Fahrbericht Honda CR-V Hybrid: Immer etwas Besonderes

Von Peter Schwerdtmann, cen

Wir sitzen in einem Honda CR-V mit Hybridantrieb und sind gespannt, was die Japaner sich dieses Mal wieder haben einfallen lassen. Der Druck auf den Starterknopf bringt die erste Überraschung: Unter der Motorhaube brummt ein Benziner mit einer Drehzahl um die 2000, offenbar in seinem optimalen Betriebspunkt. Da folgert der Fachmann messerscharf: Dies ist ein Rangeextender. Doch so einfach macht es sich Honda nicht. Die Japaner suchen immer eine besondere Lösung.

Richtig ist: Unter Haube arbeitet ein Zwei-Liter-Vierzylinder mit 145 PS nach dem Atkinson-Prinzip, bei dem durch das späte Schließen des Einlassventils ein Teil des angesaugten Gases wieder zurück gepumpt wird. Der Hauptvorteil des Atkinson-Prozesses liegt darin, dass das Gas durch den verlängerten Expansionshub weiter entspannt und stärker abkühlt und damit die im Gas enthaltene Energie bei geringerer Leistung besser ausgenutzt wird. Der thermische Wirkungsgrad steigt. Das nutzen gerade japanische Hersteller gern für ihre Hybridantriebe, in der Hoffnung, dass die Verbrenner selten ausgedreht werden.

Der Atkinson-Benziner treibt einen Generator, der 55 PS leisten kann und seinen Strom in der für ein Hybridfahrzeug ungewöhnlich großen Lithiumionenbatterie mit neun Kilowattstunden abliefert. Aus der bedient sich der zweite Elektromotor, der den Vortrieb übernimmt. Reichen Kraft und Drehmoment nicht für den Vortrieb, den der Fahrer abruft, springt der Benziner dem Elektromotor bei. Er dient nicht – wie ein klassischer Range Extender – allein der Stromerzeugung via Elektromotor 1 / Generator. Er bringt sich auch selbst und hörbar ein, bei großen Beschleunigungen akustisch begleitet vom „Gummibandeffekt“, wie ihn Riemengetriebe erzeugen. Bei denen eilt der Motorklang der empfundenen Beschleunigung weit voraus.

Unserem Honda CR-V Hybrid AWD ließ sich das Geräusch nur bei hartnäckigem „Vollgas“ entlocken. Sonst rollte er in dichtem Innenstadtverkehr meist elektrisch, viel länger als die zwei Kilometer, die Honda als rein elektrische Reichweite angibt. Nach langen Autobahn-Etappen meldet sich der Verbrenner häufiger, weil der Batterie der Boost ausgegangen ist. In der Summe kommt ein Normverbrauch – gemessen nach WLTP, umgerechnet auf NEFZ – von 5,5 Litern heraus. Für ein großes SUV von rund 1,8 Tonnen ein Traumwert, der sich in der Praxis nur bei passenden Fahrprofilen erreichen lässt. Wir lagen bei Verzicht auf den „Sport“-Modus bei einem Verbrauch oberhalb von acht Litern.

So ein Wert führt uns einen Moment zurück zur Geschichte des Hybridantriebs. Er war die Antwort auf den Dieselmotor für die Länder, die über keine eigene Dieseltechnologie oder -Infrastruktur verfügten. Die Kombination von Verbrenner und Elektromotor ermöglichte Verbrauchsdaten wie mit einem Dieselmotor. Heute verzichten Hersteller selbst in einem Diesel-Umfeld wie Deutschland auch bei SUVs auf den Selbstzünder. Die Ökowelle hat ihnen geholfen. Sie beförderte inzwischen alle Hybridantriebe in den Rang einer Übergangstechnologie auf dem Weg zur Elektromobilität. Das nutzt auch Honda bei seiner speziellen Kombination von zwei Elektro- und einem Verbrennungsmotor.

In der Vergangenheit setzte sich Honda auch beim Design deutlich vom Wettbewerb ab. Hondas sahen progressiv aus. Geblieben ist davon beim CR-V ein spezielles Design, das mit viel gerundetem Blech und einem breiten Markengesicht die großen optischen Massen eines SUV dieser Klasse leichter und dynamischer darstellen soll. Aber wen kümmern schon ungewohnte Äußerlichkeiten, wenn das Innere stimmt. Hier zeigt sich der CR-V als durchaus mode- und komfortbewusst. Das Design reizt nicht, es beruhigt mit

sanften Rundungen und grifffreundlichen Materialien, breiten Ledersesseln vorn und einem großzügigen Platz für die hinteren Passagiere. Und sicher ist er auch noch.

