

**HONDA**

***Honda CR-V Hybrid 2019***

## Inhalt

<b>1. Einführung: Die neue Generation des meistgekauften SUV der Welt</b>	<b>3</b>
<b>2. Das Design: Außen elegant und sportlich, innen hochwertige Premium-Qualität</b>	<b>5</b>
<b>3. Hybridantrieb setzt Maßstäbe in puncto Fahrverhalten</b>	<b>10</b>
<b>4. Das fortschrittlichste und komfortabelste Fahrwerk in der Geschichte des CR-V</b>	<b>13</b>
<b>5. Erstklassige Allrad-Performance auf der Straße und im Gelände</b>	<b>17</b>
<b>6. Klassenführendes Kofferraumvolumen mit größtem Innenraum der Modellgeschichte</b>	<b>18</b>
<b>7. Der sicherste Honda CR-V aller Zeiten mit Honda SENSING™ in Serie</b>	<b>20</b>
<b>8. Technische Daten</b>	<b>22</b>

## **1. Einführung: Die neue Generation des meistgekauften SUV der Welt<sup>1</sup>**

- Erstes Honda SUV mit Hybridantrieb in Europa
- Komfort, Konnektivität und Bedienung verbessert
- Geräumiger und vielseitiger als je zuvor

Seit der Vorstellung der ersten Modellgeneration im Jahr 1995, hat sich der Honda CR-V zum meistgekauften SUV weltweit entwickelt<sup>1</sup>. Mit verbesserten Eigenschaften, einer breiten Palette neuer Technologien und herausragender Qualität wurde die Neuauflage entwickelt, um die Erwartungen der Kunden erneut zu übertreffen.

Als erstes Honda SUV in Europa ist der neue CR-V mit Hybridantrieb erhältlich. Das i-MMD Hybridsystem (intelligent Multi-Mode Drive) verbindet zwei Elektromotoren – von denen einer als Generator fungiert –, einen Atkinson-Zyklus Benzinmotor, eine Lithium-Ionen-Batterie sowie einen Direktantrieb mit fester Übersetzung. Dieser Aufbau ermöglicht ein optimales Ansprechverhalten und bestmögliche Effizienz. Der Honda CR-V Hybrid ist sowohl mit Frontantrieb als auch mit Allradantrieb erhältlich.

Der CR-V bietet ein modernes und elegantes Außendesign: Breitere, kraftvollere Radhäuser, schärfere Konturen an der Motorhaube und am Heck sowie dem jüngsten Honda Design mit den charakteristischen Frontscheinwerfern prägen den Auftritt des Kompakt-SUV.

Innen setzt der neue CR-V Maßstäbe in Sachen Qualität, Modernität und Platzangebot. Fahrkomfort, Lenkverhalten, Fahrstabilität sowie Geräusch- und Vibrationseigenschaften orientieren sich an den Premium-Produkten des Wettbewerbs. Der neue CR-V wurde in allen Bereichen weiterentwickelt und bietet nun noch mehr Komfort, Benutzerfreundlichkeit und Konnektivität.

Von seinem Vorgänger unterscheidet sich der neue CR-V durch einen längeren Radstand und bietet dadurch innen deutlich mehr Platz für die Passagiere. Auch der Kofferraum ist breiter und tiefer als bisher, verfügt über eine längere Ladefläche.

---

<sup>1</sup> Quelle: JATO Dynamics (Absatzzeitraum Jan. 2013 – Dec. 2017). Zu den Märkten zählen: EU + EFTA, NAFTA, China, Japan, Brasilien, Russland, Indien, Indonesien, Australien, Argentinien, Südafrika, Südkorea, Thailand, Vietnam

Die berührungslos öffnende Heckklappe ermöglicht einen bequemen Zugang. Dabei lässt sich die Höhe der geöffneten Heckklappe so programmieren, dass ein Kontakt mit niedrigen Decken vermieden wird. Innen sorgt eine dreifach verstellbare Ablage in der Mittelkonsole für mehr Flexibilität. Die im Verhältnis 60:40 teilbaren Rücksitze lassen sich einfach und schnell umklappen.

Die Plattform des CR-V umfasst die von Honda entwickelte ACE™-Karosseriestruktur (Advanced Compatibility Engineering), die ein Höchstmaß an passiver Sicherheit bietet. Bei einer Kollision wird die Aufprallenergie gleichmäßig über einen Rahmen aus verbundenen Strukturelementen verteilt und abgebaut. In allen Modellvarianten serienmäßig ist Honda SENSING™ – eines der umfangreichsten Pakete aktiver Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme in dieser Klasse, das den Fahrer mit Radar- und Kameratechnik unterstützt.

## **2. Das Design: Außen elegant und sportlich, innen hochwertige Premium-Qualität**

- Sportlicher Auftritt mit längerem Radstand und größeren Rädern
- Moderner, dynamischer und eleganter SUV-Stil
- Optimierte Aerodynamik: Erster CR-V mit aktiver Luftklappe im Kühlergrill (Active Shutter Grille System)
- Der Innenraum vermittelt Qualität und Langlebigkeit

Der neue Honda CR-V verbindet die vertraute Silhouette des Vorgängers mit einem eleganten wie sportlichen Design. Breitere Radhäuser, schärfere Konturen im Bereich der Motorhaube und des Hecks sowie die typische Honda Front mit charakteristischen Scheinwerfern verleihen dem neuen CR-V ein frisches Auftreten. Die edle und hochwertige Optik zeichnet sich durch eine klare Linienführung aus. Alltagstauglichkeit und Dynamik standen bei der Entwicklung im Vordergrund.

Zu den wesentlichen Änderungen gegenüber dem Vorgängermodell gehört die Verlängerung des Radstandes um rund 30 mm (2.663 mm bei Modellen mit Frontantrieb/+33 mm bzw. 2.662 mm bei Modellen mit Allradantrieb/+32 mm). Dadurch wird nicht nur mehr Platz im Innenraum geschaffen, die weiter in den Ecken positionierten Räder lassen das Fahrzeug zudem muskulöser wirken. Große Räder und Reifen sowie der kurze hintere Überhang unterstreichen den sportlichen Look zusätzlich.

Die ausdrucksstarke Front ist im jüngsten Honda „Solid Wing“ Design gestaltet mit den unverwechselbaren Frontscheinwerfern in serienmäßiger LED-Beleuchtung. Kühlergrill und vorderer Stoßfänger wurden neu gestaltet. Von den scharfen Konturen der Motorhaube über die bündig montierte Windschutzscheibe führt der Blick zur Dachlinie, die am Heck in einen Dachkantenspoiler fließt.

Die hinteren Säulen sind im Vergleich zum Vorgänger stärker geschwungen, was dem CR-V zusammen mit den markanteren Radhäusern einen dynamischeren Auftritt verleiht. Die Seitenansicht prägen darüber hinaus die hohe Schulterlinie und eine glänzende Zierleiste, die hinter den Vorderrädern beginnt und bis zum Heck ansteigt. Die obere Fensterlinie senkt sich am Heck parallel zum Verlauf der

Heckklappe ab und mündet im unteren Bereich der Fenster in die Gürtellinie. Das verstärkt den sportlichen Auftritt.

Die scharf konturierten LED-Heckleuchten spannen sich ausgehend von der Schulterlinie um das Heck und umschließen die Heckscheibe in einer L-Form. Eine flügelartige Chromleiste verläuft auf voller Breite der Heckklappe zwischen den Rückleuchten.

Acht verschiedene Außenlackierungen stehen für den neuen CR-V zur Auswahl: Rallye Red, Lunar Silver Metallic, Modern Steel Metallic, Cosmic Blue Metallic und Premium Crystal Red Metallic sowie die Perleffekt-Lackierungen Platinum White, Crystal Black und Premium Agate Brown.

Der CR-V Hybrid verfügt in allen Ausstattungslinien über 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, in der höchsten Ausstattungsvariante „Executive“ gehört zudem ein Panorama-Glasschiebedach zum Serienumfang.

### **Zukunftsweisende Aerodynamik**

Der neue Honda CR-V ist in puncto Aerodynamik eines der effizientesten Fahrzeuge seiner Klasse\*. In der Entwicklung wurden sowohl Computersimulationen als auch Windkanaltests mit maßstabsgetreuen Modellen sowie erstmals auch Windkanaltests des Fahrzeugs in Originalgröße auf einem Laufbandsystem durchgeführt.

Schlanke A-Säulen, die bündige Windschutzscheibe und die versenkten Scheibenwischerarme reduzieren den Luftwiderstand, der Stoßfänger minimiert Luftverwirbelungen im Frontbereich. Die glatte Dachlinie mit Haifischflossen-Antenne sowie die durchgängige Unterbodenverkleidung optimieren die aerodynamischen Eigenschaften auf dem Motorunterboden und der Unterbodenverkleidung, verringern damit den Luftwiderstand und erhöhen die Stabilität.

Die hinteren Stoßfängerkanten verjüngen sich in Richtung Fahrzeugmitte und weisen auf beiden Seiten deutliche Ausbuchtungen auf. Gemeinsam mit den ausgeprägten Kanten der darüber positionierten Rückleuchten wird dadurch ein sauberes Brechen des Luftstroms erreicht. Ein Dachkantenspoiler sorgt für eine zusätzliche Reduzierung von Luftverwirbelungen. Die gegenüber dem Vorgängermodell verbesserte Aerodynamik steigert neben der Effizienz auch den Komfort im Innenraum.

Die variablen Lufteinlässe im Kühlergrill tragen ebenfalls zu einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei. Die aktiven Luftklappen (Active Shutter Grille System) befinden sich unterhalb des Chrom-Markenlogos und bleiben so oft wie möglich geschlossen, um die Aerodynamik zu verbessern. Bei Kühlbedarf werden die Luftklappen automatisch geöffnet, damit Kühlluft in den Motorraum strömen kann. Die Steuerung erfolgt auf Grundlage von Parametern wie Kühlmittel- und Getriebeöltemperatur.

### **Premium-Innenraumqualität**

Ein horizontal gestaltetes Armaturenbrett betont durch das Gefühl von Weite und Stärke den geräumigen Fahrgastraum und die Materialien unterstreichen die hochwertige Anmutung. Die Soft-Touch Konsole zieht sich, unterteilt von einem glänzend schwarzen Akzent, über die gesamte Breite des Innenraums. Die Innenverkleidungen der Türen verfügen im oberen Bereich über weiche Aufsätze. Durch das Anheben des unteren Bereichs der Armaturentafel wurde zudem der Fußraum für Fahrer und Beifahrer vergrößert.

Die Innenverkleidung der Türen sowie der untere Bereich des Armaturenbretts sind in einer weichen, eleganten Holzoptik gestaltet, die dem gesamten Innendesign eine natürliche Note verleiht. Glänzende Metalloptik ziert die Lüftungsdüsen, das Lenkrad, die Türgriffe sowie das Bedienfeld der Klimaanlage und sorgt so für einen modernen Touch. Serienmäßig sind hochwertige schwarze Stoffsitze, optional ist bei höheren Ausstattungsvarianten eine schwarze oder helle Lederausstattung erhältlich.

Honda hat das Bildschirm-Layout im Vergleich zum Vorgänger vereinfacht. Zusätzlich zum 7-Zoll-Farb-TFT-LCD-Fahrerdisplay hinter dem Lenkrad gibt es einen zentralen Touchscreen. Das Design des Bedienfelds wurde ebenfalls vereinfacht, unterhalb des Touchscreens befindet sich die übersichtlich gestaltete Bedieneinheit für die Klimaanlage.

Dank der schlanken A-Säulen, die 10 mm schmaler sind als die des Vorgängermodells und den Sichtwinkel verbessern, bietet der CR-V eine klassenführende Front-Übersicht. Durch die Verwendung hochfesten Stahls bewahren die Säulen dabei ihre herausragenden Sicherheitseigenschaften. Auch die Einsehbarkeit der Straße wurde weiter verbessert, indem der uneinsehbare Bereich der Karosserie um 60 mm verringert wurde.

### **Steuerung des Hybridsystems**

Die Bedienung des Hybridsystems erfolgt über einen Schalter in der Mittelkonsole anstelle eines herkömmlichen Wählhebels. Per Tastendruck wechselt der Fahrer zwischen den Fahrmodi „Drive“, „Park“ und „Neutral“, während der Rückwärtsgang durch Hochziehen des Schalters eingelegt wird. Ein über den Fahrmodus-Schalter aktivierbarer „Sport“-Modus sorgt für ein verbessertes Ansprechverhalten auf Gaspedalbewegungen. Bei ausreichender Akkuladung lässt sich zudem ein Elektromodus aktivieren, der je nach Straßenverhältnissen und Batterieladestand bis zu zwei Kilometer emissionsfreies Fahren ermöglicht.

### **Umfassende Smartphone-Integration**

Im neuen CR-V kommt die zweite Generation von Honda Connect zum Einsatz. Sie bietet eine verbesserte intuitive Bedienung und eine vollständige, nahtlose Smartphone-Unterstützung über Apple CarPlay und Android Auto.

Mit Apple CarPlay werden iPhone-Funktionen über das integrierte Display des CR-V in das Fahrerlebnis integriert. Per Touchscreen oder Siri-Sprachsteuerung lassen sich Wegbeschreibungen abrufen, Anrufe tätigen, Nachrichten senden und empfangen oder auch Musik hören.

Android Auto bietet eine einfache, intuitive Möglichkeit, Android-Smartphones sowohl über Touch- als auch über Sprachsteuerung zu bedienen. Zu den unterstützten Funktionen gehören Google Maps, Google Now, Messaging, Musik und zahlreiche andere beliebte Anwendungen.

### **Fahrerinformationsanzeige**

Die neue Instrumententafel umfasst ein großes, farbiges 7-Zoll-TFT-LCD-Fahrerdisplay (DII) als Hauptanzeige, die in den Hybridmodellen von Anzeigen für Batterieladestand und Kraftstoffmenge flankiert wird.

Das Display des CR-V Hybrid verfügt über einen großen digitalen Tachometer, eine lineare Leistungsanzeige und eine Ladestandsanzeige. Der untere Bereich ist für verschiedene Infotainment-Inhalte reserviert, zwischen denen der Fahrer umschalten kann: Navigationsanweisungen, Musiktitel-Informationen, Smartphone-Kontakte, Allradantrieb-Status und Wartungsinformationen.



Eine Grafik zeigt zudem die Energieströme im Fahrzeug, die aktuelle Antriebsquelle und den Ladestatus des Akkus an. Ein „ECO Guide“ macht Vorschläge für eine verbrauchsoptimierte Fahrweise. Zudem können Fahrer die Effizienz ihres Fahrverhaltens mit einem Punktesystem kontrollieren und verbessern. Dabei werden Punkte in Form von Blattsymbolen vergeben, deren Anzahl sich je nach Kraftstoffverbrauch erhöht bzw. verringert.

Scrollen und Auswahl der angezeigten Informationen werden über ein Bedienfeld links am Lenkrad gesteuert. Hierdurch hat der Fahrer die Möglichkeit, durch die Anzeigemodi und Einstellungen zu scrollen, alphabetische Suchbefehle auszuführen – zum Beispiel von Kontakten oder Musiktiteln – sowie die bevorzugten Daten zur Anzeige im Display auszuwählen. Auch die integrierte Bluetooth®3 HandsFreeLink®-Freisprecheinrichtung befindet sich links am Lenkrad. Weil sich Lenkradbedienfeld und Display in der gleichen Blickrichtung des Fahrers befinden, wird die Ablenkungsgefahr verringert.

Ein zweites Bedienfeld auf der rechten Seite des Lenkrads dient zur Einstellung der adaptiven Geschwindigkeitsregelung und des aktiven Spurhalteassistenten.

*\* (Honda interne Testdaten)*

### **3. Hybridantrieb setzt Maßstäbe in puncto Fahrverhalten**

- Erstes Honda SUV mit Hybridantrieb in Europa
- Innovative i-MMD Technologie wechselt zwischen Antriebsquellen
- Nahezu geräuschloser Antrieb und festes Übersetzungsverhältnis
- CO<sub>2</sub>-Emissionen ab 120 g/km bei einem Kraftstoffverbrauch ab 5,3 l/100 km (Frontantrieb – gemessen nach WLTP, zur Vergleichbarkeit ausgewiesen nach NEFZ)

Mit dem neuen CR-V bietet Honda erstmals in Europa ein SUV mit Hybridantrieb an. Herzstück ist das i-MMD Hybridsystem (Intelligent Multi-Mode Drive), das zwei Elektromotoren – von denen einer als Generator fungiert – und einen Atkinson-Zyklus Benzinmotor umfasst, um Effizienz und Antriebskultur auf höchstem Niveau zu bieten.

Der CR-V Hybrid ist mit einem effizienten 2.0-Liter-i-VTEC-Benzinmotor mit Atkinson-Zyklus und 145 PS (107 kW) Leistung bei 6.200 U/min sowie mit einem leistungsfähigen elektrischen Antriebsmotor mit einer Maximalleistung von 184 PS (135 kW) bei einem Drehmoment von 315 Nm ausgestattet.

Der benzin-elektrische Antriebsstrang beschleunigt den CR-V Hybrid in der Variante mit Frontantrieb in 8,8 Sekunden und in der Allradversion in 9,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit aller Antriebsvarianten liegt bei 180 km/h.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des CR-V Hybrid mit Frontantrieb belaufen sich auf 120 g/km (gemessen nach WLTP, zur Vergleichbarkeit ausgewiesen nach NEFZ) bei einem Kraftstoffverbrauch von 5,3 l/100 km. Die Allradvariante des CR-V Hybrid weist einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 126 g/km (gemessen nach WLTP, zur Vergleichbarkeit ausgewiesen nach NEFZ) und einen Kraftstoffverbrauch von 5,5 l/100 km auf.

#### **Intelligente Fahrmodi**

Die einzigartige i-MMD Technologie von Honda ermöglicht ein intelligentes und automatisches Umschalten zwischen drei Fahrmodi für maximale Effizienz. Im Elektroantrieb („EV Drive“) treibt der mit Energie aus der Lithium-Ionen-Batterie versorgte Elektromotor das Fahrzeug an. Im Hybridantrieb („Hybrid Drive“) treibt der Benzinmotor den zweiten Elektromotor an, der als Generator fungiert und den

elektrischen Antriebsmotor direkt mit elektrischer Energie versorgt. Im Motorantrieb („Engine Drive“) stellt eine Überbrückungskupplung die direkte Verbindung zwischen Benzinmotor und Rädern her.

In den meisten innerstädtischen Fahrsituationen wechselt der CR-V Hybrid für optimale Effizienz automatisch zwischen Hybrid- und Elektroantrieb. Im Hybrid-Modus kann zudem überschüssige Leistung des Benzinmotors für das Aufladen der Batterie über den Generator genutzt werden. Im Elektroantrieb wird das Fahrzeug ausschließlich durch den Elektromotor angetrieben. Je nach Fahrbedingungen und Batterieladestand kann der CR-V rund zwei Kilometer lokal emissionsfrei zurücklegen.

Der „Engine Drive“ ist der effizienteste Modus bei höheren Geschwindigkeiten um 80 bis 100 km/h. Bei Bedarf liefert der E-Antriebsmotor unter bestimmten Bedingungen per „Boost“-Effekt zusätzliches Drehmoment. Bei gemäßigtem Tempo um 60 km/h fährt der CR-V Hybrid über die Hälfte der Zeit im „EV Drive“, bei höheren Geschwindigkeiten um 100 km/h kommt dieser Modus etwa zu einem Drittel der Zeit zum Einsatz. Seine Maximalgeschwindigkeit erreicht das Fahrzeug im „Hybrid Drive“. Die Steuerungssoftware des i-MMD-Systems wechselt je nach Fahrsituation und Umgebung ständig zwischen den verschiedenen Modi, ohne dass der Fahrer in diesen Prozess eingreift.

Der 2.0-Liter-Verbrennungsmotor, der Elektromotor, der Generator sowie die Steuerungseinheit befinden sich unter der Motorhaube, während die Lithium-Ionen-Batterie unterhalb des Kofferraums untergebracht ist.

### **Innovativer Direktantrieb**

Anstelle eines herkömmlichen Getriebes nutzt das i-MMD System ein festes Übersetzungsverhältnis zwischen den beweglichen Komponenten und ermöglicht damit eine effizientere Übertragung der Drehmomente.

Besonderer Wert wurde bei der Entwicklung des Hybridsystems darauf gelegt, dass der Wechsel zwischen den verschiedenen Antriebsquellen – einschließlich der Start-Stopp-Funktion im Stand – für die Fahrzeuginsassen quasi unmerklich erfolgt. Die gleichmäßige Drehmomentübertragung führt dazu, dass es weder zu wahrnehmbaren Widerständen im Antriebsstrang kommt, noch unerwünschtes Feedback über Pedale oder das Lenkrad festzustellen ist.

Der Direktantrieb des i-MMD-Systems bietet ein lineares Beschleunigungsgefühl: Gaspedalbewegungen und Reaktion des Antriebssystems wurden optimal aufeinander abgestimmt, um sicherzustellen, dass die Motorgeräusche den Erwartungen des Fahrers entsprechen.

Zusätzlich passt die erstmals im CR-V zum Einsatz kommende Active Sound Control das Beschleunigungsgeräusch des Motors der jeweiligen Motordrehzahl an.

### **Verzögerungswippen am Lenkrad**

Der Fahrer kann die Verzögerungsgeschwindigkeit des CR-V Hybrid mit Hilfe von Lenkradwippen selbst einstellen. Die standardmäßig eingestellte Abbremsgeschwindigkeit wird mit einem Bogensymbol auf dem 7-Zoll-Fahrerdisplay (DII) angezeigt. Bei höherer Verzögerung erhöht sich die Anzahl der angezeigten Bögen auf maximal vier.

Durch Betätigen der linken Lenkradwippe (markiert durch ein Minus-Symbol) kann der Fahrer die Abbremsgeschwindigkeit je nach Bedarf erhöhen und damit die Verzögerungsphase nach dem Lösen des Gaspedals verkürzen. Durch Betätigen der rechten Lenkradwippe (markiert durch ein Plus-Symbol) hingegen wird die Verzögerung verringert. Dies führt nach dem Lösen des Gaspedals zu einer längeren und damit sanfteren Verzögerung des Fahrzeugs. Während der gesamten Abbremsphase ist das regenerative Bremssystem aktiviert.

Im normalen Fahrbetrieb ist die manuelle Anpassung der Abbremsgeschwindigkeit zeitlich begrenzt und wird beim Fahren mit gleichmäßigem Tempo oder beim Beschleunigen automatisch deaktiviert. Im Sportmodus wird die manuell eingestellte Verzögerungsgeschwindigkeit so lange beibehalten, bis sie vom Fahrer deaktiviert wird.

#### **4. Das fortschrittlichste und komfortabelste Fahrwerk in der Geschichte des Honda CR-V**

- Das leichtere und steifere Chassis bietet herausragende Dynamik sowie hohen Geräusch- und Vibrationskomfort
- Plattform aus ultra-hochfestem Stahl verbessert Fahrdynamik und Crash-Sicherheit
- Innovative Fertigungstechniken erhöhen Steifigkeit
- Neues Fahrwerk für mehr Fahrkomfort und Fahrspaß
- Hochwertige Innenraumgestaltung mit umfassender Geräuschdämmung

Der neue Honda CR-V verfügt über das steifste, leichteste und fortschrittlichste Fahrwerk in der Geschichte der Baureihe. Es garantiert ein dynamisches Fahrerlebnis und höchsten Komfort. Die leichte wie hochfeste Struktur sorgt für einen niedrigen Fahrzeugschwerpunkt und umfasst eine fortschrittliche Radaufhängung vorne und hinten, neue Steuerungstechnologien und eine neue Lenkung mit variabler Übersetzung. Die neueste Generation des Honda Real Time AWD Systems verleiht dem CR-V in Kombination mit der erhöhten Bodenfreiheit eine überzeugende Geländetauglichkeit.

Beim neuen Honda CR-V kommt erstmals eine neue Generation warmumgeformten, ultrahochfesten Stahls zum Einsatz, der die Festigkeit des gesamten Karosserierahmens erhöht und das Gewicht senkt. Er macht einen Anteil von knapp neun Prozent aus und verstärkt jene Bereiche, die bei einer Kollision am stärksten betroffen sind. Der Anteil hochfester Stahlsorten mit Zugfestigkeitswerten (MPa) von 780, 980 bzw. 1.500 beträgt beim neuen CR-V 36 Prozent insgesamt (beim Vorgängermodell waren es neun Prozent).

##### **Moderne neue Karosserie**

Durch den Einsatz neuer Materialien und eines neuen Montageprozesses ist das Fahrwerk des neuen CR-V leichter als das des Vorgängers – bei einer gleichzeitig um 25 Prozent erhöhten Torsionssteifigkeit. Die Steifigkeit ist auch ein wesentlicher Faktor für die eindrucksvollen Geräusch- und Vibrationseigenschaften des neuen Modells.

Bei der Karosseriemontage wird eine innovative und hocheffiziente Verbindungstechnik angewandt. So wird zunächst der komplette Innenrahmen montiert, anschließend der Außenrahmen und zuletzt die Verbindungsstücke. Durch diese neue Fertigungstechnik wird eine höhere Gesamtsteifigkeit der Karosserie erzielt.

In wichtigen Karosseriebereichen befinden sich die Schweißpunkte in kurzen Abständen von 20 mm, was verglichen mit dem üblichen Abstand von 40 und 45 mm für zusätzliche Steifigkeit und Haltbarkeit sorgt.

Ergebnisse dieser Innovationen sind eine um 35 Prozent erhöhte Biegesteifigkeit und um 25 Prozent höhere Torsionssteifigkeit. Dadurch wiederum konnten feinere Abstimmungen an der Aufhängung vorgenommen werden, um Fahrverhalten und Handling-Eigenschaften an europäische Qualitätsstandards anzupassen.

### **Optimierte Fahrdynamik und vorbildlicher Komfort**

In Sachen Fahrdynamik erreicht der Honda CR-V ein neues Niveau und bietet auf sämtlichen Straßenbelägen mehr Fahrkomfort als das Vorgängermodell. Dazu ist neben der hohen Karosseriesteifigkeit insbesondere die neue Radaufhängung verantwortlich.

Die breitere Karosserie und der längere Radstand tragen zu höherer Fahrstabilität bei – unterstützt durch größere Rad-Reifen-Kombinationen und 27 mm mehr Bodenfreiheit für die Hybridversion.

Die hochentwickelte Plattform schafft die Grundlage für die fortschrittlichste Fahrdynamik in der Geschichte des CR-V. Das Entwicklungsteam realisierte mit dem Konzept „one motion, one input“ Agilität, Linearität, Direktheit und Berechenbarkeit, die das dynamische Fahrerlebnis des SUV prägen.

Vorne sorgt die Aufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern für hohe Seitensteifigkeit und lineares Handling. Die aus dem Civic übernommene und für den CR-V für Europa neu abgestimmte elektrische Servolenkung mit Doppelritzeln und variabler Übersetzung bietet präzises Ansprechverhalten, Gleichmäßigkeit und Genauigkeit.

Die Erhöhung des Lenksäulendurchmessers auf 30 mm – 36 Prozent breiter als beim Vorgängermodell – und die Positionierung des leichten Lenkmotors auf der Doppelritz-Zahnstange statt wie herkömmlich an der Lenksäule verringern die Übertragung von Vibrationen zum Lenkrad. Verbessert wurde auch die Manövrierbarkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten; so wurde die Zahl der Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag um 26 Prozent auf 2,3 reduziert.

Hinten garantiert eine neue Multilenkerachse hohe Fahrstabilität bei Autobahntempo, herausragenden Fahrkomfort und in Verbindung mit der elektrischen Servolenkung gleichmäßige Handling-Eigenschaften. Ein hinterer Stabilisator verbessert das Lenkverhalten und reduziert die Wankneigung der Karosserie, während ein schwebender, gummigelagerter Hilfsrahmen die Geräuschdämmung im Vergleich zum Vorgängermodell deutlich erhöht. An Vorder- und Hinterachse sorgen hydraulische Lagerbuchsen, die normalerweise in Premium-Fahrzeugen eingesetzt werden, für hervorragende Isolation, verbesserte Schwingungskontrolle und hohen Vibrationskomfort.

An allen vier Rädern des CR-V kommen im Vergleich zum Vorgänger größer dimensionierte Bremsen zum Einsatz. Die vorderen Bremsscheiben haben einen Durchmesser von 320 mm, hinten wurden 310-mm-Bremsscheiben montiert. Der elektrische Bremskraftverstärker (EBB) passt die Bremsleistung an Geschwindigkeit und Pedaldruck an und kann in allen Bremssituationen schneller und mit weniger Pedaldruck höheren hydraulischen Druck erzeugen als konventionelle Systeme.

Teil des i-MMD Systems im Honda CR-V Hybrid ist ein regeneratives Bremssystem, das die beim Verzögern des Fahrzeugs freigesetzte Energie speichert.

### **Agile Handling Assist (AHA)**

Erstmals kommt im neuen CR-V das elektronische Stabilitätssystem Agile Handling Assist (AHA) zum Einsatz. Es wurde auf typische Straßenbedingungen und Fahrstile in Europa abgestimmt. Das System reagiert auf Lenkimpulse mit leichter, kaum spürbarer Unterstützung und sorgt so in allen Geschwindigkeitsbereichen für mehr Sicherheit und ein berechenbares Verhalten des Fahrzeugs.

### **Premium-Innenraum**

Die neue Plattform trägt in Verbindung mit dem benzin-elektrischen Antrieb des CR-V Hybrid entscheidend zum hohen Geräuschkomfort und zur Qualität des

Fahrerlebnisses bei. Die Entstehung von Geräuschen und Vibrationen wurde minimiert und ihr Weg durch die Karosseriestruktur durch eine sorgfältige Schalldämmung und Isolierung blockiert. Ein zentrales Entwicklungsziel für den CR-V Hybrid war es, das Fahrerlebnis so leise, komfortabel und kultiviert wie möglich zu gestalten.

Zur Minimierung von Motorengeräuschen leistet das erstmals im CR-V verwendete Active Noise Cancellation (ANC) System einen wichtigen Beitrag. Es kommt serienmäßig zum Einsatz und reduziert Niedrigfrequenzgeräusche im Innenraum des Fahrzeugs. Zwei im Innenraum platzierte Mikrofone überwachen die Geräuschentwicklung. Bei Bedarf werden entgegengesetzte Audiosignale erzeugt, die diese unerwünschten Geräusche neutralisieren. Das System ist bei laufendem Fahrzeug immer aktiv, unabhängig davon, ob das Audio-System ein- oder ausgeschaltet ist.

Den Geräuschkomfort steigern darüber hinaus Abdichtungen rund um die Motorhaube, eine Schallisolierung unter der Motorhaube, eine Abdeckung unter dem Motorraum sowie spezielles Isoliermaterial im Armaturenbrett. Im Innenraum schützt außerdem eine einteilige Teppichisolierung vor dem Eindringen von Außengeräuschen.

Zusätzlich senken strategisch platziertes Dichtmaterial in der Karosserie, im Inneren der A-, B- und C-Säulen integrierte akustische Trennplatten und die bündige Windschutzscheibe das Geräuschniveau. Die in den Säulen verbauten Trennplatten erschweren den Geräuschtransfer vom Bodenbereich in den Fahrgastraum, während Dreifach-Türdichtungen in 360-Grad-Anordnung Windgeräusche minimieren und besser isolieren. Abdichtungsblöcke in den vorderen und hinteren unteren Ecken der Seitenfenster schließen den Spalt zwischen Karosserie und Glas und tragen so zur weiteren Schallisolierung bei.

Größere Karosserieteile des CR-V wurden mit Hilfe von Computer Aided Engineering (CAE) geformt, um Dröhnengeräusche bestmöglich zu minimieren. Zusätzliche Abdeckungen und Isoliermaterial kommen an den vorderen und hinteren Radkästen sowie am Boden von Fahrgast- und Kofferraum zum Einsatz.



## **5. *Erstklassige Allrad-Performance auf der Straße und im Gelände***

- Höhere Bodenfreiheit als beim Vorgängermodell
- Neue Honda AWD-Software verbessert Offroad-Eigenschaften und Kurvenverhalten
- Weniger Verbrauch dank abschaltbarem Hinterradantrieb

Die neue Plattform des CR-V verbessert auch die Geländefähigkeiten: Denn sie ermöglicht eine höhere Bodenfreiheit als beim Vorgängermodell, ohne den Fahrzeugschwerpunkt zu beeinträchtigen. Die Bodenfreiheit des Honda CR-V Hybrid liegt bei 182 mm (Modelle mit Frontantrieb) bzw. 192 mm (Modelle mit Allradantrieb). Mitverantwortlich dafür sind auch die größeren Rad-Reifen-Kombinationen, die dem Fahrzeug darüber hinaus ein muskulöseres Äußeres verleihen.

Der Honda Allradantrieb „Real Time AWD mit Intelligent Control System™“ ist auf optimale Kraftstoffeffizienz und Fahrbarkeit ausgelegt. Das System unterstützt eine gleichmäßige und effiziente Fahrweise im Alltag, indem beispielsweise beim Anfahren die Hinterräder angetrieben werden.

Bestandteil des Allradsystems ist eine Lamellenkupplung, die die Kardanwelle mit dem Hinterachsdifferenzial verbindet. Sie wird von einem Elektromotor betrieben, der eine Hydraulikpumpe in Gang setzt. Das leichte und effiziente System sorgt sowohl auf der Straße als auch im Gelände für Sicherheit und Stabilität, ohne das Gewicht des Antriebs in die Höhe zu treiben. Wird an den Hinterrädern kein Drehmoment benötigt, wird die Kardanwelle von den Hinterrädern entkoppelt, um den mechanischen Widerstand und den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren.

Dank Software-Updates können nun bis zu 60 Prozent des Drehmoments an die Hinterräder geleitet werden, zudem ist das maximale Drehmoment im System um zehn Prozent auf 550 Nm gestiegen. Dies steigert die Leistungsfähigkeit des CR-V auf Untergründen mit schlechter Haftung sowie bei steilen Anstiegen. Das System wertet zudem die Daten der Gierraten- und Lenksensoren aus und ermöglicht auf dieser Basis ein dynamischeres Kurvenverhalten.

## **6. Klassenführendes Kofferraumvolumen mit größtem Innenraum der Modellgeschichte**

- Größerer Innenraum dank längerem Radstand und breiterer Karosserie
- Klassenführender Laderaum mit mehr Volumen und Ladelänge
- Komfortable und praktische Ausstattung, darunter einfach umklappbare Rücksitze und eine berührungslos öffnende Heckklappe

Der neue Honda CR-V setzt neue Maßstäbe bei Innenraumqualität und Vielseitigkeit. Die im Vergleich zum Vorgängermodell leicht gewachsenen äußeren Abmessungen sorgen im Innenraum für deutlich mehr Platz.

Dank der breiteren Karosserie und des um rund 30 mm auf 2.662 mm (Allradantrieb) bzw. 2.663 mm (Frontantrieb) gewachsenen Radstandes bietet der neue CR-V den Passagieren großzügige Platzverhältnisse. Vorne profitieren die Insassen von 5 mm zusätzlicher Kopffreiheit sowie von 16 mm mehr Sitzbreite. Der Abstand zwischen vorderen und hinteren Fahrzeuginsassen wurde um 50 mm erweitert, während der clever vor den Hinterrädern angeordnete dünnere Kraftstofftank die Beinfreiheit im Fond ebenfalls um 50 mm erhöht. Dazu tragen auch die schmalen Rückenlehnen der Vordersitze bei, die Fahrer und Beifahrer dennoch optimalen Komfort bieten.

Die Vordersitze sind mit einer elektrisch verstellbaren, vierstufigen Lendenwirbelstütze ausgerüstet, die sich in vertikaler Richtung um 80 mm und in Längsrichtung um 35 mm anpassen lässt. Für beide Sitzreihen sind darüber hinaus beheizbare Sitze mit beheizten Sitzflächen (äußere Sitze) verfügbar, bei den Vordersitzen sind zusätzlich auch die Rückenlehnen beheizbar.

Der neue CR-V besitzt den größten Laderaum in der Geschichte der Modellreihe. Dank 160 mm mehr Breite im Vergleich zum Vorgänger und bis zu 1.830 mm Länge (+250 mm) lässt sich sogar ein Mountain Bike mit 19,5-Zoll-Rahmen unterbringen.

Die im Verhältnis 60:40 teilbare und mit einer Hand umklappbare Rückbank ermöglicht ein schnelles und unkompliziertes Beladen. Für das Wiederaufstellen der Rückenlehnen wird ebenfalls nur eine Hand benötigt. Auch größere Gegenstände lassen sich dank des flachen Ladebodens einfach verstauen.

Bei höheren Ausstattungsvarianten steht für den neuen CR-V eine elektrische Heckklappe mit Freihandbetätigung mit beliebig einstellbarer und speicherbarer Öffnungshöhe zur Verfügung – besonders praktisch etwa in niedrigen Garagen. Ebenso kann die Öffnung der Heckklappe durch eine „Stop-and-hold“ Funktion jederzeit individuell gestoppt werden (ab 1.185 mm).

Eine dreifach verstellbare Mittelarmlehne mit integriertem Smartphone-Ablagefach lässt sich an individuelle Bedürfnisse anpassen. Das Ablagefach kann nach vorne und hinten ausgerichtet oder eingeklappt werden und bietet drei Stauraum-Konfigurationen. Je nach Ausrichtung können kleinere Gegenstände getrennt aufbewahrt werden, während das darunterliegende Fach weiterhin benutzt werden kann. Ist die Ablage komplett eingeklappt, können im Staufach bequem Handtasche oder Laptop untergebracht werden.

Zum Laden von Mobiltelefonen, Tablets oder anderen elektronischen Geräten sind vier USB-Ladeanschlüsse – zwei vorne (1,5 und 1,0 Ampere), zwei hinten (2,5 Ampere) – im Innenraum platziert. Da die Türlautsprecher ein Stück weiter oben positioniert wurden, konnten die Fächer in den Türen vorne um 48 Prozent und hinten um 63 Prozent vergrößert werden.

## **7. Der sicherste Honda CR-V aller Zeiten mit Honda SENSING™ in Serie**

- Neue robustere Karosseriestruktur und umfangreiche Sicherheitsausstattung
- Steifer und stärker: Stabile Fahrgastzelle mit verbessertem Kollisionsschutz
- Umfassendes Honda SENSING™ Sicherheitspaket

Der neue Honda CR-V bietet branchenführende Sicherheitsstandards. Gemäß dem Honda Leitgedanken „Safety for Everyone“ verfügt der CR-V in allen Ausstattungsvarianten über umfangreiche aktive und passive Sicherheitssysteme.

Die außerordentlich robuste und steife Plattform bildet die Grundlage für die herausragenden Sicherheitseigenschaften des neuen CR-V und sein „All Directions Collision Safety“-Konzept. Die moderne Honda ACE™ Karosseriestruktur (Advanced Compatibility Engineering) besteht aus einem Rahmen mit verbundenen Strukturelementen, um die Aufprallenergie gleichmäßiger zu verteilen und damit den Kollisionsschutz an Front, Seiten und Heck erhöht. Zusätzlich steigern sechs Airbags die passive Sicherheit an Bord des neuen CR-V.

Der neue CR-V ist zudem erstmals serienmäßig mit den aktiven Honda SENSING™ Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet. Radar- und Kamertechnik sowie eine Vielzahl von Hightech-Sensoren warnen und unterstützen den Fahrer in potenziellen Gefahrensituationen. Honda SENSING™ gehört zu den umfassendsten Sicherheitssystemen seiner Klasse.

Die aktiven Sicherheitstechnologien von Honda SENSING umfassen:

- Kollisionswarnsystem: überwacht die Fahrbahn nach vorne, um den Fahrer vor einer potentiellen Kollision zu warnen, und gibt ein optisches und akustisches Signal aus, um den Fahrer zu Korrekturmaßnahmen zur Unfallvorbeugung aufzufordern.
- Präventiver Fahrerassistent: leitet eine Notbremsung ein, wenn das System erkennt, dass eine Kollision mit einem vorausfahrenden Auto unvermeidbar ist.

- Spurhaltewarner: warnt den Fahrer, wenn das Fahrzeug ohne Betätigung des Blinkers die aktuelle Fahrspur verlässt.
- Aktiver Spurhalteassistent (mit Lenkunterstützung): hält das Fahrzeug mittels Erkennung der Fahrbahnmarkierungen auf der gewählten Fahrspur und führt kleine Lenkkorrekturen aus, um es in der Mitte der Fahrbahn zu halten.
- Präventives Spurhaltesystem (mit Bremsunterstützung): nutzt Daten der Windschutzscheibenkamera zur Erkennung, ob das Fahrzeug von der Fahrbahn abkommt. Mithilfe der elektrischen Servolenkung hält es das Fahrzeug auf seiner Spur und kann in bestimmten Situationen auch bremsen.
- Adaptive Geschwindigkeitsregelung (mit Stauassistent bei Automatikgetriebe): ermöglicht dem Fahrer, die Geschwindigkeit und den bevorzugten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzustellen.
- Verkehrszeichenerkennung: erfasst und erkennt automatisch Verkehrszeichen beim Fahren und zeigt diese auf der Instrumententafel des Fahrzeugs an.
- Intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzer: passt die eingestellte Geschwindigkeit automatisch an die durch die Verkehrszeichenerkennung erfassten Tempolimits an.
- Intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung: sagt das Einschneiden anderer Fahrzeuge auf die eigene Fahrspur vorher und reagiert automatisch darauf.

Ebenfalls zur Serienausstattung gehören das elektronische Stabilitätsprogramm (Vehicle Stability Assist, VSA®) mit Traktionskontrolle zur Stabilisierung des Fahrzeugs beim Beschleunigen, Bremsen und Kurvenfahren sowie ein indirektes Reifendrucküberwachungssystem (Tyre Pressure Monitoring System, TPMS).

Zu den weiteren, in höheren Ausstattungsvarianten verfügbaren Sicherheitssystemen im neuen CR-V zählen:

- Toter-Winkel-Assistent: erkennt automatisch via Radar, ob sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, und warnt den Fahrer.
- Ausparkassistent: über die Radarsensoren hinten überwacht das System beim Ausparken den rückwärtigen Bereich des Fahrzeugs.
- Mehrwinkel-Rückfahrkamera: bietet dem Fahrer diverse Optionen für vollständige Sicht und damit zusätzliche Sicherheit beim Rückwärtsfahren mit 130 Grad in Normalansicht, 180 Grad in Weitwinkelansicht und mit Top-Down-Sicht.

## 8. Technische Daten

- Alle technischen Daten sind vorläufig
- Die Fahrzeugemissionen sind durch das neue Typzulassungsverfahren WLTP in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2017/1151 der EU-Kommission zertifiziert. Bei den angegebenen Werten handelt es sich um NEFZ-Werte, die durch das Korrelationsverfahren der Verordnung (EU) 2017/1153 der EU-Kommission festgelegt sind.

### Karosserie und Fahrwerk

Fünftürer-SUV mit fünf Sitzen und selbsttragender Karosserie. 2.0-Liter-i-VTEC-Benzinmotor und i-MMD Hybridsystem in Verbindung mit Front- oder Allradantrieb.

### TECHNISCHE DATEN

MOTOR		2.0-Liter-i-VTEC Hybrid	
		4 Ventile pro Zylinder; Atkinson-Zyklus	
Bohrung x Hub	mm	81,0 x 96,7	
Hubraum	ccm	1.993	
Verdichtungsverhältnis		13,0:1	
Max. Leistung (Benzinmotor)	kW / PS	107 kW / 145 PS	
@ min		6.200 U/min	
Max. Leistung (Elektromotor)	kW / PS	135 kW / 184 PS	
Max. Leistung (Gesamt)	kW / PS	135 kW / 184 PS	
Max. Drehmoment (Benzinmotor)	Nm	175 Nm	
@ min		4.000 U/min	
Max. Drehmoment (Elektromotor)	Nm	315 Nm	
Kraftstoffart		Super 95	

AUFHÄNGUNG	
Vorderradaufhängung	MacPherson-Federbein
Hinterradaufhängung	Mehrlenker

<b>LENKUNG</b>	
Typ	Elektrische Servolenkung mit Doppelritzels-Zahnstange
Lenkeinschläge (von Anschlag zu Anschlag)	2,34
Wendekreis (Räder)	11,0
Wendekreis (Karosserie)	11,4

<b>BREMSEN</b>	
Vorne	Belüftete Scheibenbremsen
Hinten	Scheibenbremsen

<b>ABMESSUNGEN UND GEWICHTE</b>		<b>2,0-Liter-i-VTEC Hybrid mit Frontantrieb</b>	<b>2,0-Liter-i-VTEC Hybrid mit Allradantrieb</b>
Gesamtlänge	mm	4.600	4.600
Gesamtbreite (inkl. Außenspiegel)	mm	2.117	2.117
Gesamthöhe	mm	1.679	1.689
Radstand	mm	2.663	2.662
Bodenfreiheit	mm	182	192
Kofferraumvolumen (VDA-Messmethode, Sitze umgeklappt, dachhoch)	Liter	1.694	1.694 (1.638 mit Glasdach)
Gepäckraum (VDA-Messmethode, Sitze umgeklappt, fensterhoch)	Liter	1.064	1.064
Kofferraumvolumen (VDA-Messmethode, alle Sitze aufgestellt)	Liter	497	497
Leergewicht	kg	1.614–1.657	1.672–1.726
Max. zulässiges Gewicht	kg	2.240	2.275
Anhängelast (gebremst)	kg	750 kg	750 kg
Anhängelast (ungebremst)	kg	600 kg	600 kg
Kraftstofftankvolumen	Liter	57	57

<b>FELGEN UND REIFEN</b>	
Felgen	18"-Alufelgen

Reifen	Reifen 235/60 R18
--------	-------------------

<b>FAHRLEISTUNGEN</b>	<b>2,0-Liter-i-VTEC Hybrid mit Frontantrieb</b>	<b>2,0-Liter-i-VTEC Hybrid mit Allradantrieb</b>
Höchstgeschwindigkeit km/h	180 km/h	180 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	8,8 Sekunden	9,2 Sekunden

<b>CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN &amp; KRAFTSTOFFVERBRAUCH</b>		<b>2,0-Liter-i-VTEC Hybrid mit Frontantrieb</b>	<b>2,0-Liter-i-VTEC Hybrid mit Allradantrieb</b>
NEFZ (gemessen nach WLTP, zur Vergleichbarkeit ausgewiesen nach NEFZ)			
CO <sub>2</sub> städtisch	g/km	113	117
CO <sub>2</sub> außerstädtisch	g/km	124	131
CO <sub>2</sub> kombiniert	g/km	120	126
Kraftstoffverbrauch städtisch	l/100 km	5,0	5,1
Kraftstoffverbrauch außerstädtisch	l/100 km	5,4	5,7
Kraftstoffverbrauch kombiniert	l/100 km	5,3	5,5