

CIVIC e:HEV

PRESS INFORMATION 2022.6.30



「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」、そして、「操る喜び」。

Hondaは、1948年の創業以来、「人や社会の役に立ちたい」、「人々の生活の可能性を上げたい」という想いを原点に、さまざまな価値の提供に取り組んでいます。「人間尊重」の理念のもと、つねに人を中心に考えて生み出した製品は、国や地域を越えて共感と呼び、世界中の人々に愛されるまでに成長しました。そしてそれは、Hondaが社会に果たすべき役割も大きくなったことを意味します。

Hondaは、1960年代から環境問題の解決に積極的に関わり、1992年にはその総合的な指針として「Honda 環境宣言」を制定。2011年には「Honda 環境・安全ビジョン」へと視野を広げ、「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現に向けて、全社一丸となって邁進してきました。そして2021年、環境・安全の新目標として、2050年におけるカーボンニュートラル^{※1}と交通事故死者ゼロ^{※2}を表明。「自由な移動の喜び」を次世代へとつなぐ道筋を示しました。

新型シビックe:HEV(イー エイチ イー ブイ)は、単にハイブリッドシステムを搭載したシビックではありません。クリーンで安全・安心な社会をめざすHondaがいま、お客様の生活の拡がりやクルマを操る喜びにどこまで寄り添えるかを体現した一台です。優れた環境・安全性能のもとで、アクセルを踏んだ瞬間から感じられる「自由な移動の喜び」に、わたしたちのめざすモビリティの在り方を感じていただければ幸いです。



CONTENTS

Hondaメッセージ	P2
新型シビックe:HEV コンセプト	P3
Honda e:HEV のあゆみ	P4

スポーツe:HEV	新次元の加速フィール	P5
	システム構成と進化ポイント	P7
	3つのドライブモード	P8
	新開発2.0L 直噴エンジン	P9
	2モーター内蔵電気式CVT	P11
	パワーコントロールユニット(PCU)	P12
	インテリジェントパワーユニット(IPU)	P13

ボディー&シャーシ	P14
パッケージデザイン	P15
専用デザイン	P16
走りを演出する先進装備	P17
主要装備	P20
主要諸元／環境仕様	P21

※1 2050年に、Hondaの関わるすべての製品と企業活動を通じてカーボンニュートラルをめざす。

※2 2050年に全世界で、Hondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざす。

(いずれも、2021年4月23日三部敏宏社長就任会見にて)

“ハイブリッド車＝スポーティー”という方程式を世界に根付かせる「爽快スポーツe:HEV」。

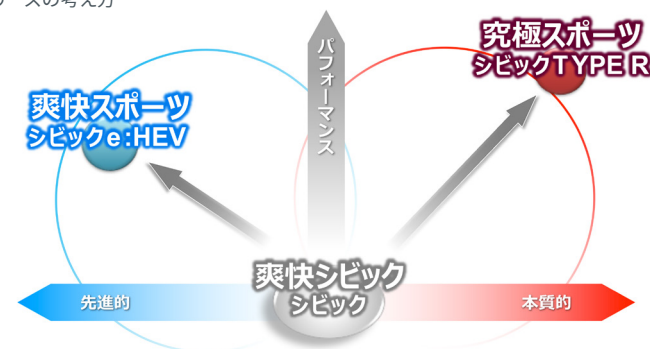
「爽快シビック」をコンセプトに、乗る人すべての爽快をめざした11代目シビックは、幅広い層のお客様に支持され、北米カー・オブ・ザ・イヤー※を獲得するなど、国内外で高い評価をいただいています。なかでもクルマと一体となったような質の高い走りは、国内では異例に高い販売比率約35%を占める6MT車のお客様を含め、操る喜びを知るドライバーのこころを魅了しています。

「人中心」に考えるからこそ「操る喜び」を追求する。それは、シビックシリーズの根幹を貫く開発思想です。新型シビックe:HEVがめざしたものは、新型シビックが到達した「操る喜び」を、より高い次元へと引き上げ、“ハイブリッド車＝スポーティー”という方程式を世界に根付かせることでした。

その実現に向けて、「爽快スポーツe:HEV」をコンセプトに掲げ、新開発の2.0L 直噴エンジンと高出力モーターを融合させ、新次元の加速フィールをもたらす2モーターハイブリッドシステム「スポーツe:HEV」を新たに開発。TYPE Rと走りの資質を共有するプラットフォームをベースに、いっけんダイナミック性能に不利と思われがちなバッテリー重量を低重心化に生かすなど、走りを徹底的に鍛え上げることで、新型シビックを上まわる「質の高い軽快感」を追求しました。

その結果、ハイブリッド車ならではの優れた燃費性能とともに、ガソリン車を上まわる走りを両立。アクセルペダルを踏んだ瞬間に生み出される圧巻の加速に、なめらかな操作フィールに、わたしたちが掲げた「爽快スポーツe:HEV」の意味をご理解いただけたと思います。

■ 新型シビックシリーズの考え方



乗る人すべての爽快をめざした「シビック」を基本に、電気之力でさらに爽快で上質な走りを実現した「シビックe:HEV」と、究極スポーツ「シビックTYPE R」により、操る喜びを次代へつなぐシビックフォーメーションを構築。

■ 新型シビックe:HEV ダイナミック性能コンセプト



Hondaのダイナミック性能コンセプト「Enjoy the Drive」を基本に、電気之力でガソリン車以上の「質の高い軽快感」を実現。

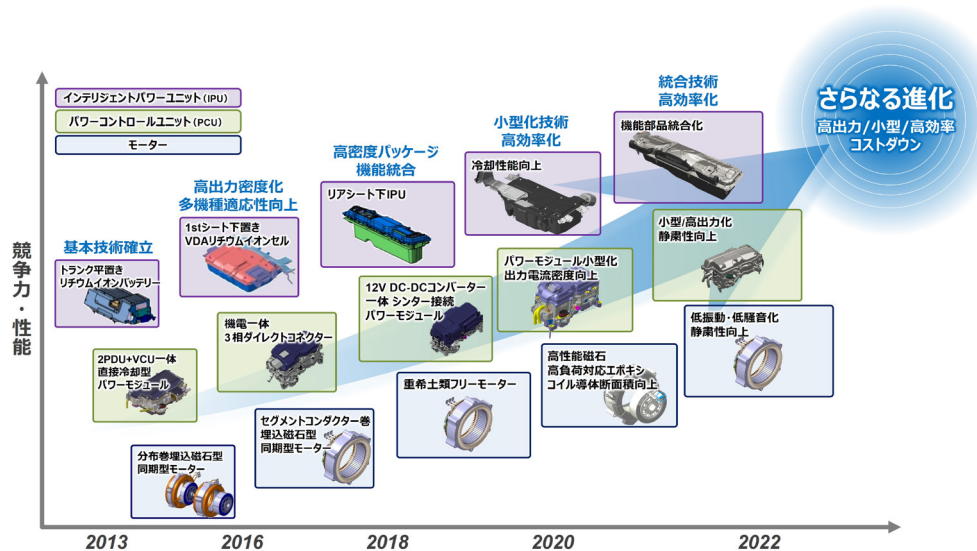
※ 2022 North American Car of the Year Hondaとしては2018年に受賞したアコード以来4年ぶり、シビックとしては2006年、2016年に続く3度目の受賞。

電動化の未来を見据え、たゆみなく進化を続けるe:HEV。

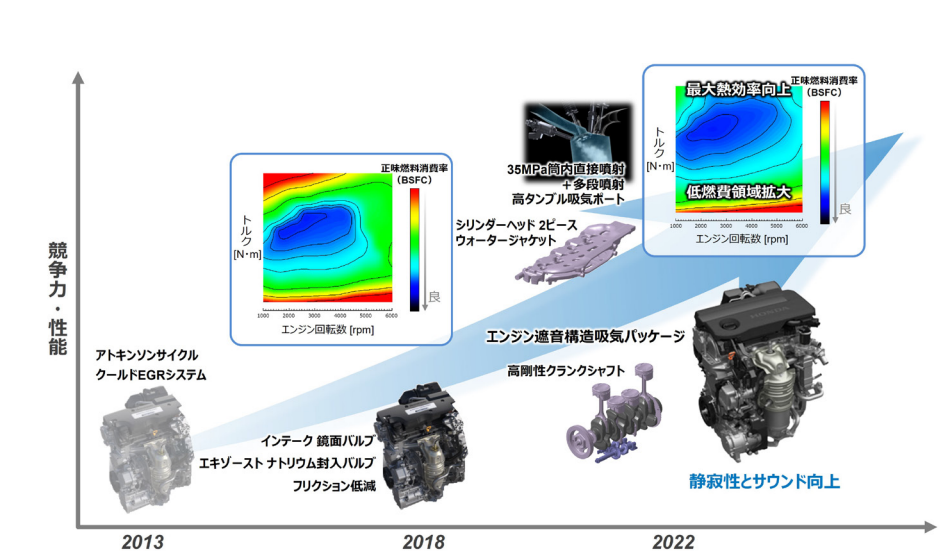
Hondaは2013年、エンジンで発電しモーターで走行するシリーズハイブリッド方式を基本としながら、バッテリー電力のみで電気自動車として走行する「EVドライブモード」や、エンジンとタイヤを直結しガソリン車として走行する「エンジンドライブモード」を備えた画期的な2モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-MMD」を完成させました。以来、モーターやエンジンはもちろん、駆動用バッテリーを搭載したインテリジェントパワーユニット (IPU)、電力を総合的に制御するパワーコントロール

ユニット (PCU) など要素技術をたゆみなく進化させ、環境性能のみならず、操る喜びや静粛性、パッケージ効率など、Hondaのクルマづくりに求められるすべての性能を向上。2020年には新たな名称「e:HEV」を与え、電動化の基幹技術として進化を加速させてきました。新開発「スポーツe:HEV」は、Hondaがこれまでに培ってきた電動化技術とエンジン技術のすべてを結集して完成させた最新のハイブリッドシステム。優れた燃費性能と圧倒的な操る喜びが、電動化の未来に新たな扉を開きます。

■ 主要電動化技術のあゆみ



■ e:HEV用エンジンのあゆみ



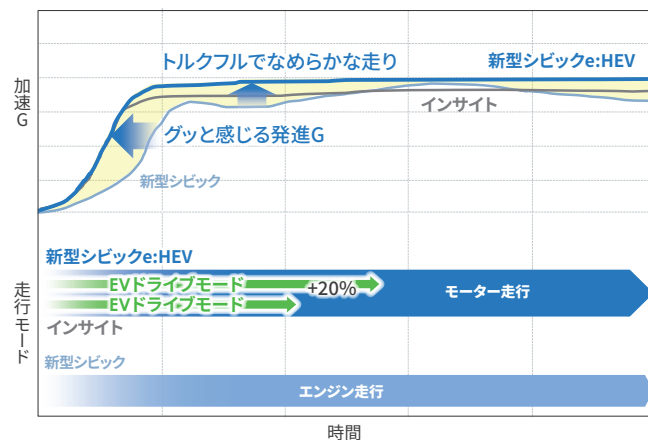
“いつでも”ドライバーの意思に呼応する加減速を追求。

市街地 上質な走り出し



アクセルオンから瞬時にトルクを発生するモーターの利点を生かし、新型シビック以上に力強い発進加速を実現。バッテリー電力のみで走行するEVドライブモードにより、エンジンを始動することなく、静かでなめらか、かつトルクフルな走りを提供します。EVドライブモードの走行可能レンジは、バッテリーと制御の進化によりインサイトに対し約20%拡大。EVドライブモードからハイブリッドドライブモードへの切り替えもスムーズ化し、力強くシームレスなモーター走行を市街地全域で楽しめます。

■ 発進加速比較イメージ



郊外路 爽快な加速

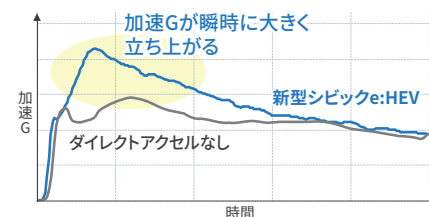


郊外路では、走行状況に応じてエンジン回転数やモータートルクなどを高精度に制御する技術により、アクセルペダルを踏み込む足と直結したかのような加速を提供。エンジン音を強調するアクティブサウンドコントロール (SPORTモード時) と、エンジン回転数に連動して動くパワーメーターが、聴覚と視覚にパワーの盛り上がりを訴え、爽快な加速を全身に感じさせます。

ダイレクトアクセル

バッテリー電力の積極活用とエンジン発電の早期化によって、加速応答性を向上。アクセルペダルを踏み込んだ瞬間から力強い加速Gを提供します。

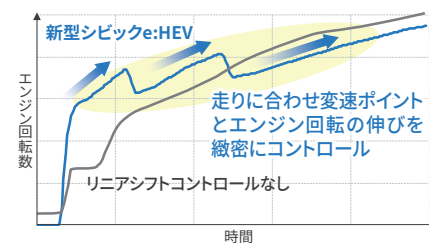
■ ダイレクトアクセル特性イメージ



リニアシフトコントロール

车速の伸びと連動してエンジン回転数を段階的に制御することで、有段トランスミッションのようにリズミカルな回転数変化を実行。新開発エンジンのすっきりしたサウンドをリニアに盛り上げます。

■ リニアシフトコントロール特性イメージ



パワーメーター

タコメーターのようにエンジンと連動して作動。车速の伸びを視覚に訴えます。

アクティブサウンドコントロール (SPORTモード時)

エンジン原音から抽出したサウンドに、回転数と同期した次数音を加えて室内スピーカーから送出。高揚感ある走りを演出します。

“いつでも”ドライバーの意思に呼応する加減速を追求。

ワインディング 思い通りのコントロール



ワインディング制御を採用するとともに、減速セクターの初期減速Gを増大することで、コーナー手前での減速から立ち上がりの再加速まで、ドライバーの意思により忠実なコントロール性を追求しました。

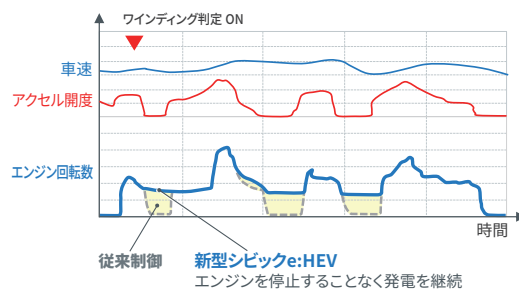
高速道路 快適なグランドツーリング



新開発2.0L 直噴エンジンの豊かなトルクと高出力モーターにより、高速域でのゆとりある加速を実現。長距離の高速ドライブでもストレスのない快適なグランドツーリングを提供します。

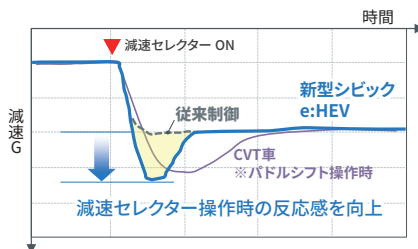
ワインディング制御

ワインディング路などをハイブリッドドライブモードで走行中、従来e:HEVでは、アクセルオフと同時にエンジンを停止しEVドライブモードに移行する制御を採用していましたが、新型シビックe:HEVは、横Gセンサーの情報からワインディング走行中であることを判定するとエンジンを停止することなく発電を継続。再加速時の応答性を向上させました。



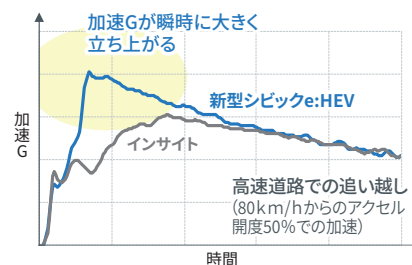
減速セクター

操作時の初期減速Gを従来制御に対し大幅に増大。コーナー手前などで操作した際、強い減速感をフィードバックすることで安心感を提供します。



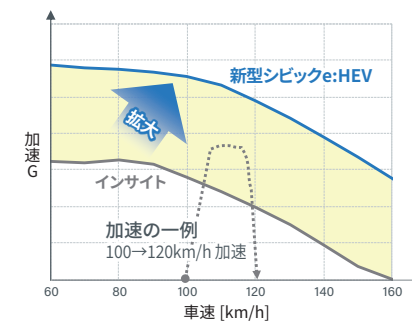
ゆとりある追い越し加速

高速道路への合流や追い越しで強い加速が必要な際、高出力モーターが瞬時に大きな加速Gを発生。イメージどおりの加速で合流や追い越しがスムーズに行えます。また、バッテリーの使用容量拡大により、バッテリーの残量や温度に左右されにくい加速特性を獲得しました。



エンジンドライブモード領域拡大

新開発エンジンにより幅広い領域での高効率燃焼を実現したことで、エンジンドライブモードの走行可能領域を大幅に拡大しました。エンジンドライブモードでの高速クルーズ中、交通の流れに応じて加速したい場合なども、モーターがトルクをアシストすることでレスポンスのよい加速を提供。先行車に遅れることなくスムーズに追従できます。



e:HEV初となる直噴エンジンを採用し、長年の知見に基づく電動化技術と融合。 走りと燃費、そしてパッケージ効率までも高次元へ引き上げたスポーツe:HEV。

システム構成は継承しながら、主要ユニットを徹底的に高性能化しました。発電の要となるエンジンは、e:HEVとしてはじめて直噴システムを採用し、最大41%という世界トップレベル^{※1}の熱効率を達成。出力、燃費を向上させ、静粛性をも高めました。駆動と回生の主役となる2モーター内蔵電気式

CVTは、走行用モーターに135kWを発生する高出力タイプを採用。電力制御の各ユニットを高密度に進化させたうえ、初代インサイト以来20年以上にわたって蓄積したハイブリッドシステム開発のノウハウを生かして高効率なエネルギーマネジメントを実現しました。

走りと燃費をさらに高次元で両立させたe:HEV初の直噴エンジン。

新開発2.0L 直噴エンジン

熱効率に優れたアトキンソンサイクルに加え、シリンダー内に燃料を直接噴射する直噴システムをe:HEV用エンジンとしてはじめて採用。世界トップレベルの熱効率で走りや燃費をさらに高次元で両立させました。



最大熱効率
41%

力強くなめらかな加速をもたらす高出力モーターを搭載。

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。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。スポーツe:HEVでは、走行用モーターに最高出力135kW、最大トルク315N・mを発生する高出力タイプを採用。V6 3.0Lエンジン並のトルク^{※2}で胸のすく力強い加速を提供します。

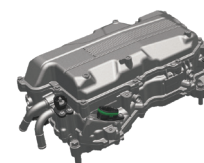


最高出力
135kW
[184PS]

高出力化と小型・軽量化を両立させたe:HEVの頭脳。

パワーコントロールユニット(PCU)

e:HEVの電力を総合的に制御するPCUは、従来に対し軽量化しながら高出力化を実現しました。高出力モーターを力強く駆動させるほか、インフォテインメント系デバイスの進化に対応できるよう12V電流の供給能力も強化しました。

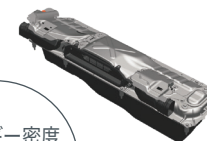


高出力
小型・軽量

パッケージ効率と実用燃費の向上を実現した新世代バッテリー搭載。

インテリジェントパワーユニット(IPU)

内蔵するリチウムイオンバッテリーに低全高の新型セルを採用。バッテリーモジュールの重量当たりエネルギー密度を約1.5倍に高めるとともに、パッケージ効率を大幅に向上させました。



エネルギー密度
約**1.5**倍

燃料消費率 (国土交通省審査値)^{※3}

WLTC^{※4} 24.2km/L

市街地モード (WLTC-L)^{※4} 21.7km/L
郊外モード (WLTC-M)^{※4} 27.6km/L
高速道路モード (WLTC-H)^{※4} 23.4km/L

エンジン	最高出力	104kW [141PS]/6,000rpm
	最大トルク	182N・m [18.6kgf・m]/4,500rpm
走行用モーター	最高出力	135kW [184PS]/5,000-6,000rpm
	最大トルク	315N・m [32.1kgf・m]/0-2,000rpm

※1 2022年6月現在。排気量2.0Lクラスの自然吸気ガソリンエンジンとして、Honda調べ。

※2 Hondaのこれまでの、V6 3.0L車の最大トルクとの比較。Honda調べ。

※3 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。

※4 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。

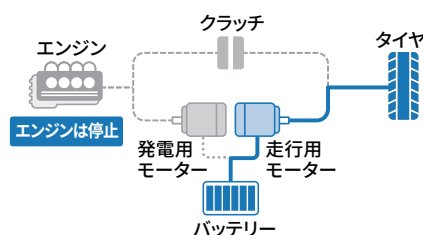
モーターとエンジンを最適に使い分け、より低燃費で上質・爽快な走りを実現。

e:HEVは、日常シーンのほとんどをモーターで走行し、モーターよりもエンジンの方が効率がよい領域をエンジン走行することで、力強い走りと優れた燃費を高い次元で両立するHonda独自の2モーターハイブリッドシステム。発進時や街中での走行時はEVドライブモード。加速時や坂道など

よりパワーが必要なときは、エンジンとモーターを併用するハイブリッドドライブモード。高速道路などでのクルーズ時は、エンジンの力をメインに走行するエンジンドライブモード。3つのモードをシーンに合わせて使い分け、高効率な走行を実現します。

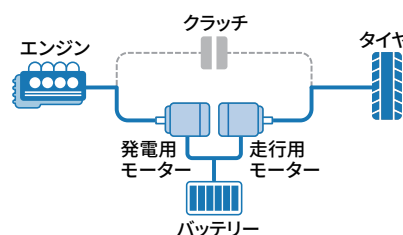
e:HEVの代表的なドライブモード

■ EVドライブモード



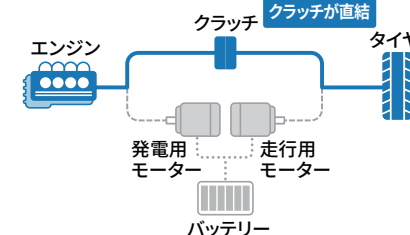
バッテリーからの電気によりモーターのみで走行。エンジンを止めて走るのでガソリンを使わずに電気自動車として走行を楽しめます。

■ ハイブリッドドライブモード



エンジンの力で発電した電力で走行用モーターを駆動。加速時にはバッテリーからの電力を合わせて走行用モーターで走り、よりパワフルな加速が楽しめます。

■ エンジンドライブモード

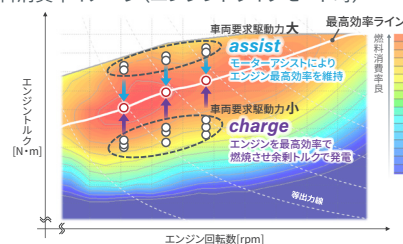


エンジンの得意領域である高速クルーズ時にエンジンと車輪を直結し、エンジンの力で走行。燃費を抑えながら高速走行ができます。

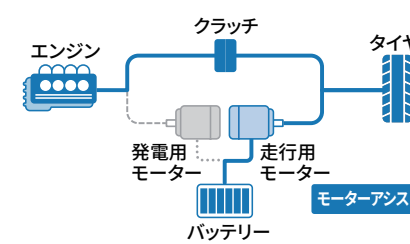
Honda独自のエンジンドライブモードにモーターアシストを積極採用。エンジン負荷を軽減し、従来以上の高効率運転を実現。

スポーツe:HEVでは、高エネルギー密度バッテリーと高出力モーターの利点を生かし、エンジンドライブモード時に積極的なモーターアシストを実行。エンジン負荷を低減することで、従来以上に燃費に優れ、なめらかかつ静かな高速クルーズを実現しました。

■ エンジン燃料消費率イメージ(エンジンドライブモード時)



車両要求出力が高く、従来e:HEVではハイブリッドドライブモードへの移行が必要なシーンでも、モーターアシストによってエンジン負荷を軽減することで、エンジンを最も効率が高い領域で運転したままエンジンドライブモードを継続。エンジントルクに余裕がある場合は走行充電を行います。



走行シーンやバッテリー残量に応じモーターアシストを積極的に行いエンジン負荷を軽減。より燃費を抑えながら高速走行ができます。

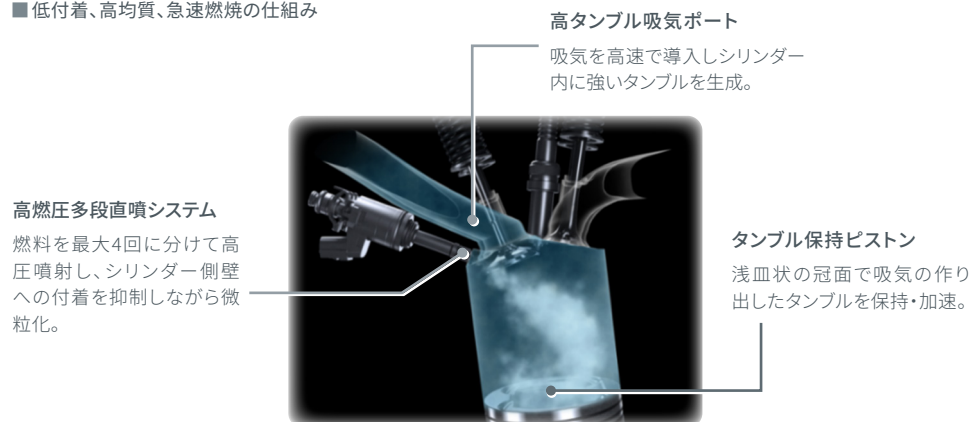
走りと燃費をさらに高次元で両立させたe:HEV初の直噴エンジン。

熱効率に優れたアトキンソンサイクルに加え、直噴システムを新たに採用。燃料を無駄なく燃焼させ最大41%の熱効率を達成しました。これにより、従来のe:HEV用2.0Lエンジンに対しトルクを向上させながら、低回転から高回転まで幅広い領域でエミッション（燃焼ガス中の有害物質）を抑制。理論空燃比（ストイキ）※での燃焼領域を大幅に拡大することで、走り、燃費、排出ガスクリーン性能、静粛性のすべてを向上させました。

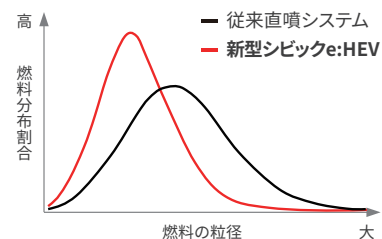
燃料を無駄なく燃焼させる、高燃圧多段直噴システム

新エンジンは、燃料を35Mpaという高い圧力で直接シリンダー内に噴射し微粒化。吸気の流速を高め強いタンブル（縦渦）をつくり出す高タンブル吸気ポートや、つくり出したタンブルを保持するピストン形状により混合気を均質化することで安定性の高い急速燃焼を実現します。これに加え、燃料を複数回に分けて噴射する多段制御により、必要最小限の燃料を無駄なくきれいに燃焼させます。

■低付着、高均質、急速燃焼の仕組み

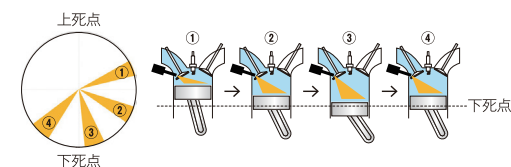


■高燃圧噴射による燃料微粒化と分布イメージ

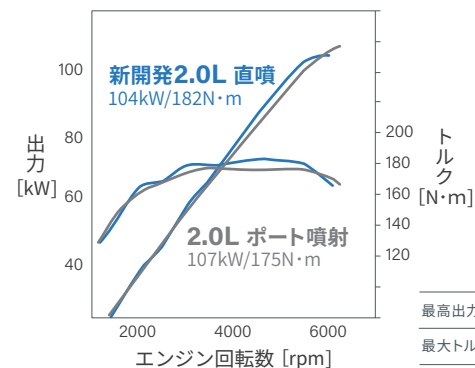


従来直噴エンジンに対し、燃料をさらに微粒化するとともに、シリンダー内の燃料分布を広範化。まんべんなく空気と混合させ燃焼効率を向上させます。

■多段噴射イメージ



運転状況に応じ、燃料を最大4回に分けて少量ずつ噴射。シリンダー側壁への燃料付着を抑制するとともに、広い運転範囲でエミッションを低減します。



最高出力	104kW [141PS] / 6,000rpm
最大トルク	182N・m [18.6kgf・m] / 4,500rpm



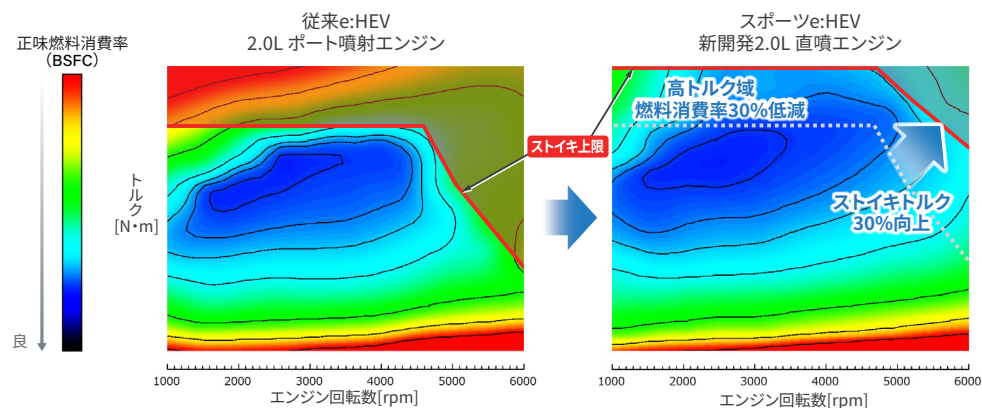
※ 燃料を完全に燃焼させるために、理論上必要な最小空気量と燃料量との質量比。ガソリンエンジンの場合14.7:1。

新エンジンのもたらす優れた実用燃費と静粛性。

新エンジンは、直噴システムの採用によりストイキトルクを30%高めました。これによりストイキ運転領域を拡大することができ、実用燃費と静粛性の向上をもたらしました。

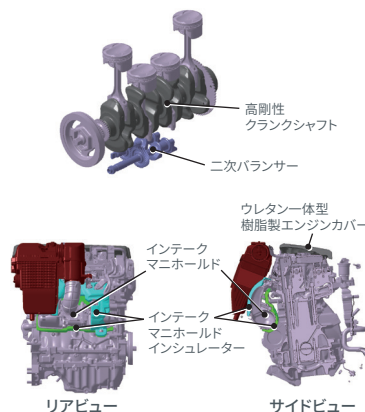
実用燃費の向上

従来エンジンの場合、高速道路への合流や追い越しなど、エンジンに負荷がかかるシーンで燃料比率を高める必要がありますが、ストイキトルクを高めた新エンジンは、燃料比率を高めることなく必要トルクを発生させます。エミッション低減により、リッチスパイク*の濃度と頻度も低減し、実用燃費を向上させました。



上質な静かさの実現

エンジン主運動系の改善によって振動そのものを抑制するとともに、効率的な防音対策により放射音を低減。燃焼加振力の大きい直噴エンジンの課題を克服し、ポート噴射エンジン同等以上の静粛性を実現しました。また、ストイキトルクの向上によりエンジンドライブモードの走行可能領域を拡大。スムーズで静かな低燃費高速クルーズを実現しました。



エンジン主運動系の振動抑制

- 高剛性クランクシャフト
高強度材を用いたクランクシャフトにより高い回転精度を実現。振動を抑制するとともにパワーロスも低減します。
- 二次バランサー
エンジン回転数の2倍の速度で回転するバランスシャフトによって逆方向の振動を発生させエンジン振動を打ち消し、さまざまな走行シーンで電動車ならではの静けさを提供します。

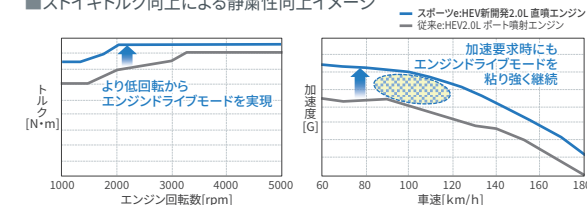
エンジン放射音の吸音・遮音

エンジンブロックを適切な肉厚やリブ配置で設計したうえで、ウレタン一体型の樹脂製エンジンカバーとインテークマニホルドインシュレーターによって放射音を削減しました。

高速クルーズ時の静粛性向上

エンジンドライブモードでの高速クルーズ時、上り坂や追い越しでエンジン負荷が増大するシーンにおいて、従来e:HEVはハイブリッドドライブモードに切り替える必要がありましたが、スポーツe:HEVは、ストイキトルクの向上により低回転でのエンジン走行を継続することが可能。回転数の変動が少ない、静かで上質な走りを提供します。

■ストイキトルク向上による静粛性向上イメージ



* 触媒に取り込んだ窒素酸化物 (NOx) を窒素 (N2) に還元させるために、極短時間濃い燃料を供給すること。

力強くなめらかな加速をもたらす高出力モーターを搭載。

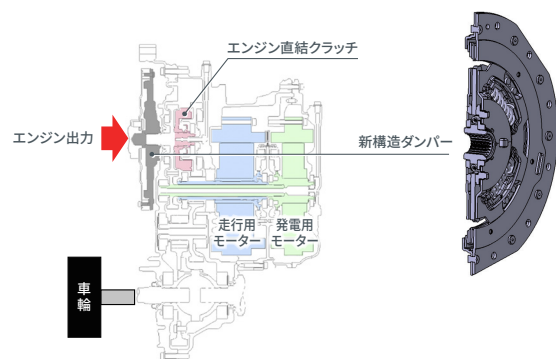
モーターユニットに、CR-Vやアコードが搭載する高出力タイプを採用。高効率の発電性能や力強いトルク特性はそのままに、静粛性の向上や小型・軽量化を実現し、力強さと上質さを兼ね備えた電動パワートレインに進化させました。



走行用モーター	最高出力	135kW [184PS]/5,000-6,000rpm
	最大トルク	315N・m [32.1kgf・m]/0-2,000rpm

トルク変動を抑え静粛性を向上

エンジンから伝達されるトルクの変動を低減するフライホイールに、低回転・低トルク領域の効果を高めた新構造ダンパーを採用。アイドリング発電中の振動とノイズを低減しました。



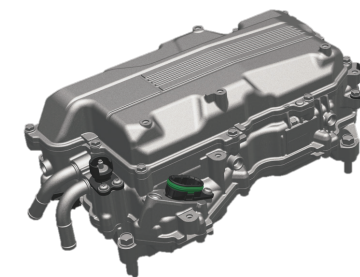
e:HEV専用フルードによる小型・軽量化の実現

クラッチやギアの潤滑油に、e:HEV専用フルードを新開発しました。これによりクラッチの摩擦係数を高め、エンジン直結クラッチを従来に対し24%小型・軽量化しました。



高出力化したe:HEVの頭脳。

パワーコントロールユニット (PCU) は、パワードライブユニット (PDU) ※1、ボルテージコントロールユニット (VCU) ※2、12V DC-DCコンバーター ※3を内蔵し、e:HEVの電力を総合的に制御します。スポーツe:HEVでは、従来同等以下の重量としながら大幅な高出力化を実現。低全高化によりデザイン自由度も高めました。



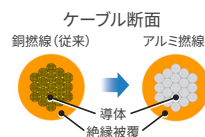
走行用モーターを力強く駆動する高出力を実現

アコード同等、インサイトに対しては12%上まわる高出力を実現。走行用モーターを力強く駆動し、爽やかな走りを提供します。

	インサイト		新型シビックe:HEV
重量 [kg]	15.2		15.0
出力 [kVA]	401	12%up	445
12V DC-DCコンバーター 出力電流 [A]	140	14%up	160

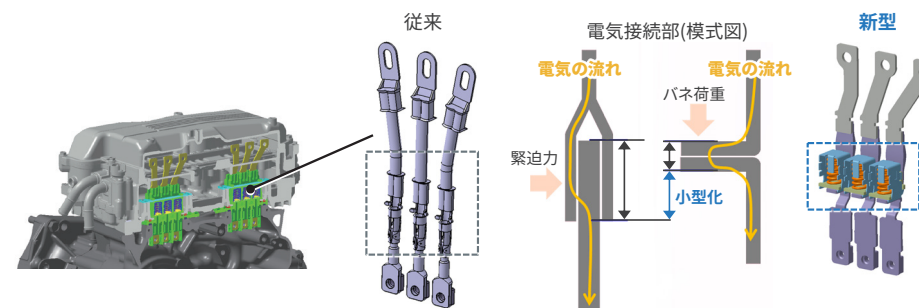
燃費向上に貢献する軽量化技術 (アルミ燃線高電圧DCケーブル)

高電圧のIPUバッテリーとPCUを結ぶケーブルに、Hondaとしてはじめてアルミ燃線を採用。従来の銅燃線に対し36% ※4軽量化しました。これまでは、銅製端子とアルミ燃線との異種材接合に技術課題があったことから銅燃線を用いてきましたが、その技術課題をクリアすることでアルミ燃線化を達成しました。



デザイン自由度に貢献する低全高化技術

PCUと2モーター内蔵電気式CVTとの接続を、従来のピン端子から、平面端子をスプリングによって接続する平面接続型コネクタに変更することでパワートレイン全体の低全高化を実現。フロントフード高さの設定などデザイン自由度を向上させました。



※1 IPUバッテリーの直流電流を走行用モーター駆動に要する交流電流へ変換する装置。 ※2 IPUバッテリーの電圧を走行用モーターの要求電圧に昇圧する装置。
 ※3 IPUバッテリーの電圧をメーターやヘッドライトなど電装品が用いる12Vに降圧する装置。 ※4 インサイト比。



パッケージ効率に加え、走りと実用燃費を向上させた新世代バッテリーを搭載。

内蔵するリチウムイオンバッテリーに低全高の新型セルを採用し、バッテリーモジュールの重量当たりエネルギー密度を約1.5倍に高めパッケージ効率を向上させました。また、長年の電動車開発で培ったノウハウを生かし、IPUバッテリーの耐用年数を考慮したうえで使用領域を拡大。EVドライブモードを積極活用することで実用燃費を向上させました。

高エネルギー密度・低全高バッテリーセルの採用

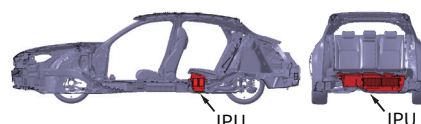
従来e:HEVが搭載する高さ85mmの標準的バッテリーセルに対し、高さを65mmに抑えた新型セルを採用。モジュールをコンパクト化するとともに、従来の上下2段配置から前後2列配置へと変更し、ユニットを低全高化しました。新型シビックe:HEVでは、インサイトより12個多く、アコードと同数のバッテリーセルを搭載しながら、リアシート下に効率よく配置することで、新型シビック同等の後席居住性やトランク容量を実現しました。

	インサイト	新型シビックe:HEV
セル数	60 (サイズ85H)	72 (サイズ65H) +12セル
重量 [kg]	37.4	36.4 -1.0kg
エネルギー密度 ^{※1} [Wh/kg]	7.6	11.1 +46%
EV走行 ^{※2} 距離 [km]	1.0	1.8 +40%

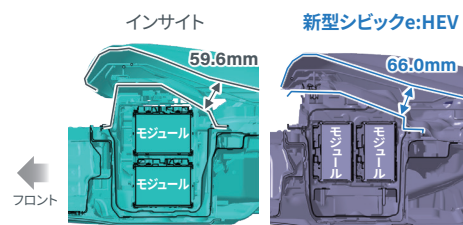
※1 エネルギーは初期使用可能容量 (Wh) で比較

※2 充電率50%からEVドライブモード50km/hクルーズの条件下で比較
お客様の使用環境や運転方法に応じてEV走行距離は大きく異なります

■ IPU搭載位置



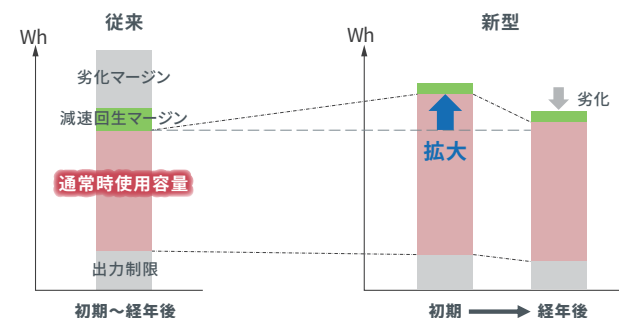
■ パッケージ効率比較 (リアシート下断面図)



市場データをフィードバックしバッテリー使用領域を拡大

Hondaは、初代インサイト以来20年以上にわたって蓄積した市場データを有しています。新型セルの優れた耐久性に加え、豊富な知見を開発にフィードバックすることで、経年後のバッテリー容量を担保しながら使用領域を拡大。より多くの電力を出し入れ可能としました。これにより、幅広いシーンでトルクフルかつ一貫性のある加速を実現。EVドライブモードの走行可能レンジを拡大し、実用燃費も向上させました。

■ バッテリーマネジメント比較イメージ図



経年後の容量減少に備え、多くの劣化マージンを確保し通常時使用容量を設定。

劣化マージンを廃止することで、通常時使用容量を拡大。経年後も従来同等以上の容量を維持。

IPUを低重心化や高剛性化に生かすことで、 新型シビックを上まわる「一体感」と「質の高い軽快感」を実現。

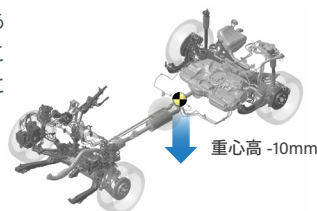
■ダイナミック性能目標イメージと達成技術



新型シビックe:HEVでは、重量物であるIPUをダイナミック性能を高める構造体と位置づけ、低重心化と高剛性化を実現。これらに合わせ、ダンパーの専用設定やバネ下重量比率の低減により、新型シビック以上に低く一体感のあるハンドリングや、上屋の挙動がぶれない安定感の高い走りを実現しました。さらに、ノイズを打ち消すアクティブノイズコントロールと、エンジン音を強調するアクティブサウンドコントロールによって軽快な加速サウンドを提供し、走りの楽しさをさらに高めました。

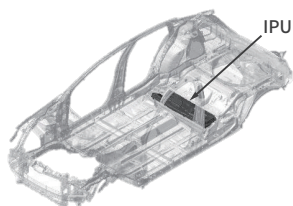
低重心化

IPUを、車体の低い位置であるリアシート下に搭載することで、重心を新型シビックに対し10mm低減しました。



ねじり剛性向上

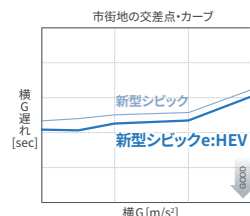
IPUを、ボディー剛性に影響の大きいリアタイヤ取り付け点付近を横断させて結結。ねじれ剛性を新型シビックに対し3%向上させました。



ハンドリング比較イメージ

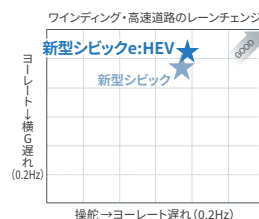
低・中速域の一体感

市街地の交差点やカーブなどステアリングを大きく切り込むシーンでは、操舵に対し遅れなく横Gが立ち上がり、一体感のある爽快なハンドリングを提供します。



高速域の一体感

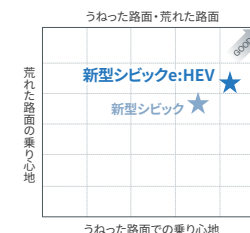
高速道路でのレーンチェンジやワインディング路でのスポーティードライブなど、車速が高く舵角が小さいシーンでは、操舵からヨーレート発生までの時間、および、ヨーレート発生から横G発生までの時間のいずれも新型シビックに対し短縮。優れた応答性により、ライントレース性や切り返し時の追従性を高めました。



乗り心地比較イメージ

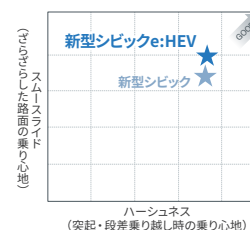
快適な乗り心地

ダンパーの専用設定やバネ下重量比率の低減により、路面からの入力をより効果的に吸収。荒れた路面やうねった路面でも揺れの少ない快適な乗り心地を実現しました。



スムーズな乗り心地

ダンパーの専用設定やバネ下重量比率の低減に加え、低重心化と高剛性化が振動を効果的に抑制。段差の乗り越え時やざらざらした路面の走行時にも路面に張り付くようなスムーズな乗り心地を実現しました。



爽快で上質、そしてクリーンな走りを予感させる、新型シビックe:HEV専用デザイン。

エクステリア



エクステリアは、新型シビックEXをベースに、爽快で上質、そしてクリーンな走りを予感させる専用デザインを採用しました。操る喜びを主眼においたシャープな表現で、“走りのハイブリッド”を主張しています。



e:HEV専用ハニカムパターン・フロントアッパーグリル(グロスブラック)



e:HEV専用電動格納式リモコンドアミラー(ブラック塗装)



e:HEV専用リアバンパーローアガーニッシュ

フロントアッパーグリル、ドアミラー、ドアモールディングなどに光沢のあるグロスブラックを採用。縁取りのみをブルーで表現したHエンブレム(前後)が、電動車であることをさりげなく主張します。リアデザインでは、マフラーの存在を感じさせない専用ガーニッシュを装備。上質感とクリーンイメージを高めました。

参考： 新型シビックのフロントアッパーグリルはブラック、リモコンドアミラーはボディ同色、ドアモールディングはLXがシルバー、EXがブラック。

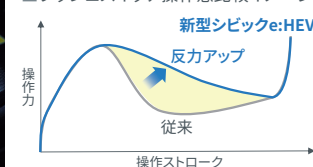
インテリア



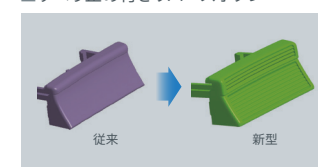
インテリアは、視覚的ノイズを最小限に抑えた爽快な空間をそのままに、操作性に優れた電動リックギアセクターを装備。豊かな表現力が特長のフルグラフィックメーターは、よりわかりやすく洗練させました。シビックの室内環境に合わせて共同開発したBOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)も標準装備し、操る喜びを豊かに彩ります。電動リックギアセクターは、プッシュボタンの反力を高めることで上質な操作感を実現。プル式のリバースボタンはすべり止めを追加しました。



■プッシュスイッチ操作感比較イメージ



■すべり止め付きリバースボタン



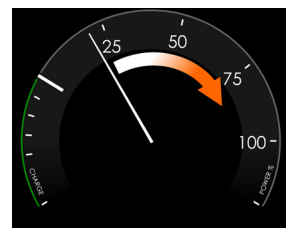
わかりやすさと操作のしやすさで、より爽快な走りを出す。

先進のe:HEV専用10.2インチデジタルグラフィックメーター

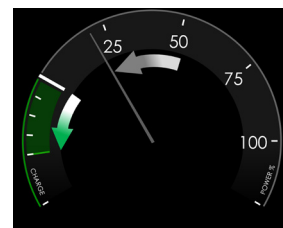
新デザインのパワーメーターをe:HEV車としてはじめて採用しました。指針にパワー（加速）表示のみを担わせ、百分率の目盛りを設けることでタコメーターのようなわかりやすさを実現。一方、チャージ（減速）の様子はバー表示としました。減速セレクト使用時は、バーの色を変更するとともに減速セレクトのポジションを表示し、選択中の減速度を把握しやすくしました。



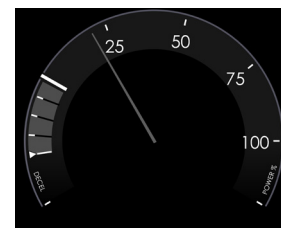
■パワー（加速）表示



■チャージ（減速）表示

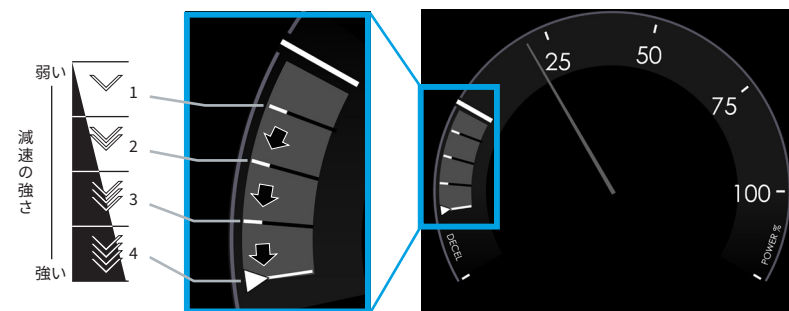


■減速セレクト表示



シーンに応じて減速度を選択できる減速セクター

ステアリングパドルの操作により、アクセルオフ時の減速度を4段階から選択できます。MT車のダウンシフトしながらリニアな減速Gを発生させ、右左折手前の予備減速や、降坂路での加速抑制、先行車との車間維持などに効果を発揮します。



ドライブモードスイッチに、自分好みの設定を登録できるINDIVIDUALモードを搭載。

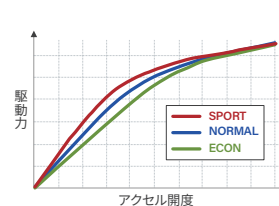
シーンや気分に応じて走りのキャラクターを選択できるドライブモードスイッチに、自分好みの設定を登録できるINDIVIDUALモードを搭載しました。ECONモード、NORMALモード、SPORTモードの各設定値から、パワートレイン、ステアリング、メーターの3項目を自分好みに組み合わせる登録することが可能。SPORTモードの力強い駆動力特性を、NORMALモードの軽快なステアフィールで操るなど、自分だけのドライブモードで走りを楽しめます。スイッチは直感的に操作できるトグル式とし、デフォルトのNormalモードから前方に操作すると加速特性に優れたSPORTモードへ、再度前方へ操作するとINDIVIDUALモードへ移行。後方に操作すると燃費に優れたECONモードへ切り替わります。



■モード比較表

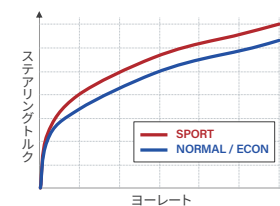
ドライブモード		ECON	NORMAL	SPORT	INDIVIDUAL
パワートレイン	駆動力特性	ECON	NORMAL	SPORT	パワートレイン (ECON/NORMAL/SPORT)
	空調特性	ECON	NORMAL	NORMAL	
	アクティブサウンドコントロール	OFF	OFF	ON	
ステアリング	EPS	アシスト量: High	アシスト量: High	アシスト量: Mid	ステアリング (NORMAL/SPORT)
メーター	加飾/表現	NORMAL/白基調	NORMAL/白基調	SPORT/赤基調	メーター (NORMAL/SPORT)
アンサーバック	メーター				
	Honda CONNECT ディスプレー				

■パワートレイン(駆動力特性)比較グラフ



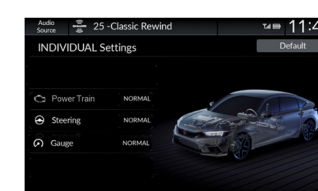
NORMALモードのスムーズな加速に対し、SPORTモードでは力強い加速を、ECONモードではおだやかな加速を提供。

■ステアリング(EPS特性)比較グラフ



SPORTモードでは、ECONモードやNORMALモードに対し重めのステアリング特性としスポーティーな操舵フィールを提供。

■INDIVIDUALモードの設定



INDIVIDUALモード選択時、ドライブモードスイッチを前方に押すか、「カスタマイズ」を選択することでHonda CONNECTディスプレイに設定画面が表示されます。

ECON
NORMAL
SPORT
INDIVIDUAL

NORMALモードに対し出力を控えめに制御し、エアコン風量は低く抑制。軽快な走りを持ちながら低燃費運転に貢献。

燃費と走りのトータルバランスに優れたモード。

NORMALモードに対し出力を高く制御。パワーステアリングはしっかりしたステアフィールでスポーティードライブを支援。さらに、アクティブサウンドコントロールが爽快なエンジン音で高揚感を高めます。

各設定値を組み合わせたオリジナルのドライブモード。

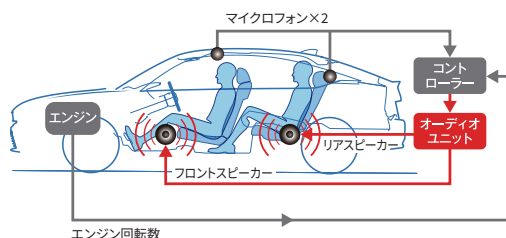
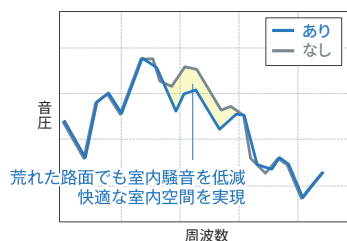
走りを爽快に演出する先進装備。

不快なノイズは打ち消し、爽快なエンジン音で走りを演出するサウンドマネジメント

ノイズを打ち消すアクティブノイズコントロールと、エンジン音を強調するアクティブサウンドコントロールを合わせて採用。通常走行では静かで快適な室内を創出する一方、スポーティードライブでは爽快なエンジン音で走りの高揚感を高めます。

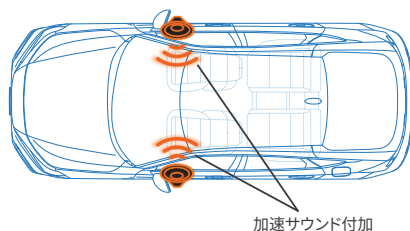
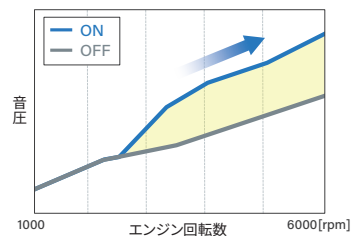
アクティブノイズコントロール

室内に設けたマイクを通じてノイズの周波数を特定し、逆位相の音をスピーカーから送出することでノイズを打ち消します。



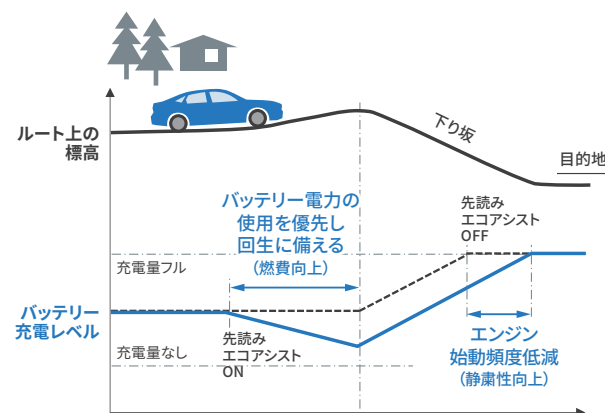
アクティブサウンドコントロール

エンジン原音から抽出したサウンドに、回転数と同期した次数音を加えてスピーカーから送出。エンジン回転数を伸びやかに高めるリニアシフトコントロールとあいまって、加速の意思に忠実に応える爽快サウンドを演出します。SPORTモードで作動。



ナビとの連携により燃料を賢く節約する先読みエコアシスト

ナビゲーションシステムとe:HEVの連携により、燃料を賢く節約する先読みエコアシストをHondaとしてはじめて採用しました。ナビで設定したルート上に下り坂がある場合、その坂で回生可能な電力量を先読み。回生を見越し、バッテリー電力を積極的に使用してEV走行やモーターアシストを行います。これによりエンジン負荷を軽減し、実用燃費を賢く向上させます。



主要装備

タイプ		e:HEV
駆動方式		FF
トランスミッション		電気式無段変速機
安全装備／ 運転支援機能	Honda SENSING (衝突軽減ブレーキ(CMS)、誤発進抑制機能※1※2、後方誤発進抑制機能※1※2、近距離衝突軽減ブレーキ※2、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、渋滞追従機能付※1アダプティブクルーズコントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)※1、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、オートハイビーム)、アダプティブドライビングビーム	●
	LEDフォグライト	●
	LEDアクティブコーナリングライト	●
	車両接近通報装置	●
	パーキングセンサーシステム	●
	ブラインドスポットインフォメーション	●
	後退出庫サポート	●
	【全タイプ標準装備】●フルLEDヘッドライト(デタイムランニングランプ付)(オートレベリング/オートライトコントロール機構付) ●ドライバー注意力モニター ●アジャイルハンドリングアシスト ●VSA ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●デュアルパニオンアシストEPS ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム ●前席用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応) ●運転席用&助手席用SRSニーエアバッグシステム ●ポップアップフードシステム ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト+運転席/助手席ラッププリテンショナー ●リア3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト(左右席) ●リア3点式ELRシートベルト(中央席) ●全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー) ●ISOFIX/i-Sizeチャイルドシート下部取付金具(リア左右席)+トップテザー取付金具(リア左右席) ●電子制御パーキングブレーキ ●オートブレーキホールド機能 ●モビバイザー(国土交通省認可品) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●ダブルホーン	
快適装備／ メーター	Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器(ナビゲーション連動)	●
	先読みエコアシスト	●
	ドライブモードスイッチ(NORMALモード、SPORTモード、ECONモード、INDIVIDUALモード)	●
	運転席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/ハイト前・後)+助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング)	●
	e:HEV専用10.2インチデジタルグラフィックメーター	●
	BOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)	●
	アクティブノイズコントロール	●
	アクティブサウンドコントロール	●
	左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー(プラズマクラスター技術搭載)	●
	エアコン用フル電動コンプレッサー	●
	PTCヒーター※	●
	リアベンチレーション	●
	ワイヤレス充電器	●
	【全タイプ標準装備】●マルチインフォメーション・ディスプレイ(エネルギーフロー/経過時間/燃費履歴/オドメーター/トリップメーター/平均車速/平均燃費/瞬間燃費/推定航続可能距離表示機能など) ●Hondaスマートキーシステム※3(降車時オートドアロック機能/キー2個付) ●パワースイッチ ●テレスコピック&チルトステアリング ●運転席ハイトアジャスター※4 ●PM2.5対応高性能集塵フィルター ●リアシートリマインダー ●リアヒーターダクト ●運転席&助手席シートヒーター ●運転席&助手席ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付) ●パワードアロック ●ヘッドライトオートオフ機能 ●ワンタッチウインカー ●アクセサリソケット(DC12V) ●USBジャック(フロント1個付) ●充電用USBジャック(フロント1個付)	
インテリア	コンビシート(プライムスモース×ウルトラスエード*)	● ブラック×レッド
	本革巻ステアリングホイール(スモースレザー)	● レッドステッチ

タイプ		e:HEV
駆動方式		FF
トランスミッション		電気式無段変速機
インテリア	自動防眩ルームミラー	●
	ドライビングセンターパッド(プライムスムース)	●
	パワーウィンドウスイッチパネル(ヘリンボーンブラック)	●
	シルバー加飾メーターバイザー	●
	LEDアンビエントランプ	● レッド
【全タイプ標準装備】●ステンレス製スポーツペダル ●センターコンソールガーニッシュ(ヘリンボーンブラック) ●ポップアップ式アームレスト付コンソールボックス ●ドアアームレストパッド(プライムスムース) ●6:4分割可倒式リアシート ●リアセンターアームレスト(ドリンクホルダー付) ●運転席用&助手席用/パニティーミラー付サンバイザー (運転席チケットホルダー/照明付) ●ブラチナクロームメッキ・インナードアハンドル ●グラブレール(運転席/助手席/リア左右席)&コートフック(リア左右席) ●パンチングメタルのエアコンアウトレット ●シルバー加飾(エアコンアウトレットノブ/パワーウィンドウスイッチ) ●ローレット加飾エアコンコントロールダイヤル ●グローブボックス(照明付) ●センターポケット(LED照明付) ●ドリンクホルダー(フロント) ●助手席シートバックポケット ●ドアポケット(ボトルホルダー付) ●LEDフロントマップランプ ●LEDルームランプ ●ラゲッジルームランプ ●タイダウンフック(4カ所) ●コンビニフック(ラゲッジルーム) ●カーゴエリアカバー		
エクステリア／ガラス	電動格納式リモコンドアミラー(ヒートッド機能/LEDウインカー付、オートリトラミラー)	● ブラック塗装
	ハニカムパターン・フロントアッパーグリル	● グロスブラック
	ドアモールディング	● グロスブラック
	e:HEV専用リアバンパーローアーガーニッシュ	●
	スマートクリアワイパー (車速連動間欠/バリアブル間欠/ウオッシャー/ノズル内蔵/ミスト機構付/雨滴検知式)	●
【全タイプ標準装備】●フロントスポイラー ●LEDポジションランプ(導光タイプ) ●LEDリアコンビネーションランプ(ストップランプ&テールランプ) ●遮音機能付ガラス(フロントウィンドウ) ●IRカット(遮熱)/UVカット機能付フロントウィンドウガラス ●IRカット(遮熱)/スーパ－UVカットフロントドアガラス ●UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート) ●サイドシルガーニッシュ ●ウオッシャー付間欠リアワイパー(リバース連動) ●シャークフィンアンテナ		
足まわり／走行関連メカニズム	18インチアルミホイール+235/40ZR18 95Yスチールラジアルタイヤ	● ペルリナブラック +ダーク切削クリア
	電動サ－ボブレーキシステム	●
	エレクトリックギアセクター	●
	減速セクター	●
【全タイプ標準装備】●VGR(可変ステアリングギアレシオ) ●独立マルチリンク式リアサスペンション ●4輪ディスクブレーキ(フロント:ベンチレーテッド) ●応急パンク修理キット(スペアタイヤレス)※5		

*PTC(自己温度制御システム):Positive Temperature Coefficient ※1「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「渋滞追従機能」、「トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)」はMT車には装備されません。 ※2「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。 ※3 Hondaスマートキーシステムは、施錠・解錠のときなどに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。 ※4「運転席ハイトアジャスター」は「運転席8ウェイパワーシート」に統合されています。 ※5 工具(ジャッキ/ジャッキハンドルバー/ホイールナットレンチ(兼ジャッキハンドル))は装備しておりません。

■仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。 ■写真は実際の色と多少異なることがあります。

主要諸元

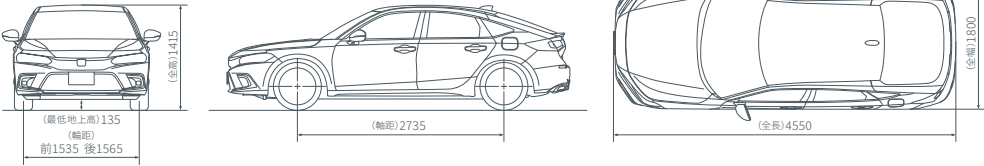
タイプ	e:HEV
駆動方式	FF
車名・型式	ホンダ・6AA-FL4★
トランスミッション	電気式無段変速機
寸法・重量・乗車定員	全長(m) 4.550 全幅(m) 1.800 全高(m) 1.415 ホイールベース(m) 2.735 トレッド(m) 前/後 1.535/1.565 最低地上高(m) 0.135 車両重量(kg) 1,460 乗車定員(名) 5 客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ 1.915/1.545/1.145
原動機	エンジン 原動機型式 LFC-H4 エンジン型式 LFC エンジン種類・シリンダー数及び配置 水冷直列4気筒横置 弁機構 DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2 総排気量(L) 1.993 内径×行程(mm) 81.0×96.7 圧縮比 13.9 燃料供給装置形式 電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI) 使用燃料種類 無鉛レギュラーガソリン 燃料タンク容量(L) 40
性能	電動機(モーター) 電動機型式/電動機種類 H4/交流同期電動機 エンジン 最高出力(kW[PS]/rpm) 104[141]/6,000 最大トルク(N・m[kg・m]/rpm) 182[18.6]/4,500 電動機(モーター) 最高出力(kW[PS]/rpm) 135[184]/5,000-6,000 最大トルク(N・m[kg・m]/rpm) 315[32.1]/0-2,000 WLTC燃費消費率(国土交通省審査値)(km/L) 24.2 市街地モード(WLTC-L)(km/L) 21.7 郊外モード(WLTC-M)(km/L) 27.6 高速道路モード(WLTC-H)(km/L) 23.4 主要燃費向上対策 直噴エンジン・ハイブリッドシステム、 アトキンソンサイクル、可変バルブタイミング、 電動パワーステアリング 最小回転半径(m) 5.7
主電動力源	種類/個数 リチウムイオン電池/72
動力伝達・走行装置	減速比 第一:2.454(電動機駆動) 0.805(内燃機関駆動) 第二:3.421 ステアリング装置形式 ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様) タイヤ(前・後) 235/40ZR18 95Y 主ブレーキの種類・形式(前/後) 油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク サスペンション方式(前/後) マクファーソン式/マルチリンク式 スタビライザー形式(前/後) トーション・バー式/トーション・バー式

■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(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。■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。

★印の車両は、自動車重量税の軽減措置が受けられ、2023年4月30日までの新車登録が対象となります。また、環境性能割が非課税となり、2023年3月31日までの新車登録が対象となります。

寸法イメージ図

単位:mm



環境仕様

基礎情報	車両型式 6AA-FL4 原動機 型式 LFC-H4 総排気量(L) 1.993 駆動装置 駆動方式 FF
環境性能情報	燃料消費率*1 WLTC 燃費(km/L)*2 24.2 市街地モード(WLTC-L) 21.7 郊外モード(WLTC-M) 27.6 高速道路モード(WLTC-H) 23.4 CO ₂ 排出量(g/km)(燃費からの換算値) 95.9 排出ガス 参考 2030年度燃費基準達成車 適合規制・認定レベル 平成30年排出ガス基準75%低減 試験モード WLTCモード 認定基準値 CO 1.15 NMHC 0.025 NOx 0.013 参考 九都県市指定低公害車の基準に適合(平成30年基準) 適合騒音規制レベル 平成28年騒音規制 規制値:加速走行70dB(A) エアコン冷媒 種類/GWP値*3 HFO-1234yf/1*4 使用量 470g 車室内VOC 自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下) 環境負荷物質削減 鉛 自工会2006年目標達成(1996年使用量*5の1/10) 水銀 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*6) 六価クロム 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) カドミウム 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) リサイクル 樹脂、ゴム部品への材料表示 100g以上の樹脂部品全て リサイクルしやすい材料*7を使用した部品 インナーウェザーストリップ、ウインドウモールなどの内外装部品 再生材を使用している部品 バッテリーボックス リサイクル可能率 車全体で95%以上*8 その他 グリーン購入法適合状況 グリーン購入法適合車

*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(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。*2 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。*3 GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) *4 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。*5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。*6 交通安全上必須な部品の微量使用を除く。*7 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。*8 「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。※この環境仕様書は2022年6月現在のものです。

■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■CIVIC、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、プライムスームス\Prime Smooth、VSAは本田技研工業株式会社の商標です。■Boseは、米国BoseCorporationの登録商標です。■クルトラスエードは東レ株式会社の登録商標です。■プラスマクマスターはシャープ株式会社の登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社

燃費性能
2030年度基準
★★★★★

「2030年度燃費基準
達成車」

低排出ガス車
燃費性能
★★★★★
低排出ガス車
燃費性能
★★★★★

「平成30年排出ガス基準
75%低減レベル」認定車

フロン法
この商品で使われているガスの
地球温暖化への影響は?

S
(ノンフロン)
地球温暖化係数(GWP)
2023年 1

※このラベルはフロン法に基づく指定製品に使用されている冷媒フロンの環境影響度として用いられている地球温暖化係数(GWP)について、定められた目標への達成度を表したものです。