



Honda HR-V 1.5 i-MMD e:HEV Advance e-CVT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW/131 PS)

Knapp seit der Jahrtausendwende bietet Honda das auf die sperrige Buchstabenkombination „HR-V“ hörende Kompakt-SUV hierzulande an – mittlerweile in der dritten Generation. Das Akronym „HR-V“ kann man zu „High Rider Vehicle“ entschlüsseln und hinter dem Kürzel „e:HEV“ steckt Hondas Vollhybrid-Antriebsstrang mit i-MMD-Technologie (intelligent Multi Mode Drive – je nach Fahrbedingung wird der passende Antrieb gewählt). Dem ADAC Autotest stellt sich der HR-V in der zweitniedrigsten Ausstattungslinie Advance für mindestens 37.000 Euro und tritt noch mit dem Prädikat gut aus dem Ring. Insgesamt ist das Kompakt-SUV ein durchschnittliches Fahrzeug mit sicheren Fahreigenschaften und angesichts der Klasse ordentlichen Platzverhältnissen. Mit seinen "Magic Seats" (Rückbank mit besonderer Variabilität) und dem primär (noch) auf haptischen Tasten basierenden Cockpit sticht er positiv heraus – nicht nur die separate Klimabedieneinheit erinnert daran, wie ablenkungsarm Fahrzeuge bedient werden können. Wo Licht ist, ist auch Schatten: Bei den Sitzstellmöglichkeiten stellt sich der Honda weit hinten an; gleiches gilt für den schlechten Geräuschkomfort. So ausgeklügelt der Antrieb sein mag (mit 6,1 l/100 km im Ecotest ist er nicht besonders sparsam) – der Verbrenner ist für ein aktuelles Fahrzeug viel zu präsent, insbesondere auf der Autobahn und bei hoher Lastanforderung. Weitere Kritik muss sich der Hybrid für die Deaktivierung der akustischen Tempowarung gefallen lassen – hier gibt es definitiv elegantere Lösungen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga, Hyundai Kona, Kia Sportage, Mitsubishi Grandis, Nissan Qashqai, Renault Arkana, Toyota C-HR.

- ⊕ besonders variable Rückbank ("Magic Seat"), primär haptische Tasten im Cockpit, separate Klimabedieneinheit, sichere Fahreigenschaften
- ⊖ zu wenig Einstellmöglichkeiten an den Sitzen, laut, akustische Tempowarung umständlich zu deaktivieren

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,4
AUTOKOSTEN	2,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,6
	Langstrecke	3,3
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★☆

2,9

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Die Verarbeitungsgüte der Karosserie ist insgesamt in Ordnung, lässt jedoch an ein paar Stellen etwas zu wünschen übrig. An der Qualität der Karosseriekomponenten selbst gibt es wenig zu bemängeln, allerdings sind diese nicht überall stimmig eingepasst – wie beispielsweise beim Testwagen u. a. die Tür hinten rechts und die Heckklappe. Außerdem auffällig ist vielerorts der Verzicht auf Klarlack an nicht primär sichtbaren Stellen. Türrahmenverkleidungen hat der Honda nicht zu bieten, dafür sind zumindest im oberen Bereich Bemühungen gegen Schall in Form einer doppelten Türdichtung und unten gegen Schmutz per separatem Schutz am Schweller vorhanden. Negativ aufgefallen sind uns die leicht in den Türen wackelnden Scheiben wie auch die Türverkleidung, sodass sich beim Schließen Geräusche ergeben. Ebenfalls nicht angemessen ist der Umstand, dass im Kofferraum an den Seiten kratzempfindliche Kunststoffverkleidungen zum Einsatz kommen. Zudem könnten Kabelstränge unter der Frontklappe sorgfältiger ummantelt sein. Im Innenraum gefällt der gepolsterte Kunstlederüberzug am Armaturenbrett und in den vorderen Türen, ansonsten

ist viel harter Kunststoff verbaut. Immerhin ist dieser oft lederartig texturiert. Alu-farbige Applikationen, schwarze Klavierlack-Leisten und gepolsterte Sonnenblenden werten den Innenraum etwas auf. Bei genauerem Hinsehen fällt jedoch auf, dass Honda in vielen Bereichen an der Materialgüte gespart hat. So müssen die Säulen ohne Stoffüberzug auskommen und die hinteren Türverkleidungen sind vollständig aus günstigem Hartplastik gefertigt. Zudem fallen uns öfters Grate an Kunststoffteilen und nerviges Knarzen auf – insbesondere bei Bedienung der Klimabedieneinheit. Auch beim Blick unter das Karosseriekleid zeigt sich ein zwiespältiges Bild: Zwar ist der Motorraum vollständig gegen Verschmutzung geschützt und der mittlere Bereich des Unterbodens verkleidet, ansonsten bietet der Unterboden aber viel aerodynamisches Optimierungspotenzial.

⊖ Die Motorhaube wird lediglich mittels eines windigen Stabs gehalten – eine Gasdruckfeder wäre deutlich praktischer.

3,8

Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 6,1 l/100 km hat der HR-V Hybrid mit seinem kleinen 40-l-Tank einen Aktionsradius von etwa 655 km. Der Honda bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Die erlaubte Zuladung fällt mit gemessenen 482 kg nur durchschnittlich aus, für vier Erwachsene samt deren Gepäck sollte es aber locker ausreichen. Lediglich maximal 45 kg dürfen auf dem Dach transportiert werden, eine Reling gibt es ab der Ausstattungsvariante Advance Style. Der Wendekreis des kompakten SUVs beträgt knapp 11,8 m – das macht ihn im Alltag unnötig unhandlich, die Fahrzeugsbreite von 2,03 m (inkl. Außenspiegel) geht noch in Ordnung, wie auch die Länge von 4,36 m.

