Euro NCAP Test 2024:
Honda CR-V (Standard)

Vier Sterne für den Honda CR-V in Standard-Sicherheitsausstattung



Der Honda CR-V im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In beiden Sitzreihen schützen Airbags seitlich den Oberkörper, weitere Airbags schützen die Knie von Fahrer und Beifahrer. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist für Erwachsene gut, das Verletzungsrisiko weitgehend sehr gering bis gering. Der Schutz für Kinder ist gut, das Verletzungsrisiko sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung und Top-Tether-Ankerpunkten. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. In der zweiten Sitzreihe wird die Anwesenheit eines Kindes gemeldet, falls das Fahrzeug verlassen wird. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite kann deaktiviert werden, um dort einen Kindersitz gegen die Fahrtrichtung montieren zu können.

Der Honda CR-V ist mit einem autonomen Notbrems-Assistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer und einem Aufmerksamkeits-Assistenten serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 85 %

Die Fahrgastzelle des CR-V blieb beim versetzten Frontalcrashtest stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Honda zeigte, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Schutzniveau geboten wird. Der Schutz war für alle kritischen Körperbereiche des Beifahrers gut, für den Fahrer gut oder ausreichend. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und der verformbaren Barriere nach dem Test ergab, dass der CR-V bei einem Frontalaufprall ein mäßig guter Aufprallpartner wäre. Im Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite war der Schutz aller kritischen Körperbereiche für den Fahrer gut und für den Beifahrer gut oder ausreichend.

Sowohl beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere als auch beim schwereren seitlichen Pfahlanprall zeigten die Dummymesswerte einen guten Schutz aller kritischen Körperbereiche, der CR-V erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Die Kontrolle der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper bei einem Seitenaufprall auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war ausreichend. Der CR-V verfügt über einen am Fahrersitz montierten Mittelairbag, der bei einem seitlichen Aufprall die Verletzungen der vorderen Insassen untereinander mindert. Die Dummy-Werte im Euro NCAP-Test waren gut, wobei Fahrer und Beifahrer gleichermaßen geschützt waren. Allerdings wurde ein Punktabzug vorgenommen, weil die Analyse ergab, dass die Köpfe der Insassen auf den Vordersitzen sich manchmal sehr nahe kamen und berühren konnten.

Die Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der CR-V verfügt über ein fortschrittliches e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die

Rettungsdienste alarmiert. Das Fahrzeug verfügt auch über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden.

Honda wies nach, dass sich die verriegelten Türen im Falle eines Wasserschadens innerhalb von zwei Minuten nach dem Stromausfall öffnen ließen, nicht aber, dass die elektrischen Fensterheber lange genug funktionierten.

Insassenschutz für Kinder: 86 %

Sowohl beim Frontal- als auch beim Seitenaufpralltest wurden alle kritischen Körperbereiche der beiden Kinderdummys gut geschützt, der Honda CR-V erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes in dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags.

Der CR-V ist mit einer Kinderanwesenheitserkennung ausgestattet, einem System, das eine Warnung ausgibt, wenn es erkennt, dass ein Kind oder Kleinkind im Auto zurückgelassen wurde. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der CR-V ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß installiert und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 76 %

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers oder Radfahrers war überwiegend gut oder ausreichend, nur an den steifen A-Säulen wurden ungenügende Ergebnisse erzielt. Der Schutz des Beckens war je nach Auftreffzone unterschiedlich, während der Schutz des Oberschenkels sowie des Knies und des Schienbeins über die gesamte Breite des Fahrzeugs gut war.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Honda kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Das serienmäßige System schnitt bei Tests zur Reaktion auf Fußgänger nur mäßig ab und hatte Probleme mit dem Szenario, dass ein Erwachsener eine Straße überquert, in die das Auto einbiegt. Sehr gut schnitt das System dagegen bei Tests zur Reaktion auf Radfahrer ab, allerdings nicht beim "Dooring", bei dem eine Tür in den Weg eines sich von hinten nähernden Radfahrers geöffnet wird. Bei der Reaktion auf Motorradfahrer schnitt das AEB-System in allen Tests gut ab, die Funktion zur Unterstützung der Fahrspur zeigte in dieser Hinsicht eine ausreichende Leistung.

Sicherheits-Assistenten: 67 %

Insgesamt zeigte das autonome Notbremssystem (AEBS) des Honda CR-V bei den Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge eine ausreichende Leistung, auch bei den Frontaltestszenarien. Bei den Tests von Euro NCAP wurden Kollisionen in den meisten Szenarien vermieden.

Ein Sicherheitsgurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig an den Vorder- und Rücksitzen angebracht. Das System zur Überwachung des Fahrerstatus schnitt nicht gut ab, da es nur Müdigkeit, nicht aber Ablenkung des Fahrers erkennt. Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, der Fahrer kann wählen, ob das System den Begrenzer automatisch einstellen soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Honda CR-V

Standard Safety Equipment

2024



Adult Occupant 85%

Child Occupant 86%

Vulnerable Road Users 76%

Safety Assist 67%

SPECIFICATION

Tested Model	Honda CR-V 2.0 Hybris 'ADVANCE', LHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2024
Kerb Weight	1813kg
VIN From Which Rating Applies	- all CR-Vs
Class	Small SUV

Version 010424

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	✖
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	●	●	✖
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	●
Side pelvis airbag	✖	✖	✖
Centre Airbag	●	–	–

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	–	✖	●
Integrated CRS	–	✖	✖
Airbag cut-off switch	–	●	–
Child presence detection	–	✖	●
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

Version 010424

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	✖
Cyclist Dooring Prevention	✖
AEB Motorcyclist	●
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●
Fatigue / Distraction Detection	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 010424

ADULT OCCUPANT

Total 34.2 Pts / 85%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Frontal Impact 14.1 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier

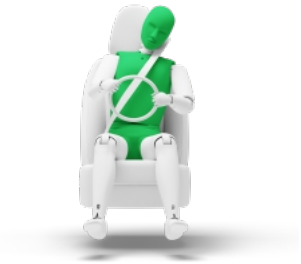


Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact 15.0 / 16 Pts



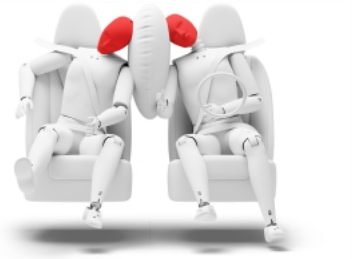
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact 4.0 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 010424

ADULT OCCUPANT

Total 34.2 Pts / 85%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	1.2 / 4 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available
Submergence Check	Partially Compliant

Comments

The passenger compartment of the CR-V remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Honda showed that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Protection was good for all critical body areas of the passenger, and good or adequate for the driver. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and of the deformable barrier after the test, revealed that the CR-V would be a moderately benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of all critical body areas was good for the driver, and good or adequate for the rear passenger. In both the side barrier test and the more severe side pole impact, dummy readings indicated good protection of all critical body areas and the CR-V scored maximum points in this part of the assessment. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was adequate. The CR-V has a centre airbag mounted on the driver's seat to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. Dummy numbers were good in Euro NCAP's test, with equal protection to the front driver and passenger. However, a penalty was applied because analysis showed that the front seat occupants' heads could sometimes get very close to contacting one another. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The CR-V has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash. The car also has a system which applies the brakes after an impact, to avoid secondary collisions. Honda demonstrated that if the car entered water the doors, if locked, could be opened within two minutes of power being lost but not that electric windows would remain functional long enough to allow occupants to escape.

Version 010424

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children — 24.0 / 24 Pts

Frontal Impact — 16 Pts



Lateral Impact — 8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix i-Size*
Restraint for 10 year old child: *Britax Römer Kidfix i-Size*

Safety Features — 6.3 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✗	●	✗
i-Size	✗	●	✗
Integrated CRS	✗	✗	✗
Top tether	✗	●	✗
Child Presence Detection	✗	●	●

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✗ Not available

CRS Installation Check — 12.0 / 12 Pts

i-Size	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
i-Size	✗	✗	●	✗	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✗ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 010424

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

Isofix	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Seatbelt Attached	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
	✖	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	✖	●	●	●	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 010424

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

Comments

In both the frontal offset and side barrier tests, good protection was provided to all critical body areas for both child dummies, and the Honda CR-V scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. The CR-V is equipped with 'child presence detection', a system which issues a warning when it recognises that a child or infant has been left in the car. All of the child restraint types for which the CR-V is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 010424

VULNERABLE ROAD USERS

Total 48.5 Pts / 76%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

VRU Impact Protection

28.8 / 36 Pts



Pedestrian & Cyclist Head	12.9 Pts
Pelvis	2.4 Pts
Femur	4.5 Pts
Knee & Tibia	9.0 Pts

VRU Impact Mitigation

19.6 / 27 Pts

System Name	Collision Mitigation Braking System
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	5 km/h

PERFORMANCE |

AEB Pedestrian

4.2 / 9 Pts

Scenario	Day time	Night time
Car reversing into adult or child		—
Adult crossing a road into which a car is turning		—
Adult crossing the road		
Child running from behind parked vehicles		
Adult along the roadside		

— Currently not tested

AEB Cyclist

7.4 / 8 Pts

Scenario	Day time
Approaching cyclist crossing from behind parked parked vehicles	
Turning across path of an oncoming cyclist	
Approaching a crossing cyclist	
Approaching a cyclist along the roadside	

Version 010424

VULNERABLE ROAD USERS

Total 48.5 Pts / 76%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Cyclist Dooring Prevention

0.0 / 1 Pts

Scenario	
Dooring a passing cyclist	information"

AEB Motorcyclist

6.0 / 6 Pts

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a stationary motorcyclist		
Approaching a braking motorcyclist		
Turn across the path of an oncoming motorcyclist		—

— Currently not tested

Lane Support Motorcyclist

2.0 / 3 Pts

Scenario	Day time
Changing lane across the path of an oncoming motorcyclist	
Changing lane across the path of an overtaking motorcyclist	

Comments

Protection of the head of a struck pedestrian or cyclist was predominantly good or adequate, with poor results recorded only on the stiff windscreen pillars. Protection of the pelvis was mixed, while that of the femur and of the knee and tibia was good across the whole width of the car. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Honda can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system fitted as standard performed only marginally in tests of its response to pedestrians, struggling with the scenario where an adult is crossing a road into which the car is turning. However, the system scored highly in tests of its reaction to cyclists, but not for 'dooring', where a door is opened in the path of a cyclist approaching from behind. Similarly, the AEB system performed well in all tests of its response to motorcyclists and the lane support function also performed adequately in this regard.

Version 010424

SAFETY ASSIST

Total 12.1 Pts / 67%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Speed Assistance

1.7 / 3 Pts

System Name	Traffic Sign Recognition System & Intelligent Speed Limiter
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	Intelligent Speed Limiter not default ON (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

1.4 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 1 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	●

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

0.4 / 2 Pts

System Name	Driver Attention Monitor
Type	Indirect monitoring
Operational From	45 km/h
Fatigue	Drowsiness

Version 010424

SAFETY ASSIST

Total 12.1 Pts / 67%

Lane Support

2.5 / 3 Pts

System Name	Road Departure Mitigation System (RDM)
Type	LKA and ELK
Operational From	65 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

6.6 / 9 Pts

System Name	Collision Mitigation Braking System
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	5 km/h
Sensor Used	camera and radar

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a car crossing a junction		
Approaching a car head-on		—
Turning across the path of an oncoming car		—
Approaching a stationary car		
Approaching a slower moving car		—
Approaching a braking car		—

— Currently not tested

Version 010424

SAFETY ASSIST

Total 12.1 Pts / 67%

Comments

Overall, the autonomous emergency braking (AEB) system of the Honda CR-V performed adequately in tests of its reaction to other vehicles, including in the head-on test scenarios. In Euro NCAP's tests, collisions were avoided in most scenarios. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats but the driver status monitoring system did not score highly, detecting only driver fatigue, not distraction. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system identifies the local speed limit, and the driver can choose to allow the limiter to be set automatically by the system.

Version 010424

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine & Transmission	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door SUV	2.0 litre hybrid	ADVANCE *	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	2.0 litre hybrid	ELEGANCE / EXECUTIVE	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	2.0 litre hybrid	ELEGANCE / EXECUTIVE	4 x 2	✓	✓
5 door SUV	2.0 litre plug-in hybrid	ADVANCE TECH	4 x 2	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
April 2024	Rating Published	2024 ★★★★☆	✓

Version 010424