



Honda CR-Z

Hoogspanning en sensatie

Autotest | Hybride auto's worden gekocht door twee groepen kopers. De eerste bestaat uit idealisten die de wereld willen redden door milieuvriendelijk te rijden. De tweede groep bestaat uit zakelijke rijders die vooral hun portemonnee willen redden. Nu denkt Honda een derde doelgroep te hebben gevonden, want de CR-Z zou dankzij hybride aandrijving extra rijplezier bieden. Kan een groene sportcoupé echt spannend zijn?

Aan de vormgeving zal het niet liggen. Wie moppert dat hybride auto's allemaal dezelfde druppelvorm hebben, zal aangenaam verrast zijn door de CR-Z (Compact Renaissance - Zero). Deze sportcoupé is klein en gedrongen. De koplampen hebben een scherpe blik en dankzij een rand van LED's lijkt de auto nog breder. Daarbij is de CR-Z leverbaar in sprekende kleuren en dat maakt het plaatje compleet.

Interieur

De opvallende vormgeving is niet beperkt tot het exterieur, het interieur is minstens zo spannend. De instap is laag, waarna bestuurder en bijrijder meer liggen dan zitten in het knusse interieur. De CR-Z is voor lange bestuurders iets te knus; wie langer is dan 1 meter 90 zit met het hoofd tegen het dak.



Net als de meeste andere coupés is ook deze CR-Z uiterst onoverzichtelijk. Door de bijzondere constructie van de achterklep is het zicht in de binnenspiegel minimaal. De buitenspiegels zijn omwille van de stroomlijn erg klein, wat ook niet bijdraagt aan de overzichtelijkheid.

Dit soort "luxeproblemen" hoort echter bij een coupé, want een groot deel van de charme van de CR-Z is de

presentatie. Het stuurwiel is lekker klein en de versnellingshendel kort. Om letterlijk de toon te zetten, is in de middentunnel een "iPod dock" te vinden. Dit is een afgesloten vakje waarin een aansluiting voor de iPod is te vinden én waarin deze muzikspeler buiten het zicht kan worden opgeborgen. Alleen het harde, goedkoop aanvoelende plastic in het interieur doet iets afbreuk aan de zo zorgvuldig opgebouwde voorpret.



Achter het stuurwiel zijn diepe, ronde klokken te vinden; net als in een klassieke sportwagen. De verlichting doet echter meer denken aan die van een ruimteschip. Wanneer de motor wordt gestart, verlicht een blauwe gloed de klokken. Afhankelijk van de rijstijl kan deze kleur veranderen ("Ambient meter"). Wanneer sportief wordt gereden, licht een ring rondom de toerenteller rood op. Bij zuinig rijden licht deze juist groen op.

Hybride

De testrit begint groen, want een hybrideauto is traditioneel bekend om het zuinige karakter. Een hybride auto beschikt over twee motoren: een traditionele verbrandingsmotor en een elektromotor. De benodigde stroom voor de elektromotor is niet afkomstig uit het stopcontact, maar wordt al rijdende opgewekt (voornamelijk tijdens remmen en uitrollen).



De CR-Z is niet in staat om te rijden op alleen de elektromotor. In plaats daarvan assisteert de elektromotor slechts op de momenten waarop de benzinemotor het hardst moet werken (en dus de meeste benzine zou verbruiken). Deze relatief eenvoudige constructie is goedkoper te fabriceren en maakt het mogelijk een traditionele, handgeschakelde (zes)versnellingsbak toe te passen. Dat laatste draagt wederom bij aan het sportieve gevoel.

De bestuurder kan met een druk op de knop kiezen voor een spaarzaam of juist een sportief karakter. In de meest economische modus wordt de motor zo zuinig mogelijk afgesteld. Ook de airconditioning blaast een toontje lager.



Om de bestuurder aan te sporen zo zuinig mogelijk te rijden, is een waar arsenaal aan hulpmiddelen beschikbaar. Displays bij de snelheidsmeter geven aan wanneer de elektromotor assisteert of juist wordt

opgeladen en wat het rem- en acceleratie-gedrag van de bestuurder is. Een schakelindicator geeft aan wat het meest economische moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen.



Alsof dat nog niet genoeg is, heeft de CR-Z een eigen coach aan boord die zuinig rijden beloont. Wanneer langdurig zuinig wordt gereden, verschijnen in een display bomen waaraan gaandeweg takken en bladeren groeien. Uiteindelijk verschijnt een trofee in beeld als beloning voor het milieubewuste rijden. Hoe simpel dit ook klinkt, het werkt in de praktijk zeer inspirerend. Het door Honda beloofde gemiddelde verbruik van 5 liter per 100 km is dankzij alle aansporingen in de praktijk goed haalbaar.

Sport!

Tenminste, zo lang de eco-modus is gekozen. Want met een druk op de "sport"-knop wordt het karakter van de auto compleet veranderd. In de sport-stand wordt de besturing zwaarder, wat meteen meer gevoel geeft met de auto. De reactie op het gaspedaal is veel alerter en in plaats dat de CR-Z aanmoedigt om zuinig te rijden, hitst de auto de bestuurder op er het maximale uit te halen!



Nu is het doel van de hybride-aandrijving niet om de CR-Z zuiniger te maken. In plaats daarvan werken beide motoren samen om beter te presteren. Honda is zonder enige twijfel in de opzet geslaagd: de CR-Z biedt veel meer rijplezier dan de bestaande hybrides.

Dat plezier komt vooral van het gevoel van snelheid, niet van absolute prestaties. De sprint van 0 naar 100 km/u kost 9.9 seconden en de topsnelheid bedraagt 200 km/u. Daarmee is de CR-Z vlot, maar niet uitgesproken snel. Dankzij de lage zit, de sportieve ambiance en de gretige reactie op het gaspedaal is de sensatie er niet minder om. De grootste verdienste van de CR-Z is dat deze sportcoupé ook bij stevig doorrijden zuinig blijft. Ook na een haastige rit noteerde de boordcomputer een beschaafde 6 liter per 100 km.



Weggedrag

Bij een sportwagen draait het niet alleen om paardenkrachten, het weggedrag is minstens zo belangrijk. Omdat de CR-Z kort, laag en breed is, is de auto van nature al zeer beweeglijk.

Pas echter op bij het opzoeken van de grenzen, want door het zware accupakket achterin reageert deze coupé wellicht anders dan verwacht. De CR-Z is niet zo stug geveerd als gebruikelijk voor een sportieve auto, waardoor deze coupé wel degelijk overhelt in de bocht.

Bij een plotselinge stuurbeweging breekt de achterkant gemakkelijk uit. De CR-Z is standaard voorzien van een elektronisch stabiliteitssysteem, maar dat grijpt laat in. Het advies is daarom de CR-Z voorzichtig te leren kennen, dan is het uitdagende karakter geen nadeel maar zorgt het uiteindelijk voor nog meer plezier.



Conclusie

Is Honda er in geslaagd om een hybrideauto te maken die niet alleen zuinig, maar ook nog eens spannend is? Zeker! Dat is te danken aan een concept dat van begin tot einde perfect is bedacht en uitgevoerd.

De belevenis begint met de spannende vormgeving, de lage zit, het kleine stuurwiel en de vele elektronische gadgets. De hooggespannen

verwachtingen worden waargemaakt door de directe besturing en het levendige karakter. Daarbij zorgt de hybride aandrijving voor prima prestaties, maar dat was zeker niet het belangrijkste doel. In plaats daarvan heeft Honda een unieke balans gevonden tussen prestaties en verbruik. Daarom is de CR-Z niet bijzonder snel, maar wel degelijk heel leuk. ■



Specificaties

Honda CR-Z 1.5 GT

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	€ 24.400,-
Prijs instapmodel	€ 21.150,-