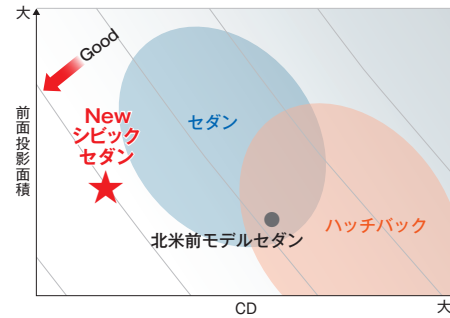


## 洗練された走りに寄与する空力性能と静粛性

### ■ 空気抵抗の低減と中高速域の安定性を追求した空力処理

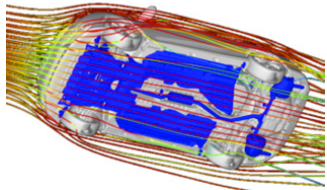
クーペのようなプロポーションを持つNewシビックは、ボディー骨格レベルで優れた空力特性を実現。そのうえで、燃費性能に寄与する空気抵抗係数(CD値)の低減と、中高速域での走行安定性に影響する揚力(CL値)の最適化を追求しました。CFD(流体解析)や風洞テストを重ねながら効果の高いポイントを見極め、デザイン部門とも協調しながら対策を施し、優れたCD値を達成。相反するCL値も高次元でバランスさせました。

■ 空気抵抗低減イメージ



### 低CD / CL化

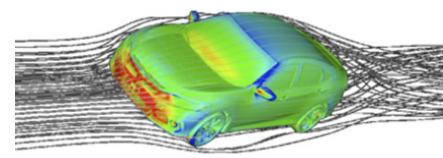
フロント周りではエンジン冷却用の開口部が最小限となるようにデザイン。トランク周りはルーフとボディーサイドからの空気流を整える造形としました。フロア下には広範囲にアンダーカバーを施し、効果的にダウンフォースを獲得しています。



図はセダン

### 低CD化

フロントピラーはガラスとの段差を最小限に抑え、フロントバンパーはコーナー部の形状を最適化することでボディーサイドへの空気流を整流。リアクォーターパネルと連続性を持たせた造形のリアバンパーは、車体後方の負圧を抑制します。

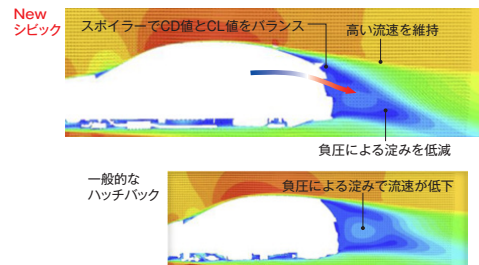


図はセダン

### ハッチバックの空力処理

一般的なハッチバックに対し、テールゲートを寝かせたプロポーションのNewシビックは、車体後方の負圧を抑えられ、セダンに近い優れた空力特性を獲得。また、ルーフからの空気流を効果的にリアスポイラーに当てることで、CL値を最適化しています。

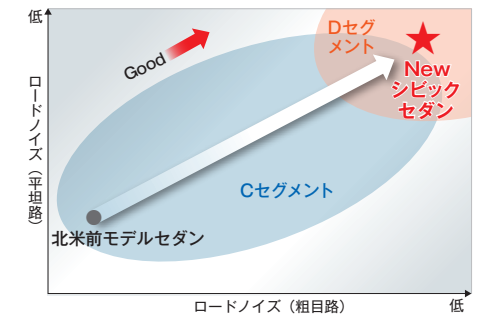
■ リアまわり空力比較



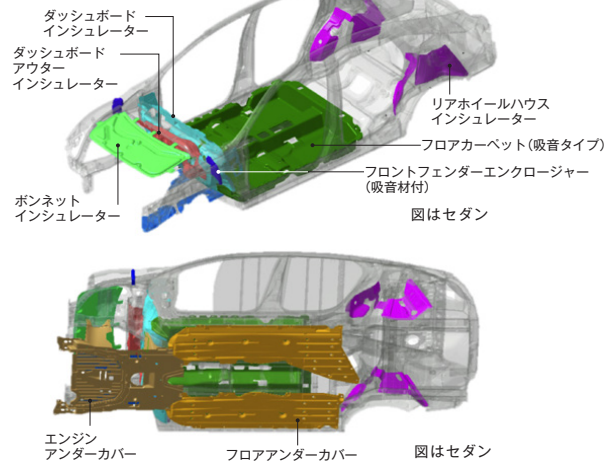
### ■ Cセグメントトップレベルの静粛性

ロングドライブでも快適な室内空間とするために、Dセグメントレベルの静粛性を目指しました。高剛性のボディー骨格はノイズの原因となる振動を抑制。特にフロアまわりの低周波を低減させたため、重い制振材を必要とせず、軽量の吸音材とロードノイズの室内への侵入を防ぐ遮音材を適所に採用することで優れた静粛性を実現しました。

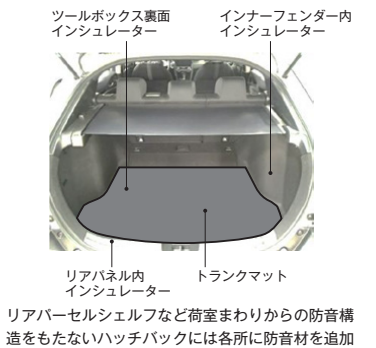
■ 静粛性向上イメージ



■ 防音材配置



■ ハッチバック専用防音材



### ノイズリデュースアルミホイール (16インチ/17インチ)

中空構造のレゾネーター(消音装置)を、ホイールを取り巻くように装着したノイズリデュースアルミホイールを採用。高速道路のつなぎ目を越える際や、粗い路面を走行する際にタイヤの内部で発生する不快な共鳴音を、打ち消す効果によって抑制します。

(特許取得済(2017年6月時点))



Photo:17インチ