

## 万々にしっかり備える衝突安全性能

高度な衝突安全性能を実現するためには、ボディ自体が強固であると同時に、衝突によってボディに加わった衝撃をいかに伝達・分散・吸収させるかが大きなポイントとなります。

一般的に高剛性・高強度にすることが難しいとされるオープンボディですが、「骨のつながり」を意識して、直線+なめらかな曲線で構成したボディ骨格とすることで、軽量でありながら高剛性かつ高強度なボディを実現。優れた衝突安全性能を達成しました。

## ロールオーバー対応

ロールオーバー(横転)対応としては、北米の法規定を参考にしながらHonda独自に基準を設定。

フロントピラーとセンターピラーを強固なつくりとして、その根元にスティフナーと呼ばれる補強材を設定しています。これにより、横転事故に対しても乗員を保護する優れた安全性を実現しました。

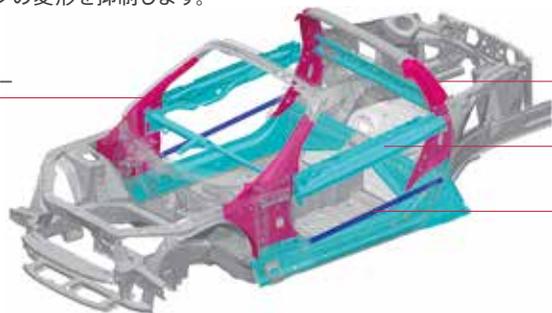


## 側面衝突対応

側面衝突時の入力荷重は、高い位置についてはドアアッパービームが、低い位置についてはドアロアビームが受け持ちます。

ドアアッパービームは、S660のエクステリアデザインと両立させるために、通常のパイプ状のビームではなく、引張強度1180MPaという、非常に強度の高い高張力鋼板によるプレスビームを用いました。ここで受けた荷重は強固なフロントピラー、センターピラーを通じてサイドシル、バルクヘッド、各クロスメンバーが分担してキャビンの変形を抑制します。

フロントピラースティフナー



センターピラースティフナー

ドアアッパービーム

ドアロアビーム

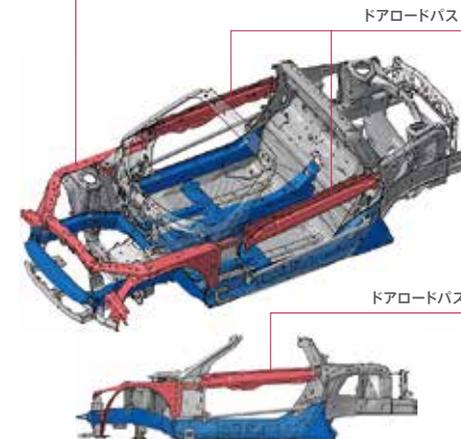
## 前面衝突対応

前面衝突時にキャビンの変形を抑え、乗員を保護するために、フロントサイドフレームからアウトリガー、サイドシル、リアサイドフレームへと至る下側の経路で衝撃を吸収します。骨の断面が大きく変化することがなく、直線的な形状により、衝突のエネルギーを効果的に吸収します。また、2階建て構造としたセンタートンネルも、これに大きな役割を担っています。

さらに、スポーツカーらしい低いノーズでありながら、他の車両と衝突した際の安全性を確保するために、メイン骨格であるフロントサイドフレームの他に、車両の両外側でノーズ内の高い位置に強固なフロントホイールハウス・アッパーメンバーを設定。これをドアロードパスと一直線に結ぶことでキャビンの変形を抑制しています。(特許出願中)

フロントホイールハウス・アッパーメンバー

ドアロードパス



ドアロードパス

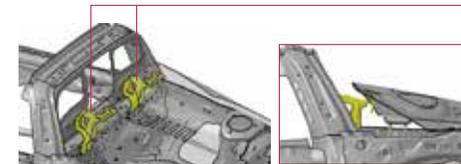
## 後面衝突対応

後面衝突時の衝突エネルギーは、リアサイドフレームの後端に設けたリアサイドフレームエンドで吸収します。これによりリアに搭載されたエンジンが前方に移動するのを防ぎます\*。さらに、万一の場合を想定して、リアサイドフレームとリアバルクヘッド部を結ぶ筋交い状のフューエルガードフレームを設定。燃料タンクにも隔壁を設け、燃料タンクを保護します\*。

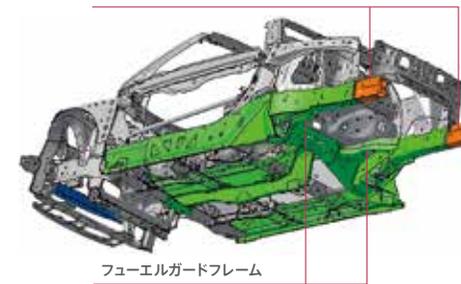
また、リアフードが車両前方に押し出されることがないように、リアフードストッパーブラケットも設定し、リアフードがキャビンに侵入するのを抑制します。

\*特許出願中

リアフードストッパーブラケット



リアサイドフレームエンド



フューエルガードフレーム