
Zwei neue SUV von Honda: Einmal besonders sparsam, einmal richtig sportlich

Von Guido Borck

Der japanische Automobilhersteller Honda verfolgt ehrgeizige Ziele: Bis zum Jahr 2025 will man nur noch elektrifizierte Neufahrzeuge anbieten – sowohl als Hybrid wie auch als Plug-in-Hybrid oder als reines Elektroauto. In diesem Zuge haben die Japaner bereits ihren ersten Stromer angekündigt. Der Kleinwagen Honda e soll 2020 erscheinen und über eine Reichweite von rund 200 Kilometern verfügen. Doch bis es soweit ist, macht der frisch eingeführte Honda CR-V Hybrid jetzt schon mal den Anfang. Nicht ohne Grund haben sich die Japaner bei diesem Modell für den alternativen Antrieb entschieden. Schließlich zählen SUVs zu den wichtigsten Säulen der Marke.

Der kompakte Crossover CR-V kam 1995 auf dem Markt und gilt seitdem als der meistverkaufte SUV der Welt. In der aktuell fünften Generation bietet der 4,60 Meter lange CR-V seinen Gästen ein üppiges Raumangebot sowie einen geschmeidigen Fahrkomfort. Doch das Motorenprogramm fiel mit einem einzigen 1,5-Liter-Benziner bislang äußerst übersichtlich aus. Und aufgrund der in Europa herrschenden Umweltdiskussionen steht ein wirtschaftlicher Diesel für das „Comfortable Runabout Vehicle“ grundsätzlich nicht mehr zur Verfügung, dafür neuerdings ein so genannter Mischhybrid. Das Besondere daran: Im Vergleich zu anderen Hybrid-Fahrzeugen kann der neue CR-V Hybrid meistens elektrisch fahren.

Dahinter steckt eine ausgeklügelte Technologie. Seine Kraft bezieht Hondas Hybrid-SUV aus einem Zwei-Liter-Benzinmotor in Verbindung mit zwei Elektromotoren sowie einer Lithiumionen-Batterie im Heck. Der Verbrenner arbeitet mit einem besonders hohen Wirkungsgrad im Atkinson-Zyklus und verfügt über 147 PS (107 kW), die E-Maschinen leisten 184 PS (135 kW) und 55 PS (40 kW). Hierbei ist allerdings nur ein Elektromotor für den Antrieb zuständig, der andere dient dagegen als Generator zur Stromerzeugung und wird vom Verbrennungsmotor gespeist. Nicht minder außergewöhnlich ist die Kraftübertragung. Sie erfolgt per Elektromotor direkt an die Räder und mit einer festen Übersetzung. Dadurch kann bei Hondas Hybriden auf ein herkömmliches Getriebe verzichtet werden.

Auf unseren ersten Kilometern mit dem CR-V Hybrid säuselt der Benziner zwar leise sein Lied, allerdings nur weil er den Generator mit Strom versorgen muss. Beim stärkeren Beschleunigen zwischen 80 und 120 km/h kann sich zwar der Verbrenner als unterstützende Antriebsquelle hinzuschalten, doch der Hauptantrieb kommt hingegen weiterhin vom Elektromotor. Hierzu nutzt der Honda eine intelligente Steuerungselektronik (i-MMD), die vollautomatisch und völlig unmerklich arbeitet. Den aktuellen Kräfteverlauf sowie den Ladezustand der Akkus kann der Fahrer jederzeit über das Kombiinstrument auf dem Display verfolgen. Außerdem hilft der so genannte Eco-Guide ihm zusätzlich beim Spritsparen. Er unterstützt den Piloten mit Vorschlägen zur Verbrauchsoptimierung.

Das entspannte Reisen mit dem japanischen SUV bereitet den meisten Spaß. Dann spielt das Antriebskonzept vollends seine Trümpfe auf. Geht der Fahrer beispielsweise frühzeitig vom Gas, bremst oder lässt den Honda vor einer roten Ampel ausrollen, wird das Lithiumionen-Speicherdepot unter dem Kofferraumboden mittels Energierückgewinnung wieder aufgeladen. Der erzeugte Strom wird dann wiederum dazu genutzt, um mit dem Hybriden elektrisch und nahezu lautlos durch die City zu rollen. Zu haben ist der frontgetriebene CR-V Hybrid für 32 790 Euro. Alternativ gibt es eine

Allradvariante, die bei 35 690 Euro startet. Laut Werksangabe liegt der kombinierte Verbrauch des Fronttrieblers bei durchaus glaubhaften 5,3 Litern. Die Allradversion konsumiert mit 5,5 Litern nur unwesentlich mehr.

Einen völlig anderen Weg geht dagegen die weitere Neuheit in Hondas Fahrzeugpalette. Mit dem HR-V Sport präsentieren die Japaner ihr kleines SUV in einer betont dynamischen Variante. Unter der Haube arbeitet ein 1,5-Liter-Vierzylinder, der es dank Turboaufladung auf eine Leistung von 182 PS bringt. Innerhalb von 7,8 Sekunden beschleunigt der 29 990 Euro teure HR-V Sport aus dem Stand in 7,8 Sekunden auf Landstraßentempo und bringt das Fahrzeug bei Bedarf auf eine Spitzengeschwindigkeit von 215 km/h. Mit einem maximalen Drehmoment von 240 Newtonmetern bei frühen 1900 Umdrehungen pro Minute hat der drehfreudige Honda-Motor bereits reichlich Kraft aus niedrigen Drehzahlen. Für weiteren Fahrspaß sorgt das knackig zu schaltende Sechs-Gang-Getriebe in Verbindung mit einem leichtfüßigen, präzisen Handling.

Gegen Zuzahlung von 1300 Euro bietet Honda seinen kleinen Heißsporn zudem mit einem CVT-Getriebe an. Das maximale Drehmoment sinkt dann zwar auf 220 Nm, allerdings steht die Kraft hier schon bereits bei früheren 1700 Touren bereit. Das prinzipiell stufenlos arbeitende Automatikgetriebe simuliert sieben Fahrstufen. Dadurch bleibt der befürchtete Gummibandeffekt dieser Getriebebauweise beim Beschleunigen weitgehend aus. Darüber hinaus kann der Fahrer über Schaltpedals vom Lenkrad ins Schaltgeschehen auch manuell eingreifen. Zwar begeistert auch der HR-V Sport in Kombination mit dem CVT-Getriebe mit einem spontanen Ansprechverhalten, an die hohe Durchzugskraft des manuellen Schalters reicht die Automatikversion allerdings nicht heran.

Beide Varianten mischen dagegen fahrdynamisch ganz vorne mit. Die variabel übersetzte Lenkung spricht direkt auf kleinste Befehle an, ohne nervös zu wirken. Ebenfalls auf hohem Niveau liegt die Fahrwerksabstimmung. Kurvige Straßen bringen den HR-V Sport nicht aus der Ruhe. Im Gegenteil, er durchheilt sie äußerst gelassen, bleibt dabei lange neutral und sicher. Ein besonders außergewöhnliches Highlight sind die hinter der Front- und Heckschürze montierten „Performance Damper“. Hierbei handelt es sich um ein spezielles an der Karosserie angebrachtes Dämpfersystem, welches Seiten- und Torsionsbewegungen beim Fahren minimiert. Dadurch verringern sich die Karosseriebewegungen in Kurven und verbessert sich die Stabilität bei plötzlichen Spurwechseln. Zudem wirken sie Vibrationen auf unebenen Straßen entgegen und erhöhen im Zuge dessen den Fahrkomfort.

Gemessen an der Performance wirkt der optische Auftritt des nur 4,34 Meter kurzen Honda HR-V Sport recht dezent. Schwarze Applikationen weisen auf den dynamischen HR-V-Ableger hin. Dazu zählen ein schmaler Frontspoiler, Seitenschweller, Radlaufleisten sowie ein markanterer hinterer Stoßfänger. Ebenfalls zur Grundausstattung des Sport gehören LED-Scheinwerfer, abgedunkelte LED-Rückleuchten sowie eine schwarze Chromzierleiste an der Heckklappe. Hinzu kommen Doppelendrohre und exklusiv gestylte Leichtmetallfelgen im 18-Zoll-Format. Innen unterscheidet sich der HR-V Sport im Vergleich zum herkömmlichen HR-V mit seinen 130 PS durch rot abgesetzte Materialien am Cockpit, den Türverkleidungen sowie an den bequemen Sportsitzen. Außerdem beinhaltet das Infotainmentsystem beim sportlichen HR-V serienmäßig ein Navigationssystem. Über den sieben Zoll großen Touchscreen in Cockpitmitte lassen sich Smartphones via Android Auto oder Apple Carplay problemlos einbinden, ebenso ist die Nutzung von diversen Handy-Apps möglich. (ampnet/gb)

Honda CV-R Hybrid AWD Executive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 2,12 (m. Sp.40 kW) x 1,69

Radstand (m): 2,66

Motor: R4-Benziner, 1993 ccm, 16V, Atkinson-Zyklus

Leistung: 107 kW / 145 PS bei 6200 U/min
Maximales Drehmoment: 175 Nm
Elektromotor1: 40 kW / 55 PS
Elektromotor 2: 135 kW / 184 PS
Drehmoment E-Motor: 315 Nm
Systemleistung: 135 kW / 184 PS
Batterie: Lithiumionenbatterie 9,0 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.
Elektr. Reichweite: etwa 2 km
NEFZ-Durchschnittsverbrauch, gemessen nach WLTP: 5,5 Liter
CO2-Emissionen: 126 g/km (Euro 5)
Leergewicht / Zuladung: min. 1672 kg / max. 603 kg
Kofferraumvolumen: 561 - 1638 Liter
Max. Anhängelast: 750 kg
Wendekreis: 11,0 m
Basispreis: 32 200 Euro

Daten Honda HR-V 1,5 VTEC Turbo Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,35 x 2,10 (mit Außenspiegeln) x 1,61
Radstand (m): 2,61
Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, 16V, Turbo, Direkteinspritzung
Antrieb: Frontantrieb, Sechs-Gang-Handschaltung
Leistung: 134 kW / 182 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 240 Nm bei 1900-5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,7 Liter (NEFZ: 5,9 Liter)
WLTP CO2-Emissionen: 151g/km (Euro 6d TEMP), (NEFZ: 135 g/km)
Leergewicht / Zuladung: min. 1341 kg / max. 490 kg
Kofferraumvolumen: 470 - 1043 Liter
Max. Anhängelast: 1400 kg
Wendekreis: 11,8 m
Bereifung: 225/50 R 18
Basispreis: 29 990 Euro

Bilder zum Artikel



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



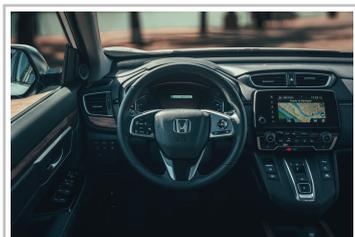
Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda