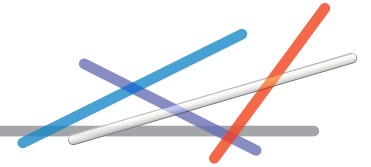


さらなる燃費性能を求めて、細部にまで軽量化を徹底。

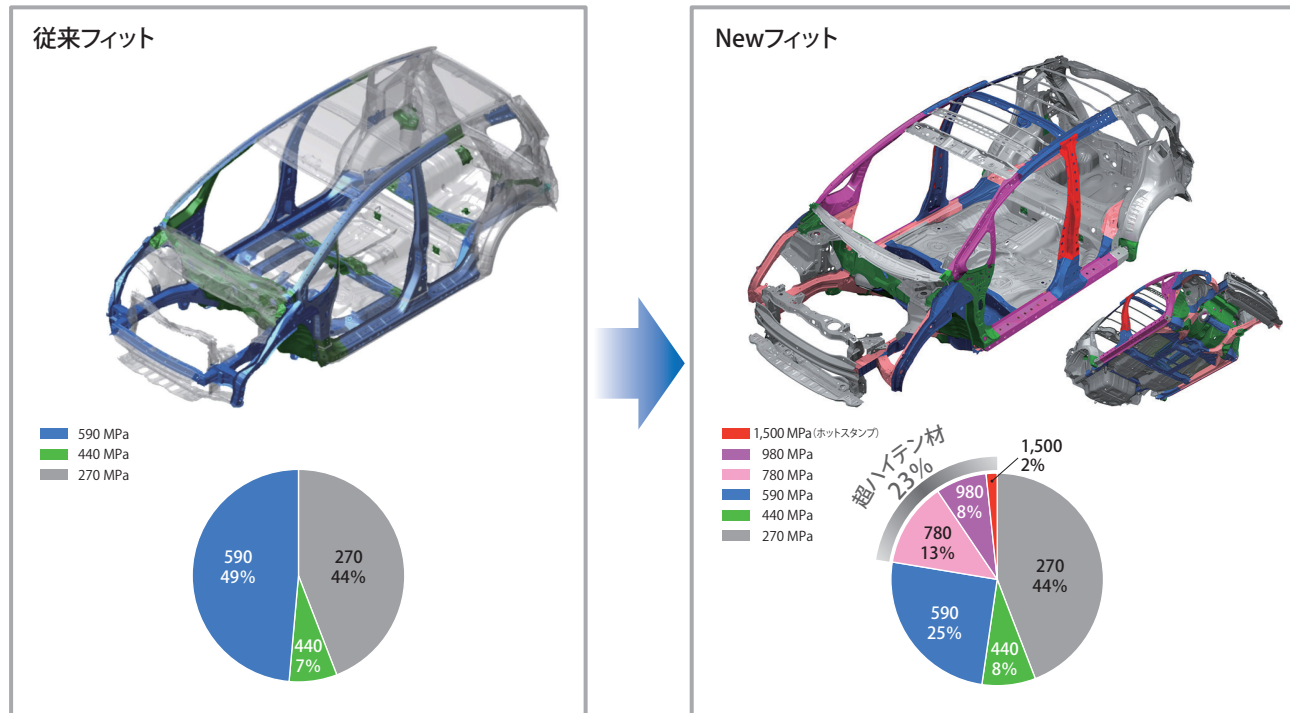


超ハイテン材を新たに採用し約9kgの軽量化を達成。さらに、新骨格フロントサブフレームやフルドアなど、細部にわたって軽量化技術を投入しました。

超ハイテン材の採用

ハイテン材の中でも、より軽量で強度の高い780MPa級以上の超ハイテン材を新たに採用。ボディ骨格全体の23%に適用しました。中でも、衝突エネルギーの吸収に重要なフロントピラーやサイドシルには980MPa級の超ハイテン材、サイドピラーには1,500MPa級のホットスタンプ材を適用。衝突安全性能を高めながら約9kgの軽量化を達成しています。

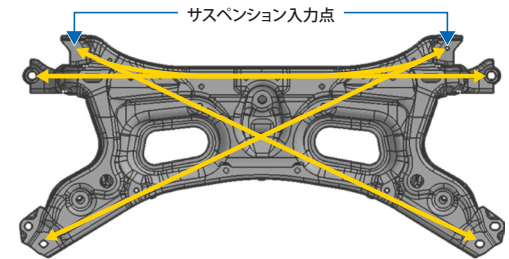
■ハイテン材比率グラフ



トラス構造新骨格フロントサブフレーム

トラス構造によって効率的にサスペンション入力に対する剛性を確保することで、従来に対し約2kgの軽量化を達成しました。

■トラス構造新骨格フロントサブフレーム



フルドアの採用

ドアパネルとドアサッシュを一体プレス成形するフルドアを採用。軽量化と同時に継ぎ目のないすっきりとした外観を実現しました。また、シール構造の最適化により静粛性向上にも貢献しています。

