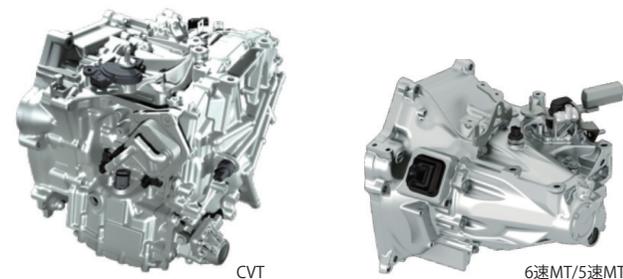


# 操る楽しさと燃費性能を高次元で両立したCVT。 スポーティー感を高めた6速MT、スムーズさを増した5速MT。

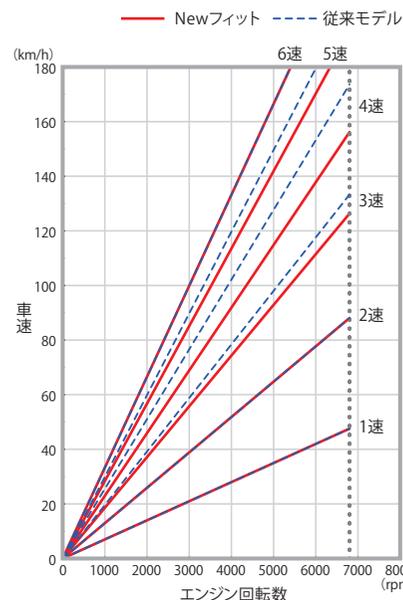
操る楽しさと燃費性能を高次元で両立するコンパクトクラス用CVTを新たに開発。マニュアルトランスミッションは細部にわたるリファインによって、6速MTではスポーティーさを、5速MTでは扱いやすさを、それぞれ向上させました。



## マニュアルトランスミッション

従来骨格をベースに細部までリファインしました。6速MT (RS/FF)は、大幅に出力アップした1.5Lエンジンの魅力を余すところなく楽しんでいただくために、従来6速MTに対し3~5速をローレシオ化。中・高速走行時の加速性能を向上させました。チェンジフィールにおいては、6速MTは少ない操作でカチッと決まるスポーティーフィールを向上。5速MTはスムーズで操作しやすいフィールとしています。

■6速MT車速線図



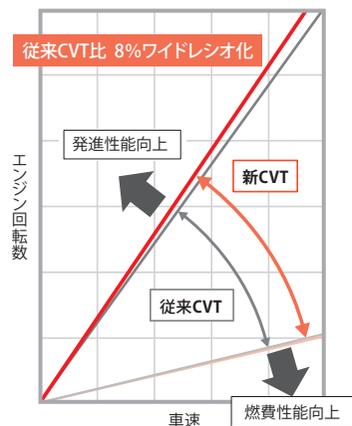
## CVT

スムーズで力強い加速を生むトルクコンバーター付CVTを骨格から見直し、コンパクトクラス用CVTを新たに開発。レシオレンジを拡大しながら伝達効率を大幅に高め、従来CVTに対し約5%※の燃費向上を達成しました。また、DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) との高精度な協調制御「G-design Shift」により爽快でスポーティーなドライブフィールを実現しています。

### ●燃費向上技術

新開発の高強度ベルトや摩擦係数の高い専用オイルの採用により動力伝達効率を向上。プーリー作動油圧を低減することでプーリーシャフトの小径化を実現し、レシオレンジを約8%拡大しました。これにより、燃費を向上させるとともに、ワイド化したレシオレンジを主にロー側に活かすことで発進駆動力を増強。爽快でスポーティーなドライブフィールを実現しています。また、オイルポンプの容量最適化や低フリクションタイプベアリングの採用、オイル攪拌抵抗の低減などにより低フリクション化を徹底し燃費向上を図りました。

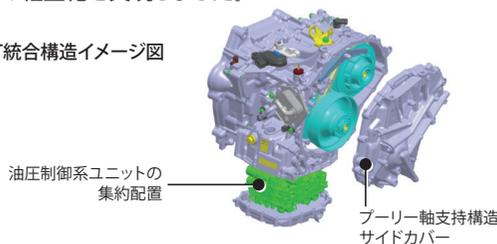
■レシオレンジ比較図



### ●軽量・コンパクト化技術

従来は別体であった油圧制御系部品をユニット化し、オイルパン下に集約。サイドカバーをプーリー軸支持構造としたほか、プーリーシャフトの小径化やプーリーの薄肉化などにより小型化し、10%の軽量化を実現しました。

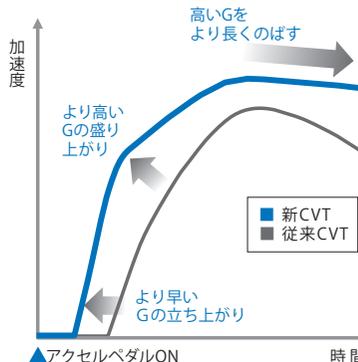
■CVT統合構造イメージ図



### ●スポーティーなドライブフィールを生む「G-design Shift」

ドライバーの期待に応える加速感を提供するために、DBWによるスロットル制御とCVTの変速・油圧制御を高精度で協調。発進加速時やキックダウン時の応答性を高めることで、タイムラグの少ない俊敏な加速を実現するとともに、アクセル開度に応じた加速G特性をきめ細やかにデザインすることで、スムーズで伸びのある加速感を提供します。

■「G-design Shift」キックダウン特性



※ Honda 当社比。