

---

## Vorstellung Honda CR-V: Betriebsgeheimnis

Von Peter Schwerdtmann

Als Benziner steht der Honda CR-V schon bei den Händlern, angetrieben von einem 1,5 Liter-Turbobenziner. Einen Diesel wird es in der fünften Generation des Honda CR-V nicht geben, dafür aber eine Hybridversion. Und – wie bei Honda oft schon erlebt – ist das nicht nur noch irgend so ein Hybrid, sondern eine bisher noch nicht gekannte Spielart der Kombination zwischen konventionellem Verbrennungsmotor und Elektroantrieb. Entsprechend stolz fällt der Name des Systems aus: Intelligent Multi-Mode Drive (i-MMD).

Doch unabhängig vom Antrieb ist dies ein ganz normaler Honda CR-V, von außen nur durch den Hybridschriftzug und von innen nur durch seine angepassten Anzeigen und den Verzicht auf den Keller in Kofferraum, in dem die Lithiumionen-Batterie untergebracht wurde, erkennbar. Der CR-V wuchs beim Radstand um 30 mm, der Innenraum besonders deutlich in der Länge. Die 50 zusätzlichen Millimeter dort kommen den Hinterbänklern zugute. 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. Was dem Hybrid aber gegenüber dem Benziner fehlt, ist die Möglichkeit, eine dritte Sitzbank zu bestellen.

Der Innenraum zeigt dieselbe sportive-elegante Gestaltung und dieselbe gute Materialauswahl, die Sicherheitsausstattung erweist sich – je nach Ausstattung – als vollständig. Die aktiven Honda Sensing Sicherheitstechnologien umfassen das Kollisionswarnsystem mit Bremsassistent, den akustischen und den aktiven Spurhalteassistenten, die adaptive Geschwindigkeitsregelung, den aktiven Geschwindigkeitsbegrenzer, der die Geschwindigkeit an das aktuelle Tempolimit anpasst, die adaptive Geschwindigkeitsregelung und – nur in Europa – die Verkehrszeichenerkennung per Kamera. So kann es geschehen, dass zwei unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten angezeigt werden. Ein Verkehrszeichen gerät aus dem Kartenmaterial auf den Infotainmentbildschirm, das andere liefert die Kamera ins Blickfeld des Fahrers.

Soweit, so CR-V. Jetzt geht's ans Eingemachte, an die Besonderheiten unter dem Blech. Denn dieser Hybrid hat einen Zwei-Liter-Vierzylinder-Benziner, der immer in seinem günstigsten Betriebsbereich läuft, so etwa wie beim ersten Opel Ampera oder Chevrolet Volt. Dort hatte der Motor keine Verbindung zum Antrieb, sondern lieferte über einen Generator Strom an die Batterie – und nur an die Batterie. Die versorgte den Elektroantrieb. Anders beim Honda. Der hat zwei Elektromotoren. Der eine wird vom Benziner angetrieben und liefert den Strom für den zweiten Elektromotor. Wenn dessen Leistung die Lithiumionenbatterie überfordert, schaltet eine Kupplung den Benziner ebenfalls auf die Räder, so dass die erwartete Beschleunigung eintritt.

Das reicht für Spurtzeiten unter zehn Sekunden von null auf 100 km/h und für eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Insgesamt bietet die Technik drei Betriebsmodi: EV-Betrieb aus der Batterie für rund zwei km, im Hybridbetrieb bis rund 80 km/h arbeitet der Verbrenner als Rangeextender, bei höheren Geschwindigkeiten werden Verbrenner und E-Motor über die Kupplung zusammengeschaltet. Nach den Erfahrungen der Honda-Mannschaft mit dem eigenen System stammen auch bei Geschwindigkeiten zwischen 80 km/h und 120 km/h in der Summe immer noch fast 40 Prozent der benötigten Energie aus der Elektroabteilung.

So kommt beim Durchschnittsverbrauch gemessen nach WLTP (zurückgerechnet auf

---

NEFZ) für den Allradantrieb im Durchschnitt ein Wert von 5,5 Litern auf 100 km heraus, entsprechend 129 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer (120 g/km beim Fronttriebler). Auf unserer ausführlichen Testrunde um Sevilla brauchten wir 6,5 Liter mit unserem Topmodell, dem Honda CR-V 4WD Executive.

Bei der Tour diskutierten wir die Frage, wie Honda eigentlich bei dem System einen Allradantrieb darstellt? Denn die einfache Antwort auf die Frage nach Allrad bei einem Hybridsystem fällt aus. Normal wäre es gewesen, einen Motor pro Achse einzubauen. Es gibt aber nur einen Elektromotor für den Antrieb, auch beim Fronttriebler. Aber es gibt eine Kardanwelle, über die bis zu 60 Prozent des Vortriebs nach hinten geschafft werden kann und die ausgekuppelt wird, wenn dort keine Traktion abgefragt wird. Es gibt auch kein Getriebe, sondern nur konstant arbeitende Untersetzungen. Für den Zusammenschluss der Antriebe ist allein eine Kupplung zuständig, die den Verbrenner zuschaltet. Wenn der Testwagen auf dem Hof steht, werden wir den Dingen im Detail auf den Grund gehen können.

Bis dahin geben wir uns damit zufrieden, dass dieser Hybrid nahtlos und linear beschleunigt. Das Umschalten der einzelnen Betriebsmodi spürt weder der Fahrer noch ein Beifahrer. Was allerdings zunächst befremdet, ist das Geräusch bei Volllast. Dann dreht der Motor gut hörbar bis zu einer Maximaldrehzahl hoch, läuft konstant und das Auto beschleunigt dennoch. Das Verhalten erinnert an das eines Autos mit Riemengetriebe. Aber bis zum Durchtreten des Fahrpedals entwickelt sich der Klang fast wie erwartet parallel zur Geschwindigkeitszunahme – unterstützt von einem Soundgenerator.

Der Klang kann einem egal sein. Das System funktioniert unauffällig und reibungslos. Der erzielte Durchschnittsverbrauch spricht dafür, dass der CR-V Hybrid im Stadtverkehr, wo der Diesel mit höheren Verbrauchswerten ins Hintertreffen gerät, seine Stärken voll ausspielen kann. Das gibt Honda die Zuversicht, mit dem Hybrid an alte Dieselquoten beim Absatz anschließen zu können. Das Management unterstützt das mit attraktiven Preisen. Den Fronttriebler in der Einstiegsvariante Comfort bieten sie ab 32 290 Euro. Den Allradantrieb gibt es ab der Ausstattung Elegance für 36 990 und das Spitzenmodell für 43 590 Euro. (ampnet/Sm)

#### Daten Honda CR-V Hybrid 4WD Executive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 2,12 (mit Spiegeln) x 1,69

Radstand (m): 2,66

Motor: R4-Benziner, 1993 ccm, i-VTEC, Atkinson-Zyklus

Leistung: 107 kW/145 PS bei 6200 U/min

Max. Drehmoment: 175 Nm bei 4000 U/min

Elektromotor: 135 kW/184 PS PS

Drehmoment E-Motor: 314 Nm

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie

Systemleistung: 135 kW / 184 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.

Elektr. Reichweite: ca. 2 km

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 126 g/km

Testverbrauch: 6,6 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1672 kg / max. 661 kg

Kofferraumvolumen: 497 Liter, erweiterbar auf 1689

Max. Anhängelast: 600 kg

Wendekreis: 11,0 m

---

Bodenfreiheit: 192 mm  
Bereifung: 236/60 R 18  
Basispreis: 43 590 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda CR-V Hybrid

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---