



Dirk-Jan Dalhuisen
11 augustus 2012

Buitenspel

Wandel tijdens je middagpauze eens een rondje over het kantorenpark waar je werkgever is gevestigd. Dikke kans dat je struikelt over Passats, Insignia's en Mondeo's, terwijl je de Accords op Ã©Ã©n hand kunt tellen. De achtste generatie van Honda's middenklasser is een rariteit in het straatbeeld en vecht een loodzware strijd. Maar tegen wie? Zijn het z'n Europese opponenten die 'm naar het leven staan, of zet de Accord vooral zichzelf buitenspel? Op zoek naar het antwoord kropen we een week achter het stuur van de Japanner.



The real deal

De keuze voor de geteste Accord - een Tourer met 2.2 i-DTEC dieselmotor - is geen toevallige. Nederland is dol op stationwagens en ook al wint de benzinemotor steeds meer aan populariteit, de meeste middenklassers worden nog altijd door oliestokers aangedreven. Klinkt als een droomscenario voor Honda, zou je zeggen. En toch: zo eenvoudig ligt het niet. Fiscale voordelen lijken in ons land hÃ©t criterium om de populariteit van een zakenauto te bepalen en juist aan zo'n gunstige bijteller ontbreekt het in het Accord-gamma.

Nee, wie wil dieselen met de Accord, gaat gelijk voor the real deal. Geen geknepen 1.6'je, maar een flinke 2.2 met 150 of zelfs 180 pk. Die laatste is er alleen als Executive en Type S en met die sportievere tweede van het stel gingen wij op pad. En het moet gezegd: zo'n Type S blaakt van het zelfvertrouwen. De strak gelijnde Tourer wordt als

Honda Accord Tourer 2.2 i-DTEC 180 Type S

Type S af-fabriek aangedikt met 18 inch wielen en het Aero Pack, bestaande uit een spoilersset en wat donkere accenten die mooi contrasteren met de hagelwitte lakkleur. Aan bravoure geen gebrek, dat moge duidelijk zijn.



Minder uitbundig

Vanbinnen gaat het er allemaal iets minder uitbundig aan toe. De sportieve invloed van de Type S zit 'm hier vooral in details als de rode tellerverlichting, dito gekleurde stiksels en een setje aluminium pedalen. Exclusief voor de Type S zijn ook de zwarte hemelbekleding en de met leder en alcantara beklede sportstoelen, die voortreffelijk zitten en er ook nog eens goed uitzien. Al met al een fijne werkplek, niet in de laatste plaats omdat ook het dashboard weinig reden tot klagen biedt. De materialen zijn goed, het ontwerp onderscheidend en desondanks spreekt de bediening ook voor zich. Slechts aan de wat ouderwetse typografie op het multimediascherm zie je de leeftijd

Honda Accord Tourer 2.2 i-DTEC 180 Type S

van de Accord af.

Achter de voorstoelen komen ook de mindere kanten van de Accord aan het licht. Zo valt het blikkerige geluid bij het dichtslaan van de portieren uit de toon bij de verder zo goede afwerking en is de ruimte achterin niet om over naar huis te schrijven. De Accord behoort tot de grotere jongens in z'n klasse, maar daar zie je op de achterbank weinig van terug. Ook de bagageruimte (400 tot bijna 1.200 liter) verbleekt naast die van veel directe concurrenten, althans: qua inhoud. Praktisch is 'ie namelijk wel, met een extra ruimte onder de bodem en een eenvoudig neer te klappen achterbank.



Lekker uitgebalanceerd

Dat het ruimteaanbod achterin ietwat tegenvalt, doet niets af aan de kwaliteiten van de Accord als reisauto. Vooral het onderstel blijkt een sterk wapen van de Japanse

Honda Accord Tourer 2.2 i-DTEC 180 Type S

middenklasser. Bij zo'n dik uitgedoste Type S ligt een sportief onderstel voor de hand, maar de Accord blijkt - tegen de verwachtingen in - erg comfortabel. Slecht wegdek wordt keurig gladgestreken en dat maakt zo'n Accord tot een fijne metgezel op de lange afstand. Maar ook voor een sportieve rijstijl loopt de Accord niet weg. Hoge bochtsnelheden brengen de Japanner niet van z'n stuk; de auto ligt heel neutraal op de weg en volgt gehoorzaam de ingezette koers. Door de iets te lichte besturing is het echter maar de vraag hoe vaak zo'n sportieve rijstijl wordt verkozen boven comfortabel cruisen.

Motorisch is er in ieder geval weinig dat een sportieve rijstijl in de weg staat. De 2.2 voedt de voorwielen met 180 pk en 380 Nm - genoeg om binnen negen tellen een snelheid van 100 km/h te kloppen. Daarmee is de Accord niet onaards snel, maar door de uitgekiende overbrengingen van de met korte slagen schakelende zesbak is er grofweg altijd wel voldoende vermogen paraat. Alleen onder de 2.000 rpm moet de motor even op gang komen, waarbij de Accord er geen doekjes om windt dat er een diesel onder de kap ligt. Ook bij een flinke acceleratie klinkt de motor iets rauwer dan wenselijk, al valt dat misschien wel extra op vanwege de goede isolatie van wind- en bandengeluid. Aan de pomp ben je met zo'n i-DTEC dan weer in het voordeel: het testverbruik (1 op 15,6) stemt zonder meer tevreden.



Wie durft?

Enigszins bekocht voel je je wel met dat verbruik: veel concurrenten waarover wÃ©l 20% kan worden bijgeteld, scoren in de praktijk niet of nauwelijks beter. Toch lijkt juist dat 'm de das om te doen: buiten de absentie van een fiscaalvriendelijke variant is er namelijk niet zoveel waarin de Accord tekortschiet. De 'kluisdeuren' en het ruimteaanbod van veel Europese rivalen ontbreken weliswaar, maar met de goede afwerking, het fijne onderstel en z'n onderscheidende vormgeving maakt de Japanner veel goed. Last but not least lijkt z'n stevige prijskaartje een pijnpunt voor de Accord. Toegegeven, 47 mille is niet niks, maar daarvoor krijg je wel een goed gemotoriseerde en bijzonder rijk uitgeruste auto terug. Wie durft?

Plus

- + Sportieve uitstraling
- + Uitgebalanceerd onderstel
- + Compleet uitgerust

Min

- Ruimte achterin
- Lichte besturing
- Blikkerige portieren