

高速域での直進安定性、コーナリング限界性能、ステアフィール。すべてを高める、デュアルアクシス・ストラット・フロントサスペンション。

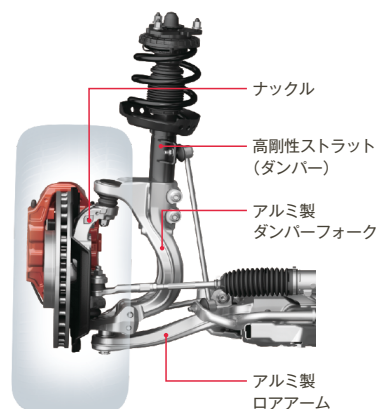
駆動輪を支えながら転舵も担うFF車のフロントサスペンション。シビックTYPE Rでは、400N・mものエンジントルクによるトルクステア対応、超高速域での直進安定性、サーキット走行でのコーナリング限界性能を高次元で達成することが求められました。そこで、従来のストラット式サスペンションでは一体であったナックルとストラットを分離し、ナックルは転舵を、ストラットは路面からの入力を受け持つ、デュアルアクシス・ストラットを採用。ナックルが独立したことでキングピン軸の傾きが抑えられた結果センターオフセットを小さくでき、トルクステアを大幅に低減しました。同時に、キャスター角を大きく設定することで、高速域においても高い直進安定性を発揮するとともに、転舵時にはタイヤ接地性に優れたキャンバー特性でコーナリングの限界性能も引き上げています。また、ロアアームとダンパーフォークをアルミ製とし、構造の最適化を図ることで軽量・高剛性化を追求^{*}。コンプライアンスブッシュも高硬度にして、キレのあるハンドリングに貢献しています。^{*}特許出願中

●トルクステアの低減

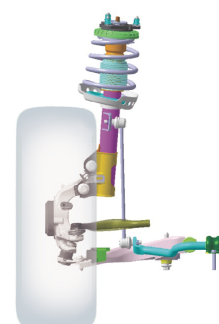
駆動力の左右差によってハンドルを取られる現象であるトルクステア。エンジンの出力・トルクが高まるほどに、その影響は顕著になります。シビックTYPE Rは、デュアルアクシス・ストラットに加え、左右のドライブシャフトの剛性バランス、デュアルビニオンEPSなどによって、トルクステアを最小化。発進時のフル加速でもコーナー出口など旋回中の加速でも優れた操縦安定性を発揮します。

デュアルアクシス・ストラット (Dual Axis Strut) : 転舵軸(ナックル)と路面からの入力軸(ストラット)という機能の異なる2つの軸を持つことから命名

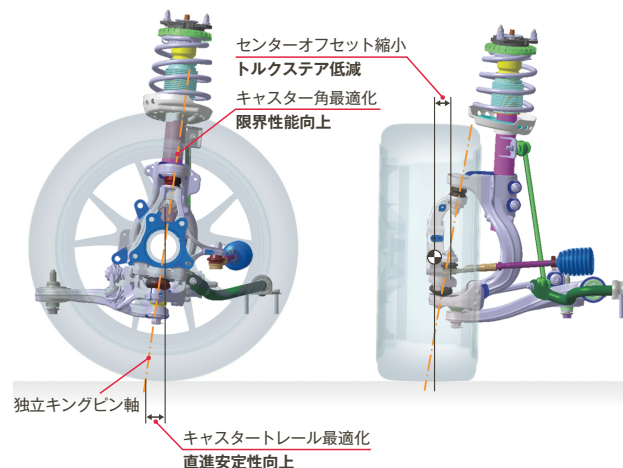
■フロントサスペンション構造



■従来型ストラット式サスペンション構造



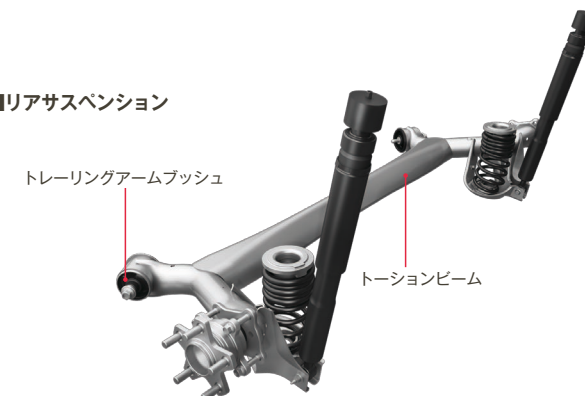
■フロントサスペンション・ジオメトリー



高い旋回Gがかかる場面でも優れたスタビリティを発揮するクラッシュドパイプ・トーションビーム・リアサスペンション。

対地キャンバー特性に優れたH型トーションビーム式としたうえで、パイプをつぶして成形するクラッシュドパイプをトーションビームに採用。リアのロール剛性を従来構造比で177%向上するとともに、スタビライザーを不要としたことで軽量化も実現しました。また、トレーリングアームのブッシュを高硬度にし、接地点横剛性を高めてトー変化を抑制。高速コーナーでも高い接地性を保ち、優れたスタビリティを発揮します。

■リアサスペンション



■トーションビーム断面比較

