

## Honda HR-V (1998 - 2006)

### Een beetje vreemd, maar wel lekker

Autotest | Conceptauto's op autoshow's hebben vaak een zo vooruitstrevende vormgeving dat de fabrikant de auto pas jaren later op de markt brengt. De Honda HR-V heeft een dergelijke gewaagde vormgeving, maar is sinds mei 1999 in Nederland te koop. Met een uiterlijk dat het midden houdt tussen een terreinwagen, een ruimteauto en een sportcoupé roept de HR-V veel bewondering maar ook vragen op. Is dit een nieuw concept of een matig compromis?

Al dagen voor de feitelijke test peil ik de mening over de HR-V bij vrienden en bekenden. De uitkomst is altijd een uiterste: heel lelijk of juist heel geslaagd.

In het echt oogt de auto beter dan in de folders. Het interieur heeft een strakke vormgeving met leuke details. De blauwe klokken met witte wijzers zijn prima afleesbaar en passen helemaal bij het vernieuwende ontwerp. Vanzelfsprekende zaken als bergvakjes en -bakjes in het interieur zijn door Honda net iets verder doorontwikkeld dan strikt noodzakelijk. Het dashboardkastje is in twee delen gesplitst, de asbak is verplaatsbaