



Fotos: Timo Bürger

Mit knapp 50.000 Euro ist der Honda ZR-V kein Schnäppchen im Segment und zudem teuer in der Vollkasko.

Dieses SUV überrascht

HR-V, CR-V und ZR-V: Nein, wirklich einfach macht es Honda mit dieser SUV-Nomenklatur seinen (potenziellen) Kunden nicht. Wir sind den ZR-V gefahren – die goldene Mitte.

Trotz goldener Mitte kann von mitelmäßiger Performance beim ZR-V keine Rede sein, denn der Honda ist ein feines Gefährt mit ein paar Eigenheiten. Deshalb überrascht eine Ausfahrt im frischen ZR-V, der in China vom Band läuft.

Unterwegs mit Hybrid

Das Alleinstellungsmerkmal des C-Segment-Japaners ist sein Vollhybridantrieb. Zum 143-PS-Zweiliter-Atkinson-Benziner gesellen sich ein Generator und ein Elektromotor. Macht

zusammen 184 PS Systemleistung – ausreichend in dem Fahrzeugsegment. Dabei kann dieser Vollhybrid selbstverständlich auch komplett elektrisch (kurze) Strecken zurücklegen. In der Regel entscheidet sich das System für diese Art des angenehmen Rollens aber nur bei moderatem Stadttempo. Dabei sind die Übergänge zwischen den Antriebsarten meist fließend, die Insassen und auch der Fahrer bekommen davon nur etwas mit, wenn der Blick aufs Kombiinstrument schweift und unten links im Kombiinstrument die Einblendung „EV“ erblickt wird.

Beim forschen Tritt aufs Gaspedal kommt dieses immerhin 1,7 Tonnen schwere und ausschließlich an den Vorderrädern angetriebene SUV gut in Fahrt. Quittiert werden diese Befehle ans Gaspedal allerdings mit einem Testverbrauch von knapp acht Litern auf 100 Kilometern und einem klar vernehmbarem Jaulen inklusive dem berühmten Gummibandeffekt des stufenlosen Automatikgetriebes: Die Geschwindigkeit hält gefühlt nicht mit der Drehzahl mit. Schluss ist in jedem Fall – der Tacho zeigt es unmissverständlich an – bei 173 km/h. Bis dahin, das ist erfreulich, bleiben die Windgeräusche dezent.

Für die Beschreibung der Abstimmung des Fahrwerks genügt eine Vo-

kabel: ausgewogen. Honda-eigen, aber praktikabel sind die Drückschalter auf der Mittelkonsole, mit denen man sich für die Fahrtrichtung (oder Parken) entscheidet.

Sauber verarbeitet

Was Verarbeitung und Haptik angeht, macht der Honda einen guten Eindruck: Die Materialien fassen sich angenehm an, die einzelnen Bedienelemente wie Tasten, Schalter und Regler sind logisch angeordnet. Deren Funktion erschließt sich meist schnell auch Honda-unkundigen Insassen. Schnörkellos, unaufgeregt, unspektakulär im besten Sinne.

Die Rundumsicht auf den bequemen Sitzen mit ordentlich Seitenhalt ist ungewöhnlich gut. Der Fahrersitz bietet Menschen mit einer Körpergröße von 1,85 Metern ausreichend Platz. Der ist hinten etwas knapper bemessen, da stößt das Haupt schnell mal an den Dachhimmel.

Ein Hingucker – neben den in eine Art Wabenleiste integrierten Lüftungsklappen –, vor allem aber ein praktisches und nützliches Gestaltungsmerkmal ist die „Mittelkonsole mit Loch“. Darin lässt sich Krimskrams wie Taschentücher oder Kaugummi verstauen. Mithilfe zweier USB-Anschlüsse vorn (USB-A und USB-C, hin-

Honda ZR-V Advance

Testwagenpreis 40.252 €

R4/1.993 cm³ | 135 kW/184 PS
315 Nm | CVT | 173 km/h | 8 s

WLTP-Verbrauch 5,5 S | 144 g/km

Maße 4.568 x 1.840 x 1.613 mm

Kofferraum 370–1.291 Liter

HK 17 | **VK** 28 | **TK** 23

Wartung jährlich/20.000 km

Garantie 3 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1 Sehr aufgeräumt und mit einigen Tasten versehen präsentiert sich das Cockpit bedienerfreundlich. **2** Die Übersicht ist gut, die Sitze sind komfortabel, die Sitzposition bei den meisten Menschen passend. **3** Extravagant gelöst und praktisch obendrein – so auch die Automatik-Bedienung via „Knöpfe“.

