

SUBARU ECVT

Electro-Continuously Variable Transmission

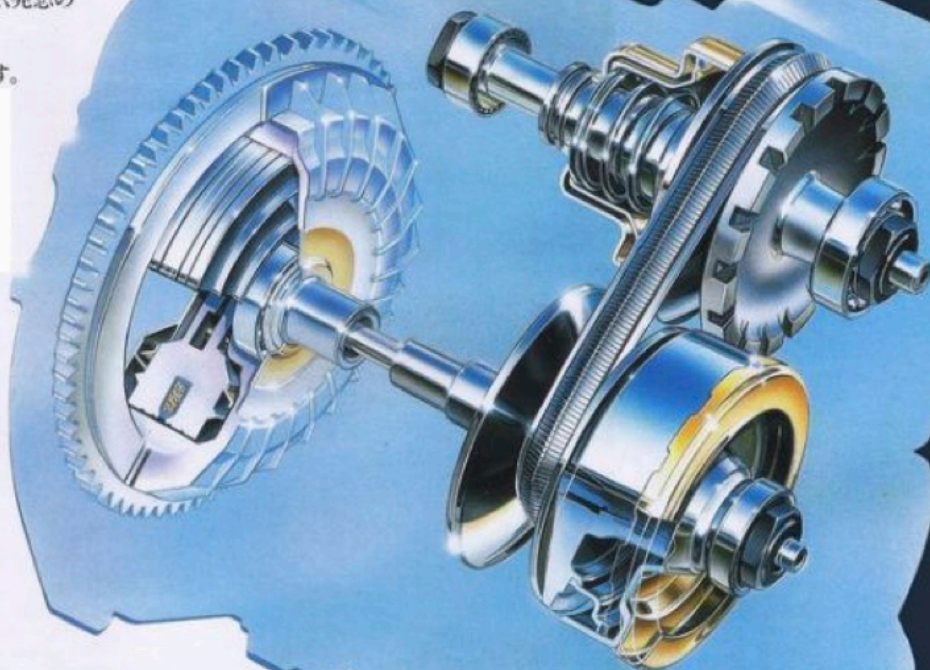


世界初[®]。スーパーオートマチック、スバルECVT登場。

※世界初のステアリングレス駆動方式CVT

世界初。スーパーオートマチック スバルECVT登場。

スバルが世界に先駆けて世に送り出した、
次世代のスーパーオートマチック、ECVT。
従来のオートマチックトランスミッションとはまったく発想の
異なる自動無段変速システムが、
思いのままの走りやすぐれた経済性を実現します。



ECVT (Electro-Continuously Variable Transmission) = 電子制御電磁クラッチ式自動無段変速機、世界初のスチールベルト駆動方式によるCVT。

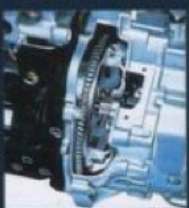
運動的なギヤレス・トランスミッション

自動車のトランスミッションは、これまで、大小のギヤ(歯車)の組み合わせを変えることによる変速が行われてきた。しかし、スバルが世界に先駆けて実用化に成功した自動無段変速機「スバルECVT」は、ギヤによる変速ではなく、スチールベルトとプーリーを用いた変速システム。従来のオートマチックとはまったく発想の異なる画期的な変速システムです。ドライバーはアクセルワークに専念するだけ。メカニズムが自動的に最適な変速比を選択し、シャープでスムーズな走りが実現できます。



電子制御電磁クラッチ

「スバルECVT」はクラッチ部にコンピューター制御の電磁クラッチを使用しています。クラッチの断続はコンピューターによって正確にコントロールされますから、発進はスムーズなもの。また、走行中は全域でロックアップ機能が増したため、トルクコンバーターを使用する従来のオートマチックのようなスリップロスがなく、マニュアルミッション車と変わらないダイレクトな起行フィーリングが得られます。さらに、信号待ちなどの停止時には、電磁クラッチがオフの状態となるため、ブレーキをゆるめても走り出ししてしまうようなことがありません。すぐれた安全性を備えた高信頼メカニズムです。



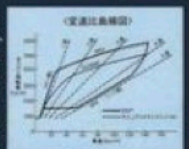
ECVTの変速メカニズム

「スバルECVT」の変速部は精密な特殊スチールベルトとプーリーによって構成されています。プーリーは内側がV型のテーパ状になっており、油圧制御でこのプーリーの幅を変化させることによって、ベルトが接触する部分の有効径を変え、変速を行います。変速比はロー状態2.503からオーバードライブ状態0.497まで、これはマニュアル車の1~5速までをフルにカバーするワイドなものです。しかも、常に最も効率の良い変速比に、自動的に無段階に変化していくため、変速ショックのない、スムーズな走りが実現されます。



