

Biltest: Honda CR-Z



Hybridbilar är ju bra, men så förfärligt fotriktiga. Tills nu. Honda CR-Z är den första hybridbilen som också försöker vara kul och sportig. Den lyckas riktigt bra, men är lite av ett får i ulvkläder.

Det första, andra och tredje intrycket är att detta är en riktig sportbil. CR-Z ser ut som en racerbil, en direkt arvtagare till åttiotalets pojkdrom CR-X. Den är så låg att man får sjunka in i den. Ratten är fet och sportig, varvräknaren i centrum och startknappen ilsket röd.

Sen märker man att detta är inte en ordinär sportbil. Ratten har sammanlagt 18 knapplägen. Det finns tre körlägen, Sport, Normal och Eco. Väljer man eco skiftar instrumentbelysningen till behagligt grön, mot sportlagets röda. På instrumentpanelen finns också gröna löv; ju snålare man kör desto fler blir de och är man tillräckligt duktig belönas man med en pokal. En annan display visar om elmotorn för tillfället hjälper bensinmotorn att driva hjulen, eller om en del av rörelseenergin tas tillbaka för att

Honda CR-Z

Mått: Längd 408 cm, bredd 174 cm, höjd 139 cm, tjänstevikt 1 150 kg

Sittplatser: 4

Bagage: 233 l, 401 l med fällt baksäte, maxlast 370 kg

Motor: Förbränningsmotor (bensin) på 114 hk, elmotor på 14 hk

Förbrukning: 0,50 l/mil, 117 g CO₂/km

Toppfart: 200 km/h

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-NCAP, dubbla krockkuddar fram, sidokrockkuddar och sidokrockgardiner, låsningsfria bromsar och antisladdsystem.

Pris: 254 900 kr. Förmånsvärde 1 667 kr/mån

Förmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, 40% reducerat förmånsvärde (gäller 2011, osäkert därefter)

Garantier: Vagnskadegaranti 3 år, fabriksgaranti 3 år/10.000 mil, lackgaranti 3 år, rostskyddsgaranti 12 år, hybridsystemgaranti 5 år/10.000 mil, Honda Assistans 3 år

ladda batterierna. En tredje mätare visar om jag accelererar och bromsar miljösmart, eller om jag är för tung på pedalerna. Man kan också få info om snitt- och momentan förbrukning, och en liten pil indikerar om man bör växla upp eller ner. Denna kavalkad av infotainment gör varje nybliven CR-Z-förare till en fara i trafiken; man har blicken alltför mycket på de många mätarna. Efter ett tag är informationen till nytta och pressar ner förbrukningen, och de delar man tröttnar på går att stänga av.



Elmotorn ger skjuts

Hondas hybridteknik är enklare än Toyotas. Elmotorn på 14 hk jobbar aldrig ensam, utan bistår bensinmotorn på 108 hk när det behövs. Därmed kapas förbrukningstopparna, och energi kan samlas in i nickelmetallbatterierna när den annars skulle gå förlorad. Vid rödljus stängs motorn av så fort växellådan är i neutral, och startar igen så fort man rör kopplingen. Det sker omärkligt, i motsats till en del dieslar där motorn hostar igång. Det maximala antalet hästkrafter nås vid 6 000 varv, som en normal sportbil, medan maxvridet tack vare elmotorn kommer redan vid 1 500 r/min.

CR-Z är första hybriden i världen med sexväxlad

manuell växellåda, med en kort aluminiumspak. Vill man så kan man utnyttja att vridmomentet kommer tidigt, och lägga in sjätte växeln i 50 km/h, eller så kan man stanna på trean och få god acceleration genom kurvorna. Den låga, breda karossen med kort hjulbas ger kvicka köregenskaper och snabb respons. Accelerationen är snabb men inte blixtrande, därtill är elmotorn för klen. Skillnaden mot Hondas större hybrid Insight är ändå stor, trots att de delar drivlina och bottenplatta – Insight är en familjebil utan ambitioner att underhålla. Också den elektriska styrningen är omprogrammerad för att ge mer väggänsla.

CR-Z sluter sig kring dig

Fram sitter man lågt och ombonat; bilen närmast sluter sig kring en. Stolarna ger bra stöd för mig, troligen känns de för trånga för en större person. Sikten snett bakåt är usel, på grund av minimala och högt utdragna sidorutor. Bakåt har man god hjälp av parkeringssensorerna; utan dem vore fickparkering en mardröm. De ensamma motiverar



merkostnaden på ca 20 000 kr för modellen GT jämfört med basversionen S. Därutöver får man xenonstrålkastare, bättre stereo och en del helt onödiga tillbehör.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Baksätet är förstås strikt tvåsitsigt och funkar bara för mindre barn, vuxna har varken plats för huvud, knän eller fötter. Ryggstödet fälls mycket lätt och då är bagageutrymmet plant och lättlastat. Att det inte är särskilt stort ingår i själva definitionen av sportbil, men den enormt höga lasttröskeln finns det ingen ursäkt för.



Störst miljövinst för blyfoten

Mer än i nästan någon annan bil avgörs CR-Z:s förbrukning av hur man kör. Kör man i Eco-läge blir gaspedalen segare och elmotorn träder in snabbare och mer bestämt. Alla inställningar, inklusive luftkonditioneringen, går i sparläge. Med respekt för växelindikatorns förslag ligger förbrukningen då bara strax över den uppgivna, vilket i sin tur är just under miljöbilgränsen. I sportläget drar förbrukningen iväg, och landar kring 0,65 liter milen. Å andra sidan är det den som vill köra sportigt som gör den stora miljövinsten genom att välja CR-Z; det är då elmotorn är till störst gagn och skillnaden gentemot en konventionell bil är störst. Honda utvecklar nu en sportigare, starkare version som troligen också får en större elmotor och litiumjonbatterier.

Trots att CR-Z knappast blir någon storsäljare, har Honda skickat den till Euro-NCAP för krocktest. Den fick toppbetyg, precis som storasyster Insight.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Fordonsstabiliseringssystemet håller bilen på rätt kurs genom att motorkraften reduceras eller genom att ett enskilt hjul bromsas vid hjulspinn.

Dyr men lönsam

CR-Z blev Årets Bil i Japan 2011, men det är lika fullt en nischbil. Att lägga en kvarts miljon på en så liten bil är inte självklart, särskilt som den alltså inte är så snabb som den ser ut. Som förmånsbil är CR-Z däremot ett fynd. Hybridnedsättningen av förmånsvärdet på 40 % beräknas dessutom på ett 80 000 kronor lägre inköpspris än vad CR-Z faktiskt kostar, beroende på att det inte finns någon icke-hybridversion av CR-Z. Förmånsvärdet blir rekordlåg, den låga förbrukningen ger billiga mil och racerutseendet ger all uppmärksamhet man någonsin kan behöva.

Mattias Goldmann



Vi gillar

- Sportigaste och roligaste hybriden
- Mängder miljöinformation till föraren
- Låg förbrukning
- Hög säkerhet - inte självklart i sportbilar
- Utseendet

Vi ogillar

- För klen elmotor
- Löjligt baksäte
- Jättetröskel till bagageutrymmet

Överväg också:

Miljöbilsklassade dieselversioner av Mini och Fiat 500. En begagnad Smart Roadster.



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Mars 2011