



## Honda CR-V 1.5 Turbo Elegance 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (142 kW / 193 PS)

Nur den wenigsten dürfte bekannt sein, dass der hierzulande nur mäßig verbreitete Honda CR-V weltweit zu den meistverkauften SUV zählt. 2017 war der Japaner hinter Toyotas RAV4 der Bestseller in diesem nach wie vor boomenden Fahrzeugsegment. Kurios: In den USA und Japan ist die fünfte Generation bereits seit Ende 2016 zu haben, nach Deutschland hat das Mittelklasse-SUV seinen Weg erst Ende 2018 gefunden. Die Überarbeitung des Fahrwerks an den europäischen Geschmack ist der Grund hierfür. Zu haben ist der CR-V mit dem getesteten Turbobenziner und erstmals als Hybrid. Der in Deutschland beliebte Diesel ist nicht mehr erhältlich.

Optisch wurde der CR-V dezent weiterentwickelt, technisch ist hingegen alles neu. Der CR-V teilt sich die Plattform mit dem kompakten Civic, von dem auch der 1,5-Liter-Turbo stammt. Dieser leistet in Verbindung mit der stufenlosen Automatik des Testwagens 193 PS und sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Der Testverbrauch fällt mit 8,9l/100 km allerdings deutlich zu hoch aus. Überzeugen kann das Fahrwerk, das angenehmen Federungskomfort mit guter Fahrsicherheit kombiniert. Sportliche Ambitionen sind dem Japaner hingegen fremd.

Neben dem üppigen Platzangebot für Insassen und Gepäck sprechen die enorm hohe Zuladung (750 kg) sowie die reichhaltige Sicherheitsausstattung für den Allradler, während die Verarbeitungsmängel der Karosserie und die nicht hoch genug öffnende Heckklappe negativ auffallen. Für die getestete Variante sind 35.890 Euro fällig, wobei der Kunde mit zahlreichen Komfortfeatures entschädigt wird. **Konkurrenten:** u. a. Ford Edge, Hyundai Santa Fe, Mitsubishi Outlander, Renault Koleos, Toyota RAV4, VW Skoda Kodiaq, Tiguan Allspace.

- ⊕ guter Federungskomfort, viel Platz für Insassen und Gepäck, sehr hohe Zuladung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ kein Start-Stopp-System in Verbindung mit Automatikgetriebe, durstiger Benzin, Beifahrersitz ohne Höhenverstellung, Heckklappe mit geringer Öffnungshöhe

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,4**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,5</b>
	Stadtverkehr	<b>4,1</b>
	Senioren	<b>2,5</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>1,9</b>
	Fahrspaß	<b>3,4</b>
	Preis/Leistung	<b>2,6</b>

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

Die Verarbeitungsgüte der Karosserie lässt an einigen Stellen etwas zu wünschen übrig. So fallen die Spaltmaße der Heckklappe im Vergleich zu den übrigen Spalten sehr groß aus, die Türrahmen sind mehrteilig und müssen ohne kaschierende Verkleidung auskommen. Dort und im Bereich der Heckklappenöffnung finden sich unschöne Schweißnähte und -punkte, die den subjektiven Qualitätseindruck nachdrücklich schmälern. Ebenfalls der Fahrzeugklasse nicht angemessen ist der Umstand, dass im Kofferraum an den Seiten kratzempfindliche Kunststoffverkleidungen zum Einsatz kommen.

Beim Innenraum haben sich die Japaner mehr Mühe gegeben, ohne an das Niveau der Premium-Rivalen heranzureichen. Das Armaturenbrett ist ebenso wie die vordere Türverkleidung im oberen Bereich geschäumt, Applikationen in Chrom- und Holzoptik sorgen für ein wertiges Ambiente. Bei genauerem

Hinsehen fällt jedoch auf, dass Honda an einigen Stellen an der Materialgüte gespart hat. So kommen die A-Säulen ohne Stoffüberzug aus und die hinteren Türverkleidungen sind aus günstigem Hartplastik gefertigt.