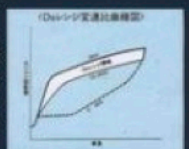
オールマイティ・ポジション「Dレンジ」

「スバルECVT」は「無限の段数を持つミッション」。変速比は、最大変速比(MAX)と最小変速比(MIN)のラインに囲まれたゾーン内で、自動的に最適なものが選ばれます。「Dレンジ」はこのゾーンをすべてカバーするオールマイティなレンジで、変速はアクセルの踏み方に応じて自由自在。正確で無駄がなく、なめらかな走り。また、スリップロスがないため、アクセルの動きにダイレクトに反応し、エンジンパワーをフルにいかした俊敏な走りも、静かで経済的な高速ツーリングも、思いのままです。



スーパー・ポジション「Dsレンジ」

「Dsレンジ」はエンジンの高回転ゾーンをキープし、パワーとトルクをフルに引き出すようにセッティングされたレンジ。従来のオートマチックのL(または1)レンジと異なり、発進から最高速まで全速域で使用でき、他では味わうことのできない、シャープなレスポンスと強力なエンジンブレーキが得られます。山道やワインディングロードでは、マニュアルミッション車をも上回るスポーティな走りを、安全に楽しむことができます。



人とクルマのニューテクノロジー、スバルECVT。スバルの技術がかなえた夢のかたちです。

シンプル操作だから安全。
そして、高性能だからその安全性が
いちだんととわがちます。
すべての変速操作を自動的に。しかもアクセルワークにシャープにレスポンスする「スバルECVT」は、ドライバーにストレスを感じさせません。また「Dsレンジ」使用時は強力なエンジンブレーキが得られるから、長い下り坂やワインディングロードでも安心して走ることが出来ます。

EASY & SAFETY

シャープ&スムーズなCVT
フィーリング。まさに高性能な
スーパーオートマチックです。
「スバルECVT」はエンジンのパワーとトルクを効果的に引き出し、ダイナミックな走りを生み出します。特にECVTのスペシャルファンクション、「エンジンの高回転ゾーンをフルに活用するDsレンジ」を選択すれば、さらにスポーティな走りを楽しむことができます。

EASY & SPORTY

変速ショックをなくした
なめらかな走り。
新体験のこころ良さを提供します。
マニュアルミッションとは異なる、従来のオートマチックでも、変速ショックを避けることは出来ません。しかし、「スバルECVT」は無段階に連続的に変速を行うメカニズム。変速ショックがほとんどありません。また、エンジン回転数の低いゾーンを多用するため静粛性にすぐれています。

EASY & SMOOTH

イーシードライブ車中、最高の
10モード燃費。シンプルメカで
信頼性・耐久性も抜群です。
「スバルECVT」は、定速走行時には変速比を可能な限り小さく設定し、しかもトルクコンバーターを使用する従来のオートマチックのよみスリップロスがなく、すぐれた経済性を発揮します。また、自動的に最も効率の良い変速比を保つため、誰でもエコカーに走ることが出来ます。さらに複雑な変速ギヤがないシンプルメカのECVTは、信頼性・耐久性の点でもすぐれた特長を有しています。
*実燃費のデータはメーカー公表値です。

EASY & ECONOMY

世界初。スーパーオートマチック搭載。

JUSTY ECVT



PHOTO3 F FLS



PHOTO3 F F LS
ホワイトバージョン



PHOTO5 F F LJ プラール&シルバー・メタリック

SPECIFICATIONS

車名・型式 スバル-EKAS

車種 3ドアS ECVT/5ドアL ECVT

●寸法・重量 全長 3535mm/全幅 1535mm/全高 1330mm

室内長 1720mm/室内幅 1320mm/室内高 1100mm

ホイールベース 2285mm/トレッド(前) 1330mm (後) 1290mm

最低地上高 115mm/乗車定員 5名/車両重量 670kg(LS)、690kg(LJ)

●性能 最小回転半径 4.5m

燃費(90km/h) 30.1km/l / 60km/h定地走行燃費(標準値) 30.1km/l

●エンジン 型式 E1Q/種類 水冷4サイクルOHV3気筒

内径×行程 78.0mm×69.6mm/総排気量 997cc/圧縮比 9.5

最高出力 クロス3PS/6000r.p.m./最大トルク 8.5kg・m/3600r.p.m.

燃料供給装置 キャブレター/燃料タンク容量 35ℓ/燃料種類 レギュラーガソリン(無鉛)

●動力伝達装置 クラッチ形式 電子制御電磁クラッチ

変速機形式 前進自動変速機・後退1速

変速比(前進)2.503~0.497 (後退)2.818/減速比 1.357×4.352

●ステアリング 歯車形式 ラック&ピニオン

●懸架装置・タイヤ 前輪 ストラット式独立懸架/後輪 ストラット式独立懸架/タイヤ 145SR125JIAL

●制動装置 主ブレーキ形式 2系統油圧式(精力装置付)

ブレーキ(前) ディスク (後) リーディングトレーリング

駐車ブレーキ形式 機械式後2輪制動

●エンジン出力表示には、ネット値が採用されています。

「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンが実際に駆動した状態とは異なる条件下で測定したものです。

同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」の約95%程度低い値(各工合欄へ)となっています。