

新たな走りの喜びの創造のために育んだHonda独自の先進技術をミッドシップレイアウトに応用し新たなNSXの開発をスタート。

Hondaは1990年代初頭、新たな走りの喜びを創造するために、自動車100年の進化の過程においても存在しなかった「駆動力を曲がる性能にも活かす」 「ダイレクト・ヨー・コントロール」という新しい考え方や、運動性能の新しい解析手法である「ベータ・メソッド」を提案しました。その考え方を、「ATTS」として1996年のプレリウドに搭載。多板クラッチとギアを組み合わせたシステムで、前輪左右の駆動力配分でトルクベクタリングを行い、FF車の旋回性能を高める技術を実用化しました。

2004年。ATTSを発展させ、電磁クラッチとギアを組み合わせたシステムで4輪の駆動力を配分する「SH-AWD」を開発しレジェンドに搭載。旋回性能、直進安定性、駆動性能を向上させました。

2014年には、レジェンドの「SH-AWD」を、エンジンと3つのモーターによって高度なトルクベクタリングを可能にする「SPORT HYBRID SH-AWD」へと進化。モーターを用いたことにより、プラスのトルク(駆動力)に加えマイナスのトルク(減速力)をも左右配分することが可能となり、加速旋回時だけでなく減速旋回時にまで制御の幅を拡大。さらにモータートルクで加速をアシストすることもあわせ走りの喜びを飛躍的に高めました。Honda独自の先進技術が、より高次元な「走る」「曲がる」「止まる」性能を実現する手段のひとつとしてモーターを用いて進化したことで、スーパースポーツに新たな走りの喜びをもたらす技術として応用できる可能性が見えてきました。

そして2016年、「SPORT HYBRID SH-AWD」の技術を、スポーツカーとして多くの利点を持つミッドシップレイアウトに応用することでスーパースポーツの新たな走りの喜びの提案へと結実させました。

