

Hondaの挑戦

# 最先端の昂ぶりを。

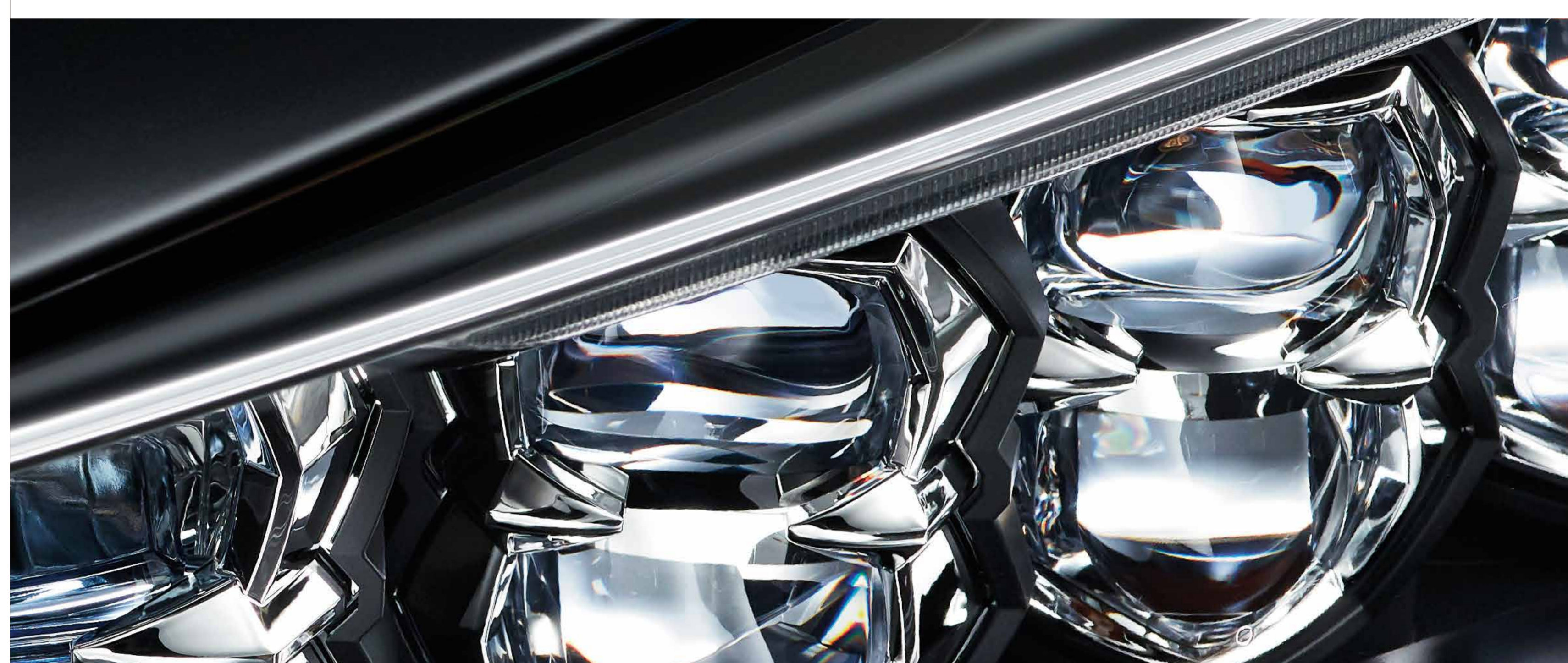
フラッグシップとは。Hondaのそれは、  
ただ最高位を意味する言葉ではない。今考えられる先端の技術を存分に注ぎ、  
世界になかった唯一無二の昂ぶりを生み出すこと。  
その価値で、人の人生に新しい豊かさを広げること。  
そうした志と生き様を持つHondaのフラッグシップセダン「レジェンド」。  
挑戦の一端をご覧ください。

## LEGEND



### 01\_ジュエルアイLEDヘッドライト 宝石のような目に、美しさ以上の革新

[詳しくはこちら >](#)



### 02\_Krell オーディオシステム 心震う最上の躍動感に挑んだ音

[詳しくはこちら >](#)



03\_Coming Soon



04\_Coming Soon

最先端の昂ぶりを。  
宝石のような目に、美しさ以上の革新  
01\_ジュエルアイLEDヘッドライト



走りの自在さや広さも生んだ「光の発明」

まるでラインストーンリングのような精緻さと煌めきでプレミアム感を表現したレジェンドのヘッドライト。LEDの登場で世界の高級車が独創的なライトデザインに注力する中、レジェンドが打ち出したこのライトは、二重反射なる「発明」で、デザイン性だけではない大きな意義を生んだ。



「前のオーバーハングを詰める」。それは前輪の車軸より前の車体の部分。レジェンドが第一にめざす意のままの運動性能と、洗練されたカースタイリングのためには、ここを極力短く、軽くすることが肝要だった。一方でハイブリッド化に伴い、ボンネット内に収めるメカは増える。居住空間を狭めればオーバーハングは短くできる。しかしHondaには、クルマづくりの原点から守ってきた考え方がある。「人の空間は最大に、メカの空間は最小に」というMM思想\*だ。開発者たちはメカの縮小に心を砕いた。ヘッドライトも同様だった。いかに奥行きを短くできるか、妙案を日々探り、そしてある発想に行き着く。光源から出た光を上下に分けつつ、V字型の鏡面とレンズ内側の反射で締め後方へ一旦はね返し、レンズ裏の鏡面でもう一度反射させて前に出す。この効果は絶大で、従来のライトよりも大幅に奥行きを短くできる。このユニットを横に4列並べ、左右で計8灯のロービームを形づくる。これがライトの設計の基本となった。

\*MM：マシン/マン/メカ/ミッド

[構造図を見る](#)



