

150
EURO

Nr. 25 · 25. 6. 2010 · www.autobild.de

Auto Bild

EUROPAS NUMMER 1

Seite 74



SCHON GEFAHREN

Mercedes SLS AMG E-Cell

J.D. POWER REPORT

Honda CR-Z



GESUCHT

Neuer VW Sharan im ersten Vergleich

Das perfekte Familien-Auto

VW Touareg Audi Q5 BMW 5er GT Peugeot 308 SW Mercedes E-Klasse

Sonderdruck Honda

← Große Kaufberatung **BMW X1**

Technik: So kommt das Internet in Ihr Auto s. 62



Alfa Romeo MiTo QV

VW Polo GTI

Mini Cooper S

Vergleich der Kampfwagen

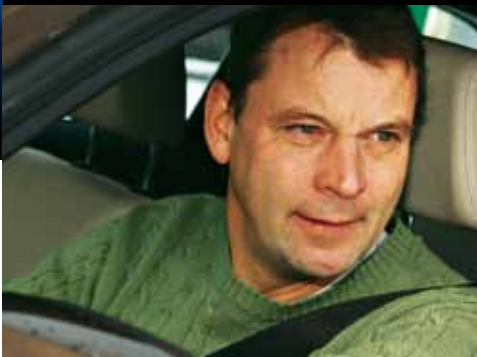
VW Polo GTI
Alfa Romeo MiTo QV
Mini Cooper S Seite 32



Auslandspreise: B 1,70 €; BG 5,50 BGN;

50 €; PL 10,00 PLN; P 2,20 €; S 28,00 SEK; CH 3,10 CHF; SK 1,90 €; SLO 2,20 €; E 2,20 €; CZ 75,00 CZK; TN 4,00 TD; TR 6,70 TL; H 650,00 FT; CY 2,20 €

Was VW fehlt: Flower Power 2.0



Manche Autos passen in kein Raster. Diese speziellen Typen werden in der Rubrik Autonom gewürdigt. Hier geht es nicht um Messwerte und Daten, sondern um eine ganz persönliche Einschätzung. Jörg Maltzan über den Honda CR-Z

Honda CR-Z

Vierzylinder, vorn quer • Hubraum 1497 cm³ • 84 kW (114 PS)/6100/min • max. Drehmoment 145 Nm bei 4800/min • E-Motor 10 kW (14 PS) • Sechsganggetriebe • L/B/H 4080/1740/1395 mm • Kofferraum 225-595 l • Leergewicht 1170 kg • Zuladung 350 kg • 0-100 km/h in 9,9 s • Spitze 200 km/h • Verbrauch (EU-Mix) 5,0 l Super • CO₂ 117 g/km **Preis: ab 21 990 Euro**



Gas geben und grün sein: CR-Z-Fahrer züchtet Blumen im Display. Oder drücken Sport. Dann geht's mächtig voran

Ja! Ja! Ja! Drei Mal ja. Kennen Sie das, wenn ein ereignisloser Tag plötzlich mit einem Höhepunkt endet? Genau das ist mir passiert. Auf dem Nachhauseweg. Mit einem Auto. Mit einem Honda. Mit einem Hybrid-Honda, um genau zu sein. Unglaublich, oder? Ausgerechnet ein Ökomobil mit dem kryptischen Namen CR-Z entzündet ein automobiles Feuerwerk zum Feierabend.

Der Japaner ist der erste Hybrid, der zum guten Umweltgewissen auch Fahrfreude vermittelt. Keine lähmende Stufenlos-Automatik, sondern saubere, ehrliche Handschaltung. Statt austauschbarer Stufenheck-Langeweile ein rassiges, eigenständiges Coupé. Statt Gutmenschen-Gehabe à la Prius eine sportliche Fahrweise. Und das alles ohne Reue.

Geschickt gemacht: Honda hat die Jazz-Plattform mit der Technik des Insight gekreuzt und so ein bislang unvergleichliches Hybrid-Coupé erschaffen. Scharf sieht er aus, vorn sogar ein wenig wie ein Audi R8. Hinten erinnert sein stummeliges Glasheck an den CRX vergangener Tage. Dass Sparen so viel Spaß machen kann, ist neu. Durch tiefe Sitzposition und Dachlinie kommt sofort Sportwagen-Gefühl auf. Ein roter Knopf startet den Motor ohne jede Verzögerung, weil anstelle eines Anlassers der 14-PS-Elektromotor dessen Aufgabe übernimmt.

Anschließend hilft er kräftig beim Beschleunigen. Herrlich, wie flott der CR-Z in der Stadt vorwärtsstrebt. Giftig hängt er am Gas, verliert aber obenraus leider seinen Elan und wird laut. Aber zum Glück in einer Tonlage, die das Prädikat sportlich verdient.

Beim Einlenken fühlt sich der Honda leicht und spontan an – das hat Mini-Niveau. Flink ist er, wieselig, und wer ihn zu forsch in die Kurven treibt, erlebt, dass auch ein Frontriebler kräftig mit dem Popo wackeln kann. Zumindest wenn die Sport-Taste leuchtet, kommt der CR-Z ausgesprochen dynamisch um die Ecken. Das ist nichts Unerwartetes für ein Sportcoupé, eher schon der Durst. Trotz scharfer Lenkung, Gasannahme und E-Power ist es fast unmöglich, den Verbrauch über acht Liter pro 100 Kilometer zu treiben.

Und der Honda kann noch ganz anders: Im Eco(nomy)-Modus hält er sich clever zurück, speichert mehr Energie in die Batterie, und im Instrumenten-Display wachsen Blumen. Ja, so macht Gartenarbeit Spaß. Der CR-Z befriedigt den Spieltrieb wie kein zweites Auto. Die besten Gärtner senken den Verbrauch sogar auf unter fünf Liter – das ist Flower Power 2.0 und weniger als bei einem Diesel-Scirocco. Dass ein Auto mich derart in Bann schlägt, ist selten geworden, in Zeiten, in denen kühle Perfektion neuen Modellen immer mehr den eigenen Charakter abrasiert.

Der CR-Z dagegen hat Kultcharakter. Sollen Kritiker ruhig die Cockpit-Animationen als Nippon-Nippes abtun und sein Autobahntalent bezweifeln – für mich ist er ein Vorreiter: ein Hybrid-Held, der bei VW und Co gerade mal in der Planungsphase steckt.