

外観だけを見るとハイブリッドカーであることを全く意識させない。ボディに貼られたエンブレムによってそれと解る程度だ。



#### 主要諸元: (LX)

- 全長×全幅×全高/4915×1850×1465mm
- ホイールベース/2775mm
- トレッド/前:1565mm 後:1585mm
- 車両重量/1620kg
- 最小回転半径/5.7m
- エンジン/1993cc 直4 DOHC 16V
- 最高出力(エンジン)/143ps/6200rpm
- 最大トルク(エンジン)/16.8kg・m/3500～6000rpm
- モーター型式/交流同期電動機
- 最高出力(モーター)/169ps/3857～8000rpm
- 最大トルク(モーター)/31.3kgf・m/0～3857rpm
- JC08モード燃費/30.0km/ℓ
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/225/50R17
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,650,000円(消費税込)

最大のウリとなっているハイブリッドエンジン。走りと燃費を両立させるというコンセプトのもと開発されたこのクルマ、車両重量が1600kg以上あるミドルセダンで、燃費はなんと驚異の30.0km/ℓ。

### 3.2エンジン級トルク

その機能は、発進や低中速走行は走行用モーターのみのEVが基本。バッテリー充電量が不足したり、特に強力な加速が要求されるシーンではエンジンが発電用モーターを稼働させて走行用モーターに電力を供給し、駆動力を増強する。つまりこの段階ではエンジンパワーが直接クルマを走らせる役割は果たさない。では、ここでエンジンが駆動力と直結するか。それは高速クルージング時だが、ここでも場合によってはEV走行になることも。というわけで、基本的にはあくまで、発電機を積んだ電気自動車ということになる。

具体的には、直結レイアウトの発電用と駆動用の2つのモーターと2.2直4のエンジンが一体化され、出力/トルクはモーターが169ps/31.3kg・m、エンジンは143ps/16.8kg・mで、システム総合出力は199ps。ここでも明らかなように、一般的な3.2エンジンと同レベルの圧倒的なモーターのトルクが目を見く。その力強さこそがスポーツハイブリッド・MMDたるゆえんだが、面白いのはエンジンの動力を凌駕する「ミッド」機能は無く、トップギアだけがエンジンパワーを受け継ぐこと。

これはこのモーターパワーの源はバッテリーのリチウムイオン化。インサイトなどで主役のニッケル水素と比べると、同じ電力容量なら容積や重量を半分以下に抑えられるし、出力密度は3.5倍ほど、エネルギー密度でも2倍弱を誇る。そして蓄電容量は1.3kW・h。これによってEVモードの走行分担当を圧倒的に高め、JC08モードで30.0kmの燃費を稼ぎ出す仕組みだ。

### 内外とも洗練度アップ

運転席をはじめキャビンの仕上げにハイブリッドを特に強調する手法は見当たらないが、全体として、タイツ感にたつた従来のモデルに比べて開放感と質感が増し、プレミアムな空気が大幅に強まった。ボディの大型化も寄与して、特に改善を見たのがリアの居住性。70mmのホイールベース延長に伴って前後席間水平距離

### EV的、シルキーな走り

走りの質も完全にEV的。一回った瞬間から最大トルクの31kg超を発生するモーターの特性で、期せずしてスポーツ領域の加速を得た「開発スタッフ」と言い、それはまた①EVドライブ(発進や低速時のモーターのみの走行)②ハイブリッドドライブ(加速時などにエンジンで発電しモーターで走行)③エンジンドライブ(高速クルーズにエンジン動力を直接タイヤに伝えて走行)の3つの走行モードの自動チェイスによっても支援される。

と、新型アコードの特性ゆえにハイブリッドのシステム説明に重点的にスペースを割いたが、グローバル戦略上の主戦場であるアメリカをターゲットに開発されたシルエット及び骨格は、さすがに革新的だ。まず、そのサイズ感。全長×全幅×全高は4915×1850×1465mm。旧型比で、全幅は同じだが、全長は185mm、全高は25mm拡大されてひと目でボリュームアップは歴然。昨今主流の大型モデルも加わって、先代とは比較にならない存在感をアピールする。上から俯瞰するこのヒール付近が最も幅が広い構形のボディ形状も新しく、二段と魅力的になった。

### プロフィール

リッター30.0kmという、ミドルサイズとしては驚きの燃費を掲げて、ホンダの新型「アコード・ハイブリッド」がデビューした。3つの走行モードを自動選択するハイブリッド車初の2モーター・システムをはじめ、軽量・高剛性ボディ、衝突軽減ブレーキ、振動感低減型ダンパー、前車追従型クルーズコントロール…と新技術を網羅して、日本基準の最先端の先進性と北米基準の快適居住性を両立した渾身のニューモデル。ボディ形状から走りのフィードバックまで「すべて骨格から見つめ直した」開発担当者という全身像に、ホンダ本来のチャレンジ精神の成果が見てとれる。

### 2つのモーター初搭載

いくつもの紆余曲折を経てついに9代目に至ったアコード。世界戦略車という側面を持つクルマであるため、途中でUSアコードやユーロアコードという「変り種」も登場したが、昨秋にお目見したUSアコードの最新版を日本でもアコードのネーミングで統合・発表に至ったのがアコード・ハイブリッド。

前振りはこの程度に止めるとして、モデルの紹介はやはりその車名にも謳い上げた「ハイブリッド」から始めるべきだろう。正しくはスポーツハイブリッド・MMD(ハイブリッド・マルチモード・ドライブ)と命名された全く新開発のハイブリッド・システムで、フィットやインサイトなどに使われる「IMA」とは完全に異なる心臓部を持つ。もともとと燃費に秀でるアトキンソンサイクルを取り入れた2エンジンに、発電用と走行用の2つのモーターを組み合わせたもので、IMAやプリウスなどの1モーターとは基本的に別物。

## 次世代ハイブリッドへ、革新の30.0km/ℓ



# HONDA ACCORD HYBRID

■テキスト=仲世古 正之 ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=ホンダカーズ札幌中央 南郷通店 ☎(011)862-7111





メーカーの発表通り、走りの楽しさをまったくスポイルすることなく低燃費を実現している。実際には車両重量は少々重たいのだがフットワークも軽く、鈍重な印象は抱かせない。ミドルセダンなのに軽自動車、それもエコカーと言われる分野のクルマと互角の燃費を誇る新型アコード・ハイブリッド、他メーカーの度胆を抜く仕上がりになっている。

### ディーラーメッセージ

ホンダカーズ札幌中央 南郷通店  
店 長  
**谷口 彰浩**さん

「ホンダ・アコード」が新たにハイブリッド専用モデルとして「アコード・ハイブリッド」の名で登場しました。長いセダンとしての歴史に、新たな付加価値をまとったミドルサイズセダンとして、革新と魅力をアピールする多くの要素を内蔵しています。

中でも大きな特徴は、ライバルたちよりも大きく豊かなボディなのに、リッター30kmという燃費を実現した2モーターのハイブリッドシステムです。郊外なら満タンで1000kmは誰にも達成できるそのエコ性能と感動的な走りの要素は、ホンダ車を選ばれる方々に、かつてない走りの楽しさを提供します。実際の乗り味を、ぜひ店頭でお確かめ下さい。



### インプレッション

車種構成は標準のLXと上級装備のEXの2タイプとシンプル。価格は前者は365万円、後者は390万円。なお、法人、官公庁を対象にリース販売されるプラグインハイブリッド仕様も用意される。

紹介が前後したが、プラットフォームにはじまるボディ各部は、軽量化と乗り心地、操作性を狙った高剛性化が目覚ましい。なかでも衝突時のフロント各部の衝撃分散化などで、アメリカの新衝突試験の中で最も死亡率が高いオフセット率25%の衝突テストで最高ランクの「グッド」を獲得。前後のタンパーを強と弱の減衰力に振り分けた振幅感応タイプとして操安性と乗り心地を高次元で両立させた点なども見逃がせない。

紹介が前後したが、プラットフォームにはじまるボディ各部は、軽量化と乗り心地、操作性を狙った高剛性化が目覚ましい。なかでも衝突時のフロント各部の衝撃分散化などで、アメリカの新衝突試験の中で最も死亡率が高いオフセット率25%の衝突テストで最高ランクの「グッド」を獲得。前後のタンパーを強と弱の減衰力に振り分けた振幅感応タイプとして操安性と乗り心地を高次元で両立させた点なども見逃がせない。

### 驚き、航続可能距離表示

ホンダカーズ札幌中央 新札幌店で、本誌スタッフの応対に立ち会ってくれた谷口彰浩・南郷通店店長から短いコクピットドリルを受け、新型アコード・ハイブリッドLXのスターターボタンを押す。目の前のメーターナセルに各種表示が浮かび上がり、正面のスピードメーターに内蔵された多彩なインフォメーションを切り替えるうちに、「しえいしえい!...。予想航続距離が850km超!。燃料計は半分をちよつと上回るだけの残量を示した状態だったのに...。カタログ上のJC08モード燃費は30.0km/ℓ。燃料タンク容量は60ℓ。単純計算で

### スポーツ領域の走り味

1800km!。実走行値を8掛けとしても1400kmぐらいいはカバー出来そうだが、それにしてもこんな表示をシラッと出されると、さすがに素直には受け取り難い。それはともかく、DとBの2ステップしかないCVT対応シフトレバーをすばらにDに放り込んで、ごく並みの右足の踏みしめで走り出す。同行するカメラカーを先に行かせ、間隔が空くのを待って深くスロットルを踏み込むと、パワートは無いままに、ものすごくスムーズに、ものすごくパワフルに加速してたちまち追いついてしまふ。直前に乗ったスバルのXVハイブリッドも確かに速かったがアコードのそれは、さらに一段と鋭い。

しかも、いついかなる状況でもEV的なスムーズなパワースタイルと、強大なトルクのモーターパワーの瞬発力の両方を体感できるから、スポーツ領域の走りの優越感は圧倒的に新型アコードのアドバンテージだ。それでいて、速度いかに問わずにフラットかつシルキーな乗り心地は、新採用の振幅感応型タンパーの巧まざるプレゼント。そして超ナチュラルなフィーリングに終始する回生協調ブレーキ。右足の入力と減速Gがどんな場面でも自然に連携するマナーは、こちらも新型アコードの美点である。

泣きごとになるが、新型アコード・ハイブリッドに関してレポートすべきポイントはあまりに多すぎて、誌面上ではその大半をカットしなければならぬのがつらいところ。とにかく販売店を訪れて、その目と手足で確かめて...。なんて逃げを打つ以外に手はないほど、その魅力のポイントは多く、そして深い。