

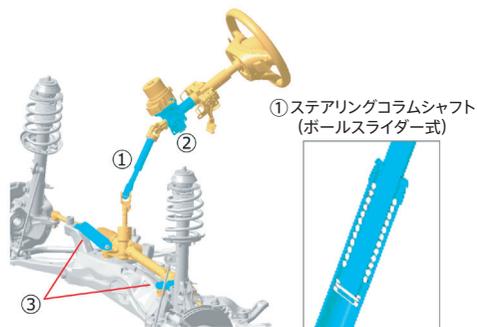
# めざしたのは、しなやかに美しく走る ワンランク上の乗り心地と走る楽しさの両立。

「気軽に使える楽しさ」とそれを支える「信頼」をテーマに、  
ドライバーの操作に素直に反応する気持ちよさ、運転時の不快な挙動の抑制を徹底追求。  
操縦安定性から足回りまで、先代モデルを超えるダイナミクス性能を獲得しました。

## ドライバーの操作に素直に反応する気持ちよさのために

### ■ステアリングシステムの高剛性化

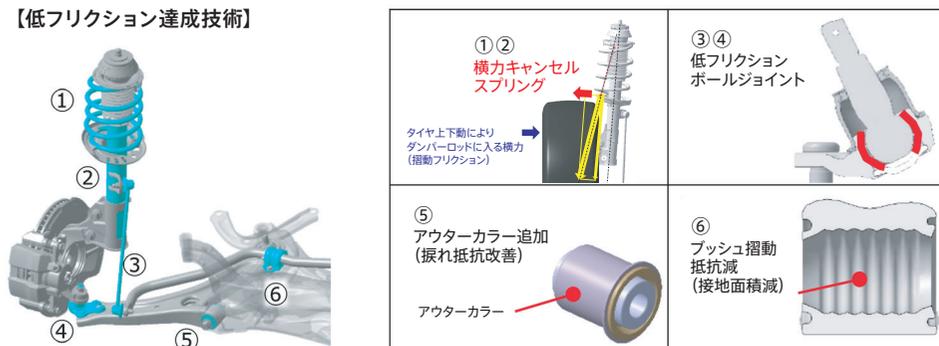
ステアリングコラムシステムのシャフトに高剛性のボールスライダ式①を採用。さらに操舵初期のねじり剛性を上げるために、トーションバー②のバネレートを15%アップ。サブフレームに締結しているステアリングギアボックススティフナー③の剛性を高くすることで先代モデルに比べてステアリング剛性を約20%向上。切り始めから滑らかでリニアなステアリングフィールを実現しています。



### ■フロントサスペンションのフリクション低減

ステアリングを切った瞬間からリニアに即応するハンドリングを追求し、サスペンションのフリクションを先代モデル比55%低減。これによりサスペンションの動きをスムーズにすることで、操舵初期からヨーが立ち上がり、横Gの発生から車体ロールへの流れが、滑らかに繋がるリニアリティーの高い応答性を実現しました。

### 【低フリクション達成技術】

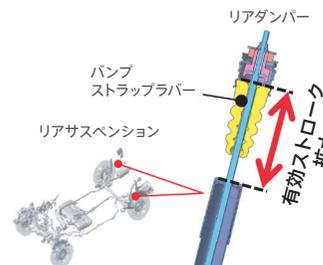


- ①スプリング形状と配置を変更し、ダンパーに入る横力をキャンセル (ダンパーロッドの摺動フリクション低減)
- ②ダンパー内部のフリクション低減
- ③④低フリクションボールジョイント採用
- ⑤プッシュ内にアウターカラーを採用し 摺動フリクション低減
- ⑥スタビライザーのプッシュ形状と自己潤滑剤を変更し、摺動フリクションを低減

## 運転時の不快な挙動を抑制するために

### ■フロントサスペンションのバネレート低減

サスペンションのフリクションを低減するとともに、前後のバネレートも低減。先代モデルより10%柔らかくすることで、路面の凹凸入力をしなやかに吸収する足回りとしています。

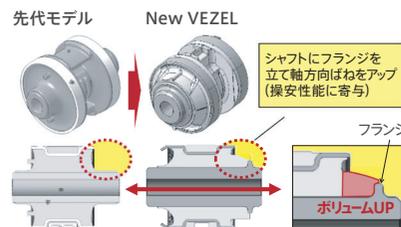
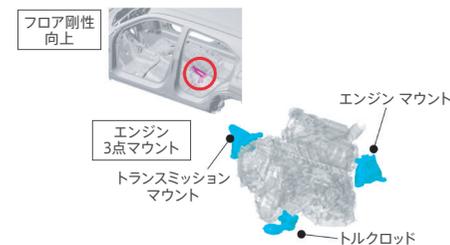


### ■リアサスペンションのダンパーストロークアップ

柔らかな足回りにしたことにより、乗り心地が良くなった反面、大きな入力があるとサスペンションも大きく動くため、バンプストラップラバーと当たり、ショックを感じてしまいます。そこでバンプストラップラバーの特性と有効ストロークを最適化し、当たりの柔らかさと大入力のいなしを向上させました。

### ■フロア剛性の向上とエンジンマウントのバネレート向上

路面の荒れによる振動を抑制するために、センターコンソール下のフロア剛性を向上。フロアが振動して発生する「びりびり感」を低減しています。また、エンジンの揺れがボディに伝わることで発生する「ぶるぶる感」を抑制するために、エンジンを3点で支えているマウントのバネレートを向上。上質なスムーズライドを提供します。



### ■リアサスペンションのコンプライアンスブッシュ改良

リアサスペンションは先代モデルと同じ、トーションビーム式とするとともに、液封コンプライアンスブッシュを採用。前後方向の低周波振動でも性能を発揮しながら、高減衰特性も両立。さらに横方向の入力に対するしっかり感を実現するため、インナーシャフトにフランジを立て、動きを制限。フランジまでブッシュの容量を拡大することで、快適な乗り心地を実現しています。