

# ボディ

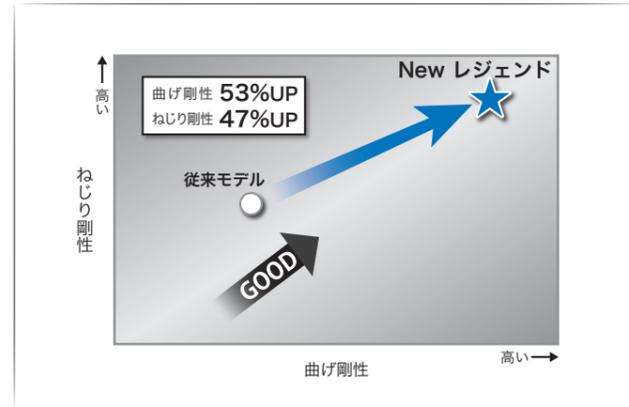
運動性能や走行安定性、乗り心地など、ダイナミック性能のすべてはボディによって支えられます。「SPORT HYBRID SH-AWD」の卓越した走りや品のある乗り心地を高い次元で両立させるために、ボディには、あらゆる走行シーンで動じることのない堅牢さと、サスペンションに狙い通りの性能を発揮させる高い支持剛性を求めました。同時に、軽量化や空気抵抗の低減を徹底し、燃費性能や走行安定性を究極まで追求。高速で段差を乗り越えても、コーナーを鋭く旋回しても、高い安心感のもとで走りを楽しめる高性能ボディを完成させました。

## 高剛性化

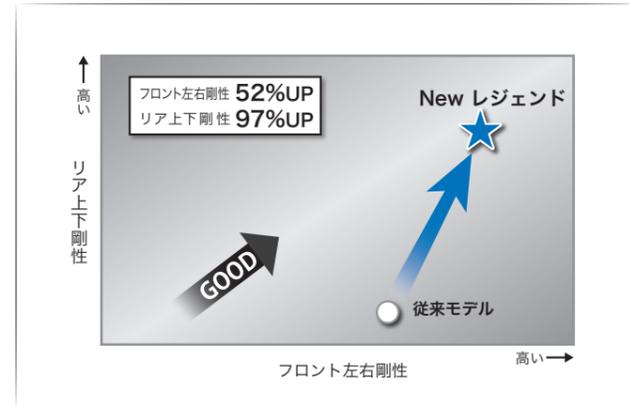
静止状態で車体全体の変位を評価する静剛性においては、従来モデルに対し、曲げ剛性を53%、ねじり剛性を47%向上。走行中の入力を想定した動剛性では、フロント左右剛性を52%、リア

上下剛性では97%という大幅な向上を達成しました。これらにより、高い安心感と同時に、優れた操舵応答性とリニアリティーを実現しています。

■ 静剛性比較グラフ



■ 動剛性比較グラフ

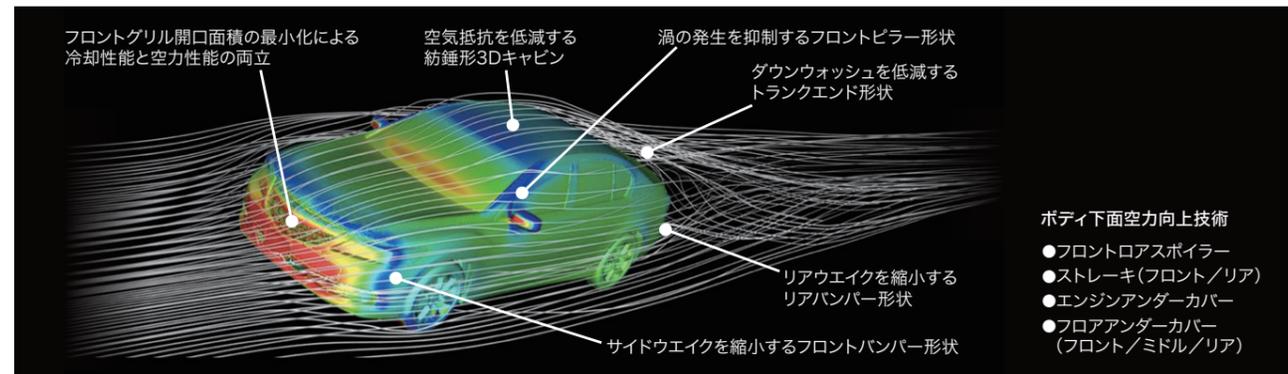


## 空力

800回を超える風洞実験と細部にわたる空力処理によって、燃費を悪化させる空気抵抗(CD値)を大幅に低減。ボディを浮き上がらせようとする力(CL値)も低減し、さらに、前後のリフトバランスを最適化

