

シャシー

軽快なハンドリングと高い安定性を両立した、 ショートホイールベース&ワイドトレッドのスポーツシャシー。

ドライバーの操作にダイレクトに応える、俊敏なフットワークを目指し、軽快なハンドリングや安心感のある操縦安定性を追求。ショートホイールベース、ワイドトレッドを核に、各部の軽量化、高剛性を図りながらサスペンションジオメトリーをはじめ、セッティングを突き詰めました。また、低全高ボディによる低重心と、荷室床下にIPU (PCU+バッテリー) を格納することで実現した、前後60:40*の重量配分により、極めて優れた操縦安定性を確保。ロアアームやアルミホイールなどバネ下部品の軽量化によって俊敏なフットワークと乗り心地を高次元で両立しました。また、高バネレートのブッシュ類を採用するなど、剛性感のある走行フィールも獲得しています。*Honda測定値

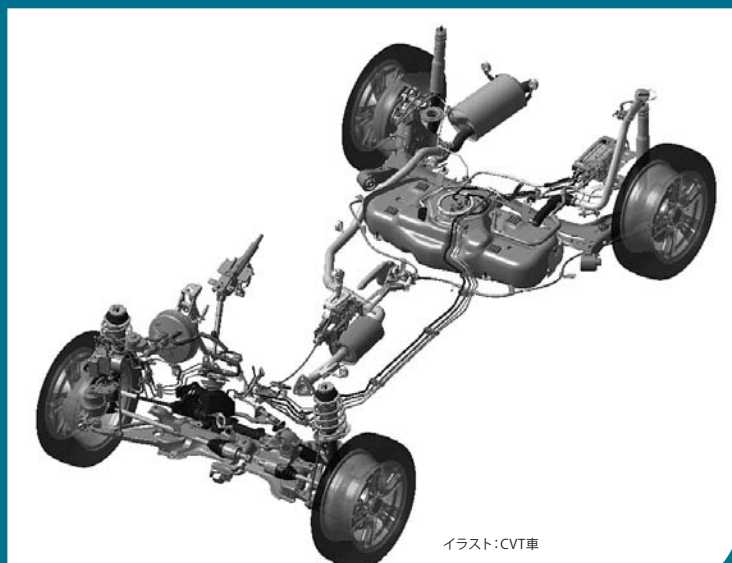
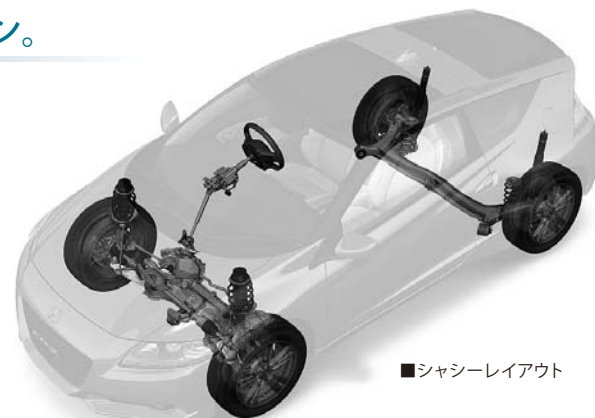


イラスト:CVT車

ワイドトレッドに対応した、軽量・高剛性サスペンション。

フロントにはスペース効率に優れ、低全高・低重心ボディに貢献するマクファーソン・ストラット式サスペンションを採用。ワイドトレッドとするためにロングスパンのロアアームを新作。アルミ鍛造製とすることで、1台あたり4kgの軽量化*も達成しています。リアにはIPUの荷室床下への配置を可能にする、コンパクトなH型トーションビーム式サスペンションを採用。専用のアクスルビームによりワイドトレッド化しています。また、フロントで10%、リアで35%剛性を高めた*ハブベアリングを採用し、キャンバー剛性を向上。さらに、リアのロール剛性を高めたステア特性としたことで高い操縦安定性を確保しました。そのうえで、コンプライアンスブッシュやエンジンマウントブッシュに硬度の高いものを採用するなど、応答性のよいダイレクト感のある走りを実現しています。*インサイト(2009年モデル)比 Honda測定値

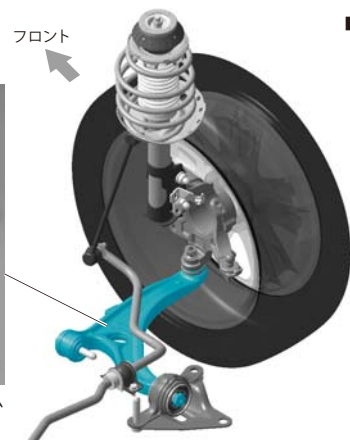


■シャシーレイアウト

■フロントサスペンション

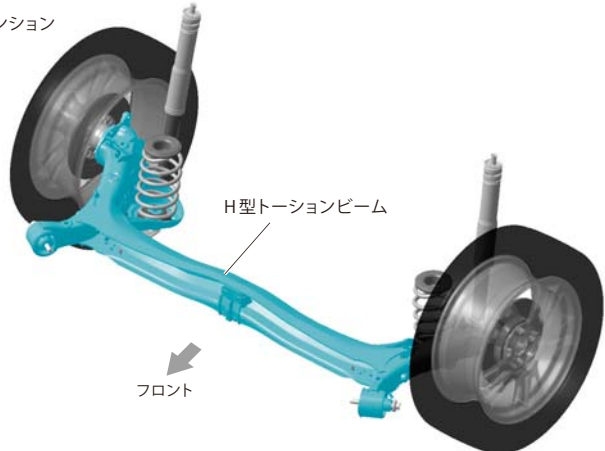


Photo:アルミ鍛造ロアアーム



フロント

■リアサスペンション



フロント

H型トーションビーム

ダイレクト感がありクイックな、 ステアリングシステム。

電動モーターの駆動力で操舵アシストを行うEPS(電動パワーステアリング)を採用。高効率・低慣性のブラシレスモーターは約30%高出力化*しました。それにより、ロック・トゥ・ロックが2.48回転というクイックなステアリングギアレシオを実現。ステアリングギアボックスの取り付け剛性を高めたことと合わせ、ダイレクト感のあるキビキビとしたステアフィールを獲得しています。

*インサイト(2009年モデル)比 Honda測定値

■ステアリングシステム説明図



モーター出力
30%向上*

ロック・トゥ・ロック
2.48回転

よりリニアなステアフィールを実現する、 進化したEPS制御。

コーナリング時にステアリングの切り過ぎや操作タイミングの遅れを補正し、よりリニアなステアフィールを実現するEPS制御を開発。ステアリングギアボックス内にあるトルクセンサーでセルフライニングトルクを推定。適切なアシストを行うとともに走行状態に見合った反力をドライバーに伝えます。リニアな操舵反力が得られることで、より適切な操舵量・タイミングでステアリング操作を行うことが可能になります。

優れた制動性能とリニアなフィールを 実現した、ブレーキシステム。

4輪ディスクブレーキを採用し、優れた制動性能を実現しました。また、マスターパワー(制動倍力装置)の倍力比やマスターシリンダーサイズの最適化などによって、剛性感があり、低速走行から高速走行まで自然でリニアなブレーキフィールを実現しています。

軽量アルミホイール*1と スポーティータイプのタイヤを採用。

軽快なフットワークを実現するために、アルミホイールの軽量化にも取り組みました。高いデザイン性を持ちながら、1台あたり5kgもの軽量化*2を実現。バネ下重量を大幅に低減しています。また、スポーティーなトレッドパターンを持つ、195/55R16サイズのタイヤを採用。高いグリップ力を確保するとともに転がり抵抗の低減も追求し、低燃費にも貢献しています。

*1 αに標準装備。βにメーカーオプション *2 インサイトLS(2009年モデル)比 Honda測定値

