

Euro NCAP Test 2022: Honda HR-V

Vier Sterne für den Honda HR-V

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung am Beifahrersitz ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper zusätzlich seitlich. Zwischen den Sitzen ist kein Zentralairbagssystem installiert, das die vorderen Insassen gegeneinander schützen würde.

Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene überwiegend sehr gering bis gering, für Kinder ebenfalls sehr gering bis gering, bis auf den Kopf des 10-Jährigen im Seitencrash. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurte Montage ist auf dem mittleren Fond-Sitzplatz für vom Hersteller freigegebene Kindersitze zum Teil kritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Honda HR-V ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig an Bord, eine Multikollisionsbremse ist nicht verfügbar. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.



Der Honda HR-V im frontalen Offsetcrash gegen die rollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Insassenschutz für Erwachsene: 82 %

Die Fahrgastzelle des HR-V blieb beim versetzten Frontalcrashtest 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 wird. Die Analyse der Verzögerung des entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der HR-V bei einem Frontalaufprall ein gutmütiger Aufprallpartner sein würde. Bei der Prüfung gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugsbreite wurde der Schutz des Brustkorbs des kleineren Dummies auf dem Rücksitz aufgrund der Druckbelastung als gering eingestuft. Ansonsten war der Schutz für beide Dummies gut oder ausreichend.

Sowohl beim Test mit der seitlich auftreffenden Barriere als auch beim schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, das Fahrzeug erhielt in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Die Begrenzung der Auslenkung (d. h. des Maßes, in dem ein Körper auf die Stoßseite des Fahrzeugs geschleudert wird, wenn es von der Insassen abgewandten Seite getroffen wird) wurde als gering eingestuft. Der HR-V verfügt über keine Maßnahme, wie z. B. einen Mittelairbag, um Verletzungen der Insassen untereinander bei einem solchen Aufprall zu vermeiden. 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 HR-V verfügt über ein e-Call-System, das die Rettungsdienste im Falle eines Aufpralls alarmiert, ist jedoch nicht mit einem System zur Verhinderung von Sekundäraufprallen im Falle einer Kollision ausgestattet.

Insassenschutz für Kinder: 75 %

Beim Frontalaufprall war der Schutz für beide Kinderdummies gut oder ausreichend. Jedoch rutschte der Gurt beim 10-Jährigen von der Schulter, was das Verletzungsrisiko erhöht und zum deutlichen Punktabzug führte. Beim seitlichen Aufprall deuteten die Messwerte der Beschleunigung des Kopfes des 10-jährigen

Dummies auf einen schwachen Schutz. Ansonsten war der Schutz aller kritischen Körperbereiche für beide Kinderdummies gut.

Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, so dass ein nach hinten gerichteter Kindersitz in dieser Sitzposition verwendet werden kann. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Einige universelle Kinderrückhaltesysteme waren instabil, wenn sie in der mittleren Sitzposition der zweiten Sitzreihe angebracht wurden, aber ansonsten konnten alle Systeme, für die der HR-V ausgelegt ist, ordnungsgemäß installiert und untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 72 %

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers war überwiegend gut oder ausreichend, wobei einige ungenügende Ergebnisse an den steifen A-Säulen verzeichnet wurden. Der Stoßfänger bot an allen Prüfpunkten einen guten Schutz für die Beine des Fußgängers. Der Schutz des Beckens war jedoch fast überall an der Frontseite der Motorhaube ungenügend. Das autonome Notbremssystem (AEBS) des HR-V kann gefährdete Verkehrsteilnehmer und andere Fahrzeuge erkennen. Bei der Reaktion auf Fußgänger hat das System gut abgeschnitten, wobei in fast allen Szenarien Kollisionen vermieden oder abgemildert werden konnten. Auch die Reaktion des Systems auf Radfahrer war gut.

Sicherheits-Assistenten: 78 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) hat in der Reaktion auf andere Fahrzeuge gute Leistungen erbracht. Ein kamerabasiertes Geschwindigkeitsassistentensystem identifiziert das örtliche Geschwindigkeitslimit. Diese Information wird dem Fahrer zur Verfügung gestellt, der dann die Geschwindigkeitsbegrenzung übernehmen kann. Das Spurhaltesystem korrigiert das Abdriften des Fahrzeugs von der Fahrspur und kann auch in kritischen Situationen eingreifen, um z. B. ein Abkommen von der Fahrbahn zu vermeiden. Für die vorderen und hinteren Sitze gibt es einen Gurtwarner. Der HR-V verfügt über kein System zur Überwachung von Übermüdung am Steuer.

Herausgeber/Impressum

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

Euro NCAP
www.euroncap.com



Honda HR-V

Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant



82%

Child Occupant



75%

Vulnerable Road Users



72%

Safety Assist



78%

SPECIFICATION

Tested Model	Honda HR-V 1.5 hybrid 'Advance', RHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	1389kg
VIN From Which Rating Applies	- all HR-Vs
Class	Small Off-Road

SAFETY EQUIPMENT

Frontal airbag	●	●	—
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✗	✗	—
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✗
Side pelvis airbag	✗	✗	✗
Centre Airbag	✗	✗	—

Euro NCAP © Honda HR-V April 2022 2/18

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Isofix	—	✗
	Integrated CRS	—	✗
	Airbag cut-off switch	—	●
SAFETY ASSIST			
	Seat Belt Reminder	●	●
			●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✗
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	✗
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

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



ADULT OCCUPANT

Total 31.3 Pts / 82%

GOOD

ADEQUATE

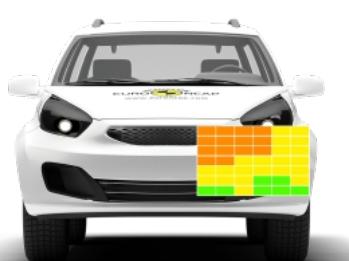
MARGINAL

WEAK

POOR

Frontal Impact

13.8 / 16 Pts



Mobile Progressive Deformable Barrier

Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact

13.0 / 16 Pts



Side Mobile Barrier

Side Pole

Far-Side Excursion

Occupant Interaction

Rear Impact

3.6 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

**ADULT OCCUPANT**

Total 31.3 Pts / 82%

 GOOD
 ADEQUATE
 MARGINAL
 WEAK
 POOR

Rescue and Extrication		1.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant	
Advanced eCall	Available	
Multi Collision Brake	Not available	

Comments

The passenger compartment of the HR 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. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the HR V would be a benign impact partner in a frontal collision. In the full width rigid barrier test, protection of the chest of the rear passenger dummy was rated as marginal, based on measurements of compression. Otherwise, protection of both dummies was good or adequate. In both the side barrier test and the more severe side pole impact, protection of all critical body areas was good and the car scored maximum points in this part of the assessment. 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 found to be marginal. The HR V does not have a counter measure, such as a centre airbag, to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. 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 HR V has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash but is not equipped with a system to prevent secondary impacts in the event of a collision.



CHILD OCCUPANT

Total 36.8 Pts / 75%

GOOD

ADEQUATE

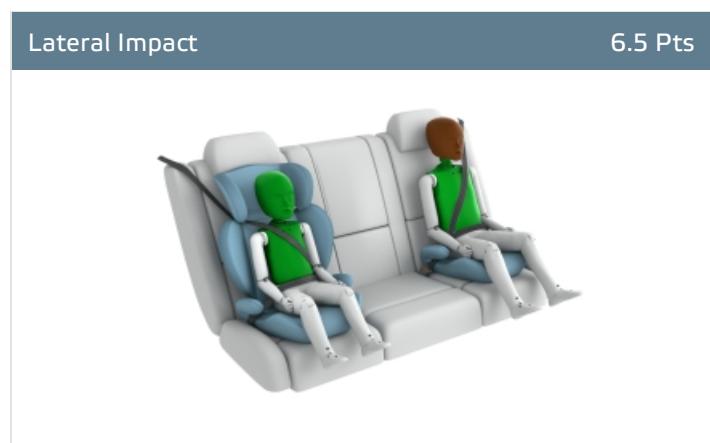
MARGINAL

WEAK

POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

18.3 / 24 Pts

Restraint for 6 year old child: *Honda KidFix XP*Restraint for 10 year old child: *Honda KidFix XP*

Safety Features

7.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✗	●	✗
i-Size	✗	●	✗
Integrated CRS	✗	✗	✗

● Fitted to test car as standard

○ Not on test car but available as option

✗ Not available

CRS Installation Check

11.5 / 12 Pts

 Install without problem Install with care Safety critical problem Installation not allowed

■ i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i Size)



BeSafe iZi Kid X2 i Size (i Size)



Britax Römer TriFix2 i Size (i Size)



BeSafe iZi Flex FIX i Size (i Size)



■ ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Cybex Solution Z i Fix (ISOFIX)





CHILD OCCUPANT

Total 36.8 Pts / 75%

■ Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i Fix (Belt)



**CHILD OCCUPANT**

Total 36.8 Pts / 75%

	Seat Position			
	Front		2nd row	
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZI Kid X2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZI Flex FIX i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZI Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	—	●	—	●
Cybex Solution Zi-Fix (ISOFIX)	—	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)	●	●	✗	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Cybex Solution Zi-Fix (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem
 ● Install with care
 ● Safety critical problem
 ✗ Installation not allowed

— Not available

Comments

In the frontal offset test, protection of both child dummies was good or adequate. In the side barrier impact, dummy readings of accelerations indicated weak protection of the head of the 10 year dummy. Otherwise, protection of all critical body areas was good for both child dummies. 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 about the status of the airbag and the system was rewarded. Some universal child restraints were unstable when positioned in the rear centre seating position but, otherwise, all systems for which the HR-V is designed could be properly installed and accommodated.



VULNERABLE ROAD USERS

Total 39.1 Pts / 72%

 GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

23.4 / 36 Pts



Head Impact

17.2 Pts

Pelvis Impact

0.2 Pts

Leg Impact

6.0 Pts

Vulnerable Road Users

15.7 / 18 Pts

System Name	Collision Mitigation Braking System
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	5 km/h



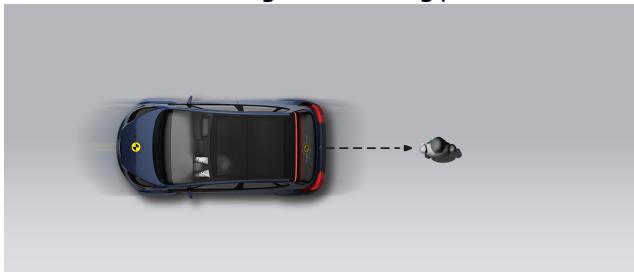
VULNERABLE ROAD USERS

Total 39.1 Pts / 72%

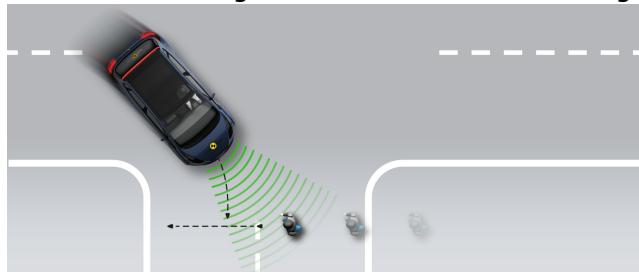
AEB Pedestrian

■ Day time

Vehicle reversing into standing pedestrian



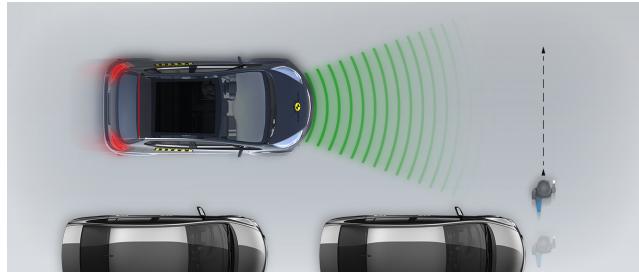
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



