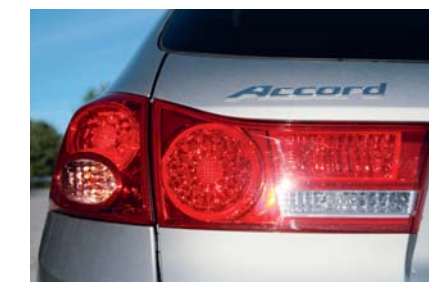


# Ni tako preprosto



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič



Lahko bi gledali preprosto: tole je Honda Accord Tourer osme generacije, torej je naslednik Hondae Accord Tourer sedme generacije. Pa ni povsem tako.

► Besede Tourer verjetno ni treba posebej pojasnjevati; Tourer je Hondina kombijevska karoserijska različica. Od tu naprej se rahlo zaplete. Že, že, res gre za novo generacijo Accorda v kombijevski različici, a takoj v oči pade poštena razlika v videzu zadka. Prejšnji se je zdel nenavađen, drugačen, morda celo čvrstega ali grobega videza, na

vsak način pa od daleč prepoznaven. Dobro, rečete, so se pač obrnili v drugo smer, v smer trendovstva, v smer, ki jo denimo že nekaj časa ustvarjajo Avanti ali Sportwagoni. In v tem je veliko resnice.

Videz zadka novega Accorda je res prijetnejši od prejšnjega, je pa hkrati tudi tesno povezan s tistim, kar pokriva. Marsikaj pojasnijo številke;



če bi brali po normah VDA izmerjen prtljažnik prejšnjega Accorda Tourerja, bi pisalo: 625/970. V litrih. To je takrat pomenilo, da je imel Tourer ogromen osnovni prtljažnik, ki je bil za 165 litrov večji od limuzine. Danes piše takole: 406/1.252. Tudi v litrih. To danes pomeni, da je osnovni prtljažnik Tourerja za 61 litrov manjši od limuzine.

Če vzamete v zakup zgornje ugotovitve in dinamičen, trenden videz zadka, je povezava z Avanti in s Sportwagoni logična in jasna. Ni pa še konec. Poleg tega, da je osnovni prtljažnik nekoliko manjši, je do konca povečani krepko večji od tistega v prejšnjem Tourerju, kar bi

že v teoriji pomenilo, da so v novem Tourerju povečevanje prtljažnika bolj dodelali.

Podatkov in primerjav se je v zgornjih odstavkih nabralo kar nekaj, zato morda ni odveč kratek povzetek: prejšnji Tourer je želel že z videzom oznaniti, da zmora njegov prtljažnik požreti veliko prtljage, sedanji pa želi povedati, da se sicer prtljage ne brani, da pa želi biti najprej všečen. Verjetno predvsem Evropejcem. Nikogar nismo srečali, ki bi trdil nasprotno.

Pri kombijevskem zadku tega avtomobila je treba omeniti še dvoje. Prvič, izza volana je pogled nazaj nekoliko okrnjen, saj sta



zadnja karoserijska stebrička dokaj debela. Ni pa posebej moteče. In drugič, da se (v primeru testnega avtomobila) vrata odpirajo (in zapirajo) električno, zaradi česar je treba biti še posebej pazljiv, kje jih odpirate – ni pametno, če se tega lotite v kakšni nizki garaži. Najbrž si lahko mislite, zakaj.

Ta Tourer je torej čeden primerek kombija srednjega avtomobilskega

razreda, ki se z imidžem, ki ga prinaša blagovna znamka, vriva med (bolj ali manj) prestižne kombije, ki prihajajo tudi iz Švedske ali pa Bavarske, obenem pa ima še nekaj športnega pridiha. Ne, Accord, sploh takole motoriziran, ni športni avtomobil, ima pa nekaj izrazitih športnih elementov, ki vsakdanjega uporabnika ne motijo, tistega, ki mu je športnost ljuba, pa pritegnejo.

“Videz zadka novega Accorda je res prijetnejši od prejšnjega, je pa hkrati tudi tesno povezan s tistim, kar pokriva.”



## Kratek test

Dve stvari izstopata: upravljanje menjalnika in podvozje. Ročica menjalnika je kratka, njeni gibi pa natančni in povedni – z natančno informacijo, kdaj je prestava vklopljena. Menjalnik s takšnimi lastnostmi imajo le zelo dobri športni avtomobili. Podobno je s podvozjem. Voznik ima med krmiljenjem odličan občutek nadzora nad kolesi in občutek, da karoserija brezhibno sledi sukanjem prednjih koles. Ker je Accord osební avtomobil z le nekoliko poudarjeno športno noto, je tudi udobno vzmeten, zato

“Dve stvari izstopata: upravljanje menjalnika in podvozje.”

### Honda Accord Tourer 2.2 iDTEC Executive Plus

Cena osnovnega modela: 38.790 EUR  
Cena testnega vozila: 39.240 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = 19 °C / p = 1.099 mbar / rel. vl. = 37 % / Stanje kilometrskega števca: 4.109 km

#### POSPEŠKI

0–100 km/h: 10,4 s  
402 m z mesta: 17,4 s (131 km/h)

#### PROŽNOST

50–90 km/h (V./V.): 7,8 s / 12,6 s  
80–120 km/h (V./V.): 9,8 s / 18,6 s

#### NAJVEČJA HITROST

206 km/h (Vl. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,4 m (AM meja 39 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje: 10,2 l / 100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.199 cm<sup>3</sup> – največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.500/min – največji navor 350 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45 R 18 W (Continental ContiSportContact3).

Masa: prazno vozilo 1.648 kg – dovoljena skupna masa 2.100 kg.

Mere: dolžina 4.750 mm – širina 1.840 mm – višina 1.440 mm – prtljažnik 406–1.252 l – posoda za gorivo 65 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 207 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,8 s – poraba goriva (ECE) 7,5/5,0/5,9 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zunanji videz v celoti
- ▲ videz notranjosti
- ▲ podvozje
- ▲ menjalnik
- ▲ motor
- ▲ notranji materiali, ergonomija
- ▲ volanski obroč
- ▲ občutje med vožnjo
- ▲ oprema

- ▼ prepoznaven motorni trušč
- ▼ 'mrtev' motor do 1.900 vrtljajev v minuti
- ▼ nekaj skritih stikal
- ▼ opozorilna piskanja

#### Končna ocena

S stališča uporabnosti je to najprimernejši Accord v tem trenutku – zaradi motorja in prtljažnika. Zato je lahko dober družinski potovalnik ali le vozilo za dnevne opravke.

### | Honda Accord Tourer 2.2 iDTEC Executive Plus



si dirkaških vložkov med vožnjo ni modro privoščiti, športne pa zlahka.

Motorni navor tega turbodizla je pri dinamični vožnji vozniku v pomoč, a je vseeno bolj mirne sorte, torej ne razbijaškega tipa. Malce pozno se zbudi, saj za dober odziv zahteva slabih 2.000 vrtljajev v minuti, dobro se počuti do 4.000 vrtljajev v minuti, nikoli pa se ne zdi, da bi ga razganjalo od moči. Okej, kar lepo čez poldrugo tono osnovne avtomobilske mase tudi ni mačji kašelj za vse te njutonmetre in kilovate.

Motor ima, kot smo ugotovili že pri prvem preizkusu (AM 17/2008), eno samo večjo pomanjkljivost: hrupen je. Najverjetneje malce peša zatesnjenost trušča, ki prihaja iz motornega prostora, morda je motor nekoliko nemirnejši v primerjavi s podobnimi izdelki pri tekmečih, vsekakor pa ga je dobro slišati v potniški del; ne toliko glasno kot prepoznavno dizelsko, kar morda imidžu znamke ne pristaja najbolj.

A ga ni težko preslišati. Okolje v Accordu je po meri Evropejca, in to tistega zahtevnejšega. Urejenost armaturne plošče gre z roko v roki z videzom, oboje pa podkrepijo

materiali – tudi na sedežih in drugod v kabini. Na pogled, pa tudi na otip sili Accord v prestižnejši avtomobilski razred in v njem je prijetno sedeti, potovati, voziti se in ga voziti.

Na prvi pogled se zdi, da je na (zelo dobrem) volanskem obroču preveč gumbov, a voznik se hitro navadi na njihove funkcije, da jih lahko obvladuje, ne da bi vsakokrat gumbeske iskale z očmi. Privaditi se je treba tudi na prikaz kamere, ki pomaga pri vzvratni vožnji. Ker je kamera zelo širokokotna (ribje oko!), močno popači sliko in pogosto se zdi, da 'ne bo šlo'. Pa je k sreči bolje tako, saj je največkrat še dovolj prostora, preden se karoserija sreča z drugim objektom. In če smo ravno za volanskim obročem: merilniki za njim so lepi, pregledni in korektni, a se ob zanimivem videzu armaturne plošče zdi, kot da se je oblikovalec trudil, da ne bi izstopali, da ne bi bili kaj posebnega. Nič hudega.

Če odštejemo razlike, ki izvirajo iz prestopa generacije Accorda in ki so (razvojno) logične, vseeno drži: novi Tourer ni preprosto naslednik prejšnjega Tourerja. Načelno že, v resnici pa ubira drugačen pristop do kupcev. Po našem mnenju boljše. ◀◀