

## Pressepräsentation Honda HR-V: Willkommen zurück!

Von Peter Schwerdtmann

**Der Stau ist der Freund des Motorjournalisten. Er gibt ihm, der sich sonst gern in erster Linie um Motor, Schaltung, Lenkung und Fahrverhalten kümmert, die Gelegenheit, sich intensiver mit dem Innenleben und den Außenverbindungen eines Autos zu befassen oder - wie jetzt beim neuen Honda HR-V auf der Uferstraße von Lissabon - die Attraktionen des Badelebens der portugiesischen Hauptstadt zu betrachten. Doch wir lassen uns nie ablenken. Also können wir vom HR-V jetzt guten Gewissens sagen, dass sein Innenraum als sexy und seine Kontaktwilligkeit als angemessen beschrieben werden darf.**

Nicht nur innen hat der jetzt wiederholte Versuch, mit einem kompakten SUV den Nerv der Zielgruppe zu treffen, zu einem passablen Ergebnis geführt. Wer den alten HR-V noch vor Augen haben sollte, der erinnert sich an ein Vorderteil im Stil eines Personenwagens und ein Ende als Kastenwagen mit großen Fenstern. Jetzt wollen sich die Japaner mit Fahrzeugen wie dem Nissan Qashqai und dem BMW X1 messen. Dafür hat sich Honda für den HR-V um ein Äußeres bemüht, das weniger gewaltig aussieht, sondern die Nähe zur Coupéform sucht. Das gelingt Honda jetzt besser als manch anderem, bei dem sich die „coupéartige“ Dachlinie eher im Prospekttext als in der Wirklichkeit findet.

Zwar beginnt der auch der HR-V mit einem markanten SUV-Gesicht, bei dem die schmalen Scheinwerfer die Breite betonen. Man ahnt auch schon von außen die höhere Sitzposition. Doch die Dachform und die stark nach hinten sich verjüngende Fenstergrafik prägen eine Silhouette, die sich als dynamisch beschreiben lässt. Die in die C-Säule eingelassenen Griffe der hinteren Tür unterstreichen den Coupé-Eindruck; die von vorn nach hinten ansteigende deutlich ausgeprägte Sicke das sich verjüngende Heck.

Auch wenn sich das Äußere darum bemüht, den Crossover mit Betonung zur Limousine mit einem Schuss Coupé zu geben - die höhere Sitzposition weist den HR-V als SUV aus. Die Armaturentafel und sämtliche Bedienelemente rücken ihn aber wieder in Richtung

Pkw. Es gibt sich aufgeräumt, weil viele die Schalter und Taster rund ums dicke Leder-Lenkrad angeordnet sind – leicht erreichbar, aber gewöhnungsbedürftig, weil man lernen muss, sie ohne hinschauen zu bedienen.

Die Atmosphäre an Bord ist angenehm. zweifarbige Gestaltung, weiche Materialien, glänzender Chrom bei Umrandungen, Klavierlack auf der Mittelkonsole und ausreichend große Sitze, die auch auf langen Strecken nicht müde machen. Außerdem bietet auch der HR-V über das Sitz-Faltsystem „Magic Seat“ diverse Möglichkeiten, Ladung unterzubringen. Das ganze Ambiente präsentiert sich in einem Stil, der nur noch entfernt an die Grobheiten eines Geländewagens oder der ersten Generation erinnert.

Zeigemäße Elektronik ist auch an Bord. „Honda Connect“ bindet das eigene Smartphone ein. Über Mirrorlink lassen sich dessen Inhalte auf dem Touchscreen in der Mitte der Armaturentafel darstellen. Das Internet ist ebenfalls an Bord, und Garmin liefert die Navigation zu. Das City-Notbremssystem gehört zum Serienumfang. Mit dabei sind eine Kollisionswarnung, ein Spurhalteassistent, ein Fernlicht-Assistent und eine Verkehrszeichenerkennung.

Hat man sich auch für einen adaptiven Tempomaten entschieden, lässt sich dieser Honda um ein System erweitern, das den Wagen immer exakt auf der Geschwindigkeit hält, die die Kamera am Straßenrand abgelesen hat. Nett ist die Möglichkeit, den Wagen mit „Auto Brake Hold“ immer am Rückrollen zu hindern, auch wenn er ausgekuppelt ist und der Bremsfuß nicht aktiv ist. In solchen Fällen leuchtet das Bremslicht.

Der HR-V läuft in Japan und in den USA bereits seit anderthalb Jahren. Wenn er jetzt im September in Deutschland in den Handel kommt, wird er nur mit Frontantrieb angeboten. Außerdem stehen nur zwei Motoren zur Wahl: der neue Benziner 1.5 i-VTEC. Der Sauger leistet 130 PS und bringt es auf 155 Newtonmeter (Nm) Drehmoment. Sein Normverbrauch (nach NEFZ) liegt bei 5,2 Liter, seine Kohlendioxidemission bei 120 Gramm pro Kilometer, beide Werte allerdings nur mit dem CVT-Getriebe. Das simuliert jetzt sieben Stufen, wenn man die Schalt paddel am Lenkrad einsetzt. Aber auch dieses CVT-Getriebe nervt beim Beschleunigen mit dauerhaft hohen Drehzahlen und viel Krach. Die Kombination CVT und Benziner mit niedrigem Drehmoment empfiehlt sich nur für gelassene Fahrer.

Ganz anders führt sich der Diesel 1.6 i-DTEC mit 120 PS auf. Schon die 300 Nm Drehmoment heben den in eine andere Welt. Mit dem gut geführten und leichtgängigen Sechs-Gang-Handscharter bringt das flotte Fahren richtig Spaß, mehr als die Zeit von zehn Sekunden für den Standardsprint von null auf 100 erwarten lässt. Zur Ehrenrettung

des Benziners sei an dieser Stelle vermerkt, dass der mit der Handschaltung nur 0,2 Sekunden mehr bis 100 km/h braucht. Bei den Normverbrauch-Werten liegt der Diesel ebenfalls vorn. Für den nennen die Unterlagen 4 Liter (104 g/km CO<sub>2</sub>) auf 100 km, für den Benzin 5,2 Liter.

Der HR-V wird es in den drei Ausstattungsstufen „Comfort“, „Elegance“ und „Exklusive“ geben. Die Preisskala beginnt bei 19 900 Euro für den Comfort-Benziner mit Handschaltung und sie endet bei 27 490 Euro für den handgeschalteten Diesel in der Ausstattung „Elegance“ mit 17-Zoll-Alurädern, Sieben-Zoll-Touchscreen, LED-Scheinwerfern, Teil-Lederausstattung, großem Glas-Schiebe-Hebe-Dach, Rückfahrkamera und so weiter. Die CVT gibt es nur für die beiden besser ausgestatteten Benzin sie kostet 1300 Euro extra.

Die CVT wird die Rückkehr des japanischen Herstellers in das Segment der kompakten SUV-Crossover im September dieses Jahres nicht versalzen. Sie hat ihr Publikum. Der eher drehmomentschwache Benzin bringt schaltfreudigen Menschen flott ans Ziel. Unsere Wahl fiel bei dieser Auswahl sicher auf den Diesel. Aber auf der Küstenstraße von Lissabon wäre die CVT vermutlich die bessere Wahl gewesen fürs langsame Gleiten bei Stopp and Go neben dem Badestrand. Dort interessiert vor allem das Aussehen. Und da hat der Honda Einiges zu bieten. (ampnet/Sm)

Daten Honda CR-V 1.6 i-DTEC Exklusive

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,2 x 2,02 (mit Außenspiegeln) x 1,61 (mit Antenne)

Radstand (m): 2,61

Motor: R4-Diesel, 1597 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 88 kW / 120 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 300 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,1 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 108 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1324 kg

Kofferraumvolumen 452 Liter, erweiterbar auf Liter1026

Wendekreis: 10,6 m

Reifen: 215 / 55 R 17

Preis: 27 490 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---



Honda HR-V.

---