

## Honda Accord (2003 - 2008)

### Te mooi om waar te zijn?

Autotest | Met de nieuwe Honda Accord wil het merk de auto in een hogere klasse brengen dan voorheen. Die boodschap brengt de fabrikant met een ronduit wonderlijke reclame. In talrijke radiospotjes wordt de Accord neergezet als "de eerste Honda die niet herkenbaar is als een Honda". Heeft het merk zoiets moois in huis gehaald dat zelfs de importeur het niet kan geloven?

De kern van Honda's commerciële boodschap is dat de Accord de eerste Honda is die niet herkenbaar is als een Honda. Daarmee wil het merk, wellicht wat ongelukkig geformuleerd, duidelijk maken dat de nieuwkomer niet direct herkenbaar is als een Japanner. Alhoewel de lijnen nog steeds strak en onmiskenbaar computergegenereerd zijn, heeft de auto een sterke uitstraling. De koplampen kijken met een vastberaden en een tikkeltje gemene blik de wereld in. Het koplampglas loopt scherp door tot in de uiterste hoeken, wat een heel moderne uitstraling geeft.

De hoge achterkant met hoog geplaatste achterlichten past helemaal bij de imposante verschijning. Omdat dit de snelste uitvoering van de Accord is, wordt de achterzijde aan beide kanten geflankeerd door een dikke uitlaatpijp. Als het om uiterlijk gaat is dit een goed begin van de kennismaking en is de testauto in ieder geval mooi genoeg om waar te zijn!



### Instap

De instap doet geen afbreuk aan de verwachting die het uiterlijk heeft opgebouwd. De portieren worden geopend met fraaie verchromde deurhendels en vallen daarna met een solide plof dicht. De stoelen en achterbank van de hier gereden "Executive"-uitvoering zijn met leder bekleed. De bestuurdersstoel is elektrisch verstelbaar. De passagier heeft een klein probleem met verstellen, want de gordel loopt precies over de hendel om de rugleuning te verstellen. De stoelverwarming heeft enkele minuten nodig om daadwerkelijk effect te hebben en is daarmee weinig effectief.

Het dashboard heeft een chique uitstraling door het gebruik van zwart kunststof, chroom en inleg van een materiaal dat aanvoelt als kunststof, het patroon heeft van hout en de kleur van donker graniet. Deze inleg komt niet alleen terug in het dashboard, maar ook in de deurpanelen. De klokken en een display centraal

onder de voorruit zijn uitgevoerd met een zwarte achtergrond met daarop witte projectie. Honda noemt dit "3D lichtdoorlatende techniek", want er lijkt een afstand te zijn tussen de achtergrond, de schaalverdeling en de wijzers.

In de middenconsole is een fors kleurenscherm te vinden voor de bediening van het klimaatcontrolesysteem (standaard links/rechts gescheiden), het audiosysteem en (optioneel) het navigatiesysteem. Het scherm is een zogenaamd "touch screen", wat betekent dat de diverse functies kunnen worden bediend door ze op het beeldscherm aan te wijzen. Het is daarom vreemd dat er zo veel knoppen rondom het beeldscherm zijn te vinden, want een touch screen heeft juist als doel de knoppen in beeld te brengen zodat ze daar buiten niet nodig zijn. De bediening is desondanks eenvoudig en ook zonder de handleiding te raadplegen, zijn alle functies direct te gebruiken.

Het DVD-gebaseerde navigatiesysteem is van de allerlaatste generatie en laat weinig aan duidelijkheid te wensen over. Het "premium" audiosysteem van deze meest luxe Accord doet de naam eer aan. Alleen met extreme audiofiele test cd's is het systeem op de knieën te krijgen. Dit audiosysteem is niet het allerbeste dat op dit moment verkrijgbaar is, maar het behoort wel tot een select groepje aan de top. Het audiosysteem en de cruise-control worden bediend met knoppen op het stuurwiel. Beide blinken uit op eenvoudige bediening, hetgeen vooral met cruise-control nog wel eens anders is. Het enige wat jammerlijk mist is een boordcomputer.

## iVTEC

Op dit moment is de Accord alleen verkrijgbaar met benzinemotoren, maar recentelijk maakte Honda bekend dat een dieselmotor in aantocht is. Honda is van nature een motorenbouwer en ook in dit geval is de motor één van de sterkste punten van deze nieuwe Honda. Terwijl andere fabrikanten een turbo monteren om extra kracht uit een motor te halen, gebruikt Honda een eigen vinding: iVTEC. Dit systeem kan de eigenschappen van de motor al naar gelang de omstandigheden veranderen.



In de praktijk is dat goed merkbaar. Bij 70 km/u toont de motor in de 6e versnelling veel souplesse en kracht bij lage toeren, met een gevoel dat grenst aan dat van een zescilinder. Bij grote haast is te horen en te voelen hoe het karakter vanaf zo'n 5500 toeren per minuut compleet verandert. Dan zet de Accord prestaties neer die er niet om liegen. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt geklaard in 7,9 seconden, hetgeen voldoende is om menig sportcoupé op z'n nummer te zetten. Hierbij daarom excuses aan de trotse eigenaren van sportwagens die recentelijk door deze zilveren Japanse zakenlimousine te kijk zijn gezet.

Het bijzondere van de iVTEC-techniek is dat de motor niet alleen uitblinkt op rustig rijden of alleen uitblinkt op sportief rijden: de auto doet beide fantastisch. In alle omstandigheden is het bovendien heerlijk om te voelen dat er een grote reserve aanwezig is en dat de auto de prestaties met groot gemak neerzet. Dat is een kenmerk van een lange afstandsauto en draagt bij aan het gevoel dat de Accord zich in een hoger segment bevindt. De souplesse wordt volgens Honda ook bereikt door een "drive by wire"-gaspedaal. Dat wil zeggen dat het pedaal niet rechtstreeks aan de motor is gekoppeld. Door tussenkomst van een computer, worden de commando's van de bestuurder aan de motor doorgegeven.

De beloofde rust is merkbaar, maar bij afdalen laat de elektronica zelf het gas los en dat geeft een nogal onwennig gevoel. Al deze techniek levert niet alleen prima prestaties, maar vooral een keurig benzineverbruik. Over een afstand van zo'n 1.000 km

met zowel stadsverkeer, buitenweg als snelweg bedraagt het gemiddelde verbruik 1 op 12,8. De krachtbron doet het werk in stilte, alhoewel vanaf zo'n 110 km/u een lichte fluittoon hoorbaar is. Navraag bij de fabrikant leert dat dit bijgeluid vaker is gehoord, maar dat op dit moment nog niet bekend is waardoor het wordt veroorzaakt.

## Weggedrag

Het weggedrag past bij het motorkarakter. Op het ene moment kan de Accord zich gedragen als limousine, om even later te presteren als een sportwagen. Wanneer de extremen worden opgezocht, is het onderstel bijzonder neutraal. Dat blijkt bijvoorbeeld wanneer op hoge snelheden bewust wilde stuurbewegingen worden gemaakt. Terwijl de koets van andere auto's snel weer tot rust komt, is de Accord nauwelijks uit balans te krijgen!

In snel genomen bochten blijft het onderstel rustig en is perfect aan te voelen wanneer de grens is bereikt. Desnoods kan de bestuurder er iets overheen gaan om daarna gemakkelijk weer te corrigeren. De 2.4-liter versie is voorzien van uitschakelbare stabiliteitscontrole die enig speels gedrag toelaat. Opnieuw heeft de bestuurder daarom een auto die zich even sportief als ontspannen laat rijden.



## Conclusie

Het is alsof Honda jaren lang alle testverslagen heeft gelezen en alle suggesties van klanten heeft vastgelegd. De auto overtuigt daarom op alle punten:

van het audiosysteem tot de ruimte op de achterbank. Vooral de motor is een toonbeeld van moderne techniek volgens Honda en blinkt dankzij de iVTEC-techniek uit in souplesse, prestaties en een laag verbruik. Daarmee zijn zowel het weggedrag als de vormgeving mooi genoeg om waar te zijn. Zelfs de naam is ... Accord~ ■



## Specificaties

### Honda Accord (2003 - 2008) 2.4i Executive

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	467 x 176 x 145 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.356 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	459 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	2354 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	190 pk @ 6800 tpm
Koppel	223 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	227 km/u
Verbruik gemiddeld	9 l / 100 km
Verbruik stad	12 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 39.100,-
Prijs instapmodel	€ 29.200,-