



## Honda ZR-V 2.0 i-MMD e:HEV Advance e-CVT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (135 kW/184 PS)

Honda macht es einem mit seinen kryptischen Typenbezeichnungen mit Ausnahme der Klassier Jazz und Civic nicht gerade einfach: Zwischen dem Mittelklasse-SUV CR-V und dem Kleinwagen-SUV HR-V (die Elektrovariante heißt e:Ny1) bieten die Japaner mit dem ZR-V nun auch in der Kompaktklasse diese beliebte Fahrzeuggattung an. Die Technik kommt dabei teilweise vom Honda Civic, der 2022 seine Premiere feierte. Für Vortrieb sorgt hier wie da ausschließlich ein komplexes Hybridsystem, das im Wesentlichen aus einem Zweiliter-Saugbenziner, zwei E-Motoren sowie einer Pufferbatterie besteht. Auf ein konventionelles Getriebe können die Japaner dabei verzichten, da in den meisten Betriebszuständen der 184 PS/135 kW leistende E-Motor für Vortrieb sorgt. In der Praxis überzeugt der Antrieb mit spontaner und harmonischer Leistungsentfaltung und munteren Fahrleistungen. Sein Sparpotenzial kommt vor allem innerorts zum Tragen, während der Verbrauch bei höheren Geschwindigkeiten stark ansteigt. Uneingeschränktes Lob gibt es hingegen für das Fahrwerk. Es bietet nicht nur einen überdurchschnittlich guten Federungskomfort, sondern auch eine beeindruckende Fahrdynamik. Leider können die Bremsen hier nicht ganz mithalten, der Bremsweg fällt mit 38,2 m eindeutig zu lang aus. Im Innenraum punktet der ZR-V mit einer wertigen Materialauswahl und eingängigen Bedienung, der Kofferraum fällt aber vergleichsweise klein aus. Auch die geringe Anhängelast von lediglich 750 kg prädestiniert das SUV nicht gerade als Zugfahrzeug. Für 46.400 Euro bekommt man ein sehr gut ausgestattetes Fahrzeug, bei dem weniger die Nutzbarkeit, als vielmehr Fahrvergnügen und Design im Vordergrund stehen. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Tonale, Hyundai Tucson, Toyota Corolla Cross, VW Tiguan.

- + wertiges Interieur, intuitives Bediensystem, gelungene Fahrwerksabstimmung, sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- geringe Anhängelast, bei höherer Geschwindigkeit steigt Verbrauch stark an, mäßiger Bremsweg, unzuverlässige und teils nervige Assistenzsysteme

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,1

### Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie gefällt mit einer ordentlichen Verarbeitung, die Spaltmaße fallen teils allerdings etwas größer aus. Zudem hinterlässt speziell der Tankdeckel einen billigen Eindruck: Man sieht nicht nur die Schweißpunkte, er scheppert zudem lautstark beim energischen Öffnen. Die Türrahmen sind aus mehreren Teilen zusammenschweißt und kommen zudem ohne Verkleidung aus. Abzüge gibt es zudem für die Seitenwände im Kofferraum aus Hartplastik, die rasch verkratzen. Im Innenraum punktet der Japaner mit einer sorgfältigen Verarbeitung und einer Materialauswahl, die über dem Klassendurchschnitt liegt. So sind nicht nur das

Armaturenbrett und die vorderen Türverkleidungen im oberen Bereich geschäumt, sondern auch die hinteren Türtafeln. Ebenfalls eine Seltenheit sind mit Stoff bezogene Sonnenblenden - selbst eine Mercedes E-Klasse oder ein BMW 5er belassen es hier bei schnödem Kunststoff. Auch die metallisch schimmernden Drehregler für die Klimatisierung wirken edel und sind in diesen Segment eine echte Augenweide.

⊖ Die Motorhaube wird nicht von praktischen Gasdruckfedern geöffnet und offen gehalten - man muss einen Haltestab bemühen.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,2 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 57-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 915 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei guten 540 kg – das dürfte selbst für den Familienurlaub genügen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen.

⊖ Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er selbst mit eigener Bremse nur bis zu 750 kg wiegen. Ungebremst

dürfen Hänger 700 kg wiegen. Untypisch für ein SUV: Eine Dachreling gibt es für den Japaner nicht, zudem beträgt die Dachlast vergleichsweise geringe 65 kg. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, weitere Optionen gibt es nicht. Mit 4,57 m Länge ist der ZR-V für einen Kompaktwagen nicht besonders kurz, die Breite fällt mit 2,10 m sogar überdurchschnittlich groß aus. Auch der Wendekreis ist mit gemessenen 11,8 m nicht sonderlich klein.

### 2,7 Licht und Sicht

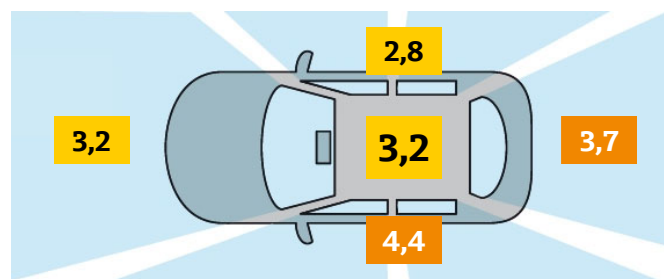
Die Fahrzeugfront lässt sich durch die recht kantige Motorhaube noch einigermaßen erahnen, der hintere Fahrzeugabschluss ist aber nicht einsehbar und noch dazu recht hoch. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch der ADAC Rundumsichttest belegt: Vor allem der Blick



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Immerhin sind die Fondkopfstützen vollständig versenkbar und behindern die Sicht nicht zusätzlich.

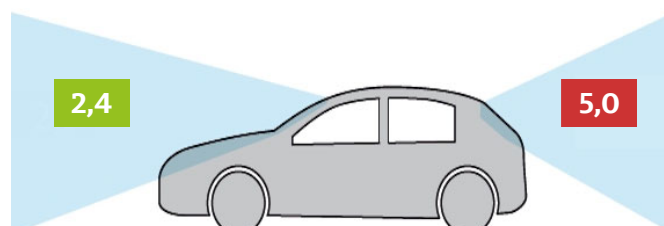
### Rundumsicht

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.



nach rechts hinten ist durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

⊕ Der ZR-V Advance hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse vorn gut erkennbar. Serienmäßig gibt es LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Das Lichtsystem verfügt im ZR-V Advance zusätzlich über ein gutes Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer sowie einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Der Scheinwerferkegel des Abblendlichts (Reflexionstechnik) ist recht schmal und

dürfte etwas heller sein, das Fernlicht ist in Projektionstechnik ausgeführt und dürfte homogener sein.

Rückleuchten in LED-Technik sind serienmäßig. Der Innen Spiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Die Scheibenwischer haben integrierte Waschdüsen, die das Wischwasser nur in der Aufwärtsbewegung gezielt vor die Wischerblätter spritzen und somit nicht nur für ein besseres Wischergebnis sorgen, sondern auch Spritzwasser sparen.

⊖ Wie inzwischen leider üblich gibt es auch für den ZR-V keine Scheinwerferreinigungsanlage. Bei aktivierter Warnblinkanlage lässt sich die Fahrtrichtung nicht mehr anzeigen.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn steigt man recht bequem ein und aus, lediglich der recht hohe Schweller ist dabei hinderlich. Der Fahrersitz befindet sich zudem in angenehmer Höhe (in der untersten Stellung 54 cm über Fahrbahn). Beim Zustieg zur Rücksitzbank stört neben dem hohen Schweller der eingeschränkte Platz im Fußraum, insgesamt gibt es jedoch wenig Grund zur Klage. Im Fond stört kein Mitteltunnel, an dessen Stelle findet sich nur eine kleine Erhöhung.

Serienmäßig beleuchtet der ZR-V nach dem Auf-/Absperren den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug, für die Fahrzeugseiten gibt es jedoch keine Beleuchtung.

⊖ Das serienmäßige Keyless-System funktioniert gut, verfügt aber über einen ungenügenden Diebstahlschutz, da es sich mit einem Reichweitenverlängerer überlisten lässt. Weitergehen Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).



Mit 355 l Volumen ist der Kofferraum des ZR-V nicht besonders groß ausgefallen.

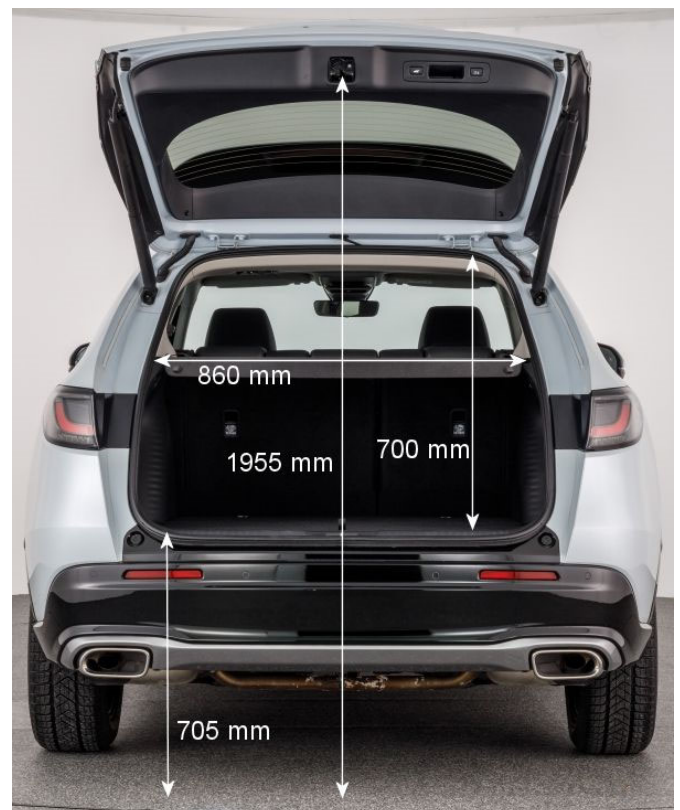
## 2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt für ein Kompakt-SUV nicht sonderlich großzügig aus. Das Standardvolumen beträgt 355 l und liegt somit sogar unter dem des Civic (370 l). Baut man die Laderaumabdeckung aus, passen aufgrund der schräg verlaufenden Heckscheibe lediglich weitere 120 l oder alternativ insgesamt acht Getränkeboxen hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis Fensterunterkante) fasst das Gepäckabteil 855 l, dachhoch beladen 1.375 l.

## 1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt mit 71 Zentimeter für ein SUV nicht allzu hoch über der Straße, zudem befinden sich Ladeboden und -kante einem Niveau. Die große Heckklappe erlaubt auch den Transport von sperrigem Ladegut.

⊕ Die Japaner betreiben teils einen bemerkenswerten hohen Aufwand. So verfügt das Gepäckabteil nicht nur über zwei



Mit ca. 71 cm liegt die Ladekante auf einer akzeptablen Höhe.

seitliche LEDs, sondern sogar zwei Leuchten in der Heckklappe. Damit nicht genug: Gegen Aufpreis wird sogar die Ladekantenschutzleiste beleuchtet. Ein weiteres Beispiel für die Akribie der Japaner ist die passgenaue Ausformung für die Gepäckraumabdeckung unter dem Ladeboden. Zudem lässt sich der vordere Teil des Ladebodens aufstellen und wird dabei fixiert. Dass der Ladeboden bei umgeklappten Rücksitzlehnen

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden die beiden Seiten per Tastendruck oben an der Lehne, vom Kofferraum aus ist dies nicht möglich. Der am Dachhimmel angeschlagene Mittelgurt muss vor dem Umklappen des linken Teils ausgehängt werden, andernfalls ist er im Weg.

Netze und Seitentaschen vermisst man im ZR-V, immerhin

eben ist, versteht sich da schon beinahe von selbst. Die Heckklappe öffnet und schließt ab Werk elektrisch, zudem ist die Betätigung auch per Fußschwenk möglich. Zudem kann die Klappe zeitverzögert schließen und die Öffnungshöhe lässt sich einstellen. Praktisch ist zudem der 12-V-Anschluss in der rechten Seitenwand.

gibt es zwei Taschenhaken und ein ca. 20 l großes Staufach unter dem Ladeboden.

⊖ Es gibt weder eine Durchlademöglichkeit noch lässt sich der Beifahrersitz für den Transport langer Gegenstände umklappen.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Der ZR-V hat das Cockpit in weiten Teilen von der Kompaktklimousine Civic übernommen. Trotz digitalem Kombiinstrument und Touchscreen wirkt das Cockpit nicht sonderlich modern, was in puncto Bedienung jedoch durchaus positiv ist. So verbauen die Japaner beispielsweise eine separate Klimabedieneinheit anstatt die Klimafunktionen in den Touchscreen zu verlagern. Die Klimaautomatik steuert man über bestens bedienbare Tasten und Drehregler. Über den Touchscreen mit einer recht übersichtlichen Bedienstruktur und angenehm großen Touchflächen regelt man das Infotainment und einige Fahrzeugeinstellungen. Dabei muss man nie besonders tief in Menüs abtauchen, da die Optionen nicht so mannigfaltig sind wie bei einigen Konkurrenten. Konventionelle Tasten auf dem Multifunktionslenkrad, haptische Tasten auf dem Touchscreen sowie ein Drehknopf für die Lautstärkeregelung erleichtern den Umgang mit dem ZR-V ungemein.

Sitz, Lenkrad und Spiegel lassen sich dank separater Bedienelemente ebenfalls schnell und problemlos einstellen, die Anzeigen des Kombiinstrument-Bildschirms sind klar ablesbar. Beim Betrachten der Anzeigen fragt man sich allerdings, warum Honda ein Display nutzen musste. Es gibt kaum Individualisierungsmöglichkeiten, der Bildschirm simuliert entweder ein analoges Zeigerinstrument oder stellt die Geschwindigkeit mittig als Zahl dar. Ohne Informations-

verlust hätte man auch ein paar schön gemachte, analoge Zeiger nutzen können - was aus der Masse herausstechen würde und bei entsprechender Gestaltung auch wertiger wirken würde. Wahrscheinlich sind Zeiger einfach teurer als Bildschirme oder Honda folgt hier einfach dem Trend.

⊖ Einen Drehzahlanzeige gibt es nicht, der linke Teil des Kombiinstrument-Bildschirms wird in jedem Fahrmodus von einem Power-Meter eingenommen, das die gerade abgerufene Systemleistung darstellt.



Der Innenraum präsentiert sich gut verarbeitet und mit einer wertigen Materialanmutung. Auch die Bedienung überzeugt.

## 2,8 Multimedia/Konnektivität

Hier ist der ZR-V nicht auf dem Stand der Technik. In erster Linie fehlt im Vergleich zu den meisten Konkurrenten eine Online-Anbindung des Infotainments. So kann man etwa präzise

Online-Verkehrsinformationen des Navigationssystems nur nutzen, wenn man das System über einen Hotspot des eigenen Smartphones mit dem Internet verbindet.

Die Basics sind aber serienmäßig: Analoger und digitaler Radioempfang, drei USB-Anschlüsse für vorn und hinten, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, CarPlay (wireless) und

Android Auto sind ebenso stets im ZR-V Advance wie eine induktive Ladeschale und ein Bose-Soundsystem mit Subwoofer im Kofferraum.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen finden im ZR-V Platz - der Fahrersitz bietet Fahrern bis 1,95 m Körpergröße genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,0 m große Fahrer ausreichen. Das Raumgefühl ist klassentypisch und

angenehm, die eher breite Mittelkonsole schränkt aber etwas ein. Dafür bringt das serienmäßige Panorama-Schiebedach auf Wunsch mehr Licht in den Innenraum.

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Hinten bietet der ZR-V ordentliche Platzverhältnisse. Limitierender Faktor ist hier nicht die großzügige Beinfreiheit, die bei einem 1,85 m großen Fahrer für bis zu 2,10 m große Insassen ausreicht, sondern die nur durchschnittliche Kopffreiheit. Mitfahrer nehmen bereits ab rund 1,90 m Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Das Raumgefühl geht in Ordnung, auch hier bringt das Glasdach bei geöffneter Jalousie viel Helligkeit hinein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es Platz unter der Mittelarmlehne und ordentliche Becherhalter, die ihren Inhalt festklemmen. Bemerkenswert: Honda hat an einen Brillenhalter im Dachhimmel gedacht. Ein Halter für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr, auch nicht in den schmalen Türfächern. Hinten gibt es in der klappbaren Mittelarmlehne Becherhalter, die aber nicht für alle Größen geeignet sind. Die Türablagen fallen auch hier klein aus, es gibt aber Lehnentaschen und Jackenhaken. Das

Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.

⊖ Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten lassen sich die Rücksitze weder in Längsrichtung noch deren Lehnenneigung verstellen.

## 2,6 KOMFORT

### 2,3 Federung

⊕ Die Japaner haben bei der Fahrwerksabstimmung ganze Arbeit geleistet. Auch ohne verstellbare oder gar adaptive Dämpfer überzeugt der ZR-V mit einem gelungenen Federungs-komfort. Honda spendiert dem SUV ein Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Mehrlenker-Aufhängung hinten, während viele Konkurrenten an der Hinterachse lediglich eine simple Verbundlenkerkonstruktion verbauen. Das Fahrwerk spricht sensibel auf Kanaldeckel und

Bodenwellen an, ohne bei höherem Tempo nachzuschwingen. Auch bietet der Wagen gefühlt mehr Federweg als man ihm ansieht, so wie er Geschwindigkeitshügel schlucken kann. Auch wenn der ZR-V nicht an die Konkurrenten mit adaptiver Dämpferregelung heranreicht, ist der Federungskomfort ein gutes Beispiel für die Ingenieurskunst der Japaner, zumal das SUV auch fahrdynamisch überzeugen kann.

### 3,0 Sitze

Während der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig in der Höhe justierbar ist, ist diese Funktion für den Beifahrersitz nicht verfügbar. Die Sitzflächenneigung hat

wiederum nur der Fahrersitz. Im Gegensatz zum Civic, von dem der ZR-V den Sitz übernommen hat, gibt es für das SUV keine verstellbare Lordosenstütze.

Die äußeren Plätze der Rückbank sind zwar angenehm gepolstert, die Sitzposition ist aber aufgrund des vergleichsweise spitzen Kniewinkels nicht besonders bequem. Der höckerartig geformte Mittelsitz eignet sich kaum für längere Etappen.

⊕ Die elektrisch verstellbaren Vordersitze sind angenehm gepolstert und passend konturiert. Dank kräftiger, aber nicht

einengender Lehnwangen bieten die Sitze einen guten Seitenhalt. Die Sitzposition ist auch dank der bequem gepolsterten Mittelarmlehne, die sich allerdings nicht in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt, angenehm. Eine Besonderheit in dieser Fahrzeugklasse ist das separate Kniepolster, das insbesondere Langstreckenfahrer zu schätzen wissen.

### 3,3 Innengeräusch

Der ZR-V ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,7 dB(A). In diesem Bereich sind die Windgeräusche absolut dominant und eben nicht gerade leise, wie das Messgerät bestätigt.

Der Motor hält sich bis zu einer mittleren Leistungsanforderung akustisch zurück, dreht unter höherer Last dann aber hoch und ist deutlich zu hören. Der Klang ist dabei knurrig, stört aber nicht über Gebühr.

### 2,3 Klimatisierung

⊕ Der ZR-V ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen oder getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind stets verbaut. Auch die beheizbaren Vordersitze sind immer an Bord, in der Topausführung Advance bringt das SUV zudem eine Lenkradheizung sowie beheizbare äußere Fondsitze mit. Die

Luftausströmer im Fond fallen uns auch positiv auf, weil sie in der Kompaktklasse nicht die Regel sind.

⊖ Nicht optimal gelingt die Luftverteilung, da sich der Luftstrom der Düsen im Armaturenbrett nicht an der Lüftungsdüse selbst dosieren lässt.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der ZR-V hat einen kraftvollen Hybridantrieb unter der Haube. Der Vierzylinder-Sauger mit zwei Litern Hubraum stellt 105 kW/143 PS zur Verfügung, noch stärker aber ist der Elektromotor mit 135 kW/184 PS und 315 Nm. Es handelt sich um einen verzweigten Hybrid, deshalb sind allerhand Antriebsarten möglich. Zum Beispiel ist der Benziner aus und der ZR-V fährt elektrisch oder der Benziner treibt bei höheren Geschwindigkeiten die Vorderräder an. Häufiger jedoch treibt der Elektromotor an, während der Benziner über eine zweite Elektromaschine (Generator) den Strom dafür zur Verfügung stellt. Überschüssiger Strom wird dabei in die Batterie gespeist. Das SUV sprintet laut Honda bei Bedarf in 8,0 s aus dem Stand auf 100 km/h. Auch die ADAC Messungen zeigen, dass der ZR-

V nicht umsonst als sportlicher Hybrid vermarktet wird. Von 60 auf 100 km/h geht es in 5,0 s, von 80 auf 120 km/h in 6,1 s. Das Anfahrverhalten (von 15 auf 30 km/h in 1,0 s) ist tadellos, hier macht sich die spontane Leistungsentfaltung des E-Antriebs positiv bemerkbar. Die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 173 km/h elektronisch abgeregelt.

⊖ Möchte man wiederholt in kurzer Abfolge die volle Leistung abrufen, lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach. Die kleine Pufferbatterie ist rasch leer ist und die Kombination aus Benzinmotor und Generator nicht genügend Leistung erzeugen, damit der für den Antrieb verantwortliche E-Motor seine volle Durchzugskraft erzeugen kann.

### 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Elektrisch angetrieben ist der Antriebskomfort hervorragend, aber auch mit aktiviertem Benzinmotor bleibt der Antriebskomfort hoch. Vibrationen treten zwar auf, stören aber nicht weiter. Unter Last verkneift sich der Honda die bei CVT-Antrieben oft übliche Eigenschaft, mit bei konstant hoher Drehzahl lautstark dröhnendem Verbrenner zu beschleunigen. Der ZR-V simuliert unter hoher Last Schaltvorgänge, was akustisch angenehm

ist. Das unangenehm laute Verharren bei hohen Motordrehzahlen ist dem Honda-Hybridssystem somit fremd.

⊕ Die durch den Elektromotor möglich gewordene Spontanität im Antrieb ist richtig erlebbar. Gerade innerorts und auf Landstraßen begeistert die überaus spontane Reaktion des Antriebs auf kleinste Gaspedalbefehle. Auf der Autobahn muss der Benziner erst immer etwas Drehzahl aufbauen, um genügend Leistung zur Verfügung zu stellen.

## 0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der ZR-V hat keinen Wählhebel für die Auswahl der Fahrstufe, sondern Tasten in der Mittelkonsole.

Verwechslungsgefahr besteht durch die unterschiedliche Haptik der Tasten kaum, zudem sind sie klar beschriftet und beleuchtet. Wer die Tasten jedoch blind bedienen möchte, braucht zunächst etwas Eingewöhnung. Während Verzögerungsphasen lässt sich über Wippen am Lenkrad noch die Rekuperationsstärke einstellen - man kann aber auch einfach das Bremspedal dafür nutzen, über welches man die

Verzögerung auch präziser und homogener steuern kann. Bei niedrigerer Last läuft der Benziner meist bei konstanter, niedriger Drehzahl. Unter Last simuliert es Schaltvorgänge und damit Drehzahlsprünge, die sich im Sportmodus sogar knackig anhören. Der Wechsel in den Rückwärtsgang funktioniert zügig und problemlos auch, wenn das Auto noch vorwärts rollt. Die Kriechfunktion des Antriebs ist fein zu dosieren, man kann leicht zentimetergenau einparken. Eine Autohold-Funktion ist Serie.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Der ZR-V kann sich in diesem Kapitel überzeugend in Szene setzen. Das SUV fährt unaufgeregt und sicher, gleichzeitig bei Bedarf aber ungemein zügig. Den ADAC Ausweichtest meistert er vollkommen problemlos, was man nicht von allen SUV behaupten kann. Gleichzeitig lässt er sich bei Bedarf auch erstaunlich schnell und präzise durch den Pylonenkurs dirigieren, wobei die ermittelten Geschwindigkeiten nur marginal unter denen des flacheren und leichteren Civic liegen. Die Fahrstabilität ist ebenfalls tadellos: Spur-

rinnen beeinträchtigen den Japaner kaum. Auch Lastwechsel in Kurven beeinflussen die Spurtreue nur soweit, dass man sich eingebunden fühlt - aber nie unsicher. Im Zweifel schaltet sich ohnehin das ESP ein und weist den rechten Weg. Die Traktion des Fronttrieblers geht in Ordnung, allerdings haben die Vorderräder mit der Power des E-Motors bei voller Leistungsanforderung durchaus zu kämpfen und die Antriebsschlupfregelung dürfte schneller und feinfühlicher arbeiten.

### 1,8 Lenkung

⊕ Die Lenkungsabstimmung ist ebenfalls gelungen. Die Servounterstützung ist geschwindigkeitsabhängig geregelt. Die Lenkkräfte sind passend, ordentlich Gefühl für das Auto ist vorhanden und die Nulllage eindeutig definiert. Den Honda kann man präzise über Landstraßen scheuchen, zudem muss

man im Kurvenverlauf nicht wegen einer verzögert einlenkenden Hinterachse korrigieren. Mit 2,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie zudem vergleichsweise direkt übersetzt, besonders innerorts ist der Lenkaufwand dadurch überschaubar.

### 3,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt das SUV erst nach 38,2 m zum Stehen - das ist eindeutig zu viel. Zur besseren Veranschaulichung, was dies bedeutet: Dort, wo der Civic (Bremsweg: 33,7 m) bei einem Notstopp aus 100 km/h bereits steht, schießt der ZR-V noch mit einer Restgeschwindigkeit

von 34 km/h vorbei.

Das Gefühl im Bremspedal kann nicht vollauf überzeugen. Der Druckpunkt dürfte genauer definiert sein, dann ließe sich die Bremse auch besser dosieren.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto Assistenzsystemen zeigt sich Honda sehr spendabel und gibt dem ZR-V alle Systeme serienmäßig. So kann der Fahrer stets auf ein Notbremsystem mit Kreuzungsfunktion setzen. Verkehrszeichen können erkannt werden und detektierte Limits in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernommen werden. Alternativ hält die adaptive Geschwindigkeitsregelung Tempo und Abstand bis zum Stillstand. Darüber hinaus gibt es einen Spurhalteassistenten sowie einen Totwinkelassistenten, der darüber hinaus beim Ausparken querenden Verkehr erkennt und davor warnt, aber leider nicht bremst.

⊖ Abzüge gibt es für die teils unzuverlässig funktionierenden Assistenten. Dass eine Verkehrszeichenerkennung niemals sämtliche Tempolimits fehlerfrei erkennt, kennen wir auch von anderen Fahrzeugen. Dies ist im Falle de ZR-V aber besonders schwerwiegend, da sie die Basis für den gesetzlich verpflichtenden Geschwindigkeitswarner ist und dieser bei einem falsch angezeigten Tempolimit grundlos Alarm schlägt. Im Gegensatz zu allen bisher getesteten Autos lässt sich das Warnsystem im ZR-V nicht deaktivieren und stellt die Insassen aufgrund der permanenten Warntöne bei einer vermeintlich erkannten Änderung oder Überschreitung des Tempolimits auf eine Belastungsprobe.
























Honda verwendet für die adaptive Geschwindigkeitsregelung keinen Radar, sondern nutzt dafür die Weitwinkelkamera in der Frontscheibe. Bei schlechten Sichtverhältnissen wie etwa kräftigem Regen oder tief stehender Sonne steigt das System jedoch frühzeitig aus und verweigert seinen Dienst.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Wie bei den Assistenzsystemen heißt es auch bei den Airbags klotzen, nicht kleckern. Kopf- und Seitenairbags für beide Sitzreihen, zwei Knie- und Frontairbags vorn sind genauso Serie wie ein Centerbag zwischen den Vordersitzen - mehr Airbags dürfte in dieser Klasse keiner bieten. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ZR-V ordentliche 79 Prozent der Punkte für den Insassenschutz und fährt damit ein Vier-Sterne-Ergebnis ein.

Die Kopfstützen schützen vorn Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Hinten reichen sie zwar nur bis zu 1,70 m Körpergröße, das darüber nach hinten abfallende Dach kann aber bei größeren Personen die Stützwirkung übernehmen. Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Auch auf der Rückbank gibt es Sensoren, die die Sitzplatzbelegung erkennen und dementsprechend zum Anschnallen mahnen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



⊖ Die Kopfstütze des mittleren Fondsitplatzes lässt sich nicht weit genug herausziehen und bietet dadurch einen ungenügenden Schutz. Ein Kofferraumtrennnetz ist für den

ZR-V nicht zu haben. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen schlecht zu erreichen.

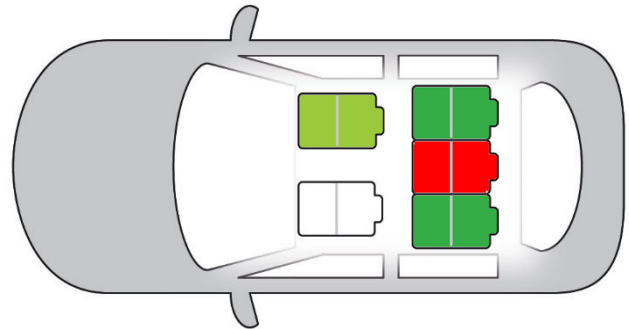
## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Kurz gesagt sind alle Sitze gut geeignet, um Kindersitze zu befestigen. Hinten außen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Bügel mit i-Size-Kennzeichnung zur Verfügung. In den Crashtests erzielt der ZR-V 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist - wie immer - vor dem Kauf ratsam.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - keine sinnvolle Konstruktion.

### 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)

aktive Motorhaube, schneidet jedoch nur marginal schlechter ab.

## 2,3 Fußgängerschutz

⊕ Bei Euro NCAP erhält der Japaner der 81 Prozent der erreichbaren Punkte - ein bemerkenswert gutes Ergebnis. Der Notbremsassistent kann auch Personen und Radfahrer erkennen. Im Gegensatz zum Civic besitzt der ZR-V keine

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

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

Im ADAC Ecotest kommt der ZR-V 2.0 i-MMD e:HEV mit seinem aufwändigen Hybridsystem auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 170 g/km, was ihm in diesem Kapitel auf 27 von 60 Punkten beschert. Der Testverbrauch beträgt 6,2 l/100 km. In der Stadt verbraucht der Vollhybrid lediglich 4,1 l/100 km - hier ist der ZR-V wiederholt rein elektrisch unterwegs. Darüber hinaus gliedert sich der Verbrauch in 5,8 l auf der Landstraße und recht hohe 8,5 l/100 km auf der Autobahn. Gerade innerorts und bei einer Landpartie ist der Hybrid also sparsam. Auf der Autobahn dagegen ist das Hybridsystem nicht sonderlich effizient, obwohl der Benziner in bestimmten Geschwindigkeitsbereichen direkt an die Antriebsräder gekoppelt ist.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Ecotest-Messungen zeigt sich der neue Antrieb vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Volle 50 Punkte sind dafür der Lohn. Zusammen mit den 27 Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-

Bereich erzielt der Honda ZR-V 77 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Hybrid weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Grenzwerten des ADAC Ecotest

## 3,1 AUTOKOSTEN

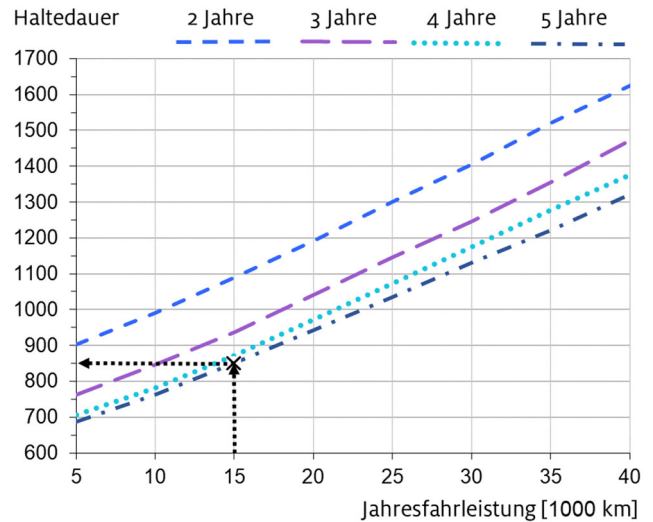
### 3,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Den Honda ZR-V gibt es lediglich in der getesteten Antriebsvariante. Der Einstieg beginnt bei 43.900 Euro für die Ausstattungsvariante Sport, zum ADAC Autotest tritt der Japaner in der Topausführung Advance an. Diese kostet zwar happige 46.400 Euro, allerdings ist der Japaner sehr umfangreich ausgestattet. Selbst Panorama-Glasschiebedach, Bose-Soundanlage, Sitzheizung vorn und hinten, Ledersitze oder ein Head-up-Display sind bereits an Bord. Die Aufpreisliste weist lediglich diverse Optionsräder, Optik- und Beleuchtungsakete sowie eine schwenkbare Anhängerkupplung aus. Selbst eine Metalllackierung (schwarz) ist Serie.

Die laufenden Kosten gehen in Ordnung, wenn auch die Kaskoversicherung teuer kommt. Dafür ist die Steuer mit 117 Euro jährlich nicht sonderlich hoch aus. Der ZR-V wurde gerade neu vorgestellt, mit einem Nachfolger ist die nächsten Jahre also nicht zu rechnen. Dementsprechend ist der Wagen recht wertstabil. Die Fahrzeuggarantie gilt drei Jahre oder 100.000 km und lässt sich gegen kleinen Aufpreis um eines oder zwei Jahre verlängern - die Laufleistung verlängert sich dabei aber nicht.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 850 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ZR-V 2.0 i-MMD e:HEV Sport e-CVT
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	315/4500
0-100 km/h [s]	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/28/23
Steuer pro Jahr [Euro]	115
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	825
Preis [Euro]	43.900

#### 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

Voll-Hybrid (Elektromotor/4-Zyl.-Benziner), Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	135 kW/184 PS
Maximales Drehmoment	315 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Konstantübersetzung
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.568/1840/1.613 mm
Leergewicht/Zuladung	1.710/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/1.291 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/65 kg
Tankinhalt	57 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)
Produktion	China, Guangzhou

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98H
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx 050
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,1/5,8/8,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	915 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/855/1.375 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>151 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>73 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>158 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>468 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	850 Euro		
Steuer pro Jahr	117 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/28/23		
Basispreis ZR-V 2.0 i-MMD e:HEV Advance e-CVT	46.400 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.06.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.483 km
Auffälligkeiten/Mängel Kamerabasierte Assistenzsysteme (u. a. ACC) fallen bei Regen wiederholt aus.	

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. \*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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.500 Euro
Metalllackierung (schwarz)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**3,1**

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

Stand: Februar 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner