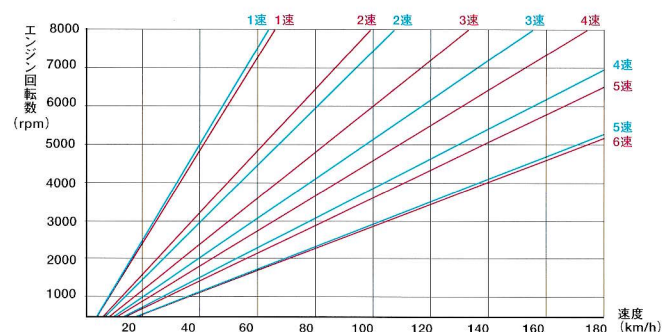


引き上げて行う操作方法とした^{*}。さらに、6速化に伴ってギヤレシオはエンジンの出力特性にベストマッチするよう、各速を接近させたクロスレシオとしている。なお、ドライバーが任意に設定したエンジン回転数になるとメーター内のインジケーターとブザーでシフトアップを促すREVインジケーターも装備した。

^{*}リバースギヤにシフトするとドライバーに注意を促すリバースウォーニングブザーも装備。

6速MTと5速MTの走行性能比較図

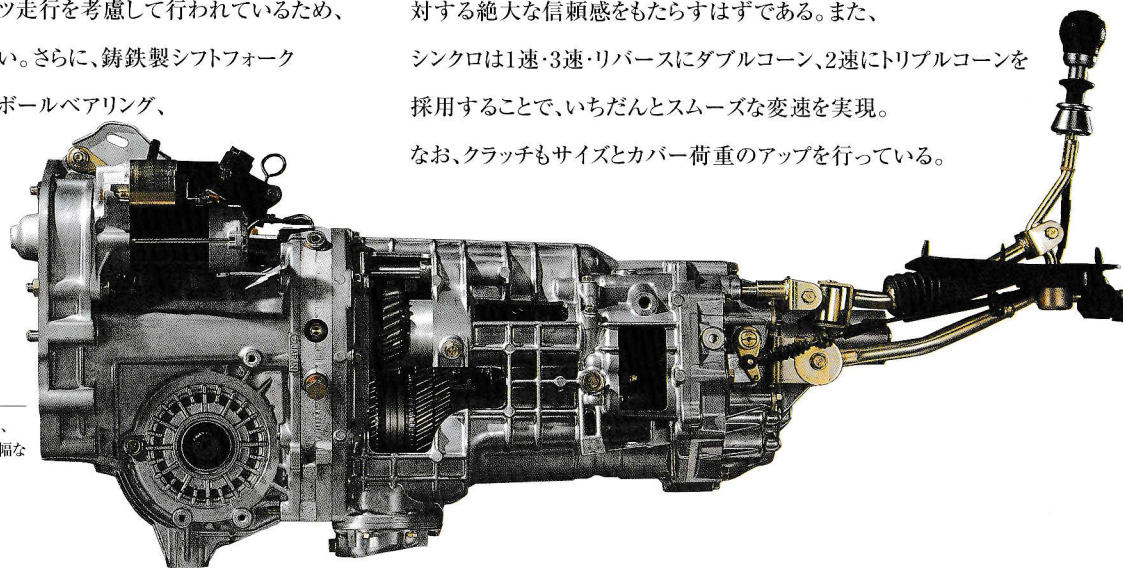


高強度・高剛性、そしてコンパクト設計の新6速MT。

新6速MTのメカニズムの大きな特長は、強度の高さである。トランスミッションケースをはじめ、ギヤ、ベアリングなど各部の設計はハードなスポーツ走行を考慮して行われているため、耐久性・信頼性はきわめて高い。さらに、鋳鉄製シフトフォークおよび全シフトロッドにスライドボールベアリング、そしてデイトメント部に装着した2重ボール構造のアクセントプランジャーを採用すること

クロスレシオ6速MT

トランスミッションケースの高剛性化をはじめ、ギヤ、ベアリングなどのサイズアップにより大幅な強度アップを実現している。
(写真は説明用カットモデル)



により、剛性感が高く、かつクイックで節度感のあるシフト操作を可能としている。特に、その剛性感の高さはハードで素早いシフト操作が要求されるスポーツドライビングで、マシンに対する絶大な信頼感をもたらすはずである。また、シンクロは1速・3速・リバースにダブルコーン、2速にトリプルコーンを採用することで、いちだんとスムーズな変速を実現。なお、クラッチもサイズとカバー荷重のアップを行っている。



PHOTO:WRX STi WRブルーマイカ HIDロービームランプ、濃色ガラスはメーカー装着オプション。



PHOTO:REVインジケーター点灯状態。