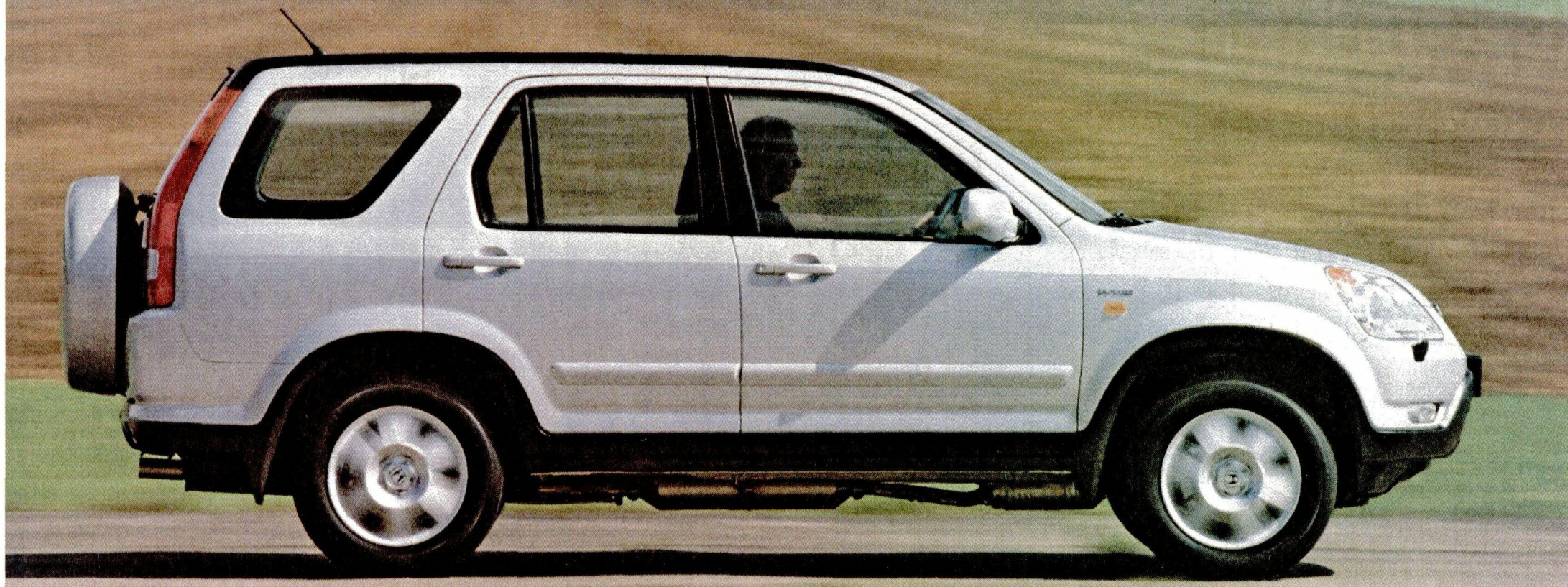


Zurück in die Offensive



FAHRBERICHT Honda CR-V

Der seit 1997 auch bei uns erhältliche Honda CR-V hat bei den Freizeitmobilen eine gute Position herausgefahren. Um auch künftig Toyota RAV4, Hyundai Santa Fe, Land Rover Freelander, Nissan X-Trail & Co. Paroli bieten zu können, war eine Modernisierung angezeigt.

JEAN-LUC ADAM

Ursprünglich war der CR-V (Debut Herbst 1995) einzig für den japanischen Markt vorgesehen, doch setzten sich die Europaverantwortlichen von Honda vehement für das Freizeitmobil ein. Sein Klettertalent belegte der CR-V denn sogleich auch bei den Verkaufszahlen.

Was früher ein zünftiger 4x4 sein wollte, hatte mit Starrachsen und Blattfedern aufzuwarten. 1997 war der CR-V mit seiner Einzelradaufhängung noch ein ziemlicher Exote. Inzwischen gehört aber Einzelradaufhängung rundum zum guten Ton in der Liga der Soft-SUV. Was hat ihnen der CR-V der zweiten Generation entgegenzusetzen?

Als erstes Argument kann der deutlich grössere Innenraum herhalten. Nominal hat zwar der CR-V in der Länge nur 3 cm hinzugewonnen (457,5 cm), aber weil gleichzeitig der Bug um 3 cm kürzer gemacht werden konnte, ist das Plus für die Passagiere noch grösser. Der Radstand wuchs um 1 cm auf 263 cm, in der Breite sind es 3 cm mehr (178 cm), und die Höhe legte um 5 cm zu.

Vorn wie hinten gibt es nun genügend Platz, und im grösseren Kofferraum können Mountainbikes stehend untergebracht werden. Das Volumen stieg von 375 auf 525 dm³ bei einer um 12 auf 60 cm abgesenkten Ladekante.

VIELSEITIGER

Grösserer Vielseitigkeit dient eine um 17 cm verschiebbare, geteilte Rücksitzbank, die bei Bedarf auch ausgebaut werden kann. Der Handbremshebel wurde ins Armaturenbrett verpflanzt, um den Durchstieg zwischen den Vordersitzen zu erleichtern. An seine Stelle tritt ein abklappbares Tablett mit den obligaten Becherhaltern.

Die einteilige Hecktüre ist seitlich angeschlagen und verfügt über eine aufklappbare Scheibe. Diese muss nicht mehr aufgemacht werden, um die Türe zu öffnen, wie es früher der Fall war.

Ein häufiger Kritikpunkt beim Vorgänger betraf das Motorgeräusch. Als Lösung sieht Honda eines seiner besten Trieb-



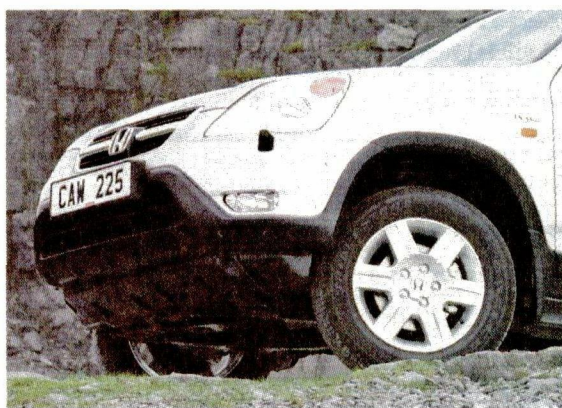
Die Scheibe in der (seitlich angeschlagenen) Hecktüre ist aufklappbar.

werke für den Einbau im CR-V vor. Es handelt sich um den 2-L-i-VTEC aus dem Minivan Stream. Er ist zwar kaum kräftiger (150 statt 147 PS), stellt aber mehr Drehmoment zur Verfügung (190 Nm bei 4000/min statt 182 bei 4200/min). Er ist mit der i-VTEC-Technologie versehen, die eine drehzahl- und lastabhängige Ventilsteuerung ermöglicht. Die Drehmomentkurve verläuft viel flacher, und bereits bei 3000/min stehen 188 Nm zur Verfügung.

Auch das Ansaugrohr ist variabel: 540 mm bei niedrigen Drehzahlen, um die Geschwindigkeit der angesogenen Luft zu erhöhen und sie zu verwirbeln, 270 mm im oberen Tourenbereich für eine grössere Luftmenge für höchste Leistung. Eine steifere Karosseriestruktur, Schaumfüllung für gewisse Hohlräume sowie Dämmmatten trugen ebenfalls zur Lärmisolation bei.

Die Schalthebelführung erhielt eine bessere Dämpfung, und das Getriebe weist geänderte Untersetzungsverhältnisse auf. Der Erste ist für spontaneres Losfahren um 12 % kürzer, was auch den Kriecheigenschaften in schwierigem Gelände und dem Anhängerbetrieb (max. 1500 kg gebremst) zugute kommt.

Der 4-Stufen-Automat mit Wählhebel auf der Lenksäule wurde vom Vorgänger übernommen. Schade, dass sich Honda nicht für die 5-Stufen-Automatik entschieden hat, die im Stream (Test AR 35/2001) voll überzeugen konnte. Das Fahrwerk mit



Im Vergleich zum Vorgänger wurden die Federwege verlängert. Die Version ES (Bild) hat 16-Zoll-Aluräder.

MacPherson-Federbeinen vorn und doppelten Querlenkern hinten erfuhr ein Feintuning; ausserdem wurden die Federwege verlängert. Bei der Version LS sind 15-Zoll-Räder vorgesehen, während der ES auf 16-Zöllern daherkommt. Beide verfügen nun über Vierrad-Scheibenbremsen, während der Vorgänger noch mit hinteren Trommeln zufrieden geben musste.

Beim Allradantrieb handelt es sich nach wie vor um das so genannte «Real-Time»-Konzept von Honda, das grundsätzlich die Vorderräder antreibt, bis Schlupf registriert wird. Ist das der Fall, wird ohne Dazutun des Fahrers Kraft auf die Hinterachse geleitet, bis die Situation normalisiert ist.

SELBSTBEWUSST

In natura sieht der CR-V weit besser aus als auf den Bildern. Sein selbstbewusster Auftritt hat



Zwei Becherhalter, wo früher der Handbremshebel war.



Ungewohntes Bild: Aus dem Armaturenbrett ragt der Handbremshebel heraus.

CR-V in Kürze

Konzept

Erneuerte Version des Freizeit-Allradlers (SUV) CR-V, 5 Türen, 5 Plätze, Dimensionen vergleichbar mit Vorgänger, aber mehr Innenraum. Hergestellt wird der CR-V in Swindon (England).

Motor

Quer eingebauter 4-Zylinder in Linie, 2 oben liegende Nockenwellen, variable Ventilsteuerung i-VTEC, 1998 cm³, 150 PS (110 kW) bei 6500/min, 192 Nm bei 4000/min.

Kraftübertragung

Vierradantrieb (normalerweise 100 % auf Vorderräder, bei Schlupf Abzweigung eines Teils auf die Hinterräder). 5-Gang-Schaltgetriebe oder Vierstufenautomat.

Fahrgestell/Fahrwerk

Rundum Einzelradaufhängung, vorn Typ McPherson, hinten doppelte Dreieckquerlenker, Vierrad-Scheibenbremsen, Treibstofftank 58 L, Reifen (All Season) 205/70 R 15 (LS) oder 205/65 R 16 (ES), Felgen 6J (LS: Stahl, ES: Alu).

Dimensionen

Radstand 263 cm, Spur vorn 154, hinten 155,5 cm, Bodenfreiheit 22,3 cm, Kofferraum (bei Besetzung mit 5 Personen) 525–630 dm³ (VDA), Länge 457,5 cm, Breite 178 cm, Höhe 171 cm.

Gewicht

Leergewicht 1530 kg (Automat: 1560 kg), maximal zulässiges Gesamtgewicht 1930 kg (Aut. 1960), Anhängelast (gebremst) 1500 kg (Aut. 1200), ungebremst 600 kg.

Fahrlleistungen

Höchstgeschwindigkeit 177 km/h (Aut. 167 km/h), 0–100 km/h 10 s (11,9), Verbrauch EU 11,7/7,7/9,1 L/100 km (12,2/7,6/9,3).

Ausstattung, Preis

LS (Fr. 35 900.–): Airbags vorn und vorn seitl., ABS, EDB, fünf Dreipunktgurte (vorn mit Gurtstraffer) und Isofix, Klimaanlage (manuell), 4 elektr. Fensterheber, elektr. verstellbare und beheizbare Aussenspiegel, Fahrersitz höhenverstellbar, längs verschiebbare Rücksitzbank, Radio/CD mit 4 Lautsprechern, Aussenthermometer. ES (Fr. 38 900.–) zusätzlich: autom. Klimaanlage, Aluräder 16 Zoll, Scheinwerfer-Waschanlage, Nebellampen. Aufpreis: 4-Stufen-Automat Fr. 2200.–, Metalllack Fr. 750.–, Lederinterieur ca. Fr. 2700.–.

Markt und Potenzial

Verkaufsziel Schweiz 2002: 2500 Fahrzeuge (1300 LS, 1200 ES), davon 40 % mit Automat. Markteinführung Mitte Februar 2002. Dieselmotor (von Isuzu) vorgesehen für 2004.

FOTOS: WERK