

# PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER DEN HONDA HR-V



 **HONDA**

HONDA HR-V e:HEV

**Südwest Presse**

23.11.2021

**ATTRAKTIV UND FUNKTIONAL**

2

**ARCD-Clubmagazin**

11-12/2021

**WIE EINE NEUERFINDUNG**

3

**Auto Straßenverkehr**

24/2021

**HYBRID-CROSSOVER**

4 – 5

**motor1.com** | online

12.10.2021

**JETZT MIT e:HEV-HYBRID-ANTRIEB**

6 – 7

**Auto Bild** | online

26.10.2021

**HIER KOMMT DER ELEKTRO-BENZINER**

8 – 9

**Mitteldeutsche Zeitung**

16.10.2021

**ZWEI ELEKTROMOTOREN MACHEN DAMPF**

9

**Firmenauto** | online

18.10.2021

**VIEL TECHNIK, VIEL PLATZ**

10 – 11

**Neue Osnabrücker Zeitung**

30.10.2021

**DER WILL NUR SPAREN**

11

**VISION mobility** | online

12.10.2021

**ERWACHSEN GEWORDEN**

12 – 13

**Auto Zeitung**

22/2021

**HONDA HR-V e:HEV**

14

**Heilbronner Stimme**

20.10.2021

**JAPANISCHER E-SOLIST**

15

**tz München**

06.11.2021

**SPAREN OHNE STECKER**

15

**auto motor und sport**

Autokatalog 01/2022

**HONDA HR-V e:HEV**

16



## HIER KOMMT DER ELEKTRO-BENZINER

Nix Stecker, trotzdem sparsam! Der neue Honda HR-V e:HEV ist ein Hybrid, bei dem zwei E-Motoren die Chef-Rolle haben.

Seite 8–9



# 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 CO<sub>2</sub>-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.

Auf Anhieb ist der neue HR-V kaum mehr als Honda oder gar als Nachfolger des Vorgängers zu identifizieren, dessen Unzahl diagonalen, 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



# WIE EINE NEUERFINDUNG

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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, vom quer, vier Ventile pro Zylinder, MPI, Steuerkette, Partikelfilter, zwei E-Motoren, Lithium-Ionen-Batterie

Hubraum	1.498 cm <sup>3</sup>
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 <sub>2</sub> -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 Transportgütereinheiten 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 geräumiger, 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 Konkurrenzantriebe: 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!

# HIER KOMMT DER ELEKTRO-BENZINER

Nix Stecker, trotzdem sparsam! Der neue Honda HR-V e:HEV ist ein Hybrid, bei dem zwei E-Motoren die Chef-Rolle haben.



Vielleicht sollten sie noch mal über den Namen nachdenken. HR-V e:HEV. Das sind ganz schön viele Buchstaben für ein kleines Auto, das eigentlich nur eins im Sinn hat: Es macht Spaß, Sprit zu sparen!

Willkommen, dritte Generation Honda HR-V! Und die hat's in sich. Nix mehr reiner Benziner oder Diesel, ab jetzt gibt es nur noch Hybrid. Honda hat 20 Jahre Erfahrung im Doppelherz-Antrieb und stellt hier eine Art Elektro-Benziner auf die Räder.

Müssen wir erklären. Die beiden E-Motoren haben mit 131 PS mehr Power und mit 253 Nm fast doppelt so viel Drehmoment wie der 1.5er-Benziner, der 107 PS leistet und 131 Nm auf die Kurbelwelle stemmt. Klar, dass die Stärkeren die Hauptlast übernehmen, und so fährt der HR-V in der Stadt elektrisch los, erst bei höherem Drehmomentbedarf geht er in den Hybridmodus über, dann meldet sich der Verbrenner zu Wort, wenn er Energie für die E-Motoren erzeugt.

Überschüssige Leistung des Verbrenners geht in den Akku, der auch beim Bremsen geladen wird. Wer dann den „Econ“-Modus anwählt, Klimaanlage und Gasannahme auf Sparflamme justiert, unterbietet den WLTP-Verbrauch: 5,4 l sind es auf dem Papier, bei unserer Testrunde waren es 4,8 – und es war keine Sparfahrt!

#### BEIM FAHRWERK SETZT HONDA AUF AUSGEWOGENHEIT

Wie sich das anfühlt? Na ja, wir starteten mit Autobahn, und da

quittiert der Benziner den Wunsch nach zügiger Beschleunigung mit Gedröhne.

Das Revier des HR-V ist die Stadt, hier fährt er elektrisch, hier spart er; und wenn du dieses Auto so verstehst, wie es ist, nämlich als Gleiter, dann ist Spritsparen dein neues Hobby. Das Zusammenspiel zwischen E-Motoren und Benziner ist nicht zu spüren, nur zu hören, das Fahrwerk ist ausgewogen mit einem Hang zum Sport, die Lenkung mittelsam und direkt. ▶



*Die beiden E-Motoren haben mit 131 PS mehr Power und mit 253 Nm fast doppelt so viel Drehmoment wie der 1.5er-Benziner, der 107 PS leistet und 131 Nm auf die Kurbelwelle stemmt.*

*Das Revier des HR-V ist eher die Stadt, hier fährt er elektrisch, hier spart er.*





TEST | Honda HR-V e:HEV

Dass der neue HR-V so aussieht, wie er aussieht, hat er seinen Kunden zu verdanken, die durften mitreden. Resultat: abfallende Dachlinie, hintere Türgriffe versteckt in der C-Säule, 18-Zoll-Alus sind Serie. Gut so, denn die lassen den kompakten Crossover ziemlich fett dastehen.

PREIS: HONDA VERLANGT 30.400 EURO

Gut auch das Interieur, hier steckt Liebe zum Detail drin. Dickes Dreispeichen-Sportlenkrad, Drehrädchen für die Lüftungsdüsen, zentrales Touch-Display für Navi und Multimedia, darunter die Klimaeinheit – alles selbsterklärend, praktisch und gut. Apropos gut: Wir müssen über das Sitzkonzept hinten sprechen namens „Magic Seats“. Wie im Honda Jazz lassen sich die Sitzflächen hochklappen; Honda verspricht: umklappen und zwei Mountainbikes mit abmontierten Vorderrädern reinschieben passt. In ein 4,34-Meter-Auto!

Ach ja, der Preis: 30.400 Euro, Serie sind Navi mit Android Auto und Apple CarPlay, Sitzheizung vorn, Einparkhilfe rundum. Und diese Buchstaben am Heck: HR-V e:HEV. Müssen wir uns merken!

Andreas May ■

335 bis 1.305 Liter  
Kofferraumvolumen sind  
in dieser Liga okay.



Gut auch das Interieur, hier steckt Liebe zum Detail drin. Dickes Dreispeichen-Sportlenkrad, Drehrädchen für die Lüftungsdüsen.



Zentrales Touch-Display für Navi und Multimedia – alles selbsterklärend, praktisch und gut.



Überschüssige Leistung des Verbrenners geht in den Akku, der auch beim Bremsen geladen wird.



So jung und chic: Der Honda HR-V ist ein feiner Hybrid-SUV.

NEUVORSTELLUNG | Honda HR-V e:HEV

# ZWEI ELEKTROMOTOREN MACHEN DAMPF

Den Honda HR-V gibt es nun auch mit Hybrid-Antrieb.



Von Heiko Faber

Zum Jahresanfang 2022 kommt die dritte Generation des Familien-SUV HR-V auf den Markt. Nach dem Jazz und dem CR-V sowie dem vollelektrischen Honda e ist das kompakte SUV das nächste Modell mit einem elektrischen Antrieb des japanischen Herstellers. Er kommt damit seinem Ziel näher, wonach bis 2022 alle in Europa verkauften Volumenmodelle mit einem elektrifizierten Antrieb ausgestattet sein sollen.

Mit dem Modellwechsel verfügt der HR-V erstmals über einen Hybrid-Antrieb serienmäßig. Der unverändert 4,34 m lange HR-V gehört mit rund 22.000 Zulassungen seit seinem Marktstart 2015 in Deutschland nach dem CR-V und dem Civic zu den wichtigsten Modellen der Marke. HR-V steht in Europa für Hybrid Recreation Vehicle.

Die Preisliste beginnt mit 30.400 Euro, es gibt drei Varianten. Der Antrieb umfasst analog dem Jazz zwei Elektromotoren, die an einen 1,5-Liter-Benzinmotor gekoppelt sind. Insgesamt stehen 131 PS sowie ein maximales Drehmoment von 253 Nm bei 4.500 U/min zur Verfügung.

Zur e:HEV-Hybridtechnologie zählen neben den zwei Elektromotoren und dem Verbrenner eine Lithium-Ionen-Batterie sowie ein Direktantrieb mit intelligenter Steuereinheit. Es liefert im neuen HR-V die 131 PS und ein Drehmoment von 253 Nm. Den Verbrauch gibt Honda im Schnitt mit knapp sechs Liter auf 100 Kilometer an.

DER HR-V IST KOMFORTABEL UND GEFIEL DURCH SEINE LAUFRUHE

Bei einer ersten Ausfahrt gab sich der HR-V komfortabel und gefiel durch seine Laufruhe. Egal in welchem der drei Modi der Japaner mit seinem Mix aus zwei E-Motoren und dem Benziner unterwegs war. Im E-Modus, mit dem geräuschlos angefahren wird, sorgt der Strom aus der Batterie für Vortrieb. Im Hybridmodus, besonders bei hohen Geschwindigkeiten, arbeitet der Verbrenner als Generator, und im Motorbetrieb liefert der Benziner die Kraft über eine Überbrückungskupplung direkt an die Vorderräder. Allrad hat er nicht. Unebenheiten im Straßenbelag federte der Honda, der sich bis auf 170 km/h ausfahren lässt, sauber ab. Alles in allem ein angenehmer Gleiter auch für die Langstrecke. ■



# VIEL TECHNIK, VIEL PLATZ

*Stadtverkehr ist die  
artgerechte Haltung  
für einen Hybrid.*

Der neue Honda HR-V nutzt seinen Benziner eigentlich nur noch als Generator. Außerdem will er mit massig Platz bei kompakten Abmessungen glänzen. Wie fährt der japanische Hybrid-SUV?

*Der HR-V blickt selbstbewusst in die Welt, aber nicht grimmig.*

Wenn eine neue Technologie zum Standard reift, sind die Pioniere oft schon in Vergessenheit geraten. So dürfte sich mancher Mitarbeiter von Honda derzeit fühlen. Angesichts des aktuellen Hypes über Mobilitätswende und Elektrifizierung ist es still geworden um jene, die mit dem Hightech-Modell Insight dafür 1996 die Basis geschaffen haben.

Das Stichwort lautet: Hybridantrieb. Ohne die ausgeklügelte Rückgewinnung der Bremsenergie wären alternative Antriebsformen,

allen voran die batterie-elektrische Variante, heute nicht darstellbar. Ohne Rekuperation wären Elektroautos von der Effizienz, wie sie heute verlangt wird, weit entfernt, und die Reichweiten indiskutabel. Ein reines Elektroauto gibt es bei Honda inzwischen zwar auch – den 2020 vorgestellten Stadtfliker namens „e“ – doch er bleibt die Ausnahme.

Grundsätzlich ist Honda dem bisherigen Weg treu geblieben und hat den Hybrid bis zum jetzt ganz neuen HR-V kontinuierlich

weiterentwickelt, auch optisch: Vom leicht zerklüftet wirkenden Vorgänger hat sich der klar und sauber gezeichnete Nachkomme deutlich emanzipiert. Der gewachsene Radstand von 2,61 Metern kommt vor allem den hinten sitzenden Passagieren zugute, ohne dass der HR-V wie eine Familienkutsche wirken würde. Im Gegenteil hinterlässt er eher einen coupéartigen Eindruck.

Von optischen Kriterien abgesehen, lohnt es sich jedenfalls, den klassischen Hybridantrieb – ohne Stecker – auf dem Radar zu behalten. Wer sparsame Fahrzeuge mit sauberem Abgas und geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß überwiegend für den urbanen Einsatz und geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß über die Ladestation stehen will, kommt um so einen kombinierten Antrieb nicht herum. Wer auf öffentliche Ladesäulen angewiesen ist, lässt ohnehin besser die Finger von einem BEV und nimmt stattdessen den gemeinen Hybrid in die engere Wahl.

Zudem verbrauchen kleine Batterien, die nur zum Speichern der Bremsenergie genutzt werden, weniger kostbare Rohstoffe und bringen ein geringeres Gewicht auf die Waage, womit wir bei den Zahlen wären: Der 4,34 Meter lange HR-V wiegt gerade mal 1.452 Kilogramm, was für einen kompakten SUV ein guter Wert ist. Ein weiteres Zahlenbeispiel deutet ebenfalls an, womit wir es zu tun haben, hier liegt die Besonderheit des HR-V: Die Leistung der E-Maschine ist mit 131 PS deutlich höher als die des 1,5 Liter-Vierzylinders (107 PS), was die Prioritäten klarstellt. „Die Höchstleistung kommt vom Elektromotor“, versichert Honda. „Der Benziner ist das Zusatzaggregat, speziell für die Autobahn.“

Hybrid ist eben weit mehr als ein Sammelbegriff. Dient der E-Motor meistens dazu, einen schwachbrüstigen Benziner mit mehr Drehmoment aufzupäppeln, ist die Technologie beim HR-V deutlich weiter fortgeschritten. ▶



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 Musik-

instrumente oder große Topfplanzen. Wer deshalb gleich 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 ■



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



*Charakteristisch ist der in Wagenfarbe lackierte Grill.*

NEUE OSNABRÜCKER OZ ZEITUNG 30.10.2021

FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV

# DER WILL NUR SPAREN

Auch der neue Honda HR-V kommt nur als Hybrid.

Die Neuaufgabe des Kompakt-SUV Honda HR-V steht in den Startlöchern. Die dritte Generation kommt in Deutschland Anfang 2022 zu Preisen ab 30.400 Euro auf den Markt.

Beim Preis dürfte der eine oder die andere stutzen. Aber Honda preist seine Fahrzeuge selbstbewusst ein, verzichtet aber auch im Gegenzug auf mager ausgestattete Basisvarianten. So bietet der 4,34 Meter lange HR-V in der Version Elegance unter anderem LED-Scheinwerfer, beheizbare Vordersitze, Navigationssystem, Smartphone-Integration und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen. Dazu gibt es die klassenüblichen

Sicherheits- und Assistentenumfänge sowie ein cleveres Raumkonzept und ein ansprechendes Design.

Der 4,34 Meter lange HR-V entspricht den zurzeit angesagten Geschmacksmustern für ein SUV und wartet mit betonten Radläufen samt großen Rädern (18 Zoll), lang gezogenen Leuchteinheiten, einem großen Kühlergrill und natürlich auch mit einer abfallenden Dachlinie auf. Wie auch der Kleinwagen Jazz hat der HR-V die sogenannten Magic Seats an Bord. Die hinteren Sitze lassen sich nicht nur umklappen, sondern ähnlich wie in einem Kino auch hochklappen.

Die Wahl der Motorisierung macht Honda den Kunden leicht. Es gibt ihn ausschließlich mit Hybridantrieb. Das „e:HEV“-Antriebssystem besteht aus zwei Elektromotoren, die über eine Leistungssteuerung mit einem 1,5-Liter-Benzinmotor, einer Lithium-Ionen-Batterie und einem Direktantrieb verbunden sind.

Als Benziner kommt ein 1,5-Liter-Sauger mit 79 kW/107 PS und 131 Nm zum Einsatz. Den Antrieb übernimmt normalerweise ein 96 kW/131 PS starker E-Motor mit 253 Nm. Der zweite E-Motor fungiert als Generator.

Im elektrischen Modus nutzt der Elektromotor die im Akku gespeicherte Energie und sorgt für den Vortrieb. Kann die Batterie nicht genügend „Saft“ liefern, treibt der Vierzylinder-Benziner im Hybridmodus den zweiten E-Motor



an, der in seiner Funktion als Generator Energie für den Akku produziert.

Bei ersten Fahrten mit entspanntem Gasfuß zeigte der Bordcomputer Verbrauchswerte um 5,5 Liter an, und damit nahe am WLTP-Wert von 5,4 Litern. Ist man viel innerstädtisch unterwegs, kann man über die Fahrstufe „B“ die Rekuperation der Bremsenergie erhöhen, um den Akku aufzufüllen. Auch das hilft, den Verbrauch niedrig zu halten. ■

*Die dritte Generation des Honda HR-V kommt Anfang 2022 auf den Markt.*

# ERWACHSEN GEWORDEN

Obwohl die Länge gegenüber dem Vorgänger gleich blieb, wirkt der neue HR-V deutlich erwachsener als der Vorgänger.



Optisch und vom Raumangebot her wirkt der neue HR-V schon wie SUV-Mittelklasse: Dabei bleiben die Länge mit 4,34 Meter und der Radstand mit 2,61 Meter gleich. In der Höhe kappte man zwei (ohne Antennenflosse vier) Zentimeter und gab 18 Millimeter Bodenfreiheit dazu. Zusammen mit der größeren Haube – die A-Säule rückte nach hinten – müsste das eigentlich weniger Innenraum ergeben. Doch da Honda die Rücksitzeanlage auf Kosten des Kofferraums nach hinten verschoben hat, bleibt tatsächlich für vier groß gewachsene Passagiere Platz, selbst wenn vorn größere Langbeiner sitzen und ihre Sitze weiter zurückfahren. Das Kofferraumvolumen schrumpfte deshalb von 393 bis 1.533 auf 335 bis 1.305 Liter – lässt aber immer noch vollkommen ebene 1,90 Meter Ladelänge zu und bleibt für die meisten Alltagsanwendungen groß genug. Da war die Entscheidung für mehr Knieraum im Fond richtig. Die Vordersitze selbst sind groß und kom-

fortabel, es stört nur die Lehnenverstellung per Hebel: Hochziehen und nach vorn beugen oder vorsichtig eine Raste flacher drücken – das geht mit Rändel oder elektrisch sicherer und exakter.

## GROSSE HAUBE, KLARE STRUKTUREN

Dafür blickt man über eine große Haube und auf eine klar strukturierte Armaturenlandschaft, bei der die Drehregler für die Klimatisierung erhalten blieben, sodass man hier nach wie vor blind agieren kann – danke dafür! Zusätzlich bietet Honda an den äußeren Ausströmern die Möglichkeit, den Luftstrom durch die Düsen oder per Knopfdruck außen am Fenster entlangzuleiten. Das soll die Scheiben ohne Zugluft beschlagfrei halten. Ansonsten blieb man bei einem vergleichsweise klassischen Armaturen- und Instrumentenlayout.

Klar gibt es jetzt induktives Laden fürs Smartphone und Apple lässt sich jetzt auch ohne Kabel verbinden. Das gesamte Infotain-

ment legte Honda auf den zentralen 9-Zoll-Touchscreen, wo Honda Connect mit ordentlichen Kartendarstellungen und rechtzeitigen Ansagen navigiert.

## DER AKKU WURDE GEGENÜBER DEM JAZZ VERGRÖßERT

Den Akku unterm Kofferraumboden hat Honda gegenüber dem verwandten Jazz um 12 auf 60 Zellen vergrößert und packte die Power-Control Unit in den Motorraum, sodass der Akkupack gar einen Zentimeter flacher bauen kann. Der 40-Liter-Tank sitzt unter dem Fahrersitz, sodass aufstellbare Rücksitzflächen, genannt „Magic Seats“, untergebracht werden können. Das Package passt also – hier ging Honda kein Risiko ein. Und: Man möchte „Vertrauen, Ästhetik und Freude bieten“. Das mit Vertrauen und Ästhetik klappt sehr gut, auf die Fahrfreude sind wir gespannt.

Zeit, endlich zu starten, was in der Regel lautlos vor sich geht: Denn so lange es irgend möglich

ist, startet der Honda HR-V immer elektrisch und holt erst bei starker Drehmomentanforderung den sparsamen nach Atkinson-Prinzip arbeitenden 1,5-Liter-Benziner hinzu. Und da der nur bei hohen Geschwindigkeiten direkt die Vorderräder antreibt und sonst eher zur Stromversorgung dient, schaltet er sich bei Bedarf lautstark zu: Das typische Geräusch, ohne dass mit der Drehzahl hohe Leistungen korrelieren würden, lässt einen den Gasfuß freiwillig zurückziehen.

## LOKAL GERN NUR MIT E-ANTRIEB UND DAMIT EMISSIONSFREI

Dafür knipst der HR-V bei fast jeder Ortsdurchfahrt den Verbrenner weg und durchströmt die Gemeinden meist lokal emissionsfrei. Auf der Autobahn regelt er wie angekündigt nach Anzeige bei 172 km/h ab, was real die versprochenen 170 km/h sein dürften. Trotz nachgeschärftem Fahrwerk und dezent präzisierter Lenkung ist der HR-V kein Heizer, sondern eher ein ▶

FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV

**Cockpit:**  
Schickes Interieur,  
klare Bedienung.

souveräner Gleiter. Dann kann man auch den nach WLTP versprochenen sparsamen 5,4l/100 km nahekommen, die ein Kollege mit 5,8 l/100 km knapp überbot. Wir haben uns in den Weiten der hessischen Provinz etwas verloren, sodass wir es etwas eilig hatten und brauchten einen Liter/100 km mehr. Wobei auf die Verbrauchsanzeige echt Verlass ist: Nachdem die HR-V-Testwagen wegen des kalten Wetters vorgeheizt wurden und immer wieder mal den Verbrenner anwarfen, galt es erstmal einen Startverbrauch jenseits der 40l/100 km zu kompensieren, der erst peu a peu fiel.