⊖ Eine Anhängerkupplung ist nicht erhältlich, Honda gibt auch keine Anhängelast und keine Stützlast an – sehr

bedauerlich, denn damit ist noch nicht mal ein Fahrradträger am Heck möglich. Ein Reserverad, Wagenheber oder gar einen Radmutternschlüssel gibt es im HR-V nicht, es ist nur ein Reifenreparaturset verfügbar. Dieses befindet sich rechts hinter einer nicht beschrifteten Klappe im Kofferraum – das muss man wissen. Im Alltag unpraktisch ist die umständliche Handhabung des Tankdeckels. Dieser ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss stattdessen über einen Hebel im Fußraum des Fahrers seitlich links entriegelt werden. Direkt darüber ist ein baugleicher Hebel, der die Motorhaube entriegelt – versehentlich am falschen Hebel zu ziehen, ist vorprogrammiert. Diese Lösung erweist sich folglich als maximal ungünstig. Zudem ist es ohne Weiteres möglich, versehentlich Diesel zu tanken.

3,3 Licht und Sicht

Die etwas erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr besser zu überblicken – hier kann das kompakte SUV seinen Vorteil ausspielen. Hindernisse sowie Abstände nach vorn lassen sich wegen der relativ langen Frontklappe und deutlichen Abrundung zufriedenstellend erkennen. Hinten kann man das steile Fahrzeugende anhand der Unterkante der sehr schräg stehenden Heckscheibe passabel abschätzen. Für Unterstützung sorgen hier rundum Parksensoren und zusätzlich die serienmäßige Rückfahrkamera. Ein Parklenkassistent ist generell nicht verfügbar, die 360-Grad-Kamera hingegen gibt es ab der Ausstattungslinie Advance Style. Die Außenspiegel sind groß und bieten grundsätzlich eine gute Sicht nach hinten, allerdings fehlt bei beiden Spiegeln ein asphärischer Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn ordentlich aus, die Lichtverteilung dürfte allerdings weniger streifig sein und etwas mehr Leuchtstärke würde die Sicht generell verbessern. Das Abblendlicht wird über einen Reflektor verteilt, das Fernlicht hingegen via einzelner Matrixelemente und kann damit entgegenkommenden Verkehr ausblenden. Allerdings ist dieser Effekt kaum wahrnehmbar, da das nicht besonders leuchtstarke Fernlicht recht gemächlich eingeschaltet wird. Eine Kurvenlichtfunktion gibt es nicht, ein separates Abbiegelicht hingegen schon. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Honda im HR-V nicht an, dafür ist aber die automatische Leuchtweitenregulierung Serie.

⊖ Hindernisse hinter dem Japaner geraten aus dem Sichtbereich wegen des hoch montierten Heckfensters. Generell fällt das Zeugnis der ADAC Rundumsichtmessung nur ausreichend aus – ursächlich hierfür sind wie so oft die breiten Säulen, insbesondere die C-Säulen. Bei aktiverer Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also keine Fahrtrichtungsänderung angezeigt werden.

2,1 Ein-/Ausstieg

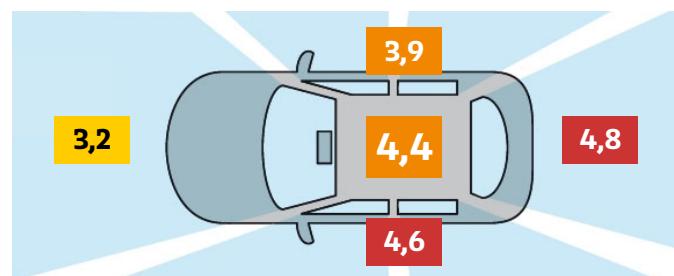
⊕ In die erste Reihe gelingt der Einstieg gut – nur die SUV-typisch hohen Schweller und das etwas in den Innenraum ragende Armaturenbrett schmäler den Komfort etwas. Mit 55 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) fällt die Sitzhöhe sehr angenehm aus. In das hintere Abteil kommt man ebenfalls gut. Neben den auch hier hohen Schwellern stößt nur noch etwas der in den Einstieg ragende Radlauf, den man beim Aussteigen gern streift. Von der einen zur anderen Seite der Rückbank kann man leicht durchrutschen, denn es gibt nur eine kleine flache Erhebung anstelle eines störenden Mitteltunnels. Vorn bleiben die Türen



Die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten deutlich ein.

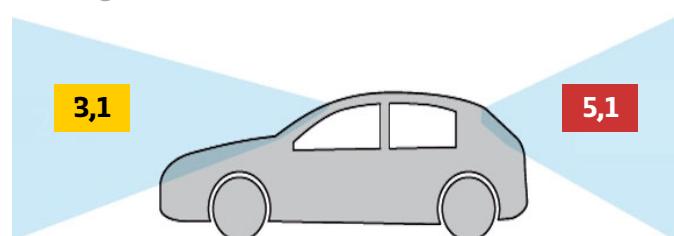
Rundumsicht

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.



in drei Rastungen sicher auch an Steigungen offen – hinten gibt es nur zwei Stellungen. Löblich: Honda bietet allen Insassen auf den äußeren Plätzen einen Haltegriff im Dachhimmel. Das serienmäßige schlüssellose Schließsystem reagiert nur auf Betätigungen an den vorderen Türen. Mit dabei beim „Digital Key“: Über die zugehörige App (My Honda+) kann der Fahrzeugschlüssel mit bis zu fünf verschiedenen Personen geteilt werden. Abschalten lässt sich das schlüssellose Schließsystem nicht.

- ⊖ Mithilfe eines Reichweitenverlängerers kann das System getäuscht werden, sodass unbefugte Personen das Fahrzeug

öffnen und sogar starten könnten. Weiterführende Informationen befinden sich unter: www.adac.de/keyless

2,7 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen des Kompakt-SUV fällt ordentlich aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 320 l. Weitere 20 l lassen sich in der Mulde unterhalb des Ladebodens unterbringen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 405 l – alternativ lassen sich sieben handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 920 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.395 l Stauvolumen möglich.



Das Stauvolumen beträgt 320 bis maximal 1.395 Liter.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig wird die Heckklappe des HR-V elektrisch bedient. Das Öffnen und Schließen gelingt innen per Taste, mittels Fußschwenk unter der Heckschürze oder klassisch über die Tasten an der Klappe. Die Öffnungshöhe lässt sich einstellen, was praktisch ist in niedrigen Parkgaragen. Zusätzlich hat der Honda eine Taste für zeitversetztes Schließen: Betätigt man diese und geht dann weg, schließt der Kofferraum. Grundsätzlich praktisch, wenn man beide Hände voll hat. Allerdings noch praktischer wäre es, wenn der Honda dann auch noch abschließt – das sollte man entsprechend vorher tun. Unter der maximal geöffneten Heckklappe können 1,95 m groß Gewachsene aufrecht stehen. Größere Personen müssen sich nicht vor dem unverkleideten Heckklappenschloss fürchten, dieses steht nämlich nicht bedrohlich ab. Insgesamt gibt die Kofferraumklappe eine großzügige, rechteckige Karosserieöffnung frei, in welche auch sperrige Gegenstände problemlos eingeladen werden können. In puncto Nutzbarkeit ist uns im Wesentlichen nur die fragile Hutablage aufgefallen: Sie ist als Tuch ausgeführt, welches mittels Drahts in Form gehalten wird. Demontiert man sie aus der ebenfalls fragil wirkenden Halterung, kann man sie nirgends im Fahrzeug platzsparend unterbringen – es gibt keinen gesonderten Platz, beispielsweise unter dem Ladeboden. Dieser fällt zudem mangelnd einer Halterung immer wieder von allein zu. Mit 71 cm von der Fahrbahn aus gemessen ist die Ladekante nicht gerade auf optimaler Höhe.



Die elektrische Heckklappe öffnet ausreichend hoch für rund 1,95-m-Personen. Im Inneren des Honda entsteht beim Umklappen der "Magic Seats" ein komplett ebener Ladeboden.

Dafür fällt die Bordwand nach innen nur um etwa fünf Zentimeter ab, was das Ausladen schwerer Gegenstände erleichtert. Beleuchtet wird der Kofferraum vorbildlich von beiden Seiten von LEDs. Ein großes Lob verdient der HR-V für die „Magic Seats“ im Fond: Bei Umklappen der Rücksitzlehnen schwenken die Sitzflächen mit nach unten, sodass sich eine topföbere Ladefläche ergibt.

- ⊖ Einen praktischen 12-V-Anschluss kann der Honda im Laderaum nicht bieten, welchen man beispielsweise auf Reisen zum Betrieb einer Kühlbox nutzen könnte.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Bereits in der Basis-Ausstattung kommt der Honda mit den „Magic Seats“. Diese erhöhen die Variabilität des Kompakt-SUV enorm, obwohl die Rückbank nur asymmetrisch geklappt werden kann: Neben den nach unten schwenkenden

Sitzflächen beim Umklappen (wirklich ebener Ladeboden entsteht) können diese auch allein hochgeklappt werden. Dadurch bekommt man die Möglichkeit den Fond des HR-V bodentief zu beladen. Das kann praktisch sein, wenn man z. B.

eine große Topfpflanze oder andere Gegenstände transportieren will, die zwar hoch sind, sich aber nicht hinlegen lassen. Für den seltenen Fall, dass jemand auf dem mittleren Sitz im Fond sitzt: Der Gurt muss vom Dachhimmel geholt und dann an einem Schloss auf der Rückbank fixiert werden. Um für Ordnung im Gepäckabteil sorgen zu können, verfügt der Honda über einen Taschenhaken links und flache

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Der Aufbau des Cockpits wirkt vertraut und übersichtlich, man findet sich schnell zurecht. Honda setzt hier erfreulicherweise größtenteils auf die Bedienung mittels haptischer Tasten. Einzig der 9-Zoll-Touchscreen auf dem Armaturenbrett will per Touch und Swipe bedient werden. Das Display ist zwar recht überladen, dafür sind die wichtigsten Menüpunkte permanent im unteren Bereich dargestellt. Zudem befinden sich an der Seite gut sicht- und erreichbar Tasten für Skip, zurück und Home, wie auch ein Drehregler für die Lautstärke des Infotainments – Chapeau! Außerdem kann man angenehm die Hand auf der Kunstlederzeile des Armaturenbretts unter dem Display abstützen, worunter bestens sichtbar die große Taste für die Warnblinkanlage liegt. Die grundlegenden Einstellungen zum Fahren findet man schnell: Getriebewählhebel klassisch in der Mittelkonsole, Licht per Drehschalter am Blinkerhebel, Außenspiegeleinstellung per Tasten in der Fahrertür und den Scheibenwischer bedient man auch bewährt rechts am Hebel hinter dem Lenkrad. Alle wesentlichen Tasten sind gut sichtbar, schlüssig positioniert und bei Dunkelheit beleuchtet. Einfacher geht's kaum: Die Helligkeit für das hybride Kombiinstrument (links Bildschirm, rechts analoger Tacho) mit stets guter Ablesbarkeit wird per Wippe neben diesem justiert. An das etwas langsame Infotainment kann man sich gewöhnen, dass aber ein Teil der Einstellungen für die Fahrerassistenz separat am Kombiinstrument vorgenommen werden müssen, ist ungünstig. Zudem gibt der Honda ständig Meldungen aus, die man aufgrund der Fülle dann irgendwann auch nicht mehr so aufmerksam liest, wie anfangs.

⊕ In vergangenen Tagen Gang und Gäbe – aber grade in Zeiten exzessiver Touch-Bedienung auffällig gut: Die separate Klimaeinheit wird ausschließlich per Tasten und Drehregler intuitiv bedient.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia hat der Honda alles Wesentliche zu bieten: Ein Radio mit DAB+-Empfang und Bluetooth sind serienmäßig an Bord, wie auch das Online-Navigationssystem samt Verkehrsinformationen in Echtzeit. Kabellos kann das Smartphone per Apple CarPlay und Android Auto mit dem HR-

Seitenfächer auf beiden Seiten. Im Zubehör gibt es das „Cargo Paket“, welches mit einer Wanne und Trennwänden für weitere Verstaumöglichkeiten sorgen kann.

