
Neuvorstellung Honda CR-V: Bis zu sieben Sitze, aber ohne Diesel

Von Michael Kirchberger

Mit der Baureihe CR-V, seit 1995 ist sie auf dem Markt, bedient Honda das Segment der kompakten SUV. Nach Civic und Jazz gehört sie zu den Bestsellern im Programm, rund ein Viertel aller Verkäufe vereint der geräumige Viertürer in Europa auf sich. Im Oktober gibt es eine Wachablösung, dann startet die fünfte Generation des unverändert 4,6 Meter langen CR-V. Genaue Preise nennt Honda noch nicht, unter 30 000 Euro soll der Einstieg gelingen. Dafür wird es dann die frontgetriebene Basisversion geben, die ein 1,5-Liter-Turbobenziner mit 173 PS (127 kW) antreibt.

Formal ist das Honda-SUV in die Breite gegangen. Der mit einer Chromspange bewährte Kühlergrill betont die Horizontale, die ausgestellten Radhäuser wirken wie angewinkelte Ellenbogen und verstärken den Effekt. LED-Licht blinzelt aus schmalen Scheinwerfern, die sich weit in die Flanken ziehen, Nebelleuchten, ebenfalls LED-bestückt, markieren die unteren Eckpunkte der Frontpartie. Die Silhouette dominiert eine weit nach hinten gezogene und kaum abfallende Dachlinie, das sorgt für große Kopffreiheit und Stauvermögen im Innenraum. Das Heck soll an den markanten Abschluss des Kompaktwagens Civic erinnern, die wuchtigen Formen haben uns allerdings auch dort bereits nicht wirklich gefallen. Der CR-V steht auf wenigstens 17 Zoll großen Leichtmetallrädern, die Spitzenversionen bekommen mächtige 19-Zöller.

Das Honda-SUV ist größer geworden, ohne dass es an Länge zugelegt hätte. Der um drei Zentimeter auf 2,66 Meter gewachsene Radstand ist vielmehr die Ursache für das vor allem im Fond opulentere Raumangebot. Hier sitzen zwei Mitfahrer überaus bequem, ein Dritter findet dank der Wagenbreite von 1,9 Meter auf kürzeren Strecken immer noch einen komfortablen Platz. Die in allen Versionen geteilt umklappbare Sitzbank lässt sich außerdem um 15 Zentimeter in der Längsrichtung verschieben und so den jeweiligen Anforderungen leicht anpassen. Neu ist das Angebot einer dritten Sitzreihe mit zwei zusätzlichen Plätzen. Die eignen sich allerdings wie bei fast allen Siebensitzern in dieser Klasse eher für Kinder und Jugendliche, zumal der Einstieg eine gewisse Gelenkigkeit erfordert. Gut aufgehoben sind Fahrer und Copilot, die Vordersitze sind bei den höherwertigen Ausstattung elektrisch verstellbar, in allen Modellen bieten sie einen angenehmen Sitzkomfort und guten Seitenhalt, lassen sich obendrein beheizen.

Das Gepäckraumvolumen ist ebenso variabel. Der Kofferraum des Fünfsitzers schafft wenigstens 561 Liter, wer die Lehnen nach vorne klappt, kann die Transportkapazität bei dachhoher Beladung auf 1756 Liter steigern. Besonders die Laderaumlänge von 1,83 Meter macht den CR-V für vielerlei Transportaufgaben fit, um sie praxisgerecht nutzen zu können gibt es einen ausziehbaren Laderaumboden, der mit 100 Kilogramm belastet werden kann. Bei 1,5 Tonnen Leergewicht darf das frontgetriebene Basismodell fast 650 Kilogramm zuladen, der Allradantrieb bringt etwa 70 Kilogramm zusätzlich auf die Waage, was die Zuladung um eben diesen Wert reduziert.

Vielfalt gibt es bei den Ausstattungen, vier verschiedene Level – Comfort, Elegance, Lifestyle und Executive – werden geboten. Keine Wahlmöglichkeiten erlaubt dagegen die Motorisierung, lediglich ein aufgeladener Vierzylinder-Benziner ist für den CR-V vorgesehen. Der leistet in Verbindung mit einem manuellen Sechsganggetriebe 173 PS und bringt es auf 220 Newtonmeter Drehmomentspitze. Er verbraucht im 2WD-Modell nach Norm 6,3 Liter Benzin auf 100 Kilometer und beschleunigt es bis auf 210 km/h. Wird

statt der Handschaltung die stufenlose Automatik (CVT) gewählt, bekommt der Motor mehr Leistung und Drehmoment, um die Reibungsverluste des Automaten auszugleichen. 193 PS leistet die Turbomaschine dann, ihr Drehmoment-Maximum liegt in Höhe von 240 Nm bei 1700 U/min an. Der Verbrauch steigt allerdings um fast einen auf 7,1 Liter Benzin, 200 km/h gibt Honda als Höchstgeschwindigkeit an. Die Dieselangebote wurden als Reaktion auf die sinkende Nachfrage komplett gestrichen.

Der Motor hat mit dem Gewicht des CR-V keine Mühen. Für eilige Zwischenspurts empfiehlt sich jedoch ein Wechsel zur kleineren Übersetzung, 1,5 Liter Hubraum kann auch cleverste Turbotechnik nicht zum V8-Bigblock aufblasen. Das Geräuschniveau der Maschine ist erfreulich gering, daher fällt die Unart von stufenlosen Automatikgetrieben nicht so deutlich wie anderswo auf. Nach dem Gasgeben dreht der Motor hoch und bleibt bei dieser konstanten Drehzahl, während das Tempo steigt. Vergleichbar ist diese Art der Beschleunigung mit der eines Motorbootes. Oder mit anderen Worten: Das Getriebe wirkt wie ein Honigtopf, in dem man mit dem Löffel rührt – je eiliger man es dabei hat desto zäher gelingt die Übung. Zwar will die elektronische Steuerung der Schaltbox mit leichten Drehzahlschwankungen unterschiedliche Übersetzungen vorgaukeln, es bleibt aber beim gutgemeinten Versuch. Der zweite Nachteil des CVT ist die geringere Anhängelast, die für manchen SUV-Kunden kaufentscheidend sein kann. Während die handgeschalteten Versionen zwei Tonnen auf den Haken nehmen dürfen sind sie es bei den Automatik-Versionen lediglich 1500 Kilogramm.

Die Lenkung des CR-V ist leichtgängig aber nicht unpräzise, zumindest lässt sich das SUV in jeder Kurvenart exakt auf Kurs halten. Der Federungskomfort geht ebenfalls in Ordnung, verschont die Insassen ausreichend und ermöglicht dennoch ohne all zu große Karosserieneigung um die Kurven zu flitzen. Wobei das entspannte Gleiten eher zur Wesensart eines SUVs passt. Das zumindest geht auch mit dem CVT gut, obendrein hilft dabei die übliche Schar von Assistenzsystemen, die Sicherheit zu verbessern. Der Abstandhalter ist nun mit dem Spurwächter gekoppelt und läuft leicht mit. Das hilft auch im stockenden Verkehr und im Stau. Ein Head-Up-Display erlaubt ein schnelleres Aufnehmen der Informationen, auch für das Ein- oder Ausparken sind jetzt die entsprechenden Assistenten an Bord. Hilfreich sind außerdem die Türschweller-Abdeckungen, die den Rahmen auch bei schlechtem Wetter oder bei Geländefahrten sauber halten und so ein Beschmutzen der Hosenbeine beim Aussteigen verhindern. Das ist besonders zu begrüßen, weil die Bodenfreiheit des neuen CR-V für bessere Off-Road-Eigenschaften um 3,5 Zentimeter zugenommen hat.

Die Preise stehen noch nicht fest, „unter 30 000 Euro“, so lautet die nebulöse Ankündigung von Honda, soll die fünfte Generation des Bestsellers im Oktober starten. Der aktuelle CR-V kostet mindestens 24 000 Euro, die neue Technik und die höherwertige Innenraumgestaltung mit Holzoptik, größeren Displays und umfangreicherer Basisausstattung wird sich der Hersteller gewiss bezahlen lassen.

Daten Honda CR-V 1,5 VTEC Turbo FWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 2,91 x 1,67
Radstand (m): 2,66
Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 127 kW / 173 PS bei 5600 U/min
Max. Drehmoment: 220 Nm bei 1900–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,3 Liter
CO₂-Emissionen: 143 g/km (Euro 6d TEMP)
Leergewicht / Zuladung: 1501 kg / 649 kg

Kofferraumvolumen: 561-1756 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Wendekreis: 11 Meter
Bereifung vorne//hinten: 235/60 R18
Preis: n.a.



Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda