



## Honda CR-Z

### Hochspannung und Sensation

Autotest | Es gibt zwei Gruppen von Käufern für Hybridwagen: Die erste Gruppe sind Idealisten, die die Welt mit umweltfreundlichen Autos retten wollen. Die zweite Gruppe besteht aus geschäftlichen Fahrern, die vor allem ihr Portemonnaie retten möchten. Nun meint Honda, eine dritte Zielgruppe gefunden zu haben, denn der CR-Z sollte wegen des Hybridantriebs ein besonderes Fahrvergnügen bieten. Kann ein grünes Sportcoupé wirklich spannend sein?

Es liegt nicht an der Formgebung. Wer sich darüber beklagt, dass Hybridfahrzeuge immer tropfenförmig seien, wird vom CR-Z (Compact Renaissance - Zero) angenehm überrascht sein. Dieses Sportcoupé ist klein und gedrunken. Die Fernstrahler haben einen scharfen Blick, und durch einen Rand aus LEDs scheint das Auto noch breiter zu sein. Dabei ist der CR-Z in ansprechenden Farben lieferbar. Das macht das Bild komplett.

### Interieur

Die auffällige Formgebung beschränkt sich nicht auf das Exterieur, auch das Interieur ist spannend. Der Einstieg ist niedrig, was bedeutet, dass der Fahrer und der Beifahrer im engen Inneren mehr liegen als sitzen. Der CR-Z ist für große Fahrer etwas zu eng: wer größer ist als 1,90 Meter, stößt mit dem Kopf gegen die Decke.



Genau wie die meisten anderen Coupés ist auch der CR-Z äußerst unübersichtlich. Durch die besondere Konstruktion der Heckklappe ist die Sicht im Innenspiegel minimal. Die Außenspiegel sind wegen der Stromlinienform auch sehr klein, was nicht gerade zur Übersichtlichkeit beiträgt.

Diese Art von "Luxusproblemen" gehört aber zu einem Coupé; denn einen großen Teil des Charmes beim

CR-Z macht die Leistung aus. Das Lenkrad ist herrlich klein und der Schaltknüppel kurz. Um buchstäblich den Ton zu setzen, wurde im Mittelunnel ein "iPod dock" angebracht. Das ist ein abgeschlossenes Fach, in welchem ein Anschluss für den iPod zu finden ist, und in dem dieser Musikspieler außer Sicht aufgeräumt werden kann. Nur das harte, sich billig anfühlende Plastik im Interieur schadet der so sorgfältig ausgebauten Vorfreude.



Hinter dem Lenkrad sind tiefe, runde Anzeigen zu finden, genau wie im klassischen Sportwagen. Die Beleuchtung lässt aber an ein Raumschiff denken. Wenn der Motor gestartet wird, erleuchtet ein blauer Schein die Anzeigen. Abhängig vom Fahrstil kann sich diese Farbe ändern ("Ambient meter"). Wenn sportlich gefahren wird, leuchtet ein roter Ring um den Drehzahlmesser auf. Bei sparsamem Fahren leuchtet er dagegen grün auf.

## Hybride

Die Testfahrt fängt grün an, denn ein Hybridfahrzeug ist traditionell wegen seines sparsamen Charakters bekannt. Ein Hybridfahrzeug verfügt über zwei Motoren: einen traditionellen Verbrennungsmotor und einen Elektromotor. Der benötigte Strom für den Elektromotor kommt nicht aus der Steckdose, sondern wird während der Fahrt erzeugt (nämlich beim Bremsen und Ausrollen).



Der CR-Z ist nicht in der Lage, ausschließlich mit dem Elektromotor zu fahren. Statt dessen assistiert der Elektromotor nur dann, wenn der Benzinmotor sehr hart arbeiten muss (also wenn er am meisten Benzin verbraucht). Diese relativ einfache Konstruktion ist billiger zu bauen und macht es möglich, ein traditionelles, handgeschaltetes (Sechs-Gang-)Getriebe einzusetzen. Dieses trägt dazu bei, ein sportliches Gefühl zu haben.

Der Fahrer kann mit einem Knopfdruck für den sparsamen oder den sportlichen Charakter entscheiden. Im ökonomischsten Modus wird der Motor so sparsam wie möglich eingestellt. Auch die Klimaanlage bläst etwas weniger.



Um den Fahrer dazu zu motivieren, so sparsam wie möglich zu fahren, stehen verschiedene Hilfsmittel zur Verfügung. Displays beim Tachometer zeigen an, wann der Elektromotor assistiert oder gerade aufgeladen



wird und wie das Brems- und Beschleunigungsverhalten des Fahrers ist. Ein Schaltindikator zeigt an, welcher der ökonomisch beste Moment ist, um in den nächsten oder vorherigen Gang zu schalten.



Und weil das noch nicht genug ist, hat der CR-Z einen eigenen Coach an Bord, der sparsames Fahren belohnt. Wenn über längere Zeit sparsam gefahren wird, erscheinen im Display Bäume, an denen allmählich Äste und Blätter wachsen. Schließlich erscheint eine Trophäe im Bild als Belohnung für das sparsame Fahren. So einfach sich das anhört, es wirkt in der Praxis sehr anregend. Der von Honda versprochene durchschnittliche Verbrauch von 5 Liter pro 100 km ist durch alle diese Anregungen in der Praxis sehr gut möglich.

## Sport!

Zumindest, so lange der Sportmodus gewählt wurde. Denn mit einem Druck auf den "Sport"-Knopf wird der Charakter des Autos komplett verändert. In der Sportstellung wird das Lenken schwerer, was dem Fahrer sofort mehr Gefühl für das Auto gibt. Die Reaktion auf das Gaspedal ist viel alerter und statt dass der CR-Z zum sparsamen Fahren ermutigt, fordert das Auto den Fahrer auf, das Maximum aus dem Auto heraus zu holen!



Es ist nicht das Ziel des Hybridgetriebes, den CR-Z sparsamer zu machen. Statt dessen arbeiten beide Motoren zusammen, um bessere Leistungen zu bringen. In der Hinsicht ist es Honda ohne Zweifel gelungen: Der CR-Z bietet mehr Fahrvergnügen als die meisten anderen Hybridfahrzeuge.

Das Vergnügen kommt vor allem durch das Gefühl von Geschwindigkeit, nicht von der absoluten Leistung. Der Sprint von 0 auf 100 km/h kostet 9,9 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 200 km/h. Dabei ist der CR-Z flott, aber nicht ausgesprochen schnell. Es ist dem niedrigen Sitz, der sportlichen Ausstrahlung und der begierigen Reaktion auf das Gaspedal zu verdanken, dass das Erlebnis nicht geringer ist. Der größte Verdienst des CR-Z besteht darin, dass dieses Sportcoupé auch bei schnellem Fahren sparsam bleibt. Auch nach einer eiligen Fahrt berechnete der Bordcomputer kluge 6 Liter pro 100 km.



## Straßenlage

Bei einem Sportwagen geht es sich nicht nur um Pferdestärken; die Straßenlage ist genau so wichtig. Weil der CR-Z kurz, niedrig und breit ist, ist das Auto von Natur aus schon sehr beweglich.

Nur bei der Suche nach seinen Grenzen sollte man aufpassen, denn durch das schwere Batteriepaket hinten reagiert dieses Coupé vielleicht anders als erwartet. Der CR-Z ist nicht so stramm gefedert wie für ein sportliches Auto üblich, wodurch dieses Coupé doch in der Kurve überhängt.

Bei einer plötzlichen Lenkbewegung bricht das Heck des Fahrzeuges einfach aus. Der CR-Z ist zwar standardmäßig mit einem elektronischen Stabilitätssystem ausgestattet. Dieses reagiert aber zu spät. Es ist daher ratsam, den CR-Z vorsichtig kennen zu lernen, dann ist der herausfordernde Charakter kein Nachteil, sondern sorgt endlich für noch mehr Fahrvergnügen.

## Fazit

Ist es Honda gelungen, ein Hybridfahrzeug zu bauen, das nicht nur sparsam, sondern auch noch spannend ist? Sicherlich! Das ist dem Konzept zu verdanken, das vom Anfang bis Ende perfekt bedacht und ausgeführt wurde.

Das Erlebnis fängt mit der spannenden Formgebung an, dem niedrigen Sitz, dem kleinen Lenkrad und den vielen elektronischen Gadgets. Die hohen Erwartungen werden durch die direkte Lenkung und den lebendigen Charakter erfüllt. Dabei sorgt das Hybridgetriebe für gute Leistungen, aber das war nicht das wichtigste Ziel. Statt dessen hat Honda eine einzigartige Balance zwischen Leistung und Verbrauch gefunden. Deswegen ist der CR-Z nicht besonders schnell, aber sehr schön. ■



## Technische Daten

### Honda CR-Z 1.5 GT

#### Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	408 x 174 x 140 cm
Radstand	243 cm
Leergewicht	1.119 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	40 l
Gepäckraum	225/595 l
Reifen	195/55R16

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	1497 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	124 PS @ 6100 U/min
Drehmoment	174 Nm @ 4800 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9,9 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	200 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5 l / 100 km
Vebrauch Stadt	6,1 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,4 l / 100 km
CO2 Ausstoß	117 gr. / km

#### Preis

Preis	€ 24.990
Grundpreis	€ 21.990