しかしこの構造は光が複雑な進路をとり、精密な光学技術を要する。共同開発として、自動車電球を中心とした特殊電球の分野で約100年の歴史と新技術の実績を数々もつスタンレー電気と、一体となった挑戦が始まった。4列のロービームは最も内側が遠め、中央2列が中距離、最も外側は近距離および斜め前方を照らすものと役割が分かれる。最も内側のものから7度ずつ角度をつけ、路肩まで鮮明に照らすことを可能にしているが、狙い通りの配光の要は、二重反射と屈折の機能を同時に担う厚肉レンズの設計だった。中央の2列は共用ながら、都合6種類となるレンズは一見同じに見えつつ役割ごとに形状が異なる。光源の正面に据えるV字型の鏡面の寸法・開き角や、レンズの両面の曲率・厚み・屈折率など。光学的な観点だけでも検討要件が極めて多く、すべてに緻密な計算が必要で、なおかつデザイン性と両立も重要だった。仕様の決定に向け、満足できるまで何度も試作を重ねた。その努力は量産車では異例のことだった。

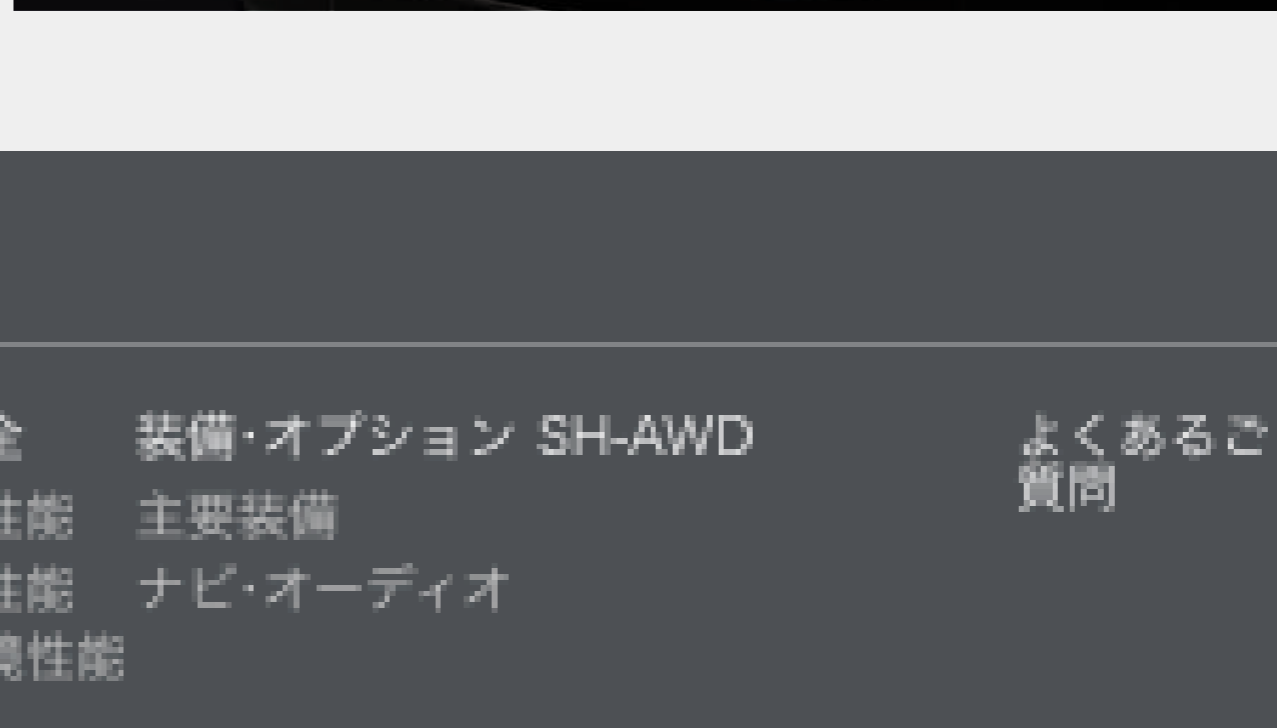
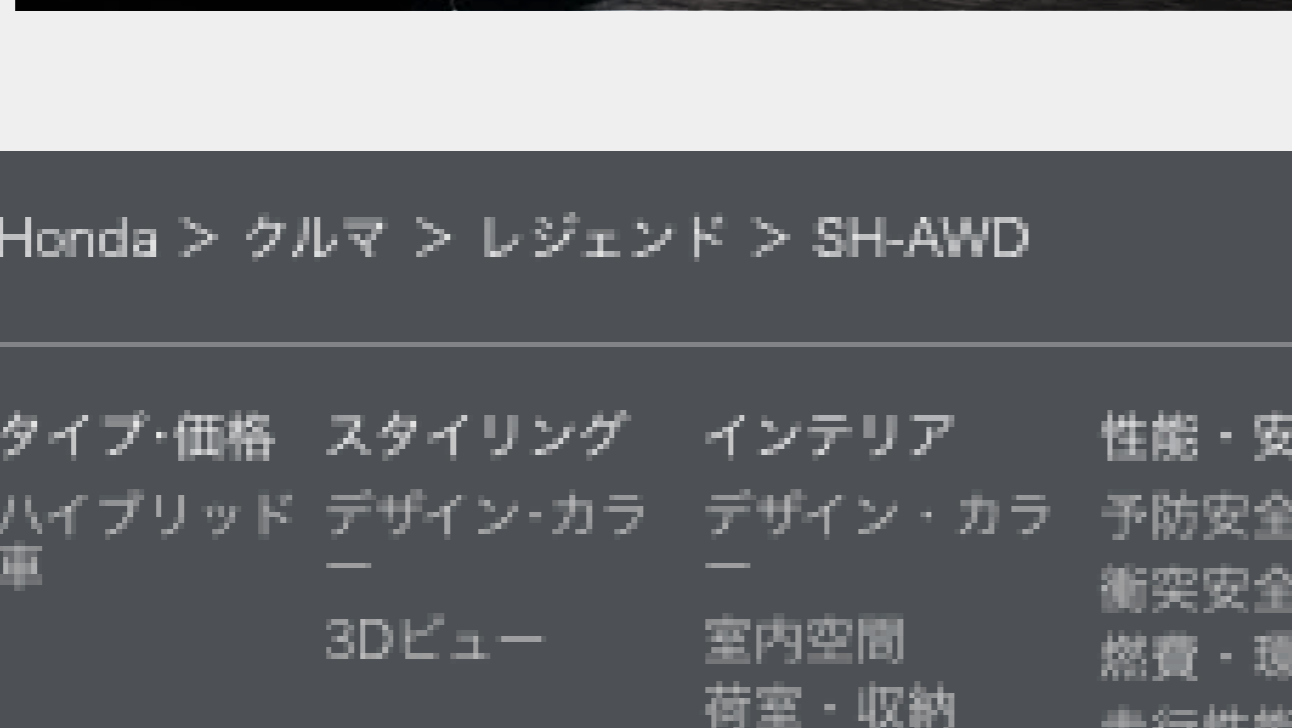


