

Bra har blivit bättre

Med en prislapp på 264 900 kronor och nymejslat utseende ger sig nya Honda CR-V in i det kompakta SUV-segmentet. Här finns en hel del kompetenta konkurrenter, och denna vässade kamp samt en förutspådd ökad marknadsandel för biltypen ger oss husvagnsägare mycket lämpliga bilar. av **Torbjörn Stålenhag**

börjar man med att bläddra i bilens tekniska specifikationer hittar man en hel del som tilltalar. Här finns en vridstark dieselmotor, här finns 4WD, 2 000 kilo max dragvikt, för B-kort 1 340 kilo. Här finns också ett säkerhetstänk med höga ambitioner. Bilen har antispladd och antispinn (VSA) liksom släpstabilerings (TSA) men också hjälpmedel för att kunna titta runt hörnet, kurvlyjus, och hjälp att undvika krockar. Det sistnämnda, "kollisionsvarningssystem med bromsunderstöd", ingår i

Executive Advance-paketet. Bilen är inte krocktestad i EuroNcap än, men den förra modellen som testades för fem år sedan fick då bäst testresultat. Det borgar för höga resultat även i denna modell.

Vi hänger på en 250 centimeter bred och 1 377 kilo tung Kabevagn och ger oss iväg för att utvärdera bilen som dragare. Bilens relativt stora vändcirkel, 11,8 meter, kompenseras i viss mån av ett kompakt format och vi slinker ut ur redaktionsgaraget utan större besvär. ■

förarmiljö



Bakom ratten i Nya CR-V. Lättskött var ordet, lite sportig är känslan.

Ingen överraskning, allt sitter där det förväntas och allt är byggt med fin känsla. Stolarna ger bra stöd åt kroppen, även sidostöd så lite sportbils-känsla infinner sig faktiskt. Fjädringskomforten och körställningen är bekväm. Både ratt och stol är ställbara, sidospeglarna är stora men som modet föreskriver är den bakre sidostolpen rejäl och stjär sikt snett bakåt. Handbromsen är lite annorlunda utformad och påminner lite om höjreglaget i ett flygplan.

komfort



Det är ganska bullrigt i bilen, däck- och väggljud letar sig obesvärat in men man sitter gott på alla platser, undantaget mittplatsen bak. Visst kan man sitta där, men det är bättre på ytterplatserna med fällt mittarmstöd. Radion är hastighetsberoende, justerar upp volymen när bullret ökar. El driver fönstren och även bak har platserna individuellt ställbara ryggstöd. Mugghållare finns både fram och bak liksom trepunktsbälten och justerbara nackstöd. Glasögonhållaren i taket har i halvt uppfällt läge en konversationspegel, vilket underlättar umgänget kan man tänka. Fjädringskomforten är mycket bra.

Baksätet är delbart och skjutbart, ryggstödet går att ställa individuellt.





Ettrig som en terrier men utseende som en bulldog. Bakom emblemet i nosen sitter det en mycket fin motor

last/bagage



Plastklädd kofångare bak ger plus.

Bagagerummet som rymmer cirka 440 liter (VDA) går att förstora genom att baksätet kan skjutas fram (12 cm) och då finns det plats för 556 liter, men det blir trångt för benen då. Bilen klarar 389 kilo last. Max kultryck är 100 kilo, taklast 80 kilo. Hatthyllan går att placera på två nivåer, man kan alltså lägga lättare småsaker ovanpå, separera bagaget om man så vill.

prestanda/förbrukning



Förbrukningen på landsväg enligt fabriksuppgiften är 5,7 liter/100 km. Med Kabe Royal 560 på släp steg siffran till 12 liter/100km. Den sjätte växeln kommer sällan till användning, vridmomentet 340 Nm vid 2 000 varv kommer man inte åt i 80 km/tim, varvet är då låga 1 500. Femman däremot bjuder definitivt på bättre kraft och sannolikt också på längre livslängd på drivlinans komponenter. Stabiliteten imponerar, det kan möjligen ha att göra med att husvagnen är försedd med friktionskoppling och i sig går stadigt. Tendenser till slingrighet känns bara när vi blir omkörda av stora fordon. Framkomlighet är bra, vi testade genom att upprepade gånger starta i en snöig backe. Efter ett kvarts varv med hjulspinn på framhjulen skickades kraften över till bakhjulen och ekipaget klättrade ganska obesvärat vidare. ➔

dragbilstest Honda CR-V 2,2i-CDTi

teknik/säkerhet



VSA är hondas ESP-system. Här är det kompletterat med släpstabilisering.

- **Bilen är teknikstinn.** Hjälpmedel för framkomlighet, RealTime 4WD, liksom kurvljus (tillval) och antisladd med släpstabilisering är några av systemen som finns i bilen. 4WD-systemet är i grunden framhjulsdrevet men kopplar in bakhjulen vid behov, det vill säga om och när framhjulen spinner eller sladdar. Släpvnagsstabiliseringen (TSA) jobbar med bilens abs-bromsar och motorstyrning som reagerar blixtnsabbt om sensorer i bilen känner av att släpet tenderar att wobbla. Det fungerar bra. Kalibreringen verkar vara ställd så att om det registreras fler än två slängar tätt efter varandra tolkas det som en begynnande okontrollerad pendling och bromsarna sätts an. Motorn som är byggd av aluminium har 16 ventiler och variabel turbogeometri. Det ger låg vikt, bra prestanda och anständiga emissionsvärden. Utsläppen av CO₂ i gram per kilometer är också hyggligt låga 173, att jämföra till exempel mot Toyota Rav4 2,2 D-4D som har 185 G CO₂/km. Effekten är fullt tillräcklig för att göra husvagnsresan både kvick och nöjsam.

kostnader/reservdelspriser

Priserna är inkl. moms.

Koppling inkl byte: ca 7 100:-
Bakre stötfångare inkl byte: ca 2 850:-
Strålkastare fram inkl byte: ca 3 900:-
Service skall utföras vid 2 000/4 000/
6 000 mil. Den första kostar ca 2 000:-

återförsäljare/verkstäder

Märket har en marknadsandel på cirka 1,5 procent vilket man får med drygt 4000 sålda bilar. Cirka 80 verkstäder och återförsäljare finns i landet. Huvudkontoret ligger i Malmö.



Fyrhjulsdreven fungerar fint. Start i backe och körning på halkigt underlag är inget bekymmer.

användarvänlighet

Bra kvalitetskänsla och lättbegriplig samt ergonomiskt riktig är bara några av detaljerna som gör bilen attraktiv. Den lite speciella designen med bred c-stolpe ger begränsad sikt snett bakåt men skapar också en modern profil. Lastutrymmet är flexibelt med det skjutbara baksätet, och utrymmet är fördömligt fyrkantigt. De inbyggda säkerhetssystemen ger föraren både hängslen och livrem. Insteget är i den här som alla andra bilar av den här typen mycket enkelt och den lite högre sittpositionen ger bra koll på trafikläget. Har husvagnarna fönster också på bakgaveln ser man rätt igenom vagnen via bilens innerbackspegel, man kan således lättare ha kontroll på bakomvarande trafik. Bakluckan är hängd i överkant, man kan alltså öppna den även med en vagn på kroken.

kvalitet/garantier

Enligt svensk bilprovnings statistik över anmärkningar på årsmodell 2003 har Honda CR-V mycket bra resultat, över medelbilen. De flesta felen är ägarrelaterade, flest anmärkningar får positionslyktorna. Garantierna är: 3 år/10 000 mil fabriksgaranti 3 år assistans, 3 år lackgaranti 3 år vagnskadegaranti, 12 år lackgaranti



helhetsintryck

Köregenskaperna utan vagn på släpet är mycket personbilslika, med fin styrning och skön fjädringskomfort. Bilen har cirka 18,5 centimeters markfrigång, lite mer än en ordinarie personbil men också lite mindre än en traditionell SUV. Jämfört med förra modellen är tyngdpunkten sänkt med 35 millimeter. Det förklarar delvis det fina uppträdandet. Bilen klarar av den ökade belastningen utan att stabiliteten påverkas nämnvärt. Viktiga detaljer för bilens fina uppträdande som dragbil är också motorkaraktern och växellådan. Tillsammans utgör bilens komponenter en slutprodukt med en fin mix av flärd, sportighet och högt praktiskt bruksvärde.

fakta Honda CR-V 2,2i-CDTi

Pris: Från 264 900:-
Motor: Diesel 4-cyl 140 hk 340 Nm
Drivning: Honda Real Time 4WD
Längd/bredd/höjd mm:
4 525/1 820/1 645
Vikter kg:
Tjänste: 1 771
Total: 2 169
Max last: 389
Max släpvikt: 2 000
B-kort: 1 340