

クラストップレベル*1の低燃費。Honda独自の「SPORT HYBRID i-DCD」

乗る人の心を旅へと誘う爽快で高品位な走りとともにクラストップレベル*1の低燃費も実現したシャトルのパワートレインはHonda独自の1モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD*2」。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DCT（デュアルクラッチトランスミッション）、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（インテリジェント パワーユニット）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。

*1 2015年4月現在。5ナンバーステーションワゴンとして。Honda調べ。 *2 Intelligent Dual Clutch Drive(インテリジェント・デュアルクラッチドライブ) *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。Honda測定値。

SPORT HYBRID i-DCD

システム最高出力*3 **101kW[137PS]**

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

JC08モード走行燃料消費率 **34.0km/L**
 (国土交通省審査値)
 HYBRID (FF)メーカーオプション非装着車

■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。

軽快な走りのガソリンエンジン車



1.5L 直噴 DOHC i-VTEC+CVT

最高出力 97kW[132PS] / 6,600rpm
 最大トルク 155N・m[15.8kgf・m] / 4,600rpm

JC08モード走行燃料消費率 **21.8km/L**
 (国土交通省審査値)
 G (FF)

シャトルのもうひとつのパワートレインは直噴 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、軽快な走りに加え、優れた燃費性能と環境性能を実現しています。

エンジン各所のフリクションを低減

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、DOHC i-VTECエンジンともにエンジン各所のフリクション低減を徹底。こうした小さな積み重ねも、シャトルの低燃費に貢献しています。

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。



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。SPORT HYBRID i-DCDに最適化した高性能エンジン。



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、効率的に減速エネルギーを回生。コントロールで安心感の高いブレーキフィールも魅力。

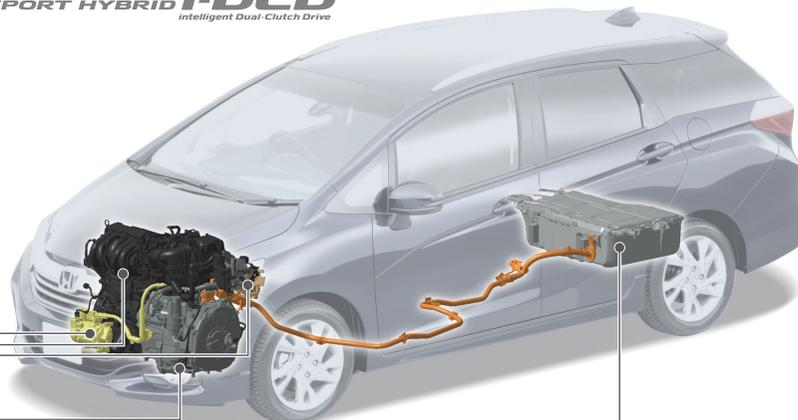


高出力モーター内蔵7速DCT

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・切断を可能にするるとともに、軽量・コンパクト化を実現。



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 (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、コンパクト化を徹底。

