

ACCORD / ACCORD WAGON PRESS INFORMATION

ACCORD / ACCORD WAGON
PRESS INFORMATION 2002.10.10

HONDA
The Power of Dreams

本田技研工業株式会社 広報部
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

企業広報 TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545
商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515

URL <http://www.honda.co.jp/>



C O N T E N T S

はじめに	2
Concept	3
ACCORD Technology	5
アコード	
開発にあたって	7
Style	
エクステリア	9
インテリア	11
Dynamics	
ボディ	13
シャシー	17
パワートレイン	19
Space	
パッケージ&ユーティリティ	25
[アコードEuro-R]	27
アコードワゴン	
開発にあたって	31
Style	
エクステリア	33
インテリア	35
Space	
パッケージ&ユーティリティ	37
Dynamics	
ボディ	39
シャシー	43
パワートレイン	45
アコード&アコードワゴン	
Smart	
先進高機能装備	51
安全性能	57
環境性能	59
ACCORD Chronology	61
装備・諸元	
アコード/アコードEuro-R	63
アコードワゴン	65



はじめに

1976年の誕生以来、世界を舞台に常に時代を先駆けてきた、ACCORD。

ミッドサイズカーの指標となるべく、

革新技術と熟成技術を結集した最先端のHondaテクノロジーを投入し、

その名のとおり、人との調和、社会との調和を目指してHondaとともに成長してきました。

7代目となる今回のACCORDは、

クルマとしての本質を徹底的に深め、

走るたびにその深みを味わうことができる、高性能・高精度・高品質を実現。

同時に環境への配慮といった社会への適合性も、高いレベルで達成しました。

Hondaのクルマづくりの在り方のひとつとして、新たな「走る喜び」を提案するACCORD。

世界中の国や地域から聞こえてくる、多くの人の期待の声を感じながら、

これからも世界の道を走り続けていきます。

Hondaの基準 世界に在る 先進創造

ACCORD
1976 ● ───────────▶ 2002

すべてのドライバーに、クルマの基本形としての深い味わいを。

Hondaがこれまで一環してACCORDに求めてきたもの。

それは、それぞれの時代における「走り」と「質」の高さでした。

7代目ACCORDの開発にあたり、まず、セダンとは、ワゴンとは、いったいどんなクルマであるべきなのか、その価値とは何なのかを改めて突き詰めることからはじめました。

そして導き出した結論が、クルマの基本形としての本質の追求であり、さまざまな走行環境、なかでも高速走行やワインディングが続くようなロングツーリングにおいて、よりいっそう感じることができる「深み」でした。

動力性能、ボディ剛性、サスペンション性能などの基本要素はもちろん、たとえば、シート、ステアリング、ペダルのポジションなどといった領域もロングツーリングでは顕著な要素として問われます。

そこで、長時間のドライブでもストレスを感じない心地よさや、高速巡行での安心感、操作フィールや乗り味、ステアリングインフォメーションといった絶妙な一体感、さらには、スポーティでプレミアム性の高い存在感、空間の広さや使いやすさなど、本質を追求するとともに細部のディテールにまでこだわり、開発に着手しました。

- [ダイナミクス] 日本はもとより、厳しい道路条件が揃うヨーロッパをも見据えた、懐の深い走行性能。
- [スタイル] クルマとしての機能を追求した、上質感と躍動感のあるデザイン。
- [スペース] ゆとりと、使いやすさと、それらをより感じる工夫を施したパッケージ&ユーティリティ。
- [スマート] ドライビングをさらに快適にする、次世代の先進高機能装備。

そして、世界の道を走るクルマとしての、一歩進んだ[安全性能]と[環境性能]。

革新の技術を投入しながら、全性能の“進化”と“深化”を重ねることで実現した、乗った瞬間に、走り出した瞬間に、そして走るほどに感じる質の深さ。

信頼感や安心感に満ちた、これまでにない味わい[ニュー・クオリティ・ツアラー]、〈アコード〉と〈アコードワゴン〉を創り上げました。



ACCORD Technology

ACCORD

Style

機能の追求から生まれた上質感と躍動感のある、エクステリアデザイン。
ドアを開けた瞬間から走りの楽しさと高いクオリティを感じられるインテリア。
最適・快適なドライビングポジションの設定。



Dynamics

CD値:0.26を達成した世界トップレベルの空力ボディ。
静剛性のみならず動剛性をも追求した、走りを支える高剛性ボディ。
あらゆる走りのシーンで気持ちよい、シャシーダイナミクス。

- ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション
 - 5リンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション
 - 四輪ブレーキ制御VSA(車両挙動安定化制御システム)^{※1}+DBW^{※2}
- ※1 24TLに標準装備、24Tにメーカーオプション ※2 24TL、24S、24Tに標準装備

i-VTEC技術を核にさらに進化した、新エンジンラインアップ。

- 147kW[200PS]の高出力と、低燃費、低排出ガス性能を融合した、2.4ℓ DOHC i-VTEC。(24TL、24S、24T)
- DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)採用。(24TL、24S、24T)
- 高出力と低燃費を両立し、「超一低排出ガス」認定を取得[※]した、2.0ℓ DOHC i-VTEC。(20EL、20E) ^{※20EL、20EのFF車}
- リニアな走りが体感できる高品位・高レスポンス5速AT(Sマチック)。

Space

キャビンにもトランクルームにも工夫を施したゆとりのパッケージ&ユーティリティ。
●ロングツーリングでも運転しやすく快適な、ゆとりの居住空間。
●大きな荷物にも対応できる6:4分割可倒式リアシート。
●荷物にあらず、しかも大きな開口を実現した、サイドライニング収納式のトランクヒンジアーム。
●外からでもスイッチを押すだけでトランクが開く、電気式トランクオープンスイッチ。

ACCORD EURO R

アコードの資質を備えながら走りをもさらに追求した、アコードEuro-R。

- スポーツを全身で表現したエクステリア&インテリア。
- 162kW[220PS]を達成したハイパワー&ローエミッションエンジン、2.0ℓ DOHC i-VTEC。
- 高回転・高出力をリニアに堪能できる、ハイレスポンスな6速MT。

ACCORD | ACCORD WAGON

Smart

Honda先進の次世代高機能装備。

- HiDS(Honda インテリジェント・ドライバーサポートシステム)
(車線維持支援機能&車速/車間制御機能)
- Hondaスマートカードキーシステム
- オートライトコントロール
- 雨滴検知ワイパー



- 音声認識ホンダ・DVDナビゲーションシステム
- カーナビゲーションの可能性をさらに広げる、新情報ネットワークサービス(インターナビ・プレミアムクラブ)。

internavi
Premium Club

ACCORD WAGON

Style

「積める」「走る」を表現した伸びやかで豊かなエクステリア。
きれいな、すっきり、見渡せる、ワゴンインテリア。
最適・快適なドライビングポジションの設定。

Space

ラゲッジスペースの広さと使いやすさにこだわったパッケージ&ユーティリティ。

- 低く、スクエアで、フラットなラゲッジフロア
- クラストップレベルの荷室容量を実現
- パワーテールゲート/オープンステールゲート
- 新開発ワンモーションリアシート



Dynamics

空力性能に優れ、広い荷室と高剛性を両立したワゴン専用設計ボディ。
ロングツーリングでも心地よさと上質な走りを感じる、優れた静粛性。
あらゆる走りのシーンで気持ちよい、シャシーダイナミクス。

- ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション
 - トレーリングアーム・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション
 - 四輪ブレーキ制御VSA(車両挙動安定化制御システム)^{※1}+DBW^{※2}
- ※1 24TシリーズのFF車にメーカーオプション ※2 24Tシリーズに標準装備

i-VTEC技術を核にさらに進化した、2タイプの2.4ℓエンジン。

- 147kW[200PS][※]の高出力と、低燃費、低排出ガス性能を融合した、2.4ℓ DOHC i-VTEC。(24Tシリーズ) ^{※24TシリーズのFF車}
- DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)採用。(24Tシリーズ)
- 高出力と低燃費を両立し、「超一低排出ガス」認定を取得[※]した、2.4ℓ DOHC i-VTEC。(24E) ^{※24EのFF車}
- リニアな走りが体感できる高品位・高レスポンス5速AT(Sマチック)。

ACCORD | ACCORD WAGON

安全性能

- 「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を高水準で両立するGコントロール技術。
- 独自の目標を設定したクルマ相互の衝突実験を実施。
- 高次元の衝突安全性能を実現した、優れたエネルギー吸収構造。
- 歩行者傷害軽減ボディ ●頭部衝撃保護インテリア ●頭部衝撃緩和フロントシート
- 側面衝突時の頭部への衝撃を緩和する、サイドカーテンエアバッグシステム。
(アコードEuro-Rを除きメーカーオプション)
- 前席用i-サイドエアバッグシステム(アコードEuro-Rを除きメーカーオプション)
- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト
- リア全席3点式ELR/ALRシートベルト ●EBD付ABS ●ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアンカー(リア左右席)



環境性能

- 「超一低排出ガス」認定、「優一低排出ガス」認定を取得したクリーン性能。
- 平成22年燃費基準適合/グリーン税制適用。(アコード20EL、20E) (アコードワゴン[※]) ^{※24Eの一部仕様を除く}
- 軽量化を追求し、燃費や走行性能に寄与。
- PVC樹脂を削減し、リサイクル率90%以上を実現。(Honda独自の算出基準による)
- 鉛レス化を推進し、96年レベルの1/3以下に削減。 ●リサイクル材の使用拡大。 ●エネルギー消費量を削減。





わが道は、世界に。

世界中の多くのお客様に愛されているアコードの開発を任されることは、開発チームにとって大きなやりがいであると同時に、そのプレッシャーは並大抵のものではありませんでした。

7代目アコードの開発にあたり、私達がまず自らに課した問いは、「お客様にとってセダンの価値とは何だろうか?」という、いたって素朴なものでした。クルマの基本形態として長い歴史を持つセダン。その中でも中核であるミッドサイズセダンの価値を、原点から見つめ直すことから開発はスタートしました。そして私達の出した結論は、「クルマの持つ基本要素のすべてを、最もクオリティ高くお客様に提供できるもの」という、シンプルなものでした。

クルマの基本要素を、何かを犠牲にすることなくクオリティ高く磨き上げ、世界中のお客様の最良のパートナーとして、さまざまな運転シーンの中で最大の安心と喜びを感じていただけるクルマ。そして長い距離、長い期間、使うほどにその価値が深まるようなセダン。

それが目標となりました。しかし、それはある意味では最も困難な課題であり、世界の道に向けた、限らないチャレンジともいえました。

セダン世界トップレベルの空力性能。移動速度の高いヨーロッパの道でも、安心して長時間走り続けられるダイナミクス。

見る、触る、操る、すべてのシーンで感じるクオリティと、それらをさらに際立たせる新技術。――

開発を振り返れば、ここで申し述べたいことは限りなく思い浮かびますが、最後までこのアコードの開発をやり遂げることができたのは、開発チームのひとりひとりが高い志を見失わずに、ひとつひとつの課題を粘り強く解決したからだと思います。

それは、世界に誇れる、ミッドサイズの新しいベンチマークとなりうるセダンを作りたいという技術者の夢、クルマを愛する純粋な気持ち、そして何より、開発チーム全員が日本のお客様はもちろん、世界中のお客様がこのクルマにお乗りいただいたときに喜んでいただける姿を夢見ていたからにはほかなりません。

ドアを開けた瞬間、シートに座った瞬間、走り出した瞬間、ステアした瞬間、その一瞬一瞬から、

このクルマの価値を感じていただけると確信しています。そして何より、ひとりでも多くのお客様がこの7代目アコードに乗っていただき、

喜んでいただいている笑顔を見ることができましたなら、開発者としての喜びは、これに勝るものはありません。

開発責任者 池上博之



池上博之 (いけがみ ひろゆき)
(株) 本田技術研究所 主任研究員

1978年、本田技研工業(株)入社
振動騒音研究、完成車PL、94プレリウドLPL代行、LPLなどを経て、99ヨーロッパアコードLPL代行、LPLを担当。
今回、7代目アコードのLPLを務める。
趣味は釣り、ゴルフ、読書、家庭菜園、フィットネスクラブ通いなど。
愛車はシティ・カブリオレ、シビックシャトル。

機能の追求から生まれた上質感と躍動感のある、エクステリアデザイン。

存在感や佇まいといった停まっている時の見え方はもちろんのこと、クルマを走っているものとして捉え、俊敏さやスタビリティを感じられるデザインを目指しました。空力を重視したソリッド感のあるフォルム、シャープなキャラクターラインによって表現される強いウェッジ、なめらかで張りのある豊かな面構成。動体としての美しさを追求し、新しい生き物のようなスタイリングを完成しています。



シャープで力強く存在感のあるフロントビュー。

[フロントまわり]

遠目からでも強い存在感を感じられることを狙いとし、バンパー下のエアインテークをはじめ、シャープにデザインしたヘッドライトやフロントグリルなどで、突き進むような迫力を表現しています。



Photo:24S

[3眼式ヘッドライト]

機能的でしかも生き物の目を感じさせるために、大きさの異なる3つの独立したレンズを採用。しかも、ハイビームはマルチリフレクター、ロービームはプロジェクタータイプのディスチャージ、ターンランプはレンズ、と機能ごとに異なる構造としています。



力強い走りを強調した厚みのあるサイドビュー。

[ベルトライン]

ベルトラインを高く設定することでクーペのようなスポーティ感を演出する一方、ドア上下幅の厚みで重厚感のあるボディを強調しています。

[キャラクターライン]

フロントバンパーからつながるラインを強いウェッジで一直線に描き、その流れをリアエンドで一気に断ち切ることで、シャープでスポーティなイメージを表現しました。

[ピラーとボディとの面構成]

フロントピラーやリアピラーとボディがつながる部分は、ピラーのやわらかな面とボディのシャープなイメージなどを融合させ、風の流れる感じの躍動感を与えています。

[リアドアのカットライン]

サイドシルガーニッシュからリアピラーへまっすぐに切れ上がったカットラインが、シャープなイメージをより引き立てています。



重厚感とシャープさを追求したリアビュー。

[カットオフテール]

シャープさやソリッド感、躍動感を最も醸し出す手法として、鋭く切り落としたカットオフテールを採用しています。

[薄型リアコンビランプ]

リアコンビネーションランプは同径シリンダーを薄型形状で配置するとともに、レンズのカットラインを斜め下に向かって落とし込むことで、シャープさを強調。さらに、リアコンビランプを外側に向けることでクルマ全体としての動きが前方に向かうようにしています。また、厚みのあるバンパーが、重厚感と迫力のあるリアビューを生み出しています。



[エキパイフィニッシャー]

ツインサイレンサーを採用した24TL、24S、24Tには、φ85の大径エキパイフィニッシャーを装着。スポーティで切れ味のよい印象を与え、迫力のあるリアビューを演出しています。



空力へのこだわりを機能美として表現したい。

通常エクステリアデザインは、はじめに明確なイメージを定めてからスタートしますが、アコードでは空力やパッケージといった性能を意識しながらデザインを進めていきました。特に欧州のような高速巡航を念頭においたアコードにとって、空力を割り切ることは考えられません。

そこで、ボディチームとこれまでにないほど連携を密に取りながら、空力という機能性から醸し出される美しさをデザインに採り入れていきました。

空力にこだわりすぎるとスタイリッシュなデザインにはならないのでは、という懸念もありましたが、お互いに割り切ることなくとことん突き詰めた結果、世界トップレベルの空力性能を達成しながら、贅肉のない動体としての美しさを表現できたと思います。

開発スタッフから



エクステリアデザインを引き立てるボディカラー。

エクステリアデザインのシャープさやソリッド感、上質感をいっそう引き立てるために、見る角度によってエッジがより際立つような細かなニュアンスにまでこだわったボディカラーをラインアップ。

ボディカラー	タイプ インテリアカラー	24TL		24S		24T		20EL		20E	
		ブラック	アイボリー	ブラック	アイボリー	ブラック	アイボリー	ブラック	アイボリー	ブラック	アイボリー
プレミアムホワイトパール		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
サテンシルバーメタリック		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ナイトホークブラックパール		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
グラファイトパール		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
インディゴブルーパール		—	○	—	○	—	○	—	○	—	○
ミストパールグリーンメタリック		—	○	—	○	—	○	—	○	—	○



Photo:20E



Photo:20EL (4WD)

ドアを開けた瞬間から走りの楽しさと高いクオリティを感じられる、人間の感覚に訴えるインテリア。

インテリアのクオリティとは、通常は素材の質感や合わせ建て付け精度などを指します。アコードは、もちろんそういった静的なクオリティを大切にしながら、動的なクオリティ、つまり走行時の高いホールド性や運転操作における動きやすさなど、ドライバーの動きに応えるインテリアの在り方を追求。「見て、触って、使って感じる、機能性に満ちたインテリア」をテーマにトータルクオリティを目指しました。「見る」では機能を集中させたセンターパネルや先進的で見やすい大径自発光メーターを採用。「触る」ではドアのプルポケットやステアリングホイールなどのソフトマテリアル化にこだわり、「使う」ではドライビングポジションの最適化を中心に、操作性を重視したダイヤルやスイッチ類の大型化などを追求しています。

先進性と広がり感を表現したセンターパネルとインパネまわり。

モジュール化によって機能とデザインを融合したセンターパネル。パネル全体に一体感を持たせ、スマートな見え方を実現しました。しかも、運転に集中できる環境とするために空調やオーディオを機能別に集中させ、ダイヤルやスイッチ類を大型化するとともにシメトリックに配置。このセンターパネルを中心に左右に広がり感を強調した横基調のインパネデザインとしています。また、センターコンソールはインパネとの一体感とともに高質なイメージを持たせています。



Photo:24TL

本革巻ステアリングホイールを採用。

(24TL、24S、24T、20ELに標準装備)

シフトブーツを全タイプに標準装備。



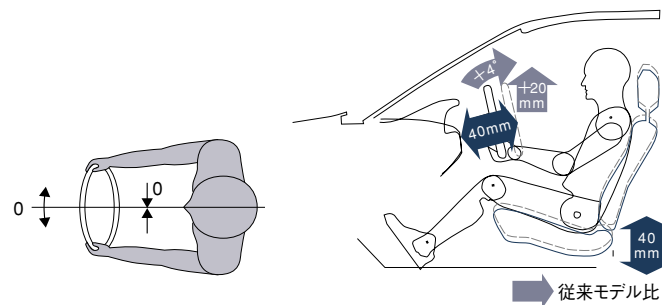
乗車時に迎えてくれる、新開発の大径自発光メーター。

大径スピードメーターを中央に配した自発光式のメーター(ブラックフェイス)を採用。メーター全体をアンバー色の照明とし、針はレッドに、目盛りなどはホワイトに発光。ハイコントラストによる優れた視認性と高質感を実現しています。また、段階的に点灯・消灯させるライトアクションによって、乗り込んだ時に迎え入れ、走りの期待感を高める演出を施しました。乗車する際にドアロックを解除すると約10%の明るさでメーターが点灯し、乗り込んでキーを差し込むと100%の明るさとなり、エンジンをかけると残りの指針などが点灯します。



最適・快適なドライビングポジションの設定。

最適なドライビングポジションを提供するために、ステアリングまわりとシートのポジションを徹底的に検証。走りの楽しさや疲労の軽減に貢献しています。



[ステアリングホイール起こし角の最適化とチルト&テレスコピック機構の採用]
従来モデルに対してステアリングホイールの位置を20mm高く、角度を4度起こして設置し、さらにステアリングコラムの位置をドライバーの中心になるようにしました。また、チルト機構に加え、前後方向に40mmスライド調節できるテレスコピック機構を全タイプに標準装備。シートポジションと合わせて最適なステアリングポジションの設定を可能にしています。

期待を超える満足を提供したい。

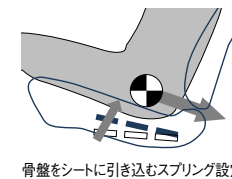
アコードは、デザインから走り、さらに細部の機能に至るまで、一貫したクオリティを大切にしています。走りを感じるエクステリアデザインの情感を踏襲しながらインテリアが迎え、シートに座れば走りの期待感をいっそう高める。そして走り出せばエモーショナルな世界を広げる。そんなトータルな魅力です。インテリアが目指したのは、ドアを開けた瞬間、キーをまわした瞬間、さらに操縦する瞬間に、乗る人の「期待を超える満足」を提供できるクオリティでした。そこで見る、触る、使うといったあらゆる場面において、人間の感覚に訴えるデザインを追求しました。



開発スタッフから

[サポート性能と疲労軽減を徹底追求したフロントシート]

ドライビングポジションと同時にシート自体の性能も徹底的に追求しました。まず、クッション面のスプリングを後ろ下がりに設定するなど、シート奥に自然に引き込まれるような形状とし、腰全体をしっかりとホールドします。さらに、従来モデルに対し、シートバックを40mm高く、43mm幅広くし、それぞれのサイド部の硬度を最適に設定。足や背中があたる付近はやわらかく、その外側は硬くすることで座り心地とホールド性を両立しました。これらにより、体圧分布を広範囲かつ平均的に分散させ、長時間の運転でも疲労の少ないシートを実現しています。またランバーサポート(運転席)*には、フィット感のよさが定評のシユクラ社製のワイドレンジタイプを採用しています。*24TL、24S、24T、20ELに標準装備



骨盤をシートに引き込むスプリング設定



ランバーサポート構造図



運転席 カットモデル

[新機構の運転席ハイトアジャスターを採用(24S、24T、20ELに標準装備)]
調整量を40mm(従来モデル比+15mm)に広げたハイトアジャスターを新採用。操作はシート横のレバーを上下に操作するだけで、容易に最適なシート高に調節できるラチェット式としました。また、24TL、20ELには運転席8ウェイパワーシートを標準装備しています。



高精度・高質感が漂う徹底した合わせ建て付け品質。

各部材の隙間を最小化し、また段差をなくすフラッシュサーフェス化や縁幅の最小化など、細部にわたって合わせ建て付けの高精度を徹底。インテリア全体の質感をハイレベルなものにしています。



Photo:20EL

- インパネまわり**
- インパネとビラーの隙間ミニマム化 ①
 - エアアウトレットパネル縁幅最小化 ②
 - インパネデザインと一体化した助手席SRSエアバッグ開口ライン ③
- ドアまわり**
- 各部の合わせフラッシュサーフェス化
 - インナードアハンドル ④
 - カウルサイドステップガーニッシュ
 - センターロアステップガーニッシュ



Photo:20EL

メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

- ルーフまわり**
- 各ビラー 布張り化およびルーフライニングとの段差をフラット化 ⑤
 - サンバイザーステイのビス見え防止 ⑥
 - 回転収納式グラブレール採用
 - サンルーフトリムレス化
 - インテリアランプとルーフライニングのフラット化

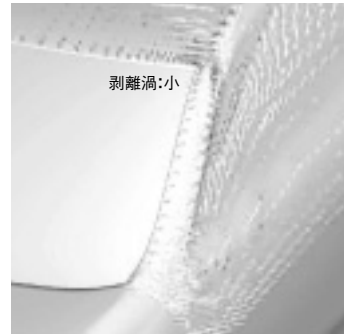
上質感を演出するインテリアカラーと、新素材を採用したシート表皮。

インテリアカラーは、ブラックとアイボリーの2色を用意。スポーティなイメージと上質感を演出しています。また、シート表皮には超極細繊維を採用。織り方の違いによる光沢差を利用し、シートのメイン部とサイド部とで光沢の陰影による立体感を表現しています。また、本革/ソフトウイープコンビネーションシートを24TL、20ELに標準装備、さらに本革シート(前席シートヒーター付)*も用意しています。

*24TL、24S、20ELにメーカーオプション

走り、燃費、静粛性に大きく寄与する、 CD値:0.26*を達成した世界トップレベルの空力性能。

Hondaは重要なテーマのひとつとして、高速安定性や燃費の向上、風切り音の低減など、さまざまなメリットをもたらす空力性能の向上に取り組んできました。アコードではその研究成果のひとつである、CFD(Computational Fluid Dynamics = 計算流体力学)による空力シミュレーション、いわゆる「デジタル風洞」を全面的に活用しています。これは、従来よりもスピーディに空力の計算処理が行え、さらに空力性能の視覚的な判断を可能にしました。その結果、デザインとの融合がよりの確に図れるなど、判断、改修、確認を迅速かつ緊密に行うことで、スタイリッシュなデザインを実現しながらCD値(空気抗力係数):0.26*という優れた空力性能を獲得しています。*Honda測定値

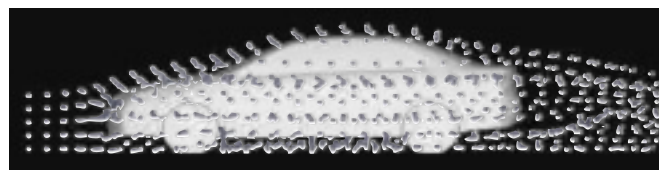
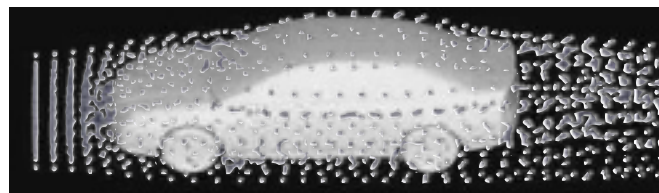


CFDによる空力シミュレーション(デジタル風洞)

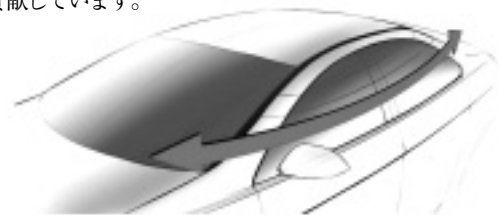


曲面構成によって風の流れをコントロールする、三次元キャビン。

なめらかな曲面のフロントピラーや各部の徹底したフラッシュサーフェス化と、昇降性を確保しながら上下・前後に曲率を持つ三次曲面ガラスを採用したサイドウィンドウ。これらによって上下方向の張りに加えて前後方向にも張りを持たせた三次元キャビンを実現しました。風の渦の発生を抑え、空力性能を向上し、ウィンドウまわりの風切り音低減にも大きく貢献しています。



CFDによる空力シミュレーション



三次元キャビンイメージイラスト

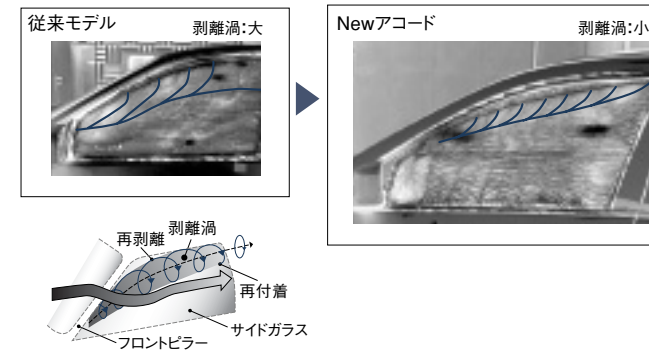


開発チーム全員で達成した空力性能。

空力向上の難しさは、調整領域があまりにも多岐にわたることだといえます。エクステリアデザインはもちろん、ウィンドウの昇降性や室内の居住性、さらには衝突安全性など、さまざまな分野と影響し合います。ところがアコードでは、チームが一丸となって空力性能の向上を目指してくれました。エクステリアデザインチームは徹底して空力要件に耳を傾けてくれましたし、ボディチームは何度も風洞に足を運んで力を貸してくれました。あまり空力にこだわり過ぎるとスタイリッシュにならないのではと心配したこともありましたが、デザイナーが「空力がデザインのキモですから」と言って守りきってくれました。世界トップレベルの空力性能は、まさに全員で達成した結果だと思っています。

開発スタッフから

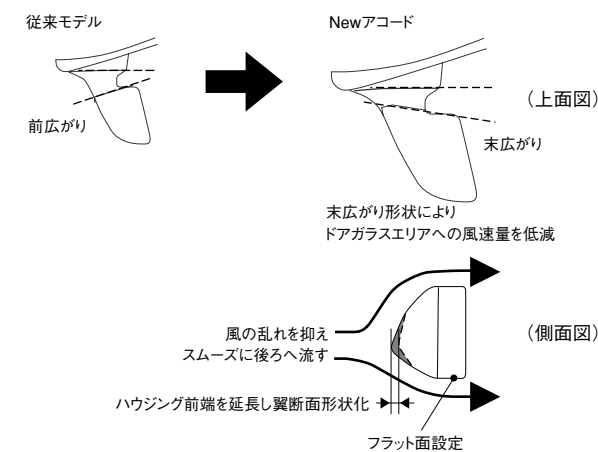
フロントピラー断面形状の最適化による剥離渦(車体表面流)の縮小化



風切り音を低減した空力ドアミラー。

ミラーハウジングの形状を最適化。風をスムーズに後ろに流し、低速域から高速域までサイドウィンドウまわりの静粛性を向上しています。

ドアミラー風切り音対策



ボディ下面にまで施した空力処理。

フロントからリアに至るまで、フロアまわりに空力デバイスを採用。要所を見極めることで、軽量で高い整流効果を実現する高効率な配置としました。

- ・フロントチンスポイラー
- ・フロントストレーキ
- ・エンジンアンダーカバー
- ・ミッドフロアカバー
- ・リアインナーフェンダー
- ・リアフロアカバー



