

ターボならではの力強さと伸びやかさに、俊敏なレスポンスをも手に入れた、1.5L 直噴 VTEC TURBOエンジン。



2.4Lエンジン※1に匹敵する低速トルクと、高回転まで伸びやかなパワーフィールを誇るVTEC TURBOエンジンをさらに進化させました。ターボチャージャーの構造見直しや吸気配管の圧力損失低減などにより、アクセルオンの瞬間から力強く加速する応答性と、高回転までよどみなくパワーが増大するリニアな出力特性を獲得。CVT車は、CVTの大容量化とともに最大トルクを220N・mから240N・mに向上させました。市街地からワインディング、そして高速道路まで、まるでクルマとひとつになったかのような走りを楽しめます。

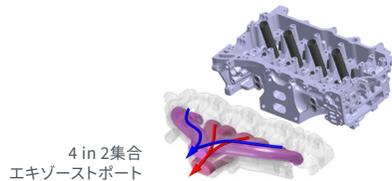
俊敏な応答性をもたらす斜流ターボチャージャー&低損失配管

ターボチャージャーへの排気導入を、従来の真横から斜めへと変更するとともに排気タービンの翼形状を適正化。より幅広い領域で高効率に過給圧が得られる設計としました。また、エンジンからターボチャージャーにつながる配管の曲率をなだらかにすることで圧力損失を低減。俊敏な応答性を獲得しました。



4 in 2 エキゾーストポート

従来の4 in 1集合ポートに対し4 in 2ポートを採用。気筒の点火順番を考慮し、1番と4番、2番と3番をそれぞれ集約することで排気干渉を低減し、排気効率を向上させました。



※1 Hondaの2.4L自然吸気エンジン。

燃料消費率 (国土交通省審査値) ※2

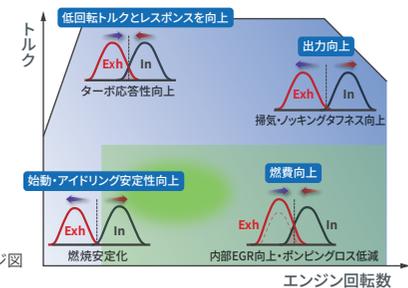
	CVT車	6MT車
WLTC ※3		
市街地モード (WLTC-L) ※3	11.7km/L	12.2km/L
郊外モード (WLTC-M) ※3	17.1km/L	16.6km/L
高速道路モード (WLTC-H) ※3	18.9km/L	18.8km/L
16.3 km/L		

最高出力	134kW [182PS]/6,000rpm
最大トルク	240N・m [24.5kgf・m]/1,700-4,500rpm

燃焼効率をさらに高めるエキゾースト側VTEC

バルブタイミングの位相を連続可変させるVTCに加え、開閉タイミングとリフト量を切り替えるVTECを、エキゾースト側に新たに採用。吸排気効率・燃焼効率を従来以上に高めることで、出力、トルク、レスポンスを向上させるとともに燃費向上をも実現しました。

□VTC+VTEC制御イメージ図



静粛性の向上

燃焼エネルギーを駆動力に変換するクランクシャフトや、それを保持するシリンダーブロックの周辺部品を高剛性化。エンジン振動を低減することでノイズの発生を抑え、加速フィールと一体となった爽やかなエンジンサウンドを実現しました。



※2 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。

※3 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にくい走行を想定。 高速道路モード:高速道路等での走行を想定。