

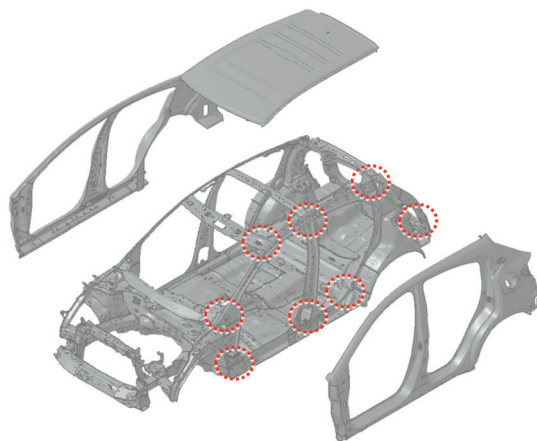
高い安心感と上質な乗り心地をもたらす、軽量高剛性ボディ。

インナーフレーム構造や超ハイテン材（高張力鋼板）の採用により、強固なボディ骨格を効率的に形成。そのうえで、フロントまわり、リアまわりを効果的に補強し、サスペンションをしっかり支え、リニアな走りを生む軽量高剛性ボディを完成させました。市街地でも高速道路でも、高い安心感と上質な乗り心地を提供します。

軽量化と高剛性化を両立したインナーフレーム構造

骨格部材を組み立ててから外板パネルを溶接するインナーフレーム構造を採用。継ぎ手部分の立体断面を確保したまま溶接することで高い剛性を獲得するとともに、補強のためのガセットやボルトを不要とし軽量化に貢献しています。

■インナーフレーム構造(高効率継ぎ手)適用箇所



●適用箇所

縦横安定性をさらに高める各部の補強

■補強箇所

●ダッシュロアクロスメンバー

フロントサイドフレームの根元部にクロスメンバーを配置。フロント接地点剛性を高めました。

●パフォーマンスロッド

トーションビーム取り付け点にV字型パフォーマンスロッドを採用しリアまわりの剛性を向上。

●フロントサブフレーム&ブラケット

フレームの剛性を高めたうえでブラケットを採用しボディと強固に結合。フロントまわりの剛性を高めました。

●リアサスペンション取り付け点

リアクロスメンバーとリアピラーを大型ガセットで結合。強固な環状骨格を形成することでリアまわりの上下剛性を高めました。

●テールゲート開口部

連続閉断面の強固な環状骨格を形成しリアまわりの剛性を向上。

超ハイテン材の採用

軽量で強度の高い超ハイテン材（高張力鋼板）をボディ骨格全体の21%に採用。フロントピラーに1,500MPa級のホットスタンプ材、サイドシルに980MPa級の超ハイテン材を適用するなど、要求強度に応じて使い分けることで、優れたボディ剛性と高い衝突安全性能を持つ軽量ボディを実現しました。

■ハイテン材適用箇所と使用比率グラフ

