

新車
2020
注目 NEW CAR
深掘り!

ホンダ新型アコード 詳細レポート

2017年、一足先にアメリカから発売が開始された10代目となる新型アコードが、今年ついに日本でも発売されることとなった。「セダンの在るべき姿」を追求したというホンダの自信作の詳細をお届け!

レポート●山本シヤ 撮影●木村博道



HONDA NEW ACCORD

人車一体セダン

これぞ令和流ハイソカー

1976年にシビックの兄貴分として登場したアコードは、120を超える国と地域で販売され、累計2000万台とホンダの大黒柱だ。古くは日本でも高い人気を博していたが、残念ながらここ10年近くは影の薄いクルマの代表だったのも事実だ。

そこで10代目となる新型はアコードのセダンという立ち位置は不変ながら「若返り」をコンセプトに大きく刷新されている。エクステリアは一般的なセダンスタイルをやめ、ワイド&ローを強調した4ドアアクーベルックが特徴だ。ボディカラーは5色用意され、このスタイルには白黒シルバーなどの地味な色ではなく明るい色が映える。個人的にプリリアントスポートブルーメタリックとパシフィックブルーがお勧めだ。インテリアはコンサートホール

をイメージし、シンプルながらインテリジェントな空間を演出。一見、居住性は悪そうに見えるスタイルだが、ボディ骨格の変更やホイールベース延長も相まって、足元や膝まわりのスペースはクラストップレベル。頭上も170cmの大人でもこぶしひとつ分のスペースが確保される。

10代続く伝統のセダン！
ホンダが送り出す意欲作



↑クーベのような流れるボディラインが特徴的な外見。また、トラックエンドのリップは高度なプレス技術によって再現されている

エンジンは2モーター式を採用



↑ホンダ自慢のVTECと電動VTCを採用した2.0Lエンジンと2モーターのハイブリッドシステムを採用。3.0V6エンジン並みのトルクを実現している

上質な空間を追求したインテリア



↑シンプルでありながら上品な仕立てを目指したというインテリア。ロングドライブでの疲れやストレスの軽減を目的とし、静粛性も徹底的に高めている



SPORTモードを搭載
↑ダンパーの減衰力やハンドリングの制御なども変わり俊敏な動きを実現。エンジンサウンドコントロールも採用



ギヤはボタン式
↑シフト操作はボタンタイプ。ギヤの下にドライブモードを選べるスイッチを採用。さまざまな乗り味を楽しめる



セダントップクラスの大容量
↑トランクはサスペンションなど各部の見直しにより573ℓという大容量を実現。トランクスルー機能も備える



置くだけ充電にも対応
↑ワイヤレス給電の国際規格「Qi」に準拠した充電器を装備している。また、上部にUSB充電器も備える

●SPEC	
全長×全幅×全高 (mm)	4900×1860×1450
ホイールベース (mm)	2830
車両重量	1560
エンジンタイプ	直4DOHC+モーター
総排気量	1993
最高出力 (kW[ps])/rpm	107 [145]/6200
最大トルク (N・m)[kg-m]/rpm	175 [17.8]/3500
モーター最高出力 (kW[ps])/rpm	135 [184]/5000-6000
モーター最大トルク (N・m)[kg-m]/rpm	315 [32.1]/0-2000
JC08モード燃費 (km/ℓ)	30
WLTCモード燃費 (km/ℓ)	22.8
市街地モード (km/ℓ)	21.2
郊外モード (km/ℓ)	24.4
高速道路モード (km/ℓ)	22.6
トランスミッション	電気式無段変速機
サスペンション (前・後)	マクファーソン/マルチリンク
ブレーキ (前・後)	ベンチレーテッドディスク/ディスク
タイヤサイズ (前・後)	235/45R18
価格 (万円・税込)	465

ダンパーはスポーティなハンドリングと乗り心地を両立させるアダプティブダンパーシステム(ショウワ製)もアコードとしては初採用だ。また、ドライバーの好みやシーンに応じてダンパー/ステアリングの感触を変更可能な「ドライブモード」も設定される。今やデフォルトとなった安全支援システムは最新スペックの「ホンダセンシング」で、新たに後方誤発進抑制機構とオートハイビームなどの機能を追加している。このようにセダン+αの魅力がプラスされている新型アコード。ちなみにすでに発売されている北米/中国市場ではユーザーの平均

年齢は確実に下がっているそうだが、セダン離れが顕著な日本ではどうか? 申し分ない実力を備えるのは間違いないと思うが、「これまでのアコードとは違う!!」をシッカリとアピールするための大胆なPRや販売戦略が必要だろう。

e:HEVとは?

ホンダが2013年に実用化した同社の「i-MMD」の後継となる「e:HEV」。エンジンで発電してモーターで走行するシステムは従来通りだが、発進や加速、減速は基本的にモーターのみで行ない、高速走行時だけエンジンの力を使うという割り切ったシステム。順次各車に採用予定。



パワートレインは現行モデルと同じく2.0のアトキンソンサイクルDOHC i-VTEC(145ps/175Nm)+2モーター内蔵CVT(184ps/315Nm)の組み合わせだ。これは従来モデルとシステム的には同じだが、パワートレインユニット(PCU)のサイズは15%、インテリジェントパワユニット(IPU)を32%小型化。ハイブリッドセダンでトップクラスのラゲッジ性能にも寄与。

「イ」と呼ぶ。プラットフォームはアコードのために新規開発され「低重心/低慣性」「高剛性/軽量設計」に注力。サブフレームやサスペンション、ステアリングシステムも刷新



↑快適なドライブを乗るすべての人に届けるために、セダンでありながらも後席はかなり広く作られている。とくに足元の空間が自慢だという



広々とした快適なリヤシート
↑今までのシートとよりも背もたれを傾け、高さは50mm延長した。また、後席にもシートヒーターを採用

こだわりのフロントシート
↑従来のモデルに比べ背もたれを125mm高く設定し、サイドサポートの形状なども変更。快適性が大幅に向上した



新型アコードのこだわり



セダンとして在るべき姿をゼロから見つめ直して開発

開発責任者（LPL）の宮原哲也さんは、歴代アコードの開発にも携わってきており、まさに「ミスター・アコード」と呼んでもいい方である。

すでに40年以上の歴史を持つアコードだが、新型を開発していく上で「継承したところ」と「革新したところ」はどこだろうか？

「継承したのは、車名（＝調和）の通り「人」と「クルマ」、社会との調和を考えたクルマであること、革新したところは「若返り」です。歴代モデルは実用性や走りに関しては高い評価を得てきましたが、デザインに関してはそれ以上でも

「ドアハンドルの厚みにもこだわりたい。宮原さん、太さや形状を研究し、手に馴染む握り心地を再現。テールライトもひと目でアコードとわかるデザインを目指した」



それ以下でもないという評価でした。そんなこともあり、新型で大きく変える必要がありました。エクステリアは4ドアクーペのような流麗なフォルム、インテリアはシンプルながら品のいい仕立てとなっている。

「若返りと言っても、おじさんが無理して若作りするような感じではなく、若い人が見て『おじさんカッコいいよね!!』と言ってもらえるデザインを目指しました。すでに導入している北米、中国ではユーザーの平均年齢が確実に下が

っています」

ただ、世界的にクロスオーバーSUVブームであり、セダンにとっては非常に厳しい状況だ。そんななかで、従来モデルよりも低いドライビングポジションを採用した理由は？

「これまでフルモデルチェンジの度に『乗り降りを良くしよう』といった汎用的な考え方に近づいていきましたが、クロスオーバーSUVが浸透している時代に改めて『セダンを買う』と考えたとき、

走りの楽しさ、快適性、人間がどう感じるかを考えました。セダンの本質を見直し、安定感ある運転姿勢を目指した結果です」

「e・HEV」の進化版、フットワークはプラットフォームの刷新に加えて、サスペンションやステアリングシステムなども新規開発となっている。

「走りに関してはグローバルスペースで開発しています。ボディサイズを感じさせない「一体感」と「軽快感」が特徴です。アコード初採用となるアダプティブダンパーシステムはスポーツとコンパクトを高いレベルで実現しています。欧州プレミアムに負けない走りだと自負しています」



↑発表はコンサートホールを貸し切って行なわれた。操る臨場感や上質な空間を目指して設計したアコードにふさわしい場所だ

歴代アコード ヒストリー

初代 1976年～1981年



◀「マスクー」法をクリアしたCVCCエンジンを搭載してデビューした初代アコード。「クルマの在るべき姿」に挑んだ1台

2代目 1981年～1985年



◀世界の高級車をライバルとした2代目は、世界初となる三次元リヤダンパーなどを装備、FF新時代に新たな風を吹き込んだ

3代目 1985年～1990年



◀ロー＆ワイドフォルムで時代を先取りしたデザインとなり大ヒット。リトラクタブルヘッドライトを採用している

4代目 1989年～1994年



◀ボディを5ナンバーフルサイズまで拡大し居住性が向上した4代目。都会派に向けた力強い八頭身フォルムを採用した

5代目 1993年～1997年



◀「セダンを越えるセダン」を目標に作られた5代目アコードだ。このクルマをベースとしたレーシングカーも存在した

6代目 1997年～2002年



◀6代目から「ユーロR」というスポーツグレードも設定された。姉妹車にトルネオという車種も誕生した

7代目 2002年～2008年



◀高速やワインディングで走る楽しさを追求した7代目。当時世界トップレベルの空力性能も達成した。新型エンジンを採用

8代目 2008年～2013年



◀スポーツ寄りのモデルから「大人なセダン」を目指して開発された。高速クルージングの多い欧州がターゲットだった

9代目 2013年～2018年



◀2モーターのハイブリッドを採用した新世代のアコードがこの9代目。セダンでありながら当時圧倒的な低燃費を実現した