



Motor 16



EXCLUSIVA

3008 Llega el monovolumen compacto de Peugeot



Todo sobre el nuevo Mitsubishi **Montero**

Primera prueba a fondo del **Subaru B9 Tribeca**



El Honda Accord 2.2 i-CTDi a los 50.000 km **Alta precisión**

BAJO LA LUPA



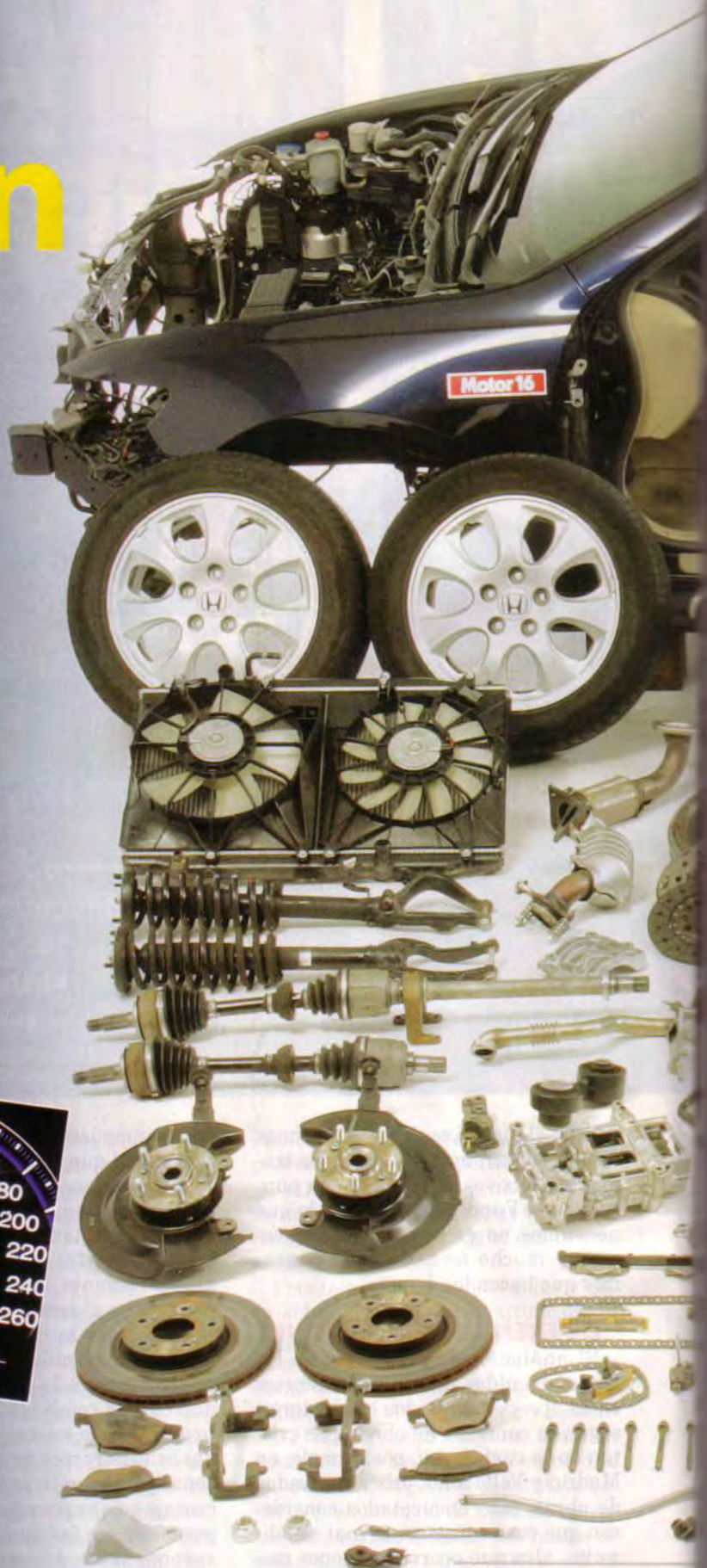
AL VOLANTE: BMW M6 CABRIO / KIA CARENS / PORSCHE 911 CARRERA TARGA / RANGE ROVER TDV8 A FONDO: CITROËN C5 2.2 HDi 173 CV

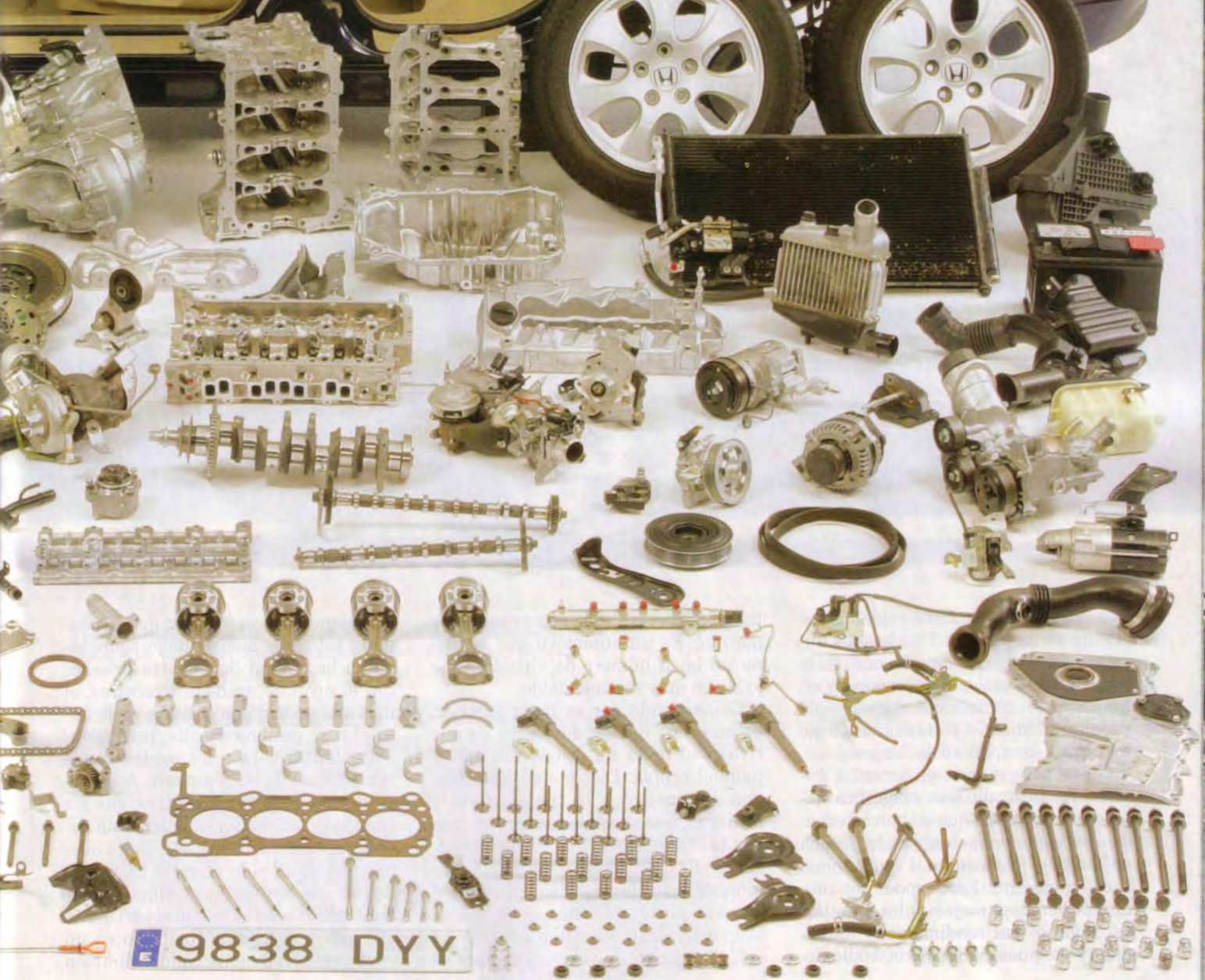
Alta precisión

El Honda Accord 2.2 i-CTDi es un coche moderno y está muy bien resuelto. Un modelo que ha aguantado sin ningún tipo de problema nuestra dura y exigente prueba de 50.000 kilómetros, lo que pone de manifiesto una magnífica fiabilidad. La marca japonesa ha puesto todo su amor en un automóvil muy recomendable.



DESDE que llegó a principios de verano a la redacción no ha parado de sorprendernos. Ha terminado su trabajo —en ocasiones duro y fatigoso— sin rechistar, y nos ha encantado. Estamos hablando del nuevo «chico» de pruebas especiales, el Honda Accord 2.2 i-CTDi, que ha protagonizado uno de nuestros exigentes test de 50.000 kilómetros. Hasta conseguir el objetivo marcado ha recorrido España de cabo a rabo, y también se ha atrevido con un largo periplo por Europa. Casi no se le ha concedido descanso, sólo las paradas obligatorias para realizar las revisiones marcadas en el libro de usuario, que se han limitado a verificar los niveles de sus distintos





9838 DYY

Calidad de acabados sobresaliente en el habitáculo del Accord. El volante tiene multitud de controles y se regula en altura y profundidad, mientras que el navegador, con pantalla táctil, es de serie. Los asientos se accionan de forma eléctrica.



líquidos y a los cambios reglamentarios de aceite y filtros. Una larga y dura prueba en la que en ocasiones se le ha exigido lo mejor de sí mismo y en la que siempre ha salido airoso. Sólo podemos dedicarle palabras de elogio a nuestro «compañero de fatigas».

No es para menos, el Accord 2.2 i-CTDi ha mostrado una magnífica fiabilidad y todos los que se han alternado a su volante a lo largo de la prueba se han bajado encantados con su buen funcionamiento. Este modelo es una de las berlinas mejor valoradas por los usuarios por rendimiento y fiabilidad, y después de los 50.000 kilóme-

tros de nuestro test comprendemos por qué. Es un automóvil que aglutina un buen número de virtudes, que lo hacen muy recomendable.

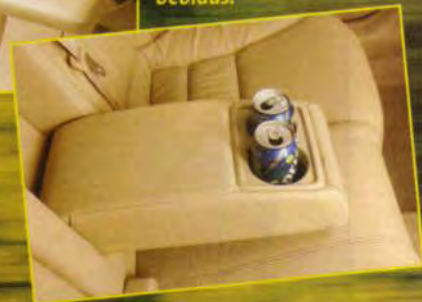
Comenzando por su línea exterior, es un coche que se desmarca de sus rivales al tener un diseño con personalidad propia. Dispone de una imagen dinámica y a la vez elegante y moderna, que se ve realzada por unas bonitas llantas de aleación de 16 pulgadas. Respecto a su estética, la opinión de todos los que han colaborado en esta prueba ha sido unánime al elogiar su atractiva estampa.

Una opinión muy favorable que se

ha extendido a su interior, que es amplio y está muy bien cuidado, sobre todo en la unidad de nuestra prueba, con el nivel de acabado Executive, el más alto de la gama y al que no le falta el más mínimo detalle, permitiéndole plantar cara a los modelos más prestigiosos de su segmento. A lo largo de los 50.000 kilómetros que ha durado la prueba ha sido toda una delicia ponerse a sus mandos. En la buena calidad de vida a bordo ha tenido mucho que ver su eficaz climatizador dual, sobre todo si tenemos en cuenta que este test ha sido realizado en un verano especialmente cálido. También



La guantera, aunque resulta algo pequeña, cuenta con llave y se complementa con multitud de huecos portaobjetos repartidos por todo el habitáculo que nos harán los viajes largos mucho más cómodos. Incluso detrás los pasajeros disponen de apoyabrazos y de espacio para bebidas.



En nuestro periplo de 50.000 km no podíamos dejar de visitar la playa, en este caso la de Alcoceber (Castellón). El Accord no nos dio ningún disgusto.



dispone de serie de techo solar eléctrico, luces de xenón, sensor automático para activar las luces y los limpiaparabrisas y un buen número de elementos más, como el equipo de sonido con el que está dotado. En relación al equipo de música ha habido diferentes opiniones, ya que, al contrario de la norma habitual, el mando del volumen está ubicado a la derecha y el de la búsqueda de emisoras a la izquierda –no hay que olvidar que en Japón se conduce por la izquierda y con el volante a la derecha, y el equipo de sonido está pensado para aquel país–, algo que propició alguna con- □□□



Exhaustivos controles técnicos certificaron la robustez del Accord. El banco de potencia de Ausesa y nuestro Correvit por GPS nos confirmaron las mismas prestaciones tras recorrer 50.000 km.

fusión. Un pequeño inconveniente que solucionaron los mandos integrados en el volante. Además, con el paso de los kilómetros, todos terminamos adaptándonos a esa posición poco habitual de los mandos de la radio.

Otro aspecto muy favorable del Accord es la buena capacidad de carga del maletero, que con 460 litros es de las mejores de su segmento. Algo que se agradeció en muchos viajes de largo recorrido, en los que se utilizó el coche con cuatro pasajeros y abundante equipaje. Lo que menos ha gustado ha

sido el plano de carga, que es un poco alto y, por lo tanto, resulta incómodo cargar objetos pesados.

El motor 2.2 i-CTDi es una de las joyas del Accord. Se trata de una mecánica moderna en la que Honda ha puesto todo su cariño. No es para menos, ya que en los 55 años de existencia de la marca japonesa es su primer motor diésel fabricado sin la participación de ningún otro fabricante. Por lo tanto, al tratarse de un proyecto de desarrollo totalmente propio han cuidado hasta el más mínimo detalle. El

resultado ha sido uno de los mejores motores diésel de su segmento. Nuestra experiencia durante los 50.000 kilómetros que hemos realizado con el Accord nos ha demostrado que se trata de un propulsor con un funcionamiento muy suave y poco ruidoso, y al que sus 140 CV -147 CV en el banco de potencia de Ausesa- le sientan de maravilla, ya que es una potencia más que suficiente para mover con soltura todo el conjunto. Una mecánica que ha mostrado un buen rendimiento en cualquier situa- ■■■

Trabajo de chinos. Sólo preparar todas las piezas para poder hacer la foto de apertura de este reportaje nos llevó unas cuantas horas. No sólo redactores y mecánicos trabajaron con el Honda Accord. Los fotógrafos también sudaron de lo lindo.





El maletero, a pesar de sus irregulares formas, tiene el suficiente espacio para las maletas de una familia, gracias a sus 459 litros ampliables a 1.700 si abatimos los asientos traseros. Bajo el piso esconde una rueda de repuesto de emergencia.



ción. Algo que hemos podido constatar en las diferentes comprobaciones de prestaciones que hemos llevado a cabo, con el Correvit como juez implacable, y en las que hemos obtenido siempre unos datos muy similares. Las mínimas diferencias entre ellas se deben a las distintas condiciones climáticas que nos hemos encontrado en la pista de ensayos del INTA, en el circuito cerrado donde hacemos este tipo de mediciones. Lo que demuestra que el motor sale de fábrica ya con un buen rodaje y listo para exigirle el máximo.

Lo bueno ha sido que siempre sus consumos se han mostrado muy redu-

cidos. El gasto medio de la prueba ha rondado los 6,5 litros. Cuando le hemos exprimido o viajado con mucha carga, esa cifra ha estado por debajo de los 7,5 litros cada 100 kilómetros. Un gasto de gasoil que pone de manifiesto la alta precisión mecánica conseguida por Honda. Desde hace unos meses, esta mecánica está asociada a una caja de cambios manual de seis velocidades, algo que le va como anillo al dedo, ya que esta caja –de un funcionamiento suave y preciso– aporta un mayor refinamiento de marcha, contribuye a que los consumos sean más bajos y, con unas primeras relaciones más cortas y cerradas, le im-

men más carácter. Además, el elevado par motor de su propulsor –34.6 mkg a 2.000 rpm– permite que se pueda utilizar en ciudad circulando en muchas ocasiones con las marchas más largas insertadas.

Otro de los aspectos mejor valorados a lo largo de nuestros exigentes 50.000 kilómetros ha sido su excelente comportamiento dinámico. Hemos tenido ocasión de conducirlo por todo tipo de carreteras, tanto en España como por distintos países del Viejo Continente, y siempre se ha comportado a las mil maravillas. Nuestra geografía la hemos recorrido de norte a sur y de este a oeste, y por ■ ■ ■

EL ACCORD 2.2 i-CTDI AL MILÍMETRO

Para conocer de forma fiable el comportamiento de cada elemento mecánico del Accord 2.2 i-CTDi, lo hemos sometido a un minucioso seguimiento a lo largo de toda la prueba. Antes de comenzar a trabajar a fondo con él, se le realizaron mediciones de algunos de los componentes sometidos a mayor desgaste. Éste es el caso de los discos y las pastillas de frenos, así como de los neumáticos. Los discos de freno delanteros, de tipo autoventilados, tenían un grosor al principio de 25 mm, y al final de la prueba pasó a ser de 24,3 mm, mientras que en los traseros, macizos, su grosor era de 10 mm al inicio de la prueba, y al final fue de 9,8; un desgaste insignificante. Por su parte, las pastillas de frenos tenían un grosor de 10,5 mm las delanteras y de 9 mm las traseras. Al final, las delanteras estaban a medio uso, ya que de las cuatro la más gastada medía 4,97 mm y la que menos 5,29 mm. En las traseras el desgaste fue mínimo. Con respecto a los neumáticos, el Accord calzaba unos Michelin Pilot Primacy con una medida de 205/55 R16.

En las instalaciones de Ausesa en la localidad madrileña de Ajalvir, en su banco de rodillos, hicimos comprobaciones de la potencia del motor del Accord. El resultado obtenido fue de 147 CV, siete más que los declarados por Honda.



El desgaste en los discos de frenos fue insignificante. Al final de la prueba estaban casi como nuevos.



Los neumáticos aguantaron toda la prueba. Al final, las delanteras estaban casi en el límite de su uso. Las traseras podían seguir utilizándose.



Las pastillas de frenos también soportaron toda la prueba. Las delanteras estaban a medio uso y las traseras casi como nuevas.



El subchasis delantero, muy bien resuelto, dispone de unas marcas que facilitan una perfecta alineación con la dirección.



En el volante motor se apreció, una vez desmontado, una levisima holgura, carente de importancia.

Unas gomas que se han comportado muy bien, ya que las cuatro han aguantado toda la prueba. Nuevas tenían una profundidad de dibujo de 7,8 mm, y al final en las delanteras éste era de 3 mm, estando casi al límite de su uso, mientras que en las traseras el desgaste había sido mínimo.

Para esta prueba, teniendo en cuenta que el 80 por ciento de las ventas de las berlinas medias corresponde a motores diésel, nos decantamos por el 2.2 i-CTDi. Un propulsor al que le hicimos comprobaciones de potencia en el banco de rodillos de Ausesa y pudimos verificar que ésta era de 147 CV, siete más que los anunciados por la marca. Después, una vez finalizada la prueba y desmontada su mecánica por completo para analizar las cotas de sus distintas piezas, como es el caso del diáme-



Todos los órganos internos del motor presentaban al finalizar la prueba un magnífico aspecto. En los cilindros, el desgaste fue inapreciable.

tros de los cilindros y de los pistones, los apoyos del cigüeñal o los árboles de levas, pudimos constatar que éstas eran muy similares a las que nos facilitó la marca. Por lo tanto, la conclusión que se puede sacar es que Honda ha utilizado unos materiales de primerisi-



El estado del cigüeñal era muy bueno, con un desgaste mínimo en las partes sometidas a mayores fricciones.



El aceite de la lubricación realizó un trabajo excelente. Prueba de ello es que las casquillos de las bielas estaban impecables.

ma calidad. Lo único que nos llamó la atención fue una levisima holgura en el volante motor, que es de doble masa. En cualquier caso era insignificante y este elemento estaba en condiciones de aguantar más pruebas como la nuestra.



Un aliado perfecto del motor turbodiésel del Accord es la caja de cambios de seis marchas. Una caja que destaca, entre otras cosas, por tener un funcionamiento suave y preciso. El acertado desarrollo de sus velocidades le confiere un mayor carácter y contribuye a que sea poco ruidoso y bastante económico.



Incluso los elementos sometidos a mayores esfuerzos han soportado sin ningún problema nuestra exigente prueba. Éste es el caso del embrague, en el que tanto el disco como la maza estaban en perfectas condiciones y dispuestos a seguir haciendo muchos kilómetros más.



Para poder fabricar el bloque motor de aluminio, que es muy ligero, Honda ha desarrollado un método de fundición semisólida en la que se utiliza un cilindro de núcleo de arena de gran dureza, que posteriormente se destruye. Con este método se consiguen unos niveles de rigidez elevadísimos.

Para poder fabricar el bloque motor de aluminio, que es muy ligero, Honda ha desarrollado un método de fundición semisólida en la que se utiliza un cilindro de núcleo de arena de gran dureza, que posteriormente se destruye. Con este método se consiguen unos niveles de rigidez elevadísimos.



Todos los elementos que componen la mecánica del Accord 2.2 i-CTDi están muy cuidados y realizados con unos materiales de primerísima calidad. Éste

es el caso del motor de arranque, que soportó sin ningún problema toda la prueba. Al final de los 50.000 kilómetros estaba perfecto, sin ningún tipo de holgura.



De un elemento del que se hizo un uso intensivo fue del alternador. Los meses en los que se realizó la prueba correspondieron con el verano, lo

que obligó a abusar del climatizador. También se le exigió trabajar a tope de noche, ya que este modelo utiliza faros de xenón, y lo hizo sin desfallecer en ningún momento.



Europa hemos viajado por Francia, Bélgica, Holanda, Luxemburgo y Alemania, y siempre ha dejado patente que dispone de un chasis muy eficaz y de unas suspensiones bien equilibradas, con unos reglajes capaces de absorber las irregularidades del suelo y, además, proporcionar una estabilidad a toda prueba y un comportamiento muy noble y predecible. Unas suspensiones magníficamente elaboradas en las que destaca su esquema Multi-link del eje trasero. En este aspecto es

uno de los referentes de su clase. También es un automóvil que resulta muy fácil de conducir, gracias en buena parte a los sistemas de ayuda elec-

trónicos que equipa. Éste es el caso del VSA, que integra el control de tracción y de estabilidad y que funciona en combinación con los sensores



Honda ha empleado unas soluciones muy prácticas en la elaboración del Accord 2.2 i-CTDi. Para conseguir que este propulsor tenga un funcionamiento refinado y sin vibraciones, ha empleado unos soportes que llaman la atención por su buen tamaño, pero también –y a la vez– por lo eficaces que resultan.



El fabricante nipón ha puesto un especial interés en conseguir que todo contribuya a proporcionar una elevada calidad de vida a bordo. Sobre todo ha tenido en cuenta que el conductor pueda desarrollar su labor con facilidad. A ello contribuyen los mandos multifunción en el volante.



El Accord aglutina un buen número de virtudes. Una de ellas es que la capacidad del maletero de esta berlina es excelente: 460 litros, una de las mejores de su segmento. En cambio, en el debe hay que apuntarle que recurre a una rueda de repuesto de las de tipo de emergencia.

Motor 16
prueba de
50.000 Km. fiabilidad



Las transmisiones también se han comportado de maravilla y han resistido sin ningún problema los esfuerzos a los que las hemos sometido. Al final no presentaban ninguna holgura ni ruido. Su buen estado permite augurarles una larga vida. Están en condiciones de aguantar varias pruebas más.



Su comportamiento dinámico es sobresaliente. Las suspensiones tienen unos reglajes que, a la vez que proporcionan una estabilidad intachable, logran un confort de marcha muy bueno. Tanto los amortiguadores como los muelles mostraron un rendimiento sensacional a lo largo de la prueba.

En el Accord todo está cuidado hasta el más mínimo detalle. Un ejemplo de esto es la toma de masa de los diferentes elementos eléctricos del coche, que solucionan de una forma refinada y silenciosa. En este tipo de detalles, insignificantes a veces, es donde se puede apreciar de verdad el amor por el trabajo bien hecho.

del ABS. Este sistema tiene la particularidad de permanecer constantemente de guardia y no es muy intrusivo, sólo interviene cuando realmente es necesario.

Desde que se recogió el coche en Honda hasta el final de la prueba y el

posterior desmontaje de sus distintos órganos mecánicos en el taller de Motor 16, nuestros técnicos han sometido al protagonista de la prueba especial de 50.000 kilómetros a un seguimiento exhaustivo. Lo primero que le hicieron nada más pisar el taller fue someterlo a una profunda revisión y a me-

dir los elementos que sufren un mayor desgaste, caso de los frenos –en los que se midió el espesor de las pastillas– y el dibujo de los neumáticos –con el fin de ir comprobando a lo largo de la prueba su desgaste y la forma en la que pisan–. Después, en nuestros talleres colaboradores, comprobamos la eficacia de las suspensiones, y en las instalaciones que tiene Ausesa en la localidad madrileña de Ajalvir, concretamente en su bando de rodillos, comprobamos la potencia **■■■**

PIEZA A PIEZA, ROBUSTO Y FIABLE

Técnicamente, el Accord es un modelo que está muy bien resuelto y presenta algunas soluciones que son tan ingeniosas como prácticas. Comenzando por el motor, que ha sido desarrollado por completo por la marca japonesa sin ninguna colaboración externa. Está construido íntegramente de aleación de aluminio y es una auténtica maravilla de la ingeniería. Dispone de un sistema de inyección directa por rail común de última generación, que trabaja a una presión de 1.600 bares. Una mecánica que eroga 140 CV declarados oficialmente y en la que hay que destacar su buen par motor: 34,6 mkg a 2.000 rpm, una cifra que se ve superada sólo por el BMW 330d de seis cilindros con 39,8 mkg y por el Mercedes C270 de cinco cilindros y con 37,7 mkg. El motor 2.2 i-CTDi del Accord también dispone de un turbo de geometría variable y de intercooler, y destaca además por tener unos consumos muy ajustados y también por ser un motor respetuoso con el medio ambiente. Cumple de sobra la normativa Euro IV, algo en lo que tiene mucho que ver el sistema de recirculación de gases con válvula EGR y refrigerado por agua, que reduce las partículas y el óxido de nitrógeno. Tras acabar la prueba de los 50.000 kilómetros, el

Accord pasó a nuestro taller, donde fue despiezado por completo y se pudo comprobar que todos sus elementos presentaban un aspecto inmejorable, lo que pone de manifiesto que Honda ha empleado unos materiales de muy buena calidad. Asimismo, el desgaste de las piezas sometidas a fuertes fricciones fue

inapreciable, por lo que podemos asegurar que el sistema de lubricación y el aceite utilizado son muy buenos. Con el motor desmontado por completo hemos podido ver algunas curiosidades interesantes. Éste es el caso de las cabezas de las bielas, que están «trinchadas», como si las hubiesen partido, por lo que cada una tiene una forma particular de encajar, evitando que pueda haber errores a la hora de montarlas. Otra curiosidad es el doble engranaje de los árboles de levas, que evitan holguras y sus correspondientes traqueteos. También están muy bien resueltos los árboles contrarrotantes, ubicados en el cárter y accionados mediante una cadena, que giran al revés que el cigüeñal y evitan vibraciones. Otra cosa muy curiosa fue ver en la cabeza de los pistones perfectamente marcada la huella que deja cada uno de los orificios de los inyectores al pulverizar el gasoil en la cámara de combustión.



La calidad de la tornillería es excelente, lo que pone de manifiesto que Honda ha cuidado todos los detalles en este modelo.

de su motor. El resultado obtenido fue de 147 CV a 4.000 revoluciones, siete más que los declarados de forma oficial por la marca.

Una vez realizada esta primera revisión, el coche comenzó a acumular kilómetros sin parar. Nuestros probadores fueron alternándose al volante del Accord 2.2 i-CTDi sin darle un respiro. Tan sólo estuvo parado con el fin de hacerle las revisiones oficiales marcadas en el libro de mantenimiento del usuario y los cambios de aceite oportunos, que en este modelo se realizan cada 20.000 kilómetros. Nosotros nos adelantamos en la primera

sustitución del aceite, en previsión de un largo viaje que nos llevó hasta Holanda; para que «no nos pillara el toro» decidimos hacer el cambio a los 16.750 kilómetros.

