

## 上質な乗り心地と操舵感。 そして一体感のある走行フィールをもたらすシャシー。

シャシー性能、特に走りの質を左右するサスペンションとステアリングは、

「上質」をテーマに開発しました。「上質」を具現化するために、

スムーズな乗り心地やすっきりとしたステアフィールを実現。

さらに、安定感のあるロール姿勢や軽快な操舵レスポンスも追求。

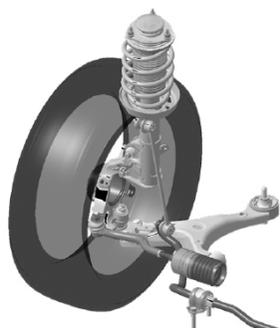
超高密度低床プラットフォームの低重心、さらに高剛性ボディと相まって質の高い走りを生み出します。



### 施回時の安定感に貢献する、フロントサスペンション。

フロントに採用したマクファーソン・ストラット式サスペンションは、ロールを抑えるジオメトリーとした上で、高剛性のスタビライザーを採用。ロール剛性を高め、施回時の安定感に貢献しています。またスプリングの巻き方やバネレートを含め、豊かなストローク感を創出。さらに応答性を高め、ピストンスピードに対して減衰力をリニアに発生させるHPV (Hondaプログレッシブバルブ) ダンパーの採用やオイル特性の最適化、細部のフリクションコントロールにより、しなやかな乗り心地を獲得しています。

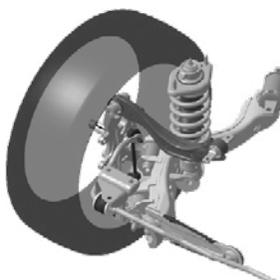
■フロントサスペンション



### 低床化に寄与しながら安定感のある走りを生む、リアサスペンション。

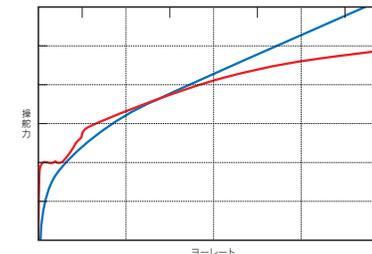
リアに採用したダブルウィッシュボーン式サスペンションは、横方向の剛性を高めることで路面への接地感を向上。トレーリングアームは、上級車並に大断面化。サスペンション性能を確保しながら低床化に貢献しています。また、スプリングやダンパーは、バネレートやダンパー長を最適化することでストローク感のある特性を達成しています。

■リアサスペンション



### 俊敏なレスポンスとなめらかな操舵感を両立するデュアルピニオンEPS。

車体の大きさを感じさせない軽快で直接的なステアフィールを達成するために、優れたレスポンスとなめらかな操舵インフォメーションをめざしました。その実現に向けてデュアルピニオンEPSを採用。ステアリングの回転を直線方向の動きに変換するピニオンを、入力側とアシスト側の2か所に設置することで、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しています。さらにギアボックスは、ダイレクトマウント及びコラムシャフト径を大径化するなど、ステアリングシステム全体の剛性を大幅に引き上げています。



— DP-EPS=微小舵からクルマが応答する  
— 従来SP-EPS=力の張り付きとオーバーシュート

■DP-EPS構造図



### アクセルペダルの反力で適切なペダルワークに誘導するリアクティブフォースペダル。

アクセルペダルの反力と、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示により、触覚と視覚からアクセル操作を支援します。

■加速インフォメーション

アクセルペダルを踏み込んだ際、燃費の良いポジションで、ペダルを“やや重く”制御。加速を犠牲にせず、エコドライブがラクにできます。

■雪道などのアクセル操作を支援

雪道などの滑りやすい路面状況において、ドライバーがタイヤのグリップ限界を超えてアクセルペダルを踏み込もうとした場合、ペダルを“やや重く”制御しスムーズなアクセル操作を支援します。

■Honda SENSINGとの協調

衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能が作動した場合、「トントントン」とノックするようにペダル反力を制御し、危険を体感的に知らせます。