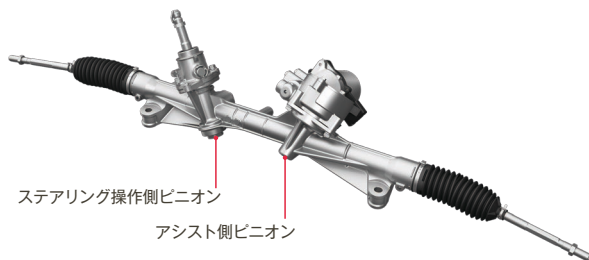


ダイレクトで応答性の良いステアフィールをもたらす高剛性デュアルピニオンEPS。

ステアリングホイールの回転を直線方向の動きに変換するピニオンギアを2箇所を設置したデュアルピニオンEPSを採用。トルクセンシング部とアシスト部を分離することで、ステアリング操作およびタイヤからの入力、アシスト機構によるロスを伴わずに伝達。それにより、微小な操作からのリニアなステアフィールと正確なステアリングインフォメーションを獲得しています。また、操舵角フィードバック制御ロジックを新開発し、直進時にはしっかり感があり、操舵時には応答性のよい操作感を実現しました。ギアボックスはラックギア支持剛性を大幅に引き上げ、アルミハウジングを高剛性化。リジッドにマウントする事で、ダイレクトな操舵感をもたらします。

■デュアルピニオンEPS



●+Rモード

BASEモードでは軽快でキレのあるステアフィール。+Rモードでは、サーキット走行でのリニアリティーとしっかり感を追求しました。

■EPS設定



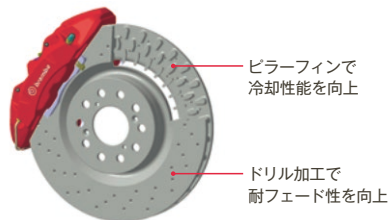
強力なストップングパワーを発揮し、耐フェード性にも優れた大容量ブレーキシステム。

270km/hに対応する制動力と、サーキットでの連続アタックでも制動力が落ちにくい耐フェード性能を求め、ブレーキシステムの高性能化を追求しました。フロントには Brembo 社製モノブロック4ポッド・アルミキャリパーと同社製φ350×32mm厚のドリルド&ピラーフィンディスクを組み合わせ、リアにはφ296mm×11mm厚の大径ディスクを採用。さらに、フロントバンパーに大型ダクト、フロントキャリパー近くに導風板を設置し、走行風によって効果的に冷却しています。また、日常走行では扱いやすく、サーキット走行など高G域では短いペダルストロークで強力なストップングパワーを発生する特性を持たせ、ドライバーの感覚にリニアなブレーキフィールとしています。

■フロントブレーキ



■フロントブレーキディスク構造



■ブレーキ冷却パーツ



■ブレーキフィール特性比較

