



## Honda HR-V 1.5 Turbo Sport

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (134 kW / 182 PS)

Zur Modellpflege 2019 des seit 2015 erhältlichen HR-V stellte Honda die Motorenpalette um: Der Diesel ist nicht mehr erhältlich, dafür steht dem weiterhin verfügbaren Saugbenziner mit anderthalb Litern Hubraum der aus anderen Honda-Modellen bekannte Turbobenziner zur Seite. Dieser ebenfalls 1,5 Liter große Vierzylinder überzeugt wie schon im Civic mit Laufruhe, Durchzug und Drehfreude. So ist der HR-V 1.5 Turbo Sport ein besonderes Auto: Ein Kleinwagen-SUV mit 182 quicklebendigen Pferdestärken. Um die Emissionen kümmert sich unter anderem ein Partikelfilter - mit Erfolg, ist der Partikelaustritt doch tatsächlich unauffällig. Anders der CO-Ausstoß, der bei Vollast deutlich ansteigt. Der Benzinverbrauch ist angesichts der Leistung und des kurz übersetzten Getriebes mit 6,8 Litern Super auf 100 Kilometer im Rahmen.

Das Fahrwerk und vor allem die Lenkung können die Agilität des Antriebs nicht ganz bieten. Immerhin fährt der Honda trotz der im HR-V Sport strafferen Abstimmung zwar merklich wankend, aber sicher und recht gutmütig um Kurven aller Art. Im HR-V Sport sind alle verfügbaren Assistenzsysteme serienmäßig, leider sind es nicht allzu viele. Ein vollwertiger Notbremsassistent wie auch Totwinkelwarner oder ein Abstandstempomat sind Fremdwörter für den kleinen Honda. Die Konkurrenz kann hier teils deutlich mehr.

Nicht nur deshalb sind die aufgerufenen 29.990 Euro kein Schnäppchen, wenn auch der HR-V mit einem eigenen Charme punktet: Kaum ein Kleinwagen-SUV bietet einen so druckvollen Antrieb. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Aircross, Fiat 500X, Ford Ecosport, Hyundai Kona, Mazda CX-3, VW T-Cross.

**+** großer Kofferraum, innovatives Sitzkonzept, hervorragender Motor, flotte Fahrleistungen

**-** kein Ersatz- oder Notrad, einstellbare Lordosenstütze nicht erhältlich, wenige Assistenzsysteme

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,1**

### Zielgruppencheck

**Familie** **3,1**

**City** **3,5**

**60+** **2,8**

**Langstrecke** **2,9**

**Transport** **2,4**

**Fahrspaß** **2,0**

**Preis/Leistung** **2,4**

Ecotest **★★★★☆**

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

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 dunkelroten, lederähnlichen Applikationen an Türen und

Armaturentafel, die mit der Sport-Ausstattung kommen, hübschen den Innenraum angenehm auf. Die Türen sind ungewöhnlicherweise großflächig mit weich gepolstertem Stoff überzogen, was einen pfiffigen 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.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

⊕ 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 auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,8 Litern pro 100 Kilometer ist mit 735 Kilometer (50 Liter Tankinhalt) ordentlich, die maximale Zuladung aber eher mäßig: Nur 445 Kilogramm dürfen im Testwagen zugeladen werden. Es sind 70 kg Stützlast erlaubt. Auf dem Dach dürfen 75 Kilogramm mitreisen, eine praktische Reling gibt es aber nur in der Executive-Ausstattung.

⊖ 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 Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gebremste Hänger kann der Honda nur bis zu 1.000 kg Anhängergewicht ziehen, ungebremste bis zu 700 kg. Zum Tanken muss der Tankdeckel umständlich per Schalter im Fußraum entriegelt werden, zudem ist kein Fehlbetankungsschutz vorhanden. So kann man versehentlich Diesel tanken, was teuer kommt.

### 3,3 Licht und Sicht

Nur 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.

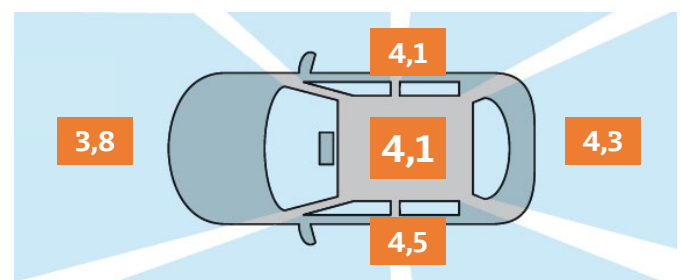
⊕ Die Karosserie des HR-V ist nach vorn wie auch nach hinten recht gut abschätzbar, was das Parkieren und Rangieren zu einer lösbarer Aufgabe macht. Unterstützt wird der Fahrer



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

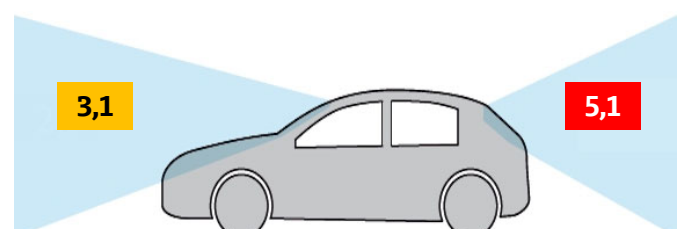
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



durch Parksensoren und Rückfahrkamera (beides Serie), deren Bild auf dem Touchscreen um Parkhilfslinien ergänzt wird. Die Sicht bei Nacht wird durch die beim Sport serienmäßigen LED-Scheinwerfer unterstützt. Deren Lichtschein könnte homogener sein, hat aber eine angenehm tageslichtähnliche Lichtfarbe.

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 blendet selbsttätig ab. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, der den nicht einsehbaren Bereich neben dem Fahrzeug verkleinert.

## 2,5 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: In der untersten Stellung ist die Fahrersitzfläche 54 Zentimeter über dem Boden. Hinten fällt das Entern des Fahrzeugs etwas schwerer, vor allem wegen der deutlich schmaleren Türöffnung und der nach hinten abfallenden Dachkante. Die Türen

⊖ Nach den aktuellen Maßstäben der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der HR-V nur ausreichend 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.

Niedrige Hindernisse wie spielende Kinder lassen sich hinter dem hohen Fahrzeugheck nur schlecht wahrnehmen - ein Grund, nicht die niedrigste Ausstattungslinie (Comfort) zu wählen, denn in dieser gibt es keine Rückfahrkamera. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, funktioniert die normale Blinkerbetätigung nicht mehr.

besitzen vorn drei und hinten zwei Türfeststeller, die die Türen auch an Steigungen sicher halten.

⊕ Es finden sich Haltgriffe an allen äußeren Sitzplätzen. Die Zentralverriegelung des HR-V Sport wird konventionell per Fernbedienung gesteuert, das schlüssellose Zugangssystem gibt es nur für die Executive-Ausstattung. Nach dem Abstellen des Wagens bleiben die Scheinwerfer und Rückleuchten noch eine kurze Zeit an und beleuchten den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug.

## 1,9 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 Getränkeboxen in den Kofferraum. Noch großzügiger fällt das Gepäckabteil aus, wenn man die Rücksitzlehnen umklappt. 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 15 Liter Stauraum.

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

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, der Griff dafür ist gut erreichbar. Die Ladeöffnung ist



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

breit und sehr hoch, dadurch auch für sperrige Gegenstände gut gerüstet. Die Ladekante liegt mit 65 Zentimetern in angenehmer Höhe über der Fahrbahn: Das Gepäck muss nicht zu weit angehoben werden. Der Ladeboden liegt nur 7 Zentimeter tiefer als die Ladekante, das Entladen fällt also nicht schwer.

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

### 3,1 Kofferraum-Variabilität

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

⊖ Kleine Utensilien können im Kofferraum kaum befestigt

## 2,6 INNENRAUM

### 2,7 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 auf diese Art unnötig verspielt.

Die Platzierung des Lichtschalters im linken Lenkstockhebel ist verbesserungswürdig, zudem die Symbole dort nicht beleuchtet sind. 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 mit dem Trend und gestaltete die komplette Bedieneinheit als berührungssensitive Kunststoffscheibe. 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.

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 trotz der nicht sofort eingängigen

### 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Garmin Navigationssystem mit Stauerkennung per TMC, Radioempfang via AM/FM/DAB+, ein CD-Laufwerk, zwei USB- und ein HDMI-Anschluss sowie Freisprecheinrichtung und Audiostreaming über Bluetooth sind beim HR-V Sport serienmäßig. Auch drei 12 V-Steckdosen findet man im Honda.

werden. Lediglich die vier Zurrösen können dafür genutzt werden, wenn man sich beim Honda Zubehör das Gepäcknetz besorgt. Dort gibt es auch ein Trenngitter für den Kofferraum, das hinter den Rücksitzen bis zum Dach reicht. Beim unvorsichtigen Zurückklappen der Rücksganzbank können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

Gruppierungen überschaubar. Die Lautstärke wird ebenfalls per Touch-Oberfläche geregelt, was im Alltag mäßig genau funktioniert, dadurch lange dauert und den Bediener nervt. Der Gewöhnungsaufwand ist insgesamt zufriedenstellend, nur das Lenkrad ist mit vielen Tasten und nicht selbsterklärenden Symbolen für Bordcomputer und Einstellungen überfrachtet und erschwert so die Eingewöhnung. Eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur findet man nicht, aber bei niedriger oder zu hoher Temperatur leuchtet ein blaues beziehungsweise rotes Symbol auf.

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



Ein modernes Design und eine zufriedenstellende Material- und Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Honda HR-V. Beim Facelift wurde die Bedienung durch Touchscreens dem Zeitgeist angepasst, was die ehemals gute Handhabung jedoch eher erschwert denn verbessert hat.

Die Honda Connect-Plattform des Infotainmentsystems bietet Internetradio und weitere Apps wie etwa einen Internetbrowser. Apple Carplay und Android Auto gibt es allerdings (noch) nicht, im Civic ist es schon verfügbar.



## 2,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumgefühl vorn ist durch die großen Fensterflächen gut, wenn auch Armaturenbrett und Mitteltunnel eher wuchtig wirken. Auch die Kopffreiheit reicht für etwa zwei Meter große

Menschen, das tatsächlich nutzbare Platzangebot allerdings wird durch die nicht weit zurück schiebbaren Sitze limitiert. So reicht der Platz nur für gut 1,85 Meter große Fahrer.

## 2,6 Raumangebot hinten

⊕ Hinten engen 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 Platz vor.

## 3,1 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 umklappen. Daher fällt die Beurteilung in diesem Kapitel nur befriedigend aus. Vorn bietet der Wagen einige Ablagemöglichkeiten, der doppelbödig Flaschenhalter im erhöhten Mitteltunnel fasst auch größere Flaschen. Das Handschuhfach ist durchschnittlich groß. Hinten sind die Ablagemöglichkeiten etwas enttäuschend, nur ein Getränkehalter und kleine Ablagen in den Türen sind nicht sehr praxisgerecht. Zumindest gibt es an beiden Vordersitzlehnen Taschen für Kleinkram.

⊕ Ein besonderes Feature im HR-V sind die vom Hersteller so bezeichneten Magic Seats. Die Rücksitzflächen können mit



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz.

