

遅れのないロールと安定感のある旋回姿勢を実現。 操縦安定性能と乗り心地を高次元で両立したサスペンションシステム。

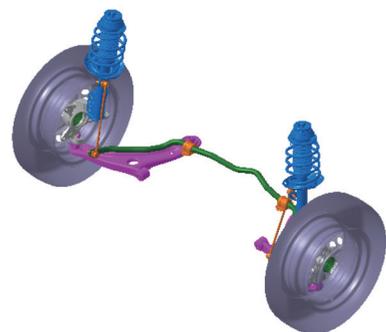


サスペンションは、新ジオメトリーによる旋回時特性の最適化とともに、ロール剛性やダンパー特性の最適化によって操縦安定性能と乗り心地を高次元で両立。安心感の高いハンドリング性能と不快な振動を抑えた快適な乗り心地を獲得しています。

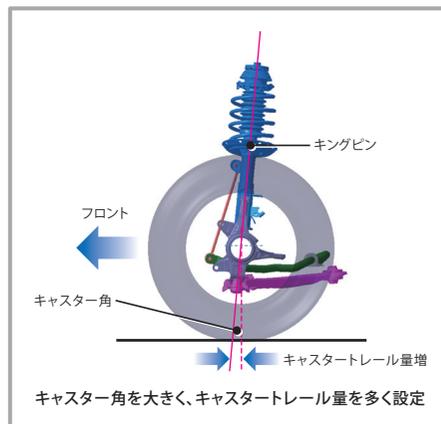
フロント・マクファーソン・ストラット式サスペンション

スペース効率に優れたマクファーソン・ストラット式サスペンションを採用しました。キャストトレール量を増すことでセルフライニングトルクを増加させ、直進性を高めるとともに旋回時の安定性を向上。スタビライザーは中空化するとともにばね定数を最適化しロール剛性を高めました。ダンパーには、速いピストンスピードに対して油路を広げるブローオフ特性を持ったバルブを採用。旋回時の応答性を高め遅れのないロールを実現しました。さらに、減衰力を最適にチューニングし、不快な振動を抑えた快適な乗り心地を実現しています。また、15X、RS、HYBRIDIは、スタビライザーを大径化し、より安定感の高い上質な乗り味を達成しました。

■フロント・マクファーソン・ストラット式サスペンション



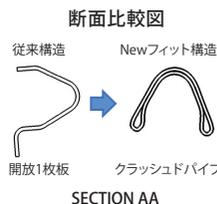
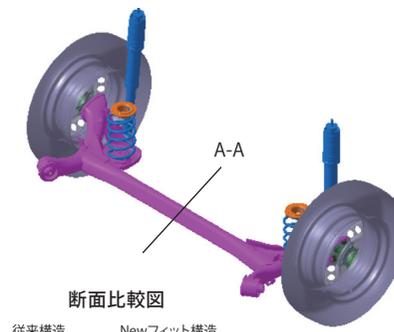
■キャスト角／キャストトレール量説明図



リア・H型トーションビーム式サスペンション

H型トーションビーム式を採用。剛性向上とダンパー特性の最適化によって操縦安定性能と乗り心地を高めました。トーションビームは、従来の一枚板からクラッシュドパイプに変更。ねじり剛性と横力に対する剛性を高めることで、スタビライザーを不要とし、軽量化をも実現しています。ダンパーはシリンダーを大径化するとともに入力分離マウントを新たに採用しました。従来マウントでは、バンプストップラバーからの入力とロッドからの入力を1つのブッシュマウントで受け止めていたため、ブッシュマウントには大入力に対応する硬度が必要でした。入力分離マウントによって、バンプストップラバーからの入力をボディで直接受ける構造とすることで、ダンパーロッド入力の振動遮断性能を向上し、乗り心地を高めました。また、前後長を短縮することでタンデムディスタンスの拡大に貢献しています。

■リア・H型トーションビーム式サスペンション



■リアダンパーマウント比較図

