

## Hondaならではの 痛快なハンドリングを 追い求めて行き着いた ミッドシップ・レイアウト

Hondaならではの痛快なハンドリングを実現するために必要だったのは、ステアリング操作に対してクルマの反応を軽快にするため「鼻先」を軽くすること。慣性モーメントを小さくすること。しっかりとエンジンの駆動力を路面に伝えること。これらを求めていった結果、S660はエンジンをキャビン後方に搭載する「ミッドシップ・レイアウト」を採用することにしました。

マス(質量)のあるエンジンは、「定位置」であるフロントからキャビンの後方、クルマの重心位置近くに移すことで「鼻先」は軽く、しかも慣性モーメントも小さくなりました。前後の重量配分は45:55。前後重量配分に優れ、トラクション性能も向上します。

スポーツカーにとって、まさにいいことづくめの「ミッドシップ・レイアウト」ですが、いっぽうでエンジンの冷却をはじめとして様々な課題も存在します。特に、スポーツカーに不可欠な美しいスタイリングとの両立は、知恵と工夫なくして実現し得ません。

S660の開発にあたっては、エンジニアとデザイナーがしっかりとタッグを組み、優れた機能性とデザイン性の両立を実現させています。

