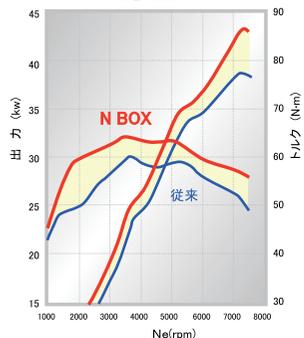


# クラストップレベルの走りと燃費【新パワートレイン】

## クラストップレベルの走りと燃費、 そして軽量・コンパクト化を実現した 軽自動車専用新エンジン&新CVT

**EARTH DREAMS**  
TECHNOLOGY

### 新開発 3気筒 660cc DOHC エンジン

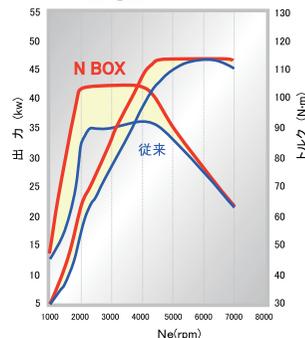


最高出力(ネット値) **43kW [58Ps]** / **7,300 rpm**

最大トルク(ネット値) **65 N・m [6.6kgf・m]** / **3,500 rpm**

燃費消費率 **JCOEモード 22.2 km/L** **10・15モード 24.5 km/L**

### 新開発 3気筒 660cc DOHC ターボエンジン



最高出力(ネット値) **47kW [64Ps]** / **6,000 rpm**

最大トルク(ネット値) **104 N・m [10.6kgf・m]** / **2,600 rpm**

燃費消費率 **JCOEモード 18.8 km/L** **10・15モード 21.0 km/L**

日常の街乗りはもちろん、週末の遠乗りでもストレスのない走り  
と最高水準の燃費性能を両立するために、エンジン、トランス  
ミッションともに刷新しました。エンジンは、F1マシンやV6エン  
ジンで培った高度な技術を投入し、軽量・コンパクトでありなが  
らクラストップ\*の最高出力と最大トルクを達成。トランスミッ  
ションは、軽自動車専用CVTを新たに開発し、全タイプに採用しま  
した。さらに、アイドリングストップシステムをターボ車を除く  
全タイプに採用。クラストップレベルの低燃費を実現しています。

#### ・クラストップ\*の力強さと扱いやすい特性

DOHCとVTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)の採用により吸気効率を向上。さらに、コンパクト燃焼室  
によって熱効率を向上させたことで、クラストップ\*の最高出力と最大トルクを達成しました。また、ロングストローク化や  
ロングインテークマニホールドの採用、冷却効率向上による点火時期の最適化により、特に低回転域のトルク性能を大幅  
に強化。街乗りで扱いやすい特性としました。また、DBWとの協調制御により、CVTが常に最適な回転域を保ち、優れた  
燃費性能を実現しています。

#### ・ハイドロリック・ラッシュアジャスター

V6エンジンで培ったハイドロリック・ラッシュアジャスターを、Hondaの軽自動車としてはじめて採用しました。これは  
タペットクリアランス(バルブクリアランス)を自動的にゼロ調整するもので、メンテナンス機構が不要となるため、軽  
量化や燃焼室のコンパクト化に貢献。低燃費化や高出力化に寄与するほか、タペット打音の抑制により、静粛性を向上  
します。

#### ・低フリクション

低張カピストンリングやピストンパターンコーティング、低フリクションオイルシールといった技術に加え、これまでF1  
マシンやスポーツカーに用いてきたスイングアーム式ロッカーアームを採用するとともにローラーを装着。さらに、オ  
イルポンプの油圧特性を最適化する二段リリースを新たに採用するなど、徹底的にフリクションを低減しました。

#### ・軽量・コンパクト

従来のエンジンに比べ、ボアピッチを短縮したほか、シリンダーブロック、カムシャフト、オイルパンなどの薄肉化、ヘッ  
ドボルト、ベアリングキャップボルトの細軸化、ハイドロリック・ラッシュアジャスターの採用によるメンテナンス機構の  
削減、コンバーターやエアクリーナーの軽量化などにより、エンジン単体として15%以上の軽量化を達成し、低燃費  
化に貢献。衝突時に、補機類がつぶれたり、スイング構造によって隙間に潜り込んだりするようにし、ミニマムエンジ  
ンルームを実現しました。

\*スーパーハイトワゴンクラス Honda 調べ