



Honda Insight 1.3 Hybrid Exclusive CVT-Automatik

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

Der Honda Insight steht für moderne Hybridtechnologie, die den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen senken soll. Um dies zu realisieren wurde vor allem die Aerodynamik des Kompaktwagens optimiert, um den Luftwiderstand zu senken. Doch auch der Eco Assist hilft dem Fahrer aktiv beim Spritsparen: Wird ein dynamischer Fahrstil an den Tag gelegt, leuchtet der Tachometer blau, ist der Fahrstil hingegen zurückhaltend, wird das Kombiinstrument grün hinterleuchtet. Zudem lässt der Insight Pflanzen im Kombiinstrument wachsen, wenn man vorausschauend und ökologisch fährt. Darüber hinaus gibt es den ECON-Modus, der die Leistungsabgabe des Benzinmotors begrenzt, das Laden der Batterie beim Bremsen optimiert und die Start-Stopp-Phasen verlängert. Das Resultat ist ein durchschnittlicher Testverbrauch von 4,7 l/100 km. Zudem bietet der Insight ordentliche Platzverhältnisse und eine gute Sicherheits- und Komfort-Ausstattung. Zu erwerben ist die getestete Variante ab 25.840 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Lexus CT 200h, Toyota Prius Hybrid.

+ Fehlbetankungsschutz, LED-Tagfahrlicht und Xenonlicht, gute Crashtest-Ergebnisse, gutes Ergebnis beim ADAC EcoTest

- recht geringe Zuladung, mäßige Rundumsicht, geringes Platzangebot im Fond, mäßige Fahrleistungen



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,9 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,3 Langstrecke

3,1 Transport

3,3 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen einen zufriedenstellenden Eindruck, die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig. Auch der Innenraum zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet, wenn auch die verwendeten Materialien nicht besonders hochwertig wirken - optisch aufgewertet wird das Interieur durch Applikationen im Silber-Design.

⊕ Der Unterboden ist sauber verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen, zudem gibt es einen Fehlbetankungsschutz. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend nach außen abgedichtet.

⊖ Die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind hart und kratzempfindlich. Es fehlen Schutzleisten an Front- und Heckschürze sowie an den Fahrzeugseiten, so können kleine Rempeler teure Reparaturen nach sich ziehen.

2,8

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Fünfsitzers (vier vollwertige Plätze und ein schmaler Mittelsitz) ist zufriedenstellend - er landet im guten Mittelfeld.

⊕ Mit einer Tankfüllung sind in Abhängigkeit des Testverbrauchs Reichweiten bis rund 850 km möglich. Wer selbst einen Räderwechsel vollziehen möchte, findet sowohl Wagenheber als auch Radmutternschlüssel im Fahrzeug vor.

⊖ Die tatsächliche Zuladung beträgt 415 kg - das ist nur hinteres Mittelfeld. Auf dem Dach dürfen nur geringe 50 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es lediglich ein Reifenreparaturset.

3,0

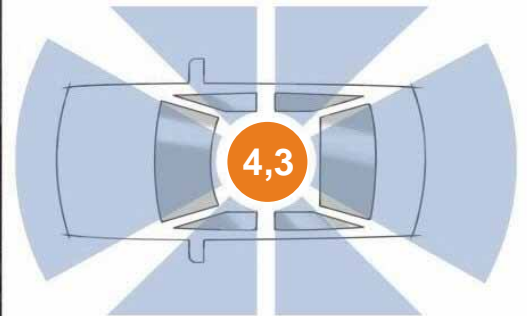
Sicht

Die Karosserie des Insight ist recht unübersichtlich - die serienmäßigen Parksensoren am Heck und die im Testwagen verbaute Rückfahrkamera erleichtern das Rangieren jedoch. Punkten kann der Honda mit Xenon-Scheinwerfern.

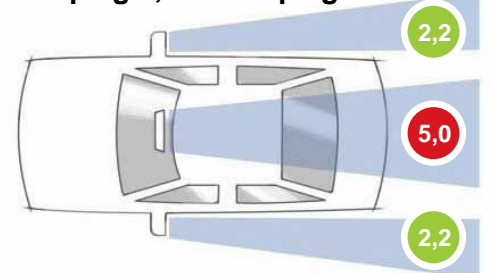


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

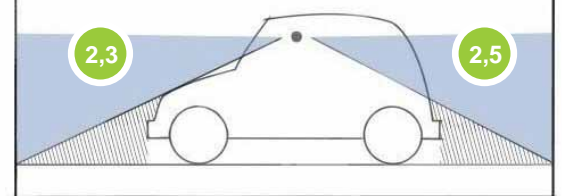
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

⊕ Am Boden liegende Hindernisse können sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut eingesehen werden. Die großen Außenspiegel sind beheizt, zudem besitzt der Linke einen asphärischen Bereich - dadurch lässt sich der tote Winkel besser einsehen. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man auch bei Helligkeit von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Das serienmäßige Xenon-Licht leuchtet die Fahrbahn gut aus.

⊖ Die Sitzposition des Fahrers ist recht niedrig, daher kann dieser das umliegende Verkehrsgeschehen nur akzeptabel einsehen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Insight nur ausreichend ab. Zu sehr schränken die schrägen Dachpfosten die Sicht nach draußen ein, besonders nach schräg hinten. Auch das Sichtfeld im Innenspiegel fällt nur spärlich aus.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt und man gelangt vorn wie hinten zufriedenstellend in den Insight.

⊕ Die Türschweller liegen niedrig und behindern beim Ein- und Aussteigen nicht zusätzlich. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Türraasterungen sind ausreichend stark dimensioniert und halten die leichten Türen auch an Steigungen zuverlässig.

⊖ Die Sitzhöhe über der Straße ist niedrig und der große Abstand zwischen Schweller- und Sitz-Außenkante erschwert das Ein- und Aussteigen. Zudem muss man auf den Kopf acht geben, da die schräge A-Säule zu einem eher schmalen Türausschnitt führt. Doch auch im Fond kann der Kopf leicht gestoßen werden.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des Insight ist im Klassenvergleich nur durchschnittlich.

⊕ Bei umgelegter Rücksitzlehne fasst das Ladeabteil 565 l (gemessen bis Fensterunterkante). Zudem kann der Kofferraum über einen gewissen Bereich bis unters Dach beladen werden.

⊖ Üblicherweise lassen sich lediglich 315 l im Kofferraum verstauen. Es stehen aber unter dem Kofferraumboden noch weitere 60 l Volumen zur Verfügung.



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

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit*

Der Insight präsentiert sich mit einer durchschnittlichen Kofferraum-Zugänglichkeit.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis rund 1,78 m Körpergröße genügend Platz darunter. Aufgrund einer praktischen Mulde in der Innenverkleidung kann diese auch wieder ohne große Mühe geschlossen werden. Zum Ausladen muss das Ladegut lediglich über eine rund 6,5 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Die Höhe der Ladeöffnung ist zweckmäßig.

⊖ Zum Einladen muss das Gepäck über eine rund 70 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden. Sowohl Kofferraumhöhe als auch -breite könnten großzügiger dimensioniert sein, doch auch die Breite der Ladeöffnung fällt recht schmal aus. Große Personen müssen auf ihren Kopf achten, damit dieser nicht am abstehenden Heckklappenschloß gestoßen wird. Die Beleuchtung des Laderaums fällt mit nur einer Lampe spärlich aus.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Insight liegt mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne im guten Mittelfeld.

+ Das Umlegen der Rücksitzlehne ist nur von vorne aber ohne großen Kraftaufwand möglich - dabei entsteht eine ebene Ladefläche. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es mehrere Fächer unter dem Kofferraumboden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Gurte beschädigt werden.

2,8 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Cockpit des Insight ist zwar eigenwillig gestylt, weist aber insgesamt eine gute Ergonomie auf. Dennoch bedarf eine intuitive Bedienung einer gewissen Eingewöhnungsphase.

+ 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 ganz - eine etwas unglückliche Lösung. Die Pedale sind ordentlich positioniert und der Schaltknäufel liegt gut zur Hand. Das Zündschloß ist zwar im Lenkstock und unbeleuchtet, aber dennoch gut zu finden. Das Licht wird im Lenkstockhebel oder alternativ sensorgesteuert aktiviert, ebenso die Scheibenwischer. Vorn besitzen die elektrischen Fensterheber eine Ab-/Aufwärtsautomatik.

Ein Bordcomputer informiert u. a. über den Spritverbrauch und im Lenkrad sind Bedienelemente für Radio und Geschwindigkeitsregelanlage. Der Touch-Display des Radio-/Navigationssystems ist optimal positioniert, die Menüführung allerdings etwas gewöhnungsbedürftig. Der Lautsprecherklang ist zufriedenstellend. Auch die Bedieneinheit der Klimaautomatik ist gut angeordnet, die Bedienung anfangs ebenfalls etwas ungewohnt, allerdings selbsterklärend. Die Beleuchtung der Schalter geht in Ordnung, manches bleibt aber im Dunkeln. Die Innenbeleuchtung umfasst vorne zwei Leselampen und eine zentrale Mittelleuchte. Sind Türen oder Heckklappe offen, so wird der Fahrer gewarnt. Die Außenspiegel lassen sich bequem elektrisch einstellen. Vorne gibt es zwar einige Ablagen, die sind aber allesamt relativ klein, große Flaschen haben keinen Platz. Hinten kann man kleine Becher in den Türverkleidungen unterbringen, die Beifahrersitzlehne verfügt über eine Lehnentasche.



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.

⊖ Es gibt zwar für alle wichtigen Systeme Kontrolllampen (auch Abblendlicht), trotzdem sind die Instrumente nicht besonders übersichtlich. Der Tacho ist oben aufgesetzt, das Farbenspiel (ECO ASSIST: dynamisches Fahren - blaues Display; ökologisches Fahren - grünes Display) ist recht unterhaltsam, fördert jedoch nicht die Ablesbarkeit des Displays. Das Handschuhfach verfügt über genug Platz, ist aber nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Hinten gibt es zwar einen Scheibenwischer, jedoch nur für das obere, sehr schräge Fenster - das bringt in der Praxis wenig. Vorn müssen sich die Passagiere zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Nur der Fahrerfensterheber hat einen Einklemmschutz.

2,6 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorn liegt im guten Klassenmittelfeld, wenn auch die Innenbreite nur durchschnittlich ist.

⊕ Die Vordersitze bieten Personen bis zu 1,87 m Körpergröße genügend Platz, zudem zeigt sich besonders die Kopffreiheit großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden.

4,3 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank fällt das Platzangebot aufgrund der windschnittigen Karosserieform deutlich geringer aus.

⊖ Kopf- und Beinfreiheit fallen knapp aus: Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond lediglich Passagiere bis 1,75 m genügend Platz vor. Doch auch die Innenbreite ist im Klassenvergleich nur mäßig, wenn diese auch für zwei Personen ausreichend ist. Insgesamt stellt sich ein zufriedenstellendes Raumgefühl ein.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Da für den Insight keine Sitzvarianten angeboten werden, fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, wenn das Fahrwerk auch auf Einzelhindernisse etwas feiner ansprechen könnte.

⊕ Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden souverän absorbiert, wenn auch die Karosserie bei höheren Geschwindigkeiten zu leichtem Nachschwingen tendiert. Feine Unebenheiten, kurze Bodenwellen oder auch Querfugen dringen deutlicher bis zu den Insassen durch, zu unbequem wird es aber nicht. Ein ausgeprägtes Stuckern ist nicht vorhanden. Kopfsteinpflaster wird zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. Insgesamt kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen sind kaum vorhanden, eine gewisse Karosserieneigung ist allerdings in schnell durchfahrenen Kurven präsent. Beladen spricht die Federung etwas feiner auf Unebenheiten an, schwingt aber auch etwas mehr nach.

2,4 Sitze

In der getesteten Variante ist der Insight serienmäßig mit bequem gepolsterten Ledersitzen ausgestattet.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und bietet damit Personen unterschiedlicher Statur eine gute Sitzposition. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten eine gute Rückenunterstützung. Die Konturierung von Sitzfläche und -lehne geht in Ordnung, jedoch könnte der Seitenhalt besonders im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch. Aufgrund eines stabilen Trittbretts kann der Fahrer seinen linken Fuss fest abstützen. Im Fond zeigen sich die Sitzflächen ebenfalls ordentlich konturiert, jedoch könnte die Sitzfläche etwas mehr Oberschenkelunterstützung bieten - insgesamt ist die Sitzposition im Fond allerdings zufriedenstellend.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung und die Lehne könnte auf der Rückbank etwas mehr Seitenhalt bieten. Bei sommerlichen Temperaturen können die Ledersitze schweißtreibend sein.

2,5 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt auf einem guten Niveau.

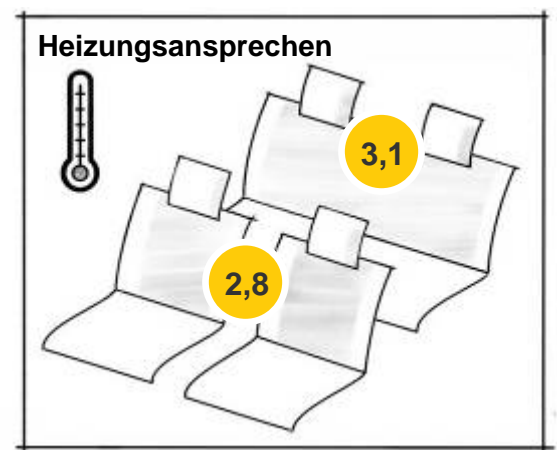
⊕ Bei 130 km/h liegt das Geräuschniveau bei recht niedrigen 69 dB(A). Fahr- und Windgeräusche halten sich dezent im Hintergrund und auch der Motor wird bei moderater Fahrweise nicht zu laut.

⊖ Wird das Gaspedal jedoch etwas stärker betätigt, so dass die Drehzahlen nach oben schellen, wird das Motorgeräusch unangenehm laut.

3,1 Klimatisierung

Der Insight ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Diese sorgt bei sommerlichen Temperaturen für rasche Abkühlung und reguliert die Innenraumtemperatur situationsangepasst. Beim ADAC Heizungstest schneidet der Insight durchschnittlich ab.

⊖ Die Luftmengenverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen eingestellt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen*

Der Insight wird in erster Linie von einem 1,3-Liter-Benzinmotor mit 88 PS angetrieben. Beim Beschleunigen wird dieser jedoch von einem 14 PS starken Elektromotor unterstützt. Damit spürt der Hybrid zwar ab Stillstand recht flott, bei höheren Geschwindigkeiten sind die Fahrleistungen allerdings nicht mehr gut.

– Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) benötigt der Insight lange 8,5 Sekunden.

2,7 Laufkultur

Der kleine Benzinmotor präsentiert sich von zwei Seiten - insgesamt ist die Laufkultur jedoch zufriedenstellend.

+ Bei moderater Fahrweise arbeitet der Motor bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen, dann läuft er recht kultiviert und vibrationsarm.

– Fordert man das Aggregat jedoch, so dass hohe Drehzahlen vorherrschen, dann verursacht der Fremdzünder recht unangenehmes und lautes Dröhnen.

2,7 Schaltung

Beim Insight übernimmt ein stufenloses CVT-Getriebe die Kraftübertragung. Es besitzt keine festen Übersetzungen und macht damit eine sehr weite Spreizung möglich. In der Praxis kann es aber nicht vollkommen überzeugen.

+ Die gewünschte Getriebeeinstellung lässt sich über den leichtgängigen Wählhebel schnell finden. Ein ruckfreies Anfahren ist problemlos möglich und die Übersetzungswechsel erfolgen recht zügig. Bei moderater Fahrweise werden die Drehzahlen von der Elektronik recht niedrig gehalten. Wer möchte kann auch über Schaltwippen am Lenkrad definierte Schaltstufen wählen. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden.

– Wird das Gaspedal etwas kräftiger betätigt, so springt die Motordrehzahl augenblicklich nach oben. Dann arbeitet das Aggregat nahezu mit der höchsten Drehzahl bis das Gaspedal wieder gehoben wird. Das ist laut und besonders bei längeren Autofahrten anstrengend.

1,0 Getriebeabstufung

Das stufenlose CVT-Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor theoretisch stets im optimalen Wirkbereich arbeiten.

+ Bei gemüthlicher Fahrweise dreht der Motor mit recht moderaten Drehzahlen - bei 130 km/h sind es etwa 2900 U/min.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Insight zeigt sich sicher und kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Auch beim ADAC Ausweichtest kann er mit einem guten Ergebnis überzeugen.

+ Plötzliche Lenkimpuls bringen den Honda nicht aus der Ruhe, wenn auch das Heck etwas nach außen drängt. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den Insight ebenfalls kaum. Beim ADAC Ausweichtest reagiert er zunächst gut auf ersten Lenkbefehl, zeigt dann aber beim Gegenlenken deutliches Untersteuern - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht.

Das Einfahren in die Ausfahrgasse quittiert er mit einem Gegenpendler - aufgrund dezenter aber wirksame ESP Eingriffe bleibt der Insight gut beherrschbar. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, sind leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen vorhanden. Ist die Fahrbahn weniger griffig, bremst die elektronische Stabilitätskontrolle durchdrehende Räder ein und begünstigt damit das Vorwärtstkommen.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung arbeitet recht präzise und der Wendekreis liegt mit 11,1 m im zufriedenstellenden Bereich dieser Fahrzeugklasse.

- ⊕ Die Lenkung reagiert gut auf Lenkbefehle und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist nur ein geringer Kraftaufwand notwendig.
- ⊖ Die Übersetzung könnte etwas direkter sein, dann wäre weniger Kurbelaufwand beim Rangieren nötig.

2,4 Bremse

Das Bremsansprechen ist aufgrund der Rekuperation anfangs etwas gewöhnungsbedürftig, die Bremswirkung geht aber in Ordnung.

- ⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Insight durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Enasaver 2030, 185/55 R16 83V), zudem zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Die Spurtreue beim Bremsen ist gut.

2,3 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

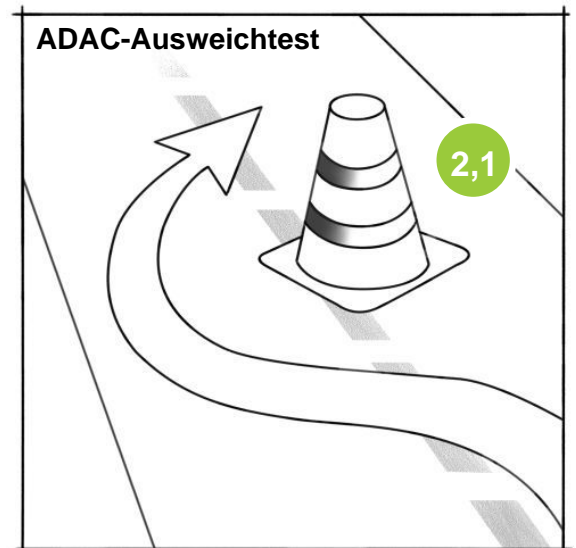
Die aktive Sicherheitsausstattung des Insight weist die üblichen Details auf.

- ⊕ Der Honda verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm (VSA) und einen Bremsassistenten. Zudem sind die LED-Rückleuchten vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen.
- ⊖ Es gibt in den Türen weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die von hinten herannahenden Verkehr vor offenen Türen warnen könnten.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Insight bietet einen guten Insassenschutz.

- ⊕ Der Insight besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm (von 2009) erreicht er 90 Prozent der möglichen Punkte.



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.

Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis rund 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 gut 1,50 m. An den Klapp-Außentürgriffen lassen sich im Notfall nur geringe Zugkräfte aufbringen, um Türen zu öffnen. Die vorderen Kopfstützen sind recht schmal.

2,6 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit landet der Insight insgesamt im guten Klassenmittelfeld, kann aber mit guten Crashtest-Ergebnissen punkten. Laut Bedienungsanleitung dürfen nicht auf allen Plätzen universale Rückhaltesysteme verwendet werden.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Honda 74 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken serienmäßig. Dort lassen sich Kindersitze auch leicht anurten, weil die Schlösser fest installiert sind und beim Anschnallen nicht verrutschen. Zudem reichen die Gurtlängen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser liegen bei den Außenplätzen weit genug auseinander. Der Beifahrerairbag ist mit dem Schlüssel deaktivierbar. Auf dem Beifahrer- und Mittelsitz lassen sich auch hohe Kindersitze montieren. Im Fond sind die Gurtschlösser verwechslungssicher.

– Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz. Auf den äußeren Plätzen ist das Polster weich und auf dem mittleren Platz stört eine Sitzwulst - daher lassen sich Rückhaltesysteme nur bedingt lagestabil befestigen. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

2,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Insight kann sich ebenfalls sehen lassen.

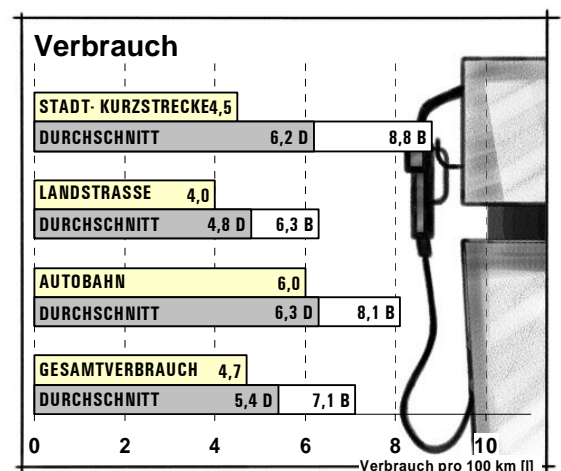
+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Honda 76 Prozent der möglichen Punkte. Die meisten Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube sind entschärft - dadurch wird das Verletzungsrisiko minimiert.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch- und CO₂-Kapitel des ADAC EcoTests kann der Insight mit einem guten Ergebnis punkten. Besonders im Stadtverkehr wirkt sich der Elektomotor positiv auf den Verbrauch aus, da er ebenfalls als Generator arbeitet und beim Bremsen die Batterie wieder auflädt.

+ Der gemessene CO₂-Ausstoß liegt mit 129 g/km im guten Bereich. Dafür erhält der Insight 40 Punkte beim EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,7 l/100 km. Dieser setzt sich aus 4,5 l/100 km innerorts, 4,0 l/100 km außerorts und 6,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,3

Schadstoffe

Beim Schadstoff-Kapitel kann der Honda Insight sogar ein sehr gutes Ergebnis erzielen.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig - das Resultat sind 47 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 87 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen beim ADAC EcoTest.

2,6

AUTOKOSTEN

2,8

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Insight im Klassenvergleich recht sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, kann er hier eine zufriedenstellende Bewertung erzielen.

1,1

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.

3,4

Wertstabilität*

Dem Insight wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum trotz geringem Kraftstoffverbrauch ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert, da der Hybrid nur eine bestimmte Zielgruppe anspricht.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Für die getestete Variante verlangt Honda mindestens 25.840 Euro - das ist in dieser Fahrzeugklasse nicht besonders günstig. Allerdings zeigt sich der Insight Exclusive dafür ordentlich ausgestattet und bietet Hybridtechnologie.

2,5

Fixkosten*

Insgesamt fallen die Fixkosten noch überschaubar aus.

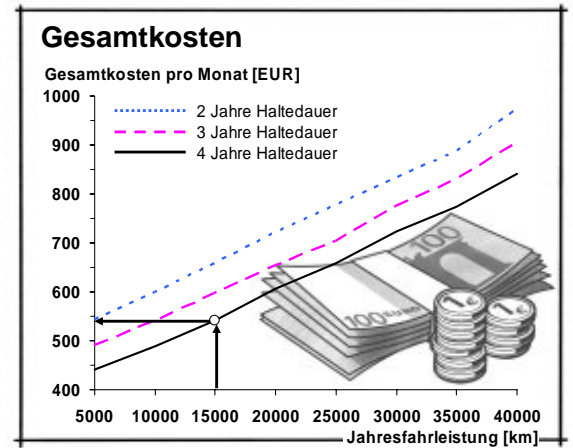
⊕ Die Kfz-Steuer beträgt lediglich 28 Euro pro Jahr.

⊖ Allerdings fallen die Versicherungseinstufungen ungünstig aus. Sowohl Haftpflicht als auch Voll- und Teilkasko sind recht teuer (KH: 18; TK: 20; VK: 20).

2,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Der Insight leistet sich in keinem Einzelkapitel der Autokosten einen Fauxpas, so dass auch die gesamten monatlichen Kosten überschaubar bleiben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 542 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid-Ottomotor	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)	185/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	185/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,5/ 4,0/ 6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / 129g/km
Innengeräusch 130km/h	68,9dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4395/1695/1425 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1235 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/565 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	850 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	318 Euro
Monatliche Gesamtkosten	542 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/20
Grundpreis	25.840 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Bremsleuchten	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (Rücksitze außen)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 990°
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen