Pressepräsentation Honda CR-V 1.6 i-DTEC: Weniger ist mehr Honda CR-V 1.6 i-DTEC.

Pressepräsentation Honda CR-V 1.6 i-DTEC: Weniger ist mehr Honda CR-V 1.6 i-DTEC

Von Markus Gersthofer
ampnet - 15. Juli 2013. Honda führte Ende vergangenen Jahres seinen CR-V in neuer (vierter) Generation ein. Im April spendierte man der Kompaktlimousine Civic einen hochmodernen neuen Dieselmotor. Ab Oktober zieht dieser auch in den Mittelklasse-SUV ein und macht den CR-V 1.6 i-DTEC zum sparsamsten Modell der gesamten Klasse.
"Schon die erste Generation im Jahr 1995", so Ryouji Nakagawa, Entwicklungschef beim Honda CR-V, "zielte darauf ab, die besten Elemente eines Personenwagens und eines SUV zu vereinen. Bei der vierten Generation haben wir ein perfektes Verhältnis zwischen der Effizienz eines Pkw und der Funktionalität und Sicherheit eines SUV erreicht!" In Zahlen: Mit 4,57 Meter Länge, 1,82 Breite und 1,68 m Höhe befindet dich der CR-V mitten im Rudel der heute überaus populären SUV-Modelle der Mittelklasse. Ein VW Tiguan oder Ford Kuga beispielsweise ist etwas kürzer, ein BMW X3 oder Audi Q5 etwas länger.
Innen bietet der Honda vergleichsweise viel Platz auch in der zweiten Reihe. Die hin-ten abfallende Fensterlinie erweckt optisch den Eindruck eines dynamisch niedrigen Dachs - tatsächlich ist es hoch und sorgt auch im Fond für üppige Kopffreiheit. In Kof-fer- und Laderaum - 589 bis 1669 Liter - setzt der CR-V, so Honda, Bestmarken für die Klasse. Ein Schman¬kerl für sich bilden die (wie üblich asymmetrisch geteilten) Easy-Fold-Down-Rücksitze: Auf Hebelzug im Kofferraum klappen erst die Sitze nach vorn, dann legen sich die Lehnen auf sie und ergeben einen völlig ebenen Ladeboden.
Weit öffnende Türen und niedrige Schwellen sorgen für leichten Ein- und Ausstieg. Dieser, dazu die hohe Sitzposition mit guter Übersicht bilden besondere Pluspunkte für Van und SUV - was zu ihrer Beliebtheit auch bei älteren Fahrern beiträgt. Der Honda punktet dazu mit guten Sitzen, klaren Instrumenten und leichter Bedienung.
Gelten diese Merkmale für den CR-V allgemein, so setzt die neue Variante 1.6 i-DTEC ein Glanzlicht sogar für die gesamte Klasse. Der Diesel wurde unter dem künftig für alle neuen Motoren geltenden Motto Earth Dreams Technology vollkommen neu konstruiert. Mit allen Merkmalen modernen Motorenbaus: So ist er 47 kg leichter als das 2,2-l-Triebwerk, seine innere Reibung wurde auf das Niveau von Benzinmotoren gesenkt, die Verdichtung herabgesetzt und ein Start-Stopp-Sys¬tem eingeführt.
Weniger ist mehr: Mit 88 kW / 120 PS und 300 Newtonmeter (Nm) maximalem Dreh-moment bei 2000 Umdrehungen pro Minute (U/min) rangiert der neue Honda-Diesel ganz vorn im Feld vergleichbarer Motoren. Im Verbrauch setzt er sogar den Bestwert für die gesamte Klasse: 4,5 l/100 km und 119 g CO2/km (im Schnitt nach EU-Norm) sind deutlich weniger als bei den bisher sparsamsten Wettbewerbern wie dem BMW X3 18d oder dem VW Tiguan TDI. Bei ruhigem Mitschwimmen im Verkehr zeigt die Ver-brauchsangabe im Bordcomputer durchaus eine Fünf vor dem Komma. Dennoch ist das Temperament beim Drauftreten erfreulich: Tempo 100 lässt sich aus dem Stand in 11,2 Sekunden erreichen, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 182 km/h angegeben. Kleiner Schönheitsfehler ist höchstens, dass der neue Diesel noch nicht Euro 6 erfüllt.
Dafür tritt er kräftig an ab etwa 2000 U/min, er ist leise, zusammen mit dem leicht schaltbaren Sechsganggetriebe macht er durchaus Spaß. Dies gilt auch für die exakte Lenkung, die nichts mehr gemein hat mit der schwerfälligen Reaktion früherer Gelän-demodelle. Eine Schaltanzeige mahnt den Fahrer zur richtigen Gangwahl, Eco-Assist lässt die Tachobeleuchtung bei sanftem Gasgeben grün leuchten, beim Drauftreten weiß - dem Fahrer zur Mahnung, mit dem Pedal vernünftig umzugehen.
Mit beteiligt an den guten Fahr- und Verbrauchswerten ist der Verzicht auf Allradan-trieb. Zusammen mit dem leichteren Motor spart dies mehr als 110 kg Gewicht, dazu Reibung - und nicht zuletzt Geld. Den Honda CR-V 1.6 i-DTEC gibt es (wie auch sein Pendant mit Zweiliter-Benzinmotor) nur mit Frontantrieb. Allrad ist dem großen Diesel vorbehalten (2,2 l, 110 kW/150 PS). Immer mehr Käufer begnügen sich indes mit zwei angetriebenen Rädern - und geben ihr Geld lieber für moderne Assistenzsysteme aus. Für den CRV werden immerhin Navi mit Rückfahrkamera, Fernlicht- und Spurhalte-Assistent angeboten sowie ein Tempomat mit Radar-Abstandsregelung und sogar mit automatischem Bremsen. (ampnet/fer)

Pressekontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

auto-medienportal.net/
newsroom@auto-medienportal.net

Firmenkontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

auto-medienportal.net/
newsroom@auto-medienportal.net

Unsere Arbeit wird bestimmt von dem Ziel, Dienstleistung für Redakteure und Autoren zu bieten. Dafür bereiten Fachjournalisten Fotos und Texte für Auto-Medienportal.Net so auf, dass sie deren fachliche Ansprüche erfüllen. Das Material steht allen Medien für die redaktionelle Berichterstattung honorarfrei zur Verfügung(siehe unsere AGB), weil unsere Arbeit von Sponsoren getragen wird.