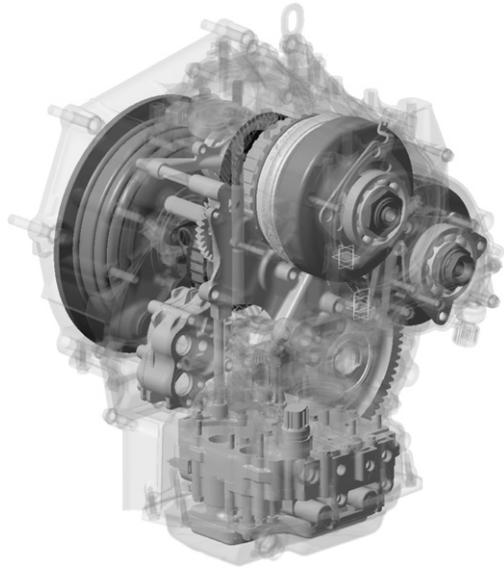


# クラストップレベルの走りと燃費【新パワートレイン】

## ワイドレンジ平行軸 1次減速式トルコン CVT



### • 優れた伝達効率

CVTは、エンジンからの入力トルクが大きく、回転数が低いほうが伝達効率が高まります。そこで、プーリーの手前に1次減速機構を設け、回転を下げることで相対的にトルクを増大させる方式を採用しました。1次減速機構にはプラネタリーギアを用いるものもありますが、Hondaは平行軸式1次減速機構を採用しました。プラネタリーギア式に比べて関与するギアが少ないため伝達効率がよく、また、減速比の設定自由度が高いという特長があります。こうしたメリットを生かし、自然吸気エンジンとターボエンジンのそれぞれに、レシオを最適化した1次減速機構を開発。伝達効率に優れたCVTを完成させました。

### • 軽量・コンパクト

平行軸式1次減速機構は、プラネタリーギア式に対しプーリーの配置を比較的自由に設定することが可能です。このメリットを生かしてレイアウトをし、さらに制御系デバイスの配置を工夫することで前後長を短縮しました。また、トランスミッションケースの構成を簡略にするなど、部品点数を削減することで軽量化をはかり、軽自動車でトップレベルの軽量CVTとしています。

## アイドリングストップシステム

停車中に自動的にエンジンを止めガソリンの消費を抑制するアイドリングストップシステムを、ターボ車を除く全タイプで採用しました。低燃費モードに制御する「ECONボタン」と連動し、スイッチON時に作動する設定としました。

【概念図】



## コーチング機能

燃費のよい運転であることを視覚的に知らせるコーチング機能を採用しました。N BOXでは低燃費運転時にスピードメーターの外周に配置したエコインジケータがグリーンに切り替わります。N BOX Customは、スピードメーターの中心がブルーからグリーンに変化します。

