

独創のSPORT HYBRID i-DCDを、コンパクトミニバンに専用セッティング。

SPORT HYBRID i-DCD*¹の力強い走りとともに、ミニバントップレベル*²の低燃費を実現。

軽快でスポーティーな走りを実現し、モーターのみのEV走行も可能なSPORT HYBRID i-DCDをコンパクトミニバンのキャラクターに合わせて専用セッティングしたフリード / フリード+。より低燃費が期待できるアトキンソンサイクルエンジンを採用することで、力強い走行性能とミニバントップレベルの燃費性能を両立しています。

*1 i-DCD: Intelligent Dual Clutch Drive (インテリジェント・デュアル・クラッチ・ドライブ) *2 6人乗りミニバンとして。2016年9月現在。Honda調べ。

おおぜい乗ってもゆとりの走りを生む、専用設定ギアレシオ。

環境性能の高いアトキンソンサイクルエンジンでも、ゆとりある加速性能を実現するために、SPORT HYBRID i-DCDのギアレシオもフリード / フリード+専用を設定。ローレシオ化することで、より力強い加速性能を実現しています。またトランスミッションの構造の見直しと、制御ソフトウェアのリファインにより、SPORT HYBRID i-DCDの特長である伸びやかな加速フィールもさらに磨き上げました。

1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

走行状況に応じて通常運転とアトキンソンサイクル運転を切り替え、ハイパワーと低燃費を両立。コンパクトミニバンのために選択した高性能エンジン。

高出力モーター内蔵7速DCT (デュアル・クラッチ・トランスミッション)

モーターを7速DCTに内蔵。デュアルクラッチによりエンジンとモーターの接続・切断を可能にします。コンパクトミニバンの特性にあわせてギアレシオも専用設定としています。

エアコン用電動コンプレッサー

アイドリングストップ時やEVドライブ時にもエアコンを稼働させ快適性を確保するとともに、エンジン負荷を低減し低燃費にも貢献。



電動サーボブレーキシステム

油圧プーラー式に比べ回生領域が広く、効率的に減速エネルギーを回生。コントロールラブルで安心感の高いブレーキフィールも魅力。

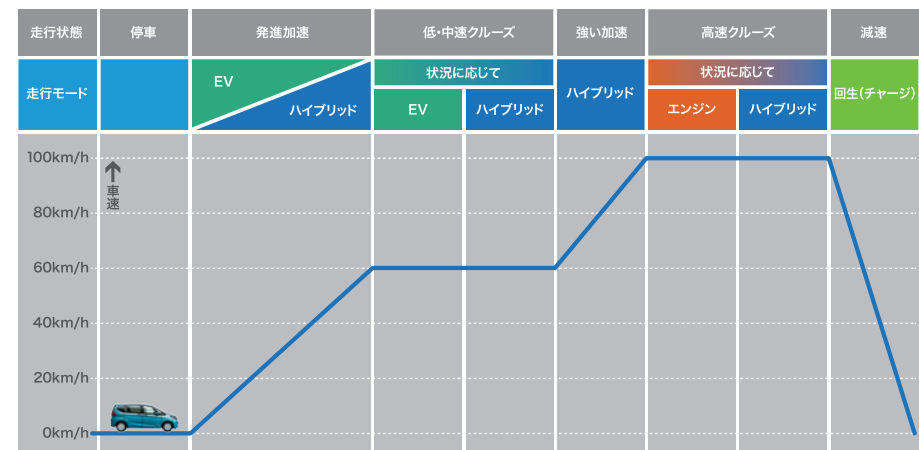
リチウムイオンバッテリー内蔵1PU (インテリジェントパワーユニット)

高出力・大容量のリチウムイオンバッテリーを採用。EV走行領域を拡大し燃費を向上させるとともに、小型軽量化を徹底して先代フリードの3列目シート下から1列目シート下へ位置を移動し、4WD車にも対応しています。

3つの走行モードを使い分け圧倒的な低燃費と力強い走りを両立。

SPORT HYBRID i-DCDは、走行状況に応じて、3つの走行モードの中から最も効率の良いモードを自動的に選択。発進や市街地での低速クルーズなどモーターが得意とするシーンではモーターのみの「EVドライブモード」で静かに走行。加速時は、モーターとエンジン両方の駆動力を使う「ハイブリッドドライブモード」で力強い走りを生み出します。高速クルーズなどエンジン効率がよいシーンでは、エンジンのみの「エンジンドライブモード」で走行。きめ細かな走行充電制御や効率的な減速回生で、エネルギーを無駄なく利用します。

SPORT HYBRID i-DCD 走行イメージ



SPORT HYBRID i-DCD

Intelligent Dual-Clutch Drive

1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC+モーター 内蔵7速 DCT

平成32年度
燃費最良車 420%達成車 「平成32年度燃費基準+20%達成車」

JC08モード 走行燃料消費率 (国土交通省審査値)

27.2km/L

フリード+ HYBRID B (FF)
フリード+ HYBRID G-Honda SENSING (FF/6人乗り)*
フリード+ HYBRID B
フリード+ HYBRID G-Honda SENSING (FF)*
*装着するメーカーオプションによって燃料消費率は異なる場合があります。

エンジン

最高出力：81kW (110PS)/6,000rpm
最大トルク：134N・m (13.7kgf・m)/5,000rpm

電動機 (モーター)

最高出力：22kW (29.5PS)/1,313-2,000rpm
最大トルク：160N・m (16.3kgf・m)/0-1,313rpm

■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。