アンダーボディ空力処理

クルマに乗る時から、走り出した直後から、質の高さが体感できるボディ。

ボディにおいても、クルマ全体としてのトータルクオリティにこだわり、高い外観品質や心地よいドアの開閉フィールを獲得するなどクルマに乗り込む前から実感できるボディの質の高さを追求。さらに、静剛性、動剛性ともに優れた高剛性ボディを実現し、「見る、触れる、聴く、操る」といった状況において質の高さが体感できるボディを実現しています。

運動性能の質の高さを語る、軽量・高剛性ボディ。

曲げ剛性やねじり剛性といった静剛性に加え、動剛性を徹底的に追求。フロントの応答性、リアの安定性や乗り心地を大幅に向上しています。また、高剛性化や衝突安全性能の追求による重量増を最小限とするために、ボディ骨格部材の約50%に薄くて強度の高い高張力鋼板（ハイテン材）を採用。通常の部材を使用した場合に比べ約26kgの軽量化を実現しています。

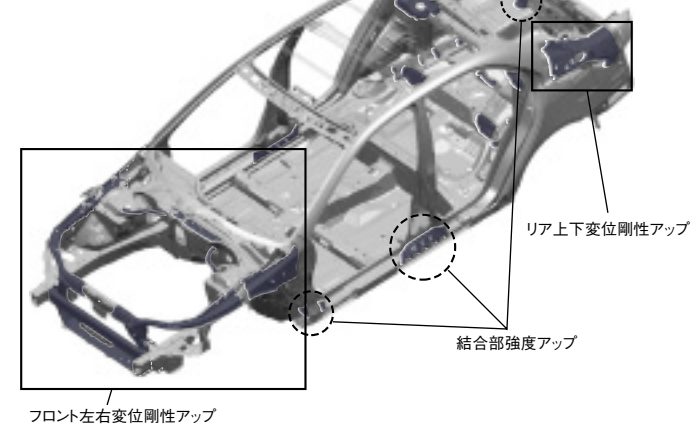
[フロント応答性の向上]

バンパービームを直線的に結んだ額縁構造とし、パフォーマンスビームとしての機能を持たせ、さらにフロントバルクヘッドを閉断面化して結合剛性を向上。フロント左右変位の剛性を高め、気持ちよいハンドリングに貢献しています。

[リア安定性の向上]

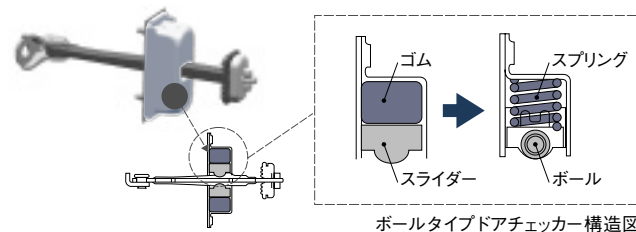
リアビラーからダンパーベースまでのフレームに通常のスティフナーに加えて閉断面スティフナーを追加し、後端まで補強することで上下変位の高剛性化を図り、安定性や乗り心地を向上。また、リアクロスメンバーとリアアッパーメンバーによって四角く強固な骨格を形成することで横方向の剛性を高めています。

高剛性ボディ構造



開閉しやすく、閉まる時のしっかり感にもこだわったドア。

重厚感を持たせながら女性や子供でも楽に操作できるように、まずドアのヒンジセンターを閉まりやすい方向に傾け、ドアチェッカーにはボールとスプリングを用いた構造とし、引き込みやすくしました。さらにフロントドアは開度を3段階設けることで、狭い駐車場でも無理なく乗り降りできるようにしています。また、閉まる時のしっかりした感触や音にもこだわり、ドアロックに補強材を採用し、ドアシールは接触面積を増やし硬い断面形状としました。これらにより、走行中の風切り音などを防ぐとともに、しっかりしたドアの開閉り感や閉まり音を実現しています。



ボールタイプドアチェッカー構造図

フラッシュサーフェスを徹底した外観品質。

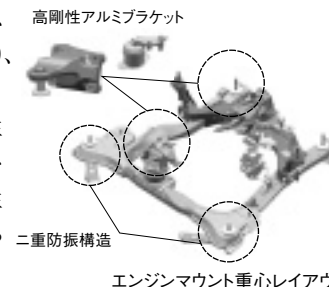
ボディ各部のフラッシュサーフェスを徹底し、一体感のあるなめらかな面構成を実現。特にサイドウィンドウのモールとドアサッシュにおいては、これまで4部品で構成されていたものをプレスにより一体成型し、ソリッド感のあるデザインや空力性能の向上にも貢献しています。さらに、ドアを開けたときに見える部分までも面のなめらかさを追求。また、剛性が要求される根元部分は厚く、それ以外は薄くするなど板厚を最適化することで軽量化をも達成しています。

ドライバースカーとしての心地よさと上質さにこだわった、優れた静粛性。

ロングツーリングでも快適に移動でき、しかも心地よいエンジンサウンドや上質な走りをリニアに感じられるように、不快な音や振動を徹底的に低減。ドライバースカーにふさわしい静粛性を実現しています。

不快な振動を低減するエンジン重心マウントレイアウト。

フローティング支持されたサブフレームにダイレクトに搭載する、エンジン重心マウント方式を採用。重心を囲む3点マウントで支えた二重防振構造とし、高剛性アルミブラケットとともに特に高回転域のエンジン振動を低減しています。さらに、トランスアッパーマウントの追加などにより、リニアなハンドリングを実現。また、サブフレームを大断面化して剛性を高めることで、エンジンマウントやサスペンションの取り付け剛性も向上。振動伝達の低減を図っています。



エンジンタイプに応じて効果的に振動を抑える排気系マウント。

[ツインサイレンサーの振動低減/24TL、24S、24T]

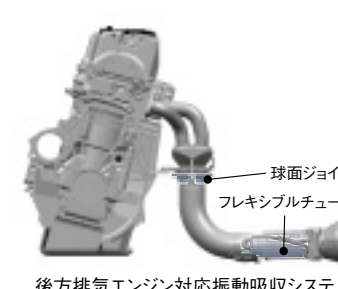
サイレンサーの振動・振れ回りを抑えるために、ツインサイレンサー双方とも、2ヶ所をボディ同一点で支持するデルタマウントにより、左右の変位を約50%低減(従来モデル比)しています。

[サイレンサーの振動低減/20EL、20E]

サイレンサーを支えるマウントラバーの配置を最適化し、振動を低減しています。

[エンジン振動低減/全タイプ]

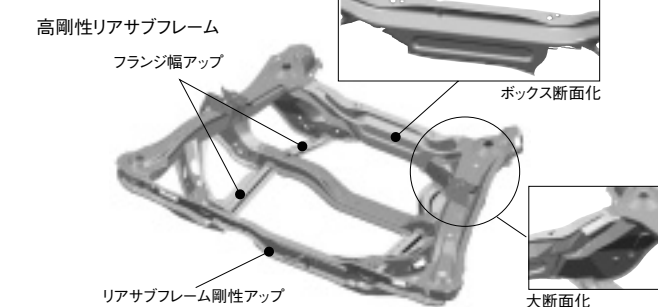
エキゾーストマニホールドとエキゾーストパイプとのジョイント部では、球面ジョイントと短いフレキシブルチューブを併用し、効果的に振動を吸収しています。



後方排気エンジン対応振動吸収システム

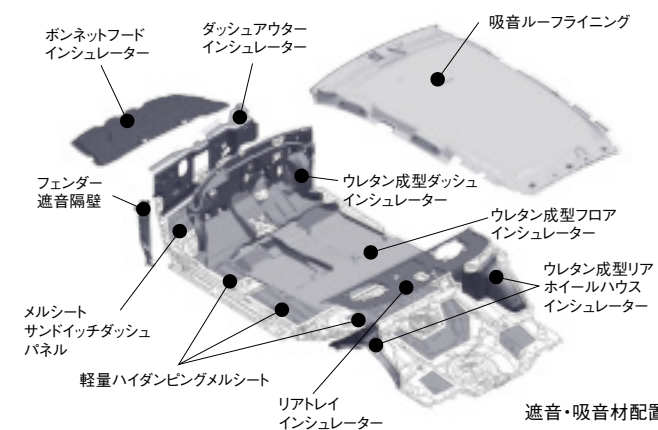
高剛性リアサブフレームによるロードノイズの低減。

リアサブフレームをはじめボディの剛性を高めることで共振を抑え、不快なノイズを低減しました。



適所に遮音・吸音処理を施した、ハイレベルな静粛性。

フロアインシュレーターやルーフライニングの表面にウレタンを採用し吸音性能を向上。ドアまわりはボディ側、ドア側それぞれの全周にシールを配した完全二重シール構造とし、優れた遮音性を実現。エンジンルームでは、エンジンを囲むようにインシュレーターを配置し、エンジン音の室内への侵入を抑制。さらにはホイールハウスにもインシュレーターを追加するなど、優れた静粛性を実現しています。



あらゆるシーンでの気持ちよい走りを目指した、シャシーダイナミクス。

コーナリング性能、加速性能、剛性感、安定感、接地感、ステアリングの正確さなど、クルマの基本性能のすべてを高いレベルに引き上げ、日常シーンでの気持ちよさから、高速域での高いスタビリティまでを徹底追求。高水準の空力性能や高剛性ボディとともに、優れた高速安定性を実現しています。

空力性能、高剛性ボディ、シャシー性能のトータルで獲得したダイナミクス。

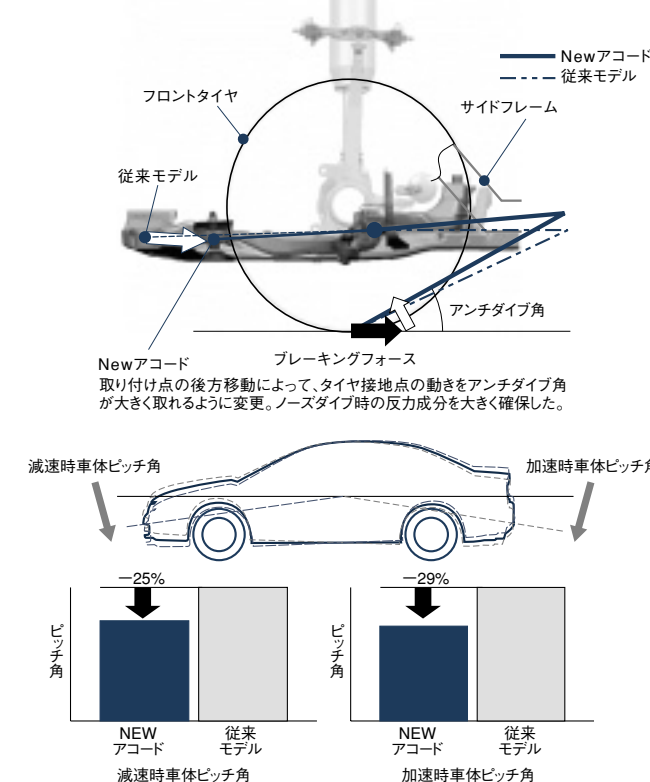
アコードが目指したダイナミクスは、「走る・曲がる・止まる」というクルマの基本性能のすべてを、極めて高い次元に引き上げることでした。開発にあたっては「高速でも安心感のある気持ちよいシャシーダイナミクス」をキーワードに、シャシー性能の向上に取り組みました。とはいえ、たとえばサスペンションだけが優れていても目標とする性能を達成することはできません。しっかりと支えてくれるボディの動剛性がなければ性能を発揮できませんし、空力がよくなければ高速リフトが心配です。チームが一丸となって達成した世界トップレベルの空力性能と高剛性ボディがあればこそ獲得できたのが、アコードのダイナミクスと言えるでしょう。

開発スタッフから

安心してきて気持ちのよい高質な走りを実現した、サスペンションジオメトリー。

フロントアンチダイブ／リアアンチリフト角を増加し、加減速時の姿勢変化を抑制。ロールセンター高を適正化して旋回ピッチ角を低減し、前下がり姿勢を保つことで応答性を向上。これらによって優れた操縦安定性を実現し、安心感も高めています。また、24SiにはEuro-R同様のサスペンションセッティングおよび215/45R17のハイパフォーマンスタイヤを採用。しっかり感とともに乗り心地を高め、操縦安定性をより高次元に引き上げています。

サスペンションジオメトリー



ダブルウイッシュボーン・フロントサスペンション。

フロントには、直進安定性や乗り心地に優れたダブルウイッシュボーン・サスペンションを採用。フォースステア特性を最適化し、旋回中のブレーキ時などの複合入力に対しても高い安定性を確保しています。さらに、ロアアームブッシュの大径化、コンプライアンスブッシュの大容量化により、路面の突起を乗り越える際の乗り心地を向上。また、直進走行付近でのステアリングレシオを速め、シャープな回頭性を得ています。



ダブルウイッシュボーン・フロントサスペンション

5リンク・ダブルウイッシュボーン・リアサスペンション。

リアには、トレーリングアームとリーディングアームをワッツリンク配置した、5リンク・ダブルウイッシュボーン・サスペンションを採用。サスペンションジオメトリーの最適チューニングなどによって、旋回時の安定性を向上しています。また、FF車はリアナックルのアルミ化およびリアハブベアリングの一体化により、従来の鉄製ナックルに対して剛性を50%向上しながら約30%の軽量化を実現。バネ下重量を軽減し、路面の突起を乗り越える際の乗り心地を向上しています。

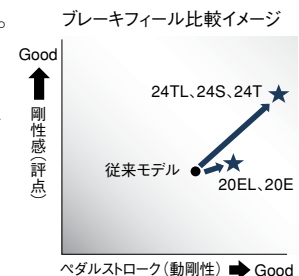


5リンク・ダブルウイッシュボーン・リアサスペンション

安心感の高いブレーキフィール。

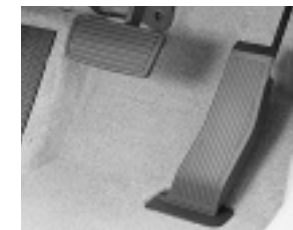
マスターシリンダーを小径化^{*}し、それに伴いブレーキペダルレシオを短縮^{*}。ショートストロークで剛性感のあるブレーキフィールを獲得しています。また、シングルマスターパワーの採用^{*}により、従来のタンデムマスターに対し軽量化も達成しています。さらに24TL、24S、24Tのフロントには、高剛性キャリパーおよび16インチベンチレーテッドディスクを採用。ブレーキ時の反力によるキャリパーの開きを抑制し、ペダルストローク損失を8%低減（従来モデル比）しています。

^{*}HiDS搭載車は除く



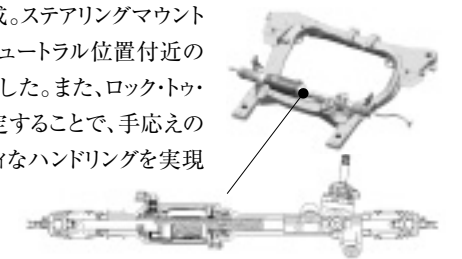
アクセルペダルに、リニアフィールなオルガンタイプを採用。

オルガンタイプのアクセルペダルを採用。ペダルの支点がアクセル操作をする足のかかと付近にあることや、ペダル荷重の最適化により、リニアなペダルフィールを実現しました。また、ペダルのパッド面積を拡大し、確実な操作性とともに、安心感も向上しています。



リニアリティと手応え感のあるEPS (電動パワーステアリング)。

操作フィールに優れたEPSを、モーターの小型化による慣性マスの低減などによってさらに熟成。ステアリングマウント剛性も高めることでニュートラル位置付近のリニアリティを向上しました。また、ロック・トゥ・ロックを2.8回転に設定することで、手応えのあるリニアでスポーティなハンドリングを実現しています。

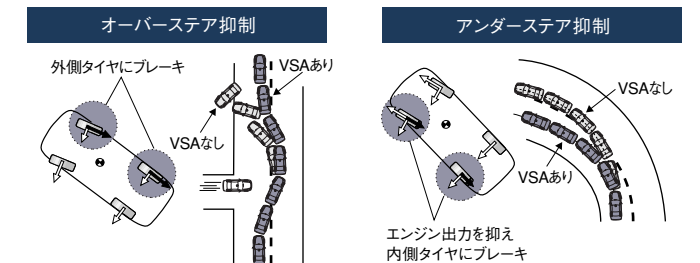


EPS構造図

VSA (車両姿勢安定化制御システム)のブレーキ制御を四輪制御とし、エンジントルク制御をDBW (ドライブレイトワイヤ)と協調。

^{*}1 24TLに標準装備、24Tにメーカーオプション
^{*}2 24TL、24S、24Tに標準装備

ABS、TCSに加え、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべりを抑制するVSAをさらに進化させました。従来はフロント2輪制御であったブレーキ制御を4輪制御とし、きめ細かなコントロールを行うことでよりニュートラルなコーナリングを可能としています。一方、エンジントルク制御は、DBWとの組み合わせによってスロットル制御を行うことで、従来のフューエルカットによるトルク低減制御に対してよりなめらかな作動フィールとしています。



i-VTEC技術を核にさらなる進化を遂げた、次世代高性能エンジンラインアップ。

Honda独創のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC(可変バルブタイミング・コントロール機構)を組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構、i-VTECシステム。VTECによる吸気バルブタイミング・リフト機構と、VTCによるバルブオーバーラップと閉じ角の負荷制御を、より緻密に行うことで、「高トルク」「低燃費」「低排出ガス」を極めて高次元で達成しています。アコードでは、この3つの特性を基本に、吸気側・排気側ともにVTECを採用し、力強さをさらに追求した「2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン」と、吸気側にVTECを採用し、低燃費・低排出ガス性能をより高めた「2.0ℓ DOHC i-VTECエンジン」を設定。2つのエンジンとも、こうしたi-VTEC機構を核に、燃焼安定性の向上や空燃比の高精度制御、二次バルブササーの採用といった共通技術に加え、それぞれ専用のチューニングを施すことにより、よりいっそう特性を高めたエンジンに仕上がっています。

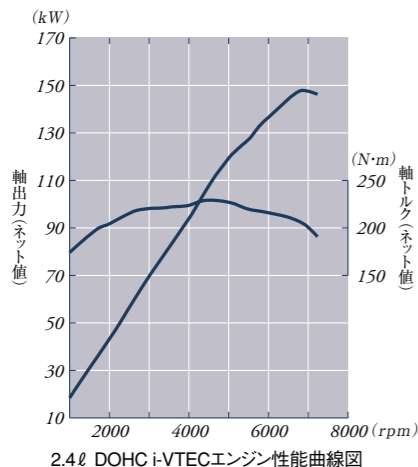
トルクフルな力強さと、低燃費・低排出ガスの環境性能を合わせ持つ、スポーティ&ハイクオリティエンジン。

2.4ℓ DOHC i-VTEC(147kW[200PS]/232N・m[23.7kg・m])(24TL, 24S, 24T)

アコード・シリーズのエンジンラインアップの中核をなす2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)や吸・排気側VTEC機構の採用などにより全域トルクフルな特性を獲得しています。しかも、12.0km/ℓ(10・15モード)の低燃費を達成するとともに、国土交通省「優一低排出ガス」認定を取得。スポーティな走りや環境性能に優れたハイクオリティなパフォーマンスを実現しています。

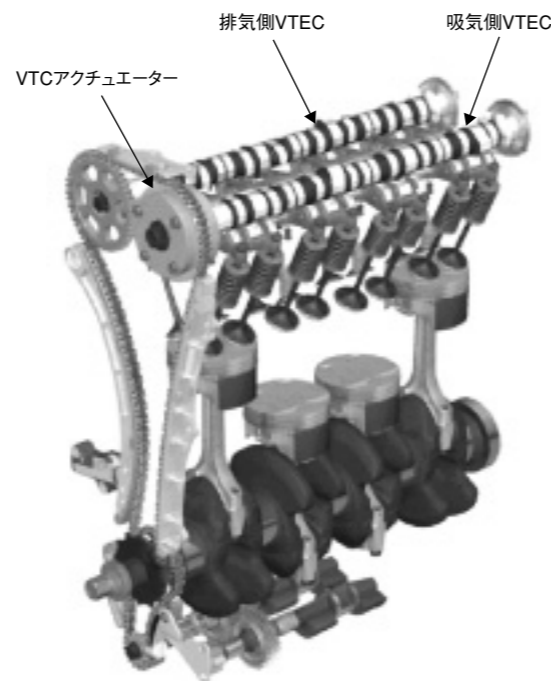


Photo:2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン



排気側にもVTEC機構を採用。

吸気側に加え排気側にもVTEC機構を採用することで、全域にわたって高い吸・排気効率を実現。よりスポーティで上質な走りを獲得しています。

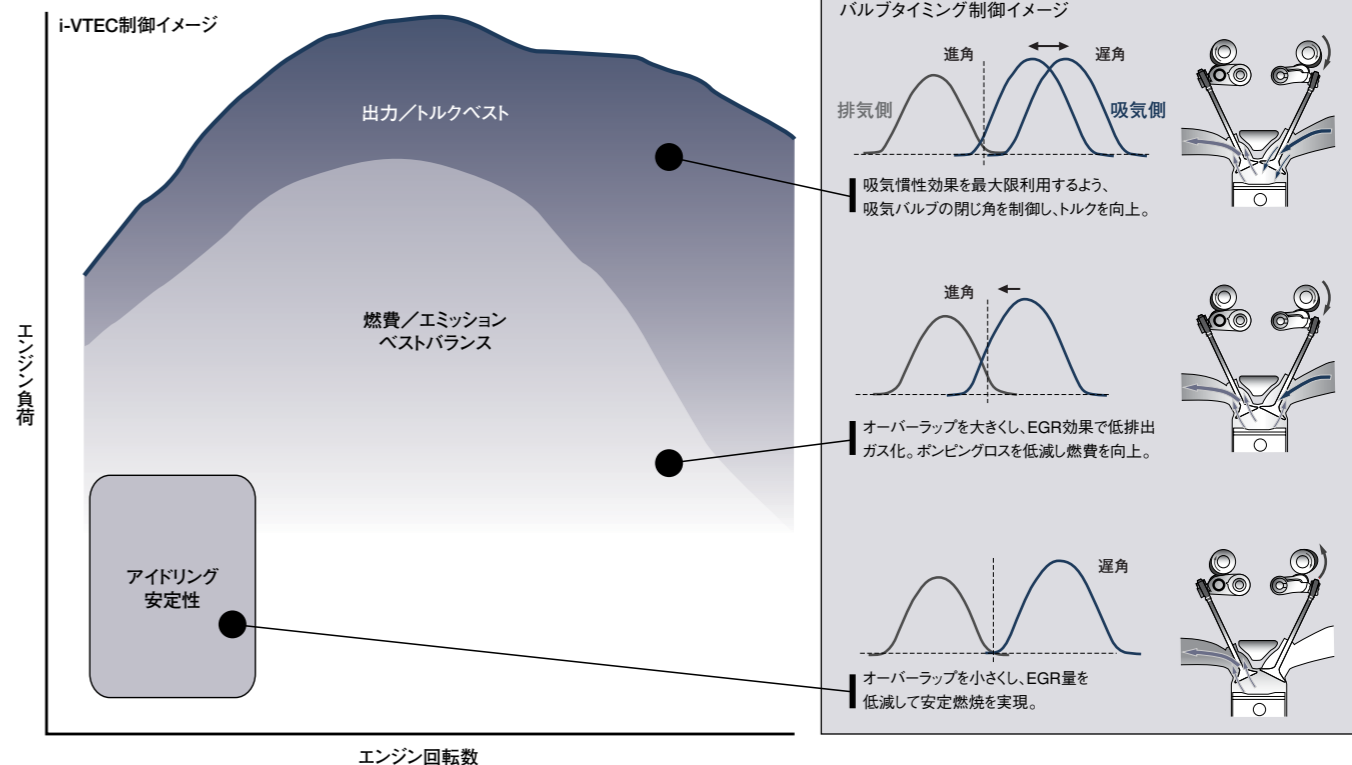
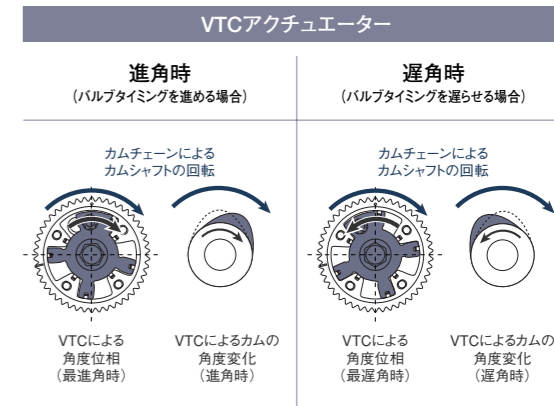
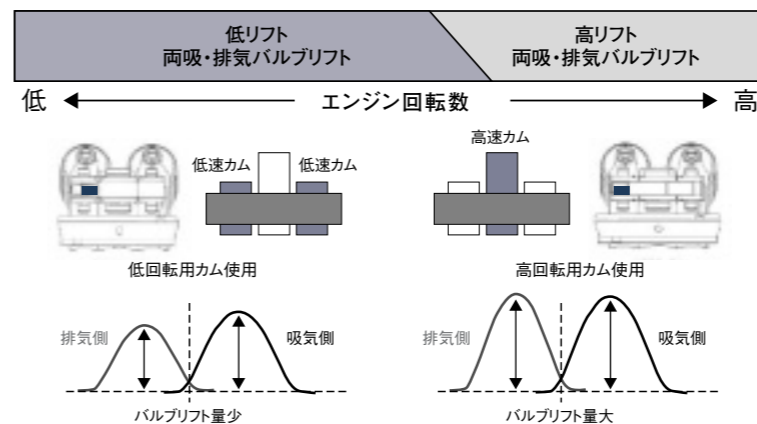


ハイパワー&全域トルクフル。このゆとりをぜひ体感してほしい。

通常、走りと燃費は相反する性能であり、200PSという高出力でありながら低燃費を実現させるという目標は、エンジンだけで達成することはできませんでした。

ボディチームには空力、転がりの改善、軽量化などの面で協力してもらいました。ミッションチームとは合同でドライバビリティを損わずに燃費を良くするよう、変速特性、ロックアップのセッティングなど時間をかけて熟成させました。また、このエンジンはDBWの採用により、走りの細かい味付けが可能となったため、シャシーチームと合同で試行錯誤を行ない、スムーズな走りを基本に、それに加えパワフルな乗り味に仕上げるなど、高速、渋滞などさまざまな走行状況に応じた走りの設定ができました。このように各チームと一丸となって取り組むことができたからこそ、走りと燃費の高次元での両立を達成することができたと実感しています。

開発スタッフから



高出力と低燃費を両立しながら、「超-低排出ガス」認定を取得^{*}。

2.0ℓ DOHC i-VTECエンジン(114kW [155PS] / 188N・m [19.2kg・m]^{*}) (20EL、20E) ^{*}20EL、20EのFF車

高効率な燃焼特性をはじめ、低回転時には吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構の採用などにより、114kW [155PS]の最高出力を獲得しながら、13.8km/ℓ (10・15モード)^{*}の低燃費を実現。平成22年燃費基準に適合しました。さらに、エンジンの後方排気システムや外部EGRの採用などによって優れたクリーン性能を達成したことで、国土交通省「超-低排出ガス」認定を取得しています。



Photo:2.0ℓ DOHC i-VTECエンジン

DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) 採用。(24TL、24S、24T)

これまでNSXに搭載してきた電子制御スロットルコントロールシステムDBW (ドライブ・バイ・ワイヤ)。アクセルペダルによるスロットルバルブのコントロールをセンサーによって電気信号に変換し、ECUで車速やエンジン回転数などから走行状況に最適なスロットル開度を算出。アクチュエーターがスロットルバルブをダイレクトに制御することで、より緻密でリニアなスロットルコントロールを可能にします。さらに、5速ATとの協調制御やVSAとの組み合わせなどによって、走りのクオリティを大幅に向上しています。

AT車のよりリニアな走り。

DBWは走行状況に応じて適切なスロットル制御を行うため、AT車のよりリニアな走りを可能にしています。発進時や低速走行時には、アクセルを急激に踏んでもトルクショックがないようにスロットルをゆるやかに開けることで、渋滞時や車庫入れなどはよりスムーズに加速。また、高速クルーズ時からの追い越し加速などは、実際の踏み込み量よりも多めにスロットルを開けて力強い加速を行います。

DBWとVSA^{*}の協調によるトルク制御。

^{*} 24TLに標準装備、24Tにメーカーオプション

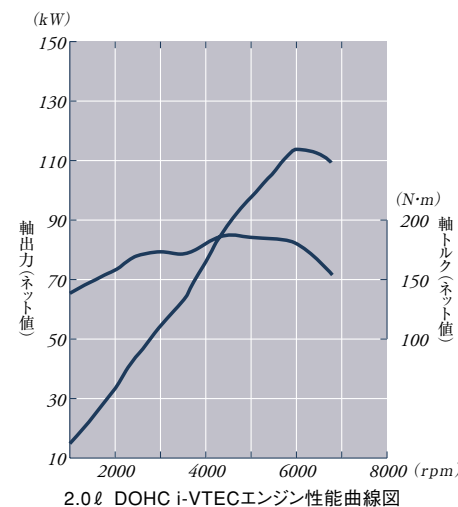
VSAのトルク制御は、これまでエンジンの点火タイミング、空燃比、フューエルカットなどで行っていたため、トルク低減のレベルを何段階かに分けて設定してきました。これに対し、DBWがトルク制御を担うことで無段階のトルク低減が可能となり、VSA作動時のフィーリングをよりなめらかにしています。

