

巖のごときブレない安定性と信頼感

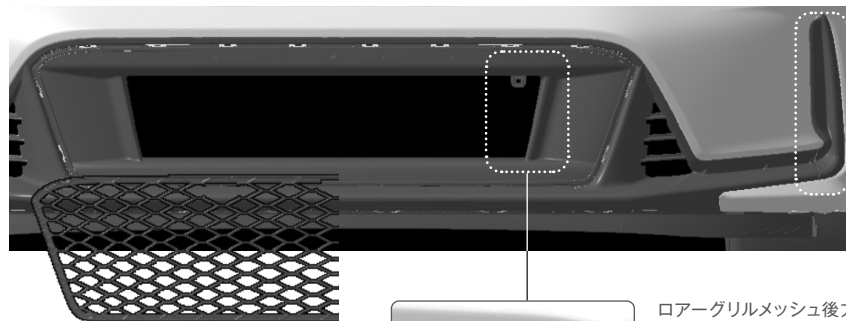
高速でもビシッと定まる安定感

細部形状に徹底的にこだわり優れた空力性能を追求

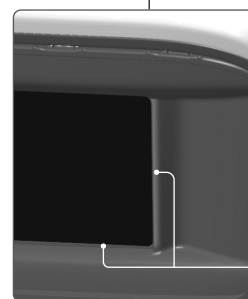
具現化技術

フロント 奥行き感のある立体的なデザインと 空力性能の両立

奥行き感のあるフロントデザインを保ったまま、ダウンフォースを効果的に発生させるために目に見えない部分も含め、細部の形状に徹底的にこだわり開発を行いました。さらに空力値としては観測できない細部にまで、実走におけるトライ&エラーを繰り返しながら、最適な形状や剛性を導き出すことで、超高速域まで安心して操れるハンドリングを実現しました。

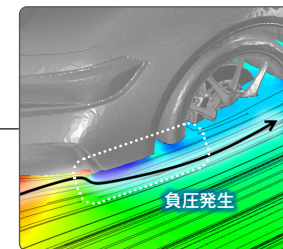


フロントバンパーは、開口部のメッシュ構造別体化により、開口部周辺の造形自由度を上げ、導風形状に突起を持たせることでエンジン冷却に必要な風とそれ以外の風の切り分けをコントロールし、空気抵抗低減とダウンフォースの発生を両立。

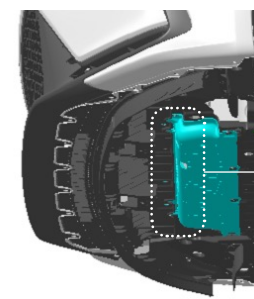


ロアグリルメッシュ後方の中央への導風形状に突起を持たせることで、空気の入り過ぎを回避し空気抵抗を低減。

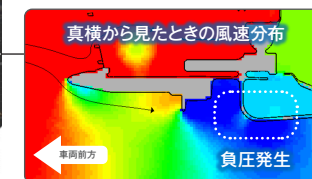
形状最適化



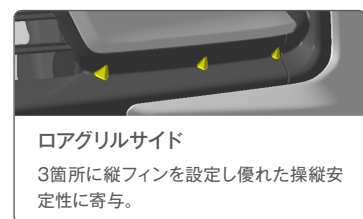
フロントサイドは、空気抵抗が増えてしまうカナード形状や、リフトが増加してしまうエアカーテン構造ではなく、バンパーサイドの負圧によってダウンフォースを発生させるロアサイドガーニッシュを設定。



アンダーカバーの前方にバンブ形状を持たせ、リップスポイラーの後の流れを当てることでダウンフォースを発生。



操縦安定性の向上に寄与する空力の作り込み



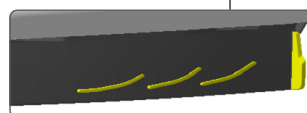
ロアグリルサイド

3箇所に縦フィンを設定し優れた操縦安定性に寄与。



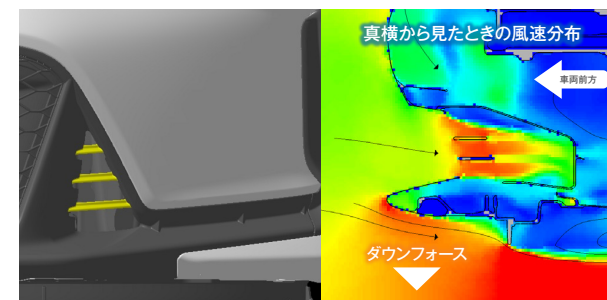
フロントストレイキ

外側をR形状に変更。さらに裏側にリブを設け、剛性を上げることで接地感を向上。



リップスポイラー

外側端部のリブを大型化し、凸形状を追加して剛性を向上。



ブレーキ開口部

ブレーキダクト部にフィンを立て、車両の最前側でダウンフォースを発生。