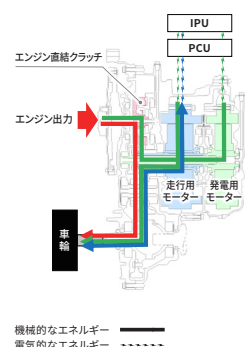


システム概要

2モーター内蔵電気式CVT

発電用と走行用の2つのモーターとエンジン直結クラッチを搭載。小型・軽量・高効率を達成した2つのモーターが、エンジン出力を効率よく電気エネルギーに変換し、タイヤの駆動やバッテリーへの供給を行うほか、減速エネルギーの電力回生も担います。新型ACCORDでは、走行用モーターに最高出力135kW、最大トルク315N・mの高出力・大トルクモーターを搭載。V6 3.0Lエンジン並のトルク※1で力強くなめらかな走りを提供します。また、ローターに重希土類元素(レアアース)をまったく使わないネオジム磁石を採用しました。

■エネルギーフロー説明図



EVDライブ / 減速回生

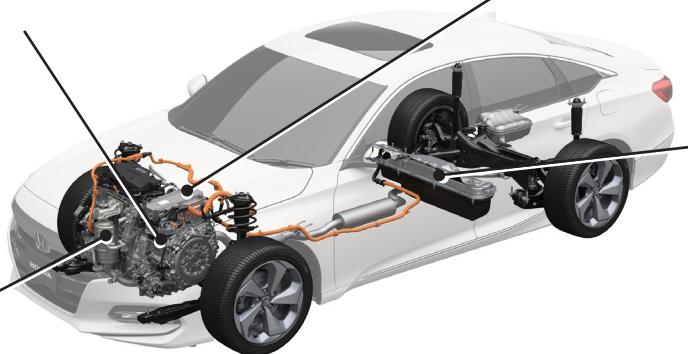
IPUに蓄えられた電気エネルギーをPCUが適切な電流・電圧に変換し走行用モーターを駆動。減速時はタイヤの回転力で走行用モーターを回転させ発電し、PCUが適切な電流・電圧に変換しIPUに蓄電。

ハイブリッドドライブ

エンジン出力で発電用モーターが発電。PCUが適切な電流・電圧に変換し走行用モーターを駆動。エンジンの出力軸とタイヤの駆動軸が切り離されているため、速度や負荷にかかわらずエンジンの最も高効率な領域を使って発電できます。

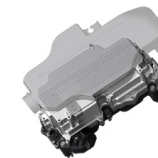
エンジンドライブ

エンジン直結クラッチを締結。エンジン出力を直接タイヤの駆動軸に伝達し走行。アトキンソンサイクルによる高効率燃焼とクルージングに最適なギアレシオで低燃費走行します。



パワーコントロールユニット(PCU)

バッテリー電流を直流から交流へ変換するパワードライブユニットや、電圧を走行用モーターの要求電圧に昇圧するボルテージコントロールユニットなどにより2つのモーターをコントロールします。新型ACCORDでは、これまで別体であった12V DC-DCコンバーターを統合しながら、合計容積を15%削減し、電気式CVT上にコンパクトに搭載しました。



インテリジェントパワーユニット(IPU)

小型・高出力密度のリチウムイオンバッテリーと制御用ECUなどを一体化した電源ユニット。新型ACCORDでは、バッテリーセルを72個搭載。構成部品の見直しや2段積みレイアウトによって後席下への配置を実現し、低重心・低慣性化による運動性能の向上やトランクスペースの拡大をもたらしました。



リチウムイオンバッテリー

2.0L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC エンジン

Hondaが得意とする高精度バルブコントロール技術によって走りや燃費を高次元で両立させたガソリンエンジン。VTEC※2と電動VTC※3により、VTCのみのアトキンソンサイクルより広範囲のバルブ制御を実現します。燃焼高速化やフリクション低減の徹底で40%以上の最大熱効率を達成し優れた燃費性能を発揮。



排熱回収システム

排出ガスの熱を利用して冷却水を温め、暖機を早期化する排熱回収システムを採用。寒冷時のコールドスタートにおいて燃焼をいち早く安定させ、アイドリングストップやEV走行の開始を早めることで実用燃費を向上させます。

燃料消費率 (国土交通省審査値)※4

JC08モード	WLTCモード
30.0km/L	22.8km/L
市街地モード (WLTC-L) ※5	21.2km/L
郊外モード (WLTC-M) ※5	24.4km/L
高速道路モード (WLTC-H) ※5	22.6km/L

エンジン	最高出力	107kW [145PS]/6,200rpm
	最大トルク	175N・m [17.8kgf・m]/3,500rpm
走行用モーター	最高出力	135kW [184PS]/5,000-6000rpm
	最大トルク	315N・m [32.1kgf・m]/0-2,000rpm

※1 HondaのV6 3.0Lエンジンとの比較。Honda調べ。

※2 可変バルブタイミング・リフト機構

※3 連続可変バルブタイミング・コントロール機構

※4 燃料消費率は定められた試験条件での値です。使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※5 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。 郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。 高速道路モード:高速道路等での走行を想定。