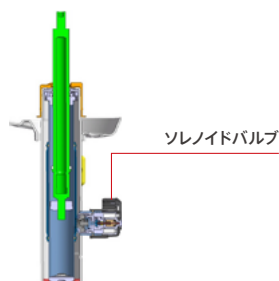


可変幅を拡大したアダプティブ・ダンパー・システム

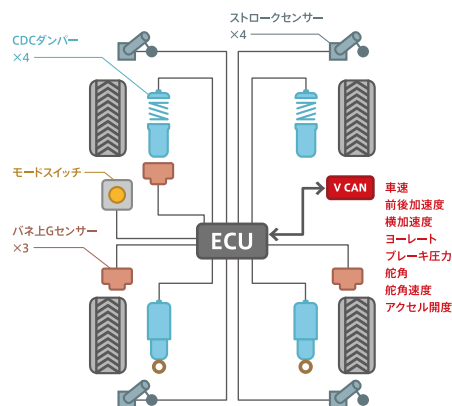
加速度センサーやストロークセンサーなどからミリ秒単位でドライバーの操作や車両状態を検知し、リアルタイムかつ連続的に4輪のダンパー減衰力を独立制御するアダプティブ・ダンパー・システムをさらに進化させました。

新構造の採用により「コンフォート」から「+R」まで、特性の可変幅を拡大させただけでなく、減衰力を変化させるための制御も進化。従来のバネ上制振制御に加え、四輪の接地荷重変動を抑制する新制御を開発することで、余分なサスストロークの低減、アンジュレーション通過後の収束性を向上させ、抜群のロードホールディング性を実現しています。

ダンパー構造イメージ



システム構成図

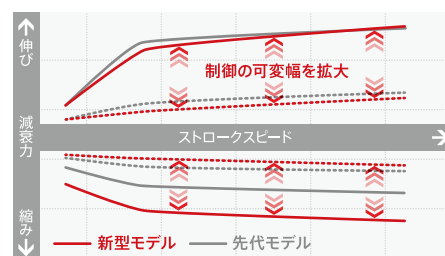


制御可変幅説明動画

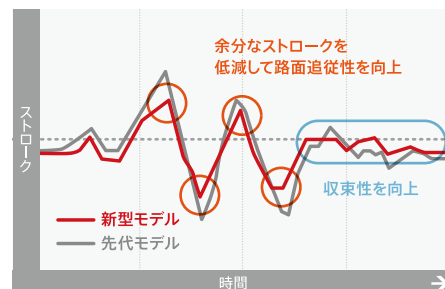


瞬時に挙動を収束させるボディモーションのコントロールと、常に路面を掴んで離さないロードホールディング性を追求

制御可変幅説明図



新制御による効果説明図



高い応答性とダイレクトで正確なフィールを実現するデュアルピニオンEPS

ステアリングホイールの回転を直線方向のラックの動きに変換するピニオンギアを2箇所に分けることでトルクセンシング部とアシスト部を分離し、微小な操作からのリニアなステアフィールと正確なインフォメーションを実現するデュアルピニオンEPSをさらに進化。

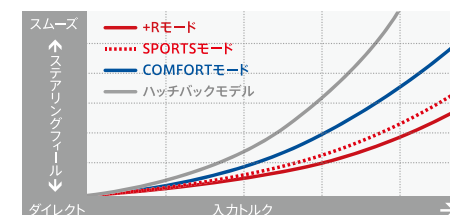
先代モデル対比で50%大径化したステアリングコラム、形状をストレート化した上で10%大径化したタイロッドエンドにより剛性を高め、さらにダイレクトなステアリングフィールを獲得しました。

ステアフィールはドライビングモードによって最適なものを設定。「コンフォート」から「スポーツ」「+R」と、ダイレクト感が増すものとしています。

高剛性ステアリングシステム 説明図



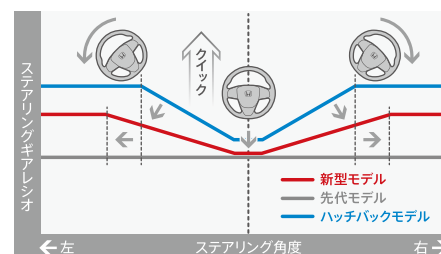
ドライビングモード別アシスト特性 説明図



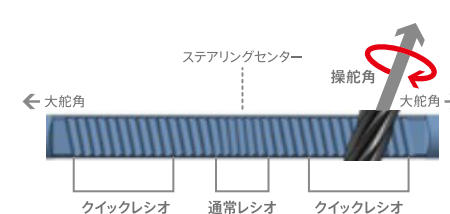
VGR(可変ステアリングギアレシオ)

ステアリングシステムのラックギアの比率を中央部と左右部分で変えたVGR(可変ステアリングギアレシオ)を採用。高速走行での安定感と、限界走行時のダイレクト感やリニアリティー最適化のため、シビック TYPE R専用のギアレシオ設定としました。

ギアレシオ特性 説明図



ステアリングラックギア 構造説明図



舵角領域に応じラックの歯切りを変えることでレシオを変化