



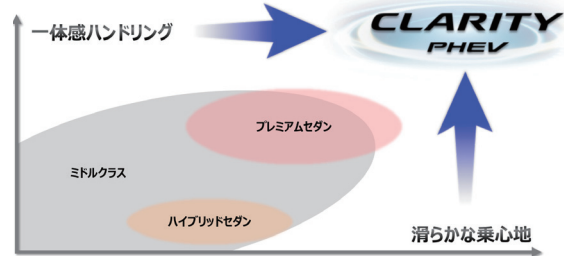
シャシー

## スムーズで安定感のある走りを生む低重心 / 軽量シャシー。

### シャシー概要

ミドルサイズセダンにふさわしい電動車プラットフォーム構築のためのシャシー領域の課題は、重い車重と大きなヨー慣性モーメントに対応し、なおかつ高い運動性能を実現することでした。従来のハイブリッド車と比べてさらに重い電動パワートレインはヨー慣性モーメントを増大させ前後重量配分も後ろ寄りになります。こうした条件のなか、バッテリーなどの重量物を車両の低い位置に搭載することで、アコード PHEV に対しても約 60mm 低い重心高を実現。サスペンションは、フロントを軽量なストラット式、リアにはアライメント剛性が高いマルチリンク式を採用し、ロールを押さえ、軽量化と低フリクションを突き詰めました。その結果、振幅感応型ダンパーの効果も相まって、スムーズでフラットな乗り味を獲得しています。またステアリングシステムには、VGR(可変ステアリングギアレシオ)搭載のデュアルピニオン EPS を採用し、俊敏なレスポンスとなめらかな操舵感を高い次元で両立。さらに、フロントおよびリアの高剛性サブフレームによりスタビリティを大幅

### ダイナミックパフォーマンス



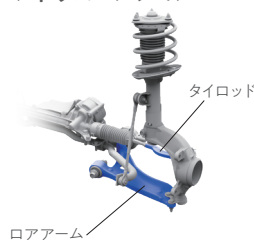
に向上させています。ブレーキには、高精度制御の電動サーボブレーキシステムを採用。これらにより、Honda の電動車ならではの安心感あふれる爽快なドライブフィールが生まれました。

### ■フロント/リアサスペンション

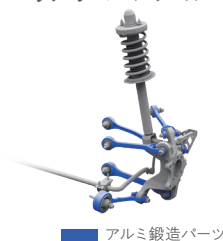
フロントサスペンションには軽量化に有利なストラット式を採用し、L型アルミロアアームとすることで高い横剛性を実現。横方向の入力をしっかり押さえることで優れた運動性能に貢献します。リアサスペンションは 5 本アームのマルチリンク式とし、優れた操縦安定性と乗り心地を両立しながら、すべてのアームを従来のスチール製からアルミ鍛造製に変更することで、40%\*の軽量化も達成しました。さらに、タイロッドもアルミ鍛造製としています。

\* Honda 測定値。

#### フロントサスペンション



#### リアサスペンション

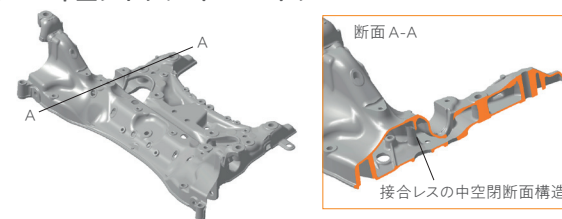


### ■アルミ中空ダイキャストフロントサブフレーム

クラリティシリーズのために開発したフロントサブフレームは、従来製法比 20%\*の軽量化を達成。これは Honda が二輪車で培ってきた技術を四輪車の大型サブフレームに応用したもので、接合レスの中空閉断面構造によって薄肉化を可能にするうえ、溶接用

のフランジがなく大断面をとれることから、高剛性化と軽量化を高次元で両立させることができます。中空ダイキャスト製法は、金型で铸造した後子(砂など)を取り除くことで中空をつくり出すため接合面がなく、重量、熱ひずみ、強度・耐久性といった従来製法の課題を一気にクリアする画期的な技術です。\* Honda 測定値。

#### アルミ中空ダイキャストフロントサブフレーム



### ■アルミ製リアサブフレーム

燃料タンクなどの重量物を保持するとともに、車両重量によるサスペンション入力増加に対応するために開発したアルミ製の大型井桁リアサブフレーム。フロントサブフレーム同様サスペンションの高い横剛性を確保するために、翼のような特徴的な形状のスティフナーを設定し、高い効果をあげています。

#### アルミ製リアサブフレーム

