Arnold van Schepen
4 januari 2012

Silence is golden

De Honda Accord haalde kortgeleden de internationale autonieuwsrubrieken. Opvallend was dat het niet om de nieuwste Accord ging, maar om een exemplaar uit 1990 waarmee Joe Locicero een miljoen mijl heeft afgelegd zonder noemenswaardige problemen. Honda Amerika pakte flink uit met grootse PR-campagne. Hoe anders gaat het in Nederland, de facelift van de jongste Accord ging bijna stilletjes aan ons voorbij...

Bescheidenheid siert de Honda

Er zweeft een aura van bescheidenheid rond de Accord. Van alle Honda's weten we dat de bouwkwaliteit, betrouwbaarheid en rij-eigenschappen boven alle twijfel verheven zijn, maar toch schreeuwt Honda Nederland dit niet van de daken, terwijl andere fabrikanten een model als "de beste die we ooit hebben gebouwd", of zichzelf als "das haus" bestempelt. Kunt u de meest recente reclamecampagne van de Honda Accord voor de geest krijgen? Zonder tot een beschouwing van reclamecampagnes en marketingstrategieÃ«n over te gaan rijst toch wel het vermoeden dat er zijdelings een verband is met de verkoopaantallen van de Accord. Hoog tijd dus om de Accord eens op zijn merites te beoordelen.

Achterhaald?

Heel ingrijpend is de facelift van de Accord niet geweest. De koplampen zijn anders ingedeeld en van bochtverlichting voorzien, de achterlichtunits werden lichtjes herzien en beide bumpers kregen een nieuw lijnenspel. Honda heeft tegelijkertijd het onderstel onderhanden genomen om de auto stiller te maken en de geluidsisolatie in het interieur aangepakt. Toch twijfelen we even aan dat laatste als we voor het eerst met de vernieuwde Accord gaan rijden. Als we onze spullen op de achterbank willen leggen, blijkt dat alleen het bestuurdersportier ontgrendeld is. De deurklink van het achterportier schiet uit de vingers en veroorzaakt een hol, blikkerig geluid. Sinds de jaren '90 hebben we dit niet meer bij een nieuwe auto gehoord. Zou Honda bespaard hebben op de isolatie in de portieren? Ja en nee, maar daar komen we later op terug.

Als we instappen zien we dat het dashboard onaangeroerd is gebleven, en daarin

kunnen we Honda geen ongelijk geven, het ziet er up-to-date uit en de gebruikte materialen zijn dik in orde. Als we het portier dichttrekken horen we een gezond, degelijk klinkend geluid. Wat opvalt is de kwaliteit van de stoelen, de ondersteuning van de rug en in het bijzonder de schouders, is erg goed. De verstelbaarheid van de stoel en het stuur is prima, iedereen met een lichaamslengte tussen de 1,50 en 2 meter vindt gegarandeerd een goede zitpositie. Het stuurwiel ligt dankzij de leren bekleding prettig in de hand, de eveneens met leer beklede pook van de automatische versnellingsbak zullen we naar verwachting niet vaak ter hand nemen, maar de flippers achter het stuur nodigen wel uit tot proberen.

Na een draai aan de contactsleutel springt de 156 pk sterke 2.0 VTEC aan. Opvallend is dat het motormanagement even moet zoeken naar het stationaire toerental, iets wat gedurende de testweek vaker bij een koude start gebeurt. Bij een stationair draaiende motor is het erg stil in het interieur, in alle rust stellen we ons reisdoel in het navigatiesysteem in. Hiermee hebben we meteen het grootste minpunt aan de jongste Accord te pakken: de grafische interface van het navigatiesysteem. De bediening is vanzelfsprekend, het systeem rekent erg snel, de kaarten zijn up-to-date, maar de kaartweergave doet denken aan de periode dat deze systemen in guldens werden betaald. Gelukkig spreekt de navigatiemevrouw erg duidelijk en is er geen strikte noodzaak om bij het navigeren naar de verouderde graphics te kijken. Tel daarbij de voortreffelijke geluidskwaliteit van het audiosysteem op - Steely Dan's Haitian divorce klonk zelden zo goed - en we strijken voor deze keer de hand over het hart.

Karaktermoord

Onze Accord is voorzien van een vijftraps automaat. Zodra we de "D" hebben ingeschakeld en de voet van het rempedaal halen, merken we dat Honda "beproefde" techniek toepast, om het maar eens eufemistisch uit te drukken. De bak heeft een tamelijk sterke kruipneiging en schakelt uiteraard niet zo snel als gerobotiseerde bakken met dubbele koppeling, maar een tikje alerter zou 'ie wel mogen zijn. Bij een beheerste en rustige rijstijl laat de bak zich van zijn sterkste kant zien, de gangwissels verlopen nauwelijks merkbaar en hij houdt de motor redelijk laag in toeren.

