



Nummer acht

Acht is meer dan negen, een spin heeft acht poten en Ã©n byte bestaat uit acht bits. Ook van de Honda Accord bestaan inmiddels acht generaties. Al in 1976 poogde Honda met de Accord houvast in het middenklasse segment te krijgen. Wat aanvankelijk niet met een succes leek te eindigen zorgde er wel voor dat Honda van een buitenbeentje tot een gerespecteerd automerk groeide. Zowel in Noord-Amerika als Europa werd de Accord sedan " in tegenstelling tot de hatchback " warm onthaald. De afgelopen decennia is de sterke voorkeur voor de sedan in stand gebleven, al staat de Accord sinds 1985 ook bekend om zijn sportieve Aerodeck stationwagens. Dat deze laatste variant " die tegenwoordig Tourer heet " steeds populairder wordt, is Honda niet ontgaan. Op de IAA 2007 presenteerde de Japanse autofabrikant de Accord Tourer Concept, welke een eerste indruk gaf van de nieuwe generatie Accord. Vooralsnog moeten we het echter doen met het sedan broertje, die

niks meer te bewijzen heeft. Of toch wel?



Evolutionair design

Het is bekend dat Honda zijn nieuwe modellen vaak een futuristische uitstraling meegeeft. Aan lef ontbreekt het Honda in ieder geval niet, maar in de hevig bevochten middenklasse doet het merk het wat rustiger aan qua vormgeving. Zodoende ziet de achtste generatie van de Accord er voor een Honda relatief conservatief uit. Rare lijntjes en vreemde fratsen ontbreken aan de buitenkant, het geheel oogt juist harmonisch en tegelijkertijd markant. Gladde vlakken en scherpe lijnen geven de middenklasser van Honda daarnaast een gezonde portie aan elegantie en sportiviteit mee.

Typerend voor de nieuwe Accord is de gelijkenis met generatie zeven. Vooral van veraf

lijken vader en zoon Accord als twee druppels water op elkaar. Honda heeft op veilig gespeeld en dat is te zien. Toch zijn beide generaties goed uit elkaar te houden. Van voren wijkt de nieuwe af door de grotere vijfhoekige grille en de scherper gesneden koplampen. Maar dat is niet het enige: pas als de nieuwe Accord voor je staat, wordt het zichtbaar dat de voorkant zich veel sterker richting voorschermen buigt dan bij generatie zeven. De voorschermen zelf zijn veel geprononceerder vormgegeven en de motorkap loopt vloeiender over in de A-stijl. Ook de flanken en achterzijde zijn veel krachtiger hertekend. De vouwen en lijnen zijn weliswaar niet nieuw, maar wel een stuk scherper.

Daar waar de vorige Accord nog een blok metaal was, is de nieuwe kortom een waar kunstwerk geworden. Het design is nu volledig uitgerijpt en oogt karakteristieker dan bij de voorganger. Een bijkomend voordeel hiervan is dat de Accord samen met de lagere daklijn, toegenomen breedte en lengte veel aantrekkelijker is geworden. Aan die aantrekkingskracht doen de 16 inch lichtmetalen velgen van de Elegance wel afbreuk, zij ogen namelijk in de grote wielkasten wat onbeholpen.



Moderne architectuur

Wie eenmaal de moeite heeft genomen om onder de A-stijl door te buigen en in te stappen zal verrast zijn door de high-tech uitstraling die het Accord interieur aan zijn passagiers biedt. De architectuur van het dashboard is met zijn vloeiende en gebogen vormen spannend en modern, maar ook tegenstrijdig met de scherpe lijnen van het exterieur. Een aantal elementen lijken op het interieur van de Civic te zijn geïnspireerd. Het is duidelijk dat Honda binnenin meer lef durfde te tonen dan aan de buitenkant.

Dat een futuristisch design niet per se hoeft te botsen met functionaliteit, heeft zo zijn voordelen. Naast een flinke hoeveelheid aan goed bruikbare opbergvakken is het dashboard zeer ergonomisch ingedeeld, zowel radio als airco zijn goed onder handbereik en eenvoudig bedienbaar. Daarnaast is alles goed af te lezen op het grote

hooggeplaatste scherm. De zitpositie is voor bestuurder en bijrijder goed instelbaar. De stoelen hebben weliswaar een wat korte zitting, maar zitten verder perfect en bieden voldoende zijdelingse steun. Het stuur voelt lekker aan en kan ver in diepte worden versteld. Zodoende kunnen ook langere bestuurders een prettige zitpositie vinden. De afleesbaarheid van het fraaie instrumentarium is dik in orde, maar de uitkijk over de carrosserie niet altijd. Vooral het zicht schuin naar achteren wordt beperkt door de dikke C-stijlen en kleine achterraut. Parkeersensoren ontbreken op de Elegance, zij zouden in dit geval een welkome aanvulling zijn op de verder zeer complete standaarduitrusting.

De Accord is niet alleen erg compleet maar ook best ruim, zolang men voorin blijft zitten. Ondanks dat het exterieur suggereert dat de Accord een ruime sedan zou zijn, valt de ruimte met name achterin tegen voor deze klasse. Kinderen en volwassenen van het formaat Napoleon kunnen er best zitten, maar met langere stelten zijn langere ritten achterin moeilijk voor te stellen. De beenruimte is beperkt en door de aflopende daklijn zit het hoofd van langere personen klem tussen de C-stijl en dakhemel. Ook de instap is niet optimaal door de bescheiden deuropening. Om fatsoenlijk in te kunnen stappen, moet men als een dame met rok eerst gaan zitten en vervolgens beide benen naar binnen zwaaien.

We moeten niet lang zoeken om te vinden waar al die ruimte gebleven is. De inhoud van de bagageruimte laat weinig te wensen over, alleen de typisch smalle opening "gebruikelijk bij sedans" had wat groter mogen zijn. De gebruikte materialen en de afwerking in het interieur zijn op hoog niveau, maar nog niet de benchmark in dit segment. Dat wordt vooral duidelijk in de bagageruimte, waar de afdekking van de onderzijde van de hoedenplank ontbreekt.



Downsizing geen noodzaak

Om in tijden van stijgende brandstofprijzen het verbruik te minimaliseren en het milieu te sparen, gaan steeds meer autofabrikanten over tot downsizing. Een motor met bescheiden cilinderinhoud gekoppeld aan een turbo, compressor of beiden wordt vaak gezien als de oplossing om het verbruik te minimaliseren en de prestaties te behouden. Dat deze manier niet essentieel is laat Honda op een mooie manier zien. Het 2.0 blok komt nog uit de vorige Accord, maar is wel geoptimaliseerd om aan de huidige eisen te voldoen. Met een vermogen van 156pk en 192Nm en een geclaimd gemiddeld verbruik van 7,2 liter per 100km, heeft het ongeveer dezelfde prestaties als de 1.4 TSI motor van de Volkswagen Groep.

Zelfs als we de optimistische schakelindicator negeren – die de bestuurder al bij 1500tpm dwingt om op te schakelen – blijft het verbruik binnen de perken. Volgen we

het schakeladvies op dan reageert de motor wel wat brommerig op de lage toerentallen. Dat het wel werkt, zien we aan het verbruik: dat tot onder de 7,0 liter per 100km daalt. Een mix van beide stijlen resulteert in een testverbruik van 7,1 liter per 100km, wat een zeer keurige waarde is voor een tweeliter blok.

Wie het nieuwe rijden aan zijn laars lapt zal ontdekken dat de Honda motor zeer goed aan het gas hangt en vrolijk toeren draait. Boven de 2.500tpm gaan alle remmen los en trekt de motor met een sportieve sound zeer vlot op. Vooral de tussenacceleraties laten een goede indruk achter, door de close ratio-achtige zesversnellingsbak worden deze namelijk vlug afgelegd. Het schakelen zelf gebeurt met korte en trefzekere slagen. Ook de besturing is met een sportief karakter gezegend, het sturen gaat met de precisie van een chirurg. De communicatie tussen bestuurder en wegdek is door het lekker zwaar sturende stuur voorbeeldig.

Bijgevolg hiervan is dat het onderstel opvalt door zijn redelijk comfortabele afstemming. Het is nog zeker niet het meest hernia vriendelijke in zijn soort, maar de demping over lange oneffenheden is opmerkelijk soepel. Kortere oneffenheden en richels in het wegdek worden daarentegen wel goed voelbaar meegegeven, wat onder andere ook zijn uitwerking op het bochtgedrag heeft. De Accord helt best wat over, maar springt vervolgens wel over kuilen en gaten heen. In te snel genomen bochten kan dit uitwerken in een kontje dat abrupt heel licht kan worden. Dankzij het aanwezige VSC – Honda's naam voor ESP – zijn zandzakken achterin niet meer nodig. Wat meer balans in het onderstel zou echter niet misstaan.



Voldoende onderscheidend?

Blijft de vraag over of de nieuwe Honda Accord ten opzichte van de concurrentie voldoende onderscheidend is. Wie de ruimte achterin niet per se nodig heeft en veel waarde geeft om looks, prestaties en betrouwbare techniek maakt met de Accord een goede keuze. Ook met het milieu in gedachten scoort de Accord zeer verstandig. Met brandstoflabel B mag de toekomstige eigenaar zich verheugen op een BPM korting van â,-700. Qua aanschafprijs betekent dit voor de Accord 2.0i Elegance dat de toekomstige Nederlandse klant â,-33.570 op tafel moet leggen. Gezien de rijke standaarduitrusting is dat in deze klasse zeker niet teveel gevraagd. Ergo: met de nieuwe Accord heeft Honda een alternatieve troefkaart in handen.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Zuinig
- + Een echte rijdersauto
- + Goede prijs/kwaliteit verhouding

Min

- Lage instap
- Weinig ruimte achterin
- Onderstel niet geheel in balans