



Honda CR-V 2.0 i-MMD e:PHEV Advance Tech 2WD e-CVT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

So gut die Hybridantriebe von Honda sind - mit reinen Elektroautos oder Plugin-Hybriden scheinen die Japaner bisher nicht recht warm geworden zu sein. In jeder Baureihe gibt es effiziente und innovative Vollhybridsysteme, aber die Modelle mit elektrischem Antrieb wirken mehr wie eine Pflichtübung denn als mit Herzblut entstandene Überzeugungsarbeit - als bekannte Ausnahme sei hier der kultige Honda e jedoch nicht verschwiegen. Der weltweit beliebte CR-V wird auch in einer Plugin-Version angeboten. Im Grunde handelt es sich dabei um den seriellen Vollhybriden mit deutlich vergrößerter Batterie und externer Auflademöglichkeit. Dass diese Erweiterung eher halbherzig passiert ist, sieht man an Details wie fehlenden Verbrauchsangaben zum Strom im Bordcomputer. Konsequenterweise wird der Stromvorrat nicht adaptiv auf die Route im internen Navigationssystem aufgeteilt, sondern orientiert an Last und Geschwindigkeit - es fehlen eben die spezifischen Anpassungen, welche die Systemeffizienz steigern könnten. An der Stelle muss man Honda aber zugutehalten, dass ihr Hybridantrieb per se sehr sparsam ist. Der Plugin verbraucht selbst mit "leerer Batterie" nochmal deutlich weniger Benzin als die reine Hybridvariante, hierbei hilft offenbar die größere Pufferkapazität des Stromspeichers. Selbst elektrisch gefahren erweist sich der CR-V e:PHEV als vergleichsweise sparsamer Vertreter seiner Antriebsgattung. Exklusiv für die Plugin-Variante gibt es im CR-V adaptive Dämpfer. Die wirken sich definitiv positiv auf den Federungskomfort aus, hier kann das Modell im Test punkten. Gleichzeitig bleibt das Fahrwerk sicher und das stattliche SUV gut beherrschbar. Allerlei Assistenten helfen dabei, souverän und komfortabel durch den Alltag zu kommen. Dafür haben die Ingenieure den Vierzylinder-Benziner nochmal besser gedämmt und zusätzlich Annehmlichkeiten wie Doppelverglasung vorn eingebaut. Alles, was man für den CR-V e:PHEV bekommt, ist in der einzig verfügbaren Variante "Advance Tech" Serie. Das lässt den Hauptkritikpunkt an diesem Modell schon erahnen: der Preis. Über 60.000 Euro ist eine selbstbewusste Ansage. **Konkurrenten:** u.a. KIA Sorento, Mazda CX-60, Toyota RAV4, VW Tayron.

- +** komfortables und sicheres Fahrwerk (adaptive Dämpfer Serie), umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, großer und variabler Innenraum
- Beifahrersitz ohne Höheneinstellung, Infotainmentsystem nicht aus einem Guss, Geschwindigkeitswarnung nervig abgestimmt, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,5
	Transport	1,6
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★☆

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie geht in Ordnung. Lediglich die geschweißten Türrahmen ohne Verkleidung (allein die Ecken abzudecken ist etwas wenig), der nicht sonderlich stabile Ladeboden sowie der billig wirkende Tankdeckel - man sieht nicht nur die Schweißpunkte, er scheppert zudem beim Öffnen - schmälern den Qualitätseindruck. Dass Honda es auch schöner gestalten kann, sieht man am Deckel für den Ladeanschluss. Im Innenraum punktet der Japaner mit einer sorgfältigen Verarbeitung; die Materialauswahl orientiert sich am Klassenniveau, das aber schon mal höher lag. So sind unter anderem das Armaturenbrett und die Türverkleidungen im oberen Bereich geschäumt. Der Stoffbezug der Sonnenblenden ist inzwischen

entfallen. Die metallisch 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 immerhin die Gasdruckfedern für die Motorhaube. 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 - in diesem Fall muss das nicht von Nachteil sein.

3,3

Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des CR-V e:PHEV bei 68 km - Honda gibt in den technischen Daten für den Alltag etwas optimistische, aber unter günstigen Bedingungen erreichbare 79 km elektrische Reichweite (WLTP) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 46,5-l-Tankfüllung etwa 700 km weit. Das Aufladen der Batterie dauert etwa zweieinhalb Stunden bei 6,8 kW - der CR-V e:PHEV kann einphasig bis 30 A geladen werden. Sehr schade, dass es nur einen Typ-2-Anschluss gibt, denn ein zusätzlicher CCS-Anschluss würde die Kompatibilität zum LadeNetzwerk deutlich erhöhen. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 16,0 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Um den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Brutto-Batteriekapazität (17,7 kWh) nur zum Teil genutzt und zusätzlich bei Kälte noch mehr Reserve in der Batterie gehalten, wodurch sich die rein elektrische Reichweite entsprechend verringert. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 506 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt deren

Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 83 kg erlaubt, praktische Dachschielen sind Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der CR-V e:PHEV bis zu einem Gewicht von 1,5 t - das ist ordentlich und besser als bei den reinen Hybrid-Varianten des CR-V. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 600 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei weniger praktischen 12,0 m. Insbesondere für die Stadt sind die 2,16 m Breite inkl. Außenspiegel suboptimal. Mit gut 4,70 m Länge hat man bei der Parkplatzsuche noch Chancen - besonders einfach ist es aber nicht.

⊖ Runflat-Reifen gibt es nicht. Ein Not- oder Reserverad ist ebenso wenig lieferbar. Man muss sich also bei einer Reifenpanne mit dem wenig praktikablen Reifenreparatur-Set (Serie) behelfen. Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergeblich.

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 die Fensterunterkante noch dazu recht hoch. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut erkennen kann. 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 Tech hat serienmäßig Parksensoren rundum sowie ein 360-Grad-Kamerasystem an Bord, die das Rangieren erleichtern. Ein Parkassistent ist in der getesteten Plugin-Variante ebenfalls dabei. Serie sind überdies LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Das Lichtsystem verfügt in der Test-Ausstattung zusätzlich über ein gutes Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer, einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann, sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung. Der Scheinwerferkegel des Abblendlichts (Reflexionstechnik) ist recht schmal und erzeugt zudem gerade bei Niederschlag störendes Streulicht. Das Fernlicht wiederum 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 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

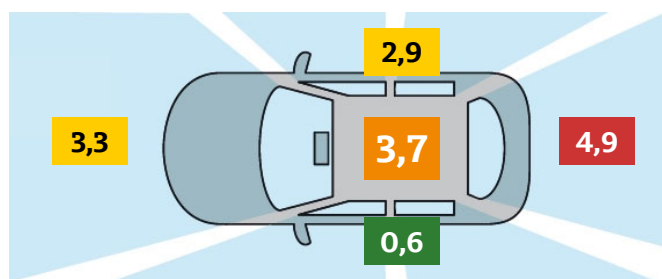
⊕ Vorn und hinten steigt man dank der großen Türöffnungen und der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (Fahrersitz in der untersten Einstellung 58 cm über der Fahrbahn) bequem ein und aus, lediglich der recht hohe Schweller ist dabei hinderlich. Im Fond stört kein Mitteltunnel, an dessen Stelle findet sich 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.



Die Sicht nach hinten im Honda CR-V Advance Tech ist aufgrund der hohen Fensterunterkante und breiten D-Säulen eingeschränkt, wird jedoch durch serienmäßige Parksensoren, ein 360-Grad-Kamerasystem und einen Parkassistenten in der Plugin-Variante kompensiert.

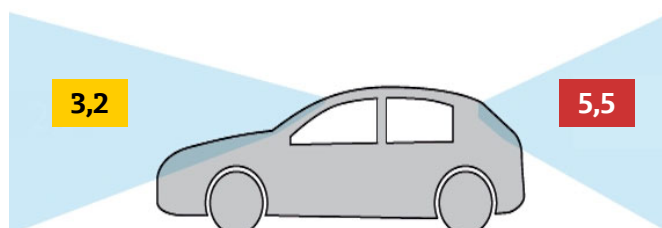
Rundumsicht

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.



⊖ Das serienmäßige Keyless-System lässt sich nur über die vorderen Türen bedienen, an den Fondtüren fehlen entsprechende Sensoren. Das System verfügt nur über einen ungenügenden Diebstahlschutz, da es sich mit einem Reichweitenverlängerer überlisten lässt. Weitergehende Informationen unter adac.de/keyless.

