

PRESSEBERICHTE ZUM HONDA HR-V e:HEV



Auto Straßenverkehr

06/2022

Voll und Haben

2 – 4

Auto Straßenverkehr

24/2021

Hybrid-Crossover

8 – 9

Auto Zeitung

22/2021

Honda HR-V e:HEV

5

motor1.com | online

12.10.2021

Jetzt mit e:HEV-Hybrid-Antrieb

10 – 11

Südwest Presse

23.11.2021

Attraktiv und Funktional

6

Firmenauto | online

18.10.2021

Viel Technik, viel Platz

12 – 13

ARCD-Clubmagazin

11-12/2021

Wie eine Neuerfindung

7

IMPRESSUM

Herausgeber: Honda Deutschland Niederlassung der Honda Motor Europe Ltd., Hanauer Landstraße 222-224, 60314 Frankfurt/Main, Telefon: 069 8309-0, Fax: 069 83 20 20, Internet: www.honda.de. Verantwortlich: Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, E-Mail: honda.presseabteilung@honda-eu.com
Konzeption, Redaktion, Realisierung: Creativ Konzept Claudia Krämer, Bonn & Raynaud Media, Radolfzell. Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Bildnachweise: Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Kraftstoffverbrauch HR-V e:HEV in l/100 km:
innerorts 3,1; außerorts 4,8; kombiniert 4,2. CO₂-Emission in g/km: 96.

Alle in den Artikeln angegebenen technischen Daten und Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel. Aktuelle technische Daten und Preise sowie staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter www.honda.de

VOLL UND HABEN

Die neue Generation des HR-V bringt Honda nur als VOLLHYBRID. Ob das eine gute Idee ist und welche anderen die Entwickler in dem Kompakt-Crossover untergebracht haben, klären wir im Toptest.



Text: Sebastian Renz, Fotos: Achim Hartmann

Es ist ja nie kompliziert, das Komplizierte kompliziert erscheinen zu lassen. Wobei es noch beliebter ist, das Einfache zu komplizieren, gerade im Bereich der Arbeit – wer gibt schon gern zu, dass das, womit sie/er sich den Tag über beschäftigt, eher so im simplen Nebenher erledigt werden kann? Doch wahres Genie zeigt sich darin, das Komplizierte einfach erscheinen zu lassen, ja, womöglich gar so, dass die Komplexität erst gar nicht auffällt.

Und damit willkommen beim Toptest des Honda HR-V, den man einfach fahren kann, ohne auch nur ahnen zu müssen, wie komplex das funktioniert. Wenn Sie das auch gar nicht interessiert,

treffen wir uns einfach an der nächsten fett gedruckten Zwischenüberschrift wieder, okay? Ja, erst da, denn die dritte Generation des subkompakten Dannoch-nicht-wirklich-SUV steckt – neben vielen alltagscleveren Details innendrin – untendrunter und bis zur Oberkante der Motorhaube voller komplizierter Hybridtechnik. Da hätten wir: einen 1,5-Liter-Vierzylinder-Saugbenziner, der den ersten Elektromotor mit Energie versorgt. Doch dieser Motor treibt noch nichts direkt an, sondern arbeitet lediglich als Generator, der wiederum die Energie für eine zweite E-Maschine bereitstellt, welche schließlich die Vorderräder antreibt – oder der Verbrenner.

Wie jetzt, fragen Sie, warum nun das auf einmal? Nun, bei konstanter, höherer Geschwindigkeit, also etwa auf der Autobahn, wird der Benziner per Überbrückungskupplung direkt ins Antriebsgeschehen eingeklinkt. Ach, und das hätten wir fast vergessen: Es gibt natürlich noch eine Batterie – sonst wäre es ja kein Vollhybrid. Der Lithium-Ionen-Akku speichert 0,9 kWh an Energie, die er beim Rekuperieren oder durch Lastpunktverschiebung des Benziners einsammelt. Herrje, das wäre auch noch gut zu erklären: Mitunter liegt der optimale Wirkungsgrad des Verbrenners etwas über dem Drehzahlniveau, das er an sich gerade zur Energiegewinnung für die erste E-Ma-

schine braucht. Dann lässt ihn die Steuerung dennoch im optimalen Wirkungsbereich arbeiten; die überschüssige Energie fließt in die Batterie als Zwischenpuffer. Bis sie da zum Mitboosten wieder hervorgezogen wird. Oder um den HR-V über den E-Motor (den zweiten, wie Sie richtig geahnt haben) über kurze Zeit und Distanzen elektrisch anzutreiben.

ES KLAPPT EINFACH, VON ANTRIEB BIS BANK So, wieder alle da? Wer erst jetzt dabei ist, hat womöglich viel Interessantes, aber für den Umgang mit dem HR-V nichts Entscheidendes verpasst. Denn der ganze Antrieb funktioniert einfach im Hintergrund und selbst dann effizient. ▶

TOP-TEST | Honda HR-V e:HEV



KONGENIAL

Die drei Motoren – zwei E, ein Benziner – arbeiten gewandt zusammen.



KONTROLLE

Die Leistungsflussanzeige unterstützt beim effizienten Fahren.



KONKURRENZLOS Für die Fahrzeugklasse enorm geräumiger und bequemer Fond.

