

Honda Accord 2,2 i-DTEC

EVENWICHT ZOEKEN

Gert Verhoeven



Honda komt met een variante op haar grote reisberline en break. Het design evolueert, net als de ragfijne diesel die uitblinkt door werkingsstilte en ijver. De nieuweling is te herkennen aan de iets scherpere neus, de horizontale lamellen in het radiatorrooster en andere bumpers. Met deze tweede generatie wil Honda vooral veel meer breaks verkopen.

Van de eerste generatie van deze auto sleten ze amper 13 % Tourers. Accordrijders gingen massaal voor de berline daar waar bij vergelijkbare modellen van andere merken de verdeling netjes in evenwicht is (50 % berline en 50 % break). Dat wil Honda deze keer ook realiseren. Ze vroegen de breakrijders naar hun voornaamste reden waarom ze de wagen kochten. Hoewel het wat onlogisch klinkt, was laadruimte geen doorslaggevend argument, design wel. Dat is meteen de reden waarom de Tourer zo'n 10 cm korter werd dan zijn voorganger en ook de laadruimte slonk tot 406 liter terwijl de koffer van de vorige tourer makkelijk 518 liter slikte. Omdat de wagen breder werd, krijgen de inzittenden royaler ruimte. De nieuwe afmetingen komen vooral de proporties ten goede.

Stiller

Door beter en dikker isolatiemateriaal te gebruiken is de wagen opmerkelijk stil. Ook bij hogere snelheden blijven de decibels achterwege. Als bestuurder kijk je tegen een batterij knopjes aan die vooral op en langs het stuur staan opgesteld. Dit is van het goede teveel, vooral bij de rijkelijk uitgeruste Executive-versie. Ander heikel punt is het overzicht rondom. Zelfs de breakversie heeft vrij brede raamstijlen wat het parkeren soms bemoeilijkt. Een setje parkeersensoren rondom of een eventuele achteruitrijcamera (enkel in combinatie met navigatie, 2.950 €) zijn verantwoorde opties. Voor 400 € extra krijgt de Elegance versie ook nog een elektrisch bediende achterklep. De Comfort (basisversie) is enkel leverbaar met de 2.0 benzinemotor. De topversie heet