



ホンダの新たなフラッグシップに成長！ アコードこそホンダが誇る 世界戦略4ドアセダンの白眉！！

HONDA ACCORD e:HEV Honda SENSING 360+

■テキスト=天野 克彦(BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所)
 ■取材協力=ホンダカーズ北海道 宮の森店 TEL(011)644-9301

—プロフィール—
**自動車業界を揺るがす
 課題を乗り越えて！**

今年1月の振り返り以来、世界中に不信と混乱をまき散らしているのがアメリカ合衆国大統領のドナルド・トランプ氏である。正確な資料に基づかない思いつきや、自国優先のあまりに、国際協

調という世界的ルールを無視し、その言動も次々と変わる。それを日本では「朝令暮改」と言いつし、アメリカでもTACO(トランプはいつもビビッて最後には尻込みする)と呼ばれ揶揄されるのだが自身は気にする風もない。

トランプ氏は不動産業者であり、国際動向や政治学の専門家ではない。日本で言えば「今太閤」とも呼ばれた田中角栄氏のような存在なのだろうが、トランプ氏の場合、田中氏よりもっと質が悪い。その考えの基本は「恫喝と押し出し。さらにカネ、カネ、カネ！」である。

彼が最も好きな言葉がTARIFF(関税)だそう、で、「Tariff!!」、なんて美しい言葉なんだ！と公言してはばからない。このトランプ氏が思い付きで言を左右する「関税率」なのだが、最も動揺を深めているのが日本経済かもしれない。

特に自動車産業である。アメリカは最大の輸出先であり、日本の自動車メーカーの多くがその恩恵に浴してきたのは事実。ただしそれは日本メーカーが輸出先の国情に合わせてクルマを改良し、性能を上げる努力を重ねてきた成果なのである。だからこそアメリカでも多数の日本車が受け入れられたし、現地での生産努力もしてきたからだろう。重要なポイントはここである。ホンダは2輪メーカーだった時から海外進出に重きを置いてきた。創始者の本田宗一郎も「世界30億人に受け入れられたなら、日本国内で売れないはずがない。露骨な販売策をとらなくても良質な製品だったら、消費者に受け入れられてはくれるはずなんだ」という言葉の通りに当初から海外に目を向けていた。もちろんアメリカにも生産拠点を持っているし、そこでは日本では販売しないアメリカ向けの車両を生産してきたのだ。

トランプ氏は国内生産を促進しようとする「アメリカ、ファースト！」が基本。関税は輸入車の上に課せられるわけで、どの国のメーカーだろうがアメリカ国内で生産すればいいのである。ホンダにはアメリカでの生産量を拡大する方策もあるだろう

ディーラーメッセージ

Honda Cars 北海道 宮の森店 営業主任 古川 浩行さん

「走行用と発電用の2モーターを採用し、最適なハイブリッドシステムの快適な走りを提供しているアコードに、ホンダが自信を持って開発した最先端の安全運転支援システムである「Honda SENSING 360+」が搭載されました。多数のセンサーやレーダーが前後の状況を知らせてくれるのは当然で、今度のシステムは横方向の危険も察知してくれるのです。私も驚いたのですが、横をすり抜けようとする後続車を感知するとアラームで知らせてくれるのです。また「アクティブノイズコントロール」という装備はルーム内の騒音を低減してくれます。なので12スピーカーを持つBOSEのサウンドシステムで、まるで自宅にいるように音楽を楽しめます。お客様からも「e:HEVハイブリッドで燃費が向上したよ。モーターで走っても航続距離がのびて安心だよ」という声もお聞きしています。上質感あふれるセダンボディに最新のハイブリッドと、安全運転支援システムの装備に加え、静粛性や快適性が格段に向上したアコード、オーナーカーとしてのベストセレクトになる事でしょう。ホンダカーズ北海道では常にアコードの試乗車を用意しておりますので、その魅力をぜひお確かめください。ご来店、お待ちしております。





来栄えは想像以上だったのである。

——インプレッション——

現代を表現する上質で
華麗なボディデザイン！

現車を目にした時の第一印象それは「おお、なんて美しいセダンなんだ!!」であった。平板で広いボンネットから傾斜したフロントガラスを超えてクーペ風のルーファインがトランクリッドに落ちてゆくというデザインだったからスムーズさとクリンさがさらに際立つと思うのだ。とはいえ、このアコードはボディサイズがメルセデスEクラスとほぼ同等であり、レジェンドが姿を消した後はホンダの最上級セダンであることから、押し出しの強さも必要だったのだらう。

コクピットに乗り込むとまとも驚かされた。提供されたクルマのシート、気持ちまで明るくなるような鮮やかなホワイトだったのである。本革とブライムスームスという合皮を組み合わせたシートは座面にディンプルが刻まれ、革製シートだと着衣によつて体が滑ることがあるのだが、それを防いでくれている。

ダッシュボードもボディと同様に直線の水平基調でクリンさがより強調され、雑然とスイッチ類が並ぶクルマも多い中、コンパクトにまとめられている。メーターパネルも最小限の情報を表示するに足りる大きさで、中央のディスプレイもダッシュ

ボードから飛び出さず視界を妨げない。リアシートにもフロントと同様に座面にディンプルがあり、デザイン上でも好感が持てる。フットスペースも充分でシヨファードリブンカーとしても対応ができるはず。そしてアームレストを倒すとその奥にプラスチックのパネルがあり、それを開くとトランクに直通となる。これを使うとスキーなどの長尺物も、二人が着座したまま積み込めるのだ。もちろんトランクルームも容量570リッターと広く、ゴルフバッグ4個は収納可能。

新型アコード、それはレジェンドなき後、ホンダの最上級セダンであり、それを満たす要件はボディデザインでも、インテリアでも、さらに使い勝手でも、すべてが備わっていたのである。

安全運転支援も
最新のシステムを搭載！

試乗したアコードは正式名称を「ACCORD e:HEV Honda SENSING 360+」という。つまりクルマのグレード表示に安全運転支援システム名を入れてしまっているのだ。それほどこの最新安全運転支援システムにホンダは自信を持っているのだらう。そしてそれは自動運転機能にも通じるものがある。

とにかくボディ各所に装備されたセンサー、レーダー、カメラがクルマの周り360度のすべてを監視してくれているのだ。前後だけではなく、前方の小路から出てくるクルマも、横をすり抜けてゆくクルマも、自車の周辺すべての情報と警告を発してくれ、時には「余計なお世話だ!」と言いたくなるほど完全なのである。

走行時には車線逸脱のアラームは当然として、その走行ラインに戻るステアリングサポートや、ウインカーを出すとその方向へクルマが向くようにサポートしてくれる。他のメーカーでも採用している車庫入れサポート、アクセル踏み違いや誤発進抑制機能などは当たり前のように装備されている。



- 主要諸元：(e:HEV Honda SENSING 360+)
- 全長×全幅×全高／4,975×1,860×1,450mm
 - ホールベース／2,830mm
 - トレッド／前：1,590mm 後：1,615mm
 - 車両重量／1,580kg
 - 最小回転半径／5.7m
 - エンジン／1,993cc 直列4気筒DOHC
 - エンジン最高出力／147ps・6,100rpm
 - エンジン最大トルク／18.6kgf・m・4,500rpm
 - モーター最高出力／184ps・5,000～8,000rpm
 - モーター最大トルク／34.2kgf・m・0～2,000rpm
 - WLTCモード燃費／23.8km/ℓ
 - ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク 後／ディスク
 - タイヤサイズ／235/45R18
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格(札幌地区)／5,999,400円(税込)



し、課題を乗り越える度量もある。そして、そのアメリカで大きな人気を持つホンダ車の一台がアコードでもあるのだ。

ホンダ初の本格セダンを
全力開発したが…

ホンダが最初に販売した4輪車は4気筒DOHCという超高性能なエンジンを搭載した軽トラックだったことはよく知られている。そのエンジンを改良してS500という2シタースポーツカーも市販したのだが、それらが大量販売に結びつくはずはなかった。そこで次に開発したのが2輪用エンジンを使ったFF軽自動車N360であり、この大ヒットがホンダの4輪メーカーの基盤を築いたのである。

さらに一般登録車への伸展を期すホンダはコンパクトな4ドアセダンの開発に着手し、そこで誕生したのがホンダ1300だった。本田宗一郎が空冷にこだわったため、新たに開発された4気筒SOHC1300ccエンジンも当然空冷だったのだが、これが失敗作に終わる。複雑な冷却システムを持つためエンジン重量が極端に増加してしまったのだ。軽量化を期してオールアルミという高価な素材を使ったのだが、フロントヘビーは改善されず、燃費の悪さと極端なアンダーステアという走行特性は直らない。このため急遽水冷エンジンを開発し、ホンダ145として発売したのだが、まったく売れずホンダの経営を傾かせる事態になってしまったのだ。

この緊急事態を救ったのが1972年に発売された初代SB1型シビックである。タイヤをクルマの四隅に配置してコンパクトカーらしくない程の広い居住空間を確保し、翌年には排ガス規制法であるマスキー法を画期的なCVTにより世界初クリア。それが高評価を生み世界的な大ヒット作となるのだ。

さらに、続いてシビックの上級車種としてアコードも誕生し、これまた大ヒットとなるのだが、失敗

作のホンダ145が消えた後、ホンダには4ドアセダンが一台も存在しない事態もなったのである。

アコードこそホンダの
定番4ドアセダン！

アコードが市販開始となったのは今から半世紀近くも前の1976年のこと。当初は大きなリアハッチバックゲートを持つ1,600ccファストバック2ドア車として生まれたのだが、それまでの国産車にはないFFとは思えぬ流麗なルーファインが大評判となり、全世界の90もの国や地域に輸出されるホンダ世界戦略の急先鋒車両となるのだ。

2年後にはとうとう4ドアセダンがラインナップに加わり、これが失敗作だったホンダ145に代わってホンダ初の本格的3ボックスボディを持つセダンの誕生と言っていだらう。もちろんそのセダンも人気を博したのは言うまでもあるまい。

1989年の4代目となるモデルチェンジで国内では4ドアセダンのみの販売となるが、アメリカではクーペやワゴンも残される。アメリカではセカンドカーとして使われることが多く、さらに販売台数は国内を大きく凌駕しており、アメリカ生産車についての判断は当然だったのである。ホンダは世界各国で変わるニーズや状況に合わせて、同じアコードという名称ながら地域によってボディサイズや装備などを変えて生産販売する道を選んでいるのだ。なにしろアメリカ生産車にはV6エンジン搭載車まであるのだから。

その後もこの傾向は続き、最も販売台数の多いアメリカに合わせてボディサイズは徐々に拡大し、日本国内基準である5ナンバーサイズを超え、2013年の9代目となるモデルチェンジではアメリカ生産車のサイズがスタンダードとなる。

そして2022年、アメリカで11代目となる新型アコード(CY2型)が発表され、昨年の3月には日本国内での販売も開始となった。現代風デザインに身を包み、最新機能満載の新型アコード、その出



ハイブリッドにも ホンダらしさが満載！

ただしそれはあくまでも運転主体はドライバーである自動運転レベル2であり、世界初の自動運転レベル3を達成したレジェンドほどの機能ではない。しかし、実際に運転してみると360+という新型アコードのシステムは作動の範囲も動き方も違和感がなく自然に向き合え、レベル2で充分なのではないかと思えてくるのだ。

つまり、これは運転の主体と責任は常にドライバーにあり、すべてをクルマに任せず、自在にクルマを走らせるコントロールを楽しみなさいというホンダからのメッセージなのかもしれない。

シンプルかつクリーンさに好感が持てるコクピ

ットに腰を落ち着けアクセルオン。ハイブリッドであるから担当はモーターであり、スムーズにして静かに走り出す。通常の市街地走行ではほとんどの場合、電気自動車であり、ルーム内の静粛性は充分。これにはロードノイズを抑えるノイズリデュースシングホイールと装着されたミシランの「eP RIMACY」というタイヤも寄与しているはず。

通常は電動車としてモーターで走るのだが、バッテリー容量が低下するとエンジンが始動し、発電用モーターを駆動する。その発電モーターから駆動モーターに動力が送られるわけだ。さらに、高速走行ではモーターの駆動はカットされ、クラッチによってエンジンパワーのみが駆動の主体に入れ替わる。つまり駆動用と発電用の2基のモーターを持ち、時にはクラッチを通じて完全なエンジン車にもなるわけで、電動車とハイブリッド車、エンジン車の3パターンの走行が出来るのがホンダ独自のハイブリッドシステムe・HEVの他メーカーにはない特色なのである。

広い市街路を抜けて狭いワインディングロードに向かう。登りでアクセルオンするとエンジンが駆動力に加わり力強く加速してくれる。エンジン音も

昔ながらのホンダサウンドなのが嬉しい。センターコンソール上には各種のスイッチが並ぶのだが、そのひとつがドライブモードスイッチ。SPORT、NORMAL、COMFORT、ECON、INDIVIDUALと選べるのだが、通常は「NORMAL」か「ECO」だろうが、ちょっと気合を入れた走りをしたいときには迷わず「SPORT」を選ぶ。

走り出すとさほど固めではなかったダンパーに張りが出て、ちよっと重めになったステアリングのパドルで6段階の減速コントロールが可能になる。さらにブレーキである。筆者はAT車の場合には左足ブレーキをするのだが、スポーツ走行ではアクセル全開のままハードブレーキを掛けることがある。ところがそれをやるとエンジン回転がストンと落ちてしまうクルマが多いのだが、このアコードはそうではなかった。ブレーキは単に止まるためだけでなく、クルマの姿勢を変えたり、走行バランスをとるためにも使うのだがその走行がアコードでは出来たのである。

上級セダンでありながら、スポーティさを持つパワートレインと大柄なボディを感じさせないハンドリングの良さ。実はこのアコード、日本国内では生産されていない。日本にはタイで生産されたクルマが逆輸入車としてリリースされているのだ。それはWR-Vがインドで生産され輸入されるのと同じ事であり、現地工場の生産能力に何の問題があるわけではない。

日本国内ではクロスオーバーSUVとワンボックスミニバンばかりが走り回り、クルマの基本である4ドアセダンは肩身の狭い状況にある。しかしそれは日本が特殊な状況にあるだけで、世界の多くのメーカーがセダンを造り続けている。もちろんアコードもホンダが誇る世界戦略車としてのポジションに変わりはなく、全世界で販売を伸ばしている。レースで鍛えられたクルマ造りのノウハウと心意気。ホンダらしさが満載の4ドアセダンである新型アコード、その魅力は決して消えることはあるまい。