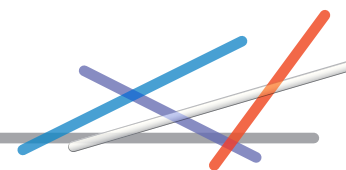


従来ハイブリッドシステムの軽量・コンパクトさを継承しながら、国内最高※の燃費性能と力強い加速を実現。



Hondaは、燃費に優れたハイブリッド車をより多くのお客様にお乗りいただくために、コンパクトクラスに最適な1モーターハイブリッドシステムの進化に取り組んできました。その中で、エンジンとモーターを状況に応じて最も効率良く活用できるシステムを追求。国内最高※の燃費性能と従来モデルを超える力強い加速G、そして、リズムカルで伸びのある加速感を実現する「SPORT HYBRID i-DCD」を完成させました。

基本構造

1.5Lエンジン、高出力モーター内蔵7速DCT、そして、高性能リチウムイオンバッテリー内蔵IPUを高効率に融合。走行状況に応じてエンジンとモーターを接続・切断することで、モーターのみの「EVドライブ」、エンジンとモーターの「ハイブリッドドライブ」、エンジンのみの「エンジンドライブ」という3つの走行モードを自動的に選択します。1モーターでありながら、エンジンを切り離して走ることによってモーターのみのEV走行を実現。減速時もエンジンを切り離し効率的な電力回生を行います。さらに、電力回生効率を高める電動サーボブレーキシステムと、エンジン負荷を低減するエアコン用フル電動コンプレッサーなどを採用し、従来のIMAハイブリッドシステムに比べ、35%以上の燃費性能向上を達成しました。

●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る、SPORT HYBRID i-DCDに最適化したエンジン。



●リチウムイオンバッテリー内蔵IPU

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。



●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・切断を可能にするとともに軽量・コンパクト化を実現。



●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電力を回生。



●エアコン用フル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燃費に貢献。



※ 2013年8月現在。ガソリン乗用車(プラグインハイブリッド車を除く)。Honda調べ。