Euro NCAP Test 2023:
Honda ZR-V

Vier Sterne für den Honda ZR-V



Der Honda ZR-V im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopf- und Seitenairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags die Knie zusätzlich. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist für Erwachsene ausreichend, das Verletzungsrisiko sehr gering bis mittel. Der Schutz für Kinder ist gut, das Verletzungsrisiko sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung und Top-Tether-Ankerpunkten. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. In der zweiten Sitzreihe wird die Anwesenheit eines Kindes gemeldet, falls das Fahrzeug verlassen wird. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite kann deaktiviert werden.

Der Honda ZR-V ist mit einem autonomen Notbrems-Assistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer und einem Müdigkeits-Assistenten serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist *nicht* an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 79 %

Die Fahrgastzelle des ZR-V blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Honda zeigte, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Schutzniveau geboten würde. Der Schutz des Brustkorbs des Fahrers wurde auf Grundlage von Dummymessungen der Brusteindrückung als gering eingestuft. Ansonsten war der Schutz aller kritischen Körperbereiche für den Beifahrer und den Fahrer gut oder ausreichend. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Untersuchung der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der ZR-V bei einem Frontalaufprall ein mäßig guter Aufprallgegner wäre. Beim Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, mit Ausnahme des Brustkorbs des kleineren, weiblichen Insassen auf dem Rücksitz, der auf Grundlage der Eindrückwerte am Dummy als mäßig eingestuft wurde.

Beim Seitencrashtest war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, der ZR-V erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Bei dem schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz für alle kritischen Körperteile gut oder ausreichend. Die Kontrolle der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war ausreichend. Der ZR-V verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbag), um Verletzungen der vorderen Insassen untereinander bei solchen Aufprallen zu vermeiden. Im Euro NCAP-Test trafen jedoch die Köpfe von Fahrer und Beifahrer aufeinander, der Schutz wurde daher als ungenügend bewertet.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der ZR-V verfügt über ein fortschrittliches e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die

Rettungsdienste alarmiert. Das Auto verfügt *nicht* über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden. Honda wies nach, dass sich die verriegelten Türen im Falle eines Sturzes ins Wasser innerhalb von zwei Minuten nach einem Stromausfall öffnen lassen, lieferte aber keine Beweise dafür, dass die elektrischen Fensterheber lange genug funktionieren, um den Insassen die Flucht zu ermöglichen.

Insassenschutz für Kinder: 86 %

Sowohl beim versetzten Frontal- als auch beim Seitenaufpralltest zeigten die Dummymesswerte einen guten Schutz aller kritischen Körperbereiche für beide Kinderdummys, der ZR-V erhielt in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes in dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags.

Der ZR-V ist mit einer Kinderanwesenheitserkennung ausgestattet, einem System, das eine Warnung ausgibt, wenn es erkennt, dass ein Kind oder ein Kleinkind im Auto zurückgelassen wurde. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der ZR-V ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß installiert und im Auto untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 81 %

Der Schutz des Kopfes eines aufprallenden Fußgängers oder Radfahrers war überwiegend gut oder ausreichend, wobei an der Basis der Windschutzscheibe und an den steifen A-Säulen ungenügende Ergebnisse erzielt wurden. Der Schutz des Beckens war überwiegend ungenügend, aber der Schutz von Oberschenkel, Knie und Schienbein war an allen Prüfpunkten gut.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Honda kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Das System schnitt bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger gut ab, reagierte jedoch *nicht* auf Fußgänger hinter dem Fahrzeug, die beim Rückwärtsfahren gefährdet sind. Das System schnitt bei den Tests zur Reaktion auf Radfahrer gut ab, bot aber keinen Schutz gegen das "Dooring", bei dem eine Tür in den Weg eines sich von hinten annähernden Radfahrers geöffnet wird. Bei der Reaktion auf Motorradfahrer schnitt das AEB-System in allen Tests gut ab, konnte aber nicht verhindern, dass das Fahrzeug seitlich in die Spur eines motorisierten Zweiradfahrers gerät.

Sicherheits-Assistenten: 68 %

Insgesamt hat das autonome Notbremssystem (AEBS) des Honda ZR-V bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten. Ein Sicherheitsgurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig an den Vorder- und Rücksitzen angebracht, das Fahrerstatusüberwachungssystem erkennt Müdigkeit, aber keine Ablenkung.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, der Fahrer kann wählen, ob das System den Begrenzer automatisch einstellen soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Honda ZR-V

Standard Safety Equipment

2023



Adult Occupant 79%

Child Occupant 86%

Vulnerable Road Users 81%

Safety Assist 68%

SPECIFICATION

Tested Model	Honda ZR-V 2.0 hybrid 'ADVANCE', LHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2023
Kerb Weight	1635kg
VIN From Which Rating Applies	- all ZR-Vs
Class	Small Off-Road

Version 111223

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	✖
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	●	●	✖
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	●
Side pelvis airbag	✖	✖	✖
Centre Airbag	●	–	–

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	–	✖	●
Integrated CRS	–	✖	✖
Airbag cut-off switch	–	●	–
Child presence detection	–	✖	●
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

Version 111223

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	●
Cyclist Dooring Prevention	✖
AEB Motorcyclist	●
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●
Fatigue / Distraction Detection	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 111223

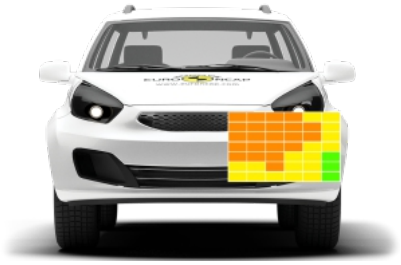
ADULT OCCUPANT

Total 31.9 Pts / 79%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Frontal Impact 13.0 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact 15.0 / 16 Pts



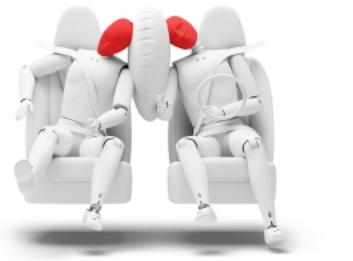
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact 3.5 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 111223

ADULT OCCUPANT

Total 31.9 Pts / 79%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	0.5 / 4 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Not available
Submergence Check	Non-compliant

Comments

The passenger compartment of the ZR-V remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Honda showed that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Protection of the driver's chest was rated as marginal, based on dummy readings of compression. Otherwise, protection of all critical body areas was good or adequate for the front passenger and driver. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the ZR-V would be a moderately benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of all critical body areas was good apart from the chest of the rear seat passenger, which was rated as poor based on dummy readings of compression. In the side barrier test, protection of all critical body areas was good and the ZR-V scored maximum points in this part of the assessment. In the more severe side pole impact, protection was good or adequate for all critical parts of the body. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was adequate. The ZR-V has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. However, in Euro NCAP's test, the heads of the driver and front seat passenger hit each other and protection was rated as poor. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The ZR-V has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash. However, the car lacks a system which applies the brakes after an impact to avoid secondary collisions. Honda demonstrated that if the car entered water the doors, if locked, could be opened within two minutes of power being lost but provided no evidence that electric windows would remain functional long enough to allow occupants to escape.

Version 111223

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children 24.0 / 24 Pts

Frontal Impact 16 Pts



Lateral Impact 8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix i-Size*
Restraint for 10 year old child: *Britax Römer Kidfix i-Size*

Safety Features 6.3 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✖	●	✖
i-Size	✖	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖
Top tether	✖	●	✖
Child Presence Detection	✖	●	●

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

CRS Installation Check 12.0 / 12 Pts

i-Size	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
i-Size	✖	✖	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 111223

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

Isofix	Seat Position				
	Front		2nd row		
			Left	center	Right
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Seatbelt Attached	Seat Position				
	Front		2nd row		
			Left	center	Right
	✖	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	✖	●	●	●	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 111223

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

Comments

In both the frontal offset and side barrier tests, dummy readings indicated good protection to all critical body areas for both child dummies and the ZR-V scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. The ZR-V is equipped with 'child presence detection', a system which issues a warning when it recognises that a child or infant has been left in the car. All of the child restraint types for which the ZR-V is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 111223

VULNERABLE ROAD USERS

Total 51.1 Pts / 81%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

VRU Impact Protection

29.0 / 36 Pts



Pedestrian & Cyclist Head	13.7 Pts
Pelvis	1.8 Pts
Femur	4.5 Pts
Knee & Tibia	9.0 Pts

VRU Impact Mitigation

22.0 / 27 Pts

System Name	Collision Mitigation Braking System
Operational From	5 km/h

PERFORMANCE |

AEB Pedestrian

6.4 / 9 Pts

Scenario	Day time	Night time
Car reversing into adult or child		—
Adult crossing a road into which a car is turning		—
Adult crossing the road		
Child running from behind parked vehicles		
Adult along the roadside		

— Currently not tested

AEB Cyclist

7.6 / 8 Pts

Scenario	Day time
Approaching cyclist crossing from behind parked parked vehicles	
Turning across path of an oncoming cyclist	
Approaching a crossing cyclist	
Approaching a cyclist along the roadside	

Version 111223

VULNERABLE ROAD USERS

Total 51.1 Pts / 81%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Cyclist Dooring Prevention

0.0 / 1 Pts

Scenario	
Dooring a passing cyclist	information"

AEB Motorcyclist

6.0 / 6 Pts

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a stationary motorcyclist		
Approaching a braking motorcyclist		
Turn across the path of an oncoming motorcyclist		—

— Currently not tested

Lane Support Motorcyclist

2.0 / 3 Pts

Scenario	Day time
Changing lane across the path of an oncoming motorcyclist	
Changing lane across the path of an overtaking motorcyclist	

Comments

Protection of the head of a struck pedestrian or cyclist was predominantly good or adequate, with poor results recorded at the base of the windscreen and on the stiff windscreen pillars. Protection of the pelvis was predominantly poor but that of the femur, knee and tibia was at good at all test locations. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Honda can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed well in tests of its response to pedestrians but the system does not react to pedestrians behind the car who are vulnerable when the car is reversing. The system scored highly in tests of its reaction to cyclists, but offers no protection against dooring, where a door is opened into the path of a cyclist approaching from behind. Similarly, the AEB system performed well in all tests of its response to motorcyclists but did not prevent the car from moving laterally into the path of a powered two-wheeler.

Version 111223

SAFETY ASSIST

Total 12.4 Pts / 68%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Speed Assistance

1.6 / 3 Pts

System Name	Speed Limit Function
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	Intelligent Speed Limiter not default ON (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

1.4 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 1 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	–	●	●

● Pass ● Fail – Not available

Driver Monitoring

0.4 / 2 Pts

System Name	Driver Attention Monitor
Type	Indirect monitoring
Operational From	45 km/h
Fatigue	Drowsiness

Version 111223

SAFETY ASSIST

Total 12.4 Pts / 68%

Lane Support

2.3 / 3 Pts

System Name	Road Departure Mitigation System (RDM)
Type	LKA and ELK
Operational From	65 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	ADEQUATE
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

7.2 / 9 Pts

System Name	Collision Mitigation Braking System
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	5 km/h
Sensor Used	camera

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a car crossing a junction		
Approaching a car head-on		—
Turning across the path of an oncoming car		—
Approaching a stationary car		
Approaching a slower moving car		—
Approaching a braking car		—

— Currently not tested

Version 111223

SAFETY ASSIST

Total 12.4 Pts / 68%

Comments

Overall, the autonomous emergency braking (AEB) system of the Honda ZR-V performed well in tests of its reaction to other vehicles. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats and the driver monitoring system detects fatigue but not distraction. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system identifies the local speed limit, and the driver can choose to allow the limiter to be set automatically by the system.

Version 111223

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door hatchback	2.0 petrol hybrid	ELEGANCE	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	2.0 petrol hybrid	SPORT	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	2.0 petrol hybrid	ADVANCE *	4 x 2	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
December 2023	Rating Published	2023 ★★★★☆	✓

Version 111223