

TWIN CLUTCH-SST

ツインクラッチ・スポーツ・シフト・トランスミッション③

すべての走行モードでタイムラグのない 小気味よい走行フィーリングを楽しめる

性能実験部 ガソリン性能排ガス試験 主任：石井和重

「ツインクラッチSST」の最大の特長は、タイムラグの少ないシフトレスポンスの素早さと、伝達効率に優れたシフトクオリティの高さです。それを可能にしたのが、「ツインクラッチSST」とエンジンの協調制御プログラムで、ふたつのコンピューターの間で情報を交換し、制御の精度を上げることで運転性能を向上させています。

「ノーマル」「スポーツ」「S-スポーツ」の3種類のモード選択に対しては、電子制御スロットルコントロールの働きにより、各走行モードに適したトルク配分とシフトパターンの制御を行い、スムーズかつ力強い、素早いレスポンスを実現しました。開発にあたっては、サプライヤーと協力しながら、かなりの工程数を要して制御プログラムの変更とキャリブレーションを実施。「ノーマル」では、スムーズかつ上質な操縦性を、「スポーツ」では、力強い走りと高レスポンスを、「S-スポーツ」では、圧倒的な走行性能を達成すべく、電子制御スロットルコントロールの設定を行いました。さらに次世代の高性能車として、ランニングコストの削減と環境にも配慮すべく、シフトパターンの最適化により加速性と低燃費の両立も実現しています。

走行場所やドライビングスキルを選ばず、すべての走行モードでA/TやCVTのような加速時のタイムラグのない、小気味よい走行フィーリングを楽しんでいただきたいと思います。

思い通りの運転ができる 快適で安全な運転環境を実現

装備設計部 装備設計 (C-seg)：深谷幸博

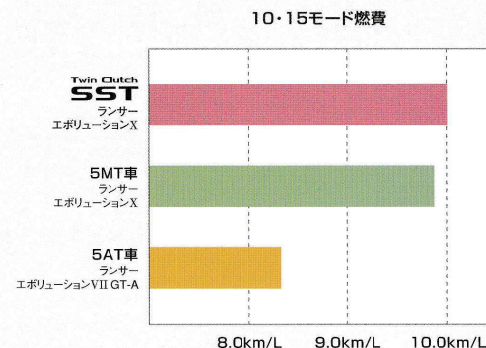
「ツインクラッチSST」のシフトパネルは、シンプルな操作で正確なシフトワークを行うために、見やすく扱いやすいデザインを心がけました。シフトパネルは、マニュアルトランスミッションのスポーティなイメージを持たせるためにブーツ付とする一方、シフトブーツによって判別が難しくなるレバー位置については、レバー位置をシフト配列表示中に点灯させる構造とすることで実用性を確保しています。また照明も、レバー位置はインパネ周りの夜間照明色であるアンバーレッド、シフト配列表示の夜間照明はメータの白色と、それぞれの照明色に合わせており、インテリア全体の統一性にも配慮しています。

またマニュアルシフト時の「＋/－」の方向は、とくにスポーツ走行の加速・減速時に自然なシフトチェンジとなるよう、加速・減速時にドライバーが受けるGの方向にあわせて、「＋」を後方に、「－」を前方に配置しています。さらに制御モード切替スイッチは、シフトレバーの近傍に配置し、ドライバーの意思が正確に反映できるように、夜間照明付のトグルタイプとしました。また、形状や色調も、ステアリングホイール上のS-AWC制御モードスイッチと合わせ、操作系に統一感を演出しています。

視認性・操作性の高さはもちろん、様々な情報提供により、お客様が負担を感じずに思い通りの運転ができる、快適で安全な運転環境を実現させました。お客様には、こうしたデザイン性や質感を重視した専用部品によって、「特別な車を運転している」という歓びを感じていただければと思います。

ツインクラッチSSTの燃費

エンジンパワーにロスのないツインクラッチSSTは、5M/T車と同等、A/Tを上回るモード燃費を達成しています。



ツインクラッチSSTの制御パターン

モード	変速タイミング	変速スピード	アクセルレスポンス
ノーマル	低回転	ふつう	滑らか
スポーツ	中高回転	速い	敏感
S-スポーツ	高回転	非常に速い	鋭い

制御モードスイッチ

