

HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ▶ TRANSCEND, AUGMENT

ACCORD

PRESS INFORMATION 2024.3.7

セダンだからこそ表現し得る、奥深い喜び。

クルマはそのボディタイプによって得意とする性能や価値が異なります。

ユーティリティー性と機動性を併せ持つSUV、広さと多人数乗車が魅力のミニバン、操る喜びに特化したスポーツカー。

では、セダンの魅力とはなにか。それは、クルマとしてのバランスに優れていることに代表されると考えます。

人のためのスペースを中心に、メカニズムを凝縮したフロントセクションと荷物用のリアセクションを

明確に区分けした3ボックス構造は、ボディ剛性や静粛性を高めやすいという特長を持ちます。

低全高・低重心のパッケージレイアウトは、操縦安定性や空力性能に有利なうえ、流麗で美しいスタイリングをもたらします。

クルマとしてのバランスに極めて優れているからこそ、Hondaを含む多くの自動車メーカーはセダンをベースに技術を磨き、そこで得た知見とノウハウをさまざまなモデルに展開してきたのです。

セダンならではの快適性や安心感、クルマとの一体感はおそらく、短時間の試乗でも体験していただけることでしょう。

しかし、乗るたびに、そして春夏秋冬を重ねるごとに深さを増す喜びを知ったとき、

セダンの真の価値とアコードに込めたわたしたちの思いを、ご理解いただけるものと思います。

SUV全盛の時代にあっても、セダンだからこそ表現し得る奥深い喜びを味わっていただきたい。

かつてない進化と深化を果たしたHondaのグローバルセダン、11代目アコードをいま、

クルマを愛する日本のみなさまへお届けします。



CONTENTS

はじめに	.....P2	HMI & Connectivity	.....P17
開発にあたって	.....P3	ダイナミック性能	.....P23
開発コンセプト	.....P4	安全	.....P34
主な進化ポイント	.....P5	主要装備	.....P40
デザイン	.....P6	主要諸元/環境性能	.....P41

高い志を持ち、忙しくも充実した日々を送る人々のために。

新型アコードの企画に際し、各国のセダンユーザーを調査したところ、共通するひとつの特徴を見出すことができました。それは、仕事を自己実現の舞台と考え、自分自身をさらに成長させようとする高い志と起業家精神です。だからこそフォーマルイメージが強く、自身の価値観や社会的ステータスを表現しやすいセダンを選択なさるのだと分析しました。

一方、セダンが果たすべき役割についても新たな発見をしました。精力的に仕事に取り組む多忙な人々にとって、次のアポイントに向かう移動の時間は、リラックスしたり気持ちを整えたりできる、貴重なひとときだという事実です。

こうした、忙しくも充実した日々を送る人々にとって、最高のセダンとはなんだろう。そう考えたとき、わたしたち開発チームに“相棒”という言葉が浮かびました。師弟関係のような“相棒”ではありません。主人公と同じくらい高い能力を持ちながら、つねに一歩下がって主人公を助ける存在。主人公が疲れたとき、「わたしがついていけるから大丈夫だよ」とフォローしてくれるパートナー。そんな、成功への道を一緒に歩む“相棒”を届けたいと考えたのです。

そうした思いのもと、セダンならではの美しさ、アコードならではの走り、そして、Hondaならではの先進性と信頼性のすべてを妥協なく磨き上げ、わたしたちは新型アコードを完成させました。よりよき明日をめざしていまを駆け抜けるみなさまに、“相棒”として選んでいただけることを、こころから願っています。



新型アコード開発責任者
横山 尚希 よこやま なおき
本田技研工業株式会社
四輪事業本部 四輪開発センター

Driven by My ACCORD

相棒アコードとより高みへ

開発コンセプトは、企画段階で導いた“相棒”を基軸に、グローバルで伝わりやすい英語を用い「Driven by My ACCORD ー相棒アコードとより高みへー」と定め、新型アコードの世界共通の指針としました。そのうえで、具現化の柱として以下の3つを精選し開発を行いました。

Accomplished
格・艶

社会とともに
進化

Revitalize
整・冴

Advance

■格・艶

乗る人の向上心や社会的ステータスがにじみ出る、格の高さと艶やかさを追求。デザインから走行時の挙動に至るまで、すべてに知性と品格が感じられる美しさをめざしました。

■進化

時代の先端技術を取り入れ、社会とともに進化を重ねてきたアコードの伝統を受け継ぎ、最新のハイブリッドシステムやコネクティビティ技術などによって、これからの社会に調和するセダンをめざしました。

■整・冴

整然かつ細部まで配慮を行き届かせた室内と、ドライバーの気持ちに忠実に応える走り・機能により、移動の時間が、気持ちを整え頭脳と感性を冴えさせるひとときとなるよう努めました。

Honda SENSING 360 ▶ P35

車両周辺の死角をカバーし、交通事故の回避やドライバーの運転負荷の軽減をサポートする全方位安全運転支援システム「Honda SENSING 360 (ホンダ センシング サンロクマル)」を国内モデルとして初搭載。

Honda SENSING 360

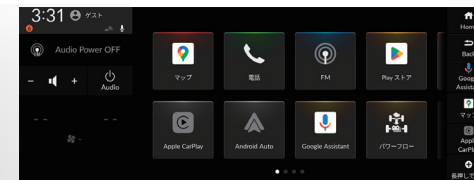
Cabin Experience ▶ P18

車内環境の一括操作を実現するエクスペリエンス セレクション ダイヤルと光の演出に機能性を加えたLEDアンビエントランプなどがもたらす新感覚の乗車体験。



Google 搭載12.3インチ Honda CONNECTディスプレイ ▶ P20

Google アプリを国内モデルとして初搭載。使い慣れたGoogleの機能・設定をそのまま車内で利用可能。

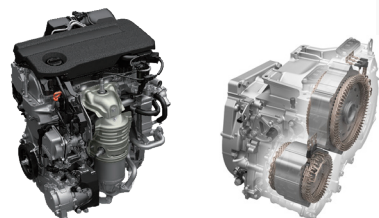


オーナーを主役として輝かせるエクステリアデザイン ▶ P9

“意のまま”を感じさせる、新しい移動体験 ▶ P13

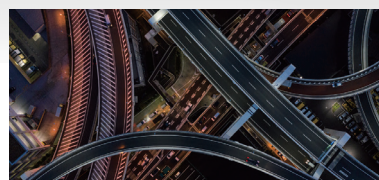
新世代e:HEV ▶ P25

新開発2モーター内蔵電気式CVTを採用し、かつてない力強さと静粛性を両立させた新世代スポーツe:HEV(イー エイチイー ブイ)を国内モデルとして初搭載。



モーションマネジメントシステム ▶ P32

アジャイルハンドリングアシストのロジックに前荷重制御を加え、あらゆるシーンで思い通りのコントロールを支援する技術を国内モデルとして初搭載。



減速セレクトター ▶ P31

最大減速度を大幅に高め、加減速のほとんどをアクセルペダルだけで可能とした減速セレクトターを国内モデルとして初搭載。



デザイン



フォーマルでありながら、創造性や遊び心を兼ね備えた「CREATIVE BLACK TIE」。

新型アコードのめざす“相棒”としての在り方をデザインとして表現するために、ドレスコードのひとつである「CREATIVE BLACK TIE」をコンセプトに開発を行いました。「CREATIVE BLACK TIE」は、最もフォーマルな礼装である「BLACK TIE」に対し、正装の基本に則りながらも個性を主張することが認められるとされ、男性の場合、タキシードに色柄モノのシャツやユニークなアクセサリを

組み合わせることも可能です。高い志を持ち、成功への道を歩む人々にふさわしいセルフプロデュースであるとの考えから、「CREATIVE BLACK TIE」の指し示す、フォーマルでありながら、創造性や遊び心を兼ね備えたデザインを追求しました。

デザインコンセプト具現化のアプローチ

■伸びやかさと品格を高めたパッケージデザイン

低重心・低慣性のプラットフォームを踏襲し、全長延長などにより先代アコードを超える高い品格を表現しました。

■オーナーを主役として輝かせるエクステリアデザイン

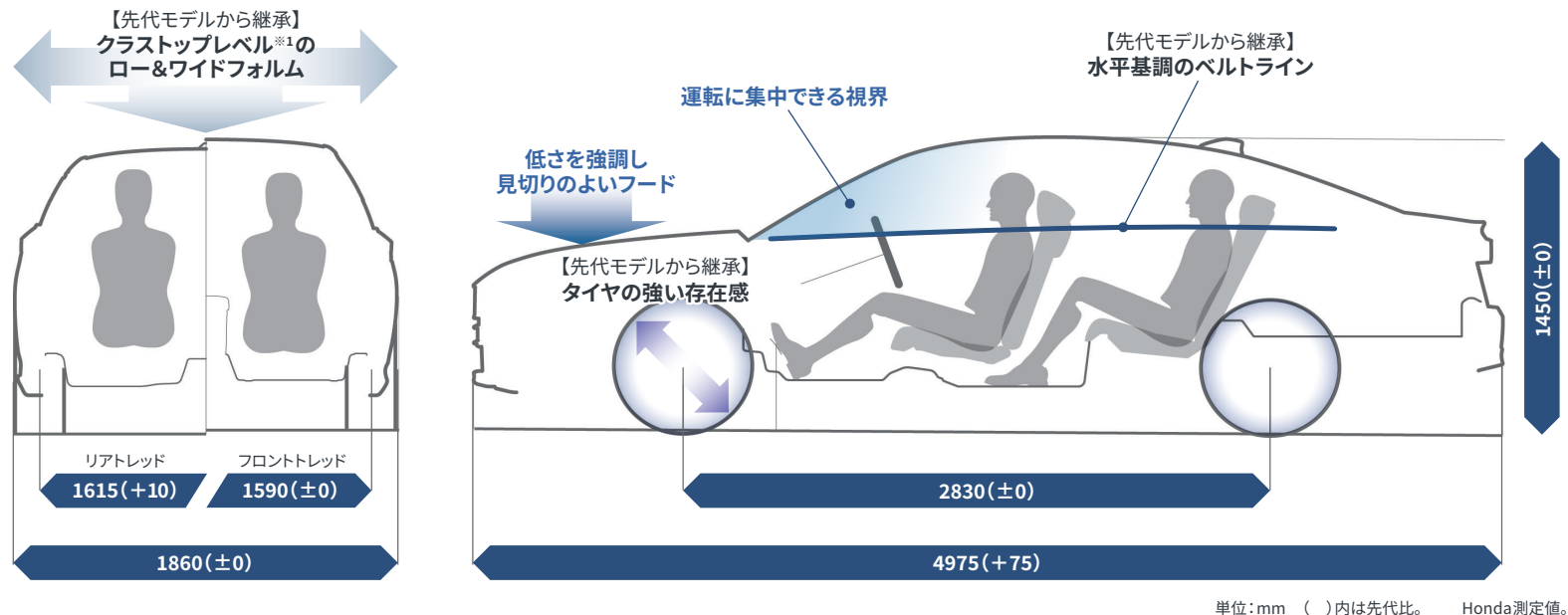
クルマが主張するのではなく、オーナーを主役として輝かせる“相棒”としての存在感を追求。装飾やラインに頼らず造形そのものを磨き上げ、伸びやかなフォルムが車格の高さを感じさせる新たなフォーマル性を表現しました。

■“意のまま”と感じさせる、新しい移動体験を提供するインテリアデザイン

移動をリフレッシュの時間に代える、整えられたデザインを基調に、Google 搭載を初めとするコネクティビティの充実や、アンビエントランプによる空間演出など、“意のまま”と感じさせる、新しい移動体験の提供をめざしました。



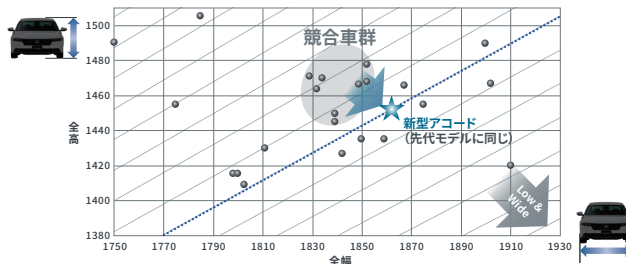
伸びやかさと品格をさらに高めたパッケージデザイン。



先代アコードは、動体としてあるべき姿を体現したロー&ワイドなスタイリングが高く評価され、広さや居住性においても十分にご満足いただきました。パッケージデザインの開発では、やみくもに大きさや広さを追求するのではなく、先代アコードの価値を踏襲したうえで、伸びやかさと品格がより感じられる流麗な美しさをめざし、基本骨格を構築しました。

より伸びやかに、より品格高く

低重心・低慣性のプラットフォームを踏襲し、全長を75mm延長することで伸びやかさを、リアトレッドを10mm延長することで安定感を向上。クラストップレベル*1のロー&ワイドフォルムに伸びやかさを加味することで、先代アコードを超える高い品格を表現しました。



クラストップレベル*1の居住性

ロングホイールベースを踏襲し、ゆとりの後席居住性を提供。運転席はステアリングコラムカバーの薄型化により乗降性とペダル操作性をさらに向上させ、助手席はインストールメントパネルの薄型化などにより膝まわり空間をさらに拡大しました。

ハイブリッドセダントップ*1の大容量トランクルーム

トランクルームは、先代アコード同等となる570L*2の大容量を確保しました。9.5インチタイプのゴルフバッグを4個積載可能*3。トランクスルー機構やアームレストスルー機構も備えた使いやすいトランクルームです。

*1 2024年3月現在。Honda調べ。 *2 VDA方式によるHonda測定値。 *3 ゴルフバッグの形状によっては積載できない場合があります。

オーナーを主役として輝かせるエクステリアデザイン。

新型アコードは、“主役はあくまでもオーナーである”との考え方から、華やかな装飾やラインに頼らず、造形そのもので車格の高さを感じさせる表現をめざしました。低く長いノーズからはじまるノイズレスなボディを、キャビンを頂点にリアエンドへとスラントさせ、流麗なシルエットを創出。全長延長や水平基調のベルトラインとあいまって、品格のなかに創造性や遊び心を兼ね備えた新たなフォーマル性を表現しました。

■車格の高さを感じさせるプロポーション

ロー&ワイドフォルムを継承しながら、ロングノーズ化によって伸びやかさを強調。堂々とした塊感で全身を表現しました。

■流麗クーペフォルム

全長を伸ばすことによって強調されたロングノーズと、より後方に引いたキャビンにより、先代モデルのクーペフォルムをさらに流麗に進化させました。

■洗練されたディテール

キャラクターラインや面質の過度な変化を抑えるとともに、視覚的なノイズになりやすい分割部を極力減らし、さらに段差や隙間を最小限に抑えるなど、細部まで徹底的に磨き上げることでシームレスな美しさを創出しました。

■精悍なアピアランス

フロントフェイスやリアまわりをシャープでアイコンニックなグラフィックスとし、細部まで精緻につくり込むことで精悍な印象を与えました。



品格のなかに創造性や遊び心を兼ね備え、新たなフォーマル性をまとったエクステリア。



伸びやかなサイドビュー

低く長いノーズからリアエンドまでをノイズレスかつスリークな面で統一することで、芯の太さを感じさせる大胆な塊感を創出。サイドシルにブラックガーニッシュを施すことでボディーパネルの上下幅を短く見せ、伸びやかさをより強調しました。これらにより、品格の高さに加え軽快さも表現しました。



力強さとスマートさを兼ね備えたフロントビュー

加飾に頼らず造形そのもので力強さを表現しました。アッパーグリルとロアグリルをブラックアウトさせ、ボディーカラーとのコントラストによって強さと品格を創出。フロントグリルはピアノブラックのメッシュタイプとし、インテリアのパネルと共通性のあるデザインとすることで遊び心を表現しています。また、シャッターグリル*を停車時に閉じる設定とすることでグリル内部を隠し、すっきりとした見え方としました。



安定感のあるリアビュー

サイドビューの伸びやかさをフラッシュサーフェス化したテールライトで受け止め、ボディー全体をノイズレスで優雅なフォルムとして完結させました。リアピラーからバンパー下端までの面は、膨らみと絞り込みのバランスを徹底的に吟味し、どっしりとした印象を醸し出す絶妙な面質を表現。バンパーサイドから大径タイヤを覗かせることで、スタンスのよさも感じさせています。

ライトデザイン

「LINEAR IMPRESSION LIGHT」をテーマに、横一文字のデザインを追求。ロー&ワイドなフォルムを強調するとともに、ブラックアウトしたグラフィックのなかにシャープな光を浮かき上げらせることで精悍さを感じさせています。

■ヘッドライト

フルLEDヘッドライト(デタイムランニングランプ付)とポジション&ターンシグナルランプを集約したマルチファンクションライトを採用。ハウジングをブラックアウトすることで、昼間時にもデタイムランニングランプのシャープな光が精悍さを感じさせます。



■リアコンビネーションランプ

ボディーパネルと段差のないなめらかな面構成とし、横基調のブラックグラフィックのなかにテールランプの直線的な光が浮かび上がるハイコントラストな表現としました。サイドエンドにLEDシーケンシャルターンシグナルランプとブレーキランプを統一感のあるデザインで配置し、シンプルでありながら精緻さが感じられるリアコンビネーションランプとしています。



ホイールデザイン

性能的に最も合理的である放射状デザインとし、軽量・高剛性を追求すると同時に、走りのよさを視覚的に感じられるホイールを追求しました。スポーク側面にねじれを加えることで躍動感を創出。艶のあるベルリナブラックを基調に細くシャープな切削シルバーを際立たせ、軽快さと精悍さを演出しています。



* エンジン水温など車両の状態に応じてシャッターを自動的に開閉し、空気抵抗を低減することで燃費向上に寄与する機構。

オーナーの負担を軽減し、立ち居振る舞いをもスマートに演出する先進機能。

スマートクリアワイパー

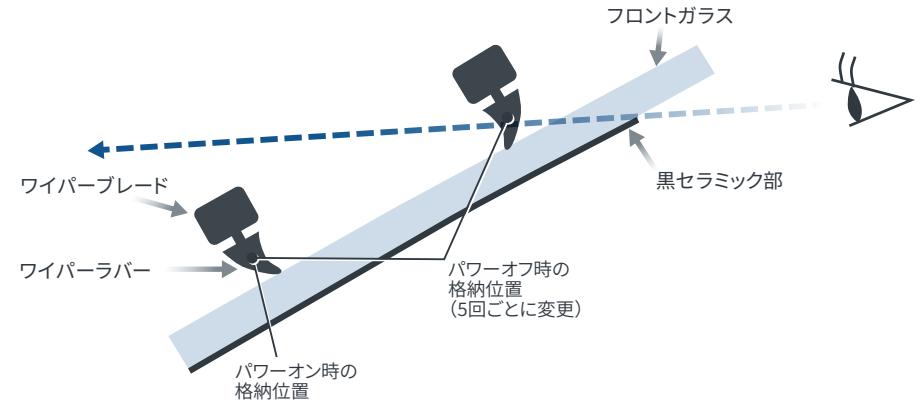
ワイパーアームにノズルを内蔵し、ワイパーの進行方向にウォッシュ液を噴射するスマートクリアワイパーを採用。噴射直後にワイパーが拭き取るため、よりクリアな視界を提供します。外気温と車速に応じて噴射量を制御することで、優れた洗浄効果を確保しながら従来ワイパーに対し約40%の節水を実現します。



* 画像はイメージです。

ワイパーラバー癖付き防止機能

ワイパー格納位置を定期的に変更しラバー先端の曲げ方向を反転させることで癖付きを防止する機能を新たに採用しました。癖付きが原因の拭き残しやビビリ音を抑制します。また、ワイパーラバー交換頻度の低減にも貢献します。



セルフオープン式トランクリッド

スイッチ操作で全開状態までオープンするトランクリッドを採用。減衰ダンパーにより全開状態で静かに停止します。フォブキーや車内スイッチのほか、スマートフォン*でも操作可能です。



* スマートフォンでトランクリッド開操作を行うには「Honda Total Care プレミアム」への加入が必要です。

品格と創造性を感じさせる5カラー。



■ 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。



■ メテオロイドグレー・メタリック
流星体をイメージした力強く輝く精悍なダークグレー。



■ イグナイトレッド・メタリック
上質感と気持ち昂る、鮮やかなレッドパール。



■ キャニオンリバーブルー・メタリック
大粒のメタリックが力強く煌めくダークブルー。

“意のまま”を感じさせる、新しい移動体験。

新型アコードがめざす“相棒”としての役割を期待以上に果たすため、インテリアデザインでは、ドライバーに“意のまま”を感じさせ、より充実した移動時間を体験させる、洗練されたデザインを追求しました。そのために、運転の疲れやストレスを軽減する視界の在り方や、Hondaのヒューマン・マシン・インターフェイス (HMI) の考え方である「瞬間認知・直感操作」を徹底的に突き詰め、それらを高いクオリティでまとめあげることで、上質と先進を融合させた移動空間を完成させました。

■コンフォート：より充実した移動時間を体験させる爽快なデザイン

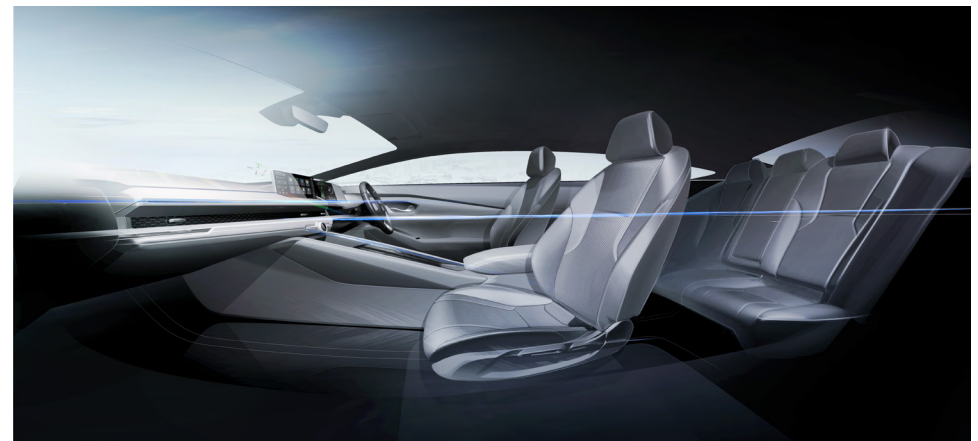
運転のしやすさに貢献する視界や整理されたレイアウトで、乗る人の気持ちを整える爽快な空間をめざしました。

■インテリジェンス：コネクティビティーがもたらす安心と余裕

「Honda Total Care プレミアム」に加え、多彩なGoogle アプリにより、安心・安全、快適・便利なコネクティビティーサービスを提供します。

■ニューフォーマル：情感演出

落ち着いた雰囲気の中に高揚感と遊び心を加え、高い志を後押しする新しいフォーマル、すなわち「CREATIVE BLACK TIE」の体現をめざしました。



より充実した移動時間を体験させる、爽快なドライビング空間。

爽快かつ安心、品格漂う薄型インストルメントパネル

インストルメントパネルは、伸びやかさと広さを感じさせる水平基調とし、ステアリングコラムカバーやグローブボックスの薄型化により、足元空間の拡大と同時に視覚的な爽快感を創出しました。水平基調をドアのベルトラインに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ています。そのうえで、ソフトパッドからメタル部品まで異なる素材を黒で統一。フォーマルな印象と精緻感を強めました。



伸びやかでゆとりに満ちたセンターコンソール&ドアライニング

センターコンソールは、インストルメントパネルと分割されたイメージとすることで前後に伸びやかな印象を創出。ゆったりと肘が置けるロングアームレストに加え、足が触れる側面にはニーパッドシェイプのサイドガーニッシュを施しています。ドアにもロングアームレストを採用し、後方に気持ちよく抜けるデザインとすることで伸びやかな印象をさらに強調。腕が触れる部分にはソフトパッドを贅沢に配し快適性をより高めました。



センターアームレスト



ドアアームレストフロント



ドアアームレストリア

運転に安心感をもたらす、車両感覚が把握しやすい視界

各部を水平・直線基調とすることで車両感覚や自車の挙動を把握しやすくし、運転の疲れやストレスを軽減する視界を追求しました。

■車両感覚のつかみやすさ

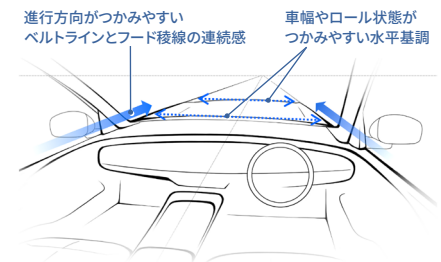
インストルメントパネルに加え、ダッシュボードとフロントウィンドウとの合わせ線やフロントフードの見え方を水平基調で統一。車幅やロール状態が把握しやすいよう工夫しました。

■自車挙動のつかみやすさ

フロントフードの稜線とベルトラインを直線基調で連続させることで、自車の進行方向を知覚しやすくしました。的確な運転操作に寄与します。

■視覚的ノイズが少なくスクエアな視界

インストルメントパネルの造形や部品を工夫し、ワイパーを低い位置に格納することで、視覚的ノイズを可能な限り削減。フロントウィンドウは、四隅の曲率が小さいスクエアな仕上げとすることで水平や垂直を感じやすくし、自ずと運転に集中できる環境としました。



忙しい日々をサポートする、疲れにくく上質なシート。

フロントシート

シートフレームにボディースタビライジングシートを採用。座面は先代アコードに対し厚肉のクッションパッドを採用するとともに硬度を下げることで、よりソフトな着座感を実現しました。優れたホールド性と快適な座り心地を高い次元で両立させ、ロングドライブでも疲れにくいフロントシートとしています。



■ ボディースタビライジングシート

骨盤から腰椎までを樹脂製マットで支える面支持構造により、均一感や安定感の高い着座フィーリングを実現。座面のインナーフレームが臀部を包み込むように保持し、ドライブ中のさまざまなGに対して、臀部のずれや姿勢変化の少ないホールド性を提供します。



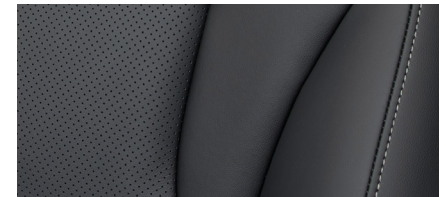
リアシート

全体を多面体構造とすることで、優れた乗員支持性と包まれるような座り心地を実現しました。サイドサポート上部にぜいたくな厚みを与え、安心感を高めるとともに、格や質の高さがひと目でわかるシートとしています。



高触感レザー

Hondaがこれまで培ってきたタフネスレザー技術に、やわらかさとなめらかさを高める新たな加工技術を取り入れた高触感レザーを採用しました。本革表皮の基底にあたる繊維層を適度にほぐす“揉み加工”など、製造工程にひと手間を加えることで上品な弾力性を獲得。また表面にはスムーズなシボ柄を使用し、なめらかでさりとした触感を実現しています。



優れた機能を品格高くまとめあげた、ニューフォーマル空間。

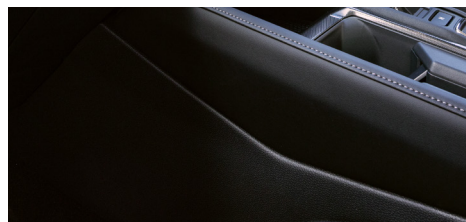


縫製仕上げソフト表皮

インストルメントパネルやセンターコンソールなど手の触れる箇所に、ソフトパッドをぜひたくに採用。リアルステッチによる丁寧な仕上げで上質感をより高めました。



緻密なリアルステッチ仕上げ



乗員を心地よく支えるニーパッドシェイプサイドガーニッシュ

ピアノブラック／金属調高輝度フィルム

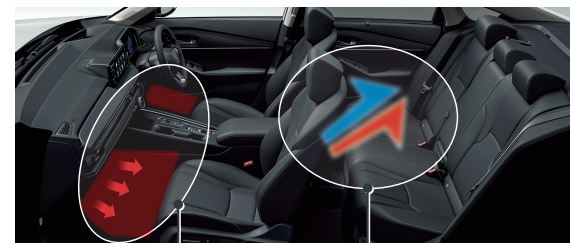
インストルメントパネル、センターコンソール、ドアのスイッチパネルなどを艶やかなピアノブラックで仕上げ上質感を創出。センターコンソールには、微細立体柄の金属調高輝度フィルムを施し、精緻さを演出しています。



金属調高輝度フィルム

新制御エアコンシステム

エアコンを「AUTO」で暖房運転させた際、連動してシートヒーターを自動で作動させ温度も制御します。また前席足元にシャワーダクトを設け、均一性の高い温風を提供。リアベンチレーションには暖房配風機能を追加し、後席乗員の快適性も向上させました。



前席足元用シャワーダクト配風イメージ

リアベンチレーション配風イメージ

HMI & Connectivity



より充実した移動時間の体験。

新型アコードがめざしたものは、新感覚の乗車体験の提供。メーターやディスプレイの視認性・操作性を進化させたいえ、車内環境の操作を一括して行えるエクスペリエンス セレクション ダイヤルや、操作に連動したLEDアンビエントランプを、国内Honda車として初めて採用しました。望みの操作が思い通りに行える環境を追求することで、移動をリフレッシュの時間に代える、新感覚の乗車体験を提供します。また、オーディオには、BOSE社との共同開発による「BOSEプレミアムサウンドシステム」を標準装備。

視認性・操作性をより高めたディスプレイ類

■わかりやすさを徹底追求した10.2インチ デジタルグラフィックメーター

Hondaヒューマン・マシン・インターフェイス(HMI)の考え方である「直感操作・瞬間認知」を徹底的に追求し、全面を液晶パネルで表現する10.2インチ デジタルグラフィックメーターを採用しました。液晶パネルの高い表現自由度を生かし、3タイプの異なるメーターデザインを搭載。スポーティーな「2眼」タイプのほか、「オーバル」、「シンプル」から好みに応じて選択できます。また、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)の作動状況に合わせて3つのタイプを自動的に切り替える「クルーズ」タイプも選択可能です。

- 2眼 スポーティーな2眼スタイル。左にパワーメーター、右にスピードメーターを配置し、中央のマルチインフォメーション・ディスプレイでは、Honda SENSING 360の作動状況や車両情報などを表示します。
- オーバル 楕円を基調に、パワーメーター、スピードメーター、マルチインフォメーション・ディスプレイの情報をバランスよい大きさで表示するスタイル。
- シンプル パワーメーターとスピードメーターのエリアを小さくし、マルチインフォメーション・ディスプレイの情報を大きく表示するスタイル。
- クルーズ 通常運転時は「2眼」タイプで表示。ACCをスタンバイすると「オーバル」タイプに、ACC作動時には「シンプル」タイプに、自動的に切り替わり、ACCの作動状況を大きくわかりやすく表示します。

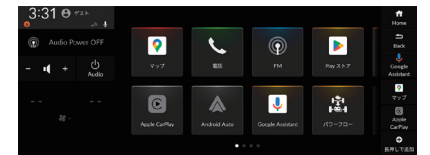


■先代アコード比約2倍の大型ヘッドアップディスプレイ
フロントウインドウ投影型のヘッドアップディスプレイを、先代アコードに対し約2倍(対角線比)の画面サイズに拡大して標準装備しました。速度や道路標識のほか、Honda SENSING 360の作動状況、ナビと連動して進行方向を示すターン・バイ・ターンなどを表示します。運転に役立つ情報が少ない視線移動で得られ、運転に集中できるうえ安心感も高めます。



表示例(説明のため背景を黒に加工)

■Google 搭載12.3インチ Honda CONNECTディスプレイ
Honda最大級となる12.3インチの大画面タッチパネルを採用。大画面の利点を生かし、目的の機能が素早く選択できるようなゾーニングや階層、表現を刷新しました。



車内環境の一括操作を実現する エクスペリエンス セレクション ダイヤル

プリセットされたエアコンモードを簡単に選択できるうえ、これまで独立操作が必要であったエアコン、オーディオ、照明などの操作を一括して行えます。お好みの車内環境で快適なドライブが楽しめます。



■エアコンモードを簡単操作で選択

プリセットされた5つのエアコンモードとオン/オフが選択できます。設定温度をより細かく調整したい場合や、左右独立設定をしたい場合は、Honda CONNECTディスプレイのタッチ操作、または、ダイヤル左右のハードスイッチで操作可能です。

■お好みの車内環境を登録・呼び出し

エアコン設定、再生するオーディオソースと音量、照明の色や明るさなどを好みで組み合わせ、「セレクション」として最大8個まで登録が可能。ダイヤルで瞬時に呼び出し、自分好みの車内環境にすることができます。

■10タイプから選べる時計デザイン

ダイヤルに表示する時計のデザインは、計10タイプ(アナログまたはデジタル×背景5)から選択が可能。



より充実した移動時間の体験。

洗練された光の演出に機能性を加えたLEDアンビエントランプ

メーター、インストルメントパネル、前後ドア、前後席足元(4席分)などにLEDアンビエントランプを採用。洗練された光の演出で車内を彩るだけでなく、ドアオープン時の注意喚起や、音声認識のアンサーバックなどに活用することで機能性と先進感をもたらしました。



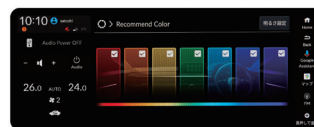
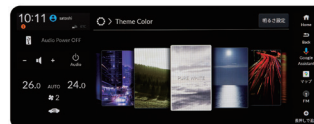
■お好みの色が選択可能

● Theme Colorモード

お客様が選択したテーマカラーに固定します。

● Recommend Colorモード

お客様があらかじめ選択したカラー候補(複数選択可)から、システムが、室内温度など状況に合わせたカラーを自動的に選択し、ゆっくり、かつ、徐々に変化。気分に応じた室内空間を演出します。



■注意喚起／アンサーバック

● ドア開連動

開いたドアのライン照明をアンバーで点灯。乗員と側方通過車の注意を喚起します。



● エアコン温度調節連動

インストルメントパネルとドアのライン照明を、設定温度を上げた場合は赤、下げた場合は青で点灯しアンサーバックします。



※運転席／助手席連動動作 (SYNC) モードではインストルメントパネルとドアのライン照明、独立モードではドアのライン照明が点灯します。

● 音声認識発話連動

音声操作を行った際、インストルメントパネルのライン照明をライトブルーで明減させアンサーバックします。



● SPORTモード連動

SPORTモード選択時メーターライン照明を赤で点灯します。



移動の時間を豊かに彩る、BOSEプレミアムサウンドシステム

新型アコードの室内環境に合わせた専用オーディオ、BOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)をBOSE社と共同開発。BOSE社独自の音響技術「Centerpoint」と「Dynamic Speed Compensation」を採用し、まるでコンサート会場にいるような臨場感を全席で味わえます。

● BOSE Centerpoint

BOSE独自のアルゴリズムでステレオ(左右2チャンネル)音源をマルチチャンネルに変換。広大で臨場感あふれるサラウンド体験を提供します。

● BOSE Dynamic Speed Compensation

車速に応じて、周波数ごとに音量を最適に調整。走行状況の変化に影響されにくい快適なリスニング体験を提供します。



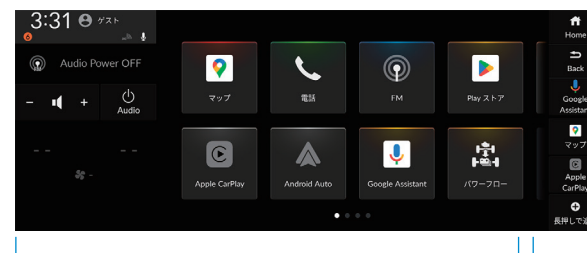
使い慣れたGoogleの機能・設定をそのまま車内で利用できる、 Google 搭載12.3インチ Honda CONNECTディスプレイ。

「Honda Total Care プレミアム」の多彩なサービスに対応するHonda CONNECTディスプレイに、12.3インチの大画面タッチパネルを採用。さらに、Google 搭載によって、Google マップなどのアプリケーションを、新型アコードとスマートフォンのあいだでシームレスに利用できるようにしました。Hondaのコネクテッド技術とGoogleの先進技術のコラボレーションにより、安心かつ快適、そしてお客様に寄り添った新たなユーザーエクスペリエンス(UX)を提供します。



12.3インチ大画面Honda CONNECTディスプレイ

大画面の利点を生かし、2つのアプリケーションを1画面で表示できるようにしたほか、目的の機能が素早く選択できるようゾーニングや階層、表現を刷新しました。



■大画面を生かしたわかりやすい情報表示

情報表示にメインエリアとサブエリアを設け、これまで切り替えが必要だった車載機能画面と外部機器画面の同時表示を可能にしました。ホーム画面のアイコンはお客様の使いやすい配置に並び替えます。

■使用頻度の高いキーを運転席側に集中配置

基本操作に用いる、ホームキー、バックキー、ショートカットキーを運転席側に集中配置。ショートカットキーにはお好みのアプリケーションを登録できます。

■3Dグラフィックを用いたわかりやすい車両設定

車両設定の各種メニューに3Dグラフィックを用いた表現を採用しました。目的のメニューが選択しやすいうえ、衝突軽減ブレーキ(CMBS)の警報距離設定では、選択に応じて先行車との距離が変化するなど、わかりやすさをさらに向上させています。



■Apple CarPlayとの連携強化

Apple CarPlayとの無線接続を可能としたうえ、キーワード(Hey Siri)発話による起動に対応しました。

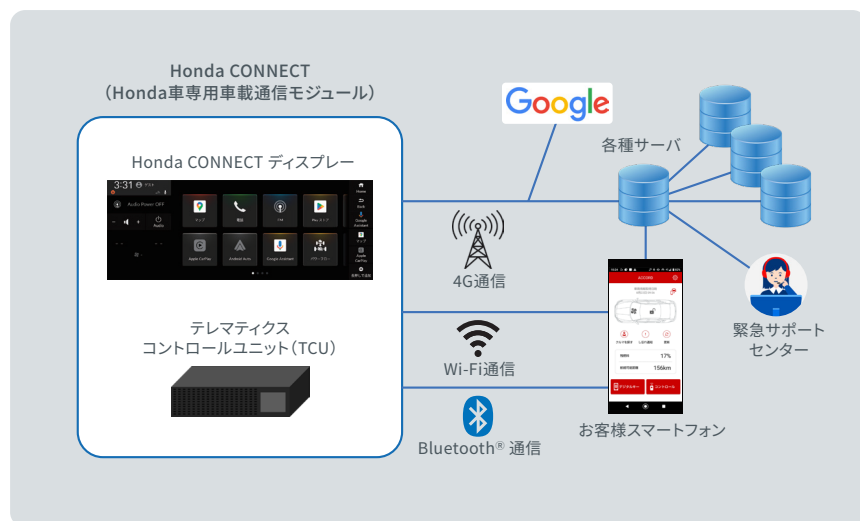
安心・快適なカーライフサポートサービス「Honda Total Care プレミアム」。

「Honda Total Care プレミアム」は、カーライフをより安心・快適にするHonda独自のCONNECTEDサービス。「緊急サポートセンター」のほか、車内でゲーム機やタブレットなどを便利に使える「車内Wi-Fi」など、多彩なサービスがドライブをサポートします。新型アコードでは、スマートフォンでクルマの

操作や確認ができる「Honda リモート操作」にトランクオープン機能を追加し利便性をさらに向上させました。また、Googleのサービスを通信料無制限で利用できる「Google アプリ／サービス専用通信プラン」^{※1※2}を新たに設定しました。

Honda CONNECT概念図

「Honda CONNECT」は、Honda車専用の車載通信モジュール。ボタンひとつでオペレーターが対応する「緊急サポートセンター」など、カーライフをより安心・快適にするCONNECTEDサービス「Honda Total Care プレミアム」をご利用いただけるうえ、新型アコードではGoogleの多彩なサービスに対応しました。



Honda Total Care プレミアム サービス一覧



Honda リモート操作^{※3}
スマホでクルマの操作や確認ができる



緊急サポートセンター
ボタン一つでオペレーターが対応



車内Wi-Fi
クルマをWi-Fiスポットに



Honda デジタルキー^{※3※4}
スマホがクルマのキーになる



Honda ALSOK 駆けつけサービス
盗難・いたずらに迅速対応



Google アプリ／サービス専用通信プラン
通信量無制限で、接続設定も不要

Honda Total Care プレミアム

「Honda Total Care」へのご加入、および「Honda Total Care プレミアム」へお申し込ただくとご利用いただけます。

つながる技術でああなたの毎日が、もっと安心・快適に。

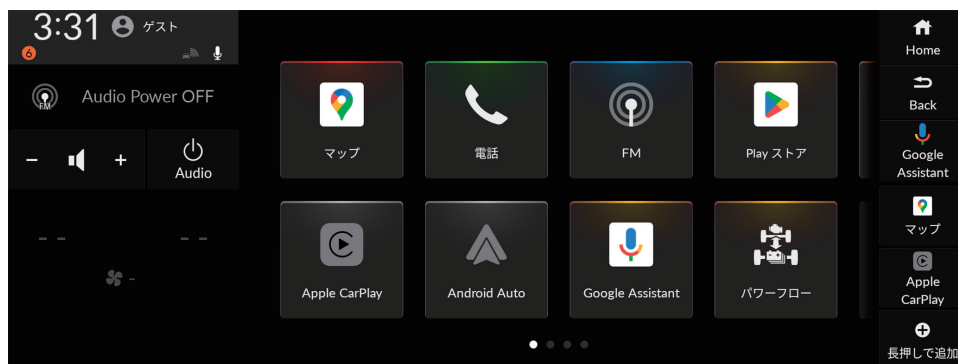
万が一やお困りの時はもちろん、毎日の運転やクルマに乗っていない時でさえも、サポートします。
<https://www.honda.co.jp/hondatotalcare/premium/>

※1 インターネット通信圏外ではご利用いただけません。 ※2 本サービスをWi-Fi機能として使用することはできません。 ※3 「Honda リモート操作アプリ」のダウンロードが別途必要となります。
※4 本サービス利用中であっても、インターネット通信圏外やスマートフォンの充電残量がなくなった場合などは機能利用ができなくなる場合がありますので、Hondaスマートキーを常に携帯してください。

使い慣れたGoogle アプリを車内で利用。 「暮らし」と「移動」をシームレスにつなぐ先進機能。

多くの方が利用するGoogle アプリを新型アコードに搭載しました。スマートフォンなどで用いるGoogle アカウントを使用することで、多彩なサービスをパーソナライズされた設定のまま車内で利用できます。

▼Honda CONNECTディスプレイ表示例

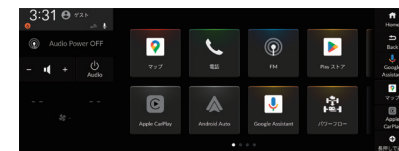


Google アプリのアイコンは、ホーム画面のお好みの位置に設定可能。運転席側のショートカットキーにも登録できます。

Google アプリの主な機能

■Google アシスタント

対話形式の「Google アシスタント」により、運転に集中したままGoogleが提供するさまざまな機能を利用できます。Google マップの目的地設定はもちろんのこと、天気や予定の確認、電話やSMSの操作、楽曲の再生などを音声で行えます。また、車内温度やデフロスターの操作、航続可能距離の確認など車両機能も音声で操作できます。



■Google マップ

鮮度の高い「Google マップ」を車内で利用できます。「Google アシスタント」による目的地設定のほか、リアルタイムの渋滞情報取得、ルート沿いのスポット検索が充実して行え、快適で効率的な移動を実現します。地図は設定によりメーター内に大きく表示することもできます。



■Google Play

Googleによって提供されるさまざまなアプリや配信サービスを、スマートフォンなどと同じようにダウンロードし車内で利用できます。音楽をはじめ、ポッドキャスト、オーディオブックなどのエンターテインメントを楽しむことができます。



■自動アップデートによる最新機能の提供

Over The Air (OTA=無線通信) により、基本ソフト (OS) やアプリを自動でアップデートするほか、セキュリティパッチを年4回更新。Googleの最新機能を安心してお使いいただけます。

ダイナミック性能



あらゆるシーンで“意のまま”と感じられ、こころから信頼できる懐の深い走り。

高い志とともに日々を駆け抜ける人々のよき“相棒”となるために、ドライバーがこころから信頼して運転できる懐の深さと、動体としての美しさを感じられる走りを追求しました。そのために、市街地から高速道路まであらゆるシーンを想定し、ダイナミック性能として提供すべき価値を検討。

パワートレーン、ボディー、シャシーなど開発領域を横断して性能を磨き上げることで、ドライバーの意思に寄り添う素直なレスポンスと、不快・不安な挙動の少ない操縦安定性能をめざしました。



かつてない力強さと静粛性を両立させた、新モーター搭載スポーツe:HEV。

発電・走行の要となる2モーター内蔵電気式CVTを骨格から新設計し、335N・m [34.2kgf・m]の大トルク化を実現(走行用モーター)。世界トップレベル^{※1}の熱効率を誇る2.0L直噴エンジンと組み合わせることで、走りと燃費を高次元で両立させました。さらに、エンジンで直接タイヤを駆動するエンジンモード時のギアレシオを最適化し静粛性を向上。胸のすく走りも、こころ休まる高速クルーズもこれまで以上に楽しめるハイブリッドシステムへ進化させました。

2.0L 直噴エンジン

先代アコードのポート噴射に対し直噴化。アトキンソンサイクルとあいまって、世界トップレベルとなる41%の最大熱効率を実現するとともに、走りと燃費をさらに高次元で両立。

パワーコントロールユニット(PCU)

電流の直交変換や昇圧などを行うPCUは、先代アコードに対し高出力化。より力強いモーター走行を実現。

新開発 2モーター内蔵電気式CVT

骨格から刷新し発電用モーターと走行用モーターの両方を高性能化。静粛性も高めた新世代の電気式CVT。

インテリジェントパワーユニット(IPU)

新たに小型のバッテリーセルを採用し全体構造を最適化することで軽量化を実現。また、先代アコードに対しバッテリー使用領域を拡大し燃費向上に寄与。

燃料消費率 (国土交通省審査値)^{※2}

WLTC^{※3}
23.8km/L

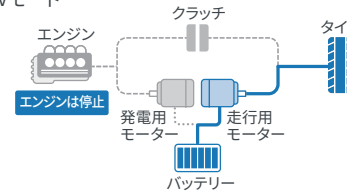
市街地モード (WLTC-L) ^{※3}	20.5km/L
郊外モード (WLTC-M) ^{※3}	27.0km/L
高速道路モード (WLTC-H) ^{※3}	23.6km/L

エンジン	最高出力	108kW [147PS]/6,100rpm
	最大トルク	182N・m [18.6kgf・m]/4,500rpm
走行用モーター	最高出力	135kW [184PS]/5,000-8,000rpm
	最大トルク	335N・m [34.2kgf・m]/0-2,000rpm

代表的な走行モード

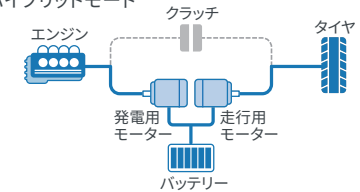
e:HEVは、日常シーンのほとんどをモーターで走行し、モーターよりもエンジンのほうが効率がよい高速クルーズなどはエンジンで走行します。さまざまなモードをシーンに合わせて使い分けることで高効率な走行を実現します。

■ EVモード



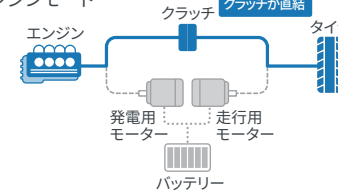
バッテリーに蓄えられた電力のみで走行用モーターを駆動。ガソリンを使わずに電気自動車として走行します。

■ ハイブリッドモード



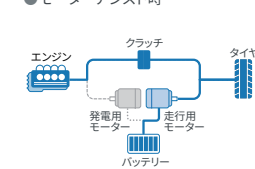
エンジンの力で発電した電力で走行用モーターを駆動。加速時にはバッテリーからの電力を合わせて走行用モーターで走り、よりパワフルな加速を提供します。

■ エンジンモード



高速クルーズなど、モーターよりもエンジンで走行したほうが効率がよい場合、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低燃費走行します。エンジンモードでの走行時、シーンやバッテリー残量に応じモーターアシストを積極的に行いエンジン負荷を軽減。燃費をより低減します。

● モーターアシスト時



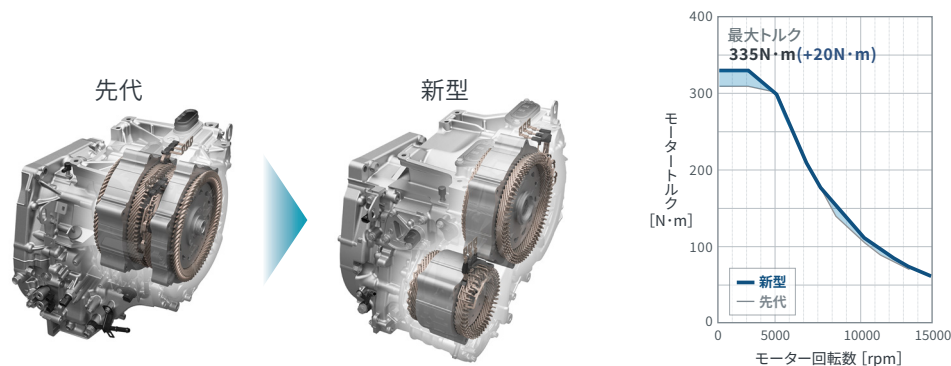
※2 燃料消費率は定められた試験条件での値です。使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※1 2024年3月現在。Honda調べ。

※3 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。

骨格から刷新し、大幅なトルクアップを実現した新設計2モーター内蔵電気式CVT。

2つのモーターを従来の同軸配置から平行軸配置に変更することでレイアウト自由度を向上させ、それぞれにより適した新型モーターを採用しました。発電用モーターは従来に対し小径・大積厚化し、最高回転数を大幅に高めることで出力を14kW向上。走行用モーターは最大トルクを20N・m増大させたうえ中高回転域の出力を向上させ、力強く伸びのある加速フィールを実現。

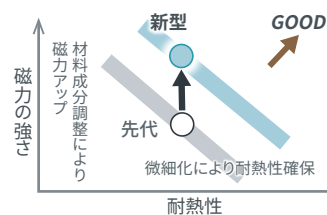


トルク向上・高回転化技術

■新開発高性能磁石によるトルク向上

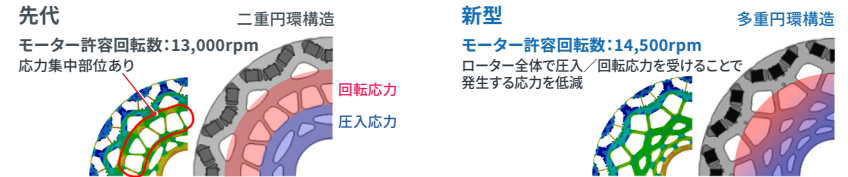
ローター（回転子）に用いる永久磁石の粒子を微細化するとともに材料成分を調整し、熱耐性を確保しながら磁力を強化。トルク向上を実現しました。

▼新開発 重希土ジスプロシウムフリー高性能磁石



■電磁部形状適正化による高回転化

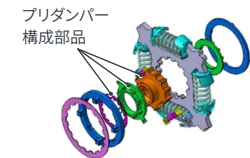
ローター内部形状を、複数のひし形を網目状に組み合わせた多重円環構造とすることで、遠心力の分散性能とローター固定性能を向上。磁石のサイズダウンにより遠心力を低減し高回転化を実現しました。



静粛性向上技術

■フライホイールプリダンパーによる発電時静粛性の向上

エンジンから入力するトルク変動を低減するフライホイールに、低回転・低トルク領域の振動抑制効果を高めるプリダンパーを内蔵することで発電時の静粛性を向上させました。



■ロックアップギア独立化による高速クルーズ時静粛性の向上

従来、モーター軸とエンジン軸で共用していたロックアップギアを独立させることで、それぞれに最適なレシオ設定を可能としました。エンジンモード時に、エンジンをより低回転に制御でき静かな高速クルーズを提供します。

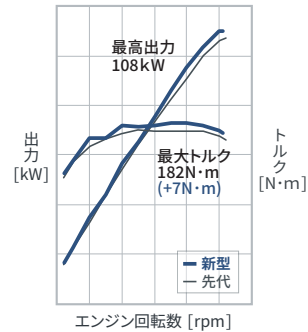


■高周波制御によるモーターノイズの低減

PCUの冷却性を高めることで従来に対しより高周波での電流制御を可能とし、モーターの振動固有値との同調を回避することでノイズの発生を抑制しました。

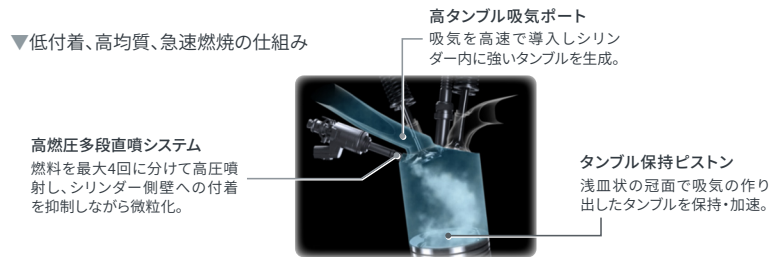
2.0L 直噴エンジン

熱効率に優れたアトキンソンサイクルに加え、燃料をシリンダー内に直接かつ複数回に分けて噴射する多段直噴システムを採用。燃料を無駄なく燃焼させることにより、先代アコードのポート噴射エンジンに対し、走り、燃費、排出ガス、静粛性のすべてを向上させました。

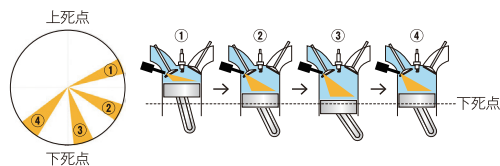


■燃料を無駄なく燃焼させる、高燃圧多段直噴システム

燃料を35Mpaという高い圧力で直接シリンダー内に噴射し微粒化。高タンブル(縦渦)吸気ポートなどにより、混合気を均質化することで安定性の高い急速燃焼を実現します。さらに、燃料を複数回に分けて噴射する多段制御により、必要最小限の燃料を無駄なくきれいに燃焼させます。

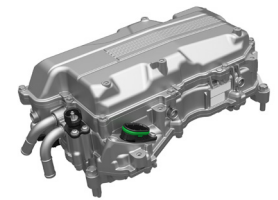


▼多段噴射イメージ



パワーコントロールユニット(PCU)

PCUは、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。新型アコードでは、高出力密度パワーモジュールの採用などにより、軽量化と低全高化を実現しながら高出力化を両立させました。



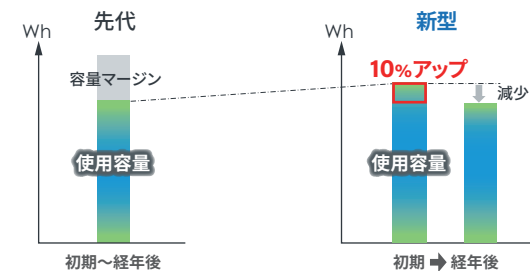
	先代	新型
重量[kg]	15.2	15.0 ▲0.2kg
出力[kVA]	447	473 6%アップ
12V DC-DCコンバーター出力電流[A]	150	160 7%アップ

インテリジェントパワーユニット(IPU)

リチウムイオンバッテリー、制御用ECU、冷却ファンなどを集約したIPUは、新たに小型のバッテリーセルを採用し全体構造を最適化することで14%の軽量化を実現。また、長年の電動車開発で培ったノウハウを生かし、バッテリーの耐用年数を考慮したうえで使用領域を拡大。燃費向上への寄与度を高めました。



■バッテリーのポテンシャルを引き出すエネルギーマネジメント



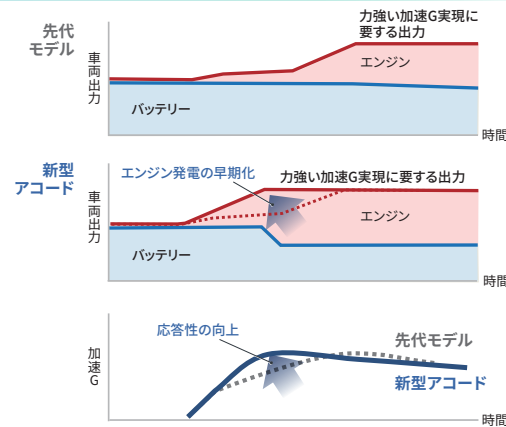
経年による容量減少に対しマージンを確保することで一定の使用容量を維持。

市場データの蓄積により容量マージンを廃止するとともに使用容量を10%拡大。バッテリーの耐久性も向上させ、経年後も十分な容量を確保。

新次元の加速フィールをもたらし、洗練された制御。

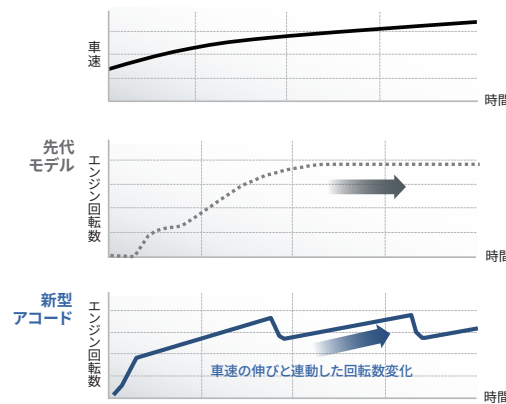
ダイレクトアクセル(力強い加速)

バッテリー電力の活用とエンジン発電の早期化によって加速応答性を向上。アクセルペダルを踏み込んだ瞬間から力強い加速Gを提供します。



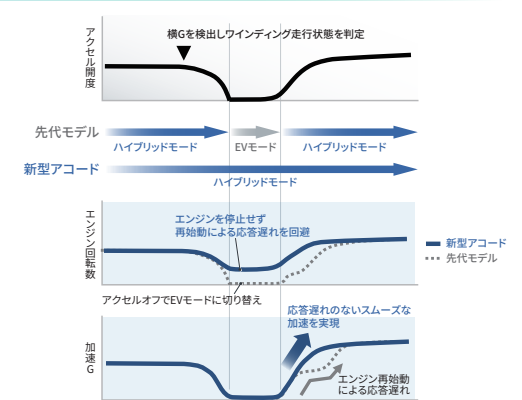
リニアシフトコントロール(一体感のある走り)

車速の伸びと連動してエンジン回転数を段階的に制御。有段トランスミッションのようなリズムカルなエンジン回転数の変化とエンジン音で加速との一体感のある走りを提供します。



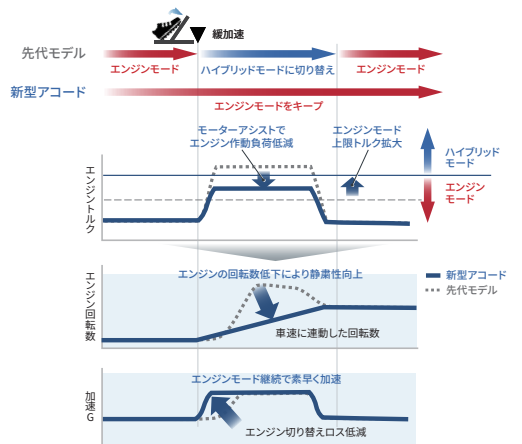
ワインディング制御(再加速での優れた応答性)

横Gなどからワインディング走行状態であることを判定すると、エンジンを停止するEVモードへの移行を抑制。エンジン再始動時の応答遅れを防ぐことで、コーナー立ち上がりの再加速時にアクセル操作に忠実な加速応答性を提供します。



エンジンモード領域拡大(優れた実用燃費と静粛性)

モーターアシスト量を拡大することでエンジン負荷を軽減し、高速クルーズ時のエンジンモード走行可能領域を大幅に拡大しました。交通の流れに応じて加速したい場合も、実用燃費と静粛性に優れたエンジンモードを維持したままモーターアシストによってレスポンスのよい加速を提供します。



新世代プラットフォームをベースに 走りと安全性をさらに高次元で両立させた軽量・高剛性ボディー。

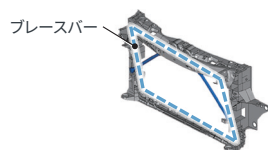
ボディーは、先代アコードで確立した低重心・低慣性プラットフォームをさらに磨き上げ、優れた操縦安定性能と衝突安全性能をより高いレベルで両立させました。サスペンションに狙い通りの性能を発揮させ、都市部から高速道路まであらゆるシーンで安心感の高い走りを提供。上質なインテリアとともに、移動をリフレッシュの時間に代えるゆとりの走りをもたらします。

剛性バランスの適正化

数値で表される剛性値のみならず、絶対的な高剛性が求められる部位と、しなやかさを兼ね備えるべき部位を見極め、新型アコードに最適な剛性バランスを追求。安心して身を委ねられる自然な車両挙動を実現しました。

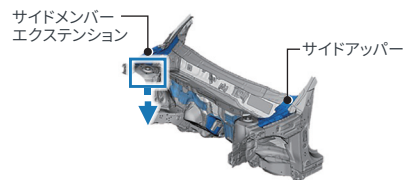
■フロントバルクヘッド剛性向上

ブレースバーを新たに採用。バルクヘッドの変形を抑制することでフロントサスペンションからボディーへ入力を逃さず伝え、車両の応答性を向上させました。



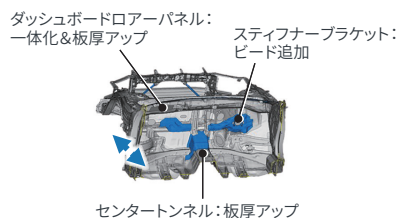
■ダッシュボードアッパー部剛性低減

サイドアッパーとサイドメンバーエクステンションの剛性を適正化し、旋回時に外側前輪への接地荷重を増大。タイヤの性能を最大限に引き出すことで、より安定した旋回を実現しました。



■ダッシュボードロアー膜面剛性向上

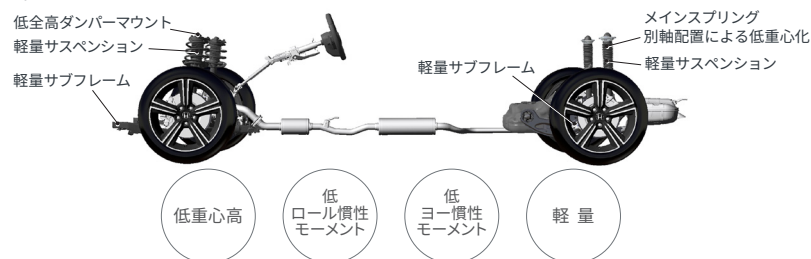
板厚アップやビード追加などによりダッシュボードロアー膜面の変形を抑制し、室内の騒音を低減しました。



※ 回転運動における剛体の慣性の大きさを表す量。

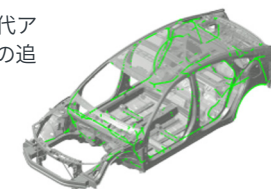
■新世代プラットフォームの特長

“動体としてあるべき姿”をゼロから追求して到達したHonda中型車の基本骨格。それまでのプラットフォームに対して重心高を低くし、また、回転中心から遠い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、それまでのプラットフォームに対しロールとヨーの慣性モーメント*を大幅に低減しました。



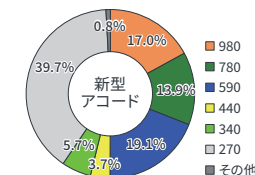
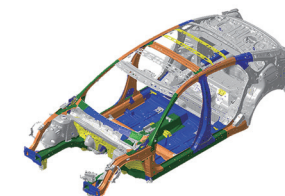
動的剛性感の向上

広範囲の面接合により動的な剛性感を高める構造用接着剤を、先代アコード同様、総延長43メートルにわたって適用。板厚アップや補強材の追加を最小限に抑えながら動的な剛性感を大幅に向上させました。

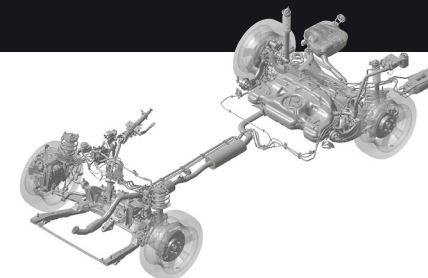


軽量化

軽量で強度の高い高張力鋼板をボディー骨格の50%に採用。980MPa級材と780MPa級材の使用比率を拡大し、衝突安全性能と剛性バランスに優れたボディー骨格を軽量で完成させました。



より意のままに、より安心に。 スムーズなハンドリングと上質な乗心地を両立させた高性能シャシー。

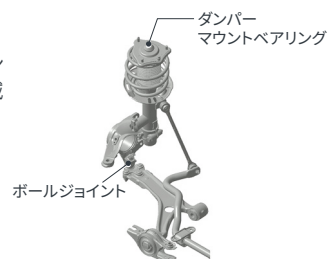


シャシーは、先代アコードの構成をベースに細部まで徹底的に磨き上げることで、ドライバーの意思に寄り添う素直なレスポンスと、不快・不安な挙動の少ない操縦安定性能を追求。ドライバーがこちらから信頼して運転でき、また、動体としての美しさを感じられる懐の深い走りを実現しました。

サスペンションシステム

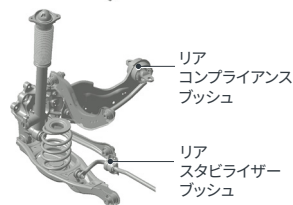
■フロントサスペンション

マクファーソン・ストラット式を踏襲し、ボールジョイントやダンパーマウントベアリングに低フリクションタイプを採用。不要な抵抗を徹底的に削減することで、よりスムーズな姿勢変化と上質な乗心地を両立させました。



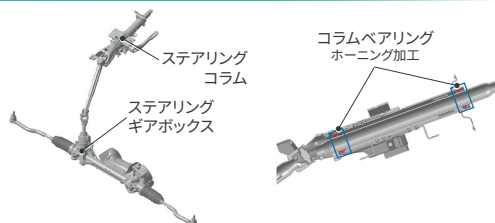
■リアサスペンション

マルチリンク式サスペンションを踏襲し、前後方向の入力を受け止めるコンプライアンスブッシュを10%大容量化するとともに回転軸を適正化。スタビライザーブッシュも50%大容量化しました。これらにより、粗い路面や段差からの入力を低減し、先代アコード以上に快適な乗心地を実現しました。



ステアリングシステム

優れた応答性とリニアなステアフィールが特長のデュアルピニオンアシストEPSを採用。さらに、コラムベアリングのボール転動面にホーニング加工を施すことで、操舵時のフリクションを大幅に低減しました。切り始めから大舵角までスムーズなステアフィールを提供します。



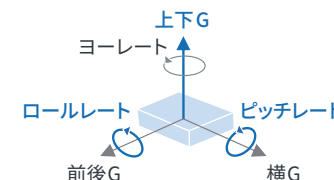
アダプティブ・ダンパー・システム

アダプティブ・ダンパー・システムは、車輪速や加速度、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ミリ秒単位で検知し、減衰力をリアルタイムかつ連続的に変化させます。新型アコードでは、車両状態センシングや制御量演算に新技術を投入し、より緻密な減衰力コントロールを実現。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。



■制御概要

●高精度の車両状態センシング (SRS ECU 内蔵センサー)
クルマに加わる3軸の加速度(前後G・横G・上下G)と、同3軸の角速度(ロール・ピッチ・ヨー)の合計6軸で高精度に車両状態を検出。



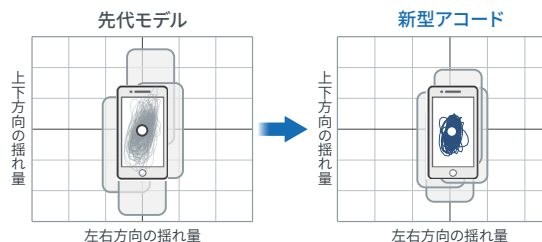
●新ロジックによる高精度の制御量演算 (アダプティブ・ダンパー・システムECU)

6軸センシングを元に、上下・ロール・ピッチが連成したななめ挙動にまで対応する制御量を高精度に演算。

●減衰力出力

4輪のダンパー減衰力を従来以上の高精度で独立コントロール。

■効果イメージ(後席乗員揺れ量の低減)



周期的入力がある路面走行時の後席乗員の保持するスマートフォンの揺れ量で比較



望みの走りを簡単操作で実現する先進機能。

走行環境やそのときの気分で、ドライバーが求める走りは異なります。新型アコードでは、ドライバーのそうした要求に応えるために、走りのテイストを選べる先進機能を進化させて搭載しました。ワインディングを爽快地駆け抜けたいときも、高速道路をゆったりとクルーズしたいときも、気心の知れた“相棒”のように望みの走りを提供します。

ドライブモードスイッチ

走りのキャラクターを選択できるドライブモードスイッチを、新型アコードに最適化して採用しました。自分好みの設定を登録できるINDIVIDUALモードを備え、シーンや気分に応じた走りを簡単操作で実現します。



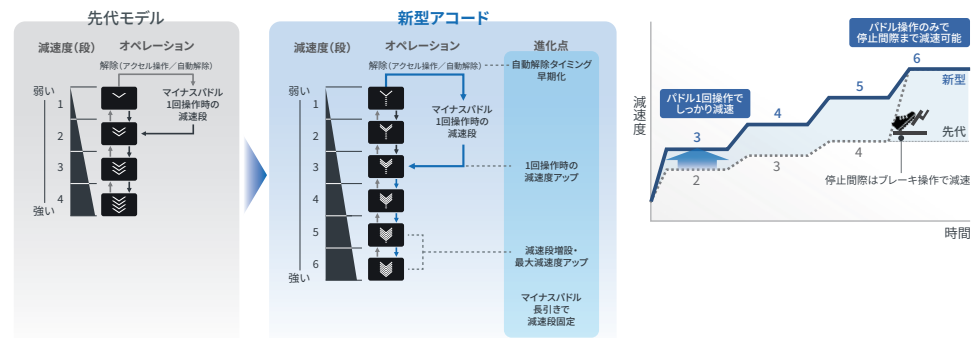
- INDIVIDUALモード パワートレーン、ステアリング、サスペンション、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)、メーターの5項目を自分好みに組み合わせたオリジナルのモード。
- SPORTモード NORMALモードに対し出力を高く制御。パワーステアリングとサスペンションはしっかりしたフィールとしスポーティードライブを支援。
- NORMALモード 燃費と走りのトータルバランスに優れたモード。
- COMFORTモード NORMALモードに対しサスペンション特性をおだやかに制御し快適性を向上。
- ECONモード NORMALモードに対し出力を抑えめに制御し、エアコン風量は低く抑制。軽快な走りを維持しながら低燃費運転に貢献。

EVスイッチ

EVスイッチにCHARGEモードを新たに設けました。スイッチを長押しすることでCHARGEモードに移行し、短時間、充電を積極的に行います。夜間の帰宅直前などに、あらかじめバッテリー残量を増やしておくことで、自宅周辺はエンジンをかけずにEV走行するなど、さまざまな使い方ができます。

減速セクター

ステアリングパドルの操作により、アクセルオフ時の減速度を選択できる減速セクターを進化させ、より“意のまま”と感じられる走りを提供します。最大減速度を大幅に高めるとともに、減速段を先代アコードの4段から6段に多段化。より自在な減速度コントロールを実現しました。加減速のほとんどをアクセルペダルだけで行えます。



■1度の操作で安心感のある減速

マイナスパドルを1度操作するだけで中程度の減速度が得られる3段に制御。カーブ手前での減速や先行車との車間調整が容易に行えます。

■加減速のほとんどをアクセルペダルだけで可能

最大限速度を大幅に高めることで、停止間隙までの減速を可能にしました。最高段である6段に固定すれば、加減速のほとんどをアクセルペダルだけで行えます。ペダルの踏み替えが少なく疲労軽減にも寄与します。

■減速段固定を全モードに拡大

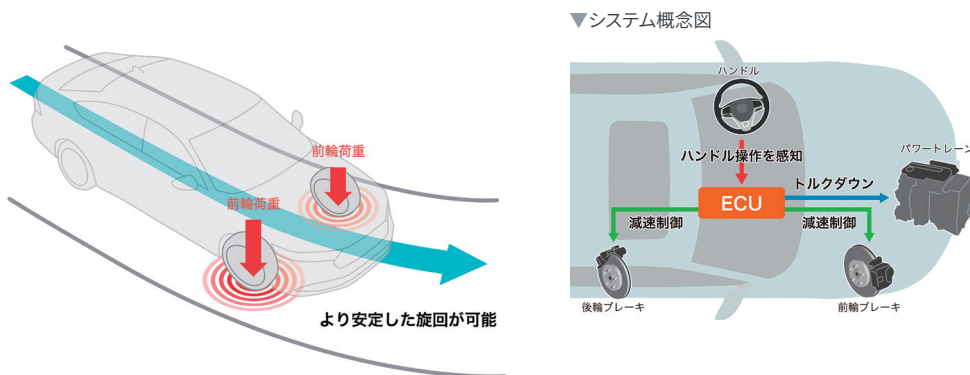
SPORTモード走行時のみ可能であった減速段の固定を、全ドライブモードで可能にしました。マイナスパドルを長引きすることで、ドライブモードを問わず選択中の減速段に固定できます。

あらゆる走行シーンで思い通りのコントロールを支援するモーションマネジメントシステム。

Hondaはこれまで、VSAによって車両の急激な挙動変化を抑制し、運転にゆとりと安心をもたらしたほか、コーナリング時に四輪のブレーキを独立してコントロールするアジャイルハンドリングアシストにより、スムーズで安定した旋回を支援するなど、ドライバーに“意のまま”の走りを提供する技術を磨き続けてきました。そして、アジャイルハンドリングアシストのロジックに前荷重制御を加えたモーションマネジメントシステムを新たに開発。あらゆるシーンで思い通りのコントロールを支援し操る楽しさを拡大しました。

モーションマネジメントシステムの仕組み

アジャイルハンドリングアシストは、ドライバーの操舵や車速からクルマの動きを予測し、必要に応じてカーブ内側の前輪に軽くブレーキをかけるなどしてコーナリングを支援します。モーションマネジメントシステムは、これに加え、走行用モーターとブレーキを統合制御し、適度に減速させることで前輪にかかる荷重を増大。前輪のグリップ力を高めることで、あらゆるシーンでの旋回性能を向上させます。市街地やワインディングなどの一般的な走行シーンはもちろん、雪道など滑りやすい路面でも効果を発揮。より安心して楽しいドライビングを提供します。

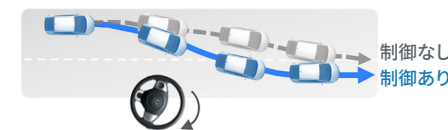


■モーションマネジメントシステムの効果イメージ

●雪道・ウェット路

ドライ路面に対しタイヤのグリップ力が大幅に低下する雪道やウェット路では、わずかなオーバースピードでも曲がりにくくなる恐れがあります。モーションマネジメントシステムは、そうしたシーンで前輪のグリップ力を増加させ、操舵初期の車両応答性を向上させることで、ドライバーがイメージした走りを支援します。

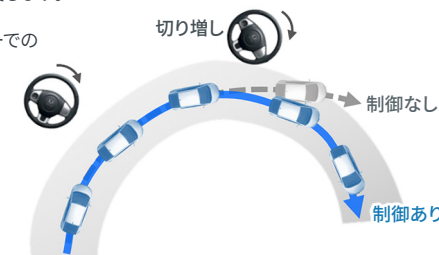
▶雪道でのレーンチェンジ比較イメージ図



●複合コーナー

コーナーの途中で半径が小さくなる複合コーナーでは、ドライバーが狙った走行ラインよりも外側へ膨らんでしまう場合が少なくありません。モーションマネジメントシステムは、ドライバーの切り増し操作に応じて前輪グリップ力を増加させ、操舵応答性を高めることで狙い通りのラインレースを支援します。

▶途中から半径が小さくなる複合コーナーでのラインレース性比較イメージ図



●連続コーナー

タイトコーナーが連続するワインディング路では、切り返し操舵の遅れなどによりセンターラインを越えたり車線外へ膨らんだりする場合があります。モーションマネジメントシステムは、ドライバーの切り返し操作に応じて前輪グリップ力を増加させラインレース性を向上。対向車に遭遇した場合などもより安心して運転できます。

▶タイトな連続コーナーでのラインレース性比較イメージ図

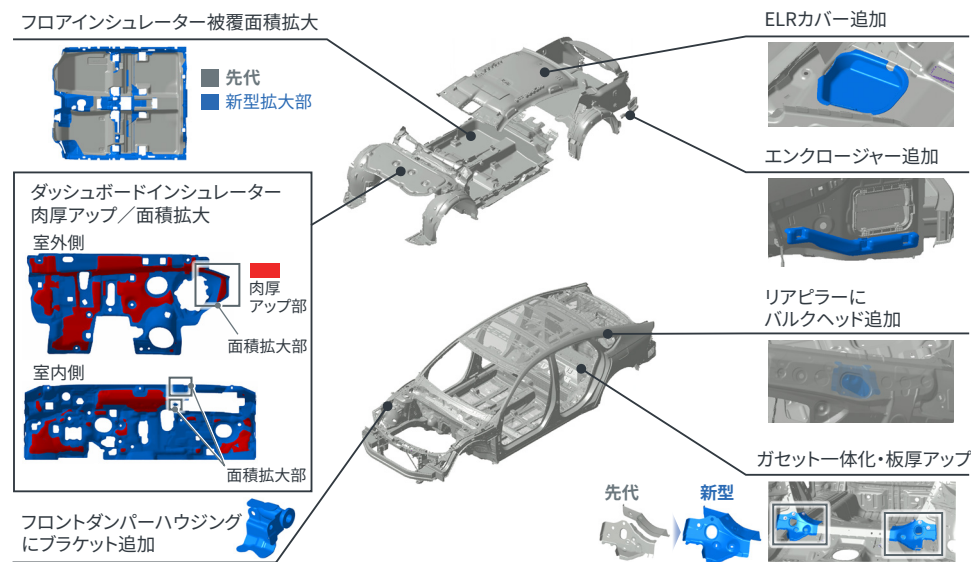


気持ちを整え、次への活力を生み出す静粛な空間。

移動をリフレッシュの時間に代える。そのためには快適に安心して運転できる空間が不可欠だと考えます。新型アコードでは、走行シーンの違いや路面状態の変化に対してもつねに上質な静けさを提供し、乗員が次のアポイントへ向けて気持ちを整えることができ、さらには新たな活力を生み出せる室内をめざしました。

高効率防音パッケージ

新世代e:HEVによってパワートレインに起因する振動やノイズを低減したうえで、ボディ領域では、弱点部位を補う“対処法”ではなく、車両全体の静粛性を考慮した“防音パッケージ”として、部品の高効率な適用・配置を追求。重量増を最小限に抑えながら優れた静粛性を実現しました。



加速ノイズ低減技術

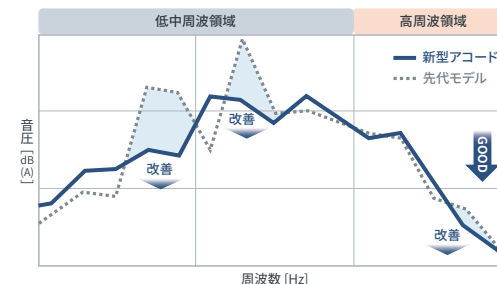
新世代e:HEVによってパワートレインに起因する振動やノイズを大幅に低減したうえ、振動や放射音の伝達を効率的に遮断。加速時の静粛性を向上させました。

■低中周波ノイズ低減技術

- サイレンサー配管短縮による排気音の低減
- フロントダンパーハウジングにブラケットを追加し車体感度を低減
- e:HEVとドライブシャフトを連結するハーフシャフトのサポートブラケットを肉厚化し振動伝達を低減

■高周波ノイズ低減技術

- ダッシュボードインシュレーターの板厚アップと開口縮小による遮音性向上
- インストルメントパネルインシュレーターの面積拡大によるエンジンルーム透過音低減



ロードノイズ低減技術

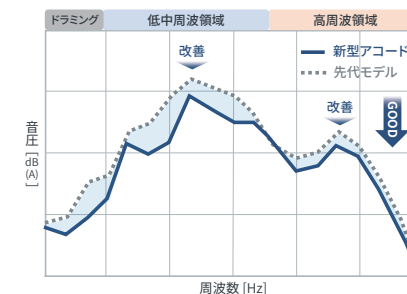
全周波数帯のノイズを低減するとともにバランスを整えることで、路面状態の変化に対して音圧変化が少なく、つねに上質な静けさに包まれる室内を追求しました。

■低中周波ノイズ低減技術

- ノイズリデュースアルミホイールによるタイヤ内共鳴音の抑制
- リアサスペンショントレーリングアームブッシュのばねレート低減による路面からの入力低減
- センターピラーへのバルクヘッド追加、および、ガセットの一体化・板厚アップによるボディ感度低減

■高周波ノイズ低減技術

- ダッシュボードインシュレーターの板厚アップと開口縮小による遮音性向上
- 後席用ELRシートベルト開口部へのカバー追加による遮音性向上
- フロアカーペットインシュレーター面積拡大による制振性向上



風切り音低減技術

- フロントウィンドウ・フロントドアウィンドウへの遮音ガラス適用

安全



全方位で安全運転を支援するHonda SENSING 360を国内初搭載。

従来のHonda SENSINGに対しセンシング範囲を全方位へ拡大したHonda SENSING 360を国内モデルとして初搭載しました。Hondaが世界で初めて実現した自動運転レベル3技術*の知見やノウハウも生かし、目視での確認が難しい前方交差車両や歩行者、後側方車両などの認知と衝突回避を支援し、より安心・安全な運転をサポートします。

システム概要

フロントセンサーカメラに加え、フロント中央と各コーナーに計5台のミリ波レーダーを搭載。12台に増設したソナーセンサーとともに360°の対象物検知を行い安全運転を支援します。新型アコードでは、「前方交差車両警報」、「車線変更時衝突抑制機能」、「車線変更支援機能」の3機能を新たに搭載したほか、Honda SENSINGの従来機能も大幅に進化させました。

▶ センサー配置図

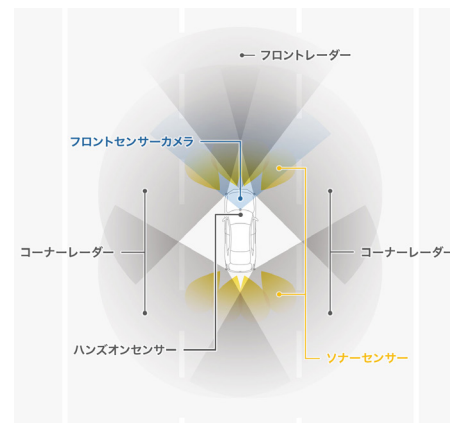


① フロントセンサーカメラ ② フロントレーダー
③ フロントコーナーレーダー ● ソナーセンサー



① リアコーナーレーダー ● ソナーセンサー

▶ 検知イメージ



新機能

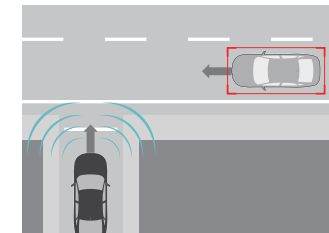
■ 前方交差車両警報

一般道の交差点などで、低速走行をしているとき、または停車状態から発進をする際に、左右前方から接近する交差車両の情報をドライバーへ通知します。自車と交差車両が接触する危険性がある場合は、システムがドライバーへ音とメーター表示で危険を警告し、衝突回避の運転操作を促します。

● 作動イメージ

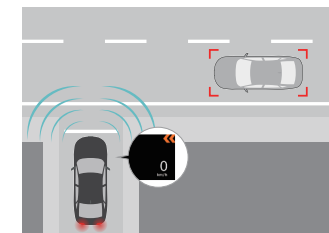
STEP 1

コーナーレーダーで交差車両を認識し、交差車両との衝突危険を予測



STEP 2

交差車両が接近している場合、ドライバーに表示で情報提供



STEP 3

衝突の可能性が高い場合、音と表示による警報で、ドライバーへ回避操作を促す



* 2020年3月、自動運転レベル3技術を実現した「Honda SENSING Elite」搭載のレジェンドを発売。

新機能

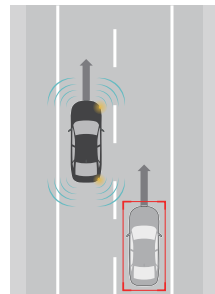
■ 車線変更時衝突抑制機能

車線変更をする際、後方から接近する隣車線の車両との衝突回避を支援します。ミラーの死角から近づく後側方車両との接触の危険性がある場合、システムがドライバーへ音とメーター表示で危険を警告し、衝突回避のためのステアリング操作を支援します。

● 作動イメージ

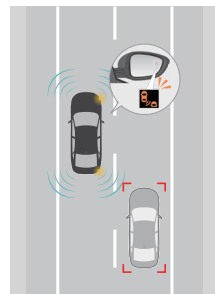
STEP 1

ドライバーが車線変更操作時、後続車との衝突の可能性を検知



STEP 2

衝突の可能性ありの場合、ドアミラーのインジケーター表示でドライバーに通知



STEP 3

システムが警報とともにステアリング操作支援を行い、車線変更中止を促す



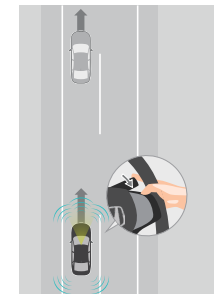
■ 車線変更支援機能

高速道路や自動車専用道で、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (ACC) と車線維持支援システム (LKAS) が作動中に一定の条件を満たした状態でドライバーがウインカー操作をすると、システムが車線変更に伴うステアリング操作を支援します。

● 作動イメージ

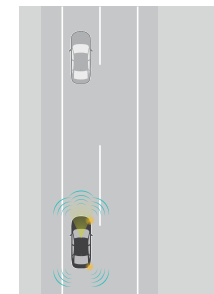
STEP 1

ドライバーがウインカーを音が鳴るまで操作



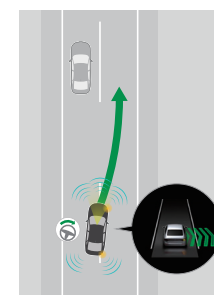
STEP 2

カメラとレーダーが隣接車線の安全を確認



STEP 3

システムが車線変更に伴うステアリング操作を支援

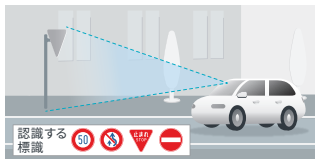


衝突軽減ブレーキ (CMBS)



車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車を検知し、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。衝突の危険が継続しているシステムが判断した時は、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。CMBS: Collision Mitigation Braking System

標識認識機能



走行中に道路標識を認識してマルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。速度を超過した場合はマルチインフォメーション・ディスプレイの表示を一定時間点滅させ安全運転を支援します。

ブラインドスポットインフォメーション



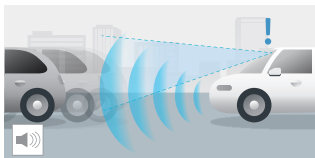
走行中、斜め後ろにクルマの存在を検知すると、その方向のドアミラー鏡面上にマークを表示しお知らせ。さらにその方向にウインカーを操作すると、マークの点滅と警報音でドライバーに注意を促します。

パーキングセンサーシステム



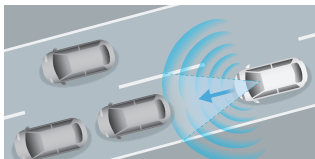
クルマの前/後、斜め前/斜め後ろからの障害物の接近を、音と表示でお知らせ。細い路地を走る時や駐車時などでも安心です。

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。

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。

誤発進抑制機能^{*1}



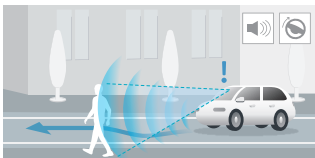
前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。

後退出庫サポート



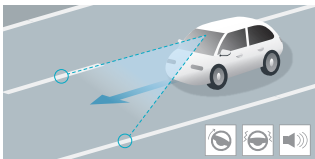
バックで出庫する際、左右から近づいてくる車両を検知。警報音とナビ画面の上の矢印表示で、注意を促します。

歩行者事故低減ステアリング



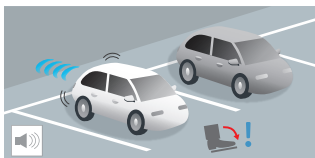
走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。ステアリングも制御して回避操作を支援します。

車線維持支援システム (LKAS)



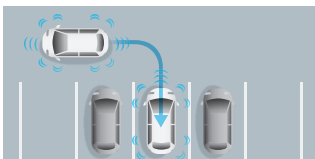
高速道路や自動車専用道路を走行中、車線の中央に沿って走行できるようにステアリング操作をアシストします。車線を外れそうな際には、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動、および音で警告し注意を喚起します。LKAS: Lane Keeping Assist System

後方誤発進抑制機能^{*1}



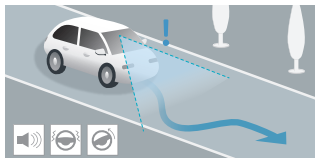
後方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。

Hondaパーキングパイロット



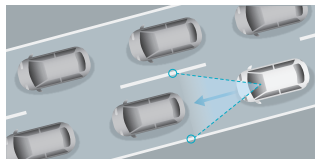
ステアリングやアクセル、ブレーキ、シフト操作を自動で制御し、駐車や出庫時の運転をアシスト。

路外逸脱抑制機能



車線や草、砂利などの道路境界をはみ出しそうな際や対向車への接近時に車線をはみ出しそうな際、逸脱を防ぐようにステアリングを制御して回避操作を支援するとともに、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、および音で警告します。

トラフィックジャムアシスト (渋滞運転支援機能)



高速道路などで渋滞時、自車の走行車線をキープするようステアリング操作をアシスト。渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (アクセル、ブレーキ操作のアシスト) と合わせて、渋滞時のドライバーの運転負担を軽減します。

近距離衝突軽減ブレーキ^{*1}



壁などの障害物の見落としにより衝突するおそれがある際、運転者のブレーキ操作を支援し、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。

アダプティブドライビングビーム



ハイビーム照射中、先行車や対向車を検知すると、周辺状況に応じて照射範囲を自動でコントロール。前方車両の幻惑を低減させながら、歩行者や標識を見つけやすくします。

■Honda SENSING 360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。■前方交差車両警報は、約16km/h以下で走行中に左右前方を約10km/h以上で走行する車両と衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、交差車両の接近を知らせます。また、発進前の停止中においても交差車両の接近を知らせます。■車線変更時衝突抑制機能は、約48km/h以上で走行中、車線変更などの操作時に後方の側方車両との衝突のおそれがあるとき、表示と警報音で運転者の操作を促し、ステアリング操作を支援する機能です。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にシステムが判断したときは作動しません。■車線変更支援機能は、高速道路や自動車専用道路を約70km/h以上で走行しているときに運転者がウインカー操作した方向に車線変更可能とシステムが判断した場合に作動します。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、意図的にステアリング操作している場合には作動しません。■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以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、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。■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止まらずに続いたときに作動します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h～約40km/hで走行中、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ときに、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にシステムが判断したとき、また、ウインカーを操作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30km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。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にシステムが判断したとき、また、ウインカーを操作させている場合には作動しません。■標識認識機能は、最高速度、および通行禁止、一時停止、車両進入禁止などの道路標識を認識し、メーターとヘッドアップ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。■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、停車中またはブレーキペダルが踏まれないときに作動します。先行車に接近しすぎる場合には、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。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、また、ウインカーを操作させている場合には作動しません。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。■トラフィックジャムアシスト (渋滞運転支援機能) は、0km/h～約65km/hで作動します。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。また、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、また、ウインカーを操作させている場合は作動しません。■ブラインドスポットインフォメーションは隣接する車線後方の検知エリア (見えにくい位置) に他の車両があることを知らせるシステムです。二輪車等が検知範囲に入ったときなど、条件によっては正しく作動しない場合があります。車線変更や合流時には必ず目視やミラーなどで周囲の安全を直接確認して運転してください。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真正面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ことにより、衝突するおそれがあるシステムが判断したときに、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、急な発進を防止します。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退中、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ことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したとき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。■近距離衝突軽減ブレーキは、約2km/h～約10km/hで走行中、壁などの障害物に衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、ブレーキを制御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。■パーキングセンサーシステムは、車両や周囲の状況によりシステムが正しく作動しない場合があります。システム使用時も直接目視で周囲の安全確認を行いながら運転してください。■後退出庫サポートは出庫時の安全確認をサポートするためのものであり、衝突を防止するためのシステムではありません。後退時は、必ず目視やミラーなどで後方および周囲の安全を直接確認して運転してください。天候、積載荷重などの影響を受け、システムが正しく作動しない場合があります。■Hondaパーキングパイロットは、ドライバーの運転支援機能のため、システムの性能には限界があります。周辺状況、天候状況、車両状態などの条件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。システムの能力を過信せず、つねに周囲の状況を確認し、必要に応じてブレーキを踏むなどの安全運転をお願いします。■アダプティブドライビングビームは、約10km/h以上で走行中に作動します。照射範囲のコントロールには限界があります。必要に応じて手動でハイビーム/ロービームの切り替えを行ってください。アダプティブドライビングビームによる照射中は、メーター内にハイビーム表示灯が点灯します。

*1 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。 ■イラストは機能説明のためのイメージ図です。

進化した従来機能。

大幅に進化した検知能力や長年培った車両制御技術を駆使し、衝突軽減ブレーキ (CMBS) の全方位対応を実現。また、ドライバーの感覚に合った加減速や操舵支援によって、ストレスを感じさせない高速クルーズを提供します。

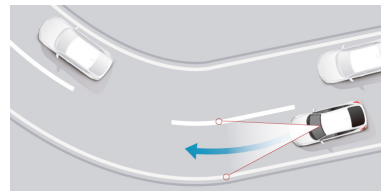
衝突軽減ブレーキの進化

カメラの広角化とコーナーレーダー、ソナーセンサーの追加により、検知範囲を前方から全方位に拡大。一般道の交差点などで右左折をする際も、車両や歩行者を検知し、接触の危険性がある場合は回避や被害軽減を支援します。



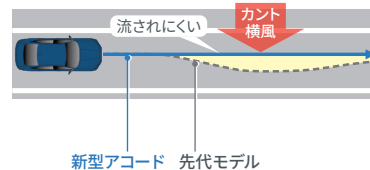
カーブ車速調整機能 (ACC)

ACCによる高速クルーズ中、進行方向のカーブ曲率を早期に判断し必要に応じて減速を開始。LKASの自然な操舵支援と合わせ、スムーズで安心感のあるカーブ走行を支援します。



自然でなめらかな操舵支援 (LKAS/トラフィックジャムアシスト)

LKASやトラフィックジャムアシストの作動時、進行方向のカーブ曲率を早期に判断して操舵支援を開始。なめらかで安心感のあるコーナリングを支援します。また、外乱に対する補正制御を追加し、路面の傾きや横風、大型車追い越し時の風圧などの影響を受けた場合にも、車線の中央に添って走行できるよう操舵をアシストします。

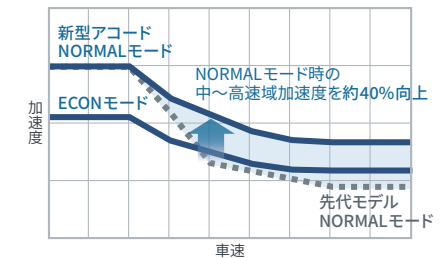
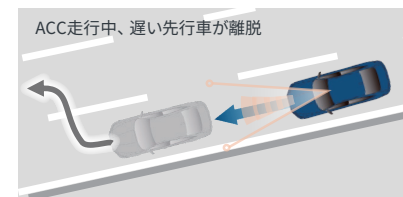


スムーズな加減速 (ACC)

ACCによる高速クルーズ中、先行車をより遠くから検知することで、ドライバーの感覚に合ったスムーズな加減速を支援します。

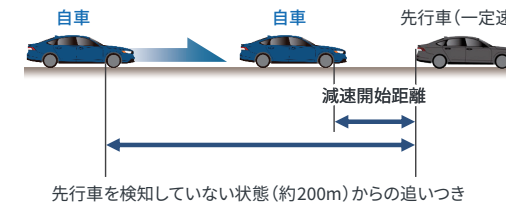
■力強い加速

遅い先行車が離脱した際の目標加速度を先代アコードに対し40%高めることで、力強い加速を実現。スムーズかつ早期に設定車速まで加速します。ECONモード時は、先代アコード同等の目標加速度で穏やかに加速します。



■適切な減速

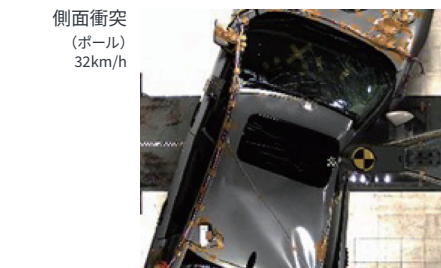
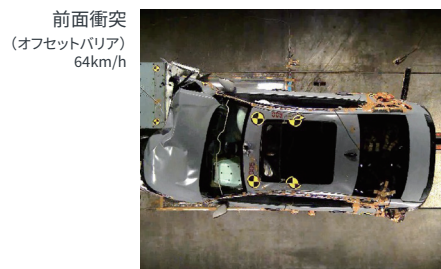
自車線を走行する先行車に追いつく際、先行車との車間や相対速度に応じた適切な減速開始タイミングと減速度で制御し、過剰感や不足感のない、人の感覚にあった減速を行います。



世界トップレベルの安全性能。

世界の多くの国と地域で販売されるアコードは、衝突安全においても世界トップレベルをめざして性能を進化させてきました。新型アコードでは、Honda独自のGコントロール技術に基づく全方位衝突対応ボディを骨格から進化させるとともに、多様な安全装備で乗員保護性能を向上。ポップアップフードシステムや脚部保護システムにより優れた歩行者保護性能も備えました。Honda SENSING 360のもたらす高度な予防安全性能や、Honda CONNECTによる事故自動緊急通報と合わせ、優れた総合安全性能を社内テストで確認しました。

全方位衝突安全設計ボディ



* 画像は海外仕様車です。

乗員保護

■エアバッグ

- 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&助手席用SRSニーエアバッグシステム

■シートベルト

- 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(乗員検知付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
- ISOFIX/i-Sizeチャイルドシート下部取付金具(リア左右席)+トップテザー取付金具(リア左右席)

■頸部保護

- 頸部衝撃緩和フロントシート

歩行者保護

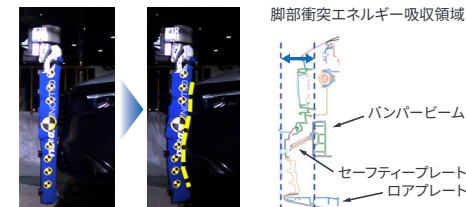
■ポップアップフードシステム

走行時に歩行者など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。



■脚部保護

フロントバンパービーム前のセーフティプレートと下部のロアプレートにより歩行者脚部への衝撃を緩和。



主要装備

安全装備／運転支援機能

- Honda SENSING 360 (前方交差車両警報、車線変更時衝突抑制機能、車線変更支援機能、衝突軽減ブレーキ(CMBS)、誤発進抑制機能※1、後方誤発進抑制機能※1、近距離衝突軽減ブレーキ※1、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)、トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、アダプティブドライビングビーム、ブラインドスポットインフォメーション、後退出庫サポート、パーキングセンサーシステム、Honda パーキングパイロット)
- マルチビューカメラシステム
- ヘッドアップディスプレイ (11.5インチ相当)
- ドライバー注意モニター
- 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
- フルLEDヘッドライト(インランタイプ/デイトイ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
- エマージェ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-SID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)

快適装備／メーター

- エレクトリックギアセレクター
- ドライブモードスイッチ (INDIVIDUALモード、SPORTモード、NORMALモード、COMFORTモード、ECONモード)
- EVスイッチ (AUTOモード、EVモード、CHARGEモード)
- Hondaスマートキーシステム※2(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
- Google 搭載 12.3インチ Honda CONNECTディスプレイ
- エクスペリエンス セレクション ダイヤル
- BOSEプレミアムサウンドシステム (12スピーカー)
- 10.2インチ デジタルグラフィックメーター
- マルチインフォメーション・ディスプレイ (ナビゲーション/エネルギーフロー/経過時間/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制御日射コントロール式、プラズマクラスター技術搭載)
- PTCヒーター*
- リアベンチレーション

インテリア

- 運転席&助手席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
- 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
- ピアノブラック調インパネガーニッシュ
- スムースレザーインテリア(本革シート)※4
- 運転席用&助手席用スライド機構付サンバイザー (チケットホルダー/バニティミラー/LED照明付)
- サングラスボックス
- グローブボックス(LED照明付)
- ニーパッドシェイプサイドガーニッシュ
- フロントアームレスト付センターコンソールボックス

- 運転席用&助手席用SRSニー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+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(乗員検知付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
- ISOFIX/i-Sizeチャイルドシート下部取付金具(リア左右席)+トッパテザー取付金具(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
- ポ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)
- 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)
- ダブルホーン

- リアヒーターダクト
- PM2.5対応高性能集塵フィルター
- 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インドウ(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
- セルフオープン式トランクリッド
- テレスコピック&チルトステアリング
- ファ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チャージャー (Type-C/急速充電対応タイプ)
- USBジャック (Type-C/急速充電対応タイプ)
- 後席用USBチャージャー (Type-C/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
- リアシートリマインダー

- 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(リア右側)
- 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カ所)
- 静電タッチ式LEDマップランプ
- LEDアンビエントランプ
- 静電タッチ式LEDルームランプ(リア左右席)
- LEDカーデシーランプ(フロント/リア)
- LED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シーケンシャルターンシグナルランプ(フロント/リア)
- 遮音/IRカット(遮熱)/スーパー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(遮熱)/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/リアクォーター)
- 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)
- フロントドア撥水ガラス
- 親水/ヒートドドアミラー
- 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、オートリトラミラー)
- フロントアッパーグリル(ピアノブラック塗装)
- スマートクリアワイパー(車速連動間欠/バリアブル間欠/ウオッシュャーノズル内蔵/ミスト機構付/雨滴検知式)
- LEDリアコンビネーションランプ(ストップランプ&テールランプ)
- LEDリアライセンスランプ
- サイドシルガーニッシュ(ピアノブラック塗装)
- シャークフィンアンテナ

足まわり／走行関連メカニズム

- 減速セレクター
- モーションマネジメントシステム
- マクファーソン・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(マットブラック+切削)
- 235/45R18 98W スチールラジアルタイヤ
- シャッターグリル
- 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バー
- 応急パンク修理キット(スペアタイヤレス)※5

*PTC(自己温度制御システム):Positive Temperature Coefficient

※1 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。 ※2 Hondaスマートキーシステムは、施錠・解錠のとき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。 ※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・中央席などにはプライムスムース(合皮)を使用しています。 ※5 工具(ジャッキ/ジャッキハンドルバー/ホイールナットレンチ(兼ジャッキハンドル))は装備していません。

■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。

主要諸元／環境性能

タイプ	e:HEV	
駆動方式	FF	
車名・型式	ホンダ・6AA-CY2★	
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)	4.975 / 1.860 / 1.450
	ホイールベース(m)	2.830
	トレッド(m) 前/後	1.590/1.615
	最低地上高(m)	0.135
	車両重量(kg)	1,580
	乗車定員(名)	5
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	2.010 / 1.590 / 1.175
原動機	原動機型式	LFD-H6
エンジン	エンジン型式	LFD
	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	13.9
	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)	電動機型式	H6
	電動機種類	交流同期電動機
性能 エンジン	最高出力(kW[PS]/rpm)	108 [147]/6,100
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	182 [18.6]/4,500
電動機(モーター)	最高出力(kW[PS]/rpm)	135 [184]/5,000-8,000
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	335 [34.2]/0-2,000
燃料消費率(国土交通省審査値) WLTC km/L		23.8
市街地モード(WLTC-L)	km/L	20.5
郊外モード(WLTC-M)	km/L	27.0
高速道路モード(WLTC-H)	km/L	23.6
主要燃費向上対策	直噴エンジン、ハイブリッドシステム、アトキンソンサイクル、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	リチウムイオン電池/72
動力伝達・走行装置	減速比	第一:2.230(電動機駆動) 0.651(内燃機関駆動) 第二:3.894
	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 98W
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

車両型式	6AA-CY2	
基礎情報	原動機	型式 LFD-H6
		総排気量(L) 1.993
	駆動装置	駆動方式 FF
		変速機 —
	燃料消費率*1	WLTC 燃費(km/L)*2 23.8 市街地モード(WLTC-L) 20.5 郊外モード(WLTC-M) 27.0 高速道路モード(WLTC-H) 23.6 CO ₂ 排出量(g/km) (燃費からの換算値) 97.5
	排出ガス	参考 2030年度燃費基準達成車 適合規制・認定レベル 平成30年排出ガス基準75%低減 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
環境性能情報	適合騒音規制レベル	参考 九都府市指定低公害車の基準に適合(平成30年基準) 平成28年騒音規制 規制値:加速走行68dB(A)
	エアコン冷媒	種類/GWP値*3 HFO-1234yf/1*4 使用量 460g
	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)
環境への取り組み	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 アンダーコートなどの内外装部品 再生材を使用している部品 バッテリーボックス リサイクル可能率 車全体で95%以上*8
	その他	グリーン購入法適合状況 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 ポリプロピレン、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2024年3月現在のものです。



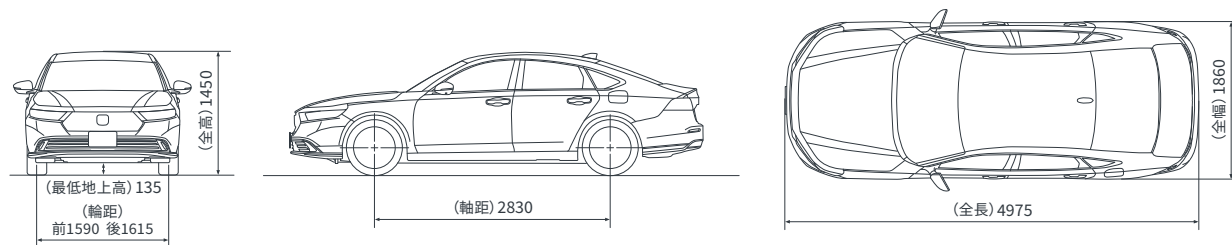
■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。■WLTCモード:市街地、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

★印の車両は、自動車重量税の軽減措置が受けられ、2025年4月30日までの新車登録が対象となります。また、環境性能割が非課税となり、2025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、エコアシスト、Honda SENSING 360、LKAS、PGM-FI、プライムスムーズ、PrimeSmooth、VSAは本田技研工業株式会社の商標です。■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。■Android Auto™、Android™、Google、Googleマップ、Google PlayはGoogle LLCの商標です。■BOSE、Centerpointは、米国Bose Corporationの登録商標です。■"Qi"および"Q"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。■Wi-FiはWi-Fi Allianceの登録商標です。■プラズマクラスターイオン(図形)およびプラズマクラスター、Plasmaclusterはシャープ株式会社の登録商標です。■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



※このラベルはフロン法に基づく指定製品に使用されている冷媒フロンの環境影響度として用いられている地球温暖化係数(GWP)について、定められた目標への達成度を表したものです。