Auch beim Blick unter das Karosseriekleid zeigt sich ein zwiespältiges Bild. Zwar ist der Motorraum vollständig gegen Verschmutzung geschützt, der mittlere Bereich des Unterbodens ist allerdings komplett unverkleidet, an den Seiten befindet sich lediglich auf Höhe der Vordersitze geräuschkämmender Filz.

⊖ Die Motorhaube wird lediglich mittels eines Stabs offen gehalten - Gasdruckfedern wären in dieser Fahrzeugklasse und in Anbetracht der Preises durchaus angemessen.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der CR-V mit dem 193 PS starken Benziner und dem 57 Liter großen Tank einen Aktionsradius von recht bescheidenen 640 km. Der Honda bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Bis 1.500 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Ein gewichts- und platzsparendes Notrad ist serienmäßig an Bord. Bordwerkzeug und ein Wagenheber findet man ebenfalls vor.

⊕ Die erlaubte Zuladung fällt mit gemessenen 750 kg sehr hoch aus. Bis zu 75 kg dürfen davon auf dem Dach transportiert

werden. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen; damit sollte auch dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg stehen.

⊖ Der Wendekreis des CR-V beträgt knapp 12 Meter - das macht ihn im Alltag unhandlich, ebenso die Fahrzeugbreite von 2,13 m (inkl. Außenspiegel). Im Alltag unpraktisch sind der recht große Wendekreis von knapp zwölf Meter sowie die umständliche Handhabung des Tankdeckels. Dieser ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss stattdessen über eine immerhin gut erreichbare Taste am Armaturenbrett geöffnet werden.

### 3,0 Licht und Sicht

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV seinen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten, beide Spiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

Ab Werk kommt das SUV mit Parksensoren vorn und hinten sowie einer Rückfahrkamera daher, eine 360-Grad-Kamera oder ein Parkassistent ist für den Honda nicht vorgesehen. Die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, die Lichtverteilung dürfte allerdings etwas homogener sein. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, eine dynamische Variante mit Schattierung anderer Verkehrsteilnehmer ist für



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

den CR-V nicht erhältlich. Eine Kurvenlichtfunktion gibt es ebenfalls nicht, Abbiegelicht via Nebelscheinwerfer ist den höheren Ausstattungen vorbehalten, die serienmäßig über LED-Nebelscheinwerfern verfügen. Ab Werk gibt es helle und schnell ansprechende LED-Rückleuchten.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem SUV eine sehr eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Hindernisse vor und besonders hinter dem Fahrzeug sind nur in größerer Entfernung zu erkennen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also keine Fahrtrichtungsänderung angezeigt werden.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

Ein schlüsselloses Zugangssystem ist den höheren Ausstattungslinien vorbehalten und somit für die Testvariante nicht lieferbar.

⊕ Der CR-V bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einer Mittelklasselimousine, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 59 cm über der Straße in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Die hinteren Türen öffnen beinahe im rechten Winkel, was den Zugang zum Fondbereich sehr erleichtert. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am

## 1,4 Kofferraum-Volumen

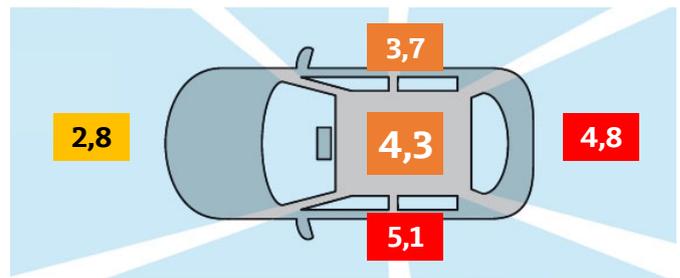
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 510 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 740 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 955 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.625 Liter Volumen verfügbar.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische, sensorgesteuerte Heckklappe gibt es nur für die Top-Ausstattung, für den Elegance ist sie nicht erhältlich. Nicht schlimm, denn auch manuell kann man die Klappe einfach öffnen und schließen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Für ein SUV ist die Ladekante mit gemessenen 67 cm nicht sonderlich hoch, Gepäck muss daher nicht zu weit angehoben werden. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen

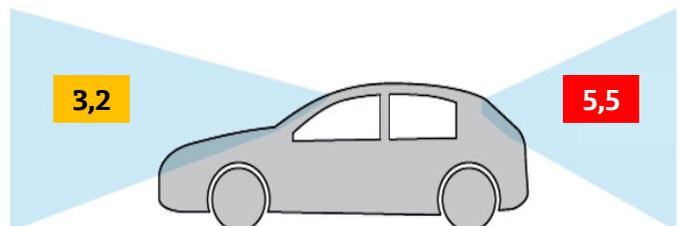
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen besitzen vorn und hinten drei Arretierungen und werden sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig.



Mit respektablem 510 l Kofferraumvolumen spielt der CR-V eine seiner Stärken aus.

Position, sind Ladekante und -boden auf einer Ebene. Das erleichtert das Ausladen. In der unteren Position fällt die Stufe mit knapp acht Zentimetern nicht zu hoch aus.

⊖ Die Heckklappe öffnet lediglich etwa 1,80 m hoch, groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 40:60 umlegen. Das Umklappen funktioniert einfach, das Hochklappen ist allerdings etwas schwergängig. Die Entriegelung kann dabei sowohl von der Rückbank als auch vom Kofferraum aus erfolgen. Es gibt seitlich links und rechts jeweils ein Fach im Kofferraumboden, vier Zurrösen im Bereich der Rückbank und der

Ladekante sowie etwas Platz unter dem Ladeboden. Taschenhaken in der oberen Verkleidung sucht man vergebens.

⊖ Ein Gepäcktrennnetz oder-gitter ist für den CR-V nicht zu haben. Für die äußeren Rücksitzgurte gibt es keine Halterung, der mittlere Fondgurt muss vor dem Umklappen der linken Rücksitzlehne ausgehängt werden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Honda hat das Cockpit des CR-V komplett neugestaltet. Das Kombiinstrument besteht nun aus einem TFT-Display das die Anzeige der Fahrinformationen übernimmt. Allerdings dürfte die Ansicht nicht jedermanns Geschmack sein. Die Geschwindigkeit wird lediglich als Ziffer, die Motorumdrehungen als Drehzahlband angezeigt. Hier stand offensichtlich die Motorradsparte von Honda Pate, denn bei den Zweirädern findet man diese Darstellungsform überwiegend vor. Leider gibt es wie bei den meisten digitalen Instrumentendisplay der Konkurrenten üblich keine weiteren Darstellungsmöglichkeiten. Der Fahrer hat lediglich die Wahl, welche Zusatzinformation (u.a. Audio, Telefon, Navigations- und Verbrauchsanzeige) unterhalb der Tachoanzeige sichtbar sein soll. Beim Auswählen der verschiedenen Anzeigemöglichkeiten vergeht allerdings viel Zeit, da man die insgesamt zehn Optionen Schritt für Schritt durchklicken muss - die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ist dementsprechend hoch. Der Lichtschalter ist - wie bei den meisten asiatischen Fahrzeugen üblich - in den Blinkerhebel integriert. Auch die Bedienbarkeit des berührungsempfindlichen Mitten-displays, über das sich fast sämtliche Funktionen steuern lassen, ist verbesserungswürdig. Trotz großer Touchflächen ist das Honda Connect-Multimediasystem in der Handhabung recht umständlich. Positiv: Es ist mittig angeordnet und gut erreichbar- bzw. ablesbar. Darstellung und Aufbau des Hauptmenüs können individualisiert werden. Und im Gegensatz zum Civic

verfügt der CR-V über einen klassischen Drehregler zum Anpassen der Lautstärke.

Das Klimabedienteil gibt bei der Bedienung zwar keine Rätsel auf, die gewählte Temperatur wird aber nicht direkt bei den Tasten, sondern im Hauptdisplay angezeigt. Zudem dürfte die Schaltfläche etwas höher positioniert sein.

Es gibt insgesamt viele recht kleine Tasten, die auf das Lenkrad und eine Schalterfläche links hinter dem Lenkrad aufgeteilt sind und daher nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers liegen.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung liegen auf einem ordentlichen Niveau. Die Bedienung ist einigen Bereichen nicht immer logisch und zudem unnötig kompliziert aufgebaut. Sie kann deshalb nicht wirklich überzeugen.

### 1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der CR-V bietet in der getesteten Ausstattungsvariante eine umfangreiche Grundausstattung in Sachen Konnektivität. Ein AM-FM-DAB-Radio ist ebenso serienmäßig an Bord wie ein Navigationssystem. Zudem gibt es unterhalb im Staufach zwischen den Sitzen zwei USB- und eine HDMI-Schnittstelle, im Fond gibt es zwei weitere USB-Anschlüsse zum Laden.

Bedient werden kann das Infotainmentsystem auch mittels Sprachbefehlen. Das Smartphone lässt sich mittels Bluetooth, Apple CarPlay oder Android Auto koppeln. Ein Internetzugang ist via Smartphone möglich, daher sollte man einen ausreichenden Datentarif besitzen.

### 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen ausreichen. Der

Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

## 1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe fällt das Raumangebot gut aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp zwei Meter große Personen Platz - limitierend ist dabei die Kopffreiheit. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule sowie die hohe Fensterlinie geschmälert.

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Eine Verstellung der Lehnenneigung oder gar verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Erstmals gibt es den CR-V auch als Siebensitzer, allerdings nur in der Ausstattung Lifestyle.

Vorn bietet das SUV zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Allerdings sind die Türfächer ebenso wie hinten



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m Platz.

recht klein geraten, Einliter-Flaschen finden dort keinen Platz. Das Handschuhfach dürfte ebenfalls etwas größer ausfallen, zudem lässt es sich weder klimatisieren noch abschließen.

## 2,7 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Honda hat bei der Abstimmung des Fahrwerks ein gutes Händchen gehabt. Obwohl der CR-V ohne adaptive Dämpfer auskommen muss, sorgt das Fahrwerk für einen insgesamt erfreulich ausgewogenen Federungskomfort. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten wirkt er nicht staksig und absorbiert Unebenheiten durchaus gekonnt. Auch im Stadtverkehr spricht die Federung recht sensibel an und verschont die

Insassen mit störenden Aufbaubewegungen. Auf der Landstraße und Autobahn liegt der Wagen bis auf eine leichte Stuckerneigung bei rasch aufeinanderfolgenden Unebenheiten angenehm ruhig.

Kopfsteinpflaster absorbiert der CR-V ebenso gekonnt wie Geschwindigkeitshügel, bei denen ihm die langen Federwege dienlich sind.

### 3,1 Sitze

Die Vordersitze werden manuell justiert, beim Fahrersitz lässt sich die Lehnenneigung sowie die Höhe verstellen. Der Beifahrersitz ist in der getesteten Ausstattung nicht höhenverstellbar, dies ist erst ab der Ausstattung Lifestyle möglich. Eine elektrische Sitzverstellung des Fahrersitzes mit Memory-Funktion ist der höchsten Ausstattungslinie vorbehalten. Über eine elektrische 2-Wege-Lordosenstütze verfügt nur die Fahrerseite (Serie). Für den Beifahrer gibt es sie ab dem Ausstattungslevel Lifestyle. Sitzlehnen und -flächen sind vorne zufriedenstellend ge-

formt und angemessen konturiert, der Seitenhalt geht in Ordnung.

Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringere Konturen und bietet wenig Seitenhalt. Erwachsene können eine passende Sitzposition finden, auch weil genug Platz zur Verfügung steht und die Beine wegen der erhöhten Sitzfläche nicht zu stark angewinkelt werden müssen. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit nur für kurze Strecken.

