

SUSPENSION

走りと乗り心地の、新たな到達点。4輪ダブルウイッシュボーン・サスペンションを全車に搭載。

FRONT

- ①A型アッパーーム
- ②ナックルアーム
- ③低フリクション&ガス封入ダンパー
- ④ダブルワイヤーフォーク
- ⑤コンペニスプリング
- ⑥フロント・スタビライザー
- ⑦ロアアーム
- ⑧コムブッシュ
- ⑨ドライブシャフト
- ⑩ラジアルロッド
- ⑪タイアップ
- ⑫ベンチレーテッド・ディスクブレーキ

REAR

- ①アッパーーム
- ②トーリングアーム
- ③ロアアーム
- ④コンプライアンス・ブッシュ
- ⑤コンペニセーター・アーム
- ⑥低フリクション&ガス封入ダンパー
- ⑦コムブッシング
- ⑧リア・スタビライザー
- ⑨ディスクブレーキ

イラスト:3ドアSi

高い運動性能を追求した、
フロント・ダブルウイッシュボーン・サス。

車輪を支持するロアアームとアッパーームをワイドスパン化し、
アッパーームをA型とした独自のダブルウイッシュボーン・サスを開発。これにより、コーナリング性能の向上、安定した高速直進性の確保。さらに、コンプライアンス特性の安定化などを実現。そのリニアな応答性と操舵感覚、フラットライドな乗り心地は、ダブルウイッシュボーン・サスならではのものです。

新しい発想から生まれた、マルチコントロール式
リア・ダブルウイッシュボーン・サス。

ロングスパンで高剛性のトレーリングアームに、ロアアーム、アッパーーム、コンペニセーター・アームの3本のリンクを最適に配置。キヤンバーおよびトーのマルチコントロールにより、高いコーナリング性能と、優れた高速直進性を実現。その上、コンプライアンスの増加がこのサス本来の特性といまり、乗り心地も向上。アンチリフト効果により、制動時の姿勢変化も抑制します。

外力に対するステア変化を抑え、
卓越した乗り心地と、操縦性を実現。

制動時や路面の凹凸からのショックなどタイヤに前後方向の外力が加わった場合、やわらかく吸収しつつ、ステア変化を抑制するゼロ・コンプライアンスステアを実現。乗り心地を高めつつ、高速直進性および制動安定性に寄与しています。また、リンク配置の最適化により、ゼロ・バンブステア、ゼロ・サイドフォースステアも実現。俊敏でありながら卓越した乗り心地です。

●乗り心地をさらに高めた、低フリクション&リア・ガス封入ダンパー。

(Si+Siエクストラ)はフロントもガス封入ダンパーを採用。

●4輪ディスクブレーキ。(Si+Siエクストラ)(36i)

操縦性、安定性、乗り心地、そしてスペース効率、
すべてが次代の4輪ダブルウイッシュボーン・サス。

このメカニズムの最大のポイントは2つ。まず、キヤンバー・やトーを独立して最適にセッティングできること。次にダンパー/スプリングユニットを車輪の支持に使わずにすむため、フリクション(摩擦抵抗)を大幅に低減でき、ショックの吸収という本来の目的にだけ使えること。ホンダは、これらのメリットを生かし、さらに数々の新技術を投入。エンジンの性能を最大限に引き出しながら、フラット感あふれる乗り心地と、俊敏で滑らかなハンドリングを実現。しかも高いスペース効率で、低ボンネット、低フロア化も達成。

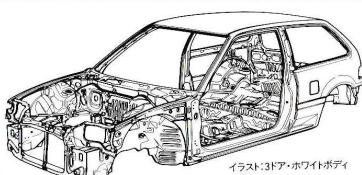
軽量・高剛性モノコックボディ。

主要部材および各部ピラーなどの断面形状を変更し、高いボディ剛性を実現。ダッシュパネルは、遮音材をはさんだサンドイッチ構造とし、すぐれた静粛性を達成しています。

高性能アンチN.V.H.フロア。

構造の改良やフレームの幅広化など、さまざまな新技術を投入し高い剛性を達成。また新開発の発泡メルシートを採用し、低振動、低ノイズの高性能フロアを実現しました。

4-Wheel Double Wishbone Suspension



REAL TIME 4WD

雨、雪、風。様々な天候、路面変化に瞬時に対応。いつも逞しく駆け抜ける、リアルタイム4WD。

リアルタイム

4WD

</