



Noch mehr 4x4

Hyundai baut seine Allradpalette mit dem kompakten Santamo und dem Starex aus...23



VW-Sparmeister

Mit dem neuen TDI schafft der Lupo die magische 3-L-Grenze; ein Beschrieb.....25



Der neue Blitz

Mit dem Opel Movano kommt endlich ein würdiger Nachfolger für den Opel Blitz...30

Gesucht: Trend-Automobilisten

TEST 5/99: HONDA HR-V 4WD SPORT Hochbeinig, mit einer gradlinigen, sportlichen Karosserieform und unverschämte selbstbewusst tritt der neue Honda HR-V jetzt auch ausserhalb Japans auf. Bietet er genug, um den anspruchsvollen Lifestyler hinter dem Ofen hervorzulocken? Auf jeden Fall lässt er sich nicht so leicht in ein Schema pressen.

AR-TEST-TEAM

Nischenmodelle haben es Herstellern wie Käufern gleichermaßen angetan – sie boomen. Das Cabriolet- und Roadster-Revival buhlt mit Coupés, leicht geländegängigen Fahrzeugen im Offroad-Look und Minivans auf Limousinenbasis um trendbewusste Käufer. Der neue HR-V von Honda ist ein weiterer Hecht, der in diesem Karpfenreich wildern soll. Und dazu bringt dieser eine exotische Stil-mischung mit: erhöhte Bodenfreiheit, Front- oder Allradantrieb, bullige Frontgestaltung und sportlich-dynamische Linienführung.

Im Test stand das serienmässig mit Vierradantrieb ausgestattete und Fr. 28 500.– teure Topmodell Sport; der Einstieg ins HR-Vergnügen beginnt ohne Allrad bei Fr. 24 900.–, 16-Ventiler (1,6/105 PS), 5-Gang-Getriebe, vier Plätze, zwei Türen, eine Heckklappe – der technische Rahmen ist rasch abgesteckt.

EFFORT SICHERHEIT Fast etwas verloren wirkt das 1600er-Triebwerk im tiefen Schacht des Motorsraums. Platz für einen grösseren Motor wäre genügend vorhanden. Allerdings ist der Freiraum bis zur Motorhaube Teil des speziellen Schutzsystems, welches bei einem Zusammenprall mit einem Fussgänger dessen Kopfverletzungsgefahr verringern soll. Dieses System führt Honda nach intensiver Forschung beim HR-V

erstmals ein, und es soll einen Fussgängerschutz weit über den gesetzlichen Anforderungen bieten. Stossstange, Motorhaube, Kotflügel- und Armaturenbrettoberseite sind leicht deformierbar. Die Scheibenwischergelenke tauchen bei einem Schlag auf ihren Achsen weg. Und die Scharniere der Motorhaube deformieren sich bei einem Aufprall. All diese Massnahmen sollen dafür sorgen, dass das Fahrzeug möglichst viel Energie aufnimmt und nicht der Kopf des Fussgängers.

Auch sonst wurde grosses Gewicht auf die Sicherheit gelegt. Die Fahrgastzelle weist verstärkte Querträger vorn und hinten auf,

Das Schutzsystem soll die Gefahr von Kopfverletzungen beim Fussgänger verringern

und die Heckstruktur wurde zusätzlich versteift. Nur eine geringe Verwindungstendenz ist die Folge und ein Fahrvergnügen frei von Knistern und Klappern.

Mit Doppel-Airbag, Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern vorne entspricht die Ausstattung weitgehend den heutigen Anforderungen. Fehlende Seiten-Airbags – auch als Option nicht erhältlich – und für Erwachsene zu niedrige hintere Kopfstützen schmälern den ansonsten guten Eindruck in diesem Sektor.

