
Vorstellung Honda HR-V: Der Schwachstrom-Elektriker

Von Michael Kirchberger

Honda legt die dritte Generation des SUV HR-V auf. Und wie sollte es anders sein, er kommt Anfang 2022 ausschließlich als Teilzeit-Elektriker zu uns. Aber die Marke, die aufgrund ihres auch Gartenmaschinen und Motorräder umfassendes Portfolios immer noch als der weltgrößte Hersteller von Verbrennungsmotoren gilt, setzt dieses Mal nicht allein auf den Zerknalltreibling. Der HR-V, er ist nach dem CR-V und dem Civic einer von Hondas Bestsellern, bekommt einen Hybridantrieb. Auf die Plug-In-Funktion wird verzichtet, zu teuer und schwer würde der Wagen, sagt Entwicklungsingenieur Ko Yamamoto. So bleibt das 4,34 Meter lange SUV unbeladen unter 1500 Kilogramm und bietet immer noch gut acht Zentner Zuladung. Die Preisliste beginnt bei 30.400 Euro für das Basismodell in der Ausstattungsstufe Elegance.

Die Neuauflage pflegt die dezenten Formen mit hohen Schultern und einer Seitenlinie, die markant von den Frontscheinwerfern bis zu den Heckleuchten führt. Rund und gefällig ist der HR-V, weniger exaltiert als der kleinere Civic. Neu ist die optionale Kontrastlackierung des Dachs, der Kühlergrill wird bei der Spitzenversion Advance Style (35.300 Euro) in Wagenfarbe gehalten. Innen empfängt Hondas Neuester mit dem üblichen Einrichtungsstil der Marke. Das zentrale Display ist mit seinem berührungssensitiven Bildschirm für bessere Ablesbarkeit weit nach oben gerückt, eine Auflage gibt der Hand Halt, wenn die einzelnen Funktionen per Fingertipp ausgewählt werden. Ein Navigationssystem ist grundsätzlich an Bord, nur mit der Spracheingabe tut sich das System bisweilen schwer und zeigt sich unverständlich.

Die Anordnung des Tanks unter den Vordersitzen schaffte Platz im Fond und für die genialen Magic-Seats, deren Sitzflächen senkrecht gestellt werden können und so den Transport von Sperrgütern dank großer Ladehöhe ermöglichen. Die Beinfreiheit der Rückbankpassagiere ist anständig und obwohl der HR-V mit 1,58 Meter etwas niedriger ausfällt als sein Vorgänger, müssen auch großgewachsene Mitfahrer keine Berührungssängste mit dem Dach haben. Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, bis zu 1305 Liter Gepäck passen in den Kofferraum.

Der 1,5-Liter-Benziner arbeitet im verbrauchsreduzierenden Atkinson-Zyklus. Den für dieses Brennverfahren typische raue Lauf mildert die zweite Maschine an Bord, ein ungewöhnlich kräftiger Elektromotor mit 96 kW (131 PS) Leistung und einer Drehmomentspitze von 253 Newtonmeter. Er wird von einer kleinen Lithium-Batterie gespeist oder bekommt seine Energie direkt vom Generator des Verbrennungsmotors. Vor allem im Stadtverkehr unterstützt er das Vorankommen mächtig und macht den HR-V flink und agil. Als deutlich weniger lebhaft erweist sich der Viertürer allerdings jenseits von 130 km/h. Dann quält auch das stufenlose Automatikgetriebe den Gehör-Nerv, da es den Benziner irrsinnig hoch drehen lässt, wenn Leistung gefordert wird. Von 0 auf 100 genügen dem Honda 10,7 Sekunden, von 130 bis zur Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h vergeht eine gefühlte Ewigkeit.

Entspanntes Cruisen empfiehlt sich also, dann zeigt der HR-V seine Qualitäten und mäßigt sich obendrein beim Verbrauch. Im WLTP-Zyklus verlangt er 5,4 Liter Benzin auf 100 Kilometer, mit einem Tankinhalt von 40 Liter Treibstoff sind ordentliche Reichweiten möglich. Zum Sparen entkoppelt eine Kupplung beide Antriebsmaschinen bei Bedarf, dann beherrscht der Honda das Segeln oder nutzt die kinetische Energie zur Rekuperation. Dabei lässt er sich fast wie ein Elektroauto nur mit dem Fahrpedal bewegen, da die Bremsleistung gerade im Stadtverkehr mehr als ausreichend ist. Über Schaltwippen am Lenkrad lässt sich der Grad der Rekuperation kontrollieren.

Die Ausstattung ist schon beim Basismodell umfangreich: Eine Rückfahrkamera, das

Navigationssystem, Parksensoren und das Assistenten-Ensemble Honda Sensing gehören unter anderem dazu. 2200 Euro mehr kostet die Variante Advance, zu ihren Highlights gehören LED-Nebelscheinwerfer, die elektrische Heckklappe, USB-Steckdosen im Fond und ein beheizbares Lenkrad. Mit 35.300 Euro steht das Spitzenmodell, zusätzlich mit induktiver Ladeschale, Dachreling, Zweifarblackierung und hochwertigem Soundsystem in der Preisliste.

Der Hybrid-HR-V ist ein weiterer Schritt für die selbstgesteckten Ziele Hondas, bis 2030 die CO₂-Emissionen um 40, bis 2035 um 80 Prozent zu senken. 2050 schließlich will der Hersteller klimaneutral sein und obendrein keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge unter Beteiligung von Honda-Automobilen mehr zulassen. (aum/mk)

Daten Honda HR-V e:HEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,46 x 2,03 x 1,58

Radstand (m): 2,61

Antrieb: R4-Benziner, 1498 ccm, Hybrid, Frontantrieb, stufenloses Automatikgetriebe

Leistung: 79 kW /107 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 131 Nm bei 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 122 g/km (WLTP)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1452 kg / max. 418 kg

Kofferraumvolumen: 335 – 1305 Liter

Max. Anhängelast: n.a.

Basispreis: 30.040 Euro

Bilder zum Artikel



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda
