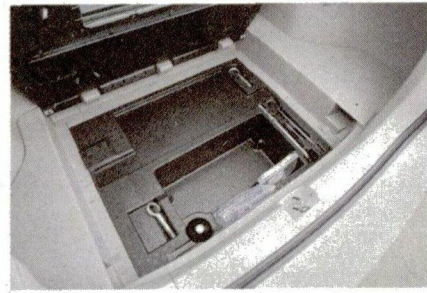
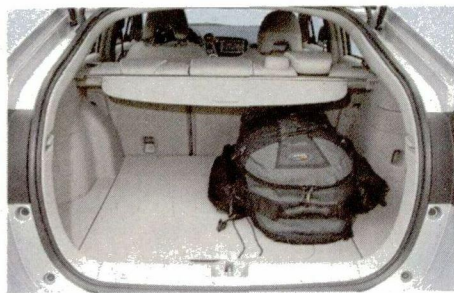


Konzeptbedingte schlechte Sicht nach hinten, aber immerhin mit Rückfahrselektoren. Gute Beinfreiheit, aber leicht eingeschränkte Kopffreiheit hinten. Dauertestwagen auf grosser Fahrt: Schwertwinger Schloss trifft auf Honda Insight. Genügend grosser Kofferraum mit geteilt umlegbaren Rücklehnen. Ablage- und Werkzeugfach unter der Abdeckung.



MEINUNG
ROGER MARTIN
REDAKTOR

HYBRID IST NICHT GLEICH HYBRID

VERGLEICHBARKEIT «Warum machen wir nicht einen Vergleichstest zwischen Insight und Prius?», fragte mich ein Redaktionskollege. «Weil die Fahrzeuge zu wenig gemein haben», war meine Antwort. «Wie bitte, es sind doch beides Hybridfahrzeuge und sie sehen ja fast gleich aus?» «Das ist zwar richtig, aber trotzdem spielen die beiden in einer völlig anderen Liga. Prius und Insight haben nämlich ein komplett unterschiedliches Hybrid-Konzept: Der Prius kann mit seinem Vollhybridsystem bis zu einem gewissen Grad rein elektrisch fahren, der Insight mit dem Mildhybrid ist dazu nicht wirklich in der Lage. Während beim Prius der Elektromotor den Verbrennungsmotor mit bis zu 60 kW zusätzlicher Leistung unterstützen kann, sind es beim Insight lediglich 10 kW, ausser beim Anfahren im täglichen Betrieb kaum spürbar. Klar, als Zwischenspeicher für kinetische Energie funktioniert das System hervorragend und auch die Stopp-Start-Vorrichtung ist vorhanden. Und sparen kann man mit dem Insight dadurch natürlich auch, wie die Testergebnisse zeigen, aber eigentlich besteht das System nur aus einem Verbrennungsmotor mit elektrischem Hilfsmotor. Wenn man sich die Testergebnisse anschaut, fällt auf, dass der lediglich 1220 kg schwere Insight gegenüber dem 200 kg schwereren Prius bei den Fahrleistungen das Nachsehen hat und selbst beim Verbrauch leicht schlechter ist, trotz seinem Gewichtsvorteil. Beide Fahrzeuge sind in ihrer Klasse eine grosse Bereicherung, aber ein direkter Vergleich zweier so unterschiedlicher Konzepte und Fahrzeugklassen sollte nicht Aufgabe der AR sein.»

FORTSETZUNG VON SEITE 35

man sich wohl fühlt. Das Kofferraumvolumen beträgt 410 dm³ und kann bei Bedarf mittels geteilt abklappbarer Rücksitzlehnen auf maximal 890 dm³ vergrössert werden. Ablagen sind reichlich vorhanden, in den Türausschnitten und vor dem Schalthebel gibt es Platz für Flaschen, neben dem eigentlichen Handschuhfach hat es ein kleineres, zum Beispiel für die Sonnenbrille. Das in unserer Version verbaut Navigationssystem des Elegance-Plus-Pakets (Fr. 4000.- inklusive Xenon-Scheinwerfer) ist nicht ganz so einfach zu bedienen wie andere Systeme mit Joystick-Bedienung. Aber nach kurzer Angewöhnung bereitete es keine Probleme mehr, und die Zielführung ist genau.

GANZ NORMAL Die Bedienung der Hybridtechnik ist problemlos: Zündschlüssel drehen, Motor läuft an. Gangwählhebel auf D, und los gehts. Im Zentraldisplay mit dem grossen Drehzahlmesser lassen sich per Lenkrad-Fernbedienung verschiedene Anzeigen einblenden, die neben normalen Bordcomputerangaben wie Verbrauch und Strecke auch Informationen zum Hybridsystem liefern und eine Auswertung der Fahrweise vornehmen. Denn je sparsamer die absolvierte Fahrt war, umso stärker wachsen die «Blätter» der angeedeuteten Äste im Display und animieren so zum ökologischen Fahren. Rechts vom Zentralinstrument befindet sich die Tankanzeige, links davon die Anzeige für den Elektromotor, im blauen Bereich befindet sich der E-Motor im Assistenzmodus, im grünen Bereich im Lademodus. Der über dem Lenkrad angebrachte Digitaltacho wechselt seine Hintergrundfarbe; nur im grünen Bereich fährt man ökonomisch.

Die gesamte Hybridtechnik läuft bis anhin problemlos und fehlerfrei. Wie übrigens auch ganz generell: Ausser dem leicht vorgezogenen 20 000-km-Service hatten wir mit dem Insight – überhaupt nichts! Für ein trotz Piepswarnung brennen gelassenes Abblendlicht mit anschliessend geleerter Verbraucherbatterie kann der Honda-Hybrid genauso wenig wie für einen trotz Warnanzeige leer gefahrenen Tank...

ETWAS ZÄH Wie bereits eingangs beschrieben, macht der Insight beim Anfahren einen recht flotten Eindruck. Das geht aber nur bis etwa 50 km/h. Danach fühlt

sich der Japaner eher zäh an, und die Lautäusserungen des Verbrennungsmotors werden fast schon etwas peinlich für ein eigentlich als Ökofahrzeug konzipiertes Auto: Der Motor heult nämlich im Automatikmodus beim Beschleunigen laut auf, stellt doch das CVT-Getriebe die Übersetzung automatisch so ein, dass der Motor im optimalen Drehmomentbereich läuft – und dieser ist erst bei sehr hohen Drehzahlen zu finden. Man kann aber auch mit den Lenkradpaddels eingreifen und bei tieferen Drehzahlen in eine der vordefinierten virtuellen Stufen hochschalten. Im Econ-Modus – aktiviert mit der grünen Taste links vom Lenkrad – wird die Abstimmung von CVT-Getriebe und Motor auf Treibstoffeffizienz optimiert: Gaspedalbewegungen werden verzögert umgesetzt, Klimaanlage- und Tempomatfunktion mit grösserer Toleranz, Optimierung der Stopp-Start-Funktion und verbesserte Aufladung der Akkus im Schiebe- und Bremsbetrieb.

In der Stadt und über Land erfüllt die kombinierte Motorleistung des Insight alle Ansprüche des Fahrers. Etwas mühsam

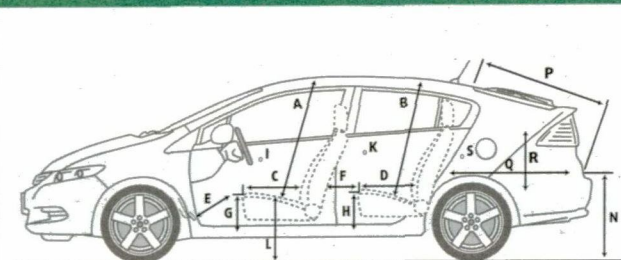
auch hier, je nach Akku-Ladestand oder bei zu viel eingeschalteten Verbrauchern startet der Motor nämlich bereits nach kurzer Zeit wieder, auch wenn man noch weitere Zeit im Stillstand warten muss.

KOMFORTABEL Das Fahrverhalten des Honda Insight ist ganz aufs Cruisen ausgelegt. Kurven durchfährt der Hybrid-Japaner mit deutlicher Untersteuerneigung. Kontinuierlich und mit recht starker Seitenneigung schiebt er zum Kurvenausserenrand. Das ist dank serienmässigem ESP keineswegs gefährlich, aber auch nicht sportlich. Auch die wenig Gefühl vermittelnde Lenkung wie auch die nur durchschnittlich agierenden Bremsen animieren nicht zum sportlichen Fahren. Immerhin bleiben Lastwechselreaktionen aus. Die Federung macht auf welligen Strassen ihre Sache gut, man gleitet einfach darüber. Nur bei schlechten Strassen lässt der Insight mit lautem Poltern seine Passagiere nie im Unklaren über die Strassenbeschaffenheit. Dank den optionalen hinteren Einparkhilfen und dem moderaten Wendekreis von 11,2 m kann man den Insight auch in engen Parkhäusern gut manövrieren, aber die Sicht nach hinten ist durch die breiten C-Säulen und das geteilte Heckfenster recht eingeschränkt.

SPARPOTENZIAL Doch wie sieht es aus mit der Hybrid-Paradedisziplin, dem Treibstoffsparen? Hier patzt der Insight zwar nicht, aber mit einem Durchschnitt von genau 6,0 L/100 km in den bisher gefahrenen 20 000 km ist er auch nicht das Verbrauchswunder, wie man es von den Honda-Werksangaben mit 4,6 L/100 km erwarten könnte. Zu seiner Ehrenrettung muss aber auch gesagt werden, dass unsere Dauertestwagen von vielen verschiedenen Personen mit unterschiedlichen Fahrstilen gefahren werden und dass auch Vollgasfahrten auf ausländischen Autobahnen mit dabei waren. Würde man diese Verbräuche aus der Rechnung herausnehmen, sankte der Durchschnittsverbrauch auf rund 5,6 L/100 km, immer noch einen Liter über den Werksangaben.

Wie bei jedem Auto hat es der Insight-Fahrer also selbst in der Hand beziehungsweise im Gasfuss, wie sparsam er unterwegs sein will; auf der Sparfahrt mit vorausschauendem Fahrstil, ausgeschalteter Klimaanlage und im Econ-Modus schafften wir immerhin 4,3 L/100 km. Wir sind alle gespannt wer das in der zweiten Testhälfte unterbieten wird.

Innenraum-Abmessungen HONDA INSIGHT



Vordersitze	L = 42–47 cm	H = 35 cm	(abgeklappt)
A = 95–101 cm		K = 130 cm	R = 46–68 cm
C = 49 cm	Rücksitze		S = 97–141 cm
E = 33–57 cm	B = 89 cm	Kofferraum	N = 69 cm
G = 27–32 cm	D = 48 cm	Q = 85 cm	P = 87×60 cm
I = 138 cm	F = 12–37 cm	Q* = 165 cm	