



Pawel Piotrowski
28 januari 2009

© Rijtesten.nl

Onpopulair

Medio vorig jaar werd de Accord in een sportiever en chiquer jasje gestoken. Dat een fraaier design niet altijd voor een gehoopte verkoopboost zorgt werd al snel duidelijk. Hoewel de Accord geen grijze muis meer is liggen de verkopen nog steeds onder de verwachtingen. Hieruit blijkt maar weer dat Honda's imago nog niet sterk genoeg is om mee te spelen met de premiumleague. Meerdere merken verkeken zich op dat laatste en eigenlijk wisten alleen Volvo en Lexus in ons land deze barrière succesvol te doorbreken. Met de recent toegevoegde DTEC dieselmotoren mikken de Japanners nu op de zakelijke markt. Uiteraard zal deze toevoeging voor wat aanvullende verkopen zorgen, het grootste bestanddeel van klanten wordt echter nog steeds gevormd door particulieren. Deze groep consumenten weet Honda's identiteit en techniek op haar waarde te schatten, een reden voor ons om de topper uit de Accord stal onder de loep te nemen.



Sportievere snit

Waar de vierdeurs sedan zich niet zoveel onderscheidt van zijn voorganger ligt dat bij de Tourer zichtbaar anders. De vorige viel met zijn gestrekte lijnen en recht aflopende achterkant niet in de smaak bij het publiek. Zelfs Honda adepten lieten het afweten en kozen en masse voor de sedan. Zeker met donker getinte ramen en een zwarte lakkleur leek de vorige Tourer nogal op een lijkwagen. Niemand wenste zich daarmee te identificeren. De nieuwe heeft duidelijk een andere insteek gekregen. In tegenstelling tot de sedan zijn hier de wijzigingen niet beperkt gebleven tot alleen het aanscherpen van de lijnen. Het ontwerpteam werd terug naar de tekentafel gestuurd en kwam met een geheel nieuwe carrosserie op de proppen.

Dat deze zet geslaagd mag worden genoemd vormt geen verrassing. De Accord Tourer heeft een sportievere inborst gekregen die zich vooral kenmerkt door een fraai

Honda Accord Tourer 2.4i VTEC Executive

afgeronde achterkant met brede dichtgeknepen lichtunits. De topuitvoering is daarnaast voorzien van twee sierlijke uitlaatstukken die geplaatst zijn in een diffuser-achtig uiteinde van de achterbumper. De Executive heeft daar bovenop een smaakvolle spoiler op de achterklep liggen. Al deze elementen bij elkaar zorgen ervoor dat de Tourer recht van achteren prettig op het netvlies ligt. Een wereld van verschil met de voorganger, die nogal iel en smal overkwam.

Ook schuin van achteren komt het geheel krachtig en gespierd over. De flanken zijn driedimensionaal getekend met een karaktervolle knik onder de raamlijn. Ook de wielkasten hebben meer body gekregen en vormen nu een herkenbaar signatuur voor de Tourer. Met het 18 inch Executive lichtmetaal zijn ze bovendien lekker gevuld. Inbegrepen bij de topuitvoering is onder andere de Adaptive Cruise Controle en het LKAS (Lane Keep Assist System). Beide zaken zijn te herkennen aan het dichte spiegelen logo en aan de camera achter de voorruit. In tegenstelling tot de concurrentie is Honda er wel in geslaagd om de radarbalk onopvallend achter het logo weg te werken.



Vloeiend modernisme

Alle technologische hoogstandjes zijn ook in het luxueus uitgevoerd interieur makkelijk te herkennen aan de overvloed aan knoppen en schakelaars. Honda is er echter in geslaagd om een duidelijke structuur aan te brengen in de bediening. De veiligheidssystemen aan boord zijn zelfs verbluffend eenvoudig in te stellen met druktoetsen naast het hart van het stuur. Radio en navigatie laten zich bedienen door middel van knoppen op het stuur of onder het display. Deze zijn wel wat buiten handbereik geplaatst op de futuristisch ogende middenconsole. De cockpit ademt mede door het design en de hoeveelheid aan schakelaars een moderne en sportieve sfeer uit. Vooral de met zwart leder beklede stoelen stralen door hun profilering een hoge mate aan comfort en ondersteuning uit, wat zij ook daadwerkelijk bieden.

Die sportieve sfeer wordt onderstreept door aluminiumkleurige inlegdelen die aan de

onderkant van het dashboard lopen. De klokken en het grote navigatiebeeldscherm zijn onder twee overkappingen ondergebracht, iets wat wij vooral kennen van BMW modellen. Verder tref je op de middenconsole een donkere houtlook aan die een hoogwaardige indruk achterlaat maar helaas krasgevoelig is. Door de CD-wisselaar ontbreekt er in vergelijking met de Elegance een diep opbergvak onder de regelunit van de gescheiden airco. Het interieur is echter voorzien van voldoende andere vakken waar kleinere en grotere prullaria geplaatst kunnen worden. Handig is de USB aansluiting onder de middenarmsteun, zoiets zou eigenlijk op elke nieuwe auto moeten zitten.

Zoals reeds vermeld is het fraaiere uiterlijk van de Tourer een belangrijk aankoopargument. In tegenstelling tot de voorganger biedt de nieuwe minder bagageruimte achterin. Dit gebrek wordt gecompenseerd door een diep opbergvak onder de laadvloer, dat echt bruikbaar is. Het in- en uitladen wordt vergemakkelijkt door de elektrisch te openen en sluiten achterklep, die zich per afstandsbediening laat bedienen. Op een overvolle parkeerplaats bij de buurtsuper oogt het wellicht wat protserig, daar stap je echter makkelijk overheen door het praktische nut. Bij de sedan ondervonden wij de ruimte achterin nogal krap, vooral de aflopende daklijn zorgde voor een gebrek aan hoofdruimte en de bescheiden deuropening bemoeilijkte het instappen. Van dat alles is bij de Tourer geen sprake, het ruimteaanbod is ruim voldoende en de zit zeer comfortabel.



Verdwenen paarden

Vooralsnog is de viercilinder met 2.4 liter inhoud de topper in de Accord reeks. Met zijn 201pk bij 7.000tpm heeft hij het typische hoogtoerige karakter dankzij de VTEC techniek. Aan koppel ontbreekt het hem eveneens niet, zijn 234Nm ontwikkelt de motor reeds bij 4.300tpm. Erg indrukwekkend is de trekkracht overigens niet, onderin voelt de motor zelfs wat lui aan. De gasrespons is vlug maar vervolgens blijven de verwachte snelle stappen voorwaarts uit. Pas boven de 5.000tpm komt de viercilinder echt tot leven met een sportieve snerp en krijg je de indruk dat er daadwerkelijk 200 paarden onder de kap schuilgaan. Gekoppeld aan de vijftraps automaat komt de combinatie in de meer gangbare toerenregionen wat traag op gang, wat blijkt uit de obligate acceleratie naar 100km/h. Maar liefst 10,2 seconden heeft de Tourer daarvoor nodig.

De andere zijde van deze combinatie is de soevereine loop en het rustige karakter.

Soepel wisselt de automaat van verzet en schakelmomenten zijn nauwelijks voelbaar. Wel haalt de bak ook in de normale modus door tot zo'n 3.500tpm en schakelt hij eerder terug, wat voor herkenning met Honda's sportieve inborst zorgt. Naast een sportstand kent de bak ook schakelpeddels aan het stuur voor manuele bediening. De normale modus van de automaat voldoet echter perfect aan de dagelijkse omstandigheden. Door het soevereine karakter en de optionele Adaptive Cruise Controle (Honda Advanced Safety Pakket) ga je bijna automatisch meer ontspannen en relaxt rijden.

Voor een opzwevende rijstijl zorgt deze Tourer dus niet. Mede door de besturing, die rond de middenstand vager aan lijkt te voelen door het LKAS, neem je een passiever rijgedrag aan. De besturing weet echter te verrassen met haar prettig opbouwende weerstand en feedback tijdens het insturen. Opeens lijkt er toch een mechanische verbinding met de wielen aanwezig te zijn. De Accord gaat vervolgens strak de bocht om en blijft lang neutraal door het goed gebalanceerde onderstel. Pas bij geforceerd insturen onderstuurt de Accord licht de bocht uit. Overhellen is slechts in mindere mate aanwezig door de sportieve demping. Dat betekent niet dat de Tourer keihard afgeveerd is, integendeel, voor langere ritten is er voldoende comfort aanwezig.

Ondanks dat de 2.4i geen zescilinder krachtbron is lust de Accord wel enkele liters benzine. Met een anticiperende rijstijl kwamen wij op een gemiddeld verbruik van 8,8 liter per 100 kilometer uit. Voor een motor met ruim 200pk is dit nog lang niet slecht, ware het niet dat het levendige karakter onderin de toeren ontbreekt. In stedelijk bebouwde omgeving stijgt het verbruik typerend voor een auto met dit vermogen aan, tot maar liefst 12 liter per 100 kilometer. Wel staat daar een hoge mate aan comfort en rust tegenover.



Gaat u akkoord?

Na deze uitgebreide kennismaking met Honda's™ topper uit de Accord stal begrijpen wij waarom veel mensen toch voor andere sportieve concurrenten kiezen. Met zijn 200pk schept de motor hoge verwachtingen op papier, die echter slechts deels waar worden gemaakt op de weg. Zeker onderin de toeren weet de 2.4i ons niet te overtuigen van zijn kracht. Pas laat bovenin laat de VTEC de paarden de vrije loop wat dan echter aan de late kant is. Zeker voor snelle acceleraties moet de automaat verplicht terug schakelen om de sportieve aspiraties waar te maken. Wellicht dat de motor gekoppeld aan een handbak beter tot zijn recht komt, maar dat is giswerk.

Dat neemt niet weg dat de Accord Tourer een plezierige auto is om mee onderweg te zijn. De soevereine loop van de viercilinder zorgt in combinatie met de soepele automaat voor een rustige sfeer aan boord. Dit is dan ook het ware karakter van de

Honda Accord Tourer 2.4i VTEC Executive

Accord, die met zijn technologische snufjes best een goede deal is. De Executive zit al propvol met allerlei goodies en met het veiligheidspakket erbovenop ben je helemaal de man op verjaardagsfeestjes. Geen enkel ander merk biedt zoâ€™n indrukwekkend uitgeruste middenklasser met perfect gebalanceerd onderstel voor om en nabij de 50 mille aan.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Goede uitrusting
- + Veiligheidssystemen
- + Goed gebalanceerd onderstel

Min

- Weinig trekkracht onderin
- Vage besturing rond de middenstand
- Hoog brandstofverbruik