

## ダイレクトでリニアなハンドリングと スムーズで快適な乗り心地を追求した 高剛性ボディー。

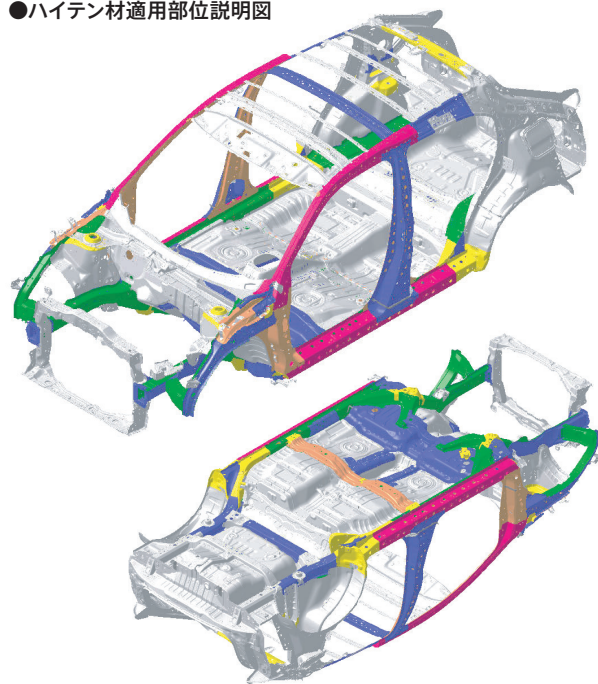
ハンドリングの応答性向上と安定性のバランスを取るために接地点剛性をアップ。  
さらにサスペンションのスムーズな動きを引き出すために、ダンパー取り付け点と車体ねじり剛性をアップ。  
走り出した瞬間から一体感に満ちた、快適で気持ちのよい乗り味を実現しています。

### 車両前後の高剛性化と軽量化の両立

#### ●高張力鋼板適用箇所

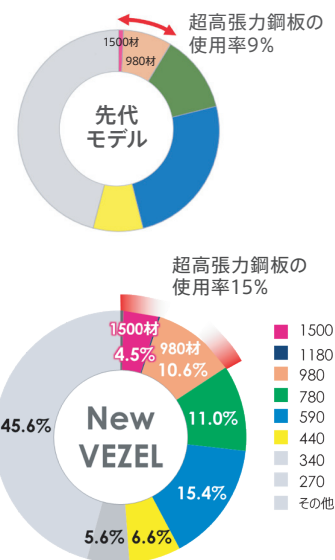
高張力鋼板の中でも特に強度の高い980MPa級以上の適用比率を先代モデルの9%から15%に拡大。  
フロアセンタークロスメンバーとセンターピラースティフナーに高入(ラムダ)型鋼を採用し、980MPa級を適用することで、剛性の強化と軽量化の両立を実現しています。

#### ●ハイテン材適用部位説明図



先代モデルに対して、980材以上の超高張力鋼板適用比率を1.7倍に拡大

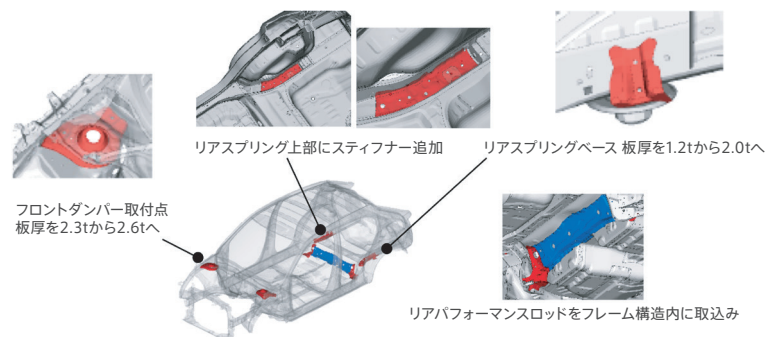
#### ●ハイテン材適用比率の比較



### 各部位の取付点剛性の向上と三股構造

#### ●取付点周りの強化

サスペンションの進化を支えるために、取付点周りの剛性をアップしました。



#### ●三股構造

前後のつながりを強化するため、フロントルーフレールからの荷重の流れをリアのテールゲート開口に流すために、従来の二股構造から三股構造に。ダンパースティフナーを下から支える構造とし、結合効率を大幅に高めています。リアパネル断面も同様に三股構造とし、ボディーサイドまで断面を繋げることで、ねじり剛性を強化し、キャビン周りの剛性を高めました。

