



Honda Accord 2.0 Executive

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Der seit 2008 erhältliche Honda Accord wurde nun im Rahmen eines dezenten Facelifts verfeinert. Neu ist der Fernlichtassistent, der zusammen mit den Xenonscheinwerfern in dieser Ausstattungsvariante Serie ist. Im Innenraum erfreut man sich an großzügigen Platzverhältnissen, mit komfortablen lederbezogenen Sitzen und niedrigem Geräuschniveau. Der Fahrkomfort wird lediglich durch die tendenziell sportlich ausgelegte Federung eingeschränkt. Der Basisbenziner mit 156 PS sorgt für gute Fahrleistungen, auch wenn es im unteren Drehzahlbereich an Durchzugskraft mangelt. Beim EcoTest kann der Accord dank akzeptablem Verbrauch und geringem Schadstoffausstoß ein gutes Ergebnis einfahren. Der Einstiegspreis von 32.300 Euro wird durch einen Blick in die Ausstattungsliste schnell relativiert. Schade nur, dass das wichtige Advanced Safety Paket mit Notbrems- und Spurhalteassistent nicht für diese Motorvariante lieferbar ist.

Karosserievarianten: Kombi. **Konkurrenten:** Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia, Toyota Avensis, VW Passat.

+ umfangreiche Serienausstattung, gute Verarbeitung, gutes Raumangebot, bequeme Sitze, sichere Fahreigenschaften

- hinten unübersichtlich, zerklüfteter Kofferraum, unübersichtliches Cockpit, Notbrems-/Spurhalteassistent nicht in allen Motorvarianten lieferbar



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung des Honda Accord gibt wenig Anlass zur Kritik. Die Karosserie wirkt hochwertig, Spaltmaße verlaufen schmal und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Innenraum überzeugt durch passgenau verarbeitete Kunststoffteile mit zufriedenstellender Haptik. Es stören lediglich die Teilweise nicht aufgeschäumten und dadurch harten Kunststoffteile im Bereich des Armaturenbrettes und an den Türverkleidungen. Die hochwertige Lederausstattung (Serie beim Executive) fügt sich gut in das solide Gesamtbild ein. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, was den Luftwiderstand und die Geräuschemissionen reduziert. Die Türschweller sind kratzunempfindlich und gut gegen eintretenden Schmutz geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert und einfach handzuhaben. Auf dem Dach dürfen maximal 60 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt angemessene 435 kg.

⊖ Die einteiligen und komplett lackierten Stoßfänger sind wie auch die Türen kratzempfindlich und nicht gegen kleine Beschädigungen (z.B. durch Schutzleisten) geschützt. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches sich bei größeren Beschädigungen schnell als nutzlos erweisen kann. Immerhin spendiert Honda trotz des fehlenden Reserverades einen Wagenheber und Bordwerkzeug. Die Motorhaube wird durch einen primitiven Haltestab offen gehalten, nicht unbedingt standesgemäß in dieser Fahrzeugklasse.

