

クラス^{*1}トップレベルの低燃費を実現し、 上質な加速フィールも獲得。

毎日気兼ねなく使っていただけるように、燃費性能を徹底的に突き詰めました。エンジンのフリクションや走行抵抗など、細部にわたってエネルギーロスを徹底して低減。スモールカーのフィットと同等^{*2}の低燃費を実現しました。また、加速フィールにもこだわり、CVTの変速制御をきめ細かくチューニング^{*3}しています。

*1 1.5ℓクラスのステーションワゴンとして(2011年6月現在 Honda調べ)
*2 1.5ℓ車/ハイブリッド車同士での比較 *3 1.5ℓ車(FF)

JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)	10・15モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)
25.0km/ℓ ハイブリッド車 ※HYBRID-CIは26.0km/ℓ。ただし装着するメーカーオプションによって異なる場合があります。	30.0km/ℓ ハイブリッド車
18.6km/ℓ 1.5ℓ車(FF) ※16インチアルミホイール装着車は18.0km/ℓ	20.0km/ℓ 1.5ℓ車(FF) ※16インチアルミホイール装着車は19.2km/ℓ

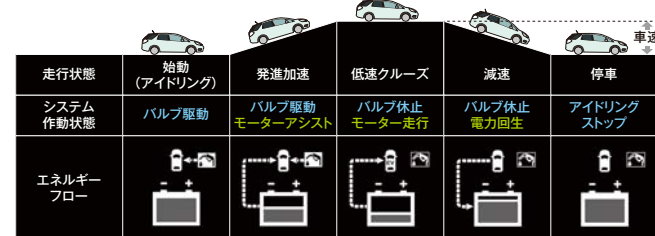
低速から力強い走りと高水準の環境性能を両立した、1.3ℓ i-VTECエンジン+IMA。(ハイブリッド車)

「主動力のエンジン」と「補助動力のモーター」によるHonda独自のハイブリッドシステム。エンジンには、減速時に全気筒のバルブ作動を休止することでポンピングロスを低減し、電力回生効率を高めるVCM^{*}搭載の1.3ℓ i-VTECエンジンを採用。これに、軽量・コンパクト・高効率なIMAを組み合わせました。モーターのみでの走行やアイドルリングストップ機構に加え、エネルギーロスの徹底した低減により、JC08モード走行燃料消費率25.0km/ℓ^{*2}/10・15モード走行燃料消費率30.0km/ℓ^{*2}の低燃費を達成。同時に、低速域から強力なトルクを発揮するモーターアシストによって、力強い走りも実現しています。

*1 バリアブルバルブタイミング管理システム
*2 国土交通省審査値 HYBRID-CのJC08モード走行燃料消費率は26.0km/ℓ。ただし装着するメーカーオプションによって異なる場合があります。



■Hondaハイブリッドシステム作動イメージ



■1.3ℓ i-VTECエンジン+IMA性能

エンジン	最高出力(ネット値 ^{*3})	65kW[88PS]/5,800rpm
	最大トルク(ネット値 ^{*3})	121N・m[12.3kgf・m]/4,500rpm
モーター	最高出力	10kW[14PS]/1,500rpm
	最大トルク	78N・m[8.0kgf・m]/1,000rpm ※エンジン始動時:92N・m[9.4kgf・m]/500rpm
エンジン + モーター (Honda測定値)	最高出力	72kW[98PS]/5,800rpm
	最大トルク	167N・m[17.0kgf・m]/1,000~1,500rpm
JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)		25.0km/ℓ (HYBRID) 26.0km/ℓ (HYBRID-C ^{*4})
10・15モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)		30.0km/ℓ
[平成22年度燃費基準+25%達成車]		
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定		

*3 「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。
*4 i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム装着車は25.0km/ℓ

クラス^{*1}トップレベルの低燃費とパワーを達成した、1.5ℓ i-VTECエンジン。(1.5ℓ車)

吸気効率に優れた1気筒4バルブ方式とし、低回転域と高回転域で吸気側のバルブタイミングとリフト量を切り替えるVTEC機構を採用。クラス^{*1}トップレベルの出力と全域でトルクフルな特性を発揮し、ゆとりある走りを生み出します。また、高い燃焼効率に加えて徹底したフリクション低減処理により、FF車ではJC08モード走行燃料消費率18.6km/ℓ^{*2}/10・15モード走行燃料消費率20.0km/ℓ^{*2}の低燃費を実現しています。

*1 1.5ℓクラスのステーションワゴンとして(2011年6月現在 Honda調べ)
*2 国土交通省審査値 装着するメーカーオプションによって異なる場合があります。



■1.5ℓ i-VTECエンジン性能

最高出力(ネット値 ^{*3})	88kW[120PS]/6,600rpm
最大トルク(ネット値 ^{*3})	145N・m[14.8kgf・m]/4,800rpm
JC08モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)	18.6km/ℓ (FF車) ※16インチアルミホイール装着車は18.0km/ℓ 14.6km/ℓ (4WD車)
10・15モード走行燃料消費率 (国土交通省審査値)	20.0km/ℓ (FF車) ※16インチアルミホイール装着車は19.2km/ℓ 16.4km/ℓ (4WD車)
[平成22年度燃費基準+25%達成車] (FF車 ^{*4}) [平成22年度燃費基準達成車] (4WD車)	
国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	

*3 「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。
*4 16インチアルミホイール装着車は「平成22年度燃費基準+20%達成車」、取得税・重量税の軽減率は50%となります。

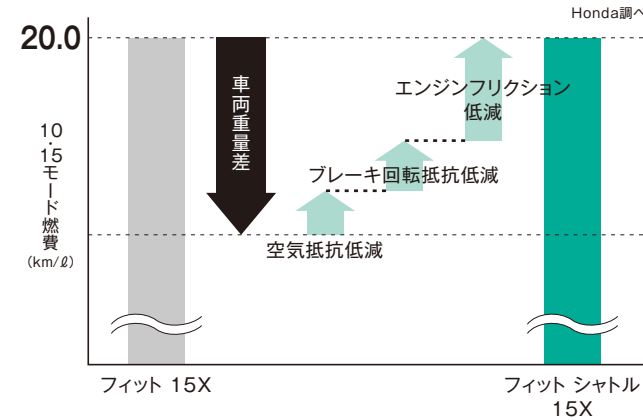
エンジンフリクションや走行抵抗を徹底して低減し、 スモールクラスのフィット/フィット ハイブリッド同等の燃費性能を達成。

フィット シャトルより全長が510mm短いフィット 15X/フィット ハイブリッドと同等の燃費性能を達成するために、さまざまな抵抗を徹底して減らしました。

<1.5ℓ車>

エンジンでは、ピストンスカートの表面コーティングにより油膜保持性に優れた新パターンを採用し、クランクシャフトオイルシールにはテフロンコーティングを施してエンジンフリクションを低減しました。車体まわりでは、空力特性を考慮したボディ形状に加え、ボディ下面に空力パーツを広範囲に配置して空気抵抗を低減。フロントブレーキキャリパーにはパッドリターン springs を設置(FF車)し、ブレーキ非作動時の回転抵抗を低減しています。

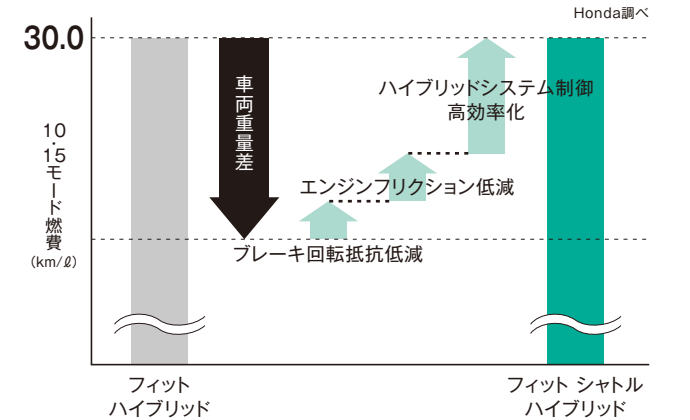
■低燃費化達成説明図(1.5ℓ車(FF))



<ハイブリッド車>

エンジンのフリクション低減やフロントブレーキの回転抵抗低減に加え、ハイブリッドシステムの制御をさらに高効率化しました。モーターのみでの走行時にはエンジンは作動しないため、燃料ポンプと点火システムの作動を停止し、エネルギーロスを低減。これらにより、高いスペース・ユーティリティを持つワゴンボディながら、フィット ハイブリッド同等の燃費性能を達成しています。

■低燃費化達成説明図(ハイブリッド車)

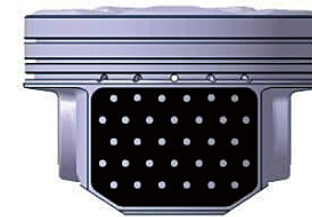


フィット 15X/フィット ハイブリッドに対する新採用技術

エンジンフリクション低減

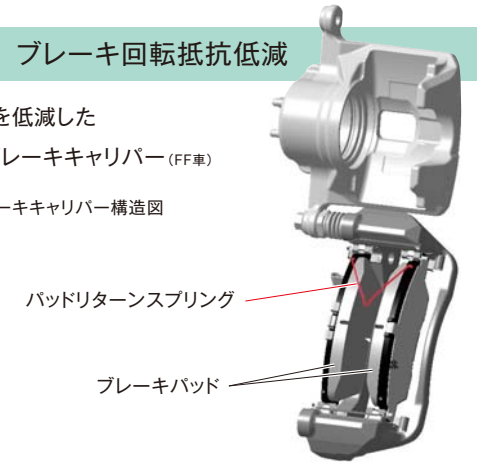
- 新パターンのピストンパターンコーティング*
*1.5ℓ車に新採用(フィット ハイブリッドには採用済)
- テフロンコーティングを施したクランクシャフトオイルシール

■ピストンパターンコーティング



ブレーキ回転抵抗低減

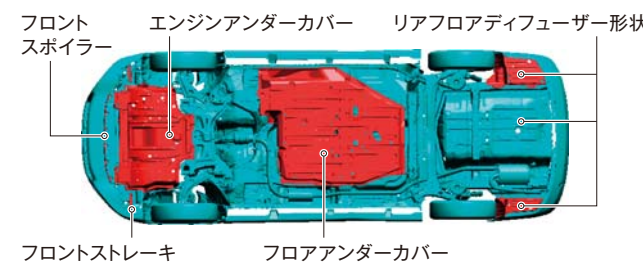
- 回転抵抗を低減したフロントブレーキキャリパー(FF車)
- フロントブレーキキャリパー構造図



空気抵抗低減

- 空力特性に優れたフロントバンパー/テールゲートスポイラー
- ボディ下面に空力パーツ配置* *1.5ℓ車に新採用(フィット ハイブリッドには採用済)

■ボディ下面空力パーツ配置図(FF車)



ハイブリッドシステム制御高効率化

- モーター走行時の燃料ポンプ停止制御を新採用
- モーター走行時の点火システム停止制御を新採用

