
Praxistest Honda HR-V: Heimlich-Stromer mit Kernkompetenzen

Von Frank Wald, cen

Ende der 90er-Jahre noch als ungewöhnlich-aufgebockter Kombi gestartet, ließ Honda den HR-V 2015 als coupéähnliches Kompakt-SUV wiederauferstehen. Die dritte Generation, seit Februar diesen Jahres auf dem deutschen Markt, ist wieder deutlich eigenständiger und markanter gestaltet, punktet wie gehabt vor allem mit seiner cleveren Raumaufteilung und Praktikabilität, aber auch mit Sinn für Haptik und Details. Allein, der einzig verbliebene Hybridantrieb zeigte im Praxistest Licht und Schatten.

Für helle Freude sorgt das so genannte „e:HEV“-System, in abgespeckter Form auch schon im Kleinwagen Jazz verbaut, im städtischen Stop&Go oder bummeligen Überlandverkehr. Denn hier spielt die 96 kW (131 PS) starke Kombination aus einem Benziner und zwei Elektromotoren ihre Stärken voll aus: rein elektrisches Anfahren, kaum wahrnehmbarer Wechsel zwischen Elektro- und Hybridmodus sowie ein nahezu lautloses und komfortables Gleiten. Bei niedrigen Geschwindigkeiten dient der 107 PS (79 kW) starke 1,5-Liter-Vierzylinder nämlich vor allem der Stromerzeugung, indem er einen der beiden E-Maschinen antreibt, die als Generator die Lithium-Ionen-Batterie mit Energie versorgt. Damit fährt der nur 4,34 Meter kurze HR-V unter urbanen Bedingungen die meiste Zeit elektrisch – auch wenn der Verbrenner irritierend oft zu hören ist.

Werden mehr Leistung und Drehmoment verlangt, schaltet das System blitzschnell in den so genannten Engine Drive und der Benziner ist via Überbrückungskupplung direkt mit den Rädern verbunden – solange das nicht allzu abrupt geschieht. Denn dann – und damit kommen wir zu den schattigen Seiten – reagiert der neu entwickelte Direktantrieb, der quasi ohne Getriebe auskommt, ähnlich wie man das von den stufenlosen Automatikgetrieben kennt: Beim beherzten Tritt aufs Gaspedal wird der 1452 Kilogramm leichte Wagen nicht schnell, sondern nur laut, während der Motor eher zögerlich der durch den Geräuschpegel suggerierten Dynamik nachkommt. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h in 10,6 Sekunden erspart man sich also besser. Und auch Überholmanöver auf der Landstraße wollen wegen des trägen Antritts gut überlegt sein. Oder man schaltet vorher in den „Sport“-Modus, mit dem sich das Ansprechverhalten etwas verbessern lässt, was die Lautstärke – und den Spritverbrauch – aber nur erhöht. Hat man das gewünschte Tempo jedoch erst mal erreicht, beruhigt sich das System auch schnell wieder. Seine großen Vorzüge liegen damit hör- und fühlbar in der gleichmäßigen Fahrt bei konstantem Tempo. Auf der Autobahn etwa, wo man sich langsam an die bescheidenen 170 km/h in der Spitze herantasten kann.

Dynamische Qualitäten standen für Honda – trotz motorsportlicher Tradition der Marke – beim HR-V-Antrieb also ganz offensichtlich nicht im Fokus. Dafür aber ein geringer Spritverbrauch. Als Durchschnittswert gibt Honda 5,4 Liter nach WLTP an. Mit sanftem Gasfuß und bei angemessener Fahrweise im urbanen Raum blieben wir sogar darunter – nicht zuletzt dank exzessivem Gebrauch der Fahrstufe „B“, mit der die Bremswirkung beim Gaspedal lüpfen und damit die Energierückgewinnung (Rekuperation) erhöht werden kann. Über die Schaltwippen am Lenkrad lässt sich deren Stärke variieren und im Stadtverkehr braucht man nach kurzer Zeit das Bremspedal kaum noch. Etwas flotter über Land und mit höherem Autobahnanteil stehen allerdings auch schnell mal knapp acht Liter auf der Uhr.

Nichts zu kritteln gibt's am Fahrverhalten. Das 1452 Kilogramm leichte SUV rollt komfortabel ab und überzeugt – spontane Beschleunigungsarien ausgenommen – mit seiner Laufruhe. Das Fahrwerk ist straff gespannt, Feder und Dämpfer aber ausreichend komfortabel, um die verkehrsstrukturellen Versäumnisse der Schwarze-Null-Ideologie

auszubügeln. Und auch die präzise Lenkung informiert den Fahrer jederzeit zuverlässig über die Fahrbahnbeschaffenheit und hält auch in schnell gefahrenen Kurven sicher die eingeschlagene Linie.

Auf den ersten Blick erscheint die Neuauflage des HR-V viel größer als er mit seinen 4,43 Meter Länge und 1,87 Meter Breite tatsächlich misst. Was nicht zuletzt seinem massigen Body mit hoher Schulterlinie, formschön in Wagenfarbe integriertem Kühlergrill, der nahtlos in die spitzwinkligen LED-Scheinwerfer übergeht, und den betonten Radläufen zu verdanken ist. Die Dachpartie des Viertürers ist dagegen niedrig und fällt coupéähnlich nach hinten ab. Um diesen Eindruck zu verstärken, „verstecken“ sich die hinteren Türgriffe wie bei dem Vorgänger in der C-Säule.

Doch auch wenn der HR-V mit 1,58 Meter in der Höhe ein paar Zentimeter eingebüßt hat, muss er in seinen „Kernkompetenzen“ Variabilität und Praktikabilität dank seiner „Magic Seats“, die immer zur Serie gehören, nicht verzichten. Gemeint sind die Rücksitze, bei denen sich nicht nur die Lehnen zu einer topfebenen Ladefläche umklappen, sondern auch deren Sitzkissen mit zwei einfachen Handgriffen wie im Kino hochstellen lassen. So sind auch sperrige Dinge wie Klappräder, Yucca-Palmen und selbst kleinere Kommoden schnell verstaut. Für den klassischen Gepäcktransport bietet der Kofferraum allerdings in der von uns gefahrenen Topversion nur bescheidene 320 Liter, die durch den Coupé-Knick des Hecks jedoch nur eingeschränkt für Kartons und Kisten zu füllen sind. Dazu empfiehlt es sich das Umlegen der Rücksitze, wodurch der Stauraum auf 1290 Liter wächst und durch eine elektrische Heckklappe verschlossen wird.

Auch die Kopffreiheit der Fondpassagiere fällt durch die abknickende Dachlinie etwas geringer aus als vorne. Personen bis 1,80 Meter sitzen jedoch immer noch ausreichend bequem und sollten wegen des Türausschnitts eher beim Einsteigen den Kopf einziehen. Eine erfreuliche Überraschung ist das Interieur. Statt bunter Instrumentenanzeigen und verspielter Technikgimmicks wie bisher gibt es ein aufgeräumt-übersichtliches Cockpit in dezent-seriöser Gestaltung mit informativen Anzeigen und geschmackvoll ausgesuchten Materialien. Vor allem Details wie die einheitlich gestalteten und hochwertig anmutenden Drehschalter und die silberfarbenen Leisten an Mittelkonsole, Armaturentafel und Lüftungsbedienknöpfen gefallen. Ebenso wie der in unserem Testwagen verbaute hellgraue Kunstlederbezug auf Instrumententräger und Türverkleidung, der in der Gestaltung der Sitzpolster wieder aufgegriffen wird.

Ein Blickfang des Interieurs ist aber auch der mittig platzierte 9-Zoll-Touchscreen, über den das neue Infotainment-System bedient werden kann. Das funktioniert im Smartphone-Stil per Wischbewegung nicht nur intuitiv und selbsterklärend, sondern auch erstaunlich flott. Das eigene Smartphone lässt sich über Apple CarPlay und Android Auto einbinden. Ebenfalls an Bord sind ein WLAN-Hotspot und eine induktive Ladeschale zum kabellosen Aufladen. Im Gegensatz zu vielen Wettbewerbern hat Honda aber auch noch zwei herkömmliche USB-A-Anschlüsse verbaut.

Bei der Preisgestaltung geben sich die Japaner selbstbewusst. Unter 30.400 Euro in der Basisversion Elegance ist der HR-V nicht zu bekommen, wenn auch immerhin schon mit üppiger Serienausstattung, zu der unter anderem ein Navigationssystem, eine Rückfahrkamera sowie fast alle Assistenzsysteme, vom Abstandstempomaten inklusive Stauassistent über Kollisionswarner mit Bremseingriff und Fußgängererkennung, aktivem Spurassistenten, Verkehrszeichenerkennung bis zur Einparkhilfe vorn und hinten zählen. In der von uns gefahrenen Topausführung Advance Style ab 35.300 Euro kommt eine Dachreling, die kabellose Ladestation, zehn Lautsprecher sowie eine Zweifarblackierung hinzu, die in unserem Fall aus einem schwarzen Dach und Außenspiegeln bestand, die allerdings in der Kombination mit „Meteoroid Grey Metallic“ kaum auffällt. (aum/Frank Wald)

Daten Honda HRV e:HEV Advance Style

Länge x Breite x Höhe (m): 4,34 x 1,87 x 1,58
Radstand (m): 2,61
Antrieb: Vollhybrid mit 4-Zyl.-Benziner, 1498 ccm, Frontantrieb, e-CVT (Direktantrieb)
Systemleistung: 96 kW / 131 PS
Max. Drehmoment: 253 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,7 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter
CO₂-Emissionen: 122 g/km
Energieeffizienzklasse: A+
Leergewicht/Zuladung: min. 1452 kg / max. 418 kg
Kofferraumvolumen: 320-1290 Liter
Basispreis: 35.300 Euro

Bilder zum Artikel



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



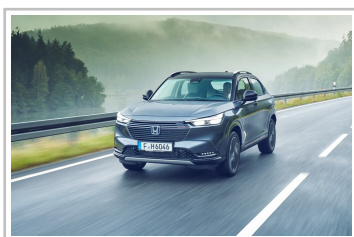
Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



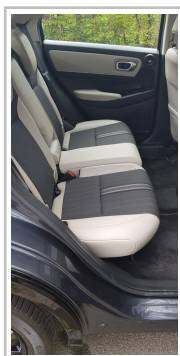
Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda HR-V.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald
