



# ***CLARITY***

## ***PHEV***

Press Information

2018.7.19



**HONDA**

## 2030年、Hondaは世界で販売する四輪車の 3分の2を電動化することをめざします。

モビリティメーカーの重要な課題のひとつであるCO<sub>2</sub>削減のために、

Hondaはいち早く、さまざまな角度からクルマへの「電動化技術の導入」に取り組んできました。

この技術を採用入れた電動車\*のうち、ハイブリッド車については、

今後もさらなるラインアップの拡充をめざします。

またいわゆるゼロ・エミッション・ビークルも、燃料電池自動車(FCV)に続き、

電気自動車(EV)の本格普及に向けた開発を急ピッチですすすめています。

そしていま、電動車を世界に普及させるための大きな役割を担うと

私たちが考える一台、次世代プラグインハイブリッド車(PHEV)が誕生します。

ハイブリッド車の技術をさらに進化させ、従来のPHEVを大きく超えるEV走行性能を持つ

この一台を加えた電動車ラインアップを、世界各国・各地域のエネルギー事情や

インフラにあわせて開発・投入することにより、Hondaは2030年に、

四輪車グローバル販売台数の3分の2を電動化することを目標としています。

\*電動車：ハイブリッド車、燃料電池自動車(FCV)、電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)

## 「電動車」のグローバルな普及を見据えたクラリティシリーズ。

環境車と呼ばれるクルマの真の狙いであるCO<sub>2</sub>削減の達成に欠かせないものは、

エネルギー供給環境や充電インフラの整備状況など、世界各地の事情にあった低CO<sub>2</sub>エネルギーの

利用促進をより多様な方法で進めること。そんな将来へ向けての志から、

新しいクラリティシリーズは、PHEVをはじめ、FCV、EVをグローバルにラインアップしています。

まったく異なる3つのパワートレインを、あえて同一のプラットフォームに載せ、

エクステリア/インテリアも基本的に共通化する。私たちが「3in1コンセプト」と呼ぶこの方法は、

もちろん困難も伴いますが、環境車の普及に向けたHondaのメッセージでもあります。

同じクラリティでありながら、地域のエネルギー事情や個人のライフスタイルにあわせてパワートレインを選択できる。

——そんな方法で環境ユーザーの裾野を広げることこそ、新しいクラリティシリーズの使命と考えているからにほかなりません。

世界標準ともいうべき上質かつモダンなミドルサイズセダンとして誕生した次世代電動車。この基本さえ出来上がれば、

今後のワゴンやミニバン、SUV等にも、培った電動車技術を生かすことが出来るはず。

このクラリティシリーズには、私たちのそんな想いがこめられています。



## 日常はEVとして走れ、いざというときには エンジンも使える安心感、それがクラリティ PHEVです。

クラリティ PHEVは、これまでエンジン車やハイブリッド車にお乗りいただいていたお客様にも違和感なく選んでいただけるよう、走りの魅力と快適で便利な使い勝手にこだわるとともに、PHEVにとって特に重要なEV走行距離については、日常の使い方をほぼカバーする能力をめざして開発しました。

いざというときにはエンジンでも走れる安心感も備えた電欠の不安がないEVという位置づけとしています。

さまざまなシーンでの使用を考えて、カタチもクルマの基本形であるセダンとし、空力性能を高めた先進的なエクステリア、座り心地や手触りの上質さにも磨きをかけたインテリア、大きく使い勝手のいいトランクスペースなど、クルマとして普遍的に持っているべきものを、先進のメカニズムと高い次元で融合させました。

また、モーターで走る電動車ならではの応答がよく力強い加速や静粛性、低重心でドライバーが自由に操ることができるダイナミック性能、走行モードの切り替えによる多様な走りなど

クルマ本来の魅力と楽しさを十分に味わっていただける、Hondaの考えるPHEVの価値を余すところなく実現しています。

クリーンカーとしての電動車は、普及させなければ意味がない。その考えのもと、何も我慢することなく

新たなクルマの魅力を楽しめるクラリティ PHEVこそ、Hondaの電動化への方向性を明快に示す一台です。

開発責任者 清水 潔

●クラリティ：CLARITY(英)は「明快」の意。クルマの電動化にチャレンジするHondaの方向性を明快に示すという意志をこめたネーミングです。



清水 潔 (しみず きよし)

(株)本田技術研究所 四輪R&Dセンター 主任研究員  
1984年、(株)本田技術研究所入社 エンジン開発、電動パワートレイン開発を経て、1997年よりFCV/パワートレイン設計を担当。  
2005年、FCV/パワートレイン開発室マネージャーに就任。  
2007年、Honda R & D アメリカズに駐在しZEV(ゼロ・エミッション車)のリサーチ業務に従事。  
2013年、クラリティシリーズのLPLに就任。  
趣味はヨット、愛艇名は「DREAM QUEST」(夢の探求)  
愛車はN-BOX

世界標準のミドルサイズセダンで、驚きのEV走行体験を。  
次世代電動車の最も現実的な選択肢、それがクラリティ PHEVです。

## CLARITY PHEV

先進 & 上質なエクステリア/インテリア

空力性能を高めた先進のエクステリアと、  
心満たされる上質なインテリア。

ミドルサイズの上級セダンパッケージ

大人5人がゆったりと乗れるパッケージを、  
上級車の世界標準ともいえるミドルサイズセダンで実現。



低速域から高速域まで  
幅広く続くEV走行

低速から高速まで幅広い速度域で  
EV走行を維持する特性を持たせました。

トップレベルの  
EV走行距離を実現

高効率電動パワートレインと大容量バッテリーにより、  
ミドルサイズのPHEVとしてトップレベル\*のEV走行距離を実現。\* 2018年7月現在、Honda調べ。

EV走行距離(充電電力使用時走行距離)\*1

JC08モード  
(国土交通省審査値)

114.6km

WLTCモード\*2  
(国土交通省審査値)

101.0km

\*1 充電電力使用時走行距離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EV走行距離は大きく異なります。バッテリー残量やエアコンの作動状況などによってはEV走行ができない場合もございます。

\*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。

Part : 1

SPORT HYBRID i-MMD Plug-in

7 新たな価値

感動のEV走行を、電欠の不安がない安心感とともに。

- ◆大きく伸びたEV走行距離 ◆幅広い速度域でEV走行が可能
- ◆高いEV走行駆動力

【コラム】魅力は「クリーン」だけじゃない、電気で走る面白さ。

8 ドライブモード

切り替える、協調する。プラグインハイブリッドの走りを変える3つのドライブモード。

- ◆EV走行を中心にプラグインハイブリッドの走りを最適制御
- EVドライブモード ■ハイブリッドドライブモード ■エンジンドライブモード
- ◆ペダルクリック機構 ◆減速セレクター

9 パワートレイン概要

飛躍的に進化した「次世代 SPORT HYBRID i-MMD Plug-in」。

- ◆電動パワートレインの強化 ◆新PHEV制御

10 パワートレイン① IPU (インテリジェントパワーユニット)

水冷方式を採用した高圧デバイス一体床下IPU。

- ◆ハイパワーと小型化を両立した新型IPU
- ◆ゆとりのキャビンを生むIPUフロア下配置 ◆コンパクトな高効率水冷システム

11 パワートレイン② PCU (パワーコントロールユニット)

EV走行性能の向上に貢献する高出力VCU一体PCU。

- ◆高出力VCU (ボルテージコントロールユニット) ◆VCU小型化技術

12 パワートレイン③ モーター / トランスミッション

高トルクかつコンパクトなモーター / トランスミッション。

- ◆進化した次世代SPORT HYBRID i-MMD Plug-in ◆2モーター
- ◆EV領域拡大への対応

13 パワートレイン④ エンジン

高効率・低エミッション、1.5L DOHC i-VTEC エンジン。

- ◆世界トップレベルの最大熱効率40.5%を達成
- 熱効率改善 ■クラリティ PHEV エンジン新技術

14 充電システム

普通充電に加え、急速充電 / 外部給電機能を搭載。

- ◆充電のしやすさも、PHEVならではの ◆充電ポート
- ◆普通充電用ケーブル ◆コンフォートチャージ

15 充電スタンド / サービス

全国に拡大する充電スタンド、Honda独自の充電カードサービスもご用意。

- ◆広がる、充電スタンド&サービス ■充電スタンド
- Honda Charging Service ■インターナビ充電スタンド検索機能

Part : 2

Next Middle Size SEDAN

17 パッケージデザイン

次世代電動車で実現した世界標準のミドルサイズセダンパッケージ。

- ◆パッケージデザイン概要 ■車格 ■空力 ■使い勝手

18 エクステリアデザイン

ロー&ワイド。堂々たる車格感と未来感を両立した流線型デザイン。

- ◆エクステリアデザイン概要 ■流線型デザイン ■セダンらしさと未来感
- 新しいエアロデザイン ■スマートクリアワイパー ■ルーフレザーブレード

19 空力デザイン

造形から磨き、EV走行距離の延長にも貢献するエアロフォルム。

- ◆空力デザイン概要 ■フロントエアカーテン ■リアエアカーテンダクト
- リアタイヤカバー ■ラジエーターグリル / アンダーフロアカバー
- 18インチアルミホイール

【コラム】デザインしたのは、とびきり新しい「普通」です。

20 ボディー

マルチ電動パワートレインに対応する軽量・高剛性ボディー。

- ◆ボディー概要 ■軽量化への取り組み

21 衝突安全

クラリティシリーズに高度に最適化した衝突安全性能。

- ◆衝突安全 ■前面衝突ロードパス構造 ■側面衝突ロードパス構造
- 後面衝突ロードパス構造 ■主な安全装備

22 シャシー

スムーズで安定感のある走りを生む低重心 / 軽量シャシー。

- ◆シャシー概要 ■フロント / リアサスペンション
- アルミ中空ダイキャストフロントサブフレーム ■アルミ製リアサブフレーム

23 インテリアデザイン

先進テクノロジーで満たされ、癒やされるインテリア。

- ◆インテリアデザイン概要 ■先進の機能とデザイン ■豊かなくつろぎを創出
- 素材選びにも特別なこだわりを ■トータルエアクオリティーマネジメント
- ハイバックフロントシート ■ハイデックセンターコンソール ■環境素材

24 静粛性

次世代電動車で実現したミドルサイズセダンにふさわしい静粛性。

- ◆NV対策概要 ■ロードノイズ対応技術 ■加速時パワートレイン系ノイズ対応技術
- アクティブノイズコントロール

25 電装

クラリティ PHEV 専用機能も搭載した先進のメーター & ナビゲーションシステム。

- クラリティ PHEV 専用デジタルグラフィックメーター
- Honda インターナビ+リンクアップフリー+ETC車載器 (ナビゲーション連動)

26 通信機能

離れていても、クルマとつながるスマホ専用アプリをご用意しました。

- Honda Remote App

27 安全運転支援機能

先進のクリーンカーにふさわしい安全運転支援機能。

- ◆安全運転支援機能 ■Honda SENSING ■LaneWatch ■リアワイドカメラ

28 ボディーカラー / インテリアカラー

クリーンカーにふさわしい上質なカラーリング。

- ◆ボディーカラー / インテリアカラー

Part : 1

## SPORT HYBRID i-MMD Plug-in

めざしたのは、従来のPHEVとは違う、驚きと感動のEV走行性能。

クリーンカーとして必要なことは、なるべくCO<sub>2</sub>を出さずに走ること。燃料を使わずに、充電した電気でEV走行することこそが、その究極の方法です。ただ、EV走行を維持するために我慢したり、エネルギーの残量に不安を感じるようでは、そのクルマの普及は難しいでしょう。

クリーンカーは、普及させなければ意味がない。その意を強くこめて、走りと環境性能を両立したSPORT HYBRID i-MMD Plug-inの電動パワートレインをさらに進化させ、EV走行性能を大きく伸ばし、エンジン発電により電欠の不安をなくしたより自由な移動ができるEV、それがクラリティ PHEV。

そのメカニズムが見つけているのは、新しい時代の幕開けです。

**CLARITY**  
PHEV



新たな価値

感動のEV走行を、電欠の不安がない安心感とともに。

CLARITY  
PHEV

### 大きく伸びたEV走行距離

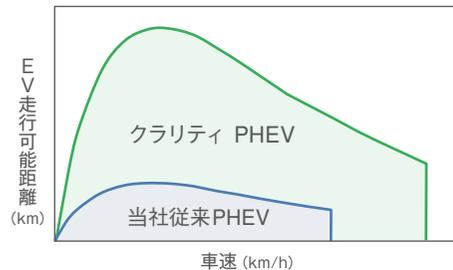
電気モーターでの走行こそ、CO<sub>2</sub>削減をめざすクリーンカーの可能性を広げる鍵。クラリティ PHEVは、このEV走行距離（充電電力使用時走行距離）をミドルサイズのPHEVとしてトップレベル\*1に伸ばしました。JC08モードで114.6km\*2となるこの数字は、多くの方にとって、クルマで走る1日の走行距離よりも長いと考えられるもの。しかもPHEVはEVと異なり、バッテリー容量が少なくなってもハイブリッド車として走行を続けることができることも大きなポイント。電欠の不安がなく、EV走行を楽しめるクラリティ PHEVこそ、最も身近な次世代電動車の選択肢です。

\*1 2018年7月現在、Honda調べ。  
\*2 国土交通省審査値

### 幅広い速度域でEV走行が可能

従来のPHEVの多くは、高速道路などを走行するとエンジンがかかってしまうという特性を持っていました。クラリティ PHEVは、よりクリーンかつ静かに走れるEV走行を、より高速域まで可能にすべくシステムの能力を磨きあげています。

#### 粘るEV走行(距離&出力拡大)



### 高いEV走行駆動力

すでにハイブリッド車にお乗りの方は、アクセルを踏み込むとすぐにエンジンがかかってしまう、といった経験をお持ちかもしれません。クラリティ PHEVは、EV走行駆動力を高めることにより、アクセルを踏んでもEV走行を継続しやすい性能を獲得しています。

#### EV走行レンジ大幅拡大

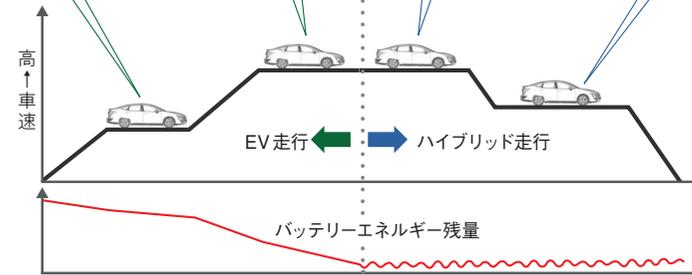
EV走行(市街地/郊外)  
力強く爽快な  
ダイレクト感のある走り

EV走行(高速)  
電動パワートレーン出力  
アップにより高速道路でも  
EV走行可能

#### ハイブリッド走行もEVフィール

ハイブリッド走行(高速)  
電動パワートレーン出力  
アップにより優れた加速  
応答性を実現

ハイブリッド走行(市街地/郊外)  
加速時にエンジンを吹き  
上げない発電制御でEV  
フィール持続



### 魅力は「クリーン」だけじゃない、 電気で走る面白さ。

モーターによる電動走行は、ある意味とてもユニークな体験です。初めての方はたいてい非常に驚かれる。普通のクルマと変わらないカタチで、運転方法も基本的に同じとわかっていいのに、そのパワーの出方、加速のなめらかさ、音の静かさ、どれひとつをとっても乗り慣れた従来のクルマとは別世界です。でも、問題もある。モーターだけで走るピュアEVを考えると、多くの方がおっしゃるのは、いわゆる「電欠」の不安です。ガソリン車の燃料が残り少なくなったら、誰もがすぐにスタンドで給油する。でも電気がなくなりそうになったらどうすればいいのか、そもそもどこへ行くべきなのか、よくわからない。ピュアEVには、いまはまだガソリン車や従来のハイブリッド

車のような気軽さが足りないのです。そこでPHEVの出番です。プラグインハイブリッド車と従来のハイブリッド車は似たようなものとお考えの方も多いと思いますが、実はまったく違うものです。モーターだけで走れる距離が桁違いに長い。その意味では、むしろピュアEVに近いともいえます。そして、そのうえにバッテリーが残り少なくなればエンジンで発電しながらモーターで走るハイブリッド走行もできる安心感までついているからこそ、PHEVは「電動走行」を気兼ねなく、心ゆくまで楽しめるんですね。クラリティ PHEVは、面白くてクリーンなモーターによる走りを少しでも長く続けられるよう、バッテリーをたっぷり積んで、システムの効率もうんとあげて、電動走行へのこだわりを最大化したクルマ。この一台で、ひとりでも多くの方に、わくわくするような電動走行を体験していただきたいですね。

(談：クラリティ PHEV 開発スタッフ)

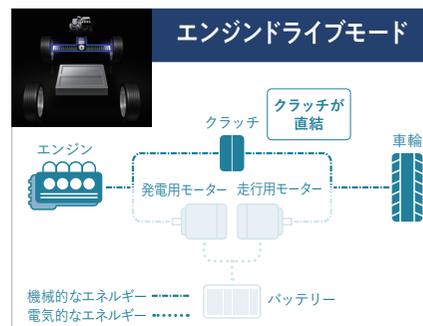
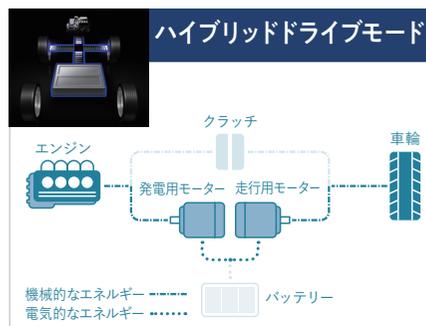
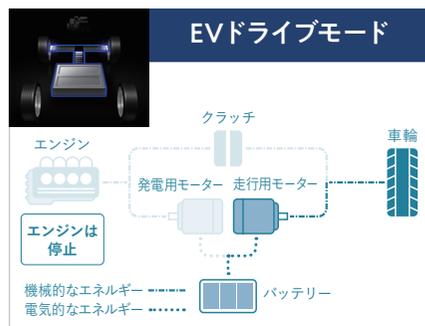


ドライブモード

## 切り替える、協調する。プラグインハイブリッドの走りを変える 3つのドライブモード。

### EV走行を中心にプラグインハイブリッドの走りを最適制御

クラリティ PHEVは、EV走行を中心とした3つのドライブモードを搭載。  
バッテリーの充電状態や走りの状況に応じて、つねに最適な走りを自動的に選択します。



■イラストはイメージ。

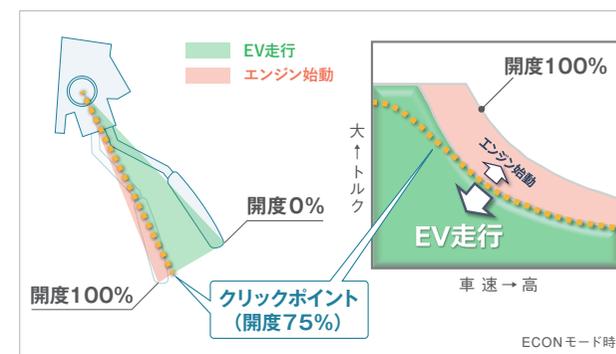
バッテリーに蓄えられた電気エネルギーによって走行用モーターを駆動し、ガソリンを使わずに走行。クラリティ PHEVは、外部からの充電により、従来のハイブリッド車に対しEVドライブモード領域を大幅に拡大しています。

高負荷領域やバッテリー残量が少ない場合は、エンジンの高効率領域を使ってジェネレーター（発電用モーター）で発電し、その電力で走行用モーターを駆動して走行します。エンジンの高効率領域を使うため低燃費で力強い走りが可能です。また、バッテリー残量に応じて走行用モーターを駆動してアシストしたり、ジェネレーターにより発電した電力の余裕分をバッテリーに充電したりします。

バッテリー残量が少ない場合の高速クルージングなどでは、エンジン直結クラッチを締結して、エンジンで直接駆動します。高効率なエンジンの運転と高い伝達効率を両立した状態での走行が可能です。

### ペダルクリック機構

アクセルペダルを一定量踏み込んだ位置に、スイッチを押すようなクリック感（反力）が生じるポイントを設定。ECONモード時にペダルの踏み込みをその手前までにすると、エンジンの始動を抑えてEV走行をより長くキープし、クラリティ PHEVのEV走行能力を限界まで引き出します。



### 減速セレクター

ステアリングに設けた減速セレクターの操作による、減速度のコントロールが可能。左側の「-」セレクターを引くごとに減速度が強まり、右側の「+」セレクターを引くごとに減速度が弱まります。減速度の強さは4段階の設定です。





パワートレイン概要

## 飛躍的に進化した「次世代 SPORT HYBRID i-MMD Plug-in」。

CLARITY  
PHEV

### 電動パワートレインの強化

アコード PHEVに搭載したシステムをベースに、大幅な進化を遂げた次世代 SPORT HYBRID i-MMD Plug-in。電動パワートレインの強化については、アコード PHEVよりもバッテリーを大容量化し、その高出力/高エネルギー容量化に対応するために、新たに水冷方式を採用。さらにVCU(ボルテージコントロールユニット)を、コンパクトなサイズを損なうことなく瞬時出力/連続出力と

もに大きく高めました。モーターについても油路構成を改善することで冷却を強化し、高出力化をはかっています。

### 新PHEV制御

新しいPHEV制御は、EV走行性能を最大限に発揮させながら、バッテリー残量が少なくなった場合のハイブリッド走行においてもEV走行感を維持できるようオペレーションを改善。十分なバッ

テリーパワーを活かし、エンジンドライブモード時も直結のままモーターアシストが可能のため、エンジンが吹き上がってから加速するという「ディレイ感」がなく、エンジンの最も効率の良い燃焼状態を維持することができます。また市街地などでのハイブリッドドライブモードでも、車速に応じたエンジン発電とバッテリーからの加速アシストにより、高効率かつ静粛性の高い運転を実現します。

### 次世代 SPORT HYBRID i-MMD Plug-in 主要システム構成



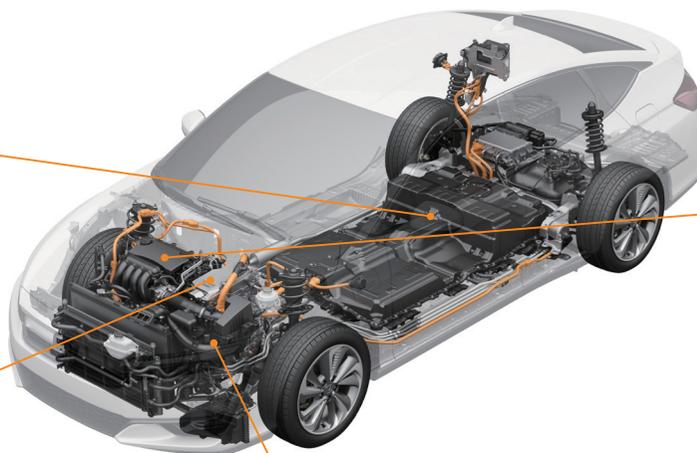
#### ① 高圧デバイス一体床下水冷IPU

バッテリーと高圧デバイスを一体化したIPU(インテリジェントパワーユニット)を床下に搭載。これにより広い室内と十分なトランク容量を確保するとともにリアシートフォルダダウンを可能としています。



#### ② 高出力VCU一体PCU

高出力VCUを内蔵したPCU(パワーコントロールユニット)をトランスミッション上部に配置しました。



#### ③ モーター/トランスミッション

EV走行用モーターの冷却を強化したハイブリッドユニットです。



#### ④ 直列4気筒1.5LアトキンソンサイクルDOHC i-VTECエンジン

燃費とパワーの最適なバランスという観点から選んだエンジンは1.5L。十分な動力性能を確保しながら、アコード PHEVの2.0Lに対しダウンサイジングしています。

エンジン

最高出力 77kW [105PS]/5,500rpm

最大トルク 134N・m [13.7kgf・m]/5,000rpm

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



パワートレイン①  
IPU

## 水冷方式を採用した高圧デバイス一体床下 IPU(インテリジェント パワーユニット)。

### ハイパワーと小型化を両立した新型 IPU

IPUを構成するのは、バッテリー、12V DC-DCコンバーター、バッテリー制御用 ECU。バッテリーは 17.0kWh の総電力量を備えています。アコード PHEV に対し、新規電極材料を適用し、利用電圧のアップと総電力量の増加により高エネルギー化を図り、総電力量は 2.5 倍\*、出力で 1.4 倍\*となります。さらに、セル接続に溶接バスバーを採用しモジュールの高さを低減、セル冷却のためのセル間の隙間を無くし底面水冷方式を採用するなど、小型化も達成しています。 \*Honda調べ。

### ゆとりのキャビンを生む IPU フロア下配置

アコード PHEV ではトランク内に搭載していたバッテリーを、クラリティ PHEV ではフロントシートおよびリアシート下にコンパクトに配置しました。ハーネスや 12V DC-DC コンバーターをセンタートンネル内に凝縮することで、後席乗員の足元スペースを広く確保しています。これにより低全高のセダンフォルムを守りながら、ロング AER\* と 5 人乗りキャビン、および広い荷室とリアシートフォールダウン機構を実現しています。 \*All Electric Range

出力要求が大きく発熱量の増大が問題となります。空冷でこれに対応しようとすると容積・重量が大きくなるため水冷方式を採用し、空間を有効に活用しながら高い冷却性能を確保しました。電動ウォーターポンプから送り出された冷却水はバッテリー下のウォータージャケットに供給され、さらに、12V DC-DC コンバーターや充電器を同じ冷却経路によって冷却します。また、外部充電時などバッテリーの冷却が不要な場合は三方弁を経由して冷却水をバイパス。この仕組みにより、コンパクトなレイアウトで効率的な冷却が可能となり、さらにバッテリーの耐久性も高めています。

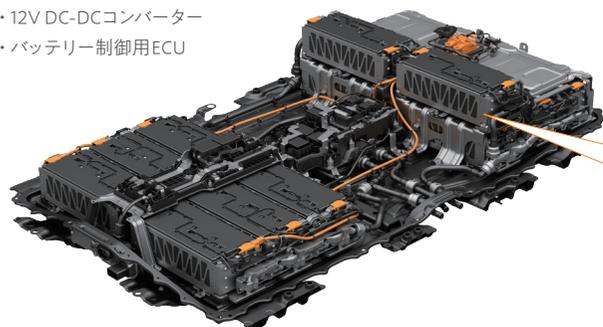
### コンパクトな高効率水冷システム

EV 走行をメインに位置づけるクラリティ PHEV は、バッテリーの

#### IPU 概要

##### ● IPU

- ・リチウムイオンバッテリー
- ・12V DC-DC コンバーター
- ・バッテリー制御用 ECU



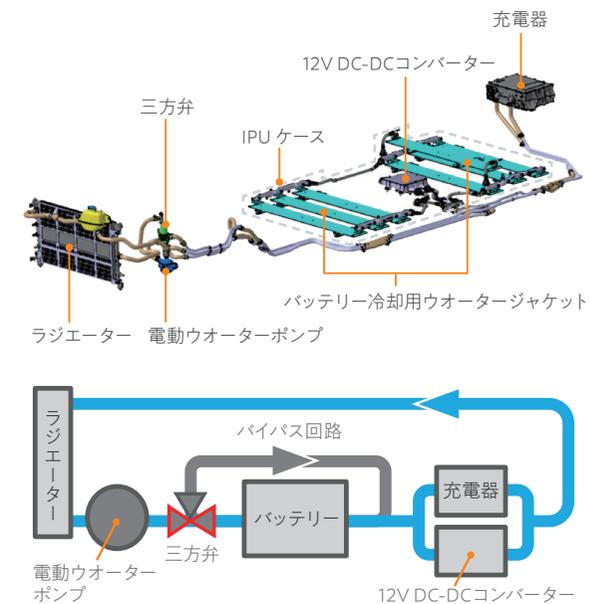
##### ● バッテリーモジュール



##### ● IPU 冷却用ラジエーター



#### IPU 水冷システム





パワートレイン②  
PCU

## EV走行性能の向上に貢献する高出力VCU( ボルテージコントロールユニット ) 一体PCU( パワーコントロールユニット )。

### 高出力VCU

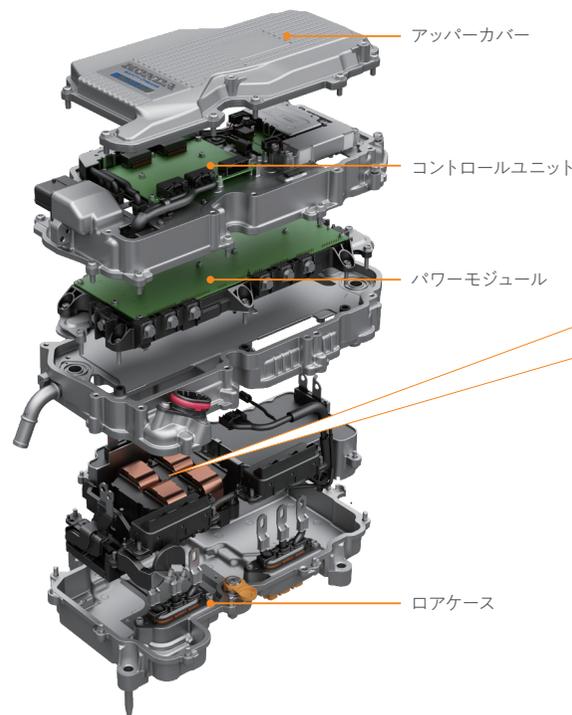
VCUとインバーターを一体化したPCU。VCUは、バッテリー電圧をモーターが求める電圧に昇圧するもので、モーターの小型化と高出力化を可能にします。クラリティ PHEVでは、アコードハイブリッドと同じSPORT HYBRID i-MMDのモーターとジェネレーターを使いながら、モーターとジェネレーターにとって効率のよい電圧にコントロールすることで、システムトータルとしての効率を高めています。VCUを用いず、低電圧で高出力を発揮するモーターを使うことも可能ですが、VCUを用いて電圧を可変させることで、より効率的な領域でモーターを動作させることができます。

### VCU小型化技術

VCUはバッテリー電圧を昇圧しEV走行領域を拡大しますが、バッテリーの高出力化に伴い、VCU自体の出力も高める必要がありました。しかしVCUの高出力化によりPCUが大型化してしまうとエンジンルーム内への搭載が困難になります。そこで採用したのが、2相インターリーブ回路による高出力化と磁気結合インダクターによる小型化。磁気結合インダクターは磁束変化で昇圧するインダクターふたつを一組として一体化したもので、ふたつのコイルを流れる電流により発生する磁束がお互いに打ち消し合うよう作用します。これにより直流磁束を相殺してコアを小型化させることができ、インダクター自体の小型化が可能となります。クラリティPHEVでは、磁気結合インダクターに「T字コア構造」と呼ばれる、内側に突極があるコアを用いることで、周辺に漏れ出る磁束を打ち消しています。これにより、磁束の影響を受けやすいセンサーや

信号線などをインダクター近傍に配置する高密度レイアウトが可能となり、VCUの小型化につながりました。\*特許出願中(2018年7月時点)

### PCU内部構造

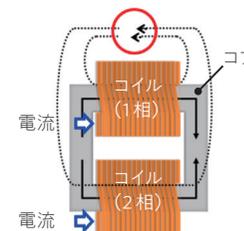


### 磁気結合インダクター



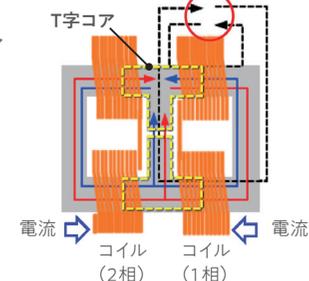
#### 従来構造

漏れ磁束 強め合う



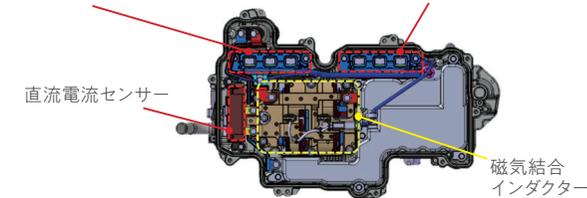
#### T字コア構造

漏れ磁束 打ち消す



### PCU 高密度レイアウト センサー類をインダクターに近傍配置

3相電流センサー(発電用モーター) 3相電流センサー(走行用モーター)



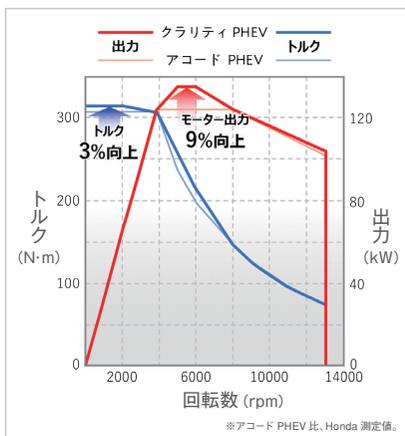


パワートレイン③  
モーター/トランスミッション

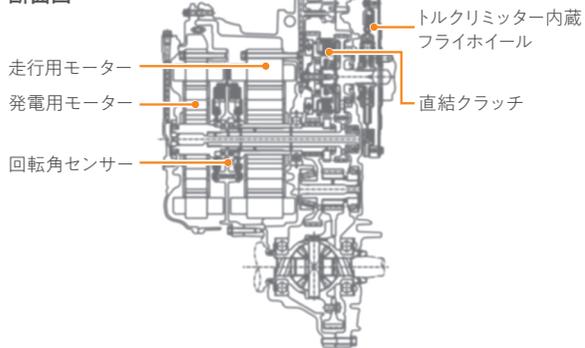
## 高トルクかつコンパクトなモーター/トランスミッション。

### 進化した次世代 SPORT HYBRID i-MMD Plug-in

次世代 SPORT HYBRID i-MMD Plug-in のモーター/トランスミッションは、アコード PHEV のシステムをベースに、トルクリミッターのフライホイールへの内蔵や回転角センサー中央配置をはじめとするさまざまな改良を加え、大幅な小型軽量化と高トルク・高出力化を実現しています。なかでも、複合皮膜銅線による高密度巻線方式のモーターは、従来型に対し25%の小型化と23%の軽量化を達成しました。



#### モーター/トランスミッション 断面図



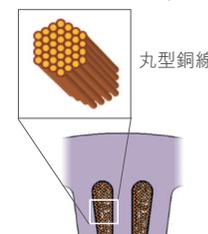
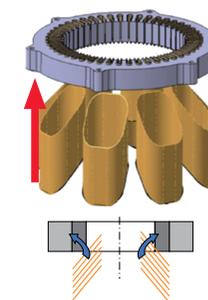
### 2モーター

システムの要となる2モーターは、従来の丸型銅線から角型銅線に替えて高密度化したコイル巻線を、製法・生産設備も併せて独自に開発。出力・トルクを向上させ、より小型化も実現しています。

#### 走行用モーター/発電用モーター

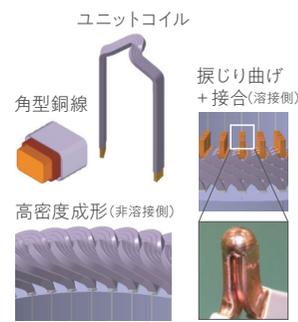
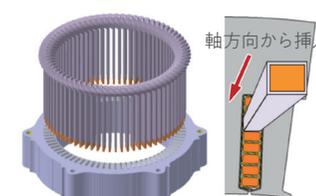


#### インサター製法 (従来品)



巻線占積率：48%

#### セグメント巻線ステーター構造

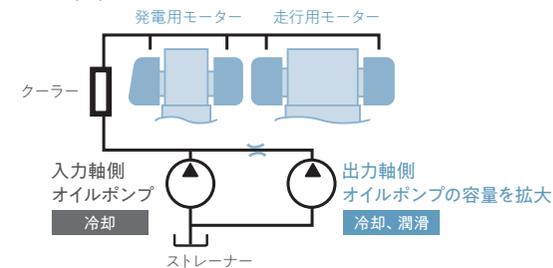


巻線占積率：60%

### EV領域拡大への対応

PHEV用 i-MMD は、EV 領域の拡大に伴い冷却系を強化。メカニカルオイルポンプを入力軸側と出力軸側に備え、潤滑とモーターの冷却をバランスよく担うシステムのうち、出力軸側ポンプの容量を拡大し、EV 走行時にも十分な冷却性能を確保しています。ポンプは出力軸に直結しているため、単純に容量を拡大しただけでは走行抵抗が増えてしまいますが、油圧システムのオリフィス最適化等の工夫を凝らすことで流量をコントロールし、低走行抵抗と低フリクションを両立しました。

#### 2モーター冷却システム





パワートレイン④  
エンジン

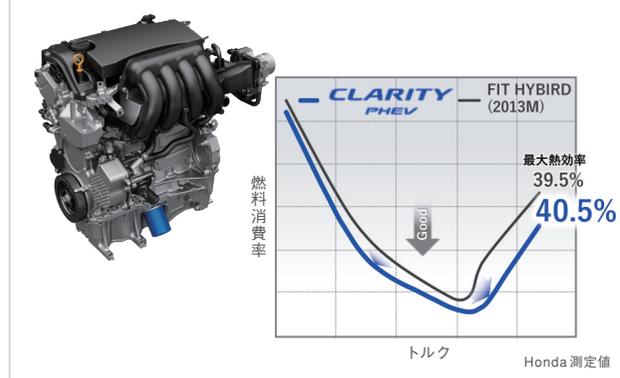
## 高効率・低エミッション、1.5L DOHC i-VTECエンジン。

### 世界トップレベル\*1の最大熱効率40.5%\*2を達成

熱効率の改善に加え、低エミッション化も突き詰めた直列4気筒1.5LアトキンソンサイクルDOHC i-VTECエンジン。NAエンジンの限界への挑戦ともいべき取り組みの結果、最大熱効率40.5%という優れた性能を達成しました。エミッションについては、現時点で日本で最も厳しい「平成30年排出ガス基準75%低減レベル」認定値をクリアするクリーン性能を達成しています。

\*1 1.5L ガソリンエンジンとして。2018年7月現在、Honda調べ。 \*2 Honda測定値。

#### 直列4気筒1.5LアトキンソンサイクルDOHC i-VTECエンジン



### ■熱効率改善

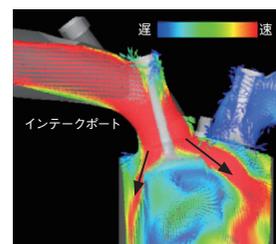
各国での走行モードごとにエンジン運転頻度を解析し、代表的な燃費重心ポイントにおいて燃焼改善およびフリクションの低減等を行いました。その成果として、ベースエンジンからBSFC\*を約2.5%低減し、前述のように熱効率換算では最大40.5%を達成しています。 \*正味燃料消費率

### ■クラリティ PHEV エンジン新技術

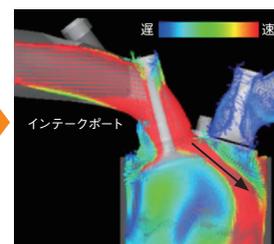
#### ●燃焼改善

・急速燃焼(高タンブルインテークポート) 形状を最適化することで筒内に強いタンブル(縦渦)を生成するインテークポートを採用。筒内のガス流動と空燃比の均質度を改善し急速燃焼を実現しています。

#### 筒内ガス流動強化イメージ

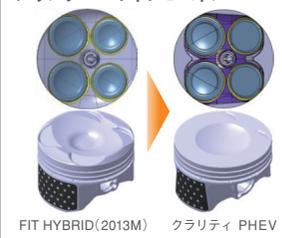


強いタンブルを生成する  
まとまった流れに改善



・冷却損失低減(燃焼室低S/V比化) シリンダーヘッドとピストンで形成する燃焼室をコンパクトな形状とすることで、S/V比(表面積/容積)を最適化。冷却損失を低減し熱効率の向上に寄与します。

#### シリンダーヘッド/ピストン



・高膨張比(エキゾーストバルブタイミング狭角化) オープンタイミングを遅くして排気ロスを減らし、クローズタイミングを早くすることで内部EGRを減少。アトキンソンサイクルの高膨張率化のメリットを活かしノッキングタフネスの向上に寄与します。

・ノッキング改善(ブロック軸間スリット/ナトリウム封入エキゾーストバルブ) 燃焼室の冷却効果を高めるためシリンダーブロック

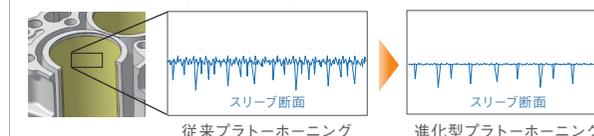
のスリーブとスリーブの間にスリットを設定。またエキゾーストバルブを中空とし内部にナトリウムを封入することでエキゾーストバルブの温度を下げ、ノッキングタフネスを向上させています。

#### ●フリクション低減

・シリンダーブロック進化型プラトーホーニング スリーブのホーニング加工条件等の変更により、ピストン摺動面をより平滑にし、フリクションダウンを実現。

#### 進化型プラトーホーニング

表層の面性状を改善し、フリクション低減



・チェーンガイド/アーム PTFE 添加 PTFE(フッ素樹脂)添加によりフリクションを低減。

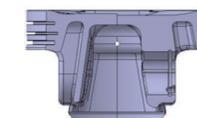
・超低緊迫オイルシール クランクケースとクランクシャフトの間のオイルシールを超低緊迫化しフリクションを低減。

#### ●軽量化

・新開発材料ハイプレッシャーダイキャスト製軽量ピストン

HPDC(ハイプレッシャーダイキャスト製法)に適した新材料を開発し、最適設計による斜め鋳抜きや薄肉化を行うことで、同ボア径サイズとして世界トップ\*の軽量化を実現。 \*2018年7月現在、Honda調べ。

#### 軽量ピストン断面



・シリンダーヘッド薄肉化/カムシャフト中空径拡大 鋳造時の湯流れを考慮した形状の最適化によるカム室壁等の薄肉化、カムシャフト中空径拡大などで軽量化を実現。



充電システム

## 普通充電に加え、急速充電 / 外部給電機能を搭載。

### 充電のしやすさも、PHEV ならではの

EV 走行の魅力と価値を最大限に引き出すことをめざした PHEV だからこそ、充電のしやすさにもこだわりました。クラリティ PHEV は、車体左側前部にリッド式普通充電ポート、右側後部にリッド式急速充電 / 外部給電ポートを備えています。また、マルチインフォメーション・ディスプレイのカスタマイズ機能を使って、タイマー充電を行うこともできます。

#### ■普通充電

ご自宅などに設置した AC200V の電源から充電。夜間などにゆっくりと 100% まで充電できます。またタイマー充電もでき、充電コネクタが接続されているとき、設定した時刻に充電を開始。満充電または設定時刻までの充電を選べます。

#### ■急速充電

外出先などの急速充電器から充電。  
お買い物の途中などにクイックに充電できます。

#### ■外部給電

対応する外部給電器の接続により、クラリティ PHEV の電力を外部機器に供給することができます。最大供給電力は、3kW となります。

充電方法	急速充電	普通充電 <sup>*1</sup> (AC200V)
充電時間	約 30 分 <sup>*2</sup> (満充電量の 80% 充電)	約 6 時間 <sup>*3</sup> (満充電)

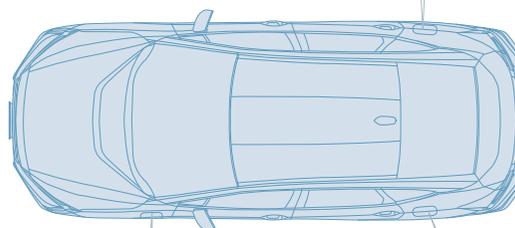
\*1 別売の AC100V 用電源プラグを使えば、AC100V コンセントからの充電も可能です。(充電時間約 50 時間)  
\*2 EV 走行の推定航続可能距離がゼロの状態から満充電量の約 80% 充電まで。急速充電器の仕様、周辺環境温度、バッテリーの残量によって充電時間や充電可能容量が異なる場合があります。  
\*3 EV 走行の推定航続可能距離がゼロの状態から満充電まで。(標準装備の充電ケーブル使用時)  
■周辺環境温度、バッテリーの残量によって充電時間や充電可能容量が異なる場合があります。

### 充電ポート

#### ●急速充電ポート

外部給電も兼ねた急速充電ポート。  
国際標準規格「CHAdeMO<sup>\*</sup>」に対応。

\* CHAdeMO(チャデモ)協議会が推奨する充電規格。



#### ●給油口



#### ●普通充電ポート

Honda スマートキーからでも開けられる普通充電ポート。夜間などに手元を照らす照明付き。

### 普通充電用ケーブル

7.5m と電源から離れた場所でも使いやすい長さ。

#### ●充電コネクタ(クルマ側)

ポートに差し込むだけで、  
充電が始まります。



#### ●電源プラグコード(コンセント側)

AC200V 用の電源プラグコードを標準装備。  
用途に応じて AC100V 用電源プラグ(別売)  
へも付け替え可能。

### コンフォートチャージ

急速充電中にパワーモードを ON モードにすると、高電圧バッテリーの電力によってエアコンやオーディオ、シートヒーターなどを使用することができます。充電中も車内で快適に過ごせます。

残充電時間 00h 18m  
充電終了時には空調機能が停止します





充電スタンド/サービス

全国に拡大する充電スタンド。

Honda独自の充電カードサービスもご用意。

## 広がる、充電スタンド&サービス

電動車の本格的な普及に向けて、全国各地に広がっている充電スタンド。クラリティ PHEVなら、ご自宅に設置できる普通充電器はもちろん、カーディーラーや宿泊施設、サービスエリアや道の駅に増えつつある急速充電器でスピーディーに充電することができるほか、スタンドの検索も容易です。また、Honda独自の充電カードサービス「Honda Charging Service」も用意しています。

### ■充電スタンド

街角で、旅先で、さまざまな場所に充電スタンドが増えています。



### ■ Honda Charging Service

カード1枚でHonda Carsやコンビニ、高速道路のサービスエリアなどに設置されたNCS\*1ネットワークの充電器約20,800基\*2が利用できるサービスです。

\*1 NCSとは合同会社日本充電サービスの略称です。Hondaを含む自動車メーカー4社等が設立した会社です。  
\*2 2018年5月現在、Honda調べ。

**Honda Charging Service**

急速充電器 (Quick Charge)      普通充電器 (Normal Charge)

上記マークがある充電器の認証機にカードをかざすと利用できます。

### ●料金プラン(従量プラン)

表示金額は消費税抜き

カード発行手数料(入会時のみ)	0円
月会費	0円 ※加入から2年間(3年目以降は500円/月)
急速充電器	16.0円/分
普通充電器	1.5円/分

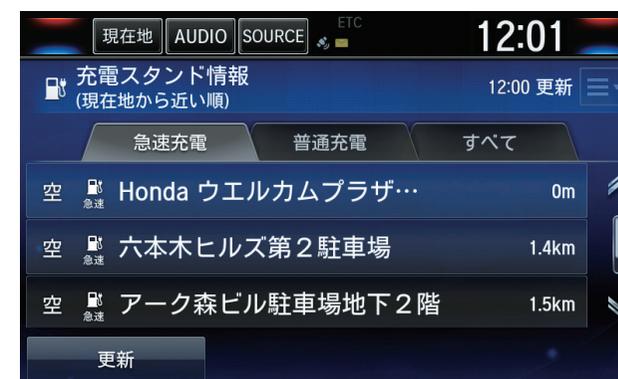
- お申込み方法：Honda Cars店頭にて
- お支払い方法：クレジットカード決済(入会時に登録)

### ■インターナビ充電スタンド検索機能

クラリティ PHEVに標準装備のHonda インターナビで、NCSネットワークの充電器の設置場所を簡単に検索できます。充電スタンドまでのルート案内はもちろん、空き情報などもお知らせします。



インターナビメニューから



現在地から近い順に表示

Part : 2

## Next Middle Size SEDAN

「先進」のパワートレーンは、世界標準の「上質」と出会った。

未来志向のクリーンカーだからこそ、近寄りがい特別なクルマでなく、毎日乗ってみたいくなるクルマでありたいと考えました。新開発のパワートレーンを、ひとりでも多くの方に試していただくために、世界中の誰もがうなづく王道のセダンでありたいと考えました。クラリティ PHEV。それは、最先端のテクノロジーを、もっとあなたの身近にする、仕立てのいいクルマです。



**CLARITY**  
PHEV



パッケージデザイン

## 次世代電動車で実現した世界標準のミドルサイズセダンパッケージ。

CLARITY  
PHEV

### パッケージデザイン概要

クルマのスタンダードであり、最も効率を突き詰めた姿でもあるセダンというスタイル。大人5人がゆったりと乗れる、上級車の世界標準ともいわれるミドルサイズのクラス感。新しい時代の先頭を走るクルマにふさわしい先進のエアロフォルムの内側で、クラリティ PHEVが大切にしたのは、むしろ普遍的ともいべきクルマとしての価値でした。開発に当たってのコンセプトは「BOLD &

AERO パッケージ」。めざしたものは、「車格」「空力」「使い勝手」を高いレベルで融合させること。薄型IPUと電動パワートレーンの最適配置によって、ゆとりのキャビンとトランクスペースに加え、空力特性に優れた低全高フォルムも実現しています。

#### ■車格

上級セダンにふさわしく、ゆったりとした居住スペースをめざしたクラリティ PHEV。アコード PHEVに比べ、タンデムディスタンス

は同等、ショルダールームはそれ以上の広さを実現しています。

#### ■空力

EV 走行の航続距離にも影響する空力性能は、居住空間を確保しながらトランクリッドを高くしたハイデッキ骨格により、リアウインドウを寝かせたスリークなシルエットを実現して向上させました。絞りの強いキャビンでありながら、6ライトとすることで寸法以上にキャビン明るく広々と見せ、リアにエクストラウインドウを配して後方視界の確保にも留意しています。

#### ■使い勝手

リアをハイデッキとしたことは、トランクルームの十分な容量確保にも大きく貢献。アコード PHEVを大きく上回る512L\*を実現し、9.5型のゴルフバッグが4個積載可能です。また、リアシートのトランクスルー機構(6:4分割式)も装備しています。

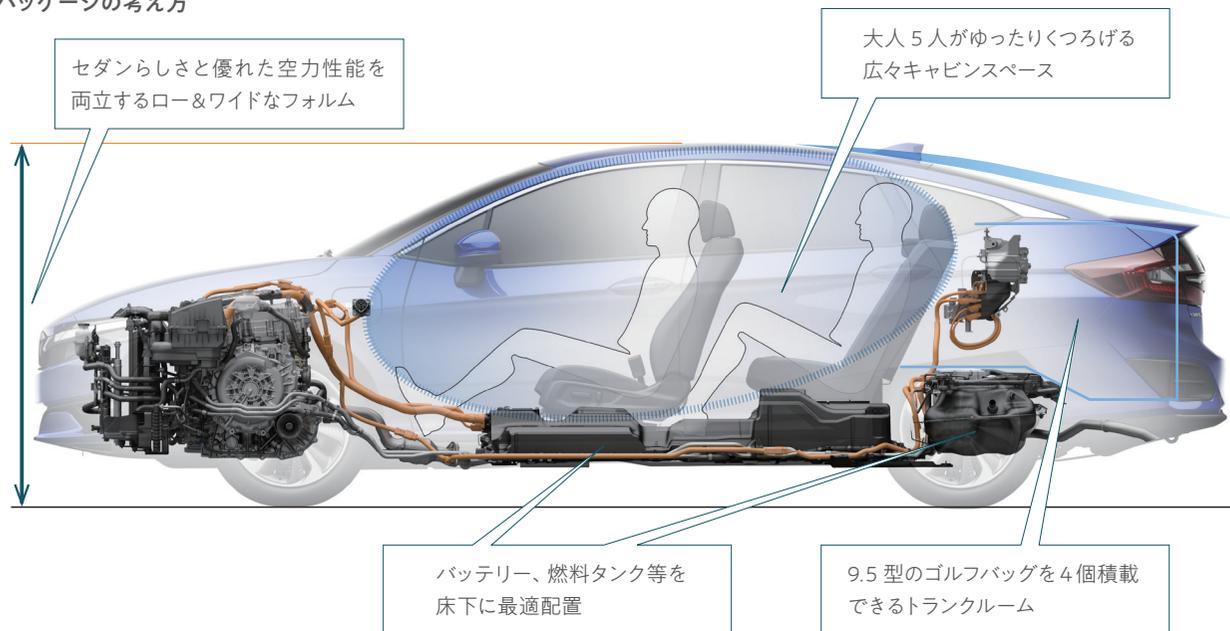
\*床下収納スペースを含む。VDA方式によるHonda測定値。



## BOLD & AERO PACKAGE

力強い骨格と先進エアロフォルムの両立

### パッケージの考え方



セダンらしさと優れた空力性能を両立するロー&ワイドなフォルム

大人5人がゆったりくつろげる広々キャビンスペース

バッテリー、燃料タンク等を床下に最適配置

9.5型のゴルフバッグを4個積載できるトランクルーム

全長：4915mm(±0mm)  
ホイールベース：2750mm(-25mm)  
全幅：1875mm(+25mm)  
全高：1480mm(+15mm)  
※( )内はアコード PHEV比



エクステリアデザイン

ロー&ワイド。堂々たる車格感と未来感を両立した流線型デザイン。

## エクステリアデザイン概要

ミドルサイズセダンの王道をゆく上級車でありながら、従来型のオーソドックスなスリーボックスセダンとは一線を画す流麗で先進的なフォルムであること。クラリティシリーズのエクステリアデザインは、クルマとして、セダンとして普遍的ともいえる価値と、次世代のクリーンカーらしいエアロデザインの、高いレベルでの両立をめざしました。このフォルムこそ、未来志向のクリーンカー創造をめざす、Hondaの意志の体現にほかなりません。

### ■流線型デザイン

ロー&ワイドなプロポーションとスリークで伸びやかなハイデッキシルエットで、力強さと美しさを併せ持つ流線型デザインを構築。

### ■セダンらしさと未来感

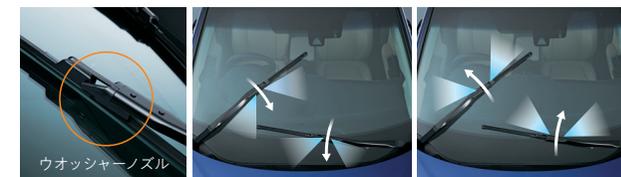
セダンらしさと同時に、空力の良さを感じさせるなめらかなキャビン表現しました。また、灯体をフルLED化したほか、アルミホイールと樹脂キャップを組み合わせたハイブリッドホイールを新たに開発しています。

### ■新しいエアロデザイン

風をいなすために、開口や段差をできるだけなくす方向が主流だった空力デザインに、新しい手法を採用。穴を開けるべきところには開けることで積極的に風を流す、攻めのアプローチにより、インパクトのある新しいエアロデザインを完成させました。

### ■スマートクリアワイパー

ワイパー本体にウォッシャーノズルを内蔵。ワイパーの進行方向に応じてウォッシャー液の噴射方向やタイミング、噴射量を自動調整することで、ウォッシャー液の噴射をほとんど感じさせず、視界の阻害感を軽減します。また、洗浄効率も大幅に向上。



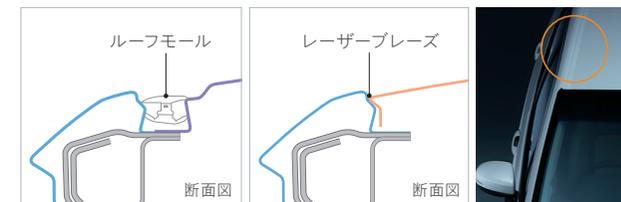
作動イメージ

## BOLD & AERO ロー&ワイドで堂々とした車格 × 先進的で美しい流線型デザイン



### ■ルーフレーザーブレード

ルーフサイドの溶接にレーザーブレードを採用。従来のルーフモールをなくすことによって段差を減らし、一体感とともに上質感を強めています。



従来構造

クラリティ PHEV



空力デザイン

造形から磨き、EV走行距離の延長にも貢献するエアロフォルム。

### 空力デザイン概要

エアロパーツで補うのではなく、スケッチ段階からエクステリアデザインと空力デザインの連携をはかる。その方針のもと、クラリティシリーズが着目したのは、セダン特有の車体後方に発生する空気の縦渦。空気抵抗の主要因となり燃費性能に影響を与えるこの縦渦を低減するため、ルーフからトランク上面のボディー形状とキャビン側面の形状を室内空間を犠牲にすることなく最適化することで、車体上面と側面の空気の速度差を小さくし、空間を広く保ちながら優れた空力性能を発揮する外観デザインとしています。



### ■フロントエアカーテン

フロントバンパー下から空気を通し、フロントタイヤ外側に空気のカーテンをつくることで、ホイールハウスから発生する気流の乱れを抑制します。



### ■リアエアカーテンダクト

リアドア下部にエアカーテンダクトを設け、ダクトを通った空気がホイールハウスから発生する気流の乱れを抑制。(特許取得済 2018年7月時点)



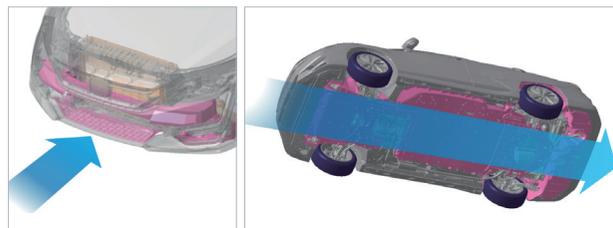
### ■リアタイヤカバー

リアタイヤまわりの乱流を抑えるためにタイヤ上部をカバーしました。カバーはタイヤ交換時の利便性を考慮し、クルマをリフトアップすればリアタイヤの交換ができる形状としています。



### ■ラジエーターグリル/アンダーフロアカバー

小さな開口面積のラジエーターグリル内部にダクト機構を設けることで、冷却機能の効率化と空力性能の両立をはかりました。また、アンダーボディーをフルカバーし、空気の流れをスムーズにしています。



### ■18インチアルミホイール

アルミの本体に樹脂キャップを装着した、ユニークなハイブリッドホイール。ブレーキ冷却、空力、デザイン、さらには軽量化など、ホイールに求められる多くの課題へのトータルなチャレンジから生まれたカタチです。



樹脂キャップ

18インチアルミホイール

デザインしたのは、  
とびきり新しい「普通」です。

クラリティシリーズのデザイン開発において、我々の意志は「新しい自動車をつくる」という一点に貫かれていました。時代の先頭を走るクリーンカーの姿はどうあるべきか、というのは確かに大きな問題です。変わったカタチが目立ちかもしれない。空力デザインを前面にアピールすべきかもしれない。しかし、私たちはそうした考えを採りませんでした。めざしたのは、いかにもショーカー然としたデザインスタディーではなく、乗る人すべてが運転しやすく使いやすい「自動車」としての機能を少しも損なうことなく、なおかつ未来をカタチにすることだったからです。そうしたなか、まず思い浮かんだのは、海の生き物というイメージでした。すべての生命の故郷たる海を、水の抵抗を軽やかにいなしつつ、軽やかに駆けめぐりながら、堂々とした存在感と美しさをも併せ持つ——イルカやシャチをどこか感じさせるフォルム。そしてその内側には、クルマの王道ともいえるミドルサイズセダンであるために欠かせない、大人5人がゆったりと過ごせる広々としたキャビンとたっぷり積めるトランクスペース。バッテリーなど多くのデバイスを床下に積むPHEVでありながら、全高を可能な限り低く抑えたクラリティ PHEVのカタチはこうして生まれました。この「新しい自動車」こそ、近未来のメインストリームであるために。

(談：クラリティ PHEV 開発スタッフ)



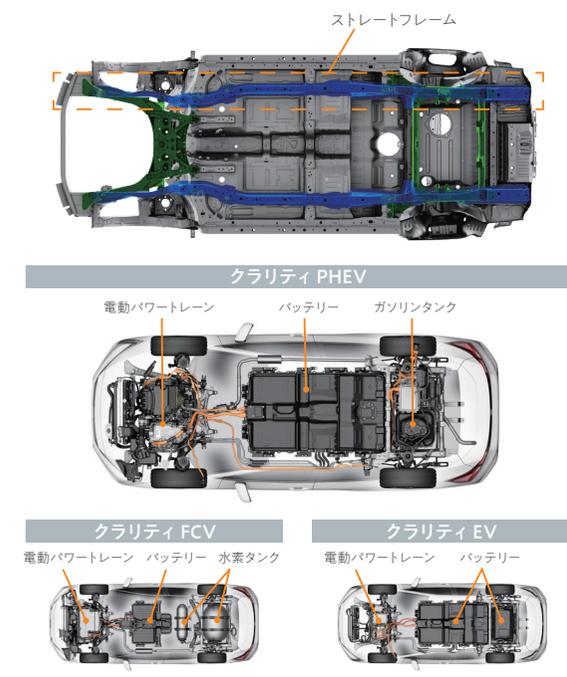
ボディ

## マルチ電動パワートレーンに対応する軽量・高剛性ボディ。

### ボディ概要

3つの異なる電動パワートレーンを共通のプラットフォームに搭載し、Honda クリーンカーの象徴となるクルマを創造する「3 in 1 コンセプト」を具現化するボディを構築するための指標となったのは、「人の空間は最大に、メカの空間は最小に」という、これもまた Honda のクルマ造りの基本方針ともいうべき「M・M 思想」でした。具体的には、電動パワートレーンをフロントに集約しつつ、バッテリーや燃料タンクを床下に効率的に配置すること。クラリティ PHEV では、特

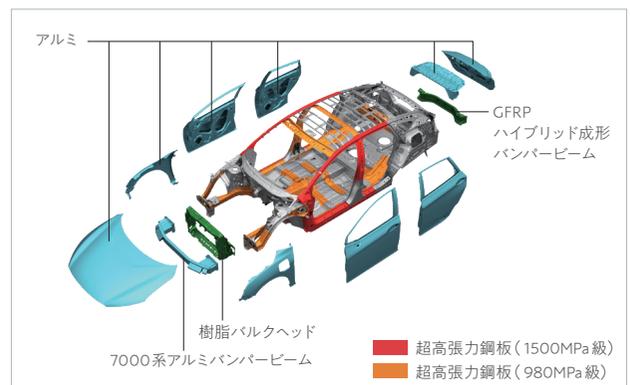
#### 共通プラットフォーム



に EV 走行距離に大きく影響するバッテリー容量を可能な限り確保しながら、ミドルサイズセダンにふさわしいキャビンスペースとの理想的な両立を達成しています。バッテリーや水素タンクを搭載するクラリティシリーズに、高い剛性と安全性を確保するための骨格構造の基本となるのは、フロントからリアまでストレートにつなげたメインフレームとリアサブフレーム。パワートレーンを効率的に保護すると同時に、前後方向の衝突エネルギーを効果的に吸収します。

#### ■軽量化への取り組み

エンジンと燃料タンク、モーターに加え、通常のハイブリッド車よりもさらに大容量のバッテリーを搭載する PHEV。重量の増加は車体に対する負荷の増加に直結するため、クラリティシリーズでは、ボディ骨格に 1500MPa 級ホットスタンプ材などの超高張力鋼板を使用したほか、フード、ドア等の外板部品をアルミ化。さらにフロントバルクヘッドを樹脂化し、リアバンパービームは GFRP ハイブリッド成形とするなど、さまざまな手法でボディの軽量化と高強度化を同時に追求しています。



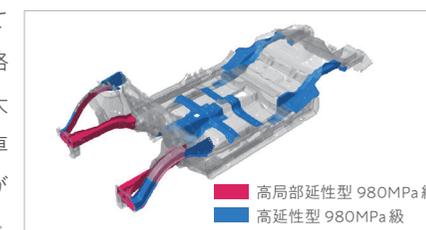
#### ●フード/フェンダー/ドア/トランクのアルミ化

フード、フェンダー、ドア、トランクの構成部品をアルミ化し、これらをスチール製とした場合に比べ1台あたり28kg\*の軽量化を達成。

\* Honda 測定値。

#### ●新しい高λ型 980MPa 級超高張力鋼板を広範囲に採用

成形の制約により、従来は形状がシンプルな部材にのみ使用されていた 980MPa 級超高張力鋼板。クラリティ PHEV では、2種類の新しい 980MPa 級合金化溶融亜鉛メッキ鋼板を実用化し、成形性に優れた高延性型 980MPa 級超高張力鋼板をフロアクロスメンバーとリアフレームに適用し、局部変形能に優れた高局部延性型 980MPa 級超高張力鋼板をフロントサイドフレームとアッパーメンバーに世界で初めて\*採用しています。これまで 590MPa 級などを使用して



#### ●世界初\*、GFRP ハイブリッド成形リアバンパービーム

低速から高速まで、さまざまな条件での衝突荷重に対応しながら軽量化するために、樹脂とガラス繊維の複合素材、GFRP (Glass Fiber Reinforced Plastics) を使用したリアバンパービームを新開発。不連続ガラス繊維と連続ガラス繊維を積層したハイブリッド成形とすることで成形性を高め、極めて軽量ながら高強度な構造を実現し、2017 年度自動車技術会技術開発賞を受賞しました。

(特許取得済 2018年7月時点) \* Honda 調べ。



衝突安全

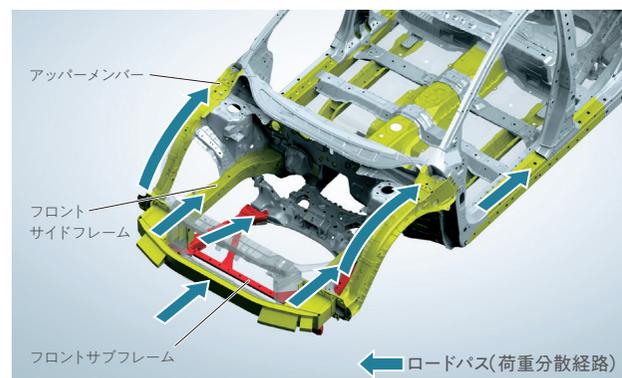
## クラリティシリーズに高度に最適化した衝突安全性能。

### 衝突安全

Honda独自のGコントロール技術により、電動車特有の安全性についても慎重に配慮しながら、全方位で高水準の衝突安全性能を獲得したクラリティ PHEV。前面、側面、後面それぞれの衝突に対し、荷重を効率よく分散させるロードパス構造を採用し、特に前面、後面については、サブフレームを積極的にロードパスとして活用しています。

#### ■前面衝突ロードパス構造

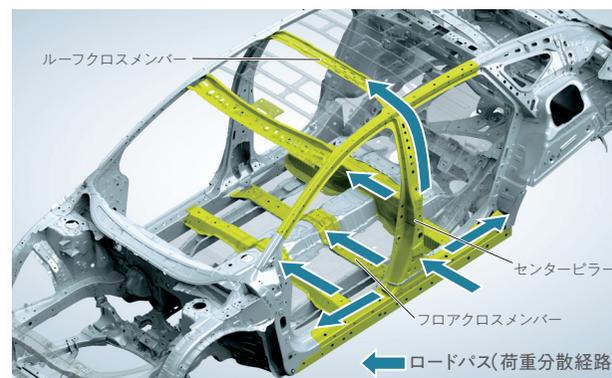
フロントサイドフレームやアッパーメンバーに加え、フロントサブフレームも活用し、衝突エネルギーを効率的に分散できる構造としました。そのうえで、フロントサブフレームの後端を前面衝突時に脱落させ、ステアリングギアボックスなどのキャビンへの侵入を防ぎます。



#### ■側面衝突ロードパス構造

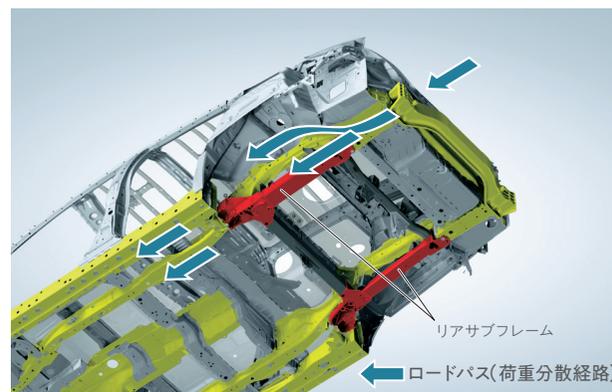
センターピラー、フロアクロスメンバー、ルーフクロスメンバーに

よって強固な環状骨格を形成することで、衝突エネルギーを効果的に分散し吸収します。



#### ■後面衝突ロードパス構造

リアフレーム後端を衝撃吸収構造とし、効果的に圧縮させることで、限られたストロークで衝突エネルギーを吸収します。リアフレームとリアサブフレームで、衝突エネルギーを効率的に分散します。



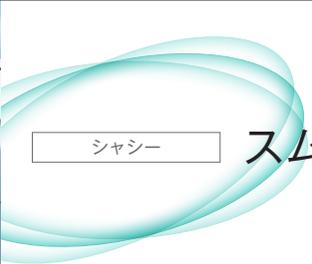
#### ■主な安全装備

- 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SRSニーエアバッグシステム



- 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
- 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)
- 運転席/助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯  
(シートベルトリマインダー付)
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー
- i-Sizeチャイルドシート対応ISOFIXロアアンカレッジ  
(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席)
- 頸部衝撃緩和フロントシート

Safety for Everyone



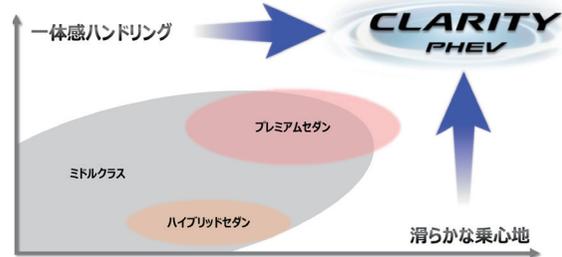
シャシー

## スムーズで安定感のある走りを生む低重心 / 軽量シャシー。

### シャシー概要

ミドルサイズセダンにふさわしい電動車プラットフォーム構築のためのシャシー領域の課題は、重い車重と大きなヨー慣性モーメントに対応し、なおかつ高い運動性能を実現することでした。従来のハイブリッド車と比べてさらに重い電動パワートレインはヨー慣性モーメントを増大させ前後重量配分も後ろ寄りになります。こうした条件のなか、バッテリーなどの重量物を車両の低い位置に搭載することで、アコード PHEV に対しても約 60mm 低い重心高を実現。サスペンションは、フロントを軽量なストラット式、リアにはアライメント剛性が高いマルチリンク式を採用し、ロールを押さえ、軽量化と低フリクションを突き詰めました。その結果、振幅感応型ダンパーの効果も相まって、スムーズでフラットな乗り味を獲得しています。またステアリングシステムには、VGR(可変ステアリングギアレシオ)搭載のデュアルピニオン EPS を採用し、俊敏なレスポンスとなめらかな操舵感を高い次元で両立。さらに、フロントおよびリアの高剛性サブフレームによりスタビリティを大幅

### ダイナミックパフォーマンス



に向上させています。ブレーキには、高精度制御の電動サーボブレーキシステムを採用。これらにより、Honda の電動車ならではの安心感あふれる爽快なドライブフィールが生まれました。

### ■フロント/リアサスペンション

フロントサスペンションには軽量化に有利なストラット式を採用し、L型アルミロアアームとすることで高い横剛性を実現。横方向の入力をしっかり押さえることで優れた運動性能に貢献します。リアサスペンションは 5 本アームのマルチリンク式とし、優れた操縦安定性と乗り心地を両立しながら、すべてのアームを従来のスチール製からアルミ鍛造製に変更することで、40%\*の軽量化も達成しました。さらに、タイロッドもアルミ鍛造製としています。

\* Honda 測定値。

#### フロントサスペンション



#### リアサスペンション

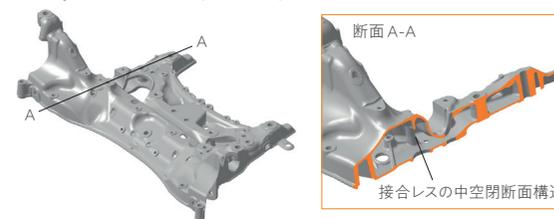


### ■アルミ中空ダイキャストフロントサブフレーム

クラリティシリーズのために開発したフロントサブフレームは、従来製法比 20%\*の軽量化を達成。これは Honda が二輪車で培ってきた技術を四輪車の大型サブフレームに応用したもので、接合レスの中空閉断面構造によって薄肉化を可能にするうえ、溶接用

のフランジがなく大断面をとれることから、高剛性化と軽量化を高次元で両立させることができます。中空ダイキャスト製法は、金型で铸造した後子(砂など)を取り除くことで中空をつくり出すため接合面がなく、重量、熱ひずみ、強度・耐久性といった従来製法の課題を一気にクリアする画期的な技術です。\* Honda 測定値。

### アルミ中空ダイキャストフロントサブフレーム



### ■アルミ製リアサブフレーム

燃料タンクなどの重量物を保持するとともに、車両重量によるサスペンション入力増加に対応するために開発したアルミ製の大型井桁リアサブフレーム。フロントサブフレーム同様サスペンションの高い横剛性を確保するために、翼のような特徴的な形状のスティフナーを設定し、高い効果をあげています。

### アルミ製リアサブフレーム





インテリアデザイン

先進テクノロジーで満たされ、癒やされるインテリア。

CLARITY  
PHEV

## ADVANCED MODERN LOUNGE 先進テクノロジーと心満たされる空間との調和



### インテリアデザイン概要

先進の機能を装備したクラリティシリーズの空間を包むのは「上質」や「洗練」という意味を含めた「現代的」な設え。無機質すぎず、ミニマルでもなく、あるべきものをすべて揃え、整えたうえでシンプルなぬくもりを感じさせるひろびろとしたキャビンをめざしました。クラリティ PHEVでは、特にナチュラルで洗練された上質感を強調しています。

#### ■先進の機能とデザイン

先進性は、メーターをはじめとする先進的なインターフェースと、人と地球にやさしい室内環境を実現することで表現しました。

#### ■豊かなくつろぎを創出

移動時間を心豊かに過ごしていただくために、薄型骨格のワイドイ

ンパネによって、広く上質なくつろぎの空間を創出。また、シフト・バイ・ワイヤの利点を生かしたハイデッキコンソールやリア席専用のエアコンアウトレット、上質な仕立てのスマートフォンポケットも用意しています。

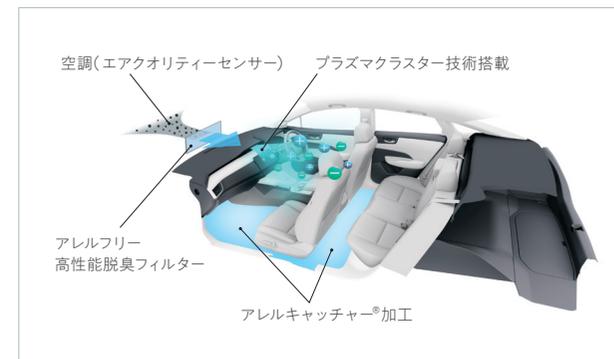
#### ■素材選びにも特別なこだわりを

本革やプライムスモース、木目の導管を凹凸感で表現したウッド調パネルなど、感性に響く上質な素材をふんだんに採用し、あたたかみや安心感を演出しました。

#### ■トータルエアクオリティーマネジメント

外気中の排気ガスなどを検知して自動的に内気循環に切り替えるエアクオリティセンサー、アレルゲンの活動を抑制するアレルフリー高性能脱臭フィルター、空気浄化や脱臭などの効果を発揮するプラズマクラスター技術搭載エアコンなどさまざまな技術の組

み合わせにより、車内の空気を可能な限り清浄に保ちます。



※車内の状況や個人差により効果の程度が異なる場合があります。

#### ■ハイバックフロントシート

ラウンジソファのようにシートバックを高めに設定し、高い安定感とくつろぎを実現。ショルダー部分をスリムな形状とすることで、リア席乗員への圧迫感を低減しています。

#### ■ハイデッキセンターコンソール

エスカッションを高く配置したハイデッキセンターコンソールとし、タブレット端末やスマートフォンなどを置くコンソールトレイを設けました。USBジャックなども装備しています。

#### ■環境素材

ルーライニング、サンバイザー、シートとアームレストのプライムスモース裏地等を植物由来の素材とするなど、内装表面積の約70%\*に環境負荷低減素材を使用しています。 \* Honda測定値。



静粛性

## 次世代電動車で実現したミドルサイズセダンにふさわしい静粛性。

## NV 対策概要

クラリティシリーズはいずれもフロア下にIPUを搭載しており、アコードPHEVに比べて乗員に近い位置で発生するIPUの高周波ノイズが大きな課題となります。またフロントルームには、モーター/トランスミッションやPCUなど、高周波ノイズを発生する電動デバイスが搭載され、さらにプラグインハイブリッド車であるクラリティPHEVにはエンジンも存在します。このように、通常のエンジン車とは異なる条件のもとにあるクラリティシリーズ、とりわけクラリティPHEVは、静粛性向上のために、より複雑な対応を求められます。もちろん高い電動走行性能を有するだけに、エンジン音よりもロードノイズが目立ってしまうモーター走行時の対策も欠かすことはできません。そこでHondaは、このきびしい課題を1からクリアするために、まず基本に立ち返り、防音システムのベースとなる、以下のコンセプトを設定しました。

- 入力源に近い部位で効率良く音を低減する
- 音を室内に侵入させない
- 静粛性向上に寄与の高い箇所に徹底対応する
- 個々の部品性能を最大限にする

これらはもちろん、環境車に限らないHondaの車体防音の基本的な考え方ですが、あらためてきびしく徹底することによって、重量増を最小限に抑えながら、電動走行距離と運動性能の向上、さらにはコスト抑制にも寄与する防音システムの構築をめざしました。

## ■ロードノイズ対応技術

ロードノイズへの対応は、EV走行時にロードノイズが目立って侵入する箇所であるフロアやフロント/リアホイールハウスを中心に行いま

した。フロアへの対応は、近年の環境車では一般的な不織布タイプの吸音アンダーカバーを外側に施し、内側には吸遮音タイプのカーペットを採用。表面のパイル層を含めて一体成形することで、従来の貼り付け成形に対して薄型としながら吸遮音性能を高めています。またホイールハウス部では、リア外側に吸音インナーフェンダー、内側(キャビン側)にホイールハウスインシュレーターの構成とし、フロントにも不織布に樹脂を含浸した、吸音タイプのフロントインナーフェンダーを装着。さらに、ホイールは、不快な中周波ロードノイズを低減するノイズリデュースアルミホイールとしています。

## ■加速時パワートレイン系ノイズ対応技術

加速時にパワートレインから発生するノイズの侵入は、ダッシュボード付近が中心となります。そこでダッシュボードまわりの吸遮音性能を特に強化しました。またフロントインナーフェンダーは裏側にインシュレーターを追加したほか、フェンダー内に、エンクロージャーに加え樹脂ベースにゴム系吸音材を施したパーテーションパッドを一体化して適用し、防音特性を高めました。さらにアンダーカバー裏にはインシュレーターを適用し、パワートレインからのノイズを音源近くで吸音します。これらはパワートレイン系ノイズだけでなく、ロードノイズにも効果を発揮します。

## ●ダッシュボードまわりのノイズ対策強化内容

- ・2層式吸遮音タイプダッシュボードインシュレーター\*1
- ・ダッシュボードアウターインシュレーター目付量アップ\*2
- ・ダッシュボードアッパーリッドインシュレーター追加\*2
- ・フロントフードインシュレーター目付量アップ、裏打ちフェルトを追加\*2

\*1 クラリティFCV同等。 \*2 クラリティFCVとの比較。

## 防音主要アイテム

## フロント

●吸遮音 ●吸音 ●遮音



## ウインドウ

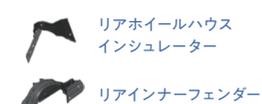
フロントウインドウとフロントドア\*に遮音機能付ガラスを採用  
\*フロントドアコーナーガラスを除く。



## フロア



## リア



## ■アクティブノイズコントロール

低周波帯のノイズに対し、マイクロフォンが検知した騒音信号をマイコンでフィルタリング処理、オーディオ用スピーカーから打ち消し音を発生させて騒音を低減します。ロードノイズとエンジン音の低減に効果的です。

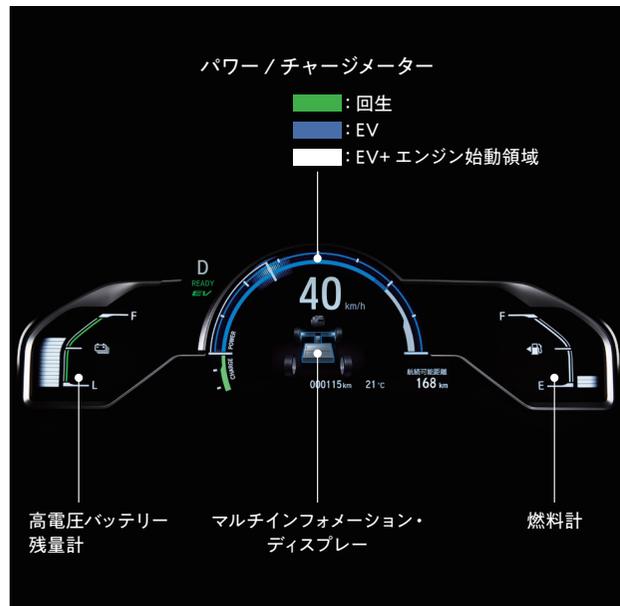


電装

## クラリティ PHEV 専用機能も搭載した 先進のメーター & ナビゲーションシステム。

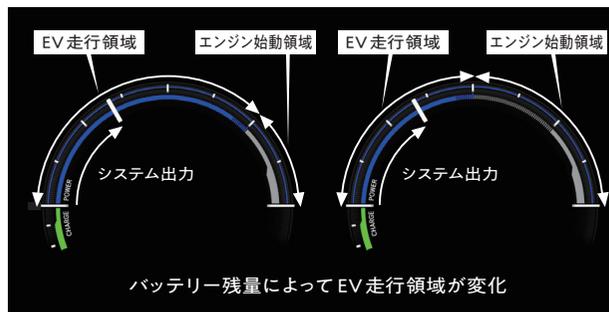
### ■クラリティ PHEV 専用デジタルグラフィックメーター

メーターは、液晶ディスプレイを用いたクラリティ PHEV 専用品を装備。グラフィカルな表現と、シルバーフレームを用いたわかりやすいゾーニングにより、さまざまな情報を素早く認知でき、直感操作に反映できる優れたインターフェースを実現しています。電動車であることを、お客様により強く実感していただくために、パワー/チャージメーターのブルーラインと指針によって、EV 走行可能な出力領域を視覚的に把握でき、どのくらいの加速(アクセル操作)でエンジンが始動するかが直観的に把握できるため、EV 走行の維持に役立ちます。



### ●EV 走行時

ブルーラインはEV 走行が可能な出力領域、指針はシステム出力を表し、指針がEV 走行が可能な出力領域内にある場合、EV 走行を維持できることを示しています。バッテリー残量によってEV 走行領域が少なくなる場合でもブルーライン内にシステム出力を下げることでEV 走行を維持できます。



### ●エンジン走行時 (EV 走行不可)

バッテリー残量が少なくEV 走行ができない時はブルーラインが全て消え、常にエンジンがかかっていることを示します。



### ■Honda インターナビ+リンクアップフリー+

#### ETC 車載器(ナビゲーション連動)

高精度8インチワイドディスプレイを備えたナビゲーションシステムには、クラリティ PHEV 専用の機能として、EV/ハイブリッド/エンジンの各ドライブモードのエネルギーフロー、航続可能距離などを表示します。またNCS ネットワークの充電器の設置場所の案内も可能です。



#### 基本性能

- 高精細8インチワイドディスプレイ ●リアワイドカメラ表示 (3ビュー切り替え式)
- Bluetooth®対応ハンズフリーテレホン機能 ●LaneWatch 表示
- オーディオリモートコントロール+音声認識

#### ナビゲーション機能

- インターナビ・ルート ●充電スタンド検索 ●VICS FM 多重レシーバー
- 3Dマップ/リアル高速入口拡大図 ●出発前交通情報取得 ●ECO 情報表示機能
- インターナビ 警告灯サポート ●安全運転コーチング ●Turn by Turn 表示

#### オーディオ&ビジュアル機能

- TV (12セグ/ワンセグ) ●AM/FM チューナー ●8スピーカー ●HDMI®入力端子
- USB ジャック (2カ所) ●Bluetooth®対応 など

### ●Apple CarPlay に対応

クルマの中で iPhone を、より安心・快適に楽しめる「Apple CarPlay」に対応。音楽の再生や通話など、iPhone のさまざまな機能をナビ画面や音声で操作できます。





通信機能

離れていても、クルマとつながるスマホ専用アプリをご用意しました。

### ■ Honda Remote App

お手持ちのスマートフォンで専用アプリケーション (Honda Remote App) を使用することで、離れた場所からでも車両との通信が可能。クルマから離れていても、航続可能距離や高電圧バッテリー残量、車内温度等の車両情報をスマートフォンで取得できるほか、タイマー充電設定や充電用リッドのオープン、エアコンのON/OFF操作や出発時刻に合わせたタイマー設定も行えます。



車両情報をスマートフォンに表示。



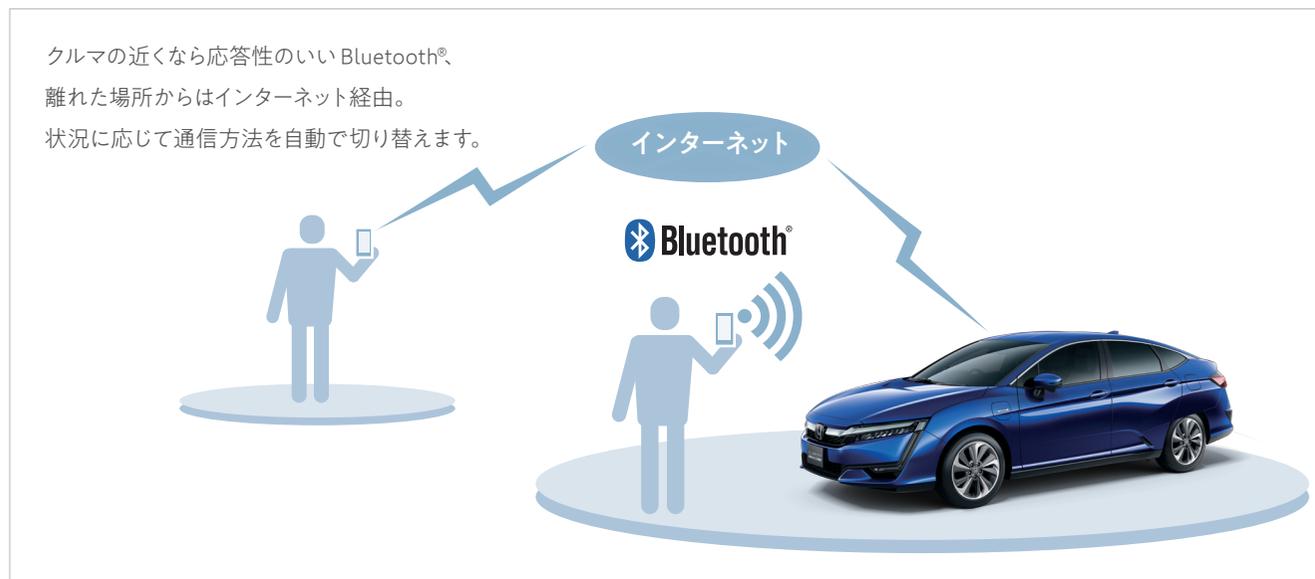
タイマー充電の時間設定などを遠隔操作可能。

### Honda Remote App の機能

機能	項目
車両情報の表示	高電圧バッテリー残量
	航続可能距離
	車内温度
	エアコンの動作状態
	普通 / 急速充電の状態
エアコンの遠隔操作	外部給電の状態
	外部給電可能時間
タイマー充電の設定*1	エアコンの開始 / 停止
	お出かけ前のエアコン設定
充電の遠隔操作	設定の変更
	充電用リッドオープン*2
カーファインダー	普通充電開始 / 停止
	駐車位置と現在地表示*2
お知らせ	アンサーバックの操作*2
	施錠、ドアなど閉め忘れ*2
お知らせ	車両情報の更新
	エアコンの開始 / 停止
	お出かけ前エアコン開始 / 停止
	外部給電停止

\*1 タイマー充電の設定は、マルチインフォメーション・ディスプレイのカスタマイズでも可能。

\*2 Bluetooth通信時。



安全運転支援機能

## 先進のクリーンカーにふさわしい安全運転支援機能。

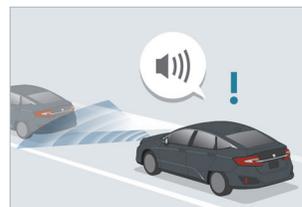
### 安全運転支援機能

#### ■ Honda SENSING

フロントグリル内側に設置したミリ波レーダーは遠くまでの対象物体の位置や速度に加え、反射率が低い歩行者までも検知。フロントガラス内側に設置した単眼カメラは車両前方約60mまでの対象物の属性や大きさを識別。この2つのセンサーを融合した高精度な検知機能と、ブレーキやステアリングなど車両各部を協調制御することで、通常運転時から緊急時のリスク回避まで運転を支援します。

ミリ波レーダー  
対象物体の  
位置・速度を認識

単眼カメラ  
対象物体の属性・大きさを認識



#### 衝突軽減ブレーキ(CMBS)

車両や歩行者を検知し、衝突の危険がある場合に音とメーターの表示で警告。緊急時には、自動で強いブレーキをかけ、衝突回避・被害軽減を図ります。

CMBS = Collision Mitigation Brake System



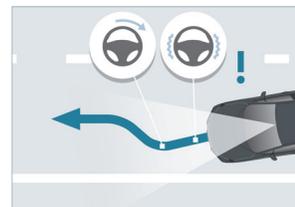
#### 誤発進抑制機能

前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに、音とメーターの表示で警告します。



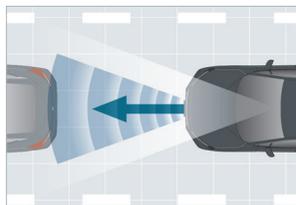
#### 歩行者事故低減ステアリング

約10km/h～約40km/hで走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とメーターの表示で警告。ステアリングも制御し、回避操作を支援します。



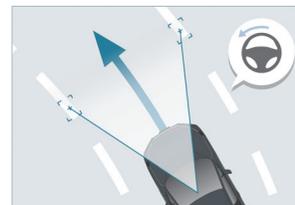
#### 路外逸脱抑制機能

車線を外れそうの際、メーターの表示とステアリング振動で警告し、さらにクルマを車線内へ戻すようにステアリングを制御。



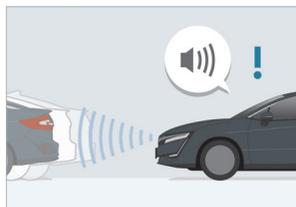
#### 渋滞追従機能付ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)

前走車がない場合は設定した車速を自動で維持し、前走車がある場合は自動で加減速をし、適切な車間距離を保つよう支援。前走車が停車すれば合わせて停車する渋滞追従機能付。



#### LKAS(車線維持支援システム)

高速道路など、中・高速走行時、単眼カメラで車線を捉え、車線の中央に沿って走れるようステアリング操作をアシスト。車線を外れそうの際には、メーターの表示とステアリング振動で注意を喚起します。  
LKAS = Lane Keep Assist System



#### 先行車発進お知らせ機能

前のクルマが発進したことを、音とメーターの表示でお知らせします。

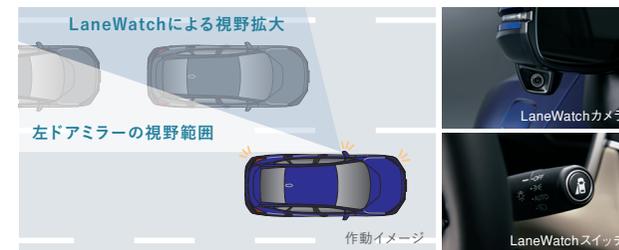


#### 標識認識機能

走行中に道路標識を認識してメーターに表示し、安全運転を支援します。

#### ■ LaneWatch

助手席側ドアミラーの下部に備えたカメラにより、ドアミラーの死角をナビ画面に表示して見落とし防止に貢献。一般的なドアミラーの視野角約20度に対し約80度を確保しており、レーンチェンジの際の安全確認や左折時のバイクや自転車の巻き込み防止に効果的です。



#### ■ リアワイドカメラ

後退時にクルマの後ろの様子をガイドライン付きで表示します。一般的なノーマルビューに加え、バック出庫時に便利なワイドビュー、停止位置との距離感がつかみやすいトップダウンビューの3ビューで表示可能です。



Safety for Everyone



ボディカラー/インテリアカラー

クリーンカーにふさわしい上質なカラーリング。



### ボディカラー/インテリアカラー

次世代のクリーンカーにふさわしい空や海、そして地球そのものの色を感じさせるコバルトブルー・パールをはじめ、ボディカラーは全6色をラインアップ。またボディカラーにマッチするようセレクトしたインテリアカラーは、明るく洗練されたホワイトアイボリーとシックなブラックの2色をご用意しました。

プラチナホワイト・パール  
上品な深みと  
輝きを感じさせるホワイト。

プレミアムディープロッソ・パール  
艶やかでありながら  
品格をたたえた深紅。

コバルトブルー・パール  
華やかさと深みを備え、  
存在感のある高彩度ブルー。

スーパープラチナ・メタリック  
こだわりの質感が陰影を生み、  
フォルムを美しく魅せるシルバー。

モダンスティール・メタリック  
躍動的なフォルムを引き締め、  
風格を漂わせるダークカラー。

クリスタルブラック・パール  
漆黒にパールがきらめく、  
ニュアンス豊かなブラック。



インテリアカラー：ホワイトアイボリー



シートメイン部：本革  
シートサイド部：プライムスムース

ブラウンウッド調パネル

インテリアカラー：ブラック



シートメイン部：本革  
シートサイド部：プライムスムース

ブラックウッド調パネル

<b>主要装備</b>
安全装備／運転支援機能

- Honda SENSING(衝突軽減ブレーキ(CMBS)、誤発進抑制機能、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ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)、LKAS(車線維持支援システム)、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能)
- LaneWatch
- アジャイルハンドリングアシスト
- モーションアダプティブEPS
- VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS
- 9灯式LEDヘッドライト(インラインタイプ)(ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)
- 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
- 車両接近通報装置
- 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム

快適装備／メーター
-----------

- エレクトリックギアセクター
- ECONモードスイッチ
- SPORTモードスイッチ
- HVモードスイッチ(HV CHARGEモード機能付)
- デジタルグラフィックメーター(パワー/チャージメーター(EV走行可能出力表示機能付)、スピードメーター、エネルギーフロウ、高電圧バッテリー残量計、燃料計、航続可能距離表示機能 など)
- Honda インターナビ+リンクアップリード
  - +ETC車載器(ナビゲーション連動)+8スピーカー
- アクティブノイズコントロール
- インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー(左右独立温度/GPS制御偏日射コントロール式/プラスクラスター技術搭載/排出ガス検知式オート内外気切替機構付)
- リアベンチレーション

インテリア
-------

- コンビシート(本革×プライムススムース)
- 運転席&助手席シートヒーター
- 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、メモリー機能付)
- 助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング)
- 本革巻ステアリングホイール
- ウッド調パネル
- 自動防眩ルームミラー

エクステリア／ガラス
------------

- トランクスポイラー
- 遮音機能付ガラス(フロントウインドウ/フロントドア〈フロントドアコーナークラスは除く〉)
- 高熱線吸収/UVカット機能付ガラス(フロントウインドウ/フロントドア)
- 高熱線吸収/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/リア)
- ハーフシェード・フロントウインドウ
- スマートクワイアワイパー(車速連動間欠/バリアブル間欠/ウォウシャーノズル内蔵/ミスト機構付/雨滴検知式)

足まわり／走行関連メカニズム
----------------

- 減速セクター
- マルチリンク・リアサスペンション
- 振幅感応型ダンパー

- 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SRSニーエアバッグシステム
- 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
- 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)
- 運転席/助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー<警告灯(シートベルトリマインダー付)
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー
- i-Sizeチャイルドシート対応 ISOFIXリアアンカレッジ(リア左右席)+トップテザーアンカレッジ(リア左右席)
- 頸部衝撃緩和フロントシート
- 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

- Hondaスマートキーシステム(キー2個付)(普通充電用リッドオープンボタン付、エアコン/OFF機能付)
- テレスコピック&マルチステアリング
- アルフレード-高性能脱臭フィルター
- 全ドアワンタッチ式パワーウインドウ(挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付)
- USBジャック(フロントコンソール内2個付(1.5A、1.0A))
- HDMI®入力端子(フロントコンソール内)
- アクセサリーソケット(DC12V)(フロントコンソール内/リア)
- ヘッドライトオートオフ機能
- コンフォートチャージ
- 普通充電用ケーブル(AC200V、7.5m)
- Honda Remote App対応

- 6:4分割可倒式リアシート(トランクスルー機構付)
- リアセンターアームレスト(リッド/ドリンクホルダー付)
- 運転席用&助手席用バンティーマイラー付サンバイザー(照明付)
- 前席フットランプ(LED)&ルームランプ(LED)
- シートバックポケット&スマートフォンポケット(運転席/助手席)
- ハイドキセンターコンソール(ドリンクホルダー/大型アームレスト付コンソールボックス付)
- リッドオープンスイッチ(急速充電/外部給電、普通充電)

- 電動格納式リモコンカラードアミラー(ヒーテッド機能/LEDウインカー付、オートトラミラー)
- LEDポジションランプ(アクセサリーランプ機能付)
- フルLEDリアコンビネーションランプ
- リッド式急速充電/外部給電ポート(CHADEMOコネクタール)
- リッド式普通充電ポート
- フロアアンダーカバー
- シャークフィンアンテナ

- 18インチアルミホイール
- 電動サーボブレーキシステム
- 応急バンク修理キット(スペアタイヤレス)

■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。■この車子の写真は、実際の色と多少異なることがあります。■インテリアの写真はすべてカットボディによる撮影。■メーター類は撮影のため点灯。■画面はハメコミ合成。

<b>主要諸元</b>
-------------

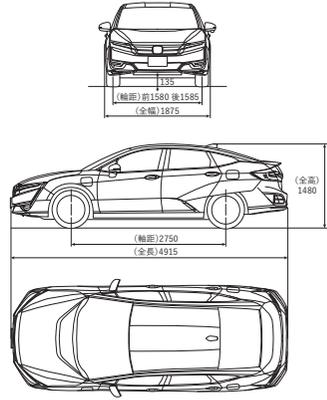
タイプ	EX	
駆動方式	FF	
車名・型式	ホンダ・6LA-ZC5☆	
トランスミッション	電気式無段変速機	
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m) ホイールベース(m) トレッド(m) 前/後 最低地上高(m) 車両重量(kg) 乗車定員(名) 客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	4.915/1.875/1.480 2.750 1.580/1.585 0.135 1.850 5 1.950/1.580/1.160
原動機	原動機型式 エンジン型 エンジン	LEB-H4 LEB 水冷直列4気筒横置
エンジン	エンジン種類・シリンダー数 及び 配置 弁機構 総排気量(L) 内径×行程(mm) 圧縮比 燃料供給装置形式 使用燃料種類/燃料タンク容量(L)	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2 1.495 73.0×89.4 13.5 電子制御噴射噴射式(ホンダPGM-FI) 無鉛レギュラーガソリン/26
電動機(モーター)	電動機型式/電動機種類 定格出力(kW) 最高出力(kW/PS)/rpm 最大トルク(N・m[kgf・m])/rpm	H4/交流同期電動機 65 77(105)/5,500 134(13.7)/5,000
性能	電動機(モーター) 最高出力(kW/PS)/rpm 最大トルク(N・m[kgf・m])/rpm	135(184)/1,000-6,000 315(32.1)/0-2,000
ハイブリッド燃料消費率(国土交通省審査値)	JC08モード	28.0
ハイブリッド燃料消費率(国土交通省審査値)	WLTCモード	24.2
ハイブリッド燃料消費率(国土交通省審査値)	市街地モード(WLTC-L)km/L	23.0
ハイブリッド燃料消費率(国土交通省審査値)	郊外モード(WLTC-M)km/L	24.3
ハイブリッド燃料消費率(国土交通省審査値)	高速道路モード(FWLTC-H)km/L	25.1
主要燃費向上対策	プラグインハイブリッドシステム、アトキンソンサイクル、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング	
充電電力使用時走行距離(プラグインレンジ、国土交通省審査値)	JC08モード(km)/WLTCモード(km)	114.6/101.0
EV走行換算距離(等価EVレンジ、国土交通省審査値)	JC08モード(km)/WLTCモード(km)	114.6/101.0
電力消費率(国土交通省審査値)	JC08モード(km/kWh)/WLTCモード(km/kWh)	7.67/6.76
一充電消費電力量(kWh/回)		14.94
電小回装半値(m)		5.7
動力用主電池	種類/個数/電圧(V)/容量(Ah) 充電電圧(V)	リチウムイオン電池/168/3.7/27.3 310.8
動力伝達・走行装置	減速比 ステアリング装置形式 タイヤ 前・後 主ブレーキの種類・形式 前/後 サスペンション形式 前/後 スタビライザー形式 前・後	第一:2.454(電動駆動) 0.805(内燃機駆動) 第二:3.421 ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様) 235/45R18 94W 油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク マクファーソン式/マルチリンク(ワッシュボーン)式 トーション・バー式

<b>環境仕様</b>	「平成30年排出ガス 基準75%低減レベル」認定車
-------------	------------------------------

燃料消費率	WLTC☆	ハイブリッド(CS)	高速道路モード(WLTC-H)	25.1
CO排出量(g/km)				95.9
燃費からの換算値				
プラグイン(CD)	燃費(km/L)			101.0
排出ガス	適合規格・認定レベル/試験モード		平成30年排出ガス基準75%低減/WLTCモード	
環境性能	認定基準値(単位:g/km)		CO/NMHC/NOx	
適合規格別レベル	CO2排出量			平成28年値規制制 規制値/加速走行2d(B)
環境情報	種類/GWP値*/使用量			HFO-123yf/14.42kg
環境負荷物削減	環境省VOC			自主目標達成(厚生労働省室内汚染物質指針以下)
	環境負荷物削減			自主目標達成(1996年使用量**の1/10)
	資源			自主目標達成(2005年1月以降使用禁止*)
	リサイクル			自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)
取壊し環境	リサイクルし難い材料*2を使用した部品			樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
	再生材を使用している部品			アンダーコート、バンパーフェースなどの内外装部品
	その他			グリップインジェクター、カウルサイドガーニッシュ、トランクボード
	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、エコノミー使用等)に応じて数値が大きく異なります。\*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 安全上必須な部品の機能喪失使用を除く。\*7 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの可燃性プラスチック。\*8 この環境仕様書は2018年7月現在のものです。

<b>寸法イメージ図</b>	単位: mm
----------------	--------



■ハイブリッド燃料消費率や充電電力使用時走行距離、電力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、エコノミー使用等)に応じて数値が大きく異なります。\*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 安全上必須な部品の機能喪失使用を除く。\*7 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの可燃性プラスチック。\*8 この環境仕様書は2018年7月現在のものです。