

## Test Hondy CR-V 2.2 i-DTEC: čtvrté vydání spoluzakladatele rodu

První generace Hondy CR-V v roce 1995 spoluzakládala segment kompaktních SUV, nyní na trh přichází již čtvrtá řada. Ta vůbec poprvé nabízí i model s pohonem jenom přední nápravy. Vyzkoušeli jsme naftovou verzi, která bude žádanější než ta s dvoulitrovým benzínovým motorem.



**Včera 16:48**

Honda CR-V

FOTO: Martin Žemlička, [Novinky](#)

V nabídce jsou pouze dvě motorizace, a to buď benzínový „dvoulitr“ (115 kW) nebo 2,2litrový turbodiesel s výkonem 110 kW. Redakčním testem prošla podle našeho názoru nejlepší možná konfigurace – tj. verze 4x4 se šestistupňovou manuální převodovkou (alternativně se nabízí zastaralý pětistupňový automat) a právě naftovým motorem.



Honda CR-V

FOTO: Martin Žemlička, [Novinky](#)

Přední část automobilu je střížena vcelku dynamicky, ne každému se ale bude líbit provedení zadních partií s poměrně naroubovaným „hrbem“. Pěkná jsou osmnáctipalcová litá kola, se stříbrnou karoserií hezky kontrastuje tmavé oplastování.

### **Do terénu se mu nechce**

Nízká světlá výška (165 mm) jasně naznačuje, že tento vůz nemá terénní ambice; při fotografování jsme s ním sice projeli zablácenou cestou se zbytky starého [sněhu](#), na větších výmolech ale bylo znát silniční zaměření. Pohon všech kol však zpříjemňuje jízdu za horších adhezních podmínek a k SUV se hodí.



Honda CR-V

FOTO: Martin Žemlička, [Novinky](#)

Navíc, k popisovanému turbodieselu nelze zvolit pohon pouze přední nápravy. U čtvrté generace CR-V najdete nový systém pohonu 4x4 (Real Time AWD), který je podobný mezinápravové spojce Haldex (koncern VW, Volvo a další).

Mechanicko-hydraulické čerpadlo nahradila elektrohydraulická lamelová spojka. V praxi je přesun točivého momentu nepostřehnutelný, za obtížnějších podmínek nebo při prudkém rozjezdu se dobře přenášel i na zadní kola.



Honda CR-V  
FOTO: Martin Žemlička

Čtyřválcový turbodiesel je příjemně pružný i tichý, jeho 150 koní sice neohromí, točivý moment 350 Nm při 2000 otáčkách (motor výrazněji zabírá od cca 1600 otáček, nad 2000 je pak akcelerace razantní) ale zajistí v nízkých a středních rychlostech dostatečně svižné ježdění.

Perfektní je manuální převodovka umístěná na zvýšené konzole – je přesná, dá se s ní řídit rychle a velmi rychle si řidič zvykne i na netypické, přesto velmi vhodné umístění. Při tachometrových 130 km/h točí dobře utlumený motor na šestku 2500 otáček. Dlouhodobá spotřeba během testu v zimních podmínkách se ustálila na 7,8 litrech nafty.



Honda CR-V  
FOTO: Martin Žemlička, [Novinky](#)

### **Prostorná kabina**

Kabina je prostorná a dostatečně vzdušná, zpracování řidičova pracoviště je ovšem bez nápadu, také černých plastů je, všude kam oko dohlédne, přehršel. Vadí také silnější středový tunel, ovládání navigace by mělo být jednodušší, zcela zbytečný je pak malý barevný displej nad spínačem výstražných světel.

Kufr nabídne dostatek prostoru (589 l), jeho tvar by ale mohl být pravidelnější a plastové boky by rozhodně mělo u takto drahého auta krýt čalounění. Příjemné je skládání opěradel zadních sedaček jednoduchým pohybem páky, vytvořená plocha je

pak téměř rovná a dle normovaného měření vytvoří plochu o objemu bezmála 1700 litrů.



Honda CR-V

FOTO: Martin Žemlička, [Novinky](#)

### Svižně jet dovede, nerad sportuje

Novinkou je i elektromechanický posilovač řízení (u minulé generace byl přesnější hydraulický), zpětná vazba od předních kol je umělá. Honda CR-V by také mohla poskytovat větší pohodlí při přejezdu nerovností, za snížený komfort jistě mohla i velká kola.

Na technických silnicích jsou znát rozměry, hmotnost i naladění auta, byť svižné tempo zvládá, dynamicky zaměřené řidiče příliš neuspokojí.



Honda CR-V

FOTO: Martin Žemlička, [Novinky](#)

Základní cena je opticky vyšší, horší je i individualizace výbav (typické snad pro všechny japonské automobilky). Co je však důležité, už v základu má CR-V s tímto motorem vše důležité a není třeba připlácet za cokoli dalšího (včetně například metalického laku).

#### TECHNICKÉ ÚDAJE

<b>Motor:</b>	2199 ccm, čtyřválec, vznětový, turbo
<b>Max. výkon:</b>	110 kW (150 k) při 4000 ot./min.
<b>Max. točivý moment:</b>	350 Nm při 2000 ot./min.

<b>0 - 100 km/h:</b>	9,7s
<b>Nejvyšší rychlost:</b>	190 km/h
<b>Průměrná spotřeba:</b>	5,6 l/100 km
<b>Pohotovostní hmotnost:</b>	1653 kg
<b>Poháněná náprava:</b>	4x4
<b>Cena nejlevnější verze:</b>	544 000 Kč (2.0 i-VTEC 4x2)
<b>Cena s testovanou motorizací:</b>	689 000 Kč (2.2 i-DTEC 4x4)

Martin Žemlička, [Novinky](#)

Aktuální nabídku nových i ojetých vozů značky Honda najdete na [Sauto.cz](#).

### **Kvalitní nabíječky levně**

Levné nabíječky kvalitních značek máme v našem eshopu skladem.

### **Hledáte nová Alu kola?**

Kvalitní alu litá kola od přímého dovozce. Skvělý design i cena.

### **Chiptuning na brzdě.**

Profesionální, odladěná úprava. Sleva -50 % pouze do 15.2.!

### **Neuvěřitelné ceny postelí**

Slevy až 58% bez fronty rovnou k Vám domů! Možné i na splátky.

SEZNAM.CZ reklama