

●スイングアーム、リアサスペンション

スイングアームは、完成車の軽量化および車体安定感向上のため、車体右側にドライブシャフトを内蔵した後輪片持ち式のプロアーム形式を継承しながら新設計、世界初^{※1}のピボット部構造としました。

従来では、フレーム側ピボット回りには、スイングアームのテーパベアリングを保持するための荷重(予圧)を前提とした剛性が必要であり、その分重量は増加傾向にありました。

そこで、スイングアーム左側だけにフレームとの締結機能を持たせ、右側はスイングアーム保持のみを目的とした新しいピボット軸構造^{※2}に変更しました。これにより、フレーム側ピボット回りの予圧を不要とし、同時に右ピボット部の締結軸力がフレーム剛性に影響を与えないため、フレーム設計の自由度が増すことで、より操縦性能を向上させるとともに、路面入力によるピボット部締結軸力変化の影響を大幅に低減させ車体安定感向上に寄与しています。さらに、この構造により、フレームボディとスイングアームを合わせた重量は従来よりも約2kg軽量化しています。

リアサスペンションは、快適な乗り心地を提供するプログレッシブな反力特性を特徴とするプロリンクを採用。左右リンクプレートの板厚を変えると同時にリアクッション上下の締結部にピロボールを採用することでプロアームのねじれをキャンセルし、乗り心地の向上に寄与しています。

※1. Honda調べ2018年1月時点

※2. 特許出願中

■新ピボット軸構成イメージ図