A lo largo de la prueba, la principal noticia ha sido la ausencia total de incidencias; el coche ha funcionado como un reloj suizo y no ha sido necesario ni siquiera realizar ningún relleno de aceite, ya que su gasto ha sido nulo. Esto da idea de los ajustes y la precisión de la mecánica desarrollada por el fabricante nipón. Una vez cumplido el objetivo marcado y con 50.000 kilómetros en su marcador, el Accord pasó

una vez más por nuestro taller, donde los técnicos lo diseccionaron minuciosamente para estudiar a fondo todos sus órganos mecánicos.

Con la «10-11» en la mano comenzaron a despiezarlo, y lo primero que les llamó la atención fue la buena calidad de la tornillería empleada, una muestra del esmero que ha puesto Honda en este vehículo. Poco a poco lo fueron desmembrando y, una vez desmontado por completo el motor, procedieron a analizar con la «lupa en la mano» cada una de sus piezas, poniendo especial hincapié en las que están sometidas a mayor desgaste. Calibre y mi-



Una de las curiosidades de su mecánica son los árboles contrarrotantes, ubicados en el cárter y que se mueven accionados por una cadena. En el conjunto en el que están montados se encuentra también la bomba de aceite.



Al desmontar la cabeza de los pistones observamos la curiosa imagen que deja la huella de los orificios de los inyectores, seis en total, cuando pulverizan la mezcla de combustible.

Los árboles de levas disponen de un doble engranaje, que tiene la función de evitar holguras y, con ellas, los traqueteos que se producen. Esto también contribuye a reducir las vibraciones del motor.



Este modelo utiliza un sistema de inyección directa por rail común de ultimísima generación. En la parte de arriba de la fotografía se puede apreciar la bomba de alta presión, que trabaja a 1.600 bares. Su funcionamiento fue perfecto a lo largo de la prueba y al final mostraba un aspecto magnífico.



Para sujetar el cigüeñal por la parte de abajo, en vez de utilizar los habituales puentes, en Honda han recurrido a una pieza de aleación que integra perfectamente fundidos los soportes axiales, que son de hierro fundido.



Las cabezas de las bielas están «tronchadas», de esta forma cada una tiene su encaje particular y es imposible equivocarse a la hora de montarlas.

Todo está muy bien resuelto en este automóvil. Uno de los detalles que llaman más la atención reside en el subchasis delantero, que cuenta con unos soportes de goma que evitan vibraciones y movimientos parásitos.



Debido a las temperaturas tan elevadas a las que trabaja y su alto régimen de giro, una de las piezas que más sufren en un motor es el turbo. El del Accord, que tiene geometría variable, presentaba al final de la prueba un magnífico aspecto.



Con el paso de los kilómetros, nuestro sonómetro digital reveló que el ruido en el habitáculo había mejorado medio decibelio al ralentí. En marcha, había aumentado ligeramente: 1,4 a 120 km/h.

crómetro en la mano, las fueron estudiando una por una y comprobaron que el desgaste sufrido había sido insignificante, algo que pone de manifiesto no sólo la buena calidad de los materiales empleados sino también la del aceite utilizado en su lubricación. El estado de los casquillos del cigüeñal, las bielas, los segmentos de los pistones y los diferentes retenes y juntas estaban en un estado inmejorable, lo que pone de manifiesto que el Accord está dispuesto a aguantar unas cuantas pruebas más como la nuestra sin inmutarse.

Analizado el sistema de in- □□□

50.000 km dan para mucho. Tanto como para recorrer España y visitar Francia, Bélgica, Holanda, Luxemburgo y Alemania. Las llantas de aleación de 16 pulgadas son de serie.



yección, que es directa por rail común, se pudo comprobar que había funcionado de maravilla. Los inyectores no mostraban ningún signo de desgaste y la combustión había sido perfecta en todo momento, algo que delataba el hecho de que en la cámara de combustión había una ausencia total de

carbonilla y tanto la cabeza de los pistones como las válvulas estaban bastante limpias. Esto lo podíamos intuir, ya que a lo largo de la prueba la emisión de humos había sido mínima y el consumo se mantuvo estable en las tres comprobaciones que hicimos.

Por otro lado, con toda su mecánica

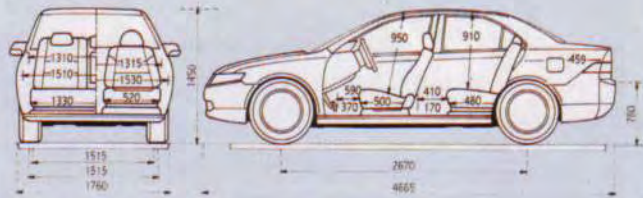
diseccionada pudimos apreciar algunas soluciones empleadas en este coche realmente prácticas. Una de ellas es la ubicación de unos árboles contrarrotantes en el cárter, que giran en sentido contrario al cigüeñal y que se mueven por medio de una cadena. Otra es un doble engranaje ■■■



Honda Accord 2.2 i-CTDi



HONDA
 IMPORTADOR: Honda Automóviles España, S.A. C/ Osona, 1.08820 El Prat de Llobregat (Barcelona).
 TELÉFONO: 902 424 646.
 GARANTÍA: Cinco años sin límite de kilómetros.
 RED DE POSTVENTA: 62 puntos de venta en toda España.



DELANTE
A Altura al techo: 950 mm
B Espacio para las piernas: máx.-mín.: 1.070/850 mm



DETRAS
A Altura al techo: 910 mm
B Espacio para las piernas: máx.-mín.: 910/670 mm

Prestaciones

	5.000 km	25.000 km	50.000 km
VELOCIDAD MÁXIMA km/h	212	212	212
ACELERACIÓN (seg.)			
400 m salida parada	16,9	17,0	17,0
1.000 m salida parada	30,9	31,1	31,0
De 0 a 100 km/h	9,5	10,0	9,8
RECUPERACIÓN			
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,3	17,8	17,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,2	21,4	20,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,1	21,0	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,5	32,2	31,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,6	37,3	36,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,1	38,9	37,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,1	7,1	7,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,9	9,3	9,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,0	12,9	12,6

Consumos

	5.000 km	25.000 km	50.000 km
EN CIUDAD			
A 21,1 km/h de promedio	7,6	7,5	7,4
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	4,6	4,6	4,5
En conducción rápida	9,8	9,9	9,8
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	5,8	5,7	5,6
A 140 km/h de cruceo	6,5	6,3	6,3
CONSUMO MEDIO POND.			
Litros/100 km	6,5	6,4	6,3
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	950	965	981
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano	7,2	7,2	7,2
Ciclo extraurbano	4,5	4,5	4,5
Ciclo mixto	5,5	5,5	5,5

Distancias de frenado

VELOCIDAD	5.000 km	25.000 km	50.000 km
A 60 km/h	14,4	13,2	13,7
A 100 km/h	39,4	36,3	39,3
A 120 km/h	57,9	55,9	58,0

Ficha técnica

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en culata. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2,204 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 65,0 mm. Carrera: 97,1 mm. Compresión: 16,7 a 1. Potencia máxima: 140 CV (102,9 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 34,6 mkg (340 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección directa diesel, sistema common-rail, turbo de geometría variable e intercooler. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 26,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 35,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 44,5 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 52,7 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, con asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 2,85 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 300 mm). Traseros: Discos (ø 260 mm). Antibloqueo de frenos: De serie, con EBD y asistente a la frenada de emergencia.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson, con doble brazo oscilante, muelles helicoidales y amortiguadores de gas. Trasera: Independiente, Multilink de cinco brazos, muelles helicoidales y amortiguadores de gas. Barra estabilizadora delante y detrás.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 R 16. Llantas de aleación de 6,5 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.473 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

COEFICIENTE CX: 0,26. **EMISIONES DE CO₂:** 145 g/km.

POTENCIA OFICIAL: 140 CV a 4.000 rpm.

POTENCIA TRAS 50.000 KM: 147 CV a 4.000 rpm.



Diario de viaje



5.000 kilómetros

Con sólo 30 kilómetros en su marcador llega nuestro protagonista a la redacción. Nuestros técnicos lo revisan a conciencia y miden todos los elementos sometidos a mayor desgaste. Cuando alcanza los primeros 5.000 kilómetros le realizamos el primer análisis de prestaciones con el Correvit y comprobamos la eficacia de los frenos y las suspensiones.

16.720 kilómetros

El Accord no para de hacer viajes y va completando el kilometraje marcado a lo largo y ancho de la geografía nacional sin el más mínimo problema. En una parada en nuestro taller aprovechamos para realizarle una revisión visual a fondo y, en previsión de un largo viaje por Europa, le sustituimos el aceite del motor y el filtro.

16.850 kilómetros

Europa nos abre las puertas. Nuestro Honda Accord 2.2 i-CTDi acoge el equipaje en su maletero de 460 litros y emprendemos un viaje que nos llevará por Francia, Bélgica, Holanda, Luxemburgo y Alemania. Un largo periplo en el que lo más reseñable es la total ausencia de incidencias.

21.500 kilómetros

Estamos encantados. El Accord va como un reloj. Hasta hemos notado que el coche hace menos ruido, una sensación que corroboran nuestros técnicos con el sonómetro, que muestra una reducción de casi tres decibelios circulando a 120 km/h. Tras nuestro largo viaje europeo verificamos el nivel de aceite y comprobamos que está perfecto, ya que no ha consumido nada.

25.000 kilómetros

Llegamos al ecuador de la prueba y le realizamos una nueva comprobación de las prestaciones. Los datos obtenidos son similares a los de la primera medición. Lo que sí que se corrobora es una bajada de la sonoridad del motor y también una reducción del consumo. En una visita al banco de rodillos de Ausesa, nuestro taller colaborador, comprobamos que la potencia real del motor es de 147 CV a 4.000 rpm.

40.500 kilómetros

El Honda Accord sigue funcionando de maravilla. En la recta final de la prueba, sin que se haya registrado ninguna incidencia a lo largo de los miles de kilómetros acumulados en su marcador, sigue viajando por nuestra geografía. Aprovechando una parada en la redacción, se le realiza una revisión visual a fondo de su estado mecánico y de los diferentes niveles, y se le sustituye el aceite del motor y el filtro.

49.500 kilómetros

Estamos a punto de finalizar la exigente prueba a la que hemos sometido a nuestro protagonista, que -todo hay que decirlo- la ha superado como un auténtico campeón. Es el momento de realizarle una nueva comprobación de sus prestaciones. Estas son similares a las dos anteriores. También le realizamos una nueva verificación de la potencia del motor en las instalaciones de Ausesa, en Ajalvir (Madrid), y comprobamos que es similar a la obtenida a los 25.000 kilómetros: 147 CV a 4.000 rpm.

Honda Accord 2.2 i-CTDi

Los probadores opinan

A lo largo de nuestra exigente prueba de 50.000 kilómetros, el Honda Accord 2.2 i-CTDi se ha comportado a las mil maravillas y la mejor noticia de todas ha sido una total ausencia de incidencias. En estos kilómetros nos hemos limitado a repostar gasoil, verificar el nivel de los distintos depósitos del coche y la presión de los neumáticos. Siempre se ha mostrado dispuesto a emprender un viaje, por largo que este fuera, y todos los que han participado en la prueba se han mostrado encantados con su buen funcionamiento y comportamiento. Al final, la nota media otorgada por nuestros probadores ha sido de 8,35 puntos (sobre 10), un notable más que merecido que dice mucho de él.

MECÁNICA: 8,5

Técnicamente, el Honda Accord 2.2 i-CTDi está muy bien resuelto. Su motor diésel de inyección directa por rail común destaca por una sensacional suavidad de funcionamiento y forma un magnífico binomio con la caja de cambios de seis marchas. Las suspensiones se muestran siempre muy eficaces y tanto la dirección, con un tacto muy bueno, como los frenos están a un gran nivel.

RENDIMIENTO: 8,5

Los 140 CV oficiales del moderno motor, construido íntegramente de aleación ligera, permiten unas buenas prestaciones. Es una mecánica que resulta ideal para una utilización cotidiana y perfecta a la hora de afrontar viajes de largo recorrido, tal y como ha demostrado a lo largo de nuestra prueba. Este motor en el banco de rodillos de Ausesa dio una potencia real de 147 CV.

COMPORTEAMIENTO: 8,5

En líneas generales, el comportamiento del Honda Accord es muy bueno en cualquier tipo de carreteras. Dispone de un chasis muy eficaz, con unas suspensiones de reglajes muy equilibrados, que además de favorecer un elevado confort de marcha aseguran siempre una estabilidad intachable. El tacto de conducción es excelente y se ve reforzado por una dirección precisa y por unos frenos que están a la altura del conjunto.

INTERIOR: 8,0

En algo en lo que destaca el protagonista de nuestra prueba de fiabilidad es por tener un interior muy cuidado, con una calidad de acabado sobresaliente, y por disponer de un equipamiento de serie muy completo. Su habitáculo es amplio y está pensado para que puedan viajar cuatro adultos con una gran comodidad, ya que la plaza central es estrecha y poco aprovechable. También destaca por contar con una buena capacidad de carga del maletero: 460 litros.

EXTERIOR: 8,0

El Honda Accord se desmarca en un segmento donde suele haber mucha coincidencia de líneas, con un diseño personal, deportivo y, a la vez, elegante. Unos rasgos que lo convierten en una de las berlinas medias más atractivas de su segmento. La cifra de su coeficiente aerodinámico es 0,26, un dato que es de los mejores entre sus múltiples rivales. Lo que más se echa de menos es que no haya versiones de cinco puertas.

CONFORT: 8,0

En Honda han tenido en cuenta que el Accord sea, además de un coche eficaz, un vehículo confortable y que mime a sus pasajeros. Algo que han conseguido, ya que es una auténtica delicia viajar en este modelo. Su motor es silencioso y con un funcionamiento suave, y las suspensiones filtran a la perfección las irregularidades del suelo. Además, dispone de un equipamiento de serie muy completo en el que está incluido un eficaz climatizador automático.

CONSUMO: 9,0

Uno de los puntos fuertes del Honda Accord 2.2 i-CTDi es el ajustado consumo de su motor. En las diferentes mediciones realizadas hemos obtenido unos datos muy buenos, en torno a 6,5 litros cada 100 kilómetros. En una situación más real y en los viajes que hemos llevado a cabo con él, en los que en ocasiones se ha exprimido el motor y se ha viajado con mucha carga, se ha obtenido un consumo de 7,4 l/100 km, una cifra que está realmente bien.

SEGURIDAD GARANTIZADA

Ni siquiera en seguridad se resiente el Honda Accord. Aunque no alcanzó la nota más alta en las pruebas de choque realizadas por EuroNCAP –obtuvo cuatro estrellas–, el modelo japonés posee una carrocería reforzada y diseñada para soportar de forma controlada la energía de un impacto. Además, el Accord está dotado de una serie de medidas de protección para peatones que mantiene el nivel de la marca en esta sección de pruebas, logrando un resultado de dos estrellas. Al mismo tiempo cuenta con un habitáculo «fortificado», con ocho airbags –frontales y laterales para la fila delantera y de cortina para ambas filas–, cinco cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje –los delanteros con pretensor y limitador de esfuerzo–, cinco reposacabezas y dos sujeciones de tipo Isofix para sillitas infantiles. La seguridad activa se encarga a unos eficaces frenos con ABS –que cuentan con servo de emergencia y distribuidor de la fuerza de frenado– y al control de estabilidad y de tracción VSA (Vehicle Stability Assist), diseñado para ayudar al conductor a mantener el control durante los virajes, la aceleración y las maniobras bruscas, para así evitar salidas de trayectoria. El amplio equipamiento que tiene el Accord en materia de se-



guridad se completa con otros elementos como las luces de xenón, los faros antiniebla o los sensores de luz y de lluvia. Todo un compendio tecnológico en materia de seguridad activa y pasiva, en el que no se han escatimado medios a la hora de garantizar la integridad de sus pasajeros.


En la plaza de Trujillo (Cáceres) se organizó una buena. Todos querían ver de cerca al Accord y preguntarnos qué tal iba. Más de uno nos dijo que se lo iba a comprar...



que llevan los árboles de levas y que sirve para evitar holguras y su consecuente traqueteo. Una serie de soluciones, junto a unos soportes del motor muy elaborados, que son en parte

los «culpables» de que el motor de este modelo tenga un funcionamiento muy suave y sin vibraciones.

A modo de conclusión, podemos decir que tras nuestro minucioso test es-

tamos plenamente capacitados para afirmar que el Honda Accord 2.2 i-CTDi es un modelo dotado de una mecánica robusta y fiable. Después de analizar cada uno de sus elementos mecánicos podemos asegurar que podría soportar sin ningún problema varias de estas pruebas. Desde luego, les aseguramos que para el coche no ha sido un camino de rosas. Alta precisión comprobada. 

EQUIPO DE PRUEBAS Y
FOTOGRAFÍA DE MOTOR 16

Agradecemos la colaboración
prestada por Ausesa

Prueba realizada con carburante

Un motor limpio
funciona mejor



Nueva fórmula **bp ultimate**

