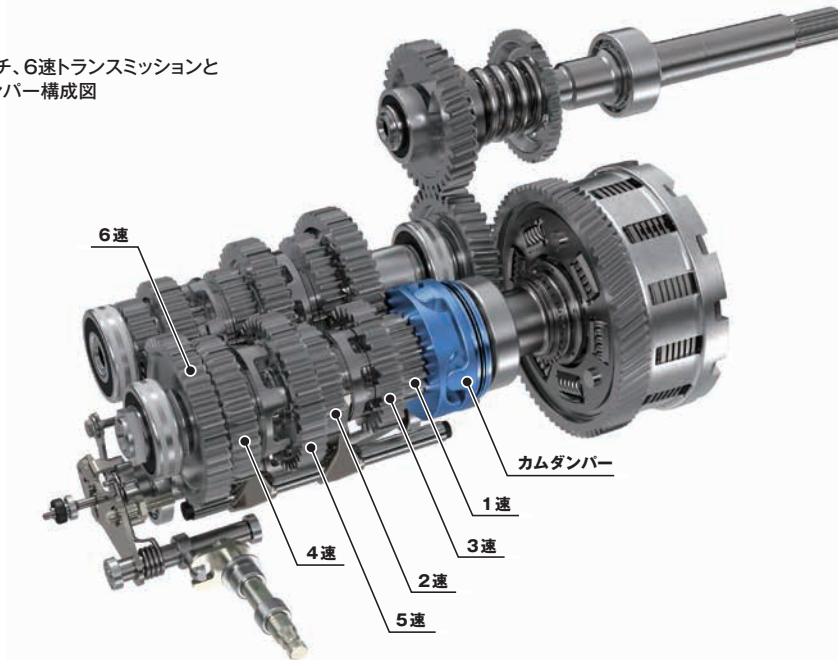


●6速マニュアルトランスミッション+アシストスリッパークラッチ※1

変速機構には、6速マニュアルトランスミッション仕様もラインアップしました。従来の5速に対し、6速化を図ることで100km/h前後で巡航する際のエンジン回転数を下げ、静粛性を大幅に向上しました。また、クラッチとトランスミッションの間に双方の慣性マスを分離させる役割のカムダンパー※2を設けることにより、ギアが入る時の音とショックを低減し、変速音の質感を大幅に向上させると同時にトランスミッションの耐久性向上を図りました。

■クラッチ、6速トランスミッションとカムダンパー構成図



さらに、従来モデルの油圧式アシストクラッチに代わり、カム式のアシストスリッパークラッチを採用することで、クラッチ操作荷重の低減だけでなくシフトダウン時の変速ショック低減も図りました。クラッチ操作荷重の低減では、アシストスリッパークラッチのアシスト機構に加えてクラッチリリース油圧部のフリクション低減、クラッチディスク枚数の見直しなどにより、クラッチ操作荷重を従来モデルに対して約20%低減しました。また、スリッパ機構により、シフトダウン時の変速ショックを大幅に低減し、上質なフィーリングに大きく寄与しています。

なお、Gold Wing Tour/Gold Wingのリバース機構は、従来同様リバースモーターによる機構としています。

※1. Gold Wing Tour/Gold Wing ※2. 特許出願中

■アシストスリッパークラッチ作動イメージ図

