



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

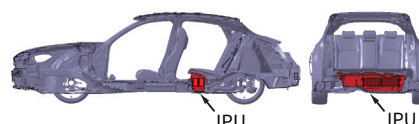
従来e:HEVが搭載する高さ85mmの標準的バッテリーセルに対し、高さを65mmに抑えた新型セルを採用。モジュールをコンパクト化するとともに、従来の上下2段配置から前後2列配置へと変更し、ユニットを低全高化しました。新型シビックe:HEVでは、インサイトより12個多く、アコードと同数のバッテリーセルを搭載しながら、リアシート下に効率よく配置することで、新型シビック同等の後席居住性やトランク容量を実現しました。

	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%

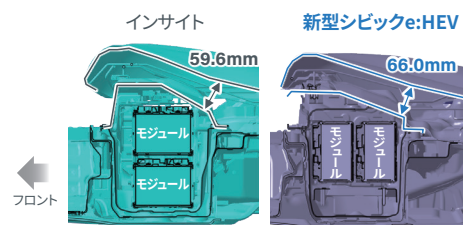
※1 エネルギーは初期使用可能容量 (Wh) で比較

※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



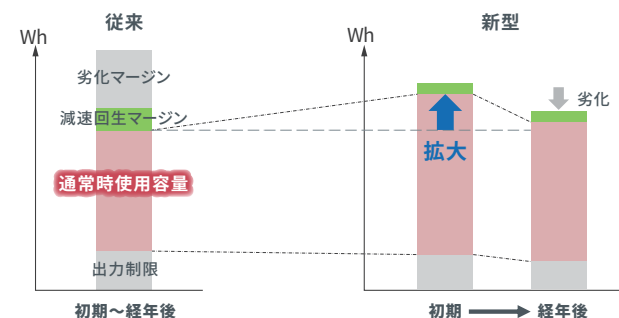
■ パッケージ効率比較 (リアシート下断面図)



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。