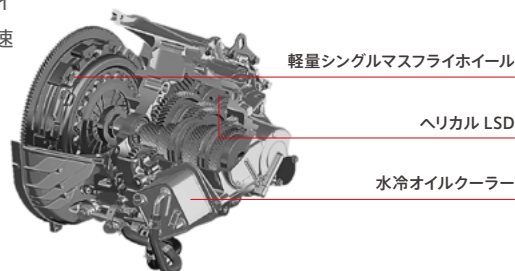


鋭い吹け上りを追求した軽量フライホイール採用 6速MT

軽量のシングルマスフライホイールを採用することで「TYPE R」らしい鋭い吹け上りを実現。ファイナルギアをローレシオ化することで全域での加速性能を向上させました。

トランスミッション概要



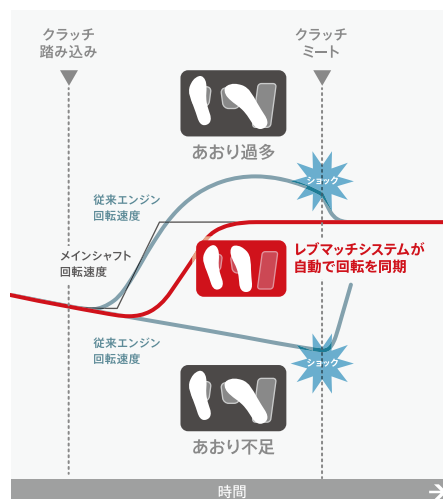
熟練の技をすぐに再現できるレブマッチシステム

スポーツ走行に不可欠でありながら、習得までには時間がかかるヒール&トゥを不要にする、レブマッチシステムを採用しました。

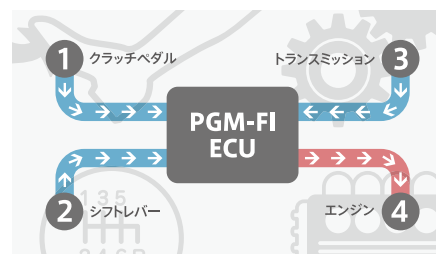
クラッチペダルのストロークセンサー、ニュートラルポジションセンサー、車速センサーとメインシャフトの回転数センサーからの信号を元にして目標のエンジン回転数を算出。スロットルを自動的に開けることで回転を合わせ、スムーズなシフトダウンをサポートします。これに加え、+Rモードではよりダイレクトでスピーディーに、それ以外のモードではショックの少ない回転合わせを行うなど、シーンに応じた適切な制御も実施しています。

なお、レブマッチシステムの機能はドライバーの好みに応じ、メーター内の設定画面からオフにすることも可能としています。

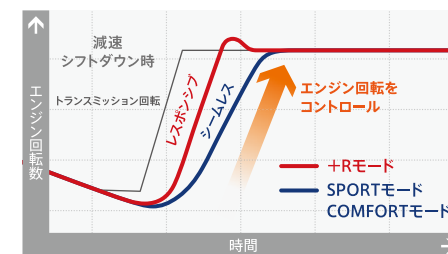
減速シフトダウン時 レブマッチシステム動作イメージ



レブマッチシステム制御フロー図



ドライビングモードによる特性比較図



エンジン制御のリファインとトランスミッションの相乗効果によるドライバビリティ向上

VTEC技術、エンジン内部パーツの軽量化等によりレスポンスを徹底的に追求した上で、エンジン制御は細部まで及ぶリファインを実施。これに加えて軽量フライホイールも採用することで、スロットルを閉じているにもかかわらず駆動力が掛かり続けたり、スロットルを開けてから駆動力が掛かるまでに遅れが生じたりする現象を抑制。優れたコントロール性を追求しました。

アクセル操作に対するエンジンレスポンスイメージ

