



Honda CR-V 1.6 i-DTEC Executive 4WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Zum aktuellen Modelljahr hat Honda sein Erfolgsmodell CR-V aufgefrischt und mit dem neu entwickelten 1,6 Liter großen Diesel zum ADAC Autotest geschickt. Wie vom Vorgänger bekannt, spielt der Mittelklasse-SUV die Stärken des Fahrzeugkonzepts gekonnt aus: Ein sehr großer Kofferraum, das durchdachte Klappkonzept der Rückbank und die komfortable Fahrwerksabstimmung machen den Honda zu einem familientauglichen Langstreckenfahrzeug erster Güte. Durch den automatisch zuschaltbaren Allradantrieb und den funktionalen Unterbodenschutz bietet der CR-V sogar gewisse Offroad-Qualitäten, die zumindest für Waldwege ausreichen dürften. Ebenfalls typisch SUV ist aber auch das starke Wanken, das Auto lässt sich nicht wirklich sportlich bewegen. Sicher ist das Fahrzeugverhalten stets, auch im ADAC Crashtest überzeugt der Wagen. Der neue Motor hat genug Durchzugskraft, verbraucht aber mit gemessenen 6,1l/100km etwas zu viel. Auch die Abgase könnten sauberer sein. Der Preis des Fahrzeugs variiert stark, je nach Ausstattungswunsch und Motorisierung. Der Basisbenziner startet bereits bei unter 24.000 Euro, während das getestete Topmodell schon mit 45.000 Euro zu Buche schlägt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Mitsubishi Outlander.

+ großer und gut nutzbarer Kofferraum, komfortables Langstreckenfahrzeug, Klappmechanismus der Rückbank

- Lenkung gefühllos, Infotainmentsystem teils unlogisch, Verarbeitung verbesserungsfähig



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,7 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,3 Langstrecke

1,8 Transport

2,9 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Die Verarbeitungsgüte des Honda CR-V ist befriedigend. Die Karosserie ist recht solide gefertigt worden, etwas Feinschliff würde den Qualitätseindruck aber steigern. So sind die Schweißnähte der vierteiligen Türen keine Augenweide, einige Schrauben sind unlackiert und die Spaltmaße der Karosserieteile verlaufen ungleichmäßig. Im Innenraum setzt sich dieser Eindruck fort: Alle Einzelteile sitzen fest, sind aber meist ungenau eingepasst. Im mittleren Bereich des Armaturenbretts findet sich ein Streifen geschäumten Kunststoffes, ansonsten kommen nur kratzempfindliche, harte Kunststoffe zum Einsatz. Am Unterboden ist der Motorraum geschlossen, was eine Verschmutzung desselben verhindert. Als Unterfahrschutz sind unter dem Fahrzeug an kritischen Stellen (beispielsweise am Tank) schützende Streben angebracht, falls der Honda, der ursprünglichen Bestimmung seiner Fahrzeugklasse folgend, im Gelände bewegt werden sollte. Um dennoch einen einigermaßen glattflächigen Unterboden zu realisieren, wurden die Streben großflächig verkleidet. Die Tankklappe muss zwar im Innenraum per Schalter geöffnet werden, verfügt aber über einen integrierten Tankverschluss nebst Fehlbetankungsschutz. Die Türen sind aufwendig gegen Schmutz und Feuchtigkeit abgedichtet, so bleiben die Einstiegsbereiche sauber. Schwellerleisten schützen den Lack vor Kratzern. Leider sparte Honda an Gasfedern, die Motorhaube wird über einen einfachen Stab offen gehalten.

2,3

Alltagstauglichkeit

Einer Fernreise im geräumigen SUV steht die geringe Zuladung von 420 kg im Weg - deutlich zu wenig. Fünf Personen können dabei mitfahren, wobei der Platz hinten in der Mitte nur als Notsitz bezeichnet werden kann. Immerhin verkräftet die Dachreling davon 80 kg, die Anhängerstützlast beträgt gar 100 kg. Zwei schwere E-Bikes können also bequem mitreisen. In der getesteten Modellvariante Executive ist ein Notrad inklusive Wagenheber und Radmutternschlüssel serienmäßig verbaut.

⊕ Für den Alltag zeigt sich der CR-V gut gerüstet. Der 58 Liter fassende Tank ermöglicht mit dem im ADAC EcoTest ermittelten Verbrauch von 6,1 l/100 km eine Reichweite von 950 Kilometern. Die zulässige Anhängelast ist hoch. Es dürfen gebremste Hänger bis zu 2 Tonnen Gewicht gezogen werden, ungebremst sind noch 600 kg erlaubt.

2,7

Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der CR-V befriedigend ab. Die Front ist recht schwer abzuschätzen, da die Haube nur etwa zu Hälfte im Blickfeld liegt und danach abfällt. Hier sollte auf die vorn wie hinten serienmäßigen Parksensoren zurückgegriffen werden. Das Heck ist dagegen recht steil gestaltet, so ist leichter abzuschätzen, wo das Fahrzeug endet. In der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Honda ein noch befriedigendes Ergebnis, vor allem die massiven D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten erheblich ein. Die hinteren Kopfstützen blockieren den Blick bei unbesetzter Rückbank nicht, sie sind umlegbar.



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

⊕ Das Verkehrsgeschehen kann durch die klassentypisch erhöhte Sitzposition gut überblickt werden. Die großen Außenspiegel erlauben einen guten Rückblick und verkleinern durch ihre asphärische Gestaltung den toten Winkel neben dem Fahrzeug. Die in dieser Ausstattung serienmäßige Heckkamera verbessert den Rückblick beim Rangieren deutlich. Der Kamerawinkel ist so umschaltbar, dass auch die aufpreispflichtige Anhängerkupplung erfasst wird, was das Ankuppeln eines Anhängers erleichtert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, genauso wie das Fernlicht serienmäßig selbstständig auf- und abblendet, ohne vorausfahrenden Verkehr zu blenden. Xenonscheinwerfer sind genauso wie ein Abbiegelicht in dieser Ausstattungslinie serienmäßig, das Fernlicht wird durch Halogenscheinwerfer realisiert.

2,2 Ein-/Ausstieg

Der Honda nutzt die Größe des Fahrzeugkonzepts und bietet einen guten Ein- und Ausstieg. Zwar sind die hinteren Türen gerade im Vergleich mit den vorderen recht schmal, lassen sich aber fast im rechten Winkel öffnen. Alle Türen verfügen über drei Rasterungen, wenn auch die erste Raste die Türen nicht so stabil sichert wie die anderen beiden. Die Sitzhöhe ist beim Einsteigen und Verlassen des Fahrzeugs angenehm, zusätzlich bieten Haltegriffe an allen äußeren Sitzplätzen Unterstützung, falls benötigt. Das Fahrzeug ist mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, der Wagen wird allerdings beim Abstellen nicht automatisch abgesperrt. Das Schließsystem funktioniert gut, es ist nicht möglich, sich versehentlich auszusperrern, da die Elektronik den im Wagen liegenden Schlüssel erkennt.

⊖ Entsprechend der Fahrzeuggattung liegt der Schweller recht hoch, wodurch man seine Beine beim Einsteigen weit anheben muss.

1,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Standardmäßig fasst der Kofferraum 500 Liter, beladen bis zum Dach passen 16 Getränkekisten oder 740 Liter hinein. Bei zusätzlich umgelegter Rückbank wächst das maximale Volumen auf 1.630 Liter, bis zur Fensterlinie sind es in diesem Fall 985 Liter. Für beinahe alle Transportaufgaben ist der CR-V also sehr gut gerüstet.

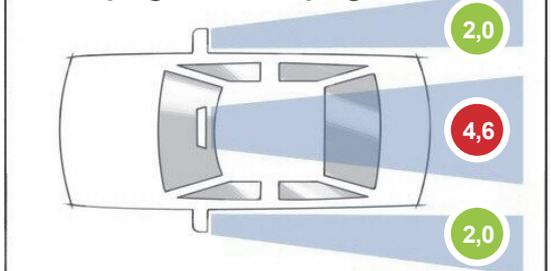
2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt in der getesteten Modellvariante elektrisch, der Griff außen an der Klappe ist allerdings weit unten angebracht. Die Ladekante ist mit 66 cm Höhe über der Straße angenehm niedrig, auch von innen ist die Ladekante kaum störend, da sie nur knapp höher als der Kofferraumboden ist.

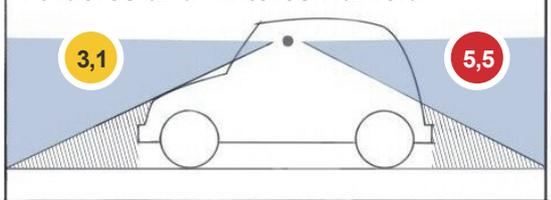
Rundumsicht



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 übertrifft der Kofferraum des Honda CR-V die meisten Klassen-Konkurrenten deutlich.

Die Ladeöffnung ist, wie auch der Kofferraum selbst, breit gestaltet. Nur bei sehr großem Ladegut kann die in den Kofferraum ragende Abdeckung des elektrischen Klappenöffners die Beladung erschweren.

– Schon ab 1,80 Meter Körpergröße kann man unter der geöffneten Heckklappe nicht mehr stehen, entsprechend große Personen stören bzw. stoßen sich im Alltag stets daran.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Im Kofferraum findet man serienmäßig lediglich vier stabile Verzurrösen, um Ladung zu sichern. Gegen Aufpreis ist ein variables Ladungssicherungssystem erhältlich. Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt klappbar, links 2/3 zu rechts 1/3.

+ Das Klappsystem für die Rücksitze funktioniert mustergültig. Durch den Zug an einer Schlaufe neben den Sitzen oder an einem Hebel im Kofferraum klappen die Kopfstützen um, klappen die Sitzflächen nach vorne und legt sich anschließend die Lehne um. Voraussetzung ist, dass der am Dach befestigte Dreipunktgurt für den mittleren Rücksitz aufgerollt ist und nicht noch im Sitzschloss steckt. Das Wiederaufstellen der Rückbank geschieht von Hand, aber spielend leicht. Insgesamt ein vorbildliches System, das federbelastet und ganz ohne elektrische Motoren funktioniert.

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Bedienkonzept des Hondas kann, abgesehen von kleinen Schwächen, überzeugen. Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, etwas mehr Verstellweg wäre für groß gewachsene Fahrer wünschenswert. Die Pedalerie ist dagegen auch für größere Schuhgrößen geeignet, alle Pedale sind einwandfrei und mit genügend Abstand zueinander angeordnet. Auch die Schalthebelposition ist ergonomisch gut gewählt, weit oben in der Mittelkonsole ermöglicht sie kurze Wege von Lenkrad zu Schalthebel. Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Tankfüllstand und Kühlmitteltemperatur werden durch gut ablesbare, analoge Zeigerinstrumente dargestellt. Der Fahrersitz ist komplett elektrisch verstellbar und bietet eine Memoryfunktion, der Beifahrer muss mit einer manuellen Sitzverstellung leben, nur die Lordosenstütze ist auch hier elektrisch verstellbar. Der Startknopf ist beleuchtet und lässt sich auch im Dunkeln gut finden, wenn er auch etwas vom Lenkrad verdeckt ist. Das Licht inklusive der Nebelleuchten wird nicht optimal über einen immerhin gut greifbaren Drehschalter am Blinkerhebel bedient. Besser wäre hier ein beleuchteter Drehschalter. Das Bedienteil der Klimaanlage in der Mittelkonsole sitzt etwas unterhalb der Lenkradmitte und gefällt mit einer funktionalen und übersichtlichen Gestaltung. Fährt man in den ungeraden Gängen, ist der Schalthebel aber so nah am Bedienelement, dass es schwierig wird, die Tasten zu erreichen. Die Taste für die Heckscheibenheizung ist leicht zu finden, gleiches gilt für den Umluftschalter. Im Gegensatz zur Heckscheibenheizung wird die Umluftfunktion aber nicht automatisch wieder deaktiviert. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet, nur der Lichtschalter im Dachhimmel und die Regler an den Luftausströmgeräten bleiben im Dunkeln. Das Lenkrad ist mit einigen Schaltern ausgestattet, deren Anordnung und Bedienlogik aber nicht auf Anhieb durchschaubar ist. Unter anderem bedient man hier den Bordcomputer, der alle wichtigen Informationen bis auf die Öltemperatur parat hält.



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

Die per Tempomat gewählte Geschwindigkeit wird angezeigt, stets ist dann auch die automatische Abstandsregelung ACC aktiviert, ein reiner Tempomatbetrieb ist nicht möglich. Das ACC funktioniert gut, nur nach Spurwechseln zum Überholen braucht das System etwas lange, um die freie Spur zu erkennen. Der Touchscreen für die Radiobedienung ist angenehm hoch angebracht, der bei normalen Lautstärken satte Klang wird bei lauterem Musikgenuss kratzig. Die Schalter für Fensterheber und Außenspiegel sind perfekt erreichbar in der Tür positioniert. Auch wenn das Auto nach der Fahrt abgestellt wird, lassen sich alle Fenster noch so lange bedienen, bis die Fahrertür wieder geschlossen wird. Ein Einklemmschutz findet sich an allen Fenstern. Geöffnete Türen und Hauben werden dem Fahrer angezeigt. Flaschen und sonstige Reise- und Alltagsutensilien lassen sich in einigen praktischen Ablagen unterbringen. Die hinteren Passagiere haben Lehnentaschen, Becherhalter in der klappbaren Mittelarmlehne und Flaschenhalter in den Türen zur Verfügung. Hinten fehlen dagegen Leseleuchten.

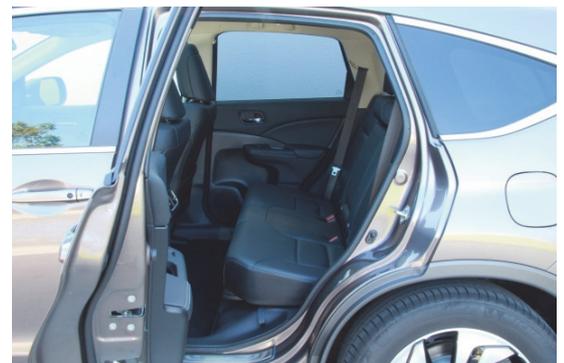
- + Die Memoryfunktion des Fahrersitzes ist an den verwendeten Fahrzeugschlüssel gebunden. Je nachdem, welchen der beiden Schlüssel der Fahrer bei sich trägt, fährt der Sitz schon beim Aufschließen in die gespeicherte Position.
- Leider ist das Handschuhfach recht klein geraten und fasst nicht viel mehr als die Bedienungsanleitung des Autos. Immerhin ist es bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Das Infotainmentsystem ist nicht durchgehend logisch aufgebaut. Es findet sich neben dem Touchscreen noch ein weiterer Bildschirm oben im Armaturenbrett. Zusammen mit dem Infodisplay im Kombiinstrument stehen dem Bediener also drei Bildschirme zur Verfügung. Welcher mit welcher Taste am Lenkrad wie bedient wird, muss man geduldig herausfinden. Weniger wäre hier mehr gewesen.

2,0 Raumangebot vorne*

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter zurückschieben, die Kopffreiheit reicht sogar für Menschen mit über zwei Metern Körpergröße. Die große Innenbreite erzeugt zusammen mit dem im Topmodell serienmäßigen Panoramaglasdach ein luftiges Raumgefühl.

1,9 Raumangebot hinten*

- + Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht die Bein- und Kopffreiheit hinten für Passagiere bis rund 1,95 Meter aus. Die auch hier große Innenbreite und der fehlende Mittel- bzw. Kardantunnel (die Kardanwelle läuft unter dem Fahrzeug) sorgen für ein großzügiges Raumgefühl. Nur auf dem mittleren Sitz herrscht bei Vollbesetzung der Rückbank etwas Platzmangel.



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

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann zweistufig verstellt werden, eine dritte Sitzreihe ist nicht erhältlich.

2,5 KOMFORT

2,2 Federung

Federung und Dämpfung sind ausgewogen aufeinander abgestimmt, lange Bodenwellen werden leicht nachschwingend abgefedert. Dabei bewegt sich der Wagen stets gleichmäßig und ohne zu nicken, die beiden Achsen sind gut aufeinander abgestimmt. Auch kurze Wellen werden gut gemeistert, nur bei höherem (Autobahn-)Tempo bringen diese Unruhe in das Fahrwerk. Bei etwas flotterer Gangart nickt und wankt der hohe und schwere Wagen allerdings deutlich und erzieht so zu einer ruhigeren Fahrweise. Gullideckel und andere Einzelhindernisse werden souverän weggefedert, nur Querfugen dringen vereinzelt deutlich zu den Insassen durch. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten in der Stadt fährt sich Wagen ruhig und komfortabel. Nur auf Kopfsteinpflaster werden manche Verkleidungsteile im Innenraum zum Klappern angeregt.

2,4 Sitze

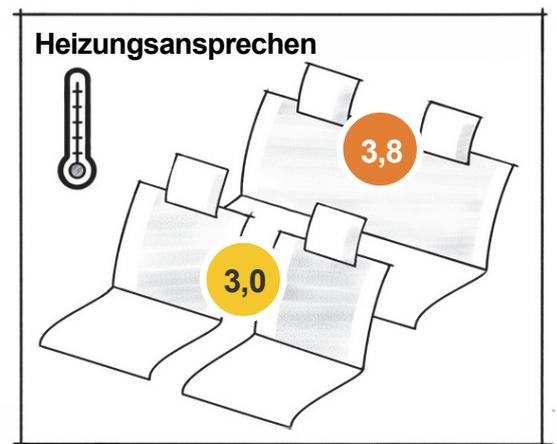
Die getestete Topausstattung Executive bietet serienmäßig perforierte Ledersitze und einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz, für die niedrigeren Ausstattungslinien sind diese nicht erhältlich. Beide vorderen Sitze sind mit einer (für den Fahrersitz serienmäßigen) Lordosenstütze ausgestattet, die elektrisch in der Intensität, aber nicht in der Höhe verstellbar ist. Die Sitze sind recht breit geschnitten, was besonders im Schulterbereich angenehm auffällt. Der Seitenhalt in zügig durchfahrenen Kurven fällt dagegen nur befriedigend aus. Die Fußablage neben den Pedalen für den linken Fuß könnte etwas größer bemessen sein. Insgesamt sitzt man auf den recht hoch montierten Vordersitzen bequem, dazu tragen auch die Mittelarmlehne und die Polsterung für das Knie am Mittelunnel bei. Der Sitzkomfort auf der Rückbank leidet konstruktionsbedingt - um die ausgeklügelte Faltsimik realisieren zu können, mussten Sitzfläche und Lehne recht eben gestaltet werden und bieten dadurch wenig Kontur. Die hohe Montage der Rückbank ermöglicht dagegen einen angenehmen Kniewinkel, in Verbindung mit der zweistufig einstellbaren Lehnenneigung ergibt sich ein noch befriedigender Sitzkomfort.

2,5 Innengeräusch

Bei einer Fahrt mit 130 km/h beträgt der gemessene Lautstärkepegel im Innenraum 68,6 dB(A), ein noch niedriger Wert. Der Motor ist akustisch deutlich präsent und hält mit seinen Verbrennungsgeräuschen nicht hinter dem Berg. Der hohe Aufbau sorgt auch für merkliche Windgeräusche bei schnellerer Fahrt. Abrollgeräusche sind dagegen nur schwach zu hören.

2,9 Klimatisierung

In der ADAC Klimakammer muss der Honda nach einem Kaltstart bei -10 °C zeigen, wie schnell er den Innenraum aufzuwärmen vermag. Trotz des kleinen Dieselmotors, der technisch bedingt verhältnismäßig wenig Abwärme produziert, wird zumindest der vordere Teil des Wagens befriedigend schnell warm. Die hinteren Passagiere müssen sich etwas länger gedulden, bis eine wohlige Temperatur herrscht.



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

Bis auf das Einstiegsmodell ist in allen CR-V eine Zweizonen Klimaautomatik Serie. Die Luftverteilung wird aber für beide Seiten gemeinsam eingestellt, es muss darüber hinaus auf fest definierte Luftverteilungsmöglichkeiten zugegriffen werden - es ist nicht frei wählbar, wie die Belüftungsbereiche Scheibe, Oberkörper und Fußraum miteinander kombiniert werden. In der höchsten Ausstattungslinie sind Luftausströmer für die Rückbank serienmäßig. Außer in der Basisversion ist eine Sitzheizung ebenso Serie, die perforierten Ledersitze des Topmodells können nicht mit einer Belüftung ausgestattet werden.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der neu entwickelte 1,6 Liter große Diesel mit 160 PS weiß zu gefallen. Eine kleine Anfahrschwäche leistet sich der Motor, bis bei 2.000 Umdrehungen das maximale Drehmoment von 350 Nm zur Verfügung steht und der schwere Wagen stets ausreichend kräftig beschleunigt werden kann. Bei Bedarf erreicht der Honda laut Hersteller aus dem Stand in 9,9 Sekunden 100 km/h, den für Überholvorgänge wichtigen Spurt von 60 auf 100 km/h erledigt der CR-V im dritten Gang in guten sechs Sekunden. Auch in den Gängen vier und fünf dauert diese Übung gute 7,9 beziehungsweise 10,2 Sekunden. Der spritsparend lang übersetzte sechste Gang beschneidet die Elastizität dagegen, hier benötigt der Wagen 14,6 Sekunden. Honda gibt als Höchstgeschwindigkeit 202 km/h an.

2,2 Laufkultur

Der Vierzylinder ist aufwendig gelagert, um die dieseltypischen Vibrationen nicht in den Innenraum zu übertragen. Die Bemühungen sind von Erfolg gekrönt, in keinem Drehzahlbereich oder Fahrzustand werden die Insassen diesbezüglich über Gebühr behelligt. Brummfrequenzen können allerdings gelegentlich durchdringen, werden aber nie unangenehm.

3,1 Schaltung

Das manuelle Getriebe funktioniert nicht überzeugend. Die Schaltpräzision ist noch befriedigend, man findet die Schaltgassen recht zuverlässig. Beim Einlegen der Gänge muss man gerade bei langsamer Fahrt oder nach dem Kaltstart aber oft einen so hohen Widerstand überwinden, dass der Gangwechsel von einem Krachen aus der Mittelkonsole begleitet wird. Sportliche Gangwechsel quittiert das Schaltgestänge mit unwilligem Hakeln, auch sind durch schnelles Einkuppeln Schaltschläge provozierbar. Der im H-Schema unüblich rechts hinten liegende Rückwärtsgang lässt sich ohne Sperrring und manchmal auch schwergängig einlegen. Die Kupplung ist ordentlich dosierbar, das Anfahren wird eher durch die motorisch bedingte Anfahrschwäche erschwert, was nach kurzer Eingewöhnungsphase aber kein Problem darstellt. Das Start-Stopp-System lässt den Motor auch dann wieder an, wenn im Stand zuerst der Gang eingelegt und dann die Kupplung getreten wird - im Alltag komfortabel. An Steigungen hält eine Berganfahrhilfe den Wagen eine gewisse Zeit fest, um ein Zurückrollen zu verhindern. Neben dem Drehzahlmesser meldet die Schaltpunktanzeige, ob der Wagen in einem anderen Gang ökonomischer bewegt werden kann.

2,3

Getriebeabstufung

Die Abstufung des mit sechs Gängen ausgestatteten Getriebes ist gelungen, es findet sich stets ein der Fahrsituation angemessener Gang. Im letzten Gang erreicht der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit schon 2.600 Umdrehungen, ein für Dieselmotoren eher hoher Wert.

2,6

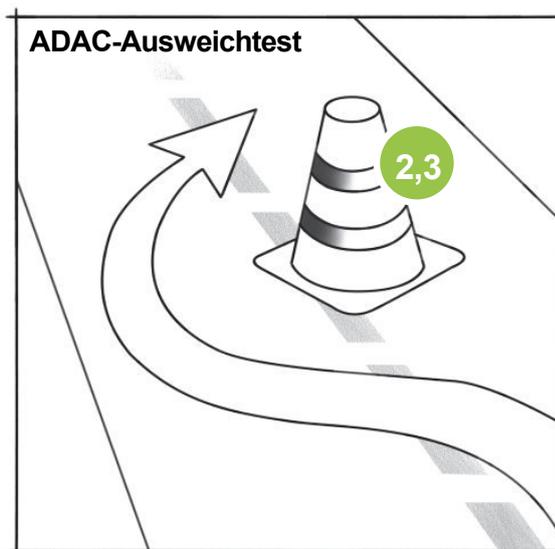
FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

Der ADAC Ausweichtest stellt dem Honda CR-V ein gutes Zeugnis aus. Die Untersteuerneigung beim Ausweichen wird durch starke ESP-Eingriffe unterbunden, das Heck wird dadurch leicht eingedreht. Insgesamt ein wenig agiles, aber sicheres Fahrverhalten, durch das man wieder in die ursprüngliche Fahrspur zurück navigieren kann. Dass die Lenkung bei den für einen Ausweichvorgang schnellen Lenkmanövern stark verhärtet, trübt den Eindruck allerdings. Das Eigenlenkverhalten bei gleichmäßiger Kurvenfahrt ist ausgewogen ausgelegt, schon bei recht niedrigen Geschwindigkeiten fängt der Wagen an, über beide Achsen zu rutschen. Beladen liegt der Grenzbereich noch etwas niedriger. Bei provozierten Lastwechseln wird das Heck leicht unruhig, aber nie sicherheitskritisch. Längsrillen und Verwerfungen der Fahrbahn werfen das Auto nicht aus der Bahn, die eingeschlagene Fahrtrichtung wird eingehalten. Die Traktion des Allradlers ist dank der sich automatisch zuschaltenden Hinterachse gut, vor dem Zuschalten lässt der CR-V allerdings an der Vorderachse etwas zuviel Schlupf zu.

ADAC-Ausweichtest



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.

3,1

Lenkung*

Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung ist nur zufriedenstellend gelungen. Beim Anlenken des Fahrzeugs verdreht man zunächst die Lenksäule um einige Grad Lenkwinkel, bevor die Lenkkräfte auch auf die Räder übertragen werden. Darunter und unter den aufgrund mangelnder Rückmeldung mit steigendem Lenkwinkel schwammig bleibendem Lenkgefühl leidet die Zielgenauigkeit. Wie bereits beim ADAC Ausweichtest bricht die Lenkunterstützung auch bei alltäglicheren Belastungen ein: Parkt man zügig ein oder rangiert mit vielen Richtungswechseln und kurbelt entsprechend schnell am Lenkrad, verhärtet die Lenkung kurzzeitig. Immerhin reichen knapp drei Umdrehungen, um von Anschlag zu Anschlag zu lenken, eine passende Übersetzung. Der Wendekreis ist mit 11,7 Metern unpraktisch groß geraten, gerade in der Stadt ist der Wagen manchmal schlicht nicht wendig genug.

2,2

Bremse

Aus Landstraßentempo (100 km/h) kann der Honda in guten 37 Metern bis zum Stillstand abgebremst werden. Dieser Wert ist der Mittelwert aus zehn Bremsungen mit halber Zuladung, montiert waren Michelin Latitude Sport 100H in der Größe 225/60 R18. Die Bremse ist standfest, spricht gut an und der Honda hält auch bei Bremsungen in Kurven die Spur.

1,7

SICHERHEIT

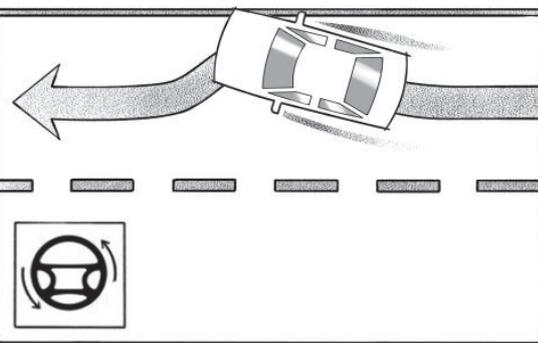
1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Honda CR-V bietet eine breite Auswahl an aktiven Sicherheitssystemen, die allerdingst zumeist Aufpreis kosten und teilweise sogar nur erhältlich sind, falls der Wagen in der höchsten Ausstattungslinie Executive bestellt wird. Dort serienmäßig sind ein City-Notbremsassistent, ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Anhänger-Stabilisierungsprogramm und ein statisches Abbiegelicht, das beim Abbiegen mittels gesonderter LEDs das Abbiegeumfeld ausleuchtet. Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendruckkontrollsystem wird indirekt realisiert, es werden also die Radgeschwindigkeiten ständig miteinander verglichen. Verliert ein Reifen nun Luft, verringert sich sein Umfang und er muss sich schneller drehen als die übrigen Reifen. Dies wird vom System erkannt und dem Fahrer angezeigt. Gegen Aufpreis sind zwei Pakete mit Sicherheitssystemen erhältlich. Dann lässt sich der Wagen mit einem Totwinkelassistenten, einem Fernlichtassistenten, einer Querverkehrerkennung für das rückwärtige Ausparken, einer Verkehrszeichenerkennung und einem aktiven Spurhalteassistenten ausrüsten. Letzterer unterstützt durch kleine Lenkkorrekturen den Fahrer dabei, auf der Autobahn die Spur zu halten und kann auch passiv genutzt werden, warnt also lediglich akustisch beim Überfahren der Fahrspurmarkierungen. Ferner erhältlich ist ein Kollisionswarner und, im teureren Fahrassistentenpaket, ein Kollisionsschutz-Bremssystem. Das Warnsystem macht den Fahrer auf ein Hindernis auf der Fahrspur aufmerksam, während das höhere System auch eine Bremsung einleitet, bei Bedarf bis zum Stillstand. Die Bremsleuchten sind in schnell ansprechender LED-Bauweise ausgeführt. Bei einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

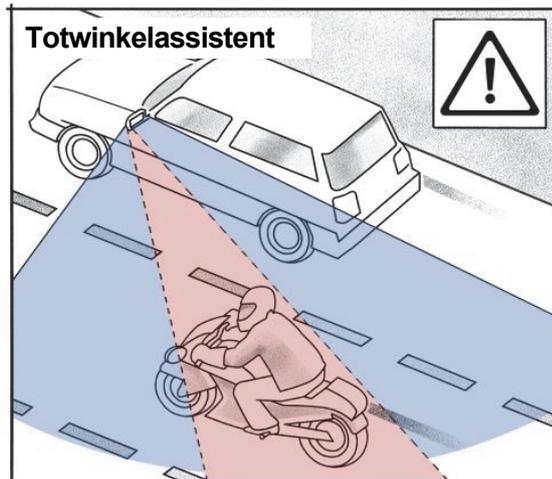
⊖ Die Türen bieten weder Rückstrahler noch Reflektoren, um nachfolgenden Verkehr vor offen stehenden Wagenschlägen zu warnen. Ist der Warnblinker aktiviert, ist die normale Blinkfunktion außer Betrieb.

Spurhalteassistent



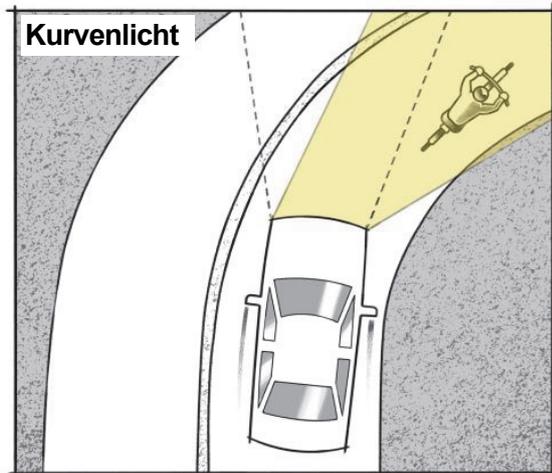
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Kurvenlicht



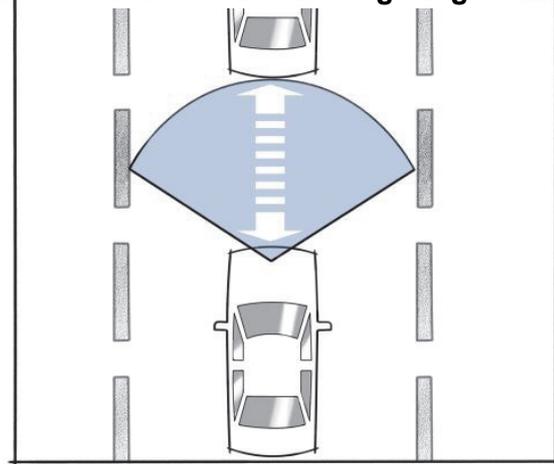
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den ADAC Crashtests erreicht der CR-V sehr gute 93% der maximalen Punkte für die Insassensicherheit und bekommt dafür fünf von fünf Sternen. (Stand 06/2013) Da das hier getestete Modell keine komplette Neuentwicklung ist, sondern lediglich ein Facelift, kann sich auch dieses mit dem ausgezeichneten Ergebnis schmücken. Alle Airbags sind serienmäßig verbaut: Front-, Kopf- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Kopfairbags für die hinteren Insassen. Die Kopfstützen liegen nah am Kopf an und sind für 1,90 Meter große Personen ausreichend. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Im Kofferraum findet man stabile Zurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck.

⊖ Die hinteren Kopfstützen sind gerade noch für Kinder und Jugendliche ausreichend - größer als 1,60 Meter darf man nicht sein, sonst bieten die Kopfstützen keinen Schutz mehr.

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.

1,6 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit im Honda ist gut, er erreicht 74% der Maximalpunktzahl. Auf allen drei Plätzen auf der Rückbank sind Isofix Halter und Ankerhaken zu finden, es können aber nur zwei Sitze gleichzeitig mit Isofix befestigt werden: Der mittlere Sitz nutzt den inneren Isofix Bügel des linken Rücksitzes. So können die Sitze rechts und in der Mitte oder rechts und links angebracht werden. Falls die Ankerhaken genutzt werden sollen, finden sich diese ungünstig weit hinten im Himmel. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivierbar, dann kann hier ein Kindersitz entgegen der Fahrtrichtung montiert werden, allerdings nicht per Isofix. Die Formstabilität der äußeren hinteren Sitze ist gut, in der Mitte könnte sie besser sein, um einen Kindersitz ordentlich stabil anbringen zu können.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - eine nicht sehr sinnige Konstruktion.

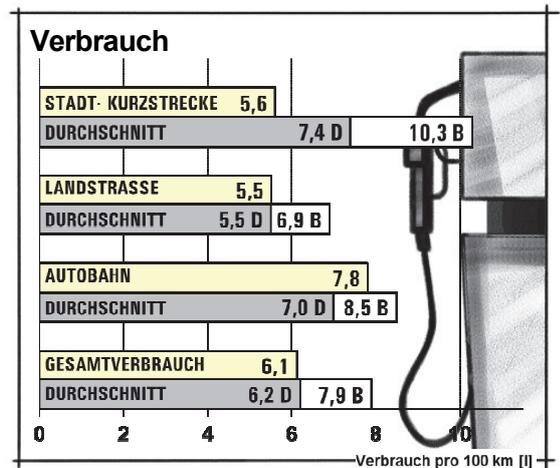
2,3 Fußgängerschutz

⊕ Auch im Fußgängerschutz schneidet der Honda mit 68% der erreichbaren Punkte noch gut ab. Nur an den Rändern der Motorhaube und an den A-Säulen ist der Wagen noch besonders unnachgiebig gestaltet und verhindert so ein besseres Ergebnis.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der komplett neu konstruierte Diesel verbraucht zu viel. Der ADAC Ecotest ermittelt einen durchschnittlichen Verbrauch von 6,1 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Die ermittelten Verbräuche im Einzelnen: Stadt 5,6 Liter/ Landstraße 5,5 Liter/ Autobahn 7,8 Liter. Der SUV der Mittelklasse hat eine ermittelte CO₂-Bilanz von 197 g/km und erreicht damit 24 Punkte im CO₂-Kapitel des Ecotests.



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

2,1 Schadstoffe

⊕ Nicht nur beim Verbrauch, auch in puncto Schadstoffe hat der CR-V 1.6 i-DTEC 4WD noch Luft nach oben. Der mit einem NO_x-Speicherkat ausgestattete Wagen erreicht 39 von 50 Punkten in diesem Kapitel. Insgesamt reicht es so nur zu drei Sternen im ADAC EcoTest.

3,2 AUTOKOSTEN

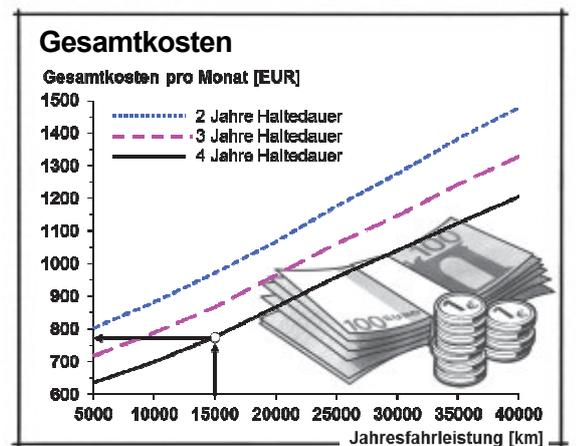
2,5 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Diesel. Da der Kraftstoffverbrauch des CR-V im Klassenvergleich noch gut ausfällt, erhält der Honda in diesem Kapitel eine noch gute Note.

2,9 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 776 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8 Wertstabilität*

Da der Wagen kein komplett neues Modell darstellt, wird die Wertstabilität für den Berechnungszeitraum von vier Jahren als befriedigend eingestuft.

5,0 Kosten für Anschaffung*

– Der Preis für den Honda ist zu hoch - die getestete Topausstattung Executive kostet 39.690 Euro. Dann fehlt aber noch das Gros der Assistenzsysteme, in der von uns getesteten Variante kostet das Auto knapp 44.000 Euro.

3,6 Fixkosten*

Die Fixkosten sind noch zufriedenstellend. 228 Euro Steuer müssen an den Staat abgetreten werden. Die Versicherungseinstufungen sind für den Halter teuer (KH: 18; TK:27; VK:22).

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Der recht stabile Restwertverlauf und der hohe Anschaffungspreis ergeben in der Summe eine befriedigende Note in der klassenabhängigen Beurteilung der monatlichen Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 S 2WD	1.6 i-DTEC 2WD	1.6 i-DTEC 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1597	4/1597
Leistung [kW (PS)]	114 (155)	88 (120)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	192/4300	300/2000	350/2000
0-100 km/h[s]	10,0	11,2	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	182	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,2 S	4,4 D	4,9 D
CO2 [g/km]	168	115	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/26	18/22/27	18/22/27
Steuer pro Jahr [Euro]	186	192	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	620	606	699
Preis [Euro]	23.790	26.990	32.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1597 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R18
Reifengröße (Testwagen)	225/60R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/5,5/7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	133 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	197 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4605/1820/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500 l/985 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	950 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	123 Euro
Monatlicher Wertverlust	491 Euro
Monatliche Gesamtkosten	776 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/27
Grundpreis	39.690 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (SENSING-Paket)	1.950 Euro°
Automatikgetriebe (9 Gänge)	2.100 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	Serie
Kollisionswarnung (Fahrassistenz-Paket)	750 Euro°
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Spurassistent (aktiv, SENSING-Paket)	1.950 Euro°
Standheizung	1.890 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Fahrassistenz-Paket)	750 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung/-stabilisierung (ESP, abnehmbar)	690 Euro°
Einparkhilfe hinten/vorne	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen