

PRESSEBERICHTE ZUM HONDA CR-V e:HEV



Mannheimer Morgen

12.06.2021

CR-V verteilt Ökopunkte

2

Fuldaer Zeitung

31.08.2019

Der kann schleichen und fauchen

5

Offenbach-Post

26.10.2019

Effizienter Leisetreter

3

Rheinische Post

24.08.2019

Bequem und sicher reisen

6

Osnabrücker Zeitung

21.08.2020

Tempolimitliebhaber

4

Passauer Neue Presse

09.11.2020

Honda CR-V mit neuer Ausstattung

4

IMPRESSUM

Herausgeber: Honda Deutschland Niederlassung der Honda Motor Europe Ltd., Hanauer Landstraße 222-224, 60314 Frankfurt/Main, Telefon: 069 8309-0, Fax: 069 83 20 20, Internet: www.honda.de. Verantwortlich: Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, E-Mail: honda.presseabteilung@honda-eu.com
Konzeption, Redaktion, Realisierung: Creativ Konzept Claudia Krämer, Bonn & Raynaud Media, Radolfzell. Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Bildnachweise: Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV in l/100 km:
innerorts: 5,5-5,0; außerorts: 5,5-5,4; kombiniert: 5,5-5,3. CO₂-Emission in g/km: 126-120. Energieeffizienzklasse: A

Alle in den Artikeln angegebenen technischen Daten und Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel.
Aktuelle technische Daten und Preise sowie staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter www.honda.de

TEST | Honda CR-V Hybrid



Das Hybrid-Modell Honda CR-V funktioniert ohne Steckdose. Der Benzinmotor speist einen Generator mit Energie, die der elektrische Antriebsmotor umsetzt.

städtischen Situationen wechselt der CR-V automatisch zwischen Hybrid- und Elektroantrieb. Dennoch werden dem Chauffeur die Energieströme des Fahrzeugs angezeigt und er erhält Vorschläge für eine verbrauchsoptimierte Fahrweise. Dabei können auch Ökopunkte in Form von grünen Blattsymbolen gesammelt werden.

Das Auto bewegt sich sanft und völlig ruckfrei. Im Elektromodus rollt der CR-V Hybrid samtgleich an. Unter Volllast indessen heult der Benziner auf. Das kann der Fahrer aber durch moderates Beschleunigen ausschließen. Das Dahingleiten im großen SUV garantiert ein geräuscharmes Fahrerlebnis. Es passt auch besser zur komfortablen Abstimmung des Fahrwerks. Derart kann auch der Verbrauch positiv beeinflusst werden. Laut Werk benötigt der Fronttriebler im Durchschnitt 6,6 Liter (WLTP) pro 100 Kilometer. Das ist ein guter und vor allem realistischer Wert für das 1,7 Tonnen schwere Geländeauto. Unsere Testfahrten bestätigten diese Verbrauchsangabe.

Die Passagiere fühlen sich im großen Japaner erstklassig untergebracht. Vorne als auch hinten herrschen große Freiheiten für ein ganz entspanntes Reisen. Der Kofferraum fasst ein Volumen von 499 bis 1.694 Litern. Die Rücksitze lassen sich schnell umklappen. Es entsteht eine topfebene Fläche, die sich dank einer niedrigen Ladekante leicht befüllen lässt.

Honda hat zudem die Sicherheit erhöht und den CR-V mit weiteren Technologien bedacht. So wird der Fahrer vor einer drohenden Kollision, vor dem Abkommen von der Fahrbahn oder dem unerwarteten Einschlagen von Verkehrsteilnehmern gewarnt. Der Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid 2WD Elegance kostet 37.200 Euro. Die Preise starten bei 33.900 Euro.

Klaus Neumann ■

CR-V VERTEILT ÖKOPUNKTE

Bei Hondas Hybrid-SUV wird vorausschauendes Fahren in Form von Blattsymbolen angezeigt. Strom-Erzeugung während der Fahrt.

Auch Honda geht mit der Zeit. Der Autohersteller hat sein Familien-SUV Honda CR-V elektrifiziert und einen Hybridantrieb eingebaut. Die Japaner setzen dabei nicht aufs Kabel wie bei den Plug-in-Hybridmodellen. Geladen wird an Bord. Das erlaubt dann keine Elektrofahrten mit einer Reichweite von bis zu 50 Kilometern, wie es bei Plug-in-Hybriden im Durchschnitt möglich ist. Der CR-V-Fahrer erhält eine permanente elektrische Unterstützung. Auch diese Technik ermöglicht einen moderaten Verbrauch.

Herzstück des Japaners ist das sogenannte e:HEV Hybrid-

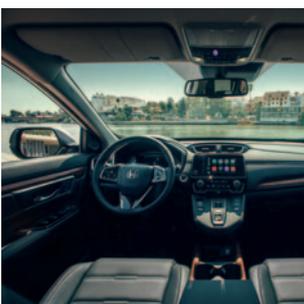
system (Hybrid Electric Vehicle), das zwei Elektromotoren, von denen einer als Generator fungiert, und einen Benzinmotor umfasst. Der 2,0-Liter-Verbrenner erreicht eine Leistung von 145 PS. Der elektrische Antriebsmotor kommt auf eine Maximalleistung von 184 PS. Die E-Maschine ist stärker als der Benziner.

Sie soll schließlich die Hauptarbeit übernehmen und der Verbrenner als Ladegerät dienen. Den Sprint auf die 100-Kilometer-Marke erledigt der benzin-elektrische Antriebsstrang in 8,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h erreicht. An

Bord sind drei Fahrmodi. Im Elektroantrieb (EV Drive) sorgt das Aggregat für Vortrieb, das aus der Lithium-Ionen-Batterie Energie erhält. Der Benziner pausiert, der CR-V surrt maximal zwei Kilometer emissionsfrei. Beim Hybrid-Antrieb (Hybrid Drive) speist der Verbrenner den zweiten Elektromotor mit Energie, die der EV-Antriebsmotor für den Vortrieb nutzt. Der Motorantrieb (Engine Drive) setzt nur auf den Vierzylinder.

Der Fahrer bekommt von den Wechseln nahezu nichts mit. Er muss sich auch keinen Kopf machen, denn das System nimmt ihm die Arbeit ab. In den meisten inner-

Vorne als auch hinten genießen Passagiere reichlich Platz.



Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid 2WD Elegance

Motor:	Vierzylinder-Benziner	CO ₂ -Emission:	151 g/km
Hubraum:	1.993 ccm	Abgasnorm:	Euro 6d
Leistung:	107 kW / 145 PS	L / B / H:	4.600 / 1.855 / 1.679 mm
Max. Drehmoment:	175 Nm	Leergewicht:	1.685 kg
Elektrischer Antriebsmotor:	135 kW / 184 PS	Kofferraum:	499 bis 1.692 Liter
Max. Drehmoment:	315 Nm	Preis:	37.200 Euro
Antrieb:	Vorderrad, e-CVT Direktantrieb	Serienausstattung:	Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Einparkhilfe, Rückfahrkamera, Regensensor, Honda Connect mit Navigation, Internetradio, App-Integration.
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h		
Beschleunigung:	8,6 Sekunden / 0-100 km/h		
Verbrauch pro 100 Kilometer (Werksangaben/WLTP):	gesamt: 6,6 l		
	Testverbrauch: 6,6 l		





EFFIZIENTER LEISETRETER

Ein ganz typisches Mittelklasse-SUV. Der Honda CR-V Hybrid arbeitet unter besonderen Vorzeichen.

Diesel raus, Hybrid rein – nach dieser Methode geht Honda bei seinem SUV namens CR-V vor. Neben zwei unterschiedlich starken Versionen mit dem 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner gibt es das global sehr erfolgreiche Modell auch mit E-Antrieb und Verbrenner-Unterstützung. Allerdings arbeitet der Honda-Hybrid anders als die üblichen Kollegen.

Beim CR-V treibt im Normalfall ein 145 PS starker Benziner einen Generator an, der seinen Strom an einen 184 PS starken Elektromotor liefert – und der nur selbst zum Antrieb beiträgt, wenn stark beschleunigt wird. Das hat den Vorteil, dass der Verbrenner meist im effektivsten Drehzahlbereich zugange ist. Und sich deshalb der Verbrauch in Grenzen hält. Ein Spritsparwunder ist der rund 1,7 Tonnen schwere Geländegänger zwar nicht gerade. Aber wenn er artgerecht bewegt wird, also mit etwas gebremstem Schaum, sind in der Praxis 6,0 Liter Verbrauch je 100 Kilometer

möglich – laut WLTP-Norm sollen es 5,5 Liter sein, die Werte liegen also relativ nahe beieinander. Wer öfter über die Autobahn heizt, verbraucht deutlich mehr, dafür ist Hondas Hybrid-System namens i-MMD (intelligent Multi-Mode Drive) ebenso wenig geeignet wie etwa das von Toyota, bei dem der E-Motor den Benziner unterstützt.

Als rollendes Verkehrshindernis muss man nicht unterwegs sein, um auf sechs Liter zu kommen. Zwischendurch mal 130 bis 140 Sachen sind durchaus drin, und im Stadt- und Vorstadtverkehr mit vielen Ampeln setzt sich der Hybrid sowieso positiv in Szene. Übrigens: Der Hybrid-Akku mit einer Kapazität von gerade mal einer Kilowattstunde reicht für zwei Kilometer rein elektrische Fortbewegung. Der Spurt von 0 auf 100 km/h wird vom i-MMD CR-V in 9,2 Sekunden absolviert, bei 180 Sachen ist Schluss – und dann wird es auch ein wenig laut. Schließlich verfügt das Honda-

SUV nicht über ein für Hybride übliches CVT-, sondern über ein Direktgetriebe mit je einem Vorwärts- und Rückwärtsgang. Die getestete Allradversion konnte jahreszeitlich bedingt nicht beweisen, welches Traktions-Potenzial in ihr steckt.

DER ANTRIEB IST UNAUFFÄLLIG IM ALLTAGSLEBEN

Auffallend am teilelektrifizierten Honda ist, wie unauffällig sich der Antrieb im Alltagsleben gibt. Zündung an, D-Taste gedrückt, schon kann es losgehen. Zunächst flüsterleise, dann mit Verbrenner-Geräuschkulisse. Das Drumherum ist dem der reinen Benzinmodelle sehr ähnlich, allerdings ist der Kofferraum wegen der darunter gepackten Batterie etwas kleiner (479 bis 1.694 Liter), und den Hybrid gibt es auch nicht als Siebensitzer. Das Platzangebot vorn und vor allem im Fond ist fast schon üppig, die Japaner haben die Länge von 4,60 Metern geschickt genutzt. Die Bedienung



ist typisch Honda, also mit einem Tick japanischer Verspieltheit, aber schnell erlernbar.

In der feinsten Version mit Namen Executive machen neben einer Reihe der im „Honda Sensing“ enthaltenen elektronischen Helfer unter anderem auch eine Klimatisierungsautomatik mit Zwei-Zonen-Regelung, ein Toter-Winkel-Assistent, die Leder-Ausstattung, ein Panorama-Glasschiebedach, die sensorgesteuerte Heckklappenbedienung, ein beheizbares Lenkrad und beheizbare Vorder- und Rücksitze plus ein Headup-Display das Autofahrerleben angenehmer und sicherer.

Ein echtes Schnäppchen ist der Honda i-MMD-CR-V nicht. Los geht es bei 32.790 Euro für den Fronttriebler, das getestete Spitzenmodell mit Allradantrieb steht ab 44.290 Euro in der Preisliste.

Jutta Bernhard ■

Verspielt, aber nachvollziehbar: Die Bedienung des C-RV ist anfangs gewöhnungsbedürftig.

FAHRBERICHT | Honda CR-V Hybrid



*Kraftvoll modelliert:
Der Honda CR-V wirkt muskulös,
ist auf der Straße aber eher
zurückhaltend.*

stellt die dafür notwendige Energie zur Verfügung. Das soll vor allen Dingen die zeitlichen Abstände zwischen zwei Tankstellenbesuchen verlängern; von der Komplexität des Systems mit ständig wechselnden Betriebszuständen bekommen die Fahrzeuginsassen nichts mit. Natürlich kann man auf dem Zentraldisplay verfolgen, auf welche Art und Weise das Fahrzeug gerade im Zusammenspiel aus Benzinmotor und E-Motor ange-

Fahrweise wird der Benzinmotor aber immer wieder deaktiviert, sodass der Japaner dann frei von Emissionen und Verbrauch rollt.

„Behutsam“ ist ein gutes Stichwort: Der CR-V Hybrid bevorzugt ganz eindeutig die entspannte Fahrweise. Wer das Gaspedal bis aufs Bodenblech drückt, bekommt einen aufheulenden Motor zu hören, ohne dass das in adäquate Beschleunigung umgesetzt werden würde.

Im Gegenzug bedeutet das aber auch: Wer mit dem Gaspedal behutsam umgeht, der darf sich an einer akustisch zurückhaltenden Motorleistung erfreuen und erreicht Verbrauchswerte, die unterhalb des angegebenen WLTP-Wertes bleiben. Solange man in puncto Geschwindigkeit nicht übertreibt: Der CR-V freut sich über jedes Tempolimitschild und steckt den Fahrer mit seiner gelassenen Souveränität an.

Die Platzverhältnisse im CR-V sind seinen Abmessungen angemessen; vorne wie hinten sitzt es sich großzügig. Der zentrale Bildschirm für Navi und Co. ist mit sieben Zoll etwas spärlich ausgefallen.

Los geht's beim Honda CR-V mit 33.900 Euro (Frontantrieb); ist Allrad wie im Testfahrzeug an Bord, fallen mindestens 39.200 Euro an. **Lothar Hausfeld** ■

TEMPOLIMITLIEBHABER

Der Honda CR-V ist als Hybrid technisch ausgesprochen anspruchsvoll.

Zum SUV gehört ein Dieselantrieb – diese Gleichung geht nicht mehr so einfach auf wie in der Vergangenheit. Den Honda CR-V beispielsweise gibt's gar nicht mehr mit einem Selbstzünder, sondern nur mit Hybridantrieb. Dabei treten ein 145 PS starker Zwei-Liter-Vierzylinder be-

ziehungsweise ein 184 PS starker Elektromotor den Dienst an.

Im Gegensatz zu beispielsweise Toyota wählt Honda einen anderen Weg beim Antriebskonzept: Hier ist der Benzinmotor meist abgekoppelt von den Rädern. Diese werden dann alleine vom E-Motor angetrieben, der Benzinmotor

wird, doch die Zustände ändern sich rasend schnell, sodass einem schnell schwindelig werden kann. Rein elektrisches Fahren ist – typisch für einen Hybriden ohne Steckdosen-Anschluss – immer nur auf kurzen Strecken möglich, da der Akku nur eine geringe Kapazität aufweist. Bei behutsamer

Passauer Neue Presse 09.11.2020

PROGRAMMERWEITERUNG | Honda CR-V



HONDA CR-V MIT NEUER AUSSTATTUNG

Sport Line – Schwarze Akzente für sportiven Auftritt.

Während konventionelle Antriebe mehr und mehr an Bedeutung verlieren, bekommt der Hybrid im CR-V eine sportliche Note. Honda erweitert das Ausstattungsprogramm für sein Kom-

Honda CR-V Sport Line

pakt-SUV CR-V um das Komfortniveau Sport Line.

Die neue Variante ist nur für die 135 kW/184 PS starke Hybrid-Version erhältlich. In Verbindung mit Frontantrieb kostet sie 39.000 Euro, mit Allrad werden 41.000 Euro fällig.

Sport Line setzt auf der zweiten Ausstattungslinie Elegance auf und bietet unter anderem Navigation, Zweizonen-Klimaautomatik und Rückfahrkamera sowie ein umfangreiches Assistenzpaket. Dazu kommen 18-Zöller in Schwarz sowie schwarze Umrandungen an den Scheinwerfern, schwarze Außenspiegelkappen und Chrom-Applikationen im Kühlergrill. Im Innenraum soll der Einsatz von Holz-Applikationen und Klavierlack für ein stilvolles Ambiente sorgen. **Elfriede Munsch** ■



Optisch aufgehübscht und erstmals wahlweise mit elektrischer Unterstützung erhältlich ist der neue CR-V aus dem Hause Honda.



Auf einen klassischen Schalthebel verzichtet Honda im CR-V Hybrid komplett. Stattdessen gibt es Tasten.

DER KANN SCHLEICHEN UND FAUCHEN

Der Honda CR-V Hybrid: Ein echtes City-SUV. Optisch aufgehübscht und erstmals wahlweise mit elektrischer Unterstützung.

Nachdem in Deutschland bislang nur der für Otto Normal uninteressante Supersportwagen NSX von Honda als Hybrid verkauft wurde, wagt sich der japanische Autohersteller mit dem CR-V nun erstmals auf neues Terrain – mit Erfolg, wie wir finden.

An dem perfekten Zusammenspiel von Benzinmotor und Elektrogenerator sowie dem neu entwickelten Getriebesystem haben die Japaner lange getüftelt. Die technischen Details wollen wir Ihnen an dieser Stelle ersparen, wen es interessiert, der findet auf der Internetseite von Honda umfassendes Informationsmaterial.

So viel sei aber gesagt: Das System schafft es, dass wirklich ausgesprochen oft das Fahrzeug elektrisch angetrieben wird. Hin und wieder – vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten – voll-elektrisch, sehr oft aber mithilfe des effizienten Generators. Das

sorgt zudem für große Laufruhe, denn der Benzinmotor läuft ohne jede Anstrengung, um ausreichend Strom zu produzieren, um das Fahrzeug elektrisch voranzubringen. So sind das mittlerweile den meisten wohl bekannte elektrische Säuseln und der leise laufende Benziner oft gleichzeitig zu hören.

Im Stop-and-Go des Stadtverkehrs schaltet sich der Benzinmotor aber immer wieder ab, sodass das mit 4,60 Metern Länge ordentlich große SUV fast lautlos durch den Verkehr gleitet. Forcieren lässt sich das durch den Druck auf die „EV“-Taste, die das Fahrzeug – sofern möglich – in den vollelektrischen Modus zwingt. Honda stellt für den innerstädtischen Verbrauch fünf Liter in Aussicht, auf dem Bordcomputer sehen wir bei längeren Stadtpassagen aber immer wieder Werte unter vier Litern. Da lassen sich doch die Kinder ohne schlechtes Umweltgewissen an der Schule absetzen.

Kollegin Christiane Hartung hatte den Honda CR-V vor wenigen Wochen bei der ersten Präsentation bereits fahren dürfen – allerdings ohne ausgiebigem Test des Hybridverhaltens auf der Autobahn.

Das haben wir nun ausgiebig nachgeholt. Trotz seiner Größe ist der Fernostler dank der elektrischen Hilfe sehr agil und sorgt für viel mehr Fahrspaß, als man es von dem Nur-Benzin-Bruder kennt. Wenig überraschend ist dazu festzustellen, dass der Verbrauch und der Anteil des elektrischen Fahrens auf der Langstrecke stark von den persönlichen Fahrgewohnheiten abhängen. Wer sich mit 110 oder 120 Stundenkilometern begnügt, der kommt mit fünf, sechs Litern aus. Um die Richtgeschwindigkeit herum sind es dann knapp sieben Liter – immer noch ein sehr guter Verbrauchswert für ein Fahrzeug dieser Größe.

Wer es aber eilig hat und das Fahrzeug immer wieder und mit

hilfe des Sport-Modus nahe an seine Höchstgeschwindigkeit von 180 Stundenkilometern jagt, der wird von elektrischem Fahren nicht viel spüren und am Ende bis zu zehn oder bei freier Fahrt sogar zwölf Liter Verbrauch attestieren müssen. Und dann ist es mit der Laufruhe vorbei, denn das Motorengeräusch ist zwar gut abgedämmt, bei Vollgas entfaltet das Fahrzeug mit einem aufs Minimum abgespeckten CVT-artigen Getriebe aber durchaus seinen heulenden Charakter. Wir waren mal flott und mal sparsam unterwegs und kamen auf einen Durchschnittsverbrauch von unter sieben Litern, also dem eines Kleinwagens.

Wegen der Hybrid-Technologie kann der Honda CR-V natürlich kein Preis-Schnäppchen sein, ein Startpreis ab 32.790 Euro ist aber immerhin so niedrig, dass sich mit Blick auf den niedrigen Verbrauch das Rechnen durchaus lohnen kann.

Daniel Krenzer ■



Der Honda CR-V mit Hybridantrieb gibt auf Wunsch Rückmeldung zum sparsamen Fahren.

BEQUEM UND SICHER REISEN

Intelligent Multi-Mode-Drive (i-MMD): Neuer Antrieb für den Honda CR-V Hybrid.

DAS FÄLLT AUF:

Der Honda CR-V ist ein alter Bekannter, schon im Jahre 1995 wurde die erste Modellgeneration vorgestellt – doch seit damals hat sich jede Menge getan.

Die neueste Entwicklung ist der Hybridantrieb, mit dem der CR-V jetzt angeboten wird. Das intelligent Multi-Mode Drive (i-MMD) Hybridsystem verbindet zwei Elektromotoren mit einem Benzinmotor, einer Lithium-Ionen-Batterie und einem Direktantrieb. Der Wagen kombiniert Benzin- und Elektromotor automatisch, auch ein Wechsel zu einem reinen Elektroantrieb ist für etwa zwei Kilometer möglich. Die Batterie wird während der Fahrt aufgeladen, Fahrer müssen also keine E-Tankstellen aufsuchen.

Der längere Vordstand im Vergleich zu den Vorgängermodellen sorgt für viel Platz im Innenraum – auch auf den hinteren Plätzen können großgewachsene Menschen sehr bequem sitzen. Familien profitieren vom geräumigen

Kofferraum, in dem ein Kinderwagen problemlos untergebracht werden kann.

SO FÄHRT ER SICH:

Die leicht erhöhte Sitzposition sorgt im CR-V für die SUV-typische gute Übersicht. Unterstützt wird das Gefühl von Sicherheit und Komfort durch zahlreiche Assistenten wie ein Kollisionswarnsystem, eine Berganfahrhilfe oder die Verkehrszeichenerkennung. Bei der Executive-Variante sind außerdem ein Toter-Winkel-Assistent, ein beheizbares Lenkrad und ein Head-up-Display im Paket enthalten.

Während der Fahrt kann neben dem Elektroantrieb unter anderem auch der Modus „Sport“ gewählt werden, bei dem das Auto auf die Gaspedalbewegungen spürbar besser anspricht. Dies empfiehlt sich insbesondere für Fahrten auf der Autobahn.

Mit einem Verbrauch von 5,5 Liter Benzin auf 100 Kilometern wird es dabei schwierig. Realisti-



schers erscheinen eher 8 bis 8,5 Liter.

DAS KOSTET ER:

Der CR-V Hybrid ist in der günstigsten Modellvariante ab 32.790 Euro zu haben.

FÜR DEN IST ER GEMACHT:

Wer gerne bequem und sicher unterwegs ist, wird sich im Honda CR-V Hybrid wohlfühlen. Der hohe Fahrkomfort sorgt für entspanntes Reisen. **Anne Richter** ■

DATEN & FAKTEN

Honda CR-V Hybrid Executive

Hubraum:	1.993 ccm
Leistung:	135 kW/184 PS
0-100 km/h:	9,2 Sekunden
max. Geschwindigkeit:	180 km/h
Länge:	4,60 Meter
Breite:	1,86 Meter
Höhe:	1,69 Meter
Radstand:	2,66 Meter
Kofferraum:	497-1.638 Liter
Verbrauch:	5,5 Liter Super
CO ₂ -Ausstoß:	126 g/km
Testwagen-Preis:	44.910 Euro