

ハンドリングを楽しく、ラクに。

●クイックレスポンス化したステアリング

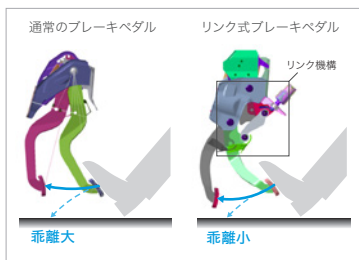
ステアリングレスポンスを先代フリードに対しクイック化。狭い道でもスイスイ走れ、車庫入れなどの際の切り返しもうまく行えるようになりました。



運転が楽しくなるブレーキフィール。

●ブレーキペダルにリンク機構を採用*

ブレーキを踏み込む足の軌跡とブレーキペダルの軌跡の感覚的なズレと、踏み込みに対する急激な制動力の立ち上がりを抑えるために、ブレーキペダルにリンク機構を採用しています。*ハイブリッド車。



ハイブリッド車のブレーキを大径化。

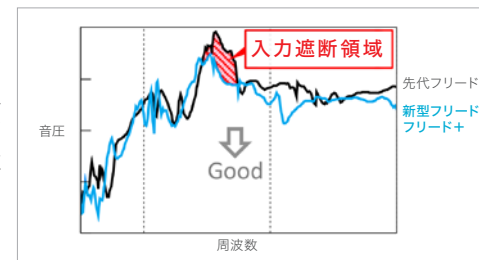
●重量増に対応した15インチブレーキ*

ガソリン車に比べて車両重量が増すハイブリッド車には、ブレーキ容量に余裕を持たせるために1サイズ大きい15インチブレーキを採用。小回り性を確保するためにホイール径は15インチのままとし、形状に工夫を加えました。*ハイブリッド車。

ホイールにも静粛化のひと工夫。

●ロードノイズ低減ホイール

ホイールリム外周の肉厚を増やし慣性を増加させることにより、車体側への路面入力を低減。特に荒れた路面での静粛性向上に貢献します。



低燃費と走りを足もとでも両立。

●フリード/フリード+専用開発タイヤ

低燃費化のために転がり抵抗を低減させながら、高いブレーキング性能やコーナリング性能などを併せ持つフリード/フリード+専用開発したタイヤを採用しています。

広く低いラゲッジスペースのために。

●専用開発した排気系パーツ*

フリード+ならではの広く低いラゲッジスペースを成立させるため、断面を変形させたエキゾーストパイプを開発。サイレンサーもフリード+専用で小断面のものを採用しています。

*フリード+ (FF)。