ツインサイレンサー採用。(24TL、24S、24T)

ツインサイレンサーを採用し、排気抵抗低減による出力向上と抜けの良いリニアな排気音を実現。また、φ85の大口径フィニッシャーによりスポーティなリアビューを演出しています。

外部EGR採用。

燃焼安定性の向上により、より多くのEGR導入に対しても優れた安定燃焼を確保。そこでEGR量を従来に比べ2倍以上に増加。ポンピングロス(吸入抵抗損失)を低減し低燃費化に貢献するとともに、EGRにより燃焼ガス中のNO_xが減少するため、キャタライザーの貴金属削減にも貢献しています。



2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン主要技術 (24TL、24S、24T)

VTEC+VTC制御最適化
●高出力/高トルク化 ●低燃費化 ●低排出ガス化

後方排気システムとし、ステンレス製低ヒートマスキューターを採用
●低排出ガス化

サイレントカムチェーン採用
●コンパクト化 ●メンテナンスフリー化

サーペンタイン補機駆動 (オートテンショナー付)
●コンパクト化 ●メンテナンスフリー化

DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) 採用
●アクセルレスポンスの向上およびスムーズ化



2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン

吸気側・排気側VTEC機構採用

●高出力/高トルク化
3ピースローラーロッカーアーム



ロアブロック構造採用
●低振動・低騒音化
●コンパクト化 ●軽量化



二次バルブ採用
●コンパクト化
●低振動・低騒音化

双方のエンジンに施した性能向上技術。

●燃焼安定性の向上—バルブオーバーラップ量の最適制御などにより、すでに高い燃焼安定性を備えているi-VTECエンジン。その上でヘッドポート形状、燃焼室形状を最適化。より高速で強いスワールを生成し燃焼安定性を向上しています。これによりEGR量の増加や遅角点火を可能にし、排出ガスのクリーン化および燃費の向上を実現しています。

●二次バルブ採用—エンジンの振動や騒音を抑える二次バルブを採用。またオイルパンを新設計し油面を下げることで、バルブシャフトがオイルを攪拌(かくはん)することによる出力損失を最小限に抑えました。

●高精度空燃比制御—燃焼ガス中のO₂濃度測定において、O₂センサーでは不可能だった理論空燃比に対する誤差量の測定が可能になりニアA/Fセンサーを採用。このリニアA/FセンサーとO₂センサーの併用によって高精度な空燃比制御を実現しています。

●コールドスタート時の排出ガス中の有害物質低減—燃焼安定性の向上による遅角点火や後方排気レイアウトなどにより燃焼ガスの熱損失を低減。キャタライザーの早期活性化を実現し、コールドスタート時の浄化性能を高めています。

エンジンラインアップ

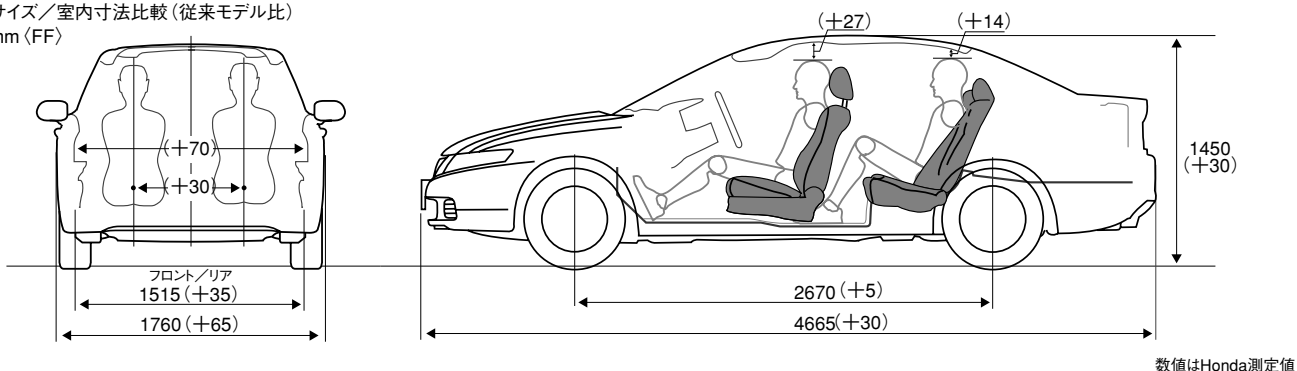
エンジン	2.4ℓ DOHC i-VTEC	2.0ℓ DOHC i-VTEC	
タイプ	24TL、24S、24T	20EL、20E	
駆動方式	FF	FF	4WD
最高出力* (kW [PS] /rpm)	147 [200] /6,800	114 [155] /6,000	112 [152] /6,000
最大トルク* (N・m [kg・m] /rpm)	232 [23.7] /4,500	188 [19.2] /4,500	186 [19.0] /4,500
燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)	12.0	13.8★	13.4★
使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	無鉛レギュラーガソリン	
国土交通大臣低排出ガス認定レベル	優-低排出ガス	超-低排出ガス	優-低排出ガス

*はネット値 ★印の数値の車両はグリーン税制(低燃費-低公害車の普及促進優遇税制)の対象となります。

フロント、リアともにゆとりの工夫を施した、空間設計。

エクステリアデザイン、衝突安全性能、そして居住性など、アコードが求めるさまざまな要件をすべて高いレベルで達成するために、パッケージングを徹底的に追求。フロントのドライビングポジションの設定による運転のしやすさとともに、リア各部の形状や配置の工夫などによって、数値以上にゆとりを感じる居住空間を生み出しています。

ボディサイズ/室内寸法比較(従来モデル比)
単位:mm (FF)



運転に大きなゆとりをもたらす、フロント居住性。

シートポジションやステアリングポジションの設定、メーターやスイッチ類のレイアウトといった運転しやすい環境を追求するとともに、助手席とのカップルディスタンスなども考慮。操作しやすい運転環境と、ストレスを感じさせないゆとりの広さを両立しています。

リア中央席にもヘッドレストを設定。

(Euro-Rを除きメーカーオプション)

リアセンターヘッドレストを設定しました。リア全席3点式ELR/ALRシートベルトとともに、リア席乗員が3名の時でも、より快適かつ安心して乗車できます。

随所に工夫を施した、広さ感のあるリア居住性。

リアサスペンションやフューエルタンクのレイアウトとともにリアシートの最適なポジションを設定。長距離の移動でも乗員の姿勢変化が起きないようにシートバックの角度を検証。前後席間の余裕に加え、ヘッドクリアランスにも十分なスペースを確保しました。さらに、フロントシートバックの形状を工夫し、リア席の膝まわりや足元にゆとりを確保。ドア側アームレストやライニングの形状は、ひじまわりの動きやすさを考慮しました。こうした工夫によって、三次元キャビンの絞り込まれたエクステリアデザインを成立させながら、大人4人がゆったり座れるセダンとしての優れた居住性を実現しています。



機能性を追求した、優れたユーティリティ。

日常の買い物から休日の旅行など、シーンを選ばないセダンにとって、ユーティリティも重要な要素と考え、荷物を考慮したさまざまな機能や工夫を施しました。

荷物にあたらぬ、トランクヒンジアーム。

トランクヒンジの3次元曲げ加工や小型化などにより、ヒンジをより外側へ配置。大開口、大容量で使いやすいトランクを実現しています。また、ヒンジアームをサイドライニング内に収納することで、ヒンジアームが荷物にあたるのを防ぐとともに、見た目にもすっきりとした印象を与えています。



写真は6:4分割可倒式リアシートの左側フォールダウン時

大きく使える、6:4分割可倒式リアシート。

6:4分割可倒式リアシートを採用。トランクスルーにより長尺物の収納も可能です。

使いやすい収納スペースと、ゆとりのトランク容量。

フロント・スライドアームレスト付コンソールボックスや、サングラスボックス、センターポケット、シートバックポケットなど、使い勝手に優れた各種収納を随所に設けました。また、トランクルームは459ℓ※の大容量を確保。そのうえで、サイドライニング内に収まるトランクヒンジアームの採用や、タイダウンフックの設置など、使い勝手も追求しています。また、トランクリッドにもライニングを施すなど、開けた時の上質な見え方にも配慮しました。※VDA方式によるHonda測定値

外からでもスイッチを押すだけでトランクが開く、電気式トランクオープンスイッチを採用。

ロック解除状態であれば、ワンタッチでトランクが開く電気式トランクオープンスイッチを標準装備。荷物の出し入れが多い時など、そのたびに運転席付近のトランクオープナーを操作することなく、またキーを使うことなく、簡単にトランクを開けられます。もちろん、従来同様のトランクオープナーも装備。キーレスエントリーシステムのリモコン操作でも開けることができます。



フロント・スライドアームレスト付コンソールボックス

サングラスボックス

スポーティな印象とセダンとしての広さの両方を守り切る。

そのクルマの空間が広いか狭いかという印象は、クルマのイメージや見方によって大きく変わります。たとえば同じセダンであっても、スポーティイメージの強いクルマの場合、そこそこの居住性でも狭いと認識せず、

反対にセダン然としたクルマの場合ははっきりと分かる広さがなく、広い印象を持たれません。

アコードのパッケージは、スポーティなイメージとセダンとしての広さを両立することが狙いでした。

空力性能、エクステリアデザイン、インテリアデザインのスポーティで上質な印象を大切にしながら、セダンとしてのゆとりの広さを追求。余裕の空間に加え、贅肉を削ぎ落とすといった工夫を施すことで、スポーティでありながらゆとりに満ちた居住性を実現しました。

開発スタッフから

アコードの資質を備えながら、 走りの可能性をさらに追求した、アコードEuro-R。

走り、居住性、デザインといったクルマの本質を徹底的に引き上げ、そのすべての要素に「質の深さ」を求めたアコードの中で、快適性はそのままに、スポーツという性能にさらにこだわり、走りに磨きをかけたEuro-R。躍動感をより強調するエクステリアや、スポーティに洗練されたインテリア。そして、リッター110PSを達成した2.0ℓ DOHC i-VTEC+6速MTによる圧倒的パフォーマンス。セダンとしての高水準の資質を備えながら、オンロードにおける「走る喜び」を目指しました。



スポーツイメージを際立たせ、 走りの質を全身で表現したエクステリア。

アコードの優れた空力ボディにエアロフォルムバンパーやハニカムメッシュタイプのフロントグリル、グリップ性の高い215/45R17タイヤと専用色17インチアルミホイールなど、スポーティな数々の装備を装着。走りのポテンシャルを強く予感させるエクステリアデザインとしています。



Euro-Rエクステリア装備。

[フロント]

- スポーツグリル(ハニカムメッシュタイプ)
- ブラックアウトサブプリフレクター・ヘッドライト
- エアロフォルムバンパー
- Euro-Rエンブレム



スポーツグリル(ハニカムメッシュタイプ)

[サイド]

- ダーククロームメッキ・アウトドアハンドル
- ボディ同色サイドシルガーニッシュ(エアロフォルム)
- ブラックサイドウィンドウモール
- 17インチアルミホイール(カイザーシルバー・メタリック)
- 扁平ワイドタイヤ(215/45R17 87W)



扁平ワイドタイヤ+
17インチアルミホイール(専用色)

[リア]

- チタン調バックレンズ
- エアロフォルムバンパー
- Euro-Rエンブレム

専用色を加えたボディカラー。

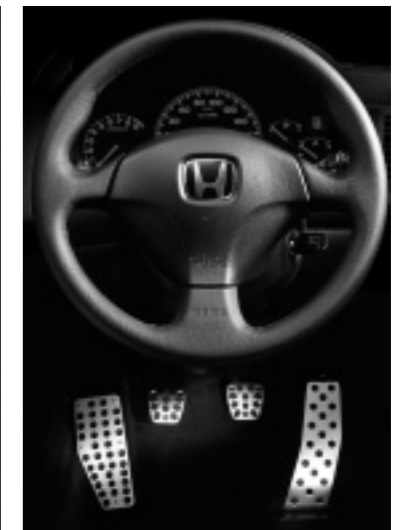
アコードと共通のプレミアムホワイト・パール、サテンシルバー・メタリック、ナイトホークブラック・パール、グラファイト・パールに加え、Euro-Rにはミラノレッド、アークティックブルー・パールを設定しています。

走りの期待と操る喜びに満たされた、 洗練されたエキサイトメントあふれるインテリア。

スポーツ志向を強めた専用装備や、高質かつメカニカルなメタル調の内装を随所に採用。高揚感を演出し、操る喜びを高めるインテリアとしています。



Photo:メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影



MOMO社製本革巻ステアリングホイール
アルミ製スポーツペダル

Euro-Rインテリア装備。

- 優れたホールド性を発揮する、レカロ社製バケットシート(フロント)。
- 確かなグリップ感で操作しやすい、MOMO社製本革巻ステアリングホイール。
- 手にしっかりと馴染み、操る楽しさを一段と深める、アルミ製シフトノブ。
- スポーツマインドあふれる、レッドイルミネーションの大径自発光メーター。
- スポーティなフィーリングでペダルワークが楽しめる、アルミ製スポーツペダル。
- 硬質な輝きや走りの期待を高める、テクニカルメタル調コンソールパネル& パワーウィンドウスイッチパネル。
- スウェード調ファブリックを施したフロント・スライドアームレスト付きコンソールボックス



レカロ社製
バケットシート(フロント)



アルミ製シフトノブ

リッター110PSを達成した圧倒的パフォーマンスを発揮しながら、優れたクリーン性能も両立した、Euro-R専用エンジン。

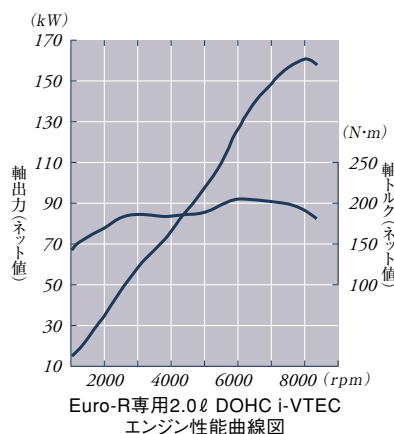
2.0ℓ DOHC i-VTEC(162kW[220PS]/206N・m[21.0kg・m])

低回転域から高回転域まで小気味よく吹き上がる、高回転・高出力エンジン。
2.0ℓ自然吸気エンジンでありながら、220PSの高出力を8,000回転で発生。
6速マニュアルトランスミッションとの組み合わせにより全域で力強い加速フィールを実現しました。
しかも、高回転エンジンでありながら二次バルブサーを採用しフリクションの低減にもこだわるなど、圧倒的なパフォーマンスとともに静粛性・快適性といった上質さも備えています。



エンジン	2.0ℓ DOHC i-VTEC
駆動方式	FF
最高出力* (kW [PS] /rpm)	162 [220] /8,000
最大トルク* (N・m [kg・m] /rpm)	206 [21.0] /6,000
燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)	11.8
使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン
国土交通大臣低排出ガス認定レベル	優一低排出ガス

*はネット値



Euro-R専用2.0ℓ DOHC i-VTECエンジン主要技術

[高出力化]

- 排気側にもVTEC機構を採用し、バルブタイミング・リフトを高回転・高出力型に設定。
- 11.5の高圧縮比設定。
- 単管等長ショートインテークマニホールドを採用して吸気抵抗を低減し、高回転域の吸気慣性効果を向上。
- 細粒砂型による高精度鑄造によって、吸気専用ポート形式で抵抗を低減。
- インテークポートのバルブシート部を専用カッターで加工し、吸気抵抗を低減。
- アルミ材中のシリコン量を増やして熱間強度を高めた、非対称ピストンフォーム。
- F1と同じ高負荷メタル、高強度材採用の高回転対応コンロッド。
- 高強度材を採用してピン径を拡大した、高剛性クランクシャフト。
- ツインサイレンサーの採用により排気抵抗低減。



[静粛性対策]

- エンジンの二次振動を低減する二次バルブサーを採用。8,000回転に対応し、高出力を実現しながらエンジンの振動・騒音を低減。
- サイレンサーの振動・振れ回りを抑えるために、ツインサイレンサー双方とも、2ヶ所をボディ同一点で支持するデルタマウントにより、左右の変位を約50%低減 (従来モデル比)。
- エキゾーストマニホールドとエキゾーストパイプとのジョイント部では、球面ジョイントと短いフレキシブルチューブを併用し、効果的に振動を吸収。

[クリーン化]

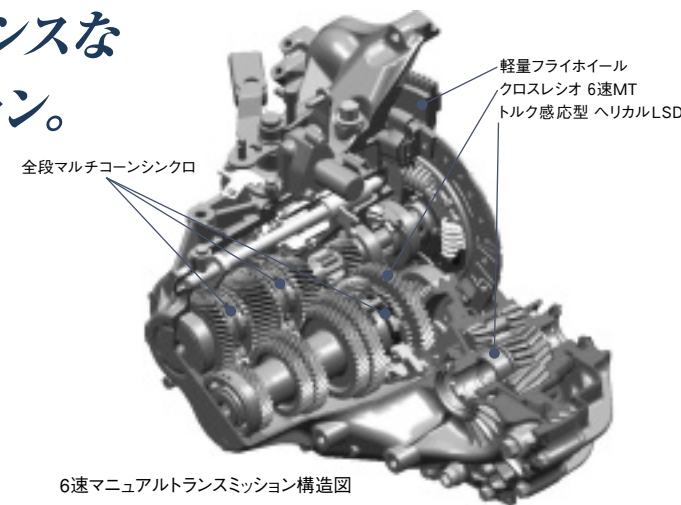
- ステンレス製デュアルエキゾーストマニホールドで排気抵抗を低減し、排出ガスのクリーン化に寄与。

ハイパワーだけでは、新世代Euro-Rのバッジは付けられない。

よどみなく吹きあがるパワフル感はもちろんですが、Type-Rと違い、Euro-Rの名にふさわしいエンジンに仕上げるためには、上質なフィールも注ぎ込まれていなければなりません。そのひとつが、8,000rpmを超える高回転エンジンに、あえて二次バルブサーをつけるという課題でした。エンジンの2倍速で回転するバルブサーと、同軸駆動の低フリクション小型オイルポンプを含め、16,000rpmを超える回転数でバルブサーシステムを成立させる必要がありました。オイルポンプ回転数は乗用車のエンジンでは世界最高レベルです。開発はトライ&エラーの連続でしたが、最終的には、動力性能・心地よいフィール・環境性能をも高次元でまとめ上げることができました。最も注ぎ込まれたのは、開発者ひとりひとりの情熱かもしれません。ぜひ、ひと味ちがったアコードのハイパワーを体感していただきたいと思ひます。

高回転・高出力をリニアに堪能できる、軽量・コンパクトでハイレスポンスな6速マニュアルトランスミッション。

162kW[220PS]/8,000rpmのハイポテンシャルを余すところなく引き出すために、専用のクロスレシオ設定を施し、軽量フライホイールを採用。
さらにトルク感応型ヘリカルLSDを搭載するなど、ハイレスポンスな走りを実現しています。そのうえでシフトフィールに徹底的にこだわり、全段にマルチコーンシンクロを採用するなど、シャープで力強い走りと操る喜びを体感できる6速トランスミッションを完成しました。



6速マニュアルトランスミッション構造図

操作性と操作感にこだわったシフト、クラッチ設定。

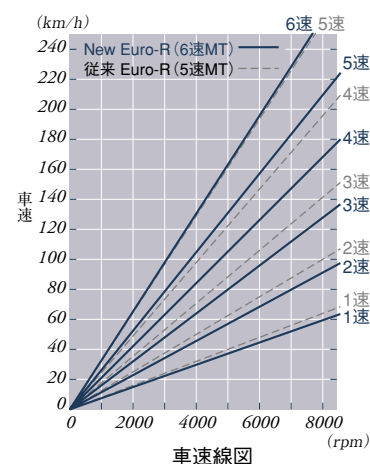
1~2速をトリプルコーン、3~6速をダブルコーンの全段マルチコーンシンクロを採用し、シフト荷重を30%低減。ストロークも50mmに短縮するとともにシフトノブの配置をドライバーに近づけるなど、軽快なシフト操作と心地よい操作フィールを実現しました。また、クラッチペダルストロークを最適化し、機敏なクラッチ操作も可能にしています。

5速MTよりも軽量・コンパクトな6速MTを実現。

軽快な吹き上がり特性を得るために、約20%の重量減を実現した軽量フライホイールの採用をはじめ、ギア、シンクロメッシュ機構、ベアリング、クラッチディスクなどの薄型設計などにより、従来モデルEuro-R用の5速MTよりも軽量・コンパクトな6速MTを実現。また回転パーツの軽量化により慣性マスを低減し、軽快なレスポンスも獲得しています。

162kW[220PS]/8,000rpmを存分に楽しめるレシオ設定。

VTECの切り替え回転数に合わせて、高出力・高回転を楽しめる専用クロスレシオとしました。トルクバンドを有効に活かしたシフトアップが可能となり、伸びのあるリニアな加速を楽しめます。



Euro-Rならではのチューニングを施したシャシー&ボディ。

- スプリング、スタビライザー、およびブッシュ類をハードな設定とするとともにダンパーの減衰力特性も見なおすことで快適な乗り心地を犠牲にすることなく走行安定性の向上を達成。同時に、左右連結ストラットタワーバーをフロントに採用し、より俊敏なステアリングレスポンスも獲得。また、タイヤは215/45R17 87Wの扁平ワイドタイヤとすることで、傑出した操縦性と走行安定性をいちだんと高い領域へとレベルアップ。

- ブレーキには、高剛性キャリパー+16インチ大径ベンチレーテッドディスクをフロントに採用し、低G~高G領域におけるリニアで剛性のあるブレーキフィールを実現。

- 機械式で作動レスポンスに優れたトルク感応型ヘリカルLSD (リミテッドスリップデフ) を採用。アンダーステアの少ないコーナリングと、シャープな立ち上がり加速を実現。

6速マニュアルのシフトフィールを、思う存分楽しんでください。

220PSのハイパワーをフルに活かせる。しかし、目標はそれだけではありませんでした。操る楽しさを実感していただくためには、軽快なシフトフィールがとて重要で。そのために、全段マルチコーンシンクロを採用し、クラッチディスクの慣性マスを低減させることで、シフト操作荷重を低減させました。しかも、クラッチの開発では、軽量化を行いつつ、8,000rpm以上という高回転での強度と信頼性を確保しながら、ミッションのNVH性能も高める、といった力強さと上質感の高次元での両立に徹底的にこだわりました。また操作系については、従来モデルEuro-Rの5速から6速に進化させるにあたって、特にシフトノブ位置とストロークの関係を十分に考慮し、シフトおよびセレクトのストローク量、シフトノブの位置や軌跡などを操作性の観点や人間工学的観点から議論・検証を繰り返し決定しました。その結果、Euro-Rにふさわしい節度感のある、かつ軽快なシフトフィールが実現できたと思ひます。



ワゴンの本質を極める。

ワゴンと一言でいっても、現在ではさまざまなタイプがあります。スポーツワゴンや、スペイシーワゴンなどが存在するなか、私たちは、日本はもとより、長距離の移動やバカンスといった本格的な使われ方をするヨーロッパでも認められるクルマとしての「ワゴンでイチバン」を合言葉に開発をスタートしました。

ステーションワゴンの本当の価値とは何か、その答えを見出すために、私たちはまず、どういうシーンでどう使うか、そのためにはどんなクルマであるべきかを学ぶことからはじめました。

その結果、「フォーマルとアクティブ」「日常と休日」「社会性と趣味性」といった相反する要件を一台でこなせるクルマこそ、ステーションワゴンの理想であると予見しました。

具体的にはお客様のニーズを「スタイリング」「積載性」「走行性」に定め、キーワードは「格好いい」「積める」「走る」ワゴン、としました。

世の中には「格好はいいけど積めない」スポーツワゴンとか「積めるけど走らない」スペイシーワゴンが多いなか、我々は「積める」と「走る」を高い次元で両立させることにチャレンジしました。

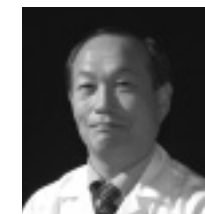
ところが、言うは易しです。この二律背反をクリアするために、すべての要素を極める。チームひとりひとりがそんな強い意志で開発を進めました。ホイールベースやリアサスペンションを含めセンターピラーから後ろすべてを完全にワゴン専用設計し、エンジンについてはこのクルマの「走る」に適した2.4ℓを全車に設定。

車体については「テールゲート」と「リアシート」に新技術を投入するなど、理想のワゴンを創り上げるという気持ちで取り組みました。

私たちは、このアコードワゴンが世界に胸を張れるステーションワゴンであると自負しています。しかも、開発チームには私をはじめ実際のワゴンユーザーが多く、自分たち自身がいち早く乗り換えたいと思えるクルマに仕上がったと口々に言っています。

こうしたことから、真のステーションワゴンとして、多くの人々により豊かで喜びに満ちた新しいワゴンライフスタイルをお届けできるのではないかと思います。

開発責任者 井上晴雄



井上 晴雄 (いのうえ はるお)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1970年、(株)本田技術研究所入社
初代シビックのシート設計担当を経て、初代シティ、初代インテグラ、NSXのインテリアPLを担当。商品企画室マネージャーを経て、今回、アコードワゴンのLPLを務める。
趣味はトライアルバイク。休日はボルボ740エステートでトレーラーにモンテッサHondaを載せ、野山に向かう。
愛車はインスパイア32V。

「積める」「走る」を表現した、 伸びやかさと豊かさを強調するデザイン。

使い勝手に優れた広いラゲッジスペースを確保しながらスポーティなフォルムとすることを目指しました。
ルーフを長くテールゲートを立てた形状としながらも生き物のような躍動感を感じさせるデザインに仕上げています。



鋭く直線的な広がり表現したフロントビュー。

[フロントまわり]



鋭さを表現した五角形のグリルを中心に、シャープな形状のヘッドライトや強く直線的なキャラクターラインが勢い良く左右に広がるようなデザインとしました。しかも、グリルのモールをダーククロームメッキにして、より鋭いイメージを演出しています。



Photo:24T・スポーツパッケージ

伸びやかでスタイリッシュなサイドビュー

[ウイングルーフ]

ハヤブサをイメージした長いルーフとボディー一体型リアスポイラーによって伸びやかなイメージとしました。そしてルーフサイドをラウンドさせ、なめらかにリアクォーターガラスにつなぐことで流麗かつ重厚なデザインを実現しています。

[専用設計リアドア]

リアピラーを立てることで乗降時の頭部まわりの開口を大きく確保しました。さらに、ドアの前後長を短くして、より乗降性に優れたドア開度を実現しています。

[勢いのあるサイドウィンドウライン]

ステーションワゴンらしさの象徴ともいえるリアクォーターガラスは、長く、後ろを絞り込んだ形状とし、豊かなラゲッジスペースを感じさせながらスタイリッシュに仕上げました。さらに、3枚のサイドウィンドウを一体に見せ、流線型のような長く流れるラインを形づくことでスポーティな印象を高めています。

[カットオフテール]

大胆なカットオフテールの採用により、大容量のラゲッジスペースを確保しながら切れ味のあるデザインとしています。



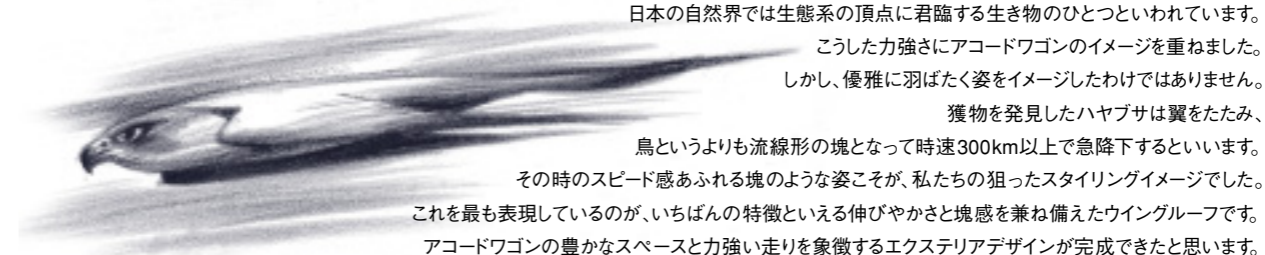
Photo:24T・スポーツパッケージ

時速300kmで急降下するハヤブサをイメージしました。

エクステリアデザインのモチーフとなったのは、「ハヤブサ(隼)」です。日本の自然界では生態系の頂点に君臨する生き物のひとつといわれています。こうした力強さにアコードワゴンのイメージを重ねました。しかし、優雅に羽ばたく姿をイメージしたわけではありません。

獲物を発見したハヤブサは翼をたたみ、鳥というよりも流線形の塊となって時速300km以上で急降下するといえます。

その時のスピード感あふれる塊のような姿こそが、私たちの狙ったスタイリングイメージでした。これを最も表現しているのが、いちばんの特徴といえる伸びやかさと塊感を兼ね備えたウイングルーフです。アコードワゴンの豊かなスペースと力強い走りを象徴するエクステリアデザインが完成できたと思います。



開発スタッフから

使いやすさとボリューム感を表現したリアビュー。

[テールゲートとバンパの一体デザイン]

テールゲート下部に樹脂製の大型ライセンスガーニッシュを配し、リアバンパーと一体感のあるデザインを形成。大きく使いやすい開口を確保しながら豊かなボリューム感を表現しています。



[リアコンビネーションランプ]

ワイドかつシャープな形状で精悍な表情に仕上げています。また、バックランプのレンズをクリアタイプとし、赤基調の中でアクセントを与えています。

[エキパイフィニッシャー]

φ85の大径エキパイフィニッシャーを採用。力強く、迫力のあるリアビューを演出しています。



Photo:24T

エクステリアデザインを引き立てるボディカラー。

エクステリアデザインのシャープさやソリッド感、上質感をいっそう引き立てるために、見る角度によってエッジがより際立つような細かなニュアンスにまでこだわったボディカラーをラインアップ。

ボディカラー	タイプ		24T			24E			エクスクルーシブパッケージ	
	インテリアカラー	ブラック	アイボリー	ブラック	アイボリー	ブラック	アイボリー	ブラック	アイボリー	
プレミアムホワイトパール		○	○	○	○	○	○	○	○	
サテンシルバー・メタリック		○	○	○	○	○	○	○	○	
ナイトホークブラックパール		○	○	○	○	○	○	○	○	
グラファイトパール		○	○	○	○	○	○	○	○	
ロイヤルビレードパール		○	○	○	○	○	○	○	○	
バーモントグリーンパール			○		○		○		○	
デザートミストメタリック			○		○		○		○	
インディゴブルーパール			○		○		○		○	



Photo:24T・エクスクルーシブパッケージ

きれい、すっきり、見渡せる、ワゴンインテリア。

アクティブに、そしてフォーマルに使いこなせるステーションワゴンであるために。インテリアにおいてはキャビンからラゲッジスペースまでを、生活の幅を大きく広げるひとつの空間として捉え、広くしかも上質感のある空間を目指しました。テールゲート開口部は大きくシンプルに、ラゲッジフロアは低く、リアシートを収納した際にはフラットで広々としたスペースにすることで、大きくすっきりとした空間を実現。さらに、テールゲートライニングまでもカーベットを張り込むなど、上質な空間に仕上げています。

室内の上質感を荷室にも広げたラゲッジスペース表皮。

従来樹脂製だったテールゲートライニングまでも布張りとし、ラゲッジスペース全周をトリム化した上質な空間に仕上げています。高密度タイプのニードルパンチ素材を採用。すっきりとしているながらも上質な印象を与えています。



Photo:24T (FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

本革巻ステアリングホイールを採用。

(24Tシリーズ、24E・エクスクルーシブパッケージに標準装備)



シフトブーツを全タイプに標準装備。

走りを感じる洗練されたドライビング空間。

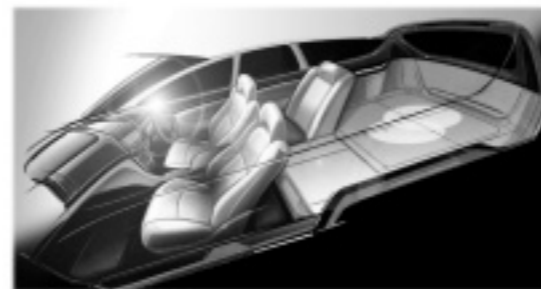
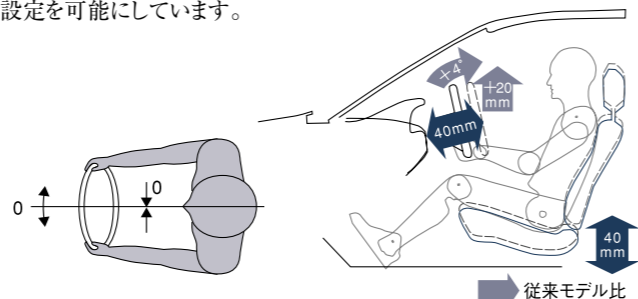
センターパネルはダイヤルやスイッチ類を大型化するとともに、空調やオーディオを機能別に集約して使いやすく配置。また、大径スピードメーターを中央に配した自発光式のメーター(ブラックフェイス)を採用。メーター全体をアンバー色の照明とし、針はレッドに、目盛りなどはホワイトに発光[※]。ハイコントラストによる優れた視認性と高質感を実現しています。[※]24T・スポーツパッケージはレッド照明



Photo:24T・エクスクルーシブパッケージ メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

最適・快適なドライビングポジションの設定。

最適なドライビングポジションを提供するために、ステアリングまわりとシートのポジションを徹底的に検証。従来モデルに対してステアリングホイールの位置を20mm高く、角度を4度起こして設置し、さらにステアリングコラムの位置をドライバーの中心になるようにしました。また、チルト機構に加え、前後方向に40mmスライド調節できるテレスコピック機構を全タイプに標準装備。シートポジションと合わせて最適なステアリングポジションの設定を可能にしています。



[サポート性能と疲労軽減を徹底追求したフロントシート]

ドライビングポジションと同時にシート自体の性能も徹底的に追求しました。まず、クッション面のスプリングを後ろ下がりに設定するなど、シート奥に自然に引き込まれるような形状とし、腰全体をしっかりとホールドします。さらに、従来モデルに対し、シートバックを40mm高く、43mm幅広くし、それぞれのサイド部の硬度を最適に設定。足や背中があたる付近はやわらかく、その外側は硬くすることで座り心地とホールド性を両立しました。これらにより、体圧分布を広範囲かつ平均的に分散させ、長時間の運転でも疲労の少ないシートを実現しています。またランパーサポート(運転席)[※]には、フィット感のよさが定評のシクラ社製のワイドレンジタイプを採用しています。

[※]24Tシリーズ、24E・エクスクルーシブパッケージに標準装備



骨盤をシートに引き込むスプリング設定



ランパーサポート構造図



運転席 カットモデル

[新機構の運転席ハイトアジャスターを採用]

(エクスクルーシブパッケージを除き標準装備)

調整量を40mm(従来モデル比+15mm)に広げたハイトアジャスターを新採用。操作はシート横のレバーを上下に操作するだけで、容易に最適なシート高に調節できるラチェット式としました。また、エクスクルーシブパッケージには運転席8ウェイパワーシートを標準装備しています。



どこをどう工夫すれば空間をより広く感じていただけるか。

「きれい・すっきり・見渡せる」をキーワードに、上質なワゴン空間づくりに取り組みました。「低く、広い空間」を実現するために、実際の寸法はもとより、感覚的にも広さを感じていただけるように細やかな工夫を施しています。開口形状や素材の吟味、素材や色彩のつながり、部品と部品の合わせ方や位置、テールゲートを開けた時の空間の見え方など、いかに夢の広がる空間を感じていただけるかにこだわりました。実は空間を広く見せるための研究として、時には日本の古い建築物なども参考にしました。たとえば茶室には柱や梁の隠し方や見せ方によって広さや奥行きを感じる工夫がなされています。そんな手法も取り入れながら、豊かで上質なワゴン空間をつくり上げました。

開発スタッフから

高精度・高質感が漂う徹底した合わせ建て付け品質。

各部材の隙間を最小化し、また段差をなくすフラッシュサーフェス化や縁幅の最小化など、細部にわたって合わせ建て付けの高精度を徹底。インテリア全体の質感をハイレベルなものにしています。



Photo:24T・エクスクルーシブパッケージ

- ドアまわり**
- 各部の合わせフラッシュサーフェス化
 - ・インナードアハンドル
 - ・カウルサイドステップガーニッシュ
 - ・センターロアステップガーニッシュ
- ルーフまわり**
- 各ビラー布張り化およびルーフライニングとの段差をフラット化
 - サンバイザーステイのビス見え防止
 - 回転収納式グラブレール採用
 - サンルーフトリムレス化
 - インテリアランプとルーフライニングのフラット化

- インパネまわり**
- インパネとビラーの隙間最小化 ①
 - エアアウトレットパネル縁幅最小化 ②
 - インパネデザインと一体化した助手席SRSエアバッグ開口ライン ③

上質感を演出するインテリアカラーと、新素材を採用したシート表皮。

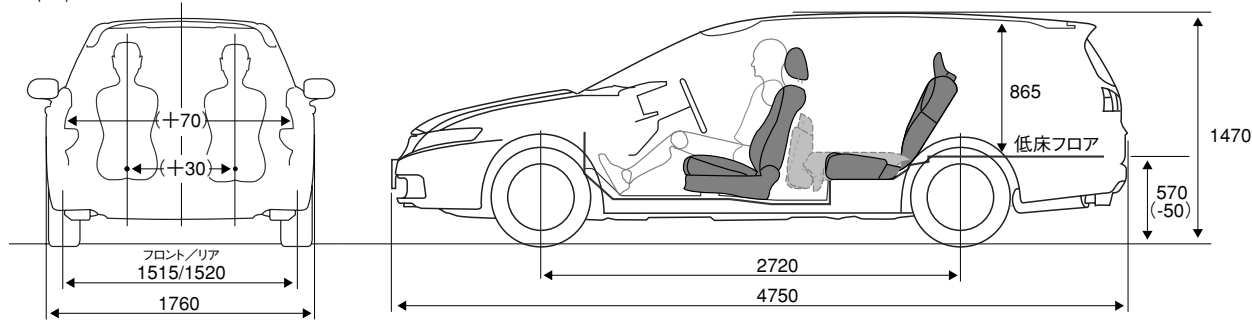
インテリアカラーは、ブラックとアイボリーの2色を用意。スポーティなイメージと上質感を演出しています。また、シート表皮には超極細繊維を採用。織り方の違いによる光沢差を利用し、シートのメイン部とサイド部とで光沢の陰影による立体感を表現しています。また、24T・スポーツパッケージには本革/ソフトウイープコンビネーションシートを標準装備、エクスクルーシブパッケージには本革シート(前席シートヒーター付)をメーカーオプションで用意しています。

ラゲッジスペースの広さと使いやすさに こだわったワゴンパッケージ。

ステーションワゴンの最も重要な機能ともいえる、ラゲッジスペースの使い勝手を徹底的に追求。リアシートの収納機構やリアサスペンション設計の工夫などにより、低床でフラットな広々としたスペースを実現しています。

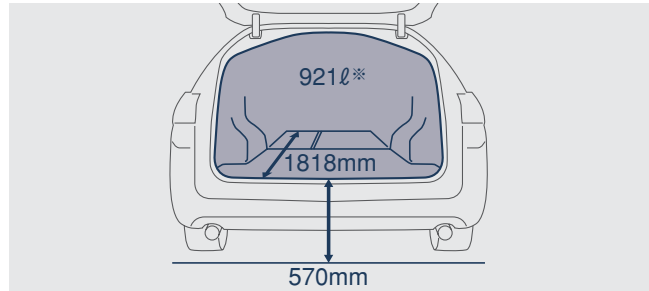
ボディサイズ/室内寸法 (従来モデル比)
単位:mm (FF)

数値はHonda測定値



低く、スクエアで、フラットなラゲッジフロア。

リアサスペンションのダンパーハウジングをコンパクト化するなど、シャーシやボディ設計の工夫により、低床化と張り出し部分の極小化を追求しました。ボディ全高を1,470mmとしながらも床面地上高を従来モデルに対して50mm下げ、かつクラストップレベルの荷室高865mmを実現。またフロア幅では最も狭い部分を175mm広げ、1,005mmを確保しています。さらに、リアシートを収納することで、大きく、スクエアで使いやすいフラットなフロアが実現します。



ラゲッジスペース寸法

クラストップレベルの荷室容量を実現。

通常使用時で576ℓ* (従来モデル比+87ℓ)、リアシートを収納した場合は921ℓ* (従来モデル比+114ℓ) というクラストップレベルのラゲッジスペース容量を実現しています。

*トノカバー (24Tシリーズに標準装備) フロア収納時
VDA方式によるHonda測定値



Photo:24T(FF)



Photo:24T(FF) メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

使いやすさを徹底追求した ラゲッジスペース&収納スペース。

荷物の量や大きさに容易に対応できるように、素早く簡単なシートアレンジを実現するとともに、リモコン操作で開閉できるパワーテールゲートを採用するなど、気軽に便利に使いこなせる機能や装備を施しています。



パワーテールゲートを全タイプに標準装備。

キーレスエントリーシステムのリモコン操作でオートオープン/オートクローズ操作が可能。テールゲート内側のインナーハンドル部に設けたスイッチ(夜間照明付)で、オートクローズ操作も行えます。手動による操作でも軽く開閉できます。また、オートクローズ作動中の万一の挟み込みを防止するために、テールゲート両サイドにタッチセンサーを設置し、一定以上の抵抗を感知した場合には警報とともにオートオープン作動に反転。それ以外でもオートオープン/オートクローズ作動中にテールゲートに一定以上の抵抗が加わった場合には、警報とともに作動が反転する安全機構を備えています。

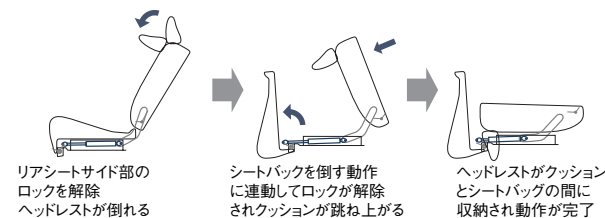


オープンスターレスのテールゲート。

テールゲートを支えるオープンスターを、ルーフサイドとルーフライニングの間にビルトイン。すっきりとした印象と開口幅の拡大による使い勝手の向上を図っています。

新開発、ワンモーションリアシート。

リアシートバックを倒す操作を行うだけで、自動的にヘッドレストが前方に倒れ、クッションがフロントシート側に起き上がり、その空いたスペースにシートバックがすっきりと収納。このように一連の動作がワンモーションで完了します。片手でも操作可能な、極めて簡単なシートアレンジを実現しました。



リアシートサイド部のロックを解除
ヘッドレストが倒れる
シートバックを倒す動作
に連動してロックが解除
されクッションが跳ね上がる
ヘッドレストがクッション
とシートバックの間に
収納され動作が完了

シート収納時によりワイドなフロアを生み出す、 3席シートベルト内蔵リアシート。

リアシートに3席分のシートベルトを内蔵。シート使用時、格納時ともすっきりとした印象を与えるとともに、シート幅の拡大によりシート収納時のラゲッジフロア幅をワイド化しています。



ラゲッジスペース両サイドに集中させた便利機能。

ラゲッジスペースの多彩な使用を可能にする便利機能を両サイドに集中させました。右サイドにアクセサリソケット(DC12V電源/全タイプ標準装備)、左サイドにAC100V電源(エクスクルーシブパッケージに標準装備)を配置。また、両サイドにコンビニフックとラゲッジランプを設置しています。



ラゲッジアンダースペース。

フロア下に設けた収納スペース。ラゲッジフロアリッドを前後で独立して開閉できるセパレートタイプとし、使い勝手を向上しています。トノカバーも収納可能です。



トノカバー収納

適所に設けた収納スペース。

フロント・スライドアームレスト付コンソールボックスや、サングラスボックス、センターポケット、シートバックポケット(運転席&助手席)など、使い勝手に優れた各種収納を随所に設けました。



サングラスボックス

専用設計だからできた低く、フラットで、スクエアなラゲッジスペース。

「低く、フラットで、スクエアなラゲッジスペースこそ、ワゴンの本筋」と決めました。走りや低床の両立のために足回りを含めてリア全体をワゴン専用とした結果、スポーティなシルエットにもかかわらず、リアシートを収納すれば1,800×900mmのコンパネ(板材)も積める荷室長と、長尺ゴルフバッグが横置き可能な荷室幅、前輪を外したマウンテンバイクも積める荷室高という、低くフラットでありながらクラストップレベルの大容量の、使いやすいラゲッジスペースを実現しました。アコードワゴンは足まわりを含めてリア全体を専用設計としたため、この空間を実現できました。

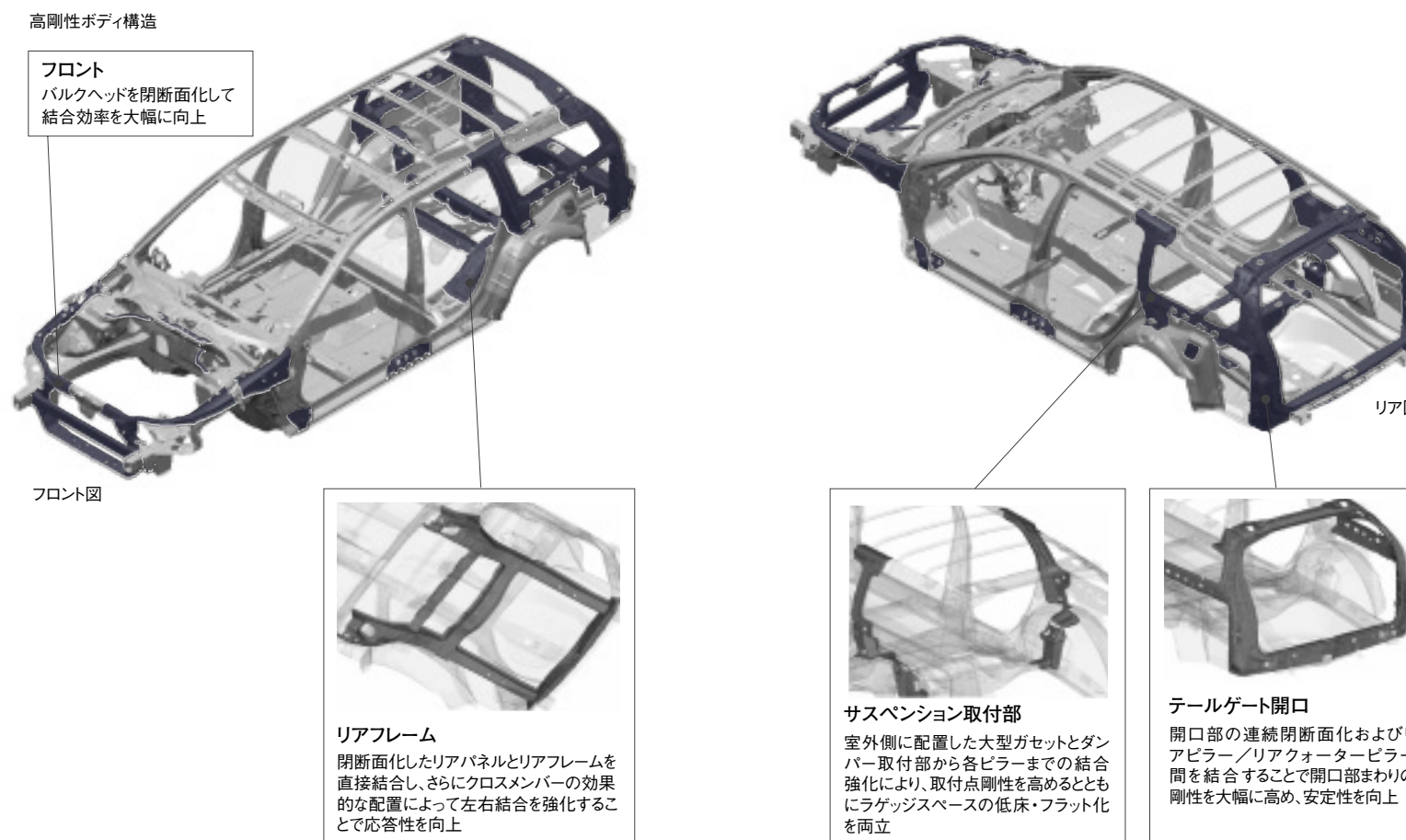
広いラゲッジスペースと高剛性を両立した ワゴン専用設計ボディ。

クルマ全体としてのトータルクオリティを目指し、高い外観品質や心地よいドアの開閉フィールを獲得するなどクルマに乗り込む前から実感できるボディの質の高さを追求。

さらに、静剛性、動剛性ともに優れた高剛性ボディを実現し、運動性能を高めるなど、「見る、触れる、聴く、操る」といった状況において質の高さが体感できるボディを実現しています。また、「積める」ためのワイド&フラットなラゲッジスペースと、「走る」ための高いボディ剛性という二律背反する要件を高いレベルで両立するために、ボディのリアまわりを専用設計しています。

「積める」と「走る」を両立した、 ワゴン専用軽量・高剛性ボディ。

「積める」ための低床・フラットなラゲッジスペースと「走る」ための高い剛性を両立するために、リアフロア、リアドア、リアクォーター、リアサスペンションなどリアまわりをワゴン専用に設計。特に動剛性にこだわり、高荷重部位の大断面化やスムーズな形状を徹底することにより骨格そのものを強化しました。さらに、サスペンション取り付け構造を新設計して結合効率を向上。テールゲート開口部を閉断面構造とし、補強部材を最適配置するなど徹底的に剛性向上を追求。従来モデルに対して、動剛性においてリア上下剛性で50%、リア左右剛性で65%向上。ステアリングの応答性を高めるとともに多くの荷物を積載しても優れた操縦安定性を確保しています。



高剛性ボディ構造

フロント
バルクヘッドを閉断面化して
結合効率を大幅に向上

フロント図

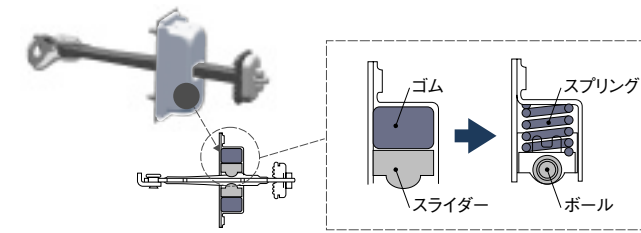
ワゴンのためのワゴン専用ボディがつくれる。こんなチャンスはない!

通常、ワゴンのボディはセダンの下まわりを流用してワゴン化する、という手法が多くとられますが、アコードワゴンの目指す「積める」と「走る」という目標を達成するためには、リアまわりの専用設計が必要でした。ボディチームにとっては、これはチャンスだと思い、やりたいことを全部やってやる、そんな気持ちで挑みました。まず、アコードである以上、セダンと同等の走りを満たすために、車体剛性を徹底的に高める必要があります。と同時に、スクエアですっきりしたラゲッジルームにしたいと考えました。しかし、スクエアで大きな空間は、車体剛性を確保するうえで難しい面があります。そこでシャシーチームとも協力し、リアサスペンションや燃料タンクの形状や位置などを検討しながらリアフレームまわりの剛性を確保したうえで、各骨格部材の四隅をしっかり補強し、結合点を強化するなど、「積める」ためのすっきりしたラゲッジルームと「走る」ための高い動剛性をハイレベルで両立しました。さらに、テールゲート開口部も大きくすっきりさせたいという考えから、オープンステールゲートと、使い勝手をさらに高めるパワーテールゲートを開発しました。これも車体の高剛性化との両立がとても困難でしたが、工夫に工夫を重ねた結果、狙い通りの性能が得られました。今回はとてもチャレンジのしがいのある開発ができたと思います。

開発スタッフから

開閉しやすく、閉まる時のしっかり感にも こだわったドア。

重厚感を持たせながら女性や子供でも楽に操作できるように、まずドアのヒンジセンターを閉まりやすい方向に傾け、ドアチェッカーにはボールとスプリングを用いた構造とし、引き込みやすくしました。さらにフロントドアは開度を3段階設けることで、狭い駐車場でも無理なく乗り降りできるようにしています。また、閉まる時のしっかりした感触や音にもこだわり、ドアロックに補強材を採用し、ドアシールは接触面積を増やし硬い断面形状としました。これらにより、走行中の風切り音などを防ぐとともに、しっかりしたドアの閉まり感や閉まり音を実現しています。



ボールタイプドアチェッカー構造図

フラッシュサーフェス化を徹底した外観品質。

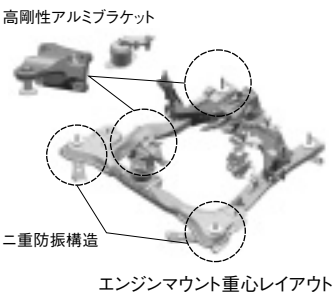
ボディ各部のフラッシュサーフェス化を徹底し、一体感のあるなめらかな面構成を実現。特にサイドウィンドウのモールとドアサッシュにおいては、これまで4部品で構成されていたものをプレスにより一体成型し、ソリッド感のあるデザインや空力性能の向上にも貢献しています。さらに、ドアを開けたときに見える部分までも面のなめらかさを追求。また、剛性が要求される根元部分は厚く、それ以外は薄くするなど板厚を最適化することで軽量化をも達成しています。

ロングツーリングでも心地よさと 上質な走りを感じられる、優れた静粛性。

ロングツーリングでも快適に移動でき、しかも心地よいエンジンサウンドや上質な走りをリアに感じられるように、不快な音や振動を徹底的に低減。走りを楽しむステーションワゴンにふさわしい静粛性を実現しています。

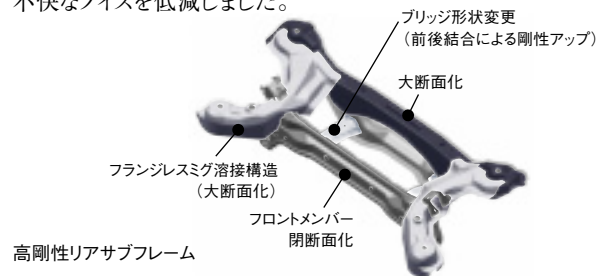
不快な振動を低減する エンジン重心マウントレイアウト。

フローティング支持されたサブフレームにダイレクトに搭載する、エンジン重心マウント方式を採用。重心を囲む3点マウントで支えた二重防振構造とし、高剛性アルミブラケットとともに特に高回転域のエンジン振動を低減しています。さらに、トランスアッパーマウントの追加などにより、リニアなハンドリングを実現。また、サブフレームを大断面化して剛性を高めることで、エンジンマウントやサスペンションの取り付け剛性も向上。振動伝達の低減を図っています。



高剛性リアサブフレームによるロードノイズの低減。

リアサブフレームをはじめボディの剛性を高めることで共振を抑え、不快なノイズを低減しました。



ワゴン独自に施したドラミングの低減。

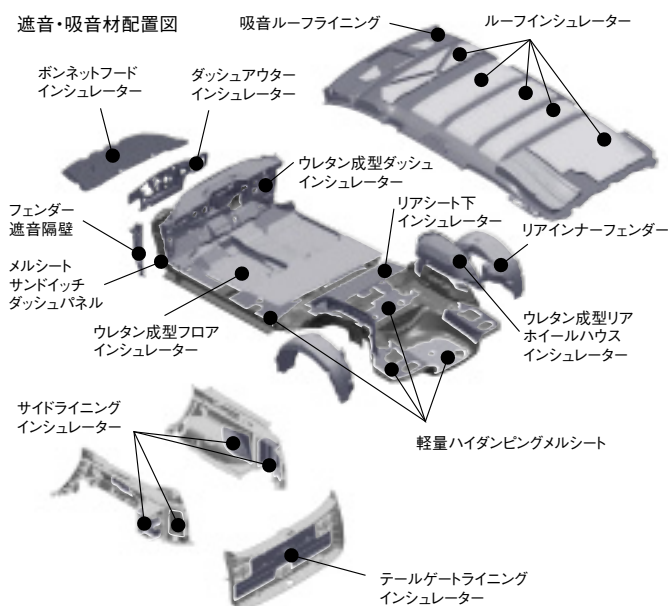
ドラミングは可聴領域ぎりぎりの低い周波数帯のロードノイズの一種で、耳に圧迫感を与えます。キャビン+ラゲッジスペースという大きな空間を持つワゴン特有の音響特性と、テールゲートという大きな振動体を考慮し、アコードワゴン独自の対策を実施。リアが曲がるようなモードとテールゲートが前後する動きが主要な要因のドラミングを低減するために、リアまわりのボディ剛性を向上するとともに、テールゲートの共振をドラミング周波数から外すチューニングを施しています。

適所に遮音・吸音処理を施した、 ハイレベルな静粛性。

フロアインシュレーターやルーフライニングの表面にウレタンを採用し吸音性能を向上。ドアまわりはボディ側、ドア側それぞれの全周にシールを配した完全二重シール構造とし、優れた遮音性を実現。エンジンルームでは、エンジンを囲むようにインシュレーターを配置し、エンジン音の室内への侵入を抑制。さらにはホイールハウスにもインシュレーターを追加するなど、優れた静粛性を実現しています。

[リアからのロードノイズの低減]

ステーションワゴンという形状から、セダンと違いキャビンとラゲッジスペースが一体となっており、リアからのロードノイズがダイレクトに侵入してしまいます。その対応として、特に荷室まわりからのノイズ侵入経路に対する解析を重点的に行い、防音材を効果的に配置することにより、優れた静粛性を確保しました。



走り、燃費、静粛性に寄与する ワゴントップレベルの空力性能。

Hondaは重要なテーマのひとつとして、高速安定性や燃費の向上、風切り音の低減などさまざまなメリットをもたらす空力性能の向上に取り組んできました。アコードワゴンでは、その研究成果を全面的に取り入れワゴントップレベルの空力性能を達成しています。



ワゴン独自の処理を施し、空力を追求。

なめらかな曲面のフロントピラーや各部の徹底したフラッシュサーフェス化と、昇降性を確保しながら上下・前後に曲率を持つ三次曲面ガラスを採用。空力性能の向上およびウインドウまわりの風切り音低減に大きく貢献しています。また、リアまわりの面構成やルーフの絞り込み、ルーフスポイラーの形状など、ワゴン独自の空力処理も施しています。

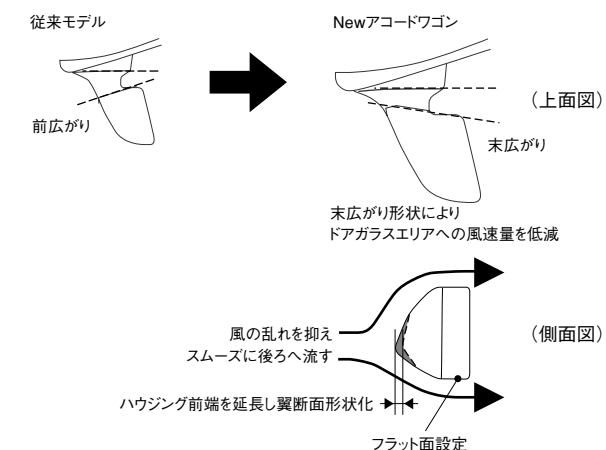
ボディ下面にまで施した空力処理。

フロントからリアに至るまで、フロアまわりに空力デバイスを採用。要所を見極めることで、軽量で高い整流効果を実現する高効率な配置としました。
・フロントチンスポイラー ・フロントストレーキ ・エンジンアンダーカバー
・リアインナーフェンダー ・リアフロアカバー [24T (FF) シリーズに採用]
・リアストレーキ [24T (FF) シリーズに採用]

風切り音を低減した空力ドアミラー。

ミラーハウジングの形状を最適化。風をスムーズに後ろに流し、低速域から高速域までサイドウインドウまわりの静粛性を向上しています。

ドアミラー風切り音対策



あらゆるシーンでの気持ちよい走りを目指した、シャシーダイナミクス。

コーナリング性能、加速性能、剛性感、安定感、接地感、ステアリングの正確さなど、クルマの基本性能のすべてを高いレベルに引き上げ、日常シーンでの気持ちよさから、高速域での高いスタビリティまでを徹底追求。高水準の空力性能や高剛性ボディとともに、優れた高速安定性を実現しています。

安心できて気持ちのよい高質な走りを実現した、サスペンションジオメトリー。

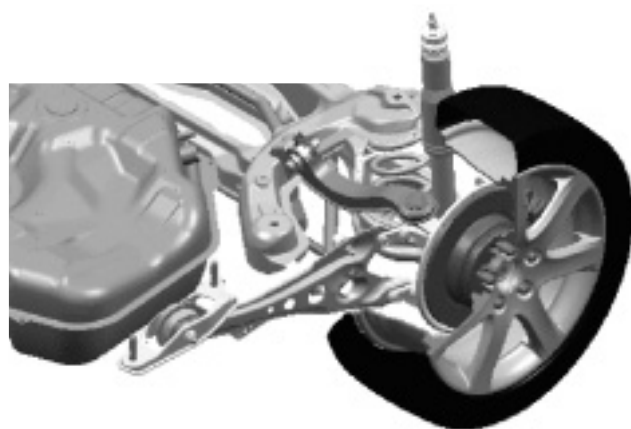
フロントアンチダイブ／リアアンチリフト角を増加し、加減速時の姿勢変化を抑制。ロールセンター高を適正化して旋回ピッチ角を低減し、前下がり姿勢を保つことで応答性を向上。これらによって優れた操縦安定性を実現し、安心感も高めています。

ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション。

フロントには、直進安定性や乗り心地に優れたダブルウィッシュボーン・サスペンションを採用。フォーステア特性を最適化し、旋回中のブレーキング時などの複合入力に対しても高い安定性を確保しています。さらに、ロアアームブッシュの大径化、コンプライアンスブッシュの大容量化により、路面の突起を乗り越える際の乗り心地を向上。また、直進走行付近でのステアリングレシオを速め、シャープな回頭性を得ています。



ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション

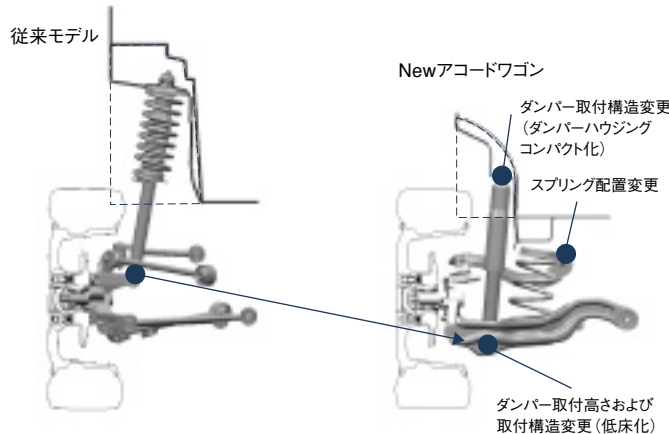


トレーリングアーム・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション

トレーリングアーム・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション。

アコードワゴンには、ラゲッジスペースの使いやすさや積載時に対するキャパシティが求められることから、リアサスペンションを専用設計。スプリングとダンパーを別体とし、スプリングをフロア下に配置したのをはじめ、ダンパー取り付け構造の工夫やその他の構造変更により、剛性を高めながらダンパーハウジングを大幅にコンパクト化。低床・フラットなラゲッジスペースと優れた操縦安定性の両立に大きく貢献しています。

リアサスペンションパッケージ比較図



従来モデル

Newアコードワゴン

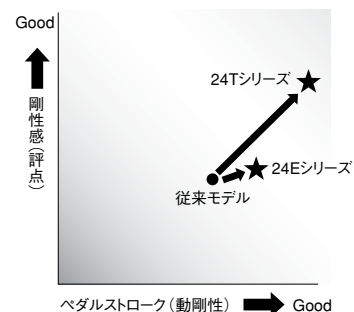
ダンパー取付構造変更
(ダンパーハウジング
コンパクト化)
スプリング配置変更

ダンパー取付高さおよび
取付構造変更(低床化)

安心感の高いブレーキフィール。

マスターシリンダーを小径化^{*}し、それに伴いブレーキペダルレシオを短縮^{*}。ショートストロークで剛性感のあるブレーキフィールを獲得しています。また、シングルマスターパワーの採用^{*}により、従来のタンデムマスターに対し軽量化も達成しています。さらに24Tシリーズのフロントには、高剛性キャリパーおよび16インチベンチレーテッドディスクを採用。ブレーキング時の反力によるキャリパーの開きを抑制し、ペダルストローク損失を8%低減(従来モデル比)しています。一方、リアには積載時を考慮し、15インチドラムインディスクを全タイプに採用しています。^{*}HIDS搭載車は除く

ブレーキフィール比較イメージ



リア・ドラムイン
ディスクブレーキ(15インチ)

アクセルペダルに、リニアフィールなオルガンタイプを採用。

オルガンタイプのアクセルペダルを採用。ペダルの支点がアクセル操作をする足のかかと付近にあることや、ペダル荷重の最適化により、リニアなペダルフィールを実現しました。また、ペダルのパッド面積を拡大し、確実な操作性とともに、安心感も向上しています。

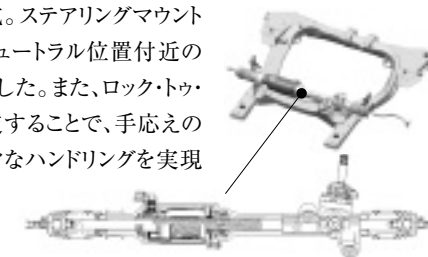
専用開発だから両立できた、「積める」「走る」シャシーダイナミクス。

アコードワゴンの開発テーマである「積める」「走る」を高次元で両立すること。これがシャシーの最大の課題でした。リアまわりの低くてフラットなラゲッジフロアを実現するために、トレーリングアーム式のサスペンションを採用し、燃料タンクやボディ骨格を含め、ワゴン専用開発を行いました。さらに、「走る・止まる・曲がる」というクルマの基本性能を高い次元に引き上げ、「高速走行での安心感」を獲得するために、ボディの高剛性化とともにフロント/リアのトータルでのサスペンションセッティングをワゴン独自に施すことで、「積める」「走る」のどちらも優れた、アコードという名のワゴンを実現できました。

開発スタッフから

リニアリティと手応え感のあるEPS (電動パワー・ステアリング)。

操作フィールに優れたEPSを、モーターの小型化による慣性マスの低減などによってさらに熟成。ステアリングマウント剛性も高めることでニュートラル位置付近のリニアリティを向上しました。また、ロック・トゥ・ロックを2.8回転に設定することで、手応えのあるリニアでスポーティなハンドリングを実現しています。

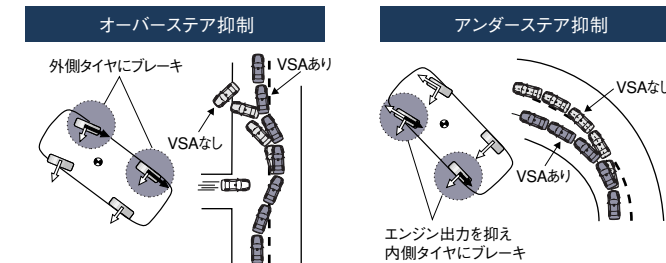


EPS構造図

VSA (車両姿勢安定化制御システム)※1のブレーキ制御を四輪制御とし、エンジントルク制御をDBW (ドライブ・バイ・ワイヤ)※2と協調。

※1 24Tシリーズ(F)にメーカーオプション
※2 24Tシリーズに標準装備

ABS、TCSに加え、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべりを抑制するVSAをさらに進化させました。従来はフロント2輪制御であったブレーキ制御を4輪制御とし、きめ細かなコントロールを行うことでよりニュートラルなコーナリングを可能としています。一方、エンジントルク制御は、DBWとの組み合わせによってスロットル制御を行うことで、従来のフューエルカットによるトルク低減制御に対してよりなめらかな作動フィールとしています。



オーバーステア抑制

アンダーステア抑制

i-VTEC技術を核にさらなる進化を遂げた、次世代高性能エンジンラインアップ。

Honda独自のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC(可変バルブタイミング・コントロール機構)を組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構、i-VTECシステム。VTECによる吸気バルブタイミング・リフト機構と、VTCによるバルブオーバーラップと閉じ角の負荷制御を、より緻密に行うことで、「高トルク」「低燃費」「低排出ガス」を極めて高次元で達成しています。アコードワゴンでは、この3つの特性を基本に、吸気側・排気側ともにVTECを採用し、力強さをさらに追求したエンジンと、吸気側にVTECを採用し、低燃費・低排出ガス性能をより高めたエンジンの、2タイプの「2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン」を設定。2つのエンジンとも、こうしたi-VTEC機構を核に、燃焼安定性の向上や空燃比の高精度制御、二次バルブサージの採用といった共通技術に加え、それぞれ専用のチューニングを施すことにより、よりいっそう特性を高めたエンジンに仕上げられています。

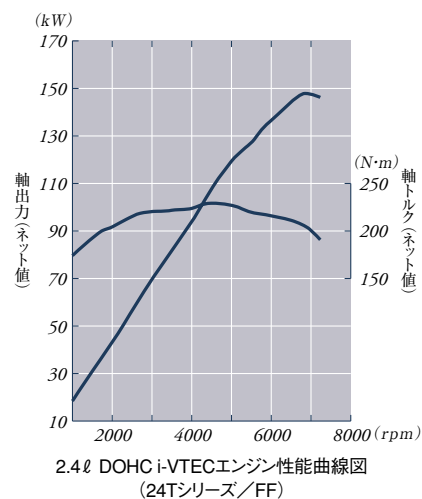
トルクフルな力強さと、低燃費・低排出ガスの環境性能を合わせ持つ、スポーティ&ハイクオリティエンジン。

2.4ℓ DOHC i-VTEC (147kW [200PS] / 232N・m [23.7kg・m] *) (24Tシリーズ) ※24TシリーズのFF車

アコード・シリーズのエンジンラインアップの中核をなす2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)や吸・排気側VTEC機構の採用などにより全域トルクフルな特性を獲得しています。しかも、11.4km/ℓ (FF / 10・15モード)の低燃費を達成。平成22年燃費基準に適合するとともに、国土交通省「優-低排出ガス」認定を取得。スポーティな走りや環境性能に優れたハイクオリティなパフォーマンスを実現しています。

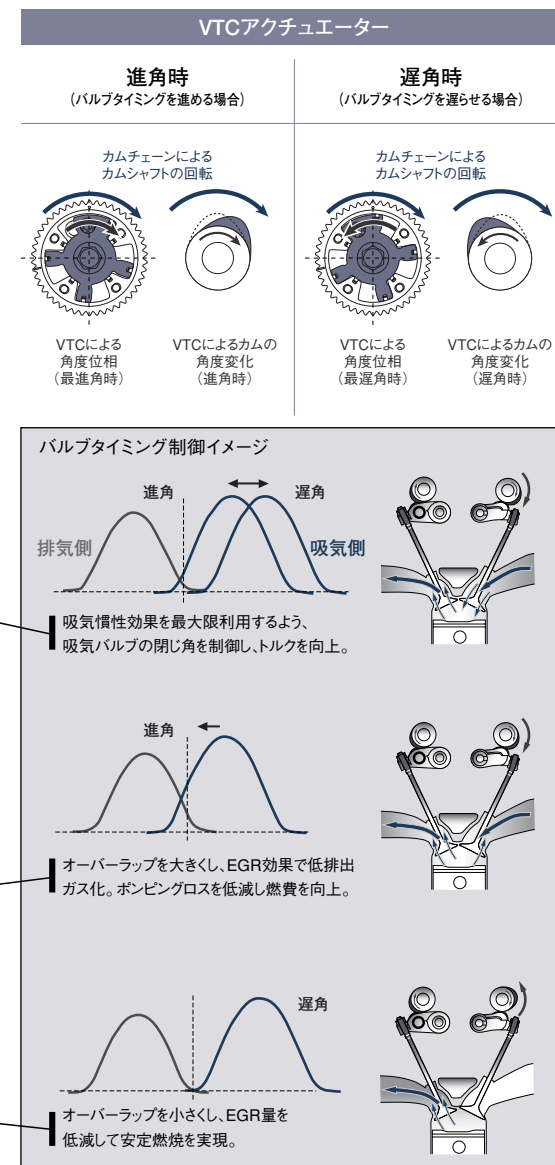
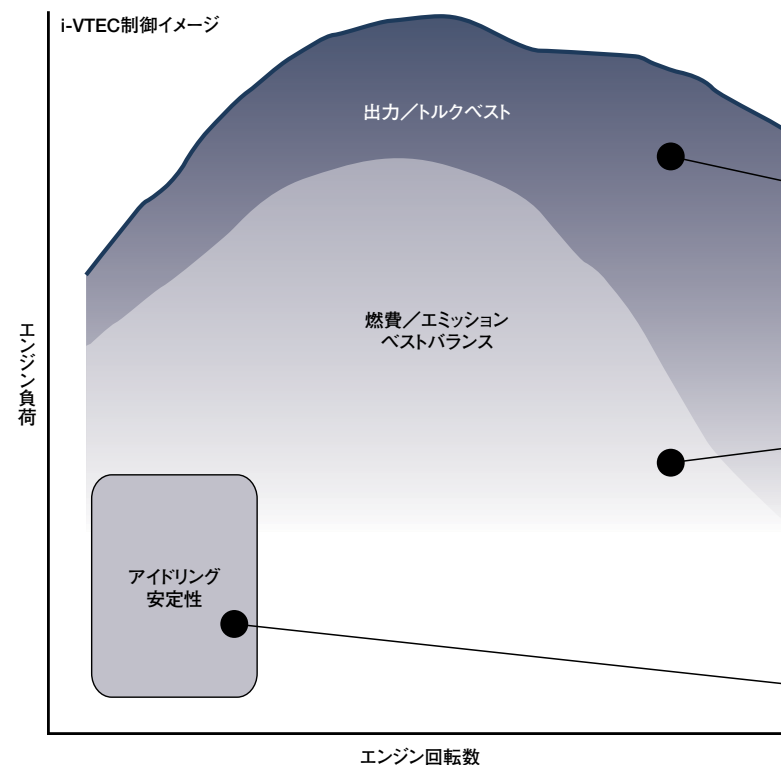
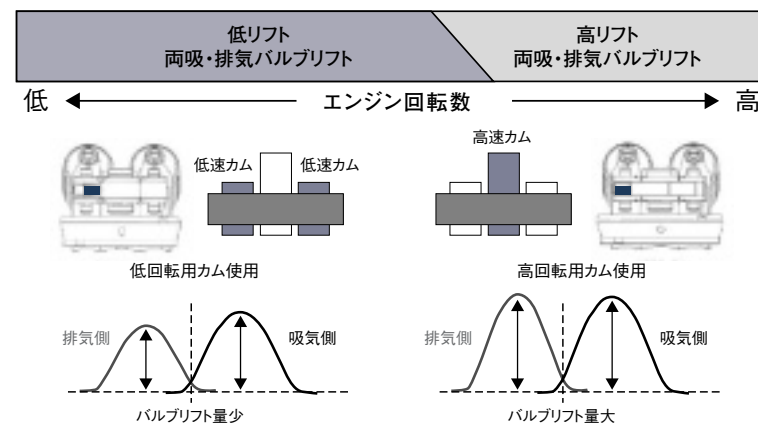
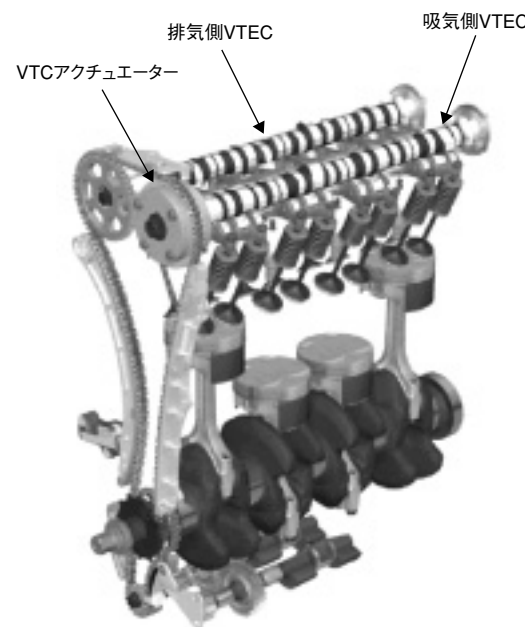


Photo:2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン(24Tシリーズ)



排気側にもVTEC機構を採用。

吸気側に加え排気側にもVTEC機構を採用することで、全域にわたって高い吸・排気効率を実現。よりスポーティで上質な走りを獲得しています。



DBW (ドライブ・バイ・ワイヤ) 採用。 (24Tシリーズ)

これまでNSXに搭載してきた電子制御スロットルコントロールシステムDBW (ドライブ・バイ・ワイヤ)。アクセルペダルによるスロットルバルブのコントロールをセンサーによって電気信号に変換し、ECUで車速やエンジン回転数などから走行状況に最適なスロットル開度を算出。アクチュエーターがスロットルバルブをダイレクトに制御することで、より緻密でリニアなスロットルコントロールを可能にします。さらに、5速ATとの協調制御やVSAとの組み合わせなどによって、走りのクオリティを大幅に向上しています。

AT車のよりリニアな走り。

DBWは走行状況に応じて適切なスロットル制御を行うため、AT車のよりリニアな走りを可能にしています。発進時や低速走行時には、アクセルを急激に踏んでもトルクショックがないようにスロットルをゆるやかに開けることで、渋滞時や車庫入れなどはよりスムーズに加速。また、高速クルーズ時からの追い越し加速などは、実際の踏み込み量よりも多めにスロットルを開けて力強い加速を行います。

DBWとVSA*の協調によるトルク制御。

※ 24TシリーズのFF車にメーカーオプション

VSAのトルク制御は、これまでエンジンの点火タイミング、空燃比、フューエルカットなどで行っていたため、トルク低減のレベルを何段階かに分けて設定してきました。これに対し、DBWがトルク制御を担うことで無段階のトルク低減が可能となり、VSA作動時のフィーリングをよりなめらかにしています。

ツインサイレンサー採用。 (24Tシリーズ)

ツインサイレンサーを採用し、排気抵抗低減による出力向上と抜けの良いリニアな排気音を実現。また、φ85の大口径フィニッシャーによりスポーティなリアビューを演出しています。

高出力と低燃費を両立しながら、「超-低排出ガス」認定を取得^{※1}。

2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン(118kW[160PS]/218N・m[22.2kg・m]^{※1}) (24Eシリーズ) ^{※1} 24EシリーズのFF車

高効率な燃焼特性をはじめ、低回転時には吸気2バルブの片方を休止させるVTEC機構の採用などにより、118kW [160PS]の最高出力を獲得しながら、13.0km/ℓ (10・15モード)^{※2}の低燃費を実現。平成22年燃費基準^{※3}に適合しました。さらに、エンジンの後方排気システムや外部EGRの採用などによって優れたクリーン性能を達成したことで、国土交通省「超-低排出ガス」認定を取得しています。

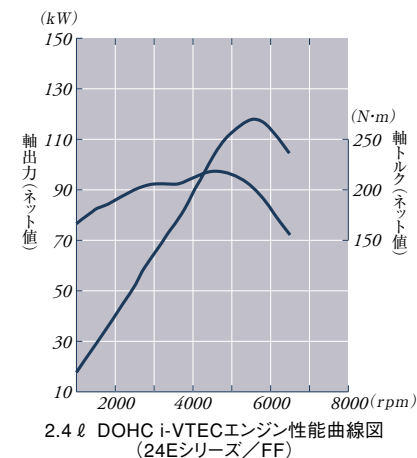


Photo:2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン (24Eシリーズ)

※2 メーカーオプションの「16インチアルミホイール&タイヤ」または「サンルーフ」を装着した場合を除く。
 ※3 メーカーオプションの「16インチアルミホイール&タイヤ」のみを装着した場合、または「16インチアルミホイール&タイヤ」と「プライバシーガラス」をセットで装着した場合を除く。

外部EGR採用。

燃焼安定性の向上により、より多くのEGR導入に対しても優れた安定燃焼を確保。そこでEGR量を従来に比べ2倍以上に増加。ポンピングロス(吸入抵抗損失)を低減し低燃費化に貢献するとともに、EGRにより燃焼ガス中のNOxが減少するため、キャタライザーの貴金属削減にも貢献しています。



2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線図 (24Eシリーズ/FF)

双方のエンジンに施した性能向上技術。

- 燃焼安定性の向上—バルブオーバーラップ量の最適制御などにより、すでに高い燃焼安定性を備えているi-VTECエンジン。その上でヘッドポート形状、燃焼室形状を最適化。より高速で強いスワールを生成し燃焼安定性を向上しています。これによりEGR量の増加や遅角点火を可能にし、排出ガスのクリーン化および燃費の向上を実現しています。
- 二次バルブ採用—エンジンの振動や騒音を抑える二次バルブを採用。またオイルパンを新設計し油面を下げることで、バルブシャフトがオイルを攪拌(かくはん)することによる出力損失を最小限に抑えました。

- 高精度空燃比制御—燃焼ガス中のO₂濃度測定において、O₂センサーでは不可能だった理論空燃比に対する誤差量の測定が可能なりニアA/Fセンサーを採用。このリニアA/FセンサーとO₂センサーの併用によって高精度な空燃比制御を実現しています。
- コールドスタート時の排出ガス中の有害物質低減—燃焼安定性の向上による遅角点火や後方排気レイアウトなどにより燃焼ガスの熱損失を低減。キャタライザーの早期活性化を実現し、コールドスタート時の浄化性能を高めています。

2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン主要技術 (24Tシリーズ)

VTEC+VTC制御最適化

- 高出力/高トルク化 ● 低燃費化 ● 低排出ガス化

後方排気システムとし、ステンレス製低ヒートマスキューンホールドを採用

- 低排出ガス化

サイレントカムチェーン採用

- コンパクト化 ● メンテナンスフリー化

サーベンタイン補機駆動 (オートテンショナー付)

- コンパクト化 ● メンテナンスフリー化

DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)採用

- アクセルレスポンスの向上およびスムーズ化



2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン

吸気側・排気側VTEC機構採用

- 高出力/高トルク化
- 3ピースローラーロッカーアーム



ロアブロック構造採用

- 低振動・低騒音化
- コンパクト化 ● 軽量化



二次バルブ採用

- コンパクト化
- 低振動・低騒音化

エンジンラインアップ

エンジン	2.4ℓ DOHC i-VTEC			
	24T		24E	24E
タイプ	24T・エクスクルーシブパッケージ、24T・スポーツパッケージ		エクスクルーシブパッケージ	エクスクルーシブパッケージ
駆動方式	FF	4WD	FF	4WD
最高出力* (kW [PS]/rpm)	147 [200]/6,800	140 [190]/6,800	118 [160]/5,500	118 [160]/5,500
最大トルク* (N・m [kg・m]/rpm)	232 [23.7]/4,500	228 [23.2]/4,500	218 [22.2]/4,500	216 [22.0]/4,500
燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 (国土交通省審査値)	11.4★	11.0★	13.0 ^{※1} ★ (12.4★)	12.2★
使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン		無鉛レギュラーガソリン	
国土交通大臣 低排出ガス認定レベル	優-低排出ガス	優-低排出ガス	超-低排出ガス	優-低排出ガス

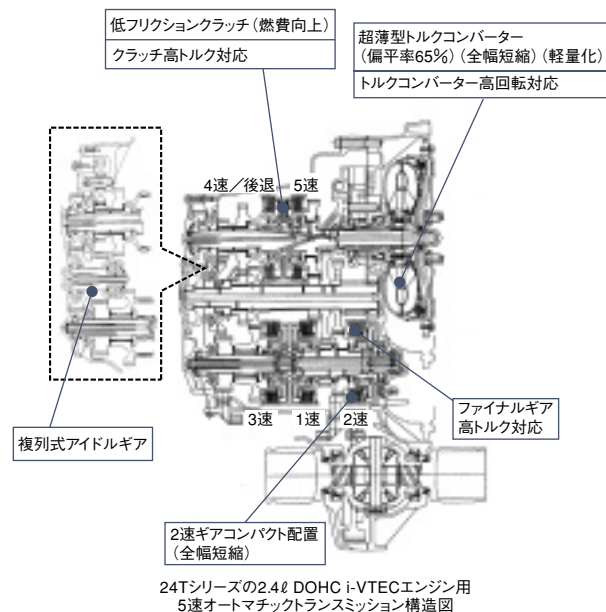
*はネット値★印の数値の車両はグリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進優遇税制)の対象となります。()内はサンルーフを装着した場合の数値。
 ※1 メーカーオプションの「16インチアルミホイール&タイヤ」を装着した場合は12.8km/ℓ (グリーン税制の対象外)となります。また、メーカーオプションの「16インチアルミホイール&タイヤ」+「サンルーフ」を装着した場合、「16インチアルミホイール&タイヤ」+「ホンダ・DVDナビゲーションシステム」を装着した場合は12.2km/ℓ (グリーン税制の対象)となります。
 ※2 メーカーオプションの「16インチアルミホイール&タイヤ」を装着した場合は11.8km/ℓ (グリーン税制の対象)となります。

リニアな走りが体感できる 高品位・高レスポンス5速AT(Sマチック)。

クルーズ時の低燃費化や加速時のリニアな変速を実現するために、ギアレシオ設定の自由度が高い5速オートマチックトランスミッションを採用。マニュアル感覚のシフト操作が行えるSマチックをはじめ、2~4速のクロスレシオ化やシフトホールド制御、さらに24Tシリーズに採用した2.4ℓ DOHC i-VTECエンジンではDBWとの協調制御により、スポーティでリニアなフィーリングを獲得しています。

高効率・コンパクト5速AT。

低フリクションクラッチや高効率・超薄型トルクコンバーター、複列式アイドルギアなどの採用により高効率・コンパクト化を実現。さらに、24Tシリーズの2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン用においては高出力に対応する専用設計を施しました。トルクコンバーターのポンプカバーに高強度素材を使用し、高回転に対応。4速、5速のクラッチ枚数を増やし、ファイナルギアには高強度ギア材を用いて耐久性を高め、高トルクに対応するなど、200PS達成に大きく寄与しています。



ダイレクト制御+DBW協調制御。

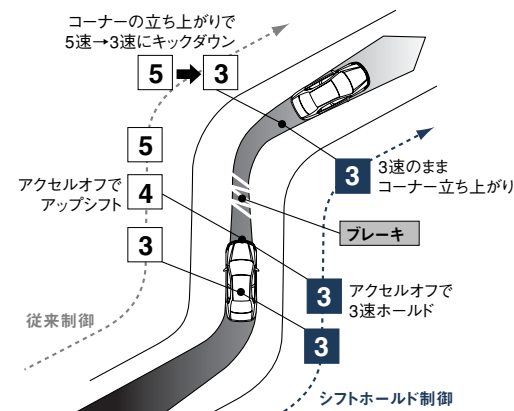
リニアソレノイドによるダイレクト制御と運転環境の変化に対応する新制御ロジックを採用。変速ショックを大幅に低減し、スムーズな加速とリニアなレスポンスを両立しています。さらに、24Tシリーズの2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン用では、シフトアップ時における変速時間短縮やシフトショック低減を図るためのエンジントルク制御を、従来までの点火タイミングによる制御に加えてDBWのスロットルバルブ操作による制御を追加。これにより、よりなめらかなシフトダウンも可能となりました。熟練したドライバーがマニュアル車で行うシフト操作のような制御によって、スムーズかつスポーティな変速を実現しています。



シフトホールド制御。

走行状態に応じて知能的なシフト制御を行うプロスマテックをさらに進化させ、ドライバーのシフト感覚により近づけるシフトホールド制御を採用しました。Dレンジでの走行時に、ドライバーの操作や車速変化などから走行状態を瞬時に判断し、変速操作を最適制御。特にワインディングなどでのスポーツ走行時には、シフトホールド制御によりアクセルのオン/オフによる不要な変速を抑え、十分なエンジンブレーキによる減速やタイムラグのない鋭い加速が得られます。

シフトホールド制御動作イメージ図



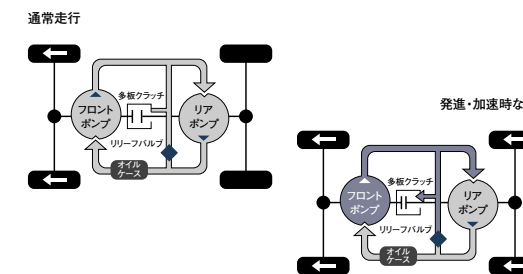
マニュアル感覚の走りが楽しめるSマチック。

積極的な走りが楽しめるSマチックを採用。シフトレバーをDレンジから右に倒すことでマニュアル感覚の変速操作が行えます。また、ストレート式のシフトポジションとシフトブーツにより、上質でスポーティなイメージを持たせています。



デュアルポンプシステム採用リアルタイム4WD。

軽量・コンパクトで定評のデュアルポンプシステム4WDを採用。5速ATとの組み合わせによって、走行状況により雪道などでも適切に対応した走りが得られます。



デュアルポンプシステム4WD制御イメージ図

HiDS(Honda インテリジェント・ドライバーサポート・システム)

車線維持支援機能&車速／車間制御機能

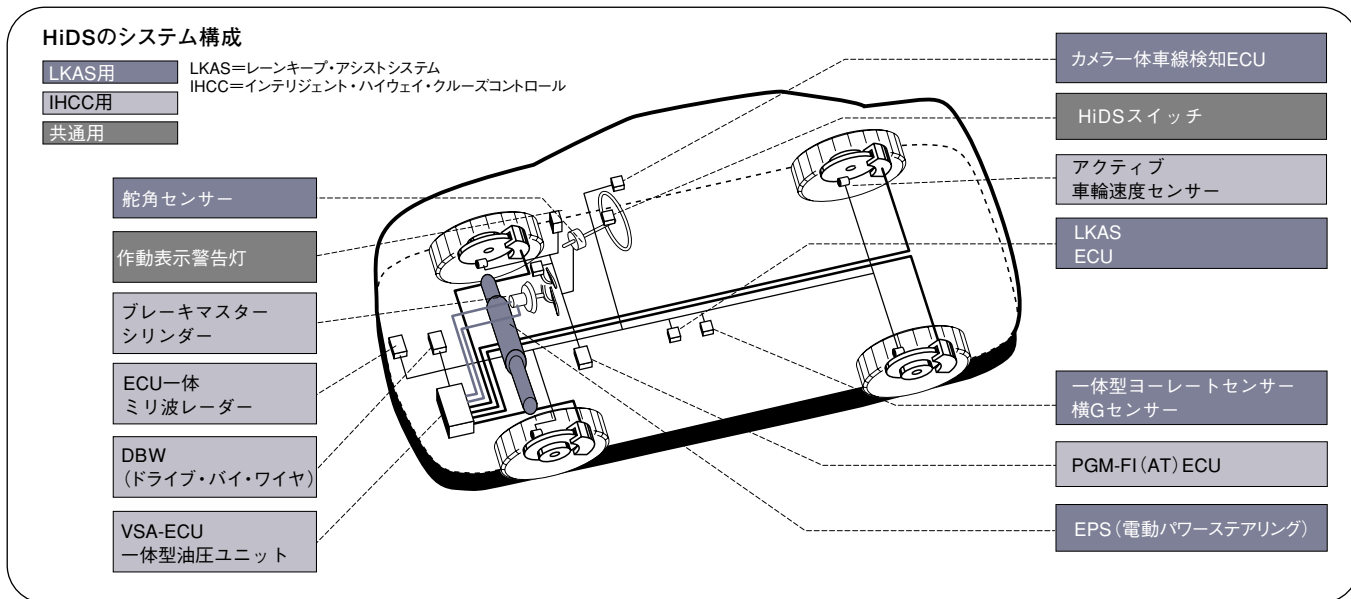
(アコード24TL、24Tにメーカーオプション) (アコードワゴン24T (FF)、24T・エクスクルーシブパッケージ (FF)にメーカーオプション)

高速道路における運転負荷の軽減によって快適性と安全性に寄与することを目的とした、高速道路運転支援システム、HiDS。Hondaが世界に先駆けて開発した技術で、1997年に発表、2000年3月に運輸省(現・国土交通省)大臣認定を取得。今回のアコード・シリーズから採用していきます。高速道路における長時間の運転は、ドライバーの疲労や集中力の低下を招き、認知・判断ミスの要因となります。HiDSでは、車速を制御して先行車との車間距離を適切に保つ「IHCC(インテリジェント・ハイウェイ・クルーズコントロール)」と、車線の維持をアシストする「LKAS(レーンキープ・アシストシステム)」によって運転負荷の軽減を行い、疲労による「うっかり・ほんやり」といったミスを防ぎ、ひいては事故の防止に寄与します。HiDSの車線維持支援機能(LKAS)は、常にドライバーの運転を中心に考えて支援を行うという、新しいコンセプト「ドライバーとシステムのインタラクション(相互作用)」によって開発されました。これにより、ASV(Advanced Safety Vehicle)を提唱する国土交通省の新しい認可を取得し、ほとんどの高速道路で使用可能なアシストシステムとして実現しました。

「人間中心」というコンセプト。運転するのはあくまでもドライバーです。

システムの性格上、自動運転のように誤解されがちですが、HiDSはあくまでも人間を尊重し、人間の負担を軽減し、人間のエラーを未然に防ぐために、いまクルマができる最大限の支援を追求した技術です。そのため、ドライバーの積極的な運転操作に対して速やかに補助を行う一方、ステアリングから手を離したり操作がない場合には警報を発生し、運転を促します。実際に、技術的には自動運転、つまり手放し運転のシステムも可能です。しかし、常にドライバーの運転操作を優先し、意志を尊重したうえで、高速道路での運転負荷を軽減する、というのがHiDSの在り方です。だからこそ、運転操作を妨げないようにアシストトルクのフィーリングにこだわり、メーターパネルのインターフェイスやステアリングホイール内のスイッチレイアウトにこだわりました。ドライバーに「これは快適だ」と感じていただくこと。うっかり車線を外れそうになった時に「ああ、付いていてよかった」と思っていたことが、いちばん大切だと思います。

開発スタッフから



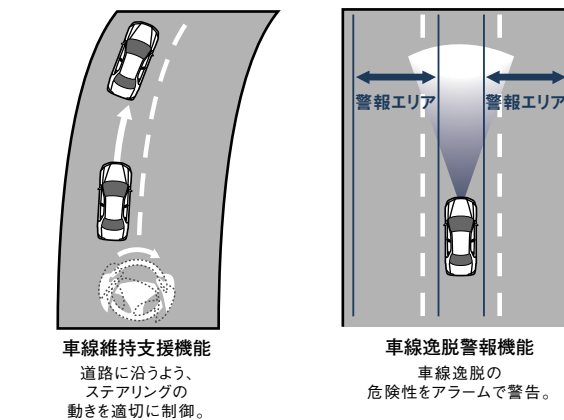
[LKAS(車線維持支援機能)の概要]

フロントウインドウの上部内側に設置したC-MOSカメラで捉えた画像をもとに、まず画像のコントラストから車線の輪郭を抽出(微分処理)。次に線や点の幅、長さ、連続性などの特徴を解析し(ハフ変換)、車線であるかを判断・評価。車線維持をアシストするのに必要なステアリングトルクをECUにより算出し、EPS(電動パワーステアリング)の動きによってステアリング操作を適切にアシストします。作動範囲は65km/h以上、直線路から半径230mのコーナーで作動するので、ほとんどの高速道路での使用が可能です。また、車線から逸脱する可能性がある際には警報を発生し、ドライバーに注意を促します。このシステムはドライバーの操作をベースにアシストを行い、常にドライバーの操作を尊重して作動するように設定しています。



ドライバーは車線を維持するよう意識し、軽いステアリング操作によってシステムに意志を伝えることで安定した車線維持が可能となります。

■車線維持支援機能(LKAS)の作動イメージ
●車線維持範囲:半径230m以上の曲線路 ●作動車速:65km/h~100km/h

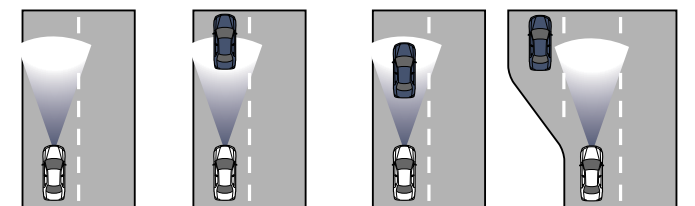


[IHCC(車速／車間制御機能)の概要]

フロントエンブレム奥に内蔵した、対候性の高いミリ波レーダーにより前方距離100m、角度16度の範囲で前走車との距離を測り、車速センサー、ヨーレートセンサーにより自車の走行状態を検出。通常のクルーズコントロール同様、設定した速度を保つ走りが可能なほか、同一車線の前走車両の有無によって、車速、車間を自動制御するクルーズコントロールシステムです。



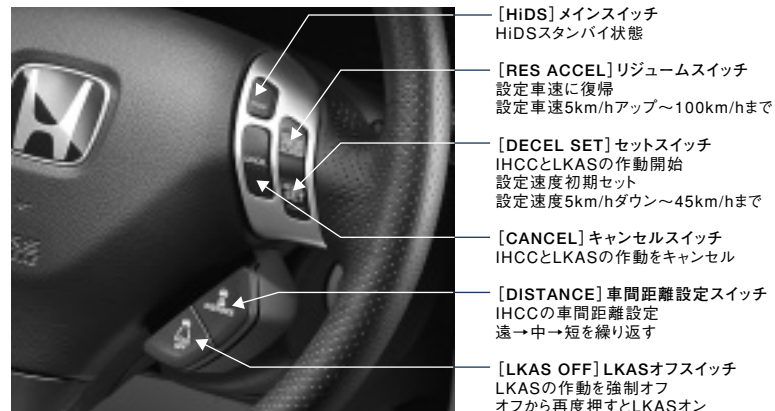
■車速／車間制御機能(IHCC)の基本制御パターン(概念図)
●レーダー検知範囲:車両前方100m以内 ●作動車速:45km/h~100km/h



- 定速制御
希望の車速に設定することにより、定速走行を開始。車間距離は3段階に設定可能。
- 減速制御
自車線前方の先行車が設定車速より遅い場合、スロットルやブレーキの制御を行い減速。先行車の急ブレーキや割りこみなどで減速しきれない場合は、警告音と表示でドライバーの操作(ブレーキ等)を促します。
- 車間制御
先行車の車速変化に合わせて、設定した車間距離になるよう追従。(車速の上限は設定車速まで)
- 加速制御
自車線前方の先行車が車線変更した場合は、設定車速までゆるやかに加速し、定速走行に戻ります。

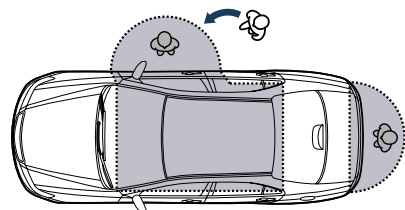
[HiDSの操作]

- HiDSの各操作スイッチは、ステアリングホイール上にすべて配置されています。
- HiDSの基本操作は、メインスイッチをオンにして、セットスイッチを押すだけです。
- HiDSの作動条件範囲であれば、IHCCの車速と車間距離を自分がドライブしやすい設定にすることで、車速／車間制御機能、車線維持支援機能、車線逸脱警報機能のすべてが作動します。



●HiDSは前方不注意を補助する装置ではありません。車間距離制御、車間接近警報、減速能力、車線維持支援、車線逸脱警報には限界があります。
●道路状況、天候状況によっては、使用できない場合があります。

Hondaスマートカードキーシステム認証エリア (アコード)



認証エリアは運転席およびトランクの周辺。(アコードワゴンには運転席周辺のみとなります) エンジン始動の際にはカードキーが車内にあることが条件です。



超薄型カードキー



ロックボタン付運転席ドアハンドル



イグニションスイッチノブ

Hondaスマートカードキーシステム

(アコード24TLに標準装備、20Eを除きメーカーオプション)

(アコードワゴン24T・エクスクルーシブパッケージに標準装備、24Eを除きメーカーオプション)

超薄型のカードキーを携帯していれば、運転席ドアハンドルを握るだけでドアのアンロックが可能。さらに、ドアを閉めて運転席ドアハンドルのロックボタンを押すかクルマから離れると、自動的にロック。アコードではトランクリッドも電気式トランクオープンスイッチを押すだけで開きます。また、キーを使わずにイグニションスイッチのノブを操作することでエンジンの始動/停止作動が行えます。通常のメカニカルキーも装備。カードキーとメカニカルキーいずれもイモビライザー機能を備えており、盗難防止性能にも優れています。

【操作】

ドアアンロック

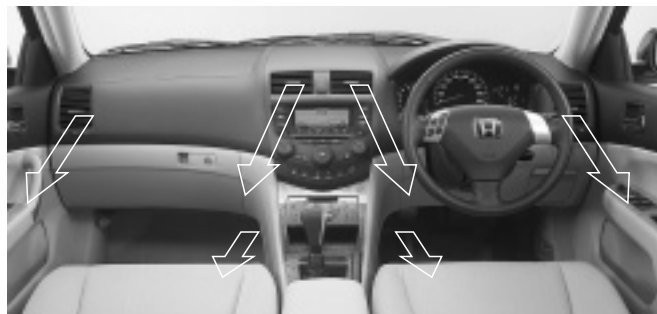
ドアハンドルを握るだけで、ドアハンドル内側のセンサーが感知し瞬時にロックを解除します。ID認証は電波を利用して行われ、ドアハンドルを中心に照合しているため、カードキーをカバンなどに入れたままでも作動します。

ドアロック

ドアハンドル外側のロックボタンを押すことでID認証が行われロックします。もしくは、カードキーを携帯して認証エリアから離れると自動的にロックします。

エンジン始動/停止

イグニションスイッチのノブを押すことでIDを認証。あとはキーを使用する場合と同様の操作でエンジンの始動/停止作動が行えます。また、ノブのキャップを外せばキーを挿入でき、通常の操作が行えます。



左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー

(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)

運転席側と助手席側の温度設定が独立して行える、フルオート・エアコンディショナーを標準装備。ドライバーとパッセンジャーそれぞれの好みに応じた温度設定が可能です。

高性能オーディオシステム

(アコード全タイプに標準装備) (アコードワゴン24T、24T・スポーツパッケージ、24Eに標準装備)

30W×4chの高出力アンプやPPコーンネオジウムスピーカーを搭載し、しかも専用の音響チューニングによって高い音質を実現した[AM/FMチューナー付CDプレーヤー+4スピーカー]システムを標準装備しています。

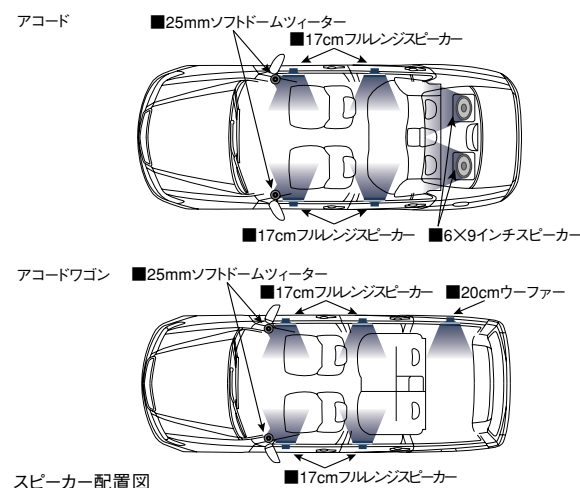
プレミアムサウンドシステム

(アコード20Eを除きメーカーオプション)

(アコードワゴン・エクスクルーシブパッケージに標準装備、その他のタイプにメーカーオプション)

[AM/FMチューナー+インダッシュ6連奏CDチェンジャー+8スピーカー*]の「プレミアムサウンドシステム」を設定。MOS FET採用のハイパワーアンプ(45W×8ch)と8スピーカー*との組み合わせでハイクオリティなサウンドを楽しめます。

*アコードワゴンは7スピーカー



スピーカー配置図

電装カスタマイズ機能

販売会社に依頼することで、例えばインテリアライトの消灯時間の変更やキーレスアンサーバックの有無など、電装機器の設定をさまざまにカスタマイズできる機能を搭載しました。

【カスタマイズ例】

- ・ドアロック時のインテリアライトの消灯までの時間変更
- ・キーレスアンサーバックの有無
- ・ウォッシャー連動ワイパー動作の有無
- ・リアワイパー*間欠動作、リバース連動の有無

*アコードは4WDに標準装備 アコードワゴンは全タイプに標準装備

プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト (HID)

(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)

照射距離が長いディスチャージヘッドライト(ロービーム)を標準装備。スポーティなプロジェクタータイプを採用しました。機能とともに精悍なイメージを表現しています。



オートライトコントロール

(アコード24TL、20ELに標準装備、24Tにメーカーオプション)

(アコードワゴン・エクスクルーシブパッケージに標準装備、24T (FF) にメーカーオプション)

インパネ中央部のセンサーで周囲の明るさを検知し、ライトの点灯/消灯を自動で行うオートライトコントロール。精密に明るさ、暗さを判断することでガード下などの短い暗所での誤点灯や、明るいトンネルでの誤消灯を防ぎます。



雨滴検知ワイパー

(アコード24TL、20ELに標準装備、24Tにメーカーオプション)

(アコードワゴン・エクスクルーシブパッケージに標準装備、24T (FF) にメーカーオプション)

フロントガラスに装着されたセンサーから赤外線を照射し、その反射量で雨滴量を検知。降雨量に応じてワイパーを自動的に作動させます。



ドアミラーウィンカー

(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)

対向車や斜め後方からの被視認性がよく、ヘッドライトのイメージに合わせた薄型形状とすることで、デザインイメージの統一感も図っています。



親水ドアミラー+フロントドア撥水ガラス

(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)

雨の日のドライビングでも、安心して周囲の確認が出来ます。



新世代性能を搭載した、音声認識ホンダ・DVDナビゲーションシステム。

(アコード/アコードワゴン全タイプにメーカーオプション)

大画面7インチワイドモニターとDVD-ROMを採用。ルート探索や地図スクロールの速度アップに加え、3Dマップ表示をはじめ各種表示機能を充実させるなど、ナビゲーションとしての基本機能を高性能化。さらに、直感的に操作ができるタッチパネルや音声認識機能も備え、操作性と使いやすさが格段に進化しました。また、「インターナビ・プレミアムクラブ」のサービスに対応できるなど、カーライフをより快適にサポートする高機能システムに仕上がっています。



高精度の音声認識機能。

ステアリングホイールの音声認識スイッチを押して、声に出して指示すれば、ナビゲーション機能はもとより、ハンズフリー通話機能、オーディオ、エアコンの音声操作が可能。また、インターナビ・プレミアムクラブとの連携でさまざまな情報提供を受けることができます。



機能種別	操作項目	操作コマンド例
ナビゲーション機能	住所検索	「東京都港区南青山」
	施設検索	「三重県鈴鹿サーキットホテル」
	周辺検索	「近くのコンビニ」
	ナビゲーション画面操作	「広域」、「詳細」
ハンズフリー通話機能	登録名ダイヤル	「電話をかける」→「〇〇さん」
オーディオ機能	オーディオソース切替	「CD」、「AM」、「FM」
エアコン機能	ダイレクト温度設定	「25度」、「30度」
	あいまい温度設定	「暑い」、「寒い」
インターナビ機能	情報提供	「スポーツニュース」、「メール」

通信モデムを標準装備し、情報端末機能も充実。

渋滞などの情報をリアルタイムに表示するVICS(道路交通情報通信システム)FM多重レシーバーを標準装備し、インターナビ情報のアクセスに必要なモデム機能も内蔵。また、ハンズフリーテレホン機能も装備するほか、TV放送の受信も可能です。

走行アシスト機能を向上。

自転車位置と進行方向の情報に車速センサーからの情報を加えることで、オーバースピードになることが予測されるカーブ接近の予告が可能。ふらつき運転検知機能とあわせて予防安全の向上に貢献します。また、内蔵のトリップコンピュータにより、燃費などを表示することもできます。



音声認識

ナビゲーション機能とともに、オーディオ、エアコンの音声操作が可能。(操作ガイド付)



行程ガイド

高速道路ではサービスエリアやインターチェンジまでの距離、一般道では目印となる場所や交差点までの距離を表示。



立体ビル表示機能

3D市街地図画面では、ビルを立体的に表示。視点角度は5段階の調節が可能。



VICS (FM多重型)

VICS FM多重レシーバーを標準装備。渋滞や通行規制など現在地周辺の道路交通情報が受信可能。



ハンズフリー通話

ハンズフリー通話機能を標準装備。ステアリングから手を離すことなく、データ通信や通話が可能。

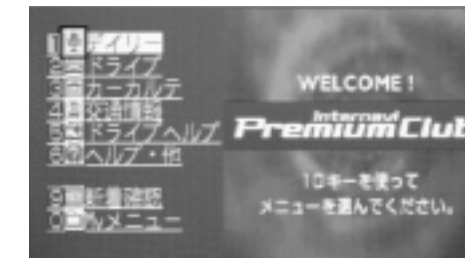
その他の主な機能

表現力豊かな地図表示/市街地図収録都市は1405都市/交差点手前での車線変更を適切に誘導する一般レーン表示/複雑な交差点を立体図で分かりやすく表示する3D立体交差点拡大/ガソリンスタンドなどルート沿いの主な施設を表示するルート沿い施設検索/デパートなどの提携駐車場を検索できる提携駐車場検索/スケジュール機能や占い機能などエンターテインメント機能も充実

カーナビゲーションの可能性をさらに広げる、新しい情報ネットワークサービス〈インターナビ・プレミアムクラブ〉。

音声認識ホンダ・DVDナビゲーションシステムを装着することでサービスを利用できる、Honda独自の双方向型情報ネットワークサービス〈インターナビ・プレミアムクラブ〉。利用者に最も価値のあるサービスの提供を目指し、全国の最新道路交通情報やドライブのプランニングに役立つコンテンツなど充実した5つのサービスをインターナビ情報センターに集約。利用者はカーナビゲーションから携帯電話を介して情報センターにアクセスすることで、利用者個人のリクエストに応じた全国レベルの常に更新される最新の道路交通情報を入手できるほか、さまざまな情報をカーナビゲーションやパソコン、携帯電話に呼び出すことが可能。

しかも、音声認識のナビゲーションシステムなので、運転中でも安心して利用できます。なお、Hondaはこのサービスの提供を、アコード/アコードワゴンからスタートし、利用者のより充実したカーライフを幅広くサポートしていきます。(3年間無償、年会費も月々の利用料も不要)



internavi Premium Club

1 いつでもどこからでも、随時更新する最新の交通情報を入手し、目的地へ最も早く到着できるように案内する「新・道路交通情報」。

全国の道路交通情報をカバーするオンデマンド型VICSによる、高精度なダイナミックルートガイダンスを実現。



インターナビ情報センターではVICS※センターおよび日本道路交通情報センターと常時接続しており、全国の道路交通情報をカバー。さらに、利用者個人が任意に情報を入手できるオンデマンド型VICSを実現しました。通常、VICS FM多重は都道府県単位、ビーコンでは一般道においては約10~30km前方までの情報しか入手できず、目的地が都道府県をまたぐ場合にはトータルな交通情報が得られません。これに対し「新・道路交通情報」では、利用者が目的地を設定するとカーナビゲーションが携帯電話を経由してインターナビ情報センターにアクセスし、都道府県をまたぐ場合でも目的地周辺までの最新の道路交通情報を入手。カーナビゲーションはその情報に基づき、最も早く到着可能と判断したルートや到着予想時刻などを表示するので、目的地までの交通状況を出発前に把握することが可能です。そのうえ更新情報を自動的に受信するポイントやタイミングを設定しておくことで、走行中でもカーナビゲーションが情報センターから送られる最新

情報をその都度入手。刻々と変化する渋滞や交通規制などの情報から適切なルートを再検索し、どのインターチェンジから高速道路に乗るべきか降りるべきかといった詳細なルートを表示するなど、より高精度なダイナミックルートガイダンスを実現しています。

●都道府県をまたいだ目的地方面の道路交通情報を入手可能。たとえば、横浜から成田空港に向かうといった場合でも出発前にあらかじめルート全体の渋滞情報、到着予想時刻が確認できるため、どのルートを選ぶか、どこで高速に乗り、どこで降りれば最も短時間で目的地に到着できるか、的確に判断することができます。

●規制などの手前で更新情報を自動受信し、適切なルートを案内。乗り降りするインターチェンジのそれぞれ手前約5分の地点、また通行止めやチェーン規制、事故などがある場合にはその手前に、情報更新ポイントが自動的に設定されます。クルマがそこに近付くと情報を入手。高速に乗るか、次のインターチェンジまで一般道を進んだ方が早いかなど、適切に案内します。

●ドライバーが情報入手したいポイントを5カ所まで任意設定可能。通勤ルート上などの渋滞しがちな地点を設定しておけば、そこに近づいた時に自動的に情報を入手。より空いているルートがわかります。また同一地点でも進行方向ごとに設定できるので、行きは情報を入手する、帰りは入手しないなどの指定が可能です。

●情報の更新タイミングを任意に指定可能。情報の更新タイミングは5分・15分・30分・60分おきに指定でき、交通状況の変化に的確に対応できます。

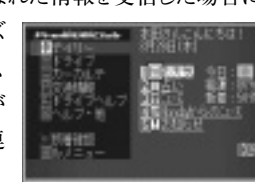
2 メンテナンス時期などをお知らせする「愛車メンテナンス情報」。

オドメーターからの総走行距離をベースに、メンテナンス記録や愛車メモにより、インターナビ情報センターからオイル交換などのメンテナンス時期をメールやパーソナル・ホームページでお知らせするなど、愛車をベストコンディションに保つための情報を提供します。



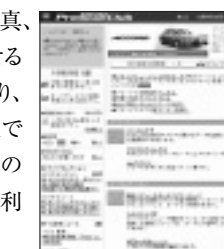
3 ドライブ情報やメールを車内に提供する「カーナビ向け情報」。

音声認識操作によりエリアや施設の呼び出し、目的地の設定だけでなく、各種ニュース、メール、目的地の天気など各種コンテンツの読み上げが可能。画像や位置情報、電話番号の含まれた情報を受信した場合には、画面の壁紙にしたり、目的地設定、ハンズフリーで電話をかけることもできます。また、ドライブヘルプではロードサービスなどが登録でき、ハンズフリーで速やかに電話連絡をすることも可能です。



4 パソコンや携帯電話に個人のホームページを提供する「パーソナル・ホームページ」。

パソコンや携帯電話に、カスタマイズされたお客様ごとの個人専用ホームページを開設することができます。愛車の写真、総走行距離表示のほか、ドライブを充実させるための情報、メンテナンス情報提供などにより、カーライフを幅広くサポート。インターネット上で利用できるため、パソコンや携帯電話などとの連動によって、ご家庭だけでなく外出先でも利用することが可能です。



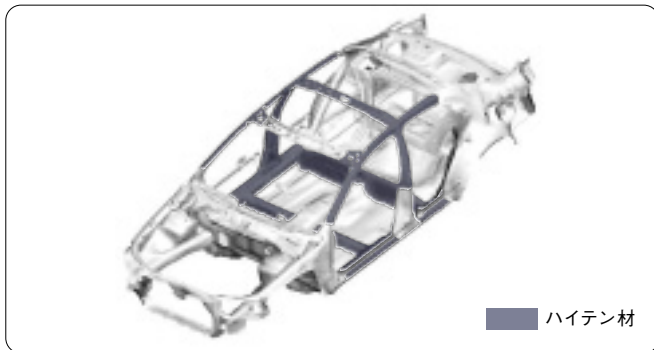
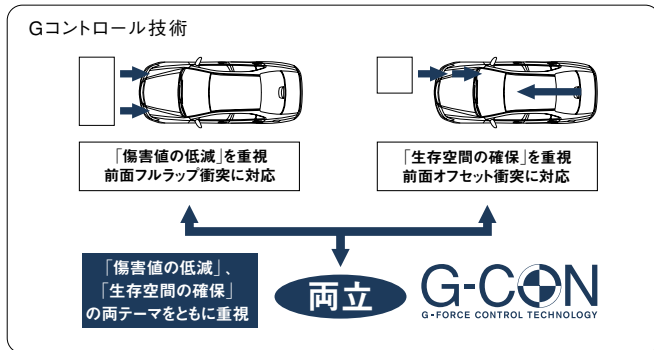
5 初回車検時まで、毎年最新版に交換「地図DVD交換」。

初回車検時までの3年間、1年ごとに販売店にて最新地図DVD-ROMに交換します。

※VICSは財団法人道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。
●このサービスは、音声認識ホンダ・DVDナビゲーションシステム装着車を対象としたものです。サービスを受けるには、販売店での会員登録が必要です。
●4年目以降、サービスの延長をご希望の方には有償にて承ります。
●情報を取得するには、携帯電話が必要です。
●「パーソナル・ホームページ」を利用するには、インターネットに接続できる環境が必要です。
●通信費、プロバイダ利用料は、お客様ご負担となります。

エアバッグの保護エリアをより広く。展開速度をさらに素早く。

側面からの強い衝撃に対する、フロント席とリア席両方の乗員の頭部を保護するエアバッグを開発するにあたり、まずは実際の事故形態を詳細に検証しました。乗員の体格はさまざまであるうえに、シートのスライド量やリクライニング角度によって姿勢もさまざまです。また、斜め前方からの衝突の場合には、頭部が前方にも動くことがわかりました。窓越しに車外の物に接触する衝撃を緩和する必要がありますし、さらに、クルマ対クルマのような衝突時には、センターピラーが侵入してくるため、短時間でエアバッグを展開させる必要があることがわかりました。こうしたあらゆる条件下で高い頭部保護性能を実現するために、まずは保護エリアの広いカーテンタイプを採用しました。そして開発の最も大きな課題となったのが、この大きな容量のエアバッグを、より早く展開させることでした。しかし既存のインフレーターで展開を早くしようとすると、バッグにダメージを与えてしまいます。そこでインフレーターを、通常は圧縮ガスを暖めて膨張させるのに対し、低温ガス(全圧縮ガスタイプ)を内蔵したコールドガスタイプとすることで、大容量と急速展開が可能なエアバッグを実現しました。

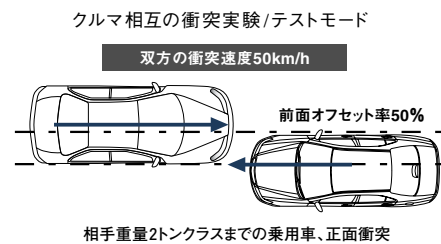


「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を高水準で両立する、Honda独自のGコントロール技術。

Hondaは衝突安全において、乗員に対する「傷害値の低減」が課題となる前面フルラップ衝突と、「生存空間の確保」が課題となる前面オフセット衝突の双方を高水準でクリアすることを目指し、独自のGコントロール技術で対応。アコード/アコードワゴンは、前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/h、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hに対応する、新・衝突安全設計ボディを実現しています。

独自の目標を設定したクルマ相互の衝突実験を実施。

Hondaは、リアルワールドの衝突安全研究を推進するために、クルマ相互の衝突実験を実施。事故統計の分析から、「相手重量2トクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセットの衝突」という独自の研究目標を設定しました。アコード/アコードワゴンは高効率なエネルギー吸収&高強度ボディ構造により、この目標値をクリアしています。



テスト車両によるクルマ相互の衝突実験 右アコード

高次元の衝突安全性能を実現した、優れたエネルギー吸収構造。

フロントサイドフレームへのレーザーブランク結合材の採用や各部の強化などにより剛性を最適化。前面衝突時のエンジンルームにおける効果的な衝撃吸収特性と、キャビン変形の抑制を高いレベルで両立しています。また、ボディ骨格には高張力鋼板(ハイテン材)を大幅に採用。高エネルギー吸収骨格を実現しています。さらに、センターピラー上端とルーファーチとの結合部にガセットを追加し、シートクロスメンバーとサイドシルとの結合部にはスティフナーを追加するなど、ボディ中央部を一周する強固な構造を完成。側面衝突安全性能を大幅に向上させています。

頭部衝撃保護インテリア

室内のルーフサイドや各ピラー内部を衝撃吸収構造とし、衝突時に乗員の頭部への衝撃を緩和します。

頭部や脚部に対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ

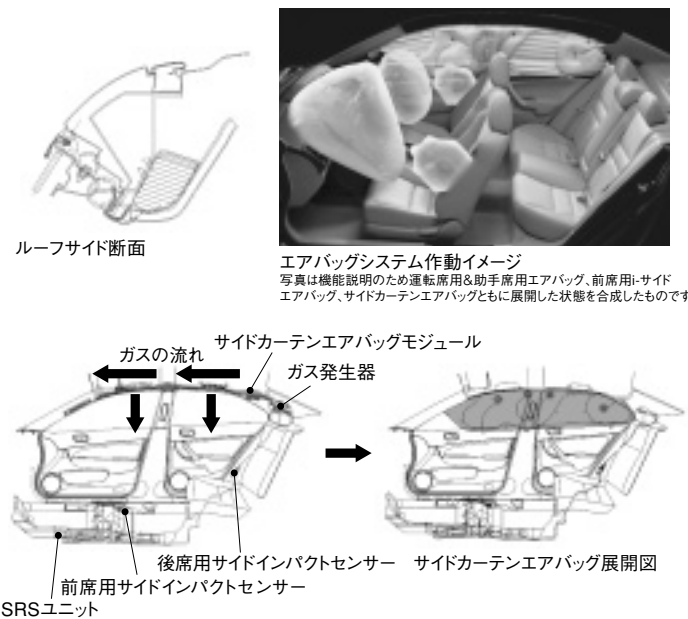
Hondaでは、歩行者衝突時の傷害軽減を目指した、歩行者傷害軽減ボディの開発に取り組んでいます。生命に関わるダメージを最も受けやすい頭部はもちろんのこと、さらに脚部にも対応。ボンネット、ボンネットヒンジ、ワイパー取り付け部、フロントフェンダー、バンパーに衝撃吸収構造を採用しています。



側面衝突時の頭部への衝撃を緩和する、サイドカーテンエアバッグシステム。

(アコードEuro-Rを除きメーカーオプション)

Hondaは、側面衝突時に子供から大人までさまざまな体格の乗員の頭部や頸部を広く保護し、特にセンターピラーへの頭部衝突を防ぐ展開性能を実現した、サイドカーテンエアバッグシステムを新開発。アコード/アコードワゴンから設定していきます。サイドウィンドウのほぼ全面をカバーするエアバッグを瞬時に展開させるために低温ガス(全圧縮ガスタイプ)インフレーターを採用。約0.015秒という速い展開速度により、バッグの厚さの拡大も可能となり、衝突の衝撃をより効果的に吸収。衝突時の頭部に加わる衝撃を、エアバッグなしの場合と比較して約1/6に低減し、頭部への傷害を大幅に軽減しています(ポール衝突テスト時)。また、衝撃センサーは従来の3か所(車体中央、前席乗員横左右)に後席乗員横左右2ヶ所を追加して5か所とし、側面衝突の形態に応じてサイドカーテンエアバッグシステムと前席用i-サイドエアバッグシステムが最適なタイミングで作動するように制御しています。



頸部衝撃緩和フロントシート

後方からの衝突時に頭部と体は別々な力を受けてしまうため、頸部への負担が大きくなってしまいます。そこで、衝突時に体を沈み込ませる特性をシートバックに持たせるとともに、ヘッドレストの取り付け角度を最適化。頸部にかかる負担を低減しています。(レカロ社製バケットシート装着車は除く)

- 前席用i-サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)
(アコードEuro-Rを除きメーカーオプション)
- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)
- フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト
(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)
- リア全席3点式ELR/ALRシートベルト
(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS
(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)
- プレーキアシスト
(アコード Euro-Rを除き全タイプに標準装備)
- ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアンカー(リア左右席)
(アコード/アコードワゴン全タイプに標準装備)

環境対応技術

軽量化

- 高強度コンロッドボルト
- 軽量高性能メルシート
- マルチゲートアルミホイール
- リアナックルアルミ化
- ABSモジュレータブラケットアルミ化

クリーン化

- 均一担持キャタリスト
- 縮管製法 コンバーター

エネルギー消費削減

- バンパー塗装ショートプロセス化

リサイクル材適用拡大

- バンパーサイドスペーサー
- アンダーカバー

鉛フリー化

- 燃料タンクメッキ
- 電着塗装
- マウントゴム/金具用接着剤
- ホイールバルancer
- ブレーキホース用接着剤

PVCフリー化

- インパネモジュールのオールオレフィン化
- ドアインナーウェザーstripp
- ドアモール
- リアドアクォーターシール
- シフトノブ

排出ガスクリーン性能。

DOHC i-VTECエンジンによる高効率な燃焼や、後方排気システム、リニアA/Fセンサー、外部EGR、均一担持キャタリスト、縮管製法コンバーターなどをそれぞれのエンジン特性に応じて採用することで、より効果的に浄化性能を高めています。これによりアコード/アコードワゴンとも全タイプで平成12年排出ガス規制値を下回り、国土交通省「超-低排出ガス」認定および「優-低排出ガス」認定をそれぞれ取得しています。

平成22年燃費基準適合/グリーン税制適用。

(アコード20EL、20E/アコードワゴン※)

Hondaの高効率な燃焼技術を核に、i-VTEC機構のバルブ制御をはじめとするエンジン技術によって低燃費を実現。さらにトランスミッションの伝達効率の向上や細部にわたる軽量化、さらには空力性能の向上などにより平成22年燃費基準に適合。さらに、「超-低排出ガス」認定「優-低排出ガス」認定を取得したことで「グリーン税制」の優遇措置として、自動車取得税および自動車税の減税が適用されます。

※アコードワゴン24EのFF車で、メーカーオプションの「16インチアルミホイール&タイヤ」のみを装着した場合、または「16インチアルミホイール&タイヤ」と「プライバシーガラス」をセットで装着した場合を除く。

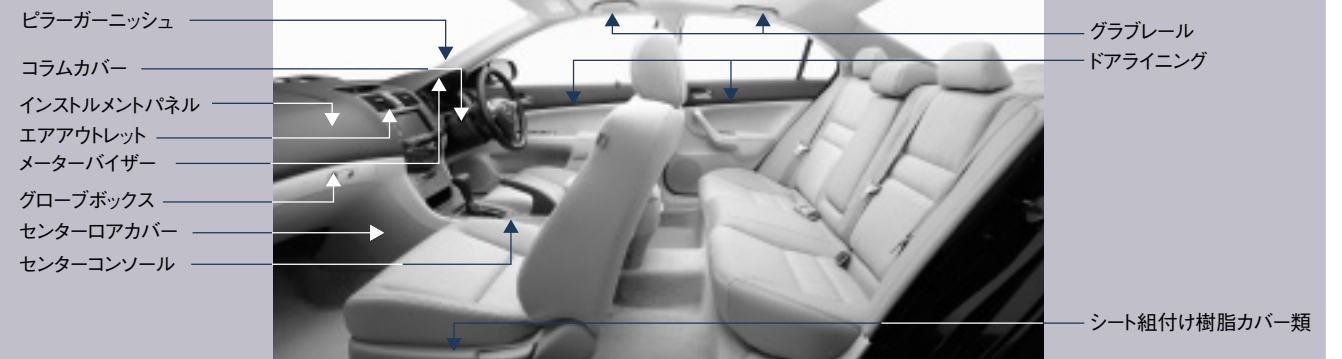
アコード20EL (FF)、20E (FF) アコードワゴン24Eシリーズ (FF)	アコード24TL、24S、24T、20EL (4WD)、 20E (4WD)、Euro-R アコードワゴン24Tシリーズ、 24Eシリーズ (4WD)
	
「超-低排出ガス」認定車表示マーク 平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、 規制値を75%以上下回る優秀な環境性能を 達成した車両に与えられます。	「優-低排出ガス」認定車表示マーク 平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、 規制値を50%以上下回る優秀な環境性能を 達成した車両に与えられます。

ハイパフォーマンスで、しかもクリーンなアコードを提供したい。

材料開発にあたっては、アコードの走りのよさと質の高さを具現化することを目標に、そしてこれからのクルマの基本として、環境技術や軽量化の向上に取り組みました。環境に配慮し、しかも優れた走行性能を得るために、エンジンの燃焼効率や排出ガス性能を高める素材を随所に採用し、一方では材料の軽量化を徹底的に追求。低燃費と低排出ガスを高次元で両立し、しかも力強い走りを実現させました。さらにPVC樹脂を減らし、リサイクル材の使用を拡大するなど、リサイクル性も大幅に向上させています。こうした世界トップレベルの材料技術によって、ハイパフォーマンスでしかも環境にやさしいアコードを、お客様に提供することができたと思います。

開発スタッフから

インテリアのオレフィン化項目



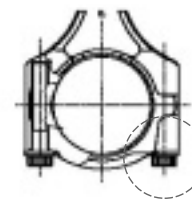
軽量化を追求。

走行性能および燃費の向上のために、材料領域からさまざまな軽量化技術を投入しています。

主な軽量化項目

・高強度コンロッドボルト (約10%軽量化)

合金元素の最適添加や微細な材料組織形成による高強度化、および、特殊加工による成形性向上により高強度化。ボルト本体とコンロッド締結部の小型化により軽量化を達成したことで、レシプロマス低減に貢献しています。



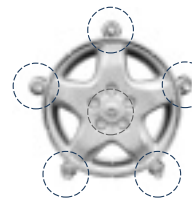
・アルミ製リアナックル (約30%軽量化) (FF)

鋳鉄製からアルミ製にすることにより大幅な軽量化を実現しました。



・マルチゲートアルミホイール (約10%軽量化)

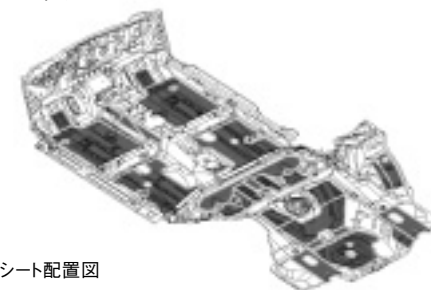
鋳造加工におけるゲート(湯口、注ぎ口)を増やすとともに位置を最適化。また、急速凝固により結晶組織を微細化し、靱性を向上。従来よりも厚みが少ない軽量なホイールを製造できる技術を確認しました。



・軽量高性能メルシート (約15%軽量化)

床パネルに貼り付けて遮音を図るメルシートの音性能向上ファイラーと軽量ファイラーの配分を最適化し、軽量化と静粛性を両立しています。

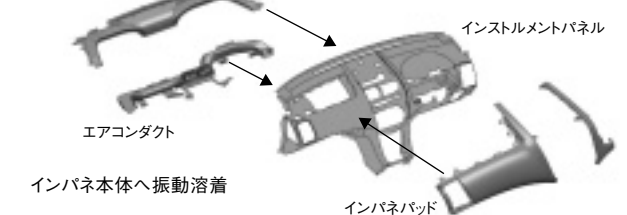
■部分に適用



軽量化高性能メルシート配置図

PVC樹脂を削減。

インテリア、エクステリアの樹脂部品からPVC樹脂を積極的に減らし、リサイクルしやすい環境にやさしい材料選定を行いました。特にインテリアのインジェクション成型部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用。また樹脂パーツへの識別記号の表示など、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上※としました。インストゥルメントパネルでは、パネル主要部品をネジを使わないで振動溶着することで、インパネモジュールのオレフィン化をさらに進化。インパネソフトパッドの張り合わせについては、接着剤プリコート技術の開発により、世界初のスプレーレス接着工法を実現しました。※Honda独自の算出基準による



鉛レス化を推進。

燃料タンクのメッキをSn-Pb(スズ-鉛)からSn-Zn(スズ-亜鉛)に変更し、ボディ電着塗装の脱鉛を可能にする塗料を開発するなど、鉛の使用量を1996年レベルの1/3以下に削減しました。

■経済産業省「リサイクルイニシアチブ」による業界目標は、2005年末までに1996年レベルの1/3以下を目指すものです。

リサイクル材の使用拡大。

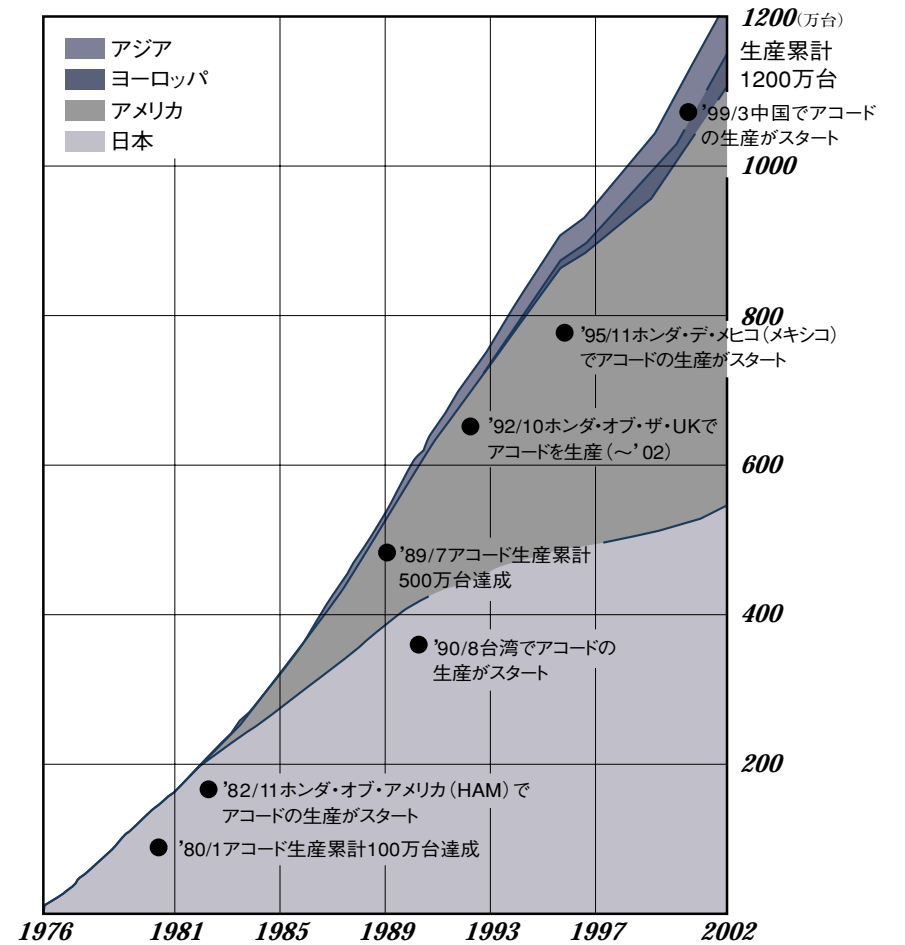
Hondaでは、ディーラーからのバンパー回収リサイクルシステムを確立し、回収したバンパーを再生材として再利用しています。アコード/アコードワゴンでは、バンパーサイドスペーサーおよびアンダーカバーに新たに再生樹脂を使用。従来モデルに比べ再生樹脂使用量を約2kg拡大しています。

エネルギー消費量を削減。

塗装工程において、硬化反応性の高い塗料の開発によりバンパー塗装の焼き付け時間および溶剤除去時間を短縮。これにより、エネルギー消費量を大幅に削減しています。

世界をフィールドに、これまでも、これからも。 Hondaとともに進化を続ける、ACCORDの歩み。

1976年、人と社会との調和を目指したクルマとして誕生したACCORD。
以来、6代・26年にわたる歩みは、Hondaのクルマづくりの軌跡そのものと言えます。
誕生した年に早くもアメリカへの輸出が始まり、代を重ねるたびに
アジア、ヨーロッパへとフィールドを広げ、世界各地で生産。
現在では、約140カ国で販売され、生産累計1,200万台を超える真のグローバルモデルへと成長しました。
こうした実績を支えているのが、
いつの時代でも、先進テクノロジーを投入し、
世界共通の高い品質でそれぞれの地域ニーズに応え、新たな価値を提案するという
Hondaのクルマづくりです。
2002年、7代目となるACCORDは、
クルマとしてのすべての質を徹底的に深め、
ドライビングをよりいっそう楽しめるクルマとして、世界の道を新たに走り始めます。
時代の変化とともに、Hondaのテクノロジーとともに、
ACCORDはこれからもさらなる進化を続けていきます。



	1976 1st	1981 2nd	1985 3rd	1989 4th	1993 5th	1997 6th	2002 7th	
特徴	エネルギー危機や排気ガス規制などへの対応として、低燃費・低公害対策を施したうえで、「広さ・走り・スタイル」をすべて満たし、誕生。 ●1600ハッチバックで誕生 ●77、4ドアサルーン登場	小型車の頂点にふさわしいクオリティをめざし、メカニズムはもちろん、エクステリア、インテリア、装備にも技術のすべてを凝縮。 ●アコード/ビガーシリーズとして発売	スタイリッシュなエアロシェイプにゆとりある空間を確保しながら、すべての判断基準をスポーティというテーマに置いて開発し、新たな価値観を創造。 ●エアロデッキ登場 ●'87、CAシリーズ追加 ●'88、米国製アコード・クーペ輸入販売開始	90年代の小型セダンはどうあるべきかという命題のもと、ゼロからの発想でクルマの機能の本質を見つめ、人間最優先のセダンを徹底的に追求。 ●アコード/アスコットシリーズとして登場 ●'91、米国製アコード・ワゴン輸入販売開始 ●'92、米国製アコード・セダン限定輸入販売	世界水準の安全性能、低燃費化や環境への配慮、そしてクルマ本来の走る楽しさなど、次世代のセダンに望むすべてを追求し、人と社会への新たな在り方を提示。 ●'93、'94日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞 (日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会主催) ●米国テン・ベスト・カー1994受賞 (カー&ドライバー誌主催) ●'94米国インポート・カー・オブ・ザ・イヤー受賞 (モーター・トレンド誌主催) ●米国テン・ベスト・カー1995受賞 (カー&ドライバー誌主催)	世界それぞれの地域ニーズに応えるための世界共通フレキシブルプラットフォームを開発。さらに、走行性能、安全性能、環境性能のすべてに優れた先進・高機能セダン&ワゴンを提案。 ●アコード/トルネオ/アコード・ワゴンとして登場 ●'00 ACCORD Euro-R登場		
海外展開		●'82、米国オハイオ州において、日本メーカー初の乗用車現地生産開始						
受賞歴	●76カー・オブ・ザ・イヤー受賞 (モーターファン誌主催) ●米国'77カー・オブ・ザ・イヤー、アンダー5,000ドル部門受賞 (ロードテスト誌主催) ●豪州'77カー・オブ・ザ・イヤー受賞 (ホイールスマガジン誌主催) ●米国'77カー・オブ・ザ・イヤー、アンダー5,000ドル部門受賞 (カー&ドライバー誌主催) ●米国'78'79年・オブ・ザ・イヤー10ベストカーズベストセダン・アンダー5,000ドル部門受賞 (ロード&トラック誌主催)	●'82、米国乗用車の日本車名別販売で第1位 ('96年まで15年間連続記録更新) ●'83ヨーロッパ・カー・オブ・ザ・イヤー日本車No.1	●'85-'86日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞 (日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会主催)	●'89、米国乗用車の車名別販売で第1位 ('91まで連続記録更新) ●米国テン・ベスト・カー1991受賞 (カー&ドライバー誌 主催/'82より連続受賞)				
主要技術	●CVCCエンジン ●オーバードライブ付ホンダマチック ●CVCC-IIエンジン ●車速応動型パワーステアリング ●セーフティインジケーター	●クルーズコントロール ●オートレベリングサスペンション ●4速フルオートマチック ●12バルブ・クロスフローエンジン ●4輪アンチロックブレーキ ●ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオートマチック ●電子制御燃料噴射システムPGM-FI	●リトラクタブルヘッドライト ●2.0 DOHC、1.8 DOHCエンジン ●FF車世界初、4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション ●3チャンネルデジタル制御4輪アンチロックブレーキ ●4輪ディスクブレーキ	●4WS ●2次バランサー内蔵エンジン ●運転席用SRSエアバッグシステム	●2.2 DOHC 新VTECエンジン ●2.0 DOHC VTECエンジン ●知的4速オートマチック・プロスマテック (タイプII) ●運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム ●ABS/TCS/LSD	●2.0 DOHC VTECエンジン ●2.0 VTECエンジン ●2.0 VTEC LEVエンジン ●1.8 VTECエンジン ●ワゴン専用2.3 VTECエンジン ●5リンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション ●新EPS (電動パワーステアリング) + VGR (可変ステアリングギアレス)システム ●VSA (車両挙動安定化制御システム) ●マニュアルモード付4速AT (Sマチック) ●世界初「ふらつき運転検知機能」		



アコード主要装備 ● は標準装備 ◎ はメーカーオプション

タイプ	24TL		24S	24T	20EL		20E		全タイプ標準装備	
	駆動方式		FF		FF	4WD	FF	4WD		
安全装備	運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム	●	●	●	●	●	●	●	●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナー-ELRシートベルト	
	前席用1-サイドエアバッグシステム(助手席乗員乗換検知機能付)	◎ ^{※1}	◎ ^{※1} ◎ ^{※2}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	●リア全席3点式ELR/ALRシートベルト	
	サイドカーテンエアバッグシステム	◎ ^{※1}	◎ ^{※1} ◎ ^{※2}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	●フロントアジャスタブル・シートベルトショルダアンカー	
	リアヘッドレスト(中央)	◎ ^{※1}	◎ ^{※1} ◎ ^{※2}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	◎ ^{※1}	●リアヘッドレスト(左右) ●チャイルドブルー	
	EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS	●	●	●	●	●	●	●	●室内難燃材 ●ドアビーム	
	ブレーキアシスト	●	●	●	●	●	●	●	●ハイマウント・ストップランプ	
	VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)	●	●	◎ ^{※3}	◎ ^{※3}	◎ ^{※3}	◎ ^{※3}	◎ ^{※3}	●シートベルト締め忘れ警告灯(運転席)	
	ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バーナテザーアンカー(リア左右席)	●	●	●	●	●	●	●	●EPS(電動パワーステアリング)	
	ドアミラーウインカー	●	●	●	●	●	●	●	●パワーウインドウ(運転席挟み込み防止機構付)	
	音声認識ホンダ・DVDナビゲーションシステム(ナビディスプレイ対応)	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	●パワードロック	
快適装備	左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー	●	●	●	●	●	●	●	●キーレスエントリー一体型キー	
	プレミアムサウンドシステム(インダッシュ6連装CDチェンジャー+AM/FMチューナー+8スピーカー)	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	●ライト消し忘れ警告ブザー	
	AM/FMチューナー付CDプレーヤー+4スピーカー	●	●	●	●	●	●	●	●イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー	
	電波式キーレスエントリーシステム(金トランスponder)＜アンサーバック機能付＞	●	●	●	●	●	●	●	●両席パニティミラー-照明付サンバイザー	
	Hondaスマートカードキーシステム	●	●	◎	◎	◎	◎	◎	●外気温表示機能	
	イモビライザー	●	●	●	●	●	●	●		
	HIDS(Honda インテリジェントドライバーサポートシステム)	◎ ^{※4} ◎ ^{※5}	◎ ^{※4} ◎ ^{※5}	◎ ^{※4} ◎ ^{※5}	◎ ^{※4} ◎ ^{※5}	◎ ^{※4} ◎ ^{※5}	◎ ^{※4} ◎ ^{※5}	◎ ^{※4} ◎ ^{※5}		
	クルーズコントロール	◎ ^{※7}	◎ ^{※7}	◎ ^{※7}	◎ ^{※7}	◎ ^{※7}	◎ ^{※7}	◎ ^{※7}		
	薄型電動スモークガラス・サンルーフ(チルトアップ機構付)	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}		
	テレスコピック&チルトステアリング	●	●	●	●	●	●	●		
シート	オーディオリモートコントロール(ステアリングスイッチ)	●	◎ ^{※9}	◎ ^{※9}	◎ ^{※9}	◎ ^{※9}	◎ ^{※9}	◎ ^{※9}		
	シュクラ社製ランバーサポート(運転席)	●	◎ ^{※10}	◎ ^{※10}	◎ ^{※10}	◎ ^{※10}	◎ ^{※10}	◎ ^{※10}	●6:4分割可倒式リアシート	
	運転席8ウェイパワーシート	●	◎ ^{※11}	◎ ^{※11}	◎ ^{※11}	◎ ^{※11}	◎ ^{※11}	◎ ^{※11}	●リアセンターアームレスト(カップホルダー付)	
	運転席ハイトアジャスター(ラチェット式)	●	◎ ^{※10} ◎ ^{※12}	◎ ^{※10} ◎ ^{※12}	◎ ^{※10} ◎ ^{※12}	◎ ^{※10} ◎ ^{※12}	◎ ^{※10} ◎ ^{※12}	◎ ^{※10} ◎ ^{※12}		
	レカロ社製バケットシート(フロント)	●	◎ ^{※10} ◎ ^{※13}	◎ ^{※10} ◎ ^{※13}	◎ ^{※10} ◎ ^{※13}	◎ ^{※10} ◎ ^{※13}	◎ ^{※10} ◎ ^{※13}	◎ ^{※10} ◎ ^{※13}		
	本革ソフトウイープコンビネーションシート	●	◎ ^{※14}	◎ ^{※14}	◎ ^{※14}	◎ ^{※14}	◎ ^{※14}	◎ ^{※14}		
	レザーインテリア<本革シート(前座シートヒーター付)>* シートバックポケット	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}	◎ ^{※8}		
	●運転席/助手席	●助手席	◎ ^{※10} ◎ ^{※14}	◎助手席	◎運転席/助手席	◎助手席				
	インテリア	本革巻ステアリングホイール	●	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	●オルガン式アクセルペダル ●フットレスト
		MOMO社製本革巻ステアリングホイール	●	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	◎ ^{※13}	●サングラスボックス ●センターポケット ●キー付グローブボックス(照明付) ●コインポケット
大径自発光メーター(ブラックフェイス/イルミネーションコントロール付)		●	◎ ^{※15}	◎ ^{※15}	◎ ^{※15}	◎ ^{※15}	◎ ^{※15}	◎ ^{※15}	●パワーウインドウスイッチ照明 ●マップランプ	
コンソールパネル		木目調 ^{※15}	メタリック塗装	メタリック塗装	木目調 ^{※15}	メタリック塗装	木目調 ^{※15}	メタリック塗装	●ウエルカムランプ ●トランクランプ ●タイダウンフック(トランク) ●シガーライター	
パワーウインドウスイッチパネル		木目調 ^{※15}	ブラック	ブラック	木目調 ^{※15}	ブラック	木目調 ^{※15}	ブラック	●全面高熱線吸収UVカットガラス	
フロント・スライドアームレスト付コンソールボックス		●本革	◎ ^{※16}	◎ ^{※16}	◎ ^{※16}	◎ ^{※16}	◎ ^{※16}	◎ ^{※16}	●プリントアンテナ	
プロジェクタータイプディスプレイヘッドライト(HID)<ロービーム>		●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	●ミスト機構付間欠フロントワイパー	
オートライトコントロール		●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	●電気式トランクオープンスイッチ	
フォグライト		●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	●フロントグリル ^{※17}	
エアロフォルムバンパー(フロント/リア)		●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	●クロームメッキ・サイドウインドウモール	
エクステリア	ボディ同色サイドシルガーニッシュ	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	●ボディ同色電動格納式リモコンドアミラー	
	ハーフシェイド・フロントウインドウ	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	ダークグリルガラス	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	銀水ドアミラー+フロントドア撥水ガラス	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	雨滴検知ワイパー	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	間欠リワイパー(リパース連動)	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	スポーツサスペンション	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	ツインサイレンサー	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}		
	フロントベンチレーター付ディスクブレーキ	●16インチ	●16インチ	●16インチ	●15インチ	●15インチ	●15インチ	●15インチ		
ホイール	スチールラジアルタイヤ	205/55R16 89V	215/45R17 87W	205/55R16 89V	195/65R15 91H	195/65R15 91H	195/65R15 91H			
	スチールホイール+フルホイールキャップ	●	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}	◎ ^{※18}			
	アルミホイール	●16インチ	●17インチ	◎16インチ	◎15インチ	◎15インチ	◎15インチ			
	ホイールサイズ	16X6 ^{1/2} JJ	17X7JJ	16X6 ^{1/2} JJ	15X6JJ	15X6JJ	15X6JJ			

※1.「1-サイドエアバッグ」「サイドカーテンエアバッグ」「リアヘッドレスト(中央)」はセット装備となります。※2.「レカロ社製バケットシート」および「MOMO社製ステアリングホイール」との同時装着はできません。※3.「HIDS」装着時のセット装備のみとなります。※4.「1-サイドエアバッグ」+「サイドカーテンエアバッグ」+「リアヘッドレスト(中央)」とのセット装備となります。※5.「レザーインテリア」および「レザーインテリア」の同時装着はできません。※6.「シュクラ社製ランバーサポート」および「運転席ハイトアジャスター」「シートバックポケット」は装着されません。※7.「HIDS」装着の場合は、「HIDS」に機能が統合されます。※8.「HIDS」との同時装着はできません。※9.「MOMO社製ステアリングホイール」を装着した場合は装着されません。※10.「レカロ社製バケットシート」を装着した場合は「ランバーサポート」および「運転席ハイトアジャスター」「シートバックポケット」は装着されません。※11.「レザーインテリア」装着時のセット装備のみとなります。※12.「レザーインテリア」を装着した場合は装着されません。※13.「レカロ社製バケットシート」と「MOMO社製ステアリングホイール」はセット装着となります。また「1-サイドエアバッグ」+「サイドカーテンエアバッグ」+「リアヘッドレスト(中央)」との同時装着はできません。※14.「レザーインテリア」を装着した場合は、運転席/助手席に装着されます。※15.インテリアカラがアポリーの場合は木目調、インテリアカラがブラックの場合は黒木目調となります。※16.「レザーインテリア」を装着した場合は本革に、「レカロ社製バケットシート」と「MOMO社製ステアリングホイール」を装着した場合はスウェード調ファブリックとなります。※17.24TL、24Tで「HIDS」を装着した場合はハニカムメッシュタイプになります。※18.「HIDS」を装着した場合は装着されません。 *一部合成皮革を使用しています。

■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、単独装着ができず、他の複数のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。■本仕様並びに装着は予告なく変更する事があります。あらかじめご了承ください。

アコードEuro-R 主要装備

●はEuro-R専用装備 ●はアコード標準装備 ◎はメーカーオプション

【安全装備】

- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS
- フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナー-ELRシートベルト ●リア全席3点式ELR/ALRシートベルト
- リアヘッドレスト(左右) ●ドアビーム ●ハイマウント・ストップランプ ●シートベルト締め忘れ警告灯(運転席)
- ドアミラーウインカー ●クラッチ・スターシステム

【快適装備】

- 左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー ●AM/FMチューナー付CDプレーヤー+4スピーカー
- 電波式キーレスエントリーシステム(全ドアトランク)(アンサーバック機能付) ●キーレスエントリー一体型キー
- イモビライザー ●テレスコピック&チルトステアリング ●EPS(電動パワーステアリング)
- パワーウインドウ(運転席挟み込み防止機構付) ●両席パニティミラー-照明付サンバイザー
- ◎音声認識ホンダ・DVDナビゲーションシステム(インナーディスプレイ対応) ◎プレミアムサウンドシステム(インダッシュ6連装CDチェンジャー+AM/FMチューナー+8スピーカー) ◎Hondaスマートカードキーシステム

【シート】

- ◎レカロ社製バケットシート(フロント) ●6:4分割可倒式リアシート ●リアセンターアームレスト(カップホルダー付)

【インテリア】

- ◎MOMO社製本革巻ステアリングホイール ●アルミ製シフトノブ&スポーツペダル
- 大径自発光メーター(レッド照明/イルミネーションコントロール付) ●チクニカルメタル調コンソールパネル&パワーウインドウスイッチパネル ●フロント・スライドアームレスト付コンソールボックス(スウェード調ファブリック) ●オルガン式アクセルペダル ●フットレスト ●サングラスボックス ●センターポケット ●ウエルカムランプ ●カーテシランプ(フロント)

【エクステリア】

- ブラックアウトサブリフレクター・ヘッドライト ●チタン調バックレンズ ●ダーククロームメッキ・アウトドアハンドル
- スポーツグリル(ハニカムメッシュタイプ) ●ブラックサイドウインドウモール
- エアロフォルムバンパー(フロント/リア) ●ボディ同色サイドシルガーニッシュ(エアロフォルム)
- フォグライト ●プロジェクタータイプ ディスチャージヘッドライト(HID)<ロービーム> ●ハーフシェイド・フロントウインドウ
- 全面高熱線吸収UVカットガラス ●ミスト機構付間欠フロントワイパー

【走行関連メカニズム】

- ◎軽量フライホイール ◎トルク感成型ヘリカルLSD(リミテッドスリップデフ) ●スポーツサスペンション
- ツインサイレンサー ●ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション ●5リンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション
- スタビライザー(フロント/リア) ●16インチフロントベンチレーター付ディスクブレーキ

【タイヤ/ホイール】

- ◎アルミホイール(17X7JJ、カイザーシルバー・メタリック) ●偏平ワイドタイヤ(215/45R17 87W)

■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他の複数のメーカーオプションとセット装着となる場合がございます。

アコードEuro-R 主要諸元

- 車名・型式:ホンダ-LA-CL7 ●トランスミッション:6速マニュアル ●全長/全幅/全高:4.665m/1.760m/1.450m
- ホイールベース:2.670m ●トレッド(前/後):1.515m/1.515m ●最低地上高:10.150m ●車両重量:1,390kg
- 乗車定員:5名 ●客室内寸法:長さ1.940m/幅1.485m/高さ1.185m ●エンジン型式:K20A
- エンジン種類・シリンダー数及び配置:水冷直列4気筒横置 ●弁機構:DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2
- 総排気量:1,998cm³ ●内径×行程:86.0mm×86.0mm ●圧縮比:11.5
- 燃料供給装置形式:電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI) ●使用燃料種類:無鉛プレミアムガソリン
- 燃料タンク容量:65 ●最高出力:162kW [220PS]/8,000rpm ●最大トルク:206N・m [21.0kg・m]/6,000rpm
- ◎10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値):11.8km/l
- 主要燃費向上対策:可変バルブタイミング、電動パワーステアリング ●最小回転半径:5.4m
- 変速比:1速3.266/2速2.130/3速1.517/4速1.147/5速0.921/6速0.738/後退3.583 ●減速比:4.764
- ステアリング装置形式:ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様) ●タイヤ(前・後):215/45R17 87W
- 主ブレーキの種類・形式(前/後):油圧式ベンチレーター付ディスク/油圧式ディスク
- サスペンション方式(前/後):ダブルウィッシュボーン式/5リンク・ダブルウィッシュボーン式
- スタビライザー形式(前・後):トーション・バー式

■*はネット値です。「ネット」とはエンジン車を両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。 ■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。 ■実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。 ■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。 ■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。 ■ACCORD Euro-R、G-COIN、IHCC、LKAS、PGM-FI、プロスマック、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。 ■製造事業者:本田技研工業株式会社

アコード主要諸元

タイプ	24TL		24S	24T	20EL		20E	
	FF				FF	4WD	FF	4WD
車名・型式	2.4ℓ DOHC i-VTEC				2.0ℓ DOHC i-VTEC			
トランスミッション	ホンダ-LA-CL9				ホンダ-LA-CL7			
電子制御5速オートマチック(Sマチック)								
寸法・重量	全長(m) 4.665							
乗車定員	全幅(m) 1.760							
全高(m)	1.450				1.470	1.450	1.470	1.470
ホイールベース(m)	2.670				2.665	2.670	2.665	2.665
トレッド(m) 前/後	1.515/1.515				1.510/1.505	1.515/1.515	1.510/1.505	1.510/1.505
最低地上高(m)	0.150							
車両重量(kg)	1,430	1,420	1,420	1,390	1,460	1,370	1,450	1,450
サイドエアバッグ装着車	1,440	1,430	1,430	1,400	1,470	1,380	1,460	1,460
サンルーフ装着車	1,440	—	1,440	1,400	1,480	—	—	—
サイドエアバッグ+サンルーフ装着車	1,450	—	1,450	1,410	1,490	—	—	—
乗車定員(名)	5							
客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1.940/1.485/1.185(サンルーフ装着車1.135)							
エンジン	エンジン型式				K24A			
エンジン種類・シリンダー数及び配置	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2				K20A			
弁機構	水冷直列4気筒横置							
総排気量(cm ³)	2,354				1,998			
内径×行程(mm)	87.0×99.0				86.0×86.0			
圧縮比	10.5				9.8			
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)							
使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン				無鉛レギュラーガソリン			
燃料タンク容量(ℓ)	65		60		65		60	
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*				147 [200]/6,800		114 [155]/6,000	
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	232 [23.7]/4,500				188 [19.2]/4,500		188 [19.2]/4,500	
燃料消費率(km/ℓ) 10・15モード走行(国土交通省審査値)	12.0				13.8★		13.4★	
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング、ロックアップ機構付トルコン、電動パワーステアリング							
最小回転半径(m)	5.4							
動力伝達走行装置	変速比				1速2.651/2速1.516/3速1.517/4速0.772/5速0.566/後退2.000			
減速比	4.437				4.562			
ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様)							
タイヤ(前・後)	205/55R16 89V	215/45R17 87W	205/55R16 89V	195/65R15 91H				
主ブレーキの種類・形式(前/後)	油圧式ベンチレーター付ディスク/油圧式ディスク							
サスペンション方式	前				ダブルウィッシュボーン式			
	後				5リンク・ダブルウィッシュボーン式			
スタビライザー形式(前・後)	トーション・バー式							

■*はネット値です。「ネット」とはエンジン車を両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。 ■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。 ■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。 ■実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。 ■*印の数値の車両はグリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進高燃費)の対象となります。 ■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。 ■ACCORD、G-COIN、IHCC、LKAS、PGM-FI、プロスマック、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。 ■製造事業者:本田技研工業株式会社

アコードワゴン主要装備 ● は標準装備 ○ はメーカーオプション △ はディーラーオプション

	タイプ 駆動方式	24T		エクスクルーシブ パッケージ		スポーツパッケージ		24E		エクスクルーシブ パッケージ		全タイプ標準装備
		FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
安全 装備	運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム	●		●		●		●		●		●フロント3点式ローバックミッター付プリテンショナーELRシートベルト ●リア全席3点式ELR/LALシートベルト ●フロントアシスタブルシートベルトシールドアアンカー ●リアヘッドレスト(中央) ●チャイルドブローフ ●室内燃焼材 ●ドアビーム ●ハバマウント・ストップランプ ●シートベルト締め忘れ警告灯(運転席)
	前席用トサイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)	○※1		○※1		○※1		○※1※2		○※1		
	サイドカーテンエアバッグシステム	○※1		○※1		○※1		○※1※2		○※1		
	リアヘッドレスト(中央)	○※1		○※1		○※1		○※1※2		○※1		
	EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシスト	●		●		●		●		●		
	VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)	○		○		○						
	ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアアンカー(リア左右席)							●		●		
	ドミタウインター	●		●		●		●		●		
	音声認識ハンダDVDナビゲーションシステム(インターナビ・プレミアムクラブ対応)	○		○		○		○		○		
	左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー	●		●		●		●		●		●EPS(電動パワーステアリング) ●パワーウィンドウ(運転席挟み込み防止機構付) ●パワードアロック ●キーレスエントリー 体型キー ●ライト消し忘れ警告ブザー ●イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー ●両席パニテミラー 照明付サンバイザー ●外気温表示機能
プレミアムサウンドシステム(インテック6スピーカーAMFMチューナー+7スピーカー)	○		○		○		○※2※3		○			
AM/FMチューナー付CDプレーヤー+4スピーカー	●		●		●		●		●			
電波式キーレスエントリーシステム(全ドアテールゲート)(アンサーバック機能付)	○		○		○		○		○			
Hondaスマートカードキーシステム	○		○		○		○		○			
イモバイザー							●		●			
HIDS(Honda インテリジェント・ドライバサポート・システム)	○※4		○※5※6									
クルーズコントロール			●※7									
パワーテールゲート(挟み込み防止機構・リモコン開閉式)	●		●		●		●		●			
薄型電動スモークガラス・サンルーフ(チルトアップ機構付)	○		○		○		○		○			
テレスコピック&チルトステアリング	●		●		●		●		●			
オーディオリモートコントロール(ステアリングスイッチ)	●		●		●		●		●			
ジュウラ社製ランバーサポート(運転席)	●		●		●		●		●			
運転席8ウェイパワーシート			●		●		●		●		●リアセンターアームレスト(カップホルダー付) ●シートバックポケット(運転席&助手席) ●3席シートベルト内蔵リアシート	
運転席ハイトアジャスター(ラチェット式)	●		●		●		●		●			
ワンモーションリアシート(6:4分割可倒式)	●		●		●		●		●			
レザーインテリア(本革シート(前席シートヒーター付))*			○※6						○			
本革*ソフトウィーブコンビネーションシート					●							
イン テリア	本革巻ステアリングホイール	●		●		●		●		●		●オルガン式アクセルペダル ●フットレスト ●サングラスボックス ●キー付グローブボックス(照明付) ●センターポケット ●コインポケット ●フロントスライドアームレスト付コインボックス ●ラゲッジフック(4カ所) ●パワーウィンドウスイッチ照明 ●マップランプ ●ウエルカムランプ ●カーテシランプ(フロント) ●ラゲッジランプ(左右) ●サンゲラライター ●灰皿(フロントリア) ●アクセサリーポケット(DC12V)
	大径発光メーター(ブラックフェイス/イルミネーションコントロール付)	●		●		●レッド照明		●		●		
	コソノールパネル&パワーウィンドウスイッチパネル	●		●木目調※8		●メタル調		●		●木目調※8		
	トコカバー	●		●		●		△		△		
	AC100V電源			●		●		●		●		
	ラゲッジアンダーボックス	●		●		●		●		●		
	プロジェクタータイプ ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム)			●		●ブラックアウト		●		●		●プリントアンテナ ●ミスト機構付間欠フロントワイパー ●間欠リアワイパー(リバーズ連動) ●ボディ同色電動格納式リモコンドアミラー
	オートライトコントロール	○※9		●		●		●		●		
	フォグライト			●		●		△		△		
	フロントグリル	●バータイプ※10		●バータイプ※10		●ハニカムメッシュタイプ		●バータイプ		●バータイプ		
ボディ同色サイドシルガーニッシュ	●		●		●エアフォイルム		●		●			
エアフォイルムバンパー(フロントリア)+テールゲートスポイラー			●		●		●		●			
全面高熱線吸収UVカットガラス	●		●		●		●		●			
ハーフェイデッド・フロントウィンドウ	●※11		●※11		●		●		●			
プライバシーガラス	○		○		○		○		○			
鏡水ドアミラー+フロントドア撥水ガラス			●		●		●		●			
雨滴検知ワイパー	○※9		●		●		●		●			
走 行 装 置	DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)	●		●		●		●		●		●ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション ●トレーリングアーム・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション ●リアドラムインディックスブレーキ(15インチ) ●スタビライザー(フロントリア)
	スポーツサスペンション					●						
	ツインサイレンサー	●		●		●		●		●		
	フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ	●16インチ		●16インチ		●16インチ		●15インチ		●15インチ		
	スチールラジアルタイヤ	205/55R16 89V		205/55R16 89V		215/45R17 87W/205/55R16 89V		195/65R15 91H		205/55R16 89V		
タ イヤ ノ ール	スチールホイール+フルホイールキャップ					●						
	アルミホイール	●16インチ		●16インチ		●17インチ		●16インチ		○16インチ※3※12		●16インチ
	ホイールサイズ	16×61/2J		16×61/2J		17×7J/16×61/2J		15×6J		16×61/2J		

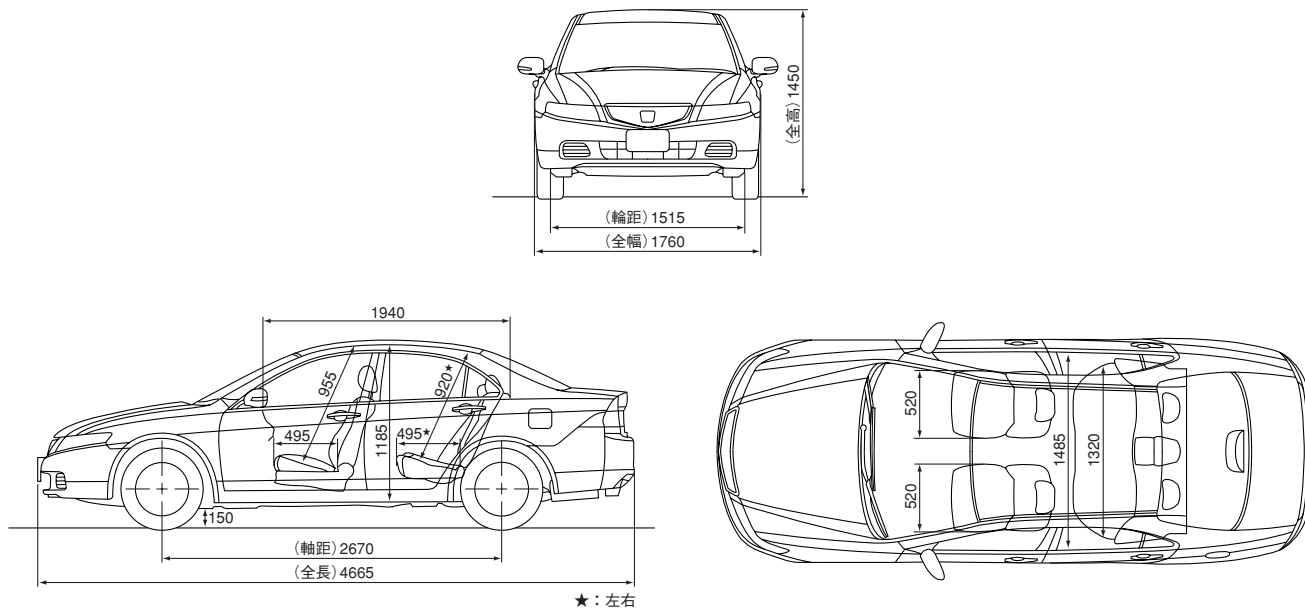
※1、[トサイドエアバッグ][サイドカーテンエアバッグ][リアヘッドレスト(中央)]はセット装着となります。
 ※2、[トサイドエアバッグ]+[サイドカーテンエアバッグ]+[リアヘッドレスト(中央)]と[プレミアムサウンドシステム]との同時装着はできません。
 ※3、[プレミアムサウンドシステム]と[16インチアルミホイール]との同時装着はできません。
 ※4、[トサイドエアバッグ][サイドカーテンエアバッグ][リアヘッドレスト(中央)][VSA][プレミアムサウンドシステム][オートライトコントロール][プライバシーガラス][雨滴検知ワイパー]とのセット装着となります。
 ※5、[トサイドエアバッグ][サイドカーテンエアバッグ][リアヘッドレスト(中央)][VSA]とのセット装着となります。
 ※6、[HIDS]と[レザーインテリア]との同時装着はできません。
 ※7、[HIDS]を装着の場合は、[HIDS]に機能が統合されます。
 ※8、インテリアカラーがアイボリーの場合は木目調、インテリアカラーがブラックの場合は黒木目調となります。
 ※9、[HIDS]装着時のセット装着のみとなります。
 ※10、[HIDS]装着車はハニカムメッシュタイプとなります。
 ※11、[HIDS]装着時には装備されません。
 ※12、16インチタイヤ(205/55R16 89V)がセット装着されます。
 *一部合成皮革を使用しています。
 ■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、単独装着ができず、他の複数のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。
 ■本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

アコードワゴン主要諸元

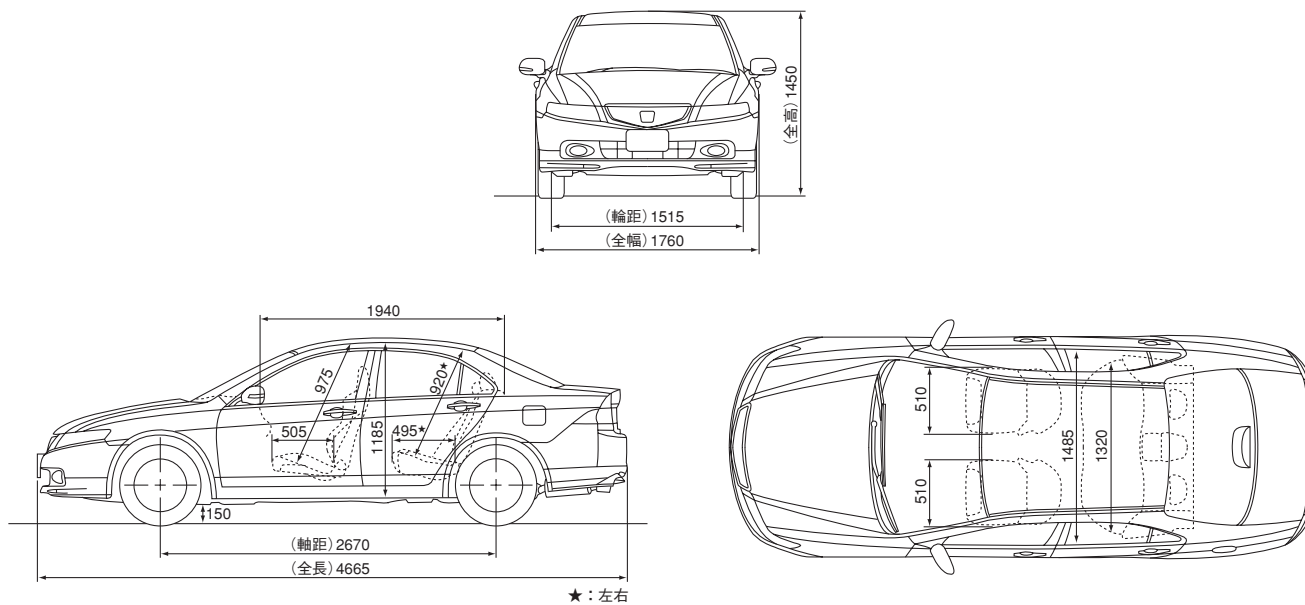
駆動方式 タイプ	FF						4WD																			
	24T		エクスクルーシブ パッケージ		スポーツ パッケージ		24E		エクスクルーシブ パッケージ		24T		エクスクルーシブ パッケージ		24E		エクスクルーシブ パッケージ									
	2.4 4 DOHC I-VTEC																									
車名・型式	ホンダ・LA-CM2						ホンダ・UA-CM2						ホンダ・LA-CM3													
トランスミッション	電子制御5速オートマチック(Sマチック)																									
寸法・重量	全長(m)						4.750																			
乗車定員	全幅(m)						1.760																			
	全高(m)						1.470						1.490													
	ホイールベース(m)						2.720																			
	トレッド(m) 前後						1,515/1,520						1,510/1,515													
	最低地上高(m)						0.150																			
	車両重量(kg)		1,540		1,560		1,550		1,500		1,520		1,590		1,610		1,590		1,560		1,580					
	サンルーフ装着車						1,550		1,570		1,570		1,520		1,540		1,610		1,620		1,610		1,570		1,590	
	乗車定員(名)						5																			
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ						1.915/1.490/1.195(サンルーフ装着車1.145)																			
エンジン	エンジン型式						K24A																			
	エンジン種類・シリンダー数及び配置						水冷直列4気筒横置																			
	弁機構						DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2																			
	総排気量(ccm³)						2,354																			
	内径×行程(mm)						87.0×99.0																			
	圧縮比						10.5		9.7		10.5		9.7													
	燃料供給装置形式						電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)																			
	使用燃料種類						無鉛プレミアムガソリン						無鉛レギュラーガソリン		無鉛プレミアムガソリン											
	燃料タンク容量(ℓ)						65						60													
	性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*						147[200]/6,800		118[160]/5,500		140[190]/6,800		118[160]/5,500												
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*						232[23.7]/4,500		218[22.2]/4,500		228[23.2]/4,500		216[22.0]/4,500														
燃料消費率(km/ℓ)						11.4★		13.0 ⁹¹ ★(12.4★)		12.2★		11.0★		12.0 ⁹² ★		11.8★										
主要燃費向上対策						可変バルブタイミング、ロックアップ機構付トルコン、電動パワーステアリング																				
最小回転半径(m)						5.5																				
動力伝達 走行装置	変速比						1速2.651/2速1.516/3速1.081/4速0.772/5速0.566/後退2.000																			
	減速比						4.437						4.437(前)/2.533(後)													
	ステアリング装置形式						ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様)																			
	タイヤ(前・後)						205/55R16 89V		215/45R17 87W/195/65R15 91H		205/55R16 89V		195/65R15 91H		205/55R16 89V											
	主ブレーキの種類・形式(前/後)						油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ドラムインディスク																			
サスペンション方式						前 ダブルウィッシュボーン式 後 トレーリングアーム・ダブルウィッシュボーン式																				
スタビライザー形式						トーションバー式(前・後)																				

()内はサンルーフ装着車の数値。 ※1、メーカーオプションの「16インチアルミホイール」装着車は12.8km/ℓ(グリーン税制の対象外)となります。また、メーカーオプションの「16インチアルミホイール」+「サンルーフ」装着車、「16インチアルミホイール」+「ホンダ・DVDナビゲーションシステム」装着車は12.2km/ℓ(グリーン税制の対象)となります。 ※2、メーカーオプションの「16インチアルミホイール」装着車は11.8km/ℓ(グリーン税制の対象)となります。 ■車両重量はメーカーオプションにより異なります。 ■*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。 ■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。 ■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。 ★印の数値の車両はグリーン税制(低燃費・低公害車の普及促進優遇税制)の対象となります。 ■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。 ■ACCORD、G-CON、IHCC、LKAS、PGM-FI、プロスマテック、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。 ■製造事業者:本田技研工業株式会社

■アコード 三面図 (単位:mm) 24T<サンルーフ非装着車>



■アコードEuro-R 三面図 (単位:mm)



■アコードワゴン 三面図(単位:mm) 24T (FF) <サンルーフ非装着車>

