

# XTRONIC CVT



CVTには、燃費向上への貢献、滑らかな走りの実現、エンジンの高いパワーを連続的に引き出し力強い走りを可能にする、といった特徴があります。

日産はCVTのよさに早くから注目し、'92年に実用化して以降、その改良に積極的に取り組んできました。'97年に2.0L車で初めてCVTを採用し、'03年に世界で初めて3.5L FF車への適用を可能にしたほか、新開発エンジンとの組み合わせで開発した新型ベルト式CVTを2.0Lクラス、1.5Lクラスに搭載し、3.5L用CVTと合わせてフルラインナップとしました。

## 力強い加速と滑らかな走りのエクストロニックCVT

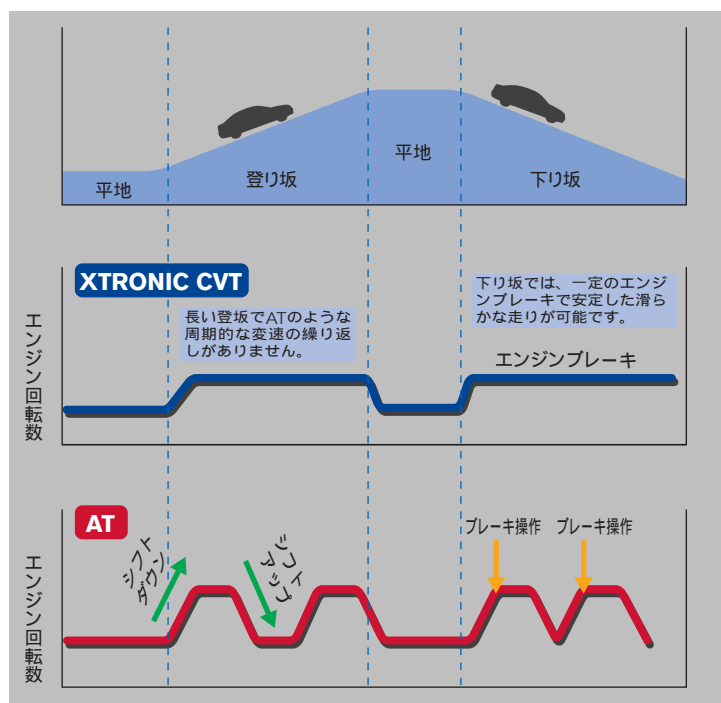
変速レスポンス改善、変速幅とロックアップ領域の拡大により、力強い加速と燃費向上を実現しました。

| 搭載車種例<br>運転モード      | 3.5L用<br>ティアナ・ムラーノ |            | 2.0L用<br>ラフェスタ |            | 1.5L用<br>ティエダ |
|---------------------|--------------------|------------|----------------|------------|---------------|
|                     | Dレンジ時              | マニュアルモード時* | Dレンジ時          | マニュアルモード時* | Dレンジ時         |
| 変速比                 | 第1速                | 2.371      | 2.349 ~ 0.394  | 2.339      | 2.561 ~ 0.427 |
|                     | 第2速                | 1.53       |                | 1.357      |               |
|                     | 第3速                | 1.11       |                | 1.1        |               |
|                     | 第4速                | 0.86       |                | 0.911      |               |
|                     | 第5速                | 0.69       |                | 0.713      |               |
|                     | 第6速                | 0.439      |                | 0.508      |               |
|                     | 後退                 | 1.766      |                | 1.750      |               |
| 最終減速比               | 5.173              | 5.407      | 5.473          |            |               |
| 燃料消費率(10・15モード)km/L | 10(ティアナ) 9.3(ムラーノ) |            | 15             | 18.2       |               |

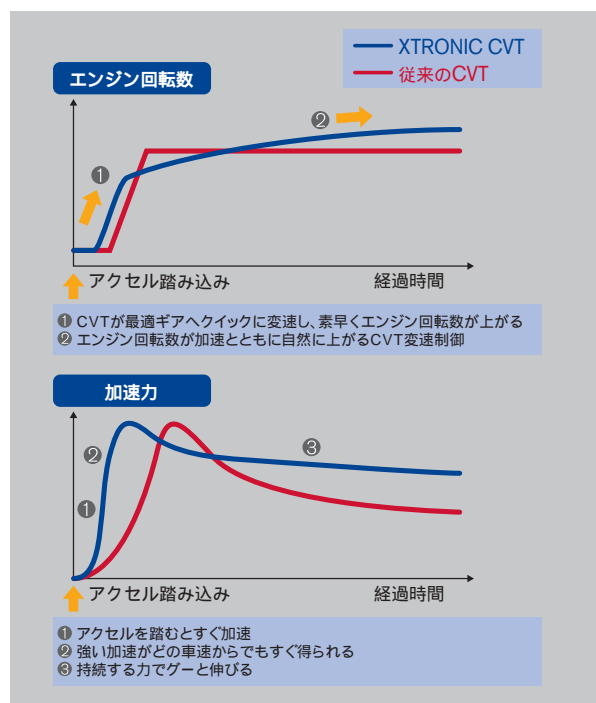
\* マニュアルモード時の代表的な変速比

## さまざまなシーンで心地良さとスムーズさを発揮

従来のCVTに対し、登坂路やカーブ出口でのレスポンスが向上しました。また、リニアな制御により、加速時のフィールと運転者の感性がぴったりとマッチする運転性を実現しています。



登り坂や下り坂が続く場合、従来のAT車は、シフト操作やブレーキ操作が煩雑になりがちでした。エクストロニックCVTは、長い登り坂での周期的な変速の繰り返しがありません。また下り坂においても一定のエンジンブレーキで安定した滑らかな走りが可能です。



アクセルを踏むとすぐ加速し、CVTが最適ギアへクイックに変速。素早くエンジン回転が上がリ、強い加速がどの車速からでもすぐ得られます。エンジン回転が加速とともに自然に上がるCVT変速制御により、持続する加速でゲーと伸びる気持ち良さを実現しています。