しました。燃費性能だけでなく高速走行時の安定性向上にも大きく貢献しています。

■ 主な空力向上技術イメージ図

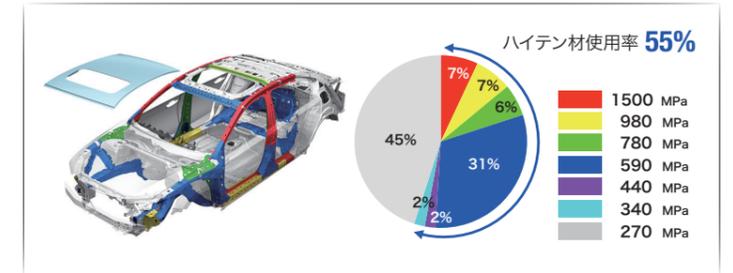


## 軽量化

### 高張力鋼板の適用拡大

運動性能や燃費性能の向上をめざして軽量化を徹底しました。軽量で強度の高い高張力鋼板(ハイテン材)の適用率を従来モデルの50%から55%に拡大したうえで、キャビンまわりを中心に980MPa級以上の超高張力鋼板を新たに採用しています。

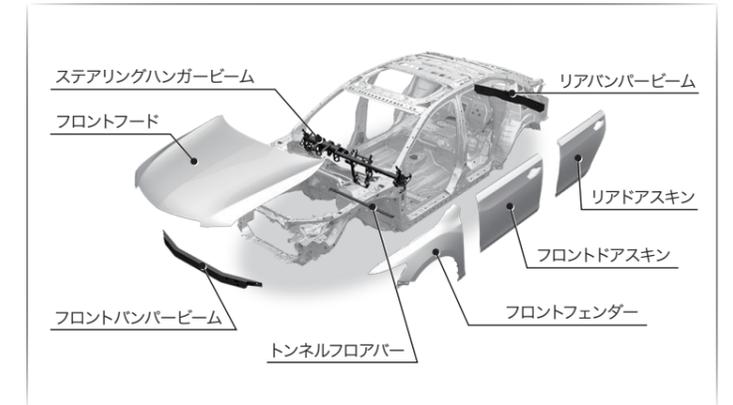
■ 高張力鋼板適用箇所と使用率グラフ



### アルミ部材の適用拡大

Hondaが開発したスチールとアルミの結合技術を採用し、全ドアスキンをアルミ化(異種金属結合ドアパネル)。従来モデルに対し、ドア部分のみで一台当たり約11kgの軽量化を達成しました。さらに、フロントフード、フロントフェンダーなど多くの部品にアルミを用いることで、これらをすべてスチール製とした場合に比べ約35kgの軽量化を実現し、燃費や動力性能、操縦安定性の向上に貢献しています。

■ アルミ材適用箇所



### 【異種金属結合ドアパネル】

スチールとアルミを結合するには、異材を結合する技術だけでなく、さび(電食)や膨張率の違いによる熱変形を防止する技術を同時に確立する必要があります。Hondaは、3つの技術によって課題をクリアし、スチール製ドアパネルとアルミ製スキンの結合を実現しました。

- 異材結合技術: スチールパネルとアルミパネルを重ね合わせて2段階に曲げる(ヘミングする)「3Dロックシーム」構造を採用
- 電食防止技術: インナーパネルに高防食性鋼板を適用するとともに、接着剤を確実に充填可能な形状に変更
- 熱変形抑制技術: 低弾性接着剤の適用と3Dロックシームの位置を最適化

■ 3Dロックシームイメージ図