それはレンズの製法にも関係する。レンズは肉厚にしても軽量かつクリアにできるポリカーボネート製。熱で溶かした素材を金型に入れて成型するが、その金型は匠の手の触感による製品確認も交え、100万分の1mm単位の高精度で研磨してつくられる。試作のたび、この金型が一から起こされたのだった。一方、LEDのチップはわずか約1mm角。これを2~4個並べて光源とするが、明るい光を発する性能に長けたもの、しかも厳しい基準で定められた白色に調色し得るチップだけが選別された。さらに、チップの配列の精度や、約120℃に達する熱の効率的な放熱処理など、通常のライトの何倍もの知恵や技術が注がれて、ついにライトは完成に至った。日中、ライトオフでも美しい煌めき。これも当初からの狙いだが、奥行きが薄いためレンズの裏の鏡面に日光が届きやすいという、この設計ならではの美しさである。一台のレジェンドに対面した時、このライトに込めた開発者たちの情熱を、その輝きの奥に感じ取っていただければと思う。

あなたのそばのレジェンド試乗車は、こちらのお店に  
[レジェンド展示車・試乗車検索](#)



[戻る](#)



Honda > クルマ > レジェンド > SH-AWD

タイプ・価格	スタイリング	インテリア	性能・安全	装備・オプション	SH-AWD	よくあるご質問
ハイブリッド車	デザイン・カラ	—	衝突安全性能	主要装備	—	—
—	3Dビュー	室内空間	歩行性能	ナビ・オーディオ	—	—
—	—	荷室・収納	—	—	—	—
—	—	Krell オーディオ	—	—	—	—

主要装備/主要諸元 (PDFダウンロード)

主要装備表 (約143KB)

主要諸元表 (約195KB)

環境仕様書 (約274KB)

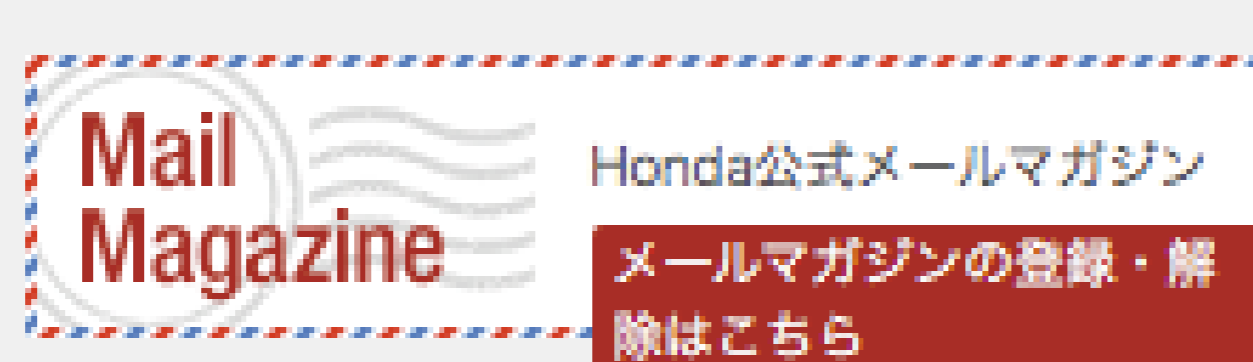
[取扱説明書](#)

[関連情報](#)

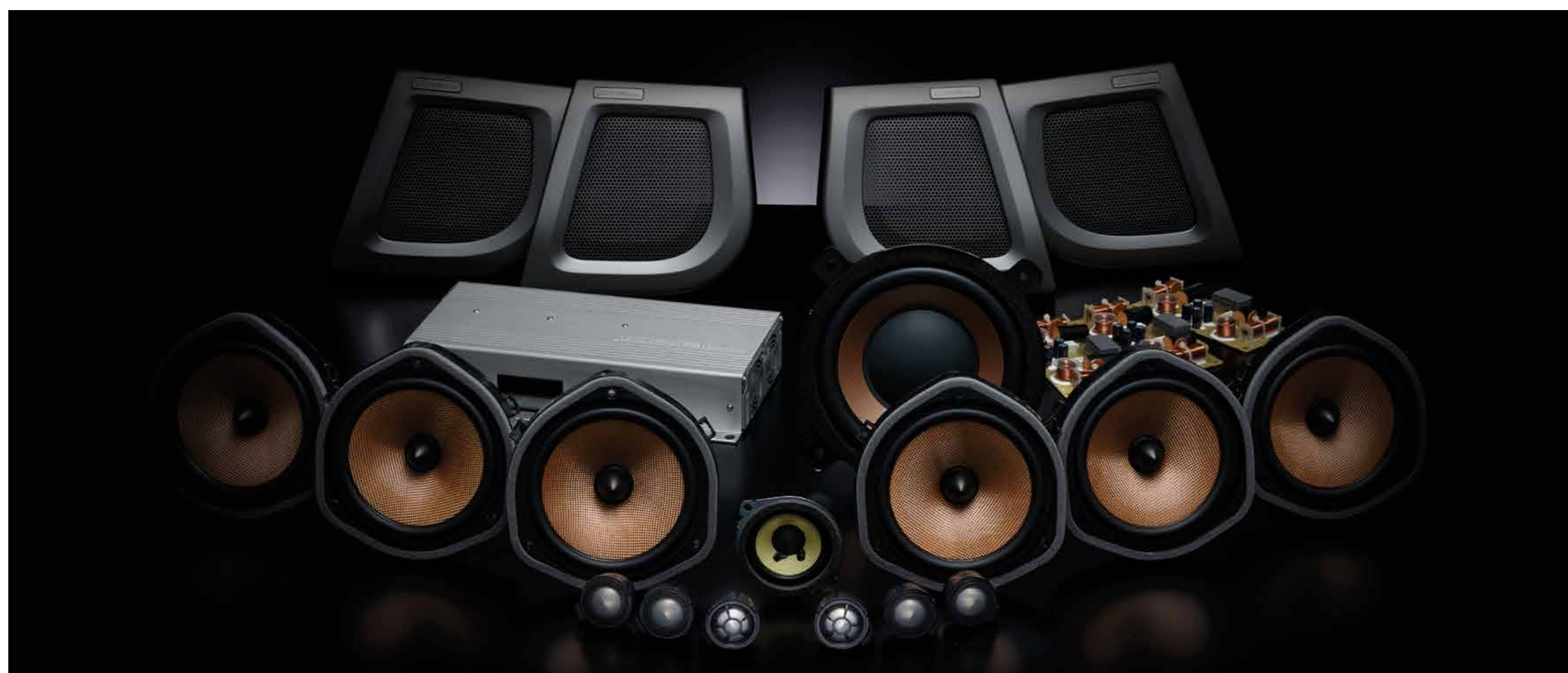
[レジェンド](#)

[リコール情報](#)

[CM情報](#)



最先端の昂ぶりを。  
心震う最上の躍動感に挑んだ音  
02\_Krell オーディオシステム



世界で初めてKrellと組み、一体となって開発

移動の時間も人生の喜びになるクルマをつくりたい。  
感動的な音響空間の体験もまた、レジェンドがめざした昂ぶりのひとつだった。  
プレミアムオーディオの開発パートナーとして手を組んだのは米国のKrell(クレル)社。  
世界で称賛されながら自動車用としては初参入となるブランドだった。

▼



レジェンドにふさわしい音とは。そこにはある明かな想いがあった。先代レジェンドが世に送った画期的な駆動システム。それを3モーターハイブリッドとして電動化し、自在さを一段と進化させた運動性能。その走りや相通じるのは圧倒的な臨場感を伴う「躍動感」のある音だった。音の躍動感を決めるのは低音のキレ。その特性に強みを持つオーディオメーカーを幾つか挙げ、協力を打診したところ、開発条件の前に「創りたい音について尋ねたい」と答えた会社が一社だけあった。米国のKrellだった。Krellは1980年創業。日本では知る人ぞ知る存在だが、世界のハイファイ愛好家の間では最高位の知名度を誇り、マークレインソンと並ぶプレミアム性を有するハイエンドホームオーディオブランドだ。先進的な技術開発で数々の賞も受賞している。HondaとKrell、理想とするビジョンを互いに交わす中で意気合い、世界初となるKrellカーオーディオの共同開発が始まった。



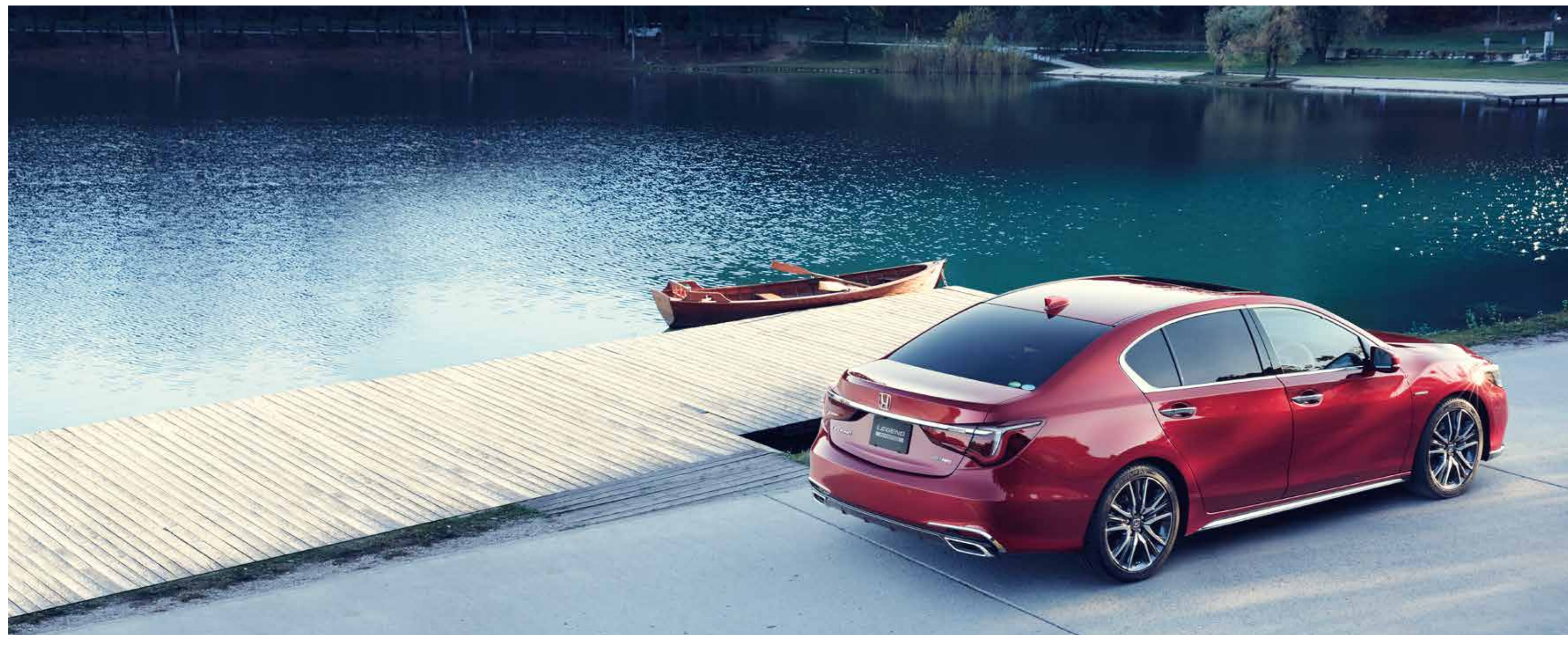
車両は静粛化を徹底した。自在な運動性能と上質な乗り味を狙った骨格の高剛性化は静粛性も磨き、エンジンとモーターも静音化。アルミホイールには消音機能を備え、車内に残るノイズを音響的に打ち消す装置も入れた。オーディオの筐体にも及ぶ振動を抑える手法にも、Hondaの長年の知見が活かされた。音響機器はすべてに歪みのない再現性を求めて心血が注がれたが、やはり注力したのは低音の再現性だった。決め手は世界最高峰の強靭さを持つ繊維ザイロン®採用のスピーカー\*。その硬さゆえ音が伝わる速度と、振動が収束する速度が速いため低音が歪まず、そのぶん高出力にもできた。しかし取付パネルの剛性が低いと、パネルが共振して真価を発揮できない。そのため硬いプレートを挟んだうえ、スピーカー部を厚くしたドアの鉄板に固定。音のために骨格からこだわった。また、乗り降りの際に足の接触からスピーカーを守るメッシュカバーは、音の透過性と強度を考え、開口率の大きな穴を打ち抜いた金属板とした。

\*中域域用6.5スピーカー。

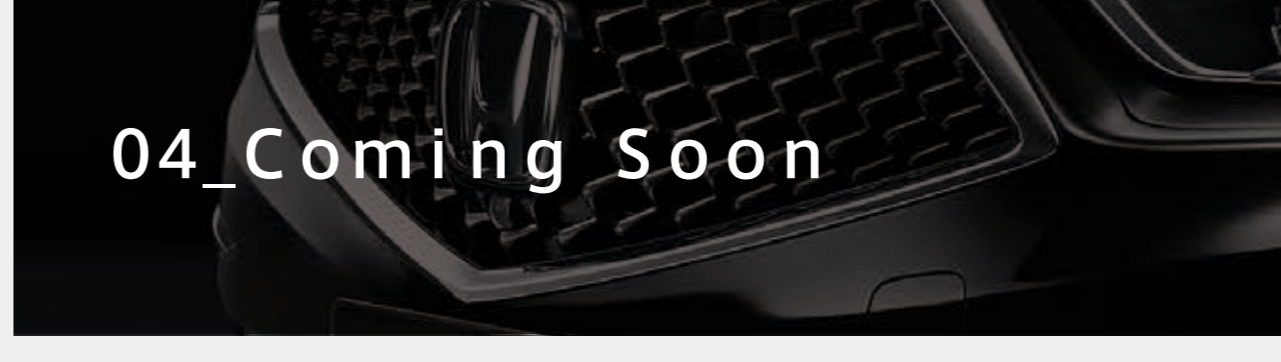
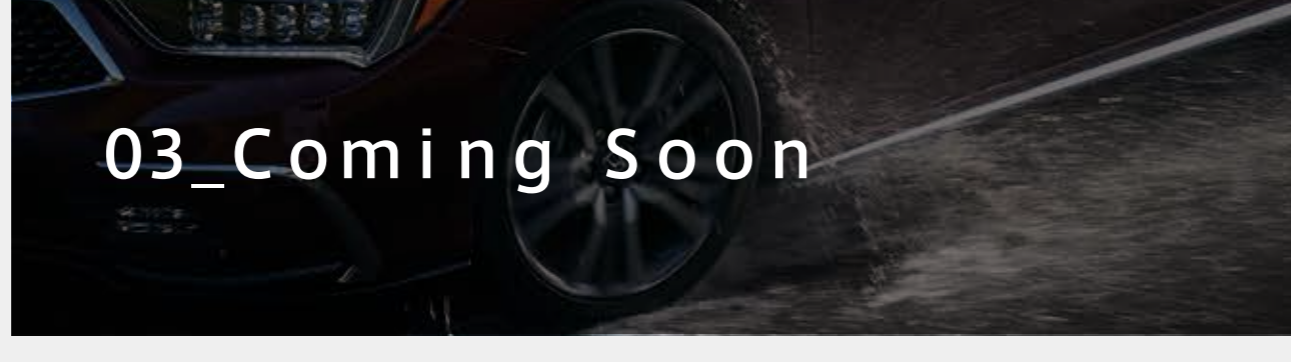


音質の調整いわゆるイコライジングにも精魂を傾けた。人の可聴帯域の20~2万ヘルツ。通常はこれを5~7の帯域に分けて調整を行うが、このシステムでは30数個に区切り、0.01dB単位の極めて緻密な調整を行った。HondaとKrell双方の音の匠が、音楽ジャンル、各スピーカー、音楽ソースごとに、計測器での測定と、実際にクルマを走らせながら耳で聴いた感覚を駆使して調整するという膨大な手数をかけた。同時に追求されたのは全席でのリアリティと臨場感。どの席でも同じ感覚が得られるよう14個のスピーカーを備え、配置・角度を考え抜いた。ライブ音源では客席から演奏者を仰ぎ見る風ではなく、眼前でボーカリストが自分のためだけに歌ってくれているかのような特別感が味わえ、楽器の位置も鮮やかにイメージできる。開発者が「できることはすべてやった」と語るオーディオシステム。2018年の一部改良で車両骨格の剛性感が高められ、それに伴い静粛性にも磨きがかかったことに合わせ、音質の調整をやり直すなど、こだわりが尽くされている。価値ある、至高の音とのひととき。ぜひ聞き馴染んだCD音源で、ご試聴いただきたい。

あなたのそばのレジェンド試乗車は、こちらのお店に  
レジェンド展示車・試乗車検索 >



戻る



Honda > クルマ > レジェンド > SH-AWD

タイプ・価格 ハイブリッド車	スタイリング デザイン・カラー 3Dビュー	インテリア デザイン・カラー 室内空間 荷室・収納 Krell オーディオ	性能・安全 予防安全性能 衝突安全性能 燃費・環境性能 走行性能	装備・オプション 主要装備 ナビ・オーディオ	SH-AWD	よくあるご質問
-------------------	-----------------------------	---	--	------------------------------	--------	---------

主要装備/主要諸元 (PDFダウンロード)

- 主要装備表 (約1.43KB)
- 主要諸元表 (約1.95KB)
- 現物仕様書 (約2.74KB)

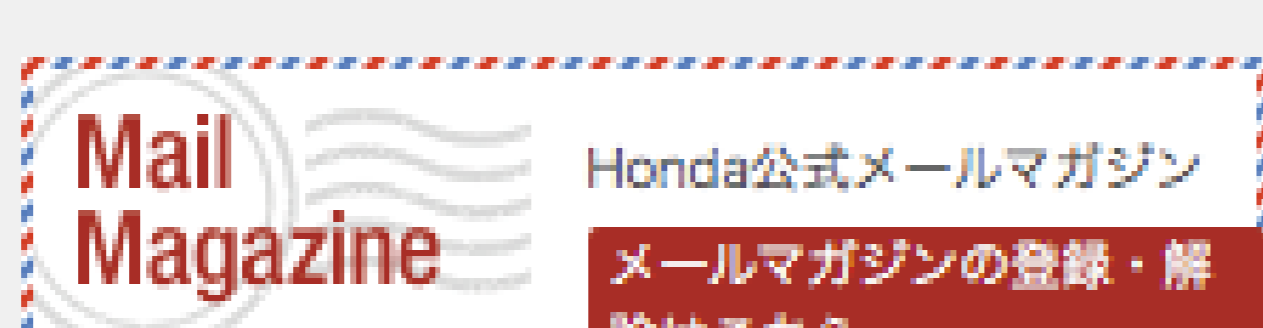
取扱説明書

関連情報

レジェンド

リコール情報

CM情報



最先端の昂ぶりを。  
手の込んだ和の伝統的な形を顔に  
03\_ダイヤモンドペンタゴングリル



Honda最上級セダンの心を象徴する表情とは

クルマの印象を大きく左右するフロントマスク。文字通りクルマの顔だ。  
その要となるのがグリルの部分。レジェンドに相応しいグリルを。  
世界のセダンでも唯一の駆動システムをクルマの根幹に持つレジェンドが求めたのは、  
上質感と精悍さ、そして、和を基調にしながら、何よりも独創性にあふれる形だった。

▽



思いのままの走りをめざした3モーターハイブリッド。運転に安心と快適を生むHonda SENSING。躍動的なフォルム。豊かな空間と、それを至高の音で満たすオーディオ。レジェンドはすべてに「昂ぶり」を追求して生まれ、その想いは、2018年の一部改良でより強く打ち出された。骨格から改良され、走りが磨かれ、デザインも大胆に変わった。フロントはそれまで、翼をイメージさせるV字基調のデザインだったが、全体的にハの字基調へと全く逆になり、グリルの輪郭も、カットされたダイヤのような上半分がハの字基調の逆五角形とされた。それらが生み出す、しっかりと路面を踏みしめているかのような力強さや低重心感。それは走りをもっとドライバーズセダンとしての主張を強調するものだった。デザイナーはその文脈に沿い、走り予感させる精悍さを第一に、上級セダンとしての格調も兼ね備える唯一無二のフロントグリルのデザインを企てた。



デザイナーには当初から和の構想があった。日本のものづくりの志や誇りを表したかった。市松、麻の葉、七宝繋ぎ、矢筈(やがすり)。日本の伝統的な文様を数々研究し、日本建築で天井と鴨居の間に設けられる小窓、いわゆる欄間(らんま)に施される文様にも目を向けた。しかしこれらは平面が前提の文様で、デザイナーが一方で求めていた立体感に富むものに昇華しつづらかった。着想は意外なところにあった。忍者が使った撒菱(まきびし)。これを並べてグリルにする発想だった。ピース1個分の模型をつくり、形を吟味しては修正する。できた立体を3次元測定でデータ化し、これを配列したデータをつくる。それもただ並べるのではなく、上下・左右ともに曲線的に張りを持たせ、またHマークを通る中心線から外側に向かって徐々にハの字に開いていくような配列。さらにピースの大きさにも変化をつける。ピースはひとつとして同じ形がない。アナログとデジタルの技術を合わせなければできないデザインだった。



こうしてつくったデザインは、しかし、すぐに試作品にはならなかった。2次元データに一旦変換され、開口部の面積が測られた。レーザーの冷却に必要な開口面積がなければ機能性としては失格だった。空力の課題もあった。穴を塞ぐ方が空気抵抗が減り、空力性能は有利になる。冷却と空力、どちらも犠牲にはできない。さらに成型の課題もあった。樹脂は部材の厚みが均一でないと、熱を冷まして固める段階で収縮変形を起こしやすい。これを避けるべく、また軽量化の目的もあって、裏側は輪郭を残して中身をえぐったような「肉抜き」がされるが、ピースの継手の部分などが細すぎるとは金型が入らない。これらをクリアして初めて試作品がつくれ、実寸の現物を前にしてデザインを検討し、納得いかなければ始めに立ち返ることを繰り返し、造形が完成した。塗装は、グリルの裏から照射するミリ波レーザーに影響しない顔料や塗料を検討しながら、重厚な金属感と上質感を演出した。造形も開発のプロセスも手の込んだフロントグリル。あなた自身の目で、その形に込められたこだわりを感じ取っていただきたい。

あなたのそばのレジェンド試乗車は、こちらのお店に  
レジェンド展示車・試乗車検索 >



戻る

01 ジュエルアイLEDヘッドライト  
宝石のような目に、美しさ以上の革新

02 Krell オーディオシステム  
心震う最上の躍動感に挑んだ音

03 ダイヤモンドペンタゴングリル  
手の込んだ和の伝統的な形を顔に

04 SPORT HYBRID SH-AWD  
後輪を別々に電気で回して曲がる世界初。

Honda > クルマ > レジェンド > SH-AWD

タイプ・価格 ハイブリッド車	スタイリング デザイン・カラー 3Dビュー	インテリア デザイン・カラー 室内空間 荷室・収納 Krell オーディオ	性能・安全 予防安全性能 衝突安全性能 燃費・環境性能 走行性能	装備・オプション 主要装備 ナビ・オーディオ	SH-AWD	よくあるご質問
-------------------	-----------------------------	---	--	------------------------------	--------	---------

主要装備/主要諸元 (PDFダウンロード)

- 主要装備表 (約1.43KB)
- 主要諸元表 (約1.95KB)
- 現場仕様書 (約2.74KB)

取扱説明書

関連情報

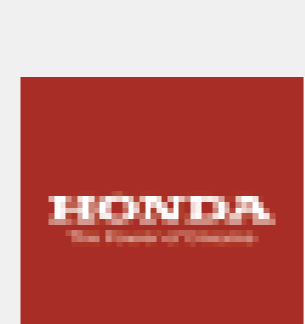
レジェンド

リコール情報

CM情報

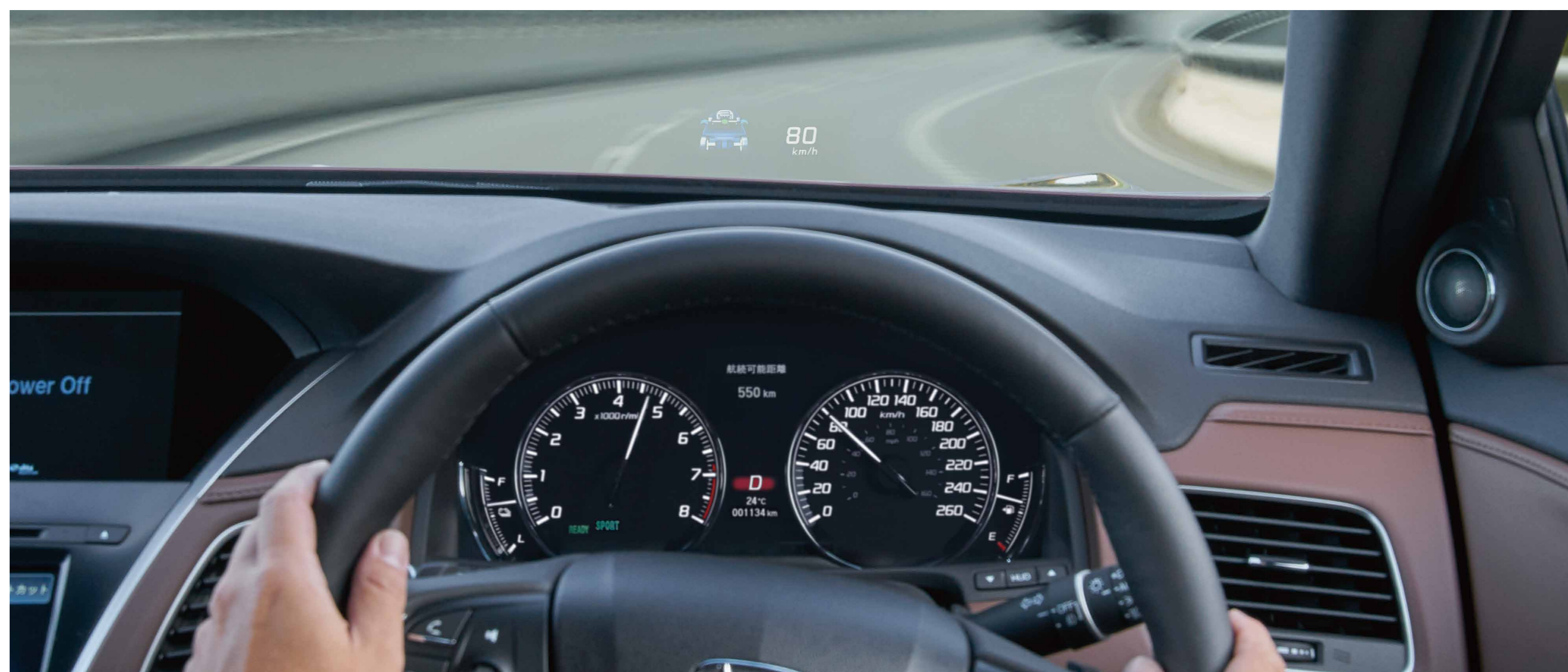


Honda公式メールマガジン  
メールマガジンの登録・解除はこちら



Honda公式ソーシャルメディアアカウント  
Facebook Twitter Line Google+ YouTube Instagram  
公式アカウント一覧はこちら

最先端の昂ぶりを。  
後輪を左右別々に電気で回して曲がる。  
04\_SPORT HYBRID SH-AWD



スーパースポーツNSXにも受け継がれた3モーターハイブリッド技術

エンジンとモーターを組み合わせるハイブリッドシステム。燃費などの環境性能を高めるためのテクノロジーという認識が今の世の中でも一般的なのだが、Hondaはこれを走りの昂ぶりを高める技術としても研究してきた。その集大成といえる3モーターハイブリッド。それまでの自動車の歴史になかった世界初の駆動システムである。

▽



最初は惨憺たるものだった。試作車としたのは、アコードの改造車。改造といっても根本から全くの別物だった。なにせガソリンエンジンしかない当時のアコードに、3つのモーターを加えたハイブリッド車だ。3つのモーターのうち2つは後輪の車軸とつながり、後輪を左右別々に回す。まさに前人未踏の技術。これで究極的な操る喜びを目指したが、試走の結果は普通のクルマ以上に思い通りにならないクルマだった。エンジンと3つのモーターを機能させ、状況に即した最適な駆動力を各車輪に送る。それにより、人の意志に自在に応える、安心と昂ぶりに満ちた走りを生む。それが理想だったが、各メカの制御が極めて難しかった。「とても量産できるとは思えない」。社内の役員試乗でも声が上がった。開発の端緒は1990年代。当初の狙いは発進加速を際く技術だった。4WDにすれば狙いは叶うが大型車では燃費が悪化する。大型4WD車を2WD車以上の低燃費で実現したい。そこでモーターを使う発想が出てきた。



モーターなら回転の瞬間から強力なトルクを発揮でき、そこはエンジンでは望めない。さらに、後輪をモーターで回せば、エンジンの力を後輪に伝えるシャフトなどが要らず軽くできる合理性もあった。一方で、Hondaが以前から重ねていた研究があった。それは、より自在に曲がる技術。ハンドルを切ると後輪も曲がる技術を実用化し、プレリュードに載せたのは1987年。その後、駆動輪である前輪の駆動力に左右で差をつけ、旋回を助ける技術を世に出し、そして、四輪の駆動力を変化させる「SH-AWD」を編み出し、2004年の先代レジェンドに搭載した。この技術は、主に前輪で駆動し、状況に応じて後輪にも駆動力を分け、しかも後輪の左右で駆動力に差をつけられるもの。カーブでは、曲がる側とは逆の後輪に駆動力を多く配分してクルマを後押しし、クルマ自身「第2の曲がる力」ともいえる旋回力を生む世界初の技術だった。この発想が、並行するハイブリッドシステムの開発と結びつく。後輪をモーターで回すことによる進化は、エンジンの作動に依存せず後輪を駆動でき、2つのモーターを使えば後輪を左右別々に、自在に駆動できる点だった。

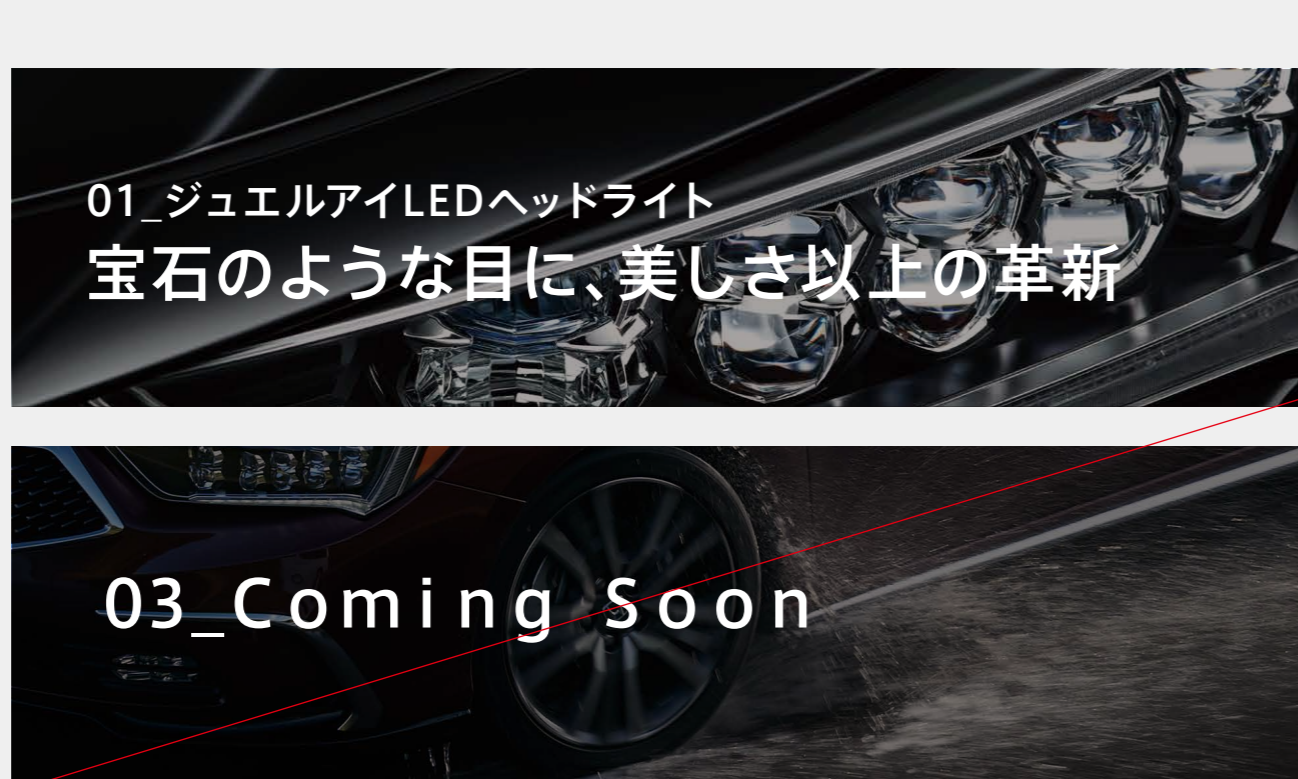


この技術なら、エンジンの力を四輪に配分するのは異なり、減速時などアクセルオフでも後輪が回せ、低速時でも後輪1輪だけを回して「第2の曲がる力」をつくれる。必ず画期的な技術になる。その確信を胸に、技術を積み上げていった。先代レジェンドが生産を終える1年前、2011年初頭の役員試乗では肯定的な驚きが相次いだ。制御が格段に進歩していた。その間の過程を「筆舌に尽くしがたい困難の連続」と開発者らは述懐する。さらに約4年をかけて熟成し、3モーターハイブリッドのレジェンドが誕生した。だが開発は終わらない。2018年には、ワインディング路や追い越し加速時などでのクルマの横への動きがより自然に、俊敏にされ、前へ出る瞬発性もより力強く改良されている。刻々と変わる状況で安心感に包まれ、心豊かに操れる究極の自在さ。人間の自由な移動をめざすHondaが挑むのは、豪華さの高級ではない、パフォーマンスの最高級だ。渾身の成果であるこの走りを、ぜひご体感いただきたい。

あなたのそばのレジェンド試乗車は、こちらのお店に  
レジェンド展示車・試乗車検索 >



戻る



Honda > クルマ > レジェンド > SH-AWD

タイプ・価格 ハイブリッド車	スタイリング デザイン・カラー 3Dビュー	インテリア デザイン・カラー 室内空間 荷室・収納 Krell オーディオ	性能・安全 予防安全性能 衝突安全性能 燃費・環境性能 走行性能	装備・オプション 主要装備 ナビ・オーディオ	SH-AWD	よくあるご質問
-------------------	-----------------------------	---	--	------------------------------	--------	---------

主要装備/主要諸元 (PDFダウンロード)

- 主要装備表 (約1.43KB)
- 主要諸元表 (約1.95KB)
- 環境仕様書 (約2.74KB)

取扱説明書

関連情報

レジェンド

リコール情報

CM情報

