

エンジンパワーを最大限に活用できる

ワイドレンジ&クロスレシオ設定の軽自動車初(2015年3月現在 Honda調べ)・6速MT

660ccという小排気量エンジンのパワーとトルクを活用しきって走る、活発なドライビング感覚を味わっていただくために、マニュアルトランスミッションを6速化しました。

1速-5速のギアレシオをクロスレシオ化することで、エンジン回転数をいつでも有効なトルクバンド内にキープしやすくしています。とりわけ2速は、BEATの1速とほぼ同等の加速性能を確保しながら、レッドゾーンの7,700rpmでは75km/hに達するギアレシオに設定。

ワインディングロードの常用域である30km/h~60km/hを2速だけでもカバーできるようにしました。

6速は100km/h時にエンジン回転数が3,000rpm+αにおさまるギアレシオとすることで、高速巡航時の静粛性を高めています。

CVT仕様対比+700rpmの高回転化

MT車を選ばれるお客様に、「エンジンを高回転まで回してシフトアップする喜び」を味わっていただくために、強化バルブスプリングを採用し、CVT仕様の7,000rpmから700回転上乗せした7,700rpmを最高許容回転数としました。

また、ミッドシップ・レイアウトの高い駆動力によってエンジンに加わる負担にも耐えられるよう、エンジンマウントを支持するチェーンケースを強化して、信頼性も高めています。

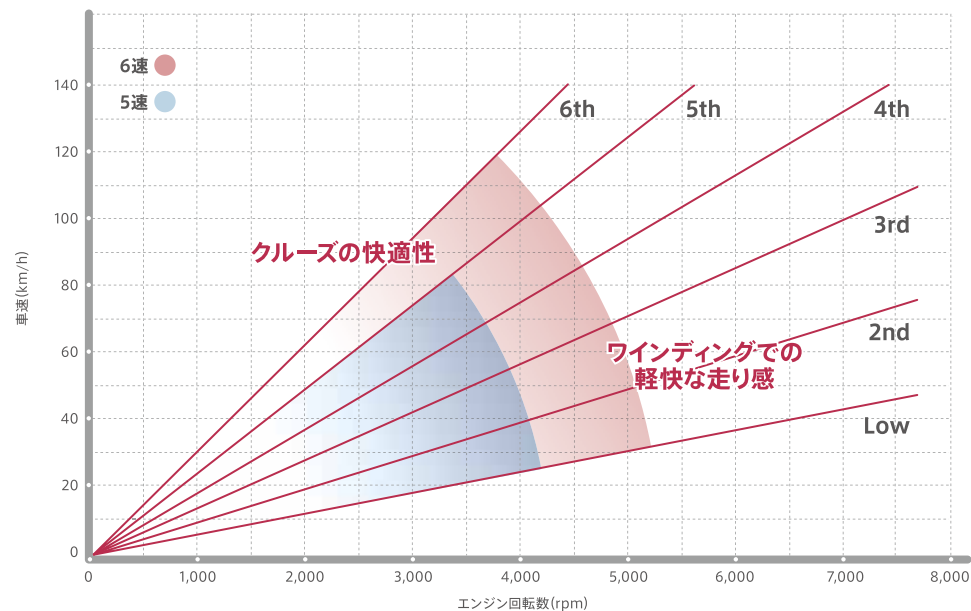
レスポンスを向上させたターボチャージャー

Nシリーズに採用したのもよりもハイレスポンスのターボチャージャーを採用。アクセルを軽く踏み込んだパーシャル状態(加速も減速もしない状態)からのレスポンスを向上させ、コーナーから立ち上がる際に、アクセル操作に対して遅れ無くパワーの立ち上がる気持ちよさを追求しました。

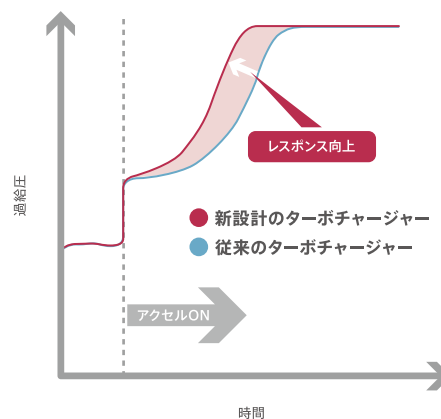
もとよりドライバビリティに関して定評のあるエンジン特性にさらに磨きをかけ、優れたレスポンスと、高回転までよどみなく回る、Hondaのスポーツカーらしいエンジンへと仕上げました。なお、ベアリングハウジングやタービン等も小型化したことで、Nシリーズのものに対し12%軽量化も達成しています。



6速MT ギアレシオ説明図 (Honda測定値)



新設計ターボチャージャー
レスポンス比較イメージ



NAエンジン搭載・軽スポーツカー (BEAT)
とのエンジン特性比較図 (Honda測定値)

