

新開発1.5L DOHC i-VTECエンジン+CVTの主な特徴

普段使いの

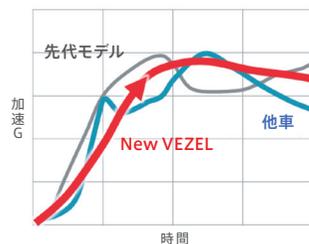
使いやすさを追求した走り

ガソリン車は、普段使いの使いやすさを徹底追求。ドライバーの操作や意志に素直に反応し、スムーズに走り、曲がり、止まる。このような素直なセッティングを意識して、乗り味を磨いていきました。



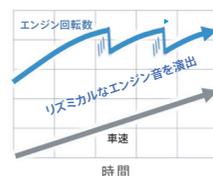
【スムーズで扱いやすい発進】

素早く元気感のある先代モデルに対して、ドライバーの操作に素直に反応し、リアで扱いやすい加速を実現。



【爽快な全開加速フィール】

全開加速ステップアップシフト制御を採用。アクセル全開などで強い加速を行う場合、エンジン回転数を段階的に制御することで、有段トランスミッションのように、リズムカルなエンジン回転数の変化とエンジン音を実現。加速感とシンクロした心地よい走りをもたらします。



【アクセル操作に連動した加速G】

アクセル操作に連動し素直に立ち上がる加速GとCVTのスムーズなシフトアップを実現。静粛性を意識して、加速Gとエンジン回転のバランスを最適化しています。



ギアレシオを最適化したCVT

FITに採用した新開発CVTを、New VEZELのパフォーマンスに合わせて最適チューニングを施しました。



①ギアのローレシオ化

FITに比べて増加した車両重量とタイヤサイズに合わせてギアレシオを4.992から5.436へローレシオ化しました。

②軸支持ベアリングのボール/ローラー化

セカンダリー軸支持のベアリング仕様を変更。フリクションの低減効果により、伝達効率を3%向上しました。

③サーボ油圧システム

従来の電動オイルポンプを出力拡大し、走行中に電動オイルポンプでCVT油圧を制御。エンジン駆動の機械式オイルポンプの仕事を低減し、CVT単体燃費を向上させています。

ブレーキ操作ステップダウンシフト

一般路や降坂路で、一定以上強くブレーキを踏み込んだ際、CVTレシオを低く制御しエンジン回転数を高く保ちながら段階的にシフトダウンし、エンジンブレーキによる制動力を確保します。コーナリング中は横Gを判断してエンジン回転数を高く保ち、コーナー立ち上がりでのスムーズな走りを支援します。

【ワインディング】レスポンスのいい走りを実現

【高速道路の出口】減速の安心感を向上

【下り坂】スムーズな減速で安心感を向上

