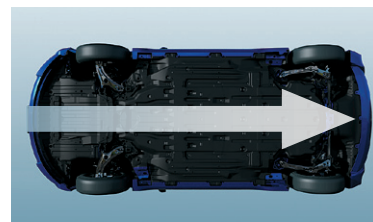


## セダンレベルのCd値を実現した、空力性能。

発熱量が少ないという電気自動車の特性を活かして、冷却のためのフロント開口部を最小化。またアンダーフロアのフラット化や、ボディ下面の風をスムーズに流すリアバンパー形状の採用など、全身にわたり空力を追求。Cd値に優れるセダンレベルの性能を獲得しています。



フロント開口部の最小化



フラットアンダーフロア空力イメージ図



リアバンパー&テールゲートスポイラー

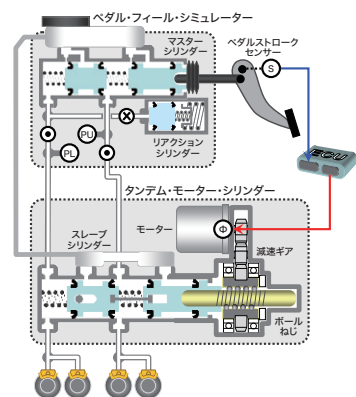
## 回生量が大幅向上。新開発 電動サーボブレーキシステム。

電気自動車には、減速時に駆動モーターが発電機の働きをして、その減速エネルギーを電気に換えてバッテリーに蓄電する回生ブレーキがあります。フィット EVではこの機能に着目し、より多くの減速エネルギーを回収できる電動サーボブレーキシステムを開発しました。このシステムでは、ペダル操作部とブレーキ動作部が独立。ブレーキ動作部にはブラシレスモーターと減速ギア、ボールネジを採用し、高精度な液圧制御と素早い応答を可能にしました。これらにより、従来の油圧ブースター式の回生ブレーキで回収していた領域に加え、踏みはじめから停止間際までの減速エネルギーの回収を実現。回生量は、約8%向上※しています。さらに、モータートルク減速と液圧ブレーキの配分が変化しても、ドライバーに違和感を感じさせない自然なブレーキフィールも実現しています。

※ Honda調べ (EPA市街地走行)

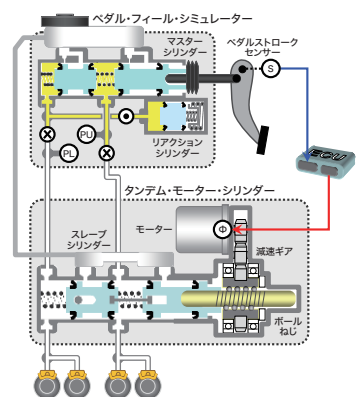
### ■ 電動サーボブレーキシステム説明図

#### ■ 非操作時



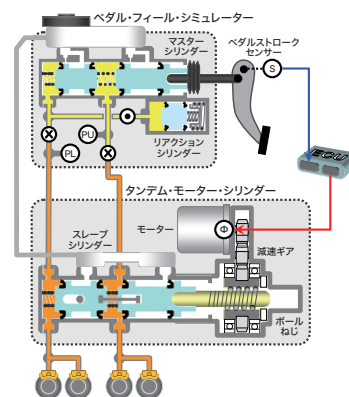
ペダル操作部とブレーキ動作部が独立。ECUがペダル操作を検知し、さらにブレーキ動作部を制御。

#### ■ 減速開始時 — モーターで減速、液圧最小限



ブレーキペダルが踏まれると直ちにモーターによる減速が行われ、回生量の最大化を図ります。

#### ■ 停止際 — 液圧ブレーキへ持ち替え



停止直前に、液圧ブレーキによる減速・停止へと制動力配分が調整され、停止間際までの減速エネルギー回収を実現。

### ■ 減速エネルギー回収量比較イメージ図

