
Fahrbericht Honda CR-V: Ohne Diesel etwas durstiger

Von Michael Kirchberger, cen

Seit dem vergangenen Herbst ist die nach 1995 mittlerweile fünfte Generation des CR-V bei den Händlern. Signifikant sind sanftes Wachstum auf 4,60 Meter Länge und vor allem der Verzicht auf ein Diesel-Angebot. Zur Wahl steht derzeit einzig ein Vier-Zylinder-Turbobenziner mit 1,5 Liter Hubraum, der in Verbindung mit dem optionalen und stufenlosen Automatikgetriebe 193 PS (142 kW) und 243 Newtonmeter Drehmomentspitze liefert.

Stolze 2700 Euro Aufpreis sind für den Automaten fällig, dazu gibt es allerdings ein Leistungsplus im Vergleich zur Kombination mit dem manuellen Sechsganggetriebe von 20 PS (15 kW). Allradgetrieben kostet das fünfsitzige SUV in der mittleren Ausstattungsstufe Lifestyle 38 990 Euro.

Der CR-V hat an Format gewonnen: horizontal betonte Linien, ein ausladender Vorderwagen und massige Flanken vermitteln Solidität. 18-Zoll-Leichtmetallräder gehören zum Standard, auf Wunsch gibt es ein Zoll mehr, das kostet dann aber auch gleich 2600 Euro Aufpreis. Innen herrscht die übliche zurückhaltende Farb- und Formgebung japanischer Automobile, das wirkt zwar hinreichend hochwertig, die schlanken Intarsienleisten können die Stimmung mit individueller Farbgebung insbesondere an grauen Wintertagen ein wenig aufheitern.

Funktional ist die Bedienung, die Schaltergruppen sind logisch korrekt verteilt und leicht zu erreichen. Das Tempo wird digital, die Drehzahl schlecht ablesbar quasi analog dargestellt. Auf der Mittelkonsole prangt ein sieben Zoll großer Monitor, der beim Navigieren hilft und sich über Apple Carplay oder Android Auto mit dem Smartphone versteht, Freisprechanlage und Rückfahrkamera gehören ebenso zum Serienstandard dieser Ausstattungsversion.

Die Sitze vorn bieten hinreichenden Komfort und anständigen Seitenhalt, ein angenehmer Umstand beim Skiausflug nach Südtirol und der Fahrt über kurvige Straßen in den Schneesirkus. Die Lederbezüge auf allen Plätzen sind angenehm weich und nicht zu glatt, die vorderen lassen sich beheizen. Das Lenkrad kann in zwei Richtungen verschoben werden, schnell findet sich so eine passende Position am griffsympathisch umlederten Volant.

Die Fondtüren öffnen fast rechtwinklig, was den Einstieg nach hinten ungemein erleichtert. Das steigert schon beim Fünfsitzer den Komfort der Mitfahrer, die auf Wunsch eingebaute dritte Reihe, die das Platzangebot auf sieben erhöht, lässt sich dadurch obendrein einfacher erklimmen. Zeitgemäß sind außerdem die nach unten verlängerten Türschilde. Sie umschließen die Türschweller und verhindern ihre Verschmutzung. So bleiben die Hosenbeine sauber, wenn sie beim Aussteigen aufgrund der großen Sitzhöhe unweigerlich mit der Karosserie in Kontakt kommen.

Die Heckklappe öffnet manuell, ein elektrischer Betrieb samt Bedienung per Gestensteuerung gibt es als Extra. Bei beiden jedoch schwingt sie nicht allzu weit nach oben, CR-V-Fahrer mit mehr als 1,80 Meter Körpergröße sollten beim Laden demutsvoll den Kopf senken, um nicht schmerzvoll anzuecken. Wer daran denkt, kann mühelos 561 Liter Gepäck im Kofferraum unterbringen, bei umgeklappter Rückbank sind es sogar 1756 Liter. Variabler wären die Transportmöglichkeiten, wenn sich die Rückbank nicht asymmetrisch sondern im Verhältnis 40:20:40 umklappen ließe, dann würden die

Mitfahrer im Fond trotz Skitransport bequemer reisen.

Das CVT-Getriebe riecht nach strammer Passfahrt angestrengt, schließlich muss es bis zu 2350 Kilogramm Gewicht bewältigen. Aber der Automat nervt nicht mit den früheren Untugenden dieser Getriebeart, der Motor dreht nicht übermäßig hoch, wenn Leistung abgerufen wird, und die Elektronik gaukelt beim Anfahren vor, es würden doch verschiedene Übersetzungsstufen angewählt werden, ähnlich wie bei einer Wandlerautomatik. Das CVT ist also komfortabel und kann im Gefälle sogar die Bremswirkung des Motors gekonnt einsetzen, aber es fordert mehr Energieeinsatz. Nach Norm verlangt der CR-V in dieser Version 7,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer, 0,5 Liter mehr als die Schaltausführung.

Auf den tempolimitierten Autobahnen der Alpenstaaten stellten sich 9,1 Liter Benzin als Durchschnitt ein, in Deutschland waren es bei Beachtung der Richtgeschwindigkeit 9,3 und 10,6 Liter, wenn es der Fahrer eilig hat und gelegentlich die mögliche Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausprobieren will. Bei der Durchzugskraft wollen wir dem kleinen Kerl unter der Haube keinen Vorwurf machen, in 9,8 Sekunden beschleunigt er den CR-V von 0 auf 100 km/h, er arbeitet nicht auffällig laut und angenehm vibrationsarm.

Schnurgeradeaus fährt der Honda nur widerwillig. Kleine Korrekturen mit der Lenkung sind vonnöten, um ihn auf Kurs zu halten. Dumm nur, dass die gerade in der Mittellage teigig wirkt und erst dann mehr Freude bereitet, wenn sich die Straßen durch die Berge winden. Besonders direkt ist sie auch dann nicht und Rückmeldungen über die Traktionsverhältnisse bleiben ebenfalls weitgehend aus. Immerhin sind die Einflüsse des Antriebs nicht am Volant spürbar, der elektronisch gesteuerte 4x4-Antrieb schaltet die Hinterräder geschwind zu, wenn die vorderen Pneu den Halt verlieren. Die Bremsen machen ihre Sache auch bei satter Beladung auf langen Gefällestrecken gut, nachlassende Wirksamkeit ist nicht bemerkbar. Auch die Federung des CR-V verdient Lob, gelassen rollt er über schlechte Fahrbahnen und schont so seine Passagiere.

Das Honda-SUV sucht den Kompromiss zwischen der dieser Fahrzeuggattung meist zugewiesenen Rolle als Stadtwagen, gegebenenfalls für die Beförderung der Kinderschar zu Kita, Schule oder Sportverein, und der Tauglichkeit als Reiseauto. In beiden Fällen sind die Sicherheitsassistenten der umfangreichen Honda-Sense-Ausstattung hilfreich. Aber der hohe Verbrauch, der einem Benziner dieser Gewichtsklasse eben innewohnt, die häufig erforderlichen Tankstopps wegen des recht kleinen Tanks nerven bei der Fernfahrt besonders. Aber einem Hersteller wie Honda, der im Heimatland keinen einzigen Diesel abzusetzen vermag und auch in Amerika kaum auf den Selbstzünder zählt, ist es nachzusehen, dass ihm die Entwicklung eines sauberen Triebwerks nach aktueller Abgasnorm zu aufwändig und teuer ist.

Eine Alternative ist jedoch in Sicht. Mitte Februar kommt der CR-V als Hybrid-Modell auf die Straßen, das zwar knapp 4000 Euro mehr kostet aber zumindest nach Norm gut zwei Liter Benzin weniger verbraucht. (ampnet/mk)

Daten Honda CR-V 1,5 VTEC Turbo AWD Lifestyle

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,86 x 1,69

Radstand (m): 2,66

Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 142 kW / 193 PS bei 5600 U/min

Max. Drehmoment: 243 Nm bei 2000–5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,1 Liter

Effizienzklasse: C
CO2-Emissionen: 162 g/km (Euro 6d-Temp)
Testverbrauch: 9,2 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1705 kg / max. 545 kg
Kofferraumvolumen: 561 – 1756 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Wendekreis: 10,8 m
Bodenfreiheit: 208 mm
Bereifung: 235/60 R 18
Wartungsintervalle: 12 Monate/20 000 km
Garantie: 3 Jahre/100 000 km
Basispreis: 28 490 Euro
Testwagenpreis: 38 990

Bilder zum Artikel



Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
