

見て満足するのではなく
走らせてこそセダンは光る

4月号で第一報をお届けした新型アコードはその後、4月に取材して6月号で試乗記を掲載する予定だった。政府の緊急事態宣言によって延びに延び、やっと試乗できて分かったのは、「走ってナンボ」の動的な魅力にあふれたクルマだったことだ。

従来型プラットフォームの改良で大きな進化を見せたフィットに対し、アコードは次世代型プラットフォームを採用した。先代アコードが持っていたスポーティなフィーリングを増しつつ、ちよつとした時に感じる粗い部分をことごとく排除している。

最も分かりやすいのは乗り心地。路面の凹凸に合わせてボディは上下動するが、その後の収束がやたらと早いのだ。4輪ごとのデータを受けて1/500秒単位で連続的に減衰力をコントロールする、アクティブダンパー・システムという新技術を採用しており、ある程度のスピードに乗ってからは、抑えの利いたフラット感のある乗り心地が味わえる。いつもの荒れた路面が舗装し直したように感じるほどといえば、この凄さが伝わるだろうか？

この仕組みはノーマル、スポーツ、コンフォートの3モードに切り替えられ、スポーツモードではステアリングやパワーユニットにも介入する。具体的にはハンドリングが重くなると共に微細な領域でのコントロール性が向上。アクセル操作に対するレスポンスも高まり、エンジン音も野太いものに変化する。サスペンションの減衰力が高まることでフラットさも増すが、コイルばね自体はそのままなので乗り心地が悪化することはない。今の時代にセダンを選ぶ人にとっては好ましい方向であり、スイッチを押すことで50万円ほど高いクルマになったような変化である。予想以上の変化ではあるが、大人のスポーツセダンという雰囲気は保たれ、個人的には「デラックスモード」と呼びたい。ひと通り試した後は、スポーツモードがメインとなってしまうほどに気に入った。

その一方でコンフォートモードは確かにソフトにはなるが、従来からある可変ダンパーであつても再現できそうなほどに変化幅は小さい。

可変ステアリングギアレシオを採用したことでロックトゥロックはわずか2.3ながら、機敏過ぎることはなくリニアな感覚。動きの滑らか

海外デビューから2年以上遅れ、待望の国内販売が始まった10代目アコード。先代からの変化は小さそうに見えて実際は別次元といえるまでに洗練されていた。

伝統をリノベーション

●文:室田佳彦 ●写真:茂呂幸正

HONDA

新型アコード

●価格:4,650,000円



新型アコードのポイント

1 新プラットフォームと高性能電子制御ダンパーの相乗効果で高級セダンらしい乗り心地

2 存在感がありスポーティなロー&ワイドフォルムながら大柄な人でも快適で寛げる車内空間

3 モーター走行ならではのスムーズさにセダンらしいリニアさを加えて進化したe:HEV



↑中央リッド内のワイヤレス充電器も標準装備。
↑標準装備の8インチナビは手前に寄っている。
↑シフト手前にドライブモードセレクターを配置。



↑後席ウインドーにはサンシェードが備わる。
↑頭上空間を圧迫しないガラスサンルーフ。



↑贅沢な本革シートは使用するウレタンの最適化などで座り心地の良さも実現している。



→左側のパワーメーター内側にさまざまな機能を切り替えて表示できる2眼メーター。

主要諸元表		EX
グレード		EX
乗車定員		5
駆動方式		FF
トランスミッション		電気式無段変速
全長×全幅×全高	mm	4900×1860×1450
室内長×室内幅×室内高	mm	2070×1585×1155
ホイールベース	mm	2830
最低地上高	mm	130
車両重量	kg	1550
最小回転半径	m	5.7
エンジン種類		直4DOHC+モーター
総排気量	cc	1993
エンジン	最高出力 馬力/回転	145/6200
	最大トルク kg-m/回転	17.8/3500
モーター	最高出力 馬力/回転	184/5000~6000
	最大トルク kg-m/回転	32.1/0~2000
動力用電池		リチウムイオン
WKTICモード燃費	km/l	22.8
使用燃料		レギュラー
サスペンション 前・後		マクファーソン式・マルチリンク式
ブレーキ 前・後		Vディスク・ディスク
タイヤサイズ		235/45R18
価格	円	4,650,000

うで長時間乗車でも負荷は均一だ。エアコンはGPSを使って日射方向を強めに冷やす機能を持っており、プラシーボかもしれないが冷えるまでの時間は短いように感じられた。冒険的なデザインに対して堅実な作りがなされ、ホンダ車にしては老練な感覚といえる。ホンダファン以外の獲得を目指したようだが、確かに乗ると惚れちゃう完成度だ。

北米メインの大柄なボディは日本人なら広々快適。全長×全幅はオデッセイよりも大きく、前席下の空間が大きいことで後席乗員の足元も余裕たっぷり。なだらかに下がっているように見えるルーフながら頭上スペースはしっかりと確保され、仲間を乗せてのゴルフ行脚でも文句はいわせない。本革シートは柔らかい革を使っており、クッションの配置も適切なよ

さに加え、グリップ部がやや太めのステアリングホイールによって、意のままに操っている気にさせる。ここに使っている本革も上質だ。そのせいで、ホンダセンシングのLKASを作動させるとステアリングへの介入が気になってしまいう一面がある。e・HEVはエンジンの回転上昇と加速感がマッチし、先代後期型以上に相性が良い。400万円台のセダンとして不満のない性能であり、感覚的にも良いといえる。アクセルペダルは吊り下げ式ながら配置・角度ともに操作性に優れ、センターコンソール側面の左ひざが当たる部分もよりフラットにされ、足回りの自由度が高い点も、ドライビング重視のセダンらしいつくり込みといえる。



←ヘッドランプやフォグ&コーナリングランプはLED式。
←テールランプはウインカー以外をLED式としている。



↑最近の流行であるなだらかなルーフラインを持ったスポーティなエクステリア。



ボディカラー

- ルナシルバーメタリック
- プリアントスポーツブルーメタリック
- パッションレッドパール
- プラチナホワイトパール
- クリスタルブラックパール



←先代よりもシヨートノーズ化しているが、高級セダンらしい伸びやかさはむしろ増している。



→後席シートヒーターはドア側に配置。
→トランクは容量も備えた。機大

↓18インチホイールは不快なロードノイズを低減する中空構造の消音機能を備える。

走行モードを切り替えることでクルマの印象が大きく変わり、1台で2台分の楽しみが味わえる。

新型アコードの〇と×

他メーカーで採用例が増えつつある俯瞰型映像が使えるカメラがなく、駐車時の安全確認に不満あり。

基本的に走行をモーターに委ねてスムーズさを達成

先代アコードに初搭載され「スポーツハイブリッド i-MMD」と呼んだメカニズムが「e:HEV」へと改称。システム自体を小型・高効率化させたりリアアースを使わなくするなど進化したが、ドライバーには制御の緻密化の影響が大きい。メカニズム的には2000cc・直4エンジンと2つのモーターを組み合わせ、エンジンが発電した電力を使ったモーターによるシリーズハイブリッド走行が主体となる。ただしモーターの効率が下がる高速領域ではエンジンで直接タイヤを回し、極限までロスを減らしている。

2モーターハイブリッドシステム

→セタンに求められる力強さも備え、しかも低燃費という優秀さ。

