

上質な乗り心地と安心快適な走りを提供

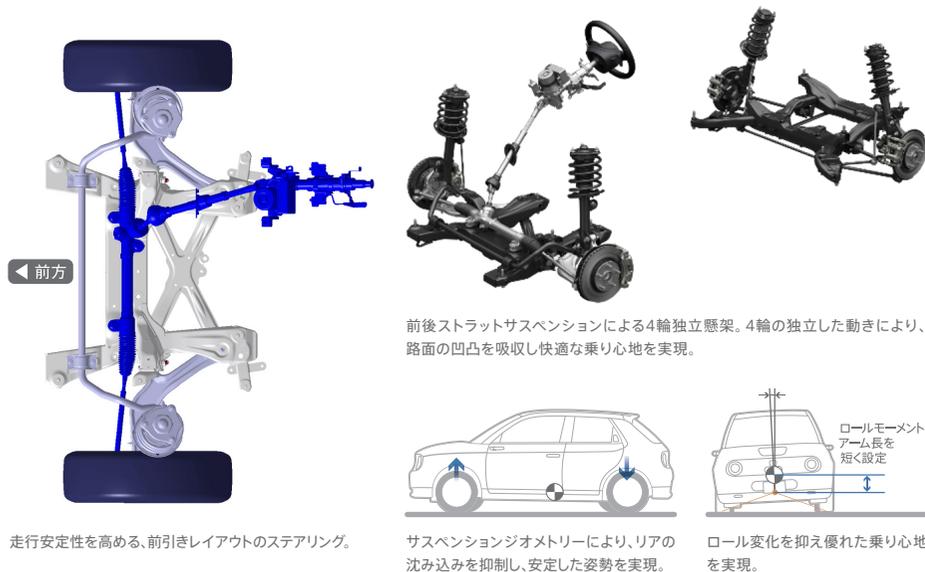
リアモーター・リアドライブのパッケージングを活かし、クルマとしての基本性能を高く追求することで、走る楽しさに満ちたEVに仕上げました。CR-Vやアコードなどの車格のクルマを駆動する高トルクモーターをリアに搭載し、力強い加速力を実現します。また、4輪独立懸架を採用し、それを活かすためにボディを高剛性化。路面

の凹凸を吸収する足回りにより、クラスを超えた上質な乗り心地を実現しました。加えてロールやピッチングの少ない安定したシャーシセッティングで優れた操縦安定性を確保。ワイドタイヤを装着しながら前輪の切れ角を高めて小回りを利かせるとともに、可変ステアリングギアレシオを採用し、大舵角時はクイックで切りやすく、小舵角時はスローで安定したハンドリングを実現しました。

4輪独立懸架で上質な乗り心地と安定した走りを両立

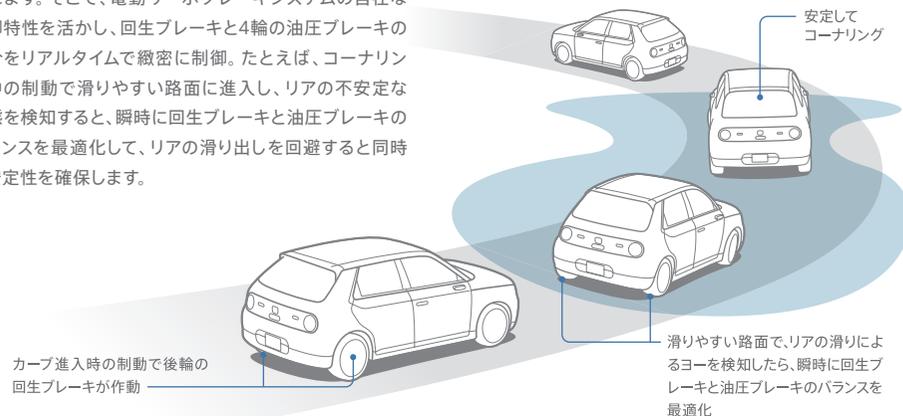
サスペンションには、基本性能に優れた前後ストラットサスペンションによる4輪独立懸架を採用。シビッククラスに使用する容量の大きなダンパーの採用とあわせ、凹凸のある路面でも優れた乗り心地を実現します。さらに、フロントにはアルミ鍛造のロアアームを採用。バ

ネ下重量を低減し、乗り心地向上に貢献します。サスペンションジオメトリーは、ピッチ/ロールによる姿勢変化を抑えた設定とし、50:50の理想的な前後重量配分、前引きレイアウトのステアリングとあわせて安定した走りを実現します。



雨の日や急ハンドル時にも安心の回生協調ブレーキ

リア駆動であることから、回生ブレーキは後輪に作動します。そのため、滑りやすい路面で曲がっているときに回生ブレーキが後輪に強く作動すると、横滑りの発生が想定されます。そこで、電動サーボブレーキシステムの自在な制御特性を活かし、回生ブレーキと4輪の油圧ブレーキの配分をリアルタイムで緻密に制御。たとえば、コーナリング中の制動で滑りやすい路面に進出し、リアの不安定な状態を検知すると、瞬時に回生ブレーキと油圧ブレーキのバランスを最適化して、リアの滑り出しを回避すると同時に安定性を確保します。



片側1車線で楽にUターンできる4.3mの最小回転半径 取り回しを楽にする可変ステアリングギアレシオ

モーターのリア配置と、ステアリング機構や補機類、サスペンションの配置、ボディ骨格の形状などを工夫（特許出願中 2020年8月現在）。16インチ・17インチタイヤとも最小回転半径4.3mを達成。約6m幅の片側1車線の道路でも楽

にUターン可能です。また、可変ステアリングギアレシオで、大舵角時はクイックなレシオでステアリングを回す量が少なくなるため、狭い道の走行や駐車がより容易に行えます。小舵角時はスローなレシオで安定した走行が可能です。

