
Vorstellung Honda HR-V: Nächste Generation nur als Hybrid

Von Guido Borck

Mit dem 2015 eingeführten HR-V stieg Honda ins kompakte SUV-Segment ein. Nun ist es Zeit für eine Wachablösung. Um es vorweg zu nehmen: Sein Ende des Jahres debütierender Nachfolger bleibt weiterhin ein kompakter Crossover, also eine Mischung aus robustem SUV gepaart mit einer coupéhaften Dachlinie am Heck. Beim Design schlägt Honda jedoch eine völlig neue Richtung ein. Weg vom barocken Look seines Vorgängers, hin zu einer glattflächigen, eleganten Linienführung.

Die Frontpartie trägt schmale LED-Scheinwerfer, die über eine dünne Chromspange verbunden sind. Wesentlich dominanter tritt nun der Kühlergrill in Erscheinung, der in Wagenfarbe lackiert ist und dem HR-V einen markanten Auftritt verleiht. Bullig präsentiert sich außerdem noch das Heck mit seinen LED-Rückleuchten, die über ein schlankes Leuchtenband verbunden sind. Je nach Ausstattungsvariante öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch mittels angedeutetem Fuß-Kick unter den Stoßfänger.

Nur die Türöffner stammen vom Vorgänger

Einzig die hinteren Türöffner hat Honda noch von seinem Vorgänger übernommen. Sie befinden sich nach wie vor oberhalb der C-Säule, ansonsten ist alles neu. Und da der neue HR-V weitgehend auf verspielte Sicken und Kanten verzichtet, wirkt die schnörkellose Linienführung nun um einiges harmonischer. Zu den Abmessungen macht Honda noch keine Angaben. Wir gehen aber davon aus, dass der HR-V nur geringfügig in der Länge wachsen wird. Bisher waren es beim alten Modell gut 4,30 Meter.

Doch schon jetzt lässt sich erkennen, dass das ohnehin geräumige Platzangebot des Vorgängers nochmals verbessert wurde. In der ersten Reihe geht es luftig zu und im Fond gibt es 35 Millimeter mehr Kniefreiheit. Die aus dem bisherigen HR-V übernommenen Magic Seats sorgen auch im neuen Modell für einen variablen Innenraum und nach dem Umklappen der Rücksitze entsteht ein durchgängig ebener Ladeboden. Wie viel Liter das Gepäckabteil schlucken soll, lässt Honda dagegen noch offen.

Fest steht allerdings jetzt schon, dass der Fahrer von einem modern eingerichteten Cockpit empfangen wird. Das Multimediasystem mit seinem neun Zoll großen Touchscreen wurde komplett überarbeitet und soll sich dank logisch aufgebauter Menüstruktur wesentlich einfacher bedienen lassen. Smartphones können jetzt kabellos über Bluetooth oder WLAN ins Infotainment integriert werden, darüber hinaus lassen sich die meisten Apps im HR-V nun Over-the-Air updaten.

Mehr Assistenzsysteme

Aufgerüstet hat Honda außerdem bei den Fahrerassistenten. So arbeitet der Kollisionswarner mit einer hochauflösenden Weitwinkelkamera präziser und erkennt kreuzende Fahrzeuge und Fußgänger selbst in der Nacht. Der adaptive Tempomat agiert zudem feinfühlicher bei Überholmanövern und lässt den HR-V beim Ausscheren flotter beschleunigen. Völlig neu für den kleinen Japaner ist zudem der Toter-Winkel-Assistent, der den Fahrer über ein Symbol im Außenspiegel vor herannahenden Fahrzeugen warnt und ihm außerdem beim Ausparken hilfreich zur Seite steht. Ein weiterer Sicherheitsgewinn ist zugleich die für den HR-V neue Bergabfahrhilfe, die auf rutschigem Gefälle ab einer Geschwindigkeit von drei km/h aktiviert werden kann.

Honda hatte bereits angekündigt, kein neues Modell mehr ohne eine Elektrifizierung auf den Markt zu bringen. Deshalb verzichten die Japaner beim HR-V auf konventionelle

Motoren. Ein reiner Stromer ist derzeit aber nicht geplant, stattdessen dient ein Vollhybrid als einziger Antrieb für das SUV. Der 1,5-Liter-i-VTEC-Benziner stammt in den Grundzügen aus dem Jazz und wird von gleich zwei Elektromotoren tatkräftig unterstützt. Die Systemleistung beträgt 131 PS (96 kW) für den HR-V, das maximale Drehmoment geben die Japaner mit 253 Nm bei 4500 U/min an.

Das so genannte „e:HEV“-System umfasst drei Antriebsmodi, die sich automatisch auf die Gegebenheiten anpassen. Daher nutzt der HR-V zum Anfahren meistens seine Elektromotoren, während sich der Benziner erst bei höherem Tempo einschaltet. Der Grad der Rekuperation lässt sich zudem über die Lenkrad-Pedals einstellen und variiert bis hin zum One-Pedal-Driving.

Zum exakten Verbrauch gibt Honda noch keine Informationen und verweist auf die Markteinführung zum Ende des Jahres. Gleiches gilt für den Preis. Der aktuelle HR-V beginnt derzeit bei 21.990 Euro, doch dürfte sein aufwändigerer Nachfolger als Hybrid etwas teurer werden. (ampnet/gb)

Bilder zum Artikel



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



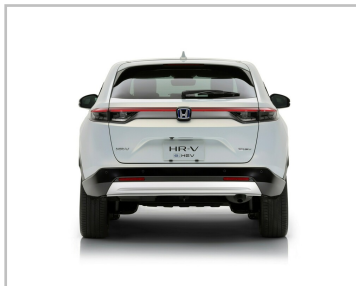
Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda HR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
