

# HONDA ACCORD 2.0i EX

## ALLEEN DE NAAM BLEEF GELIJK

In het Italiaanse Toscane deden we de eerste rijindrucken op met de nieuwe Honda Accord. Eén vraag blijft over na deze kennismaking: Waarom heeft Honda ervoor gekozen de auto weer Accord te noemen? Het nieuwe model wijkt namelijk zoveel af van wat tot nu toe een Accord was, dat een nieuwe naam terecht zou zijn geweest.



Foto's bedriegen. Op papier lijkt de nieuweling nog wel op de oude, maar in werkelijkheid komt de nieuwe Accord heel anders over. Groter vooral, maar ook eleganter, vloeiender van lijn. Er zitten wel wat trekjes in van grote Europese voorbeelden, zoals de BMW 5-serie en de Mercedes 190, maar het is ook een typische Honda gebleven.

Niettemin ontbreekt het de auto een beetje aan een krachtige uitstraling. Iets, waarop de auto op grond van zijn verdere eigenschappen wel 'recht' heeft. De nieuwe Honda Accord is niet alleen technisch vooruitstrevend, maar is ook in weggedrag een sublieme auto geworden.

### Europese invloed

Wij kozen voor onze impressie de middelste versie uit de serie, de 2.0i EX, met 98 kW/133 pk. Op grond van de prijsopbouw zal de alles behalve kale 'basis'-versie waarschijnlijk de meest verkochte worden, maar de 2.0i EX heeft relatief gezien het meest te bieden voor zijn prijs. De duurdere versies zijn ook aanzienlijk minder scherp geprijsd. Bovendien zijn de eenvoudigste varianten zakelijk het meest interessant en in die markt moet 50 tot 60 % van de nieuwe Accords terecht komen.

De nieuwe Accord is volgens Honda-zegslieden in belangrijke mate ontwikkeld bij Honda Research Europe in Offenbach bij Frankfurt. Zodoende biedt het interieur meer dan voldoende ruimte voor vier volwassenen van Germaans postuur. De Accord is direct een van de ruimste auto's in zijn klasse. Vooral de zitruimte

achterin is opvallend groot, met name de hoofdruimte. Voorin heeft men uiteraard ook niet te klagen. Personen met een wat kleiner postuur voelen zich zelfs wat 'verloren' op de ruim bemeten voorstoelen, maar dat went snel. In de 2.0i EX is de bestuurdersstoel elektrisch in hoogte verstelbaar. We grijpen echter mis op een instelbare lendesteun. Er zullen beslist personen zijn die het onderste deel van de rugleuning te hard vinden. Met de hoogtevaststelling van de stoel en het stuurwiel is vrijwel altijd een juiste zitpositie ten opzichte van instrumenten en pedalen te creëren.

### Sportief comfort

Op de weg blijkt de Accord over een verfijnde melange van sportiviteit en comfort te beschikken. De double wishbone-wielophanging rondom, met aanzienlijk langere veerwegen dan in de vorige Accord-generatie, is relatief zacht afgestemd. De torsiestabilisatoren vóór en achter houden overhellen in bochten heel goed binnen de perken. Grote en kleine oneffenheden in het wegdek worden uitstekend verwerkt. Ondanks de vrij soepele vering beschikt de Accord een zeer goed wegcontact en voelt altijd heel vertrouwd en zeker aan. De richtingsstabiliteit, zowel in rechte lijn als in bochten laat ook al absoluut niets te wensen over.

Op rechte wegen wordt dit gevoel nog versterkt door de stuurbekrachtiging (standaard op alle uitvoeringen) die een heel duidelijk gemarkeerde middenstand heeft. In heel flauwe snelweg-bochten is het gevolg hiervan wel dat het stuur iets te sterk naar dat



midden terug wil. Bij snel bochtenwerk met grotere stuuruitslagen geldt dit niet en geeft die bekrachtigde besturing nog behoorlijk veel gevoel, waardoor de bestuurder tenminste een idee heeft van wat er onder de voorwielen gebeurt. Accelererend vanuit bochten of bij vlot wegrijden uit stilstand heeft de Accord wel wat tractieproblemen, wat soms ongewild doorslaande voorwielen tot gevolg heeft.

### Soepel en snel

Het sterkste punt van de nieuwe Accord is naar onze mening

2.2 liter, zestien kleppen, elektronische injectie, 110 kW/150 pk: Honda-techniek op z'n best.

Overzichtelijk, 'Duits' dashboard.



door Bart van den Acker  
foto's: Van + Van



De Accord 2.0i EX beschikt over  
inspirerende rijeigenschappen.

Accord 2.0i EX accelereert moeiteloos vanaf elke snelheid, in elke versnelling. De zestienklepper 'hangt goed aan het gas'.

Opvallend is ook de lichte werking van de hydraulisch bediende koppeling, waarin het ontbreekt aan een duidelijk gemarkeerd aangrijpingspunt. De transmissie wordt bediend via Bowdenkabels. Een systeem dat door steeds meer fabrikanten wordt toegepast, waarbij het nogal eens ontbreekt aan gevoel met het mechaniek. In dat licht gezien is de Honda Accord daarop een gunstige uitzondering. De vijfbak schakelt licht en precies.

### Bijzondere Honda's

Heel kortstondig waren we nog in de gelegenheid te rijden met twee andere, bijzondere Accords. In het schilderachtige en toeristische Montecatini Terme reden we even een rondje met een (rechtsgestuurde) 2.2i EX. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het verschil tussen de 2.0 en 2.2 hierbij niet overtuigend was, maar dat is een subjectieve waarneming.

De andere bijzondere Accord was een Japanse uitvoering voorzien van Honda's bijzondere, mechanische systeem voor vierwielbesturing. In tegenstelling tot wat wij eerder berichtten is deze versie niet voor de Nederlandse markt bestemd. Dat is even jammer als begrijpelijk. Jammer, want evenals in de Prelude geeft dit systeem in de Accord een unieke combinatie van stabiliteit en wendbaarheid. Begrijpelijk, omdat de vraag van het Nederlandse publiek naar een dergelijk systeem vooralsnog minimaal is. Dat blijft natuurlijk zo, als het systeem niet beschikbaar is. Natuurlijk zijn de normale Accords, zoals die met ingang van november leverbaar worden, er niets te minder om.



De accord 2.2i is uiterlijk herkenbaar  
aan de achterspoiler.

de compleet nieuw ontwikkelde motor. Honda heeft een heel grote ervaring met multi-kleppentechniek, die in deze motor is verzameld. Die techniek ontwikkelt zich nog steeds heel snel, maar deze nieuwe Accord-motor mag als een voorlopige nieuwe mijlpaal gelden. Vanaf ongeveer 800 r/min (!) trekt

de motor zonder het geringste protest, zelfs in de derde versnelling. Boven 3.000 toeren is iets van het zestienkleppen-karakter te merken, in die zin dat de Accord vanaf dat gebied tot aan de rode streep pas echt als een leeuw trekt, echter zonder dat er van een 'breuk' in de koppeling sprake is.

Dank zij de toepassing van twee balansassen is de Accord uitzonderlijk trillingvrij. Daarbij blijft ook het geluidsniveau in het interieur bijzonder laag, tenzij het tegen meerprijs leverbare schuifdak wordt geopend, een verleiding die we in het warme Italië niet konden weerstaan. Volgens Honda produceert de Accord bij 130 km/h in het interieur nog maar 70 dBA. En dat is laag. De combinatie van alle maatregelen die Honda zich heeft getroost om het geluidsniveau zo laag mogelijk te houden, hebben hun effect niet gemist. We waren in dit bestek niet in de gelegenheid dat getal te controleren, maar we hebben geen redenen te twifelen aan de juistheid ervan.

Hetzelfde geldt voor de prestatiecijfers (0-100 km/h in 9,2 sec., top 200 km/h), want de

Opmerkelijk detail: koplamp met egaal  
glas.



### Prijzen Honda Accord model 1990:

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Accord 2.0 (81 kW)                | / 38.490,- |
| Accord 2.0 Aut. (81 kW)           | / 40.990,- |
| Accord 2.0 EX (81 kW)             | / 40.990,- |
| Accord 2.0 EX Aut. (81 kW)        | / 43.490,- |
| Accord 2.0i EX (98 kW)            | / 45.490,- |
| Accord 2.0i EX Aut. (98 kW)       | / 48.990,- |
| Accord 2.2i EX ALB* (110 kW)      | / 59.490,- |
| Accord 2.2i EX ALB* Aut. (110 kW) | / 62.990,- |

\*ALB = Anti Blokkeer-remsysteem