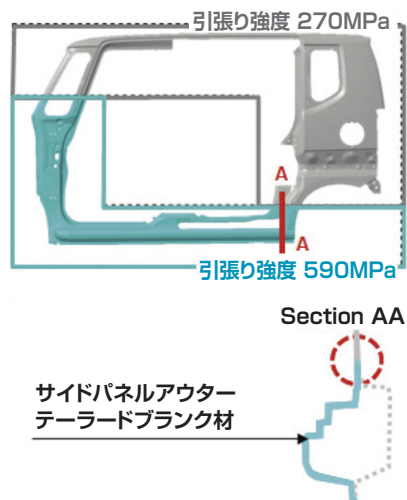


## 安心の走りを提供【新設計ボディ&シャシー】

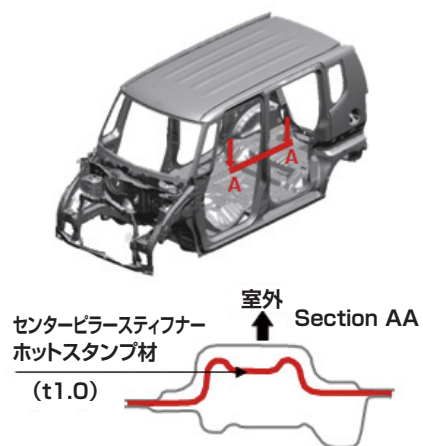
### ・テールードブランク製法による 軽量・高強度サイドパネル

大型部品であるサイドパネルアウターに、板厚や張力の異なる鋼板を効率よくつなぎ合わせたテールードブランク材を採用し、軽量化と高強度化を両立。パネル下部に1.6mm厚の590MPaハイテン材を採用することで強度を高め、補強部材であるスティフナーを廃止することで軽量化しています。



### ・ホットスタンプ型内トリム製法による 超高強度スティフナー

ホットスタンプは、加熱と冷却によって金属素材を焼き入れ強化する加工法です。従来は、レーザーでカットする必要がありましたが、Hondaはプレスしながらカットする型内トリム製法を新たに開発することで、加工時間短縮とコスト低減を実現し軽自動車への適用を可能にしました。N BOXではセンターピラー内のスティフナーに採用していますが、従来、この部分の要求強度を満たすには980MPaという超ハイテン材を用いても1.6mmの厚さが必要でした。ホットスタンプによって1500MPa相当まで高強度化できたことで、わずか1.0mmという薄さで要求強度を満たし軽量化を実現しています。



### 新設計シャシー

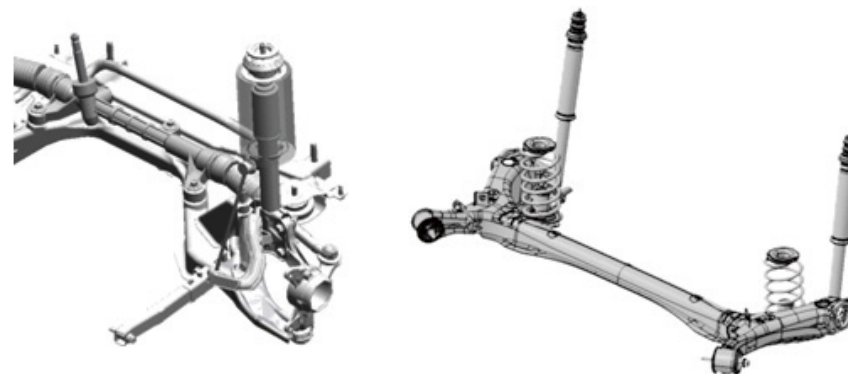
スーパーハイトワゴンには、全高が高いためにロールが大きくなりやすいとされています。そこで、ロングホイールベースとしたうえで、走行安定性と乗り心地を高次元で両立させるサスペンションを新たに開発しました。部品の軽量化や転がり抵抗の小さいタイヤを採用することで低燃費化も追求しています。

#### ・新サスペンション

フロントサスペンションはマクファーソン・ストラット式、リアサスペンションは、FF車、4WD車ともH型トーションビーム式とし、ジオメトリの最適設定によりすぐれた走行安定性と乗り心地を両立。また、リアサスペンションは、トレーリングアームとトーションビームの接合に世界で初めてテールードブランク製法を採用し軽量化を図りました。さらに、FF車のハブベアリングには、軽量・高剛性で転がり抵抗の少ない最新型を用いるなど、細部にわたって低燃費化を追求しています。

マクファーソン・ストラット式フロントサスペンション

H型トーションビーム式リアサスペンション



図はFF車

#### ・新4WDシステム

4WD車のリアサスペンションは、従来、燃料タンクとの干渉を避けるためにド・ディオン式としていましたが、センタータンクレイアウトとしたことに加え、4WD車専用の設計とすることでH型トーションビームの採用を可能にしました。これにより、4WDシステム全体で約35%の軽量化を実現しています。また、トーションビームを前方に配置することでストローク量を少なくし、荷室を低床化しました。

