

## test Honda CR-V



En av Europas mest sålda stadsjeepar. Den är bättre som familjekombi än som terrängbil men framför allt är den en bra dragbil.



Med dörren hängd i högerkant kan man inte annat än konstatera att det fungerar utmärkt – i vänsterrafik.

# Mångsidig

**Honda CR-V är en frisk fläkt för oss husvagnsdragare. Dels därför att den fungerar alldeles utmärkt som traditionell familjebil, och dels för att den har en pigg motor, en smidig fyrhjulsdraft och är rymlig och praktisk. Att den dessutom hör till de mer prisvärda bilarna i klassen ger bekantskapen mervärde.**

vet hittar man faktiskt ett picknickbord. Reservhjulet hänger på luckan bak. När man har husvagnen kopplad slår dörren i stödhjulsveven. En liten tröst är att man kan öppna bakrutan separat och åtminstone komma åt bagaget och ta ut eller lägga in mindre saker.

av **Torbjörn Stålenhag**  
torbjorn.stalenhag@husvagnochcamping.se

**A**llt fler tillverkare vill vara med i SUV-segmentet eftersom det är här de största försäljningsframgångarna varit. Honda CR-V kom redan 1995 då den började säljas i Japan. 1998 fick den lite högre motoreffekt och år 2002 fick den nuvarande utseende och specifikationer. Den sista förvandlingen tog bilen rakt upp till toppen i sin klass. Den är nämligen till skillnad från många andra "stadsjeepar" väldigt personbilslik. Faktum är att bilen i vissa lägen är både vägsäkrare och sportigare än många konventionella personbilar, och den ger samtidigt den lite högre och större bilens fördelar.

### Komfort både fram och bak

Körställningen i bilen är lite upprätt men ganska komfortabel. Man har bra sikt. Med hjälp av ratt ställbar i höjdlid och lite fasta stolar går det att hitta en bekväm position både för långa och korta. Bak-

sätet är rymligt och ryggstödslutningen går att justera. Avsaknaden av kardantunnel gör golvet platt så också i mitten bak får man plats för fötterna, som faktiskt går att stoppa in mellan framstolarna, under det fällbara brickbordet där andra normalt har en konsoll. Baksätet går för övrigt att skjuta för att få maximalt lastutrymme men då får man finna sig i att benutrymmet begränsas.

Bullret och den lite hårda gången begränsar komfortpoängen en aning. Lite tar den tillbaks genom den enkla fällningen av baksätet som sker antingen hela, till en tredjedel eller till två tredjedelar. Även sitsen bak kan delas så.

### Stort lastutrymme

Genom den sidohängda bakdörren kan man lasta in skrymmande saker eller sammanlagt 527 liter under insynsskyddet. Fäller man baksätet får man in närmare tre kubikmeter (om man lastar upp bilen till taket). Här finns rejäla lastsurringsöglor och under bagagegol-

### På väg

Med vagn på kroken gör bilen inte bort sig. Hondas motorer är berömda för sin varvillighet och allmänt pigga beteende och den tvålitersmaskin som sitter i CR-V är inget undantag. Den kortslagiga växelspaken som sitter i en fin femväxlad låda och förbinder motorn med hjulen gör att man upplever bilen som lite sportig. I startögonblicket önskar man mer kraft och bottenvid men annars inte. Väl på rull går det galant, men man får finna sig i att nästan aldrig använda femmans växel. Nu gör inte det någonting, ljudet eller känslan är inte ansträngd. Tvärtom, och i bilens instruktionsbok uppmanas man att varva ordentligt – bilen skall köras så, står det. Omkörningar och stretiga backar går hur bra som helst. Bilen har fyrhjulsdraft men den kopplas in automatiskt med hjälp av två hydraulpumpar när och om fram- och bakhjul snurrar olika fort. Till exempel när hjulen spinner, men under normal



Reservhjulet sitter lite till höger om kulan men det är inte särdeles gott om plats vid kopplingen, även om bilden ljuger en del.



# Honda CR-V test



Under mattan i det rymliga bagagegolvet finns faktiskt ett fint picknickbord. Det är bara stolarna som fattas för att förtältet skall kunna möbleras.

körning är bilen bara framhjulsdreven. Därmed hjälper inte bakhjulen till att stabilisera ekipaget, under normala förhållanden alltså, och bilen känns därför inte riktigt lika stabil som bilar med permanent fyrhjulsdrift. Men på halt gräs eller i grusbackar driver den med alla och det går lekande lätt att starta på halt underlag.

## Mesig form eller politiskt korrekt

Stadsjeepar har motståndare, framför allt har de beskyllts för att vara



Förarmiljön är inte mer upphetsande än en elräkning, men varken ergonomi eller design lämnar övrigt att önska, om man bortser från kulören och den underligt utformade handbromsväxelspaken!

farliga mot andra trafikanter och för att de i sig själva är både vältningsbenägna och svårhanterliga. Detta gäller inte CR-V som inte är tyngre eller hårdare än traditionella familjebilar. Den har självbärande kaross, saknar alltså den ram som vissa lite större suv-bilar har, och den har fin väghållning. Faktum är att den klarar trixiga manövrar bättre än många "vanliga" bilar. Den har en trygg ganska understyrd kördynamik och den skall provoceras hårt för att börja sladda, och när den går det går det ganska lätt

att korrigera. Den fick fyra av fem möjliga stjärnor när den krocktestades av EuroNCAP.

## Drar bra och mycket

Med tillkopplad vagn steg bränsleförbrukningen med cirka 30 procent, en siffra som i och för sig ligger inom det normala, men redan från början är den ganska hög. Vi körde på drygt litern utan vagn, med vagn noterade vi cirka 1,3 liter per mil.

När vi efter testet återlämnade bilen var det med en viss saknad. Den är smidig i stadstrafik, fungerar bra i vardagslag och den fungerade mycket bra som dragare så den lämnade efter sig en inte så liten "vill ha känsla", inte minst med tanke på kommande vinter med både halkiga och smutsiga vägar.

Honda CR-V är värd närmare bekantskap för den som står i begrepp att skaffa en ny dragbil. Framför allt för den som vill använda sin vagn året runt. Lite lägre bränsleförbrukning och jag hade gjort vägen.

## fakta

Honda CR-V

**Motor/kraftöverföring:**  
R4/1 998 cc. 5 vx manuell  
**Effekt:** 150 hk vid 6 500  
192 Nm vid 4 000 r/min  
**Mått vikt mm/kg:**  
Längd: 4 575  
Bredd: 1 780  
Höjd: 1 710  
**Lastvolym liter (VDA):**  
527/1 568  
**Tjänstevikt 1 551**  
**Maxlast: 395**  
**Max släpvagnvikt: 1 500**  
**Axelavstånd: 2 620**  
**Överhäng: ca 1 000 mm**  
**Vändcirkel: 10 400**  
**Däck: 205/70R 15**  
**Bränsleförbrukning 100 kilometer:**  
Under testperioden  
10,1 liter utan vagn. (9,9  
fabr.uppg.)  
Med vagn 13,2 liter  
**Garantier:**  
3 år eller 10 000 mil  
6 år rostskydd  
3 år lackgaranti  
**Pris: 211 900:-**  
**Ärlig vägs katt: 1 628:-**  
**Dragkrok: 3 280:-**  
(+ montering)

En härlig kombination med en mycket kompetent dragbil redo för utfärder som klarar branta backar, våta grässluttningar eller varför inte eländiga skogsbilvägar.

