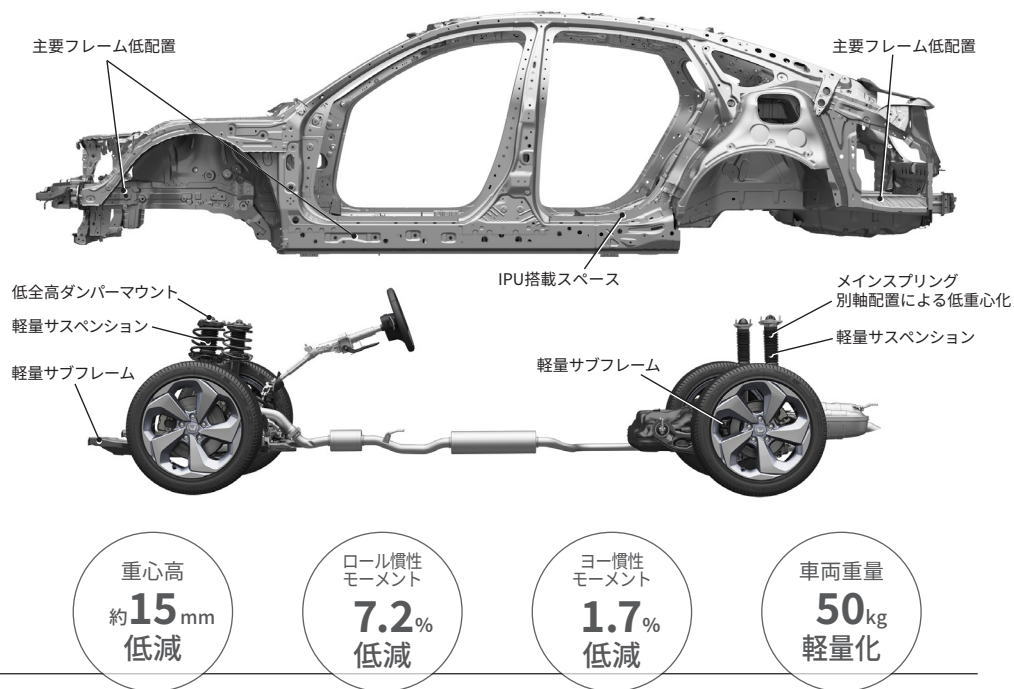


走り与设计の圧倒的進化をもたらした、低重心・低慣性「新世代プラットフォーム」。

より優れた安全性能の実現、環境を守るための電動パワートレインへの移行、それらを自動車メーカーとして当然の課題として進めながら、より魅力的なクルマを創造し続けるために、Hondaは、ボディやシャシーといったクルマの基本構造、いわゆるプラットフォームを根本から見直しました。

新型ACCORDの開発に先立ってプラットフォームの基礎研究プロジェクトをスタートさせ、“動体としてあるべき姿”をゼロから追求。安定した走りのカギとなる低い重心高と、余分な挙動変化を少なくする低慣性モーメントを最重要課題に据え、それらを軽量・高剛性な構造で成立させるという難題に取り組みました。そして、卓越した運動性能と低く構えた美しいプロポーションを両立させ、さらにはキャビンやトランクに従来以上の広さをもたらす新世代の「低重心・低慣性プラットフォーム」を完成。文字通り新型ACCORDの「土台」となり、また、その要素技術は数々のグローバルモデルに展開されています。



新世代プラットフォームの主な狙い

安定性を高める低重心骨格

サイドフレーム、サイドシル、フロアクロスメンバーなどの主要骨格を従来に対し低く設定。同時に、前後サスペンションを取り付け構造を含めて新たに開発し低重心化を図りました。これらにより、従来モデルに対し約15mmの低重心化を達成。地を這うような安定感ある走りをもたらしています。

一体感を高める低慣性骨格

低重心化によって重心高とロール軸を近づけることで、従来プラットフォームに対しロール慣性モーメントを7.2%低減。また、ハイブリッド車のさらなる普及を見据えて重量物であるインテリジェントパワーユニット (IPU) の搭載スペースを後席下に設けるとともに、サブフレームやサスペンションの軽量化を徹底することで、従来モデルに対しヨー慣性モーメントを1.7%低減しました。旋回から直進への立ち上がりやダブルレーンチェンジなどでも、クルマの余分な挙動が少なく一体感の高いドライブフィールを提供します。

軽快な走りをもたらす軽量・高剛性骨格

構造そのものから見直した高効率なボディ骨格や超高張力鋼板の適用拡大、前後サブフレームやサスペンションの軽量化などにより、完成車重量を従来モデルに対し50kg軽減しながら大幅な高剛性化を達成。動的性能の向上に大きく貢献しています。