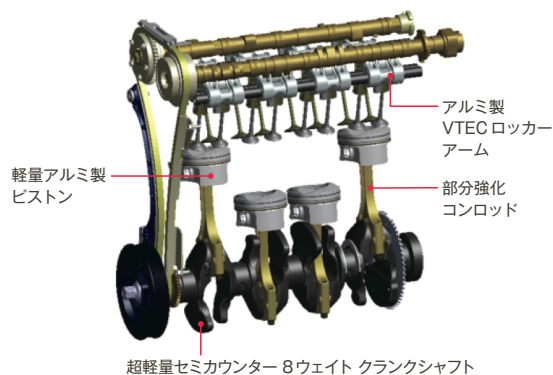


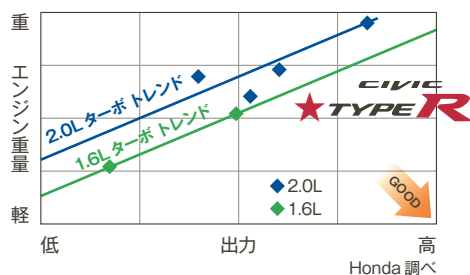
エンジン内部のレシプロ系部品にも軽量化を徹底し、高回転・高レスポンスに貢献。

7,000rpmまで、鋭いレスポンスで吹け上がる高回転のターボエンジンとするために、エンジン内部の回転・往復運動部品の慣性重量低減を追求しました。クーリングチャンネルを備えながらも軽量のアルミ製ピストン、コンロッドは熱間鍛造に加えて棹部を冷間鍛造して高強度化^{*}。この2部品の軽量化によって、クランクシャフトはカウンターウェイトを軽量化にできました。また、アルミブロックやエキマニレス構造などエンジン全体にわたる徹底した軽量化によって1.6Lターボエンジン並みの2.0Lターボ最軽量^{*}を達成。加速やハンドリング性能にも貢献しています。
*特許出願中
 *2015年10月現在 Honda調べ

■レシプロ系部品の軽量化



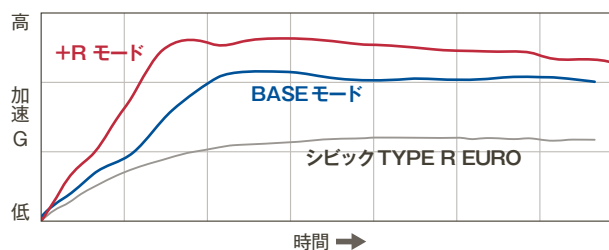
■エンジン重量比較



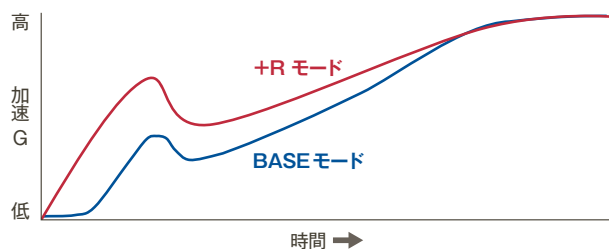
伸びのある加速と圧倒的な加速を選択できる、+Rスイッチ。

+Rスイッチで加速特性を切り替え可能。BASEモードではリニアなトルク特性とし、伸びのある加速感を演出。スイッチをONにして+Rモードにすれば、低回転から強力なトルクを発生し、圧倒的な加速性能を体感できます。なお、+Rモードではスポーティーな走りを優先してアイドルストップは作動しません。

■モード別走行特性(追い越し加速時)



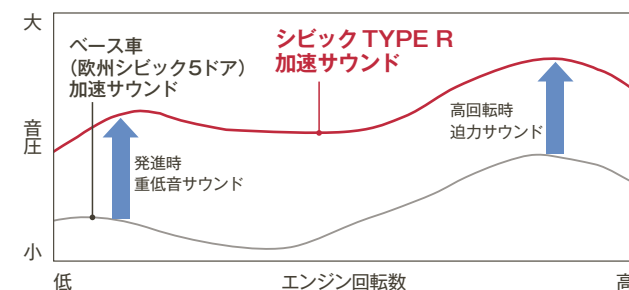
■発進加速 G 特性比較



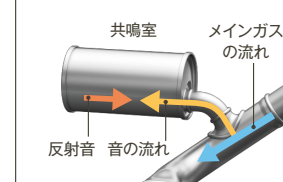
昂揚感が増幅する、迫力のスポーツサウンド。

エンジン始動時から高性能な走りへの期待が高まるスポーツサウンドを追求しました。消音のために一般に用いられるサイレンサー構造ではなく、特定の周波数帯を低減できるレゾネーター構造を採用。310馬力に対応する排気流量を確保するとともに、効果的にエンジン音を増幅し、さらにマウントブッシュの硬度も調整して2次音成分を強調するなど、トルクの高まりとともに迫力を増す排気音を実現しています。

■サウンド演出イメージ



■レゾネーター構造



■エキゾーストシステム

