



Honda HR-V

Wie niet duur is moet slim zijn

Autotest | Wie een SUV wil kopen heeft veel keuze. Misschien wel te veel. Moet het een mooie of toch een praktische auto zijn? Moet de nadruk liggen op rijkwaliteiten op de openbare weg of in het terrein? Honda wil de keuze makkelijk maken met de razend slimme HR-V.

De makkelijkste manier om alle klanten tevreden te stellen is door steeds te kiezen voor "en-en" in plaats van "of-of". Met andere woorden: maak een auto mooi en praktisch, snel en zuinig, sportief en terreinwaardig. Technisch is dat geen probleem, maar financieel wel; een auto die alles kan is domweg te duur.

Vorm en functie

Toch weet Honda dankzij een uitgekiend ontwerp meer te bieden dan gebruikelijk. Zo ziet de HR-V er zeer gelikt uit, maar biedt deze compacte SUV (Sports Utility Vehicle) meer ruimte dan de meeste concurrenten.



Dankzij een lijn van het voorwiel naar de achterspoiler en "verstopte" achterdeuren (de deurhendel is opgenomen in het raamframe) heeft de HR-V iets weg van een coupé. De enige andere SUV's die dat kunstje ook beheersen (BMW X6 en Mercedes-Benz GLE Coupe) kosten vijf keer zo veel!

Let ook op de bijzondere kleur van de testauto: de kleur "Morpho Blue Pearl" is afhankelijk van de

lichtinval donkerblauw of paars. Lastig te fotograferen, maar wel goed voor heel veel complimenten tijdens de diverse testritten.



Ondanks het bijzondere uiterlijk biedt de HR-V meer binnenuimte dan soortgelijke auto's die vaak een maatje groter zijn. Dat is onder andere te danken aan de hoge daklijn, waardoor de hoofdruimte achterin prima is.

Het grote geheim zit echter in de "Magic Seats". Door de brandstoftank niet onder de achterbank te plaatsen, maar onder de voorstoelen ontstaat extra ruimte achterin. De zittingen van de achterbank kunnen omhoog worden geklapt, waardoor de gehele hoogte van de auto benut kan worden voor bagage. Uiteraard kan de achterbank ook ouderwets "plat" voor lange stukken bagage.



Uitrusting

Nog een slimme oplossing: onderhuids deelt de HR-V veel techniek met de Honda Jazz. Op die manier konden de kosten beperkt worden. Honda heeft dit voordeel niet gebruikt om de HR-V extra luxueus of innovatief te maken. In plaats daarvan is de (veiligheids)uitrusting al vanaf een laag uitrustingsniveau compleet en dat is bewonderenswaardig.

Op het gebied van actieve veiligheid (ongelukken voorkomen) biedt de HR-V rijbaan-detectie (waarschuwing bij onbedoeld overschrijden van de belijning op het wegdek), verkeersbordherkenning (geheugensteuntje bij de snelheidsmeter), automatisch grootlicht en een noodremassistent (automatisch remmen voor gevaar bij snelheden tot 32 km/u, alleen waarschuwing bij hogere snelheden).

Uiteraard staat een audio- en communicatiesysteem op de prijslijst. In de basis omvat dit geen navigatiesysteem, maar slechts de belofte dat het uitbreidbaar is. Gezien de techniek die Honda daarvoor gekozen heeft (het inmiddels in onbruik geraakte "MirrorLink") mag hier niet te veel van verwacht worden.

Wanneer wordt gekozen voor het complete "Connect" systeem, inclusief navigatie-mogelijkheden, dan weet de HR-V juist wel te overtuigen. Het door specialist Garmin verzorgde navigatiesysteem functioneert prima en is dankzij lekker grote knoppen en teksten makkelijk te bedienen. Alleen de kwaliteit van de

verkeersinformatie laat te wensen over (TMC in plaats van Internet).



Benzine

De HR-V is naar keuze leverbaar met een benzine of een dieselmotor. In beide gevallen kiest Honda niet voor "downsizing", zoals de concurrentie wel doet. Volgens Honda komen turbo's en andere assistenten de betrouwbaarheid niet ten goede. De benzinemotor is daarom een "ouderwets" grote 1.5 liter viercilinder die 130 pk / 155 Nm levert. Dat is in de praktijk ruim voldoende.



De testauto is voorzien van de optionele CVT (Continu Variabele Transmissie) automatisch die zijn werk perfect verstaat. Na ongeveer 100 km rijden kent de computer de rijstijl van de bestuurder en wordt het

schakelgedrag hier op aangepast. In het geval van de Autozine-testrijder betekent dat dat de transmissie zijn werk zo onopvallend mogelijk doet, alsof de HR-V één lange versnelling heeft.

Het toerental wordt zoveel mogelijk tussen de 1.500 en 2.500 tpm gehouden om zo zuinig mogelijk te kunnen rijden. Mede daarom kan het door Honda beloofde verbruik van 1 op 18.5 in de praktijk goed worden benaderd. Ondanks enkele haastige ritten en een langdradige fotosessie kwam het testverbruik uit op 1 op 16.4.

Heel handig: door het rempedaal hard in te trappen, wordt het stop/start-systeem geactiveerd wanneer de auto tot stilstand komt. Wanneer het rempedaal minder hard wordt ingetrapd, blijft de motor lopen.



Diesel

De 1.5 liter dieselmotor levert ongeveer hetzelfde vermogen als de benzinemotor (120 pk), maar een veel groter koppel (300 Nm). Vanaf het moment dat het koppelingspedaal wordt losgelaten (die dieselmotor is niet leverbaar met automatisch), is voelbaar dat de dieselmotor veel daadkrachtiger is dan de benzinemotor.

De versnellingsbakverhoudingen zijn perfect aangepast aan het karakter van de dieselmotor. Mede daarom is de dieselmotor opvallend stil, terwijl de benzinemotor juist een tikkeltje rauw klinkt.

Weggedrag

Op één punt heeft Honda niet gekozen voor een slimme oplossing om het beste van twee werelden te kunnen bieden. De HR-V is niet terreinwaardig en is niet leverbaar met vierwielaandrijving. De iets grotere bodemvrijheid is hoogstens goed om een forse verkeersdrempel te kunnen nemen.



Juist dankzij deze uitgesproken keuze kon Honda zich volledig toeleggen op het weggedrag op de openbare weg. Toch is wel degelijk merkbaar dat de HR-V iets hoger is dan een doorsnee auto. De bestuurder ervaart nadrukkelijk een hoge zit en heeft een beter overzicht over het verkeer. De HR-V geeft echter niet het machtige gevoel dat hoort bij een SUV, maar eerder het gevoel van een grote gezinsauto ("MPV").

De besturing is niet direct of indirect, maar precies zoals de gemiddelde bestuurder het graag heeft. Het onderstel is niet uitgesproken hard of zacht maar wederom heeft Honda een prima compromis tussen comfort en sportiviteit gevonden. Het weggedrag kan uiteindelijk het best worden omschreven als vertrouwenwekkend en veilig.

Conclusie

Honda introduceert de HR-V: een compacte SUV die ondanks de beschaafde prijs van alle markten thuis is. Dat is te danken aan een slim concept en doordachte keuzes.

Zo ziet de HR-V er bovengemiddeld goed uit, terwijl de ruimte ook beter is dan gemiddeld. Al vanaf de basisuitvoering biedt de HR-V een complete (veiligheids)uitrusting. Omdat de meeste SUV's nooit in het terrein worden gebruikt, heeft Honda zich geheel toegelegd op de rijeigenschappen op de openbare weg. Dat komt de rijeigenschappen ten goede en maakt de auto voordeliger, zuiniger en veiliger. ■



Specificaties

Honda HR-V 1.5 Executive CVT

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	429 x 177 x 161 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.249 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	393/1533 l
Bandenmaat	215/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1498 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	130 pk @ 6600 tpm
Koppel	155 Nm @ 4600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,4 sec.
Topsnelheid	187 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	6,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	125 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.550,-
Prijs instapmodel	€ 25.950,-