

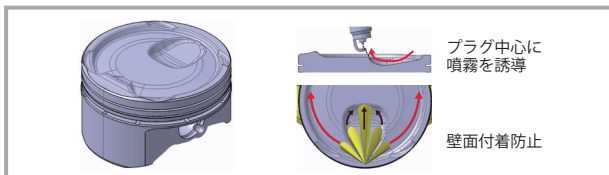
# 力強い走りと上質なフィールを兼ね備えた 1.5L 直噴 DOHC i-VTECエンジン。

直噴技術は、燃料をシリンダー内に直接噴射することで混合気温度を低減しノッキングタフネスを高めます。これにより、11.5の高圧縮比を実現するとともに吸気酸素密度を向上。高出力化に大きく貢献します。新エンジンは、DOHC、VTEC、VTCとともに、この直噴技術を採用することで燃焼効率を大幅に向上。従来エンジンに対し最高出力を約10%高め、圧倒的なハイパワーで走る楽しさを際立たせました。

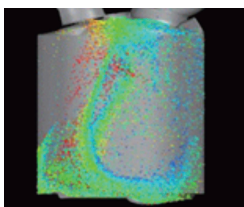
## 理想的な成層燃焼と均質燃焼を実現

直噴エンジンでは、始動直後の燃焼促進と暖機後の燃焼最適化が課題となります。新エンジンでは、ピストン頭部のキャビティ(くぼみ)により、混合気を点火プラグ近傍に集中させ、エンジンが冷えた状態での成層燃焼を実現。また、ピストン頭部外周の形状を工夫し、シリンダー側壁への燃料付着を防止しました。暖機後の均質燃焼においては、マルチホールインジェクションによる燃料微粒化と、インテークポートの形状最適化による高タンブル生成により、理想的な均質燃焼を実現しています。

### ■キャビティ付きピストン



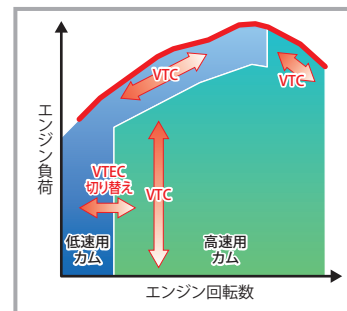
### ■高タンブル流生成イメージ



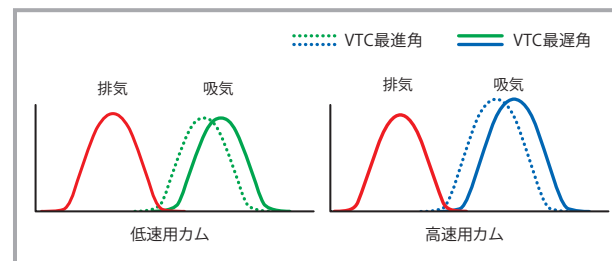
## 高出力・大トルクを追求したバルブコントロール

胸のすく走りを求め高出力型のVTEC機構を採用。低速域ベストな低速用カムと、バルブを開いている時間が長くリフト量も大きい高速用カムによって全域で優れた吸気効率を実現します。さらに、VTCがトルクベストとなるようバルブタイミングを緻密に制御。バルブオーバーラップ量の増大によって排気効率を向上させるなど、高精度のバルブコントロールにより全域にわたって力強い走りを実現しました。

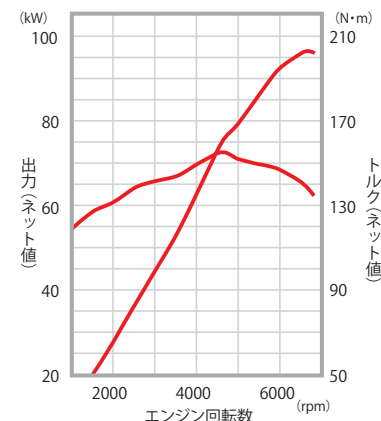
### ■バルブコントロールイメージ図



### ■バルブリフト特性説明図



### ■エンジン性能曲線図



□最高出力  
**97 kW [132PS] / 6,600 rpm**

□JCO8モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)  
**21.8 km/L** 15X (FF/CVT)

□最大トルク  
**155 N·m [15.8kgf·m] / 4,600 rpm**

## バルブ径の拡大

小径ボアとしながら、インジェクターのサイド配置と小径点火プラグの採用により、吸気バルブ、排気バルブともに径を拡大。吸気効率の向上とポンピングロスの低減により出力をさらに向上させました。

