

## Honda Accord 2.4 Executive

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (148 kW / 201 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,3**

Bei der Neuaufgabe des Accord stößt Honda eindeutig die Tür zum Luxussegment der oberen Mittelklasse auf. Die Limousine beeindruckt optisch als gelungene Mischung aus Eleganz und Sportlichkeit. Honda hat dem Accord-Motor eine dezente Leistungssteigerung verpasst. Der holt nun aus 2,4 Liter Hubraum 148 kW bzw. 201 PS heraus (vorher 140 kW bzw. 190 PS). Aber nicht nur die hohe Leistung ist der Quell der reinen Freude über den Motor. Es ist vor allem die Drehfreudigkeit und der kultivierte Lauf, bei allen Drehzahlen und die Vehemenz mit der der Vierzylinder vom Stand weg zur Sache geht, bis hin zur Maximaldrehzahl, die bei 7000 Umdrehungen pro Minute liegt. Und trotz des meist eher höheren Drehzahl-niveaus liegt der Verbrauch in moderatem Rahmen. Das Sechs-Gang-Getriebe harmonisiert mit dem Motor ausgezeichnet, die Übergänge passen und doch sind die Drehzahlen bei hohem Tempo nicht zu hoch. Auf Wunsch gibt es gegen Aufpreis ein Fünf-Stufen-Automatikgetriebe. Die Executive-Version ist bereits serienmäßig mit allem Erdenklichen ausgestattet, wie zum Beispiel den Xenonscheinwerfern, den Ledersitzen, dem Schiebedach und der Klimaautomatik. Als innovative Extras gibt es dann noch eine radargestützte Temporegelung, einen aktiven Spurhalteassistent und ein präventives Fahrerassistenzsystem, das den Fahrer auf einen nahenden Crash vorbereitet.

Fazit: Markante Optik, bestens ausgestattet und ein toller Motor, alles zu einem moderaten Preis (32.750 €). **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Alfa 159, Ford Mondeo, Mazda 6, Toyota Avensis, Volvo S60.

- + umfangreiche Serienausstattung
- + klappbare Rücksitzlehne
- + sehr gute Verarbeitung
- + körperorientierte Vordersitze
- + drehfreudiger, laufruhiger Motor
- + viel aktive/passive Sicherheit
- + moderater Preis
- hinten enger Zustieg
- nach hinten schlechte Sicht
- unübersichtliche Schalter
- schwache Heckklappenfeder



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 2,3**

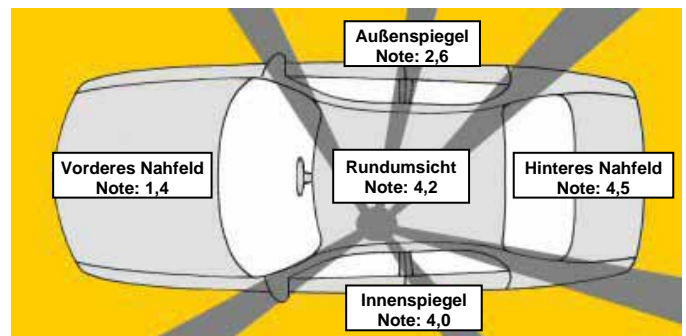
- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, Türen und Klappen schließen leicht. Die Spaltabstände sind gleichmäßig und gering. Die Kunststoffe im Innenraum sehen hochwertig aus und sind von angenehmer Haptik. Auch die serienmäßigen Ledersitze zeigen höchste Qualität. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, was den Luftwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch reduzieren dürfte. 17 Zoll-Leichtmetallfelgen und das Glasschiebedach sind serienmäßig.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen repariert werden können. Die elektrischen Sicherungen im Innenraum sind sehr schlecht zugänglich.

#### Sicht

**Note: 2,8**

Eine Rückfahrkamera gibt es optional. Bei ihr wird das Bild auf

dem Bildschirm jedoch so sehr verkleinert, dass das Abschätzen zum Hindernis schwierig ist. Zudem gibt es keine Hilfslinien, die



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.

dabei helfen könnten.

- + Die schräge Motorhaube erlaubt gute Sicht nach vorn, niedrige Hindernisse auf der Straße werden schnell erkannt. Der Innen Spiegel blendet selbsttätig ab, die Außenspiegel sind beheizt. Xenonscheinwerfer und akustische Einparkensoren sind bei diesem Modell serienmäßig.
- Der Wagen ist unübersichtlich, Karosseriekonturen vorn und hinten können nur erahnt werden. Auch ist die Sicht nach hinten schlecht, weil die C-Säulen breit sind, die Hutablage hoch ist und die Kopfstützen der Rückbank nicht weggeklappt werden können.



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

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,2**

Vorn ist das Ein- und Aussteigen noch passabel. Die Türöffnungen sind zwar breit, man muss sich aber wegen der tief liegenden Sitze beim Einsteigen weit nach unten bewegen. Aussteigen erfordert dadurch ebenfalls eine gewisse Gelenkigkeit. Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung. Die drei kleinen Knöpfe sind jedoch klein und leicht zu verwechseln, außerdem muss der Knopf zum Entriegeln der Beifahrer- und der Hintertüren zweimal gedrückt werden.

- Für einen Wagen dieser Größe steigt man hinten eher beschwerlich ein und aus. Denn hier kommen zu der tiefen Sitzbank auch noch die besonders im Beinbereich schmalen Türen hinzu. Besonders schwierig wird es, wenn zudem der Öffnungswinkel wegen eines knapp daneben parkenden Autos reduziert wird.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,3**

- + 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.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,6**

Wegen der schwachen Aufhelfedern muss die Kofferraumklappe von Hand hochgedrückt werden. Die Beleuchtung ist recht spärlich.

- Die hohe Ladekante und die schmale Öffnung erschweren die Zugänglichkeit und verhindern die Mitnahme sperriger Gegenstände. Auch stößt man sich bei geöffneter Klappe an dem abstehenden Schloss leicht den Kopf. Die Oberseite im Kofferraum ist nicht ausgekleidet, so dass die Koffer an den scharfkantigen Blechteilen verkratzen können.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,4**

- + Die Rücksitzlehne ist klappbar und asymmetrisch geteilt.
- Zum Vorklappen sind zwei Personen erforderlich: Eine Person muss bei offener Kofferraumklappe an den Entriegelungsgriffen

ziehen, während eine weitere Personen vom Innenraum aus das Vorziehen der Lehne übernimmt. Kleines Gepäck rutscht während der Fahrt haltlos am Boden hin und her, weil Ablagen fehlen.



Der Kofferraum des neuen Honda Accord ist mit 425 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse groß, gegenüber dem Vorgänger aber um 40 l Volumen kleiner geworden.

## Innenraum

**Note 2,4**

### Bedienung

**Note: 2,2**

Gegen Aufpreis ist der Spurhalteassistent LKAS zu haben. Es ist Bestandteil des Honda Advanced Safety-Pakets für 2.450 €. Das Prinzip: Nähert sich das Fahrzeug zwischen Tempo 72 und 180 km/h einer durchgehenden oder unterbrochenen weißen Linie, soll es selbsttätig leicht dagegen lenken, es sei denn, es wurde der Blinker gesetzt. Dem Fahrer soll dadurch geholfen werden, leichter den Kurs zu halten bzw. bei Sekundenschlaf nicht gleich von der Fahrbahn abzukommen (zusammen mit dem im Paket enthaltenen ACC theoretisch eine sinnvolle Kombination). Test: Der Spurhalteassistent muss nach jedem Start des Motors neu aktiviert werden (das Einschalten kann man somit leicht mal vergessen!). Ein nicht allzu deutliches Symbol im Tacho zeigt dann an, ob das System wirklich arbeitet. Leider tut es das oft aus unerfindlichen Dingen nicht, obwohl die weißen Linien zu sehen sind. Manchmal ändert sich das minütlich. Und regnet es, ist das Gerät wohl grundsätzlich funktionslos. Wenn es denn aber in Aktion ist, spürt der Fahrer am Lenkrad, bereits in ausreichendem Abstand zur weißen Linie, das sanfte selbsttätige Gegenlenken. Das ist



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



dann ein Grund zur Freude, dass es doch gelegentlich funktioniert. Ob das System aber in der Lage ist, bei Sekundenschlaf ein Abkommen von der Fahrbahn zu verhindern, falls es dann auch gerade in Aktion ist, konnte im Rahmen der Fahrten nicht ausprobiert werden. Es ist aber durchaus möglich, dass dieser Spurhalteassistent in Verbindung mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung genau das Gegenteil bewirkt. Nämlich, dass man durch das passive Fahren schläfrig wird und gerade dadurch in Sekundenschlaf verfällt. Fazit: Zu wenig verlässlich. Kann man drauf verzichten.

- + Das höhen- und weiteneinstellbare Lenkrad liegt optimal zur Hand, ebenso der kleine Schalthebel, mit den kurzen Wegen. Auch die Pedale passen. Die Instrumente sind übersichtlich und deutlich. Das Display des optional erhältlichen Navigationssystems befindet sich weitgehend in der Sichtebeine des Fahrers. Einstellen lässt sich das Navigationssystem verhältnismäßig einfach. Ein Soundsystem mit Sechsfach-CD-Wechsler ist serienmäßig. Vieles funktioniert elektromotorisch unterstützt, wie die Sitzeinsteller, die Fensterheber, die Außenspiegeleinsteller. Sensor gesteuerte Einschalter für Wischer und Abblendlicht sind vorhanden. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Durchschnitts- und Momentanverbräuche.
- Die Mittelkonsole und das Lenkrad sind mit unzähligen, gleich aussehenden Druckschaltern übersät. Aufsuchen eines Schalters während der Fahrt sollte man lieber lassen, denn das lenkt zu sehr ab. Zum Teil sind Beschriftungen vorhanden, die jedoch in amerikanischer Sprache gehalten sind. Die Fenster und das Schiebedach lassen sich nur bei eingeschalteter Zündung betätigen. Das Handschuhfach ist klein.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,3**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen gibt es viel seitliche Bewegungsfreiheit und große Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich bis zu einer Körpergröße von fast 1,90 m nach hinten schieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,7**

Die Rücksitzbank ist für zwei Personen ausgeformt. Bei fast zurückgeschobenen Vordersitzen reicht die Kniefreiheit für ca. 1,85 m Größe aus.



Die hinteren Sitzplätze bieten ein größeres Raumgefühl als beim Vorgänger. Personen bis 1,85 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

## Komfort

**Note 2,6**

### Federung

**Note: 2,9**

Das Fahrwerk ist straff ausgelegt. Kleinere Unebenheiten werden gut geschluckt, vor allem bei höherem Tempo. Größere Erhebun-

gen mag das Fahrwerk weniger, versetzen die Karosserie in stärkeres auf und ab, was man besonders auf den hinteren Plätzen mehr merkt. Die Seitenneigung in Kurven ist recht gering und auch die Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen fallen gering aus.

### Sitze

**Note: 2,1**

- + Die in Höhe und Neigung einstellbaren Vordersitze sind körpergerecht geformt und doch komfortabel. Die besonders hohen, vorzüglich ausgeformten Lehnen sorgen für festen Halt, vor allem auch im Schulterbereich. Zudem gibt es pneumatische Zweibein- und Lordosenstützen. Auch die Rückbank ist bequem gepolstert und hat eine hohe Lehne, mit angenehmer Schräge. Die serienmäßigen Ledersitzbezüge sind zur besseren Atmung perforiert.
- Hinten sitzt man zu tief und dadurch in unbequemer Hockhaltung mit stark angewinkelten Knien.

### Innengeräusch

**Note: 1,7**

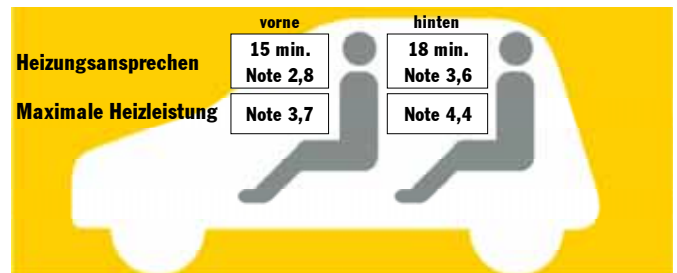
- + Der Motor läuft bis zu den höchsten Drehzahlen angenehm ruhig, völlig unangestrengt. Auch die Windgeräusche sind stets niedrig, erst bei Höchstgeschwindigkeit treten sie etwas in den Vordergrund. Gespräche in Normallautstärke sind aber immer möglich.

### Heizung, Lüftung

**Note: 3,1**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Auf den vorderen Plätzen ist die Heizung recht kräftig, ziemlich schnell sind angenehme Temperaturen erreicht. Hinten ist die Wirkung wesentlich geringer und die Erwärmung der Luft dauert auch deutlich länger.

- + Fahrer und Beifahrer können sich die Temperaturen unabhängig einstellen. Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und lässt sich weitgehend zugfrei einstellen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 1,9**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,2**

- + Der spontan am Gas hängende, drehfreudige 2,4 Liter Benzinmotor verhilft dem Honda zu respektablen Fahrleistungen. Zieht bis zur Maximaldrehzahl von 7000 Umdrehungen pro Minute kräftig durch. Er ist zwar ausreichend durchzugsstark, zum schnellen Spurten sind dennoch höhere Drehzahlen nötig.

### Laufkultur

**Note: 1,5**

- + Für einen Vierzylinder verhält sich der Motor erstaunlich laufruhig. Mit Leichtigkeit dreht er bis zur Abregelgrenze, ohne merkliche Vibrationen.

### Schaltung

**Note: 1,7**

- + Die sechs Gänge lassen sich präzise geführt schalten. Dabei sind die Wege des kleinen Schalthebels angenehm kurz.
- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es oft leicht im Getriebe.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Das Sechsgang-Getriebe ist vorzüglich abgestimmt, passend zum drehfreudigen Motor. Die Drehzahlsprünge sind nie zu groß, so dass der Motor seine hohe Leistung gut in Vortrieb umsetzen

kann. Trotzdem sind die Drehzahlen bei hohem Tempo nicht zu hoch.

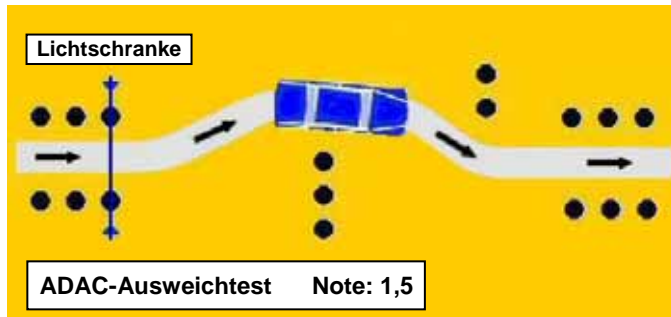
## Fahreigenschaften

**Note 2,1**

### Fahrstabilität

**Note: 1,5**

- + Der Honda fährt richtungsstabil, wenig beeindruckt durch Fahrbahnverwerfungen und Seitenwind. Der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Die Traktionskontrolle verhindert weitgehend sicher das Durchdrehen der Antriebsräder, wenn stark beschleunigt wird und wenn der Untergrund weniger griffig ist. Der Honda Accord ist serienmäßig mit dem Anhänger-Stabilisierungsprogramm TSA ausgestattet, das mit dem Antischleuder-System VSA zusammen arbeitet. Die Funktion hilft dabei, die Fahrzeug-/Anhänger-Kombination zu stabilisieren, wenn der Anhänger zu stark schwankt oder pendelt. Durch dieses System kann man auf den Schlingerdämpfer am Anhänger verzichten. ADAC Ausweichtest: Auch hier zeigt sich der Accord vorbildlich, durchfährt den Parcours fast wie auf Schienen. Er lenkt schnell ein, tendiert beim anschließenden Gegenlenken nur minimal zum Überschieben der Vorderräder, was aber durch die dennoch greifende Lenkung gut pariert werden kann.



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.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,0**

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Tempi sind hoch. Übernimmt sich der Fahrer dennoch, schiebt der Wagen leicht über die Vorderräder nach außen. Die Stabilitätskontrolle reduziert dann schnell die Motordrehzahl und bremst die Räder gezielt ab, kann so Ungemach verhindern.

### Lenkung\*

**Note: 2,4**

- + Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern schnell an, ist präzise und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße. Die Leichtgängigkeit kommt der Handlichkeit zu Gute, wegen der Unübersichtlichkeit und dem mit 11,6 m nur mäßigen Wendekreis ist dieser Honda trotzdem nicht besonders handlich.

### Bremse

**Note: 2,3**

- + Mit 40 m ist der Bremsweg des Accord recht kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die solide Bremse mit vier besonders großen, vorne innenbelüfteten Bremscheiben spricht gut an und ist sehr fein dosierbar, die elektronische Bremskraftverteilung und ABS sorgen für gute Spurhaltung. Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremsanlage zur Verfügung stellen.

## Sicherheit

**Note 2,0**

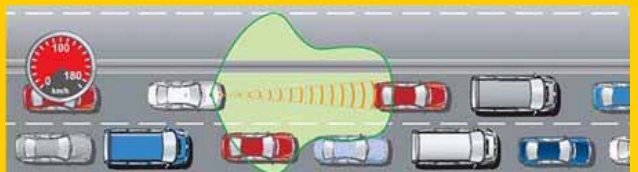
### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,3**

- + Mit dem Stabilitätssystem VSA und einem elektronisch gesteuerten

ten Bremsassistent besitzt der Accord die Basisausstattung für eine gute aktive Fahrsicherheit. Zusätzlich bietet Honda in einem Paket das radargestützte Abstandsregelsystem ACC (Adaptive Cruise Control) an, das im Kolonnenverkehr automatisch den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhält. Außerdem den

### 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.

aktiven Spurhalteassistent LKAS und das präventive Fahrerassistenzsystem CMBS. Das Anhänger-Stabilisierungsprogramm TSA, Xenonscheinwerfer sowie Licht- und Wischer- und Parksensoren sind serienmäßig.

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

### Spurhalteassistent LKAS (Honda)

Das System erkennt mittels Frontkamera wann es zu Abweichungen kommt. Reagiert der Fahrer nicht selbst, bringt das System mit aktiven Lenkeingriffen den Wagen zurück in die ideale Richtung.



### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,5**

- + Der Wagen ist neben Front- und Seitenairbags auch mit durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m, hinten bis 1,70 m. Für alle Sitzplätze gibt es optisch-/akustische Angurt-Erinnerer. Das präventive Fahrerassistenzsystem CMBS (Aufpreis) wird durch den Radarsensor aktiviert. Dieser erkennt einen drohenden Zusammenstoß, sorgt für Straffung des Fahrergurtes und bremst. Außerdem ertönt ein Warnton. CMBS ist nach jedem Starten aktiviert. Der Radarsensor arbeitet in manchen Situationen aber nicht wie gewünscht. Zum Beispiel bei zu stark beladenem Kofferraum, bei Regen, bei Nebel, bei Schnee, der Abstand zum vorausfahrenden Auto zu gering ist, ein Fahrzeug vor sie in die Lücke fährt, wenn stark beschleunigt wird, bei kleinen vorausfahrenden Autos, Motorrädern usw.. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

### Kindersicherheit

**Note: 2,4**

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten zwei Kindersitze befestigen, stabiler und einfacher mittels dem 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, weil sich der rechte Frontairbag abschalten lässt.

- Der Platz hinten in der Mitte ist für Kindersitze wenig geeignet, denn eine wackelfreie Befestigung ist kaum möglich.

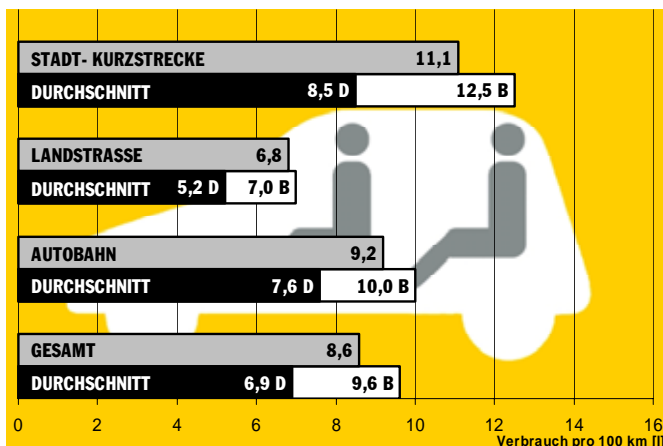
**Fußgängerschutz** **Note: 2,0**

- + Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch liegen harte Konturen genügend weit unter der Motorhaube, dass sie noch Möglichkeit zum Nachgeben hat.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,4**

**Verbrauch\*** **Note: 3,9**

Innerorts liegt der Verbrauch bei 11,1 l, außerorts bei 6,6 l und auf der Autobahn bei 9,2 l auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 8,6 l Super.



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

**Abgas** **Note: 0,9**

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist sehr niedrig.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 3,4**

**Betriebskosten** **Note: 4,1**

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Accord gesellen sich auch noch die teureren Preise für Super Kraftstoff, welche die Ausgaben in die Höhe schnellen lassen.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 2,7**

Der Honda besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut

Hersteller ist dabei im Schnitt alle 25.000 km oder spätestens nach 2 Jahren ein Ölwechsellservice fällig. Zusätzlich muss einmal jährlich eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden.

- + Der 2.4 besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Zudem spendiert Honda dem Accord nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre.

- Durch die üppige Bereifung ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert. Die Werkstattstundensätze liegen auf einem relativ hohen Niveau.

**Wertstabilität** **Note: 3,2**

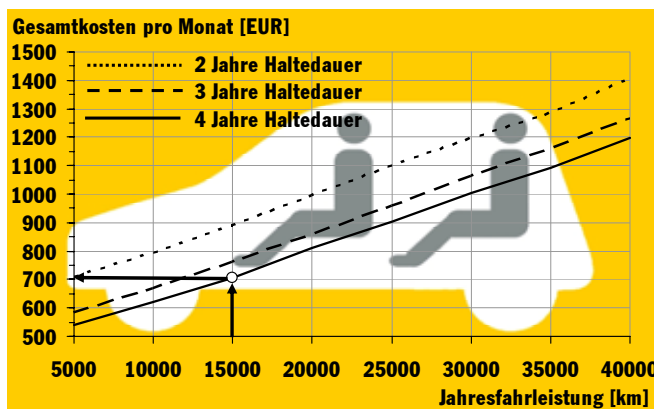
Im Klassenvergleich lässt der Accord einen durchschnittlichen Restwert erwarten.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 3,9**

Nicht billig - nicht teuer: Auch die Note für die Anschaffungskosten liegt noch im Klassendurchschnitt. Allerdings ist der Accord in dieser Version nahezu komplett ausgestattet.

**Fixkosten** **Note: 2,9**

Die Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten ausmacht, sind beim Accord insgesamt durchschnittlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 704 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
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/2354	4/2199
Leistung [kW(PS)]	115(156)	148(201)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	192/4100	234/4300	350/2000
0-100 km/h[s]	9,4	8,1	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	227	212
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	8,6S	5,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/23	18/21/23	19/19/24
Steuer pro Jahr[Euro]	135	162	339
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	557	704	598
Grundpreis[Euro]	24.800	32.750	28.675

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = 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



## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	2354 ccm
Leistung .....	148 kW (201 PS)
bei .....	7000 U/min
Maximales Drehmoment .....	234 Nm
bei .....	4300 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	225/50R17
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>225/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>11,8 m/11,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	227 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>5,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>40 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) .....	<b>8,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>11,1/6,8/9,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test .....	209 g/km/ <b>203 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>67 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4725 mm/1840 mm/1440 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>1540 kg/455 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>425 l/740 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	500 kg/1600 kg
Dachlast .....	60 kg
Tankinhalt .....	65 l
Reichweite .....	<b>755 km</b>
Allgemeine Garantie .....	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie .....	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>192 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>56 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>87 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>369 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>704 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	18/21/23
Grundpreis .....	32.750 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch .....	2.450 Euro°
Antriebsschlupf-Regelung .....	Serie
Automatikgetriebe .....	Aufpreis
Bremsassistent .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Kurvenlicht .....	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch .....	Serie
Reifendruckkontrolle .....	nicht erhältlich
Runflat-Reifen .....	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) .....	Serie
Xenonlicht .....	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten .....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten .....	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend .....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaautomatik .....	Serie
Navigationssystem .....	2.400 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar .....	Serie
Sitzbezüge, Leder .....	Serie
Sitze, vorn, beheizbar .....	Serie
Skisack/Durchladeluke .....	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend .....	nicht erhältlich
Lackierung Metallic .....	530 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage .....	Serie
Schiebe-Hubdach .....	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

<b>Karosserie/Kofferraum</b> .....	<b>2,8</b>
Verarbeitung .....	2,3
Sicht .....	2,8
Ein-/Ausstieg .....	3,2
Kofferraum-Volumen* .....	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit .....	3,6
Kofferraum-Variabilität .....	3,4
<b>Innenraum</b> .....	<b>2,4</b>
Bedienung .....	2,2
Raumangebot vorne* .....	2,3
Raumangebot hinten* .....	2,7
Innenraum-Variabilität .....	4,0
<b>Komfort</b> .....	<b>2,6</b>
Federung .....	2,9
Sitze .....	2,1
Innengeräusch .....	1,7
Heizung, Lüftung .....	3,1
<b>Motor/Antrieb</b> .....	<b>1,9</b>
Fahrleistungen* .....	2,2
Laufkultur .....	1,5
Schaltung .....	1,7
Getriebeabstufung .....	2,0
<b>Fahreigenschaften</b> .....	<b>2,1</b>
Fahrstabilität .....	1,5
Kurvenverhalten .....	2,0
Lenkung* .....	2,4
Bremse .....	2,3
<b>Sicherheit</b> .....	<b>2,0</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,3
Passive Sicherheit - Insassen .....	1,5
Kindersicherheit .....	2,4
Fußgängerschutz .....	2,0
<b>Umwelt</b> .....	<b>2,4</b>
Verbrauch* .....	3,9
Abgas .....	0,9
<b>Wirtschaftlichkeit*</b> .....	<b>3,4</b>
Betriebskosten* .....	4,1
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	2,7
Wertstabilität* .....	3,2
Kosten für Neuanschaffung* .....	3,9
Fixkosten* .....	2,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand August 2008.