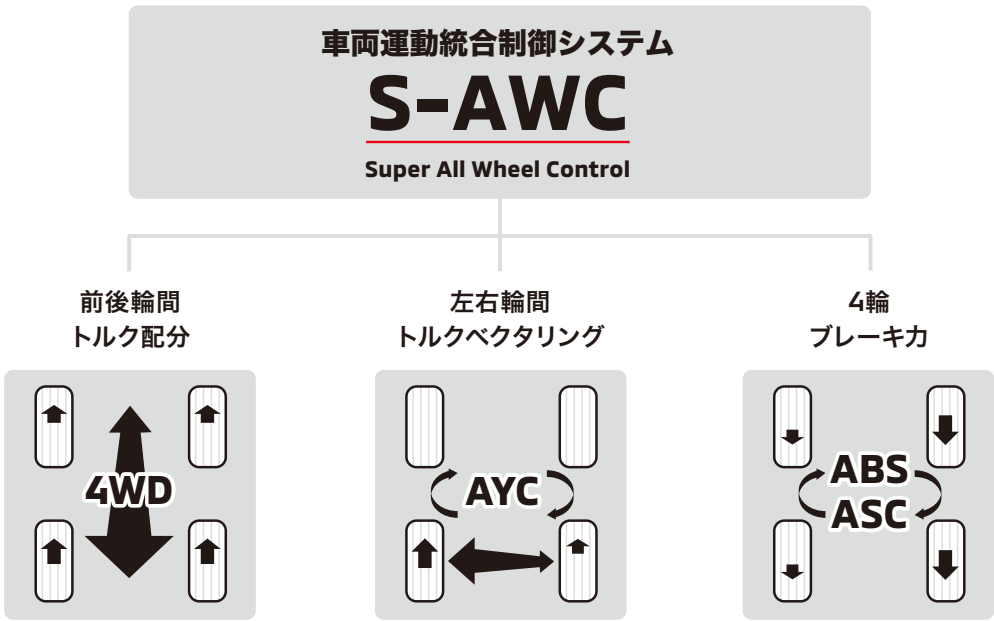


自在な走りへの“理論値”を具現化

■ 車両運動統合制御システム S-AWC [Super All Wheel Control]

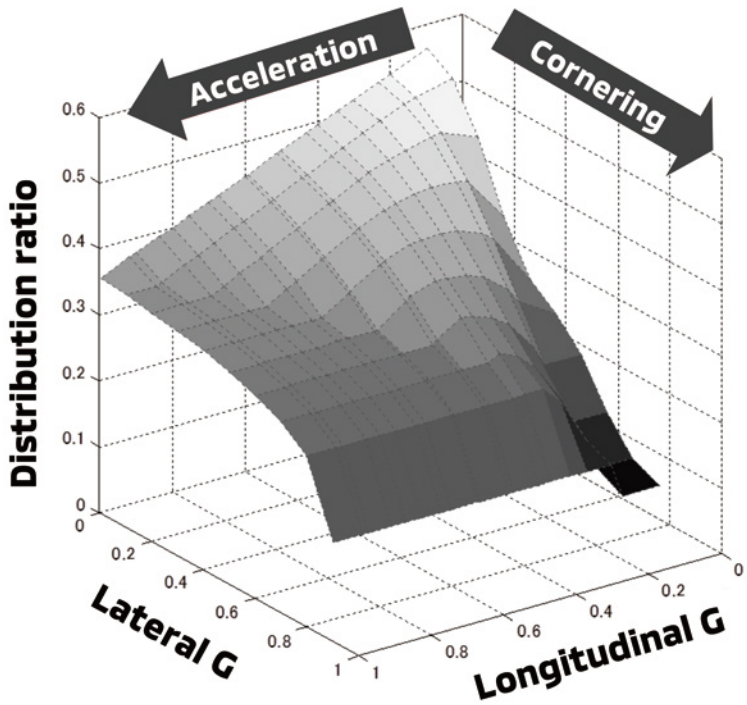
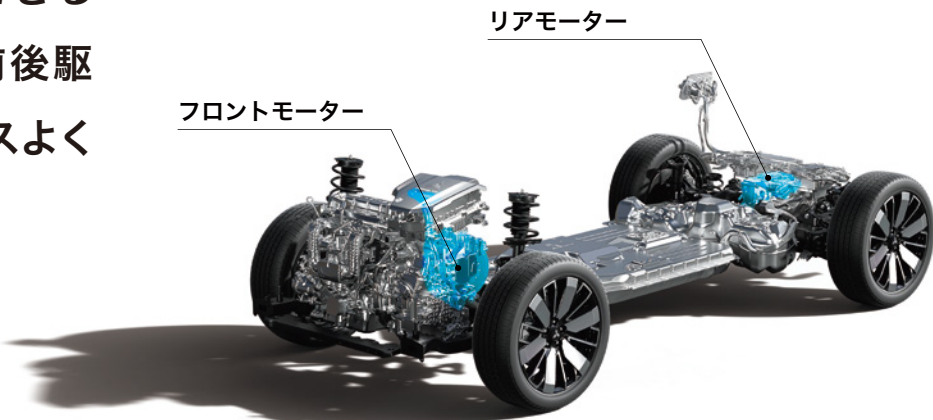
S-AWCは、前後輪間トルク配分、左右輪間トルクベクタリング、4輪ブレーキ力を制御する3つのサブシステムで構成され、「走る・曲がる・止まる」といった車両運動を、ドライバーにとって違和感がないように、継ぎ目なく連続的に統合制御することで、クルマの操縦性と安定性を飛躍的に向上させるシステムです。



■ モーターの高応答・高精度・自由自在な制御特性を活かしたS-AWC

1000分の1秒単位でトルク制御できる駆動モーターを前後に独立して配置し、運転操作や車両状態を検出する様々なセンサと組み合わせて緻密な制御を行い、ドライバーが車両挙動の変化を認識する前からクルマを適切にコントロールします。

また、プロペラシャフトによる物理的な拘束がなく、前後駆動力配分を100:0～0:100で制御できることにより、三菱自動車が目指してきた「理想前後駆動力配分」を実現し、操縦性と走破性をバランスよく飛躍的に進化させました。



■ 操縦安定性と乗り心地を向上させる専用チューニング

- ✓ 新20インチタイヤ採用
- ✓ バネレート最適化
- ✓ ショックアブソーバー減衰力最適化
- ✓ 電動パワーステアリング特性最適化



世界各地の特徴的な凹凸・うねり・路面を模した新テストコースで繰り返し試験を行い、舗装・未舗装を問わず、ステアリング入力に対してよりリニアで安心感の高い操縦安定性と、さらに上質でフラットな乗り心地を実現しました。

■ ドライブモードの更なる進化

25MYアウトランダーPHEVでは、車重増加やバッテリー出力向上に伴い、各モードの前後駆動力配分・ブレーキ制御・AYC制御・モータ出力特性・電動パワーステアリング制御のチューニングを見直し、様々な路面や天候で制御効果を最大限発揮できるよう最適化しました。

