

車両全体にわたりグラム単位で徹底した軽量化

ボディー骨格以外にも車両全体にわたって軽量化を徹底しました。最大100kgfものダウンフォースを発生する大型リアスポイラーは接着剤を効果的に用い、金属部品を削減。フロントオーバーフェンダーはフェンダーと一体成型のアルミ製としました。インテリアにおいても、リアシートはフレームを薄肉化するなど専用設計とし、トリム類も形状や厚みなどを最適化。グラム単位の軽量化を積み重ねパワーウェイトレシオの向上に貢献しています。

■主要な車両軽量化項目

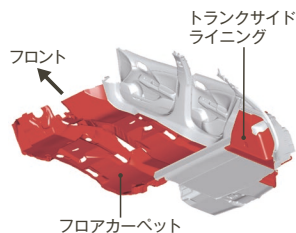
エアコン・コンデンサー

薄型化し、同性能の従来構造比で18%軽量化



内装トリム

トランクサイドライニングとフロアカーペットを最適化し、従来構造比で33%軽量化



リアシート

フレーム板厚の最適化や部品点数削減により、ベース車(欧州シビック5ドア)比で17%軽量化

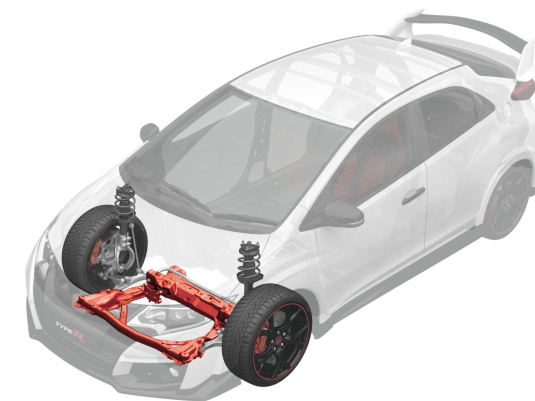
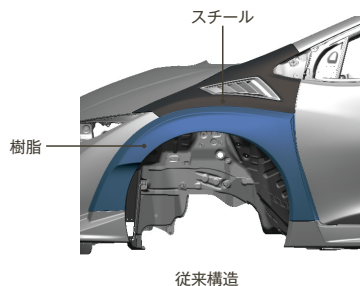


大型リアスポイラー

接着剤使用により金属部品を減らし、従来構造比で約30%軽量化

フロントオーバーフェンダー

フェンダーとオーバーフェンダーを、軽量のアルミで一体成型
従来構造比で42%軽量化



動きのよい足回りを実現する 高剛性フロントサブフレーム

235/35ZR19のハイグリップタイヤによって、サスペンションからボディーへの最大入力是非常に大きくなります。その力を受け止めサスペンションの性能を出し切るために、フロントサブフレームを徹底強化。効率よく入力を分散するブレースバーを追加してコーナリング時のロアアーム取り付け点剛性を大幅に高めたほか、剛性左右差も極小化し、剛性感の高いハンドリングに貢献しています。

■フロントサブフレーム強化概要

ブレースバー

コンプライアンスブッシュ
取り付け点(ロアアーム前側)
からの入力を効率よく分散

コンプライアンスブッシュ 取り付け点

ロアブッシュ取り付け点

サス剛性ブラケット

ロアブッシュ取り付け点
(ロアアーム後側)の剛性アップ

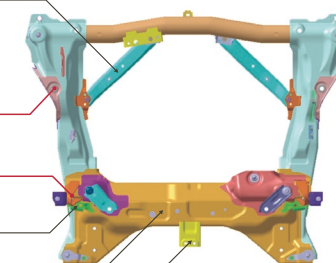
リアメンバー

大断面化

ステアリング

ギヤボックスブラケット

支持部品追加で
ステアリング剛性アップ



コンプライアンスブッシュ
取り付け点剛性: +42%
ロアブッシュ
取り付け点剛性: +16%
ステアリング剛性: +15%

比較数値はベース車(欧州シビック5ドア)比