
Fahrbericht Honda ZR-V: Ab durch die Mitte

Von Frank Wald, cen

Honda hat eine neue Lücke im Modellprogramm entdeckt. Zwischen dem neuen auf 4,70 Meter gewachsenen CR-V und dem 4,34 Meter kurzen HR-V ist nun Platz für ein weiteres Crossover-SUV namens ZR-V entstanden, das sich mit 4,57 Meter genau in die Mitte schiebt. Der Radstand allerdings ist mit 2,66 Meter kaum geringer als beim großen Bruder (2,70 Meter), dafür die Höhe mit 1,62 Meter sechs Zentimeter flacher. Das sorgt nicht nur für Platz im Innenraum, sondern macht auch eine sportlichere Figur – ohne dass dafür irgendwer Kopf oder Knie einziehen muss.

Optisch orientiert sich der ZR-V hingegen eher am Civic, als dessen SUV-Version er durchgehen könnte. Vor allem in der Sport-Ausführung mit dem schwarz glänzenden Kühlergrill in wabenförmiger Gitterform und den schmalen, weit außen platzierten LED-Scheinwerfern, deren Tagfahrlichtsignaturen bei der sportlichen Kompaktlimousine als Haken, beim SUV in L-Form gezeichnet sind. Das Markenlogo prangt hier selbstbewusst auf der nach vorn abknickenden Motorhaube, während es beim Civic auf dem Frontgrill klebt. Anders der Auftritt der höherwertigen Advance-Version, wo kräftige, senkrechte Streben den Kühlergrill dominieren und auch die Stoßfänger nicht mehr so markant gestaltet sind. Am Heck finden dann beide mit in Wagenfarbe lackiertem Dachspoiler und geteilten Rückleuchten wieder zusammen.

Verblüffend auch der erste Eindruck im Innern. Nicht nur Cockpitanordnung, Instrumentierung und Blenden in Wabenstruktur sind weitgehend aus dem Civic übernommen. Auch Sitzgestaltung und Ergonomie erscheinen, als ob man in der Kompaktlimousine und nicht in einem SUV sitzen würde. Das Dreispeichen-Lenkrad liegt gut in der Hand, die großflächige Verglasung verschafft eine gute Über- und Rundumsicht. Sitze und Platzverhältnisse vorn sind großzügig, auch in der zweiten Reihe gibt es dank des langen Radstands ordentlich Beinfreiheit. Und die flache Dachlinie wird durch eine leichte Anhebung des Innenhimmels kaschiert. Nicht viel Platz blieb dagegen für den Kofferraum. 370 Liter sind nicht besonders üppig, durch Umklappen der Rücksitze mit einer kleinen Stufe werden daraus nach Hondas Messung 1291 Liter. Immerhin verfügt die elektrisch betriebene Heckklappe über eine Sensorsteuerung, die mit einem Fußkick geöffnet wird und sich automatisch verriegelt, sobald der Schlüsselträger sich entfernt.

Im Cockpit schaut der Fahrer je nach Ausstattung auf ein 7-Zoll- (Sport) oder 10,2-Zoll-TFT-Display (Advance). Letztere besitzt außerdem noch ein 6-Zoll-Head-up-Display. Beiden gemein ist ein 9-Zoll-Touchscreen fürs Infotainment sowie die großzügige Verwendung von Softtouch-Oberflächen. Ins Auge fällt außerdem die taillierte Mittelkonsole mit der Gangwahl-Tastatur, einem Kippschalter für die Fahr-Modi, einer großer Ablage darunter sowie praktisch positionierten USB-A- und C-Ladeanschlüsse. Davor liegt ein 15-Watt-Ladepad für Smartphones, die ins Bordsystem integriert werden können. Hinten gibt es noch zwei weitere, beleuchtete USB-C-Anschlüsse.

Die Kacheldarstellung des Infotainment-Systems selbst wirkt auf den ersten Blick etwas altbacken, glänzt dafür aber mit selbsterklärender Bedienungssicherheit. Dazu gehören nicht zuletzt neben prominent positionierten Home- und Back-Button sowie einem klassischen Lautstärkedrehregler, die Tasten zur direkten Ansteuerung der wichtigsten Funktion wie Navigation, Radio, Telefon, etc. Auch das Lenkrad besitzt dankenswerterweise noch zahlreiche physische Tasten zur Steuerung von Audio und Telefon auf der linken sowie für Tempomat und Fahrzeuginformationen auf der rechten Speiche. In der Ausstattungsvariante Advance wird es über eine Taste auf der unteren Speiche auch beheizt. Ob es allerdings die Metall-Schaltwippen als Reminiszenz an die sportliche Honda-Tradition hätten sein müssen, soll mal dahingestellt bleiben. Zumal es ja ohnehin kein Getriebe gibt und die Hebel nur der Steuerung der Bremsenergierückgewinnung dienen.

Denn auch der ZR-V fährt mit dem aus dem Civic bekannten Vollhybrid-Antrieb, bei dem ein 2,0-Liter-Benzin-Direkteinspritzer im Atkinson-Zyklus mit zwei Elektromotoren eine

Systemleistung von 135 kW (184 PS) und 315 Nm Drehmoment erzeugt. Das „e:HEV“ genannte System wechselt dabei je nach Situation und Bedarf nahtlos und ohne Eingreifen des Fahrers zwischen Elektro-, Hybrid- und Motorantrieb. So fährt der Wagen an oder im städtischen Stop&Go überwiegend elektrisch. Erst bei starker Beschleunigung wechselt der Antrieb in den Hybridmodus, wobei die Räder weiter über den Elektromotor angetrieben werden, der wiederum seine Energie vom Benziner erhält. Erst bei konstant hohem Tempo auf der Autobahn wird das System direkt vom Verbrenner angetrieben, plus elektrischer Boost-Funktion bei Bedarf. Wird Höchstgeschwindigkeit verlangt, wechselt das System zurück in den Hybridantrieb, um die volle Leistung des Elektromotors freizusetzen.

In der Praxis funktioniert das ganz anständig. Der Fahrer am Lenkrad bekommt vom ständigen Hin und Her unterm Blech so gut wie gar nichts mit. Der Antrieb zeigt eine durchweg kräftige und lineare Beschleunigung, ohne das bekannte lästige Hochdrehen und den zeitversetzten Antritt eines stufenlosen CVT-Getriebes. Dafür sorgt hier die sogenannte „Linear Shift Control“, die das Motorgeräusch auf die Drehzahl abstimmt. Einzig beim Kickdown, also wenn das Gaspedal spontan aufs Bodenblech gedrückt wird, jault der Verbrenner kurz mal auf, nur um sich anschließend mit Kraft ans Werk zu machen. In exakt acht Sekunden erledigt der Advance so den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h, die Sport-Version ist eine Zehntel schneller, bevor er in der Spitze jedoch ebenso bei 173 km/h elektronisch limitiert wird. Lohn der regulatorischen Mühen wäre ein durchaus akzeptabler WLTP-Normverbrauch von kombinierten 5,8 Liter, die als Emissionsäquivalent 131 bis 132 CO₂ pro Kilometer bedeuten würden.

Vier selbsterklärende Fahrmodi – Eco, Normal, Sport und Snow – können angewählt werden, um das Zusammenspiel von Antrieb, Lenkung und Anzeigen zu personalisieren. Dabei schärft der Sport-Modus die Reaktion auf Gaspedal-Input, während im Eco-Modus die Gasannahme auf hohe Effizienz ausgelegt ist. Der Snow-Modus schließlich passt die Charakteristik an das Fahren auf Oberflächen mit geringer Reibung an. Einen Offroad-Modus gibt es bei dem Fronttriebler selbstredend nicht.

Dafür ein umfangreiches Sicherheitskonzept. Neben einer ausgeklügelten Rahmenkonstruktion aus harten und weichen Stählen, die im Falle eines Aufpralls die Energie absorbieren und ableiten oder gleichmäßig verteilen können, ist auch das jüngste Modell von Honda serienmäßig mit den „Sensing“-Assistenzsystemen ausgestattet, die dafür neueste Kamera- und Sonartechnologie nutzen. So etwa das Kollisionswarnsystem CMBS (Collision Mitigation Braking System), das bei einem drohenden Crash zunächst den Fahrer warnt und notfalls selbsttätig bis zum Stillstand abbremst. Dazu gesellen sich außerdem neben einer aktualisierten Verkehrszeichenerkennung, Müdigkeitswarner und einem adaptiven Fernlicht, der Spurhalteassistent mit Lenkeingriff sowie ein neuer Stauassistent, der bei niedrigen Tempo den Wagen in der Spur hält. Und auch insgesamt elf Airbags zählen zur Sicherheitsausrüstung eines jeden ZR-V, darunter auch ein zentraler Frontairbag, der bei einem Seitenaufprall einen Zusammenstoß zwischen Fahrer und Beifahrer verhindert, sowie ein Knieairbag für die vorderen Insassen.

Während Honda den ZR-V in die Mitte seiner SUV-Reihe platziert, gehen sie mit der Preisgestaltung weit darüber hinaus. So startet der ZR-V in der Sport-Version erst ab 43.900 Euro. Für die Top-Variante Advance muss der Kunde mindestens 46.400 Euro hinblättern. Das sind fast 7000 Euro mehr als für den CR-V, der aktuell noch mit 37.100 Euro im Konfigurator steht. Damit dürfte die sechste Generation des (kaum noch) Kompakt-SUV, die auch noch in diesem Jahr folgen soll, an die 50.000er-Grenze heranrücken. (cen/fw)

Daten Honda ZR-V e:HEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,57 x 1,84 x 1,62

Radstand (m): 2,66

Antrieb: Vollhybrid, 2,0-Liter-Benziner, Frontantrieb, stufenloser Direktantrieb

Hubraum: 1993 ccm

Systemleistung: 135 kW / 184 PS

Max. Drehmoment: 315 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 173 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.
Energieverbrauch (WLTP): 5,8 l
CO₂-Emissionen (WLTP): 131 g/km
Abgasnorm: Euro 6d
Batteriegröße: 12,4 kWh
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1675 kg / max. 455 kg
Kofferraumvolumen: 370-1312 Liter
Basispreis: 43.900 Euro

Bilder zum Artikel



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



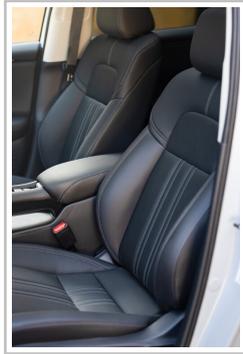
Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Advance-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V in der Sport-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda ZR-V, Advance- und Sport-Ausführung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic und Honda ZR-V Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda
