

HONDA

S M A L L S U P E R M O V E R

H O N D A

Z



ZZ TOP ON THE Z





A silver Honda Brio is shown in profile, driving from left to right on a paved road. The background is heavily blurred, indicating high speed. The car has a compact, boxy design with large windows and black plastic trim around the wheels and side doors. The lighting is bright, suggesting a sunny day.

SMALL SUPER MOVER

クルマづくりの新しいものさし、「スモール・イズ・スマート」。そのかけ声とともに、クルマの新しい遊びが走りはじめます。省資源で排出ガスもクリーン、そんな地球にやさしいスモールに、これまでにない価値と個性をのせた「Kムーバー」。ホンダがまたしても開いた未知の扉から「Z」、魂爽とデビューです。アンダーフロアミッドシップ+4WDのプラットフォーム、UM-4、新開発ターボエンジン、安全のための新発想、Gコントロール技術、より低公害化を図るHONDA LEV、いくつもの革新が、走り、広さ、安全、環境、すべてにいままでのスモールを超えるスーパーな性能を生み出しました。スモールでもここまでできる、ここまで楽しい、「究極」をあらわす「Z」の名にふさわしく、いま、小さなボディが、時代を大きく区切ります。

スモール・スーパームーバー「ホンダZ」誕生

HONDA

Z

●ネーミングの由来……「ゼロ」から発想し、すべてに「究極」をのせたスモールという意志を込めたネーミングです。



Z CHANGES SMALL

Photo: Z TURBO、メーカーオプション(16インチアルミホイール)装着車
ボディカラーはスプラッシュシルバーメタリック



SMALL SUPER MOVER

HONDA

Z

Photo: Z TURBO 4シーターモデルの運転席側。右側の写真はZのエンジンルーム。

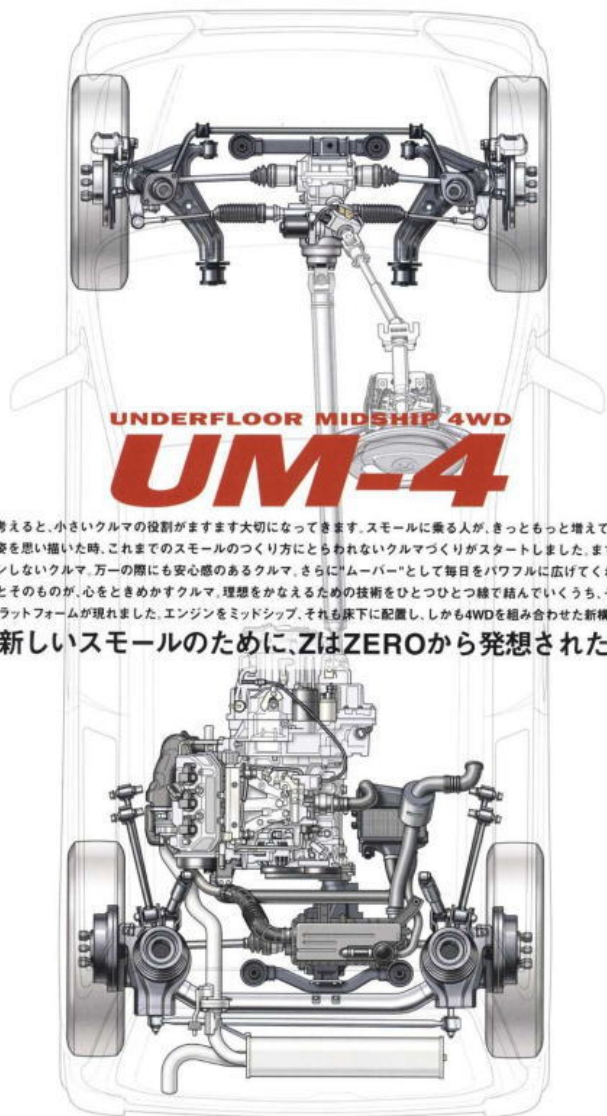


Photo: Z TURBO 4シーターモデルの運転席側。右側の写真はZのエンジンルーム。



Photo: Z TURBO 4シーターモデルの運転席側。右側の写真はZのエンジンルーム。

Z CHANGES SMALL



地球のこれからを考えると、小さいクルマの役割がますます大切になってきます。スモールに乗る人が、きっともっと増えてくる。そうした視点で新しいスモールの姿を思い描いた時、これまでのスモールのつくり方にとらわれないクルマづくりがスタートしました。まずスモールといえども広さで決してガマンしないクルマ。万一の際にも安心感のあるクルマ。さらに"ムーバー"として毎日をパワフルに広げてくれる行動力を備えつつなによりも走るこそそのものが、心をときめかすクルマ。理想をかなえるための技術をひとつひとつ結んでいくうち、そこに新しいクルマの骨組み、すなわちプラットフォームが現れました。エンジンをミッドシップ、それも床下に配置し、しかも4WDを組み合わせた新構造、UM-4の誕生です。

新しいスモールのために、ZはZEROから発想された。



UNDERFLOOR MIDSHIP 4WD



Z

**NEW
CONCEPT
PLATFORM**



50 ▲ 50

GOOD BALANCE

ミッドシップが50:50の理想的
前後重量配分、床下エンジン配置に
よる低重心とあいまって、気持ちに
乗るコントロール性、安定した
ブレーキングを実現。4WDの
性能もフルに引き出します。

**アンダーフロアミッドシップ+4WDのプラットフォームUM-4。
この新構造が、スモールの走り、広さ、安全性を一変する。**

走る楽しさは、操る楽しさ。50:50、理想の前後重量配分を生むミッドシップ。自在に走る・曲がる・止まる素性のよさを得るうえで、Zはこのミッドシップを要とし、4WDも採用。機敏な運動神経が、優れた操縦安定性と走破性。スモールの軽快さと結びつき、きわめてアクティブな走りの世界を創造しました。しかも、エンジンを床下に配置し、人とメカを上下に分けることで、超のつくユーティリティを両立するとともに、ミッドシップの特長を十分に生かし、万一の際の衝突安全性に対する高い買値をも手に入れました。UM-4、それは数々の新性能を一挙にかなえる、革新的構造なのです。

ビスカス・カップリング式のリアルタイム4WD。走行状況に応じて四輪すべてに駆動力を分け、操縦安定性、制動性能を向上。ミッドシップとともに操る楽しさを引き出す一方、4WDならではの高い走破性を発揮します。

REALTIME 4WD

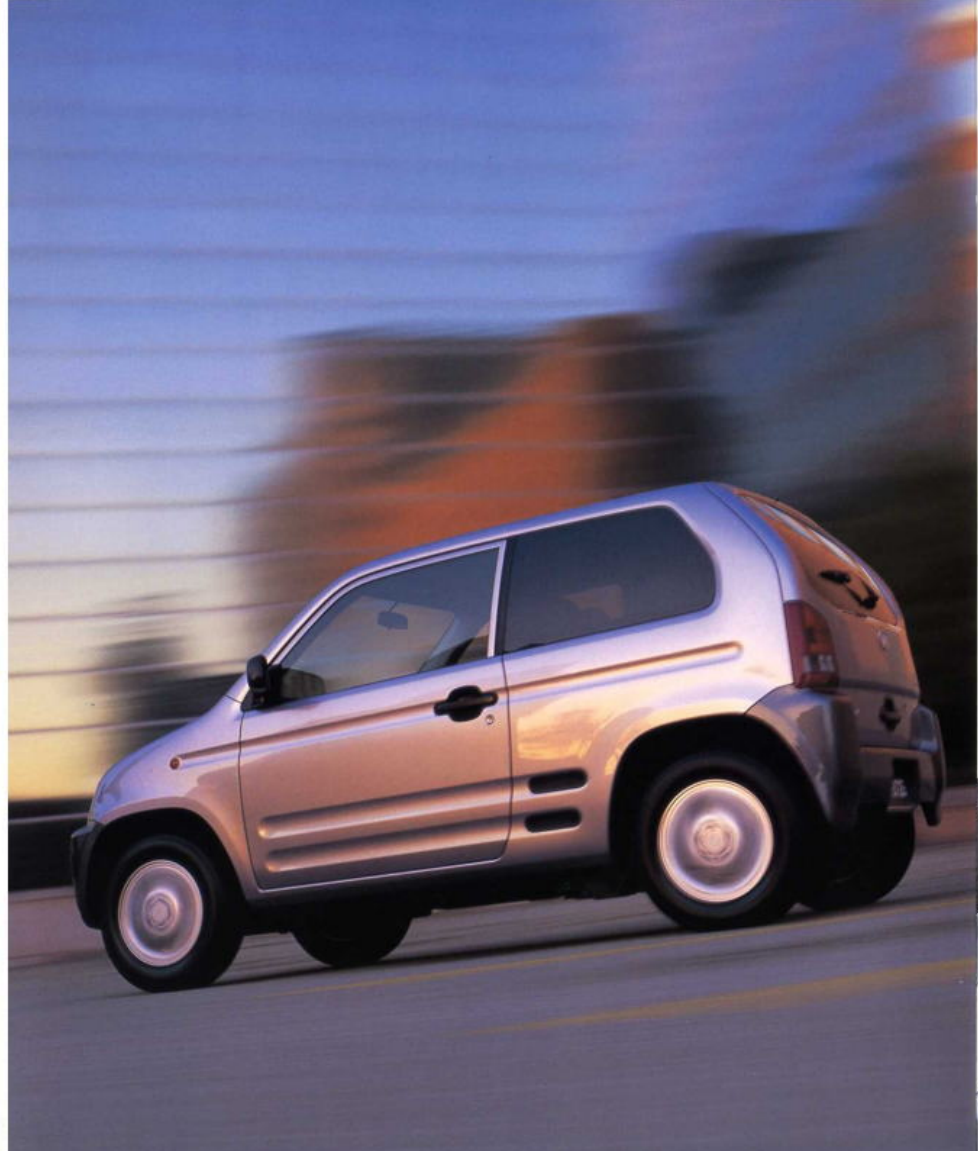


SAFETY PERFORMANCE



エンジンを床下に配置することで、フロント部全体がクラッシュアブルゾーンとして機能。フレームの大断面化も可能に、Zのハイレベルな衝突安全性を支えています。

※1+1200cc 100馬力 122 km/h 2400rpm エンジン・ギア・ブレーキ・サスペンション・操縦装置
※2+1200cc 100馬力 122 km/h 2400rpm エンジン・ギア・ブレーキ・サスペンション・操縦装置



Z CHANGES SMALL

Photo: Z モーターサイクル (シブケン) 編集部
デザイン: Z スタイル (シブケン) 編集部

Z CHANGES SMALL

突然の路面変化にも安心のリアルタイム4WD。
通常は後輪駆動。不意の雨や雪・凍結などでは、自動的に前輪へも駆動力を伝えるシステム。Z TURBOには走破性をより向上させるリアヘリカル4SD（リアヘリカル4SD）もメーカーオプションで設定。



Photo: ボディカラーはアースメタリック



静かさを生む、高剛性ボディ&入念な遮音対策。
走行性にも寄与する高剛性ボディとしたうえで、ボディ各部に制振材・遮音材を効果的に配置。風切り音対策やロードノイズの遮断も徹底。床下ミッドシップながら静かで快適な室内としました。



制振材・遮音材配置図



Z

DRIVE



Photo: ボディカラーはアースメタリック

操る欲びに満ちた走りの素質。ハイポテンシャルの運動能力。

心のままに駆ける快感を。UM-4は、その思いの結晶です。50・50の前後重量配分をもたらすミッドシップ+走行状況に応じ、

四輪に駆動力を伝えるリアルタイム4WD。これらが織りなすスポーティな操縦性能、走りの安定感、小回りのよさとも

あわせ、実に小気味よいモーション。そして4WDの走破性。余裕の地上高を生み出す大径15インチタイヤとともに

あなたの行動半径を広げます。オンもオフも雨・雪も。自由自在に操れるZは、フィールドの壁からも自由です。

REAL TIME
4WD
+
15inch BIG TIRES

写真のアルミホイールは、オプションとしてアルミホイール装着とセットでメーカーオプション



Photo: ボディカラーはアースメタリック

Photo: 4000mmの全長は、Z TURBO オートマチック（5速）の全長



Photo 1 Z TURBO ハイパー12バルブエンジン搭載車。右側のZはスワッシュ機構の機構図。

ELECTRIC POWER STEERING

EPS

モーターの力でステアリング操作をアシストするEPS、ZのEPSは、素早く正確にモーターの駆動力を最適化するダイレクトなコンピュータ制御により、なめらかに応答性の高い操舵感を実現。しかも全車速域で制御を行ない、低速時の軽快感と高速時の安心感のある手応えを両立しました。そのうえ、パワーロスが少なく、低燃費化にも寄与します。



Photo 2 Z TURBO ハイパー12バルブエンジン搭載車。

INTERCOOLER

Z TURBO

DRIVE

64PSターボを新開発。新次元の走りのプレジャーがここに。

Hondaはスモールの世界でも爽快な走りをきわめます。新開発インタークーラー ターボエンジン、クラス最強のパワートとハイレスポンスの加速、全域にわたる高トルク、UM-4が秘める高度な運動能力と、5リンク・リジッド・リアサスペンション、EPS（電動パワーステアリング）が生む、気持ちひとつになったハンドリング。意のままに、スムーズに、まさに、心も届け出す走りです。



ターボファン



大型空冷インタークーラー

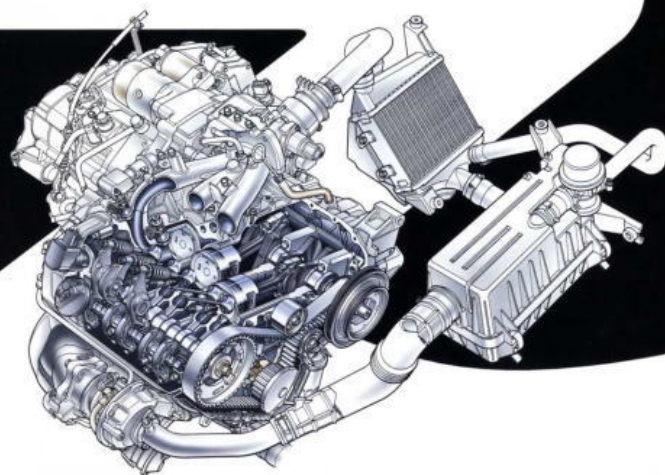


サビはアンダーコート



5-LINK RIGID REAR SUSPENSION

横方向の剛性が高く、コーナリング時や高速走行時でも優れた走行安定性を発揮。キビキビ俊敏な走りとしなやかな乗り心地を実現しました。



660 NEW HYPER 12-VALVE (Z TURBO)

52PS/7,000rpm*
6.1kgm/4,000rpm*

15.2km/ℓ (10・15モード走行燃費消費率)
バルブ機構、圧縮比のアップで基本性能を強化したうえ、エンジン回転数に応じて機構効果を切り替えて全域高トルクを生む電気システムや高精度な電子制御燃料噴射システムPGM-FIを採用したハイパー12バルブエンジン。静粛性も大幅に向上。そのうえ低燃費のエンジンです。

●*は10・15モード走行燃費消費率に準拠して算出された値です。
●10・15モード走行燃費消費率とは、燃費の算出に準拠した値です。
●燃費消費率は、燃費の算出に準拠した値です。燃費の算出に準拠した値です。

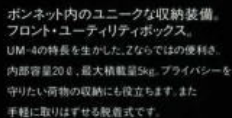
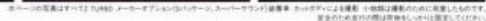
660 NEW HYPER 12-VALVE INTERCOOLER TURBO (Z TURBO)

64PS/6,000rpm*
9.5kgm/3,700rpm*

15.6km/ℓ (10・15モード走行燃費消費率)
走りや存分に楽しめる爽快レスポンス、シャープな応答性を生む、フリクションの小さいセラミックボールベアリング採用のターボチャージャーと光軸効率を高める大型空冷インタークーラーをハイパー12バルブエンジンに組み合わせ、低速から更に自然で力強い加速を実現した新開発ターボエンジンです。



Zの驚きは、乗った瞬間から始まります。床上すべてを人のための空間に、その発想もたらしたゆりの室内長、高さも十分に、大人4人がつるが5部装感を獲得しました。そしてテラリティ・ポイントネット内の断続装備、フラットも可能な多彩なシートアレンジ、広さを使い慣れたアイデアに満ちたラグジュアリー空間など、これらが見える。そして、便利さのふくらみ、高いポイントとフラットスループアが生出す乗降性のよさ、自由と可能性のためききとを解しました。



小型車なみの開口部幅など、使うほどに便利さを実感できるラゲッジスペース。

小型車なみのワイドなテールゲート。
床面が低く、見切り部分との段差も少ないため
かさばる荷物の出し入れも楽々。手袋をした
時でも握りやすい大型のアウトバーハンドル。
手を汚さず閉められるようインナーハンドルも
装備した。マットは丈夫で滑りにくい
水に強く、荷物にもよい素材、リアサイズ
ポケット(≪収納≫)やラゲージルームランプも
備えるなど、使い勝手を徹底追求しました。



Z CHANGES SMALL



ステアリングホイール、A/Tシフトレバー、ハンドブレーク
レバーは、握りやすい太径サイズとし、握りを助ぐディンプル
加工も施したデザイン。しかも抗磨耗性としています。



カタチが放つ、安心感とユーティリティ。ユースフル・デザイン。

自然に、確実に扱えること。Zは操作の安心感を追求し、スイッチひとつにもこだわりのデザインを。その積み重ねが、従来のスモールにない運転のしやすさを生みました。ふれる、読みとる部分はしっかり大きく、視界は全周、広く、高く、ペダルもムリなく踏める配置です。収納の工夫もひとときわ充実、高い機能性がアクティブなドライブシーンを支えます。

DESIGN



Photo: Z TURBO

Z CHANGES SMALL



サイドデフロスター



全周高熱線吸収UVカットガラス



プライバシーガラス(リアサイド/テールゲート)
(5リットル以下の水を入れたペットボトルを乗せた状態で撮影)

機能的なポケットづくりのインテリア「ポケットリア」。

- ①ハンドバッグが入る大容量、脱着式トレイの下はティッシュの箱も収まるスペースを、トレイ裏に地台などもはさめる、大型マルチグロブボックス。
②スピーカーリッドトレイ ③センターポケット(品名は任意) ④カップホルダー ⑤コインホルダー ⑥インパネポケット ⑦ドライバーズポケット
⑧ドアアームレストポケット ⑨コンソールポケット ⑩チケットホルダー(運転席側) ⑪シートバックポケット(助手席側)



(※写真は撮影のために設置したものです)



Photo: Z TURBO メーカーオプション(メーカーオプション、オートエアコン
ディメンター)装着時、表示は撮影のため目安、実物とは異なる場合があります

UM-4を核とした高水準の走りの資質、広い
視界、扱いやすい操作系など、基本設計から
事故を未然に防ぐための配慮を徹底しました

より良好な視界の確保のために



大型マルチ
サブレッタターヘッドライ

高いアイポイントが生む見通しのいい視界。
広いガラスエリアとあわせ、前方、側方、後方に
わたり運転しやすい良好な視界を得ています。
また夜間・悪天候時での視界の確保のために
配光性に優れた大型マルチフレクターを
採用した明るいいロゲンヘッドライトを装備。



フロント大塚
東京全店統一

高い制動力と剛性感のブレーキ & 大径マスターパワーを採用。
フロントは大径15インチのディスクブレーキ。リアは220の油圧式リーディング・トレーリング方式。高い制動力と剛性感でワンランク上の安定したブレーキ性能を発揮します。踏力を軽減する大径マスターパワーも装備。より確実な制動を可能としました。

ABS+ブレーキアシスト(メーカーオプション)

急制動時の車輪ロックを防ぎ、危険回避能力を高めるABS(4輪アンチロックブレーキシステム)。急ブレーキ時などに踏力を補助するブレーキアシスト付です。

- マクファーソンストラット・フロントサスペンション
5リンク・リジッド・リアサスペンション
- リアルタイム4WD
- リア・ヘリカルLSD(リミテッドスリップデフ)
- TURBO にルーカス・オプティオン

「体感する安全」をテーマにした安全運転の普及・向上

クルマそのものの安全性の追求といった、ハード面にとどまらず、ソフト面からも総合的に追求。クルマに関わる人々とともに、クルマの楽しさと安全性を理解していこうという積極的な姿勢——それがホンダのセーフティです。

- 安全情報提供活動
 - クルマの「知識」「教習」「運転技術」「安全技術」についての正しい理解と普及活動
 - 安全小冊子「セーフティドライブング・セーフティポイント」を全ホリダ車に配備
 - 実践的な安全運転トレーニング(交通安全教育センター)
 - 若さよ未来へのドライブング・スクール開催 企業内運転従事者への安全運転講習
 - 財団法人「国際交通安全学会」の研究活動への支援

ホンダの安全新技術
Gコントロール

万一の際の衝突時に発生するさまざまな衝撃（G）をコントロールする“Gコントロール技術”。

ワイパーヒホ
スライト機

安全を歩行者まで広げて考える。
歩行者への傷害軽減。

交通事故調査によると、歩行者に重大なダメージをもたらす頭部への衝撃が最も多いのは、クルマのボディ前面での衝突によるものです。そこで今回開発されたGコントロール技術に基づき、衝突時に車体から受ける歩行者の頭部傷害を軽減する構造を採用しました。



Photo: 上野山梨SDメーカーズアプリケーション推進部。エアーラップ撮影時の写真を合成したものです。

全タイプ、運転席用 & 助手席用SRS
エアバッグシステムを標準装備。

前方からの強い衝突時に、運転席はステアリング
内から、助手席はインパネ上部からエアバッグが
瞬時に膨張・収縮。顔と胸へのダメージを緩和します。
●SRS=Supplemental Restraint System(シートベルトに補助する乗員保護
システム)エアバッグシステムは、爆発方向を前方から乗客の正面に感知した
とき、前方からの、速度値以上の衝撃を感知したときの作動します。SRSエ
アバッグシステムは、あくまでシートベルトを補助することを前提として開発
システムです。くれぐれシートベルトの正しい着用をお願いします。

フロント3点式ロードリミッター付

前方からの強い衝撃を感知すると、シートベルトを同時に巻き取り、乗員をしっかり拘束。その後一定以上の荷重がかかるとシートベルトが少し送り出され、胸部などへの負担を軽減します。リアシートにはベルトの引き出し量を調整して利用できるチャイルドシート固定機構がシートベルトをロックし、安全な

頭部衝撃保護インテリア

インテリアのルーフサイド、ピラーなどに衝突を吸収する構造を採用。新・衝突安全設計ボディとあいまって、乗員への傷害を軽減します。



世界でいちばん小さいクルマにも、世界最高水準の安全を。

クルマそのものの進化を促すための一方、安全運転の普及・向上に取り組む必要は、いち早くハードウェアの面からクルマの安全性の強化・発展につとめるという考えと、安全にかけるその積極的な思いは、Zの全身に息づいている。ハイレベルの走る・曲がる・止まる性能、安全周知視界、運転のしやすさをベースとした、高次元のアクティブ・セーフティ、そしてパッシブ・セーフティについては、安全新技術「Gコントロール」によって「新・安全安全設計ナビ」の開発により、ホンダが自らに課した厳しい社内基準、オフセット衝突64km/h、正面衝突55km/hをクリア。世界最高水準の安全性能を実現しました。さらにはこのGコントロール技術に基づき、歩行者への傷害軽減にも効果を発揮しています。乗員はもちろん、クルマに乗っている人以外にもとらえた安全なクルマづくり。ホンダの中心の発想がクルマの安全性に新たな一歩をすすめています。

Z CHANGES SMALL

Z
ECOLOGY

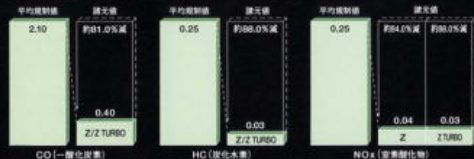
地球へのやさしさを、より深く。Zは、全タイプ「HONDA LEV」。
クルマに乘るにも乗らない人にも、爽快なクルマであつた。走るこの楽しさを、環境に与えることなく、より低公害に、ホンダの歩みは、常にこのテーマへのトライでつた。そして、もう走り出している。環境への影響を最小限にする為するクルマ「ホンダ クリーン エア ビークル」。その最も重要なカギは、それが HONDA LEV である。この優れた低公害化技術で、Zに、排出ガスのある害物質、CO(一酸化炭素)、HC(炭化水素)、NOx(窒素酸化物)を大幅に低減。環境省、低公害、かつグリーンなスタイルのメットと、おなじみのリサイクル水への取り組みとあわせ、21世紀に向けて、環境性能の新しい事を聞きます。



Pure: J-Tuned モーター・オプティカルバージョンの設置
は、Pureは本格的なオーディオシステムです。

実用域での扱いやすさ、軽快な走りを損なうことなく、排気ガス中の
有害物質であるCO、HC、NOxを大幅に低減、優れたクリーン性を実現しました。

と調査値と、国内自動車排出ガス平均規制値との比較(10・15モード) 単位: g/km



①空燃比制御の最適化 0.5フィードバック時の理論空燃比制御を、空燃比制御量の更新周期を従来より

①空燃比制御の最適化。O₂フィードバック時の理論空燃比制御を、空燃比制御量の更新周期を従来より長くすることで、キャタライザーの酸欠蓄積能力を効率よく活用できるようにし、CO、HC、NO_xを低減。

②早期O₂フィードバック化 エンジン始動直後からの燃焼安定化のために、圧縮比を含め

燃焼室形状の最適化を図り、CO、HCを低減

●直下型キャタライザー—体エキゾーストマニホールド(2) 排気系を従来より30%軽量化することでエンジン始動後、早開からキャタライザーが浄化性能を効率的に発揮できるようにし、CO、HCを低減

(2) 11000 はエキゾーストマニホールドとキャブライザーの間にターボチャージャーを取り付けた構造としています。

①高効率400セルタイプキャタライザー 従来より反応面積を30%拡大、浄化性能を高め、C

HONDA LEV



資源保全についてもはきわめて高水準。
インストールメントパネルをはじめ各種部品に
再利用可能なポリプロピレンを採用。また
従来100g以上の樹脂部品に行っていた材質
表示を表示可能な5g以上の部品から実施し、
分別を一層容易にするとともに、ネジ止めのクリッ
ク数を減らすことで解体しやすい構造に。

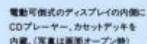
これらの結果、90%以上のリサイクル可能率
(ホンダ独自算定基準による)を実現。当社の2000年
以降の新車型の目標*を既に達成しています。



近い将来、クルマが廃棄処分される際にも、環境への負荷が小さいこと。そのためにでは鉛使用量の削減にも努力しました。

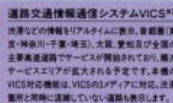
ラジエーターやヒーターコアをアルミ製にしたほか、燃料ホース、アンダーコートなどの材質を見直し、1996年レベルに対し1/2以下の鉛使用量という当社の2000年目標を実現しています。

※ホンダでは1998年3月にリサイクルへの取り組みについて自主行動計画を公表し、そのなかで2000年以降の新製車のリサイクル可能率、給油作業の目標をはじめとするさまざまな環境課題への取り組みを宣言しています。

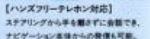
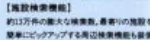
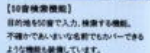
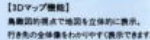
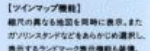


