



## Honda CR-Z

### Voortschrijdend inzicht

Rij-impressie | Wie nu 30 a 40 jaar oud is, keek als tiener waarschijnlijk verlekkerd naar de Honda CRX. Dankzij het veelbelovende uiterlijk en de bijbehorende prestaties was de CRX destijds een uiterst begeerlijke auto. De student van toen kon de benzine nog niet betalen, laat staan de hele auto. Wie nu een CRX zoekt, ziet zich geconfronteerd met afgetrapte, opgevoerde of uitgebouwde exemplaren waar alle charme van weleer van af is. Er is echter een oplossing: de CR-Z.

Wie nu zo'n 30 a 40 jaar oud is, kijkt waarschijnlijk heel anders naar auto's dan in de studietijd. Inmiddels is de "bijtelling" belangrijker dan de prestaties of het imago.

### Hybride

En juist met dat idee heeft Honda de CR-Z ontwikkeld. In tegenstelling tot de CRX, huist onder de motorkap van de CR-Z geen hoogtoerige, prestatiegerichte atleet. Het hart van de CR-Z wordt gevormd door een bijtellingsvriendelijke, milieuontziende en bijna knuffelbare hybride-motor.

Daarmee verschilt het karakter van de CR-Z als dag en nacht van de CRX. De CR-Z is zeker geen trage auto, maar het opdringerige en bijtijds opwindende van een echte sportwagen is ver te zoeken.

Met een druk op de knop kan het groene karakter worden ingeruild voor een meer sportieve inslag. De motor wordt dan veel bijteriger en de CR-Z laat zich dan heerlijk op koppel rijden. Wanneer volgas wordt gegeven laat de kleine (1.5 liter) motor een heerlijk sportief geluid horen. Alhoewel de CR-Z in

sport-modus absoluut tot leven komt, is en blijft dit geen uitgesproken snelle auto.



### Verbruik

Daar staat tegenover dat de hybride-techniek het verbruik aangenaam laag houdt. De hybride-techniek van Honda verschilt nadrukkelijk van die van andere merken. Bij Honda zorgt de benzinemotor altijd voor

de aandrijving, de elektromotor assisteert slechts op de momenten waar het verbruik zou stijgen (accelereren, klimmen). Daarnaast zorgt de elektromotor er voor dat met een uitzonderlijk laag toerental kan worden gereden, hetgeen het verbruik wederom verlaagt.

Het voordeel van deze relatief eenvoudige vorm van hybride-aandrijving is, dat de prijs veel lager ligt dan bij een "full hybrid". In de praktijk is Honda's IMA (Integrated Motor Assist) vrijwel even effectief. Volgens de brochure zou de CR-Z 5 liter per 100 km verbruiken. Dat is zeker geen science fiction, dit streefverbruik is in de praktijk met enige zelfbeheersing te benaderen.



## Weggedrag

Tegenover weinig zinnenprikkende prestaties staat een messcherpe besturing. Dit is met afstand de best sturende Honda die er op dit moment te koop is. Het stuurwiel is lekker klein en de besturing zeer direct. Bovendien is de besturing niet te licht of te zwaar, zodat de bestuurder precies voldoende gevoel met de auto heeft.

Op het scherpst van de snede geeft het elektronische stabiliteitssysteem ("ESP") de nodige ruimte, hetgeen voor extra steektakel zorgt. Een ferme, plotselinge tik tegen het stuurwiel is zelfs al voldoende om de achterkant een stapje opzij te laten zetten.



Het spektakel komt ook van de presentatie, want die is minstens zo goed verzorgd als bij de Honda-sportwagens uit het verleden. Net als zijn illustere voorganger heeft ook de CR-Z een gedrongen en gespierd uiterlijk. De auto is opvallend en sportief, maar niet zo schreeuwerig dat het negatieve reacties bij de buitenwacht oproept. Houd er wel rekening mee dat het koetswerk zeer onoverzichtelijk is; vooral achteruit inparkeren vraagt enige handigheid.

De twee inzittenden liggen ("zitten" is minder van toepassing) laag boven het wegdek. De ruimte voorin is matig en wie kiest voor het optionele zonnedak, verliest daarmee kostbare centimeters van de toch al beperkte hoofdruimte. De achterbank is er vooral voor de show, zelfs kleine kinderen kunnen hier nauwelijks zitten. De bagageruimte is lang en breed, maar omdat de laadvloer hoog ligt is, de nuttige ruimte uiteindelijk gering.



Bijtelling en een laag verbruik zijn anno 2012 de belangrijkste redenen om een auto te kopen en daar speelt de CR-Z perfect op in. ■

Het dashboard is letterlijk om de bestuurder heengebouwd en imponeert met een enorm aantal displays, meters, lampen, klokken en ander moois. Alle hendels en beeldschermen zijn kleurig verlicht en zorgen voor een waar schouwspel (vooral tijdens het starten van de motor). Uiteraard had dit allemaal veel eenvoudiger gekund, maar juist deze presentatie geeft de bestuurder iedere dag opnieuw het gevoel in een bijzondere auto te rijden.

## Conclusie

De Honda CRX was in de jaren '90 een luide, opdringerige, driftige, nerveuze sportwagen. De CR-Z heeft een even scherpe besturing, maar daarmee houdt de vergelijking op. De prestatiesdrang van weleer heeft plaatsgemaakt voor een milieuvriendelijke en bijtellingsvriendelijke hybride-aandrijving. Daarmee zijn de prestaties nog altijd voldoende, maar snel is de CR-Z zeker niet.

Een auto als deze wordt vaak als tweede auto gekocht. Zo'n auto rijdt weinig kilometers per jaar en dan gaan prestaties en rijplezier voor verbruik en bijtelling. Gezien de huidige verkoopcijfers zou een "ouderwets" sportieve CR-Z misschien succesvoller zijn geweest.

Wie de CR-Z juist ziet als een volwassen versie van de CRX zal het eens zijn met de keuze van Honda.



## Specificaties

### Honda CR-Z 1.5 Sport

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	408 x 174 x 140 cm
Wielbasis	243 cm
Gewicht	1.119 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	225/595 l
Bandenmaat	195/55R16

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1497 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	124 pk @ 6100 tpm
Koppel	174 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	6,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	117 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 22.850,-
Prijs instapmodel	€ 21.150,-