

# Presseinformation

19. September 2018

**i-MMD für Effizienz und Fahrkultur**

## Honda CR-V in Europa erstmals als Hybrid

- **Erstes Honda SUV in Europa mit Hybridantrieb**
- **Innovative i-MMD Technologie wechselt nahtlos zwischen Antriebsquellen**
- **Ab Oktober 2018 bestellbar**


Frankfurt am Main – Mit dem neuen CR-V bietet Honda erstmals in Europa ein SUV mit Hybridantrieb an. Herzstück ist das i-MMD Hybridsystem (Intelligent Multi-Mode Drive), das zwei Elektromotoren – von denen einer als Generator fungiert –, einen Benzinmotor mit Atkinson-Zyklus sowie einen Direktantrieb umfasst, um Effizienz und Antriebskultur auf höchstem Niveau zu bieten.

Der CR-V Hybrid ist mit einem effizienten 2,0-Liter-i-VTEC-Benzinmotor mit 145 PS (107 kW), einem leistungsfähigen elektrischen Antriebsmotor mit 184 PS (135 kW) bei einem Drehmoment von 315 Nm sowie einer Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet.

**Der neue Honda CR-V Hybrid:**  
Jetzt mit effizienter Honda Hybrid Performance

**CR-V**  
**HYBRID**

Das i-MMD Hybridsystem (Intelligent Multi-Mode Drive) im neuen CR-V wechselt zwischen unterschiedlichen Antriebsquellen.



Abbildungen nur zur Veranschaulichung

i-MMD kombiniert einen 2,0-Liter-i-VTEC-Benzinmotor mit Atkinson-Zyklus, einen leistungsfähigen Elektromotor sowie einen integrierten Generator und ermöglicht ein nahtloses automatisches Umschalten zwischen drei Fahrmodi für optimale Kraftentfaltung und Effizienz.

**Elektroantrieb (EV Drive)**

Energie aus der Lithium-Ionen-Batterie versorgt den Elektromotor, der die Räder antreibt (bei ausgeschaltetem Benzinmotor).

- Übertrifft alle Drehmomentvorgaben
- Kein CO<sub>2</sub>- oder NO<sub>x</sub>-Ausstoß
- Nahezu geräuschloser Antrieb für hervorragende Lufthuhe

→ **Fahren in der Innenstadt**

**Hybridantrieb (Hybrid Drive)**

Der Benzinmotor treibt den Generator an, der zusätzlichen Strom für den Elektromotor produziert. Der Elektromotor sorgt weiterhin für den primären Antrieb.

- Gleichzeitige Beschleunigung

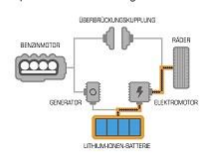
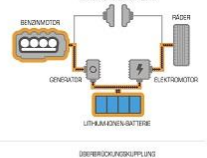
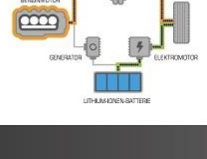
→ **Fahren am Stadtrand**

**Motorantrieb (Engine Drive)**

Eine Überbrückungskupplung schafft eine direkte Verbindung zwischen Benzinmotor und Rädern.

- Elektromotor Motor für Ausbremsfahren
- Benzinmotor bewegt sich im optimalen Drehzahlbereich
- Überschüssige Motorenenergie wird zurückgeleitet, um die Batterie oder den Elektromotor wieder aufzuladen

→ **Fahren auf der Autobahn**

**HONDA**

Das i-MMD im CR-V Hybrid wechselt zwischen unterschiedlichen Antriebsquellen

Anstelle eines herkömmlichen Getriebes nutzt Hondas i-MMD ein festes Übersetzungsverhältnis zwischen den beweglichen Komponenten und ermöglicht damit eine reibungslosere Übertragung der Drehmomente innerhalb des Hybridsystems.

Die einzigartige i-MMD Technologie von Honda ermöglicht ein intelligentes und nahtloses automatisches Umschalten zwischen drei Fahrmodi für maximale Effizienz. Diese Modi umfassen:

- **Elektroantrieb (EV Drive):** Energie aus der Lithium-Ionen-Batterie versorgt den Elektromotor, der die Räder antreibt (der Benzinmotor bleibt ausgeschaltet).
- **Hybridantrieb (Hybrid Drive):** Der Benzinmotor treibt den zweiten Elektromotor an, der als Generator fungiert und zusätzlichen Strom für den elektrischen Antriebsmotor bereitstellt.
- **Motorantrieb (Engine Drive):** Eine Überbrückungskupplung stellt die direkte Verbindung zwischen Benzinmotor und Rädern her.

In den meisten innerstädtischen Fahrsituationen wechselt der CR-V Hybrid für optimale Effizienz automatisch zwischen Hybrid- und Elektroantrieb. Der Motorantrieb ist der effizienteste Modus für Fahrten bei Autobahngeschwindigkeit.

Bei gemäßigttem Tempo fährt der CR-V Hybrid über die Hälfte der Zeit im Elektroantrieb, bei höheren Geschwindigkeiten kommt dieser Modus etwa zu einem Drittel der Zeit zum Einsatz. Die Steuerungssoftware des i-MMD-Systems wechselt je nach Fahrsituation und Umgebung ständig zwischen den verschiedenen Modi um die Effizienz zu maximieren, ohne dass der Fahrer in diesen Prozess eingreift.

Besonderer Wert wurde bei der Entwicklung des Hybridsystems darauf gelegt, dass der Wechsel zwischen den verschiedenen Antriebsquellen – einschließlich der Stopp-Start-Funktion im Stand – für die Fahrzeuginsassen quasi unmerklich passiert. Die gleichmäßige Drehmomentübertragung führt dazu, dass es weder zu wahrnehmbaren Widerständen im Antriebsstrang kommt, noch unerwünschtes Feedback über Pedale oder das Lenkrad festzustellen ist. Zudem sorgt der nahezu geräuschlose Antrieb beim CR-V Hybrid für herausragenden Geräuschkomfort.

Das i-MMD-System bietet ein lineares Beschleunigungsgefühl: Gaspedalbewegungen und Reaktion des Antriebssystems wurden optimal aufeinander abgestimmt, um sicherzustellen, dass die Motorgeräusche den Erwartungen des Fahrers entsprechen.

Im CR-V Hybrid ergänzt eine Energiefluss-Anzeige das Driver Information Interface (DII) und informiert über den aktuellen Antriebsmodus sowie über das Zusammenspiel der Energiequellen beim Antrieb des Fahrzeugs. Angezeigt werden der Ladestand der Lithium-Ionen-Batterie, der aktuelle Energiefluss im Antrieb und der Ladestatus des Systems.

Die Produktion des Honda CR-V Hybrid für den europäischen Markt soll im Oktober 2018 beginnen. Der Marktstart ist für Anfang 2019 geplant.

*Kraftstoffverbrauch CR-V i-MMD Hybrid: innerorts: 6,0-5,7; außerorts: 6,0-5,7; kombiniert: 5,8-5,6. CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 132-126. (Alle Werte nach 1999/94/EG). Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der „Deutschen Automobil Treuhand GmbH“ unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.*