HONDA ACCORD

CONTENIDO - ES

INTRODUCCIÓN	***2***
SISTEMAS DE SEGURIDAD	***7***
CARROCERÍA	***11***
INTERIOR	***13***
MOTOR Y TRANSMISIÓN	***19***
CHASIS	***25***

EL NUEVO HONDA ACCORD

- **Los nuevos Accord y Accord Tourer han sido diseñados para competir con vehículos de un segmento superior**
- **Estilo más dinámico y deportivo**
- **Refinado interior con materiales cuidadosamente seleccionados y un ajuste y acabado excepcionales**
- **Todos los motores están diseñados para cumplir con la normativa sobre emisiones Euro 5**
- **Presentación del nuevo motor diesel i-DTEC de 2.2 litros**
- **Motores de gasolina aún más refinados**
- **Transmisión manual de 6 velocidades en todas las versiones o transmisión automática de 5 velocidades con levas en el volante en las versiones gasolina**
- **Suspensión delantera de doble brazo oscilante y trasera multibrazo, ancho de vía más amplio y centro de gravedad más bajo que mejoran las características dinámicas**
- **El sistema de estabilidad asistida (VSA, Vehicle Stability Assist) se complementa ahora con la dirección eléctrica (EPS, Electric Power Steering) adaptable al movimiento, lo que proporciona mayor seguridad**
- **Los sistemas de seguridad ADAS, formados por el sistema de mantenimiento de carril (LKAS, Lane Keeping Assist System), el control de crucero adaptativo (ACC, Adaptive Cruise Control) y el sistema de mitigación de impactos (CMBS, Collision Mitigation Brake System) están disponibles según versiones**
- **Estructura de carrocería de compatibilidad avanzada (ACE, Advanced Compatability Engineering)**
- **La comercialización dará comienzo en el mes de junio**

Con la clara intención de competir con los rivales consolidados del segmento D Premium, Honda ha otorgado a los nuevos modelos Accord y Accord Tourer un estilo deportivo, mayor refinamiento y un conjunto exclusivo de sistemas de seguridad, unidos a una excelente capacidad dinámica y a una fuerte apuesta por el respeto al medio ambiente, que se refleja en una gama de motores que han sido diseñados para cumplir con los exigentes requisitos de la próxima normativa sobre emisiones Euro5.

Significativamente más ancho y ligeramente más bajo, la imagen adopta un estilo más deportivo y emocional. El diseño “afilado“, con destacados pasos de rueda que resaltan el ancho de vía del vehículo, otorgan al Accord una presencia sólida, potente y distintiva. La personalidad del frontal y las líneas más fluidas le confieren un porte destacado.

La evolución respecto a la generación anterior del Accord se percibe aún más claramente en el Tourer, en el que se ha puesto mayor énfasis en la capacidad de carga y a la vez se le ha dotado de una expresión más dinámica de su avanzada tecnología, aunque sin renunciar a un alto grado de versatilidad y sentido práctico.

Tres nuevos y avanzados motores con unas de las emisiones más bajas de su segmento

Las nuevas versiones del Accord son unas de las primeras en ofrecer una gama completa de motores diseñadas para cumplir con la próxima normativa de emisiones Euro5, que no entrará en vigor hasta septiembre de 2009. Sin embargo, las excepcionales credenciales medioambientales no se han conseguido a expensas del placer de conducción, sino que van acompañadas de mayores prestaciones.

En la nueva gama Accord hace su debut el motor diésel de segunda generación de Honda, que se apoya en las indiscutibles características del galardonado motor i-CTDi, para elevar una vez más el listón del segmento diesel. Su avanzada tecnología y sus prestaciones generales lo colocan sin duda en la vanguardia del desarrollo diesel y subrayan la aspiración del Accord de ofrecer una de las más contundentes combinaciones de rendimiento dinámico y responsabilidad medioambiental del mercado.

Al igual que su predecesor, el nuevo motor diesel i-DTEC es compacto, ligero, refinado y silencioso. Aplica la última tecnología piezoeléctrica de inyección de combustible multietapa, una recirculación de los gases de escape más eficiente y un filtro de partículas que reduce considerablemente las emisiones. También se han incrementado los niveles de potencia y par motor para ofrecer una sensación de conducción más deportiva. La potencia es 10 CV superior, 150 CV a las mismas 4.000 rpm, mientras que el par máximo es ahora de 350 Nm a 2.000 rpm. La agilidad del motor se refleja en la capacidad de aceleración, de 9,6 s de 0-100 kms, combinada con un consumo de combustible de 5,6 l 7 100 kms. Asimismo, las emisiones de CO_2 son de tan sólo 148g/km.

El motor de gasolina i-VTEC de 2.0 litros tiene prestaciones similares a las de su antecesor, 156 CV a 6.300 rpm, aunque incrementa su economía de combustible. El consumo de combustible en circuito mixto es de 7,2 l/100 kms, mientras que en el anterior era de 7,7 l/100 kms. Entre los cambios tecnológicos más importantes figuran el mayor diámetro de las válvulas de admisión, la optimización de la distribución de válvulas y, por lo tanto, mayores volúmenes de aire de admisión y escape.

El motor de gasolina 2.4 litros es más potente, con 201 CV a 7.000 rpm y un par máximo de 234 Nm a 4.5 00 rpm, frente a los 190 CV y 223 Nm anteriores. La economía de combustible también se ha visto mejorada, siendo ahora de 8,8 l/100 kms, frente a los 9,0 l/100 kms del modelo anterior.

Estas cifras derivan de una relación de compresión que ha pasado de 10.5 a 11.0:1, mayor diámetro de válvulas, distribución de válvulas mejorada y menor presión en el sistema de escape.

Transmisión manual de 6 velocidades / Transmisión automática de 5 velocidades

Los tres motores cuentan con una transmisión manual de 6 velocidades, en tanto que los dos motores de gasolina ofrecen además una transmisión automática de 5 velocidades.

Las versiones con transmisión manual muestran un indicador luminoso de velocidades o SIL (Shift Indicator Light), que aparece en el centro del cuentarrevoluciones. Se muestra ‘UP’ o ‘DOWN’ (alta o baja) para advertir al conductor del punto óptimo (en cuanto a la mejor economía de combustible) del cambio de velocidad. Las pruebas internas de Honda han reflejado que se consigue un ahorro de combustible de hasta un 5% con sólo seguir dichas instrucciones.

La transmisión automática de 5 velocidades cuenta con un sencillo cuadro con los símbolos ‘P R N D S’: ahora incopora las levas de accionamiento en el volante, y al utilizarlas en modo S se cuenta con un modo de cambios secuencial.

Manejo ágil y seguro

Los entusiastas de la conducción también disfrutarán de la mayor agilidad del nuevo Accord. El centro de gravedad más bajo, el mayor ancho de vía y la nueva suspensión, delantera de doble brazo oscilante y trasera multibrazo, con amortiguadores de dureza variable, unidos a la mayor rigidez de la carrocería, hacen que el

Accord reaccione con mayor rapidez a las acciones del conductor. Se percibe una mejor respuesta y mayor seguridad en la conducción, y se ha reducido el balanceo de la carrocería.

La dirección asistida eléctrica adaptable a la velocidad es de serie en todas las versiones y el nuevo sistema axial cuenta con un motor sin escobilla de mayor potencia y menos inercia, lo que proporciona un excelente tacto de la dirección a altas velocidades y una sensación de estabilidad y seguridad. También se ha adoptado una relación de dirección más rápida, en consonancia con la mayor agilidad del chasis del Accord.

Amplio equipamiento de seguridad

Como complemento de una gran variedad de elementos de seguridad pasivos, se ofrece una serie de excepcionales sistemas dinámicos que proporcionan aún mayor seguridad. Toda la gama está disponible con el sistema de estabilidad asistida y control de tracción (VSA) de serie, un sistema diseñado para ayudar al conductor a mantener el control en giros, aceleraciones y maniobras imprevistas, ya que aplica los frenos a las ruedas derecha o izquierda, según sea necesario, y gestiona el par del motor según lo requiera el momento de la conducción.

Dirección asistida eléctrica adaptable al movimiento (EPS)

El nuevo Accord también presenta un sistema innovador en el que se aplican las funciones VSA y la dirección asistida eléctrica del vehículo. Denominado Motion Adaptative EPS, el sistema detecta la inestabilidad en terrenos resbaladizos en situaciones de giro y de frenado y de manera automática modifica el esfuerzo requerido por la dirección para indicar al conductor la trayectoria que debe seguir.

Dicha modificación es apenas perceptible y el control de la dirección sigue en manos del conductor en todo momento. Sin embargo, ese par de dirección complementario es suficiente para hacer que el conductor actúe de manera instintiva y su reacción baste para recuperar la estabilidad o acortar la distancia de frenado, permitiendo así que mantenga el control.

Sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) – (disponibles según versiones)

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) de Honda están disponibles en algunas versiones con motor 2.2 litros i-DTEC y 2.4 litros i-VTEC. Se trata de un conjunto de tres tecnologías de vanguardia que llevan la seguridad a nuevas cotas. El primero de ellos es el sistema de mantenimiento de carril (LKAS – Lane Keeping Assist), que emplea una cámara para detectar si el vehículo se desvía del carril y aplica par de dirección si es necesario, lo que facilita la conducción en autovías y a la vez aumenta la seguridad.

El Control de Crucero Adaptativo (ACC) utiliza un radar de onda milimétrica para mantener una distancia constante –ajustable por el conductor- respecto al vehículo que marcha inmediatamente delante, ofreciendo de este modo una conducción más relajada.

El tercer sistema de asistencia a la conducción es el de mitigación de impactos CMBS (Collision Mitigation Brake System), que controla la distancia y la velocidad de aproximación entre el Accord y el vehículo que está justo delante, avisa al conductor si es probable que se produzca la colisión y ayuda a reducir el impacto cuando el choque es inevitable.

Los sistemas anteriores complementan las características de seguridad pasivas del Accord, que incluyen pretensores de cinturones de seguridad, airbags delanteros de doble fase, airbags laterales para conductor y

acompañante, airbags de cortina de longitud completa y puntos de anclaje ISOFIX en todas las versiones. El Accord también cuenta con reposacabezas activos en los asientos delanteros, que se accionan cuando el ocupante se hunde en el asiento a causa de un impacto trasero. En ese momento, una placa rígida activa una articulación con el reposacabezas, que lo impulsa hacia delante para sostener la cabeza.

Estructura de carrocería de compatibilidad avanzada (ACE)

La estructura de carrocería ACE, que se ha ido introduciendo progresivamente en toda la gama Honda, mejora en gran medida la protección de los ocupantes en diversas situaciones de colisión.

El bastidor principal compuesto de polígonos montados en la parte delantera está diseñado para evitar la deformación del habitáculo y distribuir las fuerzas a través de varias vías de soporte de carga, alejándolas así del compartimento de los ocupantes. Esto es muy importante cuando se produce una colisión frontal con un vehículo de distinta altura, peso o tipo de chasis.

Para cumplir al máximo los requisitos de seguridad en impactos laterales, los ingenieros de Honda han aumentado las secciones laterales del bastidor y elegido unas especificaciones diferentes de material, logrando así el nivel deseado de rigidez y resistencia en áreas críticas sin añadir peso innecesario.

El nuevo Accord también incorpora muchas de las características de protección de peatones ya existentes en los últimos modelos Honda, como los pivotes de limpiaparabrisas diseñados para romperse en caso de impacto, los soportes de aleta delantera con absorción de energía y las bisagras situadas en una zona libre bajo el capó, que dejan mayor espacio para la deformación.

Refinado interior con materiales cuidadosamente seleccionados y un ajuste y acabado excepcionales

La personalidad deportiva del habitáculo se refleja en un diseño del salpicadero caracterizado por un amplio espacio para el conductor y el acompañante. Un peculiar embellecedor plateado se integra hacia el interior a través del salpicadero desde ambos lados, prolongándose hacia la consola central. Los asientos delanteros, elegantes y cómodos, poseen grandes apoyos laterales, y la nueva estructura interna está diseñada para reducir la transmisión de vibraciones.

Con inserciones negras y plateadas, el deportivo volante de tres radios contiene un amplio conjunto de mandos de control, como los de audio, control de velocidad de crucero y teléfono móvil. Es totalmente ajustable en inclinación y profundidad, con 10 grados adicionales de ajuste en inclinación en comparación con el Accord anterior.

El nuevo Accord cuenta con instrumentos ‘flotantes’ con retroiluminación, y en el centro del velocímetro aparece una pantalla LCD de información múltiple que presenta diversos datos. Los mandos de control situados en el volante permiten al conductor recorrer la pantalla a través de múltiples visores de información.

Se ha incorporado una nueva función, un recordatorio de mantenimiento que indica al conductor la distancia o los días que faltan para un mantenimiento obligado, y cuando la fecha es inminente, aparece un símbolo de advertencia ampliado.

Los espacios de almacenamiento incluyen dos huecos laterales en la consola central, una zona con tapa junto al volante, dos grandes bolsillos en la puerta delantera con capacidad para botellas y mapas, soportes para botellas en los paneles de las puertas traseras, y un gran espacio en la consola central. En lugar de un diseño de espacio abatible, la espaciosa guantera cuenta ahora con cubierta independiente y se subdivide en un compartimento doble. La cubierta del espacio de la consola central actúa también como reposabrazos y ofrece un ajuste por deslizamiento de 89 mm. En la consola central hay dos posavasos, y los pasajeros de los asientos traseros pueden acceder a otros dos situados en el reposabrazos central, que quedan a la vista cuando éste se abate.

Amplio equipamiento disponible

Entre el amplio equipamiento del Accord se incluyen elevalunas eléctricos, limpiaparabrisas automáticos y climatizador de control dual, entre otros.

Las versiones básicas de la gama están equipadas con radio y reproductor de CD, con amplificador incorporado de 4 canales de 30 vatios y seis altavoces. Las versiones más altas disponen de un excelente sistema de audio con cargador de 6 CD situado en la consola central, además de un amplificador de alta potencia de 45 vatios x 8 canales y nada menos que 10 altavoces.

Los iPod de quinta generación y posteriores pueden utilizarse mediante el puerto USB situado en la consola central, que también cuenta con una toma auxiliar y una salida de potencia.

El avanzado sistema de navegación por satélite, de serie en las versiones altas de la gama, ofrece una pantalla de 8 pulgadas, sistema radial de datos (RDS), reconocimiento por voz en cinco idiomas (inglés, francés, alemán, italiano y español) y abarca la mayoría de los países europeos.

Capacidad de carga

Con 467 litros (VDA), la capacidad de carga del Accord es una de las mejores de su categoría en comparación con otros vehículos del segmento premium. La altura de carga del maletero es también muy cómoda, de 678 mm, 80 mm mejorada respecto al modelo anterior.

Con un dinámico estilo, la capacidad de equipaje del Tourer es de 406 litros (VDA), con todos los asientos en su posición, y está a la altura de los mejores vehículos familiares. Para abrir el maletero del Tourer, los asientos traseros se pueden abatir con un solo movimiento, con lo que se consigue un espacio de carga prácticamente plano.

En la zona de carga hay un espacio bajo el piso de 250 mm de profundidad, que añade 53 litros a la capacidad de carga general del Tourer. A ambos lados hay dos compartimentos pequeños a los que se accede abriendo su tapa.

Al igual que su antecesor, el nuevo Accord Tourer está disponible con un portón trasero eléctrico (según versiones), que se puede abrir mediante llave o un mando situado en el borde inferior del portón.

SISTEMAS DE SEGURIDAD

- **La estructura de carrocería de ingeniería de compatibilidad avanzada (ACE) dispersa las fuerzas de colisión a lo largo de un área frontal más grande**
- **Sistema de control de crucero adaptativo (ACC, Adaptive Cruise Control), sistema de mitigación de impactos (CMBS, Collision Mitigation Brake System) y sistema de mantenimiento de carril (LKAS, Lane Keeping Assist System) – (disponibles según versiones)**
- **Airbags delanteros para conductor y acompañante, airbags laterales y airbags de cortina de longitud completa; sistema de puntos de anclaje ISOFIX**

Seguridad

El nuevo Accord está equipado con una amplia gama de las últimas tecnologías de seguridad activa (prevención de accidentes) y pasiva (rendimiento de seguridad en caso de impacto), por lo que se coloca en la vanguardia en su clase. Funciones como el sistema de control de estabilidad y tracción VSA, la nueva dirección asistida eléctrica adaptable al movimiento (Motion Adaptative EPS) y el ABS mejoran la capacidad para evitar accidentes del nuevo modelo. Los faros de xenón de alta intensidad (según versiones) permiten aumentar la visibilidad durante la noche.

Quizá el elemento más notable de la variedad de elementos de seguridad del nuevo Accord es el sistema avanzado de asistencia a la conducción (ADAS), un conjunto de tres tecnologías innovadoras disponibles según versiones que, por primera vez, pueden combinarse con las tres motorizaciones: el sistema de mantenimiento de carril (LKAS), que permite que el vehículo ayude al conductor a permanecer en el carril proporcionando el par de giro cuando es necesario; el control de crucero adaptativo (ACC), que mantiene automáticamente una distancia constante respecto al vehículo que marcha inmediatamente delante; y el sistema de mitigación de impactos (CMBS), que controla la distancia y la velocidad de aproximación entre el Accord y el vehículo que marcha justo por delante, por lo que avisa al conductor si es probable que se produzca la colisión y ayuda a reducir el impacto cuando el choque es inevitable.

Si se advierte que la colisión va a ser inevitable, la estructura de carrocería de ingeniería de compatibilidad avanzada (ACE) del Accord está diseñada para ofrecer una mejor protección a los ocupantes. En el habitáculo, los ocho airbags funcionan con unos sofisticados sistemas de apoyo que pretenden reducir al mínimo las lesiones de los ocupantes.

Control de Crucero Adaptativo (ACC – Adaptative Cruise Control)

Además de ser capaz de mantener una velocidad fijada, como un sistema de control de crucero convencional, el sistema ACC puede regular automáticamente la distancia prefijada por el conductor con el vehículo que marcha delante en el mismo carril, lo que reduce la dificultad de la conducción en autopista (o vía similar) y aumenta el confort y la seguridad del conductor.

Utiliza un radar de onda milimétrica montado en el interior de la parrilla delantera para detectar la presencia y la velocidad del vehículo que va delante. La variación de su frecuencia entre la onda transmitida y la onda reflejada permite calcular la distancia exacta y la velocidad relativa entre los dos vehículos. Si la distancia se reduce por

debajo de un valor predeterminado, el sistema desacelera el vehículo mediante el control del acelerador y aplicando los frenos, si es necesario (mediante la comunicación con el VSA).

En los casos que requieren una desaceleración más rápida, como ante el frenado repentino del coche que va por delante, el sistema advierte al conductor mediante un indicador luminoso y un pitido para que aplique los frenos. Si el vehículo que marcha delante cambia de carril o la distancia vuelve a aumentar, el sistema aumenta la velocidad al valor predeterminado.

El ACC funciona con un rango de velocidades comprendidas entre 30 y 180 km/h y el conductor puede aumentar la velocidad del Accord gracias al mando de control del ACC integrado en el volante, en incrementos de 5 km/h.

El conductor puede controlar el estado y el funcionamiento del sistema ACC consultando la pantalla del centro del velocímetro. Esta unidad muestra una indicación cuando se detecta un vehículo delante, cuando el sensor del radar está fuera de servicio y cuando no hay suficiente capacidad de frenado, y también indica la velocidad de control de crucero seleccionada y la distancia seleccionada respecto al vehículo que marcha delante.

Sistema de mitigación de impactos (CMBS - Collision Mitigation Brake System)

El Collision Mitigation Brake System (CMBS), un sistema de frenado para la mitigación de impactos, es una revolucionaria tecnología de seguridad para la prevención de situaciones de colisión.

Cuando el Accord se acerca al vehículo que marcha delante hasta un punto en el que es probable que se produzca la colisión, el sistema utiliza advertencias visuales y acústicas para indicar al conductor que debe realizar una acción preventiva. En función de la respuesta del conductor, el sistema puede determinar que se ha reducido la posibilidad de una colisión hasta un nivel aceptable y entonces se desactivará. En cambio, si la respuesta del conductor no es suficiente para reducir el riesgo de colisión, el sistema emite una segunda advertencia que consiste en avisos acústicos, visuales y táctiles y aplica una suave frenada para alertar al conductor. Si la velocidad de aproximación del Accord es tan alta que el impacto resulta inevitable, el CMBS puede aplicar una mayor frenada para reducir la velocidad del vehículo y hacer que los pretensores tensen los cinturones de seguridad delanteros para reducir la gravedad del impacto.

Primera fase: SI existe riesgo de colisión con el vehículo que marcha delante, se emite una señal acústica y aparece la palabra ‘BRAKE’ (FRENAR) en la pantalla de información.

Segunda fase: Si la distancia entre los dos vehículos sigue acortándose, el sistema CMBS aplica una suave frenada y el pretensor electrónico activa un motor eléctrico que retrae ligeramente el cinturón de seguridad dos o tres veces ofreciendo así una advertencia táctil. La señal acústica volverá a emitirse y la palabra ‘BRAKE’ volverá a aparecer en la pantalla de información.

Tercera fase: Si después de realizar las primeras advertencias, el sistema determina que la colisión es inevitable, el pretensor electrónico retrae los cinturones de seguridad delanteros con fuerza suficiente para compensar la falta de ajuste del cinturón y aplica una gran frenada para reducir la velocidad del impacto y mitigar los efectos de la colisión.
El sistema CMBS funciona cuando el Accord circula a una velocidad superior a 15km/h y cuando la diferencia de velocidades entre el Accord y el vehículo que marcha delante es de al menos 15km/h. El sistema se puede desactivar pulsando un mando de control ubicado en el lado izquierdo del panel de instrumentos.

Sistema de mantenimiento de carril (LKAS – Lane Keeping Assist System)

El sistema de mantenimiento de carril (LKAS) mantiene la posición del vehículo en su carril proporcionando par de dirección cuando es necesario, por lo que reduce significativamente la fatiga del conductor y ayuda a evitar accidentes.

El sistema identifica los límites del carril por el que circula el vehículo procesando las imágenes desde una cámara C-MOS montada en la parte superior del parabrisas. A continuación, calcula el par de dirección óptimo - una combinación de la acción del conductor (al menos un 20 por ciento) y el par de seguridad asistido (máximo 80 por ciento)- para mantener el vehículo en el centro del carril. Si el vehículo está a punto de cruzar la línea del carril, se escuchará un aviso acústico continuo.

El sistema de mantenimiento de carril (LKAS) funciona en las siguientes condiciones:

- En carreteras con líneas de límite de carril a la izquierda y a la derecha (donde las marcas son claras y visibles).
- En autovías o carreteras similares (a excepción de las curvas pronunciadas).
- La velocidad del vehículo es superior a 72 km/h.
- El conductor tiene que mantener el contacto con el volante; si el sistema no puede reconocer la acción del conductor en el volante se desconecta por sí mismo.
- Los indicadores laterales no están activados.
- El par de dirección generado por el conductor no indica una maniobra de cambio inminente de carril.
- En las curvas, funciona en aquellas que tienen un radio inferior a 230 metros (a 80 km/h).

Estructura de carrocería de ingeniería de compatibilidad avanzada (ACE)

La estructura de carrocería de ingeniería de compatibilidad avanzada (ACE), que se ha ido introduciendo progresivamente en la gama Honda, está diseñada para mejorar la protección de los ocupantes en diversas situaciones de colisión, mayor compatibilidad entre vehículos de distinto tamaño, y reducción de daños al otro vehículo, por su mayor capacidad de absorción de energía.

La estructura de carrocería de ingeniería de compatibilidad avanzada (ACE) se ha desarrollado tras numerosas investigaciones llevadas a cabo por los ingenieros de Honda en el centro de I+D de Tochigi, Japón, en el que se llevan a cabo las pruebas de impactos entre vehículos. Se utilizaron diferentes vehículos durante las pruebas y se eligieron escenarios realistas para garantizar un buen resultado ante los impactos que se producen en el mundo real.

La estructura de carrocería de ingeniería de compatibilidad avanzada (ACE) utiliza el compartimento del motor para absorber y dispersar eficazmente la energía que se produce durante una colisión entre dos vehículos. Presenta una nueva estructura de bastidor compuesta por un bastidor principal altamente eficaz que absorbe la fuerza, un bastidor superior que absorbe la parte superior de la energía de colisión y un elemento inferior que ayuda a evitar una falta de alineación de los bastidores de los vehículos implicados. Este diseño dispersa las fuerzas de colisión sobre un área frontal más grande, que mejora la absorción de la energía del compartimento del motor, reduce la posibilidad de que se deforme el habitáculo y mejora ostensiblemente la protección de los

ocupantes. Al mismo tiempo, la estructura reduce la posibilidad de que se produzca una falta de alineación vertical o lateral entre el Accord y las estructuras de seguridad de otros vehículos.

Durante una colisión frontal, una carrocería convencional suele concentrar las cargas del impacto en dos direcciones longitudinales a través de la porción inferior del bastidor. El bastidor principal compuesto de polígonos montados en la parte delantera de la estructura ACE está diseñado para evitar la deformación del habitáculo y distribuir las fuerzas a través de varias vías de soporte de carga y alejarlas de la cabina.

Para cumplir al máximo los requisitos de seguridad en impactos laterales, los ingenieros de Honda han aumentado las secciones laterales del bastidor y elegido unas especificaciones diferentes de material, logrando así el nivel deseado de rigidez y resistencia en áreas críticas sin añadir peso innecesario.

El nuevo Accord también incorpora muchas de las funciones de protección de peatones ya existentes en los últimos modelos Honda. Las investigaciones han demostrado que características como estas mejoran las posibilidades de supervivencia de un peatón si es atropellado por un vehículo en movimiento. Los elementos incluyen:

- pivotes de los limpiaparabrisas diseñados para deformarse en caso de impacto;
- una nueva estructura de bastidor capaz de contraerse debajo de la base del parabrisas, que absorbe la energía generada en el impacto
- bisagras del capó y soportes de montaje de la aleta frontal que se comprimen con en imapcto y ayudan a mitigar las lesiones
- estructura del capó diseñada para doblarse y deformarse
- área libre bajo el capó que deja más espacio para la deformación

El nuevo Accord está equipado con reposacabezas delanteros activos que desempeñan una función clave de protección contra las lesiones por latigazo cervical en caso de accidente. En caso de impacto, el cuerpo del pasajero es empujado contra el respaldo y su presión se transmite a una placa lumbar que está articulada con el reposacabezas, haciendo que éste se desplace hacia arriba y adelante para igualar las fuerzas que actúan sobre la cabeza, el cuello y la columna vertebral.

Todas las versiones incluyen cinturones de seguridad delanteros y traseros de 3 puntos (los delanteros ajustables en altura), con pretensores, airbags delanteros de doble fase, airbags laterales para las plazas delanteras, airbag de cortina para las plazas delanteras y traseras, y puntos de anclaje ISOFIX para la sujeción de las sillitas de bebé.

Los airbags laterales tienen ahora una estructura de doble fase diseñada para ofrecer una protección óptima, tanto para la pelvis, como para el torso.

Como los impactos frontales asimétricos pueden producir un efecto rebote en el que existen fuerzas laterales muy fuertes, los airbags de cortina se despliegan ahora en tales situaciones para proteger la parte superior del cuerpo de los ocupantes del vehículo.
El airbaga lateral del acompañante puede desactivarse cuando se use una sillita de bebé; en este caso, el estado del airbag se muestra electrónicamente en la pantalla de información en la consola central.

CARROCERÍA

- **El diseño deportivo y el estilo dinámico del Tourer ponen gran énfasis en la capacidad de carga**
- **El acero de alta resistencia garantiza además la robustez de la carrocería.**
- **Mejora de la aerodinámica en la parte inferior de la caroocería**

El nuevo Accord adopta un estilo más emocional y dinámico respecto al modelo anterior. El nuevo diseño, más deportivo, le confiere una fuerte presencia. El frontal -más ancho y más bajo -, así como las líneas más fluidas, crean una mayor sensación de robustez.

En el frontal destaca sobretodo la parrilla, que ahora incluye tres barras cromadas horizontales y un marco también cromado. La parte superior de la parrilla confluye con las ópticas delanteras, mientras que, por la parte inferior, el paragolpes se une a los pasos de rueda delanteros.

Los elementos más visuales del diseño son los pronunciados pasos de rueda, con marcos "cuadrados" y robustos que enfatizan el ancho de vía del vehículo y aumentan su deportividad. Los embellecedores situados por debajo de los largueros, que continúan por los bordes inferiores de los paragolpes delantero y trasero ofrecen un fuerte contraste con los marcos del paso de rueda. El embellecedor transversal transcurre ahora a través de las manetas de las puertas, que son más estilizadas, y termina en la parte trasera y confluye con las ópticas traseras, de manera similar en cuanto a concepto y forma a las ópticas delanteras.

La evolución respecto a la generación anterior del Accord se percibe aún más claramente en el Tourer, donde el énfasis en la capacidad de carga ha evolucionado hacia una expresión más dinámica de su deportividad y su avanzada tecnología, pero manteniendo un alto grado de versatilidad y sentido práctico. Sus proporciones más estilizadas están caracterizadas por una línea trasera del techo ligeramente inclinada y un borde inferior de la ventanilla continuamente ascendente, mientras que el perfil realza las características de rendimiento del Tourer. El parabrisas curvado de la puerta trasera y el panel inferior esculpido, con un perfil elevado pronunciado, añaden un toque adicional de distinción a la parte trasera.

Las barras de techo, de serie en toda la gama Tourer, se presentan con un acabado en plata y aumentan su carácter distinguido.

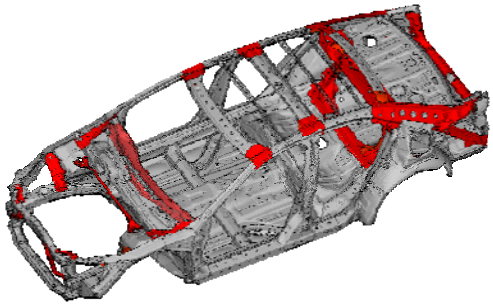
Plataforma común

La plataforma totalmente nueva del Accord es compartida por el sedán y el Tourer, con aproximadamente un 75% de características comunes entre ambos. Ahora tienen una distancia entre ejes idéntica de 2.705 mm, lo que representa un aumento de 35 mm en el caso de la berlina y una reducción de 15 mm en el caso del Tourer. Ambas versiones tienen 1.840 de anchura, 80 mm más, lo que ayuda a crear un habitáculo más espacioso. La mayor anchura también se refleja en el mayor ancho de vía, que ahora tiene 1.590 mm (75 mm más) y representa un elemento clave para la mejora de la capacidad de respuesta del Accord.

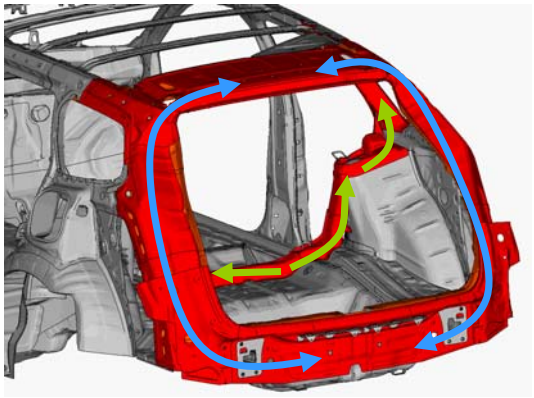
Mayor rigidez

En la dedicación continua de Honda por conseguir un habitáculo cada vez más refinado y por mejorar el rendimiento para que la experiencia de conducción sea más deportiva, la carrocería del nuevo Accord se ha diseñado para ofrecer una robustez de la carrocería aún mayor, así como una reducción de la torsión. Las vías de absorción de carga altamente eficaces, tanto en el marco delantero como el trasero, gestionan de forma eficaz la suspensión, mientras que también se incluyen elementos específicos, como una barra superior que transcurre entre los dos travesaños de la suspensión y un refuerzo adicional en el área del panel del salpicadero y en la unión entre los pilares de la puerta y la estructura del techo. La rigidez vertical de la suspensión trasera se mejora en un 20%, mientras que la rigidez horizontal de la suspensión delantera aumenta en un 35%.

Se ha prestado especial atención a las estructuras traseras, tanto del sedán como del Tourer. Así, en la berlina se forma un componente clave con los pilares C, los arcos de las ruedas y los travesaños del piso, que forman una “banda” estructural completa. En el Tourer se crea una disposición similar mediante la abertura de la puerta trasera, el marco de las ventanillas laterales traseras y, de nuevo, los arcos de las ruedas. Como resultado, la rigidez torsional del Tourer se ha aumentado en un 20%.



Estructura de la carrocería de la berlina



“Banda” estructural del Tourer

Acero altamente dúctil

Alrededor de un 50% de la carrocería del Accord, incluido el marco del habitáculo, se fabrica en acero altamente dúctil, lo que ofrece una mayor resistencia sin que el peso se vea afectado negativamente. El acero de una ductilidad ultra-alta representa el 42% del total.

El excelente coeficiente de resistencia aerodinámica comporta una reducción de la rumorosidad del viento, una mejora en la economía de combustible y un aumento de la estabilidad; además, los ingenieros de Honda han prestado una especial atención a la gestión del flujo de aire en los bajos de la carrocería para reducir los coeficientes de resistencia aerodinámica del nuevo Accord. Entre los elementos clave cabe citar el faldón delantero, los aletines delanteros y traseros delante de los pasos de rueda, la cubierta inferior del motor y las cubiertas inferiores central y trasera. Otras características significativas son un spoiler delantero que reduce la elevación delantera del spoiler delantero, el spoiler del maletero y un área del habitáculo particularmente aerodinámica.

INTERIOR

- **Mayor espacio en el habitáculo gracias a la mayor anchura de la carrocería**
- **Acceso rápido e intuitivo a las funciones del sistema de navegación, audio y temperatura, entre otros**
- **Climatizador con control dual independiente para conductor y acompañante**
- **Sistema de audio compatible con iPod**
- **Sistema de navegación por satélite con reconocimiento por voz e información sobre el estado del tráfico RDS-TMS**
- **Cámara de visión trasera**
- **Sistema manos libres integrado Bluetooth**

En el interior del nuevo Accord se percibe un ambiente de calidad, con sus superficies suaves, la cuidadosa selección de los materiales y tapizados y los magníficos asientos que ofrecen una comodidad excelente. Un lujo elegante y un diseño eficaz crean un entorno armonizado con el definido carácter deportivo del vehículo. También se ha alcanzado un alto grado de refinamiento gracias a la cuidadosa aplicación de materiales de absorción de ruidos, en combinación con una carrocería muy robusta, un bastidor auxiliar trasero flotante y una amortiguación de dureza variable.

Se ha prestado mucha atención a la calidad, el ajuste y el acabado de los materiales; se han elegido materiales plásticos por su calidad y se han introducido determinadas técnicas de producción para garantizar un acabado perfecto. Esto puede observarse, por ejemplo, en el uso del moldeado para el salpicadero, que elimina las líneas de acoplamiento y crea una textura agradable. El pomo del cambio "soft-touch" está diseñado para transmitir una experiencia de conducción agradable.

Habitáculo más ancho y espacioso

El Accord es ahora 80 mm más ancho y esto se refleja directamente en un habitáculo más espacioso que aumenta la sensación de bienestar y comodidad; así, por ejemplo, el espacio para los hombros es ahora 65 mm más amplio.

Aunque se ha reducido la altura global del Accord (la berlina en 5 mm y el Tourer en 30 mm), al mismo tiempo el piso del habitáculo se ha reducido en 10 mm, lo que otorga al vehículo una posición de conducción más deportiva.

Existen dos acabados para el interior del habitáculo: negro de alta calidad en el que todos los elementos de ornamentación son negros, a excepción de la línea gris del techo, y gris de alta calidad, en el que los adornos grises se complementan mediante una sección negra en la parte superior del salpicadero. El uso selectivo de acabados metálicos ofrece un mayor contraste.

La línea deportiva del habitáculo se refleja en un diseño de salpicadero caracterizado por un amplio espacio para el conductor y el acompañante; un embellecedor plateado penetra hacia el interior a través del salpicadero desde ambos lados, prolongándose hacia la consola central; de esta manera, se crea un hueco lateral para los dos ocupantes de los asientos delanteros.

Los tiradores interiores de las puertas, de tacto suave, se convierten en cómodos reposabrazos en los que se encuentran los mandos de la memoria del asiento, el bloqueo del asiento y los interruptores de los retrovisores exteriores. Las manetas interiores de las puertas cuentan con un acabado en aluminio y las cuatro puertas incorporan una luz de cortesía en la parte inferior. El Accord dispone de elevalunas eléctricos con un dispositivo de detección de obstrucción.

Los asientos delanteros, elegantes y cómodos, cuentan con grandes apoyos laterales, y la nueva estructura interna está diseñada para reducir la transmisión de vibraciones.

El alto grado de visibilidad se garantiza gracias al amplio parabrisas y a los pilares A, que ahora son más delgados, aunque más robustos.

Con embellecedores negros y plateados, el deportivo volante de tres radios contiene un amplio conjunto de mandos de control, como los mandos del audio en la parte izquierda, el control de velocidad de crucero en la parte derecha y los mandos para el teléfono móvil en la parte inferior. El volante es totalmente ajustable en inclinación y profundidad, con 10 grados adicionales de ajuste en inclinación en comparación con el Accord anterior.

Los intermitentes tienen un modo "soft-touch": con sólo pulsar suavemente la leva apropiada, el indicador parpadea tres veces antes de la cancelación automática, lo que se usa sobretodo en los maniobras de cambio de carril en la autovía.

El panel de instrumentos, con retroiluminación LED, incorpora agujas rojas, letras y números blancos con un fondo negro, con un suave toque de azul, que permite que la pantalla llame la atención y, aun así, sea fácil de leer. El indicador de temperatura del motor de la izquierda y el indicador de nivel combustible de la derecha son más pequeños, mientras que el cuentarrevoluciones y el velocímetro son más grandes.

En el centro del velocímetro aparece una pantalla LCD de información múltiple que presenta diversos datos. Los mandos de control integrados en el volante permiten al conductor recorrer la pantalla a través de múltiples visores de información, entre los que se encuentran el cuentakilómetros, el cuentakilómetros parcial, el consumo de combustible actual, el consumo de combustible medio, la autonomía del vehículo, la velocidad media, el tiempo transcurrido, el estado de los cinturones de seguridad (incluidos los de los asientos traseros) y, según versiones, el estado de los sistemas ACC, CMBS y LKAS.

Luz indicadora del cambio de velocidad

En el centro del cuentarrevoluciones de las versiones con transmisión manual se encuentra el nuevo indicador luminoso de velocidad (SIL), que informa al conductor del momento óptimo para cambiar la velocidad con el fin de maximizar la economía de combustible, mientras que las versiones con transmisión automática presentan el

cuadro de velocidades y la posición de la palanca, incluida la velocidad seleccionada cuando se utiliza las levas del volante para cambios manuales.

Por primera vez se ha incorporado un recordatorio de mantenimiento que indica al conductor la distancia o los días que faltan para un mantenimiento obligatorio y, cuando la fecha es inminente, presenta un símbolo de advertencia ampliado.

Cómodo almacenamiento

Además de los dos huecos laterales de la consola central, el Accord incluye otros espacios de almacenamiento: una espaciosa guantera, una zona con tapa junto al volante, dos grandes bolsillos en las puertas delanteras con capacidad para botellas y mapas, soportes para botellas en los paneles de las puertas traseras y un gran espacio en la consola central. En lugar de un diseño de espacio abatible, la guantera cuenta ahora con una cubierta independiente y se subdivide en dos compartimentos. La tapa del espacio de la consola central actúa también como reposabrazos y ofrece un ajuste por deslizamiento de 89 mm. En la consola central hay dos posavasos, mientras que los ocupantes del asiento trasero pueden acceder a otros dos situados en el reposabrazos central, que quedan a la vista cuando éste se abate.

El Accord está equipado con climatizador con control dual independiente que permite que el conductor y el acompañante ajusten la temperatura según sus preferencias. La información del sensor, que se encuentra situado en la parte superior del panel de instrumentos, se utiliza para ajustar la temperatura y el flujo de aire según se necesite para compensar el calentamiento asimétrico provocado por el sol.

Las versiones altas de la gama también incorporan unos conductos traseros ajustables orientados hacia la consola central, cuyo objetivo es que los ocupantes de los asientos traseros tengan sus propias salidas de aire acondicionado. Un conducto hace circular desde aquí el aire de alimentación del espacio de almacenamiento de la consola central, que es refrigerada; y una válvula permite abrir o cerrar este conducto.

Eliminación de ruidos

En lo que respecta a los niveles de ruido perceptibles dentro del habitáculo del Accord, la nueva generación representa un paso hacia delante en el refinamiento interior. En particular, se ha mejorado la supresión del ruido de alta y media frecuencia.

Algunas medidas han aumentado la absorción de ruidos y el aislamiento acústico y, en la medida de lo posible, se han utilizado sobre todo materiales ligeros. Las iniciativas más importantes son las siguientes:

- Alfombrillas con aislamiento acústico y absorción de ruidos.
- Una serie de molduras se incorporan en el panel del piso para reducir la radiación acústica
- El nuevo bastidor auxiliar trasero disminuye el efecto de la rumorosidad de la carretera
- Mejora en el aislamiento interior de las estructuras de los pilares de las puertas
- Un paquete que incluye un revestimiento acústico para el techo, un revestimiento acústico lateral para el maletero, aislantes en los pasos de rueda y elementos de absorción de ruidos o de aislamiento acústico en el salpicadero.

Sistemas de audio

Las versiones básicas de la gama Accord están equipadas con radio y reproductor de CDs, con amplificador incorporado de 4 canales de 30 vatios y seis altavoces, dos en los paneles inferiores de cada puerta delantera y otros dos en la bandeja trasera (berlina) o en las puertas traseras (Tourer). Las emisoras de radio o las pistas de CD se seleccionan en la pantalla múlti-información de la consola central.

Las versiones altas de la gama disponen de un sistema de audio con cargador de 6 CD s situado en la salpicadero, un amplificador de alta potencia de 45 vatios x 8 canales y nada menos que 10 altavoces: dos altavoces de agudos y un altavoz central de 8 cm en el salpicadero, cuatro altavoces en las puertas, dos altavoces traseros en la bandeja trasera (berlina) o en los lados de carga traseros (Tourer) y un sub-woofer (en la bandeja trasera en el caso de la berlina, o en el panel lateral trasero en el caso del Tourer). El volumen del sistema de audio se encuentra asociado a la velocidad del vehículo, por lo que, cuanto más alta sea la velocidad, mayor será también el volumen de la música.

Los iPod de quinta generación y posteriores son compatibles con el sistema de audio del Accord, situado en el espacio de almacenamiento de la consola central, que también cuenta con una toma auxiliar de audio y una conexión de 12 vatios.

Sistema de navegación por satélite

El avanzado sistema de navegación por satélite, de serie en las versiones altas de la gama, ofrece una pantalla de 8 pulgadas, reconocimiento por voz en español y tiene cobertura para la mayoría de los países europeos.

El sistema de reconocimiento por voz cuenta con un micrófono direccional que sólo capta la voz del conductor aunque haya ruido circundante, por lo que el manejo resulta más sencillo:

- El funcionamiento por voz es posible incluso en el transcurso de una conversación con un ocupante, puesto que el micrófono puede discernir la voz del conductor.
- El funcionamiento por voz es posible incluso si las ventanillas están bajadas y el techo solar está abierto.
- Además, este sistema puede aprender diferentes tonalidades de voz de diferentes conductores.
- La misma capacidad direccional se aplica a conversaciones telefónicas en el modo manos libres.

La activación se realiza mediante el mando "pulsar para hablar" del volante; un comando como "home" (casa) indica al sistema que trace la mejor ruta para llegar a la casa del conductor. De manera similar, para localizar el restaurante o la gasolinera más cercana, basta con que el conductor introduzca lo que desea; el sistema encontrará el punto más cercano y mostrará cómo llegar a él.

Otra función útil del sistema de navegación es la función RDS (sistema radial de datos); el sistema puede detectar al instante los puntos conflictivos del estado del tráfico y recalcular la ruta para evitar circular por dicho atasco.

Compatibilidad con Bluetooth

El Accord también dispone de una interfaz para teléfono móvil manos libres Bluetooth, lo que permite utilizar el sistema de manos libres con los mandos de control integrados en el volante. Los altavoces y micrófonos instalados en el coche pueden conectarse a cualquier dispositivo de comunicaciones compatible con Bluetooth, lo que permite realizar llamadas de forma segura mientras se conduce.

El nuevo sistema permite que el conductor transfiera una llamada iniciada fuera del coche una vez que la llave de encendido se ha colocado en la posición del control de crucero adaptativo (ACC). El Accord permite ahora que el usuario utilice el teclado del teléfono para realizar llamadas, así como para guardar hasta 50 nombres con sendos números; además, es posible acceder a todos los números mediante el HFT y mediante el reconocimiento por voz. En las versiones equipadas con sistema de navegación por satélite, es posible importar las agendas de hasta seis móviles distintos a través del dial del interfaz; y hasta 1.000 nombres con 10 números por nombre para cada teléfono. Una vez importados, el acceso a los números se obtiene a través del comando de voz o seleccionando “search imported phonebook” en la pantalla, seguido de una búsqueda por palabra clave o listando todos los registros.

Cámara de visión trasera

Con el sistema de navegación por satélite el conductor también tiene la ventaja adicional de disponer de una cámara de visión trasera, que se activa cuando se engrana la marcha atrás. Situada en el embellecedor de la placa de matrícula trasera, ofrece una vista del área que se encuentra justo detrás del vehículo, con un alcance de 138 grados en anchura y 91 grados en sentido vertical. La imagen se muestra en la pantalla del sistema de navegación.

Además, utilizando un interruptor situado en la puerta es posible activar el retrovisor de la puerta del acompañante para que se pliegue automáticamente hacia abajo cuando se active la marcha atrás, de modo que el área situada en las inmediaciones del neumático trasero pueda observarse en ese lado. Las versiones altas de gama incorporan, además, sensores de aparcamiento con un número máximo de 8 sensores, cuatro sensores delanteros y cuatro traseros.

Encendido de luces y limpiaparabrisas automáticos

Las versiones altas de la gama están equipadas con encendido de luces automático. Si el interruptor se establece en modo automático, un sensor de luz situado en el parabrisas detecta cualquier condición de poca iluminación, por lo que las ópticas se encienden automáticamente cuando el coche entra en un túnel, en un garaje o en cualquier zona que sea lo suficientemente oscura para activar el sensor. De manera similar, también hay un sensor de lluvia que activa los limpiaparabrisas cuando empiezan a caer las primeras gotas.

Los lavafaros se ponen en marcha cada 40 pasadas del limpiaparabrisas (cuando las ópticas están encendidas) o con el mando correspondiente del salpicadero.

Espacio de carga

Con 467 litros (VDA), la capacidad de carga de la berlina es de las mejores de su clase en comparación con otros vehículos de gama alta. La altura de carga del maletero es también muy cómoda, de 678 mm, menor en 80 mm que en la versión precedente. Se añade un elemento muy práctico, muy visible y de fácil acceso, que son las sujeciones del asiento trasero, situadas a la misma altura que el borde superior de la abertura del maletero.
A pesar de su dinámico estilo, la capacidad de carga del Tourer es de 406 litros (VDA), con todos los asientos en su posición, y está a la altura de los mejores coches familiares. En términos prácticos, puede alojar con

comodidad cuatro bolsas de golf de 120 cm o cuatro maletas grandes. Se pueden acomodar cargas más grandes si se abaten los asientos traseros, y con esa configuración el Tourer puede transportar una bicicleta de montaña sin necesidad de retirarle la rueda delantera.

Para abrir la zona de carga, el nuevo Accord Tourer cuenta con asientos traseros fáciles de usar que se pueden abatir con un solo movimiento, con lo que se consigue un espacio de carga prácticamente plano. No es necesario retirar los reposacabezas, las sujeciones se encuentran en la parte superior del respaldo del asiento trasero, una a cada lado. Como los puntos de anclaje para la sillita de bebé y para los cinturones de seguridad están totalmente integrados, una vez plegados no existen obstrucciones que hagan que un objeto que se cargue pueda quedar enganchado.

En la zona de carga hay un espacio de almacenamiento oculto bajo el piso por una pestaña. El espacio situado bajo el piso tiene una profundidad útil de 250 mm y añade 53 litros a la capacidad total de carga del Accord Tourer. A ambos lados del compartimento principal hay dos compartimentos pequeños a los que se accede abriendo su tapa.

Otros toques prácticos incluyen los ganchos para sujetar el equipaje y un gancho bajo la ventanilla trasera. También hay otras áreas adicionales de almacenamiento ocultas por los paneles y situadas en las paredes laterales de la zona de carga; la situada en el lado izquierdo se utiliza para almacenar el triángulo de seguridad y el kit de primeros auxilios.

La práctica bandeja portaobjetos retráctil tiene un asa muy cómoda y grandes guías a los lados del equipaje, en las que se puede insertar de manera rápida y sencilla. También se encuentra disponible como accesorio una malla vertical para guardar objetos que puede colocarse detrás de los asientos traseros o detrás de los asientos delanteros, que se engancha en los acoplamientos de los tiradores.

Un embellecedor en tejido de alta calidad cubre todo el área de almacenamiento del equipaje y añade un toque de integración y elegancia a todo el interior.

