

一体感の高いステアフィールを実現したステアリングシステム

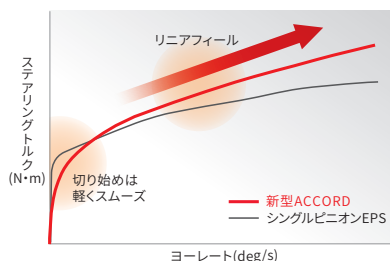
こぶしひとつ分の操舵にもクルマが忠実に反応するような一体感を求め、ステアリングシステムを熟成しました。パワーアシスト機構をデュアルピニオンタイプとし、ギアボックスやコラムの支持剛性を高めることでステアリングシステム全体の剛性を従来モデルに対し約30%向上。VGR(可変ステアリングギアレシオ)を採用することで、切り始めから大舵角までクルマとの一体感が感じられるステアリングシステムを実現しました。



優れた応答性とリニアなステアフィールをもたらすデュアルピニオンアシストEPS

回転力を直線方向の動きに変換するピニオンを、ステアリングホイール軸とラック端の2カ所に設けることでラックギアの支持剛性を飛躍的に向上。さらに、アシストモーターをステアリングホイール軸から切り離すことでステアリングに伝わるモーター由来の振動を低減し、切り始めの軽くスムーズな応答性と操舵量に応じたリニアなステアフィールを高い次元で両立させました。

■ステアリング特性比較イメージ図



操舵量に応じて最適な切れ角を提供するVGR (可変ステアリングギアレシオ)

ステアリングの操作量に応じて最適なタイヤ切れ角を提供するVGRを採用しました。オンセンター付近はスロー、据え切り近くの大舵角時はクイックなレシオとすることで、高速走行での車線変更など小舵角時はスムーズで安心感のあるステアフィールを、街中ではきびきびとした旋回性を提供し、さらに車庫入れなど的大舵角時は取り回しを容易にします。



従来同等以上の取り回しのしやすさ

従来モデルに対しホイールベースを延長しながら、フロントサイドフレームの形状最適化などにより、最小回転半径を従来の5.9mから5.7mに縮小[※]。さらに、VGRの採用によりロック・トゥー・ロックは2.5回転から2.3回転に減少させ、優れた取り回し性を獲得しました。

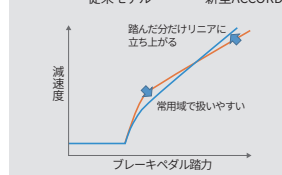
常用域でのハンドリング性能を向上するアジャイルハンドリングアシスト

操舵角や操舵速度からドライバーが意図する走行ラインを推定し、前輪のブレーキを独立制御して車両挙動をコントロールするアジャイルハンドリングアシストを採用しました。回頭性やライントレース性を向上させ、ワインディングでのスポーティーな走行やすりやすい路面でのスムーズな運転を支援。緊急回避時の操縦性向上にも寄与します。

リニアに減速度が増加する、コントロール性に優れた電動サーボブレーキシステム

電動サーボブレーキシステムは、電力回生による減速度(モーター抵抗)と液圧ブレーキによる減速度を最適にバランスさせ、ドライバーの求める減速度を提供しながら、より多くの電力を回生します。新型ACCORDでは、ドライバーの感性によりマッチしたブレーキシステムをめざし、従来以上の高精度制御とハードウェアの最適化を推進。踏み始めの減速度を抑え過敏な印象とならないよう制御し、踏力に対しリニアに減速度が増加するブレーキフィールを実現しました。

■ブレーキ効力比較イメージグラフ



※ 従来モデル18インチタイヤ装着車との比較。