⊖ Beim Klappen der Rücksitzlehnen klappt gern die Mittelarmlehne mit raus, da sie kaum in der Lehne gehalten wird.



Zahlreiche haptische Bedienelemente erleichtern die Handhabung. Die übrigen Funktionen werden über das Touchscreen bedient.

⊖ Der mechanische Einstellbereich des Lenkrad ist etwas knapp geraten. Nach dem Ausschalten der Zündung geht auch direkt das Radio aus. Zudem braucht die Sortierung der DAB+-Senderliste über Ensembles beinahe etwas Fachkenntnis – eine alphabetische Sortierung wie beim Analog-Empfang hätte es auch getan. Bei den Kontrollleuchten geizt Honda: Es gibt weder eine Warnleuchte bei kaltem Motor noch eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Zudem gibt es bei offener Motorhaube keine Meldung – angesichts des hohen Fehlbedienungspotenzials (siehe Alltagstauglichkeit) sollten die Japaner hier nacharbeiten. Hier geht Honda einen Schritt zu weit bei der Reduzierung von Ablenkungspotenzial: Fahrzeugeinstellungen am Touchdisplay können nur im Stand bei eingelegter P-Fahrstufe vorgenommen werden. Ein praktisches Head-up-Display ist für den HR-V generell nicht verfügbar.

V verbunden werden – die induktive Ladeschale für das Telefon kostet für den Advance jedoch Aufpreis. Sofern man ein Datenpaket kauft, kann der Honda einen WLAN-Hotspot für die Insassen bieten. USB-Anschlüsse gibt es ausreichend: Vorn je einmal Typ-A und -C, hinten zweimal Typ-C. Sechs

Lautsprecher sind beim Advance dabei, zehn verbaut Honda ab der Ausstattungslinie Advance Style. Der Klang geht beim 160-W-System im Testwagen in Ordnung. Drei Jahre kostenfrei sind die Konnektivitätsdienste, mit denen sich u. a. der Fahrzeugstatus auf dem Smartphone anzeigen lässt. Außerdem lassen sich über die My Honda+-App einfache

Befehle an den HR-V senden. Dank Internetanbindung lässt sich der Honda Over-the-Air (OTA) softwareseitig auf Stand halten.

⊖ Die Sprachsteuerung reagiert nur auf bestimmte Befehle und ist damit nicht mehr auf dem Stand der Technik.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Personen bis zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite ist ordentlich bemessen und gibt genügend Bewegungsfreiheit in der ersten Reihe. Das subjektive Raumgefühl wird etwas durch die hohe Seitenlinie und abfallende Dachlinie geschmälert. Für

Kompensation insbesondere bei Dunkelheit könnte eine Ambientebeleuchtung sorgen, welche für den HR-V nicht verfügbar ist. Immerhin gibt es ein Auflicht, welches die Mittelkonsole schummerig erhellt. Ein Panorama-Glasdach bekommt nur die Top-Ausstattungslinie Advance Style Plus.

3,4 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond ist nur ordentlich, wobei die Beinfreiheit hier positiv heraussticht. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet dahinter theoretisch noch eine Person mit über 2,20 m Größe Platz. Die Kopffreiheit ist hingegen auf knapp 1,85 m limitiert. Die Innenbreite genügt für zwei Personen ohne Klage, für drei Insassen wird es allerdings eng. Das subjektive Raumgefühl leidet auch im Fond unter der hohen Seitenlinie und der weiter fallenden Dachlinie, sodass die Fenster immer schmäler werden. Außerdem ist die Rückbank recht weit hinten montiert, sodass man mit den Ellenbogen oft die Seitenverkleidungen touchiert.



Die Beinfreiheit hinten ist mehr als üppig. Leider wird es bei der Kopffreiheit bereits für Insassen ab 1,85 m Körpergröße eng.

3,6 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum-Variabilität sind enge Grenzen gesetzt – wie üblich in der Klasse. Auch die „Magic Seats“ können hieran wenig ändern. Bis auf die geteilt klappbare Rückbank hat der Honda nichts zu bieten. Das Angebot an Ablagen geht hingegen in Ordnung. Praktisch sind die Beiden vorn in der Mittelkonsole; eine Beleuchtete direkt vor dem Wählhebel und noch eine darüber. Zwei Becherhalter befinden sich hinter dem Wählhebel und ein geschlossenes Fach ist unter der Mittelarmlehne. Eine offene Ablage ist links neben dem Lenkrad und an der Sonnenblende lassen sich Karten anbringen. Ein praktisches Brillenfach vermissen wir hingegen. Die Türfächer vorn sind klein ausgeführt und können nicht einmal 1-l-Flaschen

aufnehmen. In der zweiten Sitzreihe spart sich Honda klassische Türfächer – diese sind als Becherhalter auf Höhe des Türgriffs konzipiert. Unverständlich, denn Platz gäbe es doch genug und außerdem beherbergt die Mittelarmlehne schon zwei starre Halter für Getränkebehälter. Positiv: An den Vordersitzen befinden sich geschlossene Lehnentaschen inklusive Smartphonehalterung und es gibt praktische Jackenhalter unter den Haltegriffen im Dachhimmel. Das Handschuhfach ist recht klein geraten und weder abschließbar noch beleuchtet oder gar klimatisiert.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Unter dem Honda steckt ein einfaches Fahrwerk, wie üblich in der Klasse: Vorn McPherson Federbeine mit Stabilisator, hinten eine Verbundlenkerachse und rundum passive Dämpfer. Die Grundcharakteristik insgesamt ist straff, aber nicht

unkomfortabel. Das Fahrwerk wirkt mit zunehmendem Tempo geschmeidiger und kann insbesondere bei größeren Unebenheiten seine Federwegsreserven ausspielen. Innerorts ist der Komfort überschaubar, auf der Landstraße wird es

besser. Hier fallen zudem ausgeprägte Wankbewegungen bei schneller Kurvenfahrt auf – sie halten sich aber noch im Rahmen. Lange Strecken lassen sich auf der Autobahn getrost abspulen. Nur bei einseitigen Einzelhindernissen wie z. B.

versenkten Kanaldeckeln fällt der Federungskomfort negativ auf – hier könnte der HR-V besser ansprechen. Querhinderisse und Kopfsteinpflaster hingegen nimmt der Honda passabel.

3,3 Sitze

Die Polsterung der Sitze vorn wie auch der Seitenhalt sind durchschnittlich, hinsichtlich der Einstellmöglichkeiten gibt es hingegen noch deutliches Verbesserungspotenzial: Der Fahrer kann nur die Grundeinstellungen (Sitzhöhe, Lehneneigung und Längsverschiebung) ändern. Eine Einstellbarkeit der Sitzneigung oder gar Lordosenstütze suchen wir vergeblich. Die Fahrerumgebung ist dafür aber angenehm gestaltet, beim HR-V ist sogar die Mittelkonsole explizit gepolstert an der Kontaktzone mit dem Knie. Eine längs bzw. in der Höhe einstellbare Mittelarmlehne wäre dennoch wünschenswert. Im Fond ist insbesondere die Polsterung der Lehne nicht ganz so gut gelungen und fällt ziemlich hart aus. Zudem können die hinteren Insassen die Arme nur unten im Bereich des Türgriffs bequem

abstützen ob der sonst harten Türverkleidung. Dank der großzügigen Beinfreiheit lässt sich der recht spitze Kniewinkel gut ausgleichen. Etwas lieblos wirkend: Die Mittelarmlehne klappt gern aus der Lehne (wird kaum gehalten) und liegt dann einfach auf der Sitzfläche auf.

⊖ Dass die Sitzeinstellungen vorn mechanisch sind, ist verschmerzbar. Aber dass der Beifahrer nicht mal die Sitzhöhe einstellen kann, ist heutzutage nicht zu entschuldigen. Formal bietet der Honda im Fond einen dritten Sitzplatz in der Mitte – dieser ist jedoch viel zu hoch, hart und schmal, sodass bereits Personen von gut 1,70 m nicht aufrecht sitzen können.

3,8 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im HR-V schrammt nicht nur subjektiv an einem lediglich ausreichenden Prädikat – das bescheinigt auch die objektive Geräuschmessung bei Tempo 130 km/h. 70,6 dB(A) sind wirklich zu laut. Windgeräusche sind deutlich vorhanden, fallen aber im Vergleich zu den Fahrgeräuschen gar nicht so sehr ins Gewicht. Trotz der Beflockung in den hinteren Radkästen bekommt man die Umgebung und Schmutz auf der Fahrbahn deutlich mit.

⊖ Wesentlich störender und die Akustik wirklich dominierend ist der Antrieb. Es ist mehr als beachtlich, wie der 1,5-l-Benziner dröhnt und spätestens auf der Autobahn für langanhaltende Gesprächspausen im Interieur sorgt. Rein elektrisch hingegen gibt es nichts zu klagen – diese Antriebsform beherrscht der Japaner jedoch nur für kurze Strecken und bei geringer Lastanforderung.

2,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der HR-V mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich nicht variieren und die Umluftfunktion ist manuell zu bedienen. Vorn dürfen sich die Insassen über eine Sitzheizung freuen und der Fahrer bekommt dank der Lenkradheizung warme Hände. Eine Sitzlüftung oder Sitzheizung hinten gibt es generell nicht. Im Fond glänzt der Honda aber mit Düsen in der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen. Zusätzlich sorgen die abgedunkelten Seitenscheiben ab der B-Säule für Sonnenschutz und Privatsphäre. Die beiden seitlichen Düsen

vorn haben einen aufwendigen Drehschalter („Air Diffusion-System“) erhalten, mit dem zum einen stufenlos die Luftmenge reguliert werden kann. Zum anderen kann der Luftstrom auch über den L-förmigen Austritt gelenkt werden, wodurch eine indirekte Anströmung erfolgt.

⊖ Unklar ist, wieso Honda im Gegensatz zur läblichen Lösung außen für die inneren Düsen überhaupt keine Regulierung anbietet – die Düsen lassen sich nicht einmal schließen. Weder eine Standheizung noch -klimatisierung hat der HR-V zu bieten.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Angetrieben wird der HR-V von Hondas Voll-Hybridsystem „e:HEV“. Wesentlicher Bestandteil dessen ist der

1,5-l-Vierzylinder-Sauger mit 107 PS und 131 Nm Drehmoment, der zur Steigerung der Effizienz im Atkinson-Zyklus arbeitet.

Ergänzt wird das System um eine Lithium-Ionen-Batterie und einen Elektromotor mit 131 PS und 253 Nm. Angetrieben werden stets die Vorderräder. Je nach Situation bzw. um die größte Effizienz zu erreichen, treibt der Verbrenner direkt die Räder an (vorrangig ab Autobahntempo). Alternativ erzeugt er Strom zum Laden der Batterie bzw. speist den E-Motor (serieller Hybrid). Reicht der Ladestand der Batterie und ist die Lastanforderung gering, fährt der Honda kleinere Strecken auch rein elektrisch. Fordert man maximale Leistung, arbeiten Verbrenner und E-Motor zusammen (paralleler Hybrid). Ein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen gibt es in dem Sinne nicht – der Verbrenner wird lediglich an- bzw. abgekoppelt. Die Fahrleistungen sind nicht weltbewegend,

reichen im Alltag aber aus: Das Einfädeln in den Verkehr (15 - 30 km/h) gelingt sehr schnell in 1,1 s. Etwas zäher, aber immer noch gut absolviert der Hybrid den simulierten Überholvorgang von 60 - 100 km/h in 5,6 s. Für den Zwischenstart von 80 auf 120 km/h benötigt der Honda nur noch befriedigende 9,4 s – hier geht dem HR-V allmählich die Luft aus. Der Hersteller wirbt mit 10,7 s für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h. Bei Tempo 170 km/h ist Schluss. Insgesamt hält sich der Fahrspaß aber in Grenzen. Drehzahlsprünge wie beim Schalten werden simuliert, aber dennoch zieht der Honda wie ein schwach gespanntes Gummiband. Für die gebotene Akustik passiert einfach zu wenig.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Grundsätzlich ist der Vierzylinder vibrationstechnisch gut entkoppelt, man spürt ihn nur mit den Füßen am Bodenblech und im Kaltlauf. Das Ansprechverhalten des Antriebs ist noch gut, zumal nach dem Gasbefehl stets ein kleiner Gedenkmoment überwunden werden muss. Ebenfalls gut ist die Leistungsentfaltung, wobei die Drehzahl des Verbrenners hier einen wesentlichen Einfluss hat: Erst wenn dieser voll auf

Touren ist, geht es auch maximal vorwärts. Ansonsten ist der Vortrieb insgesamt gleichmäßig.

⊖ Sobald viel Leistung abgefordert wird, beginnt der Verbrenner stark zu dröhnen, was der Laufkultur des gesamten Antriebs einen deutlichen Dämpfer beschert.

0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienlogik des Wählhebels ist klar verständlich und der Wechsel zwischen den Antrieben erfolgt weitgehend unbemerkt (im Wesentlichen nur akustisch spürbar) – ein klassisches Getriebe und damit mögliche Schaltrücke gibt es sowieso nicht. In der D-Fahrstufe können die vier Stufen der Rekuperation über die Paddel hinter dem Lenkrad temporär eingestellt werden – in der B-Stufe bleiben diese dauerhaft

gewählt. Bemerkenswert schnell klappt der Wechsel zwischen den Fahrtrichtungen – praktisch, wenn man flott wenden muss. Eine Autohold-Funktion ist Serie und wird intuitiv per Taste in der Mittelkonsole bei Bedarf aktiviert. Gleich daneben befinden sich auch die Tasten für die elektrische Feststellbremse und die Fahrmodi.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Im Kapitel Fahrstabilität liefert der HR-V nahezu durchweg eine gute Leistung ab – lediglich die Aufbaubewegungen bei sportlicher Fahrweise dürften geringer ausfallen.

⊕ Auf einen spontanen Lenkimpuls reagiert der HR-V mit einer deutlichen Richtungsänderung – die Lenkung schwingt ob der geringen Dämpfung mehrmals nach, klingt dann aber rasch ab, sodass der Honda schnell wieder stabilisiert ist. Im ADAC Ausweichtest macht der HR-V eine gute Figur. Die Spurwechsel werden vom ESP mit passenden Bremsimpulsen unterstützt, sodass der Japaner den Lenkbefehlen problemlos Folge leisten kann. Visiert man ein möglichst schnelles Durchfahren des Parcours an, ist auch dies mit dem SUV erstaunlich flott und sicher möglich. Die Abstimmung des ESP ist gut gelungen, denn neben den grundsätzlichen

Tempoabbaus, unterstützt das radselektive Bremsen deutlich die Wünsche am Lenkrad. Der HR-V ist keine Spaßbremse – das quittiert auch die Messuhr. Nur die Aufbaubewegungen mindern das Erlebnis etwas. Durchfährt man langgezogene Kurven zu schnell und provoziert Lastwechselreaktionen (abruptes Gas Wegnehmen, Variation der Rekuperation oder Bremsimpuls), lassen sich diese in Form eines leichten Eindrehens des Hecks auch ernten. Das ESP leistet aber auch hier gute Arbeit und vermittelt nie einen Kontrollverlust. In puncto Traktion gibt es hingegen noch Verbesserungspotenzial – insbesondere bei Nässe kämpft die Regelung durchaus mal etwas länger, um das Drehmoment auf die Fahrbahn zu bekommen. Ähnlich ist es beim Geradeauslauf: Hier fällt uns eine leichte Anfälligkeit für

Spurrillen und Fahrbahnquerneigung auf – die Neigung zum Kleben der Lenkung leistet hier zusätzlich keinen positiven Beitrag.

2,7 Lenkung

Bei der Lenkung bewegt sich der Japaner im Mittelfeld. Das Lenkgefühl insgesamt lässt sich als eher straff und teigig betiteln, die Rückmeldung ist verbesserungsfähig und das Lenksystem wirkt generell entkoppelt von den tatsächlichen Haltungsverhältnissen an der Vorderachse. Der besonders wichtige Bereich um die Neutrallage ist wenig definiert, sodass man bei Geradeausfahrt die Mitte sukzessive austarieren muss. Die Rückstellung passt, erfolgt aber selbst bei hohem Tempo nicht vollständig. Entlang kurviger Straßen lässt sich der Honda gut dirigieren, wobei hier öfters Korrekturen am Lenkrad nötig sind – die Übersetzung könnte noch etwas Feinschliff vertragen. Beim Parkieren braucht man zweieinhalb Umdrehungen, um vom einem zum anderen Lenkanschlag zu kurbeln – das ist angenehm wenig.

3,1 Bremse

Ebenfalls im Mittelfeld landet der HR-V beim Bremsweg: Im Mittel aus zehn aufeinander folgenden Vollbremsungen von Tempo 100 km/h auf null landet der Japaner bei befriedigenden 36,8 m – da sollte weniger möglich sein.

⊕ Das Pedalgefühl, wie auch die Dosierbarkeit und das Ansprechen der Bremsanlage sind gut gelungen. Hier hilft auf jeden Fall der gut spürbare Druckpunkt. Auch der Übergang zwischen der mechanischen Radbremse und der Rekuperation ist den Ingenieuren gut gelungen.

2,3 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Stets mit an Bord beim HR-V ist Hondas „Sensing-System“ – darunter verstehen die Japaner alle ihre Fahrerassistenzsysteme und aktiven Sicherheitssysteme. Eine Abstandswarnung gehört hier zwar nicht dazu, aber die Kollisionswarnung und das Notbremssystem. Fährt man rückwärts, erkennt der Ausparkassistent querenden Verkehr hinter einem. Eine Notbremsung leitet der Honda rückwärts nur bei Erkennen eines Hindernisses ein. Den Bereich bis etwa 25 m hinter dem Fahrzeug hat der Japaner permanent im Blick und unterstützt so bei einem beabsichtigten Spurwechsel. Zwar gibt es keinen Tempomat, dafür aber serienmäßig einen Abstandsregeltempomat und einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Letzterer kann auch automatisch von der Verkehrszeichenerkennung registrierte Begrenzungen als

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung 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 (indirekt messend)

Sollwert übernehmen. Komplettiert werden die unterstützenden Fahrfunktionen vom Lenkassistenten, welcher im Test noch einiges an Verbesserungspotenzial durchblicken ließ: So wird man auf der Autobahn öfters von abrupten Abbrüchen geplagt und das System fordert ein stetiges Lenkmoment am Lenkrad, denn nur so erkennt der Honda, dass man letzteres auch wirklich in der Hand hält. Hier wäre eine kapazitive Handerkennung eleganter.

⊖ Gänzlich missfallen hat uns die Handhabung der akustischen Warnung bei Überschreitung des Tempolimits (ISA): Nur wenn man steht und in P schaltet, lässt sich die akustische Warnung abschalten – samt der gesamten Verkehrszeichenerkennung. Möchte man nur die optische Warnung, ist dies nicht möglich. Abhilfe lässt sich temporär schaffen über Gaslupfen – hier sollte Honda seinen Kunden die Möglichkeit einräumen, auf Wunsch die akustische Tempowarnung einzeln zu deaktivieren.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Japaner 82 Prozent der möglichen Punkte (Test: April 2022) – grade noch ein gutes Ergebnis. Bei den Airbags beschränkt sich Honda nur auf Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zumaldest ein Centerbag zwischen den Insassen der ersten Reihe würde das Testergebnis merklich aufpolieren. Schnallt man sich während der Fahrt ab, so erkennt dies der HR-V und meldet dem Fahrer umgehend die Situation. Vorn reicht die Höhe der Kopfstützen für Personen von bis zu 1,90 m. Hinten außen gäbe es Schutz zwar nur für knapp 1,70-m-Personen, dafür kann der Dachhimmel beim Stützen des Kopfes helfen im Falle eines Unfalls und drohendem Schleudertrauma. Ähnlich ist es beim Mittelsitz – die Stütze lässt sich zwar nicht ganz so hoch

ausziehen, dafür aber sitzt man so hoch, dass man ohnehin bereits am Himmel anstößt.

⊖ Der Verbandkasten ist ungünstig unter dem Kofferraumboden platziert, sodass man dort bei beladenem Gepäckabteil schlecht herankommt. Noch ungünstiger ist das Warndreieck rechts im Kofferraum hinter der Klappe untergebracht, wo auch das Pannenset ist. Beispielsweise in der Heckklappe wäre es wesentlich besser und intuitiver auffindbar aufgehoben. Eine Rettung der Insassen der ersten Reihe wird dank der Bügel-Türgriffe gut ermöglicht. Hinten erschweren die Klappgriffe hinter den Scheiben die Rettung unnötig: Honda begründet die Griffe aus Sicht des Designs, da dies die Silhouette schlanker erscheinen lässt. Hier wäre eine Lösung nicht auf Kosten der Sicherheit wünschenswert.

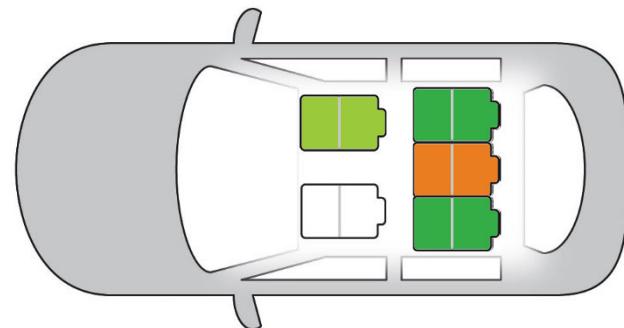
2,7 Kindersicherheit

⊕ 75 Prozent gibt es für die Kindersicherheit beim NCAP-Test, das ist nur ein befriedigendes Resultat. Drei Kindersitze lassen sich gleichzeitig im Honda befestigen. Auf dem mittleren Sitz hinten sind zwar Kindersitze herstellerseitig nicht verboten, allerdings ist eine Montage nicht zu empfehlen, denn zum einen fehlen wie üblich Isofix-Anbindungen und die Gurtanlenkpunkte wie auch die Kontur des Sitzpolsters verhindern eine lagestabile Befestigung mit dem Gurt. Wesentlich besser geeignet sind die äußeren Sitzplätze auf der Rückbank: Isofix-Anbindungen samt i-Size-Freigabe sind vorhanden und die Platzverhältnisse genügen für fast alle Kindersitzvarianten – nur bei äußerst hohen Exemplaren kann es vorkommen, dass der Sitz an der C-Säule anstößt. Hier ist wie immer vor dem Kauf eine Sitz- und Einbauprobe ratsam. Auf dem Beifahrersitz gibt es keinen Isofix – hier können Sitze nur mit dem Gurt befestigt werden.

⊖ Der Honda verfügt nirgends über einen ausreichenden Fenstereinklemmschutz – die gemessenen Schließkräfte sind zu hoch und können eine ernsthafte Gefahr insbesondere für Kinderhände darstellen. Die Kindersicherung wird über einen

Kindersitze

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



Notenskala

grün	sehr gut (0,6–1,5)	gelb	gut (1,6–2,5)	gelb	befriedigend (2,6–3,5)	orange
rot	ausreichend (3,6–4,5)	rot	mangelhaft (4,6–5,5)	rot		

leicht zugänglichen Hebel in den Türen bedient – einmal gesehen, kann dieser auch von Kinderhand betätigt werden.

3,0 Fußgängerschutz

Das Ergebnis von 72 Prozent im Crashtest nach Euro NCAP-Norm offenbart noch einiges an Verbesserungspotenzial für den Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer. Die gesamte Oberkante der Fronthaube, wie auch die A-Säulen bergen das größte Verletzungspotenzial. Immerhin hat der HR-V einen

Notbremsassistent mit dabei, welcher sowohl Fußgänger als auch Radfahrer erkennt – damit lassen sich zumindest einen Teil der Kollisionen verhindern oder wenigstens deren Folgen mindern.

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest landet der Honda HR-V mit seinem e:HEV-Antrieb bei durchschnittlich 6,1 l pro 100 km. Das ergibt eine CO₂-Bilanz von 161 g/km und die Hälfte der maximal erreichbaren 60 Punkte im Verbrauchs-Kapitel. Innerorts sind dank temporärer E-Unterstützung niedrige vier Liter zu erwarten, außerorts sind es fünfeinhalf. Auf der Autobahn braucht der Vollhybrid recht hohe 8,6 Liter auf 100 km. Wenn man es am Gaspedal nicht übertreibt, pegelt sich im Alltag bei winterlichen Temperaturen um den Gefrierpunkt der Verbrauch auch nicht nennenswert differierend ein.

Verbrauch

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

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

Japaner 80 Punkte und bekommt dafür vier der fünf Sterne im Ecotest.

1,0 Schadstoffe

⊕ In puncto Schadstoffausstoß ist der Hybrid komplett unauffällig – alle Grenzwerte werden eingehalten und auch die RDE-Messung auf der Straße bestätigt die Prüfstandwerte. Der nach Euro 6e homologierte Honda HR-V erreicht damit die vollen 50 Zähler im Kapitel Schadstoffe. Insgesamt erreicht der

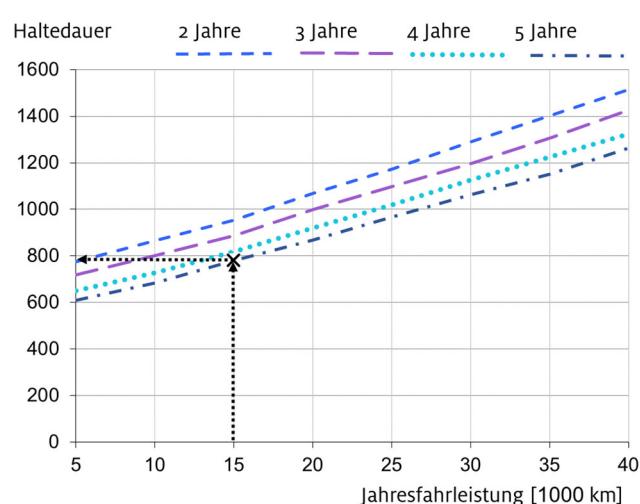
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Mindestens 34.700 Euro werden fällig für den HR-V in der Basis. Für die getestete zweite Ausstattungslinie werden 37.000 Euro fällig. Inklusive der roten Sonderlackierung kommt der Testwagen auf einen Preis von 38.100 Euro. Absolut betrachtet nicht wenig – im Vergleich zu den direkten Konkurrenten aber ein durchaus attraktives Angebot. Erfreulich: 2026 senkt Honda sogar die Preise anstelle sie anzuheben, wie wir das leider gewohnt sind. Auch positiv: Honda gibt fünf Jahre bzw. 100.000 km Garantie auf die Batterie und ausgewählte Hybrid-Komponenten – gemäß den Garantiebedingungen besteht die Möglichkeit auf acht Jahre zu verlängern. Allgemein bürgen die Japaner für den HR-V drei Jahre bzw. die ersten 100.000 km – auch hier kann man auf acht Jahre und 160.000 km verlängern. Gegen Durchrostung stehen sie bei Honda zwölf Jahre grade (für den Auspuff nur fünf) und auf den Lack gibt es immerhin drei Jahre Garantie. Etwa die Hälfte der monatlichen Kosten

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 780 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



fallen dem Wertverlust zum Opfer. Steuerlich liegt der Hybrid derzeit bei 85 Euro jährlich. Seitens der Versicherung ist der Honda niedrig bis durchschnittlich eingestuft: Haftpflicht

(Typklasse 15), Teilkasko (TK 23) und Vollkasko (TK 22). Verschiedene Wartungspakete sind buchbar – Details gibt es u. a. beim Händler.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	HR-V 1.5 i-MMD e:HEV Elegance e- CVT
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498
Leistung [kW (PS)]	96 (131)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	253/4500
0-100 km/h [s]	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,4 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	85
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	755
Preis [Euro]	34.700

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht	N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
VK = Vollkasko	S = Superbenzin	G = Erdgas
TK = Teilkasko	SP = SuperPlus	E = Strom
	D = Diesel	

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	4,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
+ Sitzplätze	3,2
● Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	231/663/1.005
● Dachlast/Anhängelast [kg]	32/-
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,13
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	78
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	209

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl-Benziner/E-Motor), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/131 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	253 Nm bei 4.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,40 l
CO ₂ -Ausstoß	122 g/km
Stromfläche/cw-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.866/1.582 mm
Leergewicht/Zuladung	1.452/418 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	319/1.289 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/45 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km / ab 01/26: bis zu 8 Jahre oder 160.000 km unter Einhaltung aller Inspektionen bei Honda-Händler/12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
Produktion	Yorii, Japan

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,0/5,5/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	139 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.388/482 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/920/1.395 l

KOSTEN

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

Betriebskosten	138 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	153 Euro	Wertverlust	399 Euro
Monatliche Gesamtkosten			780 Euro
Steuer pro Jahr			85 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK			15/22/23
Basispreis HR-V 1.5 i-MMD e:HEV Advance e-CVT			37.000 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.907 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. 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 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. ¹ 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

(^o im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung (grün)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST

(ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Willy Roßmeier