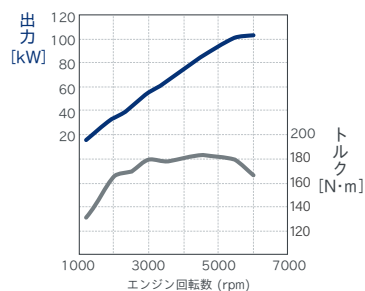


■ 2.0L 直噴エンジン

熱効率に優れたアトキンソンサイクルに加え、燃料をシリンダー内に直接かつ複数回に分けて噴射する多段直噴システムを採用。燃料を無駄なく燃焼させることにより、従来のe:HEV用2.0Lエンジンに対し、走り、燃費、排出ガス、静粛性のすべてを向上させました。

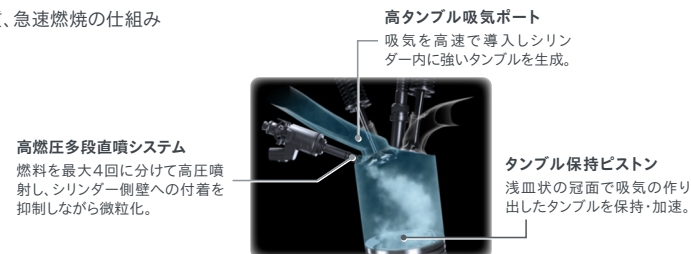


最高出力	104kW [141PS] / 6,000rpm
最大トルク	182N・m [18.6kgf・m] / 4,500rpm

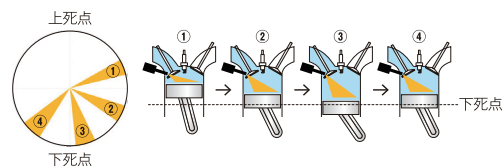
● 燃料を無駄なく燃焼させる、高燃圧多段直噴システム

燃料を35Mpaという高い圧力で直接シリンダー内に噴射し微粒化。高タンブル(縦渦)吸気ポートなどにより、混合気を均質化することで安定性の高い急速燃焼を実現します。さらに、燃料を複数回に分けて噴射する多段制御により、必要最小限の燃料を無駄なくきれいに燃焼させます。

■ 低付着、高均質、急速燃焼の仕組み

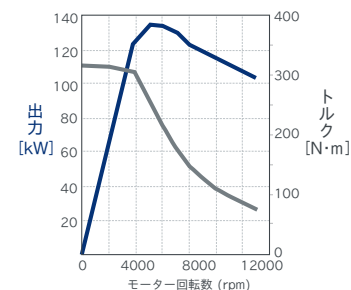


■ 多段噴射イメージ



■ 2モーター内蔵電気式CVT

発電用と走行用の2つのモーターとエンジン直結クラッチを搭載。エンジン出力を効率よく電気エネルギーに変換し、タイヤの駆動やバッテリーへの供給を行うほか、減速エネルギーの電力回生も担います。走行用モーターには、最高出力135kW、最大トルク315N・mを発生する高出力タイプを採用。V6 3.0Lエンジン以上のトルクで胸のすく力強い加速を提供します。ZR-Vでは、エンジンから伝達されるトルクの変動を低減するフライホイールに、新開発直噴エンジンに合わせ低トルク領域の特性を適正化した新型ダンパーを採用。アイドリング発電中などの振動やノイズを低減しました。また、クラッチやギアの潤滑油に、e:HEV専用フルードを採用。クラッチの摩擦係数を高め、トルク容量を確保することでクラッチの小型・軽量化を実現しました。



最高出力	135kW [184PS] / 5,000-6,000rpm
最大トルク	315N・m [32.1kgf・m] / 0-2,000rpm

■ 新構造ダンパー説明図

