

## SUVに適合させた2モーターハイブリッドシステム e:HEVの主な進化点。

### IPUの60セル化

SUVにふさわしい大きなモータートルクを手に入れるため、バッテリーセルを60セル化。IPUとPCUを刷新し、先代モデルでは荷室下のIPU内に配置されていたPCUをエンジンルームに移動。空いたスペースに多くのバッテリーセルを配置することで、フラットな荷室を犠牲にすることなく大きなモータートルクを実現しました。また、限られたスペースで効率よくIPU冷却を行うために吸排気経路の最適化を行い、容量アップした60セルのIPUを、先代モデルの48セルと同じ高さに抑えて搭載しました。

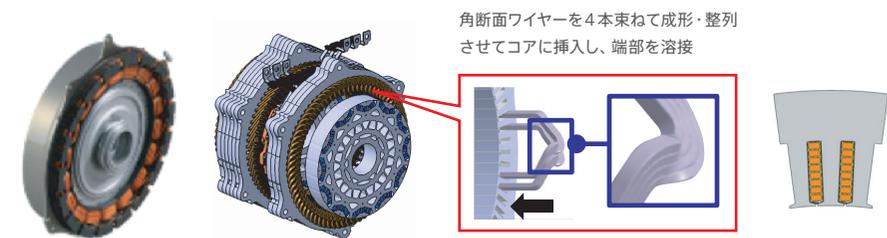


### 2モーター内蔵電気式CVTのセグメント巻線ステーター製法

電気式CVTのモーターのステーターは、従来の「集中巻きステーター製法」から、角断面ワイヤーを密集させて容積効率を高めた「セグメント巻線ステーター製法」を採用。さらに角断面ワイヤーの被膜厚を低減させたHonda独自の技術を導入し、ワイヤーの容積効率を6%向上。これらにより、出力密度をさらに高めました。

#### ●先代モデル

#### ●New VEZEL



### PCUの多機能一体化・小型化・水冷化

SUVにふさわしい駆動力が得られる大容量バッテリーを荷室スペースに配置するために、PCUを荷室からエンジンルームに集約。水冷化や新構造のスイッチング素子、システム電圧を昇圧するボルテージコントロールユニット (VCU) を搭載し、出力密度の向上を図りました。

#### パワーモジュール小型化

e:HEV化でモジュール2倍  
新技術のスイッチング素子を採用(RC-IGBT)し、先代モデルと比較して20%のサイズダウン

#### VCUの内蔵化

e:HEV化でVCUを採用  
システム電圧の制御を実現。少ないバッテリーセル数でも大きなモーターを駆動可能

#### PCUの水冷化

“スイッチング素子”、“VCU”、“12V DC-DCコンバーター”を水冷化することで小型化に貢献

12V DC-DC  
コンバーター内蔵