



## Honda CR-V (2007 - 2012) SUV auf Abwegen

Autotest | Bei den SUV macht sich ein Dominoeffekt bemerkbar. Ursprünglich waren das mal luxuriöse Geländewagen. Mit der Zeit spielte der Komfort eine immer größere Rolle wogegen die Geländegängigkeit ins Hintertreffen geriet. Der Honda CR-V ist das jüngste Beispiel für ein modernes SUV, das so viel vom Pkw hat, das man den Geländewagen darin nicht wieder erkennt. Was haben wir also von dieser Entwicklung zu halten?

Die Vorgängergeneration des Honda CR-V stand in den Bildern der Werbebroschüre noch zwischen großen Bergmassiven. Die Botschaft: Hondas SUV kann die abgelegensten Regionen erreichen und macht den Besitzer mit einem Schlag zum großen Abenteurer. Im Alltag sieht die nackte Realität anders aus. Die großen Expeditionen führen meist nur mit dem Wohnwagen oder Bootsanhänger durch den Brennertunnel.

### Platz

Glaubt man den Verkaufszahlen, sind SUV dennoch attraktiv. Auch der CR-V sieht beeindruckend nach Geländewagen aus, mit nach oben gezogener Nase, betonten Rädern und robuster Karosserie ringsum. Gleichzeitig sieht man dem CR-V schon von außen an, dass er kein echter Geländewagen ist. Mit der Front kommt man an einer starken Steigung prima zurecht, aber am Heck hat der CR-V den bewussten Überhang, mit dem man im Gelände leicht mal hängen bleibt.



Im Innenraum erinnert nichts an ein zähes Arbeitstier. Die Sitze stehen nicht aufrecht sondern etwas tiefer, wie im normalen Pkw. Dabei bietet der CR-V aber die hohe Sitzposition, die viele so mögen, weil sie nicht nur die Übersicht über den Verkehr erleichtert, sondern auch ein Bisschen ein Gefühl von Unverwundbarkeit vermittelt.

Das Platzangebot ist sowohl vorne als auch hinten

sehr großzügig. Der Schalthebel steht nicht aus dem Boden hervor, sondern ist an einem kleinen Vorsprung im Armaturenbrett angebracht, wodurch er gut im Handbereich liegt und vorne zusätzliche Bewegungsfreiheit entsteht.

Auch der Gepäckraum ist großzügig bemessen und verfügt über diverse kleine Extras. Die Rückbank lässt sich auf einer Schiene verschieben, sodass je nach Bedarf (noch) mehr Beinfreiheit oder (noch) mehr Raum für Gepäck geschaffen werden kann. Die Rücksitzlehne lässt sich in zwei asymmetrischen Teilen umklappen, wenn einmal großes Gepäck zu transportieren ist. Für kleinere Gepäckstücke lässt sich der Gepäckraum in zwei Etagen unterteilen. Der optionale zweite Gepäckraumboden kann auf halber Höhe befestigt werden und trägt maximal 10 kg.



Vorne erinnern die Materialien und die Formgebung wiederum an einen Pkw. Hier ist kein leicht abwaschbarer Kunststoff für matschige Gummistiefel und nasse Kleidung zu finden, sondern nur edle Stoffe und die reichhaltige Ausstattung eines Geschäftswagens.

Unser Testwagen in "Elegance"-Ausführung hat serienmäßig eine links/rechts getrennt regelbare Klimaanlage, Licht- und Regensensor, Tempomat und unglaublich viele Fächer und Kästchen. Auch das mp3-fähige CD-Radio mit Lenkradschalter gehört zur Standardausrüstung.



## Fahren

Für den CR-V gibt es einen Diesel und einen Benziner. Unser Testwagen hat ein Benziner unter der Haube, einen 150 PS / 192 Nm starken Vierzylinder. Er wird Sie sicherlich nicht überraschen zu hören, dass auch beim Drehen des Zündschlüssels der CR-V nicht gerade an ein zähes Geländemonster erinnert. Sogar direkt nach einem Kaltstart läuft der Motor sofort rund und so subtil und raffiniert abgestimmt, wie es für Honda typisch ist.



Der Motor überträgt seine Kraft auf ein angenehm schaltendes Sechsganggetriebe, bei dem der Rückwärtsgang leider neben dem sechsten Gang liegt. Honda versichert zwar, dass ein Sicherungsmechanismus eingebaut ist, der das versehentliche Einlegen des Rückwärtsgangs bei voller Fahrt verhindert, aber trotzdem fühlt man sich

sicherer, wenn der Rückwärtsgang neben dem ersten Gang liegt. Niedrige Gänge für die Geländefahrt gibt es nicht.

Passend zum restlichen Charakter des CR-V ist auch der 2-Liter-Benziner nicht für Geländefahrten ausgelegt. Im niedertourigen Bereich entfaltet er wenig Kraft. Bei schnellen Drehzahlen dagegen kann es schnell passieren, dass sich die Reifen plötzlich eingraben. Mangels niedriger Gänge hatte der CR-V schon beim Erklimmen der steilen Seiten des Wellenbrechers für diese Fotosession einige Mühe. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, ist der Dieselmotor (140 PS / 340 Nm) zu empfehlen.



Als Benziner eignet sich der CR-V dagegen prima für Pendler. Der CR-V 2.0 ist sicher kein besonders schneller Wagen, aber die Leistung ist bei weitem ausreichend. Wenn sie wirklich gebraucht wird, sind immer noch Reserven vorhanden. Sicheres Überholen oder zügiges Beschleunigen an der Ampel ist problemlos möglich. Im sechsten Gang ist der CR-V auf der Autobahn sehr leise und erfreulich sparsam.

## Allradantrieb

In allen Motorvarianten verfügt der CR-V über "Dual Pump"-Allradantrieb. Normalerweise wird der Wagen über die Vorderräder angetrieben. So muss sich nicht unnötig schwere Mechanik mitdrehen, was den Verbrauch in die Höhe treiben würde. Wenn die Elektronik erfasst, dass die Vorderräder an Haftung verlieren, wird die Antriebskraft automatisch auf alle vier Räder verteilt.

Diese Situationen sind aber selten, denn der CR-V hat eine ungewöhnlich gute Straßenlage für ein SUV. Das liegt an seinem relativ niedrigen Schwerpunkt, einer sportlich harten Federung und einer gewissen Trägheit. Letzteres klingt negativ, ist aber durchaus als Kompliment gemeint: Der CR-V reagiert schnell auf Lenkbewegungen, aber er fällt nicht sofort um, wenn große Kräfte auf ihn wirken. Noch bevor die Karosserie Gelegenheit hat, aus der Balance zu kommen, fährt man meist schon wieder geradeaus und ist die Gefahr abgewendet.



## Fazit

Begibt sich Honda mit diesen nicht geländegängigen Geländewagen auf Abwege? Diese Entscheidung liegt beim Fahrer, denn Honda zeigt mit dem neuen CR-V deutlich, wo der Autobauer hin will. Der Neue ist trotz des massiven Aussehens nicht für Abenteurer gedacht.

Der Hersteller hat alles daran gesetzt, seinem jüngsten SUV den Charakter eines Pkw zu geben. Nur das Aussehen und das Raumangebot erinnern noch an einen Geländewagen. Der Charakter des Motors, die Fahreigenschaften, die Ausstattung und der Komfort sind mit denen einer Limousine derselben Preisklasse vergleichbar. Die Fahreigenschaften sind sogar so gut, dass der CR-V in seiner Klasse das SUV mit der besten Straßenlage ist. ■

## Technische Daten

### Honda CR-V (2007 - 2012) 2.0i Elegance

#### Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	453 x 182 x 168 cm
Radstand	263 cm
Leergewicht	1.469 kg
Anhänger	600 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.600 kg
Tankinhalt	58 l
Gepäckraum	556/955 l
Reifen	225/65R17

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	1997 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	150 PS @ 6200 U/min
Drehmoment	192 Nm @ 4200 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,2 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	190 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	8,1 l / 100 km
Vebrauch Stadt	10,4 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6,7 l / 100 km
CO2 Ausstoß	192 gr. / km

#### Preis

Preis	€ 28.450
Grundpreis	€ 26.950