



## Honda CR-V 2.2 i-DTEC Executive 4WD (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der CR-V - die nächste Generation des Honda-SUV - steht bei den Händlern. Das Blechkleid wurde aerodynamisch optimiert und modernisiert. Die Front zieren ein wuchtiger Kühlergrill und die neu gestalteten Hauptscheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht. Am Heck fallen die Rückleuchten auf, die am oberen Ende mit dem Heckspoiler eine fließende Form bilden. Für den Vortrieb sorgt ein 2.2-l-Dieselmotor, der bei Bedarf die Antriebskraft auf alle vier Räder überträgt. Das Aggregat ist recht laufruhig und dank komfortablem Fahrwerk und guter Platzverhältnisse ist ein angenehmes Reisen möglich. Serienmäßig ist der CR-V mit allen üblichen Assistenzsystemen ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit einem Kollisionswarnsystem und aktiven Gurtstraffern sowie einen Spurhalteassistenten (Safety-Paket; nicht im Testwagen). Die Komfortausstattung ist recht umfangreich, allerdings ist der Honda mit einem Grundpreis von 37.455 Euro nicht gerade günstig.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Chevrolet Captiva, Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mitsubishi ASX, an Qashqai, Subaru XV, VW Tiguan.

**+** großer Innen- und Kofferraum, guter Reisekomfort, umfangreiche Sicherheitsausstattung lieferbar

**-** recht geringe Zuladung, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,2 Langstrecke

2,0 Transport

2,4 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

2,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

Der neue CR-V kann insgesamt mit einer guten Verarbeitung punkten, wenn auch etwas Verbesserungspotenzial vorhanden ist.

**+** Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Sowohl an Front als auch am Heck sind austauschbare Schutzelemente und auch an den Fahrzeugflanken befinden sich Kunststoffleisten, die bei Parkremplern oder vor fremden Autotüren schützen. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die Schweller besitzen Lackschutzleisten. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls ordentlich verarbeitet. Teilweise sind die Armaturen geschäumt und Applikationen werben das Interieur optisch auf. Der Tankdeckel wird über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt, ein extra Drehverschluss braucht nicht geöffnet zu werden. Aufgrund des Fehlbetankungsschutzes kann der Honda nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden. Der Motorraum ist von unten abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und somit die Geräuschemissionen und den Kraftstoffverbrauch.

**-** An den Türinnenseiten sind Schweißstellen gut sichtbar und sowohl die Heckklappe als auch die Motorhaube besitzen Innen keinen schützenden Decklack. Die unteren Bereiche der Armaturentafel und die Türverkleidungen sind aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

2,4

### Alltagstauglichkeit

Mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz bietet der CR-V eine noch gute Alltagstauglichkeit.

**+** Mit einer Tankfüllung (58 l) sind Reichweiten bis rund 900 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Reling ist Serie. Für den Fall einer Reifenpanne sind Radmutterenschlüssel, Wagenheber und ein Notrad vorhanden.

**-** Die maximale Zuladung fällt mit 445 kg nicht besonders üppig aus. Die Notradmulde ist für die Fahrbereifung zu klein.

2,5

### Sicht

Beim Sichtkapitel schneidet der CR-V dank ordentlichem Licht und einer zufriedenstellenden Fahrzeugübersicht noch gut ab.

**+** Aufgrund der erhöhten Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Beim Rangieren helfen Parksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera. Die Außenspiegel fallen groß aus und liefern ein gutes Sichtfeld nach hinten. Zudem besitzen beide Spiegel einen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen lassen. Das Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer und im Dunkeln wird die Fahrbahn durch das Bi-Xenonlicht gut ausgeleuchtet - die Fernlichtsteuerung übernimmt der Fernlichtassistent. Zudem besitzt der CR-V ein Abbiegelicht, das die seitlichen Bereiche an Kreuzungen beim Abzweigen mehr erhellt. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.



**Breite Dachsäulen und eine hohe Fensterlinie beeinträchtigen die Sicht nach hinten.**

Die Scheibenwischer weisen einen guten Wirkungsbereich auf, etwas störend ist jedoch, dass der linke Wischer recht weit innen endet und somit das Spritzwasser vor dem Fahrer durch den Fahrtwind nach oben fließt - das macht ein Nachwischen notwendig.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet der CR-V im hinteren Mittelfeld - besonders der Blick nach schräg hinten ist stark eingeschränkt. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich noch zufriedenstellend lokalisieren, hinten ist dies aber aufgrund der hohen Fensterlinie nur mäßig möglich. Der Innenspiegel ist klein, wodurch auch das Sichtfeld nach hinten klein ausfällt.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug ist mit einem schlüssellosem Zugangssystem ausgestattet und kann über kleine Tasten in den Vordertüren geöffnet/abgeschlossen werden. Die Türausschnitte fallen groß aus und die Sitze sind in einer sehr günstigen Höhe - dadurch ist ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich.

+ Die Türen gehen weit auf und die drei Rasterungen sind zufriedenstellend dimensioniert, wenn auch die Tür bereits in der ersten Rasterung weit offen ist. Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt nicht zu groß aus und durch die hohe Dachlinie können auch große Personen einfach zusteigen. Man gelangt auch im Fond einfach ins Fahrzeug, jedoch behindert hier der breite Schweller etwas. Haltegriffe am Dachhimmel sind auf allen Plätzen vorhanden. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer die Umgebung vor dem Fahrzeug eine Zeit lang noch aus.

⊖ Die Türschweller sind relativ hoch, wodurch ein großer Schritt beim Einsteigen notwendig wird.

## 0,8 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus.

+ Üblicherweise fasst das Ladeabteil großzügige 500 Liter (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Es lassen sich 16 handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Kofferraum-Volumen auf enorme 985 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann kann das Ladeabteil auch über einen weiten Bereich bis unters Dach beladen werden.

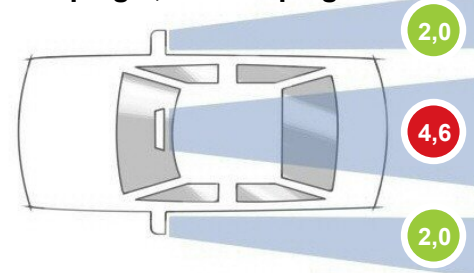
## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum des CR-V ist insgesamt gut zugänglich und lässt sich einwandfrei nutzen.

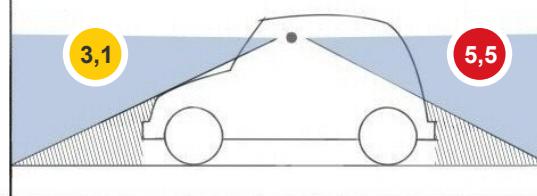
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Mit 500 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Honda CR-V zwar gegenüber dem Vorgängermodell um 45 Liter kleiner ausgefallen, allerdings die immer noch beeindruckende Größe übertrifft die meisten Klassen-Konkurrenten.

⊕ Die Heckklappe öffnet (Schalter im Innenraum) und schließt elektrisch. Die Ladeöffnung erweist sich als hoch und breit, wodurch sich sperrige Gegenstände leichter einladen lassen. Die äußere Ladekante liegt nur 66 Zentimeter über der Straße, daher muss das Ladegut nicht weit angehoben werden. Auch der Ladeboden ist nahezu eben zur Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Der Kofferraum ist nicht zu tief, so dass sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen lassen. Am Dachhimmel befindet sich eine recht große Lampe, die den Kofferraum zufriedenstellend ausleuchtet, wenn das Gepäckraumrollo eingefahren ist.

⊖ Die Heckklappe bietet lediglich Personen bis 1,79 m genügend Platz - große Personen stoßen sich leicht den Kopf. Klappt man die Rücksitzbank um, steigt der Kofferraumboden leicht an.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

Mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank zeigt der CR-V eine übliche Kofferraum-Variabilität.

⊕ Die Sitze lassen sich auch vom Kofferraum aus mit wenigen Handgriffen umlegen. Betätigt man den Entriegelungshebel, klappt die Rückbank automatisch nach vorn. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es stabile Zurrösen und ein kleines Netz in der seitlichen Kofferraumverkleidung.

