

**HONDA**

---

Sajtóközlemény

## Honda CR-V – 2018



## **Tartalom**

- 1. Bevezetés: A világ legnagyobb darabszámban eladott szabadidő-autójának vadonatúj változata**
- 2. Stílusos, sportos külső megjelenés - ismerős sziluettel - és prémium minőségű belsőterrel**
- 3. Az erős, benzines motor a kimagasló valós használati értéket ötvözi a kellemes vezetési élménnyel**
- 4. Minden idők legkifinomultabb CR-V-futóműve lenyűgöző menetdinamikát és példaértékű menetkomfortot garantál**
- 5. A tovább fejlesztett műszaki alapok jelentősen növelik a CR-V AWD használati értékét és terepképességeit**
- 6. Kategóriaelső helykínálat – ez minden idők legnagyobb CR-V-utastere**
- 7. A CR-V menetbiztonsági szempontból is az iparág legjobbjá, a Honda SENSING™ rendszer minden modellváltozathoz alapáron jár**
- 8. Műszaki adatok**

## 1. Bevezetés: A világ legnagyobb darabszámban eladott szabadidő-autójának vadonatúj változata<sup>1</sup>

- Kényelem, tartósság és kommunikáció terén is nagyot lépett előre
- Nagyobb lett a helykínálat, és ezentúl hétüléses kivitel is elérhető lesz
- A benzines motort kategóriaelső teljesítmény és hatékonyság jellemzi

Az 1995-ben bemutatott Honda CR-V elképesztő karriert futott be az elmúlt években, olyannyira, hogy a világ legnagyobb darabszámban értékesített szabadidő-autóját tisztelhetjük benne. Legújabb generációjának tervezésekor azt tartották szem előtt, hogy a vásárlók minden elvárásának megfeleljen, egyúttal megőrizze egyedi karakterét és előkelő piaci pozícióját. A lelkiismeretes mérnöki munka eredményeként kifinomult műszaki megoldások teljes sora teszi jobbá a CR-V-t, ezt koronázza meg az a kiváló minőség, ami az autó minden egyes porcikáján tetten érhető.

Az elődjénél szélesebb és magasabb új CR-V friss, stílusos megjelenéssel nyugózi le környezetét. A látványt nemcsak a nagyobb, feltűnőbb kerékjáratok és az élesebb – motorháztetőn és sarkokon kialakított – kontúrok teszik jellegzetesebbé, hanem a Honda új arculatához igazodó orr-rész és fényszórópár is.

A CR-V új nemzedéke hétszemélyes kivitelben is elérhető lesz Európában (benzines AWD modellek) - minőségét, megjelenését, belső kialakítását és kifinomultságát illetően is nagyot fejlődött a korábbi szériához viszonyítva. Ez nem meglepő, hiszen a Honda szabadidő-autója a prémiumkategória szereplőinek közvetlen vetélytársa, erre utal a kifinomult menetkomfort, a precíz kormányzás, a kiváló úttartás és a remek NVH-érték is. Mindent egybevetve a vadonatúj CR-V kényelem, megbízhatóság és kommunikáció terén is új mércét állított, úgy is mondhatnánk, hogy ez a Honda eddigi legfejlettebb és legkifinomultabb szabadidő-autója.

A vadonatúj CR-V méretesebb, mint a korábbi generáció, és a hosszabb tengelytávból, illetve a szélesebb kialakításból fakadóan nagyobb helykínálattal rendelkezik. A kiemelkedő helykihasználás hozadékeként minden utas kényelmesebben utazhat, és a szélesebb, mélyebb csomagtartóba is több poggyászt fér el. Új, két helyzetben rögzíthető, sík csomagtérapadlójának köszönhetően ezentúl még nagyobb tárgyak szállíthatók a CR-V-ben, és az ötödik ajtó nyitásával-zárásával sem kell bibelődnie a tulajdonosnak, hiszen motoros mozgatású<sup>2</sup>.

Az elmés, innovatív megoldások jelentősen megkönnyítik a CR-V mindennapos használatát. A csomagterajtó nyitási magassága például programozható, így az alacsonyabb garázsok plafonjának sem ütközik neki, a középkonzolon kialakított tárolórekesz pedig háromféle módon is használható. Nagy könnyebbséget jelentenek a 60/40 arányban osztott hátsó ülések is, ugyanis egyetlen mozdulattal síkba dönthetők, így gyorsabban és könnyebben pakolhatók be a poggyászok.

Megalkotásához a Honda mérnökei a Fejlett Kompatibilitású Tervezés (Advanced Compatibility Engineering, ACE™) következő nemzedékét dolgozták ki. Ennél már váznyúlványok teljes hálózata felel az ütközési energia elnyeléséért, sőt minden modellváltozathoz alapáron jár a menetbiztonsági és vezetést segítő eszközöket magában foglaló, speciális kamerákra, valamint radarokra épülő Honda SENSING™ rendszer.

1. JATO Dynamics (2013. január és 2017. december közötti időszak) Vizsgált piacok: EU + EFTA, NAFTA, Kína, Japán, Brazília, Oroszország, India, Indonézia, Ausztrália, Argentína, Dél-Afrika, Dél-Korea, Thaiföld, Vietnam.
2. Legmagasabb felszereltségi szint esetén.

## **2. Stílusos, sportos külső megjelenés - ismerős sziluettel - és prémium minőségű belsőtérrrel**

- Szélesebb és magasabb a kifutó modellnél, ugyanakkor hosszabb a tengelytáv és nagyobb, szélesebb kerékhátrati ívek, illetve abroncsok teszik tekintélyt parancsolóvá a modellt
- A modern és dinamikus SUV-stílus nélkülözi a felesleges vonalakat
- A hosszabb tengelytávnak, valamint a nagyobb kereknek és abroncsoknak köszönhetően erőteljes, atletikus kisugárzás jellemzi a modellt
- Fejlett aerodinamikai kialakítás, melynek a – CR-V esetében elsőként alkalmazott – Honda Aktív Hűtőrács is a része
- A kiváló minőségű anyagokból felépülő, prémium belsőtér erőt és megbízhatóságot sugároz

A vadonatúj CR-V sziluettje a kifutó modelléhez hasonlít, formavilága azonban még kifinomultabb és sportosabb. A friss, modern megjelenésű karosszéria szélesebb és magasabb a korábinál, vonzerejét pedig nemcsak a nagyobb, feltűnőbb kerékhátratok és az élesebb – motorháztetőn és sarkokon kialakított – kontúrok fokozzák, hanem a Honda új arculatához igazodó orr-rész és fényszórópár is.

A tervezési folyamat során modern, lendületes kocsitest született, ami a gyakorlati szempontoknak is messzemenőkéig megfelel. Tetszetős arányai és letisztult felületei a kortárs stílushoz igazodnak, egyszersmind nélkülözik a túlzó hatású, felesleges vonalakat.

A modellfrissítés egyik legfőbb hozadéka a 30 mm-rel megnövelt tengelytáv, ami egyfelől nagyobb utastér kialakítását tette lehetővé, másfelől még terebélyesebbnek és erőteljesebbnek láttatja az autót, pláne, hogy a kerek közelebb kerültek a sarkokhoz. A nagy kerékhátrások és abroncsok, valamint a rövid túlnyúlások atletikussá teszik az összehatást, akár csak a dupla kipufogóvég.

Az új Honda arculatba illeszkedő, hangsúlyos orr-részt szemlélve a szárnyaszerű forma és a jellegzetes, LED-es fényszórópár tűnik fel elsőként, ezt követően vándorol a tekintet a korábinál letisztultabb lökhárítóra, ami a karcsú hűtőrácsnak is keretet ad. A motorháztető éles vonalai az A-oszlopokkal egy síkba hozott szélvédőig húzódnak, innen futnak tovább a lendületes tetővonalat követve egészen a csomagtérajtóra szerelt légtérrelőig.

Hátul – szemben a korábbi CR-V-vel – ugyancsak éles körvonalak határozzák meg az összképet, erre a határozottságra játszanak rá a szélesebb kerékjáratok mögé bújtatott, látványos kerekek. A dinamikus külcsínhez a magasan meghúzott, hátrafelé egyre szélesedő, vállszerű övonal is nagyban hozzájárul, miként a finoman emelkedő alsó csík is lendületesebbnek mutatja a Honda újdonságát.

Igencsak jellegzetes a finoman megdöntött, krómozott felső ablakvonal is, melynek alábukó vége a C-oszloppal párhuzamosan halad, mígnem összetalálkozik az alsó díszléccel.

Az egyedi, éles vonalakkal határolt, LED hátsó lámpák L alakot formázva, az övonal magasságában nyúlnak be a hátsó szélvédő alá, szinte teljesen kitöltve a szabad teret. A két lámpa között krómozott, szárny alakú díszítőelem hirdeti a CR-V prémium mivoltát, s persze nyugtázza le a szemlélőket minden környezetben.

Az új CR-V vásárlói nyolc fényezés közül választhatnak:

Rallye Red, Lunar Silver (metál), Modern Steel (metál), Cosmic Blue (metál), Premium Crystal Red (metál), Platinum White (gyöngyházmetál), Crystal Black (gyöngyházmetál) és Premium Agate Brown (gyöngyházmetál).

A CR-V, modellváltozattól függően, 17", 18" vagy 19"-os könnyűfémmelni-garnitúrával érkezik; a leggazdagabban felszerelt kivitelnél pedig az üveg panorámatető az alapfelszereltség része.

### **Fejlett, aerodinamikailag hatékony formaterv**

A vadonatúj Honda CR-V aerodinamikai szempontból is zászlóvivő kategóriájában<sup>3</sup>, a tervezési folyamatnak éppúgy szerves része volt a számítógépes áramlástani vizsgálat, valamint a szélcsatornában végzett kísérletek. Utóbbiakat kisméretű modellel és teljes méretű autóval is számtalanszor elvégezték, sőt a Honda történetében először „futópados” szélcsatornában is optimalizálták a karosszériát.

A mélyre ható elemzés mutatott rá, hogy a vékony A-oszlopokat érdemes a „vállnál” beljebb helyezni, ám a síkba hozott szélvédő, valamint a motorháztető takarásában megbúvó, süllyesztett ablaktörlők előnye megmutatkozott. A gondosan formázott első lökhárító hasonlóképpen fontos szerepet játszik a légáram irányításában, ezt mutatja, hogy ügyesen rajzolt vonalai jelentősen mérsékelik a turbulenciát a motorháztető első pereme körül. A letisztult, cápauszony jellegű antennával ellátott tető, valamint a motor- és padlólemez-borítás csökkenti a légellenállást és a felhajtóerőt, ugyanakkor javítja az útfekvést.

A hátsó lökhárító szélein megfigyelhető mélyedések az autó középrésze felé, majd a lámpák irányába terelik a menetszelet, megakadályozva a turbulenciák kialakulását. A különleges formájú csomagterajtó-szpoiler szintén a légörvények keletkezésének hivatott útját állni, a szemet gyönyörködtető megjelenés csak hab a tortán. Azzal, hogy az elődmodellhez viszonyítva jelentősen mérséklődött a légellenállás, a karosszériaelemeknél és a kiszögelléseknél előforduló apró hangrobbanások kockázata is csökkent, tehát még csendesebbé vált az utastér.

A krómozott első Honda-embléma alatt kialakított légbeömlőket a Honda által fejlesztett Aktív Hűtőrács (Active Shutter Grille) rendszer szabályozza, tovább fokozva az üzemanyag-hatékonyságot. Alapesetben a rostélyok – amennyire lehet – zárva vannak, hogy jobb legyen az aerodinamikai teljesítmény, szükség esetén viszont egy elektromos léptetőmotor kinyitja őket, hogy a menetszél bejuthasson a motortérbe. A vezérlőegység a hűtőfolyadék, a váltóolaj és a légkondicionáló hőmérsékletét figyelembe véve határozza meg, hogy mikor nyisson a rendszer.

### **Prémium minőségű belsőtér**

A terebélyes, vízszintes díszcsíkkal kiegészített műszerfalnak köszönhetően még tágasabbnak hat a kabin, a kiváló alapanyagok pedig magas minőségérzetet biztosítanak.

A jellegzetesen varrt, kellemes tapintású, fényes, fekete díszléccel kettéosztott panel a teljes műszerfalon végigfut, ahogy a kellemesen puha anyagokból készül az ajtókárpitok felső része is. Hogy az elől utazókat még nagyobb lábtér várhassa, a műszerfal alsó vonalát kissé megemelték, és természetes hatású, famintás betéteket helyeztek el az ajtókon, illetve a műszerfal alsó részén.

Igen magas színvonalról árulkodnak a levegőzűrőrostélyok látványos, fémhatású keretei, valamint a szintén fémes megjelenésű díszítőelemek a kormánykeréken, a kilincseken és a légkondicionáló kezelőpaneljén. Elsőrangú az ülések alapáron kínált, fekete szövetkárpitja is, nem beszélve a fekete vagy világos színben választható, feláras bőrbevonatról, amivel valóban a luxusautók szintjére emelhető a CR-V.

A Honda mérnökei a műszerfal elemeit is átrendezték. A középkonzolt immáron egyetlen nagyméretű érintőképernyő uralja, ezt egészíti ki a 7 hüvelykes Vezetői Információs Felület (Driver Information Interface, DII) névre keresztelt, multiinformációs kijelző, amit közvetlenül a vezetővel szemben helyeztek el. A gombok és kapcsolók elrendezése szintén logikusabb

lett, nem mellesleg leegyszerűsített kezelőpanelt kapott a légkondicionáló is, amelyet a központi érintőképernyő alá raktak a tervezők.

A könnyebb kilátás érdekében a korábbiaknál 10 mm-rel vékonyabb A-oszlopokat alkalmaztak. Ez a megoldás a CR-V kategóriájának legnagyobb látómezejét eredményezte, mindazonáltal a biztonság természetesen maradt a régi, az új oszlopok ugyanis ultranagy szakítószilárdságú acélból készülnek. További jó hír, hogy a látómező nemcsak vízszintesen, hanem függőlegesen is nőtt – az új, 60 mm-rel rövidebb motorháztető jóval kevesebbet takar ki az útból.

### **Teljes okostelefon-integráció**

A második generációs, intuitívan kezelhető Honda Connect-szoftver megannyi szolgáltatással jár az utazók kedvében, többek között Apple CarPlay<sup>4</sup> és Android Auto alapú okostelefon-kapcsolat kiépítésére is alkalmas.

Az Apple CarPlay integrálásával lehetővé vált, hogy az iPhone funkciói az autó beépített képernyőin keresztül is kiaknázhatók legyenek, így még kényelmesebb és élvezetesebb lett a CR-V használata. Segítségével a vezető iránymutatást kérhet, hívásokat indíthat, üzeneteket küldhet, illetve fogadhat, és természetesen zenét is hallgathat, mindezt úgy, hogy az Apple-féle Sirinek ad hangutasításokat.

Az Android Autót úgy tervezték, hogy egyszerű, intuitív utasítások révén legyenek kezelhetők a különféle Android operációs rendszerrel működő okostelefonok. A különleges program érintőképernyővel és hangutasításokkal is irányítható, minimális időre vonja el tehát a figyelmet a vezetéstről. A rendszer a Google Maps és Google Now mellett az üzenetküldés, a zenehallgatás funkcióit is képes elérni, sőt egyéb programok kezelését is lehetővé teszi.

### **Színes információs kijelző a vezető számára (Driver Information Interface, DII)**

A kormánykerék mögé helyezett, vadonatúj műszeregység középpontjában nagyméretű, hétcolos, színes TFT-LCD kijelző áll, ami a Vezetői Információs Felület (Driver Information Interface, DII) nevet kapta. Az új DII a hűtőfolyadék-hőmérséklet és az üzemanyagszint visszajelzője közé került, s többek között a sebességmérőt, valamint a vízszintesen mozgó fordulatszám-mérőt foglalja magában. A DII képességeit kihasználva a vezető számos „tartalmi zóna” közül választhat. Megtekintheti például a szórakoztatóelektronikai és információs rendszer különféle adatait, a navigációs rendszer térképét, illetve a kapcsolódó utasításokat, elolvashatja az SMS-ek és e-mailek szövegét, sőt a hangvezérlés révén válaszolhat is rájuk. Mindemellett listázhatja az okostelefonban elmentett számokat, és az



utazással, az autóval, valamint az összerékhajtási rendszerrel kapcsolatos adatokat is előhívhatja.

A DII adatainak böngészésére, illetve kiválasztására a kormánykerék bal oldalára helyezett kezelőszerv szolgál. Ennek segítségével kapcsolhat a vezető a DII üzemmódjai, illetve tartalmi zónái között, mi több, akár szöveges keresést is indíthat, így könnyedén megtalálhatja kedvenc zeneszámait, felhívni kívánt ismerőseit. Szintén a volán bal oldalán fellelhető gombokkal vezérelhető a Bluetooth® HandsFreeLink® rendszerű telefonkihangosító. A kezelőszervek többsége és a DII egyaránt a vezető látómezőjébe esik, így nem kell elfordítania fejét az elektronikai rendszerek kezeléséhez.

A sebességrögzítő gombjai is ennek okán kerültek a jobb oldali kormánykapcsolóra - innen könnyen és biztonságosan vezérelheti a rendszert a vezető.

<sup>3</sup> A Honda saját mérései alapján.

<sup>4</sup> Magyarország nem támogatja az Apple CarPlay funkciót.

### **3. Az erős, benzines motor a kimagasló valós használati értéket ötvözi a kellemes vezetési élménnyel**

- Az 1.5 VTEC TURBO motort kategóriaelső teljesítmény és egyedülálló üzemanyag-hatékonyság jellemzi
- A fejlett technikai megoldások révén csökkent a tömeg és a belső súrlódás, továbbá gyorsabbak lettek a gázreakciók
- A Honda legfrissebb CVT-váltója egyenletes nyomatékleadással és közvetlen működéssel örvendezteti meg a pilótát

Az új CR-V a Honda 1,5 literes, benzines VTEC TURBO erőforrásával érkezik a kereskedésbe. Ezt a motort elsőként a Civic legújabb nemzedékénél vetette be a gyártó, ám kifejezetten a CR-V-hez hangolták, akárcsak a turbófeltöltőt. Kimagasló fejlettségéről tanúskodik, hogy teljesítmény és üzemanyag-hatékonyság terén is kategóriája egyik legjobbja, aminek kezelését megannyi különleges technikai megoldás teszi könnyebbé.

A hatfokozatú kézi váltóval társított 1.5 VTEC TURBO csúcsteljesítménye 173 LE (127 kW/5600 f./perc), míg a CVT-vel felszerelt modellváltozatnál 193 LE (142 kW/5600 f./perc) repíti előre a kocsitestet. Eltérőek a nyomatékadatok is; míg a manuális erőátvitellel kínált kivitel esetében 220 Nm-nél tetőzik a görbe (1900-5000 f./perc), a CVT-nél 243 Nm mérhető (2000-5000 f./perc).

Az új VTEC TURBO motor emissziója a kategória egyik legalacsonyabbja. A hivatalos mérések alapján a kézi váltós, fronthajtású CR-V CO<sub>2</sub>-kibocsátása mindössze 143 g/km, és roppant alacsony értékek szerepelnek az összkerekes, manuális verzió (151 g/km) és a kizárólag négykerék-hajtással rendelhető CVT-változat (162 g/km) adattáblázatában is. Szintúgy tiszteletre méltóak a fogyasztásra vonatkozó számok, lévén, hogy a CR-V 6MT FWD akár 6,3 liter benzinnel is beéri 100 km-en, és igencsak madárétkű a 6MT AWD (6,6 l/100 km) és a CVT AWD (7,1 l/100 km) is.

Jóllehet a fogyasztási és károsanyag-kibocsátási adatok jelentősen javultak az előző modellhez mérten, a menetteljesítmények még kedvezőbbek. Ezt bizonyítja, hogy a CR-V 9,3 másodperc alatt gyorsul álló helyzetből 100 km/óra-ra, végsebessége pedig eléri a 211 km/órát.

A VTEC TURBO erőforrás fejlesztésénél kidolgozott innovatív technikai megoldások a motor tömegét és a belső súrlódást is jelentősen mérsékeltek, egyebek mellett ennek tudható be, hogy még gyorsabbak a gázreakciók.

### Hengertömb és főtengely

A kis tömegű, présöntött alumíniumblokkba különálló, megerősített, szintén kis tömegű csapágyfedelek kerültek, míg a hosszú élettartamról öntöttvas hüvelyek gondoskodnak. A könnyű, edzett főtengely csapjait egytől egyig mikropolírozzák, hogy még kisebb legyen a belső súrlódás.

### Hengerfej és vezérlés

A kis tömegű, dupla vezérműtengelyes, dugattyúként négyszelepes hengerfejet présöntéssel, alumíniumötvözetből készítik. Érdekessége, hogy a kipufogócsatornák az öntvényen belül kapnak helyet, így a hagyományos, különálló leömlősor elhagyható. Emellett kis súrlódású, csendes működésű, gondozásmentes vezérműláncokat alkalmaztak, melyek élettartama megegyezik a motor élettartamával.

A kis súly a vezérlésnél is rendkívül fontos volt, ezért üreges, vékony falú vezérműtengelyeket építettek be, a kipufogószelepek belsejét pedig szódiummal töltötték fel, ami kedvezőbbé tette az üzemanyag-fogyasztást és a károsanyag-kibocsátást, s hozzájárult a teljesítmény növekedéséhez. A szelepbe töltött szódium hőleadását a kipufogócsatorna hűtőfolyadék-köpenye segíti - amint a szelepfej megközelíti, illetve eléri a hengerfejet, a teljes szelep visszahűl. Ezzel sikerült kiküszöbölni a hagyományos turbómotorok egyik nagy hátrányát, miszerint az indokoltnál dúsabb üzemanyag-levegő keverék szükséges, hogy az üzemanyag visszahűtse a kipufogószelepet. A szegényebb keverék hatására csökkent az üzemanyag-fogyasztás, valamint a károsanyag-kibocsátás, egyszersmind számottevően nőtt a motor hatékonysága, illetve ereje.

A Dual-VTC szelepvezérlési rendszer a szívó- és kipufogószelepek nyitási-zárási idejét egyaránt függetlenül szabályozza az aktuális vezetési viszonyoknak megfelelően, így mindig optimális az égés. A szelep-összenyitási idő meghatározásakor az abban a pillanatban lévő fordulatszámot és terhelést is figyelembe veszi a rendszer, ezzel is növelve a teljesítményt és csökkentve a reakcióidőket.

### Dugattyúhűtési és súrlódáscsökkentési technológiák

A precízen megmunkált dugattyúk biztos, kiegyensúlyozott égési folyamatot garantálnak, és a hatékonyságot is fokozzák, ugyanis a dugattyútetőkön mélyedéseket alakítottak ki a

tervezők. Nem hagyományosak a súrlódáscsökkentő bevonattal ellátott dugattyúszoknyák sem. Optimalizálásukkal minimálisra csökkent a mozgó tömeg, mérséklődtek a rezgések és nőtt a hatékonyság. Magukat a dugattyúkat két – a dugattyútető alatt elhelyezett – olajbefecskendező-fej hűti, a dugattyúgyűrűk pedig ionbevonatot kaptak, hogy még kevésbé vibráljon és a lehető legnagyobb teljesítményt adja le az 1.5 VTEC TURBO motor.

A precíz, két lépcsős platóhónolás által létrejött, ultrafinom felület csökkenti a súrlódást a dugattyúk és hengerfalak között. A kétlépcsős platóhónolásnál – a hagyományos eljárással szemben – két marási folyamaton megy át a munkadarab. Ez természetesen a motor élettartamának meghosszabbítását szolgálja, de a kifinomult járáskultúrához is elengedhetetlen.

A belső súrlódás csökkentésének érdekében tényleg mindent bevetettek a Honda szakemberei, a motorolaj viszkozitása 0W-20, az olajpumpa kétfázisú szelepet kapott, a főtengely súlya alacsony, az olajtömítések és az olajlehúzó-gyűrűk súrlódása pedig a lehető legkisebb.

#### Kis tehetetlenségi nyomatékú, egycsatornás turbófeltöltő elektronikus megkerülőszeleppel

A piacon fellelhető kis hengerűrtartalmú, turbós erőforrások feltöltőjéhez mérten a VTEC TURBO egységek turbója kompaktabb, és a lapátkerék átmérője is kisebb. Ennek köszönhető a gyors gázreakció és a közvetlen viselkedés. Az egycsatornás kialakításból fakadóan a VTEC TURBO motorok feltöltője hamarabb építi fel a nyomást és kis gázadásoknál, alacsony fordulatszámon is hatékony. Ráadásként elektronikusan vezérelt, precízen szabályozható megkerülőszelep mellett döntöttek az alkotók.

#### **Optimalizált, automatikus CVT-váltó**

A CVT-váltót alapjaitól tervezték újra a Honda munkatársai, hogy megfeleljen a legújabb VTEC TURBO erőforrások támasztotta követelményeknek. A nyomatékelosztót kettős, lapátkerekes lengéscsillapítóval látták el, hogy finomabb legyen az erőátvitel, könnyebb a kezelhetőség és gördülékenyebb, mégis dinamikusabb a gyorsulás.

Szemben a hagyományos, erőteljes gyorsításnál „késlekedő” CVT-rendszerekkel, az új berendezés működése sokkal közvetlenebb és egyenletesebb, s mivel úgy tűnik, hogy fokozatokat kapcsol – a gázreakciók és a visszajelzések alapján is –, olyan érzése lehet a vezetőnek, mintha dupla kuplungos váltó dolgozna a modellben.

Az élvezetes és biztonságos közlekedést szem előtt tartva két különleges vezérlőprogramot is írtak a CVT-váltóhoz.

A Korai Visszaváltások Fékezésnél (Early Downshift During Braking, EDDB) névre keresztelt vezetési segédlet a motorféket is segítségül hívja a lassítások során. Ha a rendszer úgy érzékeli, hogy a vezető fékez, esetleg lejtőn gurul vagy kanyarhoz érkezik, az EDDB automatikusan felpörgeti a motor fordulatszámát, még nagyobb motorfékerőt biztosítva a lassításhoz. Ezzel a módszerrel a fékezések, illetve kanyarok után gyorsabban felvehető a korábbi tempó.

Nagy segítséget jelent a Fast Off program is, hiszen figyeli, hogy a vezető milyen gyorsan lép le a gázpedálról, s ha veszélyhelyzetet érzékel, magasan tartja a motorfordulatot, hogy még nagyobb legyen a motorfék. A rendszert Európa nagy sebességű, többsávos útjain tesztelték, arra törekedve, hogy a lehető legbiztonságosabbá tegye a közlekedést. Például ha a vezető előzésbe kezd, de félbe kell hagynia a műveletet egy szemből érkező jármű miatt, és hirtelen lelép a gázpedálról, a Fast Off magasan tartja a fordulatszámot, hogy amint lehetőség nyílik, befejezhesse a manővert.

#### **4. Minden idők legkifinomultabb CR-V-futóműve lenyűgöző menetdinamikát és példaértékű menetkomfortot biztosít**

- A karosszériaszervezet könnyebb és erősebb, mint valaha, többek között ennek tudható be a finoman hangolt menetdinamika
- A karosszériaszervezet gyártásához új generációs, ultranagy szakítószilárdságú acélt is felhasználnak, így javultak a menettulajdonságok és menetbiztonság terén is jobban teljesít a modell
- Az innovatív összeszerelési technikák fokozzák a merevséget és kedvezőbb NVH-értékekkel ruházzák fel a CR-V-t
- A vadonatúj futómű kivételes menetkomforttal és magával ragadó vezetési élménnyel nyűgözi le a sofőrt
- Kategóriája egyik leghalkabb utasterével rendelkezik, amit zajkioltó rendszer tesz igazán csendessé

A vadonatúj CR-V alá minden eddiginél kifinomultabb felfüggesztés került, így vezetési élmény és menetkomfort tekintetében is a legmagasabb színvonalat képviseli.

A kis tömegű, rendkívül merev, alacsony súlypontú karosszériaszervezethez kifinomult első és hátsó felfüggesztés kapcsolódik, amit új menetbiztonsági eszközökkel és változó áttételű kormányművel társítottak. A Real Time AWD névre keresztelt, Intelligens Vezérléssel (Intelligent Control System™) irányított összkerékhajtási rendszer a Honda egyik legfrissebb fejlesztése, ami a megnövelt szabad hasmagassággal kiegészítve igazán komoly terepképességekkel ruházza fel a CR-V-t.

A kis tehetetlenségi nyomatékú, nagy merevségű, kimagasló szakítószilárdságú alapanyagokból készített karosszériaszervezet az iparág egyik legfejlettebb konstrukciója. Megalkotásába az új generációs, melegen sajtolt, nagy szilárdságú acélt gyártó beszállítókat is bevonta a Honda, e közös munka gyümölcének tudható be az erősebb, még könnyebb kocsitest, valamint, hogy nulláról 9 %-ra nőtt a speciális fém aránya. További fontos változás, hogy a karosszériaszervezet a korábbi 9 helyett immáron 36 %-ban tartalmaz 780 MPa, 980 MPa és 1500 MPa szilárdsági értékű acélokat.

**Új, fejlett, önhordó padlólemez**

Az elsőrangú alapanyagok és a kifinomult mérnöki megoldások hatásai a CR-V új platformján érhetők leginkább tetten. Ultramodern mivoltából fakadóan könnyebb, mint az előző nemzedék, torziós merevsége pedig 25 %-kal javult. Ez természetesen az NVH-értékekre is kedvező hatással volt, még kifinomultabbá vált tehát a típus és a minőségérzet is tovább nőtt.

Ezt fejeli meg a karosszériaelemek összeszerelésénél alkalmazott innovatív, különösen hatékony kötési eljárás. A gyártási folyamat érdekessége, hogy elsőként a belső vázat állítják össze, ezt követi a külső egység, majd a kötések elkészítése, szemben a klasszikus felállással, mikor elsőként a külső váz születik meg, s azután kerül terítékre a belső szerkezet, valamint a kötések kialakítása. Az új módszer jelentősen növeli a karosszériamerevséget, miként a kritikus részeken – 40-45 mm helyett – 20 milliméterenként alkalmazott ponthegeztések is. Lényeges adalék, hogy a modern eljárásokból fakadóan a kocsitest élettartama is nagyobb lett.

A formatervezés, a gépészet és a gyártás kapcsán bevezetett újítások hatására a teljes kocsitest csavarodási merevsége 35 %-kal lett jobb, míg torziós merevsége 25 %-kal nőtt. Ez egy még finomabban hangolt futómű beépítését tette lehetővé, így jobb lett a már eddig is kiváló menetkomfort, ami természetesen megfelel az európai biztonsági szabályoknak és elvárásoknak, valamint még könnyebben kezelhetővé vált az autó.

### **Lenyűgöző menetdinamika és példaértékű menetkomfort**

A merev karosszériához társított, tovább fejlesztett futómű hihetetlen vezetési élménnyel ajándékozza meg a pilótát, nem csoda, hogy a Honda szakemberei szerint ez a CR-V történetének leginkább vezetőközpontú modellje. A múltban alkalmazottnál sokkal fejlettebb, új futómű-konstrukció a legrosszabb minőségű utakon is kiváló menetkomfortot biztosít, különösképpen, hogy számos kezelhetőséget javító műszaki megoldást dolgoztak ki a mérnökök.

A szélesebb karosszéria és a nagyobb tengelytáv ugyancsak elősegíti a jobb úttartást, ahogy a nagyobb kerekek és abroncsok is. Annak dacára, hogy a szabad hasmagasság 35 mm-rel nőtt, a CR-V tömegközéppontjának talajhoz viszonyított távolsága nem változott.

Az ultramodern padlólemez optimális alapként szolgált a jelentősen tovább fejlesztett, magával ragadó vezetési élményt nyújtó felfüggesztés számára. Az új CR-V egy fürge és agilis szabadidő-autó, ami villámgyorsan, ugyanakkor kiszámíthatóan reagál a pilóta parancsaira. Erre utal a tervezés során megfogalmazott „*Egy mozdulat, egy utasítás*” filozófia

is, kihangsúlyozva, hogy a CR-V minden helyzetben precízen irányítható, azonnal válaszol a vezető mozdulataira és kifejezetten gyors.

Az első kerekeknél alkalmazott, alsó-lengőkaros, MacPherson rendszerű felfüggesztés nagy oldalirányú merevséggel járul hozzá a pontos irányíthatósághoz, hosszirányban viszont kevésbé merev, hogy a menetkomfort is elsőrangú legyen. A legújabb Civicnél is alkalmazott, dupla fogaskerekes, elektronikus rásegítésű szervokormányt (EPS) kifejezetten a CR-V küldetésének és európai vásárlók igényeinek megfelelően hangolták a fejlesztők. Ez a konstrukció páratlanul pontos visszajelzésekkel segíti a precíz irányítást, mindazonáltal kifinomultan és lineárisan működik.

Hogy minél kevesebb rezgés jusson a volánra, a kormányrúd átmérőjét 33 mm-rel megnövelték (ez +36% az elődmodellhez mérten), a kis tömegű szervomotor pedig a dupla fogaslécra került, nem magára a kormányrúdra, ahogy az a hagyományos rendszereknél megfigyelhető. Sokkal könnyebbé vált a kis sebességű manőverezés is, a kormányelfordulási tartomány ugyanis 26 %-kal kisebb lett. Ez azt jelenti, hogy végállástól végállásig mindössze 2,3 fordulatot tesz a volán.

Hátul vadonatúj, multi-link lengőkarrendszer állt szolgálatba, ami nagy sebességnél is rendkívül stabilabbá teszi a CR-V-t, és – a finom EPS-hangolással együtt – a kiváló menetkomforthoz, a kiszámítható reakciókhoz és a könnyű kezelhetőséghez is hozzájárul. A merev hátsó stabilizátorrúd gyorsabb kanyarvételeket tesz lehetővé és mérsékeli a karosszériadőlést, míg a gumiszilentelekkel felfogatott segédkerettel még csendesebbé vált az utastér.

Hogy a felfüggesztések kellőképpen el legyenek különítve a kocsiesttől és a vibrációk ne juthassanak át a karosszériára, előre és hátra egyaránt hidraulikafolyadékkal töltött bakokat építettek. Ezzel a megoldással eddig jóformán csak luxusautóknál találkozhattunk, ahogy a tovább fejlesztett fékrendszer is a felsőbb kategóriákat idézi.

A nagyobb menetbiztonság jegyében elől 5, hátul 8 mm-rel nagyobb átmérőjű tárcsák emésztik fel a mozgási energiát, tehát immáron 296, illetve 300 mm-t mérhetünk. A hatékonyságot Elektronikus Fékerő Fokozó (Electric Brake Booster, EBB) növeli, bevezetésével fékerő és adagolhatóság terén is kategóriaelső lett a CR-V. Az EBB segítségével gyorsabban és erősebben fékezhet a vezető, különösképp, hogy a vezérlőegység az aktuális sebességet és a fékpedálra ható nyomóerőt figyelembe véve határozza meg a kifejtett fékerő mértékét.



### **Agilis Vezetési Segédlet (AHA)**

A CR-V először kapta meg az Agilis Vezetést Támogató Rendszert. Ez tulajdonképpen nem más, mint egy elektronikusan vezérelt menetstabilizáló, amit kifejezetten az európai útviszonyokat és vezetési stílust alapul véve alkottak meg a mérnökök. Ahogy azt a Honda menetbiztonsági eszközeitől megszokhattuk, szinte észrevétlenül segíti a vezetőt, hogy kis és nagy sebességnél, illetve szelíd és erőteljes kormánymozdulatoknál egyaránt kockázatmentesen, kifinomultan autózhasson.

### **A kategóriája egyik legkifinomultabb beltere**

A vadonatúj platform végtelenül csendes és szofisztikált, kedvező NVH-értékű belső tér kialakítására adott lehetőséget. Tulajdonképpen sem a zajok és sem a rezgések nem jutnak be az utastérbe, amihez persze a korszerű szigetelő- és tömítőanyagok is hozzájárultak.

A motorhangot a – most elsőként alkalmazott – Aktív Zajkioltó Rendszer (Active Noise Cancellation, ANC) tartja távol a fülektől. Az alapfelszereltségként kínált berendezés főként az alacsony frekvenciájú hangokat „szűri ki”, méghozzá két mikrofon segítségével, melyek folyamatosan figyelik az utastér zajait. A rendszerhez társított hangszórók szükség esetén olyan frekvenciájú jelet bocsátanak ki, ami kioltja a zavaró hangot. Az ANC menet közben mindig működik, függetlenül attól, hogy a pilóta bekapcsolja-e az audiorendszert.

Jócskán csökkentik az utastérbe jutó motorzajt a motorház oldalaira, a motorháztetőre, a tűzfalra és a műszerfal alá helyezett szigetelőpanelek, valamint az alsó burkolatok. Ezt a célt szolgálja az egy darabból álló padlókárpit is, akárcsak az A-oszlop síkjába épített szélvédő, a stratégiai pontokra illesztett karosszériatömítések és hangszigetelések (pl. az oszlopok belsejében).

Az oszlopokba integrált elválasztók megakadályozzák az alulról érkező hangok terjedését, a háromrétegű ajtószigetelések pedig kirekesztik a menetszél és az utca zajait. Mindezt ún. szigetelőblokkokkal egészítették ki, melyek az oldalablakok alján és sarkaiban bújnak meg, útját állva minden zúgásnak, ami a CR-V utasait zavarhatná.

Persze az a legjobb, ha nem is keletkezik zaj, ezért a karosszériaelemeket számítógép-alapú eljárással (Computer Aided Engineering, CAE) tervezték meg, kis túlzással végleg búcsút intve a robbanásszerű hangoknak. Mindemellett hangszigetelő betétek kerültek az első és hátsó kerékdobokba, valamint a padlóra is, tovább csökkentve a zajt és a vibrációt.



## **5. A tovább fejlesztett műszaki alapok jelentősen növelik a CR-V AWD használati értékét és terepképességeit**

- A szabad hasmagasság nőtt az elődmodellhez viszonyítva
- A Honda által kidolgozott AWD-vezérlőszoftver legújabb verziója még jobb terepképességeket biztosít, és gyorsabb kanyarvételeket tesz lehetővé
- Az összkerekhajtási rendszer automatikusan lekapcsolja a hátsó tengelyt, ha nincs szükség fokozott tapadásra

Az új CR-V kiváló terepképességeihez már maga a padlólemez is hozzájárul, hiszen a szabad hasmagasság nőtt az elődmodellhez mérten, a tömegközéppont talajhoz viszonyított távolsága azonban nem változott.

Ha kihúzzuk a centit az autó alja és az út között, 191 mm-t jegyezhetünk az elsőkerék-hajtású kivitelnél és 201-et az összkerekesnél. Ez azt jelenti, hogy a szabad hasmagasság mindkét modellváltozat esetében 35 mm-rel gyarapodott. A növekedésben természetesen a nagyobb felnik és abroncsok is közrejátszottak, amellet, hogy a tekintélyt parancsoló formavilágnak is szerves részei.

A Valós Idejű Összkerekhajtás (Real Time AWD) része az Intelligens Vezérlés (Intelligent Control System™) így ez a konstrukció a Honda legújabb, legmodernebb összkerekes erőátviteli rendszere. Legfőbb előnye – a kiváló tapadáson felül –, hogy kedvező üzemanyag-fogyasztással és könnyű irányíthatósággal ajándékozza meg a tulajdonosokat. Alapesetben az első tengelyt hajtja, de ha a szükség úgy hozza (pl. dinamikus indulásnál) a hátsó kerekeket is bevonja az erőleadásba.

A kardántengelyt többtárcsás, elektronikus szabályozású, hidraulikus kuplung kapcsolja össze a hátsó differenciálművel, gyors és hatékony működést biztosítva minden helyzetben. Kis tömege és üzemanyag-hatékony konstrukciója a teljesítményre, a terepképességekre és a menetbiztonságra is pozitív hatással van, továbbá sokoldalúbbá varázsolja a modellt, hiszen csak akkor kapcsolja be a hajtásba a hátsó tengelyt, ha tapadásvesztést érzékel, egyéb esetekben plusz terhelés nélkül dolgozhat az erőforrás.

A szoftverfrissítések hozományaként az AWD rendszer immáron 550 Nm-es (+10% az elődmodellhez mérten) forgatónyomatékot is képes a kerekre juttatni. Emellet a vonóerő elosztása is hatékonyabbá vált: akár a nyomaték 60 %-a is „hátra küldhető”. Ez számottevően

növeli a tapadást csúszós úton, egyúttal csökkenti a reakcióidőt és megkönnyíti az emelkedők leküzdését.

Az AWD vezérlőszoftverének mélyreható optimalizálásával a kanyarvételi tulajdonságok is javultak, az elektronika ugyanis folyamatosan figyeli a sodródás, valamint a kormányelfordítás mértékét, és a lehető legegyszerűsebb működésre törekszik.

## **6. Kiemelkedő helykínálat – ez minden idők legnagyobb CR-V-utastere**

- A nagyobb tengelytávnak és a szélesebb kocsiestnek hála tágasabbá válhatott a belsőtér
- Nagyobb helykínálat az utasoknak, valamint – a modell történetében először– hétszemélyes változatban is megrendelhető a CR-V (AWD verzió)
- Tágas csomagtartó - a modell történetének legnagyobb rakodónyílásával
- A fejlett kényelmi felszerelések között olyan csemegék szerepelnek, mint az egy mozdulattal dönthető ülések vagy a motoros mozgatócsomagrajtó<sup>5</sup>

A vadonatúj CR-V nemcsak sokoldalúbb, kifinomultabb és minőségibb, mint felmenője, hanem méretesebb is – a hosszabb tengelytávnak és a szélesebb kialakításnak köszönhetően jóval bőségesebb helykínálattal kecsegtet.

Minden utast tágas, kényelmes környezet várja, hiszen a tengelytáv 30 mm-rel gyarapodott (2660 mm), az első és hátsó ülés közötti ún. tandemtávolságot pedig 50 mm-rel megtoldották a tervezők. Ráadásul 5 mm-rel nagyobb lett az első fejtér, és hátul, csípőmagasságban az eddiginél 16 mm-rel szélesebb hely várja az utasokat. A vékonyabb és laposabb lett a hátsó kerekek előtt elhelyezett üzemanyagtartály is, ebből ered a hátsó ülés lábterének 50 mm-es növekedése. Az első ülések támláit úgy formázták, hogy minél vékonyabbak legyenek és csak minimális teret vonjanak el helyet a hátsó lábtértől.

Az első ülések négy irányban állítható (hosszirányban 35, függőlegesen 80 milliméteres tartományban), motoros mozgatócsomag szintén komfortos utazásokat ígér, és bizony a hűvös téli napokon a gyorsan felmelegedő, energiatakarékos ülésfűtés is jó szolgálatot tehet. Az első ülések esetében minden felszereltségi szinthez jár, a hátsó ülések fűtése pedig a legmagasabb felszereltségi szint része.

A modell történetében először hétszemélyes utastérrel is kapható lesz a CR-V, és a harmadik sor nem afféle szükségmegoldásként szolgál majd, hanem hosszabb távokon is igénybe vehető, a lábtér ugyanis kivételesen nagy, a háttámlák pedig 101 fokos szöveget zárnak be az ülőlapokkal. A nagyobbra nyitható ajtók és az integrált belső kilincsek révén a be- és kiszállás könnyedségét illetően is a kategória egyik legjobbja a CR-V, ráadásul a hátsó ülés 150 mm-es tartományban tologatható előre-hátra, ami még kényelmesebb használatot és jobb variálhatóságot jelent a gyakorlatban.

A csomagtartó befogadóképessége szintén kimagasló, és rakodópereme is elismerést érdemel, hiszen minden eddigi CR-V nemzedékénél nagyobb. Ha a hátsó üléseket lehajtjuk, 1830 mm hosszú tárgyakat helyezhetünk be (1800 mm a hétülékes kivételnél), ami nem kevesebb, mint 250 mm-es növekedés az elődmodellhez mérten. Elismerésre méltó a beltér magassága is – akár 19,5"-os vázra épülő bringát is szállíthatnak a tulajdonosok.

Az új, egy mozdulattal dönthető, 60:40 arányban osztott, a korábbinál kicsivel lejjebb helyezett ülésorral gyorsan és könnyen alakítható ki hatalmas, síkpadlós raktér. A Honda mérnökeinek innovatív gondolkodásáról árulkodik, hogy az ülések alaphelyzetbe állításához is elég egyetlen mozdulat.

A CR-V-t megannyi új, modern kiegészítővel tették még sokoldalúbbá. Az új, két pozícióban rögzíthető csomagtérpadlóval például számtalan konfiguráció, többek között síkpadlós, nagy tárgyak szállítására is alkalmas raktér alakítható ki, és az sem elhanyagolható, hogy akár 100 kg-os poggyász is bepakolható.

A legfelső felszereltségi szinten motoros mozgatású csomagtérajtó is az alapfelszereltség része. Ez igencsak megkönnyíti a hétköznapiakat és nem jár kompromisszumokkal, mivel a maximális nyitási magasságot a tulajdonosok szabhatják meg, azaz elkerülhetik, hogy pl. a garázs falának vagy plafonjának ütközzön az ajtó. Szintén biztonsági célból jutott szerephez a Stop-and-hold funkció, amivel – 1185 mm alatt – bármely helyzetben leállítható a nyitási-zárási folyamat.

Az első ülések közé ékelt tárolórekesz háromféleképpen használható, tovább fokozva a variálhatóságot. „Konzoltálca” állásban például egy 5,5"-os okostelefon helyezhető be, a tulajdonos pedig eldöntheti, hogy előre vagy hátra fordítja a polcocskát, esetleg behelyezi a rekeszbe. Előre fordítva az okostelefon-tálca alatt jókora rejtett, biztonságos fakk bújik meg, míg ellenkező irányba behelyezve egy kisebb és egy nagyobb részre osztott tárolórekesz alakítható ki. A tálca eltávolításával a teljes tárolórekesz egybenyitható, ilyenkor egy kézitérő vagy egy notebook is gond nélkül behelyezhető.

A CR-V fejlettségéről árulkodik az utastérben fellelhető négy (!) USB-aljzat. Ezek közül az 1,0 és az 1,5 amperessel az első utasok eszközei tölthetők, a két 2,5 A-s pedig a hátsó sorban ülők kényelmét szolgálja.

Végül, de nem utolsó feljebb „költöztek” az ajtókba szerelt hangszórók, így elől és hátul is nagyobbak lettek az oldalzsebek (+48, illetve 63%-kal).

<sup>5</sup> Legmagasabb felszereltségi szint esetén

**7. A CR-V menetbiztonsági szempontból is az iparág legjobbjára, a Honda Sensing™ rendszer minden modellváltozathoz alapáron jár**

- Az új, speciális karosszériaszervezet és a tovább fejlesztett menetbiztonsági kiegészítők hozadékként még biztonságosabbá vált a CR-V
- Merevebb, erősebb, kevésbé deformálódó utascella teszi biztonságossá a közlekedést

- A Honda SENSING™ a legfejlettebb menetbiztonsági eszközöket foglalja magában
- Várhatóan a legmagasabb Euro NCAP-minősítést kapja meg a modell

A vadonatúj CR-V-t arra törekedve tervezték, hogy menetbiztonsági szempontból is a legjobb legyen az iparágban. Fejlesztői úgy alkották meg a kategóriaelső merevségű és szilárdságú karosszériát, valamint a menetbiztonsági eszközöket, hogy ötcsillagos minősítést szerezhessen az Euro NCAP legújabb, szigorított töréstesztjén.

Összhangban a Honda „Biztonságot mindenkinek!” jelmondatával, az új CR-V minden egyes változata megkapja az aktív és passzív menetbiztonsági eszközöket.

Az átlagon felüli menetbiztonság alapja a kivételesen erős és merev platform, melynek révén minden irányból védve vannak az utasok. Ez a Honda által megfogalmazott **All Directions Collision Safety** filozófia. Megalkotásához a Fejlett Kompatibilitású Tervezés (Advanced Compatibility Engineering, ACE™) következő generációját dolgozták ki a Honda mérnökei. Ennél a nemzedéknél már váznyúlványok teljes hálózata felel az ütközési energia elnyeléséért, illetve elvezetéséért az utascella irányából. Az új szerkezet a frontális, az oldalirányú és az autó hátulját érintő ütközések során is rendkívüli biztonságot szavatol.

A sérülés kockázatát hat speciális, i-SRS és i-Side technológiára épülő légzsák csökkenti tovább.

Nem mehetünk el szó nélkül az – ultramodern, aktív menetbiztonsági és vezetést segítő eszközöket magában foglaló – Honda SENSING™ csomag mellett sem, különösképpen, hogy minden (!) modellváltozathoz alapáron jár. Ezt a rendszert a kategória legjobbjai között tartják számon, hiszen átfogó védelmet nyújt az autó utasainak. A működéséhez szükséges adatokat különleges kamerák, radarok és ultramodern szenzorok szolgáltatják, segítségükkel a vezető még időben észreveheti és elkerülheti a balesetveszélyes helyzeteket.

#### **A Honda SENSING™ az alábbi menetbiztonsági eszközöket tartalmazza:**

- Ütközés Erejét Mérséklő Fékrendszer (Collision Mitigation Braking System, CMBS): segít megállítani az autót, ha a rendszer úgy érzékeli, hogy elkerülhetetlen a frontális baleset. Működés közben hangokkal figyelmezteti a vezetőt és – szükség esetén – önműködően fékez.



- Ráfutásos Ütközésre Figyelmeztető Rendszer (Forward Collision Warning): folyamatosan monitorozza az autó előtti területet, és vizuális, illetve hangjelekkel figyelmezteti a vezetőt, ha veszélyhelyzetet értékel.
- Sávelhagyásra Figyelmeztető Rendszer (Lane Departure Warning): figyelmezteti a vezetőt, ha irányjelzés nélkül lépi át a sávleválasztó útburkolati jelet.
- Útpályaelhagyásra Figyelmeztető Rendszer (Road Departure Mitigation): a szélvédőre helyezett kamera folyamatosan ellenőrzi az autó mozgását, és azonnal figyelmezteti a vezetőt, ha elhagyja az útpályát. Ilyen esetekben az Elektronikus szervokormány (Electric Power Steering, EPS) automatikusan úgy irányítja a járművet, hogy sávjában maradjon, sőt ha a helyzet úgy kívánja, automatikusan fékezni kezd. A rendszert természetesen bármikor kikapcsolhatja a vezető.
- Sávtartó Asszisztens (Lane Keeping Assist System, LKAS): ha a vezető irányjelzés nélkül közelít a sávleválasztó útburkolati jelhez, a rendszer először hangjelekkel figyelmezteti, majd óvatosan visszakormányozza az autót a sáv közepére.
- Adaptív Sebességrögztítő (Adaptive Cruise Control, ACC): segítségével a vezető maga szabhatja meg a sebességet, illetve a követési távolságot az elől haladó autóhoz viszonyítva, így változó forgalmi viszonyok között is használható a tempomat.
- Közúti Jelzőtábla Felismerő Rendszer (Traffic Sign Recognition): automatikusan beazonosítja a közúti jelzőtáblákat, és megjeleníti őket a központi, digitális műszeregységen (DII).
- Intelligens Sebesség Asszisztens (Intelligent Speed Assistance, ISA): az Adaptív Sebességrögztítő és a Közúti Jelzőtábla Felismerő Rendszer képességeit kihasználva mindig arra a sebességre állítja be az autót, amit a legutóbbi tábla jelzett.
- Intelligens Adaptív Sebességrögztítő (Intelligent Adaptive Cruise Control, i-ACC): ez a rendszer a 2015-ös CR-V-ben debütált, lényege, hogy a többsávos utakon (pl. autópályán) képes megjósolni, hogy a – szomszédos sávban haladó – autó irányváltásra készül-e. A Honda által fejlesztett Agilis Vezetést Támogató Rendszer (AHA) rendszert kifejezetten az európai útviszonyokat és vezetési stílusokat figyelembe véve alkották meg a mérnökök. Ez lehetővé teszi, hogy az új CR-V a többi jármű helyzetét és szándékát figyelembe véve határozza meg sebességét, tehát még nagyobb biztonságban telhet az utazás.

Ezek az eszközök, illetve kiegészítők szintén szerepelnek a vadonatúj CR-V felszereltségi listáján:

- Holttérfigyelő Rendszer (Blind Spot Information): radarokkal pásztázza a jármű környezetét és azonnal szól, ha egy másik közlekedő „bújik meg” a nem látható részekben.
- Kitolatást Segítő Rendszer (Cross Traffic Monitor): az autó hátuljába integrált radarszenzorok adatait elemzi, és figyelmezteti a pilótát, ha tolatás közben valamelyik irányból másik közlekedő érkezik.
- Változó szögállású tolatókamera: teljes láthatóságot és biztonságot ad hátrameneti fokozatban. Alapesetben 130 fok a látószög, széles látószögnél függőlegesen és vízszintesen egyaránt 180 fok.

A gyorsításnál, fékezésnél és kanyarodásnál is biztos útfekvést garantáló Menetstabilizáló Elektronika (Vehicle Stability Assist, VSA) és az abroncsokat figyelő Guminyomás-ellenőrző Rendszer (Tyre Pressure Monitoring System, TPMS) szintén szériafelszereltség.

## 8. Műszaki adatok

- Az adatok csak tájékoztató jellegűek, a változás jogát a gyártó fenntartja.
- Az üzemanyag-fogyasztásra és szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó adatok még végső homologizáció előtt állnak.
- Karosszéria és futómű
  - Ötajtós, öt- vagy hétszemélyes szabadidő-autó önhordó karosszériával.
  - 1,5 literes VTEC TURBO erőforrás, kétféle váltó, első- vagy négykerék-hajtás.

ERŐFORRÁS		1.5 VTEC TURBO (6MT)	1.5 VTEC TURBO (CVT)
		Hengerenként négyszeeleges	Hengerenként négyszeeleges
Furat x löket	mm	73,0 X 89,5	
Összlökettérfogat	cm <sup>3</sup>	1498	
Sűrítési viszony		10,3	
Csúcsteljesítmény (motor)	kW/LE	FWD: 127 kW/173 LE AWD: 127 kW/173 LE	AWD: 142 kW/193 LE
/f./perc		5600 f./perc	
Legnagyobb forgatónyomaték (motor)	Nm	FWD: 220 Nm AWD: 220 Nm	AWD: 243 Nm
/f./perc		1900-5000 f./perc (6MT) 2000-5000 f./perc (CVT)	
Üzemanyag típusa		95-ös, ólommentes	95-ös, ólommentes

ERŐÁTVITEL		1.5 VTEC TURBO (6MT, FWD)	1.5 VTEC TURBO (6MT, AWD)	1.5 VTEC TURBO (CVT)
Váltófokozatok áttételei	1.	3,642	3,642	
	2.	2,08	2,08	
	3.	1,361	1,361	
	4.	1,023	1,023	
	5.	0,829	0,829	
	6.	0,686	0,686	
	Előre	-	-	0,405-2,645
	Tolatófokozat	3,673	3,583	1,264-1,857
Végáttétel		4,705	4,764	5,362

<b>FELFÜGGESZTÉS</b>	
Elöl	MacPherson rendszerű
Hátul	Multi-link rendszerű

<b>KORMÁNYZÁS</b>	
Konstrukció	Dupla fogaskerekes, fogasléces, elektronikus rásegítéssel
Kormányfordulatok száma (végállástól végállásig)	2,34
Fordulókör sugara (a kerekeknél mérve)	11,0
Fordulókör sugara (a karosszéria szélső pontjain mérve)	11,9

<b>FÉKRENDSZER</b>	
Elöl	Hűtött tárcsa
Hátul	Tömör tárcsa

<b>MÉRET- ÉS TÖMEGADATOK</b>		
Teljes hosszúság	mm	4600
Teljes szélesség külső tükrökkel	mm	2117,2
Teljes magasság	mm	FWD: 1679/AWD: 1689
Tengelytáv	mm	FWD: 2662/AWD: 2663
Szabad hasmagasság	mm	FWD: 191 mm
		AWD: 201 mm
Csomagtér befogadóképessége (VDA szabvány szerint)	liter	Ötülékes, hátsó ülések lehajtva: 1756 (panorámatetővel 1638)
(Ülések ledöntve, az ablakok vonaláig mérve)		Hétülékes, 2. és 3. ülésor lehajtva: TBC
		Hétülékes, 3. ülésor lehajtva: 472
Csomagtér befogadóképessége (VDA szabvány szerint)	liter	Ötülékes, hátsó ülések lehajtva: 1123
(Ülések ledöntve, a tető vonaláig mérve)		Hétülékes, 2. és 3. ülésor lehajtva: TBC
		Hétülékes, 3. ülésor lehajtva: TBC
		Ötülékes: 561

Csomagtér befogadóképessége (VDA szabvány szerint, minden ülés alaphelyzetben)	liter	Hétüléses: 150	
Menetkész tömeg	kg	FWD: 1501-1523 kg	AWD: 1598-1705 kg
		AWD: TBC	
Megengedett legnagyobb össztömeg	kg	FWD: 2150 kg	AWD: 2350 kg
		AWD: TBC	
Fékezett vontatmány legnagyobb tömege (kg)	kg	FWD: 2000 kg	AWD: 1500 kg
		AWD: 2000 kg	
Fékezetlen vontatmány legnagyobb tömege (kg)	kg	FWD: 600 kg	AWD: 600 kg
		AWD: 600 kg	
Üzemanyagtartály befogadóképessége	liter	57 liter	

KEREKÉK ÉS ABRONCSOK		
Kerekek	17x7,5J AW (FWD) 18x7,5J AW (FWD/AWD) 19x7,5J AW (AWD)	18x7,5J AW 19x7,5J AW
Abroncsok	235/65 R17 (FWD)	235/60 R18
	235/60 R18 (FWD/AWD)	235/55 R19
	235/55 R19 (AWD)	

TELJESÍTMÉNY		
Végsebesség (km/h)	FWD: 210 km/h	AWD: 200 km/h
	AWD: 208 km/h	
Gyorsulás (0-100 km/h)	FWD: 9,2 - 9,3 s AWD: 9,3 – 9,3 s	AWD: 10,0 s

SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS ÉS ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁS		1.5 VTEC TURBO (6MT)	1.5 VTEC TURBO (CVT)
NEDC			
Városban CO <sub>2</sub>	g/km	FWD: 169 g/km	AWD: 197 g/km
		AWD: 175 g/km	

Városon kívül CO <sub>2</sub>	g/km	FWD: 128 g/km	AWD: 141 g/km
		AWD: 137 g/km	
Kombinált CO <sub>2</sub>	g/km	FWD: 143 g/km	AWD: 162 g/km
		AWD: 151 g/km	
Városi üzemanyag- fogyasztás	l/100km (mpg)	FWD: 7,4 l/100km (38,2 mpg)	AWD: 8,6 l/100km (32,8 mpg)
		AWD: 7,6 l/100km (37.16mpg)	
Városon kívüli üzemanyag- fogyasztás	l/100km (mpg)	FWD: 5,6 l/100km (50,4 mpg)	AWD: 6,2 l/100km (45,6 mpg)
		AWD: 6,0 l/100km (47,08mph)	
Kombinált üzemanyag- fogyasztás	l/100km (mpg)	FWD: 6,3 l/100 km (44,8 mpg)	AWD: 7,1 l/100 km (39,8 mpg)
		AWD: 6,6 l/100 km (42,8mpg)	

A magyarországi forgalmazás előre láthatólag 2018. október közepén kezdődik el.