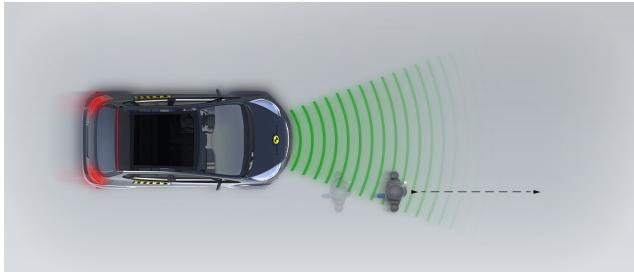
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles



Adult along the roadside



■ Night time

Adult crossing the road



Adult along the roadside





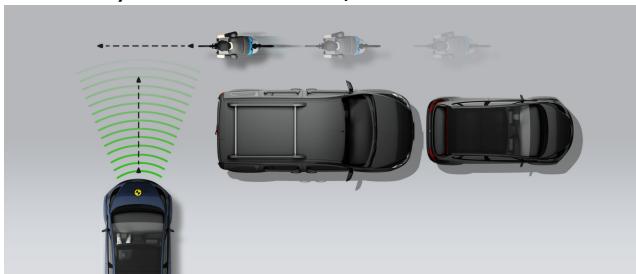
VULNERABLE ROAD USERS

Total 39.1 Pts / 72%

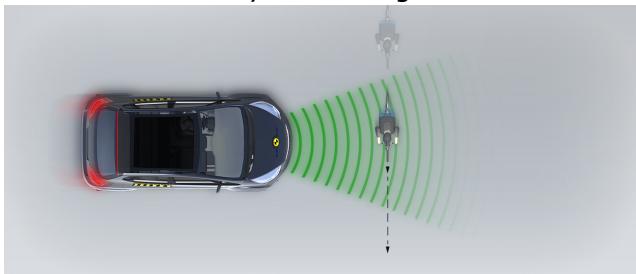
AEB Cyclist

 8.7 / 9 Pts

Cyclist from nearside, obstructed view



Cyclist crossing



Cyclist along the roadside



Comments

The protection provided to the head of a struck pedestrian was predominantly good or adequate, with some poor results recorded on the stiff windscreen pillars. The bumper provided good protection to pedestrians' legs at all test points. However, protection of the pelvis was poor almost everywhere along the front edge of the bonnet. The autonomous emergency braking (AEB) system of the HR V can detect vulnerable road users, as well as other vehicles. In tests of its response to pedestrians, the system performed well, with collisions avoided or mitigated in almost all scenarios. Likewise, the system's response to cyclists was good.

 **SAFETY ASSIST**

Total 12.6 Pts / 78%


Speed Assistance


Speed Limit Information Function	Camera based, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

> **Seatbelt Reminder**


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

● Pass ● Fail — Not available

> **Driver Monitoring**


 **SAFETY ASSIST**

Total 12.6 Pts / 78%

Lane Support
 **3.5 / 4 Pts**

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

AEB Car-to-Car
 **5.7 / 6 Pts**

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



SAFETY ASSIST

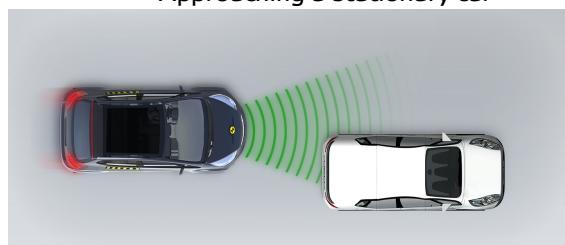
Total 12.6 Pts / 78%

■ Autobrake function only

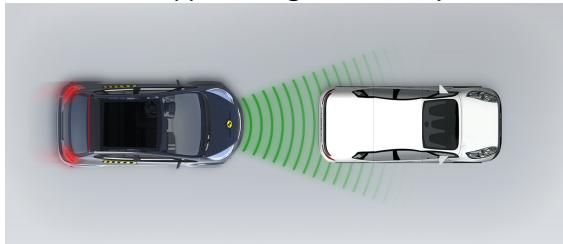
Test car turns across the path of an approaching car



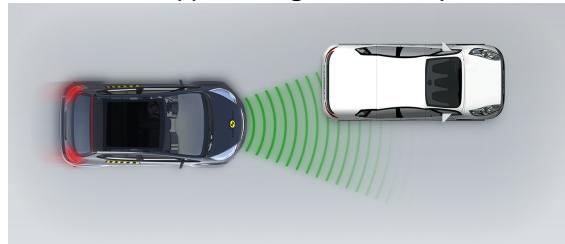
Approaching a stationary car



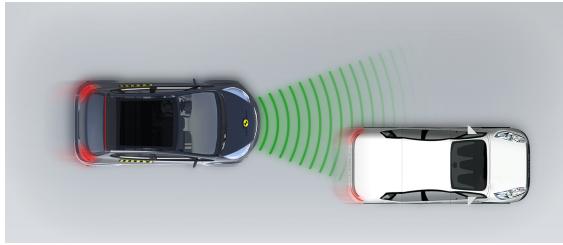
Approaching a stationary car



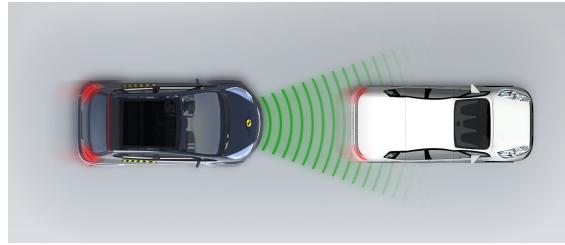
Approaching a stationary car



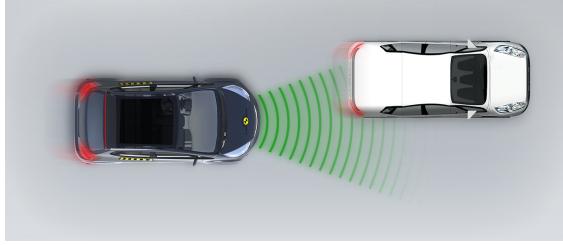
Approaching a slower moving car



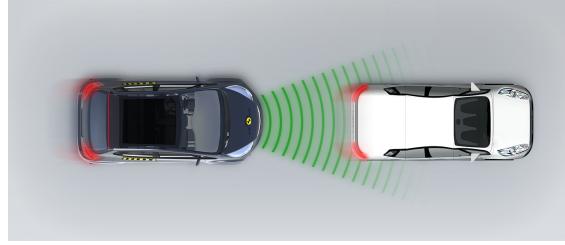
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



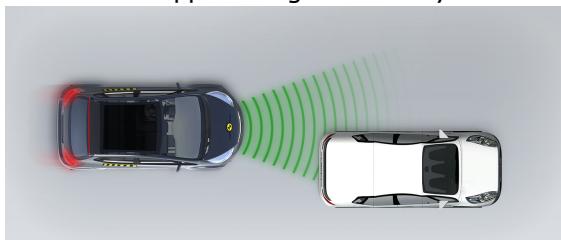


SAFETY ASSIST

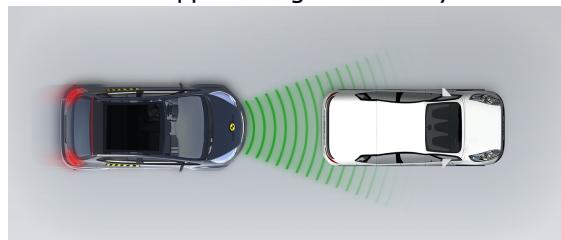
Total 12.6 Pts / 78%

■ Driver reacts to warning

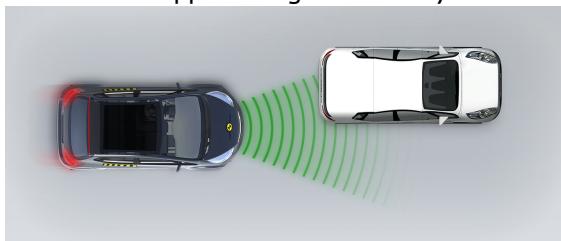
Approaching a stationary car



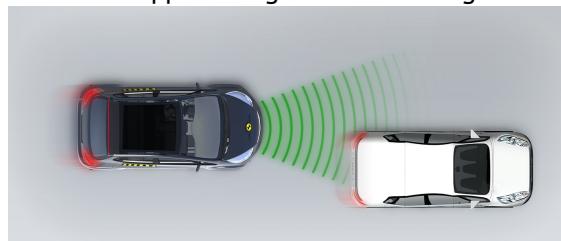
Approaching a stationary car



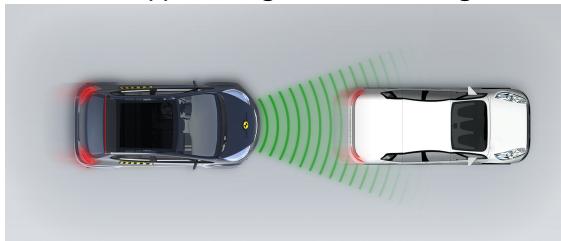
Approaching a stationary car



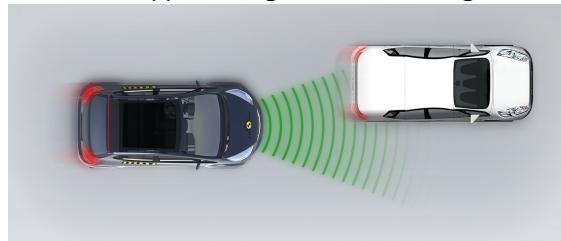
Approaching a slower moving car



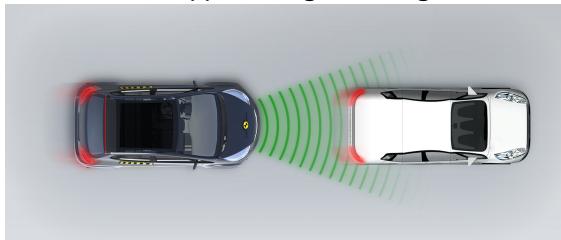
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car





SAFETY ASSIST

Total 12.6 Pts / 78%

Comments

In tests of its response to other vehicles, the autonomous emergency braking (AEB) system performed well. A camera based speed assistance system identifies the local speed limit. This information is provided to the driver who can choose to allow the car adapt the speed limiter as appropriate. A lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane and can also intervene in more critical situations to avoid road departure, for example. A seat belt reminder is provided for the front and rear seats but there is no system to monitor for fatigued driving.

RATING VALIDITY**Variants of Model Range**

Body Type	Engine	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door SUV	1.5 litre hybrid	ADVANCE STYLE	4 x 2	✓	✓
5 door SUV	1.5 litre hybrid	ADVANCE*	4 x 2	✓	✓
5 door SUV	1.5 litre hybrid	ELEGANCE	4 x 2	✓	✓

*Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome
April 2022	Rating Published	2022  ✓