

## キビキビしたハンドリングと安定感を両立させたサスペンション

低速域でのキビキビとしたハンドリングと、高速域の安定感ある走りを両立させるために、サスペンションは、たっぷりとしたストロークを持たせるとともに、微振動領域での応答性と接地性に優れた、低フリクションの高性能ダンパーを採用。スプリングレートの最適化により、安心感のあるロールフィールと、優れた乗り心地も実現しました。



### フロント:マクファーソンストラットサスペンション

イニシャルのキャンバー角を $-0.5$ 度とするとともに、ロールに伴うキャンバー変化を最適化。タイヤのトレッドを常に幅広く接触させ、コーナリング時にも安定した接地性を確保しています。

また、スプリングレートの設定を工夫したほか、スタビライザーやブッシュのレートも最適化しロールフィールと乗り心地を向上。

キングピン角を大きめに設定するとともに、ボディへの取り付け方法を工夫してフロントワード高を低めるのにも貢献しています。



### リア:マルチリンクストラットサスペンション

独立懸架のリアサスペンションは、イニシャルのキャンバー角を $-1.5$ 度に設定すると同時に、ロールに伴うキャンバー変化を最適化させることで、コーナリング時にも安定した接地性を確保しています。

イニシャルトーは $-0.1$ 度とし、一般的なスタビリティを向上。トー剛性を向上させるためにコントロールアームにボールジョイントを設定するとともに、ラジアスアームのブッシュ特性を最適化することで、サスペンション取り付け点剛性、応答性、安定性などを向上させています。

## コントロール性に優れたブレーキ

ブレーキディスクには前後とも、優れた制動力や高いコントロール性を実現する $\phi 260$ mmのブレーキを採用しました。

キャリパーのボディ形状や、キャリパーを取り付けるナックルの形状を工夫したほか、ブレーキディスクとブレーキペダルを高剛性化することで、ペダルフィールの剛性感の向上を図りました。

また、マスターパワーの特性を最適化することで、ブレーキ操作のごく初期から素早く制動力が高まる、鋭いレスポンスと、踏んだら踏んだ分だけ効く優れたコントロール性を実現。

フロント15インチ、リア16インチのホイールに近いサイズとしたことで、ブレーキディスクとホイールの隙間が小さい、スポーティーな雰囲気も生み出しています。



フロント

リア

## ミッドシップ・レイアウトのメリットを引き出す前後異径専用タイヤ

ミッドシップ・レイアウトのS660では、前後の重量配分がリア寄りであることから、リアのタイヤを「強く」することが求められます。

S660では、フロントタイヤの165/55R15 75Vに対し、リアタイヤを195/45R16 80Wと大径のものとして前後のグリップバランスを最適化。駆動輪であるリアタイヤに、フロントタイヤよりも大きなものを採用することで、リニアに、安定してコーナリングができることを目指しました。

タイヤは横浜ゴムと共同開発した、前後異径専用タイヤ、YOKOHAMA ADVAN NEOVA<sup>®</sup> AD08R。ホイールはバネ下重量の低減に寄与する軽量性と高剛性を両立させた、S660のための新デザインとしました。



フロント

リア

前後異径専用タイヤ YOKOHAMA ADVAN NEOVA<sup>®</sup> AD08R