

力強い、しかも低燃費。爽快にしてスマートなパワートレイン。

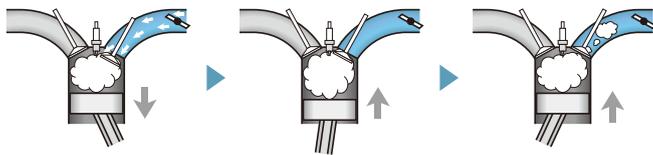
2.0LエンジンにCVTを組み合わせ、クラストップ\*の低燃費と力強い走りを両立。

【2.0L「可変吸気量制御」i-VTECエンジン】

低速域からの力強いトルク特性と低燃費を両立した「可変吸気量制御」i-VTECエンジンを採用しました。低負荷走行時に吸気2バルブのうち1バルブの閉じるタイミングを遅くするとともに、DBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）がスロットルバルブを最適に制御する可変吸気量制御によって、吸気抵抗によるエネルギー損失（ポンピングロス）を大幅に低減。さらに、各部の低フリクション化を徹底し、クラストップ\*の低燃費を実現しています。

\*2.0LクラスのSUVとして（2011年11月現在 Honda調べ）

■「可変吸気量制御」イメージ（低負荷走行時）



スロットルバルブ開度を大きめに制御し、スムーズに吸気（ポンピングロス低減）

ピストンが下死点を過ぎ、上昇をはじめても吸気バルブを閉じない

一度吸い込んだ混合気の一部を吸気ポートに押し戻してから吸気バルブを閉じ、必要な混合気量に調整

【トルクコンバーター付CVT】

DBWと協調した高知能な変速制御を行い、さまざまな走行シーンでドライバーの感覚に合った滑らかな走りを実現するトルクコンバーター付CVT。油温センサーの採用や高精度なロックアップ制御によって、優れた燃費性能にも貢献しています。また、低速域から力強いエンジントルク特性との相乗により、2.0Lながら従来モデル（2.4L）と同等の発進・加速性能を発揮します。

2.4Lエンジンと5速ATを進化させ、燃費性能と出力をともに向上。

【2.4L DOHC i-VTECエンジン】

Honda独創のVTECに加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTCを組み合わせた、DOHC i-VTECエンジンを採用。圧縮比を高めるなど出力を15kW（20PS）向上するとともに、徹底したフリクション低減によって燃費性能も向上しています。

比較数値は従来モデル比

【5速オートマチックトランスミッション+パドルシフト】

力強いエンジン特性にマッチした5速ATを採用。出力・トルクの向上や車両の軽量化によってハイレシオ化が可能となったほか、ATFウォーマー、低粘度オイル、低フリクションクラッチの採用や、ロックアップ領域の拡大などにより低燃費化に貢献しています。また、Dポジションでもマニュアル感覚の変速が行えるパドルシフトを備え、力強い走りをより積極的に楽しめます。

2.0L、2.4Lともに採用した主なエンジンフリクション低減項目

- ピストンパターニングコーティング
- プラトナーホーニング加工シリンダー
- 低張力ピストンリング（オイルリング）
- 低フリクションオイル

低燃費運転を楽しく支援するエコアシスト。

エンジン、トランスミッション、エアコンを燃費優先に制御するECONモードに加え、色の変化でエコ運転度をリアルタイムに把握できるコーチング照明を採用。ドライバーにエコ運転の程度を直感的に伝え、低燃費運転を支援します。なお、Honda インターナビ装着車では直近3回分の平均燃費履歴を確認することもできます。

コーチング照明  
理想的な低燃費走行に近くなるほど、照明色が白からグリーンに変化

2.0G  
CVT/FF



■最高出力（ネット値）

110kW [150PS] / 6,200rpm

■最大トルク（ネット値）

191N・m [19.5kgf・m] / 4,300rpm

■JC08モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）

14.4km/L

■10・15モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）

15.4km/L

「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。



Sモードスイッチ付CVT

2.4G  
5AT/4WD



■最高出力（ネット値）

140kW [190PS] / 7,000rpm

■最大トルク（ネット値）

222N・m [22.6kgf・m] / 4,400rpm

■JC08モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）

11.6km/L

■10・15モード走行燃料消費率  
（国土交通省審査値）

12.2km/L

「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。



パドルシフト