**STEIFERE KAROSSERIE, SANFTERE FEDERN UND DÄMPFER, GELUNGENE LENKUNG**

Nachdem Karosserie und Fahrwerksaufhängung um je gut 15 Prozent steifer ausfielen, konnte man an der Vorderachse weichere Federraten wählen und an der Hinterachse den Dämpferhub vergrößern. Der Lenkung spendierte man eine extra Kugelbuchse an der Lenksäulenwelle, die außerdem steifer ausfiel. Die Maßnahmen führten zum erwarteten Ergebnis: Bis auf ganz grobe Unebenheiten federt und dämpft der Honda alle Straßenumbildungen souverän weg, die Lenkung fühlt sich straff, aber nicht zu spitz an, doch in engen und schnellen Kurven könnte der HR-V eine Idee straffer liegen. Ganz klar, dass man mit dieser in Summe gelungenen Abstimmung vor allem die amerikanischen und asiatischen Märkte im Blick hat und auch hier eher den souveränen Mittelklasse-SUV gibt, obwohl man eigentlich im kompakten B-Segment antritt.

Auch bei den Fahrsicherheitsassistenten legte Honda nach, die dezent und nur per optischer Warnung eingreifen. Serie sind auch Stauassistent, ab Advance Totwinkelassistent und Rückverkehrswarner und natürlich erkennt der HR-V jetzt auch seine zwei-

rädriigen Familienmitglieder und nimmt auch Motorräder wahr, die seine Fahrspur queren. In der Summe ging Honda auch hier einen ordentlichen Schritt nach vorn, wenngleich die ganz große Revolution ausblieb.

**EXTREM GUTE RAUM AUSNUTZUNG, ERWACHSENE OPTIK**

Trotzdem punktet der HR-V mit extrem guter Raumaussnutzung und erwachsener Optik bei sparsamen Verbräuchen. Geliefert wird der Japaner ab Anfang 2022 ab 30.400 Euro. Über dem Elegance gibt es noch Advance und Advance Style, die 32.600 respektive 35.300 Euro kosten.

**WAS BEDEUTET DAS?**

Der Honda HR-V bietet auf nur 4,34 Metern Platz und Style der SUV-Mittelklasse bei Verbräuchen des B-Segments. Und packt obendrauf noch eine tolle Variabilität bei ordentlichem Komfort. Den einst dezent sportlichen Ruf der Marke Honda dürfte aber allein der Civic Type R weitertragen – schnelles Kurvenheizen oder Dauervollgas auf Langstrecken liegt



**1** Für 4,34 Meter Länge und 2,61 Meter Radstand sehr viel Platz im Fond.

**2** Der Kofferraum schrumpfte zugunsten der Beinfreiheit im Fond etwas - ist aber immer noch groß genug.

**3** Die orangen Kabel verraten: Die PCU-Einheit zog zum 1,5-Liter-Atkinson-Verbrenner in den Motorraum.

dem HR-V weniger. Der Alltag mit hohem Überland- und auch mal Cityanteil dagegen umso mehr – was auch dezentes Gleiten auf längeren Autobahnpassagen einschließt. **Gregor Soller ■**

*Auch das Heck des HR-V wurde viel schlanker und eleganter gestaltet.*





# 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 cm<sup>3</sup>;

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;

CO<sub>2</sub>-Ausstoß 122 g/km;

Grundpreis 30.400 €

Werkangaben;

\*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.



# JAPANISCHER E-SOLIST

Kompaktes SUV ist zum Marktstart ausschließlich als Hybrid verfügbar.

Die Elektrifizierung der Automobilbranche schreitet voran. Auch der japanische Autobauer Honda hat sich ehrgeizige Ziele gesteckt. Schon bis 2022 will man alle in Europa verfügbaren Volumenmodelle auch als elektrische Variante anbieten können. Nach dem Stadtauto Jazz und dem Familien-SUV CR-V rollt Anfang 2022 nun das Kompaktklasse-SUV HR-V zu den Händlern. Die Heilbronner Stimme konnte bereits auf eine erste Testfahrt gehen.

**131 PS:** Der neue Honda HR-V kommt erstmals nur in einer Hybridvariante auf den Markt. Das Herzstück, das aus dem e:HEV Hybridsystem des kleinen Honda Jazz besteht, hat eine um 25 Prozent erhöhte Batteriezellenanzahl. So steigt die Systemleistung von „jazzigen“ 109 PS auf 131 PS im größeren HR-V. Damit beschleunigt das Kompakt-SUV in 10,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Das ist ausreichend flott, wird aber in der Praxis beim harten Beschleunigungsduell mit lautem Motor quittiert. Ein Sport-SUV ist der neue HR-V nicht, denn bei 170 km/h ist Schluss. Der Lohn ist ein sparsamer Verbrauch von nur 5,4 Liter Benzin laut realistischem WLTP-Messverfahren (CO<sub>2</sub>-Emission: 128 g/km).

Im neuen HR-V wertet ein bescheidener 1,5-Liter-Benziner mit 107 fossilen PS unter der Haube, gekoppelt an einen Direktantrieb. Bei überwiegend städtischem Einsatz spielt dies aber keine Rolle. Der Wagen beschleunigt in allen drei Fahrmodi angenehm leicht und harmonisch. Auf der Landstraße geht der Fronttriebler sogar flott in die Kurven und wirkt dabei stets gutmütig kontrollierbar. Ein Ergebnis der direkteren Lenkung und neuer Lagerbuchsen an der Hinterachse, die für mehr Stabilität sorgen.



**Bullige Optik, aber kompakte Abmessungen:** Hondas Neuling streckt sich auf citytaugliche 4,34 Meter.

**Ab 30.400 Euro:** Passend zum zeitgemäßen Antrieb, hat Honda die Optik innen und außen komplett modernisiert. Außen gefällt er mit der schicken coupéhaften Linie und den serienmäßig 18 Zoll großen Rädern. Bei einem SUV eher unüblich: die niedrige Ladekante. Dahinter verbergen sich 335 bis 1.305 Liter Ladevolumen. Bequem auch der Innenraum, der hinten, bei gleicher Außenlänge von 4,34 Metern, 35 Millimeter mehr Beinfreiheit bietet. Drei Ausstattungsvarianten sind lieferbar. Diese starten bei 30.400 Euro für die Linie Elegance, gefolgt von Advance und Advance Style.

Positiv überrascht hat die Qualität im Innenraum des neuen HR-V. Vorbei scheinen die japanischen Hartplastik-Jahre. Die Haptik der Schalter haben fast Premium-Niveau – und die Drehknöpfe der neuen Lüftungsgeometrie, die wahlweise indirektes Belüften zulässt, melden jedes Drehen mit einem feinen Klickgeräusch. So macht die Bedienung des HR-V Spaß und ist einfach. Auch das neun Zoll große Touchscreen-Display fügt sich hier bestens ein.

**Digital und sicher:** Die dritte HR-V Generation ist bereit fürs digitale Zeitalter – mit der überarbeiteten My Honda+ Plattform, Apple CarPlay, Android Auto und Over the Air Updates. Zum Start stehen im ersten Jahr nach Erwerb des Fahrzeugs die beiden optionalen Pakete „Safety & Journey“ und „Digital Key“ kostenfrei zur Verfügung. Für die Sicherheit hat Honda das komplette Sensing Paket mit zahlreichen Assistenten in den HR-V gepackt. Herzstück ist dabei eine neue Weitwinkelkamera mit noch höherer Auflösung, die nun auch Motorräder vor dem Auto erkennt. Nur angesagte Selfies können die HR-V Insassen damit noch nicht erstellen.

Text und Fotos: Bernd Schweickart



**Stämmige 18-Zoll-Räder und eine markant gezeichnete Heckpartie** sind beim HR-V serienmäßig.

# SPAREN OHNE STECKER

Honda bietet den HR-V nur noch mit Hybridantrieb an.



Der Modellname ist gewöhnungsbedürftig. Die dritte Generation seines SUV nennt Honda HR-V e:HEV, das als Hybrid mit zusätzlich zwei Elektromotoren bestückt ist. Äußerlich mit vielen Rundungen, einer Coupé-ähnlich abfallenden Dachlinie, die hinteren Türgriffe in der C-Säule versteckt und serienmäßig mit 18-Zoll-Felgen bestückt, kennt der HR-V keine stilistischen Eigenwilligkeiten. Das kommt nicht von ungefähr. Hatten doch Kunden beim Design in Gruppendiskussionen ein Mitspracherecht.

Innen herrscht ein fürs Kompaktformat großzügiges Raumangebot. Auch weil der Tank sich zentral unter den Vordersitzen befindet. Nach oben gerückt – und so besser ablesbar – ist das zentrale Display mit Touchscreen. Auch im Fond ist ordentlich Platz. Hier punkten Hondas Magic Seats, die man aus dem Jazz kennt und die sich wie ein Kinossessel flach umklappen oder aufstellen lassen bei besonders sperrigen Gütern. Die Heckklappe des Japaners öffnet und schließt elektrisch, der Gepäckraum verfügt über bis zu 1.305 Liter Volumen.

Einmal mehr bestätigen die Honda-Ingenieure bei den Motoren ihren guten Ruf (siehe Formel 1). Auch beim HR-V sorgt jetzt das e:HEV Hybridsystem für Vortrieb. Es besteht aus zwei kompakten Elektromotoren und einem 1,5-Liter-Benziner im verbrauchsgüns-

tigen Atkinson-Zyklus, die unmerklich miteinander kommunizieren. Die beiden E-Motoren leisten 131 PS, der Benziner 107 PS. In der Stadt wechselt der SUV automatisch zwischen Elektro- und Hybridantrieb. Bei höherem Tempo wird der Benzinmotor genutzt. Überschüssige Leistung des Benziners im Hybrid-Modus kann zudem fürs Aufladen der Batterie genutzt werden. Beim Bremsen lädt der Elektroantrieb die Batterie auf. Wenn man heftiger aufs Gaspedal drückt, geht der HR-V in den Hybridmodus über – und lässt den Benziner hochdrehen. In 10,7 Sekunden ist das SUV auf Tempo 100, bei 170 km/h erreicht der Honda die Spitze.

In Econ (es gibt noch die Sport- und Normal-Fahrstufe) agieren Klimaanlage und Gasannahme auf Sparflamme. Dann lässt sich der angegebene WLTP-Verbrauch von 5,4 Litern sogar noch unterbieten. Dank der einstellbaren Stärke der Rekuperation durch Bremsen per Gasrücknahme kann man den Japaner wie ein E-Fahrzeug bewegen – das macht richtig Spaß. Natürlich ist der neue HR-V keine Sportskanone. Dafür hat er Schick, ist sparsam und sehr praktisch.

Das Basismodell in der Ausstattungsstufe Elegance kostet 30.400 Euro. Zur Grundausstattung gehören ein Navi-Infotainmentsystem, Sitzheizung vorn und Einparkhilfe rundum. Das ist ein Wort. Klaus Ackermann

NEUERSCHEINUNG | Honda HR-V e:HEV



# HONDA HR-V e:HEV

Auch Honda als der größte Hersteller von Verbrennungsmotoren hat sich zur Elektrifizierung verpflichtet.

Mit dem brandneuen Kompakt-SUV HR-V – der dritten Generation – hat Honda nach Jazz, CR-V und NSX sein viertes Hybridmodell in Europa am Start. Entsprechend verbleibt noch der Civic ohne elektrische Unterstützung, was sich jedoch mit der angekündigten Neuauflage des Modells 2022 erledigen wird.

Beim sogenannten e:HEV Hybrid-Antrieb des HR-V arbeiten ein 1,5-Liter-Atkinson-Benzinmotor und zwei Elektromotoren zusammen, die maximale Leistung liegt bei 131 PS. Das Zusammenspiel der drei Motoren erfolgt über einen Direktantrieb. Neben der Wahlmöglichkeit zwischen drei Fahrmodi lässt sich auch die Rekuperation anpassen. Generell fährt der HR-V im Elektromodus los.

Der sehr modern gestylte Honda HR-V wirkt optisch aggressiver als bisher und bietet bei unveränderten Außenabmessungen dank eines verbesserten Packages mehr Platz im hinteren Fußraum. Zudem hält Honda an den „Magic Seats“ fest, bei der nicht nur die Lehnen nach vorne geklappt werden können, sondern auch durch Hochklappen der Sitzflächen Platz für große, sperrige Gegenstände entsteht.



Die gestreckte Silhouette mit Coupé-artigem Heckabschluss.



Die neue Heckoptik beim Honda HR-V steht ihm gut.



Aufgeräumtes Cockpit, 9 Zoll Zentraldisplay.

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. Druck: Werbung & Druck M. Kroeber GmbH, Linsengericht.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers. Bildnachweise: Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

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