Die Übersichtlichkeit der 4,73 m langen Limousine wird aufgrund der nicht einsehbaren Motorhaube und der hoch angesetzte Heckscheibe deutlich eingeschränkt. Die Fahrzeugenden sind praktisch nicht abschätzbar, ebenso werden Objekte hinter dem Fahrzeug kaum erkannt. Umso wichtiger sind deshalb die Einparkhilfen, welche für den Accord lieferbar sind. Einparkensoren sind sowohl für hinten als auch für vorne Serie. Wählt man das aufpreispflichtige Navigationssystem, gibt es sogar eine gut auflösende Rückfahrkamera, wodurch rückwärts rangieren deutlich vereinfacht wird. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die Mittelklasselimousine gerade noch akzeptabel ab. Die sehr breiten hinteren C-Säulen und die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen verdecken praktisch komplett die Sicht nach schräg hinten. Auch der Blick zur Seite wird durch die breiten B-Säulen eingeschränkt. Einzig die nicht zu breiten A-Säulen wirken sich positiv auf das Gesamtergebnis aus. Der Innenspiegel blendet serienmäßig selbstständig ab, kann aber nur ein akzeptables Bild des rückwärtigen Verkehrs wiedergeben. Die Außenspiegel sind dagegen groß genug und besitzen beide einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Die hellen Xenonscheinwerfer (Serie beim Executive) sorgen für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Ein separat in die Scheinwerfer integriertes Abbiegelicht leuchtet den seitlichen Fahrbahnrand beim Abbiegen zusätzlich aus. Neu im Accord: Der Fernlichtassistent erkennt mittels Kamera vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge und blendet das Fernlicht selbsttätig auf oder ab. Dadurch wird stets für eine optimale Fahrbahnausleuchtung gesorgt und der Fahrer wirkungsvoll unterstützt. Der Fernlichtassistent arbeitet insgesamt recht zuverlässig, in einzelnen (schwierigen) Verkehrssituationen wird das Fernlicht aber zu spät ausgeschaltet.



Die breite Dachsäule und die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten sehr.

2,9 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schwellerhöhe ist niedrig, die Füße müssen nicht besonders weit angehoben werden. Die Türöffnungen sind zwar breit, man muss sich aber wegen der tief liegenden Sitze beim Einsteigen weit nach unten fallen lassen. Aussteigen erfordert dadurch ebenfalls eine gewisse Gelenkigkeit. Hinten fällt das Ein- und Aussteigen zufriedenstellend aus. Die tiefe Sitzbank und die im Beinbereich recht schmalen Türen sind nicht optimal. Der Türausschnitt ist dagegen großzügig, wodurch man beim Ein- und Aussteigen nicht den Kopf einziehen muss. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, zudem besitzen die vorderen Türaufhalter drei Rasterungen, was sich speziell in engen Parklücken positiv auswirkt. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen. Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, welche gut bedienbar ist. Um alle Türen zu öffnen, muss die Fernbedienung zweimal betätigt werden, ansonsten öffnet sich nur die Fahrertüre. Bei Nacht bleiben die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Das Fahrzeug lässt sich mit geöffneter Heckklappe verriegeln. Lässt man dann den Schlüssel im Fahrzeug liegen und schließt die Heckklappe, steht man vor verschlossenem Fahrzeug.

2,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum mit 425 l groß. Nicht selbstverständlich bei einer Stufenhecklimousine dieser Klasse ist, dass sich die Rücksitzlehnen vorklappen lassen. Dann erhöht sich die Kapazität auf stattliche 740 Liter.



Der Kofferraum des neuen Honda Accord ist mit 425 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse groß.

3,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach betätigen, schwingt aber nicht selbstständig nach oben auf und muss aufgedrückt werden. Das Schließen funktioniert dagegen sehr einfach und leichtgängig, man muss sogar aufpassen, dass man die Heckklappe nicht mit zu großer Wucht zuschlägt. Die äußere Ladekante liegt rund 68 cm über der Straße. Das sorgt für recht einfach beladen. Innen stört allerdings eine Ladekante mit ca. 17 cm Höhe, über welche das Gepäck gehoben werden muss. Die Ladeöffnung ist Limousinen-typisch nicht besonders groß. Zudem ist der Kofferraum im hinteren Bereich stark zerklüftet, was die Nutzbarkeit einschränkt. Die Zugänglichkeit ist speziell im hinteren Bereich des Laderaums schlecht, da man förmlich in den Kofferraum kriechen muss.

⊖ Bei geöffneter Heckklappe kann man sich leicht den Kopf am abstehenden Kofferraumschloss anschlagen. Klappt man die Rücksitze um, entsteht eine Stufe am Ladenboden, was die Nutzbarkeit weiter einschränkt. Die Beleuchtung des Kofferraums ist spärlich, lediglich eine kleine Lampe reicht kaum, um das Heckabteil ausreichend zu beleuchten.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt (60:40) umklappen. Die Betätigung erfolgt über gut zugängliche Hebel im Kofferraum. Allerdings fallen die Lehnen dann nicht automatisch nach vorn, weshalb man die Lehnen dann extra vom Innenraum aus nach vorne klappen muss.

+ Die Rücksitzlehne ist klappbar und asymmetrisch geteilt.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzlehnen hängt das Gurtband des Mittelsitzes schräg herunter und stört beim Beladen. Ablagen gibt es im Kofferraum so gut wie keine, immerhin findet man Verzurrösen zum fixieren von losen Gegenständen.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Der Honda Accord kann für ein Fahrzeug in dieser Klasse mit einer luxuriösen Ausstattung punkten. Eine Vielzahl an Komfortfunktionen und Assistenzsystemen erleichtern das Fahren. Nachteil der vielen Funktionen: Es dauert lange, bis man sich im Accord zurecht findet. Nicht alle Bedienelemente sind ergonomisch perfekt angeordnet. So sind die Funktionen des aufpreispflichtigen Navigationssystems nicht nachvollziehbar, die Bedienung zwischen Radio und Navigation ist nicht klar getrennt. Die vielen Schalter am Lenkrad sind unübersichtlich - noch unübersichtlicher sind die Bedienelemente am Lenkrad, wenn man zusätzlich das Fahrerassistenzpaket gewählt hat (nicht verfügbar in der hier getesteten 2.0 Benziner Variante).

+ Das höhen- und weiteneinstellbare Lenkrad liegt optimal zur Hand, ebenso der Schalthebel. Auch die Pedale passen. Die Instrumente sind übersichtlich angeordnet und bieten einen guten Kontrast. Das Display des optional erhältlichen Navigationssystems befindet sich in der Sichtebeine des Fahrers. Einen Regen- und Lichtsensor findet man ebenso serienmäßig an Bord, wie einen Tempomaten. Alle Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet und gut aufzufinden. Die Innenraumbeleuchtung ist ausreichend hell - vorne gibt es zwei separate Leseleuchten, hinten immerhin eine zentrale Leuchte. Alle vier elektrischen Fensterheber sowie das serienmäßige Glasschiebedach besitzen eine Öffnen- und Schließautomatik sowie einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die elektrischen Sitzeinsteller sind gut erreichbar, für den Fahrersitz gibt es sogar zwei Speichertasten für die Sitzeinstellung. Ablagen gibt es genügend. Becherhalter vorne und hinten, Lehnentaschen und ein gekühltes Fach in der Mittelkonsole sind ausreichend um Kleinkram zu verstauen. Das Handschuhfach ist zwar ebenfalls recht groß, doch nehmen die 640 Seiten (!) Bedienungsanleitung schon viel Platz davon ein. Auch das Handschuhfach lässt sich kühlen, ist aber nur schwach beleuchtet.



Der Accord überzeugt durch sehr gute Verarbeitungsqualität, die vielen Schalter fordern allerdings eine gewisse Eingewöhnungszeit um das Fahrzeug problemlos bedienen zu können.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite ist sehr großzügig, weshalb man auch trotz der recht hohen Seitenlinie ein gutes subjektives Raumgefühl hat.

2,7 Raumangebot hinten*

Die Rücksitzbank bietet zwei vollwertige Außensitze und einen schmalen Notsitz in der Mitte. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten immer noch ebenso große Personen genügend Beinfreiheit vor. Die Innenbreite ist auch hinten recht angenehm, auch wenn drei Personen nebeneinander schon beengt sitzen.



Die hinteren Sitzplätze bieten ein großzügiges Raumgefühl. Personen bis 1,85 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

Das Fahrwerk ist tendenziell straff ausgelegt. Kleinere Fahrbahnunebenheiten werden gut geschluckt, vor allem bei höherem Tempo. Größere Erhebungen mag das Fahrwerk weniger. Sie kommen nur wenig gedämpft bei den Insassen an, was man besonders auf den hinteren Plätzen merkt. Die Seitenneigung in Kurven ist recht gering und auch die Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen fallen gering aus. Fazit: Für komfortverwöhnte Fahrer mag das Fahrwerk zu straff ansprechen, doch sollten speziell sportlich orientierte Fahrer gefallen am Fahrwerk finden, da trotzdem noch ein guter Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Komfort gefunden wurde.

1,9 Sitze

⊕ Die in Höhe und Neigung elektrisch einstellbaren Vordersitze sind körpergerecht geformt und bieten guten Komfort. Die besonders hohen, sehr gut ausgeformten Lehnen sorgen für festen Halt, vor allem auch im Schulterbereich. Zudem gibt es pneumatische Zwei-Wege-Lordosenstützen. Auch die Rückbank ist bequem gepolstert und hat eine hohe Lehne, mit angenehmer Schräge. Hinten sitzt man aber etwas zu tief und dadurch in unbequemer Hockhaltung mit angewinkelten Beinen. Die serienmäßigen Ledersitzbezüge sind zur besseren Luftdurchlässigkeit perforiert.

2,2 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt im guten Bereich. Auch subjektiv findet man bei dieser Geschwindigkeit ein angenehmes Geräuschniveau vor. Der Motor hält sich akustisch gut zurück, erst bei hohen Drehzahlen wird er etwas lauter. Windgeräusche sind gut gedämmt und werden erst bei hohen Geschwindigkeiten dominanter. Etwas störend sind die Fahrwerksgeräusche. Beim Überfahren von Schlaglöchern oder Kanaldeckeln poltert die Hinterachse etwas.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne in akzeptabler Zeit an und zeigt eine zufriedenstellende Heizleistung. Hinten dauert es spürbar länger, bis der Innenraum auf angenehme 22°C erwärmt ist. Auch die maximale Heizleistung ist hinten deutlich geringer.

⊕ Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und lässt sich weitgehend zugfrei einstellen. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Der 156 PS starke Basisbenziner mit zwei Liter Hubraum kann aufgrund des recht niedrigen Drehmoments von maximal 192 Nm bei den Elastizitätsmessungen nur zufriedenstellende Ergebnisse einfahren. Speziell in den oberen Gängen geht dem Accord 2.0 schnell die Kraft aus.

⊕ Gute Beschleunigungswerte kann man aber durch weites Ausdrehen des Motors erreichen. Dann können auch Überholvorgänge auf der Landstraße mühelos vollzogen werden.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Motors ist gut. Erst bei hohen Drehzahlen wird der Vierzylinder etwas unruhiger und die Vibrationen nehmen etwas zu. Störendes Brummen verknüpft sich der Motor auch bei niedrigen Drehzahlen.

1,9 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge lassen sich präzise geführt und leichtgängig schalten. Dabei sind die Schaltwege angenehm kurz. Den Rückwärtsgang kann man meist geräuschlos und einfach einlegen. Ein Schaltempfehlung hilf dem Fahrer möglichst im optimalen Gang zu fahren, um Kraftstoff zu sparen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe passt sehr gut zum Motor. Die Drehzahlsprünge sind nicht zu groß, für jede Geschwindigkeit steht der richtige Gang parat. Auch die Gesamtübersetzung passt zum Motor. Sie ist zwar tendenziell kurz gewählt, eine längere Übersetzung würde bei dem im unteren Drehzahlbereich drehmomentschwachen Motor aber kaum Vorteile bringen.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Der Honda zeigt eine gute Fahrstabilität. Die Richtungsstabilität ist gut, Seitenwind oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Fahrzeug wenig. Der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Die Traktionskontrolle greift früh und feinfühlig ein und verhindert das Durchdrehen der Vorderräder auf rutschigem Untergrund. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem Anhänger-Stabilisierungsprogramm TSA ausgestattet, das mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSA zusammen arbeitet. Die Funktion hilft dabei, die Fahrzeug-/Anhänger-Kombination zu stabilisieren, wenn der Anhänger zu stark pendelt. Den ADAC Ausweichtest durchfährt der Honda sicher und absolut problemlos. Er lenkt schnell ein, tendiert beim anschließenden Gegenlenken leicht zum Überschieben mit den Vorderrädern, bleibt aber stets beherrschbar. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift früh und effektiv ein und unterstützt den Fahrer.

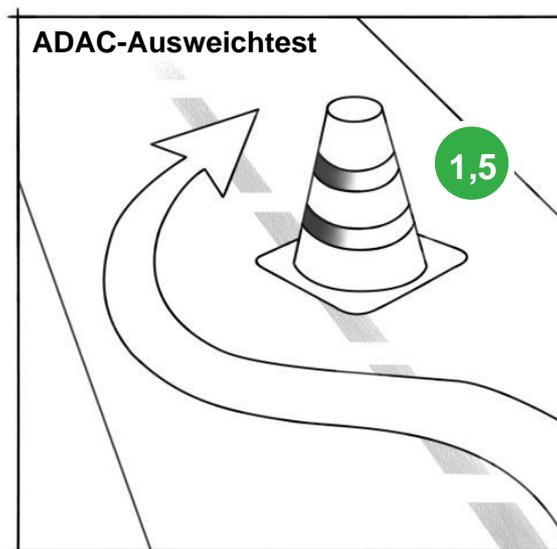
2,2 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch. Übernimmt sich der Fahrer dennoch, untersteuert das Fahrzeug und zeigt sich durch den großen Grenzbereich gut kontrollierbar. Lastwechselreaktionen sind nur geringfügig vorhanden und werden durch effektive ESP-Eingriffe abgemildert.

2,5 Lenkung*

Der Honda Accord zeigt sich aufgrund seiner etwas schwergängigen Lenkung beim Rangieren und dem großen Wendekreis von 11,9 m nicht als ideales Stadtfahrzeug.

⊕ Die elektrisch unterstützte Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern spontan an, ist präzise und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße. Nur um die Mittellage sollte sie etwas mehr Rückmeldung bieten.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,9

Bremse

Der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt akzeptable 39 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bridgestone Turanza ER370 98V der Größe 225/50 R17). Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

2,1

SICHERHEIT

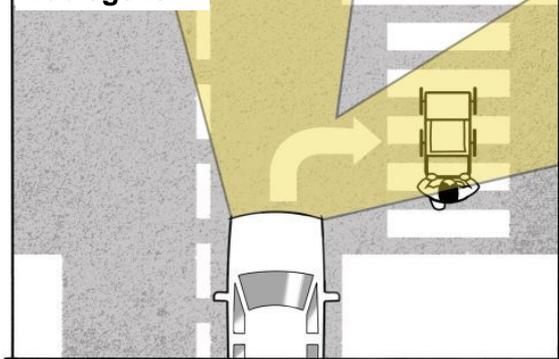
2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit dem Stabilitätssystem VSA und einem elektronisch gesteuerten Bremsassistent besitzt der Accord die Basisausstattung für eine gute aktive Fahrsicherheit. Die Ausstattungsvariante Executive bietet serienmäßig Xenonscheinwerfer mit separatem Abbiegelicht, was die aktive Sicherheit bei Nachtfahrten erhöht. Rückleuchten warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Unverständlich, dass Honda das Advanced Safety Paket mit Notbremssystem und aktivem Spurhalteassistenten nicht in dieser Motorvariante anbietet.

Abbiegelicht



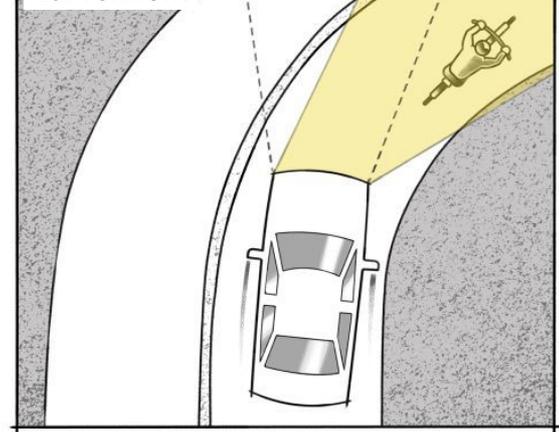
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Honda Accord ist neben Front- und Seitenairbags auch mit durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Bei den EuroNCAP-Crashtest erreicht die Rechtslenker-Variante des Accord gute 86% der Punkte beim Insassenschutz. Die Ergebnisse können zwar beim Linkslenker leicht abweichen, sollten aber großteils vergleichbar sein. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m, hinten bis 1,70 m. Die vorderen Kopfstützen sind aktiv und werden bei einem Heckaufprall automatisch näher an den Kopf der Insassen gerückt. Dadurch wird die Gefahr eines Schleudertraumas verringert. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,1 Kindersicherheit

- + Für die Kindersicherheit erhält der Honda Accord bei den EuroNCAP Crashtests 79% der Punkte. Auf der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten zwei Kindersitze befestigen, stabiler und einfacher mittels Isofix-System. Die Hutablage beinhaltet an den Außensitzen zusätzliche Ankerhaken für eine noch stabilere Kindersitz-Befestigung. Auf dem Beifahrersitz sind rückwärts gerichtete Sitzsysteme (Babyschalen) erlaubt, da sich der rechte Frontairbag abschalten lässt. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.
- Der Platz hinten in der Mitte ist für Kindersitze wenig geeignet, denn eine stabile Befestigung ist kaum möglich.

2,9 Fußgängerschutz

- + Beim Fußgängerschutz kann das Fahrzeug akzeptable 54% der Punkte einfahren. Die Stoßstange und der mittlere Bereich der Motorhaube sind nachgiebig gestaltet. Im Bereich der A-Säulen und an den Außenkanten der Motorhaube findet man aber noch zu harte Strukturen.

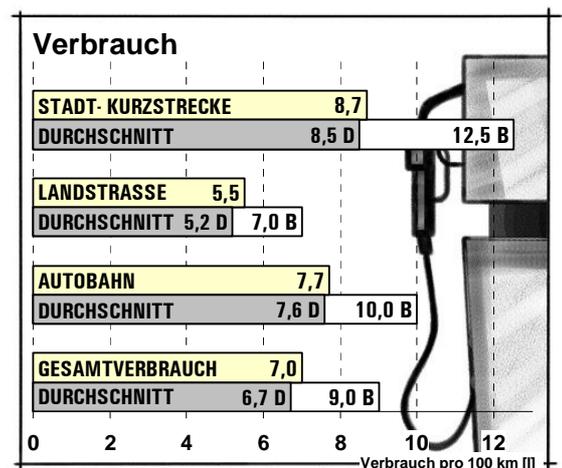
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Der Honda Accord 2.0 erreicht mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,0 l/100 km und einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 160 g/km 34 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC EcoTest. In der Stadt liegt der Verbrauch trotz fehlender Start-Stopp-Automatik bei noch akzeptablen 8,7 l. Auf der Landstraße sind es 5,5 l und auf der Autobahn 7,7 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist sehr niedrig. Daher kann der Accord mit 48 Punkten in diesem Kapitel punkten. Insgesamt werden mit 82 Punkten deutlich vier Sterne im ADAC EcoTest erreicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

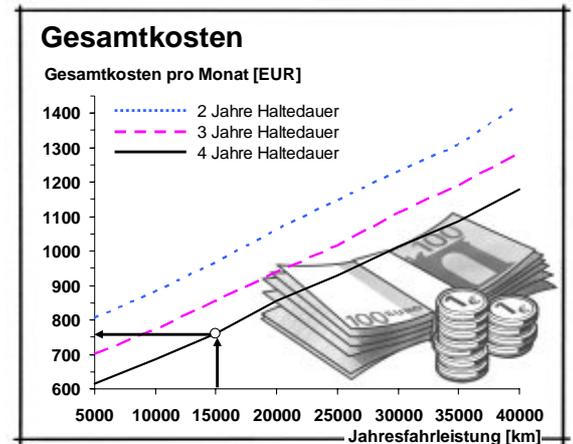
3,5 Betriebskosten*

Der nicht zu hohe Verbrauch an Super-Kraftstoff hat die Folge, dass auch die Betriebskosten noch im moderaten Bereich liegen.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Honda besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 25.000 km oder spätestens nach zwei Jahren ein Ölwechsellservice fällig. Zusätzlich muss einmal jährlich eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Honda spendiert dem Accord nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage. Honda gewährt zudem eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die komplette Auspuffanlage sogar fünf Jahre.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 761 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,6 Wertstabilität*

Der seit 2008 erhältliche Accord sollte einen akzeptablen Restwertverlauf aufweisen.

3,1 Kosten für Anschaffung*

Der Honda Accord 2.0 ist in der getesteten Ausstattungsvariante ab 32.300 Euro erhältlich. Das hört sich im ersten Moment recht viel an, doch betrachtet man die Ausstattungsliste näher, stellt sich schnell heraus, dass man es hier durchaus mit einem Schnäppchen zu tun hat. Welches andere Mittelklassefahrzeug bietet schon für diesen Preis serienmäßig Klimaautomatik, Lederausstattung mit Sitzheizung, Xenonscheinwerfer, Schiebedach Einparkhilfe vorne und hinten, usw. Einzig das Navigationssystem kostet Aufpreis. Auf Wunsch gibt es für den Motor auch ein Automatikgetriebe. Unverständlich: Das Advanced Safety Paket, welches ACC, Notbremsassistent und Spurhalteassistent beinhaltet, ist für diesen Motor nicht erhältlich.

2,3 Fixkosten*

⊕ Jährlich werden für das Fahrzeug 124 Euro Steuern fällig. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung liegt auf niedrigem Niveau.

⊖ Deutlich teurer liegen die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung.

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassendurchschnitt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.4	2.2 i-DTEC	2.2 i-DTEC 180
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/2354	4/2199	4/2199
Leistung [kW(PS)]	115(156)	148(201)	110(150)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	192/4100	234/4300	350/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	9,2	7,8	9,6	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	227	212	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,0 S	8,4 S	5,5 D	5,8 D
CO2 [g/km]	159	199	138	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/23	15/23/23	17/21/24	17/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	118	206	245	263
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	633	728	630	669
Preis [Euro]	26.450	28.850	28.950	30.600

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	115 kW(156 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	192 Nm
bei	4100 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/ 5,5/ 7,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	162g/km/ 160g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4725/1840/1440 mm
Leergewicht/Zuladung	1500 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	925 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (nicht im 2.0)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.900 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (nicht im 2.0)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem(inkl. Rückfahrkamera)	2.400 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder(inkl. Sitzheizung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	468 Euro
Monatliche Gesamtkosten	760 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/23
Grundpreis	32.300 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Honda Accord 2.0 Executive

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,6
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,6	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	2,2	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	2,7	Umwelt/EcoTest	1,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,6
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,2
Federung	2,5		
Sitze	1,9	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,9
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	3,5
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,5
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	3,6
Fahrleistungen*	2,5	Kosten für Anschaffung*	3,1
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,3
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	2,9
Getriebeabstufung	1,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest