

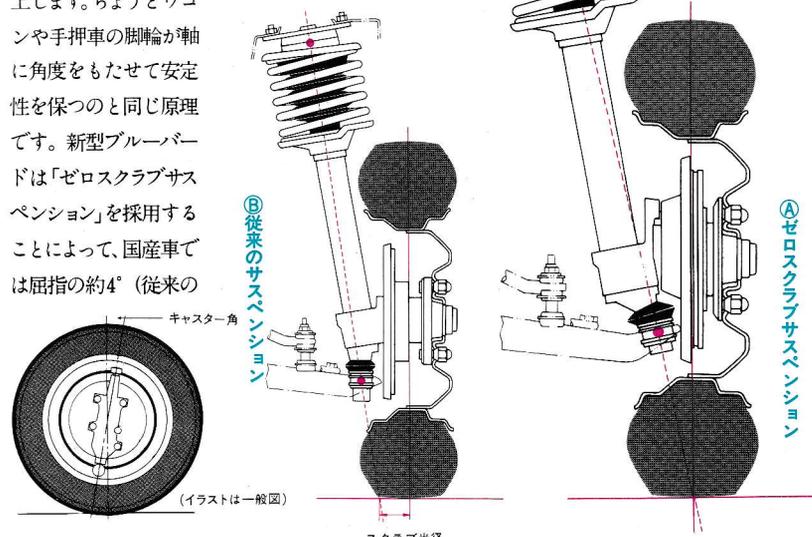
<高次元走行>

直進性

きわ立った「直進・制動安定性」をもたらす
「ハイキャスター・ゼロスクラブサスペンション」

新型ブルーバードは、キングピン軸の延長線がちょうどタイヤの接地面の中心に交わる「ゼロスクラブ」の機構を採用。一般のクルマでは、下図③のようにキングピン軸の延長線がタイヤの接地中心よりも車両の内側にあり、これをプラススクラブと呼び、その度合いをスクラブ半径というもので表わします。たとえば、従来のブルーバードは、スクラブ半径が58.4mmでした。このスクラブ半径は、小さければ小さいほど直進性と制動時の方向安定性が増します。新型ブルーバードでは、このスクラブ半径がゼロになるようにキングピン軸が設定されているわけです（下図④）。また、クルマの直進安定性に大きな作用を及ぼすものにキャスター角（キングピン軸のタイヤの接地中心に対する後傾角）があります。これは、その角度が大きければ大きいほど直進性は向上します。ちょうどワゴンや手押車の脚輪が軸に角度をもたせて安定性を保つと同じ原理です。新型ブルーバードは「ゼロスクラブサスペンション」を採用することによって、国産車では屈指の約4°（従来の

ブルーバードは約2°）というハイキャスターを獲得、このハイキャスターとゼロスクラブ、2つの相乗によって、ずば抜けた直進安定性と制動時の安定性が実現されています。実際にお乗りいただければ、新採用のラック&ピニオン式ステアリングとのマッチング、そしてワイドなトレッド（従来より+30mm）とロングホイールベース（従来より+25mm）によって、まるで路面にすいつくような安定感とともに、あたかもクルマ自身が操縦しているかのような独自の安定感が味わえます。また、この「ゼロスクラブサスペンション」は、路面からステアリングへの反発を押える作用も同時にもち、マイルドで、ソフトな乗り心地をも提供してくれます。



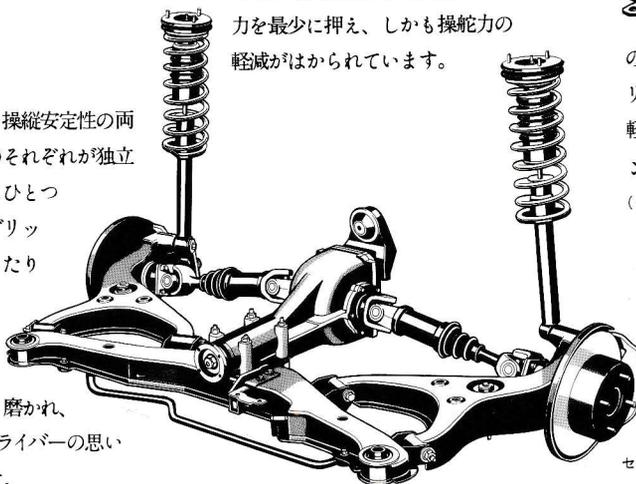
<高次元走行>

走行安定性

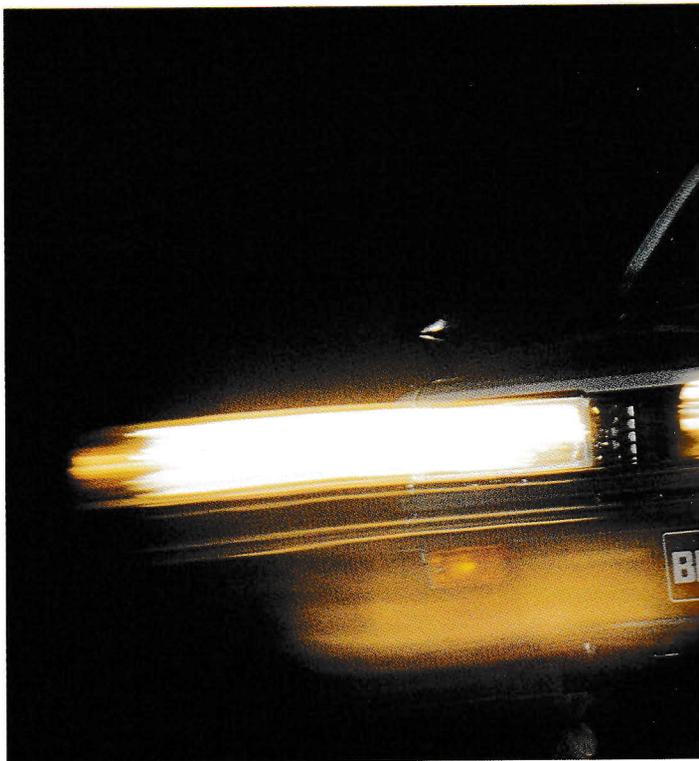
確実なロードホールディングと高度なコーナリング性能を秘めた
「4輪独立懸架装置」(SSS系)

前輪ストラット式、後輪セミトレーリングアーム式の4輪独立懸架装置。悪路で名高いサファリラリーを幾たびも制覇し、多くの方々から名車と賞賛されたあのSSS以降、ブルーバードが頑固に改変をゆるさなかったメカニズムを、踏襲しました。しかし、基本は同じですが、より高い完成度を求め、いくつかの改良がほどこされたのはいうまでもありません。前輪にはゼロスクラブの懸架方式。後輪では、路面からのショックを柔げるためにデフマウンティングなどのゴムブッシュ特性を改良、さらにスタビラ

イザーをそなえて、乗り心地、操縦安定性の両方を向上させています。4輪のそれぞれが独立してショックを吸収し、同時にひとつひとつの車輪が的確に路面をグリップ。悪路でも車輪は路面にびったり追従して、すぐれた走行、操縦安定性を示します。さらにSSSの独壇場であったコーナリング性能がいちだんと磨かれ、タイトなコーナーの走行でもドライバーの思い通りのラインをトレースします。



セミトレーリング式後輪サスペンション



<高次元走行>

操縦性

軽く鋭い切れと、応答性のよさを示す「ラック&ピニオン式ステアリング」

走行・操縦機構のなかで、とくに大切なものは直接、腕に感覚されるステアリングともいえます。新型ブルーバードは、この点にとくに注目しました。多くは、その切れ味と安定したフィーリングからスポーツカーに用意される、ラック&ピニオン式のステアリングを採用したのもそのためです。このステアリングは、当社のスポーツカー、フェアレディZで十分に裏づけられた性能に、さらに改善を加え、鋭い応答性をもちながら、路面からの反発力を最少に押え、しかも操舵力の軽減がはかられています。

事実、路面のフィーリングを正確にとらえながら、わずかの舵角ですばやく反応し、低速では軽く、高速走行ではしっかりと見せてくれます。ゼロスクラブサスペンションによって、た操縦フィーリングは、まさに走行感覚と胸のすく操縦安定性ができます。また、1800SSS-EX Gtypeに



ラック&ピニオン式ステアリング (イラストはパワーステアリング仕様)