

---

## Vorstellung Honda HR-V Sport 1.5 VTEC Turbo: Mit dem Plus an Agilität

Von Peter Schwerdtmann

Honda lockt gern mit dem Begriff „Sport“ – und das mit Erfolg. Bei jedem vierten in Europa verkauften Honda spielt der Begriff eine Rolle, wenn auch bei den einzelnen Modellreihen unterschiedlich ernstzunehmend. Der Weg vom Honda Jazz Dynamik über den Civic Sport und den Type R bis zum japanischen Supersportwagen NSX ist so weit wie der Preisunterschied groß ist. In diesem Umfeld kann es kaum überraschen, wenn jetzt am 6. April nach dem Facelift des Kompakt-SUV Honda HR-V auch eine Sport-Version bei den deutschen Händlern steht.

Zum Honda HR-V Sport bringt der japanische Hersteller auch gleich einen sportlicheren Motor, den neuen 1.5-Liter-Vierzylinder VTEC Turbo mit 182 PS bei 5500 Umdrehungen pro Minute (U/min) und einem maximalen Drehmoment von 240 Newtonmetern (Nm) zwischen 1900 U/min und 5500 U/min. Das bringt den Sport in 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h.

Es sei denn, der Käufer wählt für 1300 Euro Aufpreis des kontinuierlich arbeitende Riemengetriebe CVT mit sieben simulierten Gängen. Das maximale Drehmoment sinkt mit dem CVT-Getriebe um 20 Nm auf 220 Nm, der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert 8,6 Sekunden und die Beschleunigung endet bei 200 km/h. Die knapp 80 kg Zusatzgewicht und die längere Hinterachsübersetzung – in der Summe ändert das nicht nur die Werte, sondern auch den Charakter. Der HR-V Sport mit CVT bewegt sich rasch, aber gelassen.

So wird das dynamisch aufgepeppte Äußere mit Frontspoiler, Schweller, Radlaufleisten, Kühlergrill in Wabenoptik, den Einsätzen rund um die Nebelscheinwerfer in blankem Schwarz sowie das doppelte Endrohr des Auspuffs und den 18-Zoll-Reifen auf speziell gestalteten, ebenfalls schwarzen 18-Zoll-Alurädern zu einem Bekenntnis seines Besitzers zu einer alternativen HR-V-Optik. Das bekannte hochbordige, knubbelige Design des HR-V-Jahrgangs 2019 wirkt so dynamischer, der Fortbewegungsdrang aber gedämpfter als das Äußere vermuten lässt.

Die Art eines Riemengetriebes, die Kraft des Motors an die Räder zu bringen, war schon Gegenstand erbitterter Diskussionen, weil die Drehzahl des Motors der gefühlten Beschleunigung des Autos immer hörbar, manchmal kreischend, vorauseilte. Das ist vorbei. Die sieben simulierten Gänge ergeben fast das gewohnte Geräuschniveau eines Automatikgetriebes. Heute ist das CVT keine Glaubenssache mehr, sondern eine Alternative für alle, denen es nicht um Zehntelsekunden. Wer nicht darüber nachdenkt, welches Getriebe ihn voranbringt, der hat auch kein Problem mit dem CVT.

Der Sechs-Gang-Handschalter und die leichtere und direkter arbeitende Technik verschaffen dem HR-V Sport dagegen ein hohes Maß an Agilität. Die Schaltung überzeugt mit kurzen Wegen und knackigem Zugriff. Der Motor meldet sich beim Beschleunigen über den Soundgenerator mit einem kraftvoll knurrenden Klang. Die Lenkung arbeitet direkt und präzise, zusätzliche Dämpfer am Fahrwerk vermindern die Wankneigung in Kurven und verbessern die Karosseriesteifigkeit in Richtung eines sportlichen Fahrverhaltens. Bleibt nur ein Wunsch für alle Versionen offen: ein kleinerer Wendekreis.

Das Fahrverhalten überzeugt mehr als die SUV-Form vermuten lässt und rechtfertigt so die Einordnung als sportlich. Die Innenausstattung unterstreicht diesen Anspruch. Die Sportsitze in rotem Leder mit den Sitzbahnen in schwarzem Textil und die ebenfalls rote

---

Bespannung der Armaturentafel und der Seitenverkleidungen setzen in angenehmer Abwechslung mal einen anderen sportlichen Akzent als das übliche Schwarz. Das ist auch vorhanden, meist als hochglänzender Klavierlack.

Honda rechnet den HR-V dem B-Segment zu, sieht ihn also als Wettbewerber zum Beispiel zum Volkswagen Tiguan. Großgewachsene Mitteleuropäer werden an dieser Einordnung angesichts recht kleiner Sitze vorn und der engen Türen für den Einstieg zu den hinteren Sitzen Zweifel hegen. Die lassen sich vielfach verwandeln, so dass sie für eine bequeme Reise, eine flache Ladefläche oder lange Belademöglichkeiten sorgen. Der Kofferraum lässt sich von 470 Liter bis auf 1043 variieren. Die Zuladung liegt bei maximal 490 kg und als Anhängelast sind maximal 1400 kg möglich.

Für den HR-V bietet Honda 2019 einen weiteren Benzinmotor mit ebenfalls 1,5 Litern Hubraum an. Der 1,5-Liter i-VTEC-Benziner entwickelt 130 PS (96 kW) Leistung und ein maximales Drehmoment von 155 Nm. Mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe beschleunigt der von null auf 100 km/h in knapp elf Sekunden. Der Kraftstoffverbrauch im kombinierten Zyklus liegt bei 6,6 bis 6,8 Litern auf 100 km, die CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen zwischen 148 g/km bis 155 g/km (WLTP).

Neben dem HR-V Sport bietet Honda für den Jahrgang 2019 drei Varianten: „Comfort“ für den Basispreis 21 590 Euro, den „Elegance“ ab 24 790 Euro und dem „Executive“ ab 27 990 Euro. Der Preis für den Sport mit dem 182-PS-Motor beginnt bei 29 990 Euro. Ab Elegance ist die Liste der Fahr-Assistenzsysteme fast komplett bis hin zu Navigation. (ampnet/Sm)

#### Daten Honda HR-V 1,5 VTEC Turbo Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,35 x 2,10 (mit Außenspiegeln) x 1,61

Radstand (m): 2,61

Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, 16V, Turbo, Direkteinspritzung

Antrieb: Frontantrieb, Sechs-Gang-Handschaltung

Leistung: 134 kW / 182 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 240 Nm bei 1900-5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,7 Liter (NEFZ: 5,9 Liter)

WLTP CO<sub>2</sub>-Emissionen: 151g/km (Euro 6d TEMP), (NEFZ: 135 g/km)

Leergewicht / Zuladung: min. 1341 kg / max. 490 kg

Kofferraumvolumen: 470 - 1043 Liter

Max. Anhängelast: 1400 kg

Wendekreis: 11,8 m

Bereifung: 225/50 R 18

Basispreis: 29 990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

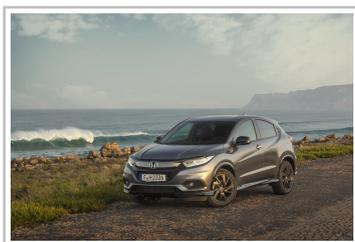
---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

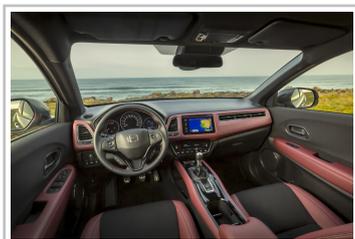
---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda HR-V Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---