

## ロールの姿勢にこだわった ロールセンター高と重心高の設定

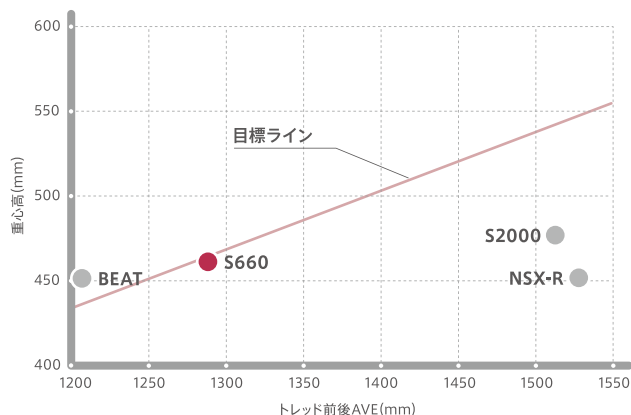
路面に吸い付くようなコーナリングの気持ちよさを味わっていただくためには、旋回時に、車体がどの軸を中心軸として傾くのか、その設定を徹底的に突き詰める必要があります。

クルマがコーナリング中にロールをする際、車体のどの軸を中心軸として傾くかはサスペンションのレイアウトによります。

ロール時の回転軸であるロールセンターと重心の関係はテコの原理と同じで、両者が離れていると小さな力がかかっただけでボディが大きく傾き、接近していると力が加わってもボディが傾きにくくなります。

S660では、軽自動車の規格内でトレッドを最大限に拡大した上で重心高を下げるとともに、ロールセンター高も低くして、両者をバランス。コーナリング中にクルマが大きく傾かないために安定性が高く、しかも四輪のタイヤをしっかりと接地させることが可能になりました。

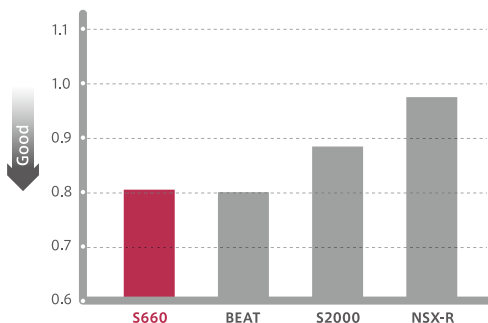
重心高説明図 (Honda測定値)



ヨー慣性倍率 (Honda測定値)

ヨー慣性モーメントをホイールベースで割った「慣性倍率」は、ほとんどのスポーツカーを下回り、世界トップクラスのレベルを達成。

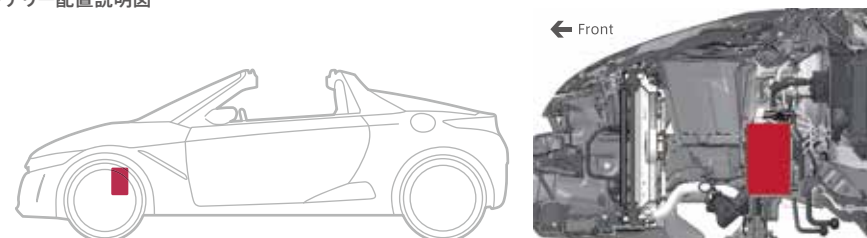
この慣性倍率は、ヨー慣性モーメントを分子、ホイールベースの2乗を分母とするため、同じヨー慣性モーメントであればホイールベースの短い(コンパクトな)スポーツカーほど不利になるものですが、重量物をできる限り車体の中心に集める設計とすることで、これを達成しています。



## マスの集中化に貢献する フロントセンターバッテリーレイアウト

スポーツカーの運動性を改善するうえで、低重心化や、重量物を重心近くに集める「マスの集中化」を忘れることはできません。たとえば、電装系に関する部品のなかでもっとも重いバッテリーは重量が10kg近くもあるため、その配置次第で運動性能に大きな影響を与えることになります。そこでS660では、バッテリーをダッシュボードロア直前のほぼ中央にレイアウト。さらに、その搭載位置をできるだけ低くすることで、スポーツカーとしての高い運動性に寄与させています。

バッテリー配置説明図



## 最適配置と十分な容量確保を両立した フューエルタンク

ガソリン残量の多少による運動性能への影響を避けるために、ガソリンタンクはキャビン後方の隔壁とエンジンに挟まれた空間に配置しました。複雑な形状のエンジンとトランスミッションを避けつつ、ボディ床下からエンジンルームへと導かれる冷却風の流れを妨げない形状(特許出願中)を求め、なおかつ十分な航続距離を実現する25Lの容量を確保しました。

フューエルタンク配置・形状説明図

