



Honda CR-Z 1.5 IMA GT

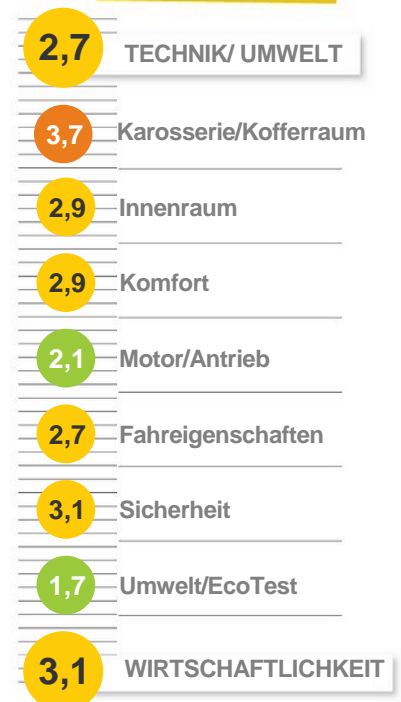
Dreitüriges Coupé der unteren Mittelklasse
(91 kW / 124 PS)

Mit dem CR-Z bietet Honda nach rund 12 Jahren wieder ein sportliches Coupé an. Er soll an die Erfolgsgeschichte des CRX anknüpfen. Dafür wird das Coupé mit moderner Hybrid-Technik ausgestattet. Der 1,5 l große Ottomotor leistet in Verbindung mit dem Elektromotor 125 PS, was für flotte Fahrleistungen sorgt. Der kernige Sound des Verbrenners und das straffe Fahrwerk verleihen dem Fahrzeug eine sportliche Note. Erstaunlich gut funktioniert dabei das Zusammenspiel zwischen Antriebseinheit und Schaltgetriebe. Im Übrigen ist der CR-Z der momentan einzige Hybrid, bei welchem die Gangwechsel manuell vollzogen werden. Leider handelt es sich nur um einen Mildhybrid, rein elektrisches Fahren ist nicht möglich. Beim Verbrauch kann der CR-Z trotzdem punkten, der CO₂-Ausstoß im EcoTest beträgt durchschnittlich 124 g/km - für fünf Sterne reicht es aber nicht ganz. Insgesamt ist der Honda CR-Z ein sehr sportliches und auch für jüngere Fahrer attraktives Coupé, welches leider nicht gerade mit guten Platzverhältnissen und Übersichtlichkeit punkten kann. Der Preis für die getestete Variante beträgt angemessene 24.990 Euro. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** mit Hybrid keine

- +** gute Fahrleistungen, präzise Lenkung, niedriger Verbrauch, geringe Fixkosten
- kleiner Kofferraum, Fondsitze für erwachsene Personen ungeeignet, hinten keine Kopfstützen, schlechte Rundumsicht, zwei geteilte Heckscheibe sehr ungünstig



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen einen zufriedenstellenden Eindruck, die Spaltmaße verlaufen einigermaßen gleichmäßig, aber etwas unterschiedlich breit. Der futuristisch gestaltete Innenraum ist nicht überragend gut verarbeitet, es gibt aber auch wenig Anlass zur Kritik. Die maximale Dachlast beträgt 57 kg.

⊕ Der Unterboden ist recht gut verkleidet, besonders im Motorbereich, so werden Luftverwirbelungen und der Verbrauch reduziert. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen gut abgedichtet. Die maximale Zuladung beträgt noch gute 360 kg.

⊖ Es ist lediglich ein Reifenreparaturset vorhanden, mit dem nur kleine Beschädigung geflickt werden können. Trotzdem liefert Honda einen Wagenheber und einen Schraubenschlüssel mit - vorbildlich. Leider fehlen Schutzleisten an Front- und Heckschürze und an den Seiten, so können kleine Remppler schon teure Reparaturen nach sich ziehen.

Sicht

Speziell nach hinten ist der CR-Z sehr unübersichtlich. Hier ist man über die in der GT Ausstattung serienmäßige Einparkhilfe hinten mehr als dankbar. Die ausreichend großen Außenspiegel sind beheizt, ihnen fehlt leider ein asphärischer Bereich, um Fahrzeuge im toten Winkel besser sehen zu können.

