



FRÅN LAST

Honda Accord. Man kan ta fram nya modeller på olika sätt. Honda valde att fråga potentiella köpare om de föredrog lastutrymme eller form. Är det ett framgångsrikt koncept, eller blir man bara kappvändare? Text & Foto: Fredrik Pettersson.

Det häftigaste först. Nya Honda Accord är en serietillverkad bil som du kan köpa i sommar – med autopilot! Det är i alla fall nästan sant. Accord har ett vingelvarningssystem, LKAS (Lane Keeping Assist System), som med en kamera ser filmmarkeringarna. Vinglar du tar systemet över med hjälp av styrservot i farter mellan 72–180 km/h,

Vinglar du åt vänster appliceras 80 procent av styrkraften som behövs för att gira höger. På så vis luras man att ratta åt höger och falla tillbaka i filen. Samtidigt ljuder en enerverande, pipsignal.

Men, bilen styr helt själv! På en rak väg kan man köra helt utan att röra ratten. Systemet klarar till och med att ”korrigera” in bilen i kurvor på motorvägen. Dessutom kan du släppa ratten i en svag vänsterkurva strax innan dess slut och känna hur bilen själv styr in i nästa direkt följande högerkurva!

Det roliga tar dock slut efter tio sekunder. Systemet känner av att du inte hållit i ratten, men det räcker med att dutta till kransen så nollställs räknaren. Annars skulle alla plocka upp tidningen på motorvägen och köra av då vägmarkeringen temporärt upphör.

Styrassistansen, EPS, jobbar även med antisladdsystemet och ger ledtrådar åt vilket håll föraren ska parera.

Accord har också avståndsfarthållare (ACC) och därmed sköter bilen helt av- och pådrag på gasen (och upp till 0,25 g broms) med ett av tre förvalda avstånd.

På kurviga landsvägar får man styra själv, och det gör inget heller. Gamla Accord var duktig på vägen. Men den nya bilen har bättre stötdämpning som ger mer följsamt väguppträdande. Det ger både bättre komfort och kurvgrepp. Samtidigt ger den bredare spårvidden en plattare och bredare känsla i höga

kurvhastigheter. Ljudkomforten uppges förbättrad, men provvägarna var för fina för ett utlåtande, tyvärr.

Styrningen är nu mera direkt och riktigt exakt kring mittläget. Trevligt då många moderna bilar har problem med just detta. Även om styrkänslan är över medel för elservo, så är exempelvis Ford Mondeo med sin hydrauliska variant fortfarande ohotad mätare på styrkänsla.

Hondas 2,2 i-CTDi är inte gammal, men den är nu ersatt av helt nya 2,2 i-DTEC. Plus 10 hästar och 10 Nm. Att DTEC rimmar med VTEC är inte den trevligaste nyheten, den nya är mindre orkeslös i botten och därmed körbar från tomgång. Dock är inte gångkulturen klassbäst. Ljudet är klassiskt diesel samtidigt som vibrationer är närvarande i låg fart på högre växlar. Men det är nog den bästa japanska dieselmotorn just nu.



TILL LUST

Mitt under förarens uppvaknande i morgontrafiken bromsar bilarna framför, då börjar CMBS arbeta (Collision Mitigation Brake System). Tre sekunder från en sammanstötning kommer en ljud- och ljussignal. Två sekunder kvar appliceras 0,25 g bromskraft samtidigt som förarens bälte rycker till ett par gånger. I detta läget räcker det med att nudda bromsen, full bromseffekt fås omedelbart. Ett problem är att folk sällan bromsar tillräckligt hårt varför man gör så här.

Är det en sekund kvar, och föraren fortfarande inte reagerat, är en kollision svårundviklig. Nu dras båda frambältena åt och upp till 0,6 g bromsverkan läggs på.

Om även den nu påkörda bilen är en ny Accord har kanske framsättesåkarna där god nytta av whiplash-skyddet som är standard.

Den nya Accord sedan är fem centimeter längre, åtta centimeter bredare och samtidigt



Mycket trevliga material, ett ordentligt lyft mot föregångaren. Växellänkaget är "Hondigt" (=kalas) och en fungerande körställning är lättfunnen med bra justermån på den nästan överknappifierade ratten.

Från klassledande bagageutrymme till botten. På de potentiella kundernas önskan.

halvcentimetern lägre. Dock är nya kombi-karossen 10 centimeter kortare än gamla kombi. Den kombiunika och lastutrymmes-optimerade bakvagnen har också fått stryka på foten. Resultatet är att den tidigare snudd på klassledande lastförmågan i kombi nu är i andra änden av skalan. Bilar som Alfa 159 SW och Volvo V50 har större utrymme under insynsskyddet med alla sittplatser i bruk. Orsaken är marknadsundersökningar som visar att kunderna prioriterar utseende framför lastförmåga. Sagt och gjort.

Är då nya Accord en testvinnare? Nej, lastutrymme är för mycket livsstil och kupén hör inte till de rymligaste i längsled.

Men som livsstilskombi (fånigt men träffande ord) är det en klockren utmanare. Snygg design, körglädjefokus, Honda-kvalitet och en massa Pre-safe-teknikgodis.

För 34 000 kronor uppgraderar man till Executive-nivå. Men Pre-safe-grejorna (ACC, LKAS och CMBS) kostar 59 000 ytterligare!

Men, man konkurrerar nu med Lexus i kvalitetskänsla och design!



Marknadsundersökningarna och försäljningssiffrorna talade sitt tydliga språk. Mindre bagageutrymme än tidigare – men också snyggare. Bakluckan är eldriven, men utrymme blir tyvärr varken plant eller utan skarv mellan bakre golv och ryggstöd.

TEKNISKA DATA	
Honda Accord Tourer 2,2 i-DTEC	270 900:–
Motor: 4 cyl, 2 199 cm ³ . 150 hk vid 4 000 r/min, 350 Nm vid 2 000 r/min. Prestanda: 0 – 100 9,8 s. 210 km/h. Förbr: 5,9 l/100 km.	
Körglädje ★★★★★ Känns lätt och spänstig. Tystare diesel önskvärt.	
Komfort ★★★★★ Fin kompromiss mellan komfort och sport.	
Kupéutrymme ★★★ Kort kupé = knapert benutrymme fram som bak.	
Bagagevolym ★ Förra vagnen i topp, men nu minst i klassen!	
Ekonomi ★★★ Driftsäkerheten talar för. Priserna lite över.	
Säkerhet ★★★★★ Mycket Pre-safe-grejer, bla en "autopilot-light".	
Energiförbrukning ECE-norm ★★★ Som föregångaren, trots lite högre vikt och vrid.	
Vill ha – i klassen: ★★★★★ Skäms inte för sig brevid en Lexus IS.	



Nya Accord må vara trängre i både kupé och bagageutrymme, men de "amsiga" bitarna är fina: design, chassi och kvalitetskänsla.



Jag virrade runt på flygplatsen efter rätt infart till bilåterlämningen. Då glädjs man över den direkta och exakta styrningen. Dessutom är känslan riktigt bra för ett elektriskt styrservo.



Generation två av Hondas diesel är redan här. Den nya drar bättre från tomgång och har mindre turbolag. Men gångkulturen är inte riktigt i nivå med tyskarnas och fransmännens senaste.