/4以下にまで低減するなど、極めて優れた排出ガスクリーン性能を実現。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(全タイプのFF車)
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17年排出ガス基準50%低減レベル」認定車表示マーク(全タイプの4WD車)
平成17年排出ガス規制のNMHC、NOxについて基準値を50%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+5%」を達成。

(N、G、SPORTS G〈ターボ車を除く〉※1のFF車)

i-DSIシステムによる高効率な燃焼技術などによって、エンジン単体での優れた低燃費を実現。そのうえで、トランスミッションのきめ細かな制御による伝達効率の向上、細部にわたる軽量化などにより、N、G、SPORTS G(ターボ車を除く)※1のFF車は平成22年度燃費基準を5%以上上回る優れた燃費性能を達成しています。



「平成22年度燃費基準+5%達成車」表示マーク
(N、G、SPORTS G〈ターボ車を除く〉※1のFF車)
平成22年度燃費基準を5%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。



「平成22年度燃費基準達成車」表示マーク
(W、SPORTS G〈ターボ〉※2、SPORTS W〈ターボ車を除く〉のFF車)
平成22年度燃費基準を上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。

※1 14インチアルミホイール装着車は「平成22年度燃費基準達成車」となります。
※2 14インチアルミホイール装着車を除く。

リサイクル可能率90%以上※1を実現。

インテリア、エクステリアの樹脂部品からPVC(ポリ塩化ビニール)を積極的に減らし、リサイクルしやすく環境にやさしい材料選定を行いました。ZESTは、インテリア、エクステリアの樹脂部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を採用し、特にインテリアの樹脂部品やボディアンダーコートではPVCの使用を大幅に削減※2しています。また、ゴムや樹脂部品への識別記号の表示を推進するなど、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上※1としています。さらに、防音材など有機系材料部品の小型軽量化により、シュレッダーダスト量の削減も推進しています。

※1 Honda独自の算出基準による。
※2 2006年5月全廃予定。これによりPVCの使用量はシュレッダーダスト中の塩素濃度1%以下レベルとなります。

リサイクル材の使用を拡大。

Hondaは、ディーラーからのバンパー回収リサイクルシステムを確立し、回収したバンパーを再生材として再利用しています。ZESTでは、バンパーサイドスペーサーやスプラッシュガードに再生樹脂を使用しています。

環境負荷物質の使用量削減を推進。

Hondaは環境負荷物質と呼ばれる、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量削減に積極的に取り組んでいます。ZESTでは、鉛と水銀については、日本自動車工業会が定める自主削減目標をクリアしたうえで、カドミウムと六価クロムについても早期使用全廃を目指し、ほとんどの部品で使用を廃止しています。

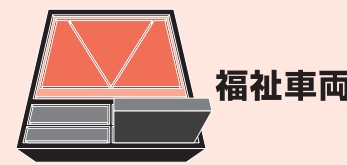
[日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標]
・鉛:2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減
・水銀:2005年1月以降使用全廃
・六価クロム:2008年1月以降使用全廃
・カドミウム:2007年1月以降使用全廃

室内VOC※の低減。

Hondaは、シックハウス症候群の一要因とされるホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOC(揮発性有機化合物)削減について独自に取り組んでいます。ZESTでは、インストルメントパネルやドアライニング、シートなどの表皮材、ドアシール用およびガラス用の接着剤類などを見直すことで、トルエンなどのVOC揮発量を大幅に削減。さらに、排出ガス臭や花粉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オートエアコンディショナー装備車に採用。室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、全タイプで、VOCを厚生労働省の定めた「室内濃度指針値」以下とし、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

骨格および部材レベルで軽量化を推進。

走行性能や燃費性能の向上に寄与する軽量化をボディ全体にわたって推進。ボディ骨格に軽量・高剛性なハイテン材(高張力鋼板)を広範囲で使用し、効率よく強度を確保しました。また、室内の吸音材に軽量で高性能な材料を採用するなど、骨格や部材レベルで軽量化を実現しています。



福祉車両

WELFARE

より多くの人に、快適で楽しい移動空間を。

お年寄りや車いす利用者の乗り降りに配慮した、2つの福祉車両。

ZESTでは、〈助手席リフトアップシート車〉と〈車いす仕様車〉を用意しました。

どちらも簡単操作で乗り降りをスムーズにサポート。

介護をする人にも、受ける人にも優れた使い勝手を提供します。

助手席がフル電動で回転・昇降する、〈助手席リフトアップシート車〉。

助手席がフル電動で回転・昇降して、お年寄りや足の不自由な方の乗り降りをスムーズにサポートする、〈助手席リフトアップシート車〉を用意。右側にアームレストを備えた専用助手席は、ベース車の助手席と同等の快適な座り心地を提供します。操作は、スイッチを押すと作動、離すと停止。乗降時にはお好みの位置で止められます。また、車いすをすっきりと荷室に収納できる、車いす固定用ネットと専用スペーサー、バンパーなどの傷つきを防ぐ保護カバーを標準装備しています。

●ZEST〈助手席リフトアップシート車〉は、N、GのFF車に設定。

車いすのままスムーズに乗降できる、〈車いす仕様車〉。

ゆるやかなスロープにより、車いすに乗ったままスムーズに乗降できる〈車いす仕様車〉。ベース車よりもさらに低床に設計したリア空間によって、傾斜のゆるやかな約10度のスロープ角度を実現。さらにスロープはノンスリップ加工を施した軽量アルミ製の引き出し式を採用。一体型テールゲートの採用と合わせ、介護する人が乗降補助を無理なく行えます。また、リア空間は徹底した低床化に加え、パンク修理キットを助手席下に収納することでスペアタイヤを廃止。足元、頭まわりともゆとりとしたスペースを確保するとともに、専用のシートベルトや車いす後退防止ベルトを備え、車いす利用者も安心、快適に乗車できます。

●ZEST〈車いす仕様車〉は、GのFF車に設定。

●ZEST〈助手席リフトアップシート車〉／〈車いす仕様車〉は、装置型式指定車となります。



助手席リフトアップシート車



Photo: G〈助手席リフトアップシート車〉
車いすは撮影用です。



車いす仕様車



Photo: G〈車いす仕様車〉(リアシート付きタイプ)
車いすは撮影用です。

「リアシート付きタイプ」と「リアシート無しタイプ」があります。

●乗車定員は、「リアシート付きタイプ」は4名(車いす乗車時は3名)、「リアシート無しタイプ」は3名(車いす乗車しない時は2名)となります。