El nuevo Accord Tourer cuenta con un portón trasero eléctrico (según versiones), que se puede abrir mediante llave o mediante un interruptor situado en el borde inferior de dicho portón. El funcionamiento se señala mediante un aviso acústico y unos indicadores parpadeantes. Las medidas de seguridad incluyen regresión automática cuando se detecta alguna resistencia, apoyada por sensores táctiles situados a los lados de la puerta trasera. El funcionamiento manual es posible en cualquier momento, mientras que la función de cierre automático resulta útil si no desea despertar a un niño que esté durmiendo al cerrar la puerta trasera, por ejemplo. El último diseño utiliza una unidad motriz más delgada que es mucho más silenciosa durante el funcionamiento y tiene un menor impacto en la línea inferior trasera del techo, lo que mejora la visibilidad trasera del conductor.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

- **Gama de motores diseñada para ser compatible con la normativa sobre emisiones Euro 5, que entrará en vigor en septiembre de 2009**
- **El nuevo motor diesel i-DTEC de 2.2 litros utiliza la tercera generación de la tecnología de inyección para aumentar al máximo el rendimiento y reducir el impacto medioambiental.**
- **Motores de gasolina i-VTEC de 2.0 y 2.4 litros**
- **Transmisión manual de 6 velocidades (para todas las versiones) o transmisión automática de 5 velocidades (para las versiones de gasolina)**
- **La transmisión automática de 5 velocidades incorpora el sistema Grade Logic Control y levas montadas en el volante para el modo secuencial**
- **Indicador luminoso de cambio de velocidad (SIL) en las versiones con transmisión manual**

A primera vista la gama de motores del nuevo Accord es bastante similar a la generación anterior. No obstante, el desarrollo de los motores de gasolina de 2.0 y 2.4 litros ha logrado mejoras significativas en la entrega de potencia y en el consumo de combustible, mientras que el motor diesel de 2.2 litros es un motor totalmente nuevo que utiliza las últimas tecnologías para aumentar al máximo la potencia y la eficacia de la combustión.

El programa de desarrollo se ha concentrado sobretodo en el impacto medioambiental y la nueva gama de motores es una de las más limpias del mercado. En efecto, el Accord es una de los primeros modelos en ofrecer una completa gama de motores diseñados para cumplir con la próxima normativa sobre emisiones Euro 5, que entrará en vigor en septiembre de 2009.

El nuevo motor i-DTEC se apoya en las cualidades del i-CTDi

El nuevo motor i-DTEC (tecnología diesel inteligente) de 2.2 litros del Accord se apoya en el extraordinario rendimiento, la economía de combustible, y la eficacia de emisiones del motor diesel i-CTDi actual, que ya ha sido galardonado en numerosas ocasiones.

La implicación de Honda para desarrollar su propio motor diesel comenzó con Kenichi Nagahiro, el diseñador principal de motores de la compañía y el diseñador del tan celebrado motor VTEC. Mostrando su disgusto por la tecnología que se pretendía utilizar, en un primer momento rechazó diseñar el primer motor diesel de Honda, y sólo accedió a participar en el proyecto cuando se le permitió comenzar con una hoja de papel en blanco. El resultado fue el motor i-CTDi de 2.2 litros, uno de los motores diesel más limpios y más refinados que hay en el mercado hoy en día, y que se utiliza en el Civic, en el CR-V, en el FR-V y, en el Accord existente hasta la fecha.

Nagahiro ha sido el cerebro del programa de desarrollo del motor diesel de Honda desde su concepción en el año 2002, y el motor i-DTEC es la siguiente fase de la tecnología de motores diesel de Honda, que ha conseguido volver a definir el concepto diesel.

Este motor Honda de segunda generación cuenta con la última tecnología piezoeléctrica de inyección de combustible multietapa, una recirculación de los gases de escape más eficiente y un filtro de partículas que reduce considerablemente las emisiones. No obstante, esto no se hace a expensas del rendimiento del motor, pues se han aumentado tanto los niveles de potencia como el par motor para ofrecer una sensación de conducción más deportiva.

Los niveles de partículas de los gases de escape se encuentran por debajo del límite establecido por la próxima normativa sobre emisiones Euro 5 de 5 mg/km (en comparación con los 25 mg/km que establecía la normativa Euro 4); del mismo modo, los niveles de óxido de nitrógeno (NOx) se encuentran por debajo del límite de 180 mg/km (en comparación con los 250 mg/km que establecía la normativa Euro 4).

La potencia es de 150 CV a las mismas 4.000 rpm, mientras que el par máximo es ahora de 350 Nm a 2.000 rpm (comparado con los 340 Nm del motor i-CTDi). Esto significa una mayor flexibilidad del motor, que se refleja en una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,6 segundos. Pero incluso con estas mejoras y teniendo unas emisiones claramente por debajo de los niveles establecidos por la normativa Euro 5, el consumo de combustible es aún más bajo, de 5,6 litros a los 100 km. Del mismo modo, las emisiones de CO_2) son de tan sólo 148 g/km.

Al igual que la unidad i-CTDi, el nuevo motor está fabricado totalmente en aluminio y se encuentra montado transversalmente; dispone de 4 cilindros, DOHC, cuatro válvulas por cilindro, un turbocompresor de geometría variable y un árbol de equilibrado para añadir refinamiento. Honda cree que la configuración de 4 cilindros y la capacidad de 2.2 litros es la combinación óptima para un coche del tamaño del Accord y, en lo que respecta a su segmento, sigue siendo el mejor de su clase, pues los motores que presentan un mayor rendimiento tienden a tener un motor de 6 cilindros con una economía de combustible inferior.

Inyectores piezoeléctricos e inyecciones de múltiples fases

Al igual que su antecesor, el nuevo motor i-DTEC es compacto, ligero, refinado y silencioso, pero también hay otros cambios clave diseñados para mejorar la eficacia global. El más importante es un cambio de un sistema common-rail de 1.600 bares utilizando inyectores solenoides a uno de 1.800 bares que usa inyectores piezoeléctricos capaces de ofrecer una inyección más precisa en múltiples fases.

Excepto en condiciones de conducción con carga alta y a altas velocidades del motor, en la mayor parte de las condiciones el patrón de inyección del motor i-CTDi consta de una inyección de combustible piloto, seguida de la inyección principal. En el nuevo sistema hay hasta cinco inyecciones:

1. Una inyección piloto en la gama de velocidades del motor de bajas a medias
2. Una inyección previa en condiciones de alta carga y a bajas velocidades del motor
3. La inyección principal: en todas las condiciones y en condiciones de aislamiento a alta carga/alta velocidad
4. Una postinyección a baja carga y en la gama media de velocidades del motor para que las emisiones sean más limpias

5. Una postinyección a baja carga diseñada para mejorar la tasa de purificación del catalizador y permitir la regeneración del filtro de partículas

Esta capacidad constante para realizar ajustes en las características de la combustión en todas las condiciones de conducción es la que desempeña un papel fundamental en el rendimiento en carretera, al tiempo que cumple incluso los requisitos más exigentes sobre emisiones.

El sistema de inyección de combustible sigue interactuando con el turbocompresor de geometría variable para garantizar un control óptimo en la toma de admisión, lo que permite alcanzar presiones más altas a una velocidad más baja, así como mejorar la economía de combustible y reducir las emisiones en la combustión de mezcla pobre.

Filtro de partículas diesel

La nueva disposición del tubo de escape se combina con el convertidor catalítico y lo coloca, con el filtro de partículas diesel (DPF), en una posición acoplada a la salida del motor. Esta nueva ubicación reduce la amortiguación en la temperatura de los gases de escape y, combinado con su ubicación en el compartimento del motor, reduce el período de tiempo que se tarda en alcanzar la temperatura de trabajo. Esta disminución del tiempo de calentamiento reduce a un mínimo la cantidad de combustible que se utiliza en la fase de postinyección en el ciclo de la combustión y mejora la regeneración DPF.

La eficacia de la recirculación de los gases de escape también mejora, pues el control de las válvulas es más preciso y el sistema de refrigeración por agua puede omitirse cuando sea necesario. La válvula de geometría variable, situada en el colector de admisión, desempeña un papel muy importante en el sistema de control de combustión inteligente. Esto proporciona un control suavemente escalonado de la relación de turbulencia, que varía de un ajuste alto durante las condiciones de funcionamiento en ralentí y en la gama media a un ajuste bajo a altas rpm para ofrecer un entorno de combustión ideal en todas las condiciones.

Motores de gasolina i-VTEC de 2.0 y 2.4 litros

i-VTEC de 2.0 litros

i-VTEC de 2.4 litros

El nuevo Accord se ofrece con dos avanzados motores de gasolina i-VTEC de 2.0 y 2.4 litros, lo que ofrece un rendimiento excelente, así como una economía de combustible que lo coloca claramente entre los primeros puestos de su clase y se espera que cumpla los requisitos de la futura normativa sobre emisiones Euro 5 cuando ésta entre en vigor. Estos motores de gasolina pueden combinarse con una transmisión manual de 6 velocidades (por primera vez en el modelo de 2.0 litros) o con una transmisión automática de 5 velocidades.

Las mejoras del motor de 2.0 litros se han concentrado en conseguir una economía de combustible líder en su clase, pero manteniendo unos niveles similares de rendimiento. El consumo en circuito mixto es ahora de 7,2 litros a los 100 km, en comparación con los 7,7 litros a los 100 km del modelo Accord anterior. La potencia aumenta a 156 CV a 6.300 rpm, mientras que el par motor máximo aumenta a 192 Nm a un régimen de revoluciones ligeramente inferior de 4.100 rpm. Equipado con la transmisión automática, el Accord de 2.0 litros consume 7,5 litros a los 100 km.

Entre los cambios tecnológicos más importantes figuran el mayor diámetro de las válvulas de admisión, la optimización de alzada y distribución de válvulas, contribuyendo a alcanzar mayores volúmenes de aire de admisión y escape.

El motor de 2.4 litros es más potente, con 201 CV a 7.000 rpm y par máximo de 234 Nm a 4.500 rpm, frente a los 190 CV y 223 Nm anteriores. Su rendimiento es mucho más apreciable teniendo en cuenta la mejora en la economía de combustible, que ahora es de 8,8 litros a los 100 kms.

Este aumento del rendimiento es el resultado de una relación de compresión que ha pasado de 10,5 a 11,0:1, mayor diámetro de válvulas, distribución de válvulas revisada y menor presión en el sistema de escape.

Los dos motores de gasolina presentan un sistema de aceleración electrónica (drive-by-wire), lo que garantiza unos ajustes suaves y más reactivos directamente proporcionales a la acción del conductor. La integración con el software de la transmisión automática y el control de crucero mejoran la precisión de los sistemas que mejoran el placer del conductor. El motor puede estrangularse mediante el sistema de gestión del motor durante el cambio a velocidades superiores o inferiores para conseguir un cambio de velocidades más rápido y preciso, así como para eliminar los “tirones” al realizar dichos cambios.

Los convertidores catalíticos garantizan una reducción de las emisiones por debajo de los valores establecidos por la futura normativa Euro 5, que entrará en vigor en 2009 (una reducción del 25 por ciento en las emisiones de NOx, con un límite de 60 mg/km).

Los dos motores de gasolina utilizan el sistema VTEC de Honda, establecido desde hace tiempo, que es capaz de ajustar la duración de elevación y apertura de las válvulas. En esta aplicación, se complementa con el control de distribución variable (VTC, Variable Timing Control), que tiene en cuenta la carga del motor y controla la fase del árbol de levas de admisión. Estos sistemas funcionan en combinación para producir un rango de potencia marcadamente amplio y suave, con un par motor y una potencia excepcionales.

Basándose en la señal de un sensor de posición que se encuentra situado en el extremo del árbol de levas de admisión, y en combinación con muchos otras señales, la unidad de control del motor varía la posición del árbol de levas de admisión mediante la presión hidráulica generada por una bomba de paletas compacta que se encuentra situada en el extremo del árbol de levas de admisión. De esta manera, puede adelantar y retardar la apertura de las válvulas de admisión.

Durante la aceleración, el control de distribución variable (VTC) se establece en un grado relativamente pequeño de acoplamiento de las válvulas, lo que ofrece la máxima potencia, mientras que el ángulo de abertura de la válvula utiliza la inercia del aire de entrada. Además, a medida que se forma la velocidad del motor, el

mecanismo VTEC cambia de la leva de baja velocidad a la leva de alta velocidad (es decir, del par óptimo a la potencia óptima), pero con el mismo grado de solapamiento.

A altas velocidades del motor, como sucede al cruzar una autovía, hay un acoplamiento mucho mayor que reduce las pérdidas de bombeo, aumenta al máximo la recirculación de gases de escape y ofrece el mejor equilibrio entre el consumo de combustible y la potencia de salida.

Por último, a bajas velocidades del motor y en ralentí durante condiciones de poca carga, la abertura de la válvula de entrada para un acoplamiento mínimo, lo que genera una fuerte turbulencia y, por lo tanto, una combustión estable.

Los intervalos de servicio para los tres motores son de 20.000 km o una vez al año, con un cambio del filtro cada 40.000 km. El nuevo Accord incorpora por primera vez un recordatorio de mantenimiento que indica al conductor la distancia o los días que faltan para un mantenimiento obligatorio y, cuando la fecha es inminente, presenta un símbolo de advertencia ampliado en el salpicadero.

Transmisiones

En lugar de una transmisión manual de 5 velocidades, el Accord dotado del motor de gasolina de 2.0 litros se ha acoplado ahora a una transmisión manual de 6 velocidades, como el modelo de 2.4 litros, para optimizar las relaciones de la transmisión y la excelente flexibilidad, las magníficas características de crucero y la economía. Los cambios en las velocidades están caracterizados por un recorrido corto, rápido y con poco esfuerzo, que se ve ayudado por sincronizadores multicono.

El motor i-DTEC del Accord está equipado con una transmisión manual de 6 velocidades específicamente diseñada para sintonizarse con la potencia mejorada del motor.

Las versiones Accord equipadas con transmisión manual están provistas de un indicador luminoso de velocidad (SIL) en el centro del cuentarrevoluciones, que muestra "UP" o "DOWN" para indicar al conductor cuáles son los puntos óptimos para cambiar de velocidad Las pruebas internas de Honda han demostrado que es posible lograr una economía de combustible de hasta un 5 % menos con sólo seguir estas instrucciones.

Transmisión automática de 5 velocidades con modo secuencial

La transmisión automática de 5 velocidades que ofrecen las versiones con motor de gasolina incluye un amplio abanico de posibilidades para aumentar al máximo la aceleración al arrancar y ofrecer un crucero relajado y eficaz en cuanto a consumo de combustible.

Su funcionamiento es ahora más sencillo para explotar plenamente sus capacidades. Así, en lugar de dos cuadros, uno para el funcionamiento convencional con el vehículo y uno paralelo para el cambio secuencial, el nuevo diseño es simplemente un cuadro "P R N D S". Se coloca el cambio de marchas en el modo "Drive" y el Accord proporciona un cambio automático convencional; si en un momento concreto se desea obtener una respuesta más urgente, basta con que cambie a una marcha inferior utilizando las levas del volante.
Además, se puede mover la palanca del cambio al modo S para obtener puntos de cambio más deportivos y un mayor frenado del motor. El uso de las levas del volante en el modo S ofrece un modo de cambios secuencial, que permite el cambio manual y el bloqueo de la marcha seleccionada. Para aumentar el control y la implicación

del conductor, la lógica de cambio del modo manual ofrece cambios más rápidos y firmes que en el modo totalmente automático.

Por otro lado, para proteger el motor y la transmisión de cualquier daño, cuando el cambio se encuentra en el modo manual, se activan diversas funciones preventivas. En segunda, tercera y cuarta, cambia la lógica y la ECU de transmisión corta el suministro de combustible al motor si existe la posibilidad de que éste se sobrerrevolucione.

En el caso improbable de que el corte de suministro de combustible no sea suficiente para evitar que el motor se sobrerrevolucione (como podría ocurrir en una pendiente descendente muy empinada), la transmisión cambiará a una marcha superior para evitar que se produzcan fallos en el motor). Y, por último, al cambiar a velocidades inferiores, la transmisión no ejecutará un cambio a una velocidad más baja iniciado por el conductor si esto puede hacer que el motor sobrepase la línea roja de la marcha inferior.

El sistema también selecciona automáticamente la primera velocidad cuando el Accord se para, pues así evita que se dé un tirón en una velocidad alta.

Otra de las mejoras de la transmisión automática es un sistema de reducción de velocidades mediante un clic. En lugar de un engranado impreciso del pedal para iniciar el mecanismo de reducción de velocidades, el conductor recibe una clara indicación del punto concreto del recorrido del pedal del acelerador en el que el cambio de velocidades surte efecto: una vez que se detecta un "clic", un ligero movimiento iniciará el cambio a una velocidad inferior.

En el centro del cuentarrevoluciones aparece un gráfico de la posición de la palanca de marchas para que el cambio sea aún más cómodo.

Grade Logic Control

Cuando el vehículo se encuentra en el modo automático, la transmisión incorpora los sistemas avanzados Grade Logic Control y Shift Hold Control, ambos para introducir la marcha adecuada al reducir, así como evitar realizar cambios innecesarios.

El sistema Grade Logic Control modifica el programa de cambios cuando se circula por una pendiente ascendente o descendente, por lo que se reduce la frecuencia de los cambios y se mejora el control de la velocidad. La posición de la mariposa, la velocidad del vehículo y la aceleración/deceleración se miden de forma continua y, después, se comparan con un mapa almacenado en el ordenador de la transmisión. El sistema Grade Logic Control detecta a continuación si el coche se encuentra en una pendiente; si éste es el caso, el programa de cambios se ajusta para sujetar automáticamente la transmisión en una marcha inferior para mejorar la potencia de subida o aumentar el frenado del motor, en el caso de las bajadas.

El sistema Shift Hold Control mantiene la transmisión en su relación actual (inferior) cuando la mariposa se suelta rápidamente y se aplican los frenos (como ocurre cuando se decelera al entrar en una curva). El Shift Hold Control hace que el chasis no se vea afectado por un excesivo número de cambios durante una conducción enérgica, lo que garantiza que hay suficiente energía disponible de inmediato sin reducir la marcha y, al mismo tiempo, mantiene el impulso de avance y permite una rápida aceleración al salir de la curva.

El uso de embragues de baja fricción para todas las velocidades y el convertidor de par extremadamente eficaz de la transmisión automática de 5 velocidades contribuyen a conseguir la excelente economía de combustible que presenta el Accord.

CHASIS

- **Plataforma totalmente nueva con un ancho de vía más amplio**
- **Nueva suspensión delantera de doble horquilla y trasera multibrazo, tanto en la berlina como en el Tourer**
- **Amortiguadores de dureza variable**
- **Mayor rigidez de la carrocería**
- **Sistema de estabilidad asistida y control de tracción (VSA) para proporcionar un nivel aún mayor de seguridad**
- **Dirección asistida eléctrica (EPS) con piñón y cremallera**
- **La nueva dirección asistida eléctrica (EPS) modifica el esfuerzo requerido por la dirección para lograr una mayor estabilidad**
- **Frenos de disco ventilados delanteros y traseros con sistema de frenos antibloqueo (ABS), distribución electrónica de frenado (EBD) y frenada asistida**

Tomando como punto de partida el confort de marcha silencioso y el manejo estable y preciso de sus antecesores, el Accord y el Accord Tourer comparten una plataforma totalmente nueva y también una nueva suspensión delantera de doble horquilla y trasera multibrazo.

.

La mejora de la respuesta y exactitud del manejo, que consigue una conducción más homogénea, está concebida para recompensar al conductor más entusiasta, se traduce en un aumento de la comodidad y el refinamiento durante la conducción, mientras que la buena estabilidad en línea recta y la sólida sensación de la dirección garantizan una estabilidad a alta velocidad que inspira un enorme grado de confianza. La alta rigidez de la carrocería proporciona una plataforma de suspensión ideal.

La geometría de la suspensión delantera se ha configurado para reducir las vibraciones al frenar en comparación con el Accord anterior, mientras que unos casquillos de mayor estabilidad mejora la comodidad durante la conducción.

De manera similar, la suspensión trasera está diseñada para reducir al mínimo la elevación del vehículo durante el frenado. Dos brazos diagonales, tres brazos laterales y un cojinete de alta rigidez, se adecuan para combinarse con las respuestas de dirección más rápidas del Accord y contribuir así a conseguir una mayor sensación de agilidad.

Centro de gravedad más bajo y centro de balanceo más alto

El hecho de bajar los motores y el depósito de combustible en la plataforma del Accord ha ayudado a desplazar el centro de gravedad 18 mm, lo que mejora la estabilidad en las curvas. Y la mayor resistencia al balanceo es el resultado del aumento de 75 mm en el ancho de vía delantero y trasero.

Además, la geometría de la suspensión se ha configurado en el nuevo Accord para elevar el eje del centro de balanceo (el punto alrededor del que rueda el vehículo al tomar una curva).

Como la cantidad de balanceo de la carrocería está relacionada con la distancia entre el centro de balanceo y el centro de gravedad (si estuvieran a la misma altura, el vehículo no podría rodar el absoluto), el objetivo es elevar el centro de balanceo respecto al centro de gravedad. El diseño de la suspensión desempeña un papel importante a la hora de determinar la ubicación del centro de balanceo y, al optimizar la longitud hipotética del brazo de suspensión, el equipo de diseño del chasis ha conseguido un eje del centro de balanceo más alto, al tiempo que ha reducido a un mínimo la elevación de la suspensión.

El resultado, en términos simples, significa que los ocupantes del vehículo disfrutan de un mínimo balanceo de la carrocería gracias a la conducción estable y homogénea, así como de una sensación lineal al tomar las curvas y de un alto grado de control en todo momento.

Mayor comodidad durante la conducción

Para mejorar aún más la suavidad y comodidad de la conducción, se ha aumentado el recorrido de la suspensión delantera y trasera y, además, se han incorporado casquillos de mayor elasticidad en la suspensión delantera y un bastidor auxiliar trasero flotante capaz de absorber aún más las irregularidades y el ruido de la carretera.

El Accord incorpora amortiguadores que utilizan placas deflectoras internas, algo que se incorpora por primera vez en un vehículo de Honda. Mientras que la mayor parte de los amortiguadores convencionales están ajustados para ofrecer un compromiso entre la comodidad en la conducción y el manejo deportivo a diferentes velocidades, la válvula súper progresiva está diseñada para ofrecer un índice de amortiguación ideal, tanto a alta como a baja velocidad.

Con una unidad de suspensión típica, las fuerzas de amortiguación aumentan con la velocidad de la compresión del amortiguador, como ocurre cuando el vehículo encuentra irregularidades en la carretera a alta velocidad. Esto puede ocasionar un nivel significativo de dureza en la conducción y de ruido, lo que reduce la comodidad y el placer del ocupante del vehículo. No obstante, los nuevos amortiguadores se encuentran ajustados para ofrecer un índice ideal de amortiguación y, así, conseguir comodidad y suavidad a bajas velocidades, así como para limitar las fuerzas máximas de amortiguación para reducir la dureza en la conducción a velocidades más altas.

De este modo, el Accord ofrece un mayor nivel en cuanto a comodidad en la conducción, así como un excelente agarre a la carretera en una amplia variedad de velocidades y condiciones de conducción.

Tecnología de las placas deflectoras

Los nuevos amortiguadores de Honda ajustan automáticamente las características de compresión del amortiguador en función de la velocidad, las fuerzas en las curvas y la superficie de la carretera. Los amortiguadores utilizan una ingeniosa "pila de placas deflectoras" que desvía la fuerza cuando las fuerzas de compresión alcanzan un nivel en concreto, como cuando se encuentra un gran bache o socavón en la carretera a alta velocidad. Cuando estas fuerzas intensas actúan en un amortiguador normal, el aceite no puede moverse con la suficiente rapidez a través de los orificios de amortiguación y el índice de amortiguación efectivo sube, lo que da lugar a una sacudida excesiva que se transmite a la carrocería del vehículo.

Con el nuevo sistema, cuando se encuentran condiciones extremas, la “pila de placas” desvía la fuerza, lo que permite que el aceite pase a una velocidad más alta y, esencialmente, "limite" el índice de amortiguación en un nivel predeterminado. Esto reduce drásticamente el impacto que se transmite a la carrocería, al tiempo que mejora la estabilidad del manejo y el agarre a la carretera.

Mientras que la *cantidad* de aceite que pasa por los orificios del amortiguador permanece siempre constante en diferentes situaciones, el sistema del Accord permite un índice de *flujo* más alto en situaciones extremas, lo que limita el índice máximo de amortiguación. La flexión de la “pila de placas” se calibra y controla cuidadosamente mediante una presión de resorte detrás de la “pila de placas”. La simplicidad del nuevo sistema también significa que no se necesitan sistemas electrónicos ni válvulas móviles.

Un factor clave en la dinámica del chasis del Accord es la rigidez del chasis/la plataforma. Como resultado de un minucioso análisis de la estructura de la carrocería, la rigidez vertical de la suspensión trasera ha aumentado un 20 por ciento, mientras que la rigidez horizontal de la suspensión delantera lo ha hecho un 35 por ciento respecto al modelo predecesor. De manera similar, la rigidez torsional de la carrocería se ha aumentado en un 20 por ciento.

Capacidad de frenada mejorada

Una mayor estabilidad al ralentizar desde un alta velocidad y una mayor sensación de rigidez caracterizan el nuevo sistema de frenado del Accord. La excelente potencia de frenado se administra a través de las pinzas y discos de freno.

El sistema incluye distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD), un sistema de frenos antibloqueo (ABS) con asistencia a la frenada, esta última diseñada para ayudar a los conductores a aplicar toda la potencia de frenado en una situación en la que es preciso evitar un accidente.

EPS en todos los modelos

Ahora se usa un avanzado sistema de dirección asistida eléctrica sensible a la velocidad en toda la gama Accord. El sistema axial cuenta con un motor sin escobilla de mayor potencia y menos inercia, lo que proporciona un excelente tacto de la dirección a altas velocidades y una sensación de estabilidad y confianza. En concreto, la sensación central es muy precisa y lineal, sin un "punto muerto" discernible. También se ha adoptado una relación de dirección más rápida, en consonancia con la mayor agilidad del chasis del Accord.

Sistema de estabilidad y control de tracción del vehículo VSA

Todos los Accord se suministran de serie con sistema de estabilidad y control de tracción (VSA), un sistema diseñado para ayudar al conductor a mantener el control en giros, aceleraciones y maniobras imprevistas, ya que aplica los frenos a las ruedas de derecha o izquierda, según sea necesario, y gestiona el par del motor según lo requiera el momento.

Nuevo en la última generación del Accord es un sistema de seguridad adicional que se conoce como dirección asistida eléctrica adaptable al movimiento (Motion Adaptative EPS), en el que el VSA, en combinación con sistema de dirección asistida eléctrica (EPS), inicia pulsos de dirección para hacer que el conductor controle la dirección de forma intuitiva.

En su nivel más simple, el sistema de estabilidad y control de tracción (VSA) tiene una función de control de tracción, en donde detecta el deslizamiento de las ruedas en condiciones de aceleración y coordina el uso del par motor y el par de frenado. En las situaciones en las que las ruedas accionadas se encuentran en superficies con niveles distintos de tracción, como una carretera con una superficie parcialmente mojada, el sistema aplica la acción de frenado a la rueda que se está deslizando, lo que permite que el neumático tenga una mejor adherencia para mover el vehículo. Además, el sistema reduce la potencia del motor para evitar el deslizamiento de la rueda motriz.

Al controlar la trayectoria a partir de diversos sensores del vehículo, el sistema de estabilidad y control de tracción (VSA) calcula un rango previsto de respuesta del vehículo, al tiempo que controla continuamente la respuesta actual del mismo y las acciones de control del conductor. Si la respuesta actual se encuentra fuera del rango de respuesta pronosticado, como cuando las fuerzas que se producen al tomar una curva exceden el rendimiento de los neumáticos, el sistema de estabilidad asistida (VSA) interviene automáticamente con la acción correctiva que corresponda.

En el caso de que se produzca un exceso de movimiento de la dirección (que puede hacer que la rueda patine), el sistema de estabilidad y control de tracción (VSA) aplica frenado a la rueda exterior para contrarrestar la tendencia a la guiñada. Por otro lado, si se detecta una falta de movimiento de la dirección, el VSA aplica frenada a la rueda interior y reduce la potencia del motor para volver a colocar el coche en el curso pretendido.

Una luz indicadora parpadea en el panel de instrumentos mientras el sistema mejora activamente la estabilidad del vehículo. En el lateral del panel de instrumentos del habitáculo hay un interruptor para desactivar el VSA.

Dirección asistida eléctrica adaptable al movimiento (Motion Adaptative EPS)

La última incorporación al grupo de sistemas de seguridad dinámica de Honda es un sistema de estabilidad que inicia automáticamente movimientos de la dirección para que el conductor conduzca en el sentido correcto en situaciones en las que el vehículo corre el peligro de perder la estabilidad.

Con el nombre de dirección asistida eléctrica (EPS) adaptable al movimiento, se basa en la integración y la interconexión de los sistemas VSA y EPS y es de serie en toda la gama Accord.

Una situación típica es aquella en la que una baja adherencia o una carretera resbaladiza hace que el vehículo presente un exceso o una falta de movimiento de la dirección al entrar en una curva o durante un frenado brusco, cuando el rendimiento se ve afectado porque la carretera presenta coeficientes de fricción distintos; por ejemplo, si está seca en un lado y resbaladiza en otro por la presencia de hojas mojadas, nieve o similar y, por lo tanto, existe el riesgo de que el vehículo se desestabilice por el sobrefrenado de una rueda.

Los sensores del sistema VSA identifican de inmediato cualquier inestabilidad, por lo que se envía un impulso de la dirección en el sentido correcto a través de la dirección asistida eléctrica.

La acción de la dirección asistida eléctrica (EPS) apenas se nota y no supone apenas un movimiento significativo del volante; el control de la dirección sigue en manos del conductor en todo momento. Sin embargo, ese par de dirección complementario es suficiente para hacer que el conductor actúe de manera instintiva y elija el movimiento de dirección óptimo: dirección hacia un derrape si el movimiento de la dirección es excesivo o iniciar un mayor movimiento de la dirección en la marcha si el movimiento de la dirección no es suficiente.

Este movimiento de la dirección complementario y la reacción del conductor resultan suficientes para recuperar la estabilidad o acortar la distancia de frenado, lo que permite mantener el control.

Mayor capacidad de arrastre

Se han aumentado las alturas de remolque y, mientras que la de la versión de 2.0 litros sigue siendo de 1.500 kg con un remolque frenado, aumenta a 1.600 kg para las versiones de 2.4 litros y a 1.700 kg para las versiones con el motor i-DTEC de 2.2 litros.

La estabilidad asistida del remolque (TSA, Trailer Stability Assist) se acopla en todas las versiones de la gama Accord para mejorar la seguridad del conductor al conducir con un remolque. El sistema supone una mejora del VSA, que detecta el momento en el que el remolque comienza a oscilar cuando se remolca a más velocidad. El sistema de estabilidad asistida del remolque (TSA) es una combinación de reducción de par y frenado de ruedas individuales para recuperar el control del coche y del remolque.