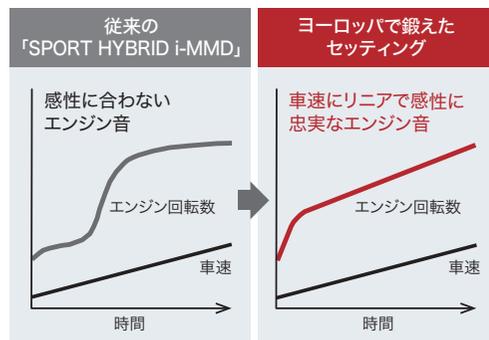


専用チューニングを施し、より上質になった「SPORT HYBRID i-MMD」。Honda初、リアルタイムAWDにも対応

クラストップ*1の低燃費と、3.0Lエンジン*2並のトルク、感性と一体になった上質なドライバビリティーを実現 **One Motion**

エンジンは主に発電に徹し、幅広い領域をモーターで走行する「SPORT HYBRID i-MMD」は、低燃費とともに、V6 3.0Lエンジン*2並のトルクを発生し、力強く滑らかな加速を実現。さらに、欧州での走り込みと緻密なチューニングを施すことにより、ドライバーの感性にリニアで上質なドライバビリティーも追求しました。

■新型CR-Vのドライバビリティーイメージ



燃料消費率(国土交通省審査値)

JC08モード	WLTCモード *3
FF 25.8km/L	FF 21.2km/L
4WD 25.0km/L	4WD 20.2km/L

市街地モード*3	21.0km/L(FF)
郊外モード*3	22.1km/L(FF)
高速道路モード*3	20.7km/L(FF)

※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。

■2.0L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC エンジン
熱効率に優れたアトキンソンサイクルをHonda独自のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)+VTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)で実現した2.0L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC エンジンを採用しています。

〈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

〈エンジン〉

最高出力 **107kW**[145PS]/6,200rpm
最大トルク **175N・m**[17.8kgf・m]/4,000rpm



■高性能モーター

「SPORT HYBRID i-MMD」の要となる、小型・軽量で高トルク・高出力を実現したモーター。

■エンジン直結クラッチ

高速クルージング時にエンジンの出力軸を車輪へ直結するエンジン直結クラッチ。アトキンソンサイクルでの高効率運転を最大限に活かします。



■IPU(Intelligent Power Unit)

小型・高出力密度のリチウムイオンバッテリーと制御用ECUなどをコンパクトにレイアウト。そのIPUをカーゴルーム下に収めることで広く快適な空間を実現しました。(特許出願中(2018年8月時点))



■PCU(Power Control Unit)

2つのモーターをコントロールし、電圧や電流を自在に操る「SPORT HYBRID i-MMD」の頭脳であるPCUを、トランスミッション上にコンパクトに搭載しました。

Honda初、「SPORT HYBRID i-MMD」×「リアルタイムAWD」

「SPORT HYBRID i-MMD」の優れた燃費性能と、前後輪の駆動力配分を緻密に制御する「リアルタイムAWD」ならではの頼もしい走破性を、高次元で両立させています。

(詳細:P14)



*1 2018年8月現在。2.0L以上のクラスのSUV(ハイブリッド車)。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 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