

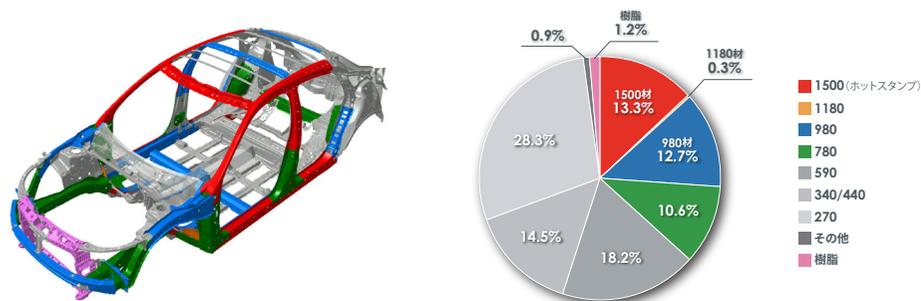
## 新世代プラットフォームのポテンシャルを最大限に引き出し、 軽快感と安心感を高次元で両立する軽量・高剛性ボディー。

TYPE Rまで想定して開発された新世代プラットフォームは、低重心高と低慣性モーメントによって先代モデルに卓越したダイナミック性能をもたらしました。新型シビックでは、この優れたプラットフォームを細部までブラッシュアップ。軽量・高強度の高張力鋼板を適用拡大し、ホワイトボディーとして軽量化を実現したうえで、パネルにアルミや樹脂を採用。軽量化を図りながら、優れた操縦安定性や衝突安全性能を実現しました。

### ■徹底した軽量化

#### 高張力鋼板

1500MPa級のホットスタンプ材をはじめ、高張力鋼板のなかでも特に強度の高い980MPa級以上の材料を主要フレームの4分の1以上に適用。剛性と衝突安全性能に優れた基本骨格を軽量で完成させました。

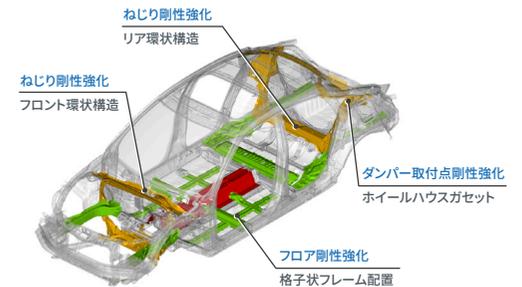


#### アルミ製フロントフード／樹脂製テールゲートハッチ

フロントフードをアルミ製とすることで、スチール製に対し約43%軽量化。テールゲートハッチは樹脂製とすることでスチール製に対し約20%の軽量化を実現しました。

### ■剛性向上と剛性バランスの適正化

優れた応答性と操縦安定性を両立させるために、車両のさまざまな挙動変化を解析して剛性の在り方を追求。剛性を高めるだけでなくフロントとリアの剛性バランスを適正化しました。前後のサスペンション取り付け部まわりを強固な環状骨格とすることで、サスペンションのポテンシャルを効果的に引き出すと同時に、ねじり剛性を先代モデルに対し19%向上。コーナリング時のスムーズかつリニアな挙動変化や、高速クルーズ時の優れた安定性などにより、軽快で安心感あるドライビングをもたらします。



### ■構造用接着材の適用拡大

ボディーパネル接合部への構造用接着剤の適用を、先代モデルの9.5倍に拡大しました。面接合によってスポット溶接打点間の微小な変形を抑制し、操舵応答性や振動減衰感を向上。走り出しからクルマとの一体感が得られるハンドリング性能をもたらしています。CAEによる車両感度解析と実車での検証を重ね、効果の高い箇所を吟味して塗布位置を選定しました。

