

### ● 第三世代7速+リバースDCT※<sup>1</sup>(4) - 2

#### 質感向上 変速音低減(2)

##### ◦ DCTクラッチセンターダンパー

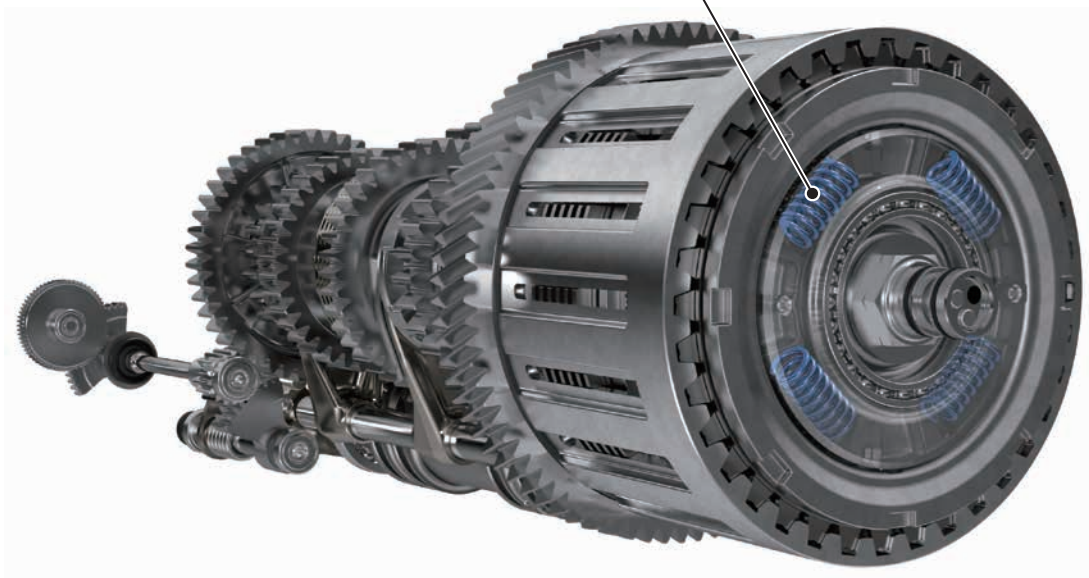
クラッチとメインシャフトの間にトルクを吸収するスプリングダンパーを設ける※<sup>2</sup>ことで、変速時にドグクラッチが勘合する際の音を低減しました。

※1. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission(AIRBAG)

※2. 特許出願中

##### ■ DCTクラッチセンターダンパー

スプリングダンパー



### ● より素早くより上質な変速への進化

走行シーンごとに適した走りのキャラクターを提供するシーン別ライディングモード(別項)のスポーツモードでは、素早い変速と上質なフィールを両立させるため変速時の制御を進化させました。

従来のDCTでは、シフトアップ時の変速ショックを抑制するためにはクラッチが接続するまでの時間を長く設定する必要がありました。

これに対し第三世代DCTは、変速時のクラッチ制御とスロットルバイワイヤシステム(別項)の出力制御を協調させることで変速ショックの低減と変速時間の短縮を両立しました。変速時間を短縮するため、クラッチトルクを増加。これにより発生する変速ショックにつながる慣性トルク分を、スロットルバルブ開度を制御することで差し引き、素早い変速に加え、ショックの少ないスポーティーで上質な変速フィールを実現しました。