0,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt für ein Mittelklasse-SUV sehr großzügig aus, hier steckt der CR-V auch als Plugin-Variante 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 so manchen geräumigen Mittelklasse-Kombi. Baut man die Laderaumabdeckung aus, passen 965 l oder alternativ insgesamt 16 Getränkekisten hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis zur Fensterunterkante) fasst das Gepäckabteil 1.005 l, dachhoch beladen sogar bis zu 1.810 l.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Ladekante liegt mit 68 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 sich ein 12-V-Anschluss. Das Gepäckabteil wird über zwei seitliche LEDs gut ausgeleuchtet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht keine ebene Ladefläche; allerdings ist die Stufe vor den umgelegten Rücksitzlehnen angeschrägt, so dass man lange Gegenstände leichter beladen kann. Die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen der Heckklappe nicht automatisch zurück. Immerhin lässt sie sich unter dem Kofferraumboden verstauen.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Zusätzlich kann man die Lehnenneigung variieren und die Sitze - ebenfalls asymmetrisch geteilt - längs verschieben. 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 zur Fixierung kleiner Gegenstände vermisst



Der Honda CR-V e:PHEV bietet ein überdurchschnittlich großes Kofferraumvolumen von 565 Litern bei aufgestellten Rücksitzen, bis zu beachtlichen 1.810 Litern bei umgeklappten Rücksitzen und dachhoher Beladung.



Das SUV bietet eine alltagstaugliche Kofferraumgestaltung mit moderater Ladekantenhöhe, elektrischer Heckklappe und praktischen Details, wobei die umgelegten Rücksitzlehnen keine ebene Ladefläche ergeben.

man im CR-V - immerhin gibt es zwei Taschenhaken, je ein Fach seitlich links und rechts sowie ein etwa 85 l großes Staufach unter dem Ladeboden.

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

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die Verwandtschaft zur Civic-Steuerzentrale kann das CR-V-Cockpit nicht leugnen, weite Teile im SUV sind von der kompakten Limousine übernommen. Trotz digitalem Kombiinstrument und Touchscreen wirkt es nicht besonders modern, was in puncto Bedienung aber durchaus positiv ist. So verbauen die Japaner beispielsweise eine separate Klimabedieneinheit anstatt die Klimafunktionen in das Infotainmentsystem zu verlagern. Die Klimaautomatik steuert man über bestens bedienbare Tasten und Drehregler. Über den Touchscreen mit seiner erlernbaren Bedienstruktur und angenehm großen Touchflächen regelt man das Infotainment und einige Fahrzeugeinstellungen. 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 Zentralsdisplay 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



Das Cockpit des Honda CR-V übernimmt viele Elemente vom Civic und bietet eine funktionale Bedienung mit physischen Knöpfen für Klima und Lautstärke.

simuliert entweder ein analoges Zeigerinstrument oder stellt die Geschwindigkeit mittig als Zahl dar.

⊖ Ein Teil der Fahrzeugeinstellungen muss umständlich über das Instrumentendisplay und die Lenkradtasten vorgenommen werden.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Im Multimediabereich und vor allem bei geschickt implementierter Konnektivität ist der CR-V nicht umfänglich auf dem aktuellen Stand, auch wenn die Japaner in letzter Zeit nachgelegt haben. Besonders merkt man das beim Plugin-Hybrid, denn es fehlt beispielsweise eine geschickte Verteilung des Stromvorrats auf längere Routen. Funktionen wie die Weitergabe eines digitalen Schlüssels oder die Steuerung der Standklimatisierung sind integriert, Over-the-Air-Updates sind aber nur mit einem kostenpflichtigen Datenpaket oder über die Einwahl in ein externes WLAN möglich. An mehreren Stellen entsteht der Eindruck, dass Funktionen nachträglich eingebaut wurden, dafür vorhandene aber nicht angepasst. So fehlt es an geschickter Interaktion und somit einem schlüssigen Gesamtkonzept. Bei aller Kritik im Detail bleibt jedoch zu attestieren, dass alles

Wichtige an Bord ist und man mit etwas Eingewöhnung und Anpassung damit im Alltag gut leben kann.

