

操縦しやすく、心地よく。
低重心ならではの、走りの楽しさと乗り心地のよさ。

安心感の高いハンドリングと全席での快適な乗り心地を両立した、ハイバランス・シャーシ。

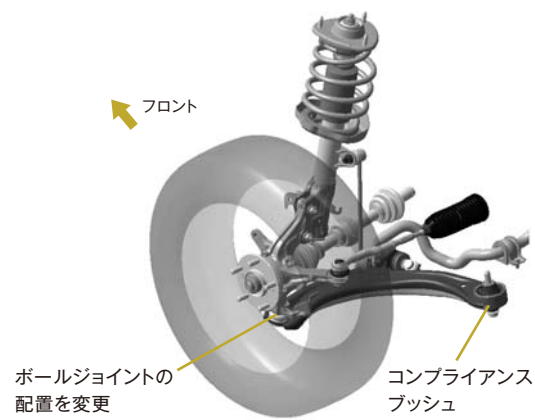
運転を楽しめる安心感の高いハンドリング、どの席に座っても快適な乗り心地、街なかでも扱いやすい優れた取り回し性のすべてを追求しました。まず、低床・低重心プラットフォームを核にサスペンションジオメトリーを変更。フロントのロールセンター高を下げ、車体ロール軸の前傾を強めることでより安定した旋回姿勢を実現。リアではサスペン

ションビームを高剛性化したうえでブッシュの配置を最適化し、後列の乗り心地を向上しました。また、EPS（電動パワーステアリング）の採用などにより、走行状況に応じたステアフィールと取り回しのよさを実現。さらに、低転がり抵抗タイヤや回転抵抗を低減したブレーキキャリアを採用するなど低燃費化にも貢献しています。

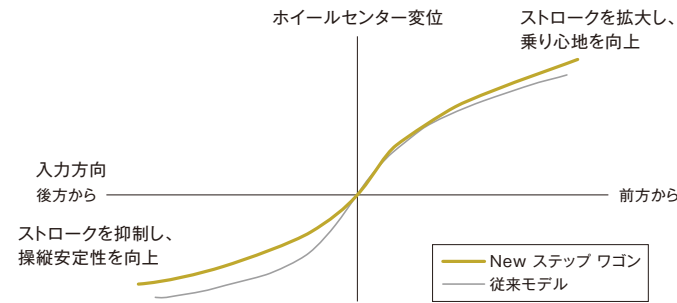
操縦安定性をさらに高めた、フロントサスペンション。

スペース効率に優れショートノーズに貢献するマクファーソン・ストラット式を採用。ロアアームのナックル側ボールジョイントの配置を変更し、ロールセンター高を低く設定することで操縦安定性を向上。また、コン

プライアンスブッシュの特性を入力方向によって変えることでリニアなハンドリングと優れた乗り心地を両立しています。



■フロントコンプライアンスブッシュ特性イメージ



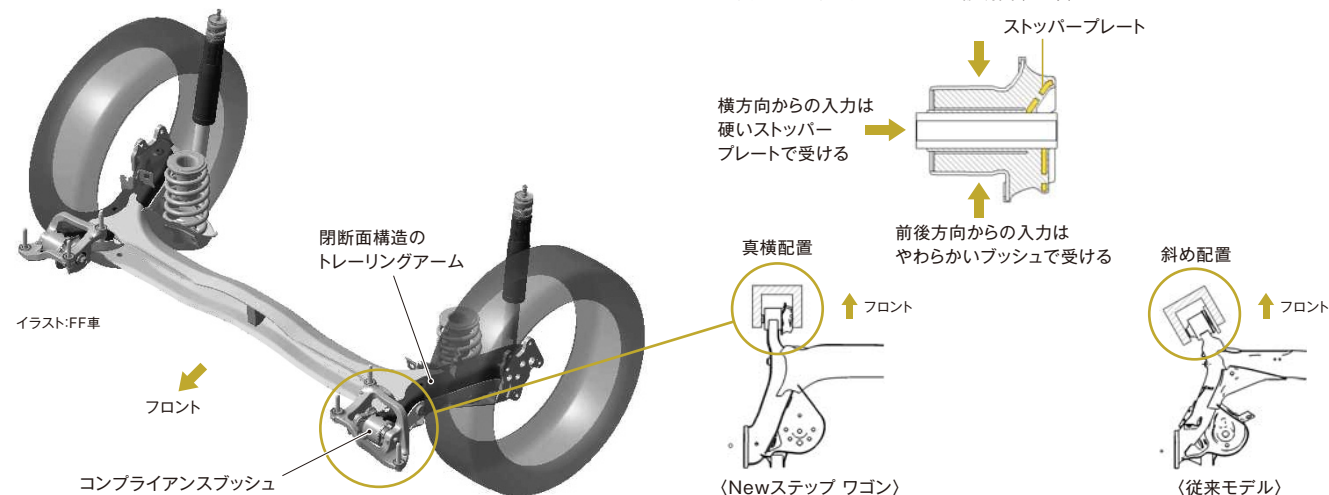
タイヤに対し、前方からの入力は乗り心地への影響が大きいため、硬度を下げることでストロークを増加。後方からの入力は操縦安定性への影響が大きいため、変形しにくい形状としてストロークを抑制。

後列の乗り心地を向上した、リアサスペンション。

低床・低重心に大きく貢献する、コンパクトなH型トーションビーム式を採用し、トレーリングアーム部をボックス状の閉断面構造にして剛性を高めました。さらにFF車では、コンプライアンスブッシュを真横に配置したうえで、内部に横方向の力を受け止める金属製のストッパープレートを採用。横剛性を高め、安定性を向上すると同時に、ブッシュの

低バネレート化が可能になったことで優れた乗り心地を実現しました。また、リアダンパーのパンプストップラバーの形状を変更し、パンプストップラバーに当たるまでのストロークを拡大。多人数乗車時の乗り心地を向上させています。

■リアコンプライアンスブッシュ説明図（FF車）



クラス*1トップレベルの最小回転半径5.3m*2を実現。

ゆとりの3列空間を生み出す2,855mmのロングホイールベースでありながら、最小回転半径5.3m*2を達成。低速時に軽い力でステアリング操作ができるEPSの採用と合わせ、狭い駐車場や路地でもスムーズに運転できる優れた取り回し性を実現しています。

*1 5ナンバー-2,000ccクラス、全高1,800mm以上、8人乗り(2009年10月現在 Honda調べ)
*2 17インチホイール装着車は5.6m



走行状況に応じたスムーズな操作感が得られる、EPS（電動パワーステアリング）。

車両の走行状況に応じた適切な操舵アシストを高精度に制御するEPS。モーターには高効率・低慣性のブラシレスモーターを採用しました。低速域では軽い操作感が得られ、高速域では安心感のある、自然でスムーズなステアフィールを実現しています。

安心感のあるブレーキフィールを獲得。

取付剛性の高いタイロッド構造のマスターパワー、小径マスターシリンダーの採用と合わせ、最適なブレーキペダルレシオとすることで、安心感のあるリニアなブレーキフィールを獲得しました。

ブレーキの回転抵抗を低減し、低燃費化に貢献。

フロントブレーキキャリアのブレーキパッド部にスプリングを設置。リアは全車ディスクブレーキを採用したうえで、ブレーキパッドをクリップでピストンに固定。これによりブレーキ非作動時に、ブレーキパッドとブレーキディスクとの間にクリアランスを確保し、接触による回転抵抗を低減。低燃費化に貢献しています。

■ブレーキキャリア構造図

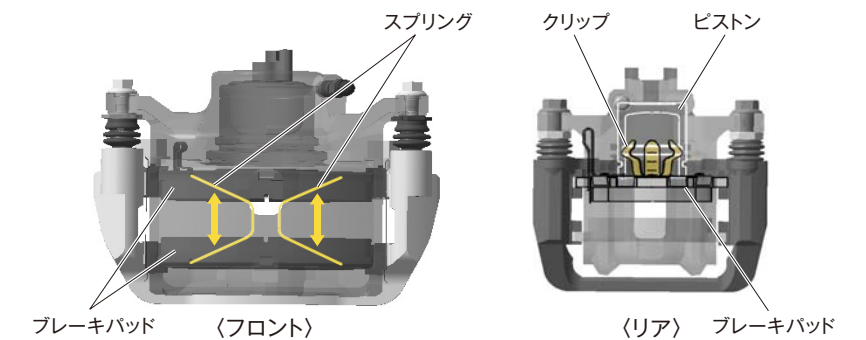


Photo: ステップ ワゴンG・Lパッケージ(FF)