

Honda Accord (2003 - 2008)

Zu schön um wahr zu sein?

Autotest | Mit dem neuen Honda Accord will die Marke das Auto in einer höheren Klasse positionieren. Diese Nachricht bringt der Hersteller in einer seltsamen Werbung rüber. In zahlreichen Radiospots wird der Accord als "der erste Honda, der nicht als Honda erkennbar ist" dargestellt. Hat die Marke etwas so schönes im Hause erschaffen, dass sogar der Importeur es nicht glauben kann?

Der Kern der kommerziellen Nachricht ist, dass der neue Accord der erste Honda ist, der nicht als Honda erkennbar ist. Damit will die Marke, vielleicht etwas unglücklich formuliert, deutlich machen, dass der Newcomer nicht direkt als Japaner erkennbar ist. Obwohl die Linien noch immer straff und unverwechselbar computergeneriert sind, hat das Auto eine starke Ausstrahlung. Die Scheinwerfer blicken resolut und etwas frech in die Welt hinein. Das Scheinwerferglas läuft scharf bis zu den äußersten Ecken durch, was dem neuen Accord eine sehr moderne Ausstrahlung verleiht.

Die hohe Rückseite mit den hoch platzierten Rückleuchten passt völlig zu seiner imposanten Erscheinung. Da dies die schnellste Ausführung des Accord ist, wird die Rückseite auf beiden Seiten durch ein dickes Auspuffrohr eingerahmt. Wenn es um sein Äußeres geht, ist das ein guter Anfang und das Testauto ist in jedem Fall schön genug, um wahr zu sein!



Einstieg

Der Einstieg beeinträchtigt nicht die Erwartung, die das Äußere aufgebaut hat. Man öffnet die Türen, mit den schönen verchromten Türgriffen, die mit einem lauten "Klatsch" ins Schloss fallen. Die Vordersitze und die Rücksitzbank der hier gefahrenen "Executive"-Ausführung sind mit Leder bezogen. Der Fahrersitz ist elektrisch verstellbar. Der Fahrer hat jedoch ein kleines Problem mit dem Einstellen, weil der Sicherheitsgurt genau über den Griff läuft, um die Rücklehnen zu verstellen. Die Sitzheizung braucht einige Minuten, um zu funktionieren und ist so etwas ineffektiv.

Das Armaturenbrett hat eine schicke Ausstrahlung durch die Verwendung von schwarzem Kunststoff, Chrom und einer Materialeinlage, die sich wie Kunststoff anfühlt, aber ein Holz-Muster und eine dunkle Granit-Farbe hat. Diese Einlage findet man nicht nur im Armaturenbrett, sondern auch in der

Türverkleidung. Die Instrumente und ein Display, zentral unter der Windschutzscheibe, sind mit einem schwarzem Hintergrund und mit einer weißen Projektion ausgeführt. Honda nennt das "3D lichtdurchlässige Technik", weil ein Abstand zwischen dem Hintergrund, der Skala und den Zeigern zu sein scheint.

In der Mittelkonsole findet man einen großen Farbschirm für die Bedienung der Klimaanlage (standard links/rechts getrennt regelbar), des Audiosystems und des (optionalen) Navigationssystems. Der Schirm ist ein so genannter "Touch Screen", das bedeutet, dass die diversen Funktionen durch Berühren des Bildschirms bedient werden können. Deswegen ist es komisch, dass dennoch so viele Schalter rund um den Bildschirm zu finden sind, weil das Ziel eines Touch-Screen, alle Schalter im Bild darzustellen, so dass sie außerhalb nicht nötig sind. Die Bedienung ist dennoch einfach und auch ohne Anleitung kann man alle Funktionen direkt verwenden.

Das DVD-basierte Navigationssystem ist zwar von der neuesten Generation, lässt in der Deutlichkeit aber noch etwas zu wünschen übrig. Das "Premium" Audiosystem dieses luxuriösesten Accord macht seinem Namen alle Ehre. Nur mit den extremen Test-CDs kann man das System in die Knie zwingen. Dieses Audiosystem ist zwar nicht das allerbeste, was man im Moment kriegen kann, aber es gehört doch zu einer erlesenen Spitzen-Gruppe. Das Audiosystem und den Tempomat bedient man über Lenkrad-Schalter. Beide zeichnen sich durch eine einfache Bedienung aus. Was dummerweise fehlt, ist ein Bordcomputer.

IVTEC

Momentan ist der Accord nur mit Benzinmotoren lieferbar, aber vor kurzem hat Honda bekannt gegeben, dass ein Dieselmotor im Anmarsch ist. Honda ist von Natur aus ein Motorkonstrukteur und auch in diesem Fall ist der Motor eine der Stärken dieses neuen Hondas. Während andere Hersteller einen Turbo einbauen, um Extrapower aus dem Motor zu holen, verwendet Honda eine eigene Erfindung: IVTEC. Dieses System kann die Eigenschaften des Motors den Umständen entsprechend ändern.



In der Praxis ist das gut spürbar. Bei 70 Km/h zeigt der Motor im 6.Gang, bei niedrigen Drehzahlen, viel Elastizität und Power und erzeugt ein Gefühl, das einem 6-Zylinder ähnelt. Bei hohen Geschwindigkeiten, ab ungefähr 5500 U/min, hört und fühlt man, wie sich der Charakter des Fahrzeugs komplett verändert. Dann erbringt der Accord Leistungen, die man ihm gar nicht zutrauen würde. Den Sprint von 0 auf 100 Km/h legt er in nur 7.9 Sekunden zurück, was ausreicht, um manchem Sportcoupé eine Abfuhr zu erteilen. Deswegen entschuldigen wir uns auch bei den stolzen Sportwagenfahrern, die neulich durch unseren silbernen, japanischen Flitzer bloßgestellt worden sind.

Das Besondere an der IVTEC-Technik ist, dass sich der Motor nicht nur jeweils im ruhigen oder sportlichen Fahrstil auszeichnet: das Auto kombiniert beides fantastisch. Bei allen Fahrverhältnissen fühlt man, dass immer eine große Reserve vorhanden ist und das Auto mit Leichtigkeit beschleunigt. Das ist charakteristisch für ein Langstreckenauto und trägt zu der Empfindung bei, dass sich der Accord in einem höheren Segment befindet. Die Elastizität wird auch -laut Honda - durch ein "drive by wire"-Gaspedal erreicht. Das heißt, dass das Pedal nicht direkt über einen Gaszug mit dem Motor verbunden ist. Die Fahrerkommandos werden durch einen Computer elektrisch an den Motor übermittelt.

Die versprochene Ruhe ist spürbar, aber beim

Abfahren gibt die Elektronik selbst das Gas frei und das erzeugt ein ziemlich unbehagliches Gefühl. All diese Technik erzielt nicht nur sehr gute Leistungen, sondern vor allem einen anständigen Benzinverbrauch. Auf einer Strecke von ungefähr 1.000 km mit sowohl Stadtverkehr, Nebenstraßen als auch Autobahn liegt der durchschnittliche Verbrauch bei 7,8 L/100 km. Das Triebwerk ist leise, obwohl ab ungefähr 110 km/h ein leichter Pfeifton hörbar ist. Auf Nachfrage beim Hersteller erfahren wir, dass diese Nebengeräusche häufiger auftreten, aber im Moment noch nicht bekannt ist, wodurch sie verursacht werden.

Straßenlage

Die Straßenlage passt zum Motorcharakter. In einem Moment kann sich der Accord wie eine Limousine verhalten, um gleich danach wie ein Sportwagen zu fahren. Wenn Extreme aufgesucht werden, ist das Fahrgestell besonders neutral. Das merkt man, wenn zum Beispiel bei hohen Geschwindigkeiten bewusst wilde Lenkradbewegungen gemacht werden. Während andere Autos schnell wieder zur Ruhe kommen, ist der Accord kaum aus der Balance zu kriegen! In den schnell genommenen Kurven bleibt das Fahrgestell wieder ruhig und man kann perfekt erfahren, wenn die Grenze erreicht ist. Notfalls, kann der Fahrer noch einen drauflegen, um danach einfach wieder zu korrigieren. Die 2.4-Liter-Version ist mit einer (abschaltbaren) Stabilitätskontrolle ausgestattet, die ein riskanteres Verhalten abfängt. Deswegen hat der Fahrer ein Fahrzeug, das sich genauso sportlich wie entspannt fahren lässt.



Fazit

Es ist so, als ob Honda jahrelang alle Testberichte gelesen hätte und alle Vorschläge der Kunden erfasst hätte. Deswegen überzeugt das Auto auch in allen Punkten: vom Audiosystem bis zum Platzangebot auf der Rücksitzbank. Vor allem der Motor ist ein Beispiel für moderne Technik, laut Honda, und zeichnet sich dank der IVTEC-Technik durch seine Elastizität, guten Leistungen und einem niedrigen Verbrauch aus. Letztendlich sind sowohl die Straßenlage als auch das Design fast zu schön, um wahr zu sein. Aber selbst der Name ist... Accord. ■



Technische Daten

Honda Accord (2003 - 2008) 2.4 Top-Modell

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	467 x 176 x 145 cm
Radstand	267 cm
Leergewicht	1.356 kg
Anhänger	500 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.500 kg
Tankinhalt	65 l
Gepäckraum	459 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	2354 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	190 PS @ 6800 U/min
Drehmoment	223 Nm @ 4500 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	7,9 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	227 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	9 l / 100 km
Vebrauch Stadt	12 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6 l / 100 km
CO2 Ausstoß	n.b.

Preis

Preis	€ 28.700
Grundpreis	€ 22.700