

Honda ACCORD V6 3.5

ใส่ใจกับแรงม้า ประหยัดด้วย VCM

อันดับ 1 ในคลาส V6 3.5 ผนวกเทคโนโลยีใหม่ 275 แรงม้า จากชุดพลัง 36 SOHC 24 วาล์ว i-VTEC 3,500 ซีซี จะสร้างอัตราเร่งได้สะใจขนาดไหน สม VCM ตัดการทำงานของเครื่องยนต์ที่เหลือ 3 หรือ 4 สูบ ทำให้ไม่ต้องเผาเงินเปลืองได้จริงหรือ คู่กันกับราคาแค่ 3 ล้านหรือไม่...ต้องพิสูจน์





- ฮอนด้า แอคคอร์ด หนึ่งในรถยนต์ขนาดกลางยอดนิยมของคนไทย โฉมปัจจุบันนับเป็นเจนเนอเรชันที่ 8 ซึ่งความจริงจะเรียกเป็นรถยนต์ขนาดกลางก็คงไม่เต็มปากนัก เพราะมิติต่างๆ ได้รับการขยายใหญ่ขึ้นมาก ด้วยตัวถังที่ยาวเกือบ 5 เมตร กับฐานล้อ 2.8 เมตร ถ้าจะถูกจัดเป็นรถยนต์นั่งขนาด Full Size ก็คงไม่แปลก

แอคคอร์ดใหม่ทำตลาดในเมืองไทยด้วย 3 รุ่น เครื่องยนต์พร้อมระบบแปรผันวาล์ว i-VTEC ทั้งหมด รุ่น 4 สูบ มี 2 รุ่นย่อย 2,000 ซีซี SOHC 16 วาล์ว 156 แรงม้า และ 2,400 ซีซี DOHC 16 วาล์ว 180 แรงม้า เป็นรุ่นเดียวที่ใช้ฝาสูบทวินแคม และรุ่นสูงสุดที่ทีมงานไทยไดร์ฟเวอร์ทดสอบเป็นรุ่น วี6 3,500 ซีซี SOHC 24 วาล์ว มาพร้อมระบบ VCM หรือ Variable Cylinder Management แปรผันการทำงานของเครื่องยนต์ระหว่าง 6 สูบ 4 สูบ และ 3 สูบ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการขับ ช่วยให้น้ำมันน้อยลง

ขับได้มัน สมรรถนะตามคาด

- รับรถจากฮอนด้าแถวบางนา ขับมาขึ้นไดโนเทสต์เพื่อวัดแรงม้าที่ Test Car บนถนนศรีนครินทร์ หลังจากยึดรถเข้ากับแท่นอย่างแน่นหนา ก็เริ่มการทดสอบซึ่งขอ

ไว้ 4 รัน เลือกรันที่ได้แรงม้าแรงบิดดีที่สุด พบว่ามีกำลังสูงสุด 246.8 แรงม้า และแรงบิดสูงสุด 316.8 นิวตันเมตร เมื่อเปรียบเทียบกับสเปกในโบรชัวร์ซึ่งระบุไว้ 275 แรงม้า และแรงบิด 339 นิวตันเมตร จะพบว่าแรงม้าสูงสุดหายไป 10.25% และแรงบิดสูงสุดหายไป 6.54% นับว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติ

ที่น่าสนใจไม่แพ้แรงม้าสูงสุดคือ เส้นกราฟแรงบิด ซึ่งจะตั้งชันขึ้นอย่างรวดเร็ว ในช่วง 1,900-2,500 รอบ/นาที มีแรงบิดเพิ่มจากเกือบ 100 เป็น 280 นิวตันเมตร และจะมีแรงบิดป่วนเป็นแนว 280-316 นิวตันเมตร (28.53-32.20 กก.-ม.) ยาวไปจนถึง 6,200 รอบ/นาที เส้นกราฟแรงบิดจึงเริ่มตก นับว่าเป็นเครื่องยนต์ที่ให้แรงบิดสูงต่อเนื่องในช่วงรอบกว้างพอควร ถ้ารักษารอบให้อยู่ในช่วงนี้ได้ รถก็น่าจะมีอัตราเร่งที่ทันใจพอ ส่วนข้อจริงจะเร่งดีแค่ไหน ย่อหน้าถัดไปมีคำตอบ