⊖ Insgesamt gibt es kaum Ablagemöglichkeiten für kleine Gepäckstücke.

## 2,0 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

Das Cockpit des CR-V ist recht übersichtlich gestaltet. Mit den meisten Funktionen kommt man bereits nach kurzer Zeit zurecht, teilweise ist jedoch eine gewisse Eingewöhnung notwendig.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel liegt sehr gut zur Hand und der Fahrersitz lässt sich elektrisch (Bedienelemente in der Sitzverkleidung) justieren. Der Start-/Stopp-Knopf ist beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden, allerdings wird dieser etwas vom Lenkrad verdeckt. Das Licht kann über den gut greifbaren Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert werden, alternativ wird sowohl das Abblend- als auch Fernlicht sensorgesteuert - ebenso die Scheibenwischer. Die Nebelleuchten lassen sich ebenfalls im Lenkstockhebel einschalten, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente selbst sind groß und können einwandfrei abgelesen werden. Allerdings sind die Anzeigen in mehreren Ebenen, was anfangs etwas irritierend ist. Der Fahrer wird dort über alle wichtigen Betriebszustände, wie den Lichtstatus und die Kühlflüssigkeitstemperatur informiert. Über den Bordcomputer lassen sich u.a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufen. Darüber hinaus können diese Informationen auch über das mittig in der Armaturentafel platzierte Multi-Informationdisplay abgerufen werden. Zudem werden dort die Außentemperatur, Uhrzeit, Audiodaten und Klimateinstellungen wiedergegeben. Das Klimaanlagebedienteil liegt günstig und ist übersichtlich gestaltet, wird aber teilweise vom Schalthebel verdeckt. Die eingestellten Parameter werden dort ebenfalls angezeigt. Das Radio kann am Lenkrad oder am Audio-/Navigationsbedienteil (auch Touchscreen) eingestellt werden, das in einer guten Höhe ist. Die Schaltelemente und Piktogramme sind jedoch recht klein.



**Modernes Design, gute funktionelle Bedienung und eine ordentliche Verarbeitung kennzeichnen den Honda CR-V.**



Die Geschwindigkeitsregelanlage wird ebenfalls am Lenkrad aktiviert. Die elektrischen Fensterheber haben vorn wie hinten eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es ein großes Staufach in der Mittelkonsole und Türfächer, hinten Lehnentaschen, Türfächer und Becherhalter (in der umgeklappten Mittellehne integriert).

➖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Vorn stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist recht klein und nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

Vorn ist das Platzangebot gut, die Beinfreiheit fällt aber im Klassenvergleich nicht zu großzügig aus.

➕ Fahrer bis 1,87 m finden genügend Beinfreiheit vor, das entspricht gutem Klassenmittelfeld. Als großzügig erweisen sich jedoch die Kopffreiheit und die Innenraumbreite - daher ist auch das Raumempfinden angenehm.

---

## 1,9 Raumangebot hinten\*

Im Fond sind die Platzverhältnisse ebenfalls ordentlich, so dass ein entspanntes Reisen möglich ist.

➕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis etwa 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Dank der großzügigen Innenbreite haben zwei Personen ein angenehmes subjektives Raumempfinden - zu dritt wird es auf der Rückbank aber etwas eng.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.**

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Für den CR-V werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität ausreichend aus.

➕ Die Sitzlehnenneigung kann auf der Rückbank eingestellt werden.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung hat Honda recht komfortabel gewählt, so werden lange Strecken nicht zur Belastungsprobe. Es kann aber auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

➕ Durch die komfortable Abstimmung schwingt der CR-V, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, bei langwelligen Fahrbahnunebenheiten etwas nach, unangenehm wird es aber nicht. Kurze Fahrbahnwellen und Einzelhindernisse werden souverän absorbiert und dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Raue Fahrbahnbeläge regen die Karosserie zu leichtem Stuckern an, jedoch wird das Fahrzeug nicht zu nervös. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen wenig durchgeschüttelt und auch Querfugen dringen nicht zu stark durch.

Vertikalbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind recht gut gedämpft. Seitenneigungen sind besonders in schnell durchfahrenen Kurven ausgeprägter, fallen insgesamt aber nicht zu stark aus.

## 2,4 Sitze

In der getesteten Variante ist der CR-V serienmäßig mit Ledersitzen ausgestattet, die einen guten Sitzkomfort bieten.

- + Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen, am Beifahrerplatz kann die Sitzhöhe manuell justiert werden. Beide Sitze verfügen über eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Lehnen zeigen sich recht gut konturiert, die Flächen könnten etwas ausgeprägter sein - insgesamt bieten die Vordersitze aber einen recht guten Seitenhalt. Die Lehnen fallen hoch aus und der Fahrer kann seinen linken Fuß ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Auch im Fond fallen die Lehnen hoch aus, die Sitzposition ist dort zufriedenstellend, wenn sich auch etwas mehr Oberschenkelauflege positiv auf den Sitzkomfort auswirken würde.
- Die Rücksitzbank ist insgesamt wenig konturiert und bietet dadurch wenig Seitenhalt.

## 2,2 Innengeräusch

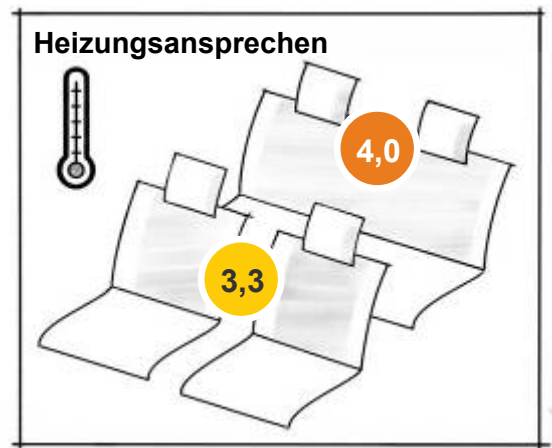
Das Geräuschniveau ist im Innenraum angenehm niedrig.

- + Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 68,2 dB(A). Doch auch das subjektive Geräuschempfinden ist angenehm. Weder Fahr- noch Windgeräusche fallen unangenehm auf, wenn auch letztere bei höheren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sind. Nach dem Kaltstart ist der Dieselmotor etwas präsenter. Im normalen Fahrbetrieb arbeitet der Motor angenehm ruhig.

## 2,9 Klimatisierung

Der CR-V ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die situationsangepasst regelt.

- + Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden.
- Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Beim ADAC Heizungstest wird der vordere Bereich des Innenraums zufriedenstellend warm, hinten dauert es jedoch recht lang bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

Der 2,2-l-Dieselmotor leistet 150 PS und entfacht ein Drehmoment von 350 Nm. Das genügt um bei den Fahrleistungen noch gut abzuschneiden.

⊕ Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors gut, im sechsten Gang entspricht die Motorelastizität gutem Klassenmittelfeld. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in sechs Sekunden absolviert, auch dieser Wert findet sich im guten Klassenmittelfeld wieder. Insgesamt ist man mit dem Aggregat ausreichend motorisiert.

---

## 2,3 Laufkultur

Der Diesel legt für einen Vierzylinder eine gute Laufkultur an den Tag.

⊕ Unter Last sind im unteren Drehzahlbereich zwar Vibrationen am Lenkrad spürbar, diese fallen aber nicht sehr ausgeprägt aus - dann dröhnt es auch leicht im Innenraum. Darüber hinaus produziert das Aggregat aber wenig Störfrequenzen und erweist sich auch als langstreckentauglich.

---

## 1,9 Schaltung

Die Schaltung ist Honda gut gelungen, die Gänge sind präzise geführt.

⊕ Die Gänge lassen sich recht leicht schalten, wenn auch beim Einlegen ein gewisser Widerstand überwunden werden muss. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, schnelle Gangwechsel lassen sich dennoch nur bedingt realisieren, da der der Widerstand bei schnellen Schaltvorgängen etwas ausgeprägter ist. Der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden, jedoch ist dieser hinten rechts positioniert - das ist nicht optimal. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die Kupplung lässt sich einwandfrei dosieren und dank einer Berganfahrhilfe ist auch ein Anfahren an Steigungen problemlos möglich.

---

## 2,0 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

⊕ Das Getriebe zeigt sich gut gespreizt und die einzelnen Abstufungen passen zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht das Aggregat mit 2650 Touren. Damit liegt das Drehzahlniveau noch nicht zu hoch und der Motor weist noch ausreichende Zugkraftreserven auf.

---

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des CR-V geht in Ordnung. Er ist prinzipiell untersteuernd ausgelegt, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht.

⊕ Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität und der CR-V reagiert schnell auf plötzliche Ausweichmanöver, quittiert diese aber mit einem leichten Nachpendeln. Beim ADAC Ausweichtest gibt er ein insgesamt gutes Bild ab. Beim ersten Anlenken drängt der Wagen leicht mit dem Heck, wird aber durch das elektronische Stabilitätsprogramm eingeregelt, was zu einem untersteuernden Fahrverhalten führt. Beim anschließenden Gegenlenken zeigt sich ein ähnliches Bild.

Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, zeigt der CR-V recht deutliche Lastwechselreaktionen, in Gefahrensituationen greift das ESP aber zuverlässig. Voll beladen wird der Grenzbereich früher erreicht.

## 2,5 Lenkung\*

Die Lenkung zeigt sich präzise, allerdings könnte die Lenkradrückmeldung ausgeprägter sein.

⊕ Die Lenkung spricht auch bei schnellen Ausweichmanövern gut an und beim Rangieren ist aufgrund der Leichtgängigkeit kein hoher Kraftaufwand erforderlich.

⊖ Die Lenkübersetzung könnte direkter sein, das hätte weniger Kurbelarbeit beim Rangieren zur Folge. Der Wendekreis liegt mit 11,7 m im hinteren Klassenmittelfeld.

## 2,2 Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich sowohl standfest als auch belastbar.

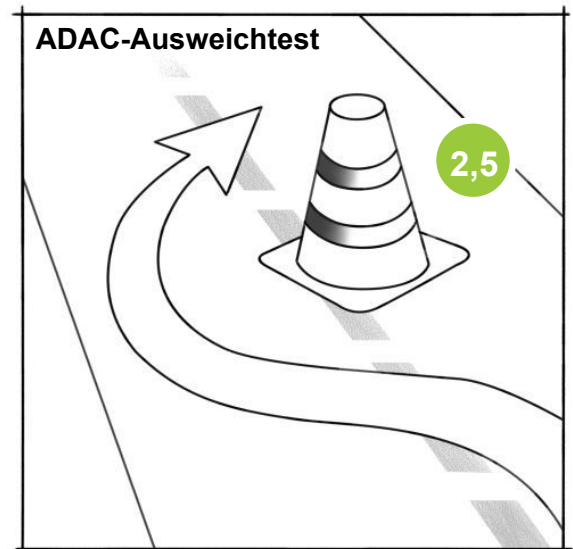
⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CR-V durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Latitude Sport; 225/60 R18 100H). Bei Vollverzögerungen in Kurven wird das Fahrzeug etwas unruhig.

## 2,0 SICHERHEIT

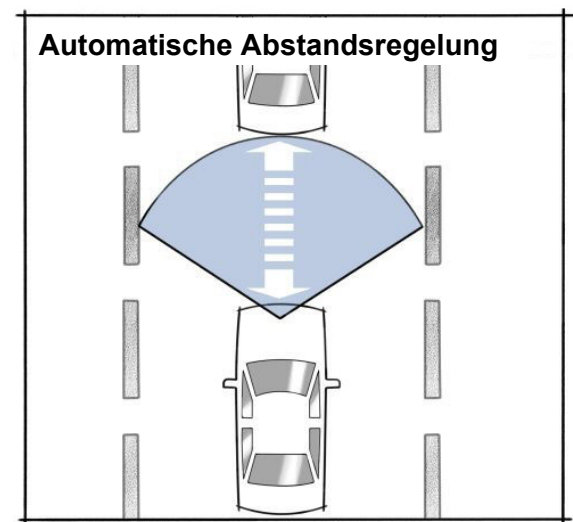
### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der CR-V kann mit einer guten Sicherheitsausstattung punkten.

⊕ Der Honda ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSA) sowie dem Anhänger-Stabilisierungsprogramm (TSA) ausgestattet. Ab Werk gibt es ebenfalls einen Bremsassistenten sowie ein Reifendruckverlust-Warn-System. Aufpreisfrei gibt es ein Abbiegelicht, das in die Richtung leuchtet, in die der Blinker gesetzt oder das Lenkrad gedreht wird. Gegen Aufpreis ist das Safety-Paket erhältlich. Dieses beinhaltet eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) mit Kollisionswarnsystem (CMBS) und einen Spurhalteassistenten (LKAS). Das CMBS warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision zunächst akustisch, reagiert dieser nicht wird im Bedarfsfall eine Bremsung eingeleitet. Im Falle einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert um den rückwärtigen Verkehr zu warnen.



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.



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.



Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. Der CR-V ist serienmäßig mit einem Speedlimiter ausgestattet.

⊖ Die Blinker funktionieren nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel nicht angezeigt werden.

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Aktuell liegt kein ADAC Crashtestergebnis vor, allerdings wird dem CR-V dank Fahrer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn und Kopfairbags vorn wie hinten ein guter Insassenschutz prognostiziert. Optional gibt es auf der Fahrerseite einen aktiven Gurtstraffer, der bei einer drohenden Kollision den Fahrergurt automatisch strafft (nicht im Testwagen).

⊕ Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,87 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Passagiere wird im Display angezeigt. Die Außentürgriffe sind stabil, wodurch sich hohe Zugkräfte aufbringen lassen, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Passagieren bis 1,58 m guten Schutz - das ist zu wenig- und auch der Abstand zum Kopf ist zu groß.

## 1,5 Kindersicherheit

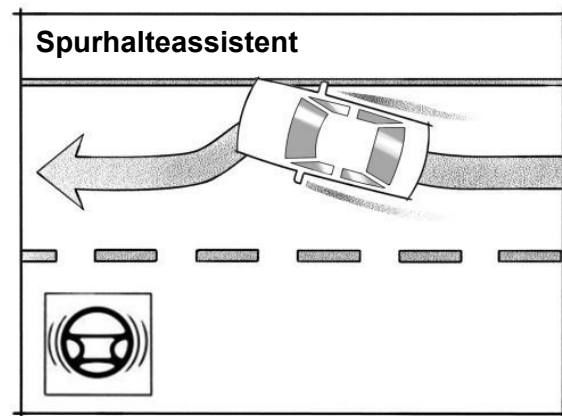
Bei der Kindersicherheit gibt der CR-V ebenfalls ein gutes Bild ab (Crashtestergebnis liegt nicht vor), hinten haben aber nur zwei Rückhaltesysteme Platz nebeneinander. Zu beachten ist auch, dass im Fond nahezu nur vorgegebene Kindersitze (keine Universalen) verwendet werden dürfen.

⊕ Auf der Rückbank gibt es auf allen Plätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Die Gurte reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf, Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte sind günstig und die Gurtschlösser sind fest, das erleichtert die Montage. Zudem sind die Schlösser verwechslungssicher. Nun gibt es im Fond elektrische Fensterheber mit einem zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass auch hier Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden dürfen. Eine Montage hoher Kindersitze ist auf allen Plätzen problemlos möglich.

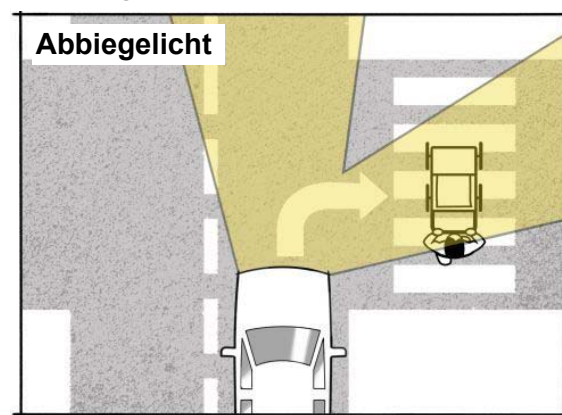
⊖ Auf dem Fondmittelpfad ist die Sitzkontur ungünstig, wodurch eine lagestabile Montage von Rückhaltesystemen nur bedingt möglich ist.

## 3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor, allerdings wird aufgrund der wuchtigen Front ein durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet.



**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,9 Verbrauch/CO2\*

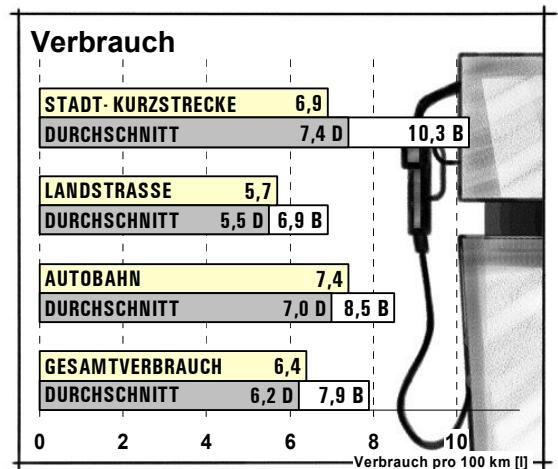
Beim Verbrauch/CO2-Kapitel schneidet der CR-V im Klassenvergleich nicht besonders gut ab.

– Im ADAC EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 204 g/km ermittelt - dies entspricht nur 21 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. In der Stadt benötigt der CR-V mit Start-Stopp-System hohe 6,9 l/100 km, außerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 7,4 l/100 km.

### 2,4 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt recht gering. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der Stickoxid-Wert jedoch deutlich an.

+ In diesem Kapitel erhält der CR-V 36 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der Honda auf eine Summe von 57 Punkten - dies entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 3,1 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die weniger teuren Preise für den Diesel verhelfen dem CR-V trotz des vergleichsweise hohen Verbrauchs noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

### 2,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

### 2,1 Wertstabilität\*

+ Der CR-V stellt ein völlig neues Modell dar, dessen Karosserieform sich hoher Beliebtheit erfreut. Daher wird ihm für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,7 Kosten für Anschaffung\*

Bei den Anschaffungskosten landet der getestete CR-V mit einem Grundpreis von 37.455 Euro im hinteren Feld der Fahrzeugklasse. Zudem müssen nach dem ADAC Ausstattungskorb weitere 2.760 Euro investiert werden, damit alle klassenüblichen Details an Bord sind.

### 4,6 Fixkosten\*

Bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, erhält der CR-V keine gute Note. Zur hohen Steuer von 297 Euro pro Jahr addieren sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen (KH: 19; TK: 24; VK: 23) auch noch hohe Versicherungskosten.

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten\*

In fast allen Kostensparten bewegt sich der CR-V etwa im Mittelfeld, nur die fixen Kosten liegen deutlich darüber. Dadurch landet der Honda auch bei den monatlichen Kosten mit 787 Euro etwa im Klassenmittelfeld.

#### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 2WD	2.0 4WD	2.2 i-DTEC 4WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	4/2199
Leistung [kW(PS)]	114(155)	114(155)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	192/4300	192/4300	350/2000
0-100 km/h[s]	10,0	10,2	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,2 S	7,4 S	5,6 D
CO2 [g/km]	168	173	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/26	19/25/26	19/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	156	166	287
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	638	666	666
Preis [Euro]	22.990	24.990	28.975

#### 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	4500 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/60R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,9/5,7/7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	154 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>204 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4570/1820/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2100 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1755 kg/445 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>500 l/985 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	<b>905 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>131 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>138 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>457 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>787 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/24
Grundpreis	37.455 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenkung	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Safety-Paket)	2.650 Euro
Automatikgetriebe	1.900 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Safety-Paket)	2.650 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2200 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro <sup>o</sup>
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasdach	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht (LED)	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,4**

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

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