



Honda Insight 1.3 Hybrid Comfort

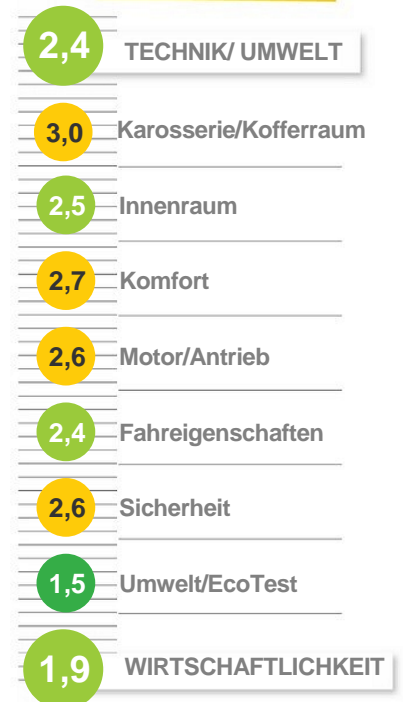
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (72 kW / 92 PS)

Honda hatte bisher schon einen Mild-Hybriden im Portfolio, den Civic IMA. Leider nur mit mäßigem Erfolg. Nun gibt es ein neues Hybrid-Modell, den Insight. Mit dem gleichnamigen Fahrzeug aus den 90er-Jahren hat er aber nichts mehr zu tun. Der Kompakt-Wagen wird in Großserie und zu einem konkurrenzfähigen Preis (Einstiegspreis unter 20.000 Euro) hergestellt. Er bietet ein sicheres Fahrwerk und ist mit seinem 1,3-l-Benziner (88 PS) plus Elektrounterstützung (14 PS) angemessen motorisiert. Der Durchschnittsverbrauch fällt mit 4,6 l/100 km sehr niedrig aus. Von Vorteil ist auch das verhältnismäßig geringe Gewicht des Insight. Trotzdem bietet er die nötige Sicherheit und eine ordentliche Komfort-Ausstattung. In der getesten Variante ist er ab 20.550 Euro zu haben, mit zahlreichen elektrischen Helfern und Klimaautomatik. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Honda Civic IMA, Toyota Prius

- +** sehr niedriger Verbrauch, 5 Sterne im EcoTest, gute Ausstattung, angemessener Preis
- hinten zu kurze Kopfstützen und eingeschränkte Kopffreiheit, dröhniger Motor bei hohen Drehzahlen



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen einen zufriedenstellenden Eindruck, die Spaltmaße verlaufen einigermaßen gleichmäßig, aber etwas unterschiedlich breit. Auch im Innenraum kann Honda seinen Sparschwang nicht ganz verbergen, die Kunststoffe sitzen nicht überall perfekt, Materialqualität und Verarbeitung hinterlassen einen wenig hochwertigen Eindruck - dennoch klappert nichts, alle Erfordernisse an die Funktionen werden erfüllt. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg erlaubt.

- ⊕ Der Unterboden ist recht gut verkleidet, besonders im Motorbereich, so werden Luftverwirbelungen und der Verbrauch reduziert. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen nur mäßig abgedichtet, der Schweller wird aber durch eine Kunststoffabdeckung vor Kratzern etwas geschützt.
- ⊖ Es ist lediglich ein Reifenreparaturset vorhanden, mit dem nur kleine Beschädigung geflickt werden können. Trotzdem liefert Honda einen Wagenheber und einen Schraubenschlüssel mit - vorbildlich. Leider fehlen Schutzleisten an Front- und Heckschürze und an den Seiten, so können kleine Remppler schon teure Reparaturen nach sich ziehen.

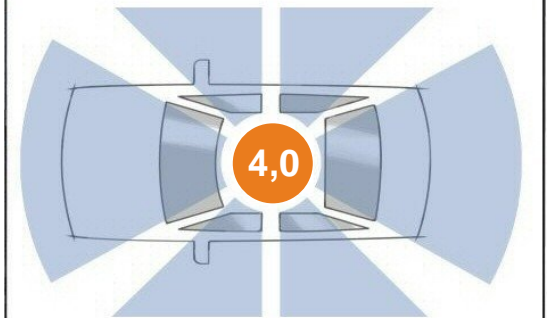
3,5

Sicht

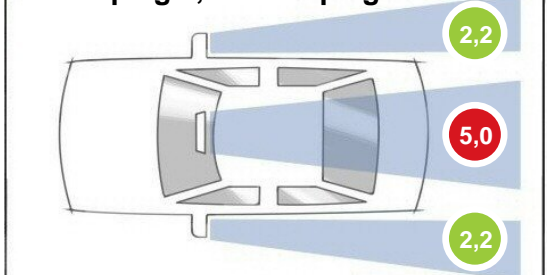
Mit der Übersichtlichkeit sieht es beim Insight nicht so gut aus, vor allem nach hinten muss man beim Rangieren schätzen und ist um die optionale akustische Einparkhilfe dankbar. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nur mäßig aus, Xenonscheinwerfer gibt's leider nur für die Top-Ausstattung.

- ⊕ Niedrige Gegenstände am Boden lassen sich vorne wie hinten auch noch relativ nahe am Auto erkennen, hinten hilft die untere Scheibe. Die großen Außenspiegel sind beheizt, ihnen fehlt leider ein asphärischer Bereich, um besser in den Toten Winkel sehen zu können.
- ⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Insight nur ausreichend ab. Zu sehr schränken die schrägen Dachpfosten die Sicht nach draußen ein. Besonders nach schräg hinten erweisen sich die C-Säulen als sehr sichtbehindernd - die Kopfstützen kann man aber vorbildlich bis in die Rücksitzlehne herunterschieben.

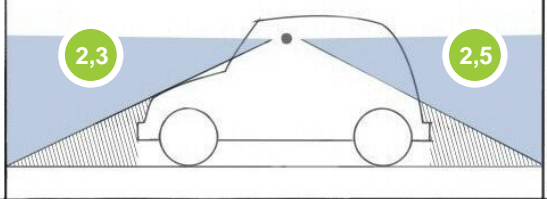
Rundumsicht



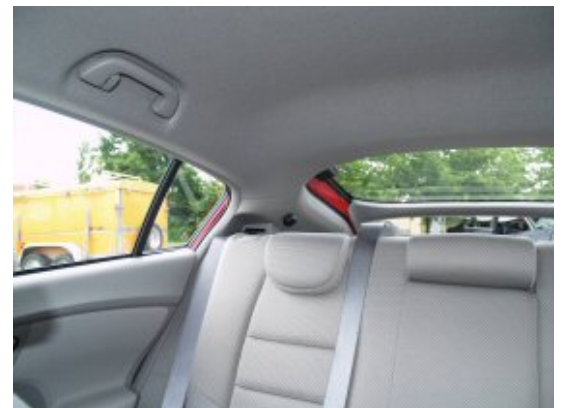
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

3,0

Ein-/Ausstieg

Die Sitzhöhe über der Straße ist nicht ideal und besonders der große Abstand zwischen Schweller-Außenkante und Sitz-Außenkante erschweren das Ein- und Aussteigen. Auch auf den Kopf muss man achten, die schräge A-Säule führt zu einem eher schmalen Türausschnitt. Hinten klappt das Ein- und Aussteigen zufriedenstellend, die Türausschnitte sind ausreichend groß, ebenso der Platz für die Beine hinter den Vordersitzen; nur auf den Kopf sollte man auch wieder achten. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, sie können die recht leichten Türen auch an Steigungen gut halten.

⊕ Angenehm ist der niedrige Schweller, beim Einsteigen müssen die Beine nicht weit angehoben werden. Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung mit unterschiedlich großen Knöpfen gegen zu leichte Verwechslung. Für alle außen Sitzenden sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden.

3,1

Kofferraum-Volumen*

Der Gepäckraum wartet mit einem Standard-Volumen von 315 l auf - das ist nur Mittelmaß für diese Fahrzeugklasse. Es stehen aber unter dem Kofferraumboden noch weitere 60 l Volumen zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 565 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des Insight kleiner als der bei den meisten Konkurrenten.

2,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und mit einem praktischen Griff in der Innenverkleidung auch wieder ohne große Mühe schließen. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Format des Laderaums ist zweckmäßig; der Zugang fällt recht leicht, weil die Öffnung bis ins Dach reicht und die Tiefe nicht zu groß ausfällt. Mit 70 cm liegt die Ladekante etwas hoch, die geringe innere Bordwandhöhe von nur 6 cm stört aber wenig und behindert nicht beim Ausladen schwerer Gepäckstücke.

⊖ Die Kofferraumklappe öffnet leider nur bis 1,77 m Höhe - große Personen müssen also wieder auf ihren Kopf achten, um sich nicht anzustoßen - das kann besonders schmerzhaft werden, weil das Schloß an der Klappe absteht und die Kunststoffabdeckung nur wenig dämpfen kann. Die Beleuchtung des Laderaums fällt spärlich aus.

1,9

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 40:60 umklappen, dabei entsteht eine fast ebene Ladefläche. Der Mechanismus lässt sich sehr einfach und schnell betätigen. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es mehrere Fächer unter dem Kofferraumboden, so muss nichts haltlos hin und her rutschen.

2,5

INNENRAUM

2,0

Bedienung

Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, was auch dringend nötig ist, weil der obere Lenkradkranz genau zwischen Tacho oben und Drehzahlmesser unten verlaufen muss, sonst sieht man eines von beiden nicht - eine etwas unglückliche Lösung. Die Beleuchtung der Schalter geht in Ordnung, manches bleibt aber im Dunkeln. Der Lautsprecherklang kann zufriedenstellen, laute Musik mit klaren Höhen und Tiefen wiederzugeben ist aber nicht seine Stärke. Die Innenbeleuchtung umfasst vorne zwei Leselampen und eine zentrale Mittelleuchte, wirklich hell wird's damit im Innenraum aber nicht.

- ⊕ Die Bedienung des Insight erfordert ein wenig Eingewöhnung, die Ergonomie ist aber nicht schlecht. Die Hybrid-Technik funktioniert sehr gut automatisch und benötigt keine besondere Aufmerksamkeit. Die Anordnung der Pedale und des Schalthebels ist einwandfrei. Die Scheibenwischer vorne müssen ohne Regensensor auskommen, lassen sich aber gut manuell steuern. Hinten gibt es auch einen Wischer, jedoch nur für das obere, sehr schräge Fenster - das bringt in der Praxis wenig, ist aber besser als nichts. Der Lichtschalter befindet sich im linken Lenkstockhebel, wie auch der Schalter für die Nebelschlussleuchte. Hervorzuheben ist die sehr günstige Position der Klimaregler; die Steuerung der Klimaautomatik braucht aber etwas Eingewöhnung. Auch das Radio sitzt an günstiger Stelle, vorbildlich sind die großen Tasten mit großen, gut ablesbaren Piktogrammen. Alle vier Fensterheber funktionieren elektrisch, die vorderen auch mit Ab- und Aufwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich bequem elektrisch einstellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Der Hillholder erleichtert das Anfahren am Berg. Vorne gibt's zwar einige Ablagen, die sind aber allesamt relativ klein, 1,5-l-Flaschen haben keinen Platz. Hinten kann man kleine Becher in den Türverkleidungen unterbringen, die Beifahrersitzlehne verfügt über eine Lehnentasche.
- ⊖ Es gibt zwar für alle wichtigen Systeme Kontrolllampen (auch Abblendlicht), trotzdem sind die Instrumente nicht besonders übersichtlich. Der Tacho ist oben aufgesetzt, das Farbenspiel zwar unterhaltsam, der Ablesbarkeit und dem Kontrast jedoch abträglich. Das Handschuhfach verfügt über genug Platz, muss aber ohne Beleuchtung auskommen.



Die Bedienung ist weitgehend funktionell, die Verarbeitungsqualität hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Zwar klappert nichts, die verwendeten Materialien wirken aber billig und die Bauteile wenig passgenau.

2,4

Raumangebot vorne*

- ⊕ Die Vordersitze bieten bis zu 1,87 m großen Personen ausreichend Platz. Die Kopffreiheit ist sehr großzügig. Auch an der Innenbreite gibt es nichts auszusetzen. So ergibt sich ein angenehmes Raumempfinden.

4,0 Raumangebot hinten*

– Hinten geht es deutlich enger zu, ein Tribut an die windschnittige Karosserieform. Kopf- und Beinfreiheit fallen knapp aus, schon Personen, die größer als 1,75 m sind, müssen sich einschränken. Das wirkt sich auch auf das subjektive Raumgefühl aus. Die Innenbreite reicht für zwei Personen problemlos, drei Erwachsene sitzen aber beengt.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz vor.

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

+ Honda hat insgesamt eine straffe Fahrwerksabstimmung gewählt. Damit werden langgezogene Bodenwellen gut pariert, die Karosserie schwingt kaum nach. Kurze Bodenwellen (beispielsweise gestauchte Teerschichten vor Ampelkreuzungen) kommen aber ebenso wie Einzelhindernisse (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) deutlicher bis zu den Insassen durch. Eine ausgeprägte Stuckerneigung kann aber nicht festgestellt werden. Selbst bei flotter Fahrt halten sich die Karosseriebewegungen in Grenzen, weder Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen noch Seitenneigung fallen unangenehm auf. Beladen reagiert die Federung deutlich komfortabler auf Unebenheiten, schwingt aber auch etwas mehr nach.

2,4 Sitze

+ Der Fahrersitz lässt sich auch durch seine Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten eine gute Körperabstützung. Die Lehnen sind hoch und angenehm konturiert, auch die Sitzflächen wurden körpergerecht gestaltet. Der Seitenhalt in Kurven ist aber nur zufriedenstellend. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so komfortabel zu, dennoch kann man auf den beiden äußeren Plätzen vernünftig sitzen. Die Lehne ist hoch genug, dank ordentlicher Sitzkonturen rutscht man nicht hin und her. Nur groß gewachsenen Personen fehlt es an Oberschenkelunterstützung.

– Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

2,5 Innengeräusch

+ Die Fahr- und Windgeräusche fallen nicht störend auf, sie halten sich dezent im Hintergrund. Auch der Motor wird nicht zu laut, wenn man gemütlich fährt. Bei 130 km/h bewegt sich der gemessene Geräuschpegel im guten bis zufriedenstellenden Bereich.

– Unangenehm laut und dröhnend wird der Motor aber unter Volllast.

3,7 Klimatisierung

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

- + Eine Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Sie regelt gut und situationsangepasst und sorgt auch bei heißen Außentemperaturen für ein angenehm kühles Klima im Auto. Die Luftmengenverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen reguliert werden.
- Die Heizung lässt aber etwas zu wünschen übrig. Die spricht vorne wie hinten nur zögerlich an und braucht eine ganze Weile, bis angenehme Temperaturen im Auto erreicht werden.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der kleine Benzinmotor wird tatkräftig vom Elektromotor unterstützt, somit sind zufriedenstellende Fahrleistungen möglich. Es geht trotz nur 1,3 l Hubraum schon bei niedrigen Drehzahlen recht flott los. Dem Elektromotor geht aber recht schnell die Puste aus und dann arbeitet der Benziner bei höchsten Drehzahlen, während das Auto nach und nach an Geschwindigkeit zulegt - Grund ist das CVT-Getriebe.

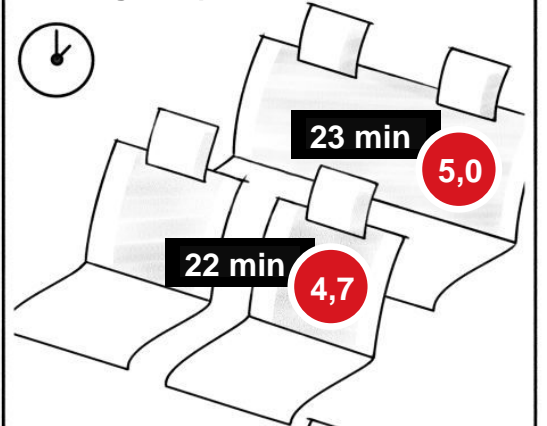
2,7 Laufkultur

- + Bei gemüthlicher Fahrweise arbeitet der Motor bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen. In diesem Bereich läuft er recht kultiviert und vibrationsarm.
- Fordert man aber deutliche Beschleunigung, steigen die Drehzahlen über 4.500 U/min und verursachen lautes Dröhnen.

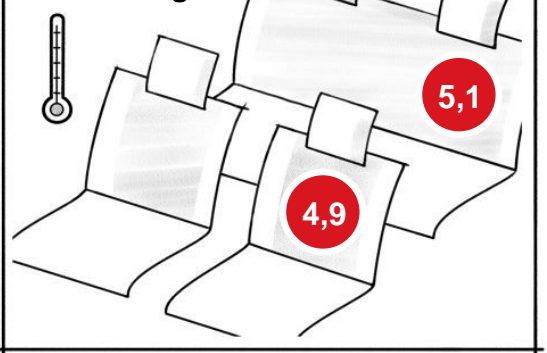
2,4 Schaltung

- + Honda verbaut im Insight ein stufenloses CVT-Getriebe. Damit gibt es keine festen Übersetzungen und es ist eine sehr weite Spreizung möglich. Die Übersetzungswechsel erfolgen zügig, aber nicht so schnell wie bei guten Wandler-Automaten. Die gewünschte Getriebeeinstellung lässt sich über den leichtgängigen Wählhebel schnell finden, allerdings landet man zu leicht im S-Modus statt im D-Modus.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Das stufenlose Getriebe arbeitet bei gemüthlicher Fahrweise recht angenehm, der Motor wird bei niedrigen Drehzahlen gehalten und das zusätzliche Antriebsmoment des Elektromotors genutzt. Bei schnellem Beschleunigen und bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn kommt der kleine Motor aber schnell an seine Leistungsgrenze und die Automatik versucht ihn zu unterstützen, in dem sie ihn bei sehr hohen Drehzahlen arbeiten lässt - das ist vor allem mit einer enormen Geräuscentwicklung verbunden.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Insight hält bei jedem Tempo stabil seinen Kurs und lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Ist die Fahrbahn weniger griffig, bremst die elektronische Stabilitätskontrolle durchdrehende Räder ein und begünstigt damit das Vorwärtskommen. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Insight gut auf Lenkbefehle, er zeigt in Phase 2 leichtest Übersteuern und Schieben über alle vier Räder, bleibt aber dank effektiver ESP-Eingriffe gut beherrschbar, Schleudern wird unterbunden.

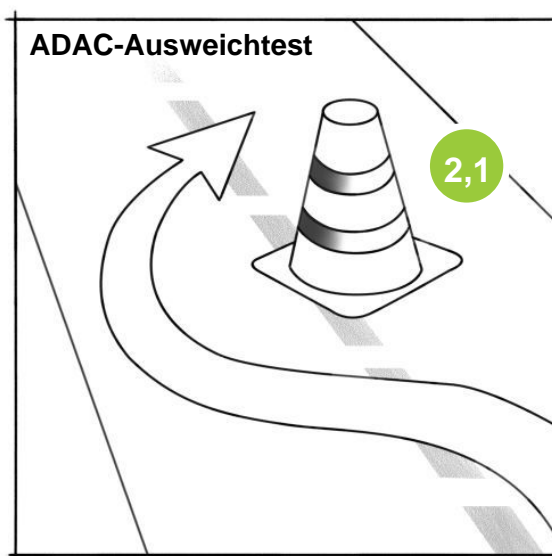
2,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnell angegangenen Kurven untersteuert der Insight, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Im beladenen Zustand wird das Untersteuern in Kurven stärker, ein Tribut an die schmalen Energiesparreifen.

2,4 Lenkung*

Der Wendekreis beträgt 11,1 m und liegt damit im zufriedenstellenden Bereich für diese Fahrzeugklasse.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn - das Lenkgefühl ist aber etwas synthetisch. Ihre recht direkte Auslegung und der geringen Kraftaufwand beim Rangieren unterstützen die Handlichkeit des neuen Insight.



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.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Insight durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - das ist kein berauschend gutes Ergebnis, die Bremsanlage zeigt sich aber sehr standfest. Das mäßige Ergebnis ist auch auf die rollwiderstandsoptimierten Reifen zurückzuführen. An das Ansprechen der Bremse muss man sich gewöhnen, der Anfangsbereich aktiviert zunächst die Bremsenergierückgewinnung, bis dann bei stärkerer Betätigung auch die Fahrzeugbremsen zupacken. Man kann das Zusammenspiel aber gut dosieren.

2,6 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Honda Insight verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Die LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr sehr gut zu erkennen.
- ⊖ Es gibt in den Türen weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die von hinten herannahenden Verkehr vor offenen Türen warnen könnten. Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Crashtest-Ergebnisse nach EuroNCAP-Norm wurden noch nicht veröffentlicht.

- ⊕ Der Insight besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Damit ist von einem guten Ergebnis beim Crashtest auszugehen, zumal Honda großen Wert auf hohe Sicherheit legt. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis 1,90 einen sehr guten Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, damit im Ernstfall der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze möglichst gering ist und die Gefahr eines Schleudertraumas reduziert wird. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.
- ⊖ Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,50 m. An den Klapp-Außentürgriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, die nach einem Unfall verklemmt sind.

2,6 Kindersicherheit

Nur auf den hinteren Außenplätzen lassen sich Kindersitze vernünftig befestigen, der mittlere Platz ist aufgrund seiner Form (Sitzwulst) nicht geeignet.

- ⊕ Ein Ergebnis zur Kindersicherheit nach EuroNCAP-Norm ist noch nicht bekannt. Für die hinteren Außenplätze sind Isofixhalterungen und Ankerhaken serienmäßig. Dort lassen sich Kindersitze auch leicht angurten, weil die Schlösser fest installiert sind und beim anschnallen nicht verrutschen. Die Gurtlängen reichen auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser liegen bei den Außenplätzen weit genug auseinander. Der Beifahrerairbag ist mit dem Schlüssel deaktivierbar, dann sind auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.
- ⊖ Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

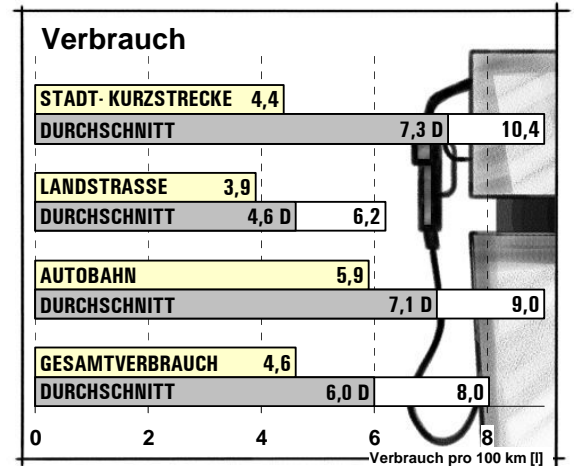
3,0 Fußgängerschutz

Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist mindestens von einem zufriedenstellenden Fußgängerschutz auszugehen, da Honda traditionsgemäß viel Wert auf guten Fußgängerschutz legt und andere Modelle der Marke in den letzten Jahren gut abgeschnitten haben.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen Insight liegt bei 4,6 l Super pro 100 km. Das bedeutet einen CO₂-Ausstoß von 111 g pro Kilometer. Ein beachtlicher Wert für einen vollwertigen Viersitzer (plus Notsitz) mit ordentlichem Kofferraum. So hat er sich die 42 Punkte in der EcoTest-CO₂-Wertung redlich verdient. Innerorts kommt der Mild-Hybrid mit 4,4 l aus, außerorts mit 3,9 l und auf der Autobahn mit 5,9 l alle 100 km. Daran sieht man schon, dass Geschwindigkeiten über 100 km/h den Verbrauch deutlich ansteigen lassen. Andererseits ist man bei ruhiger Fahrweise und niedrigen Geschwindigkeiten ausgesprochen sparsam unterwegs.



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

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen niedrig, daher kann der Insight 49 von 50 möglichen Punkten bei der Schadstoff-Bewertung erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 91 Punkte - und damit alle fünf möglichen Sterne im ADAC EcoTest: ein ausgezeichnetes Resultat, der erste Benziner, der fünf Sterne erreicht.

1,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,2 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Insight sehr sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

1,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Honda besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Lt. 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 1,3 l-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

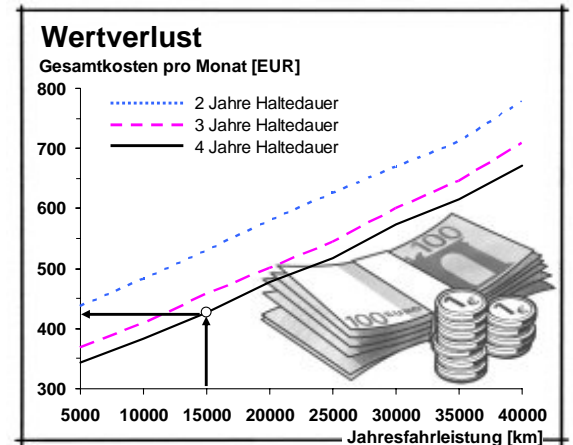
⊕ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 144.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre. Zudem besitzt der Insight langlebige Verschleißteile, so dass hier nicht mit einem erhöhten Aufwand gerechnet werden muss. Die Kosten für den Reifenersatz bewegen sich auf sehr niedrigem Niveau.

2,9 Wertstabilität*

Es wird von einer durchschnittlichen Restwertentwicklung ausgegangen. Positiv wirkt sich der niedrige Verbrauch aus. Prinzipiell ist die Wertstabilität von Benzinern in Deutschland aber nicht so gut wie von sparsamen Diesel-Fahrzeugen.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Knapp über 20.500 Euro Anschaffungspreis sind nicht besonders günstig in dieser Fahrzeugklasse, für ein Hybridfahrzeug ist es aber ein Kampfpfeil. Möglich wird der günstige Preis, indem sich Honda auf das Wesentliche bei den Hybridkomponenten beschränkt und gleichzeitig beim Innenraum mit spitzem Bleistift kalkuliert. Das ist vor allem beim Material innen nicht zu übersehen, wenngleich die Verarbeitung in Ordnung geht. Die Ausstattung umfasst alles Nötige bei der Sicherheit und bietet auch im Komfort-Bereich so manche Annehmlichkeit wie beispielsweise eine Klimaautomatik.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 426 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,7 Fixkosten*

Haftpflichtversicherung, Vollkasko- und vor allem die Teilkaskoabsicherung sind nicht gerade günstig.

⊕ Die 28 Euro Steuern im Jahr sind mehr ein Symbolbetrag als eine wirkliche Belastung (neue KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente).

1,8 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Günstig bei den Kraftstoffkosten, günstig in der Steuer, günstig in der Werkstatt, gleichzeitig nicht zu teuer bei der Versicherung - so ergeben sich moderate absolute monatliche Kosten und eine gute Platzierung im Umfeld seiner Klasse.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid)	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	72 kW (98 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	121 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	175/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,4/ 3,9/ 5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	101g/km/ 111g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4395/1695/1425 mm
Leergewicht/Zuladung	1215 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/565 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	865 km
Garantie	3 Jahre / 144.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	32 Euro
Monatliche Fixkosten	67 Euro
Monatlicher Wertverlust	237 Euro
Monatliche Gesamtkosten	427 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/20
Grundpreis	20.550 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.



Honda Insight 1.3 Hybrid Comfort

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Bremsleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch	380 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	579 Euro ^o
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar/einstellbar (beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest