

## 優れたシフトフィール、操作のしやすさにこだわった マニュアルトランスミッション

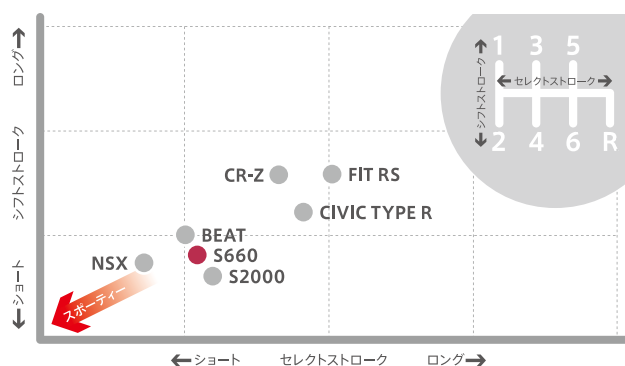
手首の動きだけで「コック」とシフトチェンジできる短いシフトストロークとセレクトストローク、曖昧な遊びが無く「カチッ」と入る小気味の良いシフトフィーリング。「意味も無く動かしてみたいくなる」ほどの、気持ちのいい操作感覚を追求しました。

シフトストロークに関しては、ストロークの短さで定評のあるS2000にも匹敵する数値を、また、1-2速、5-6速のゲートを選択するための

セレクトストロークもシフトストロークとバランスさせて扱いやすい設定としました。

シフトフィーリングでは、シフトレバーやワイヤーに用いられているブッシュの剛性を最適化したほか、シフトリンケージ系の剛性を確保することでカチッとした剛性感と節度感を実現しました。

シフトストローク&セレクトストローク比較図



## 2速Wコーンシンクロ、3速カーボンシンクロ

エンジンの高回転域を多用するスポーツカーでは、1速から2速、2速から3速へのシフトアップ時に必要な操作荷重が高まり、ギアが入りにくい、重くて操作性が悪いなどの現象が起こることがあります。そこで、S660では2速にWコーンシンクロ（摩擦面を2面にして、差回転の同期を短時間でできるようにしたシンクロ機構）、3速には摩擦面にカーボン材を貼り付けたカーボンシンクロを採用し、スポーツ走行時にもスムーズなシフトが実現できるようにしました。



上: Wコーンシンクロ 下:カーボンシンクロ

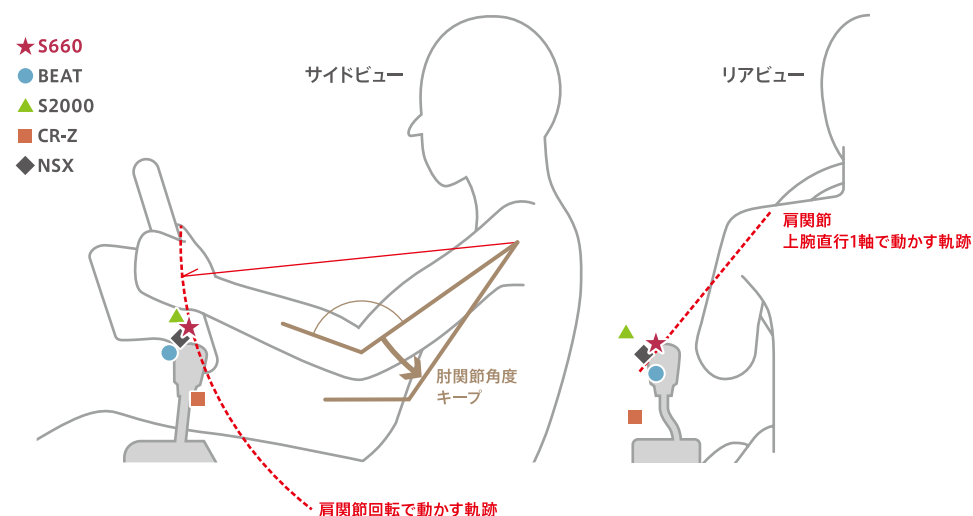
## シフト操作性向上

軽快で節度感のあるシフト操作性を徹底的に追求。

シフト荷重をコントロールするシフトアームに工夫をこらし、シフトの途中からシフト荷重がマイナスにふれるようにすることで、操作初期にはやや高めの荷重が必要となるようにしつつ、操作の途中からはシフトする先のギアに率先して入っていくような感触に設定しました。

また、シフトレバーは、肘関節の角度をキープしたままスッと手を伸ばせば操作できる場所に配置。シフトレバーを操作する楽しさを高めました。

シフト操作性説明図



## 操作荷重の統一

運転中はシフトレバー、ステアリング、アクセル、ブレーキ、クラッチなどを同時に操作することになり、その際、全体の操作感にばらつきがあると運転操作にちぐはぐな印象が生まれることとなります。この点を考慮し、S660では、これら全体の荷重バランスを統一し、クルマとの強い一体感を味わえる運転環境を整えました。