Op de snelweg, en vooral bij vlot accelereren wordt 't door de automaat was onrustiger aan boord. Bij 100 km/u draait de motor in het hoogste verzet 2.000 toeren, wanneer het gaspedaal rustig ingetrapt wordt schakelt de bak een verzet terug, terwijl dat voor de motorkarakteristiek niet nodig is. Het blok heeft voldoende capaciteit om in de

prise-directe vlot naar de 120 te accelereren, maar de elektronica besluit anders, waardoor de motor onnodig toeren maakt en de rust in het interieur verdwijnt. Jammer, want het gaat ten koste van het stille karakter van de Accord. Hij is namelijk stil, erg stil. De Yokohama's hebben de aanduiding DB om aan te geven dat het stille banden zijn. Dat klopt, want ze blijven slechts op de achtergrond hoorbaar. De eerste rit met de Accord voert ons door een zware storm over de Afsluitdijk en het blijft erg rustig aan boord, afgezien van de niet strikt noodzakelijke terugschakelacties van de automaat. Nu moet de kritiek op de automaat wel in perspectief geplaatst worden, de Accord wordt standaard met een zeer fijn schakelende handbak geleverd waarmee iedere eigenaar feitelijk beter af is.

Sportief en comfortabel

De Lifestyle uitvoering van de Accord biedt behoorlijk waar voor zijn geld:

stoelverwarming, licht- en regensensoren, bi-xenon, grootlichtassistent, parkeersensoren en een uitgebreid audio systeem. Optioneel is de Lifestyle nog uit te rusten met het Advanced Safety Pack. Voor dit €2.800 kostende pakket wordt de Accord uitgerust met adaptieve cruise control, rijbaan -assistent en een botspreventiesysteem. Dit pakket is overigens wel gebonden aan de beide topmotoriseringen en derhalve niet leverbaar op de 2.0 VTEC.

De Accord is een heel doordachte auto. Dit komt niet zozeer tot uitdrukking in een inventief interieur of door de diverse elektronische assistenten, maar vooral door de auto an sich. Aan alles is merkbaar dat Honda zeer zorgvuldig te werk is gegaan bij de ontwikkeling en bouw - en recentelijk de facelift - van de Accord. Laten we om te beginnen onze opmerking over de hol klinkende deuren eens nader beschouwen. Je zou verwachten dat dit resulteert in veel interieurlawaai, maar het tegendeel is waar. De constructie van de auto is zodanig dat trillingen en lawaai bij de bron beperkt worden en minimaal door de carrosserie doorgegeven worden. Honda is daar klaarblijkelijk zo goed in dat het gebruik van gewichtsverhogende isolatiematerialen op plekken tot het minimale gereduceerd kan worden. Het weggedrag van de Accord komt in aanmerking voor de hogere rapportcijfers: overhellen is de Accord vreemd, de stuurinrichting is nauwkeurig, precies goed bekrachtigd en geeft voldoende feedback. Het doet denken aan dat van de Ford Focus, maar dan met de nadruk op comfort. Dit geldt ook voor de onderstelafstemming, de veerwegen zijn prettig lang, maar de auto wordt er niet zweverig door en biedt een goeie mix tussen sportiviteit en comfort.

Geen downsizemotoren?

Na een week sturen in de Honda Accord vraag je jezelf wel af waarom je 'm niet vaker tegenkomt. Goede wijn behoeft weliswaar geen krans, maar de Accord hoeft weinig moeite te doen om boven de klassegemiddelden uit te stijgen. De werkelijke oorzaak komt op het conto van de motorisering. In de jaren '60 bouwde Honda 125 cc vijfcilinder en 250 cc zescilinder racemotoren, goed voor respectievelijk 28 en 60 pk. Onovertroffen staaltjes downsizing die hun hoge specifieke vermogen haalden doordat ze hoge toerentallen konden draaien. Downsizen in deze vorm doet Honda niet meer, maar het merk blijft tot op de dag van vandaag wel trouw aan atmosferische motoren die hun vermogen uit hogere toerentallen halen. Het nadeel daarvan is een hoger verbruik en navenante CO2 uitstoot, het voordeel is dat de mechanische belasting naar verhouding vrij laag is.

Maar de Europese consument is op motortechnisch gebied erg veeleisend en inmiddels gewend aan motoren die bergen trekkracht voorhanden hebben bij lage toeren. Daar staat tegenover dat moderne downsizemotoren steeds meer moeite krijgen om probleemloos de twee ton te halen, terwijl dit Honda-blok gevoelsmatig zonder problemen het dubbele kan halen. Bovendien valt het werkelijke brandstofverbruik, zeker met deze automaat, alleszins mee: 1 op 13. De versie met handbak haalde in onze vorige rijtest 1:14, dat scheelt niet veel met reÃ«le verbruik van bijvoorbeeld een Passat 1.4 TSI. Maar ja, twintig procent bijtelling zit er niet in en daardoor steken maar weinig zakelijke rijders hun licht op bij de Honda-dealer, hoewel het absolute bijtellingsbedrag niet noodzakelijkerwijs hoger is dan bij de twintig-procent concurrenten die vergelijkbaar zijn uitgerust. Dit alles heeft zijn invloed op de verkoopstatistieken en daar kan Honda weinig aan doen. Wat Honda wel zou kunnen doen, is de nieuwe 1.6 CDTI in de Accord monteren, het lijkt ons in elk geval geen onlogische gedachte. Vooralsnog is de Accord vooral interessant voor particuliere kopers die van plan zijn om heel lang met hun nieuwe aanwinst te doen. Maar of er ooit iemand anderhalf miljoen kilometer op de klok van de laatste generatie Accord zet... Qua bouwkwaliteit moet het zeker lukken.

Plus

+ Bouwkwaliteit
+ Erg stil
+ Rijdynamiek

Min

- Automaat
- Interface navigatiesysteem
- (Nog) geen downsizemotoren