

ACCORD

PRESS INFORMATION 2020.2.20

A decorative graphic element consisting of a thin, dark grey line that curves upwards from the left, followed by a thicker, lighter grey wavy line that sweeps across the bottom of the page.

「調和」という名前に込めたHondaの夢。

世界をめざし、
世界に学び、
世界中で愛される。
それは、Hondaの生き方そのもの。

10th. ACCORD。

絶対的自信とともに、いまここに。

CONTENTS

Ambition	P2
History of ACCORD	P3
Concept	P4

Design	P5
Dynamic Performance	P16
Hospitality	P25

Driving Support & Passive Safety	P29
主要装備	P32
主要諸元／環境仕様	P33

変わらない思いのために変わり続ける。 わたしたちはそれを、「挑戦」と呼ぶ。

入社直後に渡されたハンドブックの冒頭に、なにかの標語にも似た一文が記されていました。

「わたしたちは、地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、
質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」

当時のわたしには少しばかり照れくさく、それでいて、
気持ちを奮い立たせてくれるHondaのフィロソフィーでした。
やがて、Hondaを代表するグローバルモデルの開発を任されたわたしは、
このクルマこそフィロソフィーの実体ではないかと考えるようになりました。
人と社会との調和を掲げ、生まれながらにして世界をめざした質の高い商品。
世界中の顧客と時代の要請に応え多様に姿を変えてきたクルマ。
その歩みの確からしさは、
120以上の国と地域で累計2000万台※を超える販売実績からも明らかでしょう。

10代目という節目を開発するにあたり、わたしたち開発者が誓ったことは、
まさに、「世界中の顧客の満足のために全力を尽くす」ということでした。
そのために、プラットフォームをゼロからつくりあげてまで「クルマの在るべき姿」を追求。
完成させたクルマは、北米やアジアなどで30以上のアワードに輝き、
グローバルセダンとしての揺るぎない資質を証明しました。

40有余年10代にわたる挑戦の集大成を、日本のみなさまへ。



宮原 哲也(みやらはら てつや)

(株)本田技術研究所 主任研究員

1993年、(株)本田技術研究所入社。
7代目アコードシリーズ以降のシャ
シー設計を継続して担当。2012年か
ら新型セダンプラットフォームプロ
ジェクトの開発責任者を務めたのち
10代目ACCORDのLPL(開発責任者)
に就任。趣味はゴルフとドライブ。愛車
はS2000とオデッセイ。

※ 2020年2月現在、Honda調べ。

時代と走り続けてきた、ACCORD 40年の進化の軌跡。

エネルギー危機や排出ガス規制など、クルマを取り巻く環境が大きく変化した1970年代中期、コードネーム“671”を与えられた名もない新型車の開発がスタートしました。目標は「130km/hでの快適クルーズ」。はじめから米国や欧州での高速走行を想定していたのです。まだ、シビックと軽自動車など数機種を生産するに過ぎなかったHondaは、持てる技術のすべてを集結させ、「広さ、走り、スタイル」

そして、優れた環境性能をも兼ね備えた理想の世界車を完成。人と社会とクルマの調和をめざし誕生させたことから、英語で“調和”や“一致”を意味する「アコード」と命名しました。以来、時代とともに走りながら進化を続けるACCORD。40年以上にわたり世界中から高い評価を獲得し続ける理由は、その性能やクオリティーの高さはもとより、“調和”の名に込めたHondaの思想への共感なのかもしれません。

1st.
1976



“Hondaは、つねに「クルマの在るべき姿」を追求しています”

当時の米国の厳しい排出ガス規制「マスキー法」をクリアするCVCCエンジンを搭載し、優れた環境性能を実現。まさに「クルマの在るべき姿」に挑んだ意欲的な一台でした。

2nd.
1981



FF新時代の「ワールド・クオリティー・カー」として

世界の高級車の概念をくつがえすハイオーナーカーをめざし、世界初(当時)となる三次元リアダンパーやマイルドフローベンチレーションなどを装備。FF新時代の「ワールド・クオリティー・カー」を名乗るにふさわしい存在をめざしました。

3rd.
1985



“時代を抜きさるもの。”

「Hondaを代表するこのクルマには、持てるすべてを注入し尽くさねばならない」という強い思いで誕生。地を這うようなロー&ワイドフォルムで、時代の先端を走ろうとするものが持つ真摯な姿勢を示しました。

4th.
1989



知的洗練を求める都会派のための、90年代ワールド・クオリティー・セダン

次代へ向け新たな洗練と先進性を込めて誕生。複層新体系から生まれたACCORD INSPIREは、力強い八等身フォルムに極限まで鍛え上げた性能と機能を融合し、知的洗練を求める都会派のための、セダンの進化形を示しました。

5th.
1993



走りでセダンを超えろ。世界の愛車の新しい挑戦

トップレベルの社会性能(安全・環境)をめざすと同時に、クルマが本来持つ走る性能と、それによって得られる爽快な遊びにおいても「セダンを超える」性能をめざし大きく進化しました。

6th.
1997



Honda DNA 走りの遺伝子が目を覚ます。

徹底的に磨き上げた基本性能で走りのポテンシャルを高め、力まかせのスポーツとも、クルマまかせのコンフォートとも異なる新しい走行性能を示した6代目。Hondaの遺伝子をまさに凝縮した一台でした。

7th.
2002



全身、全域、Hondaイズム。

高速走行やワインディング走行で、よりいっそう「深み」が感じられる走りを追求。世界トップレベルの空力性能を達成したほか、Honda SENSINGにつながる高速道路運転支援システム「HiDS」を世界に先駆けて実用化。

8th.
2008



人生に、ロングツーリングの喜びを。

高速走行やワインディング走行が長時間続くロングツーリングなどで、クルマの真価が問われる欧州においても、こころ揺さぶるパフォーマンスを発揮する一台をめざしました。高速クルージングにゆとりを与える先進機能も多彩に装備。

9th.
2013



セダン愛。超アコード。

革新的な2モーターハイブリッドシステムを手に入れ、すべてが生まれ変わった9代目。力強くなめらかな加速特性や優れた静粛性、圧倒的低燃費を実現するこのシステムは、Hondaの次世代コアテクノロジーとして10代目に受け継がれます。

Concept

買うひと、売るひと、創るわたしたちが「絶対的自信」で結ばれる、誇り高きセダンの創造。

クルマとして最も合理的な形態であるだけに、
セダンの開発コンセプトを定めるのは簡単ではありません。
当初はクルマを主役とした言葉を模索しましたが、ふと振り返り、
「わたしたちが本当に提供したい価値とはなんなのか」を自問したとき、
「自信」というひと言にたどり着きました。
お客様が自信に満ちた毎日を送れるクルマ。
セールススタッフが自信を持ってお客様におすすめできるクルマ。
そのためにわたしたちが自信を持って送り出すクルマ。
携わる誰もが胸を張れるセダンをつくりたいと思いました。

そこで「ABSOLUTE CONFIDENCE ―絶対的な自信、純然たる信頼―」
をコンセプトに据え、
3つのキーワードのもと、愚直と言えるほどまっすぐに、
しかし妥協を一切許さず本質を極めることに努めました。

【Design】 動感のある美しいスタイル

【Dynamics】 高品位で直感的な動的性能

【Upscale】 自信／品格に満ちたアップスケール・クオリティー

世界で高く評価される10代目ACCORD。
その魅力を、絶対的自信とともにお届けします。



Design

ACCORDという名の「走り」をデザインする。

デザインは内面を映す鏡だ。

ひとの生き方が表情やファッションにあらわれるように、

卓越した走りや運転の楽しさが、それらをめざしたつくり手の志とともにデザインを導いていった。

エクステリアは、その感動をオーナーに味わっていただくために、走りにふさわしい機能美を突き詰めた。

インテリアは、ドアを開けた瞬間からはじまる走りの物語を、閉幕後の余韻まで考えて演出した。

わたしたちは、一台のセダンではなく、ACCORDという名の「走り」をデザインしたのだ。



動体としてあるべき姿を極めた、本質的な美しさ。

エクステリアデザインの方向性を決定づけたのは、新型ACCORDの走りそのものでした。低重心・低慣性の新世代プラットフォームを土台にした“先行車”と呼ばれるテスト車は、厳しさで知られる鷹栖のコース※を路面に吸い付くような安定性と思い通りの応答性で華麗に駆け抜け、欧州プレミアムセダンに比肩するパフォーマンスを体験させてくれました。その感動をカタチにすること。それがエクステリアデザインの開発コンセプトでした。

一流アスリートや俊足動物がそうであるように、高い能力は主張せずとも外見ににじみます。真に優れた走りには、表層的なデザインテクニックやギミックはふさわしくありません。開発では、いわば“走りの声”に耳を傾けながら、新型ACCORDの卓越した走りが求めるスタイリングを3つのキーワードに集約し、“走りの視覚化”を追求。引き締まった体幹ながらの抑揚豊かなボディーと、たくましい四肢の筋肉を思わせる力強いフェンダーなどにより、動体としての本質的な美しさへと鍛え上げました。



CLEAN

基本骨格に逆らわない
素直でクリーンなスタイリング

動体としてあるべき姿を本質から見つめ直し、基本骨格に逆らわない自然な造形を追求。複雑に抑揚する面を緻密に整理することで、恣意的な屈折やラインに頼ることなく、存在感と品格を兼ね備えたクリーンなスタイリングをめざしました。

SPORTY

力強い下半身とスリークキャビンが
織りなすスポーティーフォルム

低重心・低慣性プラットフォームの利点を生かし、力強い下半身とスリークキャビンが一体となったロー&ワイドなスポーティーフォルムを追求。速さのみならず、ACCORDならではの上質かつ爽快なパフォーマンスをイメージさせる大人のスポーティー表現をめざしました。

MATURE

身体を鍛え上げるかのように
日々磨き上げたアスリートフォルム

「成熟」を意味するキーワードで共有したものは、デザインを徹底的に鍛え上げるという意志。能力に見合った筋肉を身に付けさせるように、例えばタイヤまわりの面構成を熟成させるなどし、均整のとれた美しいアスリートフォルムへ鍛え上げました。



※ 北海道にある「鷹栖ブルーピンググラウンド」。極限の高速走行テストを行う周回コースや、最大高低差57.5mのなかに多様なコーナーと路面変化等を設定したワインディングコースなどがある。

静かに自信がにじみ出る、端正かつ力強いフロントフェイス。

絶対的な自信を持つ者はいたずらに強がる必要などない。そうした考えから、クルマ全体の塊感と調和し、なおかつ自信と品格が感じられるフロントフェイスを追求しました。

フロントグリルは、塊の先端を裁ち落とした断面かのように逆台形の一体グラフィックスとし、バンパーとバランスよく対比させることで車体中心を貫く力強い体幹をイメージ。ショルダーを大胆にそぎ落とす一方でホイールハウスを張り出させ、低く構える四肢の筋肉を想起させました。厚みのあるノーズは、巧みに面変化しながらシャープなサイドキャラクターを受け止め、力強さをクリーンに表現しています。



精悍さを際立たせるクロームバー

低く構えたフロントノーズの先端に、Hondaセダンの共通モチーフであるシャープなクロームバーを薄型ヘッドライト一体デザインで配置。フロントグリルを黒基調とすることで、クロームバーの精悍さを一層際立たせています。



灯体の奥から鋭く行く先を見つめるLEDヘッドライト〈インラインタイプ〉

リングなどを用いないことでアウターレンズの存在感を薄くし、灯体の奥で瞳が輝くイメージを創出。9灯のLEDが美しく機能を主張します。LEDアクティブコーナリングライトも装備。



欧州基準のDRL機能を備えたLEDポジションランプ

欧州基準に準拠したDRL（デイトタイムランニングランプ）機能を備えました。豊富な光量で昼間の被視認性を高めます。



低重心を強調する薄型LEDフォグライト

薄型デザインのLEDフォグライトを標準装備。低重心を強調するとともに、アクセントのメッキモールで上質感を高めました。

低重心・低慣性プラットフォームから導いた、走りのプロポーション。

伸びやかなフロントノーズもシャープなキャラクターラインも、デザインのためのデザインではありません。新世代プラットフォームを核に獲得した至上の走りを体験していただくための、必然でした。

従来モデルに対し55mm伸ばしたホイールベースは、いわゆるタイヤの四隅配置を可能にし、その堂々たるたたずまいを表現するために、ロングノーズは自然な選択でした。抑揚豊かなボディーセクションと張り出させた前後フェンダーは強靱な下半身を代弁し、スリークなキャビンは伸びやかに前進感を強調。すべてが、その卓越した走行性能によって導かれた走りのプロポーションです。



伸びやかなフロントノーズ

フロントピラー下端を後方に引くことで伸びやかなフロントノーズを表現。低全高、ショートオーバーハングとあいまって躍動感豊かなスポーティーフォルムを醸し出しました。また、フロントウィンドウの水平視野角を拡大し運転視界も向上させています。

スポーティーかつ安心感の高いスリークキャビン

ベルトラインを高い位置に設定、前後のドアウィンドウに加えリアキャビンにも窓を設けることでスリークなウィンドウグラフィックスを完成。外観のスポーティーイメージを高めるとともに、乗員には守られ感を提供。特に高速走行時の安心感を高めます。



なめらかでクリーンなルーフライン

ルーフサイドの溶接にレーザーブレイズ※を採用。段差の極めて小さいサーフェスを実現することでモールをなくし、なめらかでクリーンなルーフラインを実現しました。



上質な握り心地のアウトードアハンドル

太さや断面形状、ドア側エンボスの深さまで研究を重ね、しっかりと手に馴染む握り心地と操作感を実現しました。タッチセンサーの採用により施錠用ボタンを廃し、シンプルで美しい見え方としています。



大胆に力強さを表現した18インチアルミホイール

光沢のある太い切削スポークで大胆に力強さを表現しました。剛性に優れ、乗り心地、操縦安定性、静粛性にも寄与。

※ 接合部に母材より融点の低い金属ワイヤーを供給しレーザーによってワイヤーだけを溶解させ母材を連続的に接合する技術。美しさのみならず軽量化にも寄与。

引き締まったワイドな下半身が醸し出す、安定感と走りの予感。

例えば低く構えたアスリートのように、揺るぎない安定感がありながら、いざという瞬間に素早く反応するアジリティーの高さを表現しました。

張り出させたフェンダーとタイヤによって全体重をしっかり足腰で支えるような安定感を創出。質感高く仕上げたリアコンビネーションランプや深絞りのテールリップなど、細部のデザインを徹底的に磨き上げ、力強く誇り高いリアビューを完成させています。



アジリティーの高さを感じさせるバンパーデザイン

バンパーコーナーを削ぎ落としたかのように絞り込み、安定感のなかに俊敏なイメージを創出しました。ワイドに構えたタイヤをより多くのぞかせることで、路面を力強くつかみ続ける優れたロードホールディング性も感じさせています。また、絞り込んだ造形がサイドを抜ける風を効果的に整流し、空力性能向上にも大きく貢献。



安定感とACCORDらしさを主張するリアコンビネーションランプ

外側に視覚的重心を持たせた横基調の薄型デザインで、リアビューの安定感を強調。精悍かつシンプルな造形とすることで、遠くからでもひと目でACCORDとわかる表現としました。ストップランプとテールランプにはLEDを採用し省電力性も向上。



シャープさとつくりのよさを感じさせる深絞りトランクリップ

トランクエンドのリップは、Hondaのプレス技術を駆使し、かつてないシャープさで一体成形しました。角度と張り出し量を吟味することで空力性能にも寄与しています。

乗り込んだ瞬間から降りたあとの余韻まで、一連の＜体験＞をデザイン。

「上質な空間で圧倒的に気持ちよく走るという＜体験＞」。それがインテリアデザインの開発コンセプトであり、お客様に最も提供したい価値でした。

インテリアデザインの開発は、スケッチやクレイモデルを用いてデザインセンターで行います。しかし、テスト車が体験させてくれた走りには、そうした静的クリエーションだけでは表現することができないクルマ本来の楽しさがありました。その楽しさを多くの人々と共有したいという思いから、テスト車の試乗を重ね“動体としての空間の在り方”を追求。室内を劇場に見立てた3つのキーワードを設定し、ドアを開けた瞬間の高揚感から、操る喜びを感じる臨場感、そして、クルマを降りたあとの心地よい余韻までを一連の流れとして体験できる空間をめざしました。



ELEVATION

ドアを開けた瞬間に高まる走りへの期待

ドアを開けた瞬間に広がる爽快な室内空間、クルマとの一体感がある着座姿勢とシート、水平基調の薄型インストルメントパネルとワイドな運転視界などにより、走り出す前から気持ちが高揚する空間をめざしました。

IMPRESSION

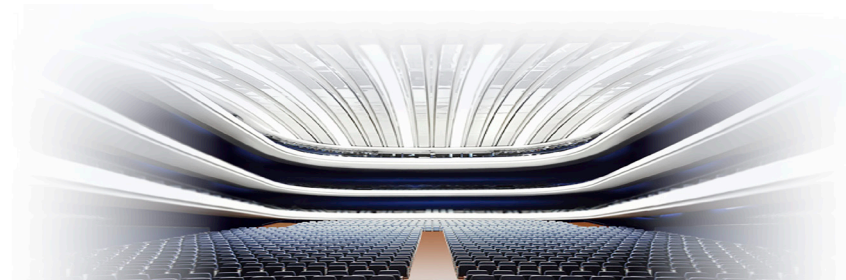
操る喜びを臨場感豊かに体験できる機能デザイン

見やすくレイアウトしたインターフェイス、手のひらにフィットするステアリングホイール、操作性に優れたスイッチ類など、瞬間認知・直感操作を具現化することで、操る喜びを臨場感豊かに体験できる機能デザインを追求しました。

SATISFACTION

降りてなお、ところを満ちた美しさと心地よさの余韻

本質を重視した落ち着いた造形を、素材の特性を生かしてコーディネートすることで、審美眼に優れた大人を満足させる普遍的な美しさと心地よさを追求。降りてなお、ところに豊かな余韻が残る上質な空間を創出しました。



コンセプト立案時に影響を受けたイメージビジュアル

安心感と爽快感の絶妙なバランスが操る喜びを高めるドライビング空間。

ときには100km/hを超える高速移動体を気持ちよく操るためには、視認性や操作性に優れたインターフェイスはもちろんのこと、心理的な安心感が重要です。

そうした思いから、インストルメントパネルやピラー、ベルトラインなどが描き出す室内全体の骨格をシンプルかつクリーンに構成し、構造体としての力強さを表現。さらに、ベルトラインを高く設定することで包まれているような安心感を醸し出しました。ACCORDならではの広さを守りながら安心感を高めることで、気持ちよくドライビングを楽しめる空間としています。



■ 安心感と爽快感を両立させた 薄型3層インストルメントパネル

水平基調とし、アッパー、ミドル、ロアのすべてを薄く表現して積層することで爽快感を創出。ボリューム感のピークをやや上方に設定し、ドアライニングへと連続させることで包まれているような安心感を両立させました。ロアの下面は従来モデルに対して実際のボリュームを削減し、膝まわり空間を大幅に拡大しています。



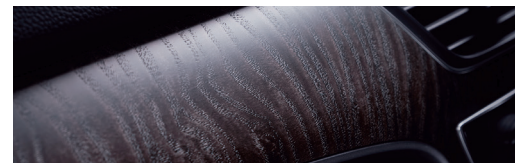
■ 豊かな臨場感と運転のしやすさをもたらす 広角視界

フロントピラーの下端を後方に引くとともにスリム化することで、水平視角を従来モデルに対し約10%拡大。薄型インストルメントパネル上面とあいまって広く爽やかな前方視界を実現しました。



■ 本質を追求した高品位仕上げ

水平基調を引き立て、安心感と上質感を高める表現をめざしました。数に頼るのではなく、金属や樹木の質感を美しく再現した仕上げを要所に施すことで、調和のとれた高品位な室内空間を創出しています。



ゼルコバウッド調インテリアパネル

希少性が高く、美しい杢が特徴のゼルコバウッド(ケヤキ)をモチーフにインテリアパネルを開発。インストルメントパネルとドアライニングにあしらいました。オイルフィニッシュの家具をイメージした艶消し仕上げで、しっとりとした上質感を演出します。



ブラチナクロームメッキ仕上げ

エアコンダイヤルやインナードアハンドルなど、使用頻度の高い操作部にブラチナクロームメッキを施しました。走りへの高揚感を高め、視認性も向上させています。

瞬間認知と直感操作。Honda Designの思想を極めた先進のHMI※。

Hondaは、インテリアをひととクルマをつなぐインターフェイス空間にとらえ、最短の時間で正確な情報を伝える「瞬間認知」と、自然な感覚での確な操作が行える「直感操作」を核に独自のHMIデザインを追求してきました。

新型ACCORDでは、少ない視線移動で運転に役立つ情報が得られるヘッドアップディスプレイを標準装備したほか、しっとりと手に馴染む本革巻ステアリングホイールや、人間の感覚にマッチしたエレクトリックギアセクターなどにより、「瞬間認知・直感操作」を高い次元で具現化。ひととクルマの一体感を高め、操る楽しさを新たな境地に導きました。



最小の視線移動で役立つ情報が得られる ヘッドアップディスプレイ

視線移動の少ないフロントウインドウ投影型のヘッドアップディスプレイを標準装備。速度や道路標識のほか、ナビゲーションシステムと連動して進行方向を示すターン・バイ・ターンなど、運転に役立つ情報を選択して表示できます。表示輝度は周囲の明るさに応じて自動調節。表示高さは任意に調整することが可能です。



多彩な情報をわかりやすく表示する 大径2眼メーター

スポーティーな大径2眼メーターを採用。7インチ高精細フルカラー液晶パネルとアナログスピードメーターの組み合わせにより、多彩な情報をわかりやすく表示します。左側は、パワー/チャージメーター内にマルチインフォメーション・ディスプレイを備え、ハイブリッドシステムのエネルギーフローや安全支援情報、ドライバー注意力モニターなどさまざまな情報を提供。ステアリングスイッチにより、手を離すことなく素早く情報にアクセスできます。



クルマとの一体感を高める 本革巻ステアリングホイール

人間工学の研究成果に基づく太さや断面変化に加え、質の高い本革であるスモースレザーを採用。しっとりと手に馴染む握り心地がクルマとの一体感を高めるとともに、疲労軽減にも寄与します。



先進性と操作性を両立したエレクトリックギアセクター

シフト操作をスイッチ式にすることで、先進的な見え方と優れた操作性を両立させました。スイッチをドライバーが手の届きやすい場所に集約配置し、ドライブは前方へのプッシュ式、リバースは手前へのプル式とするなど、人間の感覚にマッチした操作性を実現しています。



※ Human Machine Interface (ヒューマン・マシン・インターフェイス)。ひととクルマが意思や情報を伝えあうための装置やソフトウェアなどの総称。

「走りの物語」をあますところなく楽しむための特等席。

ACCORDという名の「走りの物語」には、タイトなコクピットもやわらかなソファもふさわしくありません。安心して身を預けられ、クルマとの一体感を高めてくれる前席。広々とした空間と快適な

座り心地でところからくつろげる後席。オーディエンスが思い思いに物語を楽しめる、それぞれの「特等席」を用意しました。



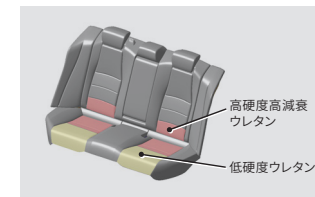
▼ フロントシート

背もたれを従来モデルに対し約90mm高く設定。上部をタイトに絞り込み、サイドサポートのフロント面をサイド面ヘツイストさせるダイナミックなデザインとしました。視覚的な軽快感とスポーティーイメージを創出しながら、後席乗員に抜けのよい前方視界を提供します。また、高密度ウレタンを新たに採用し部位ごとに特性を最適化。シートの奥は骨盤をしっかり支えるよう高硬度高減衰とし、腿裏はペダル操作をスポイルしない低硬度とするなど、座り心地とホールド性、そして、運転のしやすさを向上させました。



▼ リアシート

広々とした空間でより快適に過ごしていただくために、まず、着座姿勢から心地よさを追求しました。背もたれ角度を従来に対し傾け、高さを50mm延長。ワイドな造形でゆとりの着座姿勢を実現しました。フロント同様、シート奥を高硬度高減衰ウレタンとし、腿裏を低硬度ウレタンとすることで、足を伸ばしても圧迫感の少ない座り心地を実現しています。また、背もたれまで暖かくするシートヒーターや大型アームレストなど、おもてなしの装備も充実させました。



自信と品格を香り立たせる大人のコーディネート。

ボディーカラーは動感豊かなスポーティーフォルムを際立たせる5色を厳選してラインアップ。質感が高く落ち着いたあるニュートラルカラーに加え、華やかで目を引く、鮮やかなブルーとレッドを

ご用意しました。インテリアはブラックとアイボリーを設定。レザーシートを標準装備し、高品位な仕上げとの調和によって飽きのこない室内を創出しています。

Body Color



■ プラチナホワイト・パール

上品な深みと輝きを感じさせるホワイト。



■ クリスタルブラック・パール

漆黒にパールがきらめく、ニュアンス豊かなブラック。



■ ルナシルバー・メタリック

夜に浮かぶ月のように、陰影のなかに輝きを放つダークなシルバー。



■ ブリリアントスポーティブルー・メタリック

落ち着きと鮮やかさを備えた深みのあるブルー。



■ パッションレッド・パール

鮮やかで存在感を主張するスポーティーなレッド。

Interior Color

インテリアは、「造形と素材の調和」をテーマにコーディネート。主張の強さで目を引くのではなく、シンプルでありながら、毎日乗っても、降りた瞬間にまた乗りたくなるような落ち着きと上質感をめざしました。レザーシートは

メイン部にストライプのキルティングを施したデザインを採用。縫製部付近のパンチングホールを除き美しいステッチラインを実現しています。シンプルでありながら、仕立てのよさに誇りが持てるインテリアです。



■ ブラック



■ アイボリー

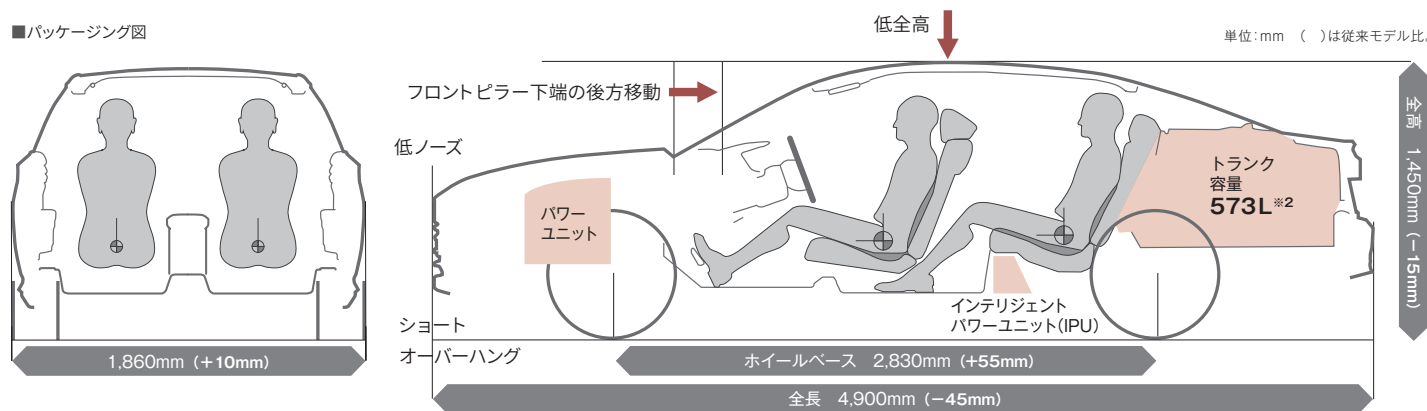


低重心・低慣性プラットフォームのポテンシャルを最大限に生かす、動感パッケージ。

低重心・低慣性の新世代プラットフォームは、ACCORDを「New Age」へと大きく羽ばたかせる可能性に満ちていました。パッケージデザインでは、質の高い走り、かつてないほどの美しいスタイリング、そして、ドライバーとクルマとの一体感をテーマに、数値を超え人間の感性に訴える動感パッケージを追求しました。

ロー＆ワイドの基本骨格にロングホイールベースを与え、タイヤが四隅で車体を支える安定したスタンスを創出。ボディの上下中央付近を張り出させ、上下端を絞り込んだ、いわゆる樽型ボディとすることで、広い室内空間と躍動的なフォルムを両立させています。

■パッケージング図



走りのための低重心プロポーション

従来モデルに対し、全高を15mm下げるとともに全幅を10mm広げロー＆ワイドな基本骨格を完成。全長を45mm短縮しながらも、フロントピラー下端を後方に引くことで、伸びやかなノーズと低く流れるような走りのプロポーションを実現しています。

ドライビングプレジャーを満喫させる人車一体空間

前席ヒップポイントを従来モデルに対し25mm下げ、ヒールポイントは10mmの低減に留めることで、ヒップポイントとヒールポイントの高低差を15mm少なくしました。これにより、スポーティーで疲労感の少ない運転姿勢を実現しています。また、従来に対しフロントシートを片側10mmずつ車両中心に近づけてレイアウトし、ゆとりある肘まわり空間を創出。車両中心寄りのアイポイントは、下端を後方に引きスリム化したフロントピラーとあいまってワイドで爽快感な運転視界を提供します。

ハイブリッドセダントップ*1の大容量トランク

インテリジェントパワーユニット (IPU) を従来のリアシート背面から後席下へ移設し、さらに、リアサスペンションを最適設定することで、ハイブリッドセダントップとなる573L*2の大容量トランクを実現。9.5インチタイプのゴルフバッグを4個積載できます。開口部は、従来モデルに対し幅を40mm拡大し、地上高を25mm低くすることで荷物の出し入れを大幅に容易にしました。トランクスルー機構やアームレストスルー機構も備え、大きく使いやすいトランクとしています。

■大容量トランクスペース



圧倒的な広さでゲストをもてなす後席空間

ホイールベースの延長によって、後席の足元広さを70mm、膝まわり空間を50mm、従来モデルに対しそれぞれ大幅に拡大。圧倒的な広さで着座姿勢から見直したシート、そして充実した装備で、極上のおもてなしを提供します。

*1 2020年2月現在。Honda調べ。 *2 VDA方式によるHonda測定値。

Dynamic Performance

世界の道を知る者のみが叶える、強く美しい走り。

速さをもっと望むならスポーツカーがいいだろう。

多人数で乗るのならミニバンをすすめよう。

わたしたちがめざしたのは、美しい走りだ。

ハイウェイをすべるように進み、荒れた路面を難なくいなし、

手足が伝えるあなたの意志を、いかなる道でも思い通りに叶えてみせる、強く美しい走りだ。

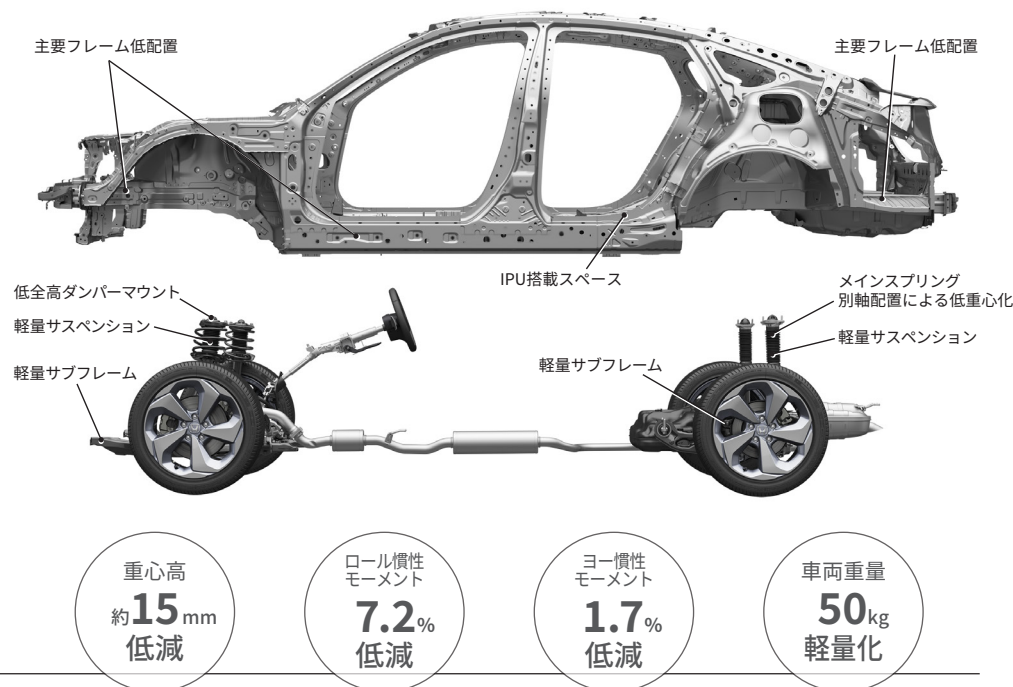
そのために、世界の道で得た40有余年分の知見と最先端技術を、ここに集結した。



走り与设计の圧倒的進化をもたらした、低重心・低慣性「新世代プラットフォーム」。

より優れた安全性能の実現、環境を守るための電動パワートレインへの移行、それらを自動車メーカーとして当然の課題として進めながら、より魅力的なクルマを創造し続けるために、Hondaは、ボディーやシャシーといったクルマの基本構造、いわゆるプラットフォームを根本から見直しました。

新型ACCORDの開発に先立ってプラットフォームの基礎研究プロジェクトをスタートさせ、“動体としてあるべき姿”をゼロから追求。安定した走りのカギとなる低い重心高と、余分な挙動変化を少なくする低慣性モーメントを最重要課題に据え、それらを軽量・高剛性な構造で成立させるという難題に取り組みました。そして、卓越した運動性能と低く構えた美しいプロポーションを両立させ、さらにはキャビンやトランクに従来以上の広さをもたらす新世代の「低重心・低慣性プラットフォーム」を完成。文字通り新型ACCORDの「土台」となり、また、その要素技術は数々のグローバルモデルに展開されています。



新世代プラットフォームの主な狙い

安定性を高める低重心骨格

サイドフレーム、サイドシル、フロアクロスメンバーなどの主要骨格を従来に対し低く設定。同時に、前後サスペンションを取り付け構造を含めて新たに開発し低重心化を図りました。これらにより、従来モデルに対し約15mmの低重心化を達成。地を這うような安定感ある走りをもたらしています。

一体感を高める低慣性骨格

低重心化によって重心高とロール軸を近づけることで、従来プラットフォームに対しロール慣性モーメントを7.2%低減。また、ハイブリッド車のさらなる普及を見据えて重量物であるインテリジェントパワーユニット (IPU) の搭載スペースを後席下に設けるとともに、サブフレームやサスペンションの軽量化を徹底することで、従来モデルに対しヨー慣性モーメントを1.7%低減しました。旋回から直進への立ち上がりやダブルレーンチェンジなどでも、クルマの余分な挙動が少なく一体感の高いドライブフィールを提供します。

軽快な走りをもたらす軽量・高剛性骨格

構造そのものから見直した高効率なボディー骨格や超高張力鋼板の適用拡大、前後サブフレームやサスペンションの軽量化などにより、完成車重量を従来モデルに対し50kg軽減しながら大幅な高剛性化を達成。動的性能の向上に大きく貢献しています。

軽さと強さ、そして、しなやかさで走りを支える、世界が認めた軽量・高剛性ボディー。

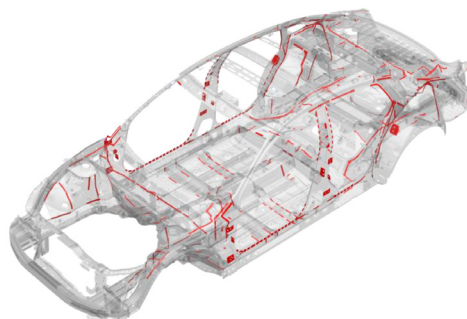
路面に対峙するサスペンションをしっかりと支え、強烈な旋回Gにも動じない強さを持ち、それによって軽く、運動性能に貢献する。そんな理想のボディーを実現するために、新型ACCORDでは数字で表される剛性値のみならず、テストドライバーの研ぎ澄まされた感性を重視してボディー剛性の在り方を追求しました。

絶対的な高剛性が求められる部位と、必要強度としなやかさを兼ね備えるべき部位の剛性バランスを見極め、構造や材料を最適化しました。その結果、従来モデルに対し5%軽量化しながら、曲げ剛性を24%、ねじり剛性を32%高めた新骨格ボディーを完成。ボディー剛性のウエイト効率を表す指数L.W.I. (Light Weight Index) において、理論的に困難とされた2.0を達成しました※。その革新性はボディー分野の世界的権威である「EuroCarBody Awards」に選ばれたことでも証明されています。

構造用接着剤を総延長43メートル適用

欧州上級クラスが積極的に採用し、ボディー分野の高効率製造技術として注目される構造用接着剤を総延長43メートルにわたって適用。スポット溶接と組み合わせたウエルドボンド工法によって主要骨格を接合しました。溶接による強固な点接合と、接着剤による広範囲の面接合により、板厚アップや補強材の追加を最小限に抑えながら高い接着性と耐久性を獲得。動的な剛性感を大幅に向上させ、走り出した瞬間から質の高さがわかるドライブフィールを実現しています。

■構造用接着剤適用箇所



インナーフレーム骨格構造

ボディー全体の骨格部材を組み立ててから外板パネルを溶接するインナーフレーム構造を採用。主要フレームの結合効率を高めることで補強材を最小限にし、強固なボディー骨格を軽量で実現しました。



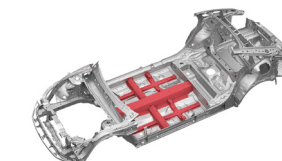
リアバルクヘッド環状構造

リアバルクヘッドに強固な閉断面部材を環状に配置。高い剛性でリアサスペンションからの入力を効率よく分散させ優れた操縦安定性をもたらします。トランクスルー時の開口も広くでき、使い勝手の向上にも貢献します。



高剛性・低振動フロア構造

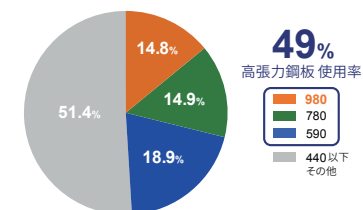
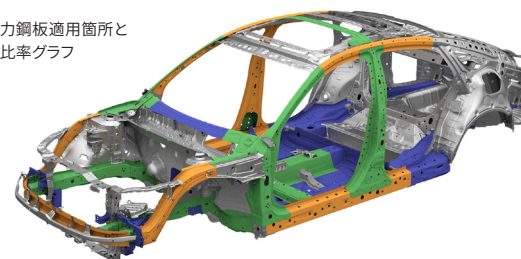
大断面のセンタートンネルと井桁状の骨格部材によりフロアの剛性を大幅に向上。低重心化や低全高化を可能としたほか、フロア制振材の削減をもたらした軽量化にも貢献しました。



高張力鋼板を適所に採用

軽量で強度の高い高張力鋼板をボディー骨格の49%に採用しました。ボディー剛性や衝突安全性能への影響が大きい部分には980MPa級材を効率よく配置するなど、必要強度に合わせて応力の異なる鋼板を使い分けることで、優れた剛性と高い衝突安全性能を持つボディーを軽量で完成させています。

■高張力鋼板適用箇所と使用比率グラフ



※ ボディーサイズ（ホイールベース×トレッド）、ボディー重量、ねじり剛性値から、いかに軽く高剛性を達成したかを評価する指標。値が小さいほど高効率とされる。ボディー研究者の間では、鉄を主体としたボディーの場合2.0が理論的限界とされてきた。

「人車一体」を感じさせる、理想的な安定性と応答性。

高低差が著しい山岳路や荒れた路面の高速道路など、世界にはさまざまな道路環境が存在します。多様で過酷な条件下においても、ドライバーが「意のまま」と感じられ安心して爽快に操ることができるハンドリング性能が、Hondaを代表するグローバルセダンACCORDの目標でした。

ボディー領域との一体開発によって、サスペンション取り付け点剛性や振動伝達経路の考え方などを綿密に共有することで、理想的な操縦安定性と操舵応答性を発揮するサスペンションシステムを完成。コントロール性に優れたステアリングシステムやブレーキシステムとあいまって、まさに「人車一体」と感じさせるシャシーを完成させました。

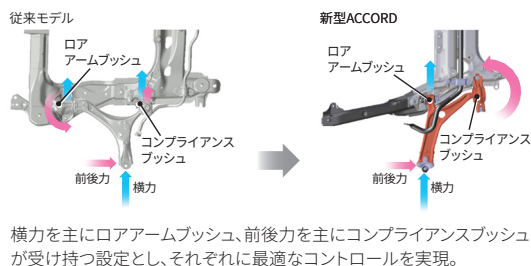
優れた操縦安定性と操舵応答性、そして、上質な乗り心地を実現したサスペンションシステム

形式こそ従来モデルを踏襲しながらも構造を刷新。路面からの入力を適切にコントロールすることで、路面をしっかりとらえる優れた接地性と操縦安定性、ドライバーの操作に素早くリアに反応する操舵応答性、そして、快適な乗り心地を実現しました。

■ フロントサスペンション

フロントには、マクファーソン・ストラット式サスペンションを採用。ロアアームを従来のA型からL型に変更することで横力と前後力を分離して管理し、それぞれに最適なブッシュを設定しました。これにより、横力に対しては高い接地点横剛性を確保し、前後力に対しては優れた振動吸収性を獲得。操縦安定性と操舵応答性、そして、乗り心地を高次元で鼎立させました。

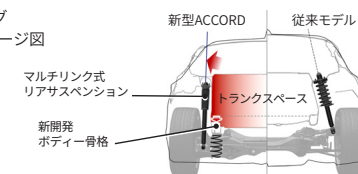
■ フロントサスペンション比較イメージ図



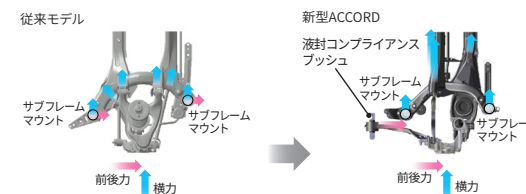
■ リアサスペンション

リアは、E型マルチリンク式サスペンションを採用しダンパーとメインスプリングを別軸に配置。ダンパーを垂直に近づけることで、路面からの入力をいなしやすくすると同時に、トランクルームの容積拡大に大きく貢献しました。また、横力と前後力の主入力経路を分離するとともに、前後方向のアームを大径液封コンプライアンスブッシュを介してボディーに直付けすることで微細な振動までも吸収させ、優れた乗り心地を両立させています。

■ ダンパー・スプリングレイアウト比較イメージ図



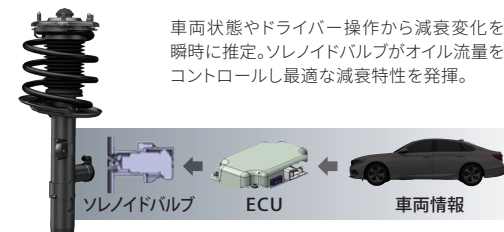
■ リアサスペンション比較イメージ図



横力を主にサブフレームマウント、前後力を主にボディー直結のコンプライアンスブッシュに入力させ高い横力タフネスと優れた乗り心地を両立。

■ 上質な乗り味をもたらし、シーンに合わせたドライブモード切り替えをも実現するアダプティブ・ダンパー・システム

ダンパーの減衰力を4輪独立制御するアダプティブ・ダンパー・システムをACCORDとして初めて採用しました。車輪速信号の変化、前後左右の加速度、ステアリングホイールの舵角などから、車両の状態やドライバーの操作を500分の1秒単位で検知し、減衰力をリアルタイムかつ連続的に変化させます。これにより、サスペンションストローク量の最適化や荒れた路面での收れん性向上などを実現。安定感のあるハンドリングと上質な乗り味をもたらしました。また、制御によって異なる特性を与えられることから、ドライバーの気持ちやシチュエーションに合わせて車両特性を選べる「ドライブモード」のコア技術として、新型ACCORDに新たな魅力を生み出しました。



一体感の高いステアフィールを実現したステアリングシステム

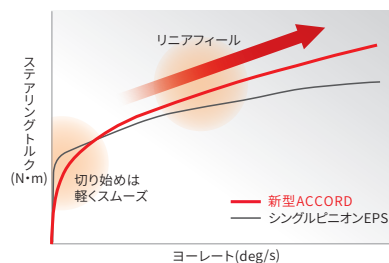
こぶしひとつ分の操舵にもクルマが忠実に反応するような一体感を求め、ステアリングシステムを熟成しました。パワーアシスト機構をデュアルピニオンタイプとし、ギアボックスやコラムの支持剛性を高めることでステアリングシステム全体の剛性を従来モデルに対し約30%向上。VGR(可変ステアリングギアレシオ)を採用することで、切り始めから大舵角までクルマとの一体感が感じられるステアリングシステムを実現しました。



優れた応答性とリニアなステアフィールをもたらすデュアルピニオンアシストEPS

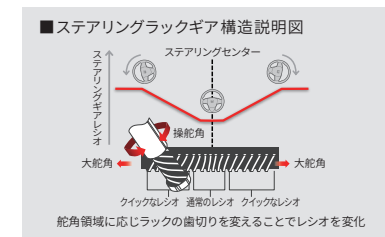
回転力を直線方向の動きに変換するピニオンを、ステアリングホイール軸とラック端の2カ所に設けることでラックギアの支持剛性を飛躍的に向上。さらに、アシストモーターをステアリングホイール軸から切り離すことでステアリングに伝わるモーター由来の振動を低減し、切り始めの軽くスムーズな応答性と操舵量に応じたリニアなステアフィールを高い次元で両立させました。

■ステアリング特性比較イメージ図



操舵量に応じて最適な切れ角を提供するVGR(可変ステアリングギアレシオ)

ステアリングの操作量に応じて最適なタイヤ切れ角を提供するVGRを採用しました。オンセンター付近はスロー、据え切り近くの大舵角時はクイックなレシオとすることで、高速走行での車線変更など小舵角時はスムーズで安心感のあるステアフィールを、街中ではきびきびとした旋回性を提供し、さらに車庫入れなどの大舵角時は取り回しを容易にします。



従来同等以上の取り回しのしやすさ

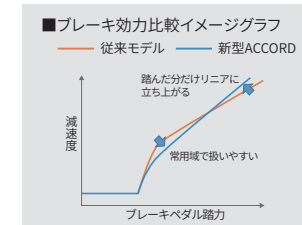
従来モデルに対しホイールベースを延長しながら、フロントサイドフレームの形状最適化などにより、最小回転半径を従来の5.9mから5.7mに縮小[※]。さらに、VGRの採用によりロック・トゥー・ロックは2.5回転から2.3回転に減少させ、優れた取り回し性を獲得しました。

常用域でのハンドリング性能を向上するアジャイルハンドリングアシスト

操舵角や操舵速度からドライバーが意図する走行ラインを推定し、前輪のブレーキを独立制御して車両挙動をコントロールするアジャイルハンドリングアシストを採用しました。回跳性やライントレース性を向上させ、ワインディングでのスポーティーな走行やすりやすい路面でのスムーズな運転を支援。緊急回避時の操縦性向上にも寄与します。

リニアに減速度が増加する、コントロール性に優れた電動サーボブレーキシステム

電動サーボブレーキシステムは、電力回生による減速度(モーター抵抗)と液圧ブレーキによる減速度を最適にバランスさせ、ドライバーの求める減速度を提供しながら、より多くの電力を回生します。新型ACCORDでは、ドライバーの感性によりマッチしたブレーキシステムをめざし、従来以上の高精度制御とハードウェアの最適化を推進。踏み始めの減速度を抑え過敏な印象とならないよう制御し、踏力に対しリニアに減速度が増加するブレーキフィールを実現しました。

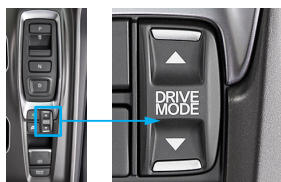


※ 従来モデル18インチタイヤ装着車との比較。

ドライバーの意思に応じた走りを提供する先進機能。

気持ちやシチュエーションに合わせて選択できる3つのドライブモード

アダプティブ・ダンパー・システム、ハイブリッドシステムのパワーユニット、パワーステアリング、アジャイルハンドリングアシストなどを総合的に制御し、3つの異なる車両特性を実現するドライブモードスイッチを搭載しました。走りたい気持ちやシチュエーションに合わせて走りのテイストを選択できます。



▶ SPORTモード

ダンパー減衰特性を、より素早くよりしっかりと路面をとらえるよう切り替えるほか、パワーユニットはアクセル操作に対しより高出力を発生するよう制御。パワーステアリングは剛性感を高め、アジャイルハンドリングアシストはより俊敏なコーナリングを可能にする制御を行います。さらに、アクティブサウンドコントロールがエンジン原音から抽出した加速サウンドを室内にもたらし、高揚感ある走りを演出します。

▶ NORMALモード

モード非選択時には走りや燃費のトータルバランスに優れたNORMALモードで走行。ダンパー減衰特性やハイブリッドシステムの出力特性などを最適制御し、街中から高速道路まで上質な乗り味を低燃費で提供します。

▶ COMFORTモード

NORMALモードに対し、ダンパー減衰特性をよりソフトな乗り心地となるよう制御します。

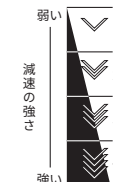


手元で減速度が操れる減速セクター※1

ステアリングを握ったまま扱え、アクセルオフ時の減速度を4段階に変更可能。旋回や右左折の手前、降坂路、前走車との車間をあげたいときなどに効果を実感できます。



■ インジケータ表示例



モード		SPORT	NORMAL	COMFORT
特 性		スポーティドライブ	ハイバランスドライブ	ジェントルドライブ
走 り	ハイブリッドシステム	ハイレスポンス	走りや燃費の両立	
乗り心地	アダプティブ・ダンパー・システム	軽快感重視	フラット感とソリッド感の両立	快適性重視
ステアフィール	デュアルピニオンアシストEPS	ダイレクト	リニア	
	アジャイルハンドリングアシスト			
エンジンサウンド	アクティブサウンドコントロール	スポーティサウンド演出	静粛性重視	

低燃費運転などを支援するモードスイッチ

エンジン、モーター、エアコンなどを制御して低燃費運転をしやすくするECONモードスイッチと、エンジンをかけずバッテリー電力でのモーター走行を優先するEV優先スイッチ※2を装備しました。



※1 減速セクターで選択した減速度は、一定条件のもとで自動解除。SPORTモードでの走行中は固定となります。

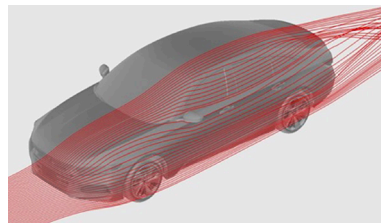
※2 バッテリー残量やエアコン作動状況などによってEV走行できない場合があります。

走行安定性と燃費を高める、優れた空力性能。

セダンという、元来空力に有利なフォルムを生かし、燃費と走行安定性をさらなる高みへ導くことが新型ACCORDの狙いでした。CFD（流体解析）はもちろんのこと、「HRD Sakura」※1にある、ムービングベルト付き風洞施設を積極的に活用。風速と同じ速度で動く床面“ムービングベルト”によって、ボディー下部やタイヤまわりまで、走行中の風の流れをリアルに再現し、デザイン部門と協調しながら細部までつくり込みを行いました。これにより美しいスタイリングと同時に優れた空力性能を獲得しています。

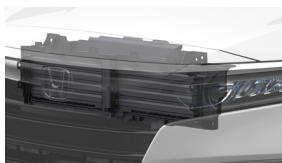
■ 空気抵抗(CDA値)※2の低減

ルーフからリアエンドへならかにスラントさせたフォルムと絶妙に立たせたトランクリップによって、車体後方に発生する縦渦を最小化。フロントウィンドウからサイドへまわり込む風は、サイドボディーの豊かな抑揚でスムーズに後方へ送りました。さらに、シャッターグリルやフロントエアカーテンの採用により徹底的に空気抵抗を削減。従来モデルに対し、前面投影面積を拡大しながらCDA値を約3%低減し燃費性能の向上に貢献しています。

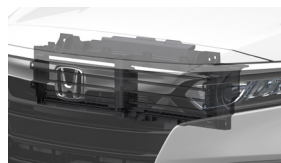


▶ 常用域での空気抵抗を低減するシャッターグリル

エンジン水温など車両の状態に応じてグリル内部のシャッターを自動的に開閉します。



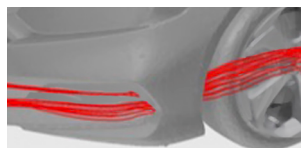
エンジン低負荷領域ではシャッターを閉じ、エンジンルーム内を通過する風を減少させることで空気抵抗を低減。



エンジン水温、トランスミッション油温、エアコン圧力をもとに、冷却の必要に応じてシャッターを開けエンジンルーム内に外気を導入。

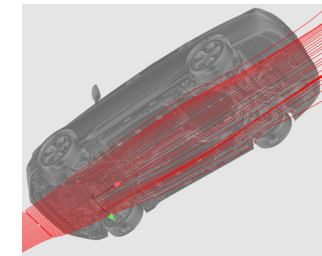
▶ フロントエアカーテン

フロントバンパー左右のスリットに空気を通し、タイヤ周辺の風の流れを改善することで空気抵抗を低減。



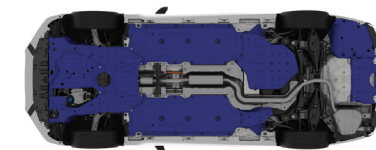
■ 揚力(CL値)の抑制

カバーによってアンダーフロアをフラット化し、車体下部の流速を向上。揚力を低減することで中・高速域での走行安定性向上に貢献しています。



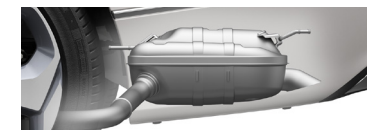
▶ フロアアンダーカバー

アンダーフロアの形状に合わせ、樹脂製や不織布製のカバーを効率的に配置。



▶ 薄型サイレンサー

リアサイドフレームを抱き込むような独自の形状と平滑な底面で風の流れをスムーズ化。



従来モデルに対し、前面投影面積を拡大しながらCDA値を約3%低減。

※1 Hondaのレーシングカー研究開発の中核施設。

※2 空気抵抗係数であるCD値と前面投影面積であるA値を掛け合わせた空力性能の指標。

モーター走行を中心に、爽快で上質な走りを低燃費で実現するHonda独自のハイブリッドシステム。

新型ACCORDが搭載するのは、日常シーンのほとんどをモーターで走行し、モーターよりもエンジンのほうが効率が高い領域をエンジンで走行する独自の2モーターハイブリッドシステム「e:HEV（イーエイチイーブイ）」。

Hondaは2013年に「Sport Hybrid i-MMD」として実用化して以来、エンジンやモーターなどの基幹技術はもちろん、ドライバビリティに重要な制御技術の改良をたゆまずに推進。そして、ドライバーの感性にマッチし操る楽しさを増幅するハイレベルなシステムへと進化させました。

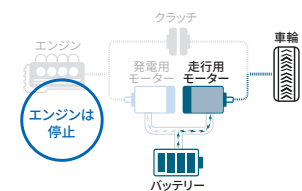


■ モーター走行を中心に、さまざまなドライブモードを最適に使い分ける「e:HEV」

エンジンで発電しモーターで走行するシリーズ式の「ハイブリッドドライブ」を基本とし、バッテリー電力のみで走行する「EVドライブ」や、エンジンで直接タイヤを駆動する「エンジンドライブ」など、さまざまなドライブモードを状況に応じて最適に使い分け、あらゆるシーンで高効率な走行を実現します。

