

**SCHLUSS VON SEITE 17**

Als Kostverächter hat sich der Motor im HR-V nicht erwiesen. Stattliche 1220 kg schwer, kurz übersetzt, erhöhter Luftwiderstand, erhöhte Reibungsverluste durch den Allradantrieb – alles fordert seinen Tribut. Das Resultat ist ein durchschnittlicher Testverbrauch von 9,4 L/100 km.

**KURVENGERIG** Er sieht nicht nur sportlich-agil aus, er fährt sich auch so. Die Lenkung arbeitet leichtgängig und feinfühlig. Entsprechend direkt und spontan lenkt das Fahrzeug ein; es macht richtig Spass, mit ihm um die Kurven zu wetzen. Die Manövrierfähigkeit leidet darunter nicht, ihr kommt zudem eine kaum eingeschränkte Übersicht zugute, die auf die erhöhte Sitzposition, die grosszügige Verglasung und die fein gezeichneten Dachpfosten zurückzuführen ist.

Auf Geländerritte sollte man sich mit dem HR-V allerdings nicht einlassen, denn dazu ist er nicht konstruiert, ihm fehlen

**Nach kurzer Passabfahrt wird erhöhter Pedaldruck für befriedigende Verzögerungswerte nötig**

auch Sperren und Geländereduktion. Dank Allradantrieb (Funktion vgl. Kasten) kennt der Wagen kaum Traktionsprobleme. Weil aber die Hinterräder lediglich im Bedarfsfall zugeschaltet werden, verhält sich der HR-V in rasch angelegenen Biegungen grundsätzlich wie ein gutabgestimmter Fronttriebler: Er schiebt leicht über die Vorderräder Richtung Kurvenausenrand und lenkt beim Heben des Gasfusses sanft ein. Bleibt man aber standhaft auf dem Gas, wird Motorkraft auf die Hinterräder geleitet, das Untersteuern wird kompensiert, und der Wagen lenkt ebenfalls – mit etwas Verzögerung – ein.

Die erhöhte Bauweise, der kurze Radstand (235 cm) und die Kombination «straffe Federung/weiche Dämpfung» schränken den Federungskomfort ein. Namentlich auf kurzen Unebenheiten wippt der Wagen nach, was die Federung stuckerig erscheinen lässt.

Die Bremsanlage mit Trommeln hinten verfügt über ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung und ist leicht dosierbar. Sie

ist etwas knapp dimensioniert, denn bereits nach kurzer, zügiger Passabfahrt wurde ein erhöhter Pedaldruck für befriedigende Verzögerungen erforderlich; die Bremse blieb im Test aber stets im ABS-Regelbereich.

**ÜBER PLATZMANGEL** brauchen sich die Insassen nicht zu beschweren. Viel Kopf- und Ellbogenfreiheit, genügend Beinfreiheit (falls man vorne etwas Rücksicht nimmt) und gutstützende Polster geben ein positives Gesamtbild ab. Grossgewachsene wünschen sich allerdings sowohl vorne wie hinten längere Sitzkissen. Obwohl sich beim Fahrer die Sitzfläche weder in Neigung noch Höhe verändern lässt, ist die passende Sitzposition dank Lenkerverstellung gut zu finden.

Mit 285 L Inhalt werden beim Kofferraum Grenzen gesetzt, wobei für sperrige Ladungen die Lehnen nach vorne gelegt werden können. Allerdings ist das Beladen von schweren Gütern wegen der mit 79 cm sehr hohen Ladekante mühsam. Unter dem Kofferraumboden hat Honda lediglich ein Notrad verstaut, der Zwischenraum wird durch ein praktisches Fach genutzt.

**DER FAHRERPLATZ** ist ergonomisch gestaltet, und die Instrumente sind gut ablesbar. Es stört aber, dass vorne die Scheibenwischer nicht wie hinten mit der Waschwasserfunktion gekoppelt sind. Die umfangreiche Ausstattung lässt kaum Wünsche offen. Zwar können die Aussenspiegel nicht beheizt werden, sie sind aber elektrisch verstell- und ein- bzw. ausklappbar.

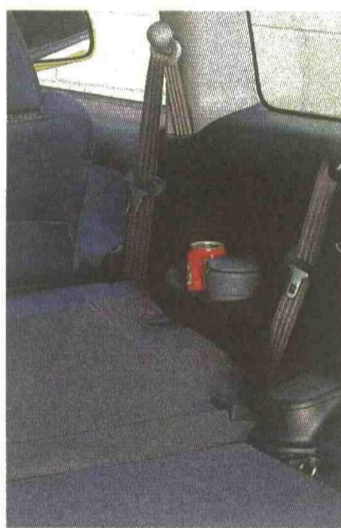
Nach hinten einsteigen erfordert wegen des hohen Wagenbodens Gelenkigkeit und ist eigentlich nur auf der rechten Seite empfehlenswert: Auf der Fahrerseite klappt lediglich die Lehne vor, während sich beim Beifahrer der ganze Sitz nach vorn schieben lässt. Eine Memory-Funktion fehlt, also muss der Sitz jedesmal neu justiert werden.

**WER IST DIE KONKURRENZ?** Vielleicht die ernsthaften Offroader? Aber den HR-V gibt es auch ohne Allrad im gleichen Look. – Oder das kompakte Sportcoupé? Schnittig genug wäre er, aber ein Coupé mit 19 cm Bodenfreiheit... Eigentlich will der HR-V alles in einem sein: Coupé, Allroader, Kompaktlimousine. Auf jeden Fall aber bietet er jene würdige Mischung, die trendbewussten Käufers gefallen könnte. ♦

Weitere Bilder des Honda HR-V finden Sie auf dem Internet unter [www.automobilrevue.ch](http://www.automobilrevue.ch)



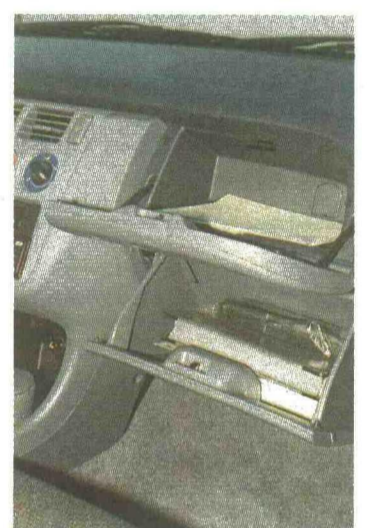
**DYNAMISCH GEZEICHNET** Die schlichte Seitenlinie verleiht dem HR-V eine peppige Silhouette. Der wuchtige Dachspoiler gehört zum Modell Sport.



**FÜR RAUCHER** Der «mobile» Aschenbecher für alle Becherhalter.



**NICHT OHNE RAFFINESSE** Ein übersichtlicher Arbeitsplatz mit praktischen Drehreglern für die Heizung – das Radio gehört zum Serienumfang.



**DOPPELBÖDIG** Trotz Beifahrer-Airbag gibts zwei Handschuhfächer.

**SO FUNKTIONIERT DIESER ALLRAD**

Der Vierradantrieb im HR-V basiert auf dem sogenannten Dual-Pump-System. Es treibt bei normalen Strassenverhältnissen ausschliesslich die Vorderräder an, verfügt aber weder über eine Geländereduktion noch über Sperren. An Vorder- und Hinterachse befindet sich je eine Hydraulikpumpe, deren Drücke sich bei gleich schnell laufenden Vorder- und Hinterrädern gegenseitig aufheben. Verlieren die Vorderräder an Haftung, entsteht durch die Drehzahlunterschiede an den Achsen ein Differenzdruck. Dieser betätigt eine Mehrscheibenkupplung in der Übertragungswelle, welche jetzt einen Teil des Drehmoments auf die Hinterachse zu übertragen beginnt; je mehr die Vorderräder durchdrehen, desto mehr Druck entsteht und desto mehr Drehmoment wird auf die Hinterräder geleitet, maximal aber 50%. Verschwindet bei guter Bodenhaftung die Drehzahldifferenz der Räder wieder, baut sich der Druckunterschied ab, die Lamellenkupplung wird freigegeben. Es herrscht wieder Frontantrieb. Das gleiche Allradsystem wird auch im grösseren CR-V verbaut und kam bereits früher im Civic Shuttle zum Einsatz.



**SCHÖNER RÜCKEN** Er kann nicht über die hohe Ladekante wegtäuschen.

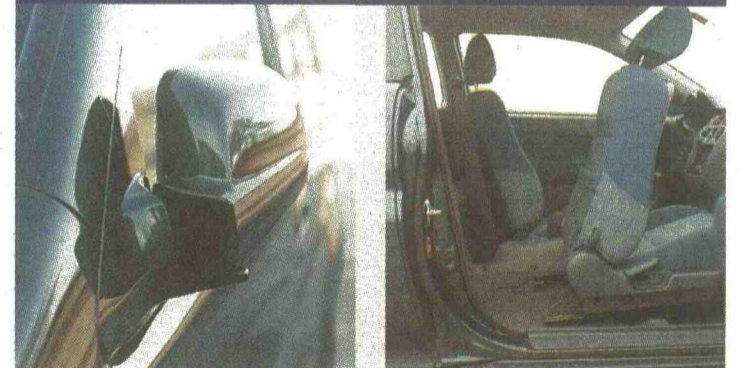
**HONDA HR-V IM VERGLEICH**



FAHRZEUGMODELL	HONDA HR-V 1.6 16V	LAND ROVER FREELANDER 1.8 16V	TOYOTA RAV4 CABRIOLET 2.0 16V	SUZUKI JIMNY 1.3 16V	SUBARU FORESTER 2.0 16V	RENAULT KANGOO PAMPA 1.4i
Zylinderzahl/Hubraum (cm <sup>3</sup> )	4/1590	4/1795	4/1998	4/1298	4/1994	4/1390
Leistung (PS bei U/min)	105/6200	120/5550	128/5600	79/6000	122/5600	75/6000
max. Drehmoment (Nm bei U/min)	138/3400	165/2750	178/4600	104/4500	176/4000	107/4000
Gewicht leer ab/max. zul. (kg)	1220/1580	1450/1960	1250/1565	1060/1420	1370/1860	1120/1600
Anhängelast gebremst (kg)	1200	2000	1300	1100	1500	1150
Beschleunigung 0–100 km/h (s)	11,5	11,5	9,9	13,0	11,6	17,2*
1 km mit stehendem Start (s)	33,7	33,5	31,9	35,3	30,0	38,1*
40–120 km/h im V. Gang (s)	33,3	36,4	30,2	38,5	34,5	43,7*
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	165	170	173	154	180	145*
Verbrauch im Mittel (L/100 km)	9,4	9,7	9,3	7,9	9,1	7,8*
min. bis max. (L/100 km)	7,1–11,5	7,8–10,6	8,1–10,2	5,7–10,0	7,1–12,0	6,0–9,5*
Radstand	236	256	220	225	253	260
Länge/Breite (cm)	399/169	438/181	371/170	362/160	445/174	399/166
Innenbreite v/h (cm)	137/140	143/144	139/139	123/121	143/141	141/146
Kopffreiheit v/h (cm)	99/95	96/96	98/92	102/99	100/93	115/119
Sitztiefe v/h (cm)	49/47	48/51	47/45	46/41	50/49	48/49
Fussraum vorn (cm)	31–53	40–57	33–53	24–52	36–57	36–54
Knieaum hinten (cm)	10–34	23–44	18–41	13–47	17–37	18–38
Kofferraum (dm <sup>3</sup> )	285	565	175	113	400	650
Preis (ab Fr.)	24 900.–*	32 700.–	29 650.–	19 990.–	29 950.–	20 450.–**
Test in AR	3/99	10/98	24/98	Test in Vorb.	36/97	4/98*

\*Preis für 2WD, 4WD ab Fr. 26 900.–; \*\*Preis für 2WD, 4WD nicht erhältlich; \*Test und Messresultate mit Kangoo 1.2i

**AUSSTATTUNG**



**KLAPPEN I** Die Spiegel sind sogar elektrisch klappbar, sie lassen sich aber leider nicht beheizen.

**KLAPPEN II** Nur beim Beifahrer fährt der Sitz nach vorne. Danach muss er aber neu justiert werden.

**Serie im HR-V 4WD:** 2 Airbags, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorn, Gurten hinten mit Kindersitzmechanik, Wegfahrsperrung, ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung EBD, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Tankdeckelentriegelung von innen, elektrische Fensterheber, elektrisch verstell- und schwenkbare Aussenspiegel, in Wagenfarbe lackierte Stossfänger und Türgriffe, 15-Zoll-Felgen, 195/70-R15-Reifen, Notrad 135/90 D16, geteilt vorklappbare Rücksitzlehnen (50:50), Radio-Kassette mit 2 Lautsprechern, Drehzahlmesser, Lenkrad höhenverstellbar, Leuchtweitenregulierung, Innenbeleuchtung vorn und hinten, Leselampen vorn, 4 Haltegriffe, zahlreiche Ablagefächer, Beifahrerlehne mit Kartennetz und seitlichem Netz für Zubehör (zum Beispiel Handy).

**Sonderausstattung Modell «Sport»:** Reifen 205/60 R16, Leichtmetallfelgen 16-Zoll, Dachspoiler mit Dachreling, Mikroantenne, Radio-CD mit 4 Lautsprechern, lackierte Türschweller.

**Aufpreis:** Klimaanlage Fr. 1800.–, CVT-Automatik Fr. 1600.–, Lederinterieur Fr. 2450.–, Metalliclackierung Fr. 500.–. Ein spezieller Zubehörkatalog ist für den HR-V erhältlich.