



Honda CR-V 2.0 i-MMD e:HEV Advance AWD e-CVT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (135 kW/184 PS)

Hätten Sie gedacht, dass der Honda CR-V 2023 das drittmeistverkaufte Auto der Welt war? Wohl kaum. Hierzulande fristet das SUV seit vielen Jahren ein Schattendasein. Ganze 570 Fahrzeuge haben die Japaner von Januar bis Mai 2024 an den Mann oder die Frau gebracht. Im selben Zeitraum verkaufte Mazda mehr als 2.500 CX-5 und Mercedes knapp 12.000 GLC. Leider laufen die meisten Honda-Modelle unter dem Radar der deutschen Käuferschaft, obwohl sie im ADAC Autotest durchaus überzeugen können - so auch der CR-V. Die sechste Generation ist hierzulande seit 2023 auf dem Markt und ist als Plug-in- sowie als Vollhybrid zu haben. Letzterer punktet im ADAC Ecotest mit einem ordentlichen Verbrauchswert von 7,4 l/100 km und niedrigen Emissionswerten. Auch die Fahrleistungen gehen in Ordnung, zum Rasen animiert das große SUV mit seiner komfortorientierten Fahrwerksabstimmung aber ohnehin nicht. Die Karosserie ist sorgfältig verarbeitet und überzeugt mit dem großen und variablen Innenraum. Das Cockpit wirkt zwar etwas altbacken, die Bedienung profitiert hingegen von den zahlreichen Tasten und dem überschaubaren Funktionsumfang des Infotainmentsystems. Leider ist der CR-V in puncto Konnektivität etwas zu altbacken, bis auf die Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto hat er hier wie viele japanische Modelle nicht viel zu bieten. Trotz des automatisch zuschaltenden Allradantriebs taugt der Honda nur bedingt als Zugfahrzeug, die maximale Anhängelast fällt mit 750 kg sehr bescheiden aus. Größtes Ärgernis ist allerdings die gesetzlich vorgeschriebene akustische Geschwindigkeitswarnung, die sich jedoch nicht ruhigstellen lässt und die Insassen oftmals auf eine Nervenprobe stellt. Happige 54.900 Euro verlangen die Japaner für den CR-V mit Hybrid- und Allradantrieb in der höchsten Ausstattungsstufe. Dafür bekommt der Kunde ein angenehmes unaufgeregtes und zudem sehr gut ausgestattetes SUV. **Konkurrenten:** u. a. KIA Sorento, Mazda CX-5, Nissan X-Trail, Renault Espace, Toyota RAV4.

- ⊕ großer und variabler Innenraum, eingängige Bedienung, ausgewogenes Fahrwerk, sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, unzeitgemäße Konnektivität, geringe Anhängelast, nervige akustische Geschwindigkeitswarnung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 2,3 |
| | Stadtverkehr | 4,2 |
| | Senioren | 2,3 |
| | Langstrecke | 2,7 |
| | Transport | 1,7 |
| | Fahrspaß | 2,3 |
| | Preis/Leistung | 2,9 |

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Karosserie gefällt mit einer ordentlichen Verarbeitung. Lediglich die geschweißten Türrahmen ohne Verkleidung, der nicht sonderlich stabile Ladeboden sowie billig wirkende Tankdeckel - man sieht nicht nur die Schweißpunkte, er schepert zudem lautstark beim energischen Öffnen - schmälern den Qualitätseindruck. Im Innenraum punktet der Japaner mit einer sorgfältigen Verarbeitung und einer Materialauswahl, die dem Klassenniveau entspricht. So sind unter anderem das Armaturenbrett und die Türverkleidungen im oberen Bereich geschäumt. Eine Seltenheit sind die mit Stoff bezogenen Sonnenblenden - selbst eine Mercedes E-Klasse oder ein BMW 5er belassen es hier bei schnödem Kunststoff. Auch die metallisch

3,4 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,4 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 57 l großen Tank eine theoretische Reichweite von 770 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei guten 530 kg – das dürfte selbst für den Familienurlaub genügen. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen davon 83 kg transportiert werden. Die maximale Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 75 kg, was selbst für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreicht.

⊖ Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er selbst mit eigener Bremse nur bis zu 750 kg wiegen. Ungebremst

2,9 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich durch die recht kantige Motorhaube einigermaßen erahnen. Der hintere Fahrzeugabschluss ist zwar einsehbar, aber weit vom Fahrer entfernt und noch dazu recht hoch. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch der ADAC Rundumsichttest belegt: Vor allem der Blick nach rechts hinten ist durch die breiten D-Säulen und nicht versenkbaren Kopfstützen der äußeren Fondsitze eingeschränkt.

⊕ Der CR-V Advance hat serienmäßig Parksensoren rundum sowie ein 360-Grad-Kamerasystem an Bord, die das Rangieren erleichtern. Ein Parkassistent ist der Plug-in-Variante vorbehalten.

Serienmäßig gibt es LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Das Lichtsystem verfügt in der Ausstattung Advance zusätzlich über ein gutes Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer, einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann, sowie eine automatische Leuchtweiten-regulierung. Der

schimmernden Drehregler für die Klimatisierung wirken edel und sind eine echte Augenweide. Allerdings kommt an den A- und B-Säulen kein Stoff, sondern harter Kunststoff zum Einsatz. Positiv vermerken wir allerdings die Gasdruckfedern für die Motorhaube.

Interessantes Detail: Dass der CR-V in den USA gefertigt wird und dort einen großen Teil seiner Kunden findet, erkennt man bei genauerem Hinsehen: An den vorderen Radläufen findet man orangefarbene Reflektoren, die in den USA vorgeschrieben sind. Honda spart sich schlicht den Aufwand, für den europäischen Markt eine Anpassung vorzunehmen.

dürfen Hänger lediglich 600 kg wiegen. Wer mehr Anhängelast möchte, muss zur Plug-in-Variante greifen, die immerhin 1,5 t ziehen darf.

Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, weitere Optionen gibt es nicht. Mit 4,71 m Länge und einer Breite samt der Außenspiegel von 2,16 m besitzt der CR-V eine stattliche Größe. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis mit zwölf Metern nicht sonderlich klein ist.

Scheinwerferkegel des Abblendlichts (Reflexionstechnik) ist recht schmal und erzeugt zudem bei Niederschlag störendes Streulicht, das Fernlicht ist in Projektionstechnik ausgeführt. Die Rückleuchten setzen ebenfalls auf LED-Technik. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Die



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

Scheibenwischer haben integrierte Waschdüsen, die das Wischwasser nur in der Aufwärtsbewegung gezielt vor die Wischerblätter spritzen und somit nicht nur für ein besseres Wischergebnis sorgen, sondern auch Spritzwasser sparen.

⊖ Wie inzwischen leider üblich gibt es auch für den CR-V keine Scheinwerferreinigungsanlage. Bei aktivierter Warnblinkanlage lässt sich die Fahrtrichtung nicht mehr anzeigen.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn und hinten steigt man dank der großen Türöffnungen und der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (Fahrsitz in der untersten Einstellung 60 cm über der Fahrbahn) bequem ein und aus, lediglich der recht hohe Schweller ist dabei hinderlich. Im Fond stört kein Mittelunnel, an dessen Stelle findet sich nur eine kleine Erhöhung. Zudem findet man am Dachhimmel vier praktische Haltegriffe. Serienmäßig beleuchtet der CR-V nach dem Auf-/Absperren den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug, für die Fahrzeugseiten gibt es jedoch keine Beleuchtung.

⊖ Das serienmäßige Keyless-System lässt sich nur über die vorderen Türen bedienen, an den Fondtüren fehlen entsprechende Sensoren. Das System verfügt nur über einen

0,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt für ein Mittelklasse-SUV recht großzügig aus, hier steckt der CR-V viele Konkurrenten in die Tasche. Belädt man den Kofferraum bei aufgestellten Rücksitzlehnen bis zur Laderaumabdeckung, beträgt das Volumen gute 565 l und übertrifft damit sogar viele Mittelklasse-Kombis. Baut man die Laderaumabdeckung aus, passen 965 l oder alternativ insgesamt 16 Getränkeboxen hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis Fensterunterkante) fasst das Gepäckabteil 1.005 l, dachhoch beladen sogar bis zu 1.810 l.

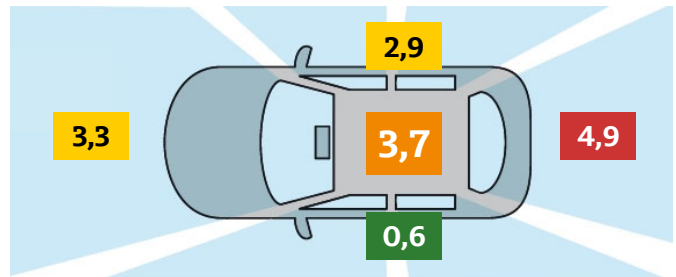
2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt mit 70 Zentimeter für ein SUV nicht allzu hoch über der Straße, zudem befinden sich Ladeboden und -kante auf einem Niveau. Die große Heckklappe erlaubt auch den Transport von sperrigem Ladegut.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt ab Werk elektrisch, die Betätigung per Fußschwenk ist ebenfalls möglich. Zudem kann die Klappe zeitverzögert schließen und die Öffnungshöhe lässt sich einstellen. Praktisch: In der linken Seitenwand befindet

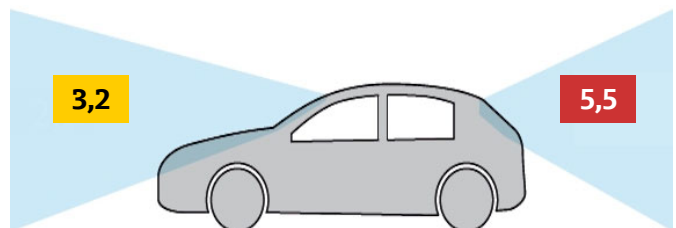
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



ungenügenden Diebstahlschutz, da es sich mit einem Reichweitenverlängerer überlisten lässt. Weitergehende Informationen unter adac.de/keyless.



Mit 565 l Volumen bietet der Kofferraum des CR-V viel Platz für das Gepäck.

sich ein 12-V-Anschluss. Das Gepäckabteil wird über zwei seitliche LEDs gut ausgeleuchtet.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine unpraktische Stufe, die das Beladen mit schweren Gegenständen erschwert. Die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen der Heckklappe weder automatisch zurück noch lässt sie sich unter dem Ladeboden verstauen.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden die beiden Seiten über einen Hebel unten an der Sitzfläche, vom Kofferraum aus ist dies nicht möglich. Der am Dachhimmel angeschlagene Mittelgurt muss vor dem Umklappen des linken Teils ausgehängt werden, andernfalls ist er im Weg.

Netze und Seitentaschen vermisst man im CR-V, immerhin gibt es zwei Taschenhaken und ein ca. 15 l großes Staufach unter dem Ladeboden.

⊖ Es gibt weder eine Durchlademöglichkeit noch lässt sich der Beifahrersitz für den Transport langer Gegenstände umklappen.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Der CR-V hat das Cockpit bis auf die anders gestaltete Mittelkonsole in weiten Teilen von der Kompaktlimousine Civic übernommen. Trotz digitalem Kombiinstrument und Touchscreen wirkt es nicht sonderlich modern, was in puncto Bedienung jedoch durchaus positiv ist. So verbauen die Japaner beispielsweise eine separate Klimabedieneinheit anstatt die Klimafunktionen in den Touchscreen zu verlagern. Die Klimautomatik steuert man über bestens bedienbare Tasten und Drehregler. Über den Touchscreen mit einer recht übersichtlichen Bedienstruktur und angenehm großen Touchflächen regelt man das Infotainment und einige Fahrzeugsinstellungen. Dabei muss man nie besonders tief in Menüs abtauchen, da die Optionen nicht so mannigfaltig sind wie bei einigen Konkurrenten. Konventionelle Tasten auf dem Multifunktionslenkrad, haptische Tasten am Zentralscreen sowie ein Drehknopf für die Lautstärkeregelung erleichtern den Umgang mit dem CR-V ungemein.

Sitz, Lenkrad und Spiegel lassen sich dank separater Bedienelemente ebenfalls schnell und problemlos einstellen, die Anzeigen des Kombiinstrument-Bildschirms sind klar ablesbar. Beim Betrachten der Anzeigen fragt man sich allerdings, warum Honda ein Display nutzen musste. Es gibt kaum Individualisierungsmöglichkeiten, der Bildschirm simuliert entweder ein analoges Zeigerinstrument oder stellt die Geschwindigkeit mittig als Zahl dar.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Hier ist der CR-V wie alle Honda-Modelle nicht auf dem Stand der Technik. So kann man etwa präzise Online-Verkehrsinformationen des Navigationssystems nur nutzen, wenn man das System über einen Hotspot des eigenen Smartphones mit dem Internet verbindet - das ist im Alltag unpraktisch.



Auch wegen einer nicht zu hohen Ladekante lässt sich der Kofferraum relativ entspannt Be- und Entladen.



Verarbeitung und Materialanmutung machen einen ordentlichen Eindruck. Bei der Bedienung entzieht sich Honda glücklicherweise modischen Trends und setzt auf eine klassische Variante mit funktionellen, gut erreichbaren haptischen Reglern.

Die Basics sind aber serienmäßig an Bord: Analoges und digitaler Radioempfang, drei USB-Anschlüsse für vorn und hinten, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, CarPlay (kabellos) und Android Auto sind ebenso stets im CR-V Advance an Bord wie eine induktive Ladeschale und ein Bose-Soundsystem mit

zwölf Lautsprechern inklusive Subwoofer. Über die Smartphone-App lassen sich ausgewählte Fahrzeugfunktionen steuern sowie -informationen abrufen.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen finden im CR-V Platz - der Fahrersitz bietet Fahrern bis 1,95 m Körpergröße genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,0 m große Fahrer ausreichen. Das Raumgefühl ist angenehm, die eher

breite Mittelkonsole schränkt aber etwas ein. Dafür bringt das serienmäßige Panorama-Schiebedach auf Wunsch mehr Licht in den Innenraum.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Hinten bietet der CR-V ebenfalls gute Platzverhältnisse. Limitierender Faktor ist hier nicht die großzügige Beinfreiheit, die bei einem 1,85 m großen Fahrer für bis zu 2,20 m große Insassen ausreicht, sondern die nur durchschnittliche Kopffreiheit. Mitfahrer nehmen ab rund 1,90 m Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Das Raumgefühl geht in Ordnung, auch hier bringt das Glasdach bei geöffneter Jalousie viel Helligkeit hinein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es Platz unter der Mittelarmlehne und ordentliche Becherhalter, die ihren Inhalt festklemmen. Bemerkenswert: Honda hat an einen Brillenhalter im Dachhimmel gedacht. Ein Halter für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr, auch nicht in den schmalen Türfächern. Hinten gibt es in der ausklappbaren Mittelarmlehne Becherhalter, die aber nicht für alle Größen geeignet sind. Die Türablagen fallen auch hier klein aus, es gibt aber Lehnentaschen und Jackenhaken. Das

Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet und abschließbar. Kühlen lässt es sich allerdings nicht.

⊕ Die Rücksitze lassen sich nicht nur asymmetrisch umklappen, sondern auch in Längsrichtung um bis 19 cm verschieben. Zudem kann man die Neigung der Lehnen anpassen.

2,6 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Japaner haben bei der Fahrwerksabstimmung gute Arbeit geleistet. Auch ohne verstellbare oder gar adaptive Dämpfer überzeugt der CR-V mit einem gelungenen Federungskomfort. Honda spendiert dem SUV ein Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Mehrlenker-Aufhängung hinten. Das tendenziell soft abgestimmte

Fahrwerk spricht sensibel auf Kanaldeckel und Bodenwellen an, ohne bei höherem Tempo nachzuschwingen. Auch wenn der Japaner nicht an die Konkurrenten mit adaptiver Dämpferregelung heranreicht, kommt angesichts des ausgewogenen Federungskomforts kaum der Wunsch nach einem Optionsfahrwerk auf.

3,0 Sitze

Während der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig in der Höhe justierbar ist, ist diese Funktion für den Beifahrersitz nicht verfügbar. Auch eine Lordosenstütze muss der Beifahrer verzichten. Die äußeren Plätze der Rückbank sind angenehm gepolstert,

zudem lässt sich die Neigung der Rücksitzlehne verstellen. Ungewöhnlich: Als eines der wenigen Fahrzeuge auf dem Markt bietet der CR-V sogar auf den äußeren Rücksitzen höhenverstellbare Gurte. Der schmale Mittelsitz eignet sich hingegen nicht für längere Etappen.

⊕ Die elektrisch verstellbaren Vordersitze sind angenehm gepolstert und passend konturiert. Dank kräftiger, aber nicht einengender Lehnenwangen bieten die Sitze einen guten Seitenhalt. Die Sitzposition ist dank der bequem gepolsterten Mittelarmlehne angenehm, auch wenn sich diese weder in der

Höhe noch in Längsrichtung an den Fahrer anpassen lässt. Seltsam: Im Gegensatz zum kleineren ZR-V besitzt der CR-V kein Kniepolster, das insbesondere Langstreckenfahrer zu schätzen wissen.

3,0 Innengeräusch

Vor allem innerorts, wo der Hybrid häufig rein elektrisch unterwegs ist, überzeugt der CR-V mit einem guten Geräuschkomfort. Hier ist vom Antrieb kaum etwas zu hören. Anders ist dies jedoch auf der Autobahn, wo der Benziner die meiste Zeit gefordert ist. In Kombination mit den deutlich vernehmbaren

Windgeräuschen geht es besonders im oberen Geschwindigkeitsbereich nicht sonderlich leise zu. Bei Tempo 130 beträgt der Schalldruckpegel im Innenraum 68,2 dB(A) - ein durchschnittlicher Wert.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der CR-V ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen oder getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Für die Fondinsassen verbaut Honda separate Luftausströmer zwischen den Vordersitzen. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind stets verbaut. Auch die beheizbaren Vordersitze sind immer an Bord, in der Topausführung Advance bringt das SUV

zudem eine Lenkradheizung sowie beheizbare äußere Fondsitze mit.

⊖ Nicht optimal gelingt die Luftverteilung, da sich der Luftstrom der Düsen im Armaturenbrett nicht an der Lüftungsdüse selbst dosieren lässt.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der CR-V hat einen kraftvollen Hybridantrieb unter der Haube. Der Vierzylinder-Sauger mit zwei Litern Hubraum stellt 105 kW/143 PS zur Verfügung, noch stärker aber ist der Elektromotor mit 135 kW/184 PS und 315 Nm. Es handelt sich um einen verzweigten Hybrid, weshalb allerhand Antriebsarten möglich sind. Zum Beispiel ist der Benziner aus und der CR-V fährt elektrisch oder der Benziner treibt bei höheren Geschwindigkeiten die Vorderräder direkt an. Für den CR-V verbaut Honda erstmals ein zweistufiges Getriebe für den Verbrenner, das den Geschwindigkeitsbereich auf bis zu 120 km/h erweitert. Häufiger jedoch treibt der Elektromotor an, während der Benziner über eine zweite Elektromaschine (Generator) den Strom dafür zur Verfügung stellt. Überschüssiger Strom wird dabei in die Batterie gespeist.

Das immerhin 1,8 t schwere SUV sprintet laut Honda bei Bedarf

in 9,5 s aus dem Stand auf 100 km/h. Auch die ADAC Messungen zeigen, dass man mit dem CR-V durchaus flott unterwegs sein kann. Von 60 auf 100 km/h geht es in 5,3 s, von 80 auf 120 km/h in 6,9 s. Das Anfahrverhalten (von 15 auf 30 km/h in 1,1 s) ist tadellos, hier macht sich die spontane Leistungsentfaltung des E-Antriebs positiv bemerkbar. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Honda 187 km/h.

⊖ Möchte man wiederholt in kurzer Abfolge die volle Leistung abrufen, lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach. Die kleine Pufferbatterie ist rasch leer ist und die Kombination aus Benzinmotor und Generator kann nicht genügend Leistung erzeugen, damit der für den Antrieb verantwortliche E-Motor seine volle Durchzugskraft erzeugen kann.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Elektrisch angetrieben ist der Antriebskomfort hervorragend, aber auch mit aktiviertem Benziner bleibt der Antriebskomfort hoch. Vibrationen treten zwar auf, stören aber nicht weiter. Unter Last verkneift sich der Honda die bei CVT-Antrieben oft übliche Eigenschaft, mit bei konstant hoher Drehzahl lautstark dröhnendem Verbrenner zu beschleunigen. Der CR-V simuliert unter hoher Last Schaltvorgänge, was akustisch angenehm

ist. Das unangenehm laute Verharren bei hohen Motordrehzahlen ist dem Honda-Hybridsystem somit fremd.

⊕ Die durch den Elektromotor möglich gewordene Spontanität im Antrieb ist richtig erlebbar. Gerade innerorts und auf Landstraßen begeistert die überaus spontane Reaktion des Antriebs auf kleinste Gaspedalbefehle. Auf der Autobahn

muss der Benziner erst immer etwas Drehzahl aufbauen, um genügend Leistung zur Verfügung zu stellen.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der CR-V hat keinen Wählhebel für die Auswahl der Fahrstufe, sondern Tasten in der Mittelkonsole.

Verwechslungsgefahr besteht durch die unterschiedliche Haptik der Tasten kaum, zudem sind sie klar beschriftet und beleuchtet. Wer die Tasten jedoch blind bedienen möchte, braucht zunächst etwas Eingewöhnung. Während Verzögerungsphasen lässt sich über Wippen am Lenkrad noch die Rekuperationsstärke einstellen.

Der Antrieb erfolgt in den meisten Fahrzuständen über den 184

PS leistenden E-Motor, der direkt mit den Antriebsrädern verbunden ist. Daher gibt es keine Schaltvorgänge und damit auch kein Schaltrucken.

Der Wechsel in den Rückwärtsgang funktioniert zügig und problemlos, wenn das Auto noch vorwärts rollt. Die Kriechfunktion des Antriebs ist fein zu dosieren, man kann leicht zentimetergenau einparken. Eine Autohold-Funktion ist Serie.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Das SUV fährt sich unaufgeregt und sicher, wenn auch nicht sonderlich agil. Den ADAC Ausweichtest meistert es problemlos, was man nicht von allen SUV behaupten kann. Das elektronische Stabilitätsprogramm regelt dezent, aber effektiv. Die Fahrstabilität ist ebenfalls tadellos: Spurrinnen beeinträchtigen den Japaner kaum. Auch Lastwechsel in Kurven beeinflussen die Spurtreue nur soweit, dass man sich eingebunden fühlt - aber nie unsicher. Im Zweifel schaltet sich ohnehin das ESP ein und weist den rechten Weg. Fahrdynamik

ist hingegen weniger die Domäne des immerhin 1,8 t schweren SUV: Lenkbefehle setzt er vergleichsweise träge um, zudem quitiert er flott angegangene Kurven mit deutlichem Untersteuern.

Die Traktion des Allradlers mit automatisch zuschaltender Hinterachse ist tadellos. Selbst bei vollem Gaseinsatz aus dem Stand bringt man die Räder selbst auf nasser Fahrbahn nicht zum Durchdrehen.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkungsabstimmung ist den Honda-Ingenieuren ebenfalls gelungen. Die Servounterstützung ist geschwindigkeitsabhängig geregelt. Die Lenkkräfte sind passend, ordentlich Gefühl für das Auto ist vorhanden und die Nulllage eindeutig definiert. Den Honda kann man präzise über

Landstraßen scheuchen, zudem muss man im Kurvenverlauf nicht wegen einer verzögert einlenkenden Hinterachse korrigieren. Mit 2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie zudem vergleichsweise direkt übersetzt, besonders innerorts ist der Lenkaufwand dadurch überschaubar.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt das SUV erst nach 36,3 m zum Stehen - ein zufriedenstellender Wert. Der Druckpunkt des Bremspedals dürfte genauer definiert sein,

dann ließe sich die Bremse auch besser dosieren. Im Alltag kann man jedoch gut damit leben.

2,2 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto Assistenzsystemen zeigt sich Honda sehr spendabel und gibt dem CR-V alle Systeme serienmäßig. So kann der Fahrer stets auf ein Notbremssystem mit Kreuzungsfunktion setzen. Verkehrszeichen können erkannt werden und detektierte Limits in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernommen werden. Alternativ hält die adaptive Geschwindigkeitsregelung Tempo und Abstand bis zum Stillstand. Darüber hinaus gibt es einen Spurhalteassistenten sowie einen Totwinkelassistenten, der darüber hinaus beim Ausparken querenden Verkehr erkennt und davor warnt, aber leider nicht bremst.

⊖ Dass eine Verkehrszeichenerkennung niemals sämtliche Tempolimits fehlerfrei erkennt, kennen wir auch von anderen Fahrzeugen. Dies ist im Falle des CR-V aber besonders schwerwiegend, da sie die Basis für den gesetzlich verpflichtenden Geschwindigkeitswarner (ISA) ist und dieser bei einem falsch angezeigten Tempolimit grundlos Alarm schlägt. Im Honda lässt sich das ISA-System nicht separat deaktivieren. Einzige Möglichkeit, von den oftmals grundlosen Warntönen verschont zu bleiben, ist das Ausschalten der hilfreichen Verkehrszeichenerkennung, was zudem lediglich in der Parkstellung möglich ist.
























1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Wie bei den Assistenzsystemen heißt es auch bei den Airbags klotzen, nicht kleckern. Kopf- und Seitenairbags für beide Sitzreihen, zwei Knie- und Frontairbags vorn sind genauso Serie wie ein Centerbag zwischen den Vordersitzen - mehr Airbags dürfte in dieser Klasse keiner bieten. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der CR-V ordentliche 85 Prozent der Punkte für den Insassenschutz und fährt damit ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein.

Die Kopfstützen schützen vorn Insassen bis zu einer Größe von 1,95 m. Hinten reichen sie bis zu 1,80 m Körpergröße, zudem kann der Dachhimmel bei größeren Personen die Stützwirkung übernehmen. Ob die Sicherheitsgurte angelegt sind, wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Auch auf der Rückbank gibt es Sensoren, die die Sitzplatzbelegung erkennen und dementsprechend zum Anschnallen mahnen.

⊖ Die Kopfstütze des mittleren Fondsitzplatzes lässt sich nicht weit genug herausziehen und bietet dadurch einen ungenügenden Schutz. Ein Kofferraumtrennnetz ist für den CR-V nicht zu haben. Der Verbandkasten befindet sich unter dem Ladeboden und ist dort unter Umständen schlecht zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,2 Kindersicherheit

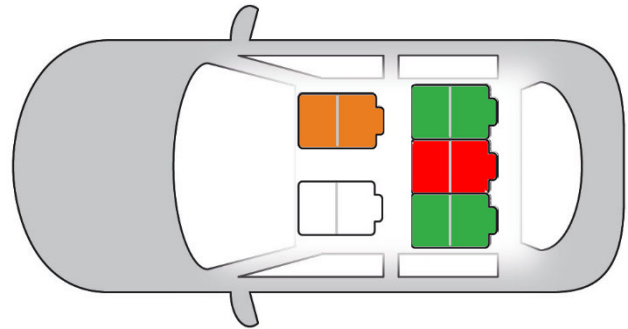
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Honda CR-V im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm gute 86 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 04/2024). Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auf der Rückbank auch per gut erreichbarer Isofix-Haken samt i-Size-Kennzeichnung. Dank der üppigen Beinfreiheit haben selbst Kindersitze mit platz-einnehmender Basis genug Platz, ohne die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen nennenswert einzuschränken. Praktisch: In das Brillenfach ist ein zusätzlicher Spiegel integriert, mit dem man die Kinder auf der Rücksitzbank im Blick hat.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - keine sinnvolle Konstruktion.

Kindersitze

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



Notenskala

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

2,7 Fußgängerschutz

⊕ Bei Euro NCAP erhält der Japaner der 80 Prozent der erreichbaren Punkte - ein bemerkenswert gutes Ergebnis. Der Notbremsassistent kann neben Passanten auch Rad- und

Motorradfahrer erkennen. Im Gegensatz etwa zum Civic besitzt der CR-V keine aktive Motorhaube, schneidet jedoch nur marginal schlechter ab.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der CR-V 2.0 i-MMD e:HEV mit seinem aufwändigen Hybridsystem auf eine CO₂-Bilanz von 197 g/km, was ihm in diesem Kapitel 18 von 60 möglichen Punkten beschert. Der Testverbrauch beträgt 7,4 l/100 km. In der Stadt funktioniert das Hybridsystem am besten, hier verbraucht der Japaner ordentliche 5,4l/100 km. Auf der Landstraße (6,9 l/100 km) und besonders auf der Autobahn (9,9 l/100 km) kommen die Effizienzvorteile das Hybridsystem jedoch kaum zum Tragen und der Verbrauch fällt recht hoch aus.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Ecotest-Messungen zeigt sich der neue Antrieb vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Volle 50 Punkte sind dafür der Lohn. Zusammen mit den 18 Zählern aus dem CO₂-

Verbrauch

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

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

Bereich erzielt der Honda CR-V 68 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

3,5 AUTOKOSTEN

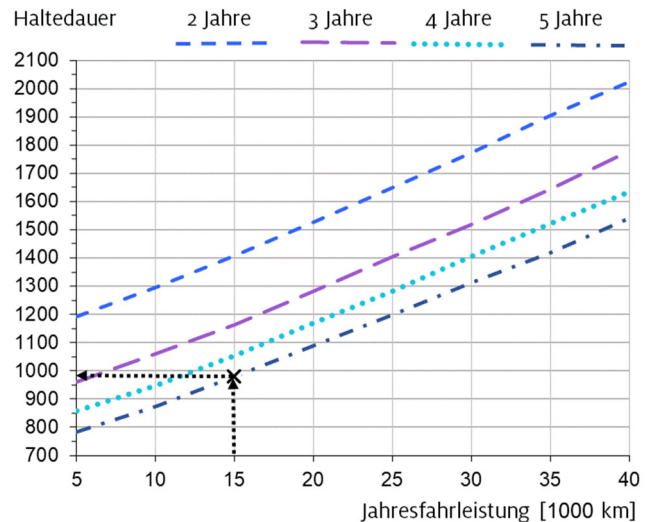
3,5 Monatliche Gesamtkosten

Den Honda CR-V gibt es als Vollhybrid ab 49.600 Euro. Mit Allradantrieb und der höheren Ausstattungsvariante "Advance" sind wie im Falle des Testwagens 55.700 Euro fällig. Das ist viel Geld, allerdings ist der Japaner sehr umfangreich ausgestattet. Selbst Panorama-Glasschiebedach, Bose-Soundanlage, Sitzheizung vorn und hinten, Ledersitze oder ein Head-up-Display sind bereits an Bord. Die Aufpreisliste weist lediglich diverse Optionsräder, Optik- und Beleuchtungsakete sowie eine abnehmbare Anhängerkupplung aus. Selbst eine Metalliclackierung (schwarz) ist Serie.

Die laufenden Kosten gehen in Ordnung, wenn auch die Kaskoversicherung teuer kommt. Dafür ist die Steuer mit 164 Euro jährlich nicht sonderlich hoch aus. Der CR-V wurde gerade neu vorgestellt, mit einem Nachfolger ist die nächsten Jahre also nicht zu rechnen. Dementsprechend ist der Wagen recht wertstabil. Die Fahrzeuggarantie gilt drei Jahre oder 100.000 km und lässt sich gegen kleinen Aufpreis um eines oder zwei Jahre verlängern - die Laufleistung verlängert sich dabei aber nicht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 979 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | CR-V 2.0 i-MMD e:HEV Elegance 2WD e-CVT | CR-V 2.0 i-MMD e:PHEV Advance Tech 2WD e-CVT |
|---|--|---|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1993 | 4/1993 |
| Leistung [kW (PS)] | 135 (184) | 135 (184) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 335/4500 | 335/4500 |
| 0-100 km/h [s] | 9,0 | 9,4 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 194 | 195 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 5,90/5,9 S | 0,80/0,8 S |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 134/134 | 18/18 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/28/24 | 15/28/24 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 121 | 134 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | k.A. | 961 |
| Preis [Euro] | 49.600 | 60.800 |

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

| | |
|---|------------------------------|
| Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]* | 4,1 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] | 2,5 310/552/995 46/412 |
| Benötigte Verkehrsfläche [m ²] | 8,78 |
| Herstellungsland | USA |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]** | 97,9 |
| Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]** | 244 |

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

| | |
|--|--|
| Voll-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter | |
| Hubraum | 1.993 ccm |
| Leistung | 135 kW/184 PS |
| Maximales Drehmoment | 335 Nm |
| Kraftübertragung | Allrad aut. zuschaltend |
| Getriebe | Konstantübersetzung |
| Höchstgeschwindigkeit | 187 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,5 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 6,7 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 151 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 235/60 R18 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.706/1.866/1.684 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.875/475 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 579/1.634 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 600/750 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/83 kg |
| Tankinhalt | 57 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre (Auspuff 5 Jahre) |
| Produktion | USA, Ohio |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,3 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,3 m |
| Reifengröße Testwagen | 235/60 R18 103H |
| Reifenmarke Testwagen | Dunlop SP Sport Maxx 050 |
| Wendekreis links/rechts | 11,9/11,9 m |
| Ecotest-Verbrauch | 7,4 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 5,4/6,9/9,9 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 169 g/km (WTW* 197 g/km) |
| Reichweite | 770 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,2 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.155 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.820/530 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 565/1.005/1.810 l |

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

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 179 Euro | Werkstattkosten | 76 Euro |
| Fixkosten | 158 Euro | Wertverlust | 565 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 979 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 164 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/28/24 | | |
| Basispreis CR-V 2.0 i-MMD e:HEV Advance AWD e-CVT | 55.700 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 29.08.2023 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 56.500 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 4.975 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

INNEN

| | |
|---|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen) | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/- |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|------------|
| Anhängerkupplung (abnehmbar) | 1.250 Euro |
| Metalllackierung (schwarz) | Serie |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | Serie |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: Juni 2024

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