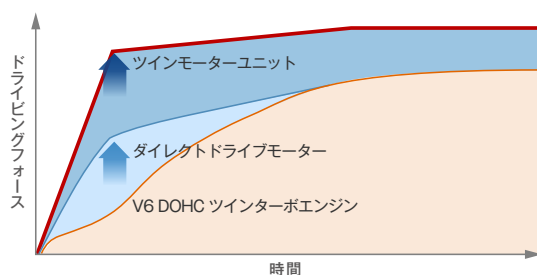


エンジンだけでもモーターだけでも得られない加速感と 驚くほどのオン・ザ・レール感覚を実現する新感覚ハンドリング

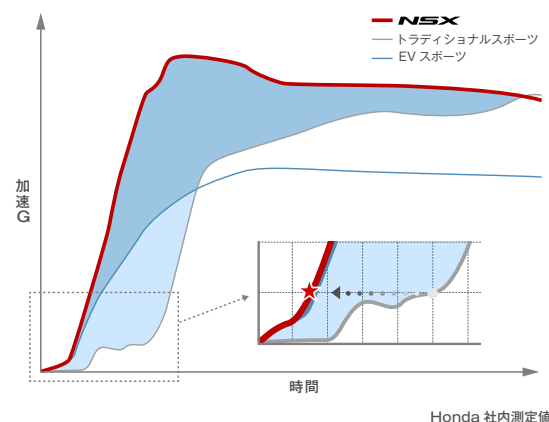
ツインモーターユニットで俊敏性を高め ダイレクトドライブモーターがターボラグを解消

ドライバーがアクセルを踏んだ瞬間、素早く最大トルクを発生させるモーターの特性を活かし、ツインモーターユニットが発進加速力を発生。その一瞬ののち、9速DCTのクラッチが繋がった瞬間を捉え、ダイレクトドライブモーターがエンジンのターボラグを解消するトルクを発生します。その後、エンジンの強大なパワーが重なり力強く加速。EVスポーツのレスポンスを持ちながら、大排気量自然吸気エンジンのスーパースポーツを上回る加速力を、伸びのあるエンジンサウンドを感じながら楽しめます。

加速パワーの構成イメージ



加速 G の比較イメージ



システム出力

最高出力
427kW[581PS]

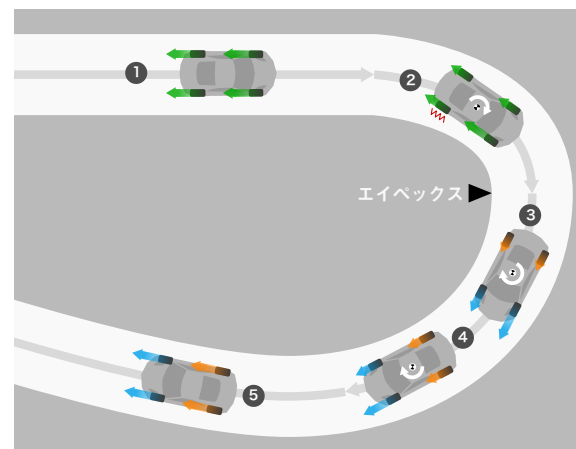
最大トルク
646N・m[65.9kgf・m]

Honda 社内測定値

ミッドシップスポーツの走りに新たな喜びをもたらす

コーナリング性能の高いミッドシップスポーツも、安定性を確保するうえで基本的には弱アンダーステアな特性とします。前輪のトルクベクタリングは、アンダーステアを抑制し、コーナーへのターンインから立ち上がりまで、さまざまな要因での挙動の乱れを安定化。これまでにない安心感とオン・ザ・レール感覚で狙ったラインをトレース可能とし、ミッドシップスポーツの走りに新たな喜びをもたらします。

トルクベクタリング作動イメージ



① コーナー進入時

ツインモーターユニットの回生と摩擦ブレーキを最適にバランスさせブレーキング。きわめてリニアなブレーキフィールを実現し減速エネルギーを効率よく回生。コーナー脱出加速時のモーターアシストに備える。

② ターンイン

アジャイルハンドリングアシストが内側後輪に軽いブレーキをかけターンインをアシスト。ツインモーターユニットが、両輪をマイナスに制御。減速回生を行うとともに、内輪のマイナストルクを外輪より大きくすることで、内向きのヨーモーメントを発生させ、エイペックスに向かうライントレース性を向上。

③ エイペックス通過直後

ドライバーが加速に転じると、ツインモーターユニットは、外輪の駆動力を内輪より強くすることで内向きのヨーモーメントを発生させ旋回力を高めながらAWD状態で力強く加速。また、ダイレクトドライブモーターは積極的に発電し、ツインモーターユニットへの電力供給とリチウムイオンバッテリーを充電。

④ コーナリング後半

ツインモーターユニットが、操舵に応じた適切なヨーモーメントを発生。ドライバーは、理想的な走行ラインを維持しながら、コーナー出口に向かって力強く加速。

⑤ コーナー脱出

ツインモーターユニットのトルクベクタリングにより安定性を確保しながら、蓄えたエネルギーを使ってモーターアシストし、ドライバーは圧倒的なパワーで全開加速。