

## さらに進化した デュアルアクシス・ストラット・サスペンション

ハイパワーFF車のフロント重量とエンジントルクに対応するため、フロントサスペンションには、先代モデルに引き続きデュアルアクシス・ストラット・サスペンションを採用しました。

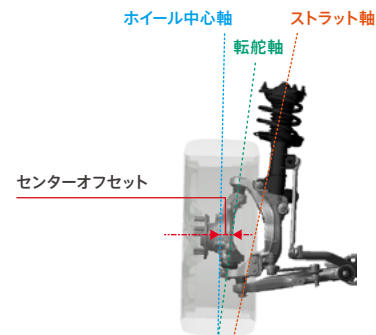
デュアルアクシス・ストラット・サスペンションは、一般的なストラットサスペンションでは一体となっているナックルとストラットを分離し、ナックルが転舵を、ストラットが路面からの上下入力を受け持ちます。ナックルを独立させることで、転舵軸とホイール中心までの距離（センターオフセット量）を大幅に短縮することが可能です。

新型では先代よりもセンターオフセットを7%縮小し、トルクステアをさらに低減させています。

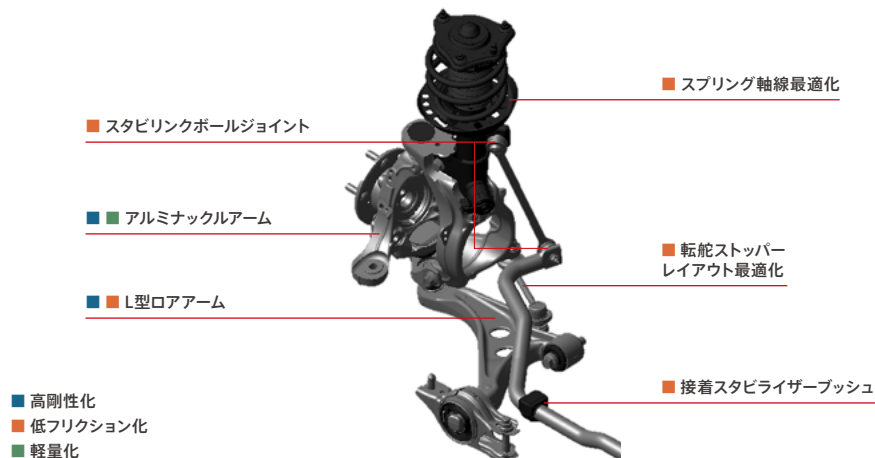
さらに、ロアアームをL型とすることで入力分担の効率化と高剛性化を図るとともに、サस्तロック

に対する各部品のフリクションを低減。アルミ製ナックルアームによる軽量化と合わせ、ダイレクトな操縦性とロードホールディング性能を大幅に進化させています。

デュアルアクシス・ストラット・サスペンション説明図



フロントサスペンション投入技術説明図



## 圧倒的なスタビリティを実現する リアマルチリンク式サスペンション

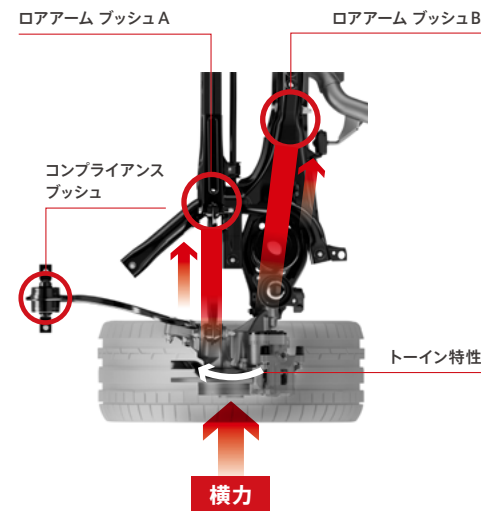
運動性能ポテンシャルの大幅向上を目指し、リアサスペンションには複数のアームを持つマルチリンク式を採用しました。

先代モデルで採用していたトーションビーム式サスペンションに比べ、さまざまな入力に対してタイヤの接地状態を最適に保つサスジオメトリーと高い剛性を有しています。

また同形式のハッチバックモデルに対しても、すべてのアームとブッシュ類の剛性をアップ。20インチタイヤのパフォーマンスを最大限に発揮する仕様になっています。



マルチリンク式サスペンション効果説明図



すべてのアームは高剛性サブフレームを介してボディと結合。高いサスペンション横剛性と横力を受けた際のトアイン特性を両立。