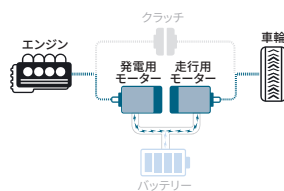
「e:HEV」の代表的なドライブモード

■ EVドライブモード



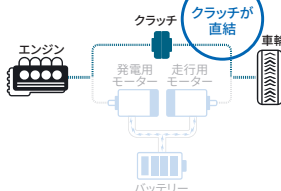
バッテリーに蓄えられた電力のみで走行用モーターを駆動。ガソリンを使わずに電気自動車として走行します。

■ ハイブリッドドライブモード*



高負荷走行時やバッテリー残量が少ないときには、エンジンで発電用モーターを駆動し発電。その電力を走行用モーターへ供給しシリーズ式のハイブリッド車として走行します。

■ エンジンドライブモード*



高速クルージングなど、モーターよりもエンジンで走行したほうが効率が高い場合、クラッチによってエンジン出力軸とタイヤ駆動軸を直結しガソリンエンジン車として走行します。

機械的な伝達 電気的な伝達

※ 走行状況に応じて、発電した電力の一部をバッテリーに供給する走行充電や、バッテリー電力とモーターによる走行アシストを行います。

■ モーターとエンジン、それぞれの長所を高次元で融合させた「e:HEV」

走行状況に応じてドライブモードを使い分ける「e:HEV」は、電気エネルギーやエンジン動力を最も効率よく使うことができる高効率なハイブリッドシステムです。

▶ 「e:HEV」

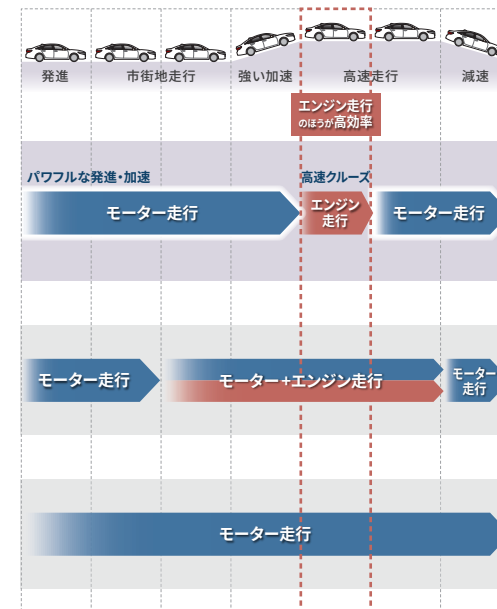
日常シーンのほとんどをモーターで走行。高速クルージングなどモーターよりもエンジンのほうが効率が高い領域はエンジンで走行し、あらゆる領域で優れた燃費性能を発揮。

▶ 一般的なシリーズ・パラレル方式

エンジンとモーターの割合を状況に応じて変化させるため複雑な機構が必要。その分、機械的伝達と電氣的伝達の両方でロスが発生。

▶ 一般的なシリーズ方式

つねにエンジン動力で発電しモーターで走行。高速クルージングでは、負荷が低いにもかかわらずモーターを高回転で回す必要があるため、エンジンの発電量を増やさなければならず非効率。

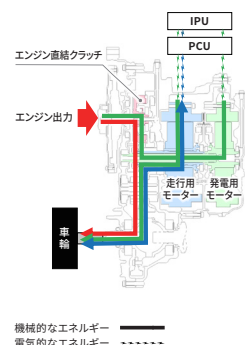


システム概要

2モーター内蔵電気式CVT

発電用と走行用の2つのモーターとエンジン直結クラッチを搭載。小型・軽量・高効率を達成した2つのモーターが、エンジン出力を効率よく電気エネルギーに変換し、タイヤの駆動やバッテリーへの供給を行うほか、減速エネルギーの電力回生も担います。新型ACCORDでは、走行用モーターに最高出力135kW、最大トルク315N・mの高出力・大トルクモーターを搭載。V6 3.0Lエンジン並のトルク※1で力強くなめらかな走りを提供します。また、ローターに重希土類元素(レアアース)をまったく使わないネオジム磁石を採用しました。

エネルギーフロー説明図



EVDライブ / 減速回生

IPUに蓄えられた電気エネルギーをPCUが適切な電流・電圧に変換し走行用モーターを駆動。減速時はタイヤの回転力で走行用モーターを回転させ発電し、PCUが適切な電流・電圧に変換しIPUに蓄電。

ハイブリッドドライブ

エンジン出力で発電用モーターが発電。PCUが適切な電流・電圧に変換し走行用モーターを駆動。エンジンの出力軸とタイヤの駆動軸が切り離されているため、速度や負荷にかかわらずエンジンの最も高効率な領域を使って発電できます。

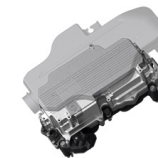
エンジンドライブ

エンジン直結クラッチを締結。エンジン出力を直接タイヤの駆動軸に伝達し走行。アトキンソンサイクルによる高効率燃焼とクルージングに最適なギアレシオで低燃費走行します。



パワーコントロールユニット(PCU)

バッテリー電流を直流から交流へ変換するパワードライブユニットや、電圧を走行用モーターの要求電圧に昇圧するボルテージコントロールユニットなどにより2つのモーターをコントロールします。新型ACCORDでは、これまで別体であった12V DC-DCコンバーターを統合しながら、合計容積を15%削減し、電気式CVT上にコンパクトに搭載しました。



インテリジェントパワーユニット(IPU)

小型・高出力密度のリチウムイオンバッテリーと制御用ECUなどを一体化した電源ユニット。新型ACCORDでは、バッテリーセルを72個搭載。構成部品の見直しや2段積みレイアウトによって後席下への配置を実現し、低重心・低慣性化による運動性能の向上やトランクスペースの拡大をもたらしました。



リチウムイオンバッテリー

2.0L アトキンソンサイクル DOHC i-VTEC エンジン

Hondaが得意とする高精度バルブコントロール技術によって走りや燃費を高次元で両立させたガソリンエンジン。VTEC※2と電動VTC※3により、VTCのみのアトキンソンサイクルより広範囲のバルブ制御を実現します。燃焼高速化やフリクション低減の徹底で40%以上の最大熱効率を達成し優れた燃費性能を発揮。



排熱回収システム

排出ガスの熱を利用して冷却水を温め、暖機を早期化する排熱回収システムを採用。寒冷時のコールドスタートにおいて燃焼をいち早く安定させ、アイドリングストップやEV走行の開始を早めることで実用燃費を向上させます。

燃料消費率 (国土交通省審査値)※4

JC08モード	WLTCモード
30.0km/L	22.8km/L
市街地モード (WLTC-L) ※5	21.2km/L
郊外モード (WLTC-M) ※5	24.4km/L
高速道路モード (WLTC-H) ※5	22.6km/L

エンジン	最高出力	107kW [145PS]/6,200rpm
	最大トルク	175N・m [17.8kgf・m]/3,500rpm
走行用モーター	最高出力	135kW [184PS]/5,000-6000rpm
	最大トルク	315N・m [32.1kgf・m]/0-2,000rpm

※1 HondaのV6 3.0Lエンジンとの比較。Honda調べ。

※2 可変バルブタイミング・リフト機構

※3 連続可変バルブタイミング・コントロール機構

※4 燃料消費率は定められた試験条件での値です。使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※5 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。 郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。 高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

Hospitality

便利よりも快適よりも尊い、ひとを想うところをカタチに。

クルマを、単なる移動の道具と考える人がある。

もうひとつの部屋だと微笑む人もいる。

ロマンだとうなずく人もいる。

いずれにしても確かなことは、あなたが大切なひとと過ごす場所だということだ。

ACCORDを選んでくださった大切なあなたと、あなたにとって大切なひとのために、わたしたちは想いを尽くす。



静けさがもたらす、上質なプライベート空間。

ロングドライブでの疲れやストレスを軽減するために、操る楽しさをスポイルしないために、そしてなにより大切なひととの時間を豊かに過ごしていただくために、静粛性を徹底的に高めました。

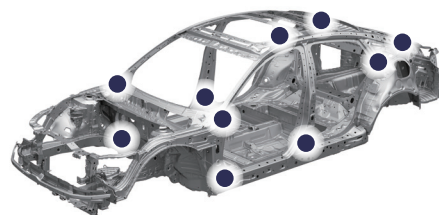
振動解析を駆使したノイズ伝達抑制構造や効果的に配した高性能防音材は、エンジン音やロードノイズを抑制。会話や音楽をより楽しめる上質なプライベート空間を創出しました。



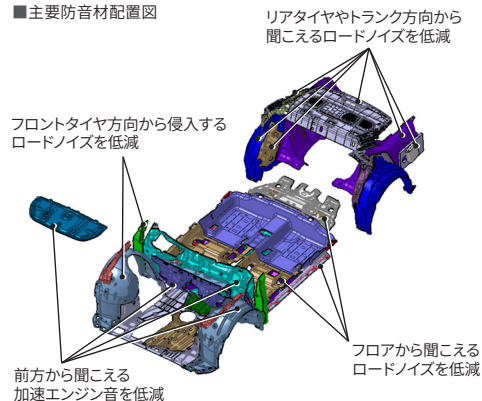
高効率NVパッケージ

優れた静粛性を軽量で実現するために、ノイズの侵入経路を基本から見直し高効率NVパッケージを構築しました。遮音性に極めて優れたスプレー式発泡ウレタンフォームを、全ピラーの下端とルーフレール両端の全10カ所に採用。発泡剤をピラー内部で発泡・硬化させることでウレタンを隅々まで行き渡らせ、車室内へのノイズの侵入を抑制します。そのうえで遮音材や吸音材を適材適所に配置し、重量の増加を最小限に抑えながら優れた静粛性を実現しました。

■スプレー式発泡ウレタンフォーム適用箇所



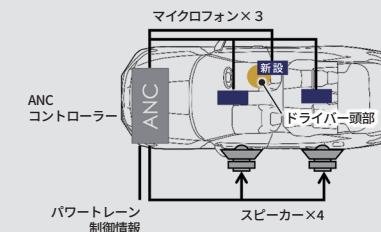
■主要防音材配置図



アクティブノイズコントロール (ANC) (3マイクタイプ)

室内に設けたマイクを通じてノイズの周波数を特定。エンジン回転数などの解析と合わせ逆位相の音をスピーカーから放射することでノイズを打ち消します。新型ACCORDは、Hondaとしてはじめて3マイクタイプを採用。ドライバーの耳近くにマイクを新設することで、運転席まわりのノイズ周波数をより高精度に特定し優れたノイズ低減効果を発揮します。

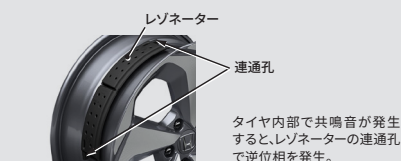
■アクティブノイズコントロール作動イメージ図



ノイズリデュースアルミホイール

中空構造のレゾネーター（消音装置）をホイールに装着したノイズリデュースアルミホイールを採用。高速道路のつなぎ目を越える際や、粗い路面を走行する際にタイヤ内部で発生する不快な共鳴音を抑制します。

■ノイズリデュースアルミホイールイメージ図



広く上質な室内にさらなる豊かさをもたらす、充実の快適装備。

快適な室内のために

インテリジェント・デュアル・フルオート エアコンディショナー（プラズマクラスター技術搭載）

日射の方向や強さを判断して、温度や風量を左右独立して自動制御するGPS制御偏日射コントロール式のフルオートエアコンディショナーを採用。片側だけ陽が当たり続けるときなどでも、快適さをもたらします。



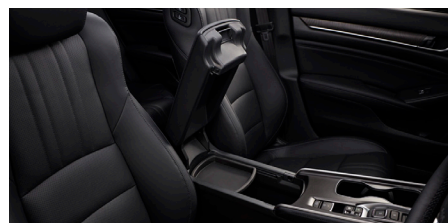
チルトアップ機構付 フロント電動スモークドガラス・サンルーフ

室内に開放感をもたらすサンルーフを標準装備しました。紫外線（UV）カット機能を備えたスモークドガラスを採用し、夏場の強い陽射しも効果的にやわらげます。換気に役立つチルトアップ機構や陽射しを遮るサンルーフシェードも装備。



フロントアームレスト付 センターコンソールボックス（照明付）

ゆったりと腕がおける大型アームレストを装備。腕を置いたままシフト操作も可能です。コンソールボックス内にはスライド式トレイを備え大切な小物の収納に役立ちます。さらに、充電専用のUSBジャックも装備しました。



リアベンチレーション

センターコンソール後端に後席用のエアコン送風口を装備。キャビン内の空調をより効率的にコントロールします。



リアドアサンシェード

陽射しをやわらげプライバシー保護にも役立つリアドアサンシェードを採用。引き出してフックにかけるだけで簡単に装着できます。



シートヒーター

運転席と助手席に加え、リア左右席にもシートヒーターを装備しました。3段階の温度調整が可能。座面と背もたれで体を温めます。



リアセンターアームレスト （リッド/ドリンクホルダー付）

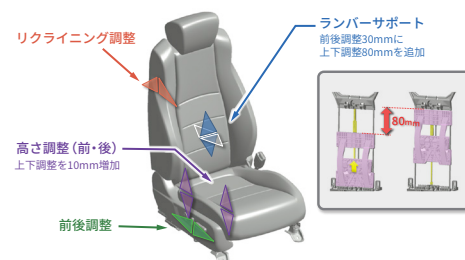
大型でゆったりとくつろげるアームレストを装備。2つのドリンクホルダーはリッドを備え、非使用時にすっきりとした見え方にできます。



快適なドライブのために

運転席8ウェイパワーシート&4ウェイ電動ランバーサポート

スライド、リクライニング、高さ（前・後）に加え、ランバーサポートの前後・上下も電動で調整できます。パワーシートは高さ調整量を従来の50mmから60mmに拡大。ランバーサポートは前後30mmに加え、上下80mmの調整まで可能とし、さまざまな体格の方により適切な運転姿勢を提供。疲労軽減にも寄与します。



ドライビングポジションシステム

運転席の設定を2名分記憶し自動で調節するシステムを搭載しました^{※1}。DRIVER1キーとDRIVER2キーを判別し、記憶させたそれぞれの設定に自動で復帰。乗降時には自動で後方にスライドし乗り降りをしやすくします^{※2}。



助手席4ウェイパワーシート

スライド/リクライニングが電動で調節可能。座面サイドに加え右肩にもスイッチを備え、運転席や後席からも操作できます。



※1 ランバーサポートを除く。

※2 条件によって後方スライドしない場合があります。

快適と便利のために

タブレットデザインの8インチ大画面ナビゲーションシステム

スマートフォン感覚で操作できる8インチ静電式タッチパネルディスプレイを、インストルメントパネル中央の見やすい位置にタブレットイメージでレイアウト。多彩な情報を通信費無料^{※3}で利用できる「リンクアップフリー」対応のHonda インターナビを標準装備しました。クルマの中でiPhoneまたはAndroidTMを、より安心・快適に楽しめる「Apple CarPlay」、 「Android AutoTM」に対応。音楽の再生や通話など、さまざまな機能をナビ画面や音声で操作できます。



ワイヤレス充電器

センターコンソール前部にワイヤレス給電の国際規格Qi（チー）に準拠したワイヤレス充電器を標準装備。対応のスマートフォンを指定エリアに置くだけで充電が可能です。

* 植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。ご使用にあたっては医師とよくご相談ください。



充電専用USBジャック〈後席用〉

センターコンソール後端に充電用USBジャックを2個備えました。急速充電に対応し、スマートフォンやタブレットを充電切れの不安なくお使いいただけます。リッド付きで非使用時にすっきりとした見え方にでき、ほこりの侵入防止にも役立ちます。



※3 「リンクアップフリー」で、通信費が無料になるのは、装備された専用通信機器でのデータ通信のみ対象となります。専用通信機器以外の携帯電話などでのデータ通信やハンズフリーテレホンによる音声通話の料金は無料の対象になりませんのでご注意ください。

Driving Support & Passive Safety

安心・安全が土台にあつてこそ、走る楽しみは生まれる。

「交通機関というものは人命を尊ぶものである」

創業時から受け継がれる考え方は、安全に対する極めて積極的な姿勢をHondaに根付かせ、いま、グローバル安全スローガン「Safety for Everyone」として共有されている。

「誰もが事故に遭わない社会」をめざして、わたしたちは技術の粋を尽くす。

安心・安全が土台にあつてこそ、走る楽しみは生まれると考えるからだ。



安心と快適をもたらす先進の安全運転支援システム、Honda SENSING。

事故を減らしたい。その思いから開発された世界初の追突軽減ブレーキ※は、運転支援機能アダプティブ・クルーズ・コントロールや車線維持支援システムなどと融合し、先進の安全運転支援システム「Honda SENSING (ホンダ センシング)」を誕生させました。いつの時代も、Hondaの一番の願いは

みんなの安全。運転負担を軽減し、万一のときには衝突回避や被害軽減を支援するHonda SENSINGが、毎日の運転に安心と快適をもたらします。



衝突軽減ブレーキ(CMBS)

車両や歩行者、自転車を検知し、衝突の危険がある場合に音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。緊急時には、強いブレーキをかけて、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。



誤発進抑制機能

前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



後方誤発進抑制機能

後方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



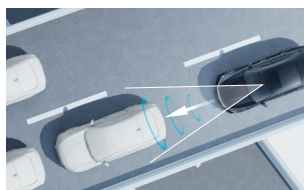
歩行者事故低減ステアリング

約10km/h～約40km/hで走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。ステアリングも抑制して回避操作を支援します。



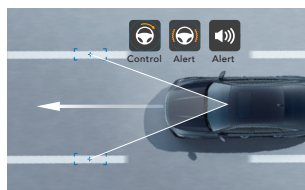
路外逸脱抑制機能

車線をはみ出しそうな際、マルチインフォメーション・ディスプレイとステアリング振動で警告し、さらに自車を車線、道路内へ戻すようにステアリングを抑制して回避操作を支援します。



渋滞追従機能付アダプティブ・クルーズ・コントロール(ACC)

先行車がない場合は設定した車速を自動で維持し、先行車がいる場合は自動で加減速をし、適切な車間距離を保つよう支援します。先行車が停車すれば合わせて停車する渋滞追従機能も付いています。



車線維持支援システム(LKAS)

高速道路など、中・高速走行時、車線の中央に沿って走れるようにステアリング操作をアシストします。車線を外れそう際には、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動で注意を喚起します。



先行車発進お知らせ機能

先行車が発進したことを、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示でお知らせします。



標識認識機能

走行中に道路標識を認識してヘッドアップディスプレイとマルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。



オートハイビーム

先行車や、対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替えます。良好な視界の確保に貢献するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。

車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては、作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。 ■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある先行車や歩行者、移動する自転車または対向車に対して衝突するおそれがあるシステムが判断した場合に作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。対向車と歩行者、移動する自転車に対しては、自車が約100km/h以下で走行中の場合に作動します。 ■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退しているとき、自車のほぼ真後ろの近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な後退を防止します。 ■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退しているとき、自車のほぼ真後ろの近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な後退を防止します。 ■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h～約40km/hで走行中に、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測した場合に、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断した場合、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。 ■路外逸脱抑制機能は、約60km/h～約120km/hで走行中に、路外への逸脱またはシステムが路外への逸脱を予測したとき、作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断した場合、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。 ■渋滞追従機能付アダプティブ・クルーズ・コントロール(ACC)は、0km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近する場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。 ■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているときシステムが判断した場合、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。急なカーブや加速・減速の繰り返しが少ない、高速道路や自動車専用道路などを運転するときに使用してください。 ■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。 ■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止などの道路標識を認識し、ヘッドアップディスプレイとマルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。 ■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

※ 2003年、世界初の「追突軽減ブレーキ」をインスパイアに搭載。技術名称を「衝突軽減ブレーキ」に変更し、Honda SENSINGの中核として搭載。

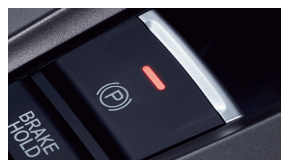
* 写真は機能説明のための合成イメージです。

より快適な運転をサポートする先進装備。

世界基準の高度な衝突安全性能。

電子制御パーキングブレーキ

スイッチを軽く引き上げるだけでパーキングブレーキをかけることができます。アクセルペダルを踏むだけで自動的に解除され、信号待ちなどでスムーズに再スタートできます。



オートブレーキホールド機能

ブレーキペダルから足を離しても停車状態を保持。信号待ちや渋滞などでブレーキペダルを踏み続けるわずらわしさがありません。アクセルペダルを踏むと解除します。



パーキングセンサーシステム

ナビ画面とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示や音で障害物の接近を知らせ、駐車・出庫時などでの安心感を向上。



ブラインドスポットインフォメーション

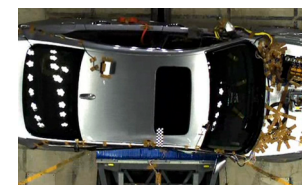
リアバンパー内側に設置したレーダーにより後側方に接近する車両を検知すると、ドアミラー上のインジケーターが点灯し、ドライバーに知らせます。この状態でウインカーを作動させると、インジケーターが点滅すると同時に警報音で注意喚起。複数車線の道路や高速道路の合流地点などでの安全な車線変更をサポートします。



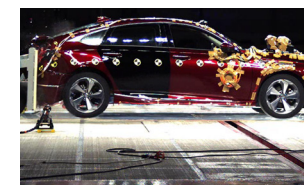
世界の多くの国と地域で販売されるACCORDは、衝突安全においても各国の基準にハイレベルで対応する性能をめざしました。新世代プラットフォームによる、全方位に対する優れた衝撃吸収・分散構造に加え、エアバッグの展開タイミング・速度も最適化。ポップアップフードシステムを採用するなど歩行者保護性能も高めています。



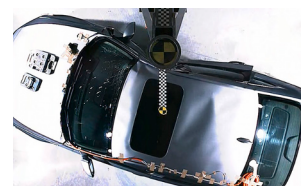
前面衝突
フラットバリア 55 km/h オフセットバリア 64 km/h



側面衝突
新ムービングデフォーマブルバリア 55 km/h



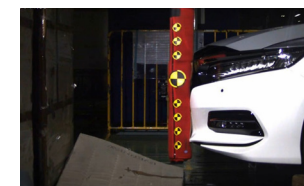
後面衝突



ポール側面衝突



歩行者保護（頭部）



歩行者保護（脚部）

ポップアップフードシステム

走行時に歩行者などとの衝突をフロントバンパーに内蔵したGセンサーが感知すると、アクチュエーターがボンネットフードの後部を瞬時に持ち上げ、エンジンルームに空間を確保することで歩行者の頭部などへの衝撃を緩和します。



主要装備

安全装備／運転支援機能

- Honda SENSING（衝突軽減ブレーキ(CMBS)、誤発進抑制機能、後方誤発進抑制機能、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、渋滞追従機能付アダプティブ・クルーズ・コントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、オートハイビーム)
- ヘッドアップディスプレイ
- ブラインドスポットインフォメーション
- パーキングセンサーシステム
- ドライバー注意力モニター
- アジャイルハンドリングアシスト
- デュアルピニオンアシストEPS
- VSA (ABS＋TCS＋横すべり抑制)
- EBD (電子制御制動力配分システム) 付ABS
- LEDヘッドライト(インラインタイプ/デイトタイムランニングランプ付)
(ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付)
- LEDアクティブコーナリングライト
- LEDフォグライト
- エマーゼンシーストップシグナル
- ヒルスタートアシスト機能
- 運転席用&助手席用 i-SRSエアバッグシステム
- 前席用 i-サイドエアバッグシステム＋サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応)
- 運転席用SRSニーエアバッグシステム

快適装備／メーター

- エレクトリックギアセレクト
- ドライブモードスイッチ
- EVスイッチ
- Hondaスマートキーステム^{※1}(降車時オートドアロック機能/キー2個付)&/パワースイッチ
- スマートウエルカムランプ
- Honda インターナビ+リンクアップフリー+ETC車載器^{※2}(ナビゲーション連動)
- 8スピーカー (4スピーカー+4ツィーター)
- マルチインフォメーションディスプレイ (ECOドライブディスプレイ/エネルギーフロー/経過時間/燃費燃費/外気温/オドメーター/トリップメーター/平均車速/平均燃費/瞬間燃費/推定航続可能距離表示機能 など)
- インテリジェント・デュアル・フルオートエアコンディショナー
(左右独立温度/GPS制御偏日射コントロール式、プラズマクラスター技術搭載)
- リアベンチレーション

インテリア

- 運転席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/ハイト前・後)
- ドライビングポジションシステム^{※3}
- 助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング)
- シートヒーター (運転席/助手席/リア左右席)
- 運転席4ウェイ電動ランバーサポート
- 本革巻ステアリングホイール (スムースレザー)
- 自動防眩ルームミラー
- ゼルコバウツ調インテリアパネル (インストールメントパネル、ドアライニング)
- レザーインテリア (本革シート)^{※4}
- 運転席用&助手席用バニティミラー付サンバイザー (照明付)
- サングラスボックス
- グローブボックス (照明付)
- フロントアームレスト付センターコンソールボックス (照明付)

- 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＋運転席/助手席ラッププリテンショナー
- リア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 (左右席)
- リア3点式ELRシートベルト (中央席)
- 運転席/助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯 (シートベルトリマインダー付)
- 後席シートベルト締め忘れ警告表示 (シートベルトリマインダー付)
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー
- i-Sizeチャイルドシート対応 ISOFIX下部取付金具 (リア左右席) ＋トップテザー取付金具 (リア左右席)
- 頸部衝撃緩和フロントシート
- 電子制御パーキングブレーキ
- オートブレーキホールド機能
- 車両接近通報装置
- ボップアップフードシステム
- エコアシスト (ECONモード、コーチング機能、ティーチング機能)
- イモビライザー (国土交通省認可品)
- セキュリティアラーム (国土交通省認可品)
- ダブルホン

- リアヒーターダクト
- アレルフリー高性能脱臭フィルター
- アクティブノイズコントロール
- 全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ (挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付)
- 車速連動オートドアロック
- パワードアロック
- テレスコピック&チルトステアリング
- ワンタッチウインカー
- ワイヤレス充電器
- アクセサリソケット (DC12V)
- USBジャック(フロント)
- 充電用USBジャック (後席用/急速充電対応タイプ2個付)
- ヘッドライトオートオフ機能

- リアセンターアームレスト (リッド/ドリンクホルダー付、アームレストスルー機構付)
- グラブレール (運転席/助手席/リア左右席)&コートフック (リア右席)
- 一体可倒式リアシート (トランクスルー機構付)
- 運転席&助手席シートバックポケット
- フロントドアポケット
- リアドアポケット
- リアドアサンシェード
- コンビニフック (トランクルーム内2ヵ所)
- LEDマップランプ
- LEDアンビエントランプ
- LEDリアリーディングランプ
- LEDカーテシーランプ (フロント/リア)
- トランクランプ

エクステリア／ガラス

- LEDポジションランプ(導光タイプ)
- LEDフロントターンランプ
- 遮音/IRカット(運転)/UVカット機能付フロントウインドウガラス
- 遮音/IRカット(運転)/スーパーUVカットフロントドアガラス
- 高熱線吸収/UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア)
- 高熱線吸収/UVカット機能付ソフトプライバシーガラス(リア)
- ハーフシェード・フロントウインドウ
- フロントドア撥水ガラス
- 親水/ヒートッドアミラー

足まわり／走行関連メカニズム

- 減速セレクト
- マクファerson・ストラット式フロントサスペンション
- 独立マルチリンク式リアサスペンション
- アダプティブ・ダンパー・システム
- 18インチノイズリデュースアルミホイール
- 235/45R18 94Wスチールラジアルタイヤ

- 電動格納式リモコンカラードアミラー (LEDドアミラーウインカー付、助手席側リバーズ連動)
- バリアブル間欠フロントワイパー (ミスト機構付、雨滴検知式)
- LEDストップランプ&テールランプ
- LEDリアライセンサーランプ
- クロームメッキ・サイドシルモール
- チルトアップ機構付フロント電動スモークガラス・サンルーフ
(高熱線吸収機能付プライバシーガラス)
- シャークフィンアンテナ

- シャッターグリル
- VGR(可変ステアリングギアレシオ)
- 電動サーボブレーキシステム
- 4輪ディスクブレーキ (フロント・ベンチレーテッド)
- フルフラットアンダーカパー
- 応急バンク修理キット(スペアタイヤレス)

※1 Hondaスマートキーステムは、施設・解錠のときなどに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。
※2 国土交通省、高速道路会社主導のもと、今後ETCのセキュリティ規格変更を予定しております。
※3 ランバーサポートを除く。
※4 フロントシート側面・背面・サイドサポート部・ヘッドレスト、リアシートのサイドサポート部・ヘッドレスト・中央席などにはブライムスームスを使用しています。
■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。 ■写真は実際の色と多少異なることがあります。
■Honda インターナビ専用通信機器が装着されます。

主要諸元 / 環境性能

タイプ		EX
駆動方式		FF
車名・型式		ホンダ・GAA-CV3 ☆
トランスミッション		電気式無段変速機
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	4.900/1.860/1.450
	ホイールベース(m)	2.830
	トレッド(m) 前/後	1.590/1.605
	最低地上高(m)	0.130
	車両重量(kg)	1,560
	乗車定員(名)	5
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	2.070/1.585/1.155
原動機	原動機型式	LFB-H4
	エンジン	LFB
	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(L)	1.993
	内径×行程(mm)	81.0×96.7
	圧縮比	13.5
	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/燃料タンク容量(L)	無鉛レギュラーガソリン/48
	電動機(モーター)	H4
性能	電動機型式	交流同期電動機
	電動機種類	
	エンジン	
	最高出力(kW[PS]/rpm)	107 [145] /6,200
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	175 [17.8] /3,500
	電動機(モーター)	
	最高出力(kW[PS]/rpm)	135 [184] /5,000-6,000
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	315 [32.1] /0-2,000
	燃料消費率(国土交通省審査値) JC08 燃費 km/L	30.0
	燃料消費率(国土交通省審査値) WLTC 燃費 km/L	22.8
	市街地モード(WLTC-L)	21.2
	郊外モード(WLTC-M)	24.4
	高速道路モード(WLTC-H)	22.6
	主要燃費向上対策	ハイブリッドシステム、アトキンソンサイクル、アイドリングストップ装置、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(m)	5.7
	動力用主電池	種類/個数
	動力伝達・走行装置	減速比
		第一:-2.454(電動機駆動) 0.805(内燃機関駆動) 第二:3.421
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)
	タイヤ 前・後	235/45R18 94W
	主ブレーキの種類・形式	前 油圧式ベンチレーテッドディスク 後 油圧式ディスク
	サスペンション方式	前 マクファーソン式 後 マルチリンク式
	スタビライザー形式	前・後 トーション・バー式

基礎情報	車両型式	GAA-CV3
	原動機	型式/総排気量(L)
	駆動装置	LFB-H4/1.993
	変速機	FF
燃料消費率*1	燃費	—
	燃費(km/L)	30.0
	CO ₂ 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	77.4
	参考	2020年度燃費基準+50%達成車
	燃費(km/L)*2	22.8
	市街地モード(WLTC-L)	21.2
	郊外モード(WLTC-M)	24.4
	高速道路モード(WLTC-H)	22.6
	CO ₂ 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	101.8
	排出ガス	適合規制・認定レベル
環境性能情報	試験モード	WLTCモード
	認定基準値	CO 1.15
	(単位:g/km)	NMHC 0.025
		NOx 0.013
	参考	九都県市指定低公害車の基準に適合(平成30年基準)
	適合騒音規制レベル	平成28年騒音規制 規制値:加速走行70dB(A)
	エアコン	種類/GWP値*3
	冷媒	HFC-134a/1430*4
	使用量	480g
	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)
環境への取り組み	環境負荷物質削減	鉛 自工会2006年目標達成(1996年使用量*5の1/10)
		水銀 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*6)
		六価クロム 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)
		カドミウム 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示
		樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
		リサイクルし易い材料*7を 使用した部品
		再生材を使用している部品
		リサイクル可能率
	その他	グリーン購入法適合状況
		車全体で95%以上*8
		グリーン購入法適合車

*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。*2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。*3 GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)*4 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められております。*5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。*6 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。*7 ガリプロビレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。*8「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。※この環境仕様書は2020年2月現在のものです。



「2020年度燃費基準
+50%達成車」



「平成30年排出ガス基準
75%低減レベル」認定車

■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。■WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

☆印の車両は、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(重量税は2021年4月30日までの新車登録が対象。自動車税は2021年3月31日までの新車登録が対象となり、新車登録の翌年度に軽減措置が受けられます。)また、環境性能割が非課税となり、2021年3月31日までの新車登録が対象となります。

■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、アレルフリー、エコアシスト、Honda SENSING、INTER NAVI SYSTEM、LKAS、PGM-FI、プライムスムースPrime Smooth、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■Apple CarPlay、iPhoneは米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。■iOSは、米国およびその他の国々で登録されたCisco Systems, Inc.の商標です。■"Qi"およびQiマークはワイヤレスパワーコンソーシアム(WPC)の商標です。■VICSは(財)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。■プラスマクラスターマークおよびプラスマクラスター、Plasmaclusterはシャープ株式会社の商標です。■ヘルプネット®は株式会社日本緊急通報サービスの登録商標です。■製造事業者: Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd. (製造国:タイ王国) ■輸入販売元:本田技研工業株式会社

寸法イメージ図

単位: mm

