

VTEC TURBOのポテンシャルを最大限に引き出すCVT&6速MT

■パワフルな加速と静粛性を両立したCVT

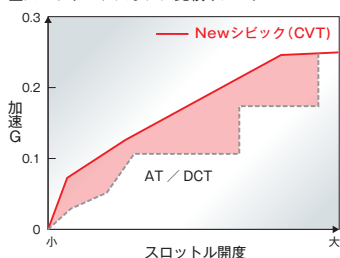
VTEC TURBOの強力なトルクを受け止める大容量骨格のCVTを採用。ワイドな変速比幅とするとともに、アクセル操作にリニアな加速Gを生み出すHonda独自の变速制御「G-Design Shift」を採用し、ターボラグを感じさせないパワフルな加速フィールを実現しました。また、ツインダンパーを備えた大容量トルクコンバーターによってスムーズで静粛性に優れた特性も獲得しています。

SEDAN

HATCHBACK

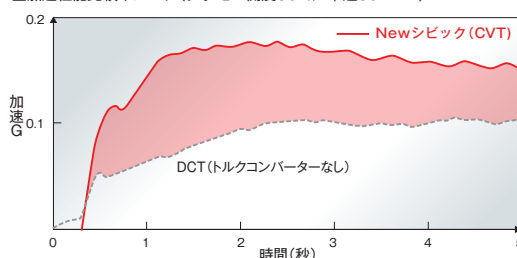


■スロットルレスポンス比較イメージ



アクセルペダルを踏み始めた直後から加速Gが立ち上がり、アクセル操作にリニアにGが高まる特性を実現

■加速性能比較イメージ(アクセル開度50%/車速80km/h)

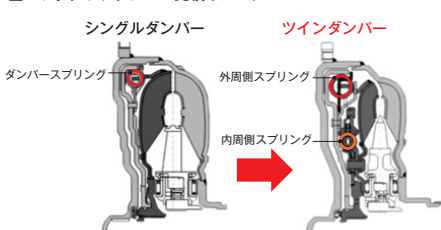


トルクコンバーターを備えないDCTに対し、ワイドレンジと大容量トルクコンバーターによって、どこまでも伸び続けるような加速フィールを獲得

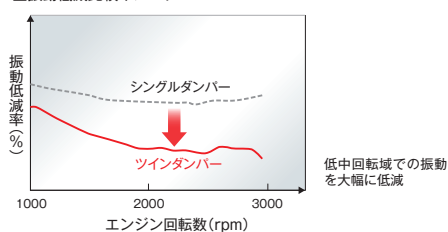
■ツインダンパーを採用した大容量トルクコンバーター

低回転時のノイズや振動を打ち消すロックアップダンパースプリングを内周側と外周側にそれぞれ採用。ターボエンジン特有のトルク変動を吸収し、低中回転域での静粛性を高めています。

■ロックアップダンパー比較イメージ



■振動低減比較イメージ



■操る喜びと高トルクを引き出す6速MT

よりスポーティーな特性のエンジンを搭載したハッチバックには、操る楽しさを堪能できるマニュアルトランスミッションを用意。高出力・高トルクエンジンのポテンシャルを活かし切る6段変速としたうえで、スムーズで気持ちのよいシフトフィールを追求しました。また、デュアルマスフライホイールを採用し、スポーティーだけでなく静かで上質な走りも可能としています。

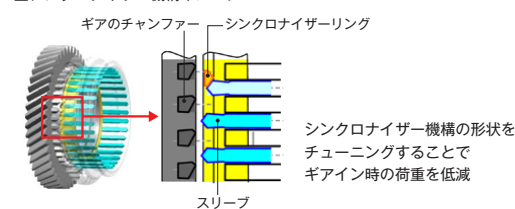
HATCHBACK



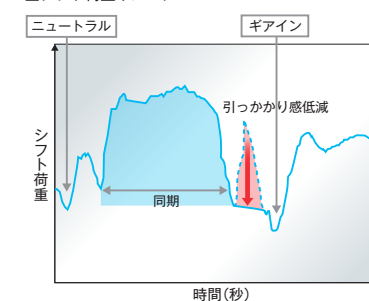
■ギアイン時のスムーズさを追求したシフトフィール

シフトアップ時、シフトダウン時ともに、シフトレバーが吸い込まれるようなフィールを得るために、ギアインの際のスムーズさを追求しました。シンクロナイザー機構の形状をチューニングし、同期が完了してギアインするまでの荷重変動を低減。变速操作を心置きなく楽しめるシフトフィールを実現しました。

■シンクロナイザー機構イメージ



■シフト荷重イメージ



■上質な走りを演出するデュアルマスフライホイール

エンジン側とトランスミッション側の2つに分割されたフライホイールをスプリングでつないだ構造を持つデュアルマスフライホイールを採用。高トルクのターボエンジンならではの低中回転域のトルク変動を効果的に吸収して静粛性を高めています。

■トルク変動吸収イメージ