⊕ Das Navigationssystem kommt serienmäßig mit, es kann auch präzise Online-Verkehrsinformationen verarbeiten - aber nur, wenn man ein extra Datenpaket bucht oder ein Smartphone via WLAN mit dem Auto verbindet. Auch immer serienmäßig an Bord: Analoges und digitaler Radioempfang, insgesamt vier USB-Anschlüsse vorn (USB-A und -C) und hinten (USB-C), Smartphone-Anbindung über Bluetooth und WLAN, CarPlay (kabellos) und Android Auto sind ebenso stets im CR-V Advance Tech 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 lässt sich angemessen weit zurückfahren, bietet Fahrern bis gut 1,90 m Körpergröße genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit würde sogar für knapp zwei Meter 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 theoretisch für bis zu 2,20 m große Insassen ausreicht (Vordersitz für 1,85-m-Person eingestellt), sondern die nur durchschnittliche Kopffreiheit. Mitfahrer nehmen ab rund 1,90 m Größe Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Das Raumgefühl geht in Ordnung, auch hier bringt das Glasdach bei geöffneter Jalousie viel Helligkeit hinein.

2,8 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es Platz unter der Mittelarmlehne und ordentliche Becherhalter, die ihren Inhalt festklemmen. Honda verbaut noch einen Brillenhalter im Dachhimmel. Eine Verstaumöglichkeit für große Flaschen fand allerdings keinen Platz mehr, in die schmalen Türfächer bekommt man nur maximal 1-l-Flaschen hinein. 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.

2,3 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ In der Plugin-Hybrid-Variante des CR-V verbaut Honda serienmäßig ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern. Die Abstimmung ist den Japanern gut gelungen, man erhält einen gefälligen Kompromiss zwischen Agilität und Komfort. Innerorts pariert das Fahrwerk selbst schlechte Straßen gut, wellige Fahrbahn und auch Einzelhindernisse wie abgesenkte



Die Beinfreiheit im Fond des CR-V ist für Personen bis 2,20 m ausreichend, die Kopffreiheit hingegen durchschnittlich und ab etwa 1,90 m Körpergröße eingeschränkt, während das Glasdach für ein helles Raumgefühl sorgt.

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

3,0 Sitze

Die elektrisch verstellbaren Vordersitze sind angenehm gepolstert und passend konturiert. Dank kräftiger, aber nicht einengender Lehnentendenzen 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 an der Mittelkonsole, das insbesondere Langstreckenfahrer zu schätzen wissen. 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

Kanaldeckel werden passend geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit erhöht sich das Absorptionsvermögen gegenüber Unzulänglichkeiten der Straßen, man ist außerorts entspannt unterwegs. Auf der Autobahn gefällt der souveräne und in besten Sinne unauffällige Fahrkomfort, der den CR-V e:PHEV als Langstreckenauto prädestiniert.

äußeren Rücksitzen höhenverstellbare Gurte. Der schmale Mittelsitz eignet sich hingegen nicht für längere Etappen.

⊖ Beide Vordersitze kann man elektrisch einstellen, die Fahrerseite neben der Höhe auch in der Neigung. Überrascht muss man auf der Beifahrerseite feststellen: Es gibt nicht mal eine Höheneinstellung, und das bei einem Fahrzeugpreis von über 60.000 Euro. Dabei wäre es für Honda ein Leichtes, für den rechten Sitz die gleichen Eigenschaften wie für den linken anzubieten - sie müssten nur den Fahrersitz der Rechtslenker-Variante einbauen.

2,8 Innengeräusch

Fährt man die typischen 130 km/h auf der Autobahn, herrscht ein Geräuschpegel von 68,1 dB(A) im Innenraum - da gibt es in der Klasse leisere Vertreter. Die Windgeräusche sind nicht an bestimmten Stellen besonders auffällig, aber allgemein recht laut - je schneller man fährt, desto dominanter. Das serienmäßige Panoramaschiebedach ist für die Schalldämmung freilich nicht hilfreich. Allgemeine Fahrgeräusche fallen kaum auf, man kann mit dem CR-V e:PHEV recht entspannt lange Strecken zurücklegen. Während der E-Antrieb in allen Lebenslagen

dezent im Hintergrund bleibt, macht der Verbrenner ab mittleren Drehzahlen deutlicher auf sich aufmerksam. Das nervige Dröhnen früherer Modelle verkneift sich der Vierzylinder jedoch, was ein signifikanter Fortschritt ist. Solange man die ruhige Gangart pflegt, ist die Welt in Ordnung und der Antrieb ein dezenter Zeitgenosse. Die flotte Fahrt quittiert der Verbrenner dann aber mit hohen Drehzahlen - die ein Saugmotor eben braucht - und teilt seine Anstrengungen hörbar mit.

1,9 Klimatisierung

⊕ Der CR-V ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Automatik-Intensitätsstufen oder eine 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 Tech bringt das SUV zudem belüftete

Vordersitze, eine Lenkradheizung sowie beheizbare äußere Fondsitze mit. Als e:PHEV verfügt der CR-V über eine Standklimatisierung (Heizen oder Kühlen), die sich über einen Timer im Auto oder die Honda-App aktivieren lässt.

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

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Das Hybridsystem des CR-V e:PHEV besteht aus einem Vierzylinder-Saugbenziner mit 148 PS und maximal 189 Nm sowie einem Elektromotor mit 184 PS und 335 Nm Drehmoment. Da in der Regel der Elektromotor allein den Vortrieb übernimmt, ist die Elektro-Leistung gleich der Maximalleistung des Antriebs. Zwar kann der Verbrenner über eine Kupplung auch direkt Kraft an die Vorderachse liefern, das aber nur im niedrigen Teillastbereich. Bei ausreichend geladener Batterie besorgt der Elektromotor den Vortrieb allein. Trotz über 1,9 t Leergewicht ist der CR-V e:PHEV bei Bedarf flott unterwegs. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt er im EV-Modus in 8,9 s, ein guter Wert für einen Plugin-Hybriden. Honda verspricht 9,4 s von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von abgeregelten 195 km/h - dann muss der Verbrenner aber mitlaufen und zusätzlich zur Batterie Strom an den Elektromotor liefern. Gemessene 4,7 s für den

Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein guter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher umgesetzt werden. Von 80 auf 120 km/h braucht der Japaner kaum länger, hier vergehen 6,1 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in rund einer Sekunde. Für die Bestleistungen beim Fahren sind wie beschrieben Verbrenner und Batterieleistung gleichzeitig erforderlich. Anders als bei manchen Plugin-Konkurrenten bestimmt der Elektromotor im CR-V e:PHEV maßgeblich die hohe Systemleistung und ist daher alles andere als ein "Feigenblatt". Insgesamt kann der Honda-Plugin bei Bedarf mit seinem gut ansprechenden Elektromotor und der nachhaltigen und gleichmäßigen Kraftentfaltung durchaus Fahrfreude bieten.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft im Atkinsonzyklus, um möglichst effizient mit dem Kraftstoff umzugehen. Das hat allerdings neben einer weniger geschmeidigen Akustik auch weniger Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen zur Folge, weshalb für nennenswerte Leistung häufiger hohe Drehzahlen bemüht werden müssen - was in den bisher getesteten CR-V-

Modellen wiederum deutlich hörbar war. Bisher, muss man attestieren, denn Honda hat den Verbrenner endlich standesgemäß gedämmt. So ist der Vierzylinder nun wirklich gut entkoppelt, man hört und spürt nur wenig von ihm. Selbst bei hohen Drehzahlen arbeitet er tatsächlich recht leise, deutlich besser als beim Vorgänger. Hinzu kommt, dass der

CR-V als Plugin dank der vergleichsweise großen Batterie häufig rein elektrisch unterwegs ist. Seine Leistung entfaltet der Antrieb weitgehend gleichmäßig, nur die Motordrehzahl spielt etwas eine Rolle - bei hoher Leistungsabforderung muss

zusätzlich erst der Verbrenner auf Touren kommen. Bei niedriger und mittlerer Last reagiert der Elektromotor dagegen absolut spontan und gleichmäßig.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der CR-V e:PHEV 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. Über die Wippen am Lenkrad kann man die Rekuperationsstärke in mehreren Stufen einstellen, allerdings bleibt die jeweilige Stufe nur kurz, bis die Einstellung wieder auf den Standardwert zurückgesetzt wird. Man kann die unterschiedliche Rekuperationsleistung praktisch wie einen Retarder bei Bussen oder Lkw nutzen.

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 mechanischen Schaltvorgänge und damit auch kein spürbares Schaltrucken. Honda simuliert Schaltvorgänge durch künstliche Drehzahländerungen, um dem Fahrer ein bisher gewohntes Antriebsgefühl zu geben - das läuft aber sanft ab. Der Wechsel in den Rückwärtsgang funktioniert zügig und problemlos. Die Kriechfunktion des Antriebs ist fein zu dosieren, man kann leicht zentimetergenau einparken. Eine Autohold-Funktion ist Serie.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der CR-V e:PHEV liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von schnell angegangenen engen Kurven noch von plötzlichen Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Von den ausgeprägteren Karosseriebewegungen des Plugin gegenüber den Hybrid-Varianten darf man sich nicht irritieren lassen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, für entspanntes Fahren optimal. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen treten, wenn dann beim beherzten Losfahren auf, werden aber zügig von der elektronischen Traktionsregelung eingebremst. Beim ADAC Ausweichtest liefert der CR-V e:PHEV eine gute bis zufriedenstellende Vorstellung ab. Er reagiert bei einem plötzlichen

Ausweichmanöver mit ruckartigem Lenken und Gegenlenken mit moderatem Untersteuern, das ESP regelt rechtzeitig ein. Versucht man möglichst dynamisch durch den Parcours zu kommen, legt er nur eine zufriedenstellende Fahrdynamik an den Tag - insbesondere die deutliche Seitenneigung lässt kein sportliches Fahrgefühl aufkommen. Immerhin kann man selbst während des Ausweichvorgangs Kurskorrekturen vornehmen, die dann im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten umgesetzt werden. Das ESP regelt dabei vernehmlich kratzend und mäßig sensibel, aber unter Sicherheitsaspekten effektiv.

2,2 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Lenkung ist den Ingenieuren bei Honda gelungen. Die Servounterstützung ist geschwindigkeitsabhängig geregelt. Dadurch sind die Lenkkräfte passend, ausreichend Gefühl für das Auto ist vorhanden und die Nulllage klar genug definiert. Den Honda kann man angemessen 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 die Lenkung zudem vergleichsweise direkt übersetzt, besonders innerorts ist der Lenkaufwand dadurch überschaubar.

2,9 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CR-V e:PHEV zufriedenstellende 36,1 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen). Der Druckpunkt des Bremspedals könnte etwas klarer definiert sein, dann ließe sich die Bremse

auch besser dosieren. Im Alltag kann man damit freilich gut leben, immerhin passt das Bremsgefühl zum grundsätzlichen Charakter des Fahrzeugs.

1,9

SICHERHEIT

2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto Assistenzsysteme zeigt sich Honda sehr spendabel und gibt dem CR-V alle Systeme serienmäßig - was man bei der Top-Ausstattung und über 60.000 Euro Kaufpreis auch erwarten darf. 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 außerdem beim rückwärts Ausparken querenden Verkehr erkennt und davor warnt, aber leider nicht bremst.

⊖ Auch sehr guten Verkehrszeichenerkennungen ist es bis heute nicht möglich, alle Tempolimits fehlerfrei zu erkennen. Da macht der Honda keine Ausnahme. Jedoch muss es daher möglich sein, mit vertretbarem Aufwand zumindest die akustische Warnung bei einer (tatsächlichen oder irrtümlichen) Tempoüberschreitung abstellen zu können. Denn der europäische Gesetzgeber hat alle Autohersteller verpflichtet, dass bei neuen Modellen die akustische Geschwindigkeitswarnung bei jedem Neustart des Fahrzeugs aktiviert sein muss. Honda löst diese Aufgabe denkbar schlecht, die Warnung lässt sich nämlich nicht deaktivieren. Wenn dann muss man umständlich über das Menü die Verkehrszeichenerkennung komplett ausschalten - das kann nicht im Sinne des Erfinders sein und ist auch nicht nötig, um trotzdem den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Dafür gibt es im Bereich der aktiven Sicherheit eine deutliche Abwertung des ansonsten vorbildlich gut ausgestatteten CR-V.

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 ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung 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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

⊖ Die Kopfstütze des mittleren Fondsitplatzes 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 bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

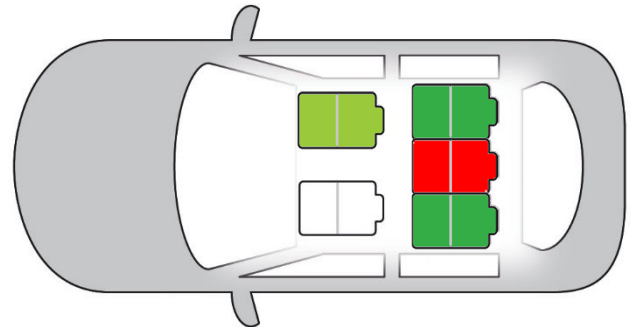
2,0 Kindersicherheit

⊕ 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 platzeinnehmender 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 für seinen Fußgängerschutz 76 Prozent der erreichbaren Punkte - ein zufriedenstellendes Ergebnis und keineswegs selbstverständlich für ein SUV. Der

Notbremsassistent kann neben Passanten auch Rad- und Motorradfahrer erkennen. Eine aktive Motorhaube besitzt der CR-V nicht.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Plugin-Hybride stehen nicht ohne Grund immer wieder in der Diskussion. Unter Umweltgesichtspunkten ergibt die aufwändige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen einen Sinn. Vorteile erzielt der Plugin-Antrieb, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst viele Strecken elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Meist macht bei weiteren Strecken ein Plugin-Auto nicht mehr viel Sinn - allerdings muss man diese Aussage beim CR-V e:PHEV einschränken. Denn tatsächlich ist das große SUV selbst im Hybridbetrieb relativ sparsam unterwegs, was an der technischen Basis liegt. Denn im Grunde entspricht der Plugin weitgehend dem Vollhybriden mit deutlich vergrößerter Batterie und externer Lademöglichkeit. Damit ist auch im Testwagen die Antriebstechnik weniger auf maximale Leistung und mehr auf Effizienz ausgelegt. Das merkt man dann, wenn man mit "leerer" Batterie unterwegs ist. Denn selbst in diesem Betriebsmodus liegt der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	2,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

bei akzeptablen 6,6 l Super pro 100 km. Vor allem innerorts ist er ausgesprochen sparsam unterwegs, verbraucht nur rund 4,0

l/100 km. Je schneller man fährt, desto mehr steigt der Verbrauch an. Außerorts liegt er schon bei 6,5 l/100 km und auf der Autobahn gar bei hohen 8,9 l/100 km. Wobei der Autobahnverbrauch stark von der Fahrweise abhängt und ob man es schafft, das Antriebskonzept möglichst geschickt zu nutzen. Bei niedriger Leistungsabforderung und konstantem Tempo kann der Verbrenner über eine Kupplung direkt mit der Antriebsachse verbunden werden. In diesem Modus arbeitet der Antrieb maximal effizient und der Verbrauch pendelt sich im Bereich 6,5 l/100 km ein. Das klappt aber am ehesten bei Geschwindigkeiten zwischen 100 und 120 km/h. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 68 km Reichweite möglich, bevor sich der

Verbrenner zuschaltet. Honda gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 79 km nach WLTP an – bei verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das sogar zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei akzeptablen 23,5 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der CR-V e:PHEV auf den ersten 100 km 13,8 kWh (Strom) und 2,6 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 139 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel ansehnliche 37 von 60 möglichen Punkten - unter den Plugin-Hybriden schaffen das nur die sparsamen Versionen.

2,5 Schadstoffe

⊕ Honda verbaut einen Ottopartikelfilter, was einerseits bei einem Direkteinspritzer eine sinnvolle Sache ist, andererseits aber auch effektive Wirkung zeigt - denn die Partikelemissionen sind durch die Bank niedrig und weit unter den Grenzwerten. Auch die sonstigen Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, so dass es für die Emissionen am Fahrzeug die volle Punktzahl im Bereich Schadstoffe des Ecotest gibt. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei

der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben nur 35 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plugin-Honda damit bei 72 Zählern, die ohne Probleme für vier von fünf Sternen im Ecotest ausreichen, was für ein Plugin-Auto selten ist und den CR-V e:PHEV empfehlenswert macht.

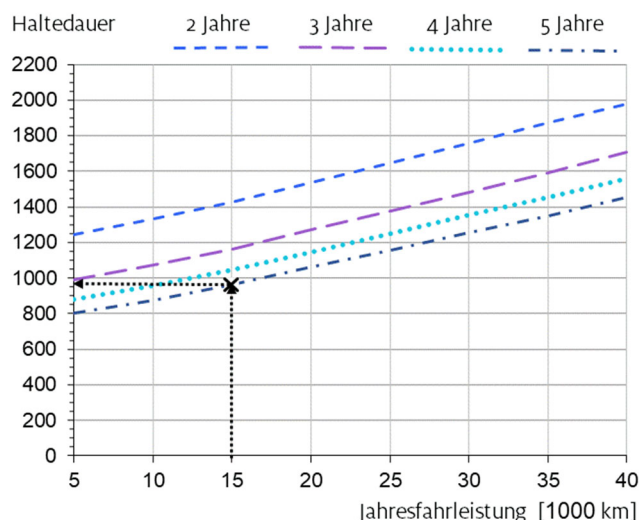
3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Den Honda CR-V gibt es als Vollhybrid ab 49.600 Euro. Mit Plugin-Motorisierung, Frontantrieb und höchster Ausstattung Advance Tech werden mindestens 60.800 Euro fällig. Wer eine externe Auflademöglichkeit will, hat keine weitere Auswahl, es gibt nur diese eine Version. Dafür sind alle verfügbaren Ausstattungen inklusive, sogar schwarz Metallic. Nur eine andere Farbe kostet Aufpreis. Die umfangreiche Ausstattung beinhaltet sogar das Panorama-Glasschiebedach, die Bose-Soundanlage, Sitzheizung vorn und hinten, Sitzlüftung vorn, Ledersitze sowie ein Head-up-Display. Auch bei den Assistenten ist alles Aktuelle dabei. Die Aufpreisliste weist lediglich diverse Optionsräder, Optik- und Beleuchtungspakete sowie eine abnehmbare Anhängerkupplung aus. Die laufenden Kosten gehen in Ordnung, wenn auch die Kaskoversicherung teuer kommt (Teilkasko 24, Vollkasko 28). Dafür ist die Steuer mit 40 Euro jährlich günstig. Bei der Wertstabilität war der CR-V bisher nicht schlecht, angesichts der umfassenden Ausstattung und der modernen Technik sollte das auch für den Plugin gelten. 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 auf 200.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 965 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:HEV Elegance AWD e-CVT	CR-V 2.0 i-MMD e:PHEV Advance Tech 2WD e-CVT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1993	4/1993	4/1993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	135 (184)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	335/4500	335/4500	335/4500
0-100 km/h [s]	9,0	9,4	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	187	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 l S	6,7 l S	0,8 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	135	151	18
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/28/24	15/28/24	15/28/24
Steuer pro Jahr [Euro]	124	164	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	888	931	961
Preis [Euro]	49.600	52.100	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 + kWh pro 100 km pro t]	1,4 + 7,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	294/522/941
• Dachlast/Anhängelast [kg]	43/780
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,78
Herstellungsland	USA
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	60,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	126

* 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	
Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), 4-Zyl.-Benziner, Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	135 kW/184 PS
Maximales Drehmoment	335 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,8 l
CO ₂ -Ausstoß	18 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.706/1.866/1.673 mm
Leergewicht/Zuladung	1.988/442 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	617/1.710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/83 kg
Tankinhalt	46,5 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)
Produktion	USA, Ohio

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	235/60 R18 103H
Reifenmarke Testwagen	Michelin ePrimarcy
Wendekreis links/rechts	11,9/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	2,6 l + 13,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB (bei leerer Batterie)	4,0/6,5/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	59 g/km (WTW* 139 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	1.924/506 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	565/1.005/1.810 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	148 Euro	Wertverlust	613 Euro
Monatliche Gesamtkosten		965 Euro	
Steuer pro Jahr		40 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		15/28/24	
Basispreis CR-V 2.0 i-MMD e:PHEV Advance Tech 2WD e-CVT 60.800 Euro			

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 14.05.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.600 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.900 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
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	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.250 Euro
Metalllackierung	Serie (schwarz), sonst 800 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,2
AUTOKOSTEN	3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,5
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,7
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	0,9	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,9
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,9
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	2,3	Verbrauch/CO2	2,3
Federung	1,9	Schadstoffe	2,5
Sitze	3,0		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Juni 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer