

Honda Accord Tourer 2.2 i-DTEC Executive (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Bei der Neuaufgabe des Accord stößt Honda eindeutig die Tür zum Luxussegment der oberen Mittelklasse auf. Besonders der Tourer beeindruckt optisch als gelungene Mischung aus Eleganz und Sportlichkeit. Trotzdem gibt es viel Platz für die Mitfahrer nebst Gepäck. Der 2,2 i-CTDi-Motor begeistert durch weichen Lauf und gleichmäßige, dennoch nachhaltige Kraftentfaltung bei niedrigem Verbrauch. Das geschlossene Filtersystem hält die gesundheitsschädigenden Dieselruß-Partikel weitgehend von der Umwelt ab. Das knackig zu schaltende Sechsganggetriebe erfreut durch kurze Schaltwege und perfekte Übersetzungen. Ein Automatik-Getriebe ist nicht zu haben. 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 Spurhalteassistenten und ein präventives Fahrerassistenzsystem, das den Fahrer auf einen nahenden Crash vorbereitet. Fazit: Attraktive Optik, großer Kofferraum, bestens ausgestattet und ein toller Motor.

Das ist nicht ganz billig: 34.675 €. **Karosserievarianten:** Stufenheck-Limousine. **Konkurrenten:** Ford Mondeo Turnier, Mazda 6 Kombi, Nissan Primera Traveller, Opel Vectra Caravan, Skoda Octavia Kombi und Toyota Avensis Kombi.



- + umfangreiche Serienausstattung
- + großer, praktischer Kofferraum
- + sehr gute Verarbeitung
- + körperorientierte Vordersitze
- + drehfreudiger, laufiger Motor
- + viel aktive/passive Sicherheit
- hinten enger Zustieg
- nach hinten schlechte Sicht
- unübersichtliche Schalter
- teuer in der Anschaffung

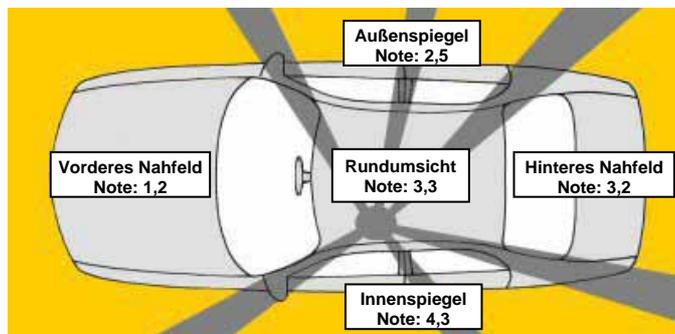
Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 2,3

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, Türen und Klappen schließen leicht. Die Spaltabstände



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.

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. Auf der Dachreling sind 80 kg Gepäck erlaubt. 17 Zoll-Leichtmetallfelgen und das Glaschiebedach sind serienmäßig.

- Die Karosserieflanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren ungeschützt. 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: 2,2

Die Rundumsicht ist zufriedenstellend, keiner der Fensterpfosten stört allzu sehr. Beim Blick nach hinten behindern die nicht sehr weit versenkbaren Kopfstützen der Rückbank etwas. Eine Rückfahrkamera gibt es optional. Bei ihr wird das Bild auf dem Bildschirm jedoch so sehr verkleinert, dass beim Einparken das Abschätzen zum Hindernis schwierig ist. Zudem gibt es keine Hilfslinien, die 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 lassen sich beheizen. Xenonscheinwerfer und akustische Einparksensoren sind bei diesem Modell serienmäßig.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Vorn ist das Ein- und Aussteigen insgesamt 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 unteren Bereich schmalen Türen hinzu. Besonders schwierig wird es, wenn zudem der Öffnungswinkel wegen eines knapp daneben parkenden Autos reduziert wird.



Der Kofferraum des neuen Accord Tourer ist mit 365 l Volumen wesentlich kleiner geworden als der des Vorgängers (525 l Volumen). Allerdings befindet sich unter der Bodenplatte ein zusätzliches Staufach mit 85 l Volumen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 365 l Gepäck, ist damit 150 l kleiner als beim Vorgänger-Modell (unter der Bodenplatte befindet sich 85 l weiterer Stauraum). Bei komplett vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 685 l, das sind 200 l weniger als beim letzten Tourer (immer bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,7

- + Die Heckklappe öffnet und schließt per Knopfdruck auf der Fernbedienung. Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, der Ladeboden niedrig und die Heckklappe öffnet weit genug. Das Format ist zweckmäßig, Boden und Seiten sind mit hellem Velours ausgekleidet, das sich recht gut reinigen lässt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,7

- Es gibt ein Trennnetz, welches sich an zwei Stellen im Dach einhängen lässt. Um es in der vorderen Position anbringen zu können, muss es demontiert und weiter vorne wieder eingehängt werden, was ziemlich kompliziert und kraftaufwändig ist. Auch das Ab- und wieder Anbauen der schweren Kassette für das Abdeckrollo gestaltet sich nicht gerade einfach.
- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und einfach zu klappen. Unter der Bodenplatte befindet sich eine große Ablage für kleines

Gepäck.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,1

Gegen Aufpreis ist das LKAS, ein Spurhalteassistent, 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 abgeschaltet. 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 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 Navigationssystems 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 das Abblendlicht sind ebenfalls vorhanden.



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

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: 2,2

- + 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, die fast 1,90 m groß sein dürfen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

- Die Innenbreite ist hinten groß, trotzdem sitzt man zu dritt beengt.



Die hinteren Sitzplätze bieten ein größeres Raumgefühl als beim Vorgänger. Personen bis 1,90 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 2,2

- + Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Trotzdem ist der Komfort recht gut, werden die Unebenheiten gut schluckt. Selbst wenn das Tempo hoch ist liegt der Wagen ruhig auf der Straße, bei gut gedämpften Vertikalbewegungen der Karosserie. Die Seitenneigung in Kurven ist recht gering, Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel sind gut gedämpft.

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. In der Fahrerlehne befindet sich eine Einwege-Lordosenstütze. 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 auf dem mittleren höckerartigen Platz unbequem. Personen über 1,75 m stoßen mit ihrem Kopf an die Innenbeleuchtung.

Innengeräusch

Note: 1,6

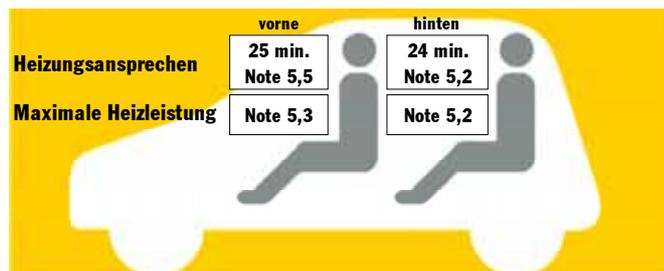
- + Der Motor läuft bis zu den höchsten Drehzahlen angenehm ruhig, völlig unangestrengt. Auch die Windgeräusche sind stets niedrig, erst bei Höchstgeschwindigkeit treten sie etwas in den Vordergrund. Gespräche in Normallautstärke sind aber immer möglich.

Heizung, Lüftung

Note: 4,5

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Fahrer und Beifahrer können sich die Temperaturen unabhängig einstellen. Die serienmäßige Klimautomatik kühlt effizient und lässt sich weitgehend zugfrei einstellen.
- Die Heizung ist sehr schwach und benötigt sehr lange, um die Luft auf ein angenehmes Klima zu erwärmen. Die Seitenfenster im Bereich des Kofferraums sind nicht ausstellbar.



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

Motor/Antrieb

Note 1,7

Fahrleistungen*

Note: 1,7

- + Der durchzugsstarke Dieselmotor zieht seidenweich und dennoch kräftig aus niedrigsten Drehzahlbereichen an. So sind Überholmanöver ohne Zurückschalten ebenso möglich, wie eine zügige Fahrweise auf Landstraßen und Autobahnen. Auch die oft Dieseltypische Anfahrtschwäche ist beim Accord kaum zu spüren.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, für einen Vierzylinder-Dieselmotor überdurchschnittlich gut.

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 zur Leistungscharakteristik des Motors. 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

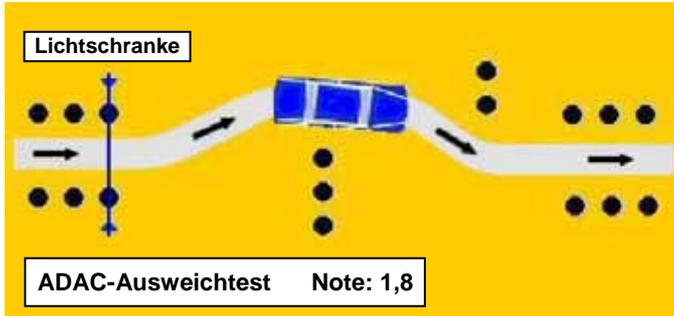
Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 1,4

- + 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 recht hoch. Übernimmt sich der Fahrer dennoch, schiebt der Tourer 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. Sie ist präzise und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße. Die Leichtgängigkeit kommt der Handlichkeit zu Gute, wegen der großen Abmessungen und dem mit 11,8 m ziemlich großen Wendekreises ist der Honda trotzdem nicht besonders handlich.

Bremse **Note: 2,2**

- + Mit 39,5 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 2,1**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,3**

- + Mit dem Stabilitätssystem VSA und einem elektronisch gesteuerten 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 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.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 1,8**

- + 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. 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 Fahrgurtes 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.
- Hinten sind die Kopfstützen der Außensitze nur für Mitfahrer bis 1,60 m Größe hoch genug. Die Kopfstütze des Mittelsitzes befindet sich hinterm Hals und schadet deshalb bei einem Crash mehr, als dass sie nützt.

Kindersicherheit **Note: 2,2**

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten zwei Kindersitze befestigen, stabiler und einfacher mittels Isofix-System. 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. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Fußgängerschutz **Note: 2,0**

- + Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch liegen harte Konturen genügend weit unterhalb der Motorhaube, die somit genügend Potenzial zum nachgeben hat.

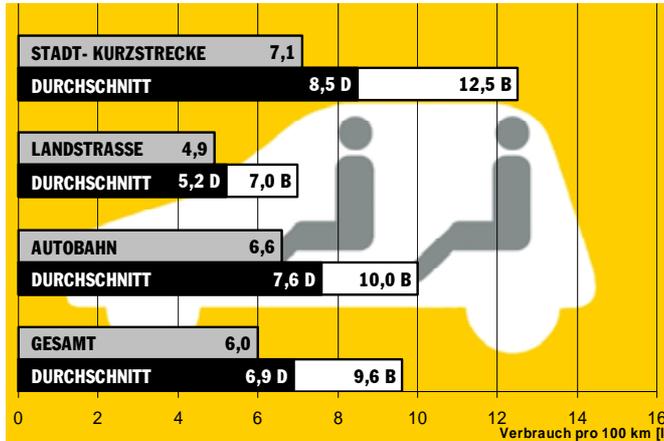
Verbrauch/Umwelt

Note 1,7

Verbrauch*

Note: 2,1

- + Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,1 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei 6,6 l auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 6,0 l Diesel.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist sehr niedrig. Das geschlossene Filtersystem hält die gesundheitsschädigenden Dieselruß-Partikel von der Umwelt ab.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,8

Betriebskosten

Note: 1,9

- + Die Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch ergeben, sind niedrig.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,9

Der Honda besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 20.000 km oder spätestens nach 2 Jahren ein Ölwechselservice fällig. Zusätzlich muss einmal

jährlich eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden.

- + Honda spendiert dem Accord nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage, der Diesel-Partikelfilter ist wartungsfrei. Zusätzlich verfügt der 2.2 Liter Dieselmotor über eine wartungsarme Steuerkette, welche einen oft teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre.
- Die Werkstattstundensätze sind relativ hoch und verhindern eine noch bessere Bewertung.

Wertstabilität

Note: 1,8

- + Der Honda Accord ist nicht nur als Neufahrzeug gefragt, sondern auch gebraucht. Hinzu kommt der Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, welcher die Wertstabilität nochmals erhöht.

Kosten für Neuanschaffung

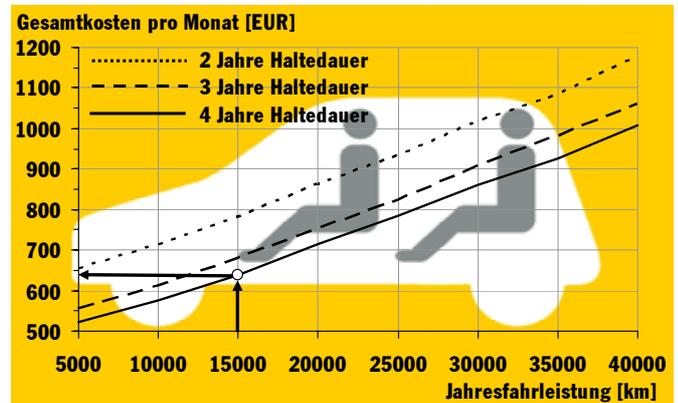
Note: 4,2

- Ein Schnäppchen ist er nicht, denn fast 35.000 € sind kein Pappenstiel. Immerhin ist der neue Accord in der Executive-Ausstattung bereits serienmäßig mit allem Wichtigen ausgestattet.

Fixkosten

Note: 4,4

- Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 638 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	KB/5	KB/5	KB/5
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]	212	222	207
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	9,2S	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/23	18/23/23	19/22/24
Steuer pro Jahr[Euro]	135	162	339
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	566	718	586
Grundpreis[Euro]	26.100	34.600	29.975

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2199 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12 m/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/4,9/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	155 g/km/ 157 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4750 mm/1840 mm/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1686 kg/414 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1700 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1080 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	339 Euro
Monatliche Gesamtkosten	638 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/24
Grundpreis	34.675 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	2.450 Euro°
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
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)2,2

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

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.