⊕ Niedrige Gegenstände am Boden lassen sich vorne wie hinten auch noch relativ nahe am Auto erkennen, hinten hilft die untere Scheibe. In der getesteten Variante ist der CR-Z serienmäßig mit gut funktionierenden Xenonscheinwerfern ausgestattet, leider fehlt ein Abbiege- oder Kurvenlicht. Das Tagfahrlicht wurde optisch sehr ansprechend mittels eines LED-Bandes im unteren Teil des Scheinwerfers integriert - man könnte fast meinen, das hätten die Japaner bei Audi abgeschaut.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das Sportcoupe nur ausreichend ab. Zu sehr schränken die schrägen Dachpfosten die Sicht nach draußen ein. Besonders nach schräg hinten erweisen sich die C-Säulen als sehr sichtbehindernd. Es störend zwar keine hinteren Kopfstützen, da Honda diese auf der Rücksitzbank ganz weggelassen hat, sehr störend ist aber die zweigeteilte Heckscheibe, deren Teilung direkt im Sichtfeld des Innenspiegels liegt und die Sicht nach hinten und im Innenspiegel stark einschränkt. Der obere Teil der Heckscheibe verbessert die Sicht nur wenig, da man lediglich in den Himmel schauen kann, zudem verzerrt diese extrem.

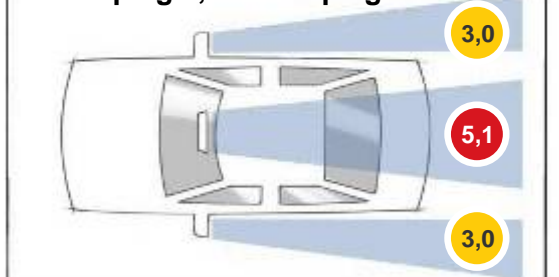


Die schrägen Dachsäulen und die zweigeteilte Heckscheibe erschweren die Sicht nach hinten sehr.

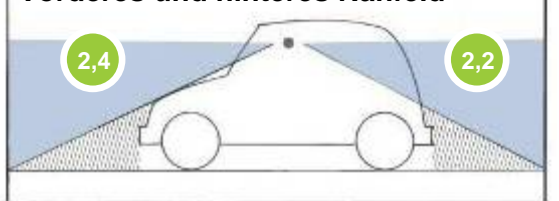
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,8

Ein-/Ausstieg

Auch wenn die Schwellerhöhe außen niedrig ausfällt, von bequemen Ein- und Aussteigen kann man bei dem flachen Coupe nicht reden. Der Sitz liegt nur knapp über dem Asphalt, zudem ist der Schweller sehr breit. Auch aufgrund des flach verlaufenden Daches, ist der Zustieg auf die vorderen Plätze allenfalls ausreichend und eher etwas für gelenkige Personen.

➖ Noch schlimmer ist der Zustieg zu den hinteren Sitzmulden. Das fängt schon damit an, dass man lediglich die Beifahrerlehne nach vorn klappen kann, die vorher eingestellte Lehnenposition der Vordersitze geht dabei beim Zurückklappen der Sitzlehne verloren - sie muss jedes Mal neu eingestellt werden. Die Vordersitze besitzen keine Easy-Entry-Funktion, der sehr kleine Spalt zwischen B-Säule und Sitzlehne bietet allenfalls Kindern genügend Platz zum hinten einsteigen - aber größere Personen würden hier sowieso keinen Platz finden. Am Dachhimmel gibt es für keinen der Insassen Haltegriffe.

4,7

Kofferraum-Volumen*

➖ Sehr klein fällt der Kofferraum des CR-Z aus. Im normalen Zustand passen gerade mal 190 l Gepäck unter die Gepäckraumabdeckung. Immerhin lässt sich der Stauraum durch umklappen der Rücksitzlehnen auf 390 l erweitern (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit nur 190 l Volumen fällt der Kofferraum des Honda CR-Z sehr klein aus.

4,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und mit einem praktischen Griff in der Innenverkleidung auch wieder ohne große Mühe schließen. Sie gibt eine große wenn auch sehr flache Ladeöffnung frei. Das Format des Laderaums wird durch die flach verlaufende Heckscheibe stark eingeschränkt. Mit 84 cm liegt die äußere Ladekante deutlich zu hoch, auch die innere Bordwandhöhe fällt mit 21 cm nicht optimal aus und stört stark beim Ausladen schwerer Gepäckstücke.

➖ Die Kofferraumklappe öffnet leider nur bis knapp über 1,70 m Höhe - große Personen müssen also auf ihren Kopf achten, um sich nicht anzustoßen - das kann besonders schmerzhaft werden, weil das Schloß an der Klappe absteht und die Kunststoffabdeckung nur wenig dämpft. Die Beleuchtung des Laderaums fällt spärlich aus.

2,1

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen, dabei entsteht eine ebene Ladefläche. Der Mechanismus lässt sich besonders einfach und schnell vom Kofferraum aus betätigen. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es mehrere Fächer unter dem Kofferraumboden, so muss nichts haltlos hin und her rutschen.

2,9 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Auch wenn man beim Anblick des futuristischen Innenraums erst einmal mit den vielen Schaltern und Knöpfen überfordert scheint, mit einer gewissen Eingewöhnungszeit kommt man mit der Bedienung des Fahrzeugs gut klar und stellt bald fest, dass die Ergonomie der Bedienelemente gar nicht so schlecht ist, wie es erst scheint. Die Hybrid-Technik funktioniert sehr gut automatisch und benötigt keine besondere Aufmerksamkeit. Die Anordnung der Pedale und des Schalthebels ist einwandfrei. Das Lenkrad ist in der Weite und über einen kleinen Bereich auch in der Höhe einstellbar. Die Scheibenwischer vorne werden von einem Regensensor gesteuert. Der glatte und wenig griffige Lichtschalter befindet sich im linken Lenkstockhebel, wie auch der Schalter für die Nebelschlussleuchte. Hervorzuheben ist die sehr günstige Position der Klimaregler; die Steuerung der Klimaautomatik braucht aber etwas Eingewöhnung. Auch das Radio liegt in guter Höhe aber etwas weit weg vom Fahrer. Vorbildlich sind die großen Tasten mit großen, gut ablesbaren Piktogrammen. Zudem lässt sich das Radio auch vom Lenkrad aus steuern. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird) und haben eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich bequem elektrisch einstellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Der Hillholder erleichtert das Anfahren am Berg. Vorne gibt's zwar einige Ablagen, die sind aber allesamt relativ klein, 1,5-l-Flaschen haben keinen Platz. Die Beifahrersitzlehne verfügt über eine Lehnentasche.

⊖ Es gibt zwar für alle wichtigen Systeme Kontrolllampen (auch Abblendlicht), trotzdem sind die Instrumente nicht besonders übersichtlich. Der Tacho ist oben aufgesetzt, das Farbenspiel zwar unterhaltsam, der Ablesbarkeit und dem Kontrast jedoch abträglich. Das Handschuhfach ist zwar recht klein, aber immerhin beleuchtet. Für die Heckscheibe gibt es keinen Scheibenwischer, speziell die untere kleine Heckscheibe verschmutzt sehr schnell.



Die Bedienung ist weitgehend funktionell. Bezüglich der Verarbeitungsqualität klappert zwar nichts, aber die verwendeten Materialien wirken billig und die Bauteile sind wenig passgenau.

2,6 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde noch für etwas größere Personen ausreichend sein. Obwohl die Innenbreite des CR-Z großzügig ausfällt, man fühlt sich aufgrund der hohen Seitenlinie und den schmalen Fenstern doch etwas eingegengt.

5,1 Raumangebot hinten*

⊖ Auf die hintere Sitzreihe hätte Honda beim CR-Z getrost verzichten können. Der Zustieg ist schon beinahe eine Zumutung (siehe Ein-/Ausstieg), die Platzverhältnisse reichen wenn überhaupt für Kleinkinder. Erwachsene Personen finden weder Bein- noch Kopffreiheit vor, zudem sitzt man in den zwei Mulden sehr eingegengt und mit kaum Ellenbogenfreiheit.



Die hinteren Sitzplätze sind für Erwachsene absolut nicht geeignet. Die Platzverhältnisse reichen gerade noch für Kleinkinder aus.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

⊕ Honda hat für den CR-Z insgesamt eine sportlich-straftige Fahrwerksabstimmung gewählt. Damit durchfährt das Coupe lange Bodenwellen mit kaum nachschwingender Karosserie, bei flotter Kurvenfahrt ist so gut wie keine Seitenneigung vorhanden. Wie so oft bei sportlich straffen Fahrwerken, bleibt aber speziell bei holprigen Straßen der Komfort etwas auf der Strecke. Kurze Bodenwellen oder auch Schlaglöcher dringen deutlich, aber noch nicht unangenehm bis zu den Insassen durch. Eine ausgeprägte Stuckerneigung kann nicht festgestellt werden. Beladen reagiert die Federung etwas komfortabler auf Unebenheiten.

3,1 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich auch durch seine Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Leider fehlt die Höheneinstellung für den Beifahrersitz. Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten eine gute Körperabstützung. Die Lehnen sind hoch und angenehm konturiert, auch die Sitzflächen wurden körpergerecht gestaltet, fallen aber etwas kurz aus. Der Seitenhalt ist auch bei schnell durchfahrenen Kurven gut.

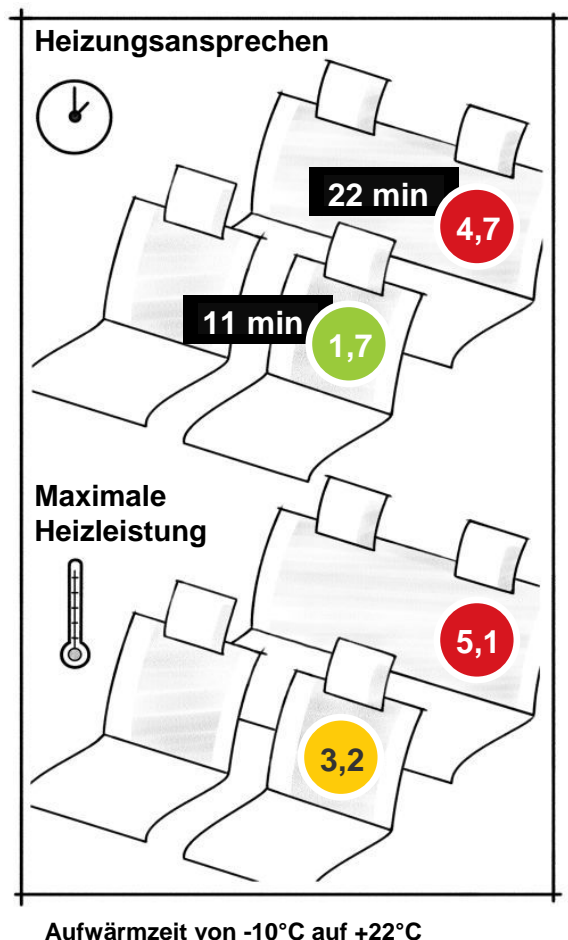
⊖ Die hintere Sitzbank ist kaum konturiert, bietet keinen Seitenhalt und ist sehr hart gepolstert. Die Sitzlehnen sind viel zu niedrig und es fehlen Kopfstützen.

3,1 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Honda CR-Z ist noch akzeptabel. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der Pegel bei gemessenen 71,6 dB(A). Dabei dringen nicht nur Wind- sondern auch Motorgeräusche bis in den Innenraum. Dieser zeigt sich bei niedrigen Drehzahlen kaum präsent, wird aber mit steigender Drehzahl akustisch deutlich lauter.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC Klimakammer) Die Heizung spricht vorne schnell an und sorgt zügig für angenehme Temperaturen. Trotz des kleinen Innenraums fällt die Heizleistung hinten deutlich schlechter aus. Das liegt daran, dass für die Fondpassagiere keine vernünftige Luftzirkulation vorhanden ist. Speziell im hinteren Fußraum gibt es einen Luftstau, da hier keine Luftausströmer vorhanden sind. Dadurch frieren die hinteren Insassen noch, wenn vorne bereits Wohlfühltemperatur erreicht ist. Auch hier sieht man, dass der CR-Z konstruktiv doch eher als Zweisitzer ausgelegt ist. Eine Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Sie regelt gut und situationsangepasst und sorgt auch bei heißen Außentemperaturen für ein angenehm kühles Klima im Auto.



Die Luftmengenverteilung kann aber nur in bestimmten Kombinationen reguliert werden. Besonders unverständlich, die Mitteldüsen können nicht verschlossen werden und blasen den Insassen die kalte Luft direkt ins Gesicht.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der kleine Benzinmotor mit 1,5 l Hubraum und 114 PS sorgt in Verbindung mit dem 14 PS starken Elektromotor und einer dadurch resultierenden maximalen Gesamtleistung von 124 PS für gute Fahrleistungen. Speziell Überholvorgänge mit weit ausdrehendem Motor können sehr flott vollzogen werden. Aber auch die Elastizitätsmessungen fallen in allen Gängen dank der zusätzlichen 78 Nm Drehmoment des Elektromotors gut aus. Anders sieht es aus, wenn die Akkus leer sind und der Elektromotor nicht mehr helfend eingreifen kann. Dann werden die Fahrleistungen merklich schlechter, auch die Elastizitätswerte sind allenfalls befriedigend. Ohne das schon bei niedrigen Drehzahlen vorhandene Drehmoment des Elektromotors kann der kleine Benziner mit seinen 145 Nm nicht mehr für einen kraftvollen Antritt bei niedrigen Drehzahlen sorgen.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinders ist insgesamt befriedigend. Der etwas rau laufende Motor überträgt zwar doch recht deutlich Vibrationen in den Innenraum, er bleibt aber weitgehend frei von störenden Brummfrequenzen.

2,1 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist straff aber präzise geführt und passt zum sportlichen Charakter des Coupes. Die Schaltwege fallen kurz aus. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

⊖ Leider ist der Rückwärtsgang nicht klar genug von den Vorwärtsgängen abgegrenzt. Dieser liegt hinten rechts neben dem sechsten Gang und ist nicht durch einen zusätzlichen Sperrring gegen versehentliches Einlegen gesichert.

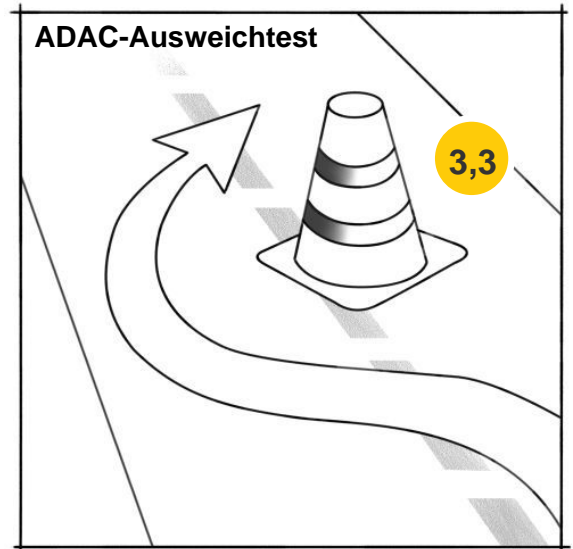
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei Autobahntempo könnte die Gesamtübersetzung aber etwas länger ausgelegt sein, um die Drehzahlen auf der Autobahn weiter zu senken und dadurch Kraftstoff zu sparen.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der sportlich ausgelegte CR-Z zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls ein sehr direktes Ansprechen und folgt dem Kurs stabil. Auch Fahrbahnverwerfungen oder Bodenwellen in schnell durchfahrenen Kurven bereiten dem Fahrzeug keine Probleme. Anders sieht es beim ADAC-Ausweichtest aus. Das Heck drängt beim Gegenlenken ausgeprägt nach und kann nur durch hohen Lenkaufwand wieder eingefangen werden. Einem geübten Fahrer kommt das sich eindrehende Heck durchaus entgegen, da sich das Fahrzeug dadurch sehr agil durch den Parcours zirkeln lässt, für ungeübte Fahrer erfolgen die ESP-Eingriffe aber zu spät, da Schleudern nur durch Gegenlenken verhindert werden kann. Besondere Vorsicht ist bei Wahl des Sport-Modus gefragt, da dadurch die ESP-Regeleingriffe noch später erfolgen und speziell auf nasser Fahrbahn schnell kritische Situationen entstehen können. Deshalb wird empfohlen, den Sportmodus möglichst nicht für den alltäglichen Gebrauch zu verwenden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,4 Kurvenverhalten

- + Bei schnell durchfahrenen Kurven zeigt der CR-Z ein gutmütiges leicht untersteuerndes Fahrverhalten, was sich auch voll beladen kaum ändert.
- Besondere Vorsicht ist aber gefragt, wenn man im Grenzbereich schlagartig vom Gas geht, da dann deutliche wenn auch noch nicht kritische Lastwechselreaktionen vorhanden sind. Auch hier greift das ESP schon im Normalmodus recht spät ein, noch später greift ESP im Sportmodus ein, ohne Gegenlenken kann das Fahrzeug dann kaum am Schleudern gehindert werden.

2,0 Lenkung*

- + Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt sich auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht nervös. Sie vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt und zeigt ein präzises ansprechen. Die recht direkte Auslegung und der geringen Kraftaufwand beim Rangieren unterstützen die Handlichkeit des Fahrzeugs. Der Wendekreis fällt mit 10,9 m noch recht gering aus.

3,2 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der CR-Z durchschnittlich 39,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - das ist kein berauschend gutes Ergebnis, die Bremsanlage zeigt sich aber sehr standfest. Das Ansprechen der Bremse ist befriedigend aber etwas gewöhnungsbedürftig, der Anfangsbereich aktiviert zunächst die Bremsenergieerückgewinnung, bis dann bei stärkerer Betätigung auch die Fahrzeugbremsen zupacken. Man kann das Zusammenspiel aber gut dosieren.

3,1

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Honda CR-Z verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Die LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr sehr gut zu erkennen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Die in den Türen integrierten Rückleuchten warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.
- ⊖ Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

3,1

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor.

- ⊕ Der CR-Z besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Damit ist von einem guten Ergebnis beim Crashtest auszugehen, zumal Honda großen Wert auf hohe Sicherheit legt. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis 1,80 einen sehr guten Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, damit im Ernstfall der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze möglichst gering ist und die Gefahr eines Schleudertraumas reduziert wird. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Sogar für die hinteren Notsitze kann der Fahrer den Anschnallstatus im Display ablesen.
- ⊖ Für die hinteren beiden Sitze gibt es keine Kopfstützen, dadurch können schwere Hals-Wirbel-Verletzungen der Insassen bei einem Heckcrash auftreten. An den sehr unhandlichen Klapp-Außentürgriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, die nach einem Unfall verklemmt sind.

4,0

Kindersicherheit

- ⊕ Der Beifahrerairbag ist mit dem Schlüssel deaktivierbar, dann sind auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt. Diese lassen sich auf dem Beifahrersitz optimal und ohne großen Kraftaufwand befestigen. Leider fehlen auf dem einzigen für den Kindertransport brauchbaren Sitz die Isofixhalterungen.
- ⊖ Auch wenn diese (inklusive Ankerhaken) für die hinteren Sitzplätze serienmäßig vorhanden sind, aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse ist es kaum möglich, hier Kindersitze zu transportieren. Mit den herkömmlichen Gurten sollten Kindersitze besser nicht befestigt werden, da die Anlenkpunkte ungünstig liegen und der Kindersitz nicht stabil befestigt werden kann. Aufgrund der schlechten Zugänglichkeit kann man kaum die Gurte festziehen.

3,0

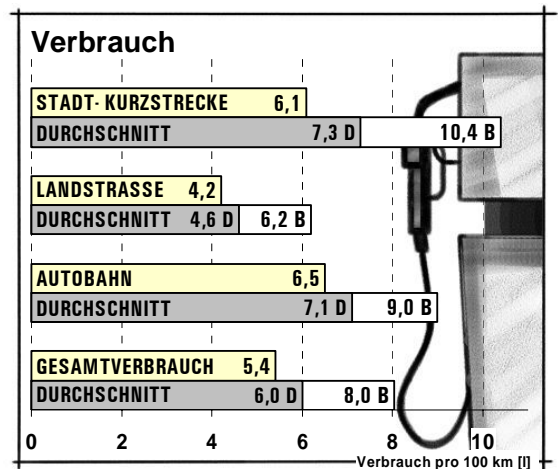
Fußgängerschutz

Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist mindestens von einem zufriedenstellenden Fußgängerschutz auszugehen, da Honda traditionsgemäß viel Wert auf guten Fußgängerschutz legt und andere Modelle der Marke in den letzten Jahren gut abschnitten haben.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen CR-Z liegt bei 5,4 l Super pro 100 km. Das bedeutet einen CO₂-Ausstoß von 124 g pro Kilometer. Ein gutes, wenn auch nicht berauschendes Ergebnis. Dafür gibt es in der EcoTest-CO₂-Wertung 37 Punkte. Innerorts kommt der Mild-Hybrid mit 6,1 l aus, außerorts mit 4,2 l und auf der Autobahn mit 6,5 l pro 100 km. Daran sieht man schon, dass Geschwindigkeiten über 100 km/h den Verbrauch ansteigen lassen. Andererseits ist man bei ruhiger Fahrweise und niedrigen Geschwindigkeiten recht sparsam unterwegs.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen niedrig, daher kann der CR-Z 49 von 50 möglichen Punkten bei der Schadstoff-Bewertung erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 86 Punkte. Leider reicht das nicht ganz für die fünf Sterne im EcoTest, aber trotzdem ein sehr gutes Ergebnis für ein eher sportlich orientiertes Coupe.

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der CR-Z sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre und für die IMA-Komponenten ebenfalls fünf Jahre bis max 100.000 km.

2,5 Wertstabilität*

⊕ Dem Honda CR-Z kann ein noch guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Das sportliche Coupe gepaart mit Hybridantrieb und Schaltgetriebe sollte auch die jüngeren Autofahrer für die Hybridtechnologie begeistern können.

4,3

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Honda CR-Z ist ab 21.990 Euro zu haben. Das ist zwar viel für diese Fahrzeugklasse, doch immer noch ein annehmbarer Preis für ein Hybridfahrzeug. Die hier getestete (und bewertete) Variante in der GT-Ausstattung kostet 24.990 Euro, dafür erhält man ein gut ausgestattetes Coupe, welches neben Klimaautomatik sogar Xenonlicht serienmäßig an Bord hat.

1,9

Fixkosten*

Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen durchweg durchschnittlich aus.

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer beträgt dank des niedrigen CO₂-Ausstoßes gerade mal 30 Euro.

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten findet man ein gemischtes Bild. Einerseits gefallen die niedrigen Betriebs- und Fixkosten, andererseits schlägt der recht hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende recht hohe absolute Wertverlust negativ zu Buche. Insgesamt betrachtet liegen die monatlichen Gesamtkosten im Klassendurchschnitt.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid)	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	91 kW (124 PS)
bei	6100 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,2/ 6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	117g/km / 124g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4080/1740/1395 mm
Leergewicht/Zuladung	1160 kg/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	190 l/390 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	57 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	740 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.200 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	700 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	116 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	69 Euro
Monatlicher Wertverlust	311 Euro
Monatliche Gesamtkosten	538 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/20
Grundpreis	24.990 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Honda CR-Z 1.5 IMA GT

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	3,0	Fahrstabilität	2,7
Sicht	3,5	Kurvenverhalten	2,4
Ein-/Ausstieg	3,8	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	4,7	Bremse	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,0	Sicherheit	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,1
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	4,0
Raumangebot vorne*	2,6	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	5,1	Umwelt/EcoTest	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,3
Komfort	2,9	Schadstoffe	1,1
Federung	2,6		
Sitze	3,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,1
Innengeräusch	3,1	Betriebskosten*	2,1
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	2,5
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	1,9
Schaltung	2,1	Monatliche Gesamtkosten*	3,6
Getriebeabstufung	1,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest