



Mit Stufenheck: der Honda Accord. Seit einem halben Jahr in geblättern Blechkleid, das erst auf den zweiten Blick vom alten zu unterscheiden ist

Rat: Im Accord lieber ohne Automat

Honda setzt auf moderne Technik, wirbt gerne damit und ist stolz darauf. Das Automatikgetriebe freilich enttäuscht

High-Tech ist das Lieblingskind japanischer Ingenieure. Mehrventiltechnik, Allradlenkung oder Allradantrieb ihr Spielzeug. Honda ist immer mit von der Partie. Besonders wenn es darum geht, die technischen Neuerungen in Bares umzumünzen.

Im Accord-Prospekt finden sich deshalb immer wieder Aussagen wie: Perfektion, erfolgreiche Technologie oder neue Ideen, die im Detail stecken. Ob der Kunde allerdings etwas davon hat, scheint fragwürdig.

Beispiel: die Viergangautomatik im Honda Accord. An moderner Technik wird da wirklich nicht gespart: eine Wandlerüberbrückung gehört genauso dazu wie zwei Fahrprogramme (Power/Spar) oder eine elektronische Steuerung.

Der Accord-Fahrer spürt von der modernen Technik herzlich wenig. Die Nachteile sind allzu offensichtlich. Zwar wechselt die Viergangautomatik die Gänge blitzschnell, aber alles andere als sanft. Jeder Schaltvorgang wird von einem starken Rucken und, in dessen Folge, einem Nicken der Köpfe begleitet.

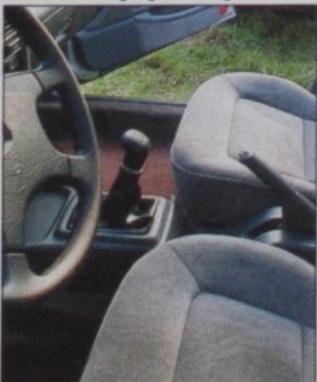
Das ist doch nicht so schlimm, werden Sie jetzt sagen. Auch beim handgeschalteten Auto ist immer ein Schaltruck spürbar. Sicherlich ist dieser Einwand berechtigt. Aber beim Accord ruckt die Automatik stärker, als es Fahrer mit einem unsensiblen Kupplungsfuß schaffen können.

Damit geht auch gleich ein Hauptvorteil der automatischen Gangwechsel verloren: das beruhigende, komfortable Moment.

Der Accord macht seinen Fahrer mit dem häufigen und hektischen Rauf- und



Oben: Automatikwählhebel mit Knopf für Power- und Sparprogramm. Ein Unterschied zwischen den Programmen ist kaum erfahrbar. Unten: die Fünfgangschaltung



Runterschalten der Gänge nervös, zwingt ihm einen eckigen, kantigen Fahrstil auf. Beim Ampelstart wird mehr Gas als nötig gegeben, ab und zu erwischt man sich beim Kurvenschneiden.

Handschaltung: Da flutschen die Gänge

Wieviel angenehmer fährt sich's da mit mechanischem Fünfganggetriebe. Der Schalthebel fällt fast von selbst in die richtigen Gangebene, die Kupplung ist gut dosierbar. Und – das ist heute viel wichtiger – der Schalter vermittelt genau jenen beruhigenden Antriebskomfort, den die Automatikversion vermissen läßt.

Die Unterschiede in den Fahrleistungen zwischen den beiden Accord-Modellen fallen dagegen kaum ins Gewicht. In der Beschleunigung hat der handgeschaltete seine Nase vorn, bei der Höchstgeschwindigkeit gibt es ein Unentschieden (siehe auch Testwerte).

Da dürfte der Fahrer schon eher interessieren, daß er sich mit dem Automatik-Honda automatisch einen Mehrverbrauch von einem Liter auf 100 Kilometern einhandelt (10,9 zu 11,9 l/100 km).

Unterm Strich verdient sich die Honda-Automatik mehr Tadel als Lob. Auch der halbwegs faire Aufpreis von 1600 Mark kann an unserem Rat wenig ändern: Besser fahren Sie mit dem handgeschalteten Honda Accord. **Abo**

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 58

Techn. Daten	Accord 2.0i	Accord 2.0i Automatik
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder	
schadstoffarm	ja, geregelter Katalysator	ja, geregelter Katalysator
Hubraum	1997 cm ³	1997 cm ³
Bohrung x Hub	85,0 x 88,0 mm	85,0 x 88,0 mm
Verdichtung	9,5:1	9,5:1
Gemischauferbereitung	Benzineinspritzung	Benzineinspritzung
Leistung	98 kW (133 PS) bei 5300/min.	98 kW (133 PS) bei 5300/min.
max. Drehmoment	179 Nm bei 5000/min.	179 Nm bei 5000/min.
Getriebe	Fünfgang	Viergangautomatik
Anhängelast ①	1200 Kilogramm	1200 Kilogramm
Testwerte/Kosten		
Höchstgeschw.	202 km/h	202 km/h
0-100 km/h	9,5 Sekunden	11,2 Sekunden
Testverbrauch	10,9 l S bl ¹ /fr./100 km	11,9 l S bl ¹ /fr./100 km
Innengeräusch ②	69 dB (A)	67 dB (A)
Grundpreis	33490 Mark	35090 Mark

① Anhängelast gebremst, ② bei 100 km/h

Fotos: D. Fortmann, U. Kettler, A. Lindlahr, N. Nyary, C. Piepenburg



Honda Accord 2.0i: mit Automatik nur 1600 Mark teurer, aber auf keinen Fall besser