



Honda HR-V 1.5 i-VTEC Executive

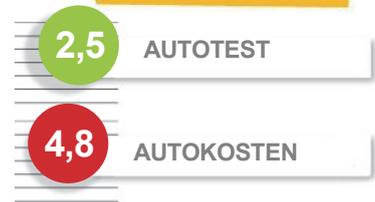
Fünftüriges SUV in der Kleinwagenklasse
(96 kW / 130 PS)

Nach zehn Jahren Pause stellte Honda 2015 den Nachfolger des glücklosen ersten HR-V vor. Mittlerweile ist das Segment der Kleinwagen-SUV boomend, daran möchte der japanische Hersteller seinen Anteil haben. So innovativ wie der erste HR-V wirkt der neue nicht mehr, kann aber mit praktischen Details punkten. Die Magic Seats genannten Rücksitze können hoch geklappt werden, so entsteht hinter den Vordersitzen ein großer Stauraum. Möglich ist dieses Konzept, das auch von Honda Jazz und Civic bekannt ist, durch den unter den Vordersitzen montierten Tank. Zusätzlich ist der eigentliche Kofferraum hinter den Rücksitzen im Klassenvergleich sehr groß, was den HR-V für Transport und Familie qualifiziert. Sportliche Fahrer wird der Wagen mit seiner wankenden Karosserie und dem trägen Motor nicht begeistern. Dem Motor fehlt es schlicht an Leistung, außerdem wird er sehr laut und dominant im Innenraum, was auf langen Strecken zur Belastungsprobe wird. Auch in Sachen Verbrauch erntet der Benziner keine Lorbeeren: 6,3 Liter auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest sind zu viel. Leider sind die Kosten für den Japaner recht hoch, unter 19.990 Euro ist kein HR-V zu haben. Der Testwagen, der in der höchsten Ausstattungslinie antritt, kostet mindestens 25.890 Euro. Dann ist aber auch Verkehrszeichenerkennung, Spurhalteassistent und City-Notbremsfunktion an Bord. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** SsangYong Tivoli, Opel Mokka, Renault Captur, Fiat 500X u.a.

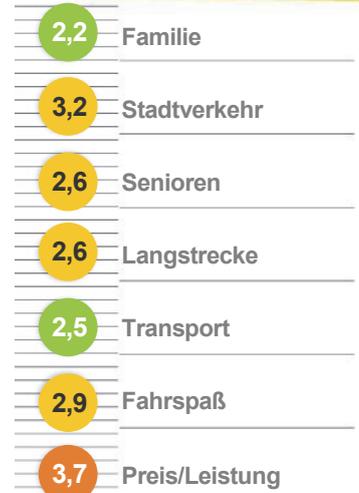
- +** großer Kofferraum, innovatives Sitzkonzept, 3 Jahre Garantie (auf einige Teile sogar 10 Jahre)
- hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, träger Motor, SUV mit geringer Anhängelast



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Der Film zum Test auf youtube
www.bitly.com/hondahrvideo

Stand: März 2016
Text: Christoph Pauly

Die Verarbeitungsgüte des HR-V ist im Großen und Ganzen zufriedenstellend, kann im Detail aber nicht wirklich überzeugen. Nicht alle Bleche sind sauber entgratet. An manchen Blechkanten findet man Lackkanten und die Spaltmaße sind teils sehr groß und nicht gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der Eindruck fort: Grundsätzlich ist die Verarbeitung solide, an wackeligen Abdeckungen im Spiegeldreieck der Türen oder an nachlässig entgrateten Kanten zeigt sich aber, dass noch Verbesserungspotential vorhanden ist. Die Materialqualität geht in Ordnung, wenn auch harter Kunststoff dominiert. Die Türen sind ungewöhnlicherweise großflächig mit weich gepolstertem Stoff überzogen, was einen pfliffigen Eindruck macht. Leider wird der schwarze Stoff im Alltag recht schnell fleckig. Der Unterboden des Fahrzeugs ist großflächig verkleidet, auch der Motor ist komplett gekapselt, was vor Verschmutzung schützt und die Aerodynamik verbessert. An den wenigen nicht verkleideten Bereichen (Schweller, Bereich der Hinterachse) ist allerdings kein Unterbodenschutz aufgetragen worden. Zum Tanken muss der Tankdeckel umständlich per Schalter im Fußraum entriegelt werden. Die Türschweller sind gegen Kratzer durch Leisten geschützt, die aber größer hätten ausfallen können. Die Türbereiche verschmutzen auch nach Regenfahrten nicht sehr, da sie mit umlaufenden Dichtgummis versehen sind. Kleine Parkrempler verzeiht das Heck recht gut, denn hier ist der komplette Stoßstange unlackiert. An den Seiten des Fahrzeugs und vorn finden sich aber keine unlackierten Elemente, die als kratzresistenter Schutz gegen Rempler bezeichnet werden können.

+ Im Alltag schlägt sich der HR-V zufriedenstellend. Es finden vier Personen bequem Platz, der fünfte Platz in der Mitte der Rückbank aber ist nur als Notsitz für kürzere Strecken zu gebrauchen. Die Reichweite ist mit 790 km (50 Liter Tankinhalt) gut, die maximale Zuladung aber eher mäßig: Nur 475 kg dürfen zugeladen werden. Es sind 70 kg Stützlast erlaubt, für zwei schwere (E-)Bikes kann das zu wenig sein. Auf der in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Reling dürfen maximal 75 kg Dachlast mitreisen.

- Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein alternatives Ersatzrad ist nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord. Gebremste Hänger kann der Honda nur bis zu 1.000 kg Anhängergewicht ziehen, ungebremste bis zu 500 kg.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der HR-V zufriedenstellend ab. Negativ fallen hier vor allem die sehr breiten C-Säulen sowie die fahrerseitige A-Säule auf, die den Blick nach schräg zur Seite erschweren. Ebenfalls zufriedenstellend ist die Wirkung der Scheibenwischer. Der Wischbereich ist zwar groß und schafft einen guten Durchblick, bei zügigeren Autobahnfahrten aber hebt der Fahrtwind die Wischer von der Scheibe ab.

+ Die Karosserie des HR-V ist nach vorn wie auch nach hinten recht gut abschätzbar, was das Parkieren und Rangieren zu einer lösbaren Aufgabe macht. Unterstützt wird der Fahrer durch Parksensoren und Rückfahrkamera (beides Serie), deren Bild auf dem Touchscreen um Parkhilfslinien ergänzt wird.



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

Die Sicht bei Nacht wird durch ein serienmäßiges LED-Abblendlicht unterstützt. Die Sitzposition ist der Fahrzeuggattung entsprechend hoch und erlaubt einen guten Blick auf die Umgebung. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, die Funktion ist aber auch deaktivierbar. Die in den oberen Ausstattungslinien serienmäßige Fernlichtautomatik sorgt dafür, dass kein Verkehrsteilnehmer geblendet wird. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, der den nicht einsehbaren Bereich neben dem Fahrzeug verkleinert.

⊖ Niedrige Hindernisse wie spielende Kinder lassen sich hinter dem hohen Fahrzeugheck nur schlecht wahrnehmen - ein Grund, die höchste der drei Ausstattungslinien zu wählen, denn dann ist die Rückfahrkamera serienmäßig verbaut. Das Fernlicht ist im Gegensatz zum LED-Abblendlicht in der veralteten Halogentechnik ausgeführt.

2,6 Ein-/Ausstieg

Bis auf die recht flache A-Säule, die sehr groß gewachsenen Menschen im Weg stehen kann, bietet der Honda vorne einen zufriedenstellenden Einstieg. Zwar ist in typischer SUV-Manier ein hoher Schweller zu überwinden, aber der Sitz ist in angenehmer Höhe montiert, was den Ein- und Ausstieg erleichtert. Hinten fällt das Entern des Fahrzeugs etwas schwerer, vor allem wegen der deutlich schmaleren Türöffnung und der nach hinten abfallenden Dachkante.

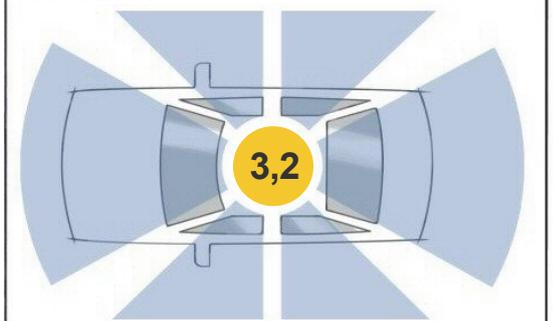
⊕ Es finden sich Haltgriffe an allen äußeren Sitzplätzen. Die getestete, höchste Ausstattungslinie bietet ein schlüsselloses Zugangssystem. Hier muss nur der Schlüssel bei sich getragen werden und das Auto entriegelt bei Zug am Türgriff oder bei Druck auf einen Knopf an demselben automatisch. Zum Absperrern genügt ein Druck auf den Knopf. Nach dem Abstellen des Wagens bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit an und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Die Türen besitzen vorn drei und hinten zwei Türfeststeller, die die Türen auch an Steigungen sicher halten. Allerdings sind diese Feststeller überflüssig, da die Reibung der Türscharniere so hoch ist, dass die Türen in jeder beliebigen Stellung verharren. Im Alltag eine nervige Eigenschaft, da man die Türen so nicht mal eben mit leichtem Schwung zufallen lassen kann.

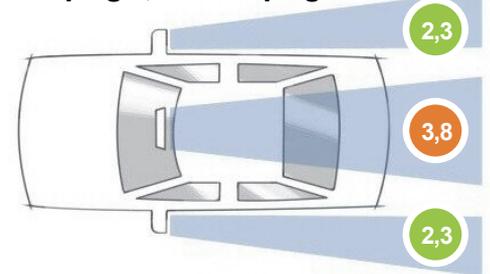
1,2 Kofferraum-Volumen*

⊕ In den Kofferraum passen bis zur Gepäckraumabdeckung 380 Liter - damit ist der Kofferraum im Klassenvergleich überdurchschnittlich groß. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, sind es bis unters Dach 520 Liter. Dann passen bis zu neun handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Noch großzügiger fällt das Gepäckabteil aus, wenn man die Rücksitzlehnen umklappt.

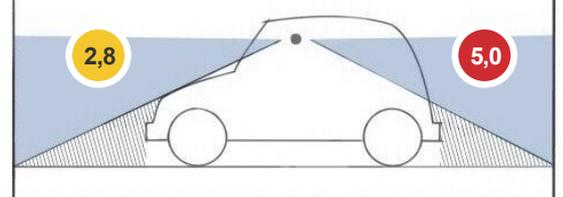
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Mit 380 l Volumen übertrifft der Kofferraum des Honda HR-V die meisten Konkurrenten deutlich.

Gemessen bis zur Fensterunterkante liegt das Volumen bei 870 Litern. Bis zum Dach beladen passen maximal 1.320 Liter in den Honda. Unter dem Kofferraumboden verbergen sich weitere 75 Liter Stauraum.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Für größere Menschen ist die Heckklappe im Alltag mitunter störend, da man unter der geöffneten Klappe nur bis zu einer Körpergröße von gut 1,80 Meter stehen kann. Das Kofferraumformat ist durchschnittlich.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, nach den ersten Zentimetern, die man von Hand anheben muss, setzt die Unterstützung der Gasdruckfedern ein und die Klappe öffnet selbsttätig. Das Schließen geht ebenfalls leicht von der Hand, die Klappe fällt leicht ins Schloss. Die Ladeöffnung ist breit und sehr hoch, dadurch auch für sperrige Gegenstände gut gerüstet. Die Ladekante liegt mit 65 cm in angenehmer Höhe über der Fahrbahn. Das Gepäck muss nicht zu weit angehoben werden. Der Ladeboden liegt nur 7 cm tiefer als die Ladekante, das Entladen fällt also nicht schwer. Gegenstände, die an der Rücksitzbank liegen, sind durch den nicht zu tiefen Kofferraum gut erreichbar.

⊖ Am Schloss und an den Ecken der Heckklappe kann man sich leicht stoßen. Der Kofferraum ist nur von einer Lampe schwach beleuchtet.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar, was leicht vonstatten geht, aber nicht vom Kofferraum aus bedienbar ist. Der mittlere Rücksitzgurt ist im Fahrzeughimmel verankert und stört, falls er nicht aufgerollt ist, beim Klappen der Rücksitzbank.

⊖ Kleine Utensilien können im Kofferraum kaum befestigt werden. Lediglich der doppelte Kofferraumboden und vier Zurrösen können dafür genutzt werden. Beim unvorsichtigen Zurückklappen der Rückbank können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Bedienung des HR-V stellt insgesamt vor keine großen Herausforderungen, überzeugt aber nicht vollständig. Auffallend ist sofort der Tacho, da hier mit verschiedenen Darstellungsebenen gearbeitet wurde. So sind die Nadel, die Beschriftungen und die Markierungsstriche jeweils auf verschiedenen Ebenen. Zusätzlich ist im Hintergrund eine Beleuchtung im Stile einer Gasflamme realisiert. Insgesamt ist der Tacho so sehr schwierig abzulesen, man braucht bei jedem Blick eine gewisse Zeit, bis sich die Augen auf die richtige Ebene fokussiert haben. Die Platzierung des Lichtschalters im linken Lenkstockhebel ist nicht optimal. Auch die Nebelleuchten werden dort aktiviert. Die Höhe und die Lehnenneigung der Vordersitze wird über gut erreichbare Hebel eingestellt, die Längsverstellung per breitem Bügel vorn unten am Sitz. Bei der Klimaanlage ging Honda neue Wege und gestaltete die komplette Bedieneinheit als berührungssensitive Kunststoffscheibe.



Modernes Design, gute funktionelle Bedienung und eine zufriedenstellende Verarbeitung kennzeichnen den Honda HR-V.

Dieses Design wirkt edel, naturgemäß bietet eine Bedienung per Touchoberfläche aber keine ordentliche Rückmeldung. So muss man während der Einstellung der Klimaanlage recht oft den Blick von der Straße nehmen. Immerhin sind alle Funktionen der Klimaautomatik logisch gruppiert und die jeweiligen Bedienflächen groß gestaltet, dennoch wirkt die Darstellung nicht sehr übersichtlich. Die Umluftschtaltung wird ebenfalls dort bedient und bietet keine automatische Abschaltung. Auch das Radio und die Navigation werden per Touchscreen gesteuert, was passabel funktioniert, da das Infotainmentsystem nicht allzu viele Funktionen bietet. Das Menü, das sich in der Darstellung wahlweise an das bekannte Android-Betriebssystem anlehnt, bleibt überschaubar. Die Lautstärke wird ebenfalls per Touch-Oberfläche geregelt, was im Alltag mäßig genau funktioniert, dadurch lange dauert und den Bediener nervt. Der Touchscreen liegt hoch in der Mittelkonsole und ist so sehr gut erreichbar, die Lautsprecher bieten bei gemäßigten Lautstärken einen passablen Klang. Der Gewöhnungsaufwand ist insgesamt zufriedenstellend, nur das Lenkrad ist mit vielen Tasten und nicht selbsterklärenden Symbolen überfrachtet und erschwert so die Eingewöhnung. Vorn bietet der Wagen einige Ablagemöglichkeiten, der doppelbödiges Flaschenhalter im erhöhten Mitteltunnel fasst auch größere Flaschen. Das Handschuhfach ist nur durchschnittlich groß. Hinten sind die Ablagemöglichkeiten etwas enttäuschend, nur ein Flaschenhalter und kleine Ablagen in den Türen sind nicht sehr praxisgerecht. Eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur findet man nicht, aber bei niedriger oder zu hoher Temperatur leuchtet ein blaues beziehungsweise rotes Symbol auf.

+ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar und ermöglicht so eine angenehme Sitzposition. Die Pedale sind gut angeordnet, das Bremspedal bietet aber keinen Schutz davor, mit dem rechten Fuß darunter zu rutschen. Da der Mitteltunnel erhöht wurde, liegt der Schaltknopf in einer angenehmen Höhe. Der Startknopf ist beleuchtet, wird aber durch das Lenkrad verdeckt. Über den rechten Lenkstockhebel werden die Scheibenwischer bedient. Die vorderen Wischer sind über einen in der Sensibilität einstellbaren Regensensor gesteuert, können aber auch in zwei verschiedenen Dauerwischgeschwindigkeiten betrieben werden. Der hintere Wischer bietet eine Wisch-Wasch-Automatik, eine Intervallschaltung und eine Dauerschaltung. Etwa auf Höhe des Schaltknopfs und damit gut erreichbar befindet sich das Klimabedienfeld, wo auch die Heckscheiben- und Außenspiegelheizung gesteuert werden. Nach einiger Zeit schalten sich diese wieder automatisch ab, um Energie zu sparen. Die Bedienelemente der elektrischen Fensterheber sind sehr gut zugänglich per Schalter in der Türverkleidung bedienbar. Ebenso praxisgerecht durch Schalter in der Tür ist die Einstellung der anklappbaren Außenspiegel gelöst. Bei geöffneten Türen oder Klappen wird eine entsprechende Warnung im Kombiinstrument ausgegeben. Der Bordcomputer umfasst alle relevanten Fahrzeugdaten und bietet einen Kurz- und Langzeitspeicher.

- Das durchschnittlich große Handschuhfach ist unbeleuchtet, so muss man darin mitunter lange kramen.

2,2

Raumangebot vorne*

+ Das Raumgefühl vorn ist durch die großen Fensterflächen und das in der getesteten Topausstattung serienmäßige Panoramaglasdach gut. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich enorm und unterstützt diesen Eindruck. Auch die Kopffreiheit reicht für fast 2,0 Meter große Menschen, das tatsächlich nutzbare Platzangebot allerdings wird durch die nicht weit zurückschiebbaren Sitze limitiert. So reicht der Platz für gerade 1,85 Meter große Fahrer.

2,4

Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten profitiert das Raumgefühl vom Panoramaglasdach, allerdings engt die hohe Fensterlinie und das abfallende Dach subjektiv etwas ein. Sitzen vorn Personen mit 1,85 Meter Körpergröße, finden hinten bis knapp 1,95 Meter große Menschen genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit aber reicht nur für Passagiere bis zu 1,85 Meter.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,3

Innenraum-Variabilität

Für den Honda HR-V sind keine Sitzvarianten verfügbar. Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Fondlehnen asymmetrisch geteilt umlegen. Daher fällt die Beurteilung in diesem Kapitel nur befriedigend aus.

⊕ Ein besonderes Feature im HR-V sind die bereits aus Honda Jazz und Civic bekannten Magic Seats. Die Rücksitzflächen können mit einer einfachen Handbewegung nach oben geklappt werden, wobei sich auch die Lehnen etwas nach hinten und oben verstellen. Dann ergibt sich anstelle der Rückbank ein sehr hoher und gut nutzbarer Stauraum, da der Treibstofftank nicht unter den Rücksitzen, sondern unter dem vorderen Gestühl untergebracht ist.

2,9

KOMFORT

2,8

Federung

Der HR-V ist komfortabel abgestimmt, gleichzeitig wirkt der Wagen aber etwas steifbeinig. Lange Wellen werden passabel überfahren und bringen nur bei aufeinanderfolgenden Wellen Unruhe in das Fahrzeug. Kurze Wellen werden nur akzeptabel pariert, das Auto ist gerade bei einseitigen Anregungen stets in Bewegung und wirkt dann nicht sehr souverän. Eine ausgeprägte Stuckerneigung auf kurz aufeinanderfolgenden Anregungen ist nicht vorhanden. Einzelhindernisse wie Gullideckel werden passabel geschluckt. Wird auf Quertufen eine Achse komplett angeregt, meistert das die Aufhängung etwas schlechter. Bei forcierter Gangart nickt das Fahrzeug seiner Fahrzeuggattung entsprechend, wankt aber auffallend stark. Auf Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht über Gebühr von Vibrationen und Klappergeräuschen belastigt. Rauen Fahrbahnbelag hält der Wagen passabel von den Passagieren fern. Bei geringen Geschwindigkeiten in der Stadt rollt der Honda gut ab. Voll beladen ändert sich das Fahrverhalten nicht bemerkenswert.

2,7

Sitze

In der Topausstattung Executive sind manuell verstellbare Stoff-Kunstledersitze serienmäßig an Bord. Elektrisch verstellbare Sitze sind nicht erhältlich. Die Vordersitze sind straff, aber angenehm gefedert. Die Lehnen sind gut geformt, die Seitenwangen bieten aber in zügig durchfahrenen Kurven nicht sehr viel Seitenhalt, da sie recht kurz sind. An den Schultern fehlt es an Unterstützung, da die Lehnen nicht besonders lang sind. Die Sitzflächen sind gut ausgeformt, aber kurz gehalten und stützen gerade längere Beine nicht ausreichend. Auf dem Fahrersitz fühlt man sich zufriedenstellend untergebracht, sitzt gefühlt mehr auf dem Fahrzeug als darin, da die Sitze recht hoch montiert sind.

Der linke Fuß kann nur auf einer recht kurzen Fußstütze abgestellt werden. Der Stoffbezug in der Mittelbahn der Sitze ist grob gehalten und bietet im Sommer eine gute Atmungsaktivität, die Seitenwangen sind aber aus schweißtreibendem Kunstleder. Die klappbare Rückbank bietet keine ausgeprägte Kontur, ist fast vollkommen flach gehalten. Lehne und Sitzfläche sind sehr straff gepolstert, im unteren Rückenbereich drückt die Lehne. Insgesamt kein besonders bequemer Ort für längere Fahrten. Immerhin ist die Lehne hoch und stützt so auch groß gewachsene Personen ausreichend.

3,2 Innengeräusch

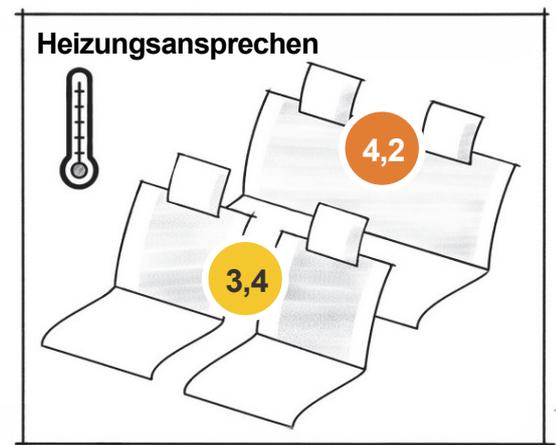
Mit gemessenen 70,7 dB(A) Schalldruckpegel bei Tempo 130 km/h ist die Lautstärke im Fahrgastraum zufriedenstellend. Auch subjektiv halten sich die Reifen- und Windgeräusche im akzeptablen Rahmen.

⊖ Der Motor ist recht leise, wenn er bei niedrigen Drehzahlen im Teillastbetrieb läuft. Diesen Betriebszustand findet man im Alltag aber selten vor, da der Saugmotor kurz übersetzt ist und hoch gedreht werden muss, um Leistung abzugeben. Dann ist die Geräuschkulisserie geradezu erschreckend laut, Unterhaltungen sollten pausiert werden, bis nicht mehr beschleunigt werden muss.

3,1 Klimatisierung

Eine Klimaanlage ist in allen HR-V serienmäßig, das getestete Topmodell hat standardmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Diese bietet eine für die vorderen Passagiere getrennt regelbare Temperatur, die Luftmengenverteilung muss aber für beide gemeinsam vorgenommen werden. Der Motor vermag den Innenraum nicht besonders schnell aufzuheizen, wie sich in der ADAC Klimakammer herausstellt. Hier wird getestet, wie sich nach einem Kaltstart bei -10°C der Innenraum auf eine angenehme Temperatur erwärmt. Vor allem hinten dauert dies lange.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

Der Honda stellt erst bei hohen Drehzahlen (6600 1/min) seine Leistung von 130 PS zur Verfügung, dementsprechend fällt die Bewertung der Elastizitätsmessungen (60 bis 100km/h) nur zufriedenstellend aus. In Zahlen ausgedrückt: Im vierten Gang vergehen für die Messung 11,6 Sekunden, im fünften Gang sind es schon 15,7 Sekunden.

⊕ Schaltet man fleißig, sind gute Beschleunigungswerte möglich. So braucht der HR-V nur 6,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h, wenn im zweiten und dritten Gang beschleunigt wird.

⊖ Im sechsten Gang braucht es 21,5 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Der Benzinmotor im HR-V ist nicht mehr zeitgemäß. Heutzutage wird von einem Motor mehr Durchzugskraft erwartet, um mit guten Elastizitätswerten schaltfaul im Verkehr mitschwimmen zu können.

3,0 Laufkultur

Bei höheren Drehzahlen sind feine Vibrationen in Lenkrad und Pedalen spürbar. Brummfrequenzen sind dem Wagen fast völlig fremd, bei hohen Drehzahlen aber dröhnt der Motor stark. Diese sind zum angemessenen Beschleunigen aber häufig notwendig.

2,2 Schaltung

+ Der kurze Schaltknopf ist mit einem ziemlich knackig zu schaltenden Getriebe verbunden. Die Schaltkräfte sind zwar eher hoch, aber die Gassenführung ist recht genau und die Wege kurz. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet und eher mäßig synchronisiert. Beim Einlegen kann es schon mal merkliche Schläge geben, vor allem wenn der Wagen dabei noch langsam vorwärts rollt. Eine Schaltempfehlung hilft, den ökonomischsten Gang zu wählen. Die Berganfahrhilfe wie auch das Start-Stopp-System funktionieren einwandfrei.

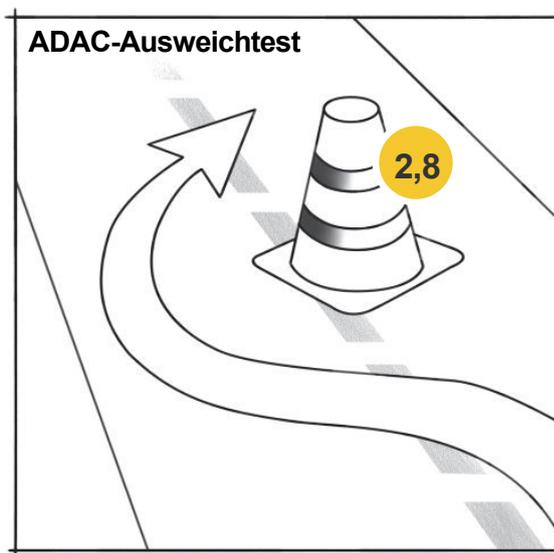
3,0 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Getriebes mit sechs Gängen ist der Leistungscharakteristik entsprechend kurz, bei 130 km/h liegen im höchsten Gang bereits 3500 1/min an. Die einzelnen Schaltsprünge zwischen den Gängen sind aber passend, es findet sich immer der richtige Gang.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der ADAC Ausweichtest ist für das stark wankende SUV nicht die Paradiesdisziplin, der Honda fährt aber sicher beherrschbar durch den Parcours. Beim ersten Lenkimpuls folgt die Vorderachse gut der vorgegebenen Richtung, während die Hinterachse etwas verzögert Seitenführung aufbaut. Das ESP greift hier ein und reduziert die Geschwindigkeit. Beim Zurücklenken in die ursprüngliche Spur rutscht der Wagen dann gut kontrollierbar leicht über beide Achsen. Insgesamt kein dynamischer, aber ein sicherer Auftritt. Die Traktion des Frontrieblers ist - auch mangels Drehmoment - gut. In engagiert angegangenen Kurven untersteuert der Wagen schon bei niedrigen Geschwindigkeiten und baut auf sichere Art Geschwindigkeit ab. Auf Lastwechsel in Kurven reagiert der Wagen mit einer etwas lebhaften Hinterachse, bleibt aber untückisch. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls wankt der Wagen stark, stabilisiert sich aber wieder sicher und neigt nicht zum sicherheitskritischen Pendeln.



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.

3,2 Lenkung*

Beim leichten Anlenken aus der Mitte zeigt sich die Vorderachse recht spontan und setzt den Lenkimpuls direkt um. Wird der Lenkwinkel oder die Lenkgeschwindigkeit allerdings größer, verwässert die wankende Karosserie die Zielgenauigkeit.

Rückmeldung von der Fahrbahn durch das Lenkrad ist wenig vorhanden, das Lenkgefühl ist wenig ausgeprägt. Insgesamt hat man nie das Gefühl, über das Lenkrad direkt mit der Achse verbunden zu sein. Die Übersetzung ist wenigstens recht direkt, es genügen weniger als zweieinhalb Lenkradumdrehungen, um von Anschlag zu Anschlag zu lenken. Die Kurbelarbeit ist damit recht gering, zudem bleibt der Kraftaufwand beim Rangieren niedrig.

– Mit einem Wendekreis von 11,4 Metern ist man im Klassenvergleich für Innenstädte nicht gut gerüstet.

2,3 Bremse

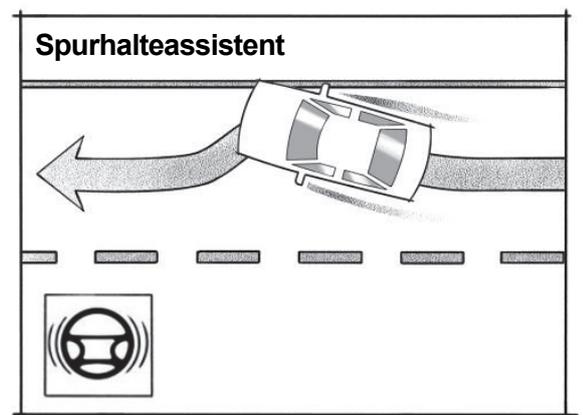
+ Der Bremsweg aus 100 km/h fällt mit 37,2 Metern noch gut aus (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3 der Größe 215/55 R17 94V). Die Bremsanlage spricht gut an und ist ebenso dosierbar. Bei Bremsungen in Kurven bleibt der Wagen dank des ESP stabil.

1,9 SICHERHEIT

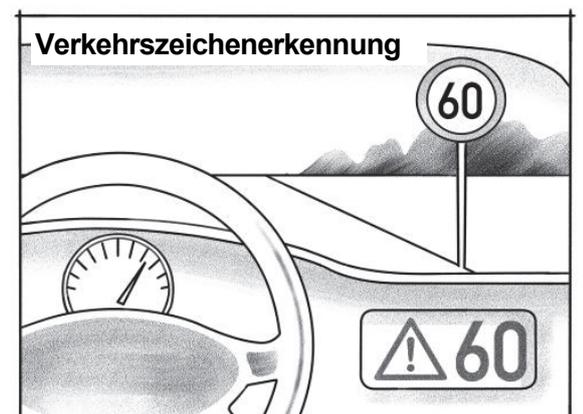
1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Neben den per Gesetz obligatorischen Systemen ESP, Reifendruckkontrolle und Bremsassistent ist der Honda noch mit einigen weiteren Sicherheitsfeatures ausgestattet, die allesamt in der getesteten Ausstattungslinie Executive serienmäßig sind. So ist ein City-Notbremsassistent an Bord, der im Bereich von 5 bis 32 km/h bei Bedarf selbstständig bremst, um eine Kollision mit anderen Fahrzeugen zu verhindern beziehungsweise zumindest die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren. Bei höheren Geschwindigkeiten warnt das Fahrzeug den Fahrer optisch und akustisch vor einer drohenden Kollision. Ebenfalls an Bord ist eine passiver Spurhalteassistent, der den Fahrer beim Verlassen der Fahrspur warnt. All diese Funktionen werden über eine hinter der Frontscheibe angebrachte Kamera realisiert. Ein Speedlimiter ist im Tempomaten inbegriffen, die Kamera erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen und regelt auf Wunsch den Tempomaten gleich auf die erlaubte Geschwindigkeit ein. Die Erkennung arbeitet aber nicht zu 100% genau, gerade bei Autobahnabfahrten ist sich das System manchmal nicht sicher, welches Schild nun für die befahrene Spur gilt. Im Zweifel nimmt die Automatik aber zumindest die niedrigere Begrenzung. Die in LED Technik ausgeführten Rückleuchten sind vom rückwärtigen Verkehr gut zu erkennen. Bei einer Notbremsung schaltet sich der Warnblinker in hoher Frequenz ein. Der Motor lässt sich nur bei gedrücktem Brems- und Kupplungspedal starten, ein unbeabsichtigtes Anfahren ist dadurch nicht möglich. Bei geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den fließenden Verkehr.

– Ist die Warnblinkanlage aktiviert, funktioniert die normale Blinkerbetätigung nicht mehr.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der HR-V sehr gute 86 Prozent der erreichbaren Punkte. In Summe erhält der Honda die Maximalanzahl von fünf Sternen im Crashtest (Stand: 11/2015). Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu knapp 1,90 Meter ausreichenden Schutz, zudem liegen sie (wie auch die hinteren Kopfstützen) nah genug am Kopf an, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. An den vorderen Türen finden sich stabile Bügeltürgriffe, an denen hohe Kräfte aufgebracht werden können, um auch nach einem Unfall die Türen noch zu öffnen. Hinten dagegen sind nur Schalenriffe vorhanden. Die vorderen Passagiere werden akustisch daran erinnert, sich anzuschallen. Über den Gurtstatus der hinteren Insassen wird der Fahrer per Display informiert.
- ⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,60 Meter Schutz. Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unter dem Kofferraumboden, wo sie unter Umständen nicht schnell erreichbar sein können.

2,1

Kindersicherheit

- ⊕ Die Kindersicherheit wird beim ADAC Crashtest mit 79 Prozent der möglichen Punkte bewertet, ein gutes Ergebnis. Kindersitze können auf den Fondaußenplätzen mittels Isofix-System samt Ankerhaken befestigt werden. Dafür ist zwar eine Einsteckhilfe nötig, dann aber klappt es problemlos. Alternativ lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen und vorn rechts auch mit den langen Gurten lagestabil fixieren, wozu auch die stabile Sitzfläche und passende Kontur beiträgt. Die Schlösser sind alle stabil montiert, weshalb ein Sitz auch mit einer Hand leicht angegurtet werden kann. Der Beifahrersitz eignet sich dank Höhenverstellung trotz des langen Gurtschlösses, einen Kindersitz aufzunehmen. Die Beifahrerairbags lassen sich deaktivieren, sodass auch vorn rechts rückwärtsgerichtete Kindersitze verwendet werden dürfen. Der Abstand der Gurtpunkte ist auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren äußeren Sitzen auch für breit bauende Kindersitze geeignet. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die Fensterschließkräfte sind an allen Fenstern niedrig und verhindern so wirkungsvoll ein Einklemmen.
- ⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren kann von Kindern leicht selbst bedient werden, eine unsinnige Konstruktion. Auf dem mittleren Platz der Rückbank eignet sich die Kontur und die Stabilität der Bank nicht, um einen Sitz zu montieren. Auch ist das Gurtschloss dort unpraktisch lang und der Abstand der Gurtpunkte gering. Im Allgemeinen sind die Gurtschlösser auf der Rückbank recht lang, unter Umständen gibt es hier Probleme beim Angurten.

2,1

Fußgängerschutz

- ⊕ Für den Fußgängerschutz erhält das Auto gute 72 Prozent der möglichen Punkte. Der Wagen hat eine recht weiche Front, die das Risiko für die Hüfte reduziert. Die Bereiche um die A-Säulen sind sehr unnachgiebig und verhindern so eine bessere Bewertung.

3,1 UMWELT/ECOTEST

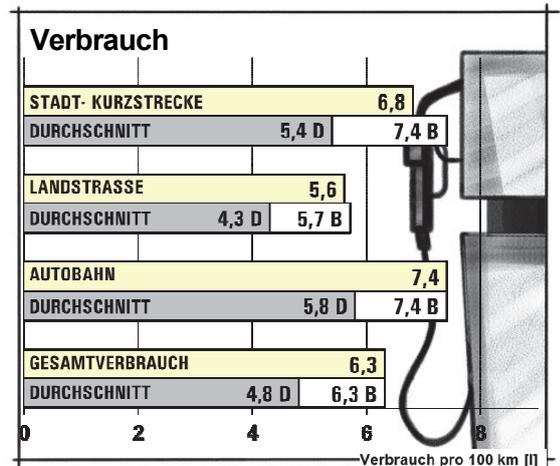
4,1 Verbrauch/CO2*

– Der ermittelte Verbrauch des Honda HR-V 1.5 i-VTEC Executive liegt bei 6,3 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 170 g/km erhält der Wagen der Kleinwagenklasse im CO2-Kapitel des EcoTest nicht mehr zufriedenstellende 19 Punkte. Innerorts liegt der gemessene Verbrauch bei 6,8 l, außerorts sind es 5,6 l und auf der Autobahn 7,4 l pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

In der Summe erreicht der Honda im ADAC EcoTest mit 59 Punkten drei von fünf Sternen.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, der Lohn sind 40 Punkte.



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

4,8 AUTOKOSTEN

5,1 Betriebskosten*

– Da sich die Betriebskosten hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, erhält der HR-V hier eine schlechte Benotung. Der Verbrauch ist deutlich zu hoch, auch die momentan recht niedrigen Spritkosten können hier nicht helfen.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

2,9 Wertstabilität*

Für die 2015 vorgestellte, neue Generation des HR-V kann ein durchschnittlicher Restwertverlauf erwartet werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Der Honda HR-V ist für einen Kleinwagen sehr teuer. Mindestens 19.990 Euro müssen gezahlt werden. Die getestete Ausstattungslinie Executive (die höchste von dreien) kostet in Verbindung mit dem 1,5 Liter großen Benzinmotor mindestens 25.890 Euro - viele Extras gibt es dann aber nicht mehr, es ist bis auf eine Anhängerkupplung und die Metalliclackierung alles wichtige an Bord.

5,4

Fixkosten*

Jährlich werden für den Honda 108 Euro an Kfz- Steuer fällig.

– Relativ hoch fallen die Aufwendungen für die Versicherung aus. Der HR-V ist vor allem in den Kaskoklassen ungünstig eingestuft (KH: 17; TK: 22; VK:22).

5,1

Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten sind im Klassenvergleich sehr hoch. Nur die Wertstabilität fällt noch befriedigend aus, die Fix- und Benzinkosten aber treiben den Unterhalt nach oben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	HR-V 1.5 i-VTEC Comfort	HR-V 1.6 i-DTEC Comfort
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1597
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	155/4600	300/2000
0-100 km/h[s]	10,2	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 S	4,0 D
CO2 [g/km]	130	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/22	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	100	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	498	474
Preis [Euro]	19.990	22.490

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1498 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	6600 1/min
Maximales Drehmoment	155 Nm
bei	4600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/5,6/7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	134 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	170 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4294/1772/1605 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1315 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	790 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	289 Euro
Monatliche Gesamtkosten	570 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/22
Grundpreis	25.890 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
City-Notbremsfunktion (5-32km/h)	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendeleuchte	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (passiv)	Serie
Spurassistent (passiv)	Serie
Standheizung	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen/ Pollenfilter)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro
Einparkhilfe hinten (und vorne)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	3,2
Sicht	2,7	Bremse	2,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	1,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kofferraum-Variabilität	3,0	Kindersicherheit	2,1
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	2,1
Bedienung	2,2	Umwelt/EcoTest	3,1
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO2*	4,1
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	2,0
Innenraum-Variabilität	3,3		
Komfort	2,9		
Federung	2,8	AUTOKOSTEN	4,8
Sitze	2,7	Betriebskosten*	5,1
Innengeräusch	3,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Klimatisierung	3,1	Wertstabilität*	2,9
Motor/Antrieb	2,5	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	2,3	Fixkosten*	5,4
Laufkultur	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,1
Schaltung	2,2		
Getriebeabstufung	3,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen