

独自のハイブリッド技術により、ハイブリッドセダンNo.1*1の低燃費と、爽快で力強い走りを両立

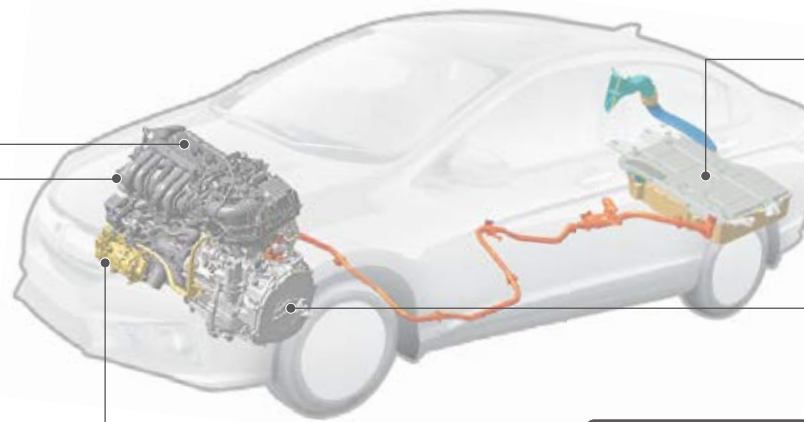
高い環境性能や静粛性を備えながらも、ドライバーの「走りたい」という想いに応えられるのが、セダンに求められるパワートレイン。軽量コンパクトな1モーターシステムでありながら、モーターのみのEV走行を可能にした「SPORT HYBRID i-DCD」を採用し、ハイブリッドセダンNo.1*1の低燃費と、爽快で力強い走りを高次元に両立させています。

コンパクトなシステムで低燃費と力強い走りを両立

普段は低燃費、静かでなめらかな走りを実現しながら、ひとたびアクセルを踏み込めばコンパクトなセダンらしい俊敏な走りを味わえる、Honda独自の1モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD」を採用しました。1.5L アトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジンに、高出力モーター内蔵7速デュアルクラッチトランスミッション(DCT)、リチウムイオンバッテリーとパワードライブユニットを一体化したIPU*2を組み合わせたこのシステムは、DCTクラッチがエンジンとモーターの接続・切断を兼ねることで、モーターのみのEV走行を軽量・コンパクトに実現しています。

SPORT HYBRID i-DCD
intelligent Dual-Clutch Drive

■SPORT HYBRID i-DCDシステム構成図



リチウムイオンバッテリー内蔵IPU*2

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、コンパクト化を徹底。



高出力モーター内蔵7速DCT

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・切断を可能にするとともに、軽量・コンパクト化を実現。



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る、SPORT HYBRID i-DCDに最適化したエンジン。



電動サーボブレーキシステム

油圧ブースター式に比べ回生領域が広く、効率的に電力を回生。



エアコン用フル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、エンジンへの負担を低減し燃費に貢献。



システム最高出力*3

101kW(137PS)

JC08モード走行燃料消費率
(国土交通省審査値)

34.4 km/L

HYBRID DX(FF)/HYBRID LX(FF)

エンジン

最高出力 81kW(110PS)/6,000rpm

最大トルク 134N・m(13.7kgf・m)/5,000rpm

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。■JC08モード走行(国土交通省審査値)は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

*1 2014年10月現在。プラグインハイブリッド車を除く。Honda調べ。 *2 インテリジェント パワー ユニット
*3 エンジンとモーターによるシステムとして発揮できる出力。