

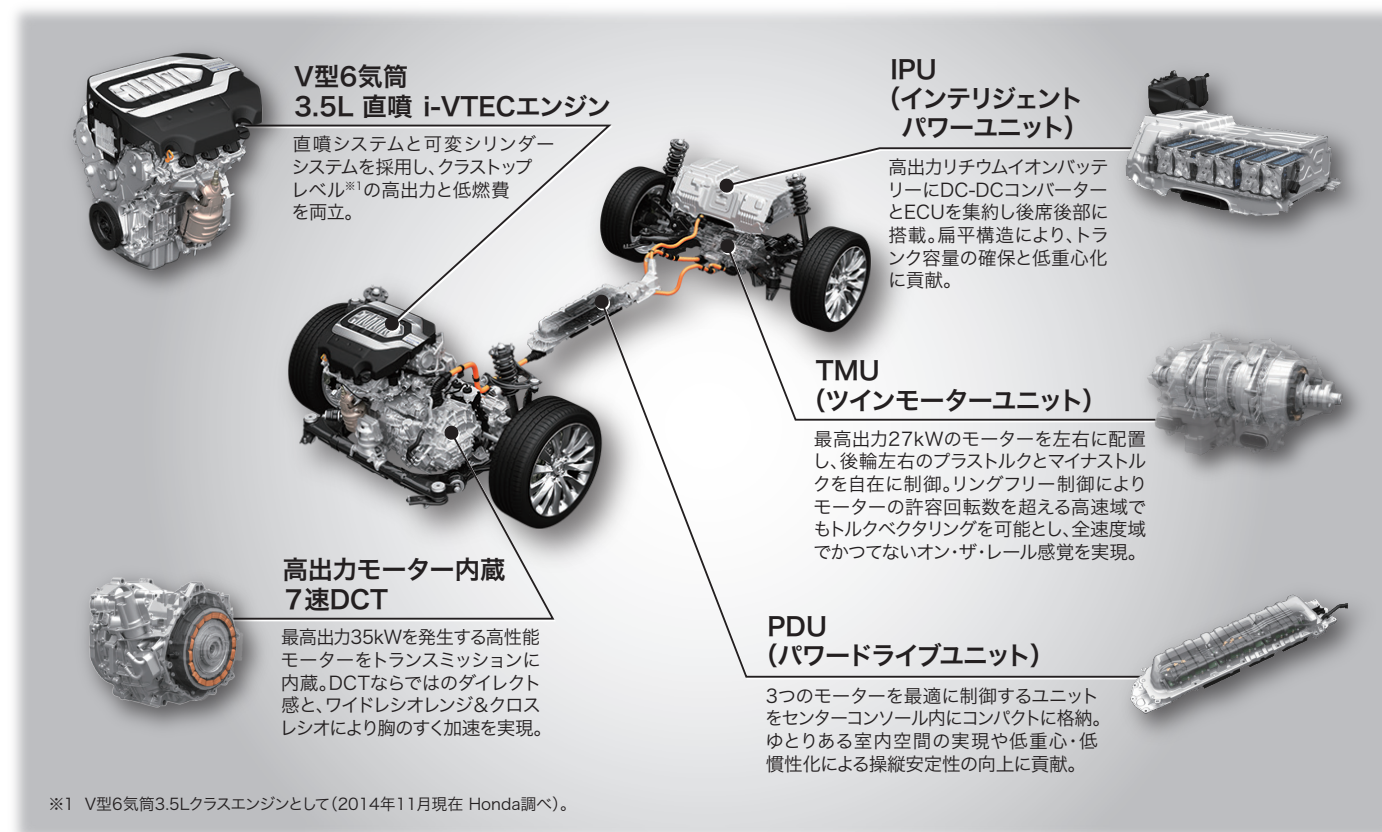
Performance

SPORT HYBRID SH-AWD Super Handling All-Wheel Drive

「SPORT HYBRID SH-AWD」は、車体前部に搭載したV型6気筒 3.5L 直噴 i-VTECエンジンと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）、そして、車体後部に備えたTMU（ツインモーターユニット）により四輪の駆動力を制御します。TMUは、プラスのトルク（駆動力）のみならずマイナスのトルク（減速力）をも左右それぞれで自在に制御し、従来SH-AWDにおいて旋回加速時に発揮されていた高い旋回性能を旋回減速時にまで拡大。かつてないオン・ザ・レール感覚をもたらす画期的なトルクベクタリングを実現しました。エンジンと3つのモーターが発生するシステム最高出力は281kW（382PS）に上り、V型8気筒エンジン車を超える力強い加速性能を実現すると同時に、可変シリンダーシステムの採用や高効率なエネルギー回生により、直列4気筒エンジン車同等の燃費性能を達成しています。

システム構成

■SPORT HYBRID SH-AWD システム構成図



システム性能

□システム最高出力※2
281 kW [382PS]
□JC08モード走行燃料消費率（国土交通省審査値）
16.8 km/L

※2 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。Honda測定値。

■トルクベクタリング イメージムービー



トルクベクタリング

TMUの2つのモーターは、エンジントルクや前輪駆動力に依存せず、独立して駆動力を制御することができます。また、減速回生時のモーター抵抗を制御することで、減速時のトルクベクタリングをも実現。さらに、外輪はプラスのトルク、内輪はマイナスのトルクとし、従来SH-AWD以上に大きな内向きのヨーモーメントを発生させることも可能です。これらにより、ブレーキングしながらのターンインからコーナー出口の立ち上がりまで理想的なライントレース性を実現します。

■トルクベクタリング イメージ図



従来SH-AWD

エンジントルクを、プロペラシャフトを介して後輪に配分し、さらに左右で可変。エンジンのプラストルクのみを動力源とするため、旋回加速時にのみトルクベクタリングが可能。

旋回加速時

