

**HONDA**  
The Power of Dreams

PRESS INFORMATION  
2008.12.4

***Accord***  
***Accord Tourer***

**HONDA**  
The Power of Dreams

本田技研工業株式会社 広報部  
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
四輪・汎用 商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515  
企業広報 TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545  
URL <http://www.honda.co.jp/>



**HONDA**



## CONTENTS

はじめに	2
グローバルACCORD	3
開発にあたって	6
コンセプト	7
クオリティ・ダイジェスト	9
STYLE	
エクステリアデザイン	11
インテリアデザイン	15
パッケージ	17
DYNAMICS	
パワートレイン	21
シャシー	23
ボディ	25
SMART	
先進機能	29
安全性能	33
環境性能	36
ACCORDの歴史・実績	37
装備・諸元(アコード)	39
装備・諸元(アコードツアラー)	41

## 世界ブランド〈ACCORD〉の、新たなる解答。

〈ACCORD〉。それは、初代誕生以来

つねに「世界で通用するグローバルモデル」として提案し続ける、

高性能・高品質なクルマづくりの、ひとつの基準。

良品に国境はないと考えるHondaを象徴する、世界ブランドといえます。

いつの時代でも、その名が示す「人とクルマの調和」を目指し、

Hondaならではの技術と発想でクルマの本質を見つめ、

世界中の人々にクルマの新しい価値を提供してきました。

誕生から32年。いま、その軌跡の先に導き出された、8代目の解答。

世界の道を知り、クルマの本質を極みへと磨き抜いた先進の“Honda”が、

いよいよ日本の道を走りはじめます。

# いつの時代も、人々の暮らしや社会と調和するクルマを目指して。 世界の国で育てられ、成長を続ける〈ACCORD〉。

1976年、初代が誕生したこの年に、〈ACCORD〉は早くもアメリカへの輸出を開始。

1982年には、日本メーカー初の乗用車現地生産を米国で開始しました。以降、代を重ねるごとにアジア、ヨーロッパへと展開。世界中の国や地域で人々の暮らしと調和し、成長を続けています。

この32年にわたる道のりに、連綿と息づくもの。

それはいつの代でも貫かれてきた、Hondaの先進技術を投入した世界共通のクオリティと、より多くの人々のライフスタイルや使い方に応える車種展開にほかなりません。

CVCCエンジン、FF車世界初の4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション、VSA(車両挙動安定化制御システム)、車速／車間制御機能、車線維持支援機能など最新の技術を採用し、走行性能、安全性能、環境性能といったクルマの本質を徹底的に追求するとともに、ハッチバックスタイル、セダン、さらにクーペ、ワゴンと多彩な車種を創出。

時代とともにさまざまな〈ACCORD〉が、つねに新たな価値を生み出してきました。

Newアコードシリーズにおいても、これまで培ってきた資質をさらに進化・熟成させ、

世界中の人々の暮らしや社会と深く調和しながら、

さまざまなドライブシーンで走る欲びや移動の楽しさを提供していきます。



Photo: 4ドアセダン(アメリカモデル)



Photo: 3ドアハッチバック(アメリカモデル)

1st  
1976~

- 広さ・走り・スタイルのすべてを満たしたアコード、誕生。
- 低燃費・低公害なCVCCエンジンを搭載。
- ハッチバックで誕生後、4ドアセダン登場。



Photo: 3ドアハッチバック&4ドアセダン(アメリカモデル)

2nd  
1981~

- 1982年、日本メーカー初の乗用車現地生産を米国オハイオ州で開始。
- 世界初、車速応動型リアブルパワーステアリングおよび三次元リアダンパーを採用。
- 電子制御燃料噴射システムPGM-FI、クルーズコントロール、4輪アンチロックブレーキなど、高性能かつ快適・安心に進化。



Photo: セダン(日本モデル)



Photo: エアロデッキ(日本モデル)

3rd  
1985~

- リトラクタブルヘッドライトを採用するなど、クルマのすべてにスポーティを追求。
- FF車世界初、4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション採用。
- 積載性をもスタイリッシュに備えたエアロデッキ登場。



Photo: アコードクーペ(アメリカ製日本モデル)

4th  
1989~

- 4WS、運転席用SRSエアバッグシステムを採用するなど、アクティブセーフティ、パッシブセーフティともに重視。
- 3代目に引き続きアメリカ製アコードクーペを国内に輸入し、新たにアメリカ製アコードワゴンを輸入開始。



Photo: アコードワゴン(アメリカ製日本モデル)



Photo: アコードワゴン(アメリカモデル)



Photo: セダン(アメリカモデル)

5th  
1993~

- 2.2ℓのゆとりある排気量を持つVTECエンジンを搭載。
- ABS/TCS/LSDをはじめ、世界水準の安全性能へ。

- 世界各地域のニーズに応える、フレキシブルプラットフォームを開発。
- 5リンク・ダブルウィッシュボーンリアサスペンション、新EPS(電動パワーステアリング)+VGR(可変ステアリングギアレシオ)(日本モデルのみ)、VSA(車両挙動安定化制御システム)の先進シャシー技術を採用。



Photo: アコードワゴン(日本モデル)

6th  
1997~



Photo: セダン(日本モデル)



Photo: アコードワゴン(日本モデル)

7th  
2002~

- 走りの安心感や一体感、質感など、クルマの本質を徹底追求。
- 車速／車間制御機能、車線維持支援機能をはじめ、先進機能を充実。
- ドライビングを心から楽しめるセダンと、走りと積載性を両立したワゴンを提案。



Photo: アコードEuro R(日本モデル)



## わが道は世界に、再び。

—さらなる高みを目指して、「変えるもの」と「変えないもの」—

7代目アコード セダンの開発に引き続き、8代目アコード セダン、そして今回はワゴンの開発も担当させていただくに当たり、7代目セダン／ワゴンの世界中のお客さまの声を聞かせていただき、また市場の動向を踏まえ、そのうえで8代目の進化の方向性を定めて開発を進めました。

7代目セダンは、クルマに必要とされる基本要素を、すべて質高く磨き上げ、「わが道は世界に」を合い言葉に世界トップレベルの欧州プレミアムカーと戦えるアコードを創る、という志で開発し、おかげさまで世界中のお客さまによろこんでいただくことができた、と考えています。

8代目セダンでは、その志、考え方は変えずに、市場の動向を踏まえたうえで、より高いポジショニング、存在感、質感を持つクルマへと進化させる、すなわち、さらなる高みを目指しました。

一方ワゴンも、セダンと同じコンセプトで欧州プレミアムワゴンと戦えるクルマを目指しました。そのため、シャシー構成もセダンの資質をそのままに、よりスタイリッシュでスポーティかつ高い質感を持つワゴンを追求しました。

8代目アコードシリーズは、Hondaの持つ先進性、スマートさ、スポーティさのすべてを質高く磨き上げた独自の存在感を持つ本格クオリティセダン／ワゴンとして、高い志を持って開発しました。ドアを開ける、シートに座る、走り出す、ステアリングを切る、その一瞬一瞬から、さらに進化・深化したアコードをお客さまに感じていただけると確信しています。

開発責任者 池上 博之



池上 博之 (いけがみ ひろゆき)  
(株)本田技術研究所 主任研究員

1978年、本田技研工業(株)入社  
振動騒音研究、1994年プレリュードのLPL代行、LPL、  
1999年ヨーロッパアコードのLPL代行、LPLなどを経て、  
2002年7代目アコード セダンのLPLを担当。  
引き続き今回、アコードシリーズのLPLを務める。  
趣味は家庭菜園、読書、最近トレッキングを始める。  
愛車は7代目アコード、初代フィット。

## 走るほどに感じる、「質」の極みへ。

〈ACCORD〉が歴代にわたり追い求めているもの。

それは、走りの気持ちよさと質の高さを、どこまでも引き上げていくこと。

先代モデルにおいても、厳しい道路条件が揃う欧州で鍛えた安心感や一体感のある走りをはじめ、グローバルモデルとして、セダンというクルマの基本形として、その本質を追求してきました。

Newアコードでは、世界のより多くの人の期待にこれまで以上の価値で応えるために、

「世界基準の上質」を目指し、これまでの〈ACCORD〉が構築した資質をよりいっそう進化・熟成。

存在感のあるデザイン、高速走行やワインディングが続くような

ロングツーリングに求められる「走る・曲がる・止まる」を徹底的に磨き上げた走り、

ドライビングをより安心・快適にサポートする先進機能など、

あらゆる性能や機能について本質からディテールに至るまでこだわり、

極みと呼べるまで「質」を深化させることで、Newアコードの価値やポジションをさらなる高みへと引き上げました。

一方、ワゴンについてもクルマとしての美しさや走りの性能といった要素をこれまで以上に追求。

そのためセダンと共通のコンセプトで取り組み、スタイリッシュでスポーティなワゴンを創り上げました。

全身にわたり上質に磨き上げた、[Advanced Quality] Newアコードシリーズ。

ドライバーの心をさらなるロングツーリングへと誘う、

上質・先進に満ちたセダン「アコード」&ワゴン「アコードツアラー」というラインアップで登場です。

[Advanced Quality]アコード／アコードツアラー

**STYLE** 所有する人の価値観に応え、自己を表現できる独自の存在感

**DYNAMICS** ダイレクトで忠実かつしなやかに操れる、磨き上げた一体感

**SMART** ドライビングをより安心・快適にサポートする先進機能や、  
高水準の安全性能・環境性能

## Advanced Quality Sedan/Wagon

走るほどに感じる、「質」の極みへ。

**STYLE**  
独自の存在感

**DYNAMICS**  
磨き上げた一体感

**SMART**  
先進機能 安全性能 環境性能

**Accord**



**Accord Tourer**



「アコードツアラー」ネーミングの由来：アクティブなライフスタイルを楽しむ方が高速で都市間を移動するクルマ、というイメージから発想した、ロングツーリングを上質・快適にドライブできるワゴン。そんな意味合いをネーミングに込めました。

アコードがこだわり抜いた、上質と先進。

— Quality Digest —

## STYLE

### 独自の存在感

#### [エクステリアデザイン]

- 機能美と造型美を調和させ、高品位な走りを全身で表現した、エクステリアデザイン。
- 走りへの期待がさらに高まる「SPORTS STYLE」を設定。

#### [インテリアデザイン]

- 本物の素材感を追求し、質高く磨き上げた、インテリアデザイン。
- パーソナル空間を、より上質にエモーショナルに表現した、インストルメントパネルまわり。
- 視認性を追求するとともに先進感を持たせた、新開発「外周指針メーター」。
- 内装色と同色のドアエンドガーニッシュを施すなど、細部にまで上質を追求。

#### [パッケージ]

- ひとクラス上の豊かさや快適さをもたらす、ワイドな空間。
- より運転操作が楽しめる、ドライビングポジション設定。
- 上質さと積載性を兼ね備えたフラット&スクエアなラゲッジスペース(アコードツアラー)。

## DYNAMICS

### 磨き上げた一体感

#### [パワートレイン]

- 206PSの高出力と優れた環境性能を両立した、2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。
- エンジンの力強さを引き出し、操る楽しさを広げる、5速AT+パドルシフトを全タイプに採用。

#### [シャシー]

- 高い運動性能としなやかな乗り心地を高次元で両立した、低重心シャシー。
- ダブルウィッシュボーン・サスペンションおよび新たに開発したダンパーを採用し、安定感のあるハンドリングとしなやかな乗り心地を両立。

#### [ボディ]


- 新工法を採用するなど徹底的に鍛え抜いた、さまざまな性能を高次元で支える、軽量・高剛性ボディ。
- 視界の向上と外観の力強い印象を両立した、フロントピラー構造。
- ドライバーズカーとしての心地よさを追求した、ハイレベルな静粛性。

## SMART

### 先進機能

- VSAと協調して車両の挙動をより安定化する、操舵力アシスト制御 Motion Adaptive EPS(モーションアダプティブEPS)を全タイプに標準装備。
- 高速道路での運転負荷を軽減する、車速/車間制御機能<ACC>&車線維持支援システム<LKAS>。
- カーライフをより快適にサポートする、Honda HDDインターナビシステム&インターナビ・プレミアムクラブ。 *Premium Club*

### 安全性能

- 「自己保護性能」と「相手車両への攻撃性低減」を両立した、 G-CON(コンパティビリティ対応ボディ)。
- 頭部や脚部などに対する衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。
- サイドカーテンエアバッグシステムなど6つのエアバッグを全タイプに標準装備。
- 衝突を予測してドライバーの危険回避行動を支援し、衝突時の被害を軽減する、「追突軽減ブレーキ<CMBS>+E-プリテンショナー(運転席/助手席)」。
- 旋回時などの走行安定性を高める、VSA(車両挙動安定化制御システム)を全タイプに標準装備。

### 環境性能

- 全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得。
- 「平成22年度燃費基準+5%」を達成。
- リサイクル可能率90%以上\*を実現。  
\*「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。
- リサイクル材の使用を推進。
- (社)日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標を達成。

■装備はタイプにより設定が異なります。詳しくは各技術説明およびP39、P41の装備表でご確認ください。

走りの機能を先進デザインで流麗に表現した、独自の存在感。

## 機能美と造形美を調和させ、高品位な走りを全身で表現した、エクステリアデザイン。

エクステリアデザインでもっとも大切にしたいことは、ひと目で「アコード」であることがわかること。そして、走りのよさをより強く感じさせること。そのために、従来モデルの個性を活かしながら、ボディ骨格から新たに構築していきました。デザインコンセプトは「EMOTIONAL TECH」。先進のテクノロジーを感じさせる機能美と、エモーショナルなスポー

ティさを感じさせる造形美をともに目指しました。シャープでソリッドな面やラインで「TECH」を、ボリューム感あふれる張りのある面で「EMOTIONAL」を表現。これらを調和させ、ディテールにも機能を重視したデザインを徹底することで、アコード独自の存在感があり、高品位な走りを予感させるスタイリングを完成しています。

## EMOTIONAL TECH

### ウェッジシェイプとワイドスタンスがフットワークのよさを主張する、アコード。

低く構えたフロントノーズから短く切り詰めたリアデッキへと勢いよくつながるウェッジシェイプと、ボディサイドのポジ面とネガ面のコントラストによってシャープに描かれたキャラクターラインが突き進むスピード感を表現。また、ホイールアーチにボリューム感を持たせ、ワイドトレッドをさらに強調。フットワークのよさを表現しています。



Accord

### 大胆に絞り込んだエモーショナルなリアまわりが軽快な走りを予感させる、アコードツアラー。

ルーフを短くし、リアガラスの傾斜を強めたスポーティなプロポーション。さらに、リアまわりを強く絞り込んだエモーショナルな面構成により、積載性に優れながら荷室の存在感を感じさせない軽快感を獲得しています。



Accord Tourer

# Accord

### 力強い存在感を放つフロントビュー。

ひと目でアコードとわかるフロントマスク。5角形の大型フロントグリルとシャープな異形ヘッドライトに連続感を持たせることでワイド感を強調。グリルにはメッキを施した3本のバーを配し、ボリューム感を持たせた

ボンネットと合わせ、押し出し感を強めています。バンパーは厚みを持たせて安定感を表現するとともに、ホイールアーチの張り出しを強調する面構成としています。



Photo: 24TL

### ウェッジの効いた躍動的なサイドビュー。

後方へシャープに切れ上がるキャラクターラインの上側をネガ面とすることで、ウェッジ感を強調するとともに、下側の豊かな張りとのコントラストによって抑揚のある面構成を実現。ボリューム感のあるホイール

アーチや大径タイヤと合わせ、躍動感を表現しています。キャビンは空力にも配慮したスムーズな形状とするとともに、後方を絞り込むなどコンパクトに見せることで、スポーティイメージを高めています。

### ワイドスタンスの迫力のあるリアビュー。

リアデッキを鋭く切り落としたシャープでソリッドな造形。短いオーバーハングが走りの力強さを表現しています。また、リアバンパーの左右コー

ナー部をそぎ落とした形状とすることで、ワイドトレッドを強調。ツインサイレンサーの採用と合わせ、迫力のあるリアビューを実現しています。



Photo: 24TL

## Accord Tourer

### | エモーショナルなリアビュー。

強く絞り込んだエモーショナルなリアまわりを実現するために、リアピラーをサイドからリアへ大きく回り込ませました。また、テールゲートと一体感を持たせたバンパーは、左右コーナー部をそぎ落とすことでワイド

スタンスを強調し、走りのよさと安定感を表現。ガンメタリック塗装を施したバンパー下部のロアガーニッシュがプレミアム感や軽快感を高めています。



Photo: 24TL

### | 伸びやかなサイドビュー。

リアドアウィンドウからリアクォーターウィンドウまでをフラッシュサーフェス化。一体感のある伸びやかなサイドウィンドウグラフィックを実現し、傾斜を強めたテールゲートと合わせ、いっそうスポーティな印象を与えて

います。また、アコードツアラー全車にルーフレールを装備。上面の幅を狭めた刀のような断面形状とし、さらに前方へいくほど鋭い形状にすることでシャープなイメージを強調しています。



Photo: 24TL

## SPORTS STYLE

### | 走りへの期待がさらに高まる、スポーツスタイル。

アコード／アコードツアラーをよりダイナミックに、よりアグレッシブに演出するスポーツスタイルを24TLに設定しました。

Accord



Photo: 24TL-SPORTS STYLE

### 【アコード 24TL・SPORTS STYLE専用エクステリア装備】

- ダーククロームメッキ・フロントグリル ●フロントチンスポイラー ●サイドシルガーニッシュ
- ディフューザータイプリアバンパー ●235/45R18タイヤ+18インチアルミホイール

Accord Tourer



Photo: 24TL-SPORTS STYLE

### 【アコードツアラー 24TL・SPORTS STYLE専用エクステリア装備】

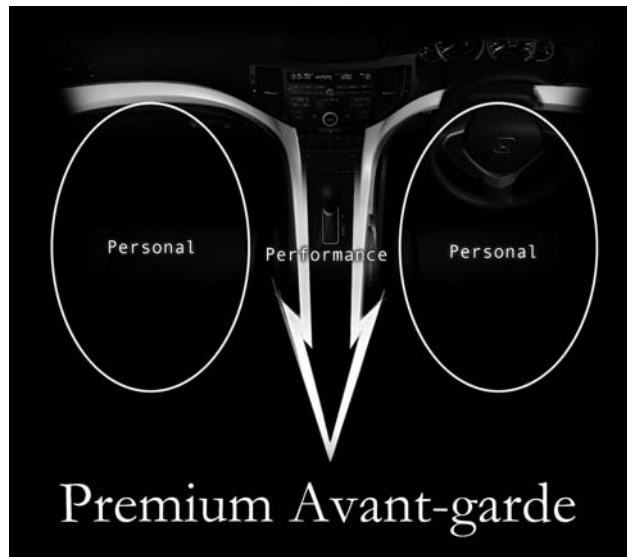
- ダーククロームメッキ・フロントグリル ●フロントチンスポイラー ●サイドシルガーニッシュ ●235/45R18タイヤ+18インチアルミホイール



