フレームでは、全体目標であるエンデュランス1320秒の達成の為に車両応答性の向上に加え、コクピット班の目標であるドライバビリティ－の向上を目標として設計を行った。

まず設計を行う前に、フレームが車両挙動に及ぼす影響を調べるために昨年度マシンのねじり剛性、横曲げ剛性を変化させて舵角、横G、右側後輪のダンパーのストローク量を模擬コースを走行して測定を行い、スラローム区間においてデータを比較した。この結果、Fig.1、Fig.2に示すように右側の後輪に取り付けたストロークセンサーから横Gに対する位相差や変位量は剛性に対して変化が無いという結果が得られた。次に操舵に対する横Gの位相を調べたところ、剛性が増加するにつれて位相の遅れが小さくなっていることが確認できた。この位相差は横曲げ剛性に起因すると考え、今年度はフレームの横曲げ剛性を向上させることにより、操舵に対する横Gの位相遅れを小さくすることを目標にした。そこで、昨年度のフレームの位相遅れである0.1sから0.05sにすることを目標として横曲げ剛性の目標値を昨年度の9×105[Nm]から77[%]向上させる1.6×106[Nm]とした。また、旋回時のサスペンションの動きを設計に忠実にする必要があると考えた。そこで、Aアームやトーロッドのフレーム取り付け部の変位を抑えるため、昨年と同様に取り付け部を可能な限りフレームのノードに取り付けられるように設計を行い、取り付けられなかった箇所については小径パイプにより変位を抑えた。

次にドライバビリティ－の向上について、シート班と共同で設計を進めドライバーの姿勢を決定した後にフレームのレイアウトの設計を行った。これにより、昨年度フレームに比べてシートステイロア―部分の幅を330mmから430mmに増加させシートの幅を十分に取れるように変更した。また、フロントフープの上部に新たに曲げを入れることによりステアの位置を上げつつドライバーの視界を確保することができた。