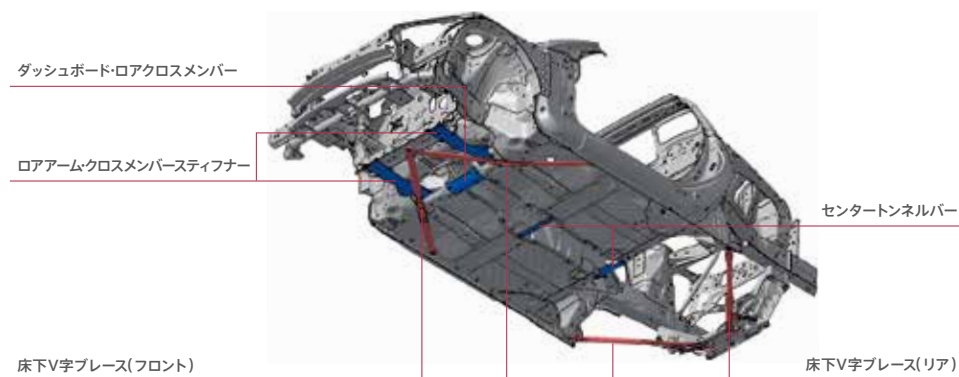


## シンプルな形状で「一線入魂ボディ」を支える補強部材

ボディ全体をシンプルな形状で作り上げた上で、サスペンション取り付け部など局所的に高い剛性が求められる部分に関しては、ホワイトボディに対して追加で組み付けられる補強部材を効果的に用いることで対応しています。これらの補強部材も、「一線入魂」の設計思想に基づき、直線的でシンプルな形状としています。



## 床下V字ブレース

オープンカーでは、ボディとしてのルーフが無いことから、車体上部に骨格を通せないため、ボディ剛性は全て「腰下」で担うことになります。S660では、ねじり剛性確保のために、スパンが大きく直線的な形状の床下V字ブレースで補強しています。前後ブレースはいずれも終端をサイドシルに固定していますが、フロントは途中のダッシュボード下部のクロスメンバーとも結合してさらに剛性を高めています。

## ダッシュボード・ロアクロスメンバー/センタートンネルバー

オープンカーでは、センタートンネルがサイドシルと並んで重要な骨格部材となりますが、内部に冷却系の配管やワイヤーハーネスなどを配置する必要性から、どうしてもボディ下部に開口部が残る「コの字」断面となります。この部分の強度を補うために、前端にはダッシュボード・ロアクロスメンバーを、中央部分と後端にはセンタートンネルバーを設けました。

## ロアアーム・クロスメンバースティフナー

フロントサスペンションのロアアームを支えるとともに、ステアリングギアボックスを支持するロアアーム・クロスメンバーと、その後方のダッシュボード下部のクロスメンバーを、ロアアーム・クロスメンバースティフナーによって連結。ステアリングギアボックスの取り付け点剛性を高めました。

## フロント・タワーバー & リア・ダンパーバー

サスペンション・ストラットの頭頂部付近をフロント・タワーバーで連結することにより、車体剛性を向上しました。リアではホワイトボディとして溶接接合されたタワーバーに加えて、筋交い状に配置したリア・ダンパーバーをボルト結合することにより、リア-heavyな重量配分から来る大入力に対する車体剛性を確保しています。



## 旋回時の操縦安定性にも寄与する優れた空力特性

ボディ下側に装着したアンダーカバーとストレーキ等により、前後リフトバランスと空気抵抗を最適化。旋回時の操縦安定性向上にも寄与します。