Ungewöhnliches findet sich aber auch in diesem Ambiente. Statt eines Ganghebels auf der Mittelkonsole findet der Fahrer dort drei Druck- oder Zugknöpfe für den Leerlauf, den Rückwarts- und den Vorwärtsgang. Daneben lassen sich die Fahrprogramme „Sport“ und „Eco“ sowie „EV“ für den rein batterieelektrischen Vortrieb ebenfalls per Knopfdruck regeln. Erstaunlich, wie schnell sich bei uns ein schlechtes Gewissen einstellte, wenn wir mal auf „Sport“ schalteten und die Anzeige im Blickfeld des Fahrers in Rot überdacht wurde.

Wir bleiben lieber die meiste Zeit mit der „Eco“-Einstellung unterwegs. Genau die empfanden wir für den CR-V als angemessen. Gelassene Bewegung mit guter Federung und geringem Geräuschniveau in sanft gefahrenen Kurven – so mag es die Familie. Die kann übrigens auch viel Gepäck mitnehmen. Rund 600 Kilogramm Zuladung und ein Kofferraum von 560 Litern reichen gut für vier Personen mit großem Gepäck. Wer mehr braucht, der kann auch einen Anhänger mitziehen, allerdings nur einen kleinen. Denn beim CR-V wird – wie bei vielen Hybridfahrzeugen – die zulässige Anhängelast stark begrenzt. Beim CR-V Hybrid sind es 750 kg (gebremst); beim CR-V mit Benzinmotor sind es zwei Tonnen.

Beim nächsten Generationswechsel wird der Nachfolger sicher mehr verkraften. Der hat dann vielleicht auch einen kleineren Wendekreis, eine auf 2,10 Meter reduzierte Breite, damit keine Autobahnstelle wegen eines Zentimeters zu viel Breite Anlass zu Diskussionen gibt. Dann kommt auch ein Infotainment der neuesten Generation an Bord, aber wahrscheinlich kein Dieselmotor. Die Preise bleiben hoffentlich auf dem aktuellen Niveau, ebenso die Sicherheit. Beim jüngsten SUV-Test der Verbraucherschutzorganisation Euro NCAP erreichte der CR-V (Benziner) Bestwerte bei der Insassensicherheit. (ampnet/Sm)

Honda CV-R Hybrid AWD Executive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 2,12 (mit Außenspiegeln) x 1,69
Radstand (m): 2,66
Motor: R4-Benziner, 1993 ccm, 16V, Atkinson-Zyklus
Leistung: 107 kW / 145 PS bei 6200 U/min
Maximales Drehmoment: 175 Nm
Elektromotor1: 34 kW / 55 PS
Elektromotor 2: 135 kW / 184 PS
Drehmoment E-Motor: 315 Nm
Systemleistung: 135 kW / 184 PS
Batterie: Lithiumionenbatterie 9,0 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.
Elektr. Reichweite: etwa 2 km
NEFZ-Durchschnittsverbrauch, gemessen nach WLTP: 5,5 Liter
CO2-Emissionen: 126 g/km (Euro 5)
Testverbrauch: um die acht Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1672 kg / max. 603 kg
Kofferraumvolumen: 561 Liter bis 1638 Liter
Max. Anhängelast (gebremst): 750 kg
Wendekreis: 11,00 m
Bodenfreiheit: 192 mm
Bereifung: 235/60 R 18
Wartungsintervalle: alle 12 Monate oder 20 000 km

Garantie: 3 Jahre, 100 000 km
Basispreis: 32 200 Euro
Testwagenpreis: 44 290 Euro

Bilder zum Artikel

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.

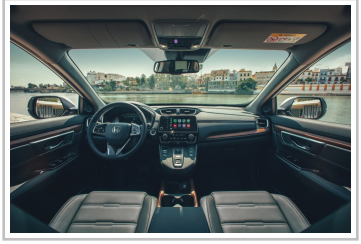
Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

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

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.

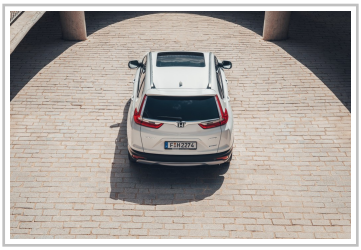
Foto: Auto-Medienportal.Net

Honda 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 CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Honda CR-V Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net