



## Honda Accord Tourer 2.2 i-DTEC Executive Automatik

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(110 kW / 150 PS)

Seit 2008 ist der Honda Accord erhältlich. Nun gab es ein kleines Facelift. Hauptsächlich wurden die Fahrzeugfront und der Innenraum etwas verfeinert. Neu ist der Fernlichtassistent, der zusammen mit den Xenonscheinwerfern in dieser Ausstattungsvariante Serie ist. Im Innenraum erfreut man sich an großzügigen Platzverhältnissen und komfortablen lederbezogenen Sitzen. Der Kofferraum ist gut nutzbar und ausreichend groß. Die Federung bietet genügend Komfort, die Heizung ist kräftig und die Insassen reisen dank niedrigem Geräuschniveau stets entspannt. Der 150 PS Dieselmotor entwickelt in Verbindung mit dem Automatikgetriebe zwar ausreichende Fahrleistungen, kann aber weder im Schaltkomfort noch im Verbrauch Glanzpunkte setzen. Der Einstiegspreis von 38.640 Euro wird durch einen Blick in die Ausstattungsliste schnell relativiert. Sehr empfehlenswert ist das wichtige Advanced Safety Paket mit Notbrems- und Spurhalteassistent, welches unbedingt mitbestellt werden sollte. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia, Toyota Avensis, VW Passat.

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

**-** unübersichtliches Cockpit, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung des 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 zu handhaben. Auf der stabilen Dachreling dürfen maximal 80 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt angemessene 425 kg.

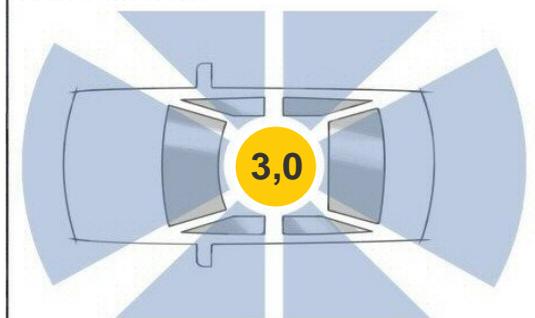
⊖ Die einteiligen und komplett lackierten Stoßfänger sind wie auch die Türen kratzempfindlich und kaum gegen kleine Beschädigungen (z.B. durch Schutzleisten) geschützt. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches sich bei größeren Beschädigungen schnell als nutzlos erweisen 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 des Kombis wird aufgrund der nicht einsehbaren Motorhaube nach vorne eingeschränkt. Das hintere Fahrzeugende kann man dagegen gut abschätzen. Objekte hinter dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden. Einparkensensoren 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 der Kombi akzeptabel ab. Die recht breiten C-Säulen und die nicht komplett versenkbaren hinteren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten etwas ein. Auch der Blick zur Seite wird aufgrund der breiten B-Säulen etwas behindert. 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.

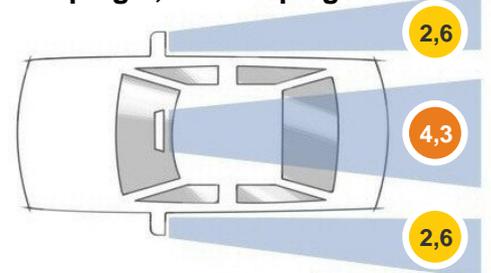


Die breite Dachsäule und die nicht komplett versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

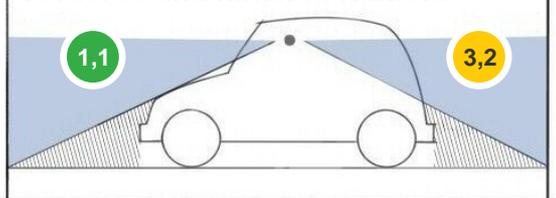
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Abbieglicht 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.

## 2,8 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 verhältnismäßig einfach aus. Die tiefe Sitzbank stört zwar etwas, doch sind die Türausschnitte großzügig bemessen, 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.

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Den Kofferraum des Kombis kann man zwar auch mit sperrigen Gegenständen bis zum Dach beladen, doch das Volumen unter der Gepäckraumabdeckung ist mit 360 l allenfalls zufriedenstellend. Klappt man die Rücksitze um, liegt das zur Verfügung stehende Kofferraumvolumen bei 670 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum des neuen Accord Tourer ist mit 365 l Volumen kleiner als bei der Limousine (425 l).

## 1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die große Heckklappe lässt sich einfach öffnen. Schließen lässt sie sich elektrisch per Knopfdruck (Serie beim Executive). Personen bis über 1,85 m finden unter der geöffneten Klappe Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Es stört keine innere Ladekante beim Beladen des Fahrzeugs, die äußere Ladekante liegt mit knapp 61 cm fast auf optimaler Höhe um auch schwere Gegenstände komfortabel in den Kofferraum zu heben. Die Ladeöffnung ist groß, die Nutzbarkeit wird durch die hervorstehenden Radkästen aber etwas eingeschränkt.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt (60:40) umklappen. Die Betätigung des Klappmechanismus funktioniert einfach und mit wenig Kraftaufwand.

Störend ist lediglich, dass man den Mittelgurt umständlich aushängen muss, um keine Einschränkungen des Laderaums bei umgeklappten Sitzen zu haben.

⊕ Der Kombi kann durch eine Vielzahl an Ablagemöglichkeiten im Kofferraum punkten. Unter der Kofferraumabdeckung findet man eine große Wanne, hebt man auch diese an, finden sich nochmals eine etwas kleinere Ablagemöglichkeiten. Zudem gibt es zwei kleinere Fächer links und rechts am Gepäckraumboden, stabile Zurrösen zum fixieren von schwerem Gepäck und ein Kofferraumtrennetz, welches die Insassen bei einer starken Bremsung oder eines Unfalls vor nach vorne fliegenden Gegenständen schützt.

---

## 2,3 INNENRAUM

### 2,3 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 das aufpreispflichtige Fahrerassistenzpaket gewählt hat. Dann sind die insgesamt 15 Schalter teilweise in zwei Ebenen im Lenkrad verteilt. Die Funktionen sind nicht sofort nachvollziehbar, der Gewöhnungsaufwand enorm.



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

⊕ Das höhen- und weiteneinstellbare Lenkrad liegt optimal zur Hand, ebenso der Automatikwählhebel. 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.

---

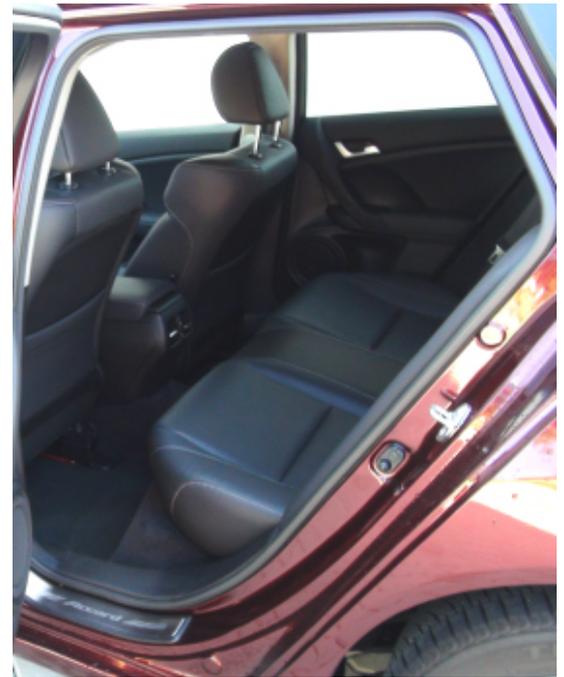
### 2,0 Raumangebot vorne\*

⊕ 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 beengt sitzen.



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

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

⊕ Das tendenziell straff ausgelegte Fahrwerk bietet insgesamt einen guten Federungskomfort. Kleinere Fahrbahnunebenheiten werden gut geschluckt, vor allem bei höherem Tempo. Auch bei größeren Schlaglöchern spricht das Fahrwerk des Kombis zufriedenstellend an und reicht diese nicht zu hart an die Insassen weiter. Die Seitenneigung in Kurven ist gering und auch die Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen fallen nicht zu prägnant aus. Voll beladen spricht die Federung etwas weicher an, schwingt dann aber bei höheren Geschwindigkeiten etwas stärker nach. Der Kombi bietet insgesamt einen guten Kompromiss aus einer sportlichen aber doch langstreckentauglichen Fahrwerksabstimmung.

---

## 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. Die Sitzhöhe ist hinten nicht optimal, wodurch man in unbequemer Hockhaltung mit angewinkelten Beinen sitzen muss. Die serienmäßigen Ledersitzbezüge sind zur besseren Luftdurchlässigkeit perforiert.

---

## 1,9 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt auf niedrigem Niveau. Auch subjektiv findet man bei dieser Geschwindigkeit ein angenehmes Geräuschniveau vor. Der Motor hält sich akustisch stets angenehm zurück. 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.

## 2,8 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.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des 150 PS starken Dieselmotors mit 2,2 l Hubraum und Fünfgang-Automatikgetriebe sind ausreichend. Das maximale Drehmoment von 350 Nm liegt ab 2.000 1/min an, wodurch die Automatik nicht bei jeder kleinen Gaspedalbewegung gleich einen Gang zurück schaltet. Bei Kick-Down können Überholvorgänge in akzeptabler Zeit absolviert werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt ausreichende 202 km/h.

## 2,2 Laufkultur

⊕ Der Dieselmotor zeigt eine gute Laufkultur. Vibrationen dringen über den gesamten Drehzahlbereich nicht zu stark in den Innenraum. Die Automatik neigt allerdings dazu, den Motor stets bei sehr niedrigen Drehzahlen zu halten, weshalb speziell bei Stadtgeschwindigkeit oftmals der Motor zu starkem Brummen neigt.

## 2,7 Schaltung

Das optionale Fünfgang-Automatikgetriebe wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei und spontan. Bei Konstantfahrt neigt die Automatik dazu, möglichst immer in einem hohen Gang zu fahren. Da die Drehzahlen dann sehr niedrig sind, fährt man oftmals in einem Drehzahlbereich, in dem der Motor stark brummt. Bei Kickdown dauert es eine gewisse Zeit, bis die Automatik den richtigen Gang parat hat. Die Schaltvorgänge sind dann auch nicht immer ganz weich. Insgesamt ist die Automatik zwar nicht mehr ganz auf dem aktuellsten Stand der Technik, kann aber trotzdem einen zufriedenstellenden Komfort bieten.

## 2,6 Getriebeabstufung

Die Schaltstufen der Fünfgang-Automatik sind weit gespreizt. Das hat zur Folge, dass die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht groß sind. Nicht immer steht dadurch der perfekte Gang parat. Die Gesamtübersetzung ist zufriedenstellend. Selbst bei Autobahntempo sind die Drehzahlen nicht zu hoch.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Honda Accord Tourer zeigt eine gute Fahrstabilität. Die Richtungsstabilität ist gut, Seitenwind oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Fahrzeug kaum. 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 Kombi sicher und problemlos. Er lenkt schnell ein und tendiert beim anschließenden Gegenlenken zum Überschieben mit den Vorderrädern, bleibt aber dank etwas ruppiger aber sehr effektiver ESP-Eingriffe stets beherrschbar.

### 2,3 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 nicht zu ausgeprägt vorhanden und werden durch effektive ESP-Eingriffe abgemildert.

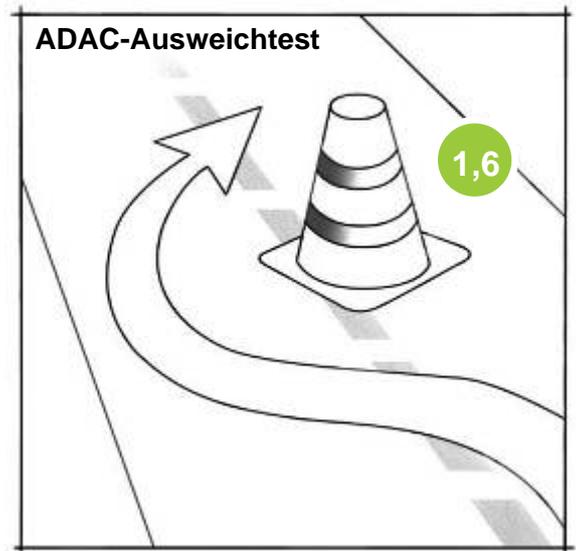
### 2,5 Lenkung\*

Der Honda Accord zeigt sich aufgrund seiner etwas schwergängigen Lenkung beim Rangieren und dem großen Wendekreis von ca. 12 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.

### 3,1 Bremse

Der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt noch akzeptable 39,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Yokohama dB decibel E70D 98V der Größe 225/50 R17). Die Bremse spricht gut an und lässt sich gut dosieren.



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.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

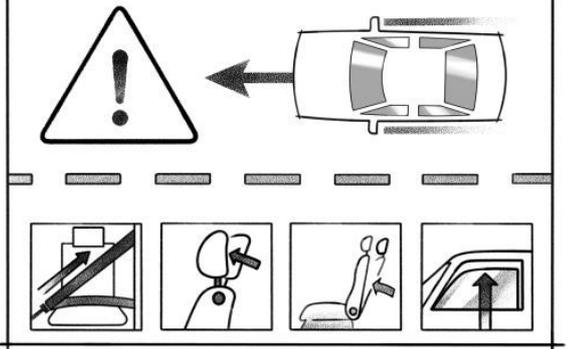
⊕ Mit dem Stabilitätssystem VSA und einem elektronisch gesteuerten Bremsassistent besitzt der Accord die Basisausstattung für eine gute aktive Fahrsicherheit. Die Ausstattungsvariante Executive bietet serienmäßig Xenonscheinwerfer mit separatem Abbiegelicht, was die aktive Sicherheit bei Nachtfahrten erhöht. Rückleuchten warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Gegen Aufpreis ist das Advanced Safety Paket mit ACC, Notbremssystem und aktivem Spurhalteassistenten lieferbar. Das Adaptive Cruise Control (ACC) regelt automatisch den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen, was speziell bei Kolonnenfahrt eine deutliche Erleichterung für den Fahrer bedeutet. Das Notbremssystem CMBS warnt den Fahrer frühzeitig bei einer drohenden Kollision und leitet bei Bedarf selbstständig eine Notbremsung ein. Durch die autonome Bremsung kann die Aufprallgeschwindigkeit und somit auch die Unfallschwere signifikant verringert werden. Zusätzlich gibt es im Advanced Safety Paket einen Spurhalteassistenten (LKAS), welcher über eine Kamera die Fahrbahnmarkierungen erfasst und bei einer gefährlichen Annäherung an den Fahrbahnrand selbstständig eingreift und das Fahrzeug zurück in die Fahrspur lenkt. Die reversiblen Gurtstraffer werden bei einem drohenden Unfall automatisch gestrafft. Das Advanced Safety Paket ist eine echte Kaufempfehlung, da die Fahrsicherheit extrem erhöht wird und schwere Unfälle vermieden werden können.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

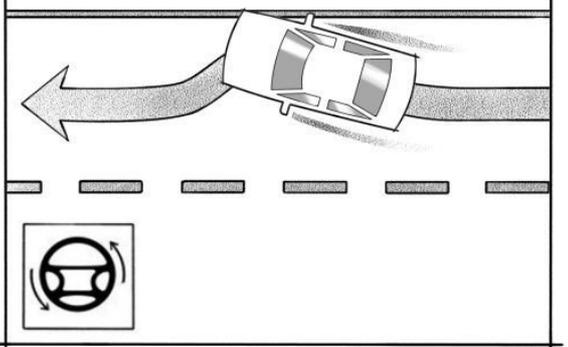
⊕ Der Honda Accord ist neben Front- und Seitenairbags auch mit durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Bei den EuroNCAP-Crashtest erreicht die Rechtslenker-Variante des Accord gute 86% der Punkte beim Insassenschutz. Die Ergebnisse können zwar beim Linklenker leicht abweichen, sollten aber großteils vergleichbar sein. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m, hinten nur für bis zu 1,65 m große Personen. 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.

#### PreSafe



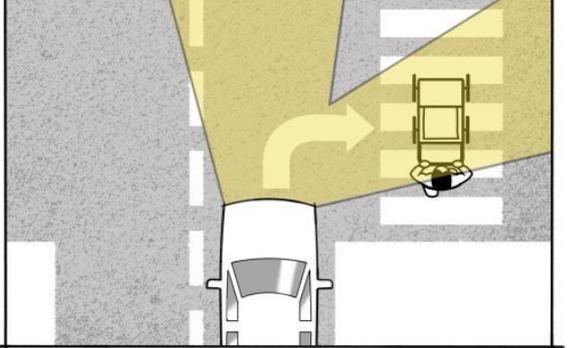
**Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.**

#### Spurhalteassistent



**Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.**

#### 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.**

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.

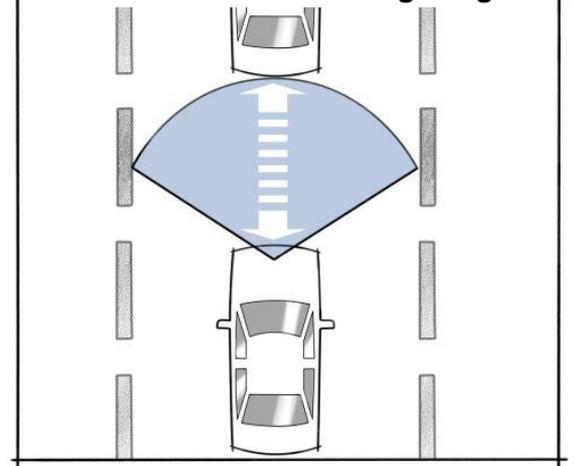
2,1

## Kindersicherheit

**+** Für die Kindersicherheit erhält der Honda Accord bei den EuroNCAP Crashtests 79% der Punkte. Auf den äußeren Sitzplätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten einfach Kindersitze befestigen, stabiler und noch einfacher mittels Isofix-System und Ankerhaken. 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. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin nicht genügend Platz.

## Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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.

2,5

## UMWELT/ECOTEST

3,0

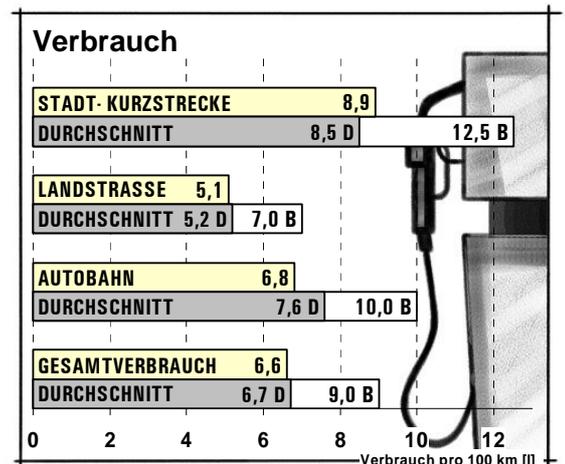
## Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Accord 2.2 i-DTEC Automatik liegt im zufriedenstellenden Bereich. Im ADAC EcoTest wurde ein Verbrauch von 6,6 l/100 km ermittelt. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 174 g/km. Das reicht für 30 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei nicht besonders niedrigen 8,9 l, außerorts sind es 5,1 l und auf der Autobahn 6,8 l pro 100 km.

2,0

## Schadstoffe

**+** Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist niedrig. Einzig der NO<sub>x</sub>-Ausstoß ist teilweise zu hoch. Im Schadstoffkapitel reicht es für 40 Punkte. Insgesamt kann der Accord mit 70 Punkten gerade so vier Sterne im EcoTest einfahren.



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

---

## 3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 2,6 Betriebskosten\*

Der nicht zu hohe Verbrauch an Dieselmotoröl zieht akzeptable Betriebskosten nach sich.

---

### 2,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Honda besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Lt. Hersteller ist dabei im Schnitt alle 20.000 km oder spätestens nach 2 Jahren ein Ölwechsellervice fällig. Zusätzlich muss einmal jährlich eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,2-Liter Dieselmotor 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. Zudem gewährt Honda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre.

---

### 2,4 Wertstabilität\*

⊕ Der seit 2008 erhältliche Kombi mit Automatikgetriebe und Dieselmotor sollte einen stabilen Restwertverlauf aufzeigen.

---

### 4,0 Kosten für Anschaffung\*

Der Honda Accord Tourer 2.2 i-DTEC Automatik ist in der getesteten Ausstattungsvariante ab 38.640 Euro erhältlich. Das hört sich im ersten Moment recht teuer an, doch betrachtet man die Ausstattungsliste näher, stellt sich schnell heraus, dass es sich hier um einen vertretbaren Preis handelt. Welches andere Mittelklassefahrzeug mit Dieselmotor und Automatikgetriebe bietet schon für diesen Preis serienmäßig Klimaautomatik, Lederausstattung mit Sitzheizung, Xenonscheinwerfer, Schiebedach Einparkhilfe vorne und hinten, usw. Einzig das Navigationssystem kostet Aufpreis. Das Advanced Safety Paket, welches ACC, Notbremsassistent und Spurhalteassistent beinhaltet, sollte unbedingt mitbestellt werden.

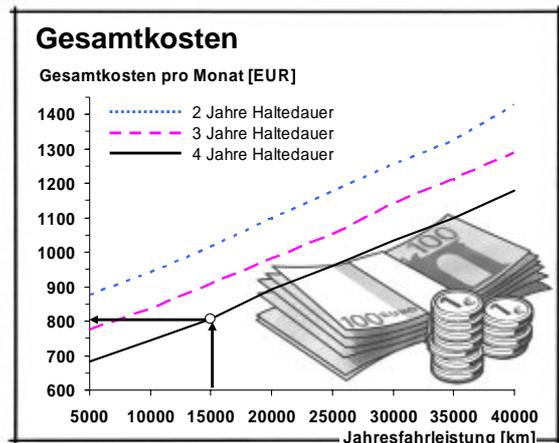
---

### 4,1 Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten liegen hoch. Für den Dieselmotor werden jährlich 303 Euro KFZ-Steuer fällig. Zudem liegen die Versicherungsklassen allesamt im nicht gerade günstigen Bereich, was hohe Versicherungsbeiträge zur Folge hat.

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 808 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.4	2.2 i-DTEC	2.2 i-DTEC 180
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	9,4	7,9	9,8	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	222	207	217
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	9,1 S	5,7 D	5,9 D
CO2 [g/km]	163	201	143	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/23	15/23/23	17/23/24	17/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	126	210	255	267
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	650	746	642	677
Preis [Euro]	27.750	30.150	30.250	31.900

#### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2199 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,6 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,9/ 5,1/ 6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	167g/km / <b>174g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4750/1840/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1755 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1700 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>980 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Advanced-Safety-Paket)	2.450 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	1.900 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (Advanced-Safety-Paket)	2.450 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Lackierung Metallic	550 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>137 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>59 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>100 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>513 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>809 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/24
Grundpreis	38.640 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen