

「人車一体」を感じさせる、理想的な安定性と応答性。

高低差が著しい山岳路や荒れた路面の高速道路など、世界にはさまざまな道路環境が存在します。多様で過酷な条件下においても、ドライバーが「意のまま」と感じられ安心して爽快に操ることができ、ハンドリング性能が、Hondaを代表するグローバルセダンACCORDの目標でした。

ボディ領域との一体開発によって、サスペンション取り付け点剛性や振動伝達経路の考え方などを綿密に共有することで、理想的な操縦安定性と操舵応答性を発揮するサスペンションシステムを完成。コントロール性に優れたステアリングシステムやブレーキシステムとあいまって、まさに「人車一体」と感じさせるシャシーを完成させました。

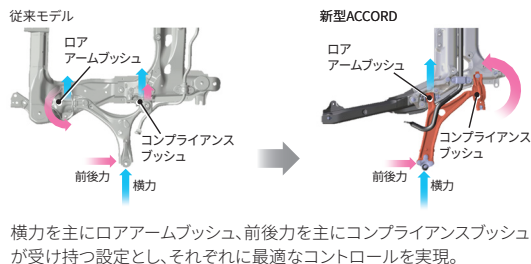
優れた操縦安定性と操舵応答性、そして、上質な乗り心地を実現したサスペンションシステム

形式こそ従来モデルを踏襲しながらも構造を刷新。路面からの入力を適切にコントロールすることで、路面をしっかりとらえる優れた接地性と操縦安定性、ドライバーの操作に素早くリアに反応する操舵応答性、そして、快適な乗り心地を実現しました。

■ フロントサスペンション

フロントには、マクファーソン・ストラット式サスペンションを採用。ロアアームを従来のA型からL型に変更することで横力と前後力を分離して管理し、それぞれに最適なブッシュを設定しました。これにより、横力に対しては高い接地点横剛性を確保し、前後力に対しては優れた振動吸収性を獲得。操縦安定性と操舵応答性、そして、乗り心地を高次元で鼎立させました。

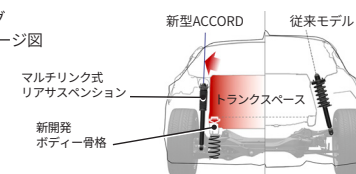
■ フロントサスペンション比較イメージ図



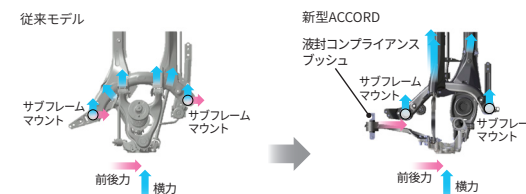
■ リアサスペンション

リアは、E型マルチリンク式サスペンションを採用しダンパーとメインスプリングを別軸に配置。ダンパーを垂直に近づけることで、路面からの入力をいなしやすくすると同時に、トランクルームの容積拡大に大きく貢献しました。また、横力と前後力の主入力経路を分離するとともに、前後方向のアームを大径液封コンプライアンスブッシュを介してボディに直付けすることで微細な振動までも吸収させ、優れた乗り心地を両立させています。

■ ダンパー・スプリングレイアウト比較イメージ図



■ リアサスペンション比較イメージ図



横力を主にサブフレームマウント、前後力を主にボディ直結のコンプライアンスブッシュに入力させ高い横力タフネスと優れた乗り心地を両立。

■ 上質な乗り味をもたらし、シーンに合わせたドライブモード切り替えをも実現するアダプティブ・ダンパー・システム

ダンパーの減衰力を4輪独立制御するアダプティブ・ダンパー・システムをACCORDとして初めて採用しました。車輪速信号の変化、前後左右の加速度、ステアリングホイールの舵角などから、車両の状態やドライバーの操作を500分の1秒単位で検知し、減衰力をリアルタイムかつ連続的に変化させます。これにより、サスペンションストローク量の最適化や荒れた路面でののり心地向上などを実現。安定感のあるハンドリングと上質な乗り味をもたらしました。また、制御によって異なる特性を与えられることから、ドライバーの気持ちやシチュエーションに合わせて車両特性を選べる「ドライブモード」のコア技術として、新型ACCORDに新たな魅力を生み出しました。

