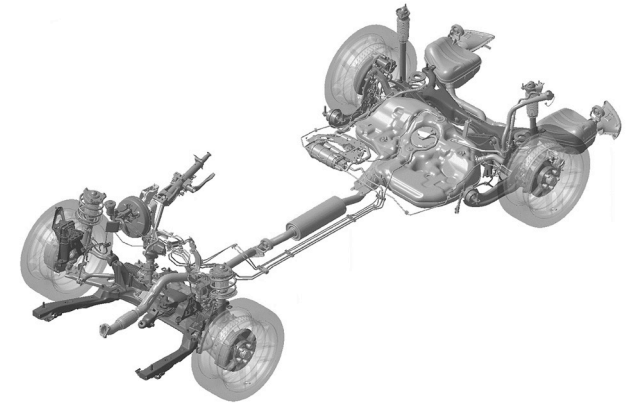


# ドライバーの意思をくみ取るかのような的確な呼応。 クルマとの一体感が操る喜びを加速する高性能シャシー。

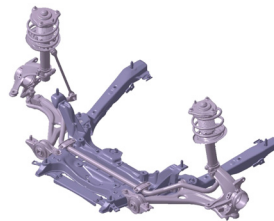
新型シビックがめざす「質の高い軽快感」を実現するため、高いポテンシャルを持つプラットフォームをベースに各部を進化させました。ホイールベースの延長とリアトレッドの拡大によって、ディメンジョンとしてのアドバンテージを拡大したうえで、フロントサスペンションとステアリングまわりのフリクションを細部に至るまで削減。ステアリング制御の進化を加え、リニアなライトレース性を獲得しました。リアサスペンションは、コンプライアンスブッシュの入力方向適正化と大容量化により乗心地と静粛性を向上。これらにより、クルマと一体となったかのような爽快な走りを実現しています。



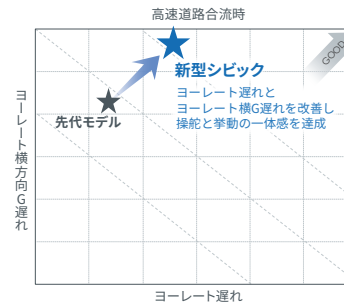
## ■サスペンションシステム

### スムーズな姿勢変化と 上質な乗心地を両立させたフロントサスペンション

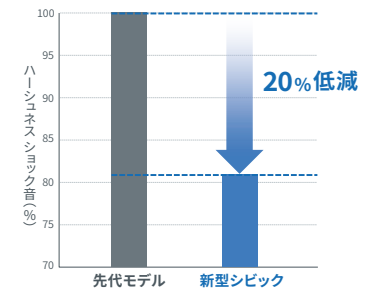
サブフレームのリアメンバーにアルミを採用。高い形状自由度を活かし、効率的なトラス構造やリブ配置を実現することで軽量化を図りながら、サスペンション支持剛性を高めました。サスペンションは、マクファーソン・ストラット式を踏襲し、ボールジョイントやダンパーマウントベアリングに低フリクションタイプを採用することで不要な抵抗を徹底的に削減。よりスムーズな姿勢変化と上質な乗心地を両立させました。



□操舵と挙動の一体感イメージ図

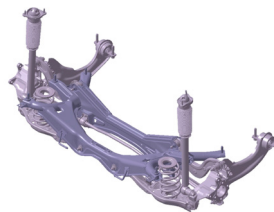


□段差乗り越え時の静粛性比較グラフ



### 乗心地と静粛性を高めたリアサスペンション

高剛性サブフレームとマルチリンク式サスペンションという基本構造を踏襲したうえで、ロアアームの支持点に振幅依存性を持つ新ブッシュを採用。バネ特性を適正化することで操舵応答性の向上とロードノイズの低減を高い次元で両立させました。トレーリングアームは、前後方向の入力を受け止めるコンプライアンスブッシュを大容量化するとともに、入力をより効率的に受け止めるように配置を適正化。粗い路面や段差からの入力を効果的にいなし、快適な乗心地と静粛性をもたらします。



## ■ステアリングシステム

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を採用し、新たに高精度制御技術を投入しました。制御の分解能を大幅に向上させ、アシストモーターの制御を高精度化。ドライバーの操作を反映する「軸力フィードバック制御」をより緻密に実行します。また、操舵初期のフリクションを低減する「フリクション補償制御」を新たに採用。これらにより、ドライバーの感覚にマッチしたリニアなステアフィールを獲得しました。

