
Honda CR-V ohne Diesel: Kein Geld zum Saubermachen

Von Michael Kirchberger, cen

Die Tragweite der Abgasmanipulationen und der hohen Schadstoff-Emissionen beim Diesel wird langsam deutlich. Honda, gewiss nicht zu den kleinsten Herstellern zählend und nach eigenen Angaben immer noch der größte Motorenhersteller der Welt, präsentiert die fünfte Generation des Verkaufsschlagers CR-V in Europa ausschließlich mit einem Benzinmotor. Zu groß seien die Risiken von Fahrverboten und weiteren Rückgängen beim Dieselsatz, zu teuer die notwendigen Maßnahmen, um die zu erwartenden Stückzahlen mit der erforderlichen Abgasreinigung auszustatten. Im Oktober kommt das 4,6 Meter lange SUV mit dem lustigen Namen zu den Händlern. CR-V bedeutet Comfortable Runaround Vehicle, was mit komfortabler Rumfahrwagen übersetzt werden kann.

Hikomichi Tsushima, Projektleiter der erneuerten Baureihe, bestätigt jedoch, dass sich Honda nicht grundsätzlich vom Selbstzünder abwendet. Während dieser in der japanischen Heimat überhaupt keine Rolle spielt, sei er auf anderen Märkten wie Thailand und Indien unverzichtbar, so der begeisterte Karaoke-Sänger. Nur sind dort die Abgasgesetze weit weniger streng als in Europa. Gut die Hälfte aller bisher verkauften CR-V war bei uns mit einem Dieselmotor ausgerüstet. Beliebt war der aufgrund seiner Laufruhe und geringem Verbrauch. Die künftig geltende Abgasnorm würde er allerdings nur durch tiefgreifende Eingriffe erfüllen. Harnstoffeinspritzung, ein Stickoxid (NOx)-Speicherkat und Abgasrückführung zählen dazu, alles Techniken, die nicht nur die Herstellungskosten deutlich nach oben treiben, sondern auch das Gewicht.

Dass es in Zukunft doch wieder einen Dieselmotor in neuen Modellen geben wird, schließt Kotaro Yamamoto, Ingenieur im europäischen Entwicklungszentrum von Honda bei Frankfurt jedoch nicht aus. „Wir müssen die Strömungen und die Veränderung des Marktes beobachten“, sagt er. Denn die derzeitige Diskussion um Stickoxid-Emissionen sei nur eine Seite der Medaille, mit heutiger Technik wird es der Benziner nicht schaffen, die ehrgeizigen Klimaziele der EU zu erreichen. Ein Ottomotor stößt eben bei gleicher Leistung deutlich mehr Kohlendioxid aus, das für die Klimaerwärmung sowie das Abschmelzen der Polarkappen und der Alpen-Gletscher verantwortlich gemacht wird.

In all diesen Aussagen schwingt ein Vorwurf an die Politik mit, keine nachhaltigen Entscheidungen zu treffen. In der Tat könnte dem Gesetzgeber, der je nach Gemütslage der Wähler die Vorgaben ändert, Populismus vorgeworfen werden. Vor allem aber der deutschen Automobil-Industrie, die mit ihrem unverantwortlichen Handeln bei der Abgasmanipulation von Dieselmotoren das Vertrauen der Kunden erschüttert hat.

Wie auch immer, die nach 1995 mittlerweile fünfte Generation des CR-V kommt im Oktober zum Basispreis von knapp unter 30 000 Euro zu den Honda-Händlern. Dafür gibt es einen 1,5-Liter-Turbobenziner, der je nach Getriebekombination 173 PS (127 kW) und 220 Nm Drehmoment in Verbindung mit dem manuellen Sechs-Gang-Schalter oder 193 PS (142 kW) und 240 Newtonmeter (Nm) Drehmoment in Kopplung mit einem stufenlosen CVT-Automaten leistet. Zum ersten Mal gibt es auf Wunsch eine dritte Sitzreihe, das Grundmodell ist front-, die höherwertige Ausstattung allradgetrieben. Optional sind ebenfalls die elektrische Heckklappenöffnung mit Gestensteuerung, ein Head-up-Display, die Lenkradheizung und eine Drehmomentanzeige für Hinterachse bei den 4WD-Versionen. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Hiomichi Tsushima und Kotaro Yamamoto (links) vor dem neuen Honda CR-V.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger