



# SAMMA FAST ANNAN

Den fjärde generationen av Honda CR-V är helt ny, men oroa er inte, det mesta är sig likt – CR-V är fortfarande en lyckad mix av suv och mpv. Den perfekta crossovern? **Text:** John Argelander. **Foto:** Honda.

På ett sätt är Honda tillbaka där man började, i så måtto att CR-V nu har återfått en ordentlig kylargrill i fronten. Borta är det gigantiska underbrett som föregångaren hade i nosen, men i övrigt då? Tittar man längs sidorna och bakåt är modellen lätt att känna igen, släktskapet med förra CR-V är tydligt.

Förhoppningsvis har du redan läst testet av nio crossovers på föregående sidor, och kanske till och med räknat ut vilken din personliga favorit är. Honda CR-V skulle självklart kunnat vara med i det testet, om en testbil hade varit tillgänglig. Nu får vi ”nöja oss” med en enklare provkörning av den här nya generationen.

Honda CR-V, nu i sin fjärde generation, hade Sverigepremiär redan 1997 och baserades då på småbilen Civic. Den första generationen var en liten suv (begreppet crossover är en senare konstruktion) som aldrig siktade på att vara bäst ute i terrängen men i gengäld var en ytterst trevlig bekantskap på vägen. Fina köregenskaper och strålande styrning är våra klaraste minnen av bilen.

År 2002 var det dags för generation två, och nu hade CR-V en klart vuxnare känsla, både exteriört och interiört. Generation två krängde mer och kändes mer ”suvig” än sin föregångare, men liksom alla Honda var den i praktiken skottsäker maskinellt

och hade liksom generation ett reservhjul på bakluckan – som de facto var en (för högertrafik felhängd) bakdörr. Den särregna handbromsen som satt förhållandevis högt på instrumentpanelen och som drogs nedåt/bakåt vid anläggning var en detalj vi minns.

Med generation tre, från 2007 fram till idag, var bakdörren (och den udda handbromsen) borta. Motorerna, nu även diesel, var bättre än någonsin och resten av drivlinan likaså. Tredje generationen CR-V har sedan premiären tillhört klassens absoluta toppskikt. En ingrediens har dock saknats, en ingrediens som faktiskt är viktig när man köper en crossover: vill ha-känslan.



**Maffigare former fram till, men siluetten är bekant. Bakpartiet bär spår av Volvo XC60, eller hur? Baksätet har en sinnrik fällning som bara kräver ett enkelt handgrepp, men blir det plant? Nej. Man sitter dock bra både fram och bak, med lika gott om plats som i föregångaren.**



CR-V har alltid varit en väldigt bra bil, men känslan med stort K har aldrig infunnit sig. Är det bättre nu?

Nja, inte mycket. Visst har Honda jobbat en del med interiören, men kvalitetsmässigt var det aldrig någon fara med. Det är just det som är kärnan – den gamla bilen var inte dålig på något och den här nya är bara aningen bättre på allt.

Utrymmesmässigt är nykomlingen någon centimeter större här och där men då axelavståndet är oförändrat rör det sig bara om smartare paketering. Man sitter fortfarande bra både fram och bak.

Drivlinorna är på Honda-manér briljanta, vår provbil har en bensinfyra på 2,4 liter som ger 185 hästar och 220 Nm. Knappast gåshudsframkallande, men fullt tillräck-

ligt. Den femstegade automatlådan gör sitt jobb – men inte mer.

Fyrhjulsdriften har nu elektrisk inkoppling av bakaxeln, och det borde göra att förbrukningen hålls på en rimlig nivå. De som söker en riktig suv köper så klart något annat, det vet Honda.

Den största plumpen är att de dubbla infoscärmarna har ett något förvirrande interface vilket gör dem svårnavigerade. Klantigt, år 2012.

Om vi leker med tanken på att nya CR-V skulle varit med i det stora testet hade den förmodligen placerat sig på prispallen, men de känslomässiga bristerna hade dock troligen omöjliggjort en testseger. Det råder däremot inget tvivel om att de som köper nya CR-V knappast kommer att ångra det. ■



**Förarmiljön är snyggare än någonsin och kvalitetsintrycket mycket bra. Instrumenteringen är tydlig, men värre är de dubbla centrumdisplayerna som har ett krångligt gränssnitt och är svårmanövrerade. Synd på en annars lyckad interiör.**

## YTTERLIGARE TRE KONKURRENTER

### Skoda Yeti

Duktig och klädsamt opretentiös, Skoda Yeti är en av klassens absolut bästa bilar. Det nätta formatet och Haldex-kopplingen gör den duglig även i terräng, men framför allt är den ett mycket läckrare alternativ till exempelvis Volkswagen Golf eller Ford Focus.



### Kia Sportage

Nya Sportage är ett lyft jämfört med föregångaren. Numera har den en ombonad och robust känsla, och tillsammans med Kias omfattande garantipaket borgar det för ett tryggt bilägende. Både på och vid sidan av vägen.



### Toyota RAV4

Får väl betraktas som en aning föråldrad nu när vi skriver 2012. Sidohängd bakdörr istället för vanlig baklucka ger herrgårdsvibbar, men i övrigt är RAV4 en förklädd kompaktbil. Tar sig fram hyggligt i terrängen tack vare smidigt format, men är en aning hårt fjädrad.



**JOHN ARGELANDER**  
**OM FINTRIMNING**

### HJULET ÄR REDAN UPPFUNNET ...

... så varför ge sig på det igen? Så har Honda resonerat när man utvecklat nya CR-V, och man har sedan skapat en bil som är lika bra eller lite bättre på allt, om man jämför med föregångaren. Baksätesfällningen lär bli en favorit hos ägarna, och som helhet är det här en riktigt lyckad bil. Problemet är att det var föregångaren också, och vissa (vi bland annat) lär nog tycka att förbättringarna är för små och för få. Är det en framtida testvinnare vi ser? Det blir spännande!

### HONDA CR-V 2,4 i-VTEC

**Motor:** R4, 2 354 cm<sup>3</sup>, 185 hk vid 7 000 r/min, 220 Nm vid 4 400 r/min. Fyrhjulsdriфт.

**Kaross:** L/b/h 4 458/1 790/1 628 mm. Tjänstevikt cirka 1 620 kg. Axelavstånd 2 655 mm.

**Prestanda:** Acc 0–100 km/h i.u. Toppfart i.u. Förbrukning i.u., CO<sub>2</sub> i.u.

**Pris:** Ej fastställt. Sverigeaktuell i sommar.

**VI GILLAR:** Små förbättringar på väldigt många punkter – förutom vissa delar av ergonomin.

**TYVÄRR:** Den "rätta" känslan lyser fortfarande med sin frånvaro.

