

ACCORD



SEDAN



HONDA



Accord, het laatste woord in perfectie.

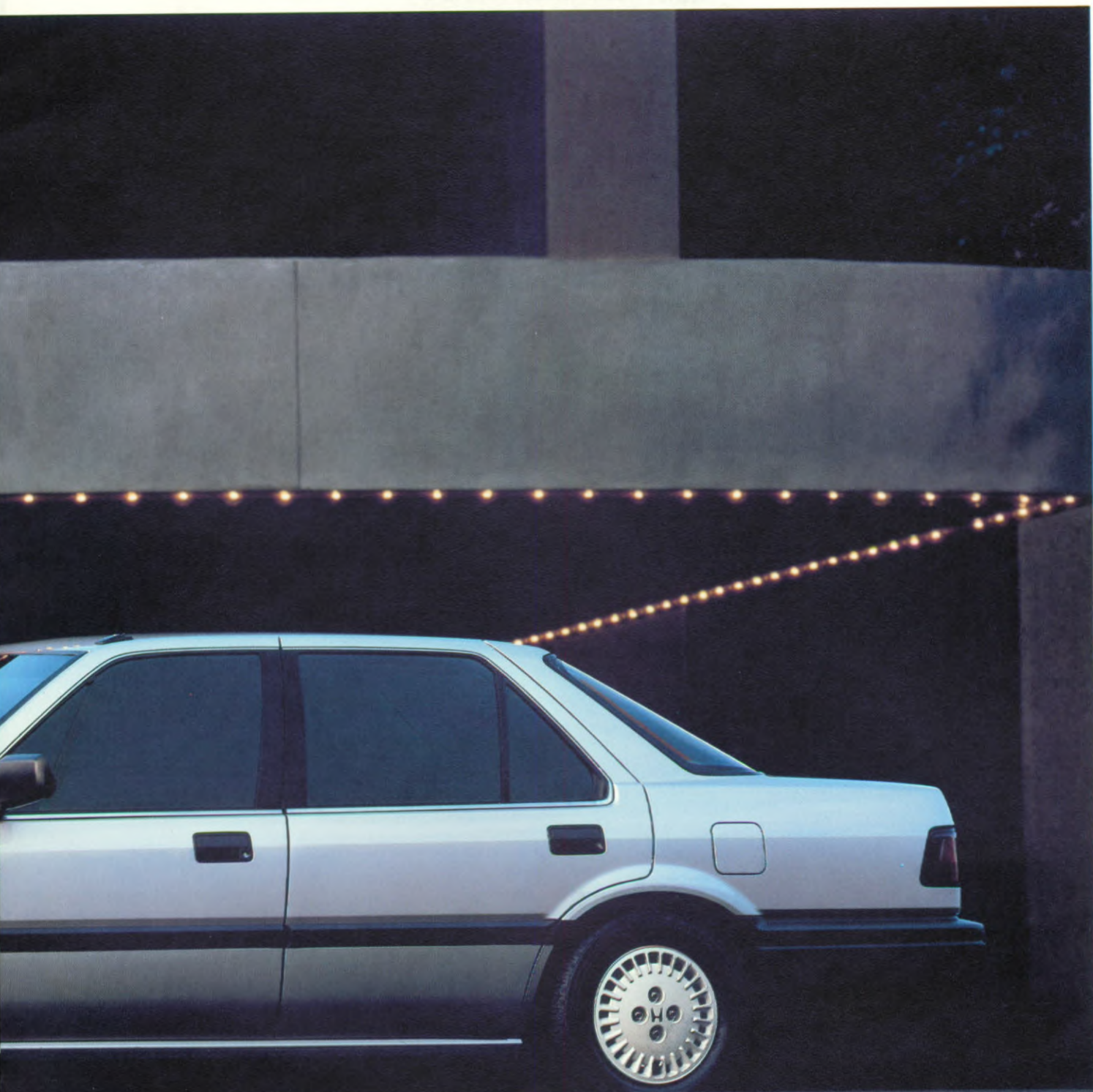
Op het gebied van techniek en vormgeving zijn door Honda nieuwe, grensverleggende vormen gesteld. Het resultaat is een oogstrelend concept. Bevrijd van traditionele denkpatronen. Daarmee geeft Honda geheel nieuwe wegen aan. Het uitgekende, strakke uiterlijk en het geraffineerde interieur vormen een volmaakte eenheid van ingetogen elegantie en luxueuze sportiviteit. In deze creatie zijn alle nieuwe technische ontwikkelingen te bewonderen die Honda's technologie zo vooruitstrevend en baanbrekend maken.

De nieuwe Accord van Honda. Fascinerende nieuwe klasse. Het laatste woord in perfectie. In alle opzichten: typisch Honda.





Aan de huidige normen voorbij.



Rijden in de nieuwe Honda Accord geeft een heel aparte ervaring: een gevoel van sensatie. Men snelt het avontuur tegemoet in een ranke, lage carrosserie, die door zijn uitzonderlijke breedte een ongekende wegstabiliteit garandeert.

Daarbij kreeg de Accord een nieuw ontwikkelde krachtbron. Uitermate soepel en supersnel. Honda's revolutionaire "double wishbone" ophanging, op alle vier de wielen, garandeert een ongekend rijcomfort en rotsvaste wegligging. Subtiele aerodynamische lijnen en de veelvoud aan fraaie finesses in het nieuw ontworpen interieur, maken de Accord in z'n klasse onvergelijkbaar.

Sterker nog: Honda zegt alle bestaande normen vaarwel en geeft rijplezier een geheel nieuwe dimensie.



**Samenspel van nieuwe,
verfijnde technologieën.**



Gebruik makend van de nieuwste technologieën ontwikkelde Honda de gedistingeerde vormgeving van de nieuwe Accord 4-deurs. Een ongekend, harmonieus samengaan van elegantie, raffinement en prestaties. Zowel van binnen als van buiten een lust voor het oog. Onzichtbaar, maar duidelijk merkbaar is de superieure vering en wegligging als gevolg van de "double wishbone" ophanging, de grote extra krachtreserve van de motor en talloze andere technische verworvenheden en vernuft.

Rijden in de nieuwe Honda Accord is een kennismaking die u niet licht zult vergeten.

Als een vloeiende lijn...

Vloeiende lijnen van voor tot achter. Een lage, brede carrosserie. Elke centimeter van de nieuwe Accord werd met de grootste zorg ontworpen, voortdurend strevend naar het optimaal bereikbare, op aerodynamisch gebied. De wigvormige voorzijde van de Accord splijt moeiteloos de lucht en geleidt ze langs de strak gestyleerde flanken.

Vanaf de voorbumper, met geïntegreerde spoiler, tot de uitgekiende vorm van de buitenspiegels en de fraaie schuine achterraut is alles ontwikkeld binnen het kader van zo gunstig mogelijke aerodynamiek. De Accord brengt wind terug tot wat het is: lucht.



Een lagere CW-waarde

De nieuwe Accord is het beste bewijs van Honda's meesterschap in aerodynamica. De luchtweerstandscoefficiënt is drastisch verbeterd ten opzichte van de vorige Accord, evenals de CW x A-waarde (luchtweerstandscoefficiënt x frontaal oppervlak). Het resultaat: hogere snelheden met minder vermogen, nog minder brandstofverbruik en minimaal windgeruis in het interieur. Om de stabiliteit op de weg te verbeteren werd ook de liftcoëfficiënt (CL) verlaagd dat wil zeggen dat de wegvastheid ook bij hoge snelheid gehandhaafd blijft. Daarmee combineert de nieuwe Accord sportieve prestaties met een opvallend rustig rijgedrag.



Geïntegreerde bumpers

Fraaie lijnen van de carrosserie vloeien samen in de bumpers, die gemaakt zijn van stootvast lichtgewicht Honda Polymer kunststof. De in de voorbumper geïntegreerde spoiler verhoogt de aerodynamische prestaties.



Half verzonken ruitewissers

Om luchtverweling te voorkomen en om uw gezichtsveld te vergroten werden de ruitewissers half verzonken tussen de motorkap en de voorruit.



Strakke flanken

De finishing touch van de aerodynamische perfectie: strakke vlakke flanken die, met uitzondering van de uiteraard aerodynamische buitenspiegels, vrij zijn van uitspringende gedeelten. Ook de portieren maken deel uit van deze stroomlijn. Zelfs de ruiten vormen geen onderbreking van de luchtstroom. Het glas is lichtgebogen om de carrosserie-lijnen zo goed mogelijk te volgen. Het verschil tussen plaatwerk en glasoppervlak bedraagt slechts 5 mm. Gevolg: lage luchtweerstand en minimaal windgeruis.



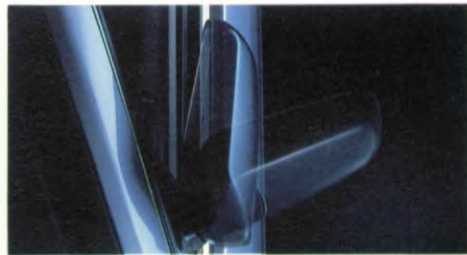
Gebogen achterrauit

De achterrauit van de nieuwe Accord loopt door in de zijkanten van de wagen, wat een ruimtelijk effect geeft en het interieur lichter maakt. Door de hoek van de achterrauit wordt ook hier de ideale stroomlijn niet onderbroken.



Voorruit met regenafvoer

De sierlijsten van de voorruit zijn voorzien van een regenafvoer die voorkomt dat regen naar de zijruiten stroomt. Daardoor blijft ook bij hoge snelheden het zicht door de zijruiten goed. Bovendien is bij de 2.0i-EX uitvoering het bovenste gedeelte van de voorruit extra getint, om hinderlijke reflecties weg te nemen.



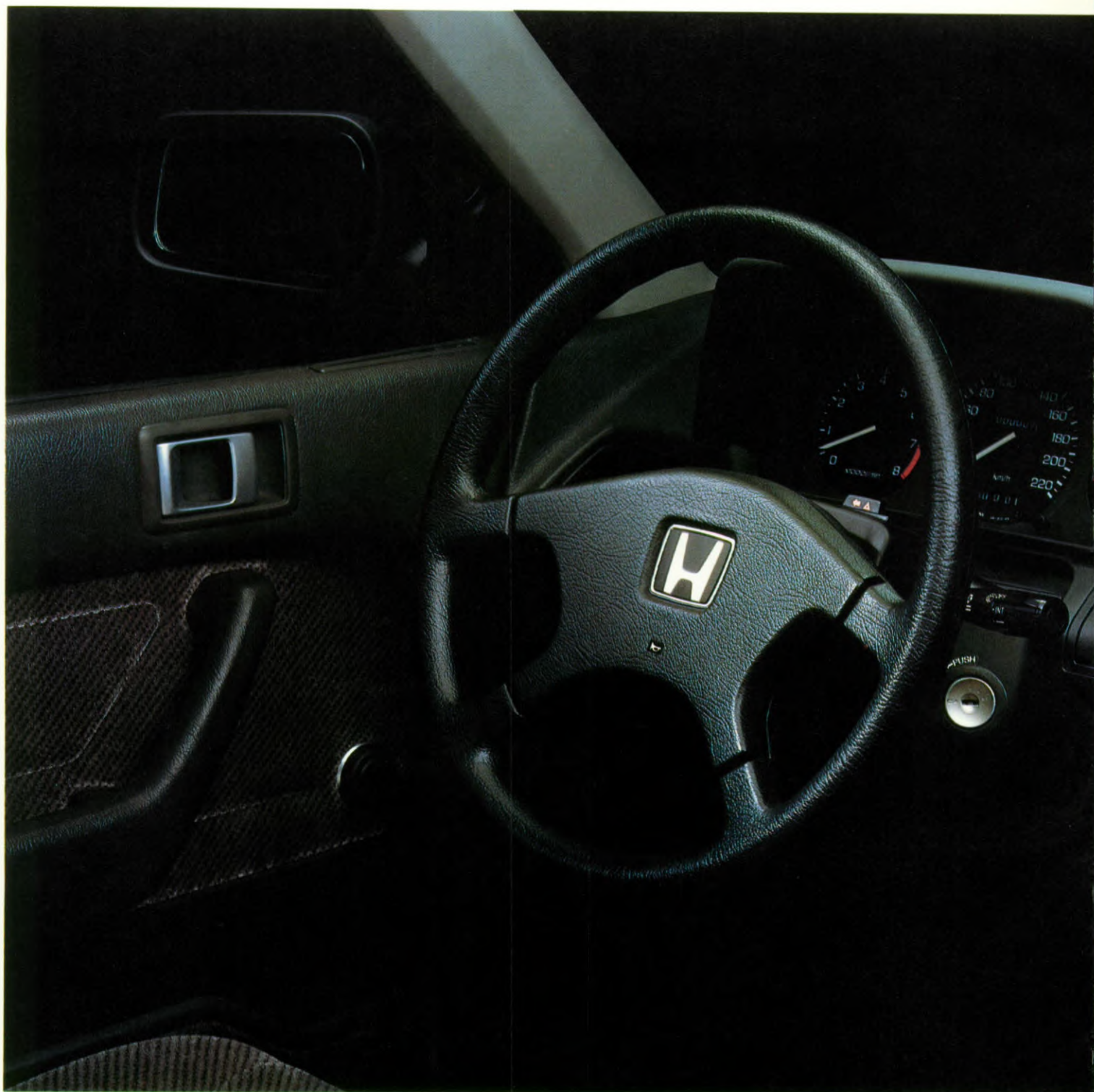
Aerodynamische buitenspiegels

De buitenspiegels geven een breed gezichtsveld naar achteren, terwijl ze een minimaal effect hebben op de luchtweerstandscoefficiënt of CW-waarde. Ook zijn de spiegels wegklapbaar, naar voren of naar achteren. Aldus voorkomt u mogelijke spiegelschade bij het parkeren.



Elektrisch bediend zonnedak van getint glas

Een elektrisch bediend schuifdak is naar wens leverbaar op de EX en iEX modellen en is standaard op het iEX-ALB model. Het getinte glas van deze extra "ruit" weert het al te felle zonlicht of laat juist extra licht en lucht binnen.



Bedieningsgemak tot in de finesses.

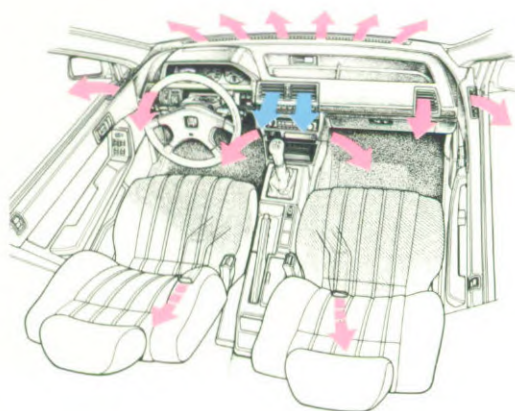
Een ergonomisch ontworpen instrumentenpaneel, waarin alle functies in één oogopslag zichtbaar, en gemakkelijk te bedienen zijn... zo zorgt de Accord voor een ongekend rijplezier. De ruimtelijke vormgeving zet zich door in het licht hellende dashboard – met het sportieve vierspaaksstuurwiel – zodat het gezichtsveld altijd optimaal is.

Stuurbekrachtiging* maakt het bedieningsgemak wel zeer compleet. Extra brede zitplaatsen geven voelbaar inhoud aan het begrip comfort; ook aan personen van meer dan de gemiddelde lengte. Omdat vermoeidheid tijdens het rijden op alle mogelijke manieren wordt voorkomen, wordt ook het afleggen van grote afstanden een plezierige aangelegenheid.

* op EX en iEX modellen



Electrisch bediende zijruiten op 2.0i EX model
Eén druk op de knop en de zijruiten van de Accord openen of sluiten zich. De bestuurder kan vanaf zijn plaats behalve de "eigen" ruit ook de andere bedienen.



Ventilatie met gescheiden koel- en verwarmingskanalen

Honda's nieuwe verwarmingssysteem heeft aparte kanalen waardoor koele lucht door de dashboard-roosters en warme lucht naar de voeten van de bestuurder en/of medepassagiers geblazen wordt. Zo houdt u het hoofd koel, zonder koude voeten te krijgen. Nieuwe, grotere luchtinlaat-openingen naar de achterbank zorgen ervoor, dat ook de achterpassagiers voldoende warme of koude lucht krijgen.



Het nieuwe interieur, ruim, elegant en geraffineerd.

De ongekennde sensatie, de optelsom van ruimte, comfort en stijl maakt de Accord tot een klasse apart. Ondanks zijn gestroomlijnde vormgeving biedt deze 4 deurs verrassend veel hoofdruimte en glasoppervlak. Zowel de bestuurder als de passagiers hebben meer bewegingsvrijheid en een beter zicht naar alle kanten. Rustige, stijlvolle kleurtonen

maken van de Accord een elegante verschijning.

Harmonieuze kleuren en materiaalkeuze accentueren de ingetogen, rustige en voornamen sfeer van het interieur. Met intensieve aandacht voor elk detail creëerde Honda een comfort, dat u omringt vanaf het moment dat u instapt.



Bagageruimte van 470 liter.

Dankzij vernuftige technische aanpassingen kon de Honda Accord worden uitgerust met een koffer-
ruimte van maar liefst 470 liter, VDA-norm, zonder
dat dit ten koste ging van de interieurruimte. Volop
plaats voor royale koffers, die gemakkelijk in en uit
te laden zijn, omdat de laadruimte doorloopt tot op
de bumper.



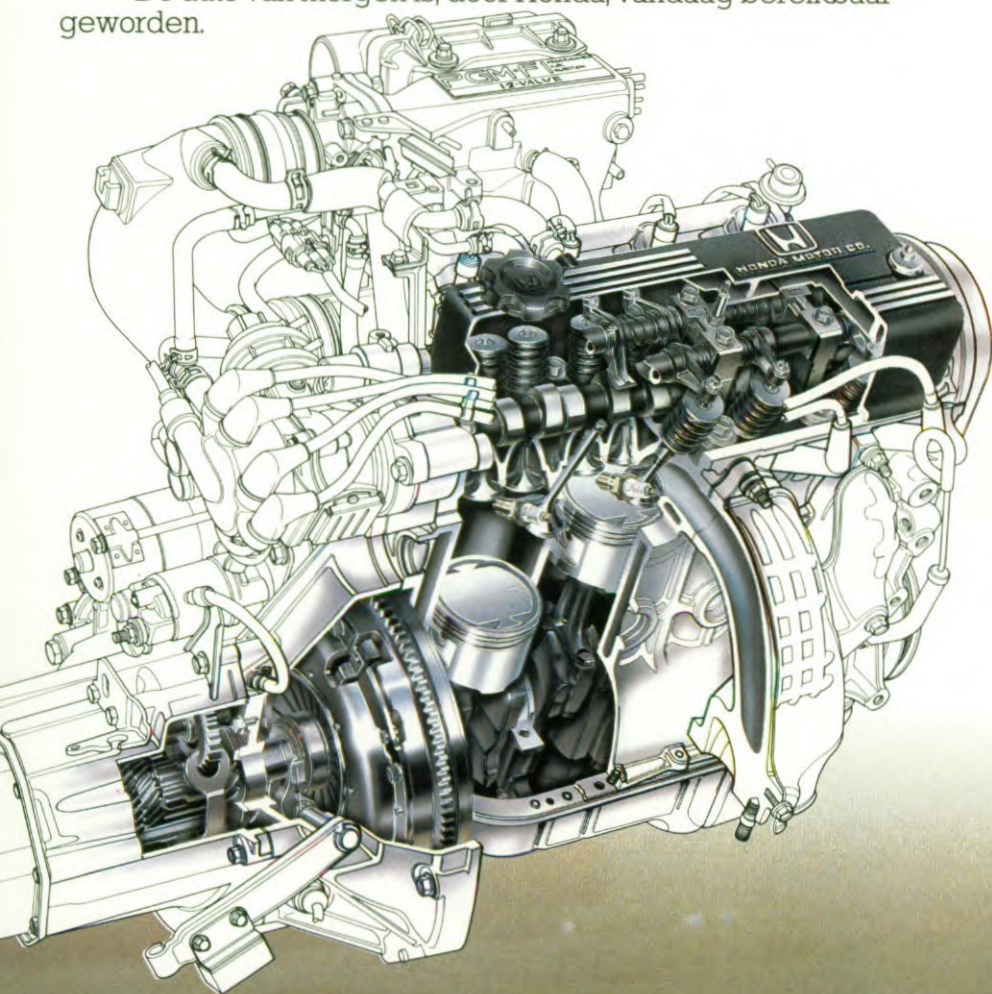


Prestaties op hoog niveau.

Sterk, fel en uiterst soepel. Dat zijn de nieuwe motoren waarmee de Accords sneller accelereren, krachtiger zijn en bij hogere snelheden minder brandstof verbruiken. Honda's geavanceerde 12 kleps cross-flow motoren bieden de automobilist van vandaag precies wat hij zoekt; dynamische prestaties bij een laag brandstofverbruik en laag onderhoud.

Kortom de ideale balans tussen prestaties en economie. Op het 2.0i EX model, dat uitgerust is met het Honda PGM-FI injectiesysteem liggen de prestaties op een nog hoger niveau. Dit alles maakt het rijden in de Accords verre van alledaags.

De auto van morgen is, door Honda, vandaag bereikbaar geworden.

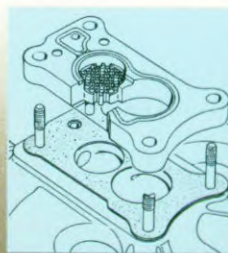


Cross-flow motoren met drie kleppen per cilinder

Bij het ontwikkelen van de nieuwe Accord motoren maakten de Honda technici gebruik van de enorme ervaring die ze hebben opgedaan met de ontwikkeling van Formule I en II racemotoren. Het uitgangspunt was het vergroten van het motorvermogen zonder dat dit een hoger gemiddeld brandstofverbruik ten gevolge zou hebben. Om dit te bereiken werd het in- en uitlaat rendement aanzienlijk verbeterd door toepassing van twee inlaatkleppen en één uitlaatklep.

Dankzij het grote klep-oppervlak en het cross-flow systeem wordt er zoveel mogelijk vermogen uit de toegevoerde brandstof gehaald. Dat de motoren behalve krachtig en zuinig ook zeer soepel zijn bewijst het feit dat ze een hoog koppel leveren over een zeer breed toerengebied. De 2.0 liter carburatormotor bijvoorbeeld levert 90% van zijn maximum koppel in het hele gebied tussen 2.250 en 5.000 toeren per minuut, terwijl dit bij de injectiemotor zelfs tussen 2.000 en 5.750 toeren per minuut ligt. Dit betekent, dat al bij 2.000 toeren per minuut de maximum

kracht voor handen is, zodat er weinig geschakeld hoeft te worden. Ook voor het trekken van een zware caravan is dit een groot voordeel.



Honingraat raster

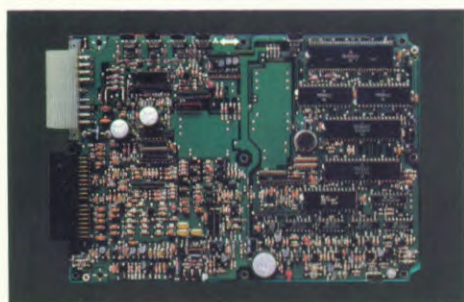
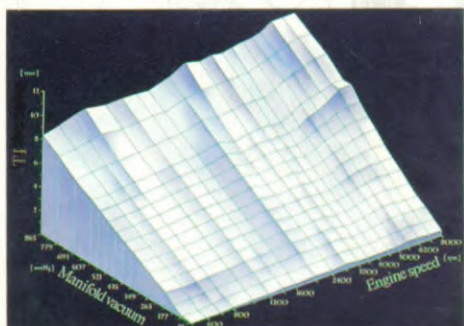
Onder de primaire poort van de carburator

is een honingraat raster geplaatst om betere start- en koud-loopeigenschappen te verkrijgen.



PGM-FI

PGM-FI. Het door Honda ontwikkelde elektronische inspuitsysteem

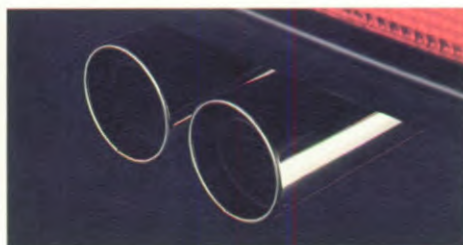


In de succesvolle formule I en II Honda racewagens heeft de PGM-FI elektronisch geregelde benzine-inspuiting z'n sporen al ruimschoots verdiend.

Datzelfde systeem wordt toegepast in de Accord 2.0i EX. Dit door Honda ontwikkelde benzine-injectiesysteem garandeert onder alle omstandigheden een optimaal benzineluchtmengsel. Om dit mogelijk te maken worden er door een 7-tal sensors continu gegevens van de motor en buitenlucht verzameld. In eerste instantie zijn twee basisgegevens voor de computer belangrijk. Dit zijn het motortoerental en het inlaatvacuüm. Verder worden de koelwatertemperatuur, de stand van de gasklep, de accuspanning en de druk en temperatuur van de buitenlucht gemeten. Een digitale 8-bit computer berekent aan de hand van deze gegevens de hoeveelheid benzine die per arbeidsslag ingespoten moet worden. Aangezien de omstandigheden voor alle vier de cilinders op elk



moment niet dezelfde zijn, wordt er voor iedere cilinder apart bepaald hoeveel brandstof er ingespoten moet worden. Het Honda PGM-FI systeem garandeert derhalve een zeer soepel lopende en goed reagerende motor terwijl het brandstofverbruik relatief laag blijft.



Het 4-2-1-2 uitlaatsysteem

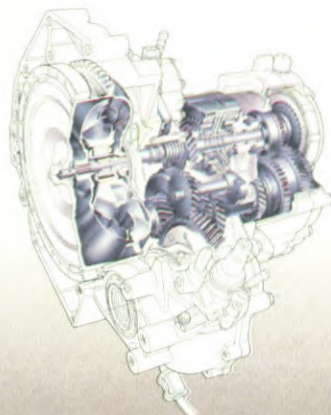
De Accord 2.0i EX is voorzien van een 4-2-1-2 uitlaatsysteem. In het uitlaatspruitstuk wordt de afvoer van de uitlaatgassen van cilinders 1 en 4 en van cilinders 2 en 3 paarsgewijs samengevoegd in twee voorpijpen die weer samen komen in één uitlaatpijp. Door deze optimale afvoer van de uitlaatgassen wordt het rendement verhoogd.

Volledig automatische transmissie

Voor nog meer rijgemak en souplesse is de Accord in 2.0 liter carburator en -injectie uitvoering leverbaar met een volledig automatische transmissie.



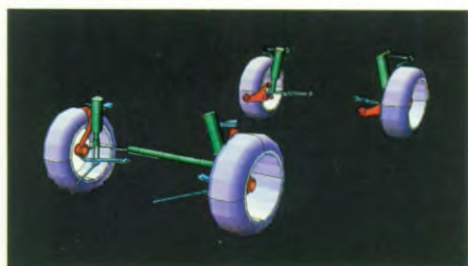
Deze kent vier versnellingen met drie voorkeuze-schakelstanden, D2, D3 en D4. De hydraulische koppeling heeft een zogenaamd "lock up" systeem. In de stand D4 zal onder bepaalde omstandigheden de koppeling automatisch vergrendelen in de 2e, 3e en 4e versnelling, zodat slip wordt voorkomen. Hierdoor werkt de Honda automatische transmissie nog verfijnder en draagt bij aan een verminderd brandstofverbruik en comfortabeler rijden.



Wielophanging en vering. Honda's "double wishbone" systeem is zijn tijd mijlen vooruit.

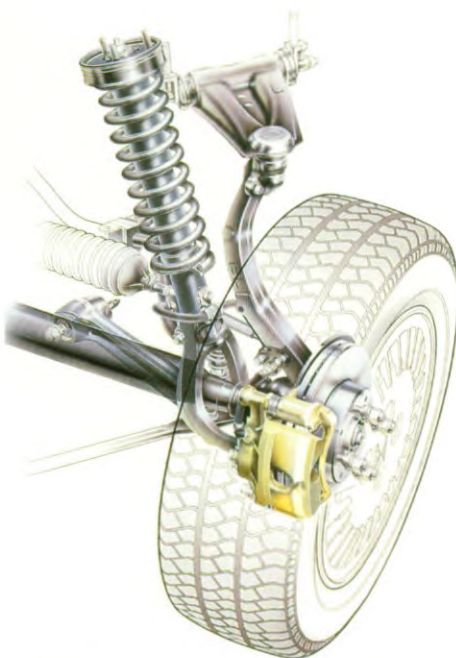
Ongelooflijk stabiel en comfortabel onder alle omstandigheden. Dat zijn de kenmerken van het revolutionaire nieuwe wielophangingssysteem van de Honda Accord.

Om zowel een ideale wegligging te garanderen zonder afbreuk te doen aan het veercomfort heeft Honda gekozen bij zowel de vóór- als achterwielophanging voor een ruimtebesparend systeem met twee draagarmen ("double wishbone").



Het "double wishbone" systeem nader bekeken

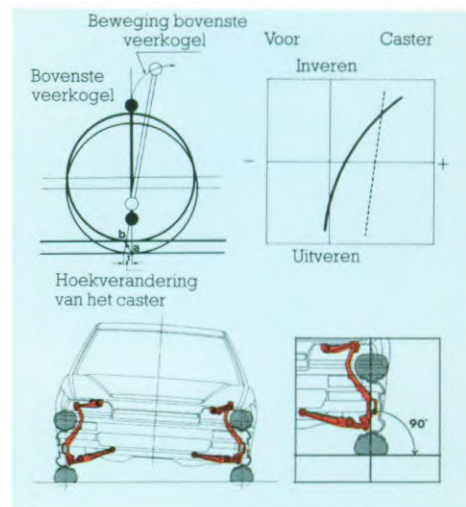
Wielophanging en vering hebben opzichzelfstaande taken. De wielophanging moet in staat zijn onder alle omstandigheden de stand van de band ten opzichte van het wegdek optimaal te houden. De vering moet een zo goed mogelijk contact tussen band en wegdek verzekeren. In veel gevallen zijn beide grootheden in één systeem ondergebracht, wat moet leiden tot een compromis tussen wegligging en vering. In het Honda systeem echter hebben deze twee grootheden hun eigen taak volledig behouden en kunnen daardoor perfect op elkaar afgestemd worden. Werkelijk uniek in dit systeem is de combinatie van sublieme eigenschappen die het in zich verenigt.



De voorwielophanging

De voorwielophanging is een mooi voorbeeld van verfijnde Honda techniek in dienst van de bestuurder. Zowel een perfecte wegligging als exacte besturing worden mogelijk gemaakt door het "double wishbone" systeem. Het bestaat uit een lange onderste draagarm die samen met de reactie-arm een uiterst stabiele driehoek vormt. De bovenste draagarm is hoog boven het wiel geplaatst en korter dan de onderste draagarm. Hierdoor ontstaat een aanzienlijke ruimtewinst voor de motorruimte.

De constructie is tevens zo dat het overhellen van de carrosserie tijdens het bochten nemen volledig gecompenseerd wordt waardoor het wiel loodrecht op de weg blijft en een sublieme grip op de weg blijft houden. Ook wat betreft de rechthoekstabiliteit en het soepel besturen van de auto heeft men geen compromis behoeven te sluiten.

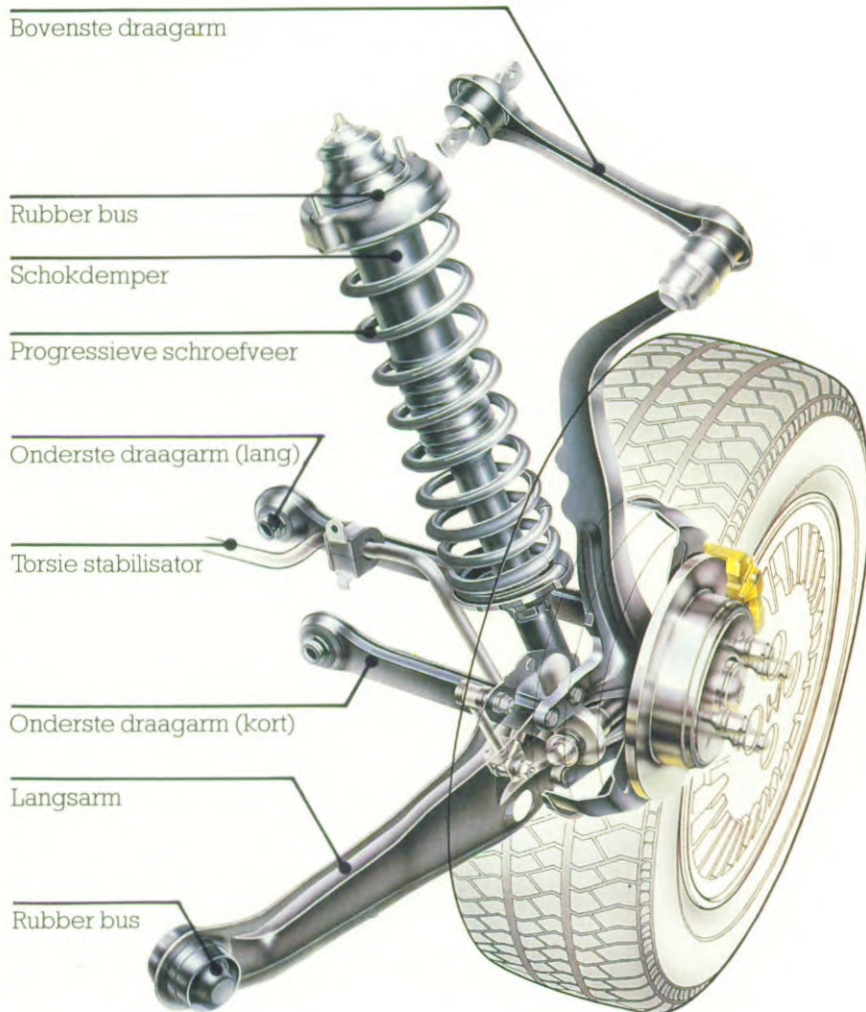


De voorwielophanging zorgt ervoor dat zowel besturing als rechthoekstabiliteit ideaal blijven zodat de bestuurder onder alle omstandigheden meester blijft over zijn auto.

Voor de technicus: Wat er exact gebeurt

Doordat de bovenste draagarm niet loodrecht op de lengte-as van de auto is geplaatst, maar onder een hoek, verandert de casterhoek tijdens het inveren en bochten nemen. Om een snelle stuurreactie te krijgen zou een geringe casterhoek wenselijk zijn. Echter voor een goede rechthoekstabiliteit en goede stuurreactie zou een grotere hoek gewenst zijn. Het Honda systeem maakt beide mogelijk. Het caster wordt constant aan de omstandigheden aangepast. De hoekaanpassing is in de tekening aangegeven met de letter "t". Door het lengte-verschil van de beide draagarmen wordt bereikt dat bij het nemen van bochten het wiel, ondanks de veranderde stand van de carrosserie, toch loodrecht op de weg blijft. Het lengteverschil compenseert het overhellen volledig.

----- Mac Pherson systeem
————— Accord



Achterwielophanging

Hoe perfect de voorwielophanging ook is, de invloed van de achterwielophanging op het totale weggedrag is minstens zo belangrijk. Daarom heeft Honda bij de Accord ook voor een achterwielophanging volgens het "double wishbone" principe gekozen. Door deze keuze wordt een ideale afstemming tussen de vóór- en achterwielophanging verkregen, resulterend in een rotsvaste wegligging en comfortabele vering.

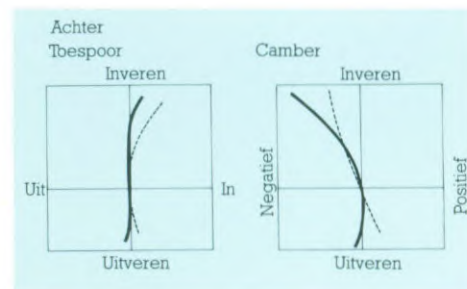
Kenmerkend ook voor de achterwielophanging is dat de constructie een ideale stand van het wiel op de weg garandeert. Conditie van het wegdek of belastingstoestand van de auto: met alle

mogelijkheden en situaties wordt rekening gehouden. Zelfs in kritieke situaties voorkomt de achteras de neiging tot overstuur zo veel mogelijk. Idealer kan het haast niet!

Evenals bij de voorwielophanging geldt ook voor de achterwielophanging dat een minimale ruimte ingenomen wordt. Het praktische resultaat is een kofferruimte van niet minder dan 470 liter.

Voor de technicus: De achterwielophanging nader bekeken

Een achteras die zelf ongecontroleerd gaat sturen doordat de stand van het wiel niet constant optimaal gehouden wordt, bederft het rijgedrag. Daarom heeft Honda voor een stabiel



wielgeleidingssysteem gekozen. De bovenste draagarm is, net zoals bij de voorwielophanging, hoog boven het wiel geplaatst en kort. Er zijn twee onderste draagarmen, één korte en één lange en een reactie-arm. Het overhellen van de carrosserie wordt, op dezelfde wijze als vóór, volledig gecompenseerd. Ook de achterwielen blijven dus loodrecht op de weg. Bij andere constructies wijzigt het toespoor tijdens het inveren. Dit heeft een nadelige invloed op de rechthoekstabiliteit. Bij het Honda systeem zal, gedurende het eerste deel van de veerweg, het toespoor constant blijven. Een voordeel dus. Bij nog verder inveren zoals bij snel genomen bochten zal het toespoor zelfs iets toenemen. De achterwielophanging houdt dus het toespoor altijd op de ideale waarde en garandeert daardoor een perfecte wegligging.



Anti-duik en anti-lift

Als in een auto plotseling heftig geremd moet worden heeft dit

dikwijls tot gevolg, dat de neus van de auto sterk naar beneden duikt en de achterkant omhoog komt. Dit is, zowel voor passagiers als bestuurder niet alleen een onprettige, maar in sommige gevallen zelfs een gevaarlijke situatie. Bij de Honda Accord wordt het duiken van de voorkant en het omhoogkomen van de achterkant tijdens het remmen door een vernuftig systeem tegengegaan, zodat stabiliteit, comfort en besturing ook onder die omstandigheden optimaal blijven.



Betrouwbare remmen.

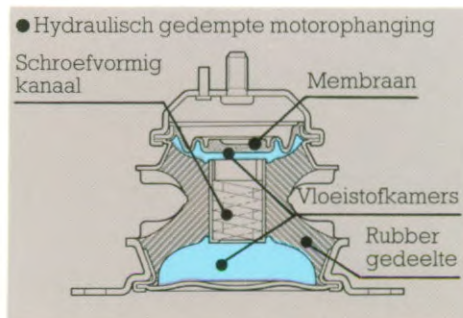
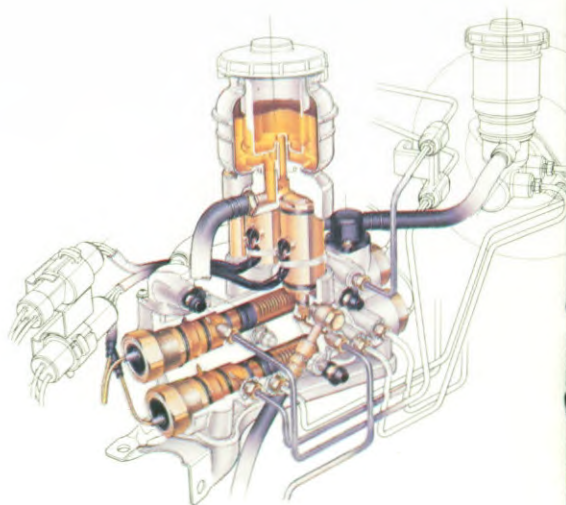
Afhankelijk van de uitvoering kunnen er drie systemen voorkomen:

- op de 1.6 l Luxe en 2.0 l Luxe en EX modellen wordt een kruislings gescheiden systeem met vóór geventileerde schijven en achter zelfstellende trommelremmen toegepast.
- het 2.0i EX model wordt geleverd met vóór én achter schijfremmen. De vóór-schijven zijn geventileerd.
- het 2.0i EX model is tevens met het door Honda zelf ontwikkelde 4-wiel ALB anti-blokkeer remsysteem leverbaar.

ALB: Honda's anti-blokkeer remsysteem.

Een computer registreert continu de snelheid van elk wiel afzonderlijk. Op het moment, dat een wiel dreigt te blokkeren, geeft de computer dat door aan de remdrukgeleendheid. Zodra het anti-blokkeersysteem gaat werken, bemerkt de bestuurder dat aan het "terugslaan" van het rempedaal en wordt hij geïnformeerd over de situatie van het wegdek. Remmen met een dergelijk antiblokkeersysteem geeft een zeer geruststellend gevoel, op een glad wegdek blijft uw auto volledig bestuurbaar. Een ideale beveiliging.

Natuurlijk zijn alle systemen uitgerust met een vacuüm rembekrachtiger, die een lichte bediening mogelijk maakt.



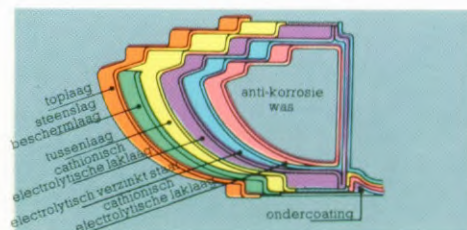
Verlaagd interieur geluidniveau

Om een zo laag mogelijk geluidniveau in het interieur te krijgen zijn een aantal ingrijpende maatregelen genomen. Om windgeruis te voorkomen zijn alle overgangen tussen carrosserie en ruiten zo vlak mogelijk gehouden.

Afdichtingen van de deuren zijn drievoudig uitgevoerd. In de injectiemodellen worden de motorgeluiden nog verder teruggedrongen door o.a. de gehele motorkap aan de binnenzijde te bekleden met geluidabsorberend materiaal. De nieuwe hydraulisch gedempte motorophanging in de 2.0 en 2.0i uitvoeringen voorkomt het doorgeven van motortrillingen. Voorts werd in het interieur veelvuldig gebruik gemaakt van geluidwerende materialen. De nieuwe wielophanging maakt het mogelijk dat de ophangrubbers zeer soepel kunnen zijn waardoor de overdracht van weggeluiden minimaal is.

Corrosiebestendige, duurzame carrosserie

Alle Honda Accords ondergaan een uitvoerige anti-corrosiebehandeling. Tot in de kleinste hoekjes wordt de carrosserie behandeld met een beschermende hoogwaardige anti-roest coating. Voor extra bescherming worden meerdere laklagen electrostatisch aangebracht. De motorkap, het frame, de wielkasten vóór en achter, het kofferdeksel en de portierstijlen zijn vervaardigd van verzinkt staal. En de altijd voor corrosie gevoelige onderzijde van de carrosserie wordt behandeld met een speciale, urethaan grondlaag. Ook hier nam Honda geen genoegen met een compromis. Slechts de beste bescherming is goed genoeg. Mede door deze zeer vergaande anti-corrosiebehandeling is de Accord zowel een duurzame en betrouwbare zakenauto als een ideale gezinswagen.



ACCORD 2.0i EX

- 2 liter 12 kleps-motor met PGM-FI: Honda's computergestuurde brandstof-injectiesysteem, met een vermogen van 90 kW/122 PK bij 5.500 tpm.
- Acceleratie van 0 tot 100 km/uur in 9,0 sec.
- Topsnelheid 195 km/uur
- Ook leverbaar met ALB: Honda's anti-blokkeer remsysteem
- Handgeschakeld 5 versnellingen of als volautomaat



ACCORD 2.0 Luxe/EX

- 2 liter 12 kleps-motor met registercarburator, met een vermogen van 78 kW/106 PK bij 5.500 tpm.
- Acceleratie van 0 tot 100 km/uur in 10,0 sec.
- Topsnelheid 186 km/uur
- Handgeschakeld 5 versnellingen of als volautomaat



ACCORD 1.6 Luxe

- 1.6 liter 12 kleps-motor met registercarburator, met een vermogen van 65 kW/88 PK bij 6.000 tpm.
- Acceleratie van 0 tot 100 km/uur in 11,9 sec.
- Topsnelheid 175 km/uur
- Handgeschakeld, 5 versnellingen.



Standaarduitrusting Accord Sedan

	16 Luxe	2.0 Luxe	2.0 EX	2.0i EX	2.0i EX ALB		16 Luxe	2.0 Luxe	2.0 EX	2.0i EX	2.0i EX ALB
Dashboard informatie						Exterieur					
Waarschuwinglampjes						Zelfdragende carrosserie en kooiconstructie met kreukelzones	●	●	●	●	●
Choke	●	-	-	-	-	Staalgordelradiaalbanden, tubeless	●	●	●	●	●
Remvloeistofniveau/Remconditie/Handrem	●	●	●	●	●	Halogeen koplampen	●	●	●	●	●
Groot licht	●	●	●	●	●	Mistachterlichten	●	●	●	●	●
Richtingaanwijzers	●	●	●	●	●	Achteruitrijlampen	●	●	●	●	●
Oliedruk	●	●	●	●	●	Alarmknipperlichtinstallatie	●	●	●	●	●
Alternator	●	●	●	●	●	Afsluitbaar tankvulklepje	●	●	●	●	●
Alarmknipperlichtinstallatie	●	●	●	●	●	Getint glas rondom	●	●	●	●	●
Achterrautverwarming	●	●	●	●	●	Gelaagde voorruit	●	●	●	●	●
Mistachterlichten	●	●	●	●	●	Bovenzijde voorruit extra getint	-	-	●	●	●
Brandstofvoorraad	●	●	●	●	●	Electrische ruitespoeiers vóór	●	●	●	●	●
Defecte remlichten	●	●	●	●	●	2 standen ruitewissers met interval en tiptoets voor éénmaal wissen	●	●	-	-	-
Niet goed vergrendelde portieren	●	●	●	●	●	2 standen met interval en tiptoets voor éénmaal wissen en wis/was-installatie	-	-	●	●	●
Niet goed vergrendeld kofferdeksel	●	●	●	●	●	Aluminium velgen	opt	opt	opt	opt	opt
Werking ALB-systeem	-	-	-	-	●	Spoiler, geïntegreerd in voorbumper	●	●	●	●	●
Werking PGM-FI injectiesysteem	-	-	-	●	●	Spatlappen vóór	●	●	●	●	●
Schakelpositie automaat	-	●	●	●	●	Buitenspiegel van binnenuit verstelbaar	1	1			
Waarschuwingstoon						Elektrisch bediende buitenspiegels			2	2	2
Bij opening bestuurdersportier als verlichting nog brandt (contact af)	●	●	●	●	●	Interieur					
Meters						Opbergvakken beide voorportieren klein	●	●	-	-	-
Snelheid (met dag- en totaal teller)	●	●	●	●	●	Opbergvakken beide voorportieren groot	-	-	●	●	●
Toerenteller	●	●	●	●	●	Opbergvakje tussen voorstoelen	●	●	●	●	●
Benzine	●	●	●	●	●	Opbergvakken in rugleuning voorstoel	-	-	●	●	●
Temperatuur	●	●	●	●	●	Vanaf bestuurdersplaats te ontgrendelen kofferdeksel/tankvulklepje	●	●	●	●	●
Ventilatie/verwarmingssysteem						Electrisch te bedienen schuifdak	-	-	○	○	●
Verlicht bedieningspaneel	●	●	●	●	●	Vergrendeling van kofferdeksel vanaf bestuurdersplaats af te sluiten	●	●	●	●	●
Aanjager met 4 standen	●	●	●	●	●	Verlichte kofferruimte	●	●	●	●	●
Regel- en richtbare ventilatieroosters	●	●	●	●	●	Anti-verblindings achteruitkijkspiegel	●	●	●	●	●
Defroster voorruit	●	●	●	●	●	Verstelbare zonnekleppen	●	●	●	●	●
Defroster voorste zijruiten	●	●	●	●	●	Make-up spiegel in rechter zonneklep	●	●	●	●	●
Voetverwarming achterpassagiers	●	●	●	●	●	Electrisch te bedienen zijruiten	-	-	-	●	●
Bediening met schuiven	●	●	-	-	-	Driepuntsrolgordels vóór	●	●	●	●	●
Bediening met druktoetsen	-	-	●	●	●	Twee driepuntsrolgordels en één heupgordel achter	●	●	●	●	●
Achterrautverwarming	●	●	●	●	●	Verstelbare schouderverankering rolgordels vóór	●	●	●	●	●
Diversen						Bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar	●	●	●	●	●
Handchoke	●	-	-	-	-	Tot ligstand verstelbare leuning voorstoelen	●	●	●	●	●
Automatische choke	-	●	●	●	●	Verstelbare hoofdstoelen vóór	●	●	●	●	●
Asbak vóór (verlicht) en achter	●	●	●	●	●	Soft Wave bekleding	●	●	-	-	-
Sigare-aansteker (verlicht)	●	●	●	●	●	Full Moquette bekleding	-	-	●	●	●
Verlicht contactslot	-	-	●	●	●	Neerklapbare armleuning achterbank	-	-	●	●	●
Muntenbakje	●	●	●	●	●	Centrale deurvergrendeling	-	-	●	●	●
Afsluitbaar dashboardkastje (verlicht)	●	●	●	●	●	Kindersloten op achterportieren	●	●	●	●	●
Opbergvak op dashboard	●	●	●	●	●	Diversen					
Digitaal quartzklokje	●	●	●	●	●	ALB anti-blokkeer remsysteem	-	-	-	-	●
Stereo radio/cassettespeler	○	○	●	-	-	ML-behandeling met underbody-coating	●	●	●	●	●
Hi-fi radio/cassettespeler	-	-	-	●	●	3 jaar lakgarantie en 6 jaar carrosserie garantie op corrosie van binnenuit, mits de voorgeschreven controlebeurten worden uitgevoerd	●	●	●	●	●
Electrisch te bedienen antenne	-	-	●	●	●						
Aantal speakers	2	2	2	4	4						
Snelheidsafhankelijke stuurbekekrachting	-	-	●	●	●						
Regelbare lichtintensiteit dashboard	●	●	●	●	●						
Traploos verstelbaar stuur	-	-	●	●	●						

○ Op 16/2.0 Luxe handgeschakeld naar wens leverbaar met of zonder Standaard op 2.0i EX Automaat

○ Op 2.0 EX/iEX naar wens leverbaar met of zonder

Technische gegevens Accord Sedan

	1.6 Luxe	2.0 Luxe	2.0 EX	2.0i EX	2.0i EX-ALB		1.6 Luxe	2.0 Luxe	2.0 EX	2.0i EX	2.0i EX-ALB
Motor	Vloeistof gekoeld, 4 cilinders in lijn, 4-takt motor met bovenliggende nokkenas, dwarsgeplaatst, 12 kleppen (2 inlaatkleppen en 1 uitlaatklep per cilinder), cross-flow cilinderkop					Draaicirkel	10,4 m (wielen) 11,2 (koets)				
Boring x slag	80 x 79,5	82,7 x 91				Remmen	Diagonaal gescheiden, vacuüm bekrachtigd systeem				
Compressie-verhouding	9,0:1	9,2:1		9,4:1			Vóór geventileerde schijfremmen, achter trommelremmen		Vóór en achter schijfremmen (vóór geventileerde)		
Cilinderinhoud	1598 cm³	1955 cm³									ALB: Honda's anti-blokkeer rem-systeem
Vermogen kW/PK tpm (ISO)	65/88 6.000	78/106 5.500		90/122 5.500		Banden	165 SR 13	185/70 HR-13			
Maximum koppel Nm/kgm tpm (ISO)	122/12,4 3.500	153/15,6 3.500		164-166/16,7-16,9 2.500-5.000		Velgmaat	5J-13				
Koeling	Gesloten koelsysteem, regeling met thermostaat en elektrische ventilator.					Afmetingen in mm	Lengte 4.535, breedte 1.695, hoogte 1.355, wielbasis 2.600, spoorbreedte vóór 1.480, spoorbreedte achter 1.475				
Ontsteking	electronisch					Gewichten in kg Handgeschakeld Automaat	zonder schuifdak 1.029	zonder schuifdak 1.024 1.048	met/zonder schuifdak 1.063/1.045 1.069	met/zonder schuifdak 1.060 1.084	met schuifdak 1.079 1.103
Carburatie	registercarburator			PGM-FI electronisch benzine-injectiesysteem			Maximum toe-laatbaar gewicht in kg Vooras Achteras	1.580 795 800	1.660 835 845		
Benzinetank-inhoud	60 liter					Maximum aanhanggewicht in kg Geremd Ongeremd	1.200 kg 500 kg				
Transmissie	Voorwielaandrijving. Handgeschakeld: 5 gesynchroniseerde versnellingen vooruit, 1 achteruit. Automaat (2.0 en 2.0i): 4 versnellingen vooruit, 1 achteruit (volautomaat)					Maximum kogeldruk	70 kg				
Koppeling	Handgeschakeld: enkelvoudige droge plaatkoppeling. Automaat (2.0 en 2.0i): hydraulische koppelmvormer met automatische vergrendeling in de 2e, 3e en 4e versnellingen (indien keuzehendel in D4 staat)					Maximum daklast	70 kg				
Overbrengings-verhoudingen: Handgeschakeld	1e 3.181, 2e 1.842, 3e 1.250, 4e 0.937, 5e 0.771, R 3.000, eindreductie 4.066					Benzineverbruik volgens 80/1268 eec in liters per 100 km Handgeschakeld stad 90 km/u 120 km/u Automaat stad 90 km/u 120 km/u	9,4 5,6 7,4	10,4 6,1 7,8		9,8 5,9 7,8	
Overbrengings-verh.: Autom. (2.0 en 2.0i)	1e 2.529, 2e 1.481, 3e 1.060, 4e 0.743, R 1.904, eindreductie 4.066										
Carrosserie	Zelfdragende kooiconstructie, kreukelzônes vóór en achter, kunststof binnenschermen in de voorspatborden, afdekplaat vanaf steenslagplaat tot aan motorcarter.										
Wielophanging	Vóór en achter onafhankelijke constructie met 'double wishbone' torsiestabilisatoren en schroefveren, achter progressief. Vooras met anti-duik effect, achteras met anti-lift effect voor stabiliteit tijdens het remmen.					Max. snelheid Handg./Autom.	175 km/u	186 / 183 km/u		195/192 km/u	
Stuurinrichting	Tandheugel					Acceleratie van 0-100 km/u in sec. Handgeschakeld	11,9	10,0		9,0	
Aantal omwentelingen met stuur	3.78 zonder stuurbekrachtiging		3.11 met stuurbekrachtiging			Ofschoon deze brochure met de grootst mogelijke zorg is samengesteld kan geen aansprakelijkheid worden aanvaard voor eventuele onjuistheden, terwijl wijzigingen blijven voorbehouden. Geringe verschillen in model en/of uitvoering t.a.v. de foto's en omschrijvingen zijn per land mogelijk.					



Honda Nederland B.V., Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk, 01804-23333