อัตราเร่งสะใจ ปลายเกะลุ 200

- หลังขึ้นไดโนเทสต์พบว่าเครื่องยนต์ปกติดี จึงตามด้วยการทดสอบอัตราเร่ง แม้รุ่นนี้จะมีแป้นเปลี่ยนเกียร์หลังพวงมาลัยมาให้ แต่เพื่อให้ค่าที่ได้มีความแม่นยำ จึงไม่ใช้แป้นเปลี่ยนเกียร์ซึ่งอาจมีความผิดพลาดคลาดเคลื่อนจากจังหวะการเปลี่ยนเกียร์ของผู้ขับ จึงเน้นทดสอบในเกียร์ D และ S แบบเปิดแอร์ ตั้งอุณหภูมิต่ำสุดและปิดแอร์

การทดสอบได้เปิดใช้งานระบบ VSC ไว้ตลอด ตั้งเครื่องมือทดสอบให้หยุดจับเวลาเมื่อครบ 30 วินาทีหลังจากรถเคลื่อนตัว ใช้วิธีจอดบนไหล่ทาง เข้าเกียร์ D หรือ S แล้วเหยียบเบรกค้างไว้ เมื่อถนนว่างก็ยกเท้าขวาจากเบรกมากดคันเร่งสุดแซ่ไว้ ค่อยๆ ประคองรถเข้าสู่เลนปกติ โดยพยายามให้เป็นเส้นตรงมากที่สุด



| อัตราเร่ง (กม./ชม.) | เกียร์ D เปดเจอร์ | เกียร์ D ปีเตอร์ | เกียร์ S เปดเจอร์ | เกียร์ S ปีเตอร์ |
|---------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| 0-20 | 0.68 | 0.67 | 0.68 | 0.73 |
| 0-40 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.02 |
| 0-60 | 3.27 | 3.27 | 3.27 | 3.27 |
| 0-80 | 5.02 | 5.30 | 5.02 | 5.00 |
| 0-100 | 7.02 | 7.25 | 7.02 | 6.92 |
| 0-120 | 9.88 | 9.95 | 9.87 | 9.50 |
| 0-140 | 13.15 | 13.10 | 13.17 | 12.55 |
| 0-160 | 17.02 | 16.77 | 17.25 | 15.93 |
| 0-180 | 22.68 | 22.22 | 23.42 | 20.57 |
| 0-200 | - | - | - | 25.85 |
| ความเร็วสูงสุด (กม./ชม.) | 194.8 | 196.5 | 191.7 | 203.8 |
| 100 เมตส์ (วินาที) | 6.28 | 6.35 | 6.27 | 6.27 |
| 250 เมตส์ (วินาที) | 11.05 | 11.17 | 11.05 | 10.98 |
| 400 เมตส์ (วินาที/กม./ชม.) | 14.92/149.5 | 15.00/150.4 | 14.29/149.1 | 14.77/153.1 |
| 1000 เมตส์ (วินาที/กม./ชม.) | 27.30/172.8 | 27.30/174.1 | 27.43/171.0 | 26.73/179.2 |

อัตราเร่งเป็นไปตามคาดคือ เร็วสะใจ ไม่ถึงกับตั้งจนหลังติดเบาะ แต่ขึ้นแบบนุ่มๆ และต่อเนื่อง เป็นหนึ่งในซีดานไม่กี่รุ่นที่สามารถทำความเร็วเกิน 180 กม./ชม. ได้ภายใน 30 วินาที และทำได้เกิน 200 กม./ชม. ในเกียร์ S ปิดแอร์ ความเร็วสูงสุดตามหน้าปัด บ่วนเบี่ยงแถว 220 กม./ชม. นับว่าเกินพอสำหรับการใช้งานทั่วไป ซึ่งไม่มีโอกาสได้ใช้บ่อยๆ และอันตราย ตรงข้ามกับอัตราเร่งที่ได้ใช้บ่อยกว่า และเพิ่มความปลอดภัยในการเร่งแซง

ข้อดีของซีดานพลังแรงคือ ทำนั้งขับที่เหมือนขับรถปกติ ไม่ต้อง 'กึ่งนั่งกึ่งนอน' ขับแบบรถสปอร์ตหลังคาเตี้ย ไม่มีปัญหาเรื่องทัศนวิสัย เรียบง่ายขึ้น ว่า ขับถนัดกว่า ไม่ตกเป็นเป้าสายตาหรือโดนเด่นเกินไป ขับใช้งานได้ทุกวัน นึกสนุกเมื่อไรก็แค่กดคันเร่งลงไป

Paddle Shift สนุกและสบาย

● ในความเป็นจริงแล้ว การเข้าเกียร์ D แล้วกดคันเร่งไล่รอบให้เกียร์เปลี่ยนเอง ก็สร้างอัตราเร่งได้อย่างฉับไวพอตัวอยู่แล้ว หรือดึงคันเกียร์ลงมาที่ S ก็ให้ความกระฉับกระเฉงเพิ่มขึ้นอีกนิด แต่สำหรับคนที่มีมืออยู่ไม่สุข แอคคอร์ดรุ่นนี้ก็มีแป้นเปลี่ยนเกียร์มาให้ใช้งานด้วย

ในเกียร์ D ถ้านึกสนุกดึงแป้นเปลี่ยนเกียร์ บนหน้าปัดก็จะมีตัวเลขดิจิทัลแสดงตำแหน่งเกียร์ที่ใช้อยู่ให้ แต่ผู้ขับจะไม่สามารถควบคุมหรือล็อกให้เกียร์อยู่ในตำแหน่งนั้นได้ตลอด เพราะเมื่อความเร็วสูงขึ้น ระบบก็จะสั่งเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงขึ้นให้ ถึงจะดึงแป้น - ฝั่งซ้ายเพื่อฝืนเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ เกียร์ก็จะเปลี่ยนให้ไม่นาน จากนั้นก็

ไล่ขึ้นเกียร์สูงอีก สรุปว่าถ้าอยู่ในเกียร์ D ก็ยกหน้าที่เปลี่ยนเกียร์ให้เป็นของคอมพิวเตอร์จะดีกว่า

ส่วนในเกียร์ S ถ้าไม่ใช้แป้นเปลี่ยนเกียร์หลังพวงมาลัยก็ได้ เกียร์ก็จะเปลี่ยนขึ้น-ลงให้เหมือนกัน แต่จะเปลี่ยนที่รอบสูงกว่า และถ้าใช้ร่วมกับแป้นเปลี่ยนเกียร์ ก็จะช่วยเพิ่มความเร้าใจทั้งภาพ (อัตราเร่ง) และเสียง (เครื่องยนต์) โดยจะมีตัวอักษร M ขึ้นมาพร้อมตัวเลขบอกตำแหน่งเกียร์ น่าจะย่อมาจากคำว่า Manual แต่ก็ไม่แน่นอนเลยทีเดียว เพราะถ้า 'แกลิ่ง' ด้วยการดึงแป้นเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงที่ความเร็วต่ำ เกียร์ก็จะไม่เปลี่ยนให้ หรือจะเปลี่ยนลงเกียร์ต่ำที่ความเร็วสูง ก็ไม่ได้อีกเหมือนกัน เพื่อป้องกันเครื่องยนต์เสียหายหรือรถเสียการทรงตัว โดยตัวเลขบอกเกียร์จะกะพริบเตือน และเมื่อลดความเร็วลงโดยผู้ขับไม่ได้เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ เมื่อรถใกล้หยุดนิ่งจะเปลี่ยนเป็นเกียร์ 1 ให้โดย 'อัตโนมัติ' ซึ่งเปลี่ยนได้อย่างนุ่มนวลมาก ไม่มีอาการหน้าทิ่มหรือกระตุกแต่อย่างใด

ในเกียร์ S และ Paddle Shift ถ้าใจกล้าหรือสนุกจนลืมหูลืมตา ลากรอบทะลุเข้าไปแถวๆ 6,750 รอบ/นาที ซึ่งเป็นโซนขีดแดง ความสนุกก็จะสะดุดเพราะถูกตัดรอบ เมื่อตัดแล้วรอบจะถอยกลับไปอยู่ที่ประมาณ 6,000 รอบๆ ถ้ายังคงคันเร่งต่อ เมื่อรอบขึ้นมาถึงขีดแดงก็จะโดนตัดอีก สะดุดสลับกันไปอย่างนี้จนกว่าจะเปลี่ยนขึ้นเกียร์สูง

ถ้าไม่ยอมให้เครื่องยนต์ถูกตัดการทำงาน ควรเปลี่ยนเกียร์ก่อน 6,500 รอบๆ เล็กน้อย เพราะหลังจากดึงแป้นเปลี่ยนเกียร์แล้ว รอบยังไหลขึ้นอีกนิดก่อนจะลดลงเมื่อเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงขึ้น (เนื่องจากเท้าชกวางคคันเร่งแช่ตลอด ไม่ได้ยกขึ้นในจังหวะเหยียบคลัตช์เปลี่ยนเกียร์เหมือนขับเกียร์ธรรมดา) ในช่วงความเร็วกลางๆ ถ้าให้เกียร์อยู่ในเกียร์ 3 คคันเร่งรถจะพุ่งไปข้างหน้าอย่างรวดเร็วพร้อมด้วยเสียงกระหึ่มแบบนุ่มๆ และการทำงานที่ราบเรียบเอกลักษณ์ของเครื่องยนต์วี6

ถนนที่ทดลองขับบางช่วงเป็น 2 เลนราดยางสภาพดีพอควร มีทั้งโค้งกว้างและแคบสลับกันไป ใช้โหมด S กับแป้นเปลี่ยนเกียร์ มีทั้งความสนุกสนาน มั่นใจ และปลอดภัย คงอยู่ในเกียร์เดิมไว้ก่อนเข้าโค้ง ผ่อนคันเร่ง (ไม่ได้เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำเพื่อลดความเร็ว) ประคองพวงมาลัยพาดเข้าโค้ง จากนั้นกดคันเร่งส่งได้ทันที เพราะเครื่องยนต์มีรอบมารอไว้แล้ว ยังมีแป้นเปลี่ยนเกียร์หลังพวงมาลัยยังสบายและมั่นใจ เพราะมือทั้งสองข้างอยู่บนพวงมาลัยตลอดเวลา

ประหยัดด้วย VCM

● เห็นความจุที่สูงถึง 3,500 ซีซีแล้วอย่าเพิ่งตกใจ เพราะแอดคอร์รุ่นนี้ติดตั้งระบบ VCM หรือ Variable Cylinder Management แปรผันการทำงานของกระบอกสูบมาไว้ ในช่วงที่ใช้ความเร็วนิ่งๆ เครื่องยนต์จะทำงานแค่ 3 หรือ 4 สูบ ช่วยให้ประหยัดน้ำมันมากขึ้น

ในช่วงที่ต้องการอัตราเร่งหรือกดคันเร่งรีดสมรรถนะอย่างเต็มที่ เครื่องยนต์จะทำงานเต็มที่ 6 สูบ และเมื่อใช้ความเร็วคงที่ เครื่องยนต์จะทำงานเพียง 3 หรือ 4 สูบ ขึ้นอยู่กับสภาพการใช้งาน ในขณะนั้น โดยจะมีตัวอักษร ECO สีเขียวสว่างขึ้นบนมาตรวัดรอบ แต่ไม่ได้ระบุแน่ชัดว่าทำงาน 3 หรือ 4 สูบ การสลับไปมาระหว่างทำงาน 6 สูบ กับโหมด ECO มีความนุ่มนวล เครื่องยนต์ไม่มีอาการกระตุกหรือสั่นให้สัมผัสแม้แต่น้อย และไม่ว่าจะอยู่ในเกียร์โหมดไหน D, S หรือใช้แป้นเปลี่ยนเกียร์ ถ้าความเร็วนิ่งก็จะเห็นตัวอักษร ECO สีเขียวสว่างขึ้นให้ใจชื้นได้เสมอ

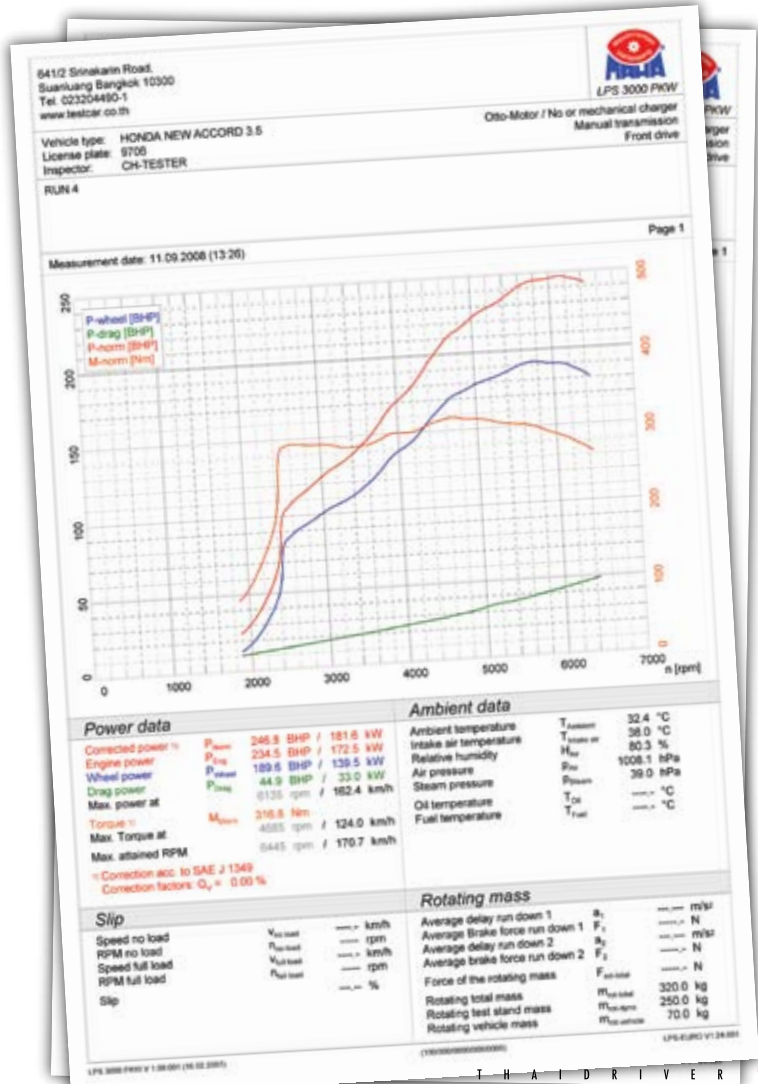
VCM ทำงานในทุกโหมดเกียร์ และทุกความเร็ว คลานช้าๆ ที่ 40 กม./ชม. ถ้าเดินคันเร่งนิ่งๆ ตัวอักษรสีเขียวที่เขียนว่า ECO ก็จะสว่างขึ้น หรือจะพุ่งทะยานอยู่ที่ 180-190 กม./ชม. ถ้าเท้าชกวางไม่กดคลัตช์ขึ้น และไม่ต้องถอนคันเร่งขึ้นมา หรือใช้ Cruise Control ก็มีโอกาเห็นคำว่า ECO เช่นกัน รวมทั้งขณะกำลังชานในเกียร์ S หรือดึง Paddle Shift ถ้าเลี้ยงคันเร่งนิ่งๆ ระบบ VCM ก็ทำงานเช่นกัน โดยทุกความเร็วที่ VCM ทำงาน ตัวรถไม่มีอาการวูบหรือหมดกำลังจากการที่เครื่องยนต์ลดการทำงานเหลือ 3 หรือ 4 สูบแต่อย่างใด

Trip Computer ของฮอนด้า แอดคอร์ดี ใหม่ สามารถแยกคำนวณอัตราสิ้นเปลืองของ Trip A และ Trip B ได้อย่างอิสระ ก่อนออกไปขับทดสอบหาอัตราเร่ง ผู้เขียนเซตอัตราสิ้นเปลือง Trip A ใหม่ หลังจากกดคันเร่งแบบสุดๆ หลายรอบ วิ่งแตะ 200 กม./ชม. เกือบ 10 ครั้ง จากนั้นขับกลับมาจอดเพื่อบันทึกผล อัตราสิ้นเปลืองของ Trip A แสดงอยู่ที่ 5.9 กม./ลิตร คิดเป็นค่าใช้จ่ายกิโลเมตรละ 4.60 บาท เจ้าของรถคงรับไหว และถ้าเป็นคนที่ชอบปรดแรงจริงๆ คงบอกว่า 'คุ้ม' กับความสนุกที่ได้รับ อย่างไรก็ตามถ้าเพิลิตเพลินเกินไประวังจะเข้าตำรา 'สนุกตอนกด (คันเร่ง) สลดตอนเติม (น้ำมัน)'

เริ่มทดลองขับเพื่อหาอัตราสิ้นเปลืองจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์วิทยา (ก่อนหน้านี้ใช้โหมด S กับแป้นเปลี่ยนเกียร์มาประมาณ 40 กม.) อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ยอยู่ที่ 8.3 กม./ลิตร เมื่อเข้าทางหลักมอเตอร์เวย์ กดคันเร่งไปที่ 120 กม./ชม. แล้วเข้าครุสคอนโทรล ไม่เร็วจัด แต่ก็ไม่ช้าจนคนนั่งข้างๆ อยากรจะลงไปวิ่งแข่งกับรถ ขับไหลไปเรื่อยๆ เน้นว่าไม่เกะกะใคร และใช้ความเร็วไม่เกินที่ตั้งไว้ เมื่อตรวจจอบจาก Trip Computer ในรถ จากหน้าม.ธรรมศาสตร์พทย์มา ถึงจุดพักรถ ใช้เวลา 45 นาที ความเร็วเฉลี่ย 63 กม./ชม. อัตราสิ้นเปลืองขับขึ้นมาเป็น 9.6 กม./ลิตร

พักทานข้าวกลางวันกับซื้อของฝากนิดหน่อยจึงออกเดินทางต่อ Trip Computer จะเห็นระยะทางใหม่ ออกจากจุดพักรถขึ้นทางด่วนถึงออฟฟิศแถวถนนเกษร-นวมินทร์ ด้วยความเร็ว 120 กม./ชม. เหมือนเดิม แต่คราวนี้เขี้ยวไม่ค่อยได้เพราะรถเริ่มเยาะใช้เวลาอีก 49 นาที ก็เดินทางมาถึงออฟฟิศ ความเร็วเฉลี่ย 67 กม./ชม. ได้อัตราสิ้นเปลืองเป็นเลข 2 หลัก 10.1 กม./ลิตร

สังเกตว่าช่วงแรกที่เริ่มขับประหยัด อัตราสิ้นเปลืองจะดีขึ้นอย่างรวดเร็ว ขับไม่นานก็ได้ 9 กม./ลิตร แต่หลังจากนั้นกว่าจะได้เลข 2 หลัก ต้องใช้ระยะทางไกลพอสมควร อีกหนึ่งความประหยัด



ของรถฮอนด้าคือ ใช้น้ำมันเบนซินออกเทน 91 แก๊สโซฮอล์ อี20 ราคาิตรละ 24.69 บาท จากหมดเกลี้ยงเต็มเต็มถึงไม่ถึง 2,000 บาท แค่นั้นคนที่มึปัญหาซื้อรถคันละเกือบสามล้านก็น่าจะยิ้มได้แล้ว

ช่วงล่างและเบรกตอนเข้าอยู่มือ

- ตลอดการทดสอบอัตราเร่งและความเร็วสูงสุด ฮอนด้า แอคคอร์ด ใหม่ ให้ความมั่นใจสูงในด้านการยึดเกาะถนน ออกตัวจากจุดหยุดนิ่งด้วยวิธีกระแทกคันเร่งมิด พวงมาลัยไม่มีอาการดิ่งไปด้านใดด้านหนึ่งหรือ Torque Steer ผู้เขียนสามารถแซ่ที่ความเร็วสูงสุดได้หลายวินาที โดยแทบไม่ต้องระมัดระวังอาการผิดปกติของตัวรถ แต่ต้องระวังเพื่อนร่วมทางคันอื่นมากกว่า การเบรกหนักๆ ที่ความเร็วสูง (ยังไม่ถึงขั้นเอบีเอสทำงาน) พบว่าตัวรถถูดิ่งลงอย่างรวดเร็ว และไม่มีอาการบิดเบี่ยงแต่อย่างใด ลองกระแทกแป้นเบรกแรงๆ ให้เอบีเอสทำงานก็พบว่า แป้นเบรกมีอาการสั่นสะท้านจากการทำงานของเอบีเอสน้อยมาก

การเข้าโค้งด้วยความเร็วค่อนข้างสูง ยังเกาะอยู่ในเลนได้ดี แต่ถ้าเพิ่มความเร็หรือเป็นโค้งแคบ รถจะเริ่มออกอาการโยนนิ๊ดๆ ต้องออกแรงบังคับพวงมาลัยเพิ่มขึ้น จะเริ่มรู้สึกว่าการช่วงล่างนุ่มไปนิด ก็ตอนขับผ่านผิวถนนที่เป็นคลื่นลอนต่อเนื่องยาวๆ ตัวรถจะมีอาการยวบยาบมากหน่อย ถ้าอยากแก้ไขอาการนี้แบบไม่เสียเงิน ก็แค่ถอนเท้าขวาออกจากคันเร่ง หรือถ้าอยากให้นิ่มนวลกว่านี้อีกนิด ยอมรับความสะเทือนที่เพิ่มขึ้นหน่อยได้ ก็หาใช้อัพของแต่งที่หนักกว่าเดิมมาใส่ เลือกที่ปรับความหนึบได้ยิ่งดี การทำงานของระบบกันสะเทือนมีความหนึบและหนักแน่น มีเสียงรบกวนน้อย ความรู้สึกและสัมผัสโดยรวมรู้สึกกับรถยนต์ยุโรปชั้นดี

สำหรับผู้ที่คาดหวังความนุ่มนวล อยาเพิ่งตกใจเมื่อเห็นว่าใช้ยางซีริส 50 เพราะเป็นตัวเลขเปอร์เซ็นต์กับความกว้างของยางด้วย สำหรับแอคคอร์ดรุ่นนี้ให้ยาง 225/50 R17 แก้มยางสูงถึง 112.5 มม. ดูซับความสะเทือนจากถนนได้อย่างสบาย ตรงกันข้ามกับผู้ที่ยอมจ่ายเกือบสามล้านเพราะคาดหวังเรื่องขับสนุก อาจต้องเสียเงินเปลี่ยนล้อแม็กใหญ่ๆ กับยางแก้มเตี้ยเพื่อลดการโยกตัวของแก้มยางก็เป็นได้

ระหว่างทดสอบมีโอกาสขับท่ามกลางฝนตกหนัก บนทางด่วนมีสิ่งที่ไม่ควรจะมีนั่นคือ แอ่งน้ำขัง ขับมาด้วยความเร็ว 120-130 กม./ชม. ในเลนขวาสุด พบแอ่งน้ำอยู่ด้านขวามือ ทันทีที่ล้อหน้าขวาทับแอ่งน้ำและถูกน้ำด้าน ตัวรถมีอาการดิ่งไปทางขวาเพียงเล็กน้อย ไม่ต้องออกแรงบังคับพวงมาลัยแต่อย่างใด เพราะระบบ VSC ช่วยให้การทรงตัวกลับมาเป็นเส้นตรงเหมือนเดิม สังเกตว่าขณะ VSC ทำงาน จะมีไฟสัญญาณสีเหลืองสว่างแวบขึ้นบนชุดมาตรวัด

อีกครั้งที่ระบบ VSC ทำงานคือ กระแทกคันเร่งแรงๆ ขณะออกตัว รถจะถูกตัดกำลังบางส่วนที่ส่งมาจากเครื่องยนต์ จะรู้สึกเหมือนรถเร่งไม่ขึ้น ซึ่งยอมดีกว่าปล่อยให้เร่งไปได้แบบไร้การควบคุม VSC สามารถเปิด-ปิดการทำงานได้ด้วยสวิตช์ใต้แผงหน้าปัดฝั่งขวาของผู้ขับ การใช้งานปกติควรเปิดไว้ ยกเว้นรถติดหล่มต้องปิด VSC เพื่อให้รถตะกุกออกจากหล่มได้

อย่างไรก็ตามไม่ควรประมาท เพราะทุกระบบช่วยเหลือยังมีขีดจำกัด การขับด้วยความระมัดระวัง และใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม เป็นอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ดีที่สุด

รูปลักษณ์ แล้วแต่รสนิยม

- ฮอนด้าพลิกแนวทางการออกแบบแอคคอร์ดรุ่นนี้ ให้แตกต่างจากรุ่นที่แล้วอย่างสิ้นเชิง โดยเน้นไปที่ความเฉียบคมของเส้นสายและใส่เหลี่ยมสันไว้ในจุดต่างๆ ส่งผลให้ตัวรถดูหนักแน่นมันคงสไตล์ยุโรป เมื่อรวมกับเส้นตัวถังโดยรวมที่สั้นไหลลุลม จึงเรียกว่าเป็น 'สปอร์ตซีดาน' (ขนาดใหญ่) ได้อย่างไม่เคอะเขิน

ด้านหน้าดูตันด้วยโคมไฟหน้าขึ้นเดี่ยวทรงเฉียง ภายในบรรจ

ไฟหน้าต่ำแบบขึ้นอน ไฟสูง และไฟเลี้ยว กระจังหน้าขึ้นบนพื้นด้าสปอร์ต ล้อมกรอบด้วยตัวโครเมียมดูหรูหรา ออกแบบกันชนหน้าให้เป็นที่เดียวกับขอบกระจังดูกลมกลืน ด้านล่างของกันชนเว้นช่องรับอากาศ ประกะข้างด้วยสปอตไลต์ทรงรี

กระจังข้างล้อมกรอบด้วยตัวโครเมียม เข้าชุดกับที่เปิดประตูขอบโครเมียม เสริมความโดดเด่นให้มุมมองด้านข้างด้วยเส้นเว้า เริ่มจากหลังบังโคลนหน้า พาดผ่านใต้ชุดที่เปิดประตูต่อเนื่องไปถึงโคมไฟท้าย เป็นเส้นนำสายตาที่ทำให้ตัวรถดูเฉียวขึ้น ด้านท้ายดูสปอร์ต มีพลังด้วยเส้นสายของฝากระโปรงและกันชนท้าย

การตกแต่งภายนอก แทบไม่แตกต่างรุ่น 2.4 แม้แต่ล้อแม็กและยางก็ยังมีขนาดเดียวกัน คือ 7.5 X 17 นิ้ว และยางขนาด 225/50 R17 ด้านท้ายมี 2 จุดที่บอกความแตกต่างได้ คือ ตัวอักษร V6 3.5 บนฝากระโปรงท้าย และท่อไอเสียโครเมียมทรงรี แยกออกซ้าย-ขวา ส่วนรุ่น 2.0 และ 2.4 มีท่อไอเสียฝั่งเดียว

มิติตัวถังมีความยาว 4,935 มิลลิเมตร กว้าง 1,845 มิลลิเมตร สูง 1,476 มิลลิเมตร ฐานล้อ 2,800 มิลลิเมตร ความกว้างล้อหน้า/หลัง 1,580 มิลลิเมตร น้ำหนัก 1,650 กิโลกรัม เฉพาะรถเปล่า น้ำ 1 ตัน แบกน้ำหนักแค่ 6 กิโลกรัมเท่านั้น



ภายในโอเคแต่ใช้ง่าย

- นอกเหนือจากความกว้างขวางของห้องโดยสารที่แอคคอร์ดมีให้อย่างเหลือเฟือแล้ว ฮอนด้ายังให้อุปกรณ์มาตรฐานอีกหลายรายการ สมน้ำสมเนื้อกับราคาและสามล้านบาท ที่สำคัญกว่านั้นคือทุกอุปกรณ์สามารถใช้งานได้สะดวก ผ่านสวิตช์ที่ติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและจัดเป็นหมวดหมู่

คอนโซลกลางด้านบนติดตั้งจอแอลซีดีขนาด 8 นิ้ว ทำหน้าที่ได้หลากหลาย เช่น แสดงแผนที่ของระบบนำทาง จอภาพเมื่อเล่นดีวีดี แสดงภาพด้านหลังเมื่อเข้าเกียร์ถอยหลัง และแสดงข้อมูลการขับเมื่อเข้าโหมด Trip Computer ทุกระบบควบคุมได้อย่างสะดวกด้วยสวิตช์เพียงตัวเดียว Interface Dial เป็นทั้งปุ่มกด คันโยก และปุ่มหมุน ช่วยให้เข้าสู่เมนูต่างๆ ได้อย่างง่ายดาย พร้อมเสียงขานรับเมื่อเปลี่ยนเมนู ช่วยเพิ่มความสะดวกและปลอดภัย แต่อย่างไรก็ไม่

