



Honda CR-V

Het avontuur van Honda

Autotest | Vijftien jaar geleden begon het avontuur voor Honda. Klanten wilden iets nieuws. Ze vroegen om een terreinauto, maar kochten die niet om mee in het terrein te rijden. Daarop bouwde Honda de eerste CR-V: een ruime, vierwielaangedreven auto die zich ook op de openbare weg thuisvoelde. In de loop der jaren is dit concept steeds verder verfijnd. Nu is het tijd voor de vierde generatie van de Honda CR-V.

De eerste Honda CR-V was precies wat de klant vroeg: een luxe terreinauto die ook kon worden gebruikt op de openbare weg. Gaandeweg kwam Honda erachter dat er een verschil zat tussen wat de klant vroeg en wat hij/zij daadwerkelijk wilde.

De klant wilde namelijk geen terreinauto. Men wilde een hoge, ruime en luxueuze auto met een stoere uitstraling; eigenschappen die toevallig ook voor terreinauto's opgaan. Met deze wijsheid in pacht werd de CR-V steeds minder terreinauto en steeds meer SUV (Sports Utility Vehicle).

De vierde

De vierde generatie van de CR-V lijkt meer op een grote Honda Civic dan op een terreinauto. Zo heeft de CR-V dezelfde gladde lijnen. De grille en de koplampen lopen in elkaar door en geven de indruk van een grote, zelfverzekerde grijns.



De instap is een stuk hoger dan in een gewone personenauto. De bestuurder en bijrijder zitten merkbaar iets hoger dan gebruikelijk en dat geeft een goed zicht over het verkeer. Bovendien is het koetswerk zo ontworpen, dat het gemakkelijk is te overzien. Zo is de motorkap beter zichtbaar vanaf de bestuurdersstoel dan in menig andere auto en dat maakt manoeuvreren makkelijker. Wat ontbreekt in de CR-V is het gevoel een machtige machine te rijden.

Mede door de opzet van het dashboard doet de CR-V aan als een heel gewone personenauto. De hier getoonde meest luxueuze uitvoering weet helaas niet te overtuigen als topmodel. Chique kleuren en lederen bekleding zijn niet genoeg om een auto naar een hoger plan te tillen; daarvoor blijven de kwaliteit van de materialen en de opzet van het interieur te gewoontjes. De basisversie met een zwart dashboard en grijze stoelbekleding past de CR-V beter.



De uitrusting is zoals mag worden verwacht van een moderne SUV in deze prijsklasse. Honda voorziet in alle gangbare veiligheidsvoorzieningen (inclusief waarschuwing bij het onbedoeld overschrijden van de belijning op het wegdek) en connectiviteit met de mobiele telefoon of mp3-speler.

Hét sterke punt van de CR-V is de ruimte, en dan vooral de bagageruimte. Deze is standaard al de grootste in zijn klasse (589 liter). Door simpelweg een hendel over te halen in de bagageruimte, klappen de zittingen op, komen de hoofdsteunen naar beneden en worden de rugleuningen opgevouwen. Om het leven nog makkelijker te maken, kan de CR-V optioneel van een elektrisch bedienbare achterklep worden voorzien.



Rijden

De nieuwe CR-V is beschikbaar met een benzine- en een dieselmotor. De dieselmotor heeft een inhoud van 2.2 liter en voelt zich vooral op de snelweg goed thuis. Hier legt de "CR-V 2.2 i-DTEC" moeiteloos en met zeer hoge snelheden lange afstanden af. In de stad ontbreekt het de dieselmotor aan karakter, maar het voldoet allemaal ruimschoots.

Net als de hybride-modellen van Honda, is de CR-V voorzien van een "EcoAssist". De omlijsting van de klokken kleurt, afhankelijk van de rijstijl, rood tot groen. De bedoeling hiervan is letterlijk en figuurlijk om zo groen mogelijk te rijden. Dat lukte in de praktijk prima: de vierwielaangedreven CR-V diesel met handgeschakelde versnellingsbak verbruikte slechts 5.3 liter per 100 km.



Helaas was het verbruik van de CR-V met dieselmotor en automaat significant hoger (8.1 liter per 100 km). Dat komt omdat Honda uiterst conservatieve techniek inzet (vijfbak met koppelmvormer). Bovendien is de automaat niet voorzien van een stop/start-systeem.

De 2.0 liter benzinemotor biedt de levendigheid waar het de diesel aan ontbreekt, maar het ontbreekt aan sprintkracht op hoge snelheid. Ook de benzinemotor komt veel beter tot zijn recht met de handgeschakelde versnellingsbak dan met de automaat. Dankzij uitstekende geluidsisolatie doen beide motoren hun werk in alle rust. Gevoelsmatig is de CR-V zelfs de stilste auto in zijn klasse.

Vierwielaandrijving

Om brandstof te besparen, wordt de vierwielaandrijving voortaan elektronisch aangestuurd. Voorheen werkte dit met pompen die de kracht van de motor op basis van overdruk en onderdruk over de voor- en achterwielen verdeelde. De elektronische aansturing bespaart niet alleen energie en gewicht, maar biedt ook extra mogelijkheden. Zo worden bij het wegrijden altijd alle vier de wielen aangedreven, pas wanneer duidelijk is dat alle wielen grip hebben, schakelt het systeem over op tweewielaandrijving. Voorheen schakelde de vierwielaandrijving pas in bij verlies van grip en dat kan te laat zijn.



De vierde generatie van de CR-V is de eerste die ook leverbaar is met tweewielaandrijving. Dat maakt de auto niet alleen zuiniger, maar vooral veel voordeliger in aanschaf.

Weggedrag

Het onderstel is afgestemd op het gewicht van de motor. Desondanks helt de CR-V diesel met vierwielaandrijving nadrukkelijk over in de bochten. Ook is de auto relatief eenvoudig te verleiden tot doorglijden over de voorwielen ("onderstuur"). De CR-V auto is juist heel stabiel op hoge snelheid, het koetswerk blijft ook bij snelheden ruim boven de 150 km/u aangenaam stabiel.



Toch is de fijnst sturende uitvoering de tweewielaangedreven benzine-variant. Deze is het beste in balans en geeft het zuiverste gevoel in het

stuurwiel. De nieuwe CR-V rijdt, remt en stuurt even goed als een gewone personenauto. Zo komt het avontuur van Honda steeds dichterbij een goed einde.

Conclusie

Vol trots stelt Honda de vierde generatie van de CR-V voor. Die trots is terecht, want de auto heeft in de loop der tijd een duidelijke ontwikkeling doorgemaakt. De CR-V werd steeds meer een praktische, ruime auto en steeds minder een terreinauto. De nieuwe CR-V is zelfs de ruimste en stilste auto in zijn klasse.

Alhoewel de CR-V met het uiterlijk en de uitrusting niet weet te imponeren, valt er ook niets op aan te merken. Meer dan ooit rijdt de CR-V als een heel gewone personenauto. Daarbij weten de eenvoudige uitvoeringen het meest te overtuigen. De vierwielangedreven versie met dieselmotor en automaat voelt zwaarlijvig en onwillig. De tweewielangedreven uitvoering met benzinemotor en handgeschakelde versnellingsbak is juist levendig en dynamisch. ■



Specificaties

Honda CR-V 2.2 i-DTEC Elegance

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	457 x 182 x 169 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1.653 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	589/1669 l
Bandenmaat	225/65R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2199 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 4000 tpm
Koppel	350 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	5,6 l / 100 km
Verbruik stad	6,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	149 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 46.990,-
Prijs instapmodel	€ 29.990,-