ten gibt es zusätzlich zwei USB-C-Slots) lässt sich so ziemlich jedes Device verbinden. Wer noch mehr Stauraum benötigt, findet diesen im großzügigen Fach unter der weichen Mittelarmlehne.

Der 9-Zoll-Touchscreen (mit übersichtlicher Bedienstruktur) dürfte etwas mehr dem Fahrer zugeneigt sein, um ihn besser abzulesen. Wem die digitale Instrumentenanzeige (Tacho) mit 10,2"-Display zu wenig erscheint, findet auf dem gestochenen scharfen Head-up-Display die wichtigsten Informationen. Zuweilen etwas lästig ist die akustische Tempolimit-Warnung, die (gesetzeskonform) bereits bei einem km/h mehr als der erlaubten Geschwindigkeit den Fahrer an seinen Verstoß erinnert – obwohl aufgrund der rechtlich notwendigen Tachoabweichung noch gar keiner begangen wurde. Wo, liebe Honda-Ingenieure, lässt sich diese eigentlich deaktivieren? Wir haben es nicht gefunden.

Manchmal etwas zickig ist die kabellose Kopplung von neuen Smartphones; da sind zuweilen zwei bis drei Versuche notwendig, bis Apple Carplay reibungslos funktioniert. Das Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern dagegen gibt Musik auf Wunsch auch Surround-raumfüllend und klar wieder.

Apropos Kofferraum, dieser hätte mit 380 bis 1.291 Litern gerne etwas größer ausfallen können – da schaffen „Klassenkameraden“ auch mal 100 Liter und mehr mehr. Löblich sind die vier Verzurrösen fürs Ladegut. Der Laderaum bietet aber immerhin eine versenkbare Abdeckung sowie ein

Staufach unter dem Boden. Und: Dank vier Lichtquellen darf sich dieses Abteil wahrscheinlich zu den bestausgelechtesten im Segment zählen. Aber aufpassen, Kopfnussgefahr: Die Heckklappe schwingt für Mitteleuropäer nicht weit genug nach oben.

Bestens in Sachen Sicherheit fährt man mit Hondas „Sensing“-Sicherheitssystem (Kollisionswarnsystem, aktiver Spurhalteassistent, adaptive Geschwindigkeitsregelung, Ausparkassistent), das diverse elektronische Helfer bündelt: Zwar muss man den Spurhalteassistenten etwas umständlich über den Regler am Lenkrad suchen, um ihn sogleich zu deaktivieren. Ebenfalls bestens ausgerüstet mit Komfort, Entertainment & Co. ist die hier gefahrene höchste Ausstattung „Advance“. Enthalten sind das erwähnte Bose Surround-Soundsystem,

Abbiegelicht, adaptives Fernlicht und automatische Leuchtweitenregulierung, Head-up-Display, Panorama-Glasschiebedach sowie elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion für Fahrersitz (ohne Lordosenstütze).

Der Honda ZR-V überzeugt mit einem gelungenen Mix aus Leistung und Effizienz. Die Fahrzeugabstimmung ist ausgewogen, die Bedienelemente sind intuitiv angeordnet. Verarbeitung und durchdachtes Innenraumdesign sorgen für angenehme Fahrerlebnisse.

Dass das nicht kostenfrei zu haben ist, ist klar. Honda verlangt für den 4,57 Meter langen ZR-V mindestens 36.050 Euro. Elegance heißt die Linie, und da fehlen dann Dinge, die es erst in der Ausstattung Sport oder Advance gibt, die 37.500 Euro oder gar 39.600 Euro (alles netto) kosten. *Timo Bürger*



Knapp 4,60 Meter beträgt die Gesamtlänge, der Wendekreis liegt bei 11,3 Metern, in den Tank passt mit 57 Litern Benzin erfreulich viel.