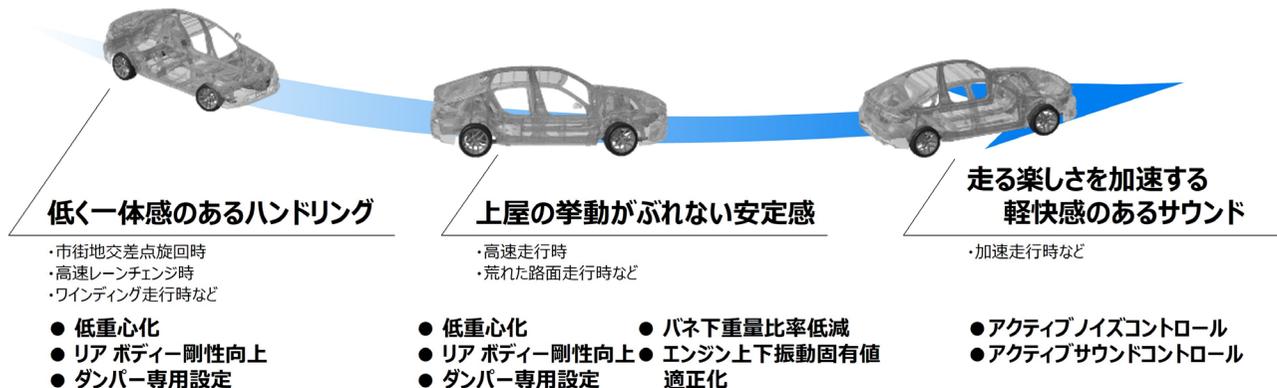


# IPUを低重心化や高剛性化に生かすことで、 新型シビックを上まわる「一体感」と「質の高い軽快感」を実現。

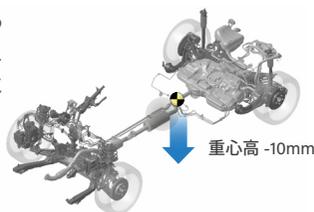
■ダイナミック性能目標イメージと達成技術



新型シビックe:HEVでは、重量物であるIPUをダイナミック性能を高める構造体と位置づけ、低重心化と高剛性化を実現。これらに合わせ、ダンパーの専用設定やバネ下重量比率の低減により、新型シビック以上に低く一体感のあるハンドリングや、上屋の挙動がぶれない安定感の高い走りを実現しました。さらに、ノイズを打ち消すアクティブノイズコントロールと、エンジン音を強調するアクティブサウンドコントロールによって軽快な加速サウンドを提供し、走りの楽しさをさらに高めました。

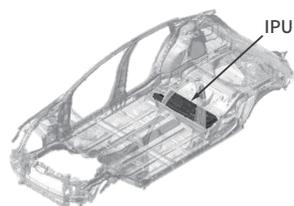
## 低重心化

IPUを、車体の低い位置であるリアシート下に搭載することで、重心を新型シビックに対し10mm低減しました。



## ねじり剛性向上

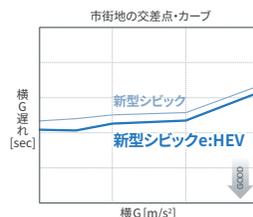
IPUを、ボディー剛性に影響の大きいリアタイヤ取り付け点付近を横断させて締結。ねじれ剛性を新型シビックに対し3%向上させました。



## ハンドリング比較イメージ

### 低・中速域の一体感

市街地の交差点やカーブなどステアリングを大きく切り込むシーンでは、操舵に対し遅れなく横Gが立ち上がり、一体感のある爽やかなハンドリングを提供します。



### 高速域の一体感

高速道路でのレーンチェンジやワインディング路でのスポーティードライブなど、車速が高く舵角が小さいシーンでは、操舵からヨーレート発生までの時間、および、ヨーレート発生から横G発生までの時間のいずれも新型シビックに対し短縮。優れた応答性により、ライントレース性や切り返し時の追従性を高めました。



## 乗り心地比較イメージ

### 快適な乗り心地

ダンパーの専用設定やバネ下重量比率の低減により、路面からの入力をより効果的に吸収。荒れた路面やうねった路面でも揺れの少ない快適な乗り心地を実現しました。



### スムーズな乗り心地

ダンパーの専用設定やバネ下重量比率の低減に加え、低重心化と高剛性化が振動を効果的に抑制。段差の乗り越え時やざらざらした路面の走行時にも路面に張り付くようなスムーズな乗り心地を実現しました。

