



Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid Elegance e-CVT 2WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (107 kW / 146 PS)

Während die aktuelle Generation des CR-V in Japan und den USA schon seit 2016 verkauft wird, hat sie den Weg nach Europa erst 2018 gefunden. Die getestete neue Hybridversion gibt es erst seit 2019 - einen Diesel bietet Honda im großen SUV nun nicht mehr an, der Hybrid muss also diese Lücke füllen. Im Innenraum gibt es kaum Einschränkungen bei der Variante mit den zwei Herzen, wie gewohnt steht viel Platz für Mensch und Gepäck zur Verfügung - dank üppiger möglicher Zuladung von über 600 kg kann der auch gut genutzt werden. Allerdings muss mangels Stauraum unter dem Kofferraumboden das Notrad entfallen, sehr ungünstig bei einer Reifenpanne. Die Anhängelast beträgt beim Hybrid nur noch 750 kg - gebremst wohlge-merkt, sonst 600 kg. Als klassisches Zugfahrzeug fällt dieser CR-V somit aus. Die Dieselve-riante des Vorgängers durfte bis zu 2.000 kg ziehen - an dieser Stelle ist der neue Hybrid folglich kein Ersatz, dafür müsste man auf den durstigen Benziner zurückgreifen.

Bleibt als weiterer wichtiger Punkt der Verbrauch - hier kann der CR-V Hybrid zumindest teilweise punkten. Denn nutzt man die technischen Feinheiten des besonderen Antriebs, dann kann das SUV erstaunlich sparsam unterwegs sein. Vorteile gegenüber der eingestellten Dieselve-riante ergeben sich aber hauptsächlich innerorts, und hier ist ein so großes Auto weniger prak-tisch. Das besondere am Honda-Hybrid: Hauptantrieb ist der Elektromotor mit immerhin 135 kW/184 PS und 315 Nm, der Verbrenner treibt meistens einen Generator an, der für den E-Mo-tor den Strom liefert. Die verbaute Lithium-Batterie dient als Puffer und Energiespender für kurze Abschnitte. Passen Geschwindigkeit und Leistungsanforderung zusammen, kann der Verben-ner auch direkt mit den Antriebsrädern gekoppelt werden und den Vortrieb leisten. Die Elektro-nik wählt die situativ jeweils effizienteste Antriebskombination. Fordert der Fahrer je nach Situa-tion die Leistung geschickt ab, kann er das Sparpotential des Antriebs gut nutzen und sehr spar-sam unterwegs sein. Gibt er aber unbedacht Gas oder agiert nervös am Gaspedal, steigt der Ver-brauch deutlich an und der Effizienzvorteil gegenüber einem reinen Benziner schmilzt dahin. Der neue CR-V Hybrid ist ein interessantes Angebot für technisch interessierte Leute, die ein ge-räumiges Auto mit guter Ausstattung zu einem angemessenen Preis suchen. Als Ersatz für die frühere Diesel-Variante kann er aber nicht dienen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5 TFSI e, Mitsubishi Outlander PHEV, Toyota RAV4 Hybrid.

- ⊕ viel Platz für Passagiere und Gepäck, guter Federungskomfort, hohe Zuladung erlaubt, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, Hybrid-Antrieb mit Sparpotential
- ⊖ bei forscher Fahrweise steigt Verbrauch erheblich an, Bedienung sehr gewöhnungsbedürftig und oft unnötig kompliziert, Beifahrersitz ohne Höheneinstellung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 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 ausgeführt 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 müssen die A-Säulen ohne Stoffüberzug auskommen 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.

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der CR-V Hybrid mit seinem 57 Liter großen Tank einen Aktionsradius von recht ordentlichen 810 km. Der Honda bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat.

⊕ Die erlaubte Zuladung fällt mit gemessenen 620 kg hoch aus, selbst für fünf Erwachsene samt reichlich Gepäck würde das reichen. 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.

⊖ Allerdings eignet sich die Hybrid-Variante des CR-V nicht als Zugfahrzeug, denn lediglich 750 kg (gebremst) bzw. 600 kg (ungebremst) darf das SUV ziehen. Auch hat kein Reserverad unter dem Kofferraumboden mehr Platz, es ist nur ein Reifenreparaturset verfügbar. 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 ist auch 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.

2,9 Licht und Sicht

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr leichter 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 der CR-V Elegance mit Parksensoren vorn und hinten sowie einer Rückfahrkamera daher, eine 360-Grad-Kamera oder ein Parkassistent sind für den Honda CR-V 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-Nebelscheinwerfer verfügen. Ab Werk gibt es helle und schnell ansprechende LED-Rückleuchten.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem japanischen 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 Hybrid 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 57 cm über der Straße in sehr 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

1,8 Kofferraum-Volumen

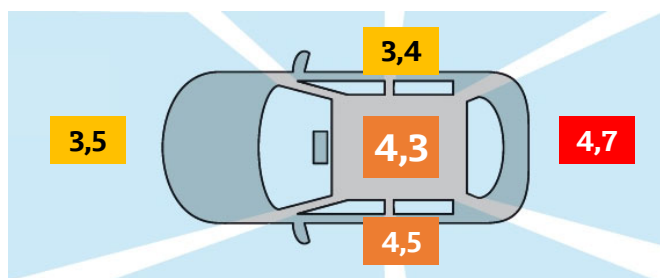
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 445 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 675 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.560 Liter Volumen verfügbar.

2,4 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. Aufgrund der Hybrid-Komponenten (z.B. Batterie) hat der getestete CR-V keinen variablen Ladeboden, er befindet

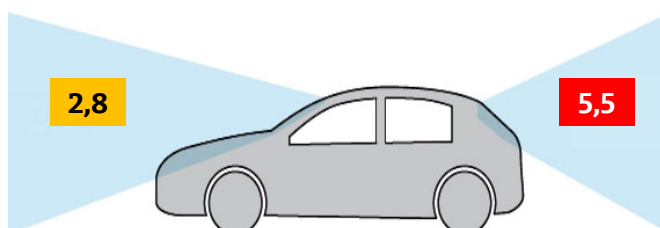
Rundumsicht

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.



Kritikpunkt. Am 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 445 l Volumen ist der Kofferraum der Hybridversion deutlich kleiner als bei den anderen, herkömmlich angetriebenen Versionen (510 l).

sich somit immer in etwa auf Höhe der Ladekante - das erleichtert das Ausladen. Zwei Lampen erleuchten bei Dunkelheit den Kofferraum, das ist hilfreich im Alltag.

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

2,8 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. Dank des geschickten Klappmechanismus senkt sich die Rückbank automatisch etwas ab, so dass eine große und weitgehend ebene Ladefläche ohne Stufe entsteht. Es gibt seitlich links einen Taschenhaken und vier Zurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante. Unter dem Ladeboden befindet sich das

Bordwerkzeug sowie ein kleines, sehr schmales Fach - von wirklichem "Stauraum" kann man also nicht sprechen. Ein Schienensystem ist nicht verfügbar, ein Kofferraumtrennnetz wird auch nicht angeboten.

⊖ 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.

2,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Honda hat das Cockpit des CR-V gegenüber dem Vorgänger komplett neu gestaltet. Das Kombiinstrument besteht aus einem TFT-Display, das die Anzeige der Fahrinformationen übernimmt. Allerdings dürfte die Ansicht nicht jedermanns Geschmack treffen. Die Geschwindigkeit wird lediglich digital und nicht mehr analog angezeigt; die Leistungsabforderung präsentiert ein variabler Balken. Leider gibt es, wie bei vielen digitalen Instrumentendisplays 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. 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.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der CR-V bietet in der getesteten Ausstattungsvariante Elegance eine umfangreiche Grundausstattung in Sachen Konnektivität und Multimediafunktionen. Ein AM-FM-DAB-Radio ist ebenso serienmäßig an Bord wie ein Navigationssystem. Zudem stehen vorn zwei USB- und eine HDMI-Schnittstelle zur Verfügung, im Fond zwei weitere USB-Anschlüsse zum Laden. Bedient werden kann das

Infotainmentsystem auch mittels Sprachbefehlen. Das Smartphone lässt sich per 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. Ein Panorama-Schiebedach ist für die Elegance-Ausstattung nicht erhältlich.

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, die Beinfreiheit ist enorm. 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 durch die hohe Fensterlinie geschmälert.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Eine Verstellung der Lehnenneigung oder verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Erstmals bietet Honda den CR-V auch als Siebensitzer an, allerdings nur in der Ausstattung Lifestyle. Vorn verfügt das SUV über zahlreiche gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Allerdings sind die vorderen Türfächer ebenso wie hinteren recht klein



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

geraten, selbst 1-Liter-Flaschen finden dort keinen Platz. Das Handschuhfach dürfte ebenfalls etwas größer ausfallen, zudem lässt es sich weder klimatisieren noch abschließen.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Für den CR-V Hybrid bietet Honda nur ein Standardfahrwerk ohne adaptive Dämpfung an. Das Serienfahrwerk des SUV ist tendenziell auf Komfort getrimmt, kann konzeptbedingte Nachteile aber nicht völlig kaschieren. So federt der CR-V bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas unwillig an, wird mit zunehmendem Tempo aber geschmeidiger. Honda versucht erst gar keine Pseudo-Sportlichkeit in die Abstimmung zu bringen,

der Fokus auf Komfort passt gut zum Fahrzeug. Bodenwellen werden gut absorbiert und harte Stöße gewissenhaft herausgefiltert. Innerorts kann der CR-V damit einen ordentlichen Federungskomfort bieten, auch Einzelhindernisse oder Kopfsteinpflaster stressen die Insassen nicht. Außerorts und auf der Autobahn bietet sich ein insgesamt guter Komfort, der den CR-V damit als Reisewagen empfiehlt.

3,1 Sitze

Die Vordersitze werden manuell justiert, beim Fahrersitz lässt sich u.a. 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

geformt und angemessen konturiert, der Seitenhalt geht in Ordnung.

Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringere Konturen und bietet kaum 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.

2,9 Innengeräusch

Honda betont, beim neuen CR-V großen Wert auf eine niedrige Geräuschkulisse gelegt zu haben - zusätzliches Dämm- und Dichtmaterial wurde verbaut. Überdies kommt die aktive Geräuschkompensation ANC (Active Noise Control) zum Einsatz, die die Motorgeräusche reduzieren soll. Bewegt man den CR-V Hybrid ruhig und gelassen, ist er ein angenehm leises und ruhiges Reisefahrzeug. Aber wenn mehr Leistung abgefordert wird und der Motor höher drehen muss, dann wird er nicht nur laut, sondern schickt erhebliches Dröhnen in den Innenraum.

Das ist zwar auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu weniger Leistungsabforderung und damit zu weniger Verbrauch zu nötigen, dennoch wären hier effektive lärmreduzierende Maßnahmen wünschenswert. Denn die sonstigen Fahrgeräusche sind niedrig und auch Windgeräusche fallen nicht explizit auf. In der Summe ergeben sich bei 130 km/h schließlich 68,3 dB(A) als Innengeräuschpegel, was letztlich nur zufriedenstellend ist.

2,8 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungslinie Elegance ist eine Zweizonen-Klimaautomatik 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 in getesteter Ausstattung ebenso wenig wie getönte hintere Scheiben.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor im CR-V Hybrid leistet stattliche 184 PS und maximal 315 Nm Drehmoment. Er beschleunigt das SUV in 8,8 Sekunden von null auf 100 km/h, maximal rennt der Japaner 180 km/h - das aber abgeregelt. Denn hierfür muss der Vierzylinder-Benziner den nötigen Strom erzeugen, und der Verbrenner kann nur maximal 145 PS erzeugen und an den Generator schicken. Bei moderater Leistungsabforderung und mittlerem Tempo koppelt die Elektronik den Verbrenner direkt an die Antriebsräder, was die Effizienz erhöht und den

Kraftstoffverbrauch signifikant senkt. Gegenüber einem reinen Verbrenner-Modell hat die Hybrid-Variante den Vorteil des spontanen Ansprechens auf Gasbefehle, wie es das sonst nur bei Elektroautos gibt. In etwa einer Sekunde geht es so beispielsweise von 15 auf 30 km/h. Die Beschleunigung von 60 bis 100 km/h - zum Beispiel für einen Überholvorgang auf der Landstraße - gelingt in 6,3 Sekunden. Ein insgesamt guter Wert, aber hier merkt man schon das recht hohe Gewicht des SUVs von über 1,6 Tonnen.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Solange der CR-V Hybrid nur elektrisch angetrieben wird, geht es leise und sehr harmonisch zu - keine auffällige Akustik, keine Vibrationen. Die gebotene Laufkultur ist erstklassig. Diese Bewertung gilt jedoch nicht für den Verbrennungsmotor. Während der Vierzylinder bei niedrigen und mittleren Drehzahlen noch recht harmonisch läuft, verliert er bei höheren Drehzahlen die Contenance. Dann ergeben sich spürbare Vibrationen am Lenkrad und an den Pedalen und der Motor plärrt derart uncharmant in den Innenraum, dass man

schnell freiwillig wieder etwas das Gas zurücknimmt - in der Hoffnung, das Aggregat zu beruhigen. Nun, auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu spritsparender Fahrweise zu animieren.

Abgesehen davon entfaltet sich die Leistung des Antriebs schön gleichmäßig, der Elektromotor sorgt für schnelles Ansprechen, das im Sportmodus noch direkter und spontaner funktioniert.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das von Honda als e-CVT beschriebene ist kein klassisches Getriebe im herkömmlichen Sinn. Für den Fahrer ergibt sich der Eindruck eines stufenlosen Getriebes, denn auf Gasbefehle hin setzt sich der CR-V in Bewegung, in Abhängigkeit der Leistungsabforderung mit mehr oder weniger hoher Drehzahl. Reicht der Strom in der Pufferbatterie nicht aus, wird der

Verbrenner zugeschaltet und liefert den für den E-Antrieb nötigen Strom. Es entsteht also der typische Eindruck: hohe Leistungsabforderung sorgt für hohe Verbrennerdrehzahlen, moderate Leistungsabforderung für niedrigere Drehzahlen. Der Vorteil dieser Konstruktion ist das völlig gleichmäßige Beschleunigen ohne jegliches Rucken, wie es bei Automaten

mit Schaltstufen auftreten kann. Dank Elektroantrieb lässt sich das Anfahren wie auch das Rangieren sehr fein dosieren. Die Fahrtrichtung wird über Tasten statt über einen Hebel vorgewählt, dabei fällt das sehr schnelle Umschalten zwischen

Vorwärts und Rückwärts auf - Rangieren gelingt so ausgesprochen flott. Mit den Schalt paddeln am Lenkrad wird die Rekuperationsleistung vorgewählt, eine Autoholdfunktion der elektrischen Handbremse ist serienmäßig.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des CR-V Hybrid ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Japaner kaum 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. Zwar verfügt die

getestete Hybrid-Variante nur über Frontantrieb, der E-Motor kann aber sehr fein geregelt werden und damit die Traktionskontrolle optimal wirken. Gegen Aufpreis ist auch Allradantrieb erhältlich.

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.

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 ziemlich direkt übersetzt. Die Lenkarbeit speziell im

Stadtverkehr fällt dadurch erfreulich gering aus, die Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Antriebseinflüsse im Lenkrad sind nicht zu spüren.

3,0 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CR-V Hybrid durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Anfangsbereich des Bremspedalwegs wird für die Steuerung der Rekuperation und deren Bremswirkung genutzt, erst

bei weiterem Niederdrücken kommen die Radbremsen mit zum Einsatz. Der Übergang ist Honda gut gelungen, der Fahrer hat ein ordentliches Pedalgefühl und die Bremse spricht insgesamt gut an.

2,0 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der CR-V wartet auch als Hybrid 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 und einem intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Die mittels Kamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung wird im Kombiinstrument angezeigt und kann durch Drücken der Set-Taste am Lenkrad für den Begrenzer übernommen werden. Alternativ können Begrenzungen auch manuell, also verkehrsschild-unabhängig, gesetzt werden. Während einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage 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.























2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm (Stand Februar 2019) erreicht der CR-V die vollen fünf Sterne. Im Kapitel Insassenschutz gibt es 93 Prozent der Punkte. Vorn passen die Kopfstützen für Personen bis über 1,95 m. Die hinteren Kopfstützen bieten immerhin noch für Menschen bis knapp 1,80 m einen guten Schutz. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig in allen CR-V. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und es erscheint die Anzeige erneut. Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden verstaut und damit schlecht erreichbar, wenn das Gepäckabteil beladen ist.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der CR-V 83 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit (Stand 02/2019). 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 Gewichtsgruppen 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Für den mittleren Fondsitz sind zwar wie für die andere Plätze Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen zugelassen, aufgrund der ungeeigneten Gurtgeometrie kann man Kindersitze dort allerdings nicht sicher befestigen. Hilfs- und Gurtschloss - der Mittelgurt ist oben am Dachhimmel angebracht - sind zu nahe beisammen 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.

3,0 Fußgängerschutz

Der CR-V bietet einen ordentlichen Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist die hohe Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen und teilweise an der Motorhaubenvorderkante. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende zu 70

3,3 UMWELT/ECOTEST

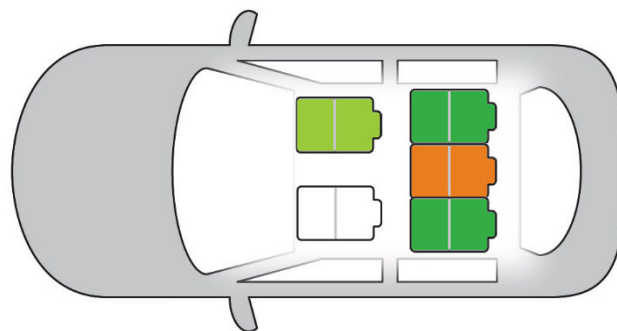
4,0 Verbrauch/CO2

Der CR-V erzielt als Hybrid im Ecotest einen Verbrauch noch 7,0 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 189 g/km. Kein besonders gutes Ergebnis, dafür gibt es in diesem Abschnitt des Tests nur 20 von 60 möglichen Punkten. Im Ecotest liegt der Verbrauch innerorts bei 5,5 l (inkl. Kaltstart), außerorts bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 9,6 l/100 km (sehr dynamische Fahrweise).

Das aufwendige Hybridsystem hat allerdings großes Potential, es hängt sehr stark vom Fahrer ab, wie sparsam der Honda unterwegs ist. Es sind enorme Verbrauchsunterschiede von rund 3,5 bis 12 l/100 km möglich, je nach dem wie und wo man fährt und wie geschickt man die Funktionalität des Antriebsystems nutzt. Entscheidend sind gar nicht so sehr die gefahrenen Geschwindigkeiten, sondern mehr, wie man beschleunigt und das Tempo hält. So ist es effizient, innerorts den CR-V Hybrid möglichst viel elektrisch zu fahren, was mit moderatem Beschleunigen und Bremsen (im Rekuperationsbereich) gut möglich ist. Außerorts sollte man zügig (aber nicht mit Vollgas) auf die gewünschte Reisegeschwindigkeit kommen und diese dann halten - dabei hektische Bewegungen am Gaspedal vermeiden, damit der Verbrenner nicht hochdreht. Geschwindigkeiten um 60 bis 70 km/h sind am ungünstigsten, weil in diesem Bereich rein elektrisches Fahren kaum noch möglich ist, aber der Verbrenner noch nicht direkt mit der Antriebsachse gekoppelt werden kann. Das erfolgt ab etwa 75

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)

Prozent der erzielbaren Punkte reicht (Stand 02/2019). Gut: Alle CR-V sind in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

km/h bei niedriger Leistungsabforderung, dann sind Verbräuche um 5 l/100 km bei ruhigem Dahinfahren möglich. Selbst bei 130 km/h gleichmäßig gefahren liegt der Verbrauch im Bereich 6 bis 6,5 l/100 km, wenn der Verbrenner die Räder direkt antreiben kann. Dieses Ankoppeln ist minimal zu merken, aber hauptsächlich an der Momentanverbrauchsanzeige zu sehen, die sich an einem bestimmten Punkt festsetzt - daher empfiehlt es sich, mit dieser Anzeige zu fahren und etwas darauf achten. Nach einer gewissen Zeit gewöhnt man sich an diese

Verbrauch

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

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

Fahrweise, die übrigens nicht langsam sein muss, sondern voll im Verkehr Mitschwimmen zulässt. Mit dieser umsichtigen und eine gewisse Geschicklichkeit erfordernden Fahrweise sind innerorts Verbräuche um 3,5 l/100 km dauerhaft möglich (bei betriebswarmem Motor), außerorts um 5,5 l/100 km und

auf der Autobahn um 6 l/100 km (bis 130 km/h). Im Alltag ergibt sich bei normaler besonnener Fahrweise ein Verbrauch zwischen 5,5 und 7 l/100 km - kurioserweise je höher der Innerortsanteil, desto niedriger.

2,5 Schadstoffe

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

wertvolle Punkte. Unterm Strich gibt es 35 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der CR-V Hybrid e-CVT 2WD 55 Punkte und damit lediglich drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die Hybrid-Version des CR-V startet bei 32.790 Euro in der Basis, für die getestete Elegance-Ausstattung ruft der japanische Hersteller mindestens 35.690 Euro auf. Dafür erhält der Kunde ein gut ausgestattetes und geräumiges SUV, das über einen ungewöhnlichen und durchaus innovativen Antrieb verfügt, der ein hohes Spritsparpotential mitbringt. Serienmäßig dabei sind LED-Scheinwerfer, Navigationssystem und die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC. Die Kfz-

Steuer liegt bei 162 Euro pro Jahr (nach WLTP-Norm), das ist für ein so großes SUV wie den CR-V gar nicht schlecht. Ungünstig hoch liegen die Kaskoklassen (Vollkasko 24, Teilkasko 23), das macht die Versicherung teuer, auch wenn die Haftpflichtklasse mit 16 recht niedrig ausfällt. 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 CVT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1993	4/1498
Leistung [kW (PS)]	127 (173)	107 (146)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1900	175/4000	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	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/23	16/24/23	16/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	28.990	32.790	36.590

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-Zyl.-Hybridmotor (Voll-Hybrid, Otto/Elektro), Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	107 kW/146 PS bei 6.200 1/min
Maximales Drehmoment	175 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,0/5,3 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	156/120 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/60 R18-
Länge/Breite/Höhe	4.600/1.855/1.679 mm
Leergewicht/Zuladung	1.614/626 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	497/1.694 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/750 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	57 l
Garantie Allgemein/Rost 3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)	
Produktion	Japan, Sayama

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	235/60 R18 103H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Dueler H/L 33
Wendekreis links/rechts	11,9/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/6,0/9,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	159 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/620 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/890/1.560 l

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

Betriebskosten	150 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	341 Euro
Monatliche Gesamtkosten	682 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/23		
Basispreis CR-V 2.0 i-MMD Hybrid Elegance e-CVT 2WD	35.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.01.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.310 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.700 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ 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	890 Euro
Metalllackierung	620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: Juni 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer