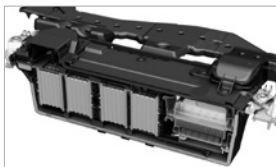


完成度の高いハイブリッド車。軽快な走りのガソリン車も設定。

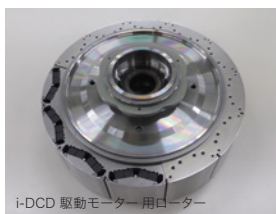
ハイブリッド車の多バリエーション化をめざして、
IPU (インテリジェントパワーユニット) を1列目シート下へ。

ハイブリッド・コンパクトミニバンをより幅広いステージでお使いいただくために、SPORT HYBRID i-DCDの中枢ともいべきIPU (インテリジェントパワーユニット) を、先代フリードの3列目シート下から1列目シート下へ移動。IPUを構成するさまざまなパーツを細部まで見直して小型軽量化を徹底したことはもちろん、快適性に配慮した排気方法の見直し、吸気ダクトに異物が侵入することを防止するカバーの設定などさまざまな工夫*1を重ね、コンパクトミニバン初*2の4WD車を設定するなど、ハイブリッド車の多バリエーション化を推進しています。 *1 特許出願中 (2016年8月時点)。 *2 Honda調べ。



重希土類元素を使用しないネオジム磁石をハイブリッド用モーターに採用。

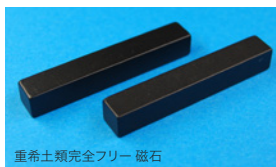
ハイブリッド車用駆動モーターに適用可能な高耐熱性と高磁力を兼ね備えた重希土類*1元素 (ジスプロシウム、テルビウム) 完全フリー (不使用) 熱間加工ネオジム磁石を、フリード / フリード+のハイブリッド車に搭載しました。大同特殊鋼株式会社と本田技研工業株式会社が世界で初めて*2実用化した、新しいモーターです。



i-DCD 駆動モーター 用ローター

●熱間加工磁石

磁石の原料を超急冷法で粉末にし、その後熱間にて押し出すことで組織を極限まで微細化。この製法を採用することにより、磁石の耐熱性を高めました。



重希土類完全フリー 磁石

●モーター 磁気回路

磁石配置とローター形状の工夫により反磁界を低減させることで、ジスプロシウムフリー磁石を適応できる磁気回路を開発しました。

*1 希土類 (レアアース) の区分の1つ。軽希土類、中希土類、重希土類の3つに分類。
*2 大同特殊鋼、Honda調べ。

軽快な走りと低燃費のガソリン車。

フリード / フリード+のもうひとつのパワートレインは1.5L 直噴 DOHC i-VTECエンジン + CVT。アイドリングストップシステムの採用などにより、軽快な走りと低燃費、優れた環境性能に加え、ドライバーの操作によりリアに反応する「G-Design Shift」を採用したCVTとの組み合わせによりドライビングの楽しさもさらに向上しています。

1.5L 直噴DOHC i-VTEC+CVT



「平成32年度燃費基準達成車」
(ガソリン車/FF)



「平成27年度燃費基準+10%達成車」
(ガソリン車/4WD)

JC08モード 走行燃料消費率 (国土交通省審査値)

19.0 km/L

フリード (ガソリン車/FF)
フリード+ (ガソリン車/FF)



最高出力 : 96kW (131PS) / 6,600rpm

最大トルク : 155N・m (15.8kgf・m) / 4,600rpm

■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。

エンジン各部のフリクションを低減。

1.5L 直噴DOHC i-VTECエンジンは、タイミングチェーン、補機ベルト、ピストン、クランクシャフト / カムシャフト軸受け部、オイルシールなど、SPORT HYBRID i-DCD 同様にエンジン各部のフリクション低減を徹底。こうした小さな積み重ねが、フリード / フリード+の低燃費に貢献します。