●自立航法+GPS(衛星航法)の高精度ハイブリッド航法。●見やわらいインチのワイド画面採用。●縮尺の異なる2つの地図を表示できるツインマップ、ランドマーク表示、3Dマップ、50m縮尺の全詳細地図など豊富な表示機能。●道路探索と到着予定時刻、音声ガイドなど充実の誘導機能。●50倍光学倍率、施設検索など高度な検索機能。●TVチューナーや4チャンネルデジタルアンテナの採用により、TV放送が視聴可能。●監聴のVICS(道路交通情報通信システム)^{※1}にも対応。●先達の通信機能インターナショナルシステム^{※2}を搭載。●CDプレイヤー(8cm・12cm対応)をはじめのサブユニット、AM/FMチューナー、4スピーカーなど、オーディオ機器もひととおり充実。

●自立航法+GPS(衛星航法)の高精度ハイブリッド航法。●見やわらいインチのワイド画面採用。●縮尺の異なる2つの地図を表示できるツインマップ、ランドマーク表示、3Dマップ、50m縮尺の全詳細地図など豊富な表示機能。●道路探索と到着予定時刻、音声ガイドなど充実の誘導機能。●50倍可変倍率、施設検索など高度な検索機能。●TVチューナーや4チャンネルデジタルアンテナの採用により、TV放送が視聴可能。●監聴のVICS(道路交通情報通信システム)※2)にも対応。●先達の通信機能インターナショナルシステム※3)を搭載。●CDプレイヤー(8cm・12cm対応)をはじめのサブディスプレイ、AM/FMチューナー、4スピーカーなど、4スピーカーなどとも充実。

先進の通信機能「インターナビシステム」^{※1}

ホンダの開発した、ナビゲーションシステムとインターネットの情報網を利用する双方向通信システム。家庭や会社のインターネット端末で作成したドライバプランを受信して目的地や経路地を簡単にセッしたり、車内からインターネット上の各種情報をリアルタイムで見ることが出来ます。



【ハンズフリー・テレホン対応】
ステアリングから手を離さずに会話でき、ナビゲーション音源からの発信も可能。

(ディーラーオプション 発売時期については
販売店にお問い合わせください。)

※、テレビ放送は停車時にサイデプレーキをかける必要はありません。走行中は安全のため音声の案内となります。

※2. 情報の表示にはデマウアーオプションのVCSレシーバーセットが必要です(販売時期については販売店にお問い合わせください)。またVCSやFM文字多重放送のご利用はサンズオリジナルの-FM受信機に限り、VCSは別認定法人提携放送局に限りご利用いただける場合があります。

※2. ご利用には会員登録および接続機器（インターネット・オプション）が必要です。インターネット・オプションのインストールをご要請いたします。また詳しくの内容、適用機種、時期などにつきましては、インターネット・オプションホームページ<http://www.internet-option.jp>をご覧ください。下記インターネット・オプションセンターにてお問い合わせください。

新にCDアンプシステム、インターフェイスシステム搭載センサー対応型ご相談可。フリーダイヤル0120-29-4214。FAXフリーダイヤル0120-29-4215。受付時間：8時～12時、13時～17時。土・日・祝祭日、当休業日にも対応。

●ディスプレイ内蔵のCDプレーヤーは、音楽ソフト専用です。オーディオ・ビデオユニットのCD-80Mタイプは、オーディオ・ビデオCD-80M専用です。車載型CDソフト、音楽ソフトなどは使用できません。●安全のため運転中は、走行中は操作しないでください。●ディスプレイの下部には防振板がありますが、実際の走行時は道路状況に応じて使い運転してください。



お怪しの面はタミサの「お怪」によるMADブームとAM/EMブームの両面から仕掛ける交差点に合致させて専用

お好みのデジタルサウンドが楽しめるMDプレーヤーと、AM/FMチューナーの高性能一体機。Zの音場特性に合わせて専用設計されたフィクスト・イコライザー、高音再生用ツイーターを含む6スピーカーとあわせて、臨場感と迫力にあふれるサウンド空間を生み出します。また、MDタイトル表示機能をはじめ、時計機能や交通情報ワンタッチ選果機能も装備しています。



- フィクスド・イコライザー搭載MDプレーヤー+AM/FMチューナー [出力20W×4]
- 高音再生用ハードドームツイーター
- 12cmフロントドアスピーカー
- 6×6インチ リアスピーカー