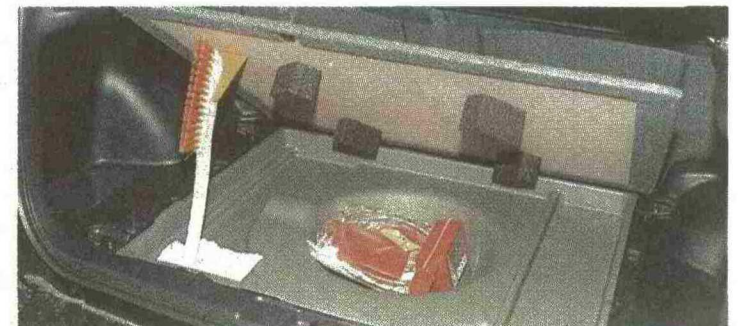
DER 105 PS STARKE Vierzylinder stammt vom Civic und ist auf kräftigeres Drehmoment ausgelegt. Für eine dynamische Gangart muss man ihn trotzdem mit Drehzahlen bei Laune halten. Im unteren Bereich reagiert der «16V» zwar angenehm geschmeidig und begünstigt die schaltarme Fahrweise, dem Stil des Fahrzeugs entsprechend quirlig wird er aber erst ab knapp



JETZT KOMMT KURT! Der neue Honda HR-V hat einen sehr selbstbewussten Auftritt. Die Front ist eine würzige Mischung aus bullig und sportlich.



RUNDE SACHE Bei Nacht sind nur die weissen Zahlen und Markierungen der blau hinterlegten und gut ablesbaren Rundinstrumente beleuchtet.



STAUHAUM Das Fach unter dem Kofferraumboden ist praktisch, ebenso die vier stabilen Gepäckkösen. Unter dem Fach ruht lediglich ein Notrad.

3000/min. Und von da weg geht der Motor energisch und drehfreudig ans Werk; der Begrenzer setzt dem Drehzahlschwingung erst bei 7000/min ein Ende.

Gut auf das Triebwerk abgestimmt ist die leichtgängige und

präzise geführte Handschaltung; als Option ist auch ein stufenloser CVT-Automat erhältlich. Die Gesamtübersetzung ist kurz ausgelegt (4000/min bei 120 km/h), was bei längerer Autobahnfahrt das Motorengeräusch recht deut-

lich in den Vordergrund rückt, dem Wagen aber auch zu ansprechenden Resultaten bei der Zwischenbeschleunigung verhilft.

Etwas mehr Pep würde dem HR-V trotzdem gut anstehen, wobei diesem Wunsch vielleicht

schon bald nachgekommen wird. In Japan läuft bereits ein Modell mit ebenfalls 1,6-L-Motor, der aber dank variabler Ventilsteuerung 125 PS leistet.

SCHLUSS AUF SEITE 19

MESSERGEBNISSE UND TECHNISCHE DATEN: HONDA HR-V 4WD

HONDA HR-V 4WD SPORT

BESCHLEUNIGUNG aus dem Stand

0–40 km/h s	2,7
0–60 km/h s	4,8
0–80 km/h s	7,5
0–100 km/h s	11,5
0–120 km/h s	17,4
0–140 km/h s	28,0
0–160 km/h s	94,0
1 km stehender Start s	33,7

Höchstgeschwindigkeit (Mittel aus beiden Richtungen) **165 km/h**

ELASTIZITÄT Beschl. in den Gängen

	II.	III.	IV.	V.
40–60 km/h s	2,3	3,7	5,2	7,1
40–80 km/h s	5,1	7,5	10,5	14,6
40–100 km/h s	11,8	16,4	22,8	
40–120 km/h s	17,5	23,5	33,3	
40–140 km/h s	34,8	50,0		
40–160 km/h s				–125

MESSBEDINGUNGEN

km-Stand	2300
Aussentemperatur	8°C
Belastung	2 Personen

Messungen mit elektr. Präzisionsinstrumenten

TREIBSTOFFVERBRAUCH (95 ROZ)

Gesamttestverbrauch	9,4 L/100 km
Autobahn, ruhige Fahrt	8,4 L/100 km
Überland und Autobahn, unregelmässig	11,5 L/100 km
Agglomeration/Stadtverkehr	11,2 L/100 km
Überland, sparsam	7,1 L/100 km
Reichweite im Mittel	585 km

ZÄHLEREICHUNG

30 km/h Zähler	= 27 km/h eff.
50 km/h Zähler	= 46 km/h eff.
80 km/h Zähler	= 74 km/h eff.
100 km/h Zähler	= 93 km/h eff.
120 km/h Zähler	= 110 km/h eff.
160 km/h Zähler	= 147 km/h eff.
1 km nach Zähler	944 m

GEWICHTE

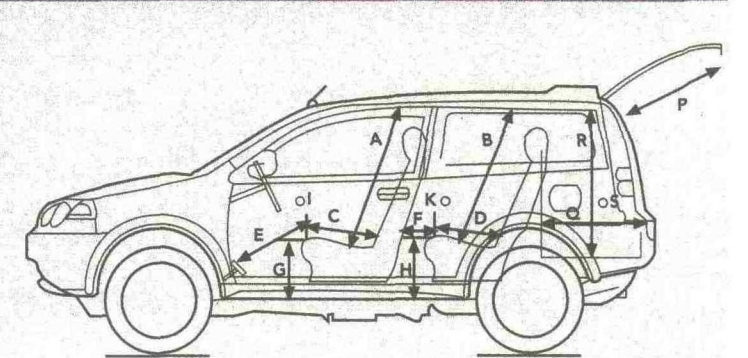
Leergewicht (DIN)	1220 kg
Gewichtsverteilung v/h	57/43 %
Leistungsgewicht	15,8 kg/kW/11,6 kg/PS

Preise: 2WD ab Fr. 24 900.–, Testwagen 4WD Sport Fr. 28 500.–
Testwagenlieferant: Honda Automobiles (Suisse) SA, 1242 Satigny-Genf.
Motor (ECE): 4 Zyl. in Linie (75x90 mm), 1590 cm³; Kompr. 9,6:1; 77 kW (105 PS) bei 6200/min, 48,4 kW/L (65,8 PS/L); 138 Nm (14,1 mcp) bei 3400/min.
Motor-konstruktion: 4 Ventile; 1 obenliegende Nockenwelle (Zahnriemen); Leichtmetall-Zylinderkopf und -block; 5fach gelagerte Kurbelwelle; Öl 3,7 L; elektronische Einspritzung Honda PGM-FI. Batterie 45 Ah, Alternator 75 A; Wasserpumpe, Inhalt 3,9 L.
Kraftübertragung: 4WD, Hinterräder automatisch zuschaltend. 5-Gang-Getriebe: I. 3,5; II. 1,96; III. 1,34; IV. 1,07; V. 0,87; R3; Achse 4,56.
Fahrgestell: Selbsttragende Karosserie; vorn Federbeine und Dreieckquerlenker; hinten Starrachse, Längslenker, Panhardstab; vorn/hinten Kurvenstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer.
Fahrwerk: Servobremse, vorn belüftete Scheiben (Ø 28,2 cm), hinten Trommeln (Ø 20 cm), ABS, EBD, Zahnstangenlenkung mit Servo, Handbremse auf Hinterräder. Treibstofftank 55 L; Reifen 205/60 R16, Felgen 6 J.



QUIRLIG 105 PS aus 1,6 L Hubraum bringen den HR-V auf Trab.

Karosserie, Gewicht (DIN): Sport-Wagen, 3 Türen, 4 Sitze; max. zulässiges Gesamtgewicht 1580 kg, Zuladung Testwagen 360 kg, Anhängelast ungebremst/gebremst 500/1200 kg.
Dimensionen: Radstand 236 cm, Spur 146,5/145,5 cm, Bodenfreiheit 19 cm, Kofferraum 285 dm³, Länge 399,5 cm, Breite 169,5 cm, Höhe 169,5 cm.
Fahrleistungen (Werk): Höchstgeschwindigkeit 162 km/h, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 30,2 km/h; 0–100 km/h 12 s; Verbrauch EU (ausserstädtisch/städtisch) 7,6/10,4 L/100 km.



A = 97–99 cm	B = 97 cm	C = 49 cm
D = 47 cm	E = 31–53 cm	F = 10–34 cm
G = 32 cm	H = 37 cm	I = 137 cm
K = 140 cm	P = 71 cm	R = 39–80 cm
Q = 47–73 cm	S = 95–128 cm	Q* = 131 cm (abgeklappt)

LENKRADUMDREHUNGEN 2 3/4

WENDEKREIS-Ø (zwischen Mauern) 10,98 m