ドライバーの心を満たす、プレミアム感と先進感。

## 本物の素材感を追求し、細部まで 質高く磨き上げた、インテリアデザイン。

インテリアは「Premium Avant-garde」をテーマに、視認性や操作性といったドライバーとのインターフェイスを進化させるとともに、革や金属などの素材感を追求した造形や製法などによって、先進感とプレミアム感に満ちたデザインを目指しました。まず、インストルメントパネルとセンターコンソールに一体感を持たせ、コクピット感を強調。新開発の外周指針メーターをはじめとした視認系は上方に、操作系は下方に配置するなどゾーニングを明確化。こうした運転に集中できる環境を構築したうえで、インパネからセンターコンソールにかけて大胆に施した金属調パネルは、連続的に変化する面構成で無垢の金属感を表現し、インパネ表皮にはしっとりとした革の風合いが得られるパウダースラッシュ製法を採用するなど、本物の素材感を追求。さらには、普段見えない部分にも細かな配慮を施すなど、ひとクラス上の上質空間を実現しています。



## パーソナル空間を、より上質にエモーショナルに 表現した、インストルメントパネルまわり。

センターパネルからドアへ向けて、フロント乗員を包み込むように左右に広がる造形のインストルメントパネル。その面に沿って大胆に配した立体造形の金属調パネルをセンターコンソールまでスムーズにつなげ、パーソナル空間をより強く表現しました。小径化した3本スポークタイプの

ステアリングホイールの採用や、ドライバーに近づけて設置したATシフトレバーと合わせ、ドライビングの高揚感を深めるコクピットとしています。また、さまざまな曲率を持たせたインパネ各部の面構成が陰影に豊かな表情を生み出し、空間を上質かつエモーショナルに演出しています。

## 【高密度な革シボ模様やしっとりとした風合いを実現した、パウダースラッシュ製法。】

上質な革の風合いを求め、インストルメントパネルにパウダースラッシュ製法による表皮を採用しました。これにより、彫りの深い高密度なシボ

模様や、やわらかくしっとりとした触感、優れた成形性による高い合わせ建て付け精度を実現しています。

## 視認性を追求するとともに先進感を持たせた、新開発「外周指針メーター」。

大径のスピードメーターとタコメーターを採用した4眼メーター。スピードメーターの中央部には多彩な情報を表示するマルチインフォメーション・ディスプレイを、タコメーターの中央部にはシフトインジケータを配置し、その周囲から指針が現れるデザインとしました。これにより、運転に必要な情報が瞬時に読み取れるとともに、浮き上がったように見える指針が先進感を生み出しています。



Photo: 24TL  
メーカーオプション装着車  
カットボディによる撮影  
■メーター類は撮影のため点灯  
■画面はハメコミ合成

## Accord Tourer



Photo: 24TL メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影



Photo: 24TL メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

## 細部にまで徹底した、質感の追求。

インテリアの各部材の隙間を最小化するなど、精度の高い合わせ建て付けを徹底。さらに、すべてのドアには、開けたときだけに見える部分にも内装と同色のガーニッシュを配し、ステアリングコラムには縫製加工したウレタンレザー製ブーツを装着したほか、グローブボックスをはじめ、各収納スペースの内側にも触感のよい仕上げを施しました。普段見えない部分にまで配慮を行き渡らせ、インテリア全体を高品位に仕立て上げています。



ドアエンドガーニッシュ

## 上質な触感が得られ、ハイクラスな空間を演出する レザーインテリアパッケージ\*。

(本革シート\*、助手席8ウェイパワーシート、ドライビングポジション・メモリーシステム、運転席&助手席シートヒーター) (24iL、24TLにメーカーオプション)

やわらかな触感と優れた耐久性を持つレザーを採用したレザーインテリアを設定。中央部はパンチングレザー、サイド部はスムーズレザーを採用しました。また、運転席と助手席には冬季などに重宝するシートヒーターも備えています。

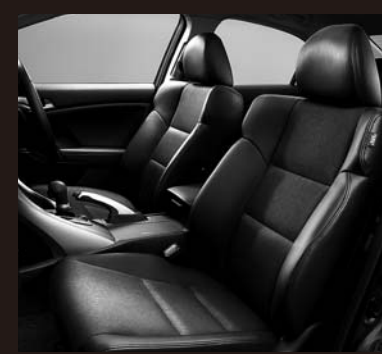


Photo: 24TL メーカーオプション装着車 カットボディによる撮影

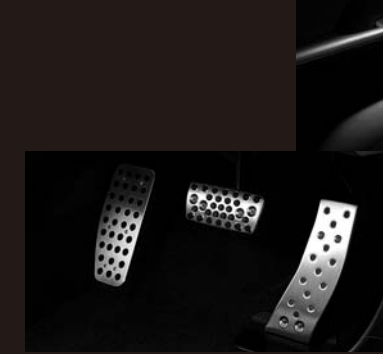
\*[レザーインテリア]はシート側面、フロントシート背面、フロントヘッドレスト背面、リアシートセンター部、リアヘッドレスト、アームレスト、ドアトリムに合成皮革を使用しています。

## SPORTS STYLE

### 【専用インテリア装備】



●ブラックインテリア(本革コンビシート)\*



●メタルスポーツパッド(アクセル/ブレーキ/フットレスト)



Photo: 24TL・SPORTS STYLE メーカーオプション装着車  
■メーター類は撮影のため点灯 ■画面はハメコミ合成

\*[ブラックインテリア]はシート側面、フロントシート背面、フロントヘッドレスト背面、リアシートセンター部、リアヘッドレスト、アームレスト、ドアトリムに合成皮革を使用しています。

## 車室内VOC\*の低減。

内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOCの揮発量を抑制しました。また、排ガス臭や花粉などの除去性能に優れた高性能脱臭フィルターを

全タイプに標準装備し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、VOCを厚生労働省の定めた『室内濃度指針値』以下とし、車室内の空気質を改善しています。\*VOC(揮発性有機化合物): Volatile Organic Compounds

ロングツーリングも快適な、空間全体に満たした豊かさ。

## ひとクラス上の豊かさと快適さをもたらす、ワイドな空間。

高い走行性能を生み出すボディのワイド化により室内幅を大幅に拡大。フロント席のパーソナル感を高めるとともに、肩やひじまわりのゆとりや

ワイドなフロントセンターアームレストの採用、さらには低床化も実現するなど、豊かさを感じられる快適な空間としています。

### [アコード]

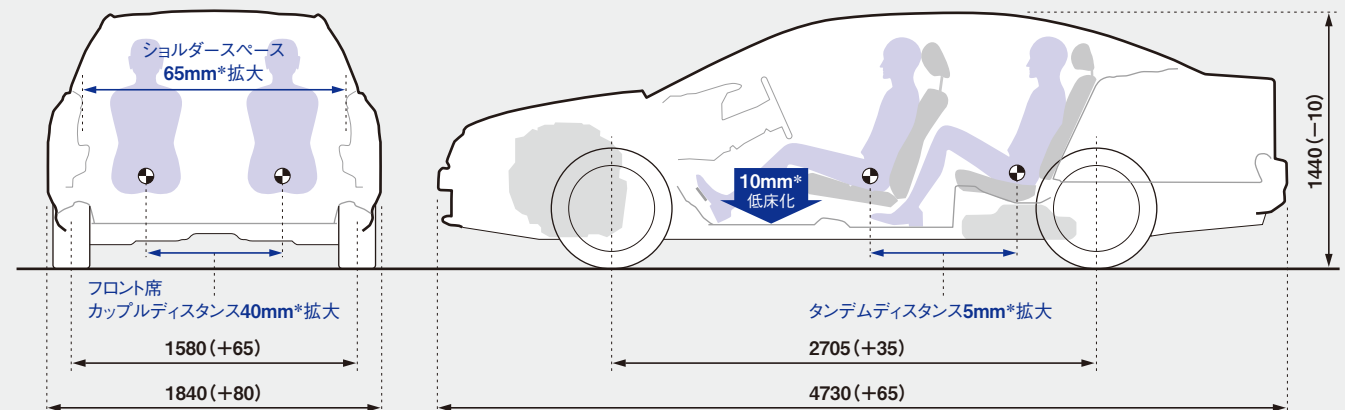
フロント席のカップルディスタンスを40mm\*拡大、フロントセンターアームレストを40mm\*拡大。65mm\*広げたショルダースペースと合わせ、大きなゆとりを獲得しました。また、フロントフロアを10mm\*低床化し、

ホイールベースを延長。大径17インチタイヤを採用し、低全高化した流麗なフォルムとしながら、充分なリア席空間を確保しています。

\*従来モデル比 Honda測定値

**Accord**

■ボディサイズ/室内寸法比較図(アコード)



単位:mm ( )内は従来モデル(FF)比 \*従来モデル比 Honda測定値

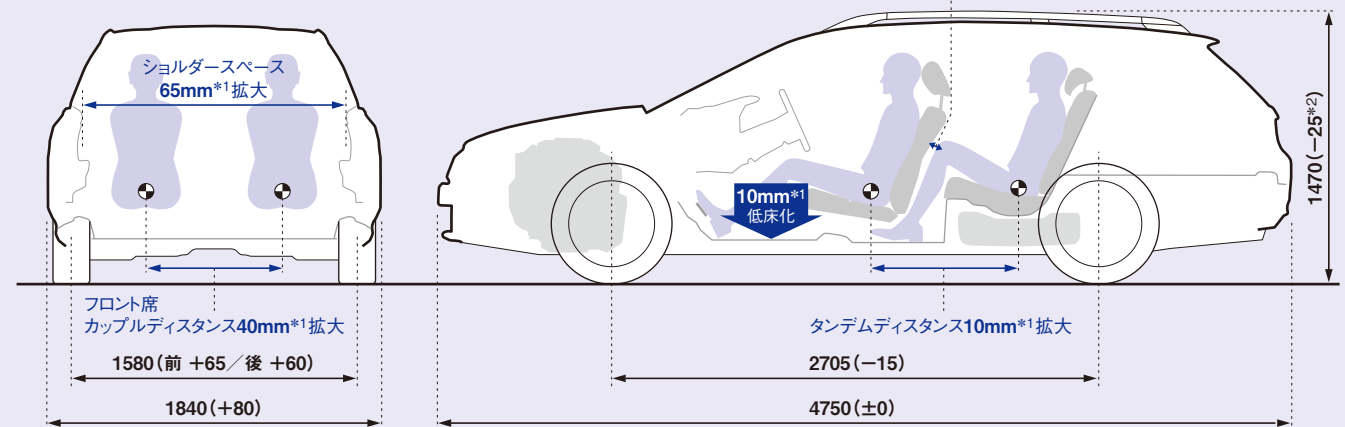
### [アコードツアラー]

ホイールベースを短く、全高を低くし、運動性能の向上と軽快でエモーショナルなスタイリングに貢献。それでありながら、タンデムディスタンスやリア席のニースペースを拡大するなど、居住性を向上させています。

また、リアまわりを絞り込み、テールゲートの傾斜を強めたボディ形状ながら、積載性や使い勝手に優れたラゲッジスペースを確保しています。

**Accord Tourer**

■ボディサイズ/室内寸法比較図(アコードツアラー)



単位:mm ( )内は従来モデル(FF)比 \*1 従来モデル比 Honda測定値 \*2 ルーフレール装着車との比較

## より運転操作を楽しめる、ドライビングポジション設定。

従来モデルの優れたドライビングポジションを活かしながら、さらなる操作性と調整自由度を追求しました。低床化によりヒップポイントを10mm下げ、ステアリングホイールを約3度起こすことで、より運転を楽しめるポジションを実現。チルトステアリングと運転席ハイトアジャスターは調整量を10mm拡大した50mmとし、40mmの調整量のテレ

スコピック機構と合わせ、ポジション設定の自由度を高めています。また、ステアリングホイールをφ370mmに小径化し、ショートストローク化したATシフトユニットをよりドライバーに近づけた位置に配置。スポーティな操作感を獲得しています。

比較数値は従来モデル比 数値はすべてHonda測定値



テレスコピック機構

チルト機構

Photo: 24TL

## コーナリング時にも良好な運転姿勢を保持する、フロントシート。

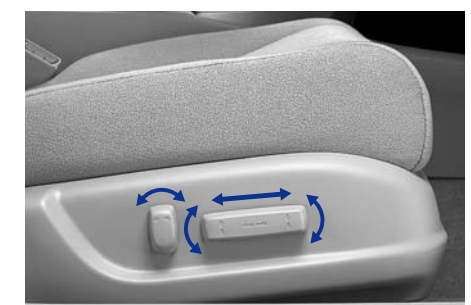
シートクッションは、シート奥に自然に引き込まれる形状とし、腰全体をしっかりとホールド。シートバックは、ショルダー部にサポートワイヤーを内蔵して強度を高めるとともに、コーナリング時にドライバーの上半身が自然と旋回方向へ向くようなサイドサポート形状としました。これらにより、コーナリング時にもクルマとの一体感が得られる、優れたホールド性とステアリング操作のしやすさを獲得しています。なお運転席には、より優れたフィット感が得られるランバーサポートも採用しています。



## 電動でポジション調整ができる、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)。  
(24iL、24TL、24TL-SPORTS STYLEに標準装備)

運転席に、シートの高さ(前・後部)、前後スライド、リクライニングのすべてを電動で調整できる8ウェイパワーシートを設定しました。



## 好みのシートポジションを記憶できる、ドライビングポジション・メモリーシステム(シート)。

(24iL、24TLにメーカーオプション)

運転席のポジションを2通り記憶できるメモリー機能を採用。運転席ドアのスイッチ操作であらかじめ記憶させたシートポジションを再現できます。さらに、2つのHondaスマートキーあるいはキーレスリモコンにも連動し、ドアオープン時に各キーを判別して自動で再現します。



## 使いやすさと上質感を追求した収納装備。 [アコード/アコードツアラー]

収納性や使い勝手に優れた収納装備を随所に設置。リッドや触感のよい内側の仕上げを施すなど上質感も追求しています。

フロント・スライドアームレスト付コンソールボックス  
CDを最大11枚収納可能。ボックス内の後部側面にはエアコンの風を導入しドリンクなどの保冷・保温ができるエアコンバルブを装備。カップホルダー付。



2段収納リッドタイプグローブボックス  
インストルメントパネル側に荷物を収納する形状によりリッド開閉がスムーズです。右側上部にエアコンの風を導入しドリンクなどの保冷・保温ができるエアコンバルブ付。



サイドユーティリティポケット  
センターコンソールの両サイドに設置。内側の触感を高めた上質なポケット収納。



リアセンターアームレスト/リアドアボトルホルダー  
リアシートの快適性を高めるアームレストとドアポケットには、それぞれボトルホルダーを装備。

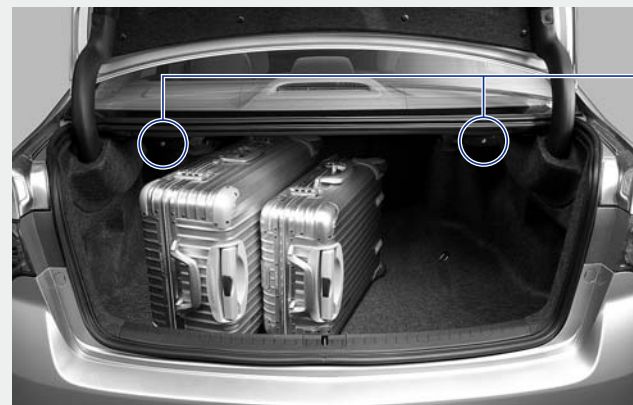
## 積み降ろしのしやすさを高めるとともに、 質感を追求したトランクルーム。[アコード]

開口地上高を80mm低くしたほか開口部を拡大し、荷物の積み降ろしをやすくしました。容量は467ℓを確保し、トランク内に備えた操作レバーで簡単にフォールダウンできる6:4分割のリアシートを倒せば、さらに広く使えます。また、各所に質感と荷物への配慮を追求しました。トランクヒンジアームに樹脂カバーを施し見映えを向上。トランクリッドを

閉める際にはヒンジアームがサイドライニング内に収納され、荷物にあたるのを防いでいます。また、ストライカー部に可動式のフラップを採用し、内張りと統一感のあるすっきりとした見映えとしています。

数値は従来モデル比 Honda測定値 容量はVDA方式による

### Accord



リアシートフォールダウンレバー



ストライカーフラップ



ヒンジアーム

## スマートに操作できる、電気式トランクオープンスイッチ。

ロック解除状態であれば、ワンタッチでトランクが開く電気式トランクオープンスイッチを標準装備。運転席ドアに加え、車外から操作できるトランクリッドにもスイッチを設置。さらに、Hondaスマートキーシステムやキーレスエントリーシステムのリモコン操作でも開けることができます。



トランクオープンスイッチ(運転席ドア)



トランクオープンスイッチ(トランクリッド)

## 上質さと積載性を兼ね備えた、フラット& スクエアなラゲッジスペース。[アコードツアラー]

フロア面はもちろん、サイド面においてもフラット形状を追求。ラゲッジスペース全周に採用した高密度なニードルパンチタイプのライニングと合わせ、上質感を高めています。また、全幅を拡大したことで、充分な

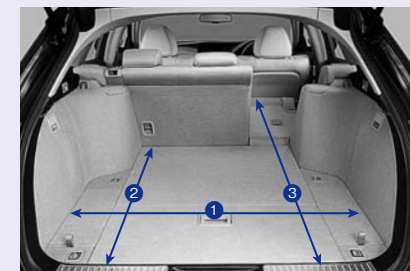
### Accord Tourer

荷室幅を確保。スタイリッシュな外観から受ける印象をはるかに上回る積載性を実現しました。さらに、フロア下やサイド部にリッド付の収納を設けるなど、使い勝手をいっそう高めています。



Photo: 24iL

### ■ラゲッジスペース寸法



- ① 荷室床面幅 ..... 1100mm
- ② 荷室床面長(通常時) ..... 1085mm
- ③ 荷室床面長(フォールダウン時) .. 1835mm
- 荷室容量(通常時) ..... 406ℓ
- (両側フォールダウン時) .. 660ℓ

数値はHonda測定値  
容量はVDA方式による

## 深さがあって使いやすい、大容量69ℓの フロアアンダーユーティリティスペース。

フロア下にリッド付の収納を設置。応急パンク修理キットを採用し、スペアタイヤを廃止したことで生まれたスペースを活用して、大容量かつ使いやすい箱型形状を実現しました。さらに、全面に表皮を施し、上質に仕立てています。なお、フロアアンダーユーティリティスペースの両脇にもリッド付の収納スペースを備えています。容量はVDA方式によるHonda測定値



## リッドを外せば、荷室がさらにワイドに使える、 ラゲッジルームサイドポケット。

ホイールハウス後方の荷室左右にリッド付の収納スペースを設置。左右ともリッドを外せば荷室幅が1,416mmに広がります。

数値はHonda測定値



## 使いやすさを高めた、テールゲート。

テールゲートを前傾設置したことでヒンジをより前方に配置。荷物の積み降ろし時の頭まわりにゆとりをもたらします。

### [パワーテールゲート(挟み込み防止機構/イージークローザー付、 リモコン&運転席ドアスイッチ開閉式)を設定\*]

運転席ドアのスイッチ操作、Hondaスマートキーシステムやキーレスエントリーシステムのリモコン操作でテールゲートの自動開閉が可能。テールゲート内側に設けたスイッチでオートクローズもできます。

\*24iLに標準装備。24TL、24TL-SPORTS STYLEにメーカーオプション

## アコードツアラー専用の荷室装備。



リアシート通常時



カーゴネット

キャビンへの荷物の飛び出しを防止。スマートに収納できる巻き取り式で取り外しも自在。リアシートを倒した状態でも使用可能。  
\*24Eはディーラーオプション



リアシートフォールダウン時

ステンレス製テールゲートステップガーニッシュ



タイダウンフック(4ヶ所)



ワインディングもストレスなく駆け抜ける、磨き上げた走りの源泉。

## 206PSの高出力と優れた環境性能を両立した、2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン。

Honda独創のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC(連続可変バルブタイミング・コントロール機構)を組み合わせた、高知能化バルブタイミング・リフト機構i-VTECシステム。これを核に、吸排気効率を高めるとともに高圧縮比化することで、206PSの高出力を達成しました。しかも、優れた燃焼効率によって低燃費と、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」の優れた環境性能を実現しています。



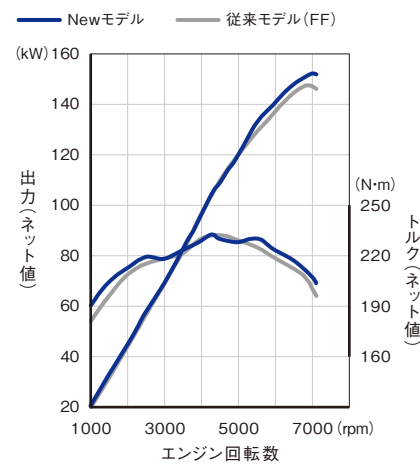
エンジン性能	アコード	アコードツアラー
最高出力(kW[PS]/rpm)(ネット値)	151[206]/7,000	151[206]/7,000
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)(ネット値)	232[23.7]/4,300	232[23.7]/4,300
10・15モード走行燃料消費率(km/ℓ)(国土交通省審査値)	11.8(24TL*1,24E)/11.4(24IL,24TL-SPORTS STYLE)	11.4
JCO8モード走行燃料消費率(km/ℓ)(国土交通省審査値)	11.2*2	11.0
燃費基準達成レベル	「平成22年度燃費基準+5%達成車」(24IL,24TL-SPORTS STYLE)*3	「平成22年度燃費基準+5%達成車」
排出ガス認定レベル	国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定	国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定

\*1 装着するメーカーオプションによっては、11.4km/ℓとなる場合があります。  
 \*2 24IL,24TL,24TL-SPORTS STYLEは、装着するメーカーオプションによっては、11.0km/ℓとなる場合があります。  
 \*3 24TLにおいても、装着するメーカーオプションによっては、「平成22年度燃費基準+5%達成車」となる場合があります。

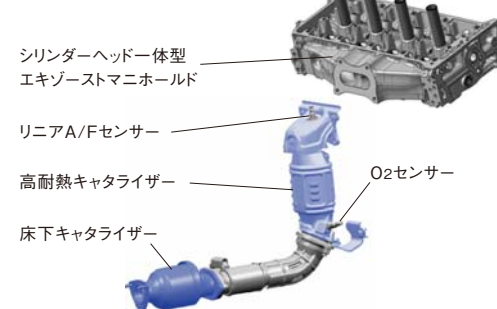
## 吸排気効率、圧縮比を高め、高出力化・高トルク化を達成。

吸気、排気両バルブの大径化やバルブタイミング・リフト量の最適化などにより、吸気流量を9%、排気流量を15%向上。さらに、ピストンオイルジェット採用や冷却水流路の工夫によって耐ノッキング性を高め、11.0という高圧縮比を実現。燃焼効率を向上し、従来モデルに対して、6PSの高出力化と全域にわたる高トルク化を達成しています。比較数値は従来モデル比 Honda測定値

■2.4ℓ DOHC i-VTECエンジン性能曲線比較図



■排気ガス浄化システム構造図



## 国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得した優れたクリーン性能。

シリンダーヘッド内で燃焼ガスを集合させるエキゾーストマニホールド一体構造とし、その直下に高耐熱キャタライザーを設置。燃焼ガスの熱損失を低減し、キャタライザーの早期活性化を実現することでコールドスタート時の浄化性能を高めています。また、リニアA/FセンサーとO<sub>2</sub>センサーに加え吸気側にエアフローメーターを採用し、きめ細かく空燃比を制御。さらに高霧化インジェクターを採用するなど燃焼ガスそのものをクリーン化しています。

## エンジンの力強さを引き出し、操る楽しさを広げる、5速AT+パドルシフト(照明付)を全タイプに採用。

エンジンの全域にわたる高い動力性能を引き出すために、高回転・高トルクに対応した5速オートマチックトランスミッションを採用しました。主要部品のほとんどを新設計し、2速と3速のクラッチ枚数を増加するなど高回転・高トルクに対応。また、ロックアップ領域の拡大に加え、ロックアップアシストスプリングの採用により、ロックアップする際の応答時間を大幅に短縮。低フリクションクラッチの採用と合わせ、低燃費にも大きく貢献しています。さらに、マニュアル感覚の変速が行えるパドルシフトを備え、操る楽しさを広げています。



パドルシフト

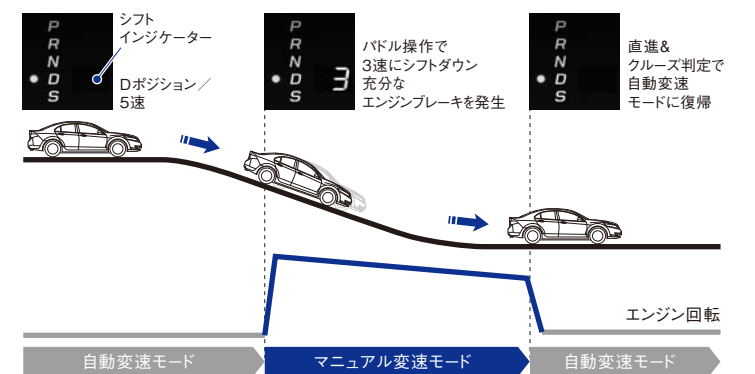
## 加速の鋭さを、さらに高めるギアレシオ設定。

従来モデルの5速ATに対して2速ギアをローレシオ化することで、加速性能を向上させました。エンジンの出力特性を活かした設定で、燃費性能を損なうことなく動力性能を高めています。

## Dポジションでもパドル操作が行える、高知能なパドルシフト制御。

ステアリングホイールから手を放さずにマニュアル感覚のシフト操作が行えるパドルシフトを採用したうえで、制御を高知能化しました。Dポジションで自動変速走行中にパドル操作を行うとダイレクトにマニュアル変速モードになり、その後のアクセルペダル操作量やリア左右輪の回転差などから直進クルーズ走行状態と判断すると、自動変速モードに復帰。セレクトレバー操作を必要とせずパドル操作が行えるため、より気軽にスポーティな変速操作を楽しめます。なお、セレクトレバーでSポジションを選択してパドル操作をしたときは、自動変速モードに復帰しないマニュアル変速モードとなります。

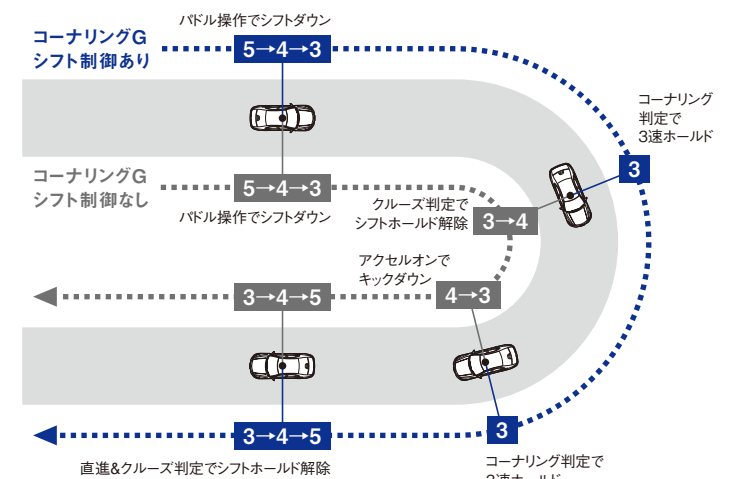
■パドルシフト制御 作動イメージ図



## ワインディングなどでの走行時に不要な変速を抑える、コーナリングGシフト制御。

スポーティな走行時にアクセルのオン/オフによる不要な変速を抑え、ドライバーのシフト感覚により近い変速制御を行うシフトホールド制御をさらに進化させました。ドライバーのアクセル操作や車速変化などを基にした走行状態判定に加え、リア左右輪の回転差から旋回状態を判断。特にワインディング走行などでより精度の高い制御を可能にし、充分なエンジンブレーキによる減速やタイムラグのない鋭い加速が得られます。

■コーナリングGシフト制御 作動イメージ図(Dポジション・パドル操作時)



ドライバーの意思にリニアに応える、乗り味を深めたフットワーク。

## 高い運動性能としなやかな乗り心地を高次元で両立した、低重心シャシー。

安心感のある直進安定性や、軽快なハンドリング、しなやかでフラットな乗り心地、確かな制動性能。これらすべてを高次元で達成するために、まず、低重心化するとともにワイドトレッドを活かすサスペンションジオメトリーを追求。さらに、サスペンション取り付け部を高剛性化するとともに、リアフローティングサブフレームや減衰特性を最適化した新開発のダンパー、225/50R17の大径・ワイドタイヤを採用するなど、操縦安定性と乗り心地を高いレベルで両立しています。アコードツアラーにおいても共通のプラットフォームを採用し、セダンに迫る運動性能を実現しています。



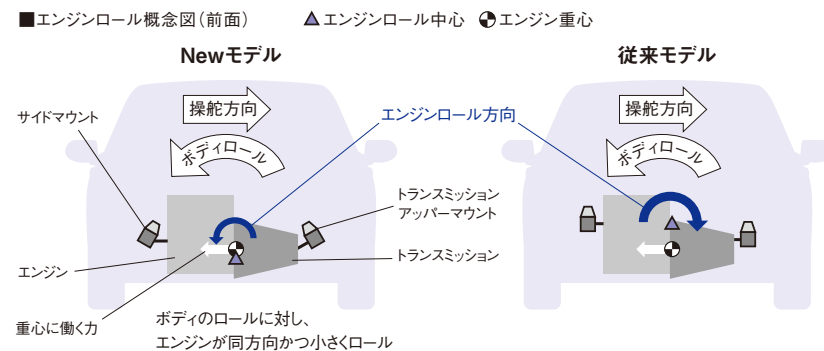
## 一体感のある走りを生み出す、低重心化・低慣性化。

一体感のある乗り味を実現するために、低重心化・低慣性化を追求しました。エンジンは17mm低くマウント。燃料タンクは成型自由度の高い

樹脂製とし、薄型化して低く配置。より前方に移したことで、低慣性化も同時に実現しています。数値は従来モデル比 Honda測定値

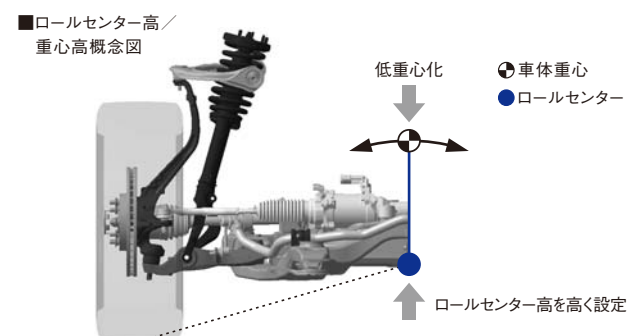
## 優れた旋回フィールが得られる、エンジンマウント配置。

サイドマウントとトランスミッションアップマウントを慣性主軸付近に傾斜配置することで、エンジンのロール中心をエンジン重心よりも低くするとともにロールアーム長を短縮。これにより、ボディのロールに対しエンジンが同方向に小さくロールすることで一体感のある旋回フィールを獲得しました。



## 高い旋回接地性を発揮する、サスペンションセッティング。

ロールセンター高を前後とも高くして車体重心に近づけるとともに、仮想アーム長を抑えることでジャッキアップ力を低減。さらに、車体のロール軸を前下がりに設定することでドライバーの感覚に合ったスムーズなロールフィールを獲得しました。また、フロント/リアダンパーのリバウンドストローク量を増加するとともに、フロントダンパーにリバウンドスプリングを採用し、高い旋回接地性を獲得しています。



## ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション

ハイマウントタイプのダブルウィッシュボーン・サスペンションを採用し、操縦安定性と乗り心地を高次元で両立。さらに、ダンパーのリバウンドストローク量を増加して路面追従性を高めるとともに、コンプライアンスブッシュを大径化することで、乗り心地を向上しています。

## マルチリンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション

A型アッパーアーム、2本のロアアーム、コントロールアームの4本で構成されるマルチリンクタイプのダブルウィッシュボーン・サスペンション。すべてのアームをフローティング支持された高剛性のサブフレームに取り付ける構造とし、コンプライアンス特性を最適化。ダンパーのリバウンドストローク量増加と合わせ、高い操縦安定性と優れた乗り心地を両立しています。

■リアサブフレーム強化構造図(下面)

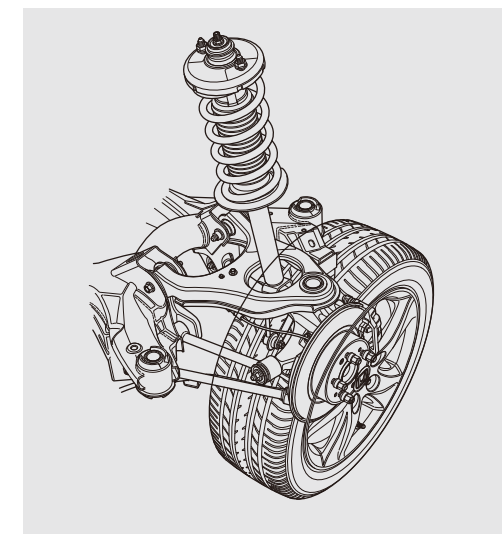
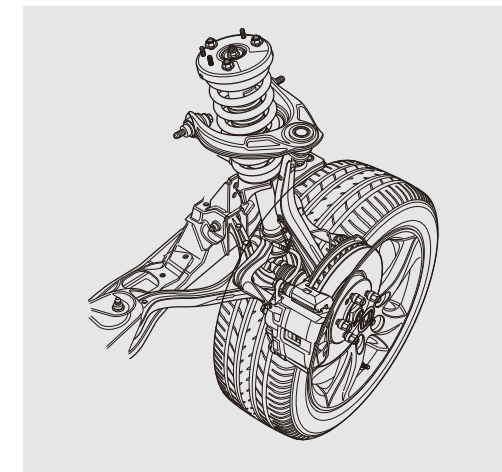
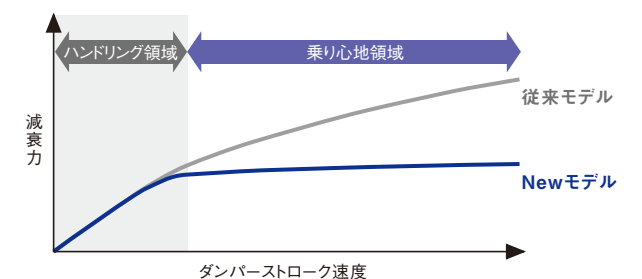


イラスト: アコード

## 入力に応じて最適な減衰特性を発揮するダンパーを新開発。

ハンドリングと乗り心地をより高次元で両立させる減衰特性を持たせたダンパーを新たに開発しました。ダンパーストローク速度が遅い小入力時には従来ダンパー同等の減衰特性とし、コーナリング時などのハンドリング領域での操縦安定性を確保。一方ダンパーストローク速度が速い大入力時には、従来ダンパーよりソフトな減衰特性とすることで、凹凸路面でのフラット感や荒れた路面でのしっとり感を大幅に高め、優れた乗り心地を獲得しています。

■ダンパー減衰特性イメージ図



## ブラシレスモーターを採用した、EPS(電動パワーステアリング)。

電動モーターの駆動力で操舵アシストを行うEPSを採用し、車両の走行状況に応じた適切なアシストを高精度に制御しています。モーターには高効率・低慣性のブラシレスモーターを採用し、モーター出力を

向上。各部のフリクション低減やステアリングギアボックスの取り付け剛性向上と合わせ、スムーズでリニアなステアフィールを実現しています。

## 剛性感のある、リニアなブレーキフィール。

剛性の高いタイロッド構造のマスターパワー、小径マスターシリンダーの採用と合わせ、最適なブレーキペダルレシオとすることで、剛性感のあるリニアなブレーキフィールを獲得しました。また、フロントのアンチダイブ角、

リアのアンチリフト角を最適化し、制動時の車体姿勢を安定化。さらに大径ディスクブレーキを採用することで、安心感のある優れた制動性能を獲得しています。

走りの質、空間の質を引き上げる、鍛え抜いた全性能の基礎。

## さまざまな性能を高次元で支える、軽量・高剛性ボディ。

クルマのさまざまな性能を支えるボディは、曲げ剛性やねじり剛性といった静剛性に加え、動剛性も徹底して高めました。ルーフレースメンバーとピラーの連続閉断面構造や、フロントフロアのインナーフレーム構造を採用するなど、極めて強固な骨格構造を形成。また、軽量で強度の高いハイテン材（高張力鋼板）はより高強度な材料の適用を

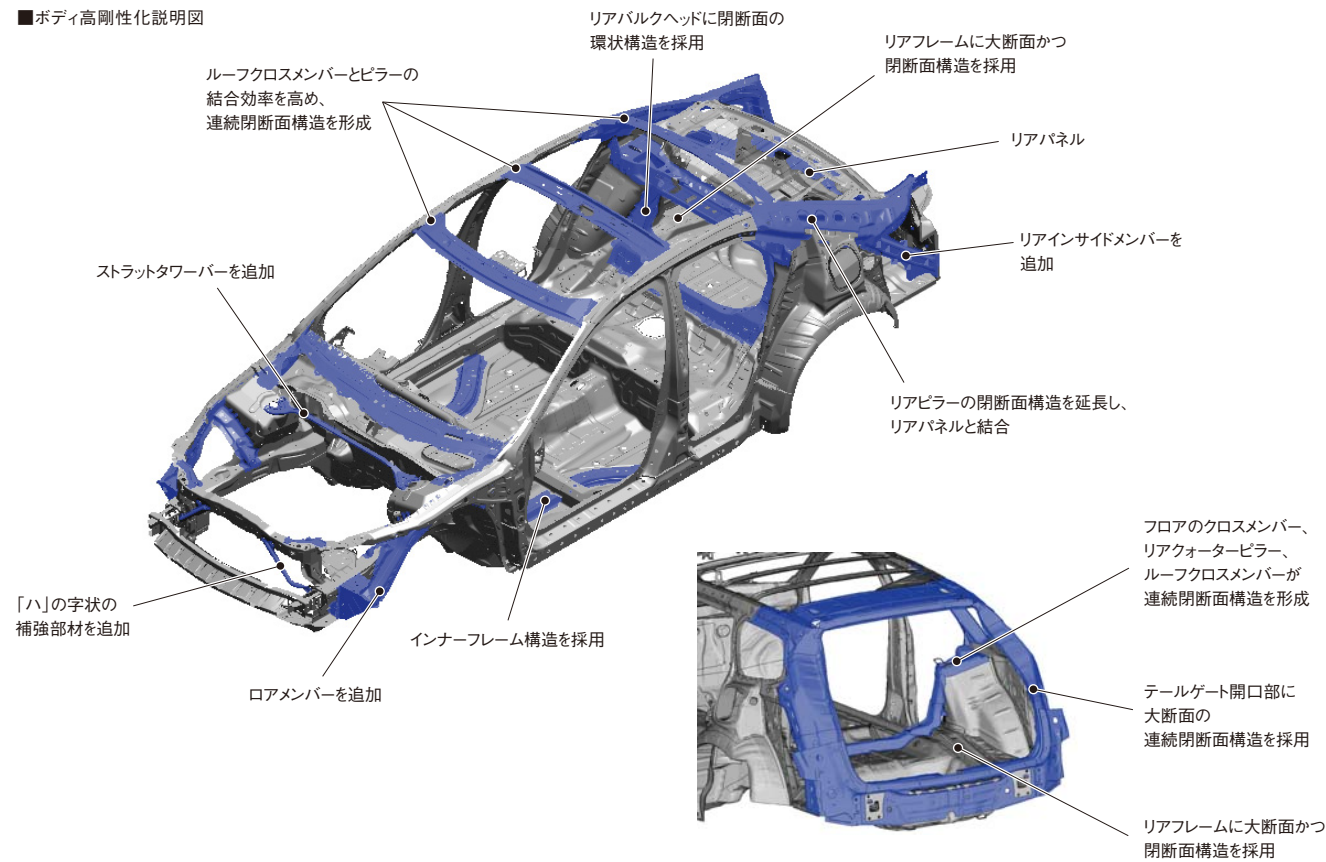
拡大したほか、結合効率の向上や、大断面化による部材の薄肉化などによって効率よく強度を確保しました。軽快で安心感のある走りはもちろん、燃費性能や静粛性、衝突安全性能などのすべてを高次元で実現する、精度の高いボディを完成しています。

## フロントまわりの高剛性化。

ロアメンバーを追加し、メインフレームとの結合を強化するとともに、左右のダンパー取り付け部を結合するストラットタワーを追加。さらに、フロントバルクヘッドに「ハ」の字状に補強部材を配置するなど、

フロント左右剛性を約35%向上。応答性に優れたハンドリングを実現しています。数値は従来モデル比 Honda測定値

### ■ボディ高剛性化説明図



## リアまわりの高剛性化。

### 【アコード】

**Accord**

リアシート後方のリアバルクヘッドに、閉断面部材を環状に配置する構造を採用。剛性を大幅に高めるとともに、トランクスルー時の開口を拡大し、使い勝手も向上しています。さらに、リアピラーの閉断面構造を延長し、リアパネルとスムーズに結合したほか、リアインサイドメンバーを追加。この結果、リア上下剛性を20%向上し、接地感の高い安定した走りやフラットな乗り心地を実現しました。また、リアフレームには大断面かつ閉断面の構造を採用し、動剛性を向上するとともに、後面衝突に対する衝撃吸収性能を高めています。

数値は従来モデル比 Honda測定値

### 【アコードツアラー】

**Accord Tourer**

テールゲート開口部に大断面の連続した閉断面構造を採用。また、ダンパー取り付け部に補強材を配置し、フロアのクロスメンバー、リアクォーターピラー、ルーフレースメンバーが連続した閉断面構造を形成。これらにより、リア上下剛性を23%向上するとともに重量増を最小限に抑え、軽快かつ安定した走りや快適な乗り心地を実現しています。また、大断面かつ閉断面構造のリアフレームを採用し、動剛性と、後面からの衝撃吸収性能を高めています。

数値は従来モデル比 Honda測定値

## ルーフまわりの高剛性化。

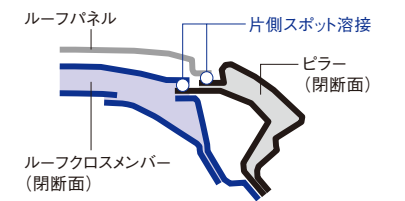
ルーフレースメンバーを、従来モデルではルーフ側に取り付けていたのに対し、Newモデルではボディ側に配置。片側スポット溶接により、通常のスポット溶接の際に必要な作業穴を廃止するとともに、従来

モデルではボルト結合だった部分においても溶接での結合を可能にしました。これにより、ルーフレースメンバーとピラーとの結合効率を大幅に向上。強固な連続閉断面構造を実現しています。

## 【ルーフとピラーの連続閉断面構造を実現した、片側スポット溶接。】

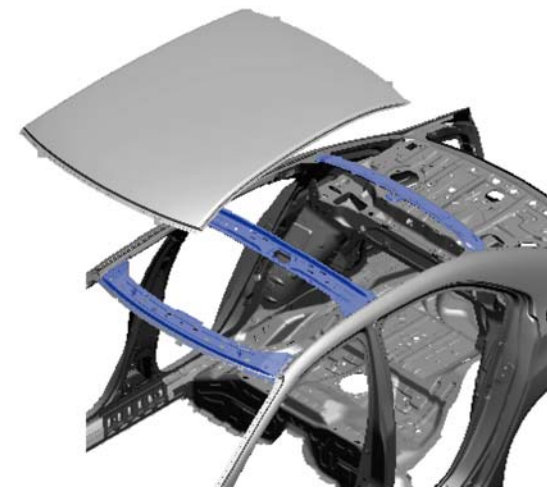
アコードシリーズが求める高効率なボディ骨格を実現するために、アコードシリーズ専用の片側スポット溶接設備・工程を生産ラインに新たに導入しました。通常のスポット溶接では、接合する部材の両側から電極を押しあてます。そのため閉断面の部材を溶接する際には、部材の裏側に電極を通すための穴を開けるか、接合部を平らにつぶす必要がありました。片側スポット溶接では、閉断面部材の持つ剛性を最大限に活かした連続閉断面構造が可能となり、極めて高い結合効率を得られます。なお、片側スポット溶接は難易度の高い技術のため、電流量や加圧力などを緻密にコントロールできる最新の溶接設備を導入するとともに、溶接する各部材のプレス精度を向上したことで、今回、アコードシリーズでの適用を実現しています。

### ■片側スポット溶接イメージ図



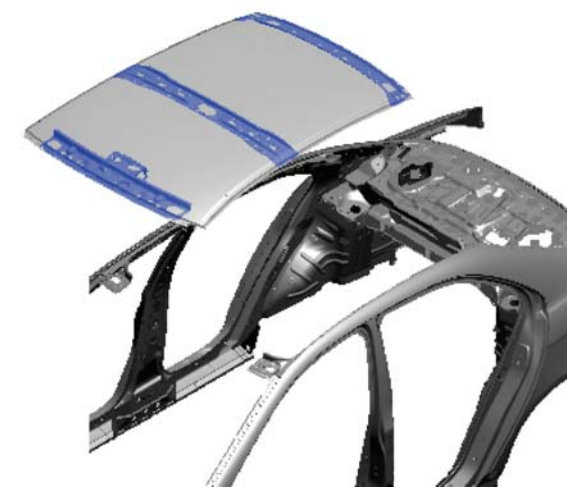
### ■ルーフ構造比較図 (アコード)

〈Newモデル〉



ルーフレースメンバーをボディ側に配置

〈従来モデル〉

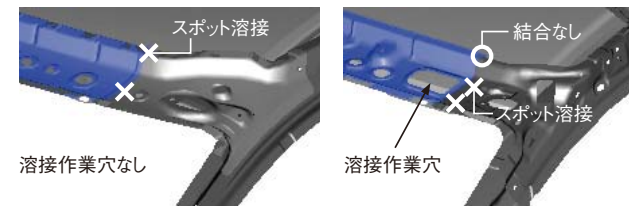


ルーフレースメンバーをルーフ側に配置

### ■ルーフ結合構造比較図 (フロントピラー部)

〈Newモデル〉

〈従来モデル〉

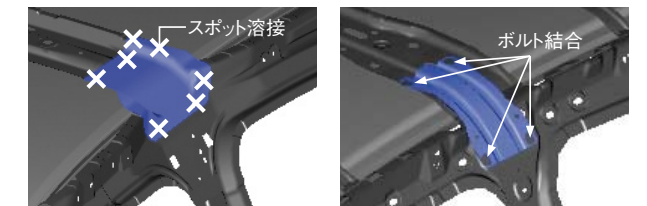


溶接作業穴を不要とし、かつ、高い結合効率を得られる場所にスポット溶接

### ■ルーフ結合構造比較図 (センターピラー部)

〈Newモデル〉

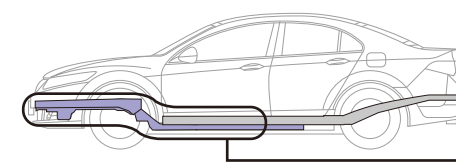
〈従来モデル〉



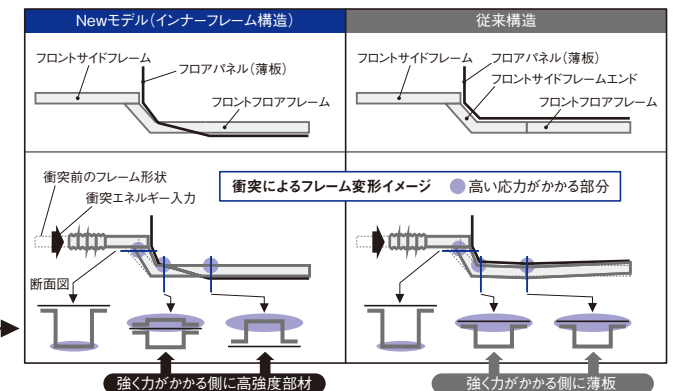
スポット溶接により、結合効率を高めるとともに、ボルトが不要となるため軽量化にも貢献

## フロアまわりの高剛性化。

フロントフロアフレームを室内側に配置するインナーフレーム構造を採用。高い応力がかかる部分へ効率よく高強度部材を配置し、高剛性化と軽量化を高次元で両立。また、優れた衝突エネルギー吸収効率も実現しています。

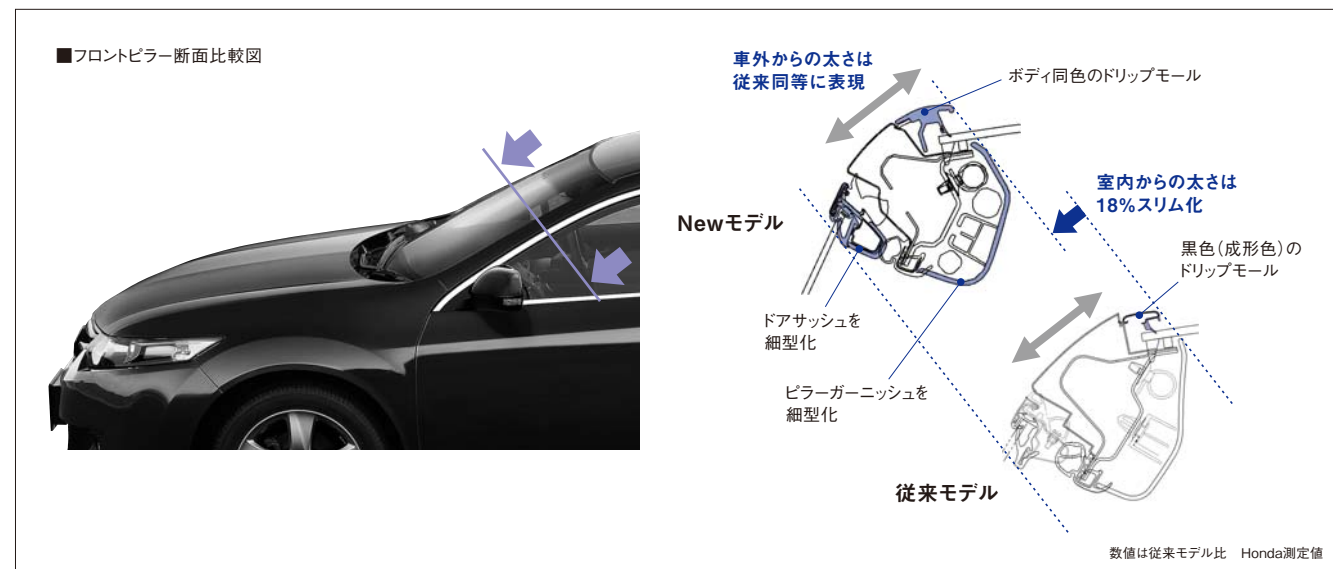


### ■フロアまわり高剛性化説明図



## 視界の向上と外観の力強い印象を両立した、フロントピラー構造。

フロントピラーの断面を、高い強度を確保しながらドライバーから細く見えるよう形状を工夫。室内側のフロントピラーガーニッシュとフロントドアサッシュを細くすることで、全体で18%のスリム化を実現し、コーナリング視界を大幅に向上させました。一方、車外側では、ドリップモールをボディ同色とすることで、従来モデル同等の太さを表現しています。また、薄型形状のデザインブレードワイパーを採用するとともに停止位置を下げるなど、すっきりとした前方視界を獲得したほか、ボンネットとフロントフェンダーをフロントコーナー部が把握しやすい形状にし、アコードはトランク後端部をはね上げた形状にすることでボディ感覚をつかみやすくしています。数値は従来モデル比 Honda測定値

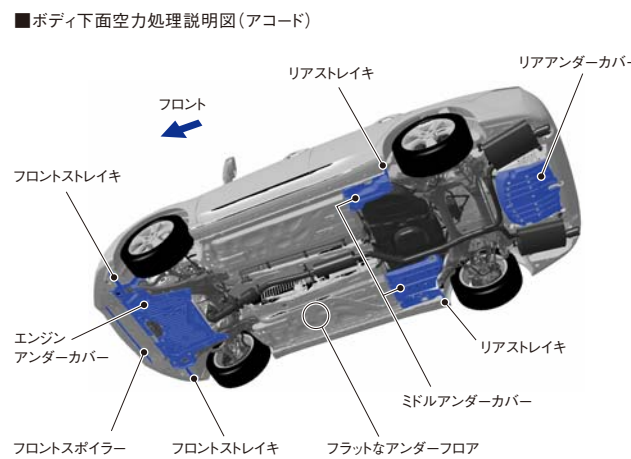


## ボディ下面の整流効果にも優れたハイレベルな空力性能。

高速走行時の安定性や静粛性、燃費などさまざまな性能に関わる空力性能を追求しました。フロントフロアのインナーフレーム構造により実現したフラットなアンダーフロアに加え、ボディ下面へ効果的に空力パーツを配置。上下・左右方向になめらかな張りを持たせたキャビン形状や、各部のフラッシュサーフェス化などと合わせ、ハイレベルな空力性能を実現しています。

## 低慣性化も追求した、車両全体にわたる軽量化。

走行性能や燃費性能の向上に寄与する軽量化を車両全体にわたって追求。ボディ骨格では、より高強度なハイテン材(高張力鋼板)の適用を拡大したうえで、各部の構造を合理化して効率よく強度を確保しました。さらに、シャシー部品やエンジン部品などに積極的にアルミ材や樹脂を使用したほか、防音アンダーコートや室内の吸音材に軽量で高性能な材料を採用するなど、骨格や部材レベルで大幅な軽量化を実現しています。また、車体の重心から遠い部分を積極的に軽量化するとともにフェーエルタンクなどの重量物を車体重心に近づけることで、さらなる運動性能向上に貢献しています。

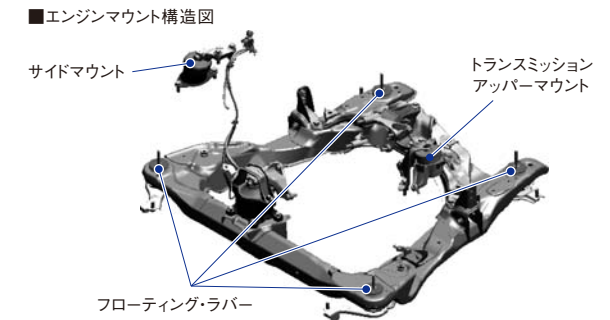


## ドライバーズカーとしての心地よさを追求した、ハイレベルな静粛性。

振動・騒音を発生源で低減したうえで、ボディやシャシー各部の剛性を徹底して高めるなど、エンジンノイズやロードノイズの原因となる振動の室内への伝達を効果的に抑制。さらに、室内に侵入するノイズの遮音・吸音処理を適所に施しました。その結果、静かさに加え、クルマの加速にリニアな心地よいエンジン音を楽しめる、ドライバーズカーにふさわしい静粛性を実現しています。

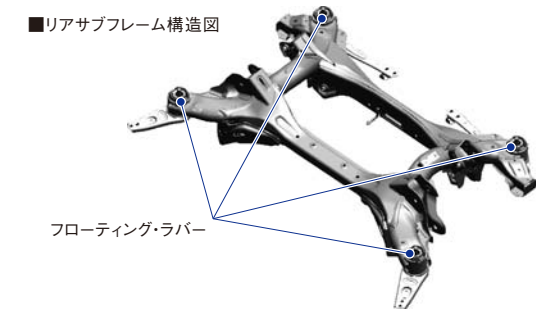
### エンジンまわりの静粛性。

フローティング支持されたフロントサブフレームにエンジンマウントを取り付ける二重防振構造を採用。さらに、サイドマウントとトランスミッションアッパーマウントを慣性主軸付近に配置することで効果的にエンジン振動を吸収します。また、エアインテークなど吸気系の容量や形状を工夫し、エンジン回転にリニアな吸気音を実現しています。



### シャシーまわりの静粛性。

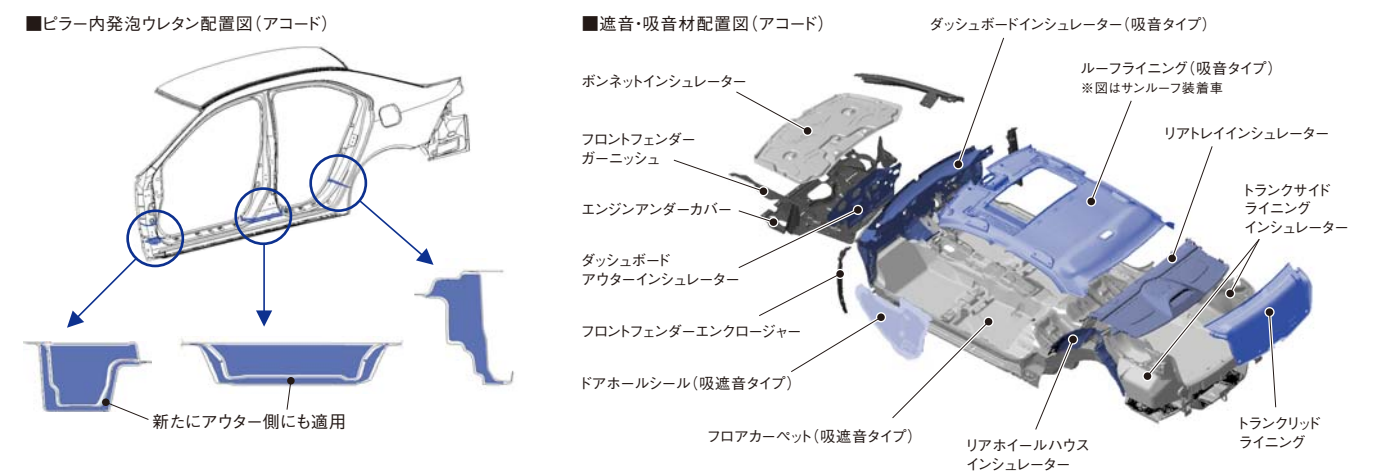
サスペンション取り付け部を徹底的に強化したうえで、リアサブフレームをフローティング支持。フローティング・ラバーには、前後方向にコンプライアンス特性を、上下方向にロードノイズやショック音を低減する特性を持たせました。さらに、徹底したシミュレーション解析により、サスペンションからの振動入力を効果的に低減しています。



### キャビンまわりの静粛性。

ルーフ、ピラー、フロアの結合部を強化するなどボディ剛性を高めることで、ボディパネルの共振を抑え、こもり音を低減。ピラー内発泡ウレタンは適用範囲を拡大し、遮音性を高めています。そのうえで、室内を囲むように軽量で高性能な吸音材を適所に配置。さらに、路面

からのノイズをより効果的に防ぐために、下側を遮音層、上側を吸音層とした吸遮音カーペットを新たに採用し、静粛性向上と軽量化をより高次元で達成しています。

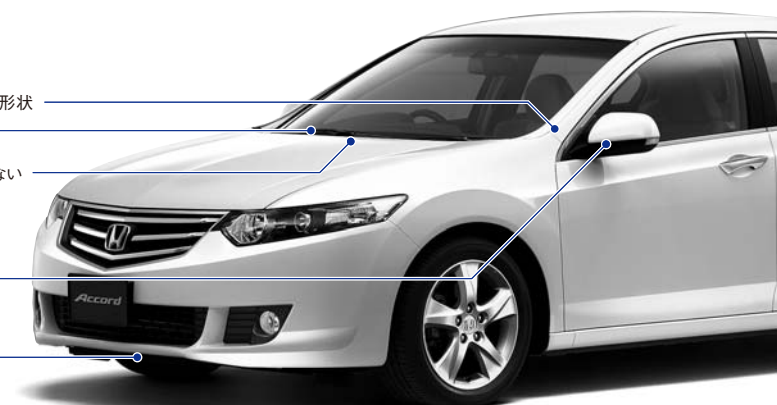


### 風切り音の低減。

ボンネット後端部やフロントピラー、ドアミラーを空気に優れた形状にするとともに、デザインブレードワイパーやフロントスポイラーを採用。風をスムーズに後方へ流すことで風切り音を大幅に低減しています。

### ■風切り音低減説明図

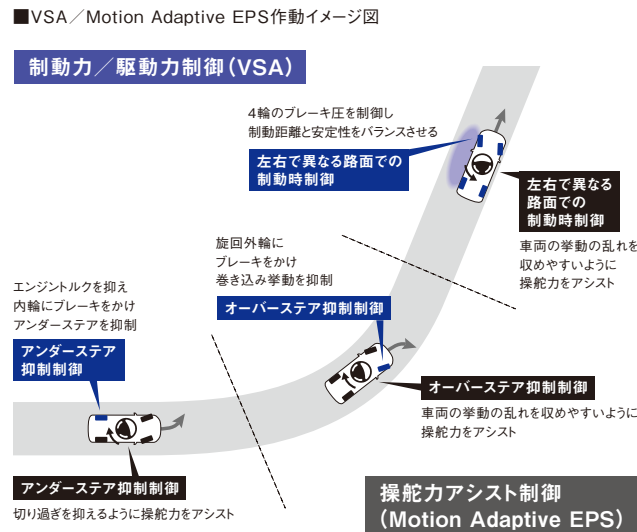
- 剥離渦の少ないフロントピラー形状
- デザインブレードワイパー
- フロントワイパーに風の当たらないボンネット後端部形状
- 空カドアミラー
- フロントスポイラー



ドライビングにさらなるゆとりと快適をもたらす、先進の機能。

## VSAと協調して車両の挙動をより安定化する、操舵力アシスト制御 Motion Adaptive EPS (モーションアダプティブEPS)を全タイプに標準装備。

コーナリング時や路面状況の変化などにおける車両の挙動の乱れに対して、EPS(電動パワーステアリング)によるステアリングの操舵力アシスト制御を行う、モーションアダプティブEPS。VSAと協調して作動し、車両の挙動を安定方向に補正します。アンダーステア抑制時は、ステアリングを切り過ぎないようにEPSが操舵力をアシスト。オーバーステア抑制時は車両の巻き込み挙動に対してカウンターステアを当てやすい方向に、また、左右輪で路面状況が異なる場合の制動時には車両の乱れを収めやすい方向にアシストします。

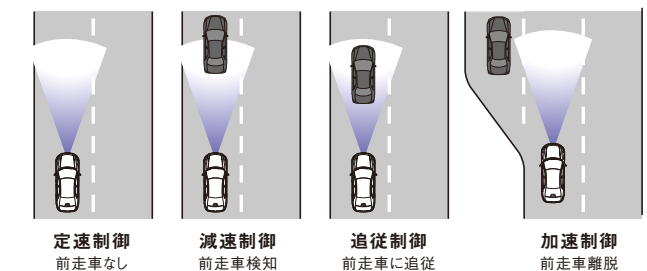


## 高速道路での運転負荷を軽減する、車速/車間制御機能<ACC>&車線維持支援システム<LKAS>。

### 車速/車間制御機能 ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール) (24iLに標準装備。24TL、24TL-SPORTS STYLEにメーカーオプション)

フロントグリル内に設けた耐久性に優れたミリ波レーダーにより、前方100m、角度16度の範囲で前走車との距離を測定し、車速センサーやヨーレートセンサーによって自車の走行状態を検出。通常のクルーズコントロール同様、設定した速度を保つ走行のほか、同一車線の前走車の有無によって車速・車間を自動制御します。

●車速/車間制御機能[ACC]の基本制御パターン(概念図)  
●レーダー検知範囲:車両前方100m以内 角度16度 ●作動車速:45km/h~100km/h)



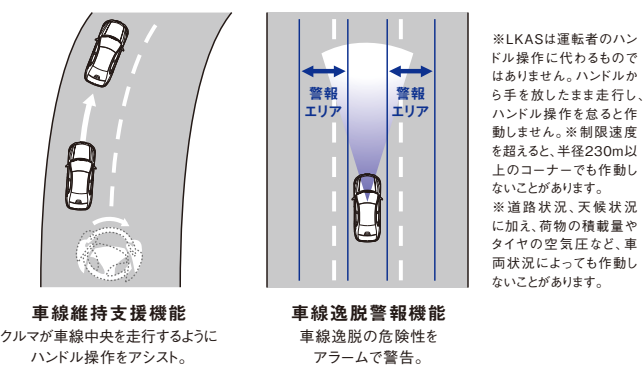
<b>定速制御</b>	希望の車速に設定することにより、定速走行を開始。
<b>減速制御</b>	自車線の前走車が設定車速より遅い場合、スロットルやブレーキの制御を行い減速。前走車の急ブレーキや割りこみなどで減速しきれない場合は、警告音と表示でドライバーの操作(ブレーキ等)を促します。
<b>追従制御</b>	前走車の車速変化に合わせて、設定した車間になるよう追従(車速の上限は設定車速まで)。車間は3段階に設定可能。
<b>加速制御</b>	自車線の前走車が車線変更した場合は、設定車速までゆるやかに加速し、定速走行に戻ります。

●ACCおよびLKASは前方不注意の危険性を解消する装置ではありません。車間距離制御、車間接近警告、減速能力、車線維持支援、車線逸脱警告には限界があります。●道路状況、天候状況によっては使用できない場合があります。

### 車線維持支援システム LKAS(レーンキープ・アシストシステム) (24iLに標準装備)

フロントウィンドウ上部内側に設けたカメラが捉えた画像をもとに、車線を認識。EPS(電動パワーステアリング)に適切なトルクを発生させ車線維持をアシスト。時速65km以上、直線路および半径230m以上の曲線路で作動するため、ほとんどの高速道路での使用が可能です。また、車線から逸脱する可能性がある際には、警報によりドライバーに注意を促します。これによりドライバーは車線を維持するよう意識し、軽いステアリング操作によってシステムに意思を伝えることで安定した車線維持が可能となります。

■車線維持支援システム[LKAS]作動イメージ  
(車線維持支援範囲:直線路および半径230m以上の曲線路/作動車速:65km/h~100km/h)



## Hondaスマートキーシステム (24iLに標準装備。24TL、24TL-SPORTS STYLEにメーカーオプション)

Hondaスマートキーを携帯することで、キーを出さずにドアの施錠/解錠や、トランク(アコード)の解錠、テールゲート(アコードツアラー)の施錠/解錠ができ、さらに、キーを挿さずにイグニション操作も行えるHondaスマートキーシステム。ID認証は電波を利用しているため、Hondaスマートキーをカバンなどに入れたままでも作動。また、Hondaスマートキーには万一の電池切れに備え、ドアの施錠/解錠、エンジン始動に使える内蔵キー(イモビライザー機能付)を備えています。

Hondaスマートキーシステムは、解錠・施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。



Hondaスマートキー(2個付) エンジン始動ノブ ロックボタン(フロントアウトドアハンドル)  
Photo: アコード 24iL

## リモコン対応パワーウィンドウ昇降機能 (24iL、24TL、24TL-SPORTS STYLEに標準装備)

Hondaスマートキーシステムやキーレスエントリーシステムのリモコン操作、運転席ドアのキーシリンダー操作で、パワーウィンドウの全開/全閉が可能。乗り込む前にウィンドウを開けて換気を行ったり、ウイン

ドウを開け忘れて車外へ出たときなどに重宝します。なお、メーカーオプションのサンルーフ装着車は、連動してサンルーフも開閉します。



室内エアフローイメージ(GPS制御偏日射コントロール:助手席側から日差しがある場合)

## 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) (24iLに標準装備。24TL、24TL-SPORTS STYLE、24Eにメーカーオプション)

フロント左右席の独立温度コントロールに加え、GPS情報や日射センサーによって日射の強さや方向を判断して温度や風量を制御する、フルオートエアコンディショナーを24iLに標準装備。その他のタイプには左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナーを装備しています。

### [左右独立温度コントロール機能]

運転席と助手席の温度設定を独立して行え、好みに応じた温度コントロールが可能です。

### [GPS制御偏日射コントロール機能]

GPS情報や日射センサーから日射の方向や強さを判断し、左右の温度や風量を自動でコントロール。同じ方向に長距離移動している時など、日射が強い側により冷たいエアを出します。

## リアベンチレーション (24iL、24TL、24TL-SPORTS STYLEに標準装備)

センターコンソール後面にリア席専用のエアコンアウトレットを装備。フロント席のエアコンと連動して作動し、リア席でも素早く快適な温度が得られます。

## オーディオマルチセレクター付オーディオシステム (AM/FMチューナー付CDプレーヤー+6スピーカー) (全タイプに標準装備\*1)

ダイヤル式のマルチセレクターと3行表示のディスプレイ\*2を備え、ラジオの選局やCDの選曲を直感的にスムーズに行えます。さらに、車速連動ボリュームコントロール機能を備え、ステアリングホイールにはオーディオリモートコントロールスイッチも装備。CDプレーヤーは、MP3形式やWMA形式、AAC形式にも対応。またUSBジャック\*3\*4とAUX端子\*5を備え、音楽ファイルを保存したUSBメモリーや携帯オーディオプレーヤーなどを接続して楽しむこともできます。

\*1 Honda HDDインターナビシステムを装着した場合、機能統合されます。 \*2 Honda HDDインターナビシステム装着車を除く \*3 24Eを除く \*4 一部のデジタルオーディオは対応できない場合があります。 \*5 Honda HDDインターナビシステム装着車はAV入力端子となります。



## 助手席側ドアミラーリバーズ連動機能 (24iL、24TL、24TL-SPORTS STYLEに標準装備)

シフトレバーをリバーズ位置に入れると助手席側ドアミラーが自動的に下向きになり、左後輪付近を映すことで後退時の視認性を高めます。

ドアミラー調整スイッチが「L」位置(助手席側)にあるときのみ作動します。



通常時 リバーズ連動機能作動時

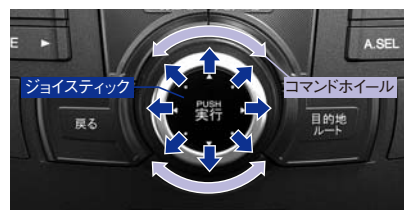


カーライフをより快適にサポートする、先進のHondaインターナビシステム。

## Honda HDDインターナビシステム+プログレッシブコマンダー

〈リアカメラ付〉8インチワイドVGAディスプレイ、TV〈ワンセグ〉/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、AV入力端子、USBジャック、照明付オーディオリモートコントロールスイッチ、Bluetooth対応ハンズフリーテレホン機能付/インターナビ・プレミアムクラブ対応) + 6スピーカー+ETC (24TLに標準装備、24TL、24TL-SPORTS STYLE、24Eにメーカーオプション)

8インチワイドVGAディスプレイや大容量HDD(40GB)、そして操作性に優れたプログレッシブコマンダーを採用した、最新鋭のナビゲーションシステム。HDDならではの圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能に加え、ナビゲーションに連動するETC機能も搭載しました。また、DVDビデオの再生機能や音楽CD約3,800曲分(1曲あたり4分の場合)をHDDにストックできるサウンドコンテナ機能に加え、地上デジタルTV放送〈ワンセグ〉やUSB接続によるデジタルオーディオへの対応など、オーディオ&ビジュアル機能も充実。さらに、Bluetooth\*1に対応し、携帯電話との接続をワイヤレスで手軽に行えます。



■プログレッシブコマンダー  
多機能を簡単に操作できる画期的なコントローラー。操作性のよいジョイスティックとコマンドホイールの組み合わせで、さまざまな機能へスピーディにアクセスできます。



ETC	プログレッシブコマンダー	8インチワイドVGAディスプレイ	リアカメラ	オーディオリモートコントロール	サウンドコンテナ
-----	--------------	------------------	-------	-----------------	----------

【その他の主な機能】

- 3D透過描画  高速ガイド  リアル高速入口拡大図  3Dマップ
- 音声認識機能  ハンズフリーテレホン対応  DVDビデオ再生 (DVD-VR対応)
- CD (CD-R/RW)再生 (MP3/WMA/AAC対応)
- USBジャック (デジタルオーディオの再生\*2、ナビデータ保存・読み込み、データ通信USB対応)
- ワンセグTVチューナー  AM/FMチューナー  VICS\*3FM多重レシーバー
- 最大40W×4chアンプ



\*1 Bluetooth対応携帯電話以外で接続する際はケーブル(別売)が必要になります。  
\*2 一部のデジタルオーディオは対応できないものがあります。  
\*3 VICSは全国主要都市および全国の主要高速道路でサービスされており、順次サービスエリアが拡大されています。  
●テレビ映像、DVDビデオ再生映像等は停車時にパーキングブレーキをかけなければご覧になれません。走行中は安全のため音声のみとなります。●走行中は細街路の表示およびプログレッシブコマンダーによる操作が制限されます。●Bluetoothによる携帯電話接続は通話と通信用です。音楽再生には対応していません。  
■Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

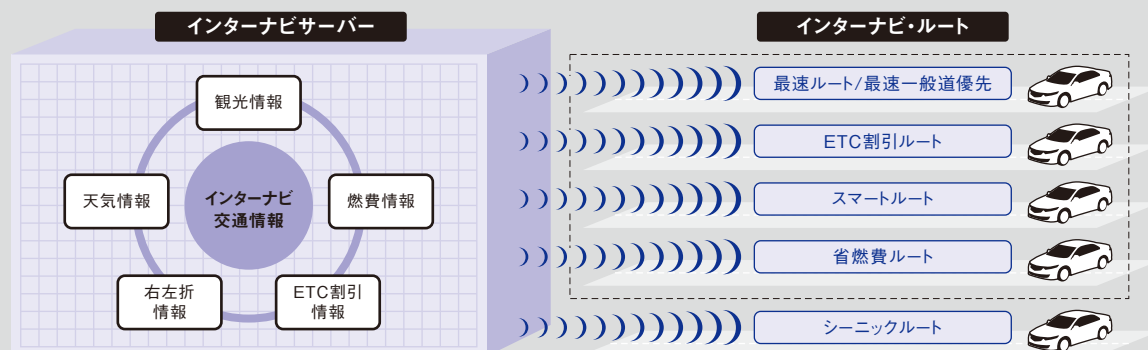
## internavi Premium Club (入会金/年会費不要) <http://www.premium-club.jp/>

### インターナビ・ルート

さまざまな情報をサーバーで管理・分析して、ニーズに応じた多彩なルートを配信。

従来のルート案内は、「インターナビ交通情報」をもとに、目的地までの最短時間ルートをナビゲーション本体で計算し案内しています。アコードシリーズのナビゲーションシステムでは、さらにドライブの楽しさや快適性、そして環境や経済性も視野に入れたまったく新しいサービス「インターナビ・ルート」に対応。インターナビ交通情報に加え、多彩な情報をもとに、ニーズに応じた高精度なルートを高速・高性能なインターナビサーバーで計算し、あなたのナビゲーションシステムへ配信する、Honda独自の画期的なシステムです。

ナビ・ルート」に対応。インターナビ交通情報に加え、多彩な情報をもとに、ニーズに応じた高精度なルートを高速・高性能なインターナビサーバーで計算し、あなたのナビゲーションシステムへ配信する、Honda独自の画期的なシステムです。



### 最速ルート/最速一般道優先

高速・有料道路を積極的に活用し、最も早く目的地に到着できるルートを案内します。また、一般道路を誘導対象とした「最速一般道優先」も提供します。

### ETC割引ルート 世界初\*

時間帯、距離などによって適用されるETC割引を、お客様に代わってインターナビサーバーが計算。高速料金を節約できるお得なルートを案内します。

### スマートルート

「時間」「距離」「料金」「ETC割引」等をバランスよく考慮。お財布にやさしく、渋滞もつかまりにくい快適で賢いルートを案内します。

\*自動車メーカーとして初のサービス

### 省燃費ルート 世界初\*

道路ごとに走行状況に応じた燃料消費を求め、距離や時間よりも、燃料消費量の少ない道を最優先したルートを案内します。CO2排出量を削減する環境にやさしいルートです。

### シーニックルート 世界初\*

景色のいい道路やおすすめのスポットをめぐる観光ルートを提供します。ナビゲーションシステム本体の「おすすめ機能」をONにしておくと、ルート周辺に、季節、天気や時間帯を考慮した、その時見頃なシーニックルートがあれば、音声でアナウンスします。また、パーソナル・ホームページ上で気になるルートをあらかじめ登録しておくことも可能です。



イメージ

### スマート地図更新サービス — 地図データをすばやく更新

地図更新がいつでもスピーディに。綿密な情報サービスによる新しいデータで、より正確なルート案内が実現します。

#### ■新規道路データ配信

新規に開通する主要道路をあらかじめナビゲーションシステム本体に収録。新規道路の開通時に通信することにより、開通キーを取得し、リアルタイムに地図に反映します。



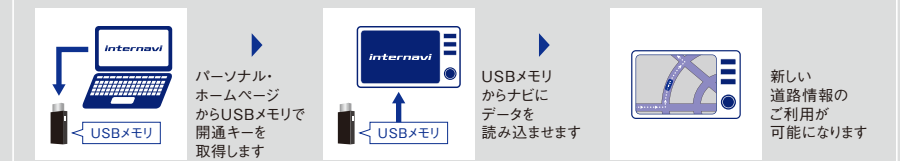
#### ■スマート全地図更新

専用のDVDでハードディスク内の全地図データをスマートに更新。従来必要であったハードディスクの予備が不要となります。初回車検の時期に1回無償で更新いたします。

●ご要望に応じて随時無償にて更新いたします。

#### 【USBメモリで開通キー取得】

パソコンからパーソナル・ホームページに接続し、USBメモリで新しい道路の開通キー取得が可能。携帯電話に接続することなく、ダウンロードがすばやく行えます。



### 安心ドライブサポート — 気象と防災の情報を提供

#### ■インターナビ・ウェザー

雨や雪、津波といった、目的地までのドライブに影響を及ぼすルート上の気象情報を提供します。 ●地震情報 ●豪雨地点予測情報(世界初\*) ●地震発生時安否確認システム(登録制) \*カーナビゲーション向けとしては世界初

■仕種ならびにサービスは予告なく変更・終了することがありますので、あらかじめご了承ください。 ●携帯電話の機種によっては一部、インターナビ・プレミアムクラブのサービスがご利用いただけません。対応携帯電話はインターナビ・プレミアムクラブホームページにてご確認ください。 ●情報を取得できるのは、お使いの携帯電話などの利用可能地域内です。 ●通信費はお客様のご負担となります。 ●インターナビ・プレミアムクラブのサービスを受けるには、Honda販売会社での会員登録が必要です。サービスは、クルマに付帯し、入会金、年会費、月々の使用料は不要となります(QQコール一部サービスを除く)。 ●豪雨地点予測情報と地震発生時安否確認システムのサービスはパーソナル・ホームページ上での利用登録が必要となります。 ●イラストは機能説明のためのイメージ図です。 ■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。 Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

### 便利で多彩なサービス — カーライフをより快適に

- 駐車場セレクト
- QQコール (有料サービス)
- パーソナル・ホームページ

### 環境への取り組み

燃料消費量の少ない道を案内するインターナビ・ルートの「省燃費ルート」やパーソナル・ホームページの出発時刻アドバイザーに、出発時間をずらすことで省燃費なドライブを可能にする「出発時刻de省燃費」機能を追加。インターナビ・プレミアムクラブが環境にやさしいドライブをサポートします。

すべての乗員、相手車両、歩行者への、徹底した安全追求。

## 自己保護性能のみならず、相手車両や歩行者にも配慮した Honda 独自の衝突安全技術、Gコントロール。

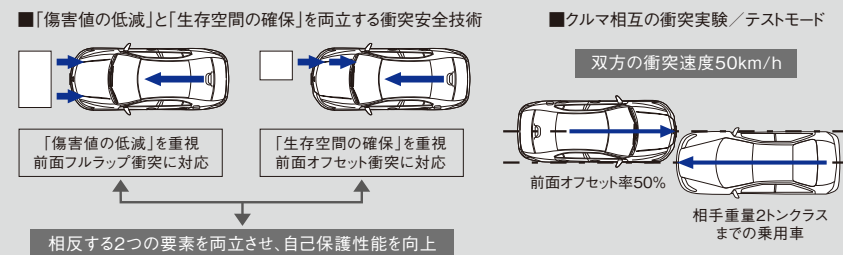


万が一に備え、リアルワールドでの衝突安全を見据えたGコントロール技術によって、「自己保護性能の向上」と「相手車両への攻撃性低減」を両立したコンパティビリティ対応ボディを実現。さらには「歩行者の

保護」を視野に入れた歩行者傷害軽減ボディなど、先進の衝突安全性能を追求しています。

### 乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立。

前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/h、側面衝突55km/h、後面衝突50km/hのバリア衝突テストなどを通じ、乗員の「傷害値の低減」と「生存空間の確保」を両立しました。さらに、Honda独自の目標値を設定したクルマ相互の衝突テスト(相手重量2トクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセット衝突)も実施するなど、リアルワールドを見据えた乗員保護性能を追求しています。

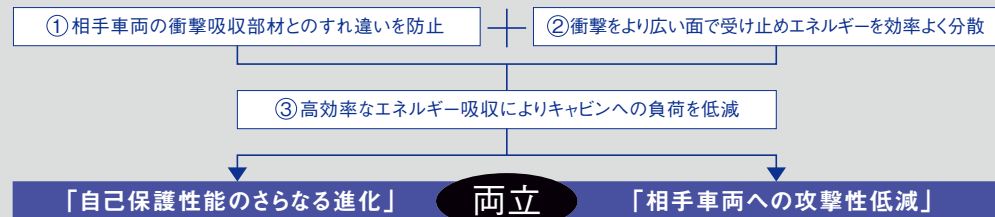


### 自己保護性能のみならず相手車両への攻撃性も低減する、コンパティビリティ対応ボディを実現。

Hondaは衝突安全性能のさらなる高次元化を目指し、乗員を守るための自己保護性能をいっそう進化させるとともに相手車両への攻撃性を低減するという、相反する要素の両立を追求。「相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違い防止」「衝突時の衝撃分散化」「高効率なエネルギー

吸収」の3つをテーマに衝突実験を繰り返し実施し、目標値をクリア。エンジンルームでの高効率なエネルギー吸収により、高水準な自己保護性能を確保するとともに相手車両への攻撃性も低減した、コンパティビリティ対応ボディを実現しています。

#### ■コンパティビリティ対応ボディの設計コンセプト



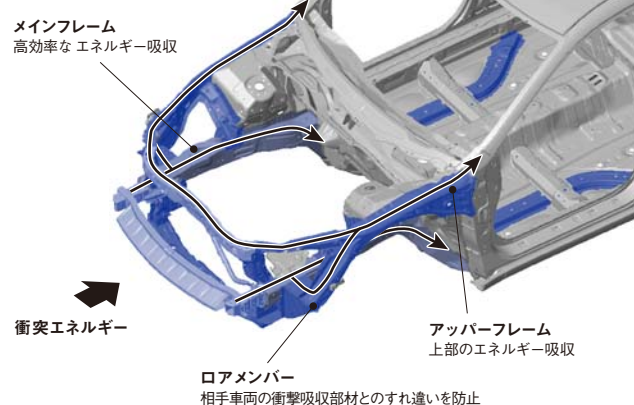
#### ■テスト車両によるクルマ相互の衝突実験(右 アコード)



### コンパティビリティ対応構造を採用した、高効率エネルギー吸収ボディ。

前方向からの衝撃に対し、ロアメンバーが相手車両の衝撃吸収部材とのすれ違いを防ぐとともに、衝撃をより広い面で受け止めることで、極めて高効率な衝突エネルギー吸収を実現し、キャビンへの負荷を大幅に低減。自己保護性能を向上するとともに相手車両への攻撃性も低減しています。こうしたコンパティビリティ対応構造に加え、衝突時に高い応力がかかる部分へ高強度部材を効率よく配置できるインナーフレーム構造をフロアに採用するなど、前面衝突に対して優れた衝撃吸収性を発揮します。また、リアフレームを大断面かつ閉断面の構造とし、ボディ骨格ではより高強度なハイテン材(高張力鋼板)の適用を拡大するなど、全方位からの衝突に対してエネルギー吸収効率の高い構造を実現しています。

#### ■コンパティビリティ対応ボディ

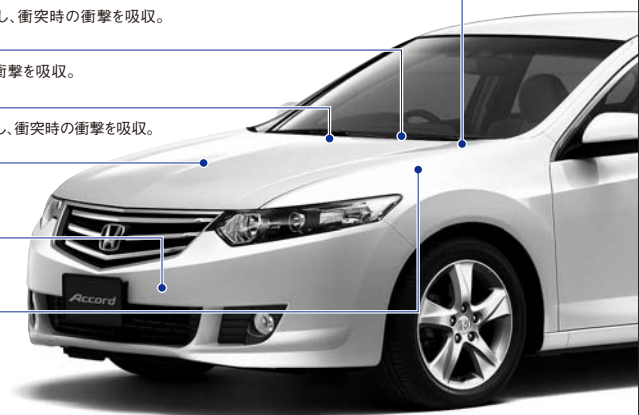


### 頭部や脚部などに対する 衝撃吸収構造を採用した、歩行者傷害軽減ボディ。

万一の際、歩行者にダメージを与えやすいボディ前部に衝撃をやわらげる構造を採用。Hondaは国内法規にとどまらず、脚部などの傷害軽減にも独自の基準を設けて取り組んでいます。

#### ■歩行者傷害軽減ボディ説明図

- ボンネットヒンジ部衝撃吸収構造  
ボンネットの取り付けヒンジ部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収ワイバー  
ワイバー取り付け部を脱落する構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- フロントウィンドウ支持部衝撃吸収構造  
フロントウィンドウ下側の支持部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収ボンネット  
エンジンなどとボンネットの間に空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収バンパー  
バンパービーム形状を最適化することで空間を確保し、衝突時の衝撃を吸収。
- 衝撃吸収フェンダー  
フェンダー取り付け部を変形しやすい構造とし、衝突時の衝撃を吸収。



### 6つのエアバッグを全タイプに標準装備。

#### 側面衝突時の頭部への衝撃を緩和する、サイドカーテンエアバッグシステム。

サイドウィンドウのほぼ全面に広がる大型エアバッグを瞬時に展開させ、側面衝突時に乗員の頭部や頸部を広範囲で保護。エアバッグ内部のガス流路を工夫したことで、衝突の衝撃を効果的に吸収する初期内圧としながら、長時間の内圧保持を可能とし、室内部品への二次的な接触を防ぐ頭部拘束性能を高めています。

#### 前席用i-サイドエアバッグシステム (助手席乗員姿勢検知機能付)

車両の左右と中央部に側面衝突検知センサーを設置。よりの確なタイミングで作動します。また、乗員姿勢検知センサーを助手席に内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を緻密に制御します。



エアバッグシステム作動イメージ(アコード)  
■写真は機能説明のため、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ともに展開した状態を合成したものです。

#### 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム

衝撃(G)を受けた状況を、より緻密に検知・判断する作動プログラムを設定。デュアルインフレーターを採用し、衝撃の大きさによって2つのインフレーターを同時に点火するか時間差を設けて点火するかを判断し、エアバッグの展開出力を2段階にコントロールします。

### 後面衝突時に頸部にかかる負担を軽減する、フロントアクティブヘッドレストを全タイプに標準装備。

後方からの衝突時に乗員によってシートバックが強く押されると、シートバック内部のリンク機構が作動し、ヘッドレストを前方に移動させることで頭部を支持。ヘッドレストを前傾させながら、適切な位置へ移動させるリンク構造を採用し、頸部にかかる負担を大幅に軽減します。

#### ■アクティブヘッドレスト作動イメージ

- 乗員がシートバックに押しつけられるとリンクが作動
- ヘッドレストが前傾しながら前方へ移動



### その他、全タイプに備えた衝突安全装備。

- 頭部衝撃保護インテリア
- 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+運転席ラッププリテンショナー
- リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(3席)
- 汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(リア左右席)+トッパテザーアンカレッジ(リア左右席)

## 衝突を予測してドライバーの危険回避行動を支援し、衝突時の被害を軽減する、「追突軽減ブレーキ(CMBS)\*+E-プリテンショナー(運転席/助手席)」。

(24iLに標準装備。24TL、24TL-SPORTS STYLEにメーカーオプション) \*Collision Mitigation Brake System

### 追突を予測してドライバーに危険を知らせ、さらに追突速度を低減する、追突軽減ブレーキ(CMBS)。

ミリ波レーダーにより前走車を検知し、追突のおそれがあると判断した場合に警報(音+表示)でドライバーに知らせ、さらに接近した場合には軽いブレーキによる体感警報を行います。そして追突の回避が困難と判断した場合には強いブレーキ制御を行い、ドライバー自身のブレーキ操作との相乗効果によって追突速度を低減。効果的に追突事故の回避支援とダメージ軽減を図ります。

### CMBSとともに危険を知らせ、さらに乗員拘束性を高めて追突被害の軽減を図る、E-プリテンショナー(運転席/助手席)。

CMBSと連動して作動し、追突の危険性が高い場合に運転席のシートベルトを弱く2~3回引き込むことで、体感的な警報を与えます。そして追突の回避が困難と判断した場合には、運転席および助手席のシートベルトを強く引き込んで拘束効果を高め、CMBSとともに追突時の被害軽減を図ります。また、E-プリテンショナーはCMBSとの連動とは別に、急ブレーキ時にブレーキアシストが作動したときにもシートベルトを強く引き込み、乗員の拘束効果を高めます。

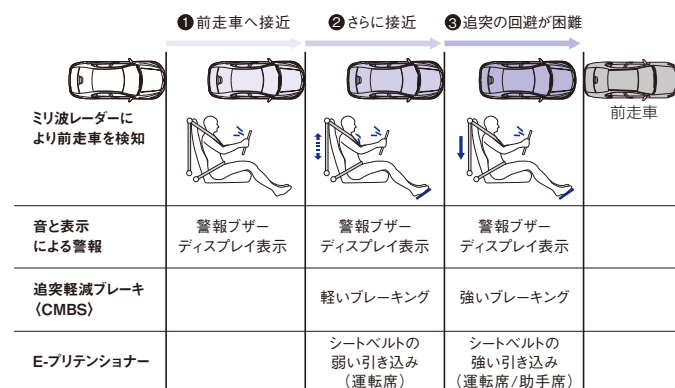
### 旋回時などの走行安定性をさらに高める、VSA(車両挙動安定化制御システム)を全タイプに標準装備。

ABS、TCSに、オーバーステアやアンダーステアなどの横すべり抑制を加えたVSA。ブレーキ制御を4輪制御とし、きめ細かにコントロールすることで、クルマの急激な挙動変化を効果的に抑制し、運転にゆとりと安心をもたらします。さらに、エンジントルク制御をDBWによるスロットル制御で行うことで、より高精度な制御を可能にしています。

### その他、充実した安全装備。

- ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム、オートレベリング機構付)(24iL、24TL、24TL-SPORTS STYLEに標準装備)
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシスト(全タイプに標準装備)

■「追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナー」基本作動イメージ



- 前走車へ接近(追突のおそれがあると判断) → 音と表示による警報 → ドライバーに危険回避操作を促す
- さらに接近 → 軽いブレーキとシートベルトの弱い引き込みによる体感警報 →
- 追突の回避が困難 → 強いブレーキとシートベルトの強い引き込みによって回避操作の支援と追突時の被害を軽減 → 操作支援&被害軽減
- 追突軽減ブレーキ(CMBS)は追突を自動で回避したり、自動で停車するシステムではありません。CMBSの機能には限界があります。
- E-プリテンショナーはシートベルトを正しく着用し、正しい運転姿勢をとらないと充分な効果を発揮しません。
- 追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナーの作動は、走行状態により異なります。

### 【オーバーステア抑制】

ステアリングの急な切り過ぎなどで後輪スリップによる車両の巻き込みが発生した場合、外輪にブレーキをかけることで車両を安定化。

### 【アンダーステア抑制】

旋回時に前輪がスリップし軌跡がふくらんだ場合、エンジントルクを低減し、リア内輪にブレーキをかけることでトレース性を向上。

### 【発進制御】

発進時などで左右輪の路面状況が異なる場合、エンジントルクとブレーキ力を最適配分し、ホイールスピンを抑制することで、発進性や登坂性を向上。

## 心おきなく乗り続けるための、環境への配慮。

### 全タイプ、国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得。

排出ガス中の有害物質、NMHC(非メタン炭化水素)、NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)をそれぞれ低減。NMHCとNOxは基準値の1/4以下にまで低減し、全タイプで国土交通省「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定を取得しています。



「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車表示マーク  
平成17年排出ガス規制のNMHC、NOxについて基準値を75%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両に与えられます。

### 「平成22年度燃費基準+5%」\*を達成。

高出力を発揮しながら「平成22年度燃費基準+5%」\*の優れた燃費性能を達成しています。

\*アコードツアラー全タイプ、アコード 24iL、24TL-SPORTS STYLE、24TLにおいても、装着するメーカーオプションによっては、「平成22年度燃費基準+5%達成車」となる場合があります。



「平成22年度燃費基準+5%達成車」表示マーク  
平成22年度燃費基準を5%以上上回る優れた燃費性能を達成した車両に与えられます。

### リサイクル可能率90%以上\*を実現。

リサイクルしやすく環境にやさしい材料選定を行いました。インテリア、エクステリアの樹脂部品のほとんどにリサイクル性に優れた、オレフィン系樹脂材を採用。PVC(ポリ塩化ビニール)の使用量を、シュレッダーダスト中の塩素濃度1%以下レベルにまで大幅に削減しました。また、ゴムや樹脂部品への識別記号の表示を推進するなど、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上\*としています。

\*「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。

### リサイクル材の使用を推進。

Hondaは、ディーラーからのバンパー回収リサイクルシステムを確立し、回収したバンパーを再生材として再利用しています。アコードシリーズでは、スプラッシュシールドに再生樹脂を使用しています。

### 環境負荷物質の使用量を削減。

Hondaは環境負荷物質と呼ばれる、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量削減に積極的に取り組んでいます。アコードシリーズは、これらすべてにおいて(社)日本自動車工業会が定める自主削減目標を達成しています。

### 【日本自動車工業会の定める環境負荷4物質自主削減目標】

- 鉛:2006年1月以降1996年レベルの1/10以下に削減
- 水銀:2005年1月以降使用全廃(交通安全の観点で使用する部品は除く)
- 六価クロム:2008年1月以降使用全廃
- カドミウム:2007年1月以降使用全廃



Photo: 24TL

# Products in the Globe

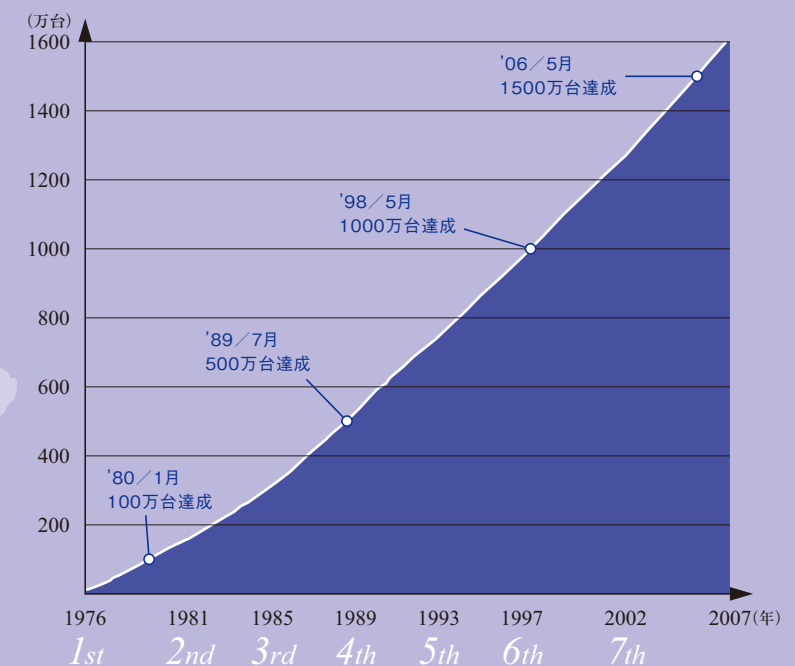
つねに世界を見据え、8代・32年。

Hondaの象徴としてこれからも発展を続ける〈ACCORD〉。

世界を見据えて誕生した1976年、早くもアメリカへ向けて初代アコードの輸出が始まり、2代目からは現地生産がスタート。代を重ねるごとにアジア、ヨーロッパへとステージを広げ、〈ACCORD〉はHondaのグローバルモデルの中核へと発展してきました。現在では約160カ国で販売され、世界生産累計は1,600万台を達成\*しています。さまざまな国や地域から聞こえてくる期待の声にHondaならではの技術で応え、新しい価値を創造する。これからも〈ACCORD〉は、時代とともに、より多くの人々とともに、世界の道を走り続けていきます。

\*2007年現在

■世界生産累計(2007年現在)



## ACCORD Chronology

発売年	1976年 1st	1981年 2nd	1985年 3rd	1989年 4th	1993年 5th	1997年 6th	2002年 7th	2008年 8th	
特徴および主要技術(国内モデル)	<p>エネルギー危機や排気ガス規制などへの対応として、低燃費・低公害対策を施したうえで、「広さ・走り・スタイル」をすべて満たし、誕生。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●1600ハッチバックで誕生</li> <li>●77, 4ドアセダン登場</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■CVCCエンジン</li> <li>■オーバードライブ付ホンダマチック</li> <li>■CVCC-IIエンジン</li> <li>■車速応動型パワーステアリング</li> <li>■セーフティインジケータ</li> </ul>	<p>小型車の頂点にふさわしいクオリティをめざし、メカニズムはもちろん、エクステリア、インテリア、装備にも技術のすべてを凝縮。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●アコード/ビガーンシリーズとして発売</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■クルーズコントロール</li> <li>■オートレベリングサスペンション</li> <li>■4速フルオートマチック</li> <li>■12バルブ・クロスフローエンジン</li> <li>■世界初、車速応動型パリアアブルパワーステアリング</li> <li>■世界初、三次元リアダンパー</li> <li>■4輪アンチロックブレーキ</li> <li>■ロックアップ機構付ホンダマチック4速フルオートマチック</li> <li>■電子制御燃料噴射システムPGM-FI</li> </ul>	<p>スタイリッシュなエアロシェイプにゆとりある空間を確保しながら、すべての判断基準をスポーティというテーマに置いて開発し、新たな価値観を創造。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●エアロデッキ登場</li> <li>●'87, CAシリーズ追加</li> <li>●'88, アメリカ製アコードクーペ輸入販売開始</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■リトラクタブルヘッドライト</li> <li>■2.0ℓDOHC、1.8ℓDOHCエンジン</li> <li>■FF車世界初、4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション</li> <li>■3チャンネルデジタル制御</li> <li>■4輪アンチロックブレーキ</li> <li>■4輪ディスクブレーキ</li> </ul>	<p>90年代の小型セダンはどうあるべきかという命題のもと、ゼロからの発想でクルマの機能の本質を見つめ、人間最優先の道を徹底的に追求。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●アコード/アスコットシリーズとして登場</li> <li>●'91, アメリカ製アコード・ワゴン輸入販売開始</li> <li>●'92, アメリカ製アコード(セダン/左ハンドル)限定輸入販売</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■4WS</li> <li>■2次バランサー内蔵エンジン</li> <li>■運転席用SRSエアバッグシステム</li> </ul>	<p>世界水準の安全性能、低燃費化や環境への配慮、そしてクルマ本来の走る楽しさなど、次世代のセダンに望むすべてを追求し、人と社会への新たな在り方を提示。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■2.2ℓ新VTECエンジン</li> <li>■2.2ℓDOHC VTECエンジン</li> <li>■知的4速オートマチック・プロスマテック(タイプII)</li> <li>■運転席用&amp;助手席用SRSエアバッグシステム</li> <li>■ABS/TCS/LSD</li> </ul>	<p>世界それぞれの地域ニーズに応えるための世界共通フレキシブルプラットフォームを開発。さらに、走行性能、安全性能、環境性能のすべてに優れた先進・高性能セダン&amp;ワゴンを提案。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●アコード/トルネオ/アコードワゴンとして登場</li> <li>●'00 アコードEuro R登場</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■2.0ℓDOHC VTECエンジン</li> <li>■2.0ℓVTECエンジン</li> <li>■2.0ℓVTEC LEVエンジン</li> <li>■1.8ℓVTECエンジン</li> <li>■ワゴン専用2.3ℓVTECエンジン</li> <li>■5リンク・ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション</li> <li>■新EPS(電動パワーステアリング)+VGR(可変ステアリングギアレシオ)</li> <li>■VSA(車両挙動安定化制御システム)</li> <li>■マニュアルモード付4速AT(Sマチック)</li> <li>■世界初「ふらつき運転検知機能」</li> </ul>	<p>高速巡航での安心感、操舵フィールや乗り味といった人とクルマの一体感、質感など、クルマの本質を徹底的に追求。ドライビングを心から楽しめるセダン、走りと積載性を重視したワゴンを提案。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●アコード/アコードワゴンとして登場</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■高出力(200PS)と環境性能をバランスさせた2.4ℓDOHC i-VTECエンジン(セダン&amp;ワゴン)</li> <li>■低燃費をいっそう重視した2.4ℓDOHC i-VTECエンジン(ワゴン専用)</li> <li>■ハイパフォーマンス(220PS)を発揮する2.0ℓDOHC i-VTECエンジン(アコードEuro R)</li> <li>■車速/車間制御機能、車線維持支援機能</li> <li>■Hondaスマートカードキーシステム</li> <li>■独自のGコントロール技術によるクルマ相互の衝突実験を実施</li> <li>■「インターネット・プレミアムクラブ」サービス開始</li> </ul>	<p>高速巡航での安心感、操舵フィールや乗り味といった人とクルマの一体感、質感など、クルマの本質を徹底的に追求。ドライビングを心から楽しめるセダン、走りと積載性を重視したワゴンを提案。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●アコード/アコードワゴンとして登場</li> </ul>	
海外展開	1976年 輸出開始(アメリカから)	1979年 マレーシアでノックダウン生産開始。後に現地生産	1982年 アメリカ(オハイオ州)で日本メーカー初の乗用車現地生産開始	1984年 タイで生産開始	1990年 台湾で生産開始	1992年 イギリスで生産開始	1995年 メキシコで生産開始	1999年 中国で生産開始	2001年 インドで生産開始
主な賞歴(世界)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●'76カー・オブ・ザ・イヤー受賞(モーターファン誌主催)</li> <li>●米国'77カー・オブ・ザ・イヤー、アンダー5,000ドル部門受賞(ロード誌主催)</li> <li>●臺灣'77カー・オブ・ザ・イヤー受賞(ホイールズマガジン誌主催)</li> <li>●米国'77カー・オブ・ザ・イヤー、アンダー5,000ドル部門受賞(カー&amp;ドライバー誌主催)</li> <li>●米国'78ワン・オブ・ザ・10ベストカーズベストセダン・アンダー5,000ドル部門受賞(ロード&amp;トラック誌主催)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●'82, 米国乗用車の日本車名別販売で第1位('96年まで15年間連続記録更新)</li> <li>●'83ヨーロッパ・カー・オブ・ザ・イヤー日本車No.1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●'85-'86日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞(日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会主催)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●'89, 米国乗用車の車名別販売で第1位('91まで連続記録更新)</li> <li>●米国テン・ベスト・カー1991受賞(カー&amp;ドライバー誌主催/'82より連続受賞)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●'93-'94日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞(日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会主催)</li> <li>●米国テン・ベスト・カー1994受賞(カー&amp;ドライバー誌主催)</li> <li>●'94米国インポート・カー・オブ・ザ・イヤー受賞(モーター・トレンド誌主催)</li> <li>●米国テン・ベスト・カー1995受賞(カー&amp;ドライバー誌主催)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●'02-'03日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞(日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会主催)</li> </ul>			



Accord



Accord Tourer

# Equipment

アコード主要装備		標準装備				メーカーオプション
Type	24iL	24TL	SPORTS STYLE	24E	全タイプ標準装備	
安全装備	運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム	●	●	●	●	●フロント3点式ローリミッター付プリテンショナーELRシートベルト(テンションリデュース付)＋運転席ラップリテンショナー ●リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(3席) ●フロントアシスタブルシートベルトショルダーアンカー ●汎用型ISOFIXチャイルドシートアアンカレッジ(リア左右席)＋トップゼーアンカレッジ(リア左右席) ●ドアビーム ●室内燃焼材 ●ハイマウント・ストップランプ ●運転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) ●チャイルドブルー
	前席用i-サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)	●	●	●	●	
	サイドカーテンエアバッグシステム	●	●	●	●	
	フロントアクティブヘッドレスト	●	●	●	●	
	リアヘッドレスト(3席)	●	●	●	●	
	EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS＋ブレーキアシスト	●	●	●	●	
	VSA(ABS＋TCS＋横滑り抑制)	●	●	●	●	
	Motion Adaptive EPS	●	●	●	●	
	追突軽減ブレーキ(CMBS)＋E-プリテンショナー(運転席/助手席)	●	○	○	○	
	ディスプレイヘッドライト(HID)(ロービーム・オートレベリング機構付)	●	●	●	●	
ハロゲンヘッドライト(マニュアルレベリング機構付)	●	●	●	●		
オートライトコントロール	●	●	●	●		
快適装備	Honda HDD インターナビシステム＋プログレスナビ(リアカメラ付)(8インチワイドVGAディスプレイ・TV(ワンセグ)/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー・AV入力端子・Bluetooth対応ハンズフリーテレホン機能付/インターナビ・プレミアムクラブ対応)＋6スピーカー＋ETC	●	○※1	○※1	○※1	●電気式トランクオープンスイッチ ●パワードアロック ●高性能脱臭エアクリンフィルター ●ライト消し忘れ警告ブザー ●パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー&警告灯 ●イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー ●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) ●アクセサリーソケット (DC12V)(センターコンソールボックス内) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●イモビライザー(国土交通省認可品)
	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)	●	●	●	●	
	USBジャック	●	●	●	●	
	オーディオマルチセレクター付オーディオシステム(AM/FMチューナー付CDプレーヤー＋6スピーカー)	●※1	●※1	●※1	●※1	
	AUX(オーディオ外部入力)端子	●※1	●※1	●※1	●※1	
	オーディオリモートコントロールスイッチ(照明付)	●	●	●	●	
	車速連動ボリュームコントロール	●	●	●	●	
	左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー	●	●	●	●	
	リアベンチレーション	●	●	●	●	
	LKAS(車線維持支援システム)	●	●	●	●	
ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)(照明付ステアリングスイッチ)	●	○	○	○		
クルーズコントロール(照明付ステアリングスイッチ)	●	●	●	●		
Hondaスマートキースystem(ウエルカムランプ機能/アンサーバック機能付、センサー内蔵アウタードアハンドル、Hondaスマートキー2個付)	●	○※2	○※2	○※2		
電波式キーレスエントリーシステム(ウエルカムランプ機能/アンサーバック機能付、キーレスエントリー一体型キー2個付)	●	●※2	●※2	●		
車速連動オートドアロック	●	●	●	●		
全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(スイッチ照明/挟み込み防止機構付)	●	●	●	●		
パワーウィンドウ(フロントドアワンタッチ式/スイッチ照明/挟み込み防止機構付)	●	●	●	●		
チルトアップ機構付電動スモークガラス・サンルーフ(高熱線吸収/UVカット機能付)(ワンタッチ式/挟み込み防止機構付)	○	○	○	○		
テレスコピック&チルトステアリング	●	●	●	●		
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)	●	●	●	●	●昼夜切り換式ルームミラー(24E) ●フロントドアポケット(ボトルホルダー付) ●センターコンソール・カップホルダー(リッド付) ●リアセンターアームレスト(カップホルダー付) ●リアドアボトルホルダー ●サンガラスボックス ●コインポケット ●サイドユーティリティポケット ●運転席&助手席シートバックポケット ●6:4分割可倒式リアシート ●マップランプ/インテリアランプ/トランクランプ ●カーテシランプ ●シガーライター ●灰皿(前席) ●大型ドアグリップ ●サテン調インナードアハンドル
	運転席ハイトアジャスター	●	●	●	●	
	レザーインテリアパッケージ(本革シート、助手席8ウェイパワーシート、ドライビングポジション・メモリーシステム(シート)、運転席&助手席シートヒーター)※3	○	○	○	○	
	SPORTS STYLE専用ブラックインテリア(本革コンビシート(本革＋ファブリック))※3	●	●	●	●	
	SPORTS STYLE専用メタル製スポーツペダル(アクセルペダル/ブレーキペダル)&フットレスト	●	●	●	●	
	本革巻ステアリングホイール	●	●	●	○※4	
	本革巻ATセレクトレバー	●	●	●	●	
	外周指針メーター(イルミネーションコントロール付)	●	●	●	●	
	マルチインフォメーション・ディスプレイ(外気温/平均燃費/瞬間燃費/推定航続可能距離表示機能付)	●	●	●	●	
	自動防眩ルームミラー	●	●	●	●	
ブルーイルミネーション(アンビエントランプ/フットランプ)	●	●	●	●		
黒木目調センターコンソールパネル&ドアスイッチパネル	●	●	●	●		
フロント・スライドアームレスト付コンソールボックス(エアコンバルブ付)	●	●	●	●※5		
2段収納リッドタイプグローブボックス(エアコンバルブ&照明付)	●	●	●	●		
センターポケット(リッド付)	●	●※1	●※1	●※1		
ドアエンドガーニッシュ	●	●	●	●		
エクステリア	フォグライト	●	●	●	●	●クロームメッキ・サイドウィンドウモール ●拡散式ウォッシャーノズル ●プリントアンテナ ●熱線式リアウィンドウデフォグ
	SPORTS STYLE専用ダーククロームメッキ・フロントグリル	●	●	●	●	
	SPORTS STYLE専用フロントチンスポイラー/サイドシルガーニッシュ	●	●	●	●	
	SPORTS STYLE専用デュアルユーザータイヤリアバンパー	●	●	●	●	
	全面高熱線吸収/UVカット機能付ガラス	●	●	●	●	
	ハーフシェイド・フロントウィンドウ	●	●	●	●	
	親水/ヒータードドアミラー＋フロントドア撥水ガラス	●	●	●	●	
	車速連動間欠フロントワイパー(バリアブル間欠/ミスト機構付)	●	●	●	●	
	電動格納式リモコンカラードドアミラー(ドアミラーウインカー付)	●	(助手席側リバーズ連動)	(助手席側リバーズ連動)	(助手席側リバーズ連動)	
	雨滴検知ワイパー	●	●	●	●	
走行関連システム	DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)	●	●	●	●	●ディスクブレーキ(リア) ●スタビライザー(フロント/リア) ●ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション ●ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション(マルチリンクタイプ)
	パドルシフト	●	●	●	●	
	ツインサイレンサー	●	●	●	●	
	フロントベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●	●	●	
	スチールラジアルタイヤ(225/50R17 94V)	●	●	●	●	
	スチールラジアルタイヤ(235/45R18 94W)	○	●	●	●	
	17インチアルミホイール(17×7 1/2J)	●	●	●	●	
	18インチアルミホイール(18×8J)	○	●	●	●	
	応急パンク修理キット(スペアタイヤレス)	●	●	●	●	

※1: Honda HDD インターナビシステムを装着した場合、「AUX(オーディオ外部入力)端子」は「AV入力端子」に機能統合されます。「左右独立温度コントロール式フルオートエアコンディショナー」は「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」に機能統合されます。「オーディオマルチセレクター付オーディオシステム」は「Honda HDD インターナビシステム」に機能統合されます。「センターポケット」は装着されます。※2: 「電波式キーレスエントリーシステム」は「Hondaスマートキースystem」に機能統合されます。※3: 「レザーインテリア」及び「ブラックインテリア」はシート側面、フロントシート背面、フロントヘッドレスト背面、リアシートセンター部、リアヘッドレスト、アームレスト、ドアトリムに合成皮革を使用しています。※4: 「Honda HDD インターナビシステム」を装着した場合、「本革巻ステアリングホイール」はセット装着されます。※5: 「エアコンバルブ」は装着されません。

○メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。

■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。

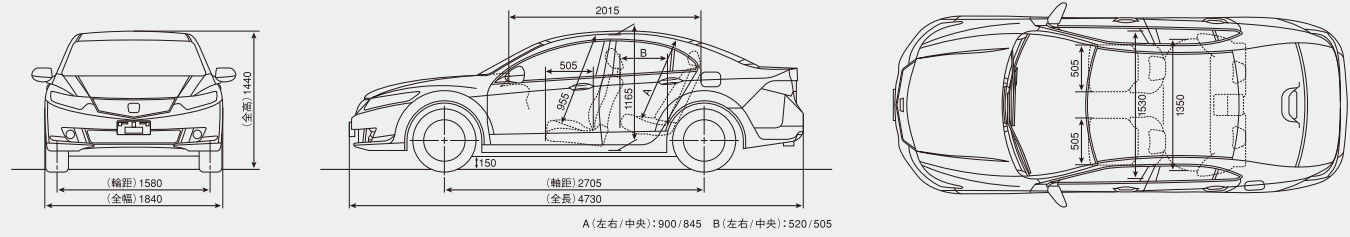


# Specifications

主要諸元		標準装備			
Type	24iL	24TL	SPORTS STYLE	24E	
駆動方式	FF				
車名・型式	2.4i DOHC i-VTEC ホンダ・DBA-CU2				
トランスミッション	5速オートマチック＋パドルシフト				
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4,730			
	全幅(m)	1,840	1,850		
	全高(m)	1,440			
	ホイールベース(m)	2,705			
	トレッド(m)	1,580/1,580			
	最低地上高(m)	0,150			
	車両重量(kg)	1,520	1,510	1,520	1,500
	最大車両重量(kg)※1	1,550	1,550	1,540	1,510
	乗車定員(名)	5			
	客室内寸法(m)	長さ/幅/高さ 2,015/1,530/1,165(サンルーフ装着車1,150)			
エンジン	エンジン型式	K24A			
	エンジン種類・シリンダー数および配置	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(cm³)	2,354			
	内径×行程(mm)	87.0×99.0			
	圧縮比	11.0			
	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	無鉛プレミアムガソリン※2			
	燃料タンク容量(l)	65			
	最高出力(kW[PS]/rpm)*	151[206]/7,000			
性能	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	232[23.7]/4,300			
	燃料消費率(km/l) 10・15モード走行(国土交通省審査値)	11.4	11.8(11.4※3)	11.4	11.8
	燃料消費率(km/l) JC08モード走行(国土交通省審査値)	11.2(11.0※4)	11.2(11.0※5)		11.2
	主要燃費向上対策	可変バルブタイミング、ロックアップ機構付トルコン、電動パワーステアリング			
	最小回転半径(m)	5.5(5.7※6)	5.5	5.7	5.5
	変速比	1速 2.651 / 2速 1.613 / 3速 1.081 / 4速 0.772 / 5速 0.566 / 後退 2.000			
	減速比	4.437			
	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 225/50R17 94V (235/45R18 94W※6)	225/50R17 94V	235/45R18 94W	225/50R17 94V
	主ブレーキの種類・形式	前/後 前/後	油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク		
動力伝達・走行装置	サスペンション方式	ダブルウィッシュボーン式			
	スタビライザー形式	マルチリンク・ダブルウィッシュボーン式 トーション・バー式			

※1:メーカーオプションを組み合わせて装着した場合の最大車両重量です。※2:無鉛レギュラーガソリンをお使いになることができます。その場合エンジンの性能を十分に発揮できません。※3:メーカーオプションのサンルーフ、レザーインテリアパッケージ、Honda HDD インターナビシステムのいずれかを装着した場合の数値※4:メーカーオプションの「サンルーフとレザーインテリアパッケージ」または「サンルーフと18インチアルミホイール」を装着した場合の数値※5:メーカーオプションの18インチアルミホイール装着車の数値 ※6:※はネット値です。「ネット」とはエンジンと車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。■新単位として、出力は[PS]から[kW]に、トルクは[kg・m]から[N・m]に切り替わっています。■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。なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。■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、G-COM、INTER NAVI SYSTEM、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社

三面図 (24TL メーカーオプション非装着車) 単位: mm



環境仕様		DBA-CU2	
基礎情報	車両型式	DBA-CU2	
	エンジン	型式	K24A
	総排気量(cm³)	2,354	
駆動装置	駆動方式	FF	
	変速機	5AT	
	燃料消費率	10・15モード	燃費(km/l)
CO2排出量(g/km)(燃費からの換算値)		196.8	
JC08モード		燃費(km/l)	11.2
CO2排出量(g/km)(燃費からの換算値)	207.3		
排出ガス	参考	平成22年度燃費基準+5%達成車	
	適合規制・認定レベル	1.15	
	JC08H+JC08Cモード規制値・認定値等(単位:g/km)	CO	0.13
NMHC	0.013		
NOx	0.013		
環境性能情報	参考	八都府県低公害車指定制度およびLEV-7(等)の排出ガス基準をクリアしています。*LEV-7:京阪神7府県市指定低排出ガス車	
	適合騒音規制レベル	平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A)	
	エアコン冷媒使用量	種類:代替フロン134a 使用量:450g	
車室内VOC	適合規格	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)	
	適合規格	自工会2006年目標達成(1996年使用量※1の1/10)	
	適合規格	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止※2)	
環境負荷物質削減	鉛	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
	水銀	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
	六価クロム	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 リサイクルしやすい材料※3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 ポリ塩化ビニル廃止部品 グリーン購入法適合状況	
	その他	ウインドウモール類、バンパーフェースなどの内外装部品 アンダーカバー、エアアウトレット、エアコンダクト、バッテリーボックス、吸音材 車全体で90%以上※4 ボディアンダーコート、外装モールなどでの廃止によりASR※5中塩素濃度1%以下レベル グリーン購入法適合車	

※1:1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。※2:交通安全上必須な部品の機能確保を除外。※3: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。※4:「新車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。※5:Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2008年12月現在のものです。

# Equipment

アコードツアラー 主要装備					● 標準装備	○ メーカーオプション	▲ ディーラーオプション	
Type	24iL	24TL	SPORTS STYLE	24E	全タイプ標準装備			
安全装備	運転席用・助手席用i-SRSエアバッグシステム	●	●	●	● フロント3点式ローリミッター付プリテンショナー・ELRシートベルト(テンションリデューサー付) + 運転席ラップリテンショナー			
	前席用i-サイドエアバッグシステム(助手席乗員姿勢検知機能付)	●	●	●	● リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト(3席)			
	サイドカーテンエアバッグシステム	●	●	●	● フロントエアスタブルシートベルトショルダーアンカー			
	フロントアクティブヘッドレスト	●	●	●	● 汎用型ISOFIXチャイルドシートロアアンカレッジ(リア左右席) + トップテザーアンカレッジ(リア左右席)			
	リアヘッドレスト(3席)	●	●	●	● ドアヒール			
	EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS+ブレーキアシスト	●	●	●	● 室内燃焼材			
	VSA(ABS+TCS+横すべり抑制)	●	●	●	● LEDハイマウント・ストップランプ			
	Motion Adaptive EPS	●	●	●	● 運転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)			
	追突軽減ブレーキ(CMBS) + E-プリテンショナー(運転席/助手席)	●	○	○	● チャイルドブルーフ			
	ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム、オートレベリング機構付)	●	●	●				
ハログンヘッドライト(マニュアルレベリング機構付)	●	●	●					
オートライトコントロール	●	●	●					
快適装備	Honda HDD インターナビシステム + プログレスナビコマンド(リアカメラ付)(8インチワイドVGAディスプレイ、TV(ワンセグ)/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、AV入力端子、Bluetooth対応ハンズフリーテレホン機能付/インターナビ・プレミアムクラブ対応) + 6スピーカー + ETC	●	○*	○*	○*	● 電気式テールゲートオープンスイッチ		
	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)	●	●	●	○*	● パワードアロック		
	USBジャック	●	●	●	●	● 高性能脱臭エアクリンフィルター		
	オーディオマルチセレクター付オーディオシステム(AM/FMチューナー付CDプレーヤー+6スピーカー)	●	○*	○*	○*	● ライト消し忘れ警告ブザー		
	AUX(オーディオ外部入力)端子	●	○*	○*	○*	● パークブレーキ解除忘れ警告ブザー&警告灯		
	オーディオリモートコントロールスイッチ(照明付)	●	●	●	●	● イグニッションキー抜き忘れ警告ブザー		
	車速運動ボリュームコントロール	●	●	●	●	● 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)		
	左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー	●	●	●	●	● アクセサリーソケット(DC12V)(センターコンソールボックス内/ラゲッジスペース内)		
	リアベンチレーション	●	●	●	●	● セキュリティアラーム(国土交通省認可品)		
	LKAS(車線維持支援システム)	●	●	●	●	● イモビライザー(国土交通省認可品)		
ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)(照明付ステアリングスイッチ)	●	○	○	●				
クルーズコントロール(照明付ステアリングスイッチ)	●	●	●	●				
Hondaスマートキーシステム(ウエルカムランプ機能/アンサーバック機能付、センサー内蔵アウタードアハンドル、Hondaスマートキー2個付)	●	○*	○*	○*	● 昼夜切り換式ルームミラー(24E)			
電波式キーレスエントリーシステム(ウエルカムランプ機能/アンサーバック機能付、キーレスエントリー-体型キー2個付)	●	○*	○*	○*	● フロントドアポケット(ポルホルダー付)			
車速運動オートドアロック	●	●	●	●	● センターコンソール・カップホルダー(リッド付)			
全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(スイッチ照明/挟み込み防止機構付)	●	●	●	●	● リアセンターアームレスト(カップホルダー付)			
パワーウィンドウ(フロントドアワンタッチ式/スイッチ照明/挟み込み防止機構付)	●	●	●	●	● リアドアポルホルダー			
パワーテールゲート(挟み込み防止機構/イージーローザー付、リモコン&運転席ドアスイッチ開閉式)	●	○	○	○	● サングラスボックス			
チルトアップ機構付電動スモークガラス・サンルーフ(高熱線吸収/UVカット機能付)(ワンタッチ式/挟み込み防止機構付)	●	○	○	○	● コインポケット			
テレスコピック&チルトステアリング	●	○	○	○	● サイドユーティリティポケット			
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)	●	●	●	●	● 運転席&助手席シートバックポケット			
運転席ハイトアジャスター	●	●	●	●	● 6:4分割可倒式リアシート			
レザーインテリアパッケージ(本革シート、助手席8ウェイパワーシート、ドライビングポジション・メモリスシステム(シート)、運転席&助手席シートヒーター)*3	○	○	●	○	● マップランプ/インテリアランプ/ラゲッジスペースランプ			
SPORTS STYLE専用ブラックインテリア(本革コンビシート(本革+ファブリック))*3	●	●	●	●	● カーテシランプ			
SPORTS STYLE専用メタル製スポーツペダル(アクセルペダル/ブレーキペダル)&フットレスト	●	●	●	●	● シガーライター			
本革巻ステアリングホイール	●	●	●	○*	● 灰皿(前席)			
本革巻ATセレクトレバー	●	●	●	●	● 大型ドアグリップ			
外周指針メーター(イルミネーションコントロール付)	●	●	●	●	● サテン調インナードアハンドル			
マルチインフォメーション・ディスプレイ(外気温/平均燃費/瞬間燃費/推定航続可能距離表示機能付)	●	●	●	●	● カーゴフック			
自動防眩ルームミラー	●	●	●	●				
ブルーイルミネーション(アンビエントランプ/フットランプ)	●	●	●	●				
黒木目調センターコンソールパネル&ドアスイッチパネル	●	●	●	●				
フロント・スライドアームレスト付コンソールボックス(エアコンバルブ付)	●	●	●	●				
2段収納リッドタイプグローブボックス(エアコンバルブ&照明付)	●	●	●	●				
センターポケット(リッド付)	●	○*	○*	○*				
トノカバー	●	●	●	●				
カーゴネット	●	●	●	●				
フロアアンダーユーティリティスペース	●	●	●	●				
ドアエンドガーニッシュ	●	●	●	●				
フォグライト	●	●	●	●				
SPORTS STYLE専用ダーククロームメッキ・フロントグリル	●	●	●	●	● クロームメッキ・サイドウィンドウモール			
SPORTS STYLE専用フロントチンスポイラー/サイドシルガーニッシュ	●	●	●	●	● 拡散式ウォッシャーノズル			
テルゲートスポイラー	●	●	●	●	● 間欠リアワイパー(リパース運動)			
全面高熱線吸収/UVカット機能付ガラス	●	●	●	●	● プリントアンテナ			
ハーフレッド・フロントウィンドウ	●	●	●	●	● 熱線式リアウィンドウデフォグガー			
プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート)	●	●	●	●				
親水/ヒートドッドアミラー + フロントドア換水ガラス	●	●	●	●				
車速運動間欠フロントワイパー(バリアブル間欠/ミスト機構付)	●	●	●	●				
電動格納式リモコンカラードアミラー(ドアミラーウインカー付)	●	●	●	●				
雨滴検知ワイパー	●	●	●	●				
ルーフレール(シルバー)	●	●	●	●				
DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)	●	●	●	●	● ディスクブレーキ(リア)			
パドルシフト	●	●	●	●	● スタビライザー(フロント/リア)			
ツインサイレンサー	●	●	●	●	● ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション			
フロントベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●	●	●	● ダブルウィッシュボーンリアサスペンション(マルチリンクタイプ)			
スチールラジアルタイヤ(225/50R17 94V)	●	●	●	●				
スチールラジアルタイヤ(235/45R18 94W)	○	●	●	●				
17インチアルミホイール(17 X 7 1/2J)	●	●	●	●				
18インチアルミホイール(18 X 8J)	○	●	●	●				
応急パンク修理キット(スペアタイヤレス)	●	●	●	●				

\*1: Honda HDD インターナビシステムを装着した場合、「AUX(オーディオ外部入力)端子」は「AV入力端子」に機能統合されます。「左右独立温度コントロール式フルオートエアコンディショナー」は「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」に機能統合されます。「オーディオマルチセレクター付オーディオシステム」は「Honda HDD インターナビシステム」に機能統合されます。「センターポケット」は装着されません。\*2: 「電波式キーレスエントリーシステム」は「Hondaスマートキーシステム」に機能統合されます。\*3: 「レザーインテリア」及び「ブラックインテリア」はシート側面、フロントシート背面、フロントヘッドレスト背面、リアシートセンター部、リアヘッドレスト、アームレスト、ドアトリムに合成皮革を使用しています。\*4: 「Honda HDD インターナビシステム」を装着した場合、「本革巻ステアリングホイール」はセット装着されます。\*5: 「エアコンバルブ」は装着されません。

○メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。

■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。

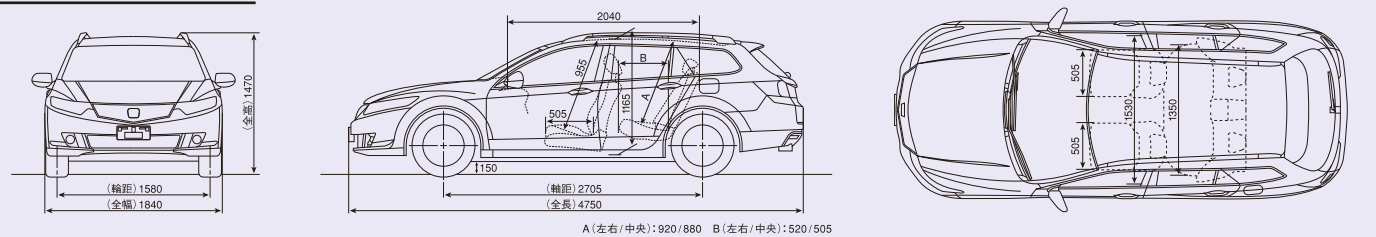
# Accord Tourer

# Specifications

主要諸元					
Type	24iL	24TL	SPORTS STYLE	24E	
駆動方式	FF				
車名・型式	2.4 i DOHC i-VTEC ホンダ・DBA-CW2				
トランスミッション	5速オートマチック+パドルシフト				
寸法・重量・乗車定員	全長(m)	4,750			
	全幅(m)	1,840	1,850	1,840	
	全高(m)	1,470			
	ホイールベース(m)	2,705			
	トレッド(m)	前/後 1,580/1,580			
	最低地上高(m)	0,150			
	車両重量(kg)	1,590	1,580	1,590	1,560
	乗車定員(名)	5			
	客室内寸法(m)	長さ/幅/高さ 2,040/1,530/1,165(サンルーフ装着車1,150)			
	エンジン	K24A 水冷直列4気筒横置 DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2			
性能	エンジン型式	K24A			
	エンジン種類・シリンダー数および配置	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(cm³)	2,354			
	内径×行程(mm)	87.0×99.0			
	圧縮比	11.0			
	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	無鉛プレミアムガソリン*2			
	燃料タンク容量(l)	65			
	最高出力(kW[PS]/rpm)*	151[206]/7,000			
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*	232[23.7]/4,300				
燃料消費率(km/l)10・15モード走行(国土交通省審査値)	11.4				
燃料消費率(km/l)JC08モード走行(国土交通省審査値)	11.0				
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング、ロックアップ機構付トルコン、電動パワーステアリング				
最小回転半径(m)	5.5(5.7*3)	5.5	5.7	5.5	
動力伝達・走行装置	変速比	1速2,651/2速1,613/3速1,081/4速0,772/5速0,566/後退2,000			
	減速比	4,437			
	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 225/50R17 94V (235/45R18 94W*3)	225/50R17 94V	235/45R18 94W	225/50R17 94V
	主ブレーキの種類・形式	前/後 前 後	油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク		
	サスペンション方式	ダブルウィッシュボーン式			
	スタビライザー形式	マルチリンク・ダブルウィッシュボーン式 トーション・バー式			

\*1: メーカーオプションを組み合わせて装着した場合の最大車両重量です。\*2: 無鉛レギュラーガソリンをお使いになっても構いません。その場合エンジンの性能を十分に発揮できません。\*3: メーカーオプションの18インチアルミホイール装着車の数値はネット値です。「ネット」とはエンジンを車庫に搭載した状態とは異なる条件で測定したものです。■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。■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。なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。■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、G-CON、INTERNAVISYSTEM、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。■製造事業者: 本田技研工業株式会社

三面図 (24TL メーカーオプション非装着車) 単位: mm



## 環境仕様

基礎情報	車両型式	DBA-CW2	
	エンジン	型式	K24A
駆動装置	総排気量(cm³)	2,354	
	駆動方式	FF	
燃料消費率	変速機	5AT	
		10・15モード	燃費(km/l) CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)(燃費からの換算値)
	JC08モード	燃費(km/l) CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)(燃費からの換算値)	11.0 211.1
	参考	平成22年度燃費基準+5%達成車	
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス基準75%低減	
	JC08H+JC08Cモード規制値・認定値等(単位:g/km)	CO	1.15
		NMHC	0.013
		NOx	0.013
参考	八都府県市低公害車指定制度およびLEV-7(等)の排出ガス基準をクリアしています。 *LEV-7: 京阪神7府県市指定低排出ガス車		
環境性能情報	適合騒音規制レベル	平成10年騒音規制 規制値: 加速走行76dB(A)	
	エアコン冷媒使用量	種類: 代替フロン134a 使用量: 450g	
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)		
	自工会2006年目標達成(1996年使用量*1の1/10)		
環境負荷物質削減	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*2)		
	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)		
環境への取り組み	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 リサイクルしやすい材料*3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 *4: 樹脂、ゴム部品に可能な限り全て ウインドウモール類、パンパーフェースなどの内外装部品 アンダーカバー、エアアウトレット、エアコンダクト、バッテリーボックス、吸音材 *5: 車全体で90%以上	
その他	ポリ塩化ビニル廃止部品 グリーン購入法適合状況		

\*1: 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。\*2: 交通安全上必須な部品の機能性使用を除外。\*3: ポリアクリル、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。\*4: 「新車種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。\*5: Automobile Shredder Residue ※この環境仕様書は2008年12月現在のもので、