### 2,7 Innengeräusch

Um den Geräuschkomfort zu steigern, hat Honda beim CR-V großen Aufwand betrieben. So kommt neben an zahlreichen Stellen verbauten Dämm- und Dichtmaterial auch eine aktive Geräuschkompensation ANC (Active Noise Control) zum Einsatz, die niederfrequente Geräusche im Innenraum reduzieren

soll. Zwei im Innenraum platzierte Mikrofone überwachen die Geräuschentwicklung. Bei Bedarf werden entgegengesetzte Audiosignale erzeugt, um die unerwünschten Geräusche zu neutralisieren. Das System ist bei laufendem Fahrzeug immer aktiv, unabhängig davon, ob das Audiosystem ein- oder ausge-

schaltet ist. Störendes Dröhnen ist dem CR-V damit tatsächlich fremd, gegen die bei höheren Geschwindigkeiten auftretenden Windgeräusche bringt das System allerdings nichts. Bei Tempo

130 liegt ein Schalldruckpegel von 68,1 dB(A) an, womit sich der Japaner nicht gerade als Leisetreter outet.

## 2,6 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungslinie ist eine Zweizonen-Klimautomatik mit Luftausströmern für die Fondinsassen sowie Sitzheizung vorne inbegriffen. Sitzheizung für die hinteren

Plätze und eine Lenkradheizung sind der Topausstattung Executive vorbehalten. Eine Standheizung gibt es für den CR-V ebenso wenig wie getönte hintere Scheiben.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5 Liter große Turbobenziner leistet in Verbindung mit dem stufenlosen Automatikgetriebe 193 PS und sorgt im 1,6 Tonnen schweren CR-V für durchaus flotte Fahrleistungen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Japaner

in zügigen 5,1 s. Honda gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit glatten zehn Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 200 km/h.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner legt gute Umgangsformen an den Tag. Er bietet eine gute Laufkultur und verkneift sich störende Brummen oder Dröhnen. Lediglich bei höheren Drehzahlen erhebt er seine Stimme und wird lauter.

Der zwangsbeatmete Ottomotor entwickelt seine Leistung recht homogen und spontan. Die leichte Anfahrschwäche bei niedrigen Drehzahlen wird von der Automatik gut kaschiert.

### 1,3 Schaltung/Getriebe

Ordert man das optionale CVT-Getriebe, steigt die Leistung des Turbobenziners um 20 auf 193 PS. Auch das maximale Drehmoment fällt mit 243 statt 220 Nm etwas höher aus.

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe bietet dank der kontinuierlichen Übersetzungsänderung und den damit fehlenden Schaltvorgängen einen sehr guten Getriebekomfort. Ist man gemächlich unterwegs, lässt die Automatik den Motor bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen arbeiten. Möchte man zügiger vorankommen und tritt das Gaspedal weiter durch, zwingt das Getriebe dem Motor höhere Drehzahlen auf, ohne dabei aber wie bei früheren CVT-Getrieben den Drehzahlmesser bei konstant hoher Drehzahl verharren zu

lassen. Stattdessen simuliert die Automatik sieben Schaltstufen und sorgt damit dafür, dass das Getriebe in seinem Schaltverhalten unter Vollast einer konventionellen Automatik ähnelt. Das stufenlose Getriebe erlaubt eine recht lange Übersetzung, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.800 Umdrehungen pro Minute.

⊖ In Verbindung mit dem CVT-Getriebe muss der CR-V anders als die Variante mit Schaltgetriebe ohne Start-Stopp-System auskommen.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des CR-V ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Japaner nicht wirklich aus der Ruhe. Ein Lenkimpuls führt zwar zu merklichem Karosseriewanken, das SUV hält aber sicher die Spur. Geht man in der Kurve abrupt vom Gas, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die aber vom ESP effektiv abgefangen wird. Sportliche Gefühle kommen im CR-V aufgrund der komfortorientierten

Fahrwerksabstimmung nicht auf, zu kräftig fallen die Untersteuer- sowie Wankneigung aus.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der Japaner wenig dynamisch, aber sicher. Das ESP greift gezielt und feinfühlig ein, sodass der CR-V stets lenkbar bleibt und den Ausweichtest sicher besteht.

Der CR-V besitzt einen automatisch zuschaltenden

Allradantrieb, der bei Traktionsverlust der Vorderräder bis zu 60 Prozent des Drehmoments an die Hinterachse schickt. Somit wird der CR-V AWD zwar nicht zum ernsthaften Geländewagen, gerade auf verschneiter Fahrbahn oder rutschigem Untergrund bietet das Allradsystem jedoch einen deutlichen Traktionsvorteil gegenüber der Frontantriebsvariante.

## 2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung bietet ein ordentliches Lenkgefühl, die Lenkkräfte befinden sich auf passendem Niveau. Die Lenkung ist mit 2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag für ein SUV sehr direkt übersetzt. Die Lenkarbeit speziell im Stadtverkehr fällt dadurch erfreulich gering aus, allerdings leidet die Zielgenauigkeit etwas unter der progressiven Übersetzung (die Lenkung wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter).

## 3,4 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete CR-V durchschnittlich 37,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das können die meisten Konkurrenten besser.

⊕ Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue CR-V wartet mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung auf. Neben einem Notbremssystem samt Fußgängererkennung und Kollisionswarnung gibt es einen Spurhalteassistenten sowie eine Müdigkeitswarnung. Darüber hinaus ist das SUV serienmäßig mit einem Abstandsregeltempomat samt Stauassistent (nur in Verbindung mit Automatikgetriebe) und einem intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Die mittels Kamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung wird im Kombiinstrument angezeigt und kann durch Drücken der Set-Taste am Lenkrad eingestellt werden. Alternativ können Begrenzungen auch manuell, also verkehrsschildunabhängig, gesetzt werden.

Während einer Vollbremsung wird die Warmlinlanlage automatisch aktiviert.

⊖ Vor Fahrzeugen im toten Winkel sowie wie vor querenden Fahrzeugen beim Rückwärtsausparken warnt der CR-V nur in der Topausstattung Executive. Für den getesteten CR-V Elegance sind diese beiden Systeme nicht zu haben.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung stand kein Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung. Der CR-V schützt die Insassen mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für bis zu 2,10 m große Personen weit genug heraus-

ziehen, hinten für immerhin bis zu 1,80 m große Insassen. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

## 2,7 Kindersicherheit

⊕ Kindersitze lassen sich dank den großen und weit öffnenden Türen problemlos einbauen. Die äußeren Fondsitze besitzen Isofix-Vorrichtungen sowie eine iSize-Kennzeichnung, aber auch mit dem Gurt lassen sich Kindersitze sicher fixieren. Der Beifahrersitz ist ebenfalls für Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen geeignet, die Airbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren.

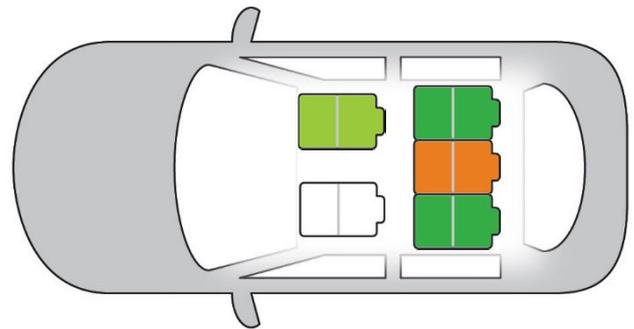
Clever: In das Brillenfach am Dachhimmel ist ein Kinderspiegel integriert, mit dem man das Treiben auf der Rücksitzbank gut im Blick hat.

⊖ Für den mittleren Fondsitz sind zwar wie für die andere Plätze Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen zugelassen, aufgrund der ungeeigneten Gurtgeometrie lassen sich Sitze dort allerdings nicht sicher befestigen. Hilfs- und Gurtschloss der Mittelgurt ist oben am Dachhimmel angebracht - sind zu nahe zusammen und sorgen dadurch dafür, dass der Sitz nicht mittig und damit nicht lagestabil befestigt werden kann. Hinzu kommt, dass das Hilfsschloss vom Gurt des linken Fondsitzes verdeckt wird, sofern dort jemand angeschnallt ist.

Die Kindersicherung lässt sich auch von Kindern einfach per Kippschalter in den Fondtüren deaktivieren. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber arbeitet nicht sonderlich feinfühlig, die gemessenen Schließkräfte fallen recht hoch aus.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,6 Fußgängerschutz

Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung stand kein Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung. Der vordere Stoßfänger ist recht nachgiebig ausgeführt, zwischen Motorhaube und -block befindet sich ausreichend Platz. Eine aktive Motorhaube

gibt es für den CR-V nicht.

⊕ Das Notbremssystem reagiert auch auf Fußgänger und hilft damit, Kollisionen mit Passanten zu verhindern.

## 4,1 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der Verbrauch des CR-V mit dem 1,5-Liter-Benziner fällt sehr hoch aus. Im Ecotest genehmigt sich der Japaner im Schnitt 8,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 237 g pro km. Im CO<sub>2</sub>-Kapitel gibt es dafür nur vier von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Honda 8,6 l, außerorts 7,7 l und auf der Autobahn hohe 11,1 l alle 100 km.

Innerorts macht sich das fehlende Start-Stopp-System bemerkbar, auf der Autobahn wirkt sich die SUV-typisch schlechte Aerodynamik negativ aus.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	8,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,7 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt noch niedrig aus. Seine Partikelemissionen, ein typisches Benzindirekteinspritzer-Problem, hat der CR-V dank des Partikelfilters recht gut im Griff. Lediglich der CO-Ausstoß im Autobahnabschnitt ist stark erhöht und kostet ihn wertvolle Punkte. Unterm Strich

gibt es 33 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten holt der CR-V 1.5 Turbo 4WD Automatik 37 Punkte und damit lediglich zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Honda verlangt für den CR-V 1.5 Turbo Elegance 4WD Automatik 35.890 Euro. Dafür erhält der Kunde ein gut ausgestattetes SUV mit viel Platz, vielen Sicherheitsfeatures, Allradantrieb und Automatikgetriebe. Serienmäßig an Bord sind Annehmlichkeiten wie LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, Navigationssystem und adaptive Geschwindigkeitsregelung.

Während die Kfz-Steuer mit 164 Euro nicht zu hoch ausfällt, schlagen die ungünstigen Versicherungseinstufungen und die hohen Kraftstoffkosten ein tiefes Loch in die Haushaltskasse. Honda gewährt eine dreijährige Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung (Auspuffanlage fünf Jahre).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 Turbo Comfort 2WD	2.0 i-MMD Hybrid Comfort e-CVT 2WD	1.5 Turbo Elegance 4WD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1993	4/1498
Leistung [kW (PS)]	127 (173)	135 (184)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1900	n.b.	243/2000
0-100 km/h [s]	9,3	8,8	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	211	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3   S	5,3   S	7,1   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/23	16/24/23	16/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	28.490	32.290	35.890

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	142 kW/193 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	243 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	7,1/8,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	162/196 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.600/1.855/1.689 mm
Leergewicht/Zuladung	1.598/752 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	561/1.756 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	57 l
Garantie Allgemein/Rost 3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)	
Produktion	Großbritannien, Swindon

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	235/60 R18 103H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Dueler H/L 33
Wendekreis links/rechts	11,9/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,6/7,7/11,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	199 g/km (WTW* 237 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.600/750 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	510/955/1.625 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>173 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>74 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>130 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>357 Euro</b>
<b>Monatliche Gesamtkosten</b>		<b>734 Euro</b>	
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) <sup>1</sup>	232 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/23		
Basispreis CR-V 1.5 Turbo Elegance 4WD Automatik	35.890 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.386 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.<sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalllackierung	620 Euro <sup>o</sup>
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,4**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,8</b>
Kofferraum-Volumen	1,4	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	3,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,1</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,5
Federung	2,5	Schadstoffe	2,7
Sitze	3,1		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Januar 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl