

# 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<sup>※1</sup>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。

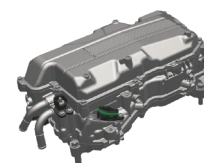


最大熱効率  
**41%**

### 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

### 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<sup>※2</sup>で胸のすく力強い加速を提供します。

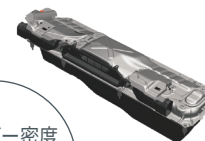


最高出力  
**135kW**  
[184PS]

### 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)<sup>※3</sup>

**WLTC<sup>※4</sup> 24.2km/L**

市街地モード (WLTC-L)<sup>※4</sup> 21.7km/L  
郊外モード (WLTC-M)<sup>※4</sup> 27.6km/L  
高速道路モード (WLTC-H)<sup>※4</sup> 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。