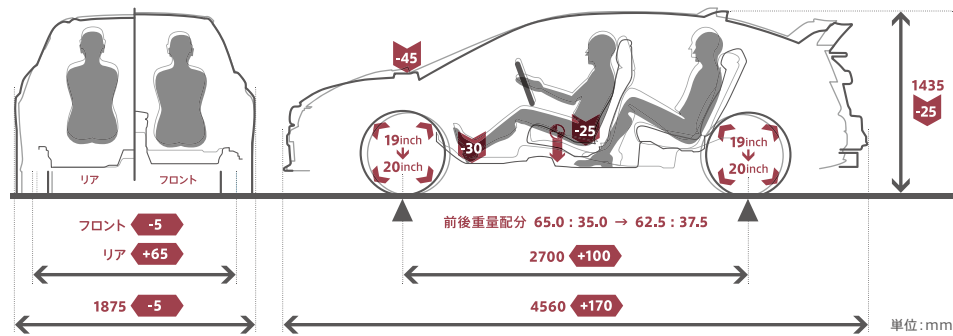


## タイヤの四隅配置により優れたスタビリティを追求

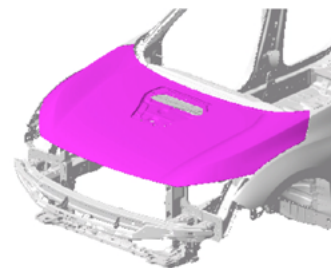
20インチタイヤを装着した上でトレッドを先代モデルに対して拡大。ホイールベースも延長することで、優れた走行安定性を追求しました。先代モデル対比でドライバーのヒップポイントを25ミリ下げることによって車両との一体感も向上させています。

先代モデルとのディメンション比較図

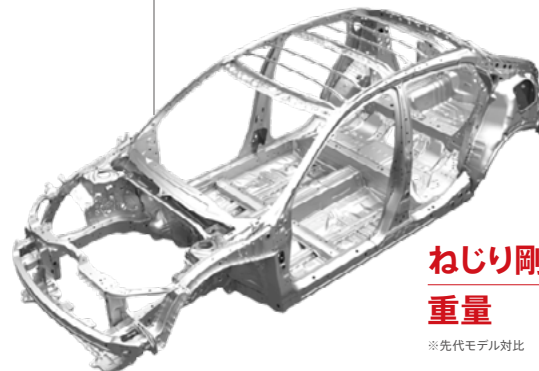


## シャシー性能を活かしきる軽量・高剛性ボディー

開発当初から「TYPE R」を見据えたボディー設計を実施。ハイテン材の効果的な配置や結合構造の最適化などにより、ホワイトボディーで先代モデル対比約16kg減という大幅な軽量化と、極めて高いボディー剛性の両立を実現。その上でハイパワーと路面からのハードな入力を受け止めるために、サスペンションの取り付け部や開口部を接着接合により補強しました。これにより、先代モデルに対し、約38%のねじり剛性向上を達成しました。



ハッチバックモデルに対し、フードをアルミ化することでさらなる軽量化を追求



**ねじり剛性 約38%向上**  
**重量 約16kg減**

※先代モデル対比

## 高剛性化技術説明図

### インナー骨格

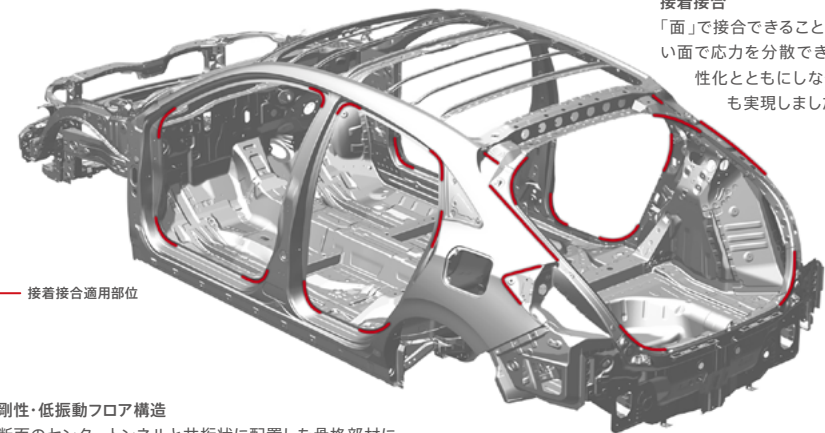
従来モデルではアッパーボディーとアンダーボディーを別々に組み立てた後に結合していたのに対し、新型モデルではボディー全体の骨格部材を組み立ててから外板パネルを溶接するインナーフレーム構造を採用。主要なフレームの結合効率を高め強固なボディー骨格を形成することで、補強材を最小限にでき軽量化を実現しました。

### リアまわり環状骨格

リアバルクヘッドを持たないハッチバックにおいても、セダンと同様の効果を得るために、ダンパー取り付け部と強固な構造を持つテールゲート取り付け部をつなぐ環状骨格を形成。ゲートの大開口と剛性を高い次元で両立しました。

### 接着接合

「面」で接合できることから広い面で応力を分散でき、高剛性化とともにしなやかさも実現しました。



### 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に配置した骨格部材によりフロアの剛性を大幅に向上。これにより低重心化や低いドライビングポジション、低全高化を可能としました。また、フロア振動を抑えられるため重い制振材を不要とし、軽量化にも貢献しています。

### 高効率補強ブレース

フロア下に補強ブレースを効果的に配置。前後に貫くフロアトンネルと合わせフロアをより強固にしています。