

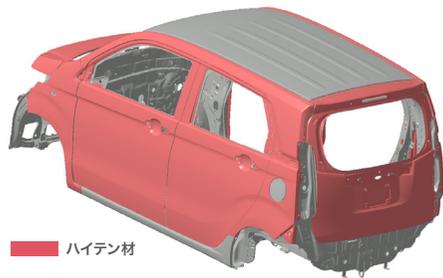
## 広くする。しかし軽く、空力も良くする

「N」シリーズとして培ってきた技術をさらに発展させることで軽量・高剛性、かつ空力特性にも優れたボディを実現。さらに、会話の弾む室内空間のために、静粛性も徹底して追求しました。

### 走行性能と燃費性能を高める軽量・高剛性化

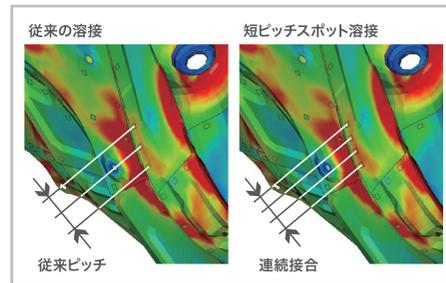
N BOX、N-ONEで確立したインナーフレーム高効率継ぎ手骨格を採用。テールードブランク製法による軽量・高強度サイドパネル、高強度スティフナーは、ホットスタンプに加え、従来よりも高強度な1180MPa級のハイテン材を用いることで軽量・高剛性化をさらに推し進めました。これに加えてN-WGNでは、外板に引っ張り強

度340MPa級の部材を用いる軽量外板の他、従来に比べて強固に接合することができる短ピッチスポット結合による高効率接合を「N」シリーズとして初採用。軽量化に寄与させています。これらの技術により、従来手法を用いる場合と比較して15%もの軽量化を達成しました。



■ 軽量外板適用説明図

外板部品の大部分にハイテン材を使用することで軽量化を実現しました。



■ 短ピッチスポット溶接説明図

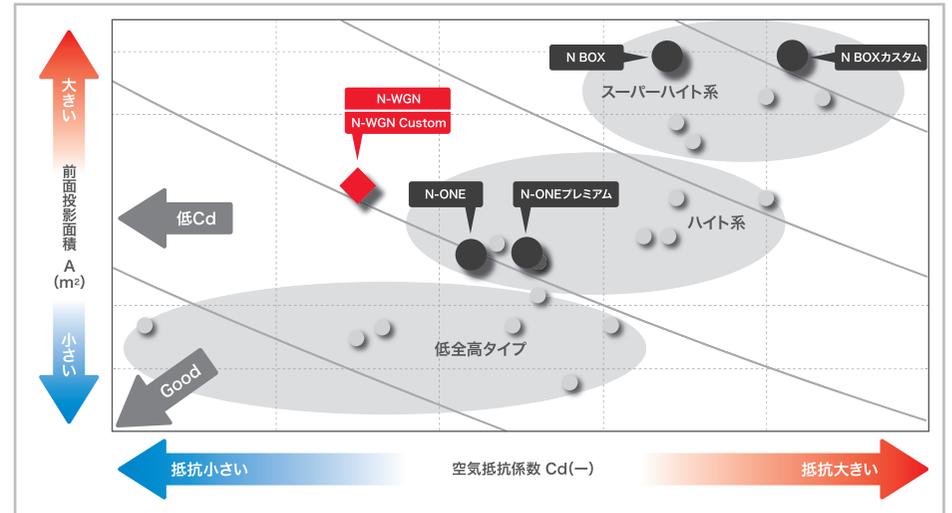
テールゲート開口部分の結合効率を従来よりも向上させることで、板厚を下げる事が可能となり、軽量化を実現しました。

### 低全高タイプ同等の空力性能

全高が高く、前面投影面積の大きなハイトワゴン形状でありながら、空力パーツの効果的な配置、ボディ各部のデザイン処理等によりCd値

を低減し、空気抵抗を低全高タイプ同等に抑えました。

■ 空力性能比較図



■ 空力特性説明図



ルーフ上部の空気の流れを乱さない形状とすることで、空気抵抗を低減しました。



フロントピラーとフロントウィンドウの段差をスムーズにしたほか、ビードを追加して整流し、空気抵抗を低減しました。



風を剥離させないバンパー形状、床下の流速を増幅させるスポイラーにより空気抵抗を低減しました。