進化したレスポンス。新設計、7ポジション4速電子制御オートマチック。(デュアルモード・ロックアップ)

高精度デジタルコンピュータが、変速やロックアップのタイミングをきめ細かく電子制御。シフトアップやキックダウン時に変速ショックを少なくする新制御システムと、停止時にNレンジからD_4レンジへとシフトした状態では2速をキープし、発進と同時に1速にシフトして振動などを抑える新機構を搭載。低速から高速までの気持ち良いレスポンスと滑らかなシフト感覚。感性にリニアに反応する高品位オートマチックです。

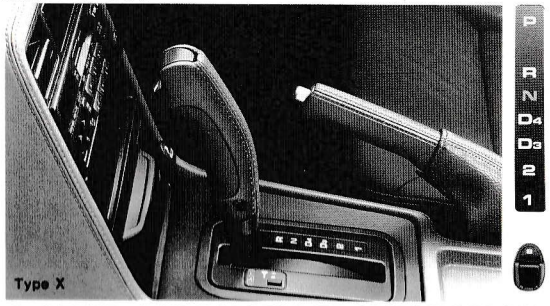
「ノーマル」と「スポーツ」、2WAY&7ポジション。

走りの状況やドライバーの好みに応じて、2通りの変速特性が選択できる2WAY機能。ノーマルモードのD_4レンジの場合、1速から4速まで(D_3レンジは、1速から3速まで)、ほとんどの走行条件にスムースに応答。スポーツモードに切り替えることで、それぞれのシフトタイミングはよりスポーティに設定され、より高回転域での走行が行えます。さらに、降坂・減速性能を高めるロー(1速)ギア固定のローホールド機構を採用。さまざまな走行状況に応答する7ポジションとしました。

ホンダ独自のデュアルモード・ロックアップ機構。

アクセルON(加速時、クルージング時など)はもちろん、アクセルOFF(減速時、ブレーキング時など)にまでロックアップ作動領域を拡大。優れた減速感覚が得られるとともに、燃費の向上も図られています。

ビガーのオートマチック車には…①ブレーキペダルを踏まないとセレクトレバーのP(駐車)の位置からのシフト操作が行えないシフトロック機構　②P位置にあるときのみイグニッションキーを抜くことができるキー・インターロック機構　③R(後退)位置にあることをチャイムでドライバーに知らせる後退位置警報装置が装備されています。



4-SPEED AUTOMATIC TRANSMISSION

気持ちのよい走りと快適な乗り心地を高次元で両立。しなやかな、4輪ダブルウイッシュボーン・サス。

FFミッドシップによる高い運動性能と優れた直進安定性、そして超ロングホイールベースが生み出すフラットな乗り心地。ビガーが求めたのは、これらのポテンシャルをより高いレベルで引き出し、人の気持ちにしなやかに応える足まわりでした。そして採用されたのが、走りの頂点といわれるF-1や限られた高級車が採用し続ける、4輪に配されたダブルウイッシュボーン・サスペンション。路面の変化にソフトに追従する、ロングストローク化された高度なサス。これらのコンビネーションが、高密度で気持ちのよい操縦性と、上質な乗り心地を生み出します。

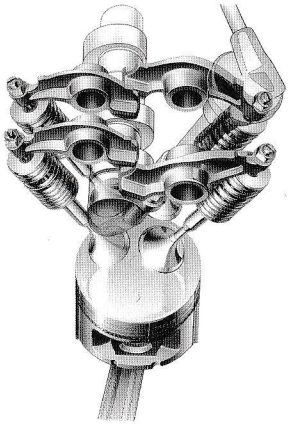
「走る」「曲がる」「止まる」を、より高水準にバランス。

上下のアームで車輪を支持するダブルウイッシュボーン・サス。その第一の美点は、ダンパー／スプリングユニットの動きを妨げるフリクションロスを大幅に低減でき、ショックの吸収というサス本来の能力を最大限に生かせること。第二の美点は、操縦性や乗り心地を高水準にバランスさせた設計ができること。さらにビガーは、走行状況の変化に対応して、タイヤの動きを高精度にコントロール。安定した走りが得られるよう、サス・チューニングを徹底。ヘルパースプリングを採用することで、突き上げ感を解消するプログレッシブ特性を与えています。

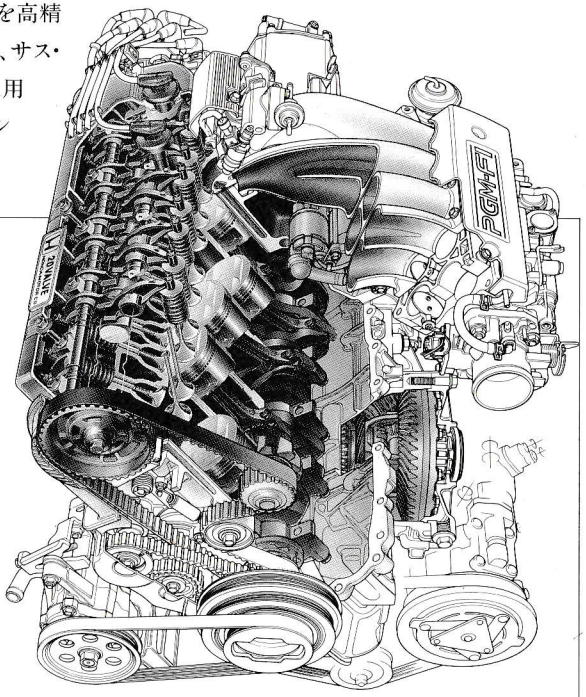
2.0LITER STRAIGHT-5 HYPER 20-VALVE ENGINE

MAX.POWER:160PS／6,700rpm (Net*)

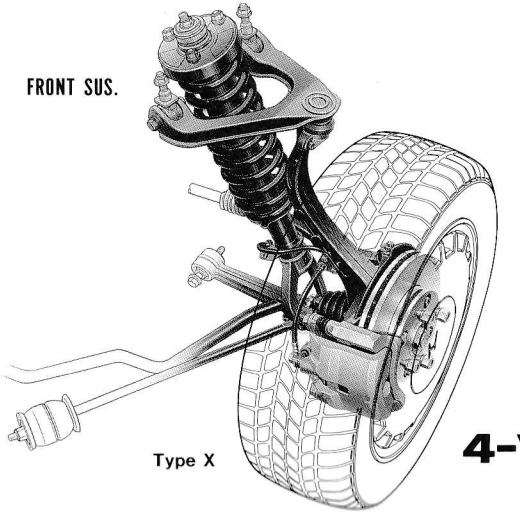
MAX.TORQUE:19.0kgm／4,000rpm(Net)

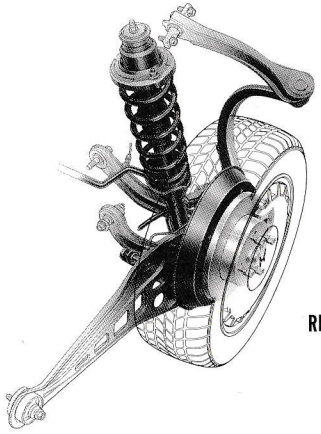


4バルブ・センタープラグ方式



*「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。





4-WHEEL DOUBLE-WISHBONE SUSPENSION