

## 第二世代デュアル・クラッチ・トランスミッション | エンジンの特徴

Honda は、お客様の生活に役立つ商品の提供を目的に、1958 年オートマチック時代の先駆けとして自動遠心クラッチ機構を備えることで、クラッチ操作なしで運転できるスーパーカブ C100(50cc)を発売。1962 年には、油圧無段変速機を搭載したジュノオ M85 を発売しました。1977 年発売のエアラ(750cc)には、大型二輪車として日本で初めてトルクコンバーター式オートマチックを搭載。さらに 1980 年発売のタクトには、Honda 独自技術の無段変速機構(V マチック)を採用するなど、さまざまなオートマチック機構を搭載した二輪車を開発・商品化してきました。

一方で Honda は、二輪車が趣味性の高い乗り物として、今後はスポーツ性の高いモデルにもオートマチックの要望が高まってくるものと考え、二輪スポーツモデルに適合する新たなオートマチック機構の研究開発にも長年にわたり取り組んできました。こうしたなか、二輪車ライダーの年齢層の変化などにともない、余裕を持った大人の趣味の乗り物として、オートマチック機構搭載の二輪車に関心が高まってきました。

Honda は、こうしたお客様の声に応え、新しい二輪車の楽しみ方を提供するために、Honda 独自の技術を採用した新型オートマチックトランスミッション HFT (Human-Friendly Transmission) を搭載した、これまでになかった新しいコンセプトを具現化した大型二輪スポーツクルーザー「DN-01」を 2008 年に発売。

さらに、2010 年には二輪車用としては世界初の有段式自動変速機(以下、デュアル・クラッチ・トランスミッション)を搭載した、大型二輪スポーツツアラー「VFR1200F Dual Clutch Transmission」を発売。

このデュアル・クラッチ・トランスミッションは軽量・コンパクトなシステムで、既存のエンジンレイアウトを大きく変更することなく搭載が可能です。また、二輪車に求められる繊細なアクセル操作に対応するため、電子制御技術を駆使し、違和感のないスムーズかつダイレクト感のある発進・変速特性を実現しています。

Honda はこのシステムをより多くのお客様に体感していただきたいという願いを込め、このデュアル・クラッチ・トランスミッションの走りによるダイレクト感や力強さなどの性能を損なうことなく、さらに軽量・コンパクト化しながら、よりお求めやすい価格を実現しました。