KONSTANT Wie bisher hohe Position, gute Sicht.

wenn man sich nicht mal die Mühe macht, die Rekuperationsstärke des Systems über die Schaltpedal oder den B-Modus der automatischen Kraftübertragung zu variieren. Einzig das stetige, aber eben nicht mit der Tempovarianz zusammenhängende Auf und Ab der Drehzahl, An und Aus des Verbrenners mag Gewöhnung erfordern, aber keine aktive Beteiligung. Ja, am besten ist dem HR-V damit gedient, lässt man sich einfach auf sein ruhiges, gar besonnenes Temperament ein. Beim entspannten Fahren funktioniert alles besonders harmonisch. Auch dann öddelt man nicht bummelig durch die Gegend, sondern fährt eben defensiv-vorausschauend,

was ja eh stets sinnvoll ist. Bei Eile – Tempomachen auf der Autobahn oder ungeduldiges Beschleunigen – wird es nur laut, nicht holperig im Antrieb. Und klar, der Verbrauch steigt an. Wobei der mit 6,2 l/100 km im Test etwas zu hoch erscheint für all den Aufwand. So liegt der einfacher konstruierte Toyota Yaris Cross Hybrid 0,6 l/100 km darunter, die effizientesten reinen Benziner in der Klasse etwa denselben Wert darüber. Allerdings überragt der Honda viele Rivalen dann wieder mit seiner hochwertigen Einrichtung, der – trotz der breit aufgestellten, gut funktionierenden Assistenzabteilung – übersichtlichen Bedienung und der Variabilität. ▶



WIPP-GEMEINSCHAFT

An den Lenkradwippen lässt sich die Stärke der Rekuperation einstellen – von Rollen bis Einpedal.

KONFUS sind an der cleveren Bedienung höchstens die kleinen Tastflächen auf dem Touchscreen.

TOP-TEST | Honda HR-V e:HEV



KONTRAST Zugebautes Heck, aber umsichtige Rückfahrkamera (Serie).

Wie lange schon beim Vorgänger tauchen Rücksitzbank und Lehne beim Umklappen zu einer glatten Ebene ab.

SIE WOLLEN ES SPORTLICH? PACKEN SIE EIN RAD EIN

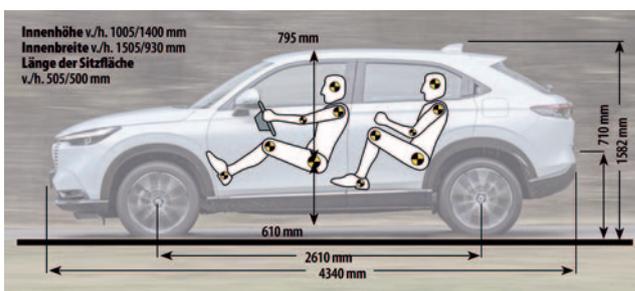
Zudem lässt sich auch das Sitzpolster wie ein Kinosessel hochklappen. Dann passt sogar ein vorn enträdertes Mountainbike hinter die Vordersitze. Überhaupt raten wir zur Mitnahme von Rädern/ Booten/Surfbrettern, steht einem der Sinn nach Sportlichkeit. Denn dazu kann der HR-V wenig beitragen. Ganz auf Fahrsicherheit getrimmt, biegt er – von der Len-

kung ausreichend präzise und rückmeldungsgenau geführt – eher betulich in Kurven. Da schubbert er im Grenzbereich über die Vorderräder ins Untersteuern und beschleunigt mit rasseligen Traktionsproblemchen auf die nächste Gerade hinaus. Was egal er gar nicht sein könnte, viel wichtiger: Das Fahrwerk des HR-V steckt auch grobe Unebenheiten umsichtig weg, die Sitze sind bequem, das Platzangebot gerade im Fond üppig. Und so stellen wir schließlich fest: Der teure, aber reich ausgestattete HR-V ist trotz aller technischer Komplexität tatsächlich: einfach gut. ■



KONSTRUIERT und das sehr schlau: Hochklappbare Bank, so passt ein Fahrrad rein.

KONSENS Alles einheitlich eingebettet ab der kleinen Innenkante bei umgeklappten Sitzen.



DATEN

HONDA HR-V e:HEV 1.5 i-MMD Advance

ANTRIEB
Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette, Partikelfilter

Hubraum 1.498 cm³

Leistung 79 kW/107 PS
bei Drehzahl 6.000/min

max. Drehmoment 131 Nm
bei Drehzahl 4.500/min

Leistung E-Motor 96 kW/131 PS

max. Drehmoment 253 Nm

Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

CO₂-Ausstoß (NEFZ) 96 g/km

CO₂-Ausstoß (WLTP) 122 g/km

Vorderradantrieb
stufenloses Getriebe

KAROSSERIE

Länge 4.340 mm

Breite 1.790 mm

Höhe 1.582 mm

Radstand 2.610 mm

Tankinhalt 40 Liter

Kofferraum 335–1.305 Liter

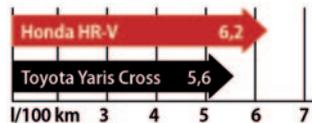
Anhängelast ungebremst/geb. –/–

Serienbereifung 225/50 R 18 V

Testwagenbereifung 225/50 R 18 V

Reifentyp Michelin Primacy 4

Bei besseren Fahrleistungen braucht der HR-V im Test 0,6 l/100 km mehr als der Yaris.



MESSWERTE

Beschleunigung

0 – 100 km/h 10,3 s

Zwischenspur

60 – 100 km/h 5,8 s

80 – 120 km/h 8,7 s

Bremsweg aus 100 km/h unbeladen 37,3 m

Innengeräusch bei 100/130 km/h 70/74 dB(A)

Normverbrauch (NEFZ) 4,2 Liter/5

Normverbrauch (WLTP) 5,4 Liter/5

Testverbrauch 6,2 Liter/5

Achslast vorn/hinten 849/534 kg

Testwagen-Leergewicht 1.383 kg

Zuladung 487 kg

Wendekreis l./r. 11,5/11,7 m

PREIS/KOSTEN

Preis 32.600 Euro

Wertverlust¹⁾ 15.000 Euro

möglicher Rabatt²⁾ 6 %

Finanzierung Jahreszins³⁾ 1,49 %

Leasing⁴⁾

Anzahlung 6.520 Euro

monatliche Rate 222 Euro

Abgabsnorm Euro 6d

Steuer pro Jahr 32 Euro

Versicherung HK/TK/VK 17/21/25

Haftpflicht (50 %) 591 Euro

Teilkasko 484 Euro

Vollkasko (50 %) 1.588 Euro

Fixkosten 2.211 Euro

Monatskosten mit/ohne Wertverlust 746/329 Euro

Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust 59,7/26,4 Cent

Ölwechsel 20.000 km/1 Jahr

Inspektion 40.000 km/2 Jahre

Garantie

Technik/Lack 3/3 Jahre

Durchrostung 12 Jahre

Mobilität 3 Jahre

¹⁾ bei einer Haltdauer von 3 Jahren (15.000 km/Jahr); ²⁾ laut MotorAuto.de; ³⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15.000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁴⁾ Kilometerleasing (15.000 km/Jahr)

BEURTEILUNG

PLATZANGEBOT MAX. 40 PUNKTE

23
Auf kompakten Abmessungen schafft der HR-V ein großzügiges Raumangebot – nicht nur vorn, sondern vor allem im Fond. Keine Anhängelast.

KOMFORT MAX. 60 PUNKTE

37
Mit straffem, doch umgänglichem Set-up und bequemen Sitzen punktet der HR-V. Bei konstantem Tempo leise, bei Last hörbarer Antrieb.

HANDHABUNG MAX. 30 PUNKTE

25
Die geschickte Variabilität mit der hochklappbaren Fondbank sowie die eingängige Bedienung und clevere Details bringen viele Punkte.

FAHRLEISTUNGEN MAX. 30 PUNKTE

12
Veherent geht es nicht voran. Aber hat man sich auf das defensive Wesen des Antriebs eingestellt, genügt sein Temperament vollauf.

FAHRVERHALTEN MAX. 60 PUNKTE

43
Nun, das Handling bleibt da lieber auf der sicher-geruhsamen statt der agilen Seite. Ausreichend präzise Lenkung, teils knappe Traktion.

SICHERHEIT MAX. 50 PUNKTE

34
Nicht ganz so bissige Bremsen passen nicht recht zum Honda, der umfassend mit Assistenzsystemen und LED-Licht ausgestattet ist.

UMWELT MAX. 30 PUNKTE

21
Gar so effizient wie erhofft ist der Motor nicht – er liegt im Test nur gut 0,5 l/100 km unter den sparsamsten reinen Benzinern der Klasse.

TESTERGEBNIS MAX. 300 PUNKTE

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Autos

195 KOSTENWERTUNG MAX. 150 PUNKTE

65
Den hohen Anschaffungspreis relativiert die sehr umfangreiche Serienausstattung. Günstige Haftpflicht, aber teure Kaskoklassen.

GESAMTERGEBNIS MAX. 450 PUNKTE

260

FAZIT

Der HR-V passt für alle, die einen modernen Antrieb sowie viel Variabilität und Assistenzausstattung auf kompaktem Raum suchen – und dafür etwas mehr bezahlen.

FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV



HONDA HR-V e:HEV

Die dritte Generation des Honda HR-V will nun im kompakten Crossover-Segment ernst genommen werden, was ihr dank des ruhigen Designs mit klaren Linien und coupéformiger Dachlinie gelingen soll.

Hinter der Heckklappe ist Platz für 335 bis 1.305 Liter Gepäck.



Erste Fahrt im neuen Crossover von Honda mit 131 PS starkem Hybrid-Antrieb.

Wer erinnert sich noch an den ersten Honda HR-V, dieses kuriose, keilförmige Etwas, das immer ein bisschen so aussah, als hätte man die Karosserie viel zu hoch montiert? Seitdem ist einiges passiert: Die dritte Generation will nun im kompakten Crossover-Segment ernst genommen werden, was ihr dank des ruhigen Designs mit klaren Linien und coupéformiger Dachlinie gelingen soll.

Umso überraschender ist, dass Honda einen komfortablen Innenraum in die kompakte Außenhaut zimmern konnte. Die hintere Sitzbank bietet Personen bis 1,90 Meter genügend Platz und kann für den Gütertransport bündig mit dem Kofferraumboden umgeklappt werden. Andererseits lassen sich die Rücksitzflächen auch komplett nach hinten heben, um im Fußraum sperrige Gegenstände zu befördern. Das alles funktioniert, weil der 40 Liter große Tank unter den Vordersitzen verstaut ist, wo er zudem für eine hohe Sitzposition sorgt. SUV-Fans werden den erhabenen Blick auf die Straße und die unverhofft gute Übersichtlichkeit nicht mehr missen wollen. Auch die Landschaft des Armaturenbretts kommt ohne Schnörkel

TECHNISCHE DATEN

HONDA HR-V e:HEV

4-Zylinder, 4-Ventile; 79 kW/107 PS, 131 Nm, 1.498 cm³;
E-Motor:
permanenterrregte Synchronmaschine, 96 kW/131 PS; Puffer-Batterie, Systemleistung: 96 kW/131 PS, 253 Nm;
L/B/H 4.340/k.A. (2.028)*/1.582 mm;
Radstand 2.610 mm;
Leergewicht/Zuladung 1.377/493 kg;
Kofferraum: 335 – 1.305 l;
0-100 km/h in 10,6 s; 170 km/h;
WLTP-Verbrauch 5,41 l;
CO₂-Ausstoß 122 g/km;
Grundpreis 30.400 €

Werksangaben;
*Breite mit Außenspiegeln



DER RIVALE

Toyota C-HR

Mutig gestylter Crossover – mit 122 PS starkem Voll-Hybrid ab 32.790 Euro.

Aufgeräumtes Cockpit mit ordentlicher Verarbeitung und einfacher Bedienung.

aus. Die nötigsten Klimabedienungen sitzen gut erreichbar unter dem zentralen Neun-Zoll-Touchscreen, der Rest ist Sache der durchdachten digitalen Bedienstruktur.

Für den Vortrieb vertraut Honda auf die sogenannte e:HEV-Technologie, wie wir sie beispielsweise aus dem Jazz kennen, allerdings mit mehr Kraft. Dazu koppeln die Japaner einen 107-PS-Vierzylinder an einen E-Motor mit 131 PS. Letzterer zieht seine Energie sowohl aus dem Verbrenner als auch aus der mehrstufigen Rekuperation. Dadurch ergibt sich ein E-Auto-ähnliches Ein-Pedal-Gefühl. Wer sich an die Klangkulisse des Motors im Teillastbereich gewöhnt hat, der fährt sehr entspannt im Honda HR-V.

Zwar geizt die Lenkung mit Rückmeldung, fühlt sich aber präzise an. Die Feder-Dämpfer-Einstellung gibt sich straff, ohne dabei ungemütlich zu werden.

Wirklich schnell fühlt man sich im HR-V ohnehin nie, was aber auch an den geringen Windgeräuschen liegen mag. Einer der größten Pluspunkte des neuen Honda ist der Verbrauch: Nach einer ausführlichen Testfahrt samt Vollgas-etappen auf der Autobahn meldete der Bordcomputer 5,7 Liter Super pro 100 km. **Tim Neumann**

FAZIT

Mit seiner coupéhaften Dachlinie liegt der neue Honda HR-V voll im Trend. Die aufwendige Hybrid-Technik funktioniert tadellos und sorgt für niedrige Verbräuche. Fair: der Grundpreis.





ATTRAKTIV UND FUNKTIONAL

Die Asiaten stehen unter Strom und bringen mit der neuen Generation des SUV HR-V ein Hybridsystem.

Nach dem CR-V und dem Jazz ist der neue HR-V das jüngste Modell, das Honda serienmäßig mit Hybridantrieb anbietet. Damit kommt der Automobilhersteller seinem Ziel näher, bis 2022 alle in Europa verfügbaren Volumenmodelle zu elektrifizieren.

Honda hat ermittelt, auf welcher Grundlage qualitativ hochwertige Produkte ausgewählt werden. Auf dieser Basis wurde der neue HR-V mit dem Fokus auf Attraktivität, Funktionalität und Benutzerfreundlichkeit entwickelt. „Wir haben Gruppendiskussionen

mit Menschen unterschiedlichen Alters und Geschlechts aus verschiedenen Kompetenzfeldern geführt und herausgearbeitet, welche Aspekte den Passagieren besonders wichtig sind“, erklärt Yoshitomo Ihashi, HR-V Large Project Leader.

Die Optik gefällt durch eine moderne Coupé-SUV-Form, innen empfängt die Passagiere ein großzügiges Platzangebot. Dieses resultiert aus der kompakt integrierten Antriebstechnik und dem zentral angeordneten Kraftstofftank. Fans der japanischen Marke kennen bereits die sogenannten „Honda Magic Seats“, die sich flach umklappen oder aufstellen lassen.

Intuitive und nahtlos integrierte Technologien und Apps sorgen an Bord für Konnektivität. Bedient werden die neuen Features per Touchscreen oder Sprachsteuerung. Mit der neuen Modellgeneration hält nun eine umfassende Palette von sogenannten „Sen-

sing“ Sicherheitstechnologien und Fahrassistenzsystemen Einzug in den HR-V.

Der neue HR-V ist standardmäßig mit dem e:HEV Hybridsystem ausgestattet. Damit ist er das jüngste Honda-Modell, das ausschließlich mit Hybridantrieb verfügbar ist. Das e:HEV Antriebssystem besteht aus zwei kompakten Elektromotoren, die über eine intelligente Leistungssteuerung mit einem 1,5-Liter DOHC i-VTEC-Benzinmotor mit Atkinson-Zyklus, einer Lithium-Ionen-Batterie und einem innovativen Direktantrieb verbunden sind. In die Entwicklung des e:HEV Hybridsystems sind mehr als 20 Jahre Erfahrung im Bereich der Honda Hybridtechnologie eingeflossen.

Für den Einsatz im HR-V wurde die Leistung des e:HEV Systems auf 96 kW/131 PS angehoben. Die Anzahl der Batteriezellen wurde um 25 Prozent erhöht. Die Beschleunigung erfolgt in 10,6 Sekunden von null auf 100 km/h.

Der Kraftstoffverbrauch liegt laut Honda bei 5,4 l/100 km (WLTP), was CO₂-Emissionen ab 122 g/km (WLTP) entspricht.

Der Benzinmotor ist bei Bedarf über eine Überbrückungskupplung direkt mit den Rädern verbunden. Die drei Antriebsmodi des e:HEV Systems gehen nahtlos ineinander über. Die intelligente elektronische Steuereinheit wechselt dabei je nach Fahrsituation automatisch zwischen Elektro-, Hybrid- und Motorantrieb.

Per Fahrmoduswähler lässt sich auch ein „Sport“-Modus mit noch direkterem Ansprechverhalten aktivieren, während der „Econ“-Modus die Klimaanlage und die Gasannahme des Benziners mit Blick auf einen möglichst geringen Kraftstoffverbrauch anpasst.

BALANCE GEFUNDEN

Die optimale Balance zwischen diesen Fahrprogrammen bietet der Modus „Normal“. Der Fahrer kann manuell zwischen allen Fahrmodi wechseln. Der Wechsel zwischen den Antriebsmodi, und auch der Start des Benzinmotors zur Erzeugung elektrischer Energie erfolgen nahezu unmerklich. Die Preise starten bei 30.400 Euro.

gip | Global Press ■

Der neue HR-V ist das jüngste Honda-Modell, das ausschließlich mit Hybridantrieb verfügbar ist.



SCHON GEFAHREN | Honda HR-V e:HEV



Die Bedienung erfolgt teils über den neun Zoll großen Touchscreen, teils über Schalter und Knöpfe wie bei der serienmäßigen Klimaautomatik.



WIE EINE NEUERFINDUNG

Auf Anhieb ist der neue HR-V kaum mehr als Honda oder gar als Nachfolger des Vorgängers zu identifizieren, dessen Unzahl diagonal, spitz zulaufender Linien charakteristisch für Honda-Karosserien der vergangenen Jahre war. Stattdessen vereinen sich nunmehr klare, glatte Flächen zu einem eleganten Erscheinungsbild. Ästhetische Details wie der serienmäßig in Wagenfarbe lackierte, nahtlos in den Bug eingepasste Kühlergrill und schmal geschnittene, horizontale LED-Scheinwerfer verschmelzen zu einem neuen Markengesicht mit Zukunftsperspektive.

Trotz gleichbleibender Außenabmessungen erscheint der neue Honda HR-V durch den steileren Seitenaufbau massiger und bietet ein verbessertes Platzangebot im Innenraum. Im Fond ist die Beinfreiheit um dreieinhalb Zentimeter gewachsen. Die Bedienelemente weisen eine gesunde Mischung

aus Digitalisierung und klassischen Schaltern auf. Eine Honda-typische Besonderheit sind die Rücksitze („Magic Seats“), deren Sitzflächen sich wie im Kino hochklappen lassen. Dadurch können sperrige Gegenstände hinter den Vordersitzen aufrecht transportiert werden. Zudem lässt sich das Gestühl mit nur einem Handgriff zu einer ebenen Ladefläche zusammenfallen, über der sich dachhoch ein 1305 Liter fassender Stauraum erhebt.

NUR EIN HYBRID-ANTRIEB

Für den HR-V bietet Honda nur einen Antrieb an: das hauseigene Hybridsystem. Diese Lösung hat wenig mit den Konzepten der Konkurrenz zu tun, sie entspricht eher dem Prinzip dieselektrischer Lokomotiven: In vielen Fahrzuständen wird der Verbrennungsmotor als

Stromgenerator verwendet, während den Vortrieb ein Elektromotor besorgt. Das hat den Vorteil, dass der Benzinmotor konstant in seinem wirksamsten Drehzahlbereich arbeitet und die Energie bestmöglich nutzt. Lediglich bei Fahrten mit gleichmäßig höheren Geschwindigkeiten (80 bis 130 km/h) schließt sich eine Kupplung, und der Benzinmotor gibt seine Kraft direkt an die Vorderachse ab.

Honda bedient sich zur Stromproduktion eines für diese Anwendung angepassten 1,5-Liter-Benziners mit 79 kW/107 PS. Die Hauptarbeit übernimmt dann der Elektromotor mit 96 kW/131 PS und 253 Newtonmeter Drehmoment. Der rund eine Kilowattstunde kleine Akku dient lediglich als Zwischenspeicher, insbesondere für die beim Bremsen

und im Schub wiedergewonnene Energie. Gleichwohl versprechen die Japaner, dass man mit dieser Technik im Stadtverkehr häufiger vollelektrisch fährt als mit Hybridmodellen anderer Hersteller. Das Hybridsystem drückt den WLTP-Verbrauch auf 5,4 Liter und die CO₂-Emissionen auf 122 Gramm.

Auf ersten Testfahrten erschien das Antriebskonzept zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, da sich der Benzinmotor mitunter unerwartet zu Wort meldet – ohne dass dies zur Fahrsituation zu passen scheint. Aber mit behutsamem Gasfuß und etwas Übung ist angenehmes elektrisches Segeln auf flachen Stadtstraßen machbar. Honda bringt den neuen HR-V Anfang 2022 zu den Händlern, die Preise beginnen dann bei 30.400 Euro. Paul-Janosch Ersing ■

Das neue Markengesicht mit dezentem Kühlergrill in Karosseriefarbe könnte auch anderen Honda-Modellen gut stehen.

Die Sitzfläche der sogenannten Magic Seats lässt sich hochklappen, so entsteht Stauraum zwischen Reihe eins und zwei.



Die Rückbank lässt sich so weit in den Fußraum zusammenfallen, dass mit dem Kofferraumboden eine ebene Ladefläche entsteht.

DATEN

HONDA HR-V e:HEV

Motor Benzin: 1,5-l-Vierzylinder, 79 kW/107 PS, 131 Nm;
 E-Motor: 96 kW/131 PS, 253 Nm
 Antrieb Front
 Getriebe e-CVT Direktantrieb
 0 auf 100 km/h 10,7 s; Spitze 170 km/h
 Normverbrauch 5,4 l/s, 122 g CO₂/km (WLTP)
 Länge x Breite x Höhe 4,34 x 1,79/2,03 x 1,58 m
 Radstand 2,61 m; Wendekreis 11,0 m
 Kofferraum 320–1.305 l; Leergewicht 1.452 kg
 Zuladung 418 kg; Tankinhalt 40 l
 Preis ab 30.400 Euro



HYBRID-CROSSOVER

Mit dem Modellwechsel verpackt Honda den kompakten HR-V nun in ein coupéartiges Design und bietet ihn nur noch mit Hybridantrieb an.



In der öffentlichen Wahrnehmung gilt Toyota als Inbegriff für Hybridautos, obwohl Honda diese Technologie ebenfalls schon seit über 20 Jahren in Serienautos verbaut – und mittlerweile fast noch konsequenter auf Hybridantrieb setzt als die japanische Konkurrenz. Bis 2022 sollen in Europa alle Volumenmodelle komplett elektrifiziert sein. Alle Baureihen ohne batterieelektrischen Antrieb bietet Honda dann ausschließlich als Hybrid an. Bei Jazz und CR-V ist das bereits heute der Fall, beim Civic erfolgt die Umstellung mit dem Modellwechsel im Herbst 2022, wobei sich die Marke für den Type R („kein Volumenmodell“) ein Hintertürchen offenlässt.

AUSSEN COUPÉ-LOOK, INNEN HOCHVARIABLE
Zuvor geht aber der neue HR-V an den Start, von dem sich Honda in Deutschland künftig das höchste Absatzvolumen erhofft. Länge und Radstand bleiben gegenüber dem Vorgänger unverändert. Etwas weniger Höhe bei etwas mehr Bodenfreiheit verleihen dem Neuen zusammen mit dem Dachver-

lauf ein coupéhaftes Äußeres, das der wie bisher im Dachpfosten verborgene Öffner der Fondtüren unterstreicht – auf den ersten Blick erscheint der HR-V wie ein zweitüriger SUV.

Der Verzicht auf optische Spielereien setzt sich im Innenraum fort. Vor dem Fahrer erstreckt sich ein vergleichsweise konven-

tionell gestaltetes Cockpit, in dem man sich recht rasch zurechtfindet. Nach vorn fällt der Blick auf die von zwei Peilkanten eingeraumte Motorhaube; beim Rückwärtsfahren unterstützen serienmäßig Rückfahrkamera und Parksensoren.

Die Passagiere im Fond sollten nicht zu groß sein, sonst stoßen sie ans Dach. Lange Beine dürfen sie hingegen mitbringen, Platz dafür ist genug vorhanden. Im Boden unter den Vordersitzen steckt erneut der nun 40 Liter fassende Tank, sodass im Fond des Japaners die klappfreudigen Magic Seats ihre Vorteile beim Transport sperriger Gegenstände entfalten können. ▶



FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV



Flott oder Sparsam: Neben Normal stehen mit Sport und Econ weitere Fahrmodi zur Wahl.



So oder so: Im Fond lässt sich die Lehne auf die Sitzfläche oder die Bank an die Lehne klappen.



Entweder oder: Meist treibt der Elektromotor die Vorderräder direkt an, manchmal auch der Benzinler – aber nie beide zusammen.

Schein oder Sein: Ruhiges Design mit flacher Heckscheibe, C-Säule mit versteckten Fondtürgriffen.



Diese Variabilität bietet kein anderer SUV, genauso wie den markenspezifischen Hybridantrieb, bei dem der Vierzylinder vorwiegend dazu dient, über einen Generator Strom für den 96 kW starken Elektromotor zu erzeugen. Nur bei höherem Tempo treibt der Benzinler die Vorderräder direkt an – ohne zwischengeschaltetes Wechselgetriebe.

Im Alltag muss man sich auf den Antrieb einlassen, um in den Genuss seiner Vorteile zu kommen und möglichst selten seine Nachteile zu spüren. Sanftes Gasgeben lässt ihn lange lautlos im reinen Elektromodus ohne Verbrenner schnurren. Muss der Verbrenner Energie zuliefern, schaltet er sich

geräuscharm zu – außer der Tritt aufs Gaspedal erfolgt zu beherzt. Manchmal ist das unerlässlich, etwa beim Überholen. Dann macht sich der Vierzylinder bemerkbar, bevor das Tempo zunimmt.

In der Regel reicht schon etwas weniger Gas, und der Antrieb tritt akustisch in den Hintergrund, ohne dass die Beschleunigung allzu sehr nachlässt. Sportliches Temperament ist bei knapp 1,5 Tonnen Leergewicht und 131 PS ohnehin nicht zu erwarten, doch für den Alltag ist der HR-V ausreichend motorisiert. Und genügsam: Nach WLTP stößt der HR-V nur 122 Gramm CO₂ pro km aus.

Beim ersten Fahreindruck wirkt der HR-V eher straff, die Federung

spricht nicht unkomfortabel, die Lenkung präzise an. Für einen angenehmen Umgang bringt der HR-V serienmäßig viele Komfort- und Sicherheitsextras mit, die in dieser Klasse keineswegs üblich sind: schlüsselloser Zugang, Klimaautomatik, Sitzheizung, Navigationssystem, Smartphone-Einbindung, LED-Scheinwerfer oder Adaptivtempomat samt Stau- und Spurhalteassistent – alles bereits bei der Basisversion aufpreisfrei an Bord. Kehrseite der Medaille: Die Preise beginnen nun bei stolzen 30.400 Euro. Den Vorgänger gab es einfacher ausgestattet schon ab 21.990 Euro – aber noch nicht mit Hybridantrieb.

Peter Wolkenstein ■

Drück oder Dreh: Aufgesetzter Touchscreen in der Mitte, konventionelle Drehregler für die Klimatisierung darunter.

DATEN

HONDA HR-V e:HEV 1.5 i-MMD
Preis ab 30.400 Euro

ANTRIEB
Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, MPI, Steuerkette, Partikelfilter, zwei E-Motoren, Lithium-Ionen-Batterie

Hubraum	1.498 cm ³
Leistung	79 kW/107 PS
bei Drehzahl	6.000/min
max. Drehmoment	131 Nm
bei Drehzahl	4.500/min
Leistung E-Motor	96 kW/131 PS
Drehmoment E-Motor	253 Nm

Vorderradantrieb, Überbrückungskupplung

KAROSSERIE

Länge	4.340 mm
Breite	1.790 mm
Höhe	1.582 mm
Radstand	2.610 mm
Tankinhalt	40 Liter
Kofferraum	335–1.305 Liter
Leergewicht	1.452 kg
Zuladung	418 kg
Anhängelast ungebremst/gebr.	–/–
Serienbereifung	225/50 R 18

FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h	10,6 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch (WLTP)	5,4 Liter S
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	122 g/km

FAZIT

Der neue HR-V ist nicht billig – aber praktisch, genügsam und überdurchschnittlich ausgestattet.

JETZT MIT e:HEV-HYBRID-ANTRIEB

Die dritte Generation des Kompakt-SUVs kann überzeugen und mausert sich zum echten Geheimtipp.



Optisch kaum zu übersehen: Honda hat den HR-V modernisiert. Die dritte Generation des weltweit drittgrößten Modells der Marke (nach CR-V und Civic) wird ab Anfang 2022 zu den deutschen Händlern rollen und in der niedrigsten der drei erhältlichen Ausstattungslinien ab 30.400 Euro auf die Konkurrenz losgelassen. Ob ein Ausflug zum Händler lohnt, um die Neuauflage im schlanken Coupé-Design unter die Lupe zu nehmen? Das klärt unser erster Test!

Was das neue Design angeht, kommt der HR-V bei unserem ersten Aufeinandertreffen irgendwie zweiseitig an. Einerseits – und das ist der durchweg positive Punkt – baut Honda endlich wieder Autos, deren Äußeres einem breiteren Publikum gefallen könnte. Das neue HR-V-Modell sieht wirklich gut aus. Andererseits polarisiert die Optik jetzt weniger und macht das Fahrzeug – gerade im konkurrenzreichen B-SUV-Segment – irgendwie austauschbar. Manch einer will sogar BMW X4

oder Ford Mustang Mach-E in dem Modell erkennen. Wir fühlen uns aber mehr an einen Mazda MX-30 (Front Seitenansicht) oder einen Kia Stonic (Heck) erinnert.

Trotzdem gibt es natürlich charakteristische Merkmale, die nur der Honda HR-V hat. So zum Beispiel die schlanken LED-Scheinwerfer, der nahtlos in die Front integrierte Grill, der wahlweise mit den weiß-blau-roten HRC-Farben geschmückt werden kann, die lange Haube mit niedrigem und ebenem Zentrum und die von vorne nach hinten durchgängig verlaufende Schulterlinie. Immer gepaart mit einer kleinen Portion Lifestyle und gewürzt mit SUV-Aromen wie der erhöhten Bodenfreiheit.

äußeren Dimensionen eigentlich nichts verändert hat, entstanden 35 mm mehr Beinfreiheit im Fond. Die Kopffreiheit leidet aufgrund der schnittigeren Silhouette aber etwas. Wenn Sie unter 1,85 Meter groß sind, bekommen Sie aber auch im Fond des Japaners keine Kopfschmerzen.

Insgesamt kann der komplette Innenraum als sehr variabel beschrieben werden. Die beliebten „Magic Seats“ bleiben durch den mittig platzierten Kraftstofftank erhalten, und das Ladeabteil mit der extrem großen Öffnung und der erstaunlich niedrigen Ladekante ermöglicht Transportgütereigenschaften von 1,90 Meter, einen ebenen Boden und schluckt zwischen 335 und 1.305 Liter.

Das Cockpit macht einen gewaltigen Sprung in die richtige Richtung. Alles wirkt viel aufgeräumter, besser strukturiert und vor allem modern und hochwertig verarbeitet. Das fängt bei großen Punkten wie der guten Materialwahl an und gipfelt in Details ▶

SEHR VARIABLER INNENRAUM

So kompakt die Abmessungen des Exterieurs sind, so ungewöhnlich geräumig geht es im Interieur zu. Das Packaging hat Honda beim HR-V erstaunlich gut hinbekommen und obwohl sich an den



FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV

wie Tasten mit angenehmen Feedback beim Druck oder Drehreglern, die mit einem leichten Widerstand und einem leisen Klicken in die nächste Stellung einrasten.

Weitere Highlights sind das neue Belüftungssystem „Air Diffusion“ für eine indirekte Luftversorgung aus speziellen L-förmigen Düsen, der 9-Zoll-Touchscreen mit einfacher Bedienoberfläche, das digitale und nicht allzu japanisch-überfrachtete Kombiinstrument hinter dem Lenkrad sowie das umfangreiche Paket an Sicherheits- und Komfort-Assistenzsystemen unter dem Namen „Honda Sensing“, das alle wichtigen Features beinhaltet und die alle tadellos funktionieren. Und zwar serienmäßig ab der Basisausstattung. Alles. Kein Spaß.

PREISE, DIE AUF DEM BODEN BLEIBEN

Den Einstieg in das Angebotsprogramm des Japaners bildet die Ausstattungslinie Elegance, die zusätzlich noch LED-Scheinwerfer, beheizbare Vordersitze, eine Smartphone-Integration und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen umfasst. Die nächsthöhere Linie Advance (ab 32.600 Euro) enthält zusätzlich eine elektrisch bedienbare Heckklappe mit Sensorsteuerung, ein beheizbares Lenkrad sowie eine Stoff-/Kunstleder-Ausstattung.

In der Version Advance Style (ab 35.300 Euro) kommen ein Premium-Audiosystem mit zehn Lautsprechern, exklusive Details wie eine Dachreling sowie eine Zweifarblackierung und orangefarbene Akzente als Designmerkmale im Innenraum hinzu. Hut ab.

Da Honda – wie so ziemlich alle anderen Hersteller auch – ab einem gewissen Zeitpunkt (bei Honda steht global das Jahr 2040 im Raum) komplett elektrifiziert sein möchte, werden Verbrenner sukzessive in den Hintergrund gerückt. Bei der dritten HR-V-Generation geschieht dies mit Hilfe des

e:HEV-Hybridantriebs, der auch schon im CR-V und im Jazz verbaut wird. In Kürze folgt noch der neue Civic mit diesem Antrieb. Dann sind in Deutschland alle Volumen-Modelle von Honda bereits teilelektrifiziert.

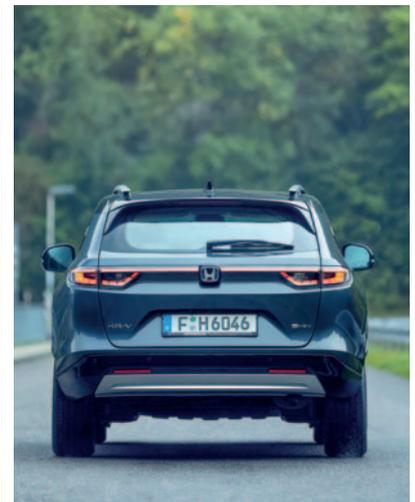
VIERZYLINDER, ELEKTROMOTOR UND e-CVT

Das System kombiniert einen 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit Atkinson-Zyklus mit einem 131 PS starken E-Motor, der auch 253 Newtonmeter Drehmoment erzeugt. Ein richtiges Getriebe gibt es im HR-V nicht mehr. Die Weiterleitung der Kraft wird über die Stromstärke reguliert, die beim E-Motor ankommt. Stufenlos. Honda nennt das dann e-CVT Direktantrieb.

Der Benziner leistet 107 PS und 131 Newtonmeter Drehmoment. Er dient meist als Generator für die 60 Zellen große Batterie (sie fasst rund eine Kilowattstunde an Energie, verrät Honda auf Nachfrage) des Elektromotors, der im EV- und Hybrid-Modus die Räder antreibt. Lediglich im dritten der drei Fahrmodi (Verbrenner), die von der Bordelektronik selbst gewählt werden, treibt der Vierzylinder auch die Räder an.

Dieses Hybridsystem soll laut Honda gegenüber anderen Funktionsweisen (serieller Hybrid oder seriell-paralleler Hybrid) immer für die beste Effizienz sorgen. Wir lesen nach unserer Testfahrt einen Durchschnittsverbrauch von 6,7 l/100km vom Bordcomputer ab, 5,4 l/100km verspricht der WLTP-Zyklus, Vollhybride – beispielsweise von Toyota – liegen da nach unseren Erfahrungen der letzten Jahre näher an den theoretischen Werten. Beispielsweise beim Toyota Yaris Cross, den wir erst kürzlich bei einer Testfahrt überprüfen konnten.

Was e:HEV aber besser macht als die Konkurrenztriebe: Komfort. Die Übergänge zwischen den einzelnen Modi sind nahtlos und



unmerklich. Wenn man sich im Infotainment-System nicht den Energiefluss anzeigen lassen könnte, würde man nicht merken, was jetzt wie miteinander arbeitet und wer hier gerade wen unterstützt. Großartig. Nett ist außerdem, dass Honda nicht nur „D“ als Fahrstufe anbietet, sondern auch das teilweise etwas in Vergessenheit geratene „B“ für eine stärkere Rekuperation, die eine angenehme Verzögerung abbildet.

Fahrdynamisch ist der neue und frontgetriebene HR-V natürlich keine Offenbarung. Die Beschleunigung ist mit etwas über zehn Sekunden aber durchaus okay und 170 km/h in der Spitze sollte für die umweltbewusste Millennial-Zielgruppe auch ausreichend sein. Ansonsten geht es ruhig und komfortabel zu. Das sind die beiden Schlagworte, die Sie wissen sollten. Die Straßenlage wirkt satt, die Dämmung und Geräuschentwicklung passt. So wie wir das von einem 1,4 – 1,5 Tonnen

schweren Kompakt-SUV eben erwarten. Die Kilos merken Sie dem HR-V aber nicht wirklich an. Hier wurde viel Gehirnschmalz in Chassis, Aufhängung und die Karosseriesteifigkeit gesteckt.

Manuel Lehrbrink ■

FAZIT

8,5/10 Punkten: Eingangs haben wir uns gefragt, ob sich ein Besuch bei einem Honda-Händler lohnt, wenn der HR-V e:HEV Anfang 2022 auf die Höfe rollt, und nach unserem ersten Test möchten wir diese Frage mit einem ziemlich eindeutigen „JA“ beantworten. Die dritte Generation des Kompakt-SUVs sieht gut aus, hat einen cleveren, modularen und wertig-modernen Innenraum, die Ausstattung ist schon in der Basis unglaublich umfangreich, und das Fahrverhalten ist so angenehm neutral, wie wir das von einem Modell aus dem B-SUV-Segment erwarten. Ein echter Geheimtipp bei all der Konkurrenz? Auf jeden Fall!

FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV

Auch von schräg hinten wirft das Honda-Design keine Fragen auf. Die hinteren Türgriffe verstecken sich in der C-Säule.

Der Verbrenner kommt vor allem dann zum Einsatz, wenn hohe Geschwindigkeiten gefragt sind. Und nur in diesem Zustand gibt es über eine Kupplung eine direkte Verbindung zwischen Benziner und Vorderrädern, ansonsten ist der Vierzylinder abgekoppelt und zur Stromerzeugung degradiert. Nebeneffekt ist ein angenehm niedriges Geräuschniveau. Der Vierzylinder ist akustisch zumeist im Hintergrund.

Im Hochgeschwindigkeitsbereich ist es allerdings erwartungsgemäß auch mit der Effizienz nicht mehr zum Besten bestellt. Oder vereinfacht gesagt: Wer einen HR-V mit Bleifuß über die Autobahn prügelt, führt das Potenzial, das die Technik bietet, ad absurdum. Während der HR-V im Stadtverkehr mit deutlich weniger als vier Litern pro hundert Kilometer bewegt werden kann, sind es auf



der Autobahn bei Geschwindigkeiten von 130 km/h und mehr auch locker doppelt so viel.

Dafür gibt sich der HR-V auf anderem Gebiet wieder höchst ökonomisch. Angesichts seiner Grundfläche geradezu beeindruckend sind Raumangebot und Variabilität. Der Benzintank unter den

Vordersitzen erlaubt der zurecht „Magic Seats“ getauften Rückbank die freie Entfaltung und damit den stehenden Transport sperriger Güter – seien es Musikinstrumente oder große Topfpflanzen. Wer deshalb zum Fan der Marke mit der bekannt exzellenten Verarbeitungsqualität und Zuverlässigkeit

wird, muss bereit sein, den entsprechenden Preis dafür zu zahlen. Die Basisversion namens Elegance liegt bei 25.550 Euro, das Topmodell kostet 29.660 Euro (alle Preise netto). Billig sind Honda-Produkte eigentlich nie, allerdings in der Regel ihren Preis wert, im besten Sinne. **Frank Janssen** ■



Charakteristisch ist der in Wagenfarbe lackierte Grill.

Das Cockpit des HR-V bietet ein sehr angenehmes Arbeitsumfeld.