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

### 2,9 Federung

Der HR-V Turbo Sport heißt nicht umsonst so, sondern stellt schon wegen seines Motors die dynamische Speerspitze unter den HR-V dar. Dementsprechend hat sich Honda auch des Fahrwerks angenommen und nachgeschärft. Herausgekommen ist eine sportlich motivierte Abstimmung, die nicht allzuviel SUV-Trägheit übrig ließ. Gleichzeitig reicht der Honda

gerade Querfugen, Kanaldeckel und Ähnliches sehr direkt weiter und lässt keine Zweifel an der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche aufkommen. Außerorts und auf der Autobahn wird es aber besser, da sich der HR-V Sport hier auch von starken Bodenwellen nie ins schwammige Wanken drängen lässt, sondern satt und komfortabel abrollt.

### 2,8 Sitze

Im HR-V Sport sind manuell verstellbare Stoff-Kunstledersitze serienmäßig an Bord. Elektrisch einstellbare Sitze sucht man in der Preisliste vergeblich, wie auch einstellbare Lordosenstützen. Die Vordersitze sind straff, aber angenehm gefedert. Die Lehnen sind gut geformt, die Seitenwangen bieten aber in zügig durchfahrenen Kurven nicht sehr viel Seitenhalt. An den Schultern fehlt es an Unterstützung, da die Lehnen nicht

besonders lang sind. Die Sitzflächen sind gut ausgeformt, aber kurz gehalten.

Die klappbare Rückbank bietet keine allzu ausgeprägte Kontur. Lehne und Sitzfläche sind straff gepolstert. Immerhin ist die Lehne hoch und in der Neigung einstellbar.

### 3,1 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,7 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 klingt nur beim Ausdrehen

etwas lauter und dröhnend, ansonsten hält er sich im Hintergrund und kann dank seines kräftigen Drehmoments in niedrigen Drehzahlregionen betrieben werden. Wind- und Umgebungsgeräusche sind nicht störend, aber vernehmbar.

### 2,8 Klimatisierung

Eine Klimaanlage ist in allen HR-V serienmäßig, bis auf das Grundmodell ist sogar 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.

⊖ Bis auf bei der Luftdüse ganz links kann man bei den Düsen im Armaturenbrett die Lüftungsstärke nicht unabhängig von der Luftstromrichtung einstellen. Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit exakt 1498 ccm Hubraum leistet 182 PS bei 5.500 Touren und bietet sein maximales Drehmoment von 240 Nm bereits ab 1.900 Umdrehungen pro Minute - dieser Wert steht bis 5.000 Umdrehungen zur Verfügung. Die Elastizitätsmessungen

liegen auf sehr gutem Niveau, egal ob vierter, fünfter oder sechster Gang. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der HR-V bei Bedarf in 4,6 Sekunden, aus dem Stand laut Hersteller in 7,8 Sekunden. Bei 215 km/h endet der Vortrieb.

### 1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der anderthalb Liter große Vierzylinder zeigt, wie es geht: Kaum merkliche Vibrationen, kein Schütteln oder Brummen bei niedrigen Drehzahlen, früh anliegende Kraft aus dem Drehzahlkeller, dazu eine bemerkenswerte Drehfreude bis in

den Begrenzer. So muss ein Benziner fahren, dann kann er nämlich den Vorteil des breiten nutzbaren Drehzahlbandes einem Diesel gegenüber ausspielen.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

Die sechs Gänge sind passend gestuft und die Gesamtübersetzung zugunsten des Durchzugs eher kurz: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle bereits mit 3.400 Umdrehungen pro Minute.

⊕ Das knackige Getriebe gefällt mit kurzen Schaltwegen, die einen sportlichen Charakter verleihen. Eine Schaltpunktempfehlung unterstützt bei der Wahl des ökonomischsten Gangs und die Autohold-Funktion der elektrischen Hand-

bremse verhindert zeitlich unbegrenzt ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Um den Rückwärtsgang einzulegen, muss keine Sicherung betätigt, sondern nur gewartet werden, bis die Mechanik die Schaltgasse automatisch frei gibt (unterhalb von etwa acht km/h). Dann lässt sich der Rückwärtsgang leicht und ohne lautes Krachen im Getriebe einlegen.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der ADAC Ausweichtest ist für das SUV nicht die Paradedisziplin, 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 trotz der recht hohen Leistung 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.

### 3,0 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.

### 2,5 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h fällt mit durchschnittlich 35,1 Metern noch gut aus. Die Bremsanlage spricht gut an und ist ebenso dosierbar.
























## 2,8 SICHERHEIT

### 2,9 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 Sport serienmäßig sind. Mittlerweile gibt es aber auch in der Kleinwagenklasse Konkurrenten, die mehr Systeme bieten, wie etwa einen Totwinkelassistenten oder einen Notbremsassistenten, der auch außerorts funktioniert.

So ist nur 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 ein 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Wunsch den Limiter gleich auf die erlaubte Geschwindigkeit ein. Die Erkennung arbeitet aber nicht sehr verlässlich, 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.

Bei einer Notbremsung schaltet sich der Warnblinker in hoher Frequenz ein.

## 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

In den Crashtests nach EURO NCAP erreicht der HR-V gute 86 Prozent der erreichbaren Punkte. In Summe erhält der Honda die Maximalanzahl von fünf Sternen im Crashtest (Stand: 11/2015). Front- und Seitenairbags vorn sowie über die gesamte Fahrzeuglänge reichende Kopfairbags für alle außen sitzenden Passagiere sind serienmäßig an Bord.

⊕ Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu gut 1,90 Meter ausreichenden Schutz. Die vorderen Passagiere

werden akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen. Über den Gurtstatus der hinteren Insassen wird der Fahrer per Display informiert.

⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis zu einer Körpergröße von etwas über 1,60 Meter Schutz. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden, wo sie unter Umständen nicht schnell erreichbar sein können.

## 2,9 Kindersicherheit

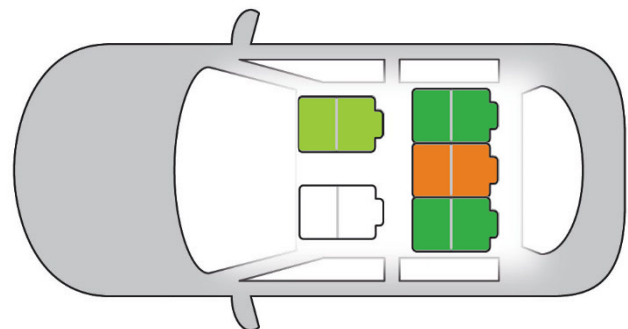
⊕ Die Kindersicherheit wird beim Crashtest mit 79 Prozent der möglichen Punkte bewertet, ein ordentliches Ergebnis. Kindersitze können auf den Fondaußenplätzen mittels Isofix-System samt Ankerhaken befestigt werden. Dafür ist zwar eine Einsteckhilfe empfehlenswert, dann aber klappt es problemlos. Alternativ lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen und vorn rechts auch mit den langen Gurten lagestabil fixieren. Die Beifahrerfrontairbag lässt sich deaktivieren, sodass auch dort rückwärtsgerichtete Kindersitze verwendet werden dürfen. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren äußeren Sitzen auch für breit bauende Kindersitze geeignet. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze zur Gurtmontage universeller Kindersitze aller Altersgruppen.

⊖ 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 der Abstand der Gurtanlenkpunkte gering.

Hält man die Fensterheberschalter beim Schließen gezogen und fährt die Fenster so im manuellen Modus nach oben, greift nur beim Beifahrer ein Einklemmschutz.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 3,2 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das Auto 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.



## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der ermittelte Verbrauch des Honda HR-V 1.5 Turbo Sport liegt bei 6,8 l/100 km. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 182 g/km erhält der Wagen der Kleinwagenklasse im CO<sub>2</sub>-Kapitel des Ecotest nach aktuellem Maßstab nur zufriedenstellende 23 Punkte. Innerorts liegt der gemessene Verbrauch bei 6,8 l, außerorts sind es 5,9 l und auf der Autobahn 8,1 l pro 100 km.

### 2,6 Schadstoffe

Die Partikelemissionen hat der mit einem Partikelfilter bewehrte Honda ganz gut im Griff, bei Vollast steigt der CO-Ausstoß aber deutlich an, was dem HR-V bei der Schadstoffbewertung Punkte kostet: Von 50 erreichbaren bekommt er 34. In der Summe erreicht der HR-V 1.5 Turbo Sport im ADAC Ecotest mit 57 Punkten drei von fünf Sternen.

## 2,1 AUTOKOSTEN

### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

29.990 Euro kostet der HR-V 1.5 Sport Turbo, kein Pappenstiel - typisch Japaner lässt sich der Preis aber auch kaum mehr nach oben treiben, da die Modellvariante schon über den Ausstattungsumfang entscheidet. Der HR-V Sport stellt die Topausstattung dar und ist verpflichtend, wenn man den 182 PS starken Turbobenziner haben möchte. Unter den Kleinwagen-SUV findet man leistungsmäßig kaum Konkurrenz für den Honda, in Sachen Ausstattung schon: Ein Notbremsassistent, der auch außerorts noch funktioniert, ist auch in dieser Klasse mittlerweile zu erwarten.

⊕ Die Versicherungseinstufungen sind angenehm niedrig, drei Jahre oder 100.000 Kilometer Garantie sind serienmäßig. Gegen Aufpreis von nur 339 Euro bekommt man eine Anschlussgarantie bis insgesamt fünf Jahre oder 180.000 Kilometer.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

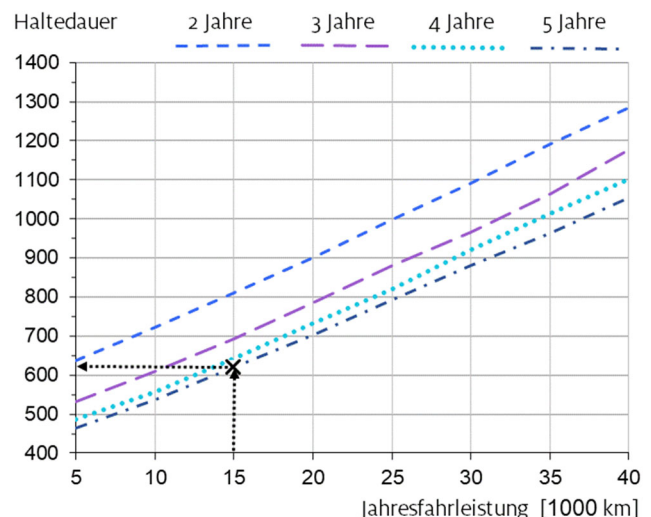
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 619 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	HR-V 1.5 Comfort	HR-V 1.5 Turbo Sport
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	134 (182)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	155/4600	240/1900
0-100 km/h [s]	10,2	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	130	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/21	16/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	21.990	32.440

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

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

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	134 kW/182 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,5/5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	151/135 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.346/1.790/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	1.341/449 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	431/1.456 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	70/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost 3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)	
Produktion	Yorii, Japan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (.Gang)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	5,9/7,5/9,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,9/8,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	154 g/km (WTW* 182 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.345/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/870/1.320 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>140 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>81 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>305 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	632 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	142 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/21		
Basispreis HR-V 1.5 Turbo Sport	29.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.331 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	840 Euro
Metalllackierung	560 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,8</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,9</b>	Verbrauch/CO2	3,7
Federung	2,9	Schadstoffe	2,6
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,8		

Stand: Januar 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.