



## Honda CR-V 2.2 i-DTEC Elegance (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse  
(110 kW / 150 PS)

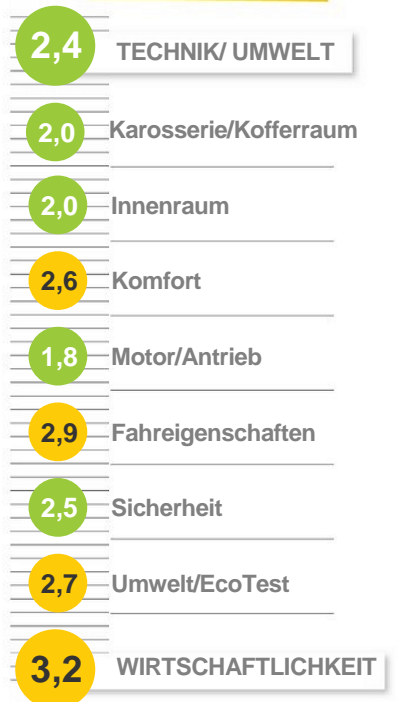
Das Facelift für den CR-V lässt sich am besten mit dezent umschreiben - es fällt nur dem Experten auf. Das Mittelklasse-SUV ist ein gefälliger Allradler, der mit einem komfortablen Fahrwerk und einem zurückhaltenden, aber dennoch kräftigen und ökonomischen Motor gefällt. Ein richtiger "Kraxler" ist das Fahrzeug mit dem technisch einfachen Allradantrieb nicht. Im Innenraum finden selbst vier Erwachsene viel Platz, der Kofferraum besitzt auch genug Größe. Interessant sind die Sicherheitssysteme wie der ACC-Tempomat mit Kollisionswarnung und PreSave-Funktionen. Die Ausstattung ist umfangreich und gut durchdacht - damit kann der CR-V auch mit deutschen Premium Konkurrenten mithalten. Wirklich günstig ist der Japaner nicht, über 32.000 Euro ruft Honda auf - sein Geld ist er aber wert. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X1, Hyundai iX35, KIA Sportage, Opel Antara, VW Tiguan

**+** gute Verarbeitung, ordentliches Platzangebot, innovative Sicherheitssysteme, umfangreiche Ausstattung, angemessener Verbrauch

**-** hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



2,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

An der Karosserie gibt es nur wenige Kritikpunkte. Der Motorraum ist zufriedenstellend gegen eintretenden Schmutz geschützt. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Es befindet sich jedoch ein gut erreichbarer Schalter im Innenraum. An Front- und Heckschürze ist der Kunststoff nur unten unlackiert; an den Seiten gibt es unlackierte Seitenleisten, die aber nicht durchgängig sind. Bei einer Reifenpanne steht ein Notrad zur Verfügung.

⊕ Insgesamt hinterlässt die Karosserie aber einen guten Eindruck bei der Verarbeitung. Und auch der Innenraum gefällt, die verwendeten Materialien wirken wertig und sind sauber verarbeitet. Es ist kein Knarzen oder Klappern zu hören. Die Türausschnitte sind

ordentlich abgedichtet gegen eindringenden Schmutz, es gibt für die Schweller einen guten Kratzschutz. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt 450 kg (inkl. Fahrer).

2,6

### Sicht

In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der CR-V noch durchschnittlich ab. Breite B- und insbesondere die sehr üppig dimensionierten C-Säulen verhindern eine bessere Bewertung.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick. Die Außenspiegel sind besonders groß und beheizbar, sie verfügen auf beiden Seiten über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Die hinteren Kopfstützen sind versenkbar. Xenonscheinwerfer und Parksensoren vorne (nur zwei Sensoren seitlich) und hinten gibt's im Lifestyle-Paket, eine Rückfahrkamera ist im Navi-Paket enthalten. Das Bild der Rückfahrkamera wird farbig im Navi-Display dargestellt. Im aktiven Sicherheitspaket CMBS ist auch adaptives Kurvenlicht enthalten.

⊖ In hinteren Nahbereich ist der Wagen unübersichtlich; so können leicht Gegenstände direkt hinter dem Fahrzeug übersehen werden. Die stark getönten "Privacy-Glass"-Scheiben schützen die hinteren Insassen vor Sonne und Blickkontakt, verbessern aber nicht gerade die Übersichtlichkeit.

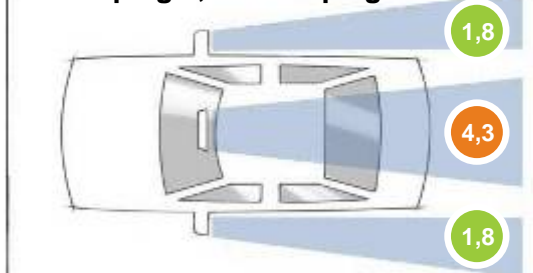


Vor allem die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

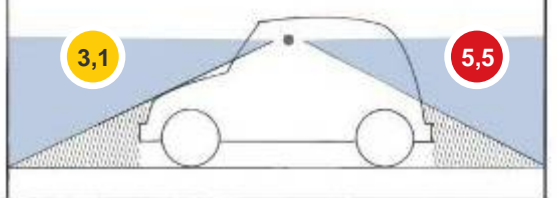
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

---

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Fernbedienung der Zentralverriegelung hat verschieden große, verwechslungssichere Tasten. Man kann vorne wie hinten recht bequem einsteigen, nur die Schweller sind hoch. Hinten ist angenehm, dass die Türen fast im 90-Grad-Winkel öffnen. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, sie sind aber etwas grob gerastert. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

---

## 0,6 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Mit 545 l ist der Kofferraum für die Fahrzeugklasse sehr groß. Wird die Rückbank umgeklappt, stehen 910 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante bzw. bis unter die Laderaumabdeckung). Der Kofferraum kann bei Bedarf auch über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden.



---

## 2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen; die Ladekante fällt mit knapp 70 cm noch niedrig aus, die Kante innen stört mit ihren 7 cm kaum. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Mit seiner glattflächigen Form ist der Kofferraum sehr gut nutzbar.

⊖ Nur eine Lampe oben am Dachhimmel, damit fällt die Beleuchtung schwach aus; zumal man bei ausgezogener Laderaumabdeckung darunter nichts mehr sieht.

**Mit 545 l Volumen ist der Kofferraum des CR-V von beeindruckender Größe und übertrifft die meisten Klassen-Konkurrenten erheblich.**

---

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehne der Rückbank kann im Verhältnis 40:20:40 geteilt umgeklappt werden. So können auch lange Gegenstände praktisch transportiert werden. Die Rückbank kann auch verschoben werden und damit der Beinraum hinten und das Kofferraumvolumen variiert werden. Ein nützliches Feature: das auf zwei Ebenen fixierbare Laderaum-Bord, mit dem leichtere Gegenstände getrennt von schweren separat transportiert werden können (horizontale Teilung des Kofferraums).

⊖ Für den Transport loser Gegenstände vermisst man kleine Staufächer.

---

## 2,0 INNENRAUM

---

### 1,5 Bedienung

Optional verfügt der Wagen über die radargestützte adaptive Abstandsregelung ACC, die auch im Falle eines drohenden Auffahrunfalls optisch und akustisch warnt. In der Praxis funktioniert das System recht gut; nur in manchen Situationen erkennt es die Verkehrslage nicht schnell genug oder nicht richtig, so dass es zu unerwünschten, aber niemals gefährlichen Reaktionen kommen kann (z.B. Fehlwarnungen). Das System ist also in jedem Fall ein deutlicher Sicherheitsgewinn.

⊕ Der überarbeitete CR-V lässt sich sehr leicht bedienen, nach kurzer Eingewöhnung kommt man gut zurecht. Lenkrad (längs- und höheneinstellbar) und Pedale liegen günstig, nur die Kupplung steht etwas weit vor. Die Anordnung des Schalthebels sowie des außergewöhnlichen Hebels der Handbremse empfindet man nach kurzer Eingewöhnung als einwandfrei. Die Nebelleuchten lassen sich praxisgerecht mit dem Fahrlichtschalter bedienen. Die vorderen elektrischen Fensterheber besitzen eine Antippautomatik. Für die Klimaautomatik befinden sich die Bedienelemente recht gut erreichbar in der Mittelkonsole; die Schalter für Umluft und Heckscheibenheizung findet man ebenfalls leicht. Das Radio mit Navigationssystem (Aufpreis) ist einfach in der Handhabung, und per Touch-Screen komfortabel zu bedienen (im Testwagen nicht vorhanden). Radio und Tempomat lassen sich über Tasten am Lenkrad einstellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion. Es gibt vorne und hinten viele praktische Ablagen und Getränkehalter, über dem Handschuhfach befindet sich ein zweites kleines Staufach.

⊖ Negativ zu erwähnen ist lediglich das Handschuhfach, dessen Beleuchtung nur bei eingeschaltetem Fahrlicht funktioniert.

---

### 2,3 Raumangebot vorne\*

⊕ Die Vordersitze lassen sich für bis zu 1,85 m große Personen zurückschieben, dann wird der Beinraum knapp. Die Kopffreiheit ist üppig, das trägt zum guten subjektiven Raumgefühl bei.

---

### 2,4 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank können zwei Erwachsene bequem sitzen, für drei nebeneinander wird es eng.

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können auf der Rückbank knapp 1,95 m große Personen sitzen. Es gibt also reichlich Platz und entsprechend angenehm fällt auch das Raumgefühl aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz.

---

### 3,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die einzelnen Teile (1/3 zu 2/3 geteilt) der Rücksitzbank können längs verschoben, sowie deren Lehnen-Neigung eingestellt werden.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Honda recht gut gelungen; Komfort-Ansprüchen kann sie gerecht werden, für sportliches Fahren ist der CR-V damit aber weniger geeignet, weil dann die Karosserie sich zu deutlich bewegt. Wanken und Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sind etwas ausgeprägter, dafür entschädigt das Fahrwerk mit gutem Schluckvermögen auf schlechteren Straßen. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse werden ordentlich absorbiert. Die weiche Abstimmung führt aber auch zu deutlicherem Nachschwingen auf langgezogenen Fahrbahnwellen. Beladen bleibt komfortabel, die Karosseriebewegungen nehmen noch etwas zu.

## 2,6 Sitze

- + Der Fahrersitz lässt sich u.a. in der Höhe einstellen und damit unterschiedlichen Staturen gut anpassen. Die ausgewogen gepolsterten Sitze sind vorne gut konturiert und bieten den Insassen genügend Seitenhalt und eine angenehme Sitzposition; die Lehnen sind hoch genug. Auch hinten sitzt man recht gut, allerdings fällt der Seitenhalt recht spärlich aus, weil es an brauchbarer Konturierung fehlt. Alle Mitfahrer verfügen über Haltegriffe am Dach.
- Der Beifahrersitz lässt sich in der Höhe nicht einstellen.

## 2,6 Innengeräusch

Bis 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Fahr- und Windgeräusche zeigen sich nicht besonders auffällig, fallen aber nicht besonders niedrig aus. Der Motor gehört zur angenehmen Sorte, er wird auch unter Last nicht störend und bleibt meist zurückhaltend im Hintergrund.

## 3,0 Klimatisierung

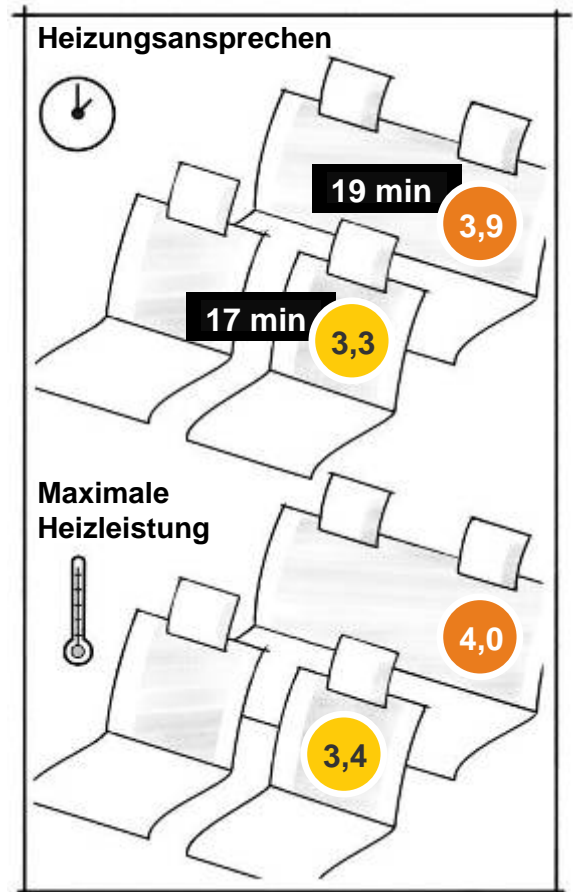
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer). Die Heizleistung ist noch durchschnittlich. Vorne und besonders hinten vergeht relativ viel Zeit, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen im Innenraum einstellen. Die hinteren Seitenfenster lassen sich nur etwa zu zwei Dritteln öffnen.

- + Eine einfach zu bedienende Zweizonen-Klimaautomatik ist Serie. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Automatikfunktion regelt fein und situationsangepasst.
- Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, sie lässt sich leider nur in vorgegebenen Kombinationen einstellen.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

## 2,3 Fahrleistungen\*

- + Der 2,2-l-Turbodiesel leistet 150 PS, mit dem immerhin knapp 1,8 Tonnen schweren SUV hat er kein leichtes Spiel, schlägt sich aber wacker. Dreht man die Gänge aus, kann man ordentliche Beschleunigungswerte erzielen. Schaltfaules Fahren ist dank 350 Nm Drehmoment die Stärke des Motors, denn auch in den oberen Gängen klappt das zügige Beschleunigen problemlos.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C



---

## 2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft für einen Diesel ziemlich ruhig, wenn auch subjektiv nicht ganz so souverän wie im Honda Accord. Insbesondere für einen Vierzylinder-Diesel ist die Laufkultur sehr gut, der Motor bleibt stets weitgehend dezent im Hintergrund.

---

## 1,6 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich gut einlegen, die Schaltung arbeitet etwas knochig und nicht besonders leichtgängig, aber mit knackig kurzen Schaltwegen. Auch schnelles Gangeinlegen klappt gut. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich problemlos einlegen. Ein Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über eine ökonomische Gangwahl und hilft damit beim Kraftstoffsparen.

---

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors, es steht jederzeit eine passende Übersetzung parat. Zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Das Drehzahlniveau ist auch auf der Autobahn nicht zu hoch, gleichzeitig hat der Motor noch genug Kraft, um auch ohne Zurückschalten zügig beschleunigen zu können.

---

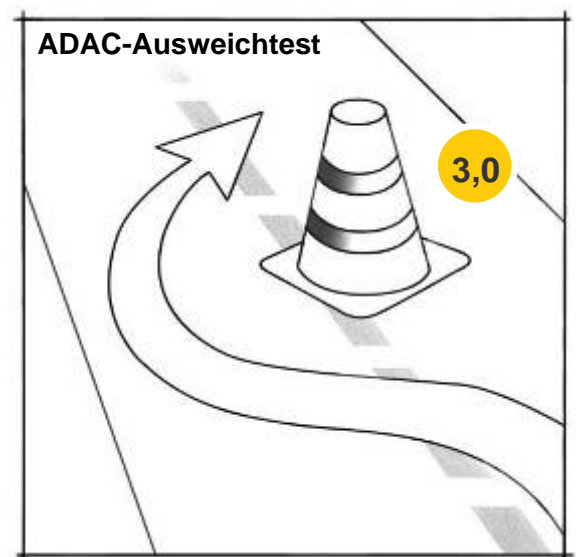
# 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

---

## 2,6 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest schlägt sich der CR-V zufriedenstellend. Der Wagen lenkt zunächst gut ein, bricht beim Gegenlenken etwas aus, wird aber schließlich von VSA eingefangen. Der Driftwinkel ist teils recht hoch, daher die nur durchschnittliche Bewertung. Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht, jedoch fühlt sich für die Insassen die Seitenneigung bedenklich an.

⊕ Bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält der CR-V gut die Spur und bleibt wegen des breiten Grenzbereichs lange beherrschbar. Der "Dual-Pump"-Allradantrieb schaltet die Hinterachse bei Bedarf zu, so dass es kaum Traktions-Probleme gibt. Das Stabilitätsprogramm VSA, welches in kritischen Situationen Schleudern wirkungsvoll vermeiden kann, ist in allen Motorisierungen serienmäßig an Bord. Zusätzlich verfügt der Wagen über das Anhänger-Stabilisierungsprogramm TSA (Trailer Stability Assist), das auch bei Gespannbetrieb für eine hohe Fahrsicherheit sorgt.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,5 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der CR-V deutlich, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Leichte Lastwechselreaktionen in Wechselkurven sind feststellbar, werden aber von der elektronischen Stabilitätskontrolle in den Griff gebracht. Voll beladen bleibt der CR-V gutmütig.

## 3,0 Lenkung\*

Die Lenkung zeigt ein durchschnittliches Ansprechverhalten und eine mäßige Zielgenauigkeit. Sie ist relativ direkt und leichtgängig, kann aber nur ausreichend Fahrbahnkontakt vermitteln. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad gering, jedoch macht ein Wendekreis von 12 m den CR-V nicht gerade handlich.

## 3,5 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CR-V durchschnittlich 40,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei höherer Beanspruchung standfest. Die Bremsen sprechen ordentlich an und lassen sich gut dosieren. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrer, in einer Notsituation das volle Potential der Bremse nutzen zu können.

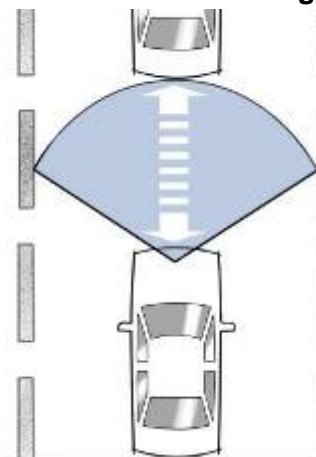
## 2,5 SICHERHEIT

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben ESP ist der Wagen auch mit einem elektronischen Bremsassistenten ausgestattet. Erfreulich in dieser Klasse: Für den CR-V ist im Rahmen eines optionalen Safety-Pakets das präventive Fahrerassistenzsystem CMBS mit adaptiver Geschwindigkeitsregelung und Bremseneingriff bei drohendem Auffahrunfall erhältlich. Zusätzlich werden bei Auslösen von CMBS die vorderen reversiblen Gurtstraffer ausgelöst und es erfolgt eine optische und akustische Warnung. Im CMBS-Paket enthalten ist zusätzlich adaptives Kurvenlicht, Xenon-Scheinwerfer sind im Lifestyle-Paket dabei. Die hoch gesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen.

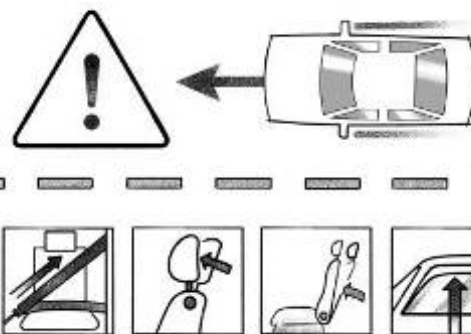
⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Automatische Abstandsregelung



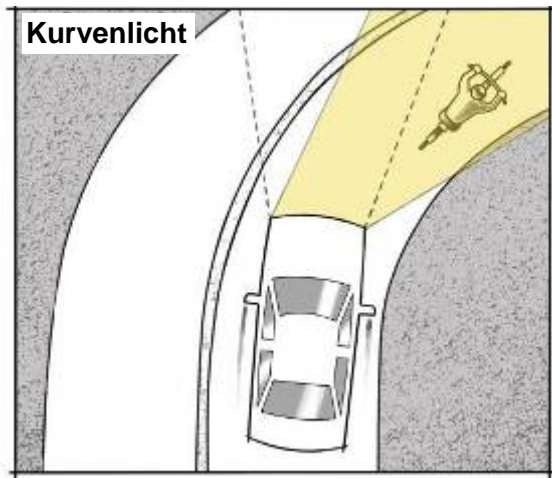
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

### PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

### Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ausgestattet mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie Gurtwarnern für alle Insassen erreicht der Honda CR-V beim EuroNCAP-Crashtest volle fünf Sterne (Test 2007 mit Rechtslenker, beim Linkslenker ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten). An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützen bieten vorne bis 1,85 m großen Personen einen guten Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Info-Display angezeigt.

⊖ Die Kopfstützen hinten lassen sich nicht weit genug ausziehen, so können sie nur Personen bis 1,60 m Größe sicher schützen.

## 3,0 Kindersicherheit

Die beiden äußeren Sitzplätze der Rückbank sind für Kindersitze geeignet, für drei Kindersitze nebeneinander ist die Innenbreite ohnehin zu knapp. Isofix und Ankerhaken stehen als Befestigungshilfen zur Verfügung. Die losen Gurtschlösser erleichtern das Angurten nicht gerade, von Vorteil sind aber die üppigen Gurtlängen und die günstigen Gurtanlenkpunkte. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der CR-V 37 Punkte und damit vier von fünf Sterne.

⊖ Auf dem Beifahrersitz darf kein rückwärtsgerichteter Kindersitz montiert werden, da die Airbags dort nicht abschaltbar sind. Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

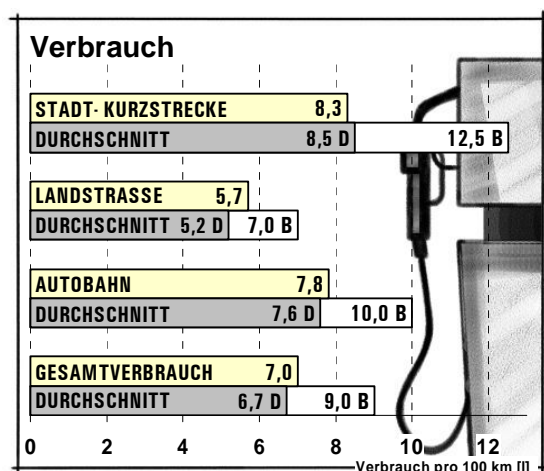
## 3,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der CR-V nur 13 Punkte und damit zufriedenstellende zwei von vier Sterne erreichen. Der Stoßfängerbereich ist entschärft, die Randbereiche der Motorhaube bergen aber noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Honda CR-V mit dem 2,2-l-Dieselmotor liegt bei 7,0 l Diesel alle 100 km. Damit ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 183 g verbunden. Im EcoTest reicht es für 27 Punkte. Innerorts benötigt das SUV 8,3 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 7,8 l Diesel pro 100 km.



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



---

## 2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas bewegen sich noch im niedrigen Bereich. Auffällig sind nur die Stickstoffoxid-Emissionen besonders im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Die Partikel werden vom Filter sehr effektiv aufgefangen. In der Ecotest-Bewertung reicht es für 39 von 50 Punkten im Schadstoffbereich. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte, so bekommt der CR-V Diesel auf 66 Punkte und damit drei von fünf Sterne im ADAC EcoTest

---

## 3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 2,4 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der CR-V eher genügsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht (im Vergleich zu seinen Konkurrenten), kann er hier eine noch gute Bewertung erreichen.

---

### 2,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der Honda CR-V besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre. Honda spendiert dem CR-V nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände bedeuten, vor allem für den Normal- und Wenigfahrer, mehr Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern eine noch bessere Benotung.

---

### 2,4 Wertstabilität\*

⊕ Dem CR-V wird eine recht beständige Restwertentwicklung prognostiziert. Günstig wirken sich die moderne Technik (z.B. Radar-Tempomat) und zahlreiche durchdachte Details aus, ebenso der genügsame, aber dennoch kräftige Motor. Es ist gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem Modellwechsel zu rechnen.

---

### 3,7 Kosten für Anschaffung\*

Bei einem Grundpreis von 32.350 Euro für das getestete Modell kann man nicht von einem günstigen Auto sprechen. Zudem die zwei empfehlenswerten Pakete (Safety und Lifestyle) mit weiteren 3.700 Euro zu Buche schlagen. Dann hat man aber ein wirklich umfassend und üppig ausgestattetes Fahrzeug.

4,1

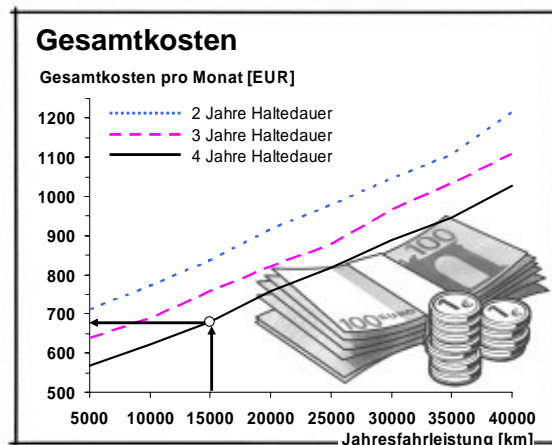
## Fixkosten\*

– Die festen jährlichen Kosten fallen recht hoch aus. Die Steuer liegt bei 311 Euro im Jahr, bei Haftpflicht sowie Voll- und Teilkasko ist der CR-V recht hoch und damit ungünstig eingestuft.

3,4

## Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, dann kann sich der CR-V im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Die hohen Fixkosten und die absolut gesehen hohen Kosten für den Wertverlust wirken sich negativ aus, etwas Boden gut machen kann er bei den Betriebskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 680 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.2 i-DTEC
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/2199
Leistung [kW(PS)]	110(150)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	192/4200	350/2000
0-100 km/h[s]	10,2	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,8 S	7,0 D
CO2 [g/km]	190	171
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/19	18/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	180	311
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	668	659
Preis [Euro]	26.950	30.500

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2199 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/65R17T
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/60R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,9/12 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>7,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,3/ 5,7/ 7,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	171g/km / <b>183g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4570/1820/1675 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1710 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>545 l/910 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	<b>825 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>126 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>53 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>101 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>399 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>679 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/21
Grundpreis	32.350 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Honda CR-V 2.2 i-DTEC Elegance (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Heckkamera (Navigations-Paket)	2600 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (Safety-Paket)	1200 Euro°
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	1750 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Safety-Paket)	1200 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (Lifestyle-Paket)	2500 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Lifestyle-Paket)	2500 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1650
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	524 Euro°
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	525 Euro°
Panorama-Glasdach (nur bei Executive)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,9</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,6
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	2,5
Ein-/Ausstieg	2,2	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Variabilität	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	3,3
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Schadstoffe	2,1
Federung	2,2		
Sitze	2,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,2</b>
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	2,4
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,7
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	4,1
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest