

軽さと強さ、そして、しなやかさで走りを支える、世界が認めた軽量・高剛性ボディー。

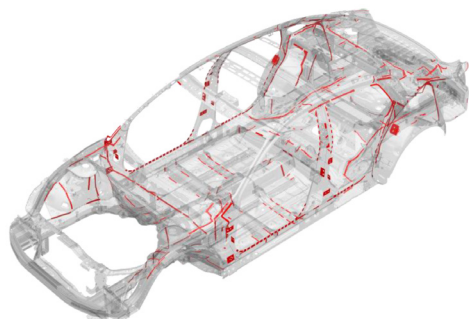
路面に対峙するサスペンションをしっかりと支え、強烈な旋回Gにも動じない強さを持ち、それによって軽く、運動性能に貢献する。そんな理想のボディーを実現するために、新型ACCORDでは数字で表される剛性値のみならず、テストドライバーの研ぎ澄まされた感性を重視してボディー剛性の在り方を追求しました。

絶対的な高剛性が求められる部位と、必要強度としなやかさを兼ね備えるべき部位の剛性バランスを見極め、構造や材料を最適化しました。その結果、従来モデルに対し5%軽量化しながら、曲げ剛性を24%、ねじり剛性を32%高めた新骨格ボディーを完成。ボディー剛性のウエイト効率を表す指数L.W.I. (Light Weight Index) において、理論的に困難とされた2.0を達成しました※。その革新性はボディー分野の世界的権威である「EuroCarBody Awards」に選ばれたことでも証明されています。

構造用接着剤を総延長43メートル適用

欧州上級クラスが積極的に採用し、ボディー分野の高効率製造技術として注目される構造用接着剤を総延長43メートルにわたって適用。スポット溶接と組み合わせたウエルドボンド工法によって主要骨格を接合しました。溶接による強固な点接合と、接着剤による広範囲の面接合により、板厚アップや補強材の追加を最小限に抑えながら高い接着性と耐久性を獲得。動的な剛性感を大幅に向上させ、走り出した瞬間から質の高さがわかるドライブフィールを実現しています。

構造用接着剤適用箇所



インナーフレーム骨格構造

ボディー全体の骨格部材を組み立ててから外板パネルを溶接するインナーフレーム構造を採用。主要フレームの結合効率を高めることで補強材を最小限にし、強固なボディー骨格を軽量で実現しました。



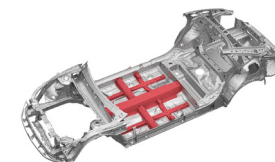
リアバルクヘッド環状構造

リアバルクヘッドに強固な閉断面部材を環状に配置。高い剛性でリアサスペンションからの入力を効率よく分散させ優れた操縦安定性をもたらします。トランクスルー時の開口も広くでき、使い勝手の向上にも貢献します。



高剛性・低振動フロア構造

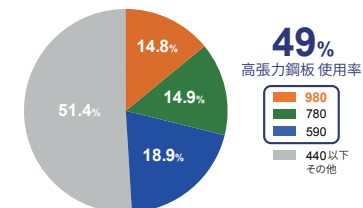
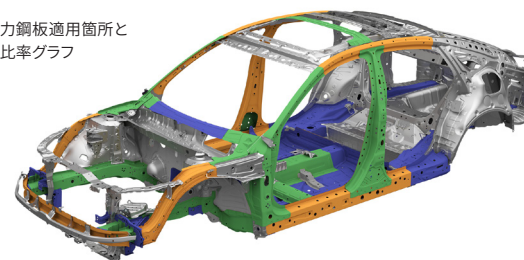
大断面のセンタートンネルと井桁状の骨格部材によりフロアの剛性を大幅に向上。低重心化や低全高化を可能としたほか、フロア制振材の削減をもたらした軽量化にも貢献しました。



高張力鋼板を適所に採用

軽量で強度の高い高張力鋼板をボディー骨格の49%に採用しました。ボディー剛性や衝突安全性能への影響が大きい部分には980MPa級材を効率よく配置するなど、必要強度に合わせて応力の異なる鋼板を使い分けることで、優れた剛性と高い衝突安全性能を持つボディーを軽量で完成させています。

高張力鋼板適用箇所と使用比率グラフ



※ ボディーサイズ(ホイールベース×ストロッド)、ボディー重量、ねじり剛性値から、いかに軽く高剛性を達成したかを評価する指標。値が小さいほど高効率とされる。ボディー研究者の間では、鉄を主体としたボディーの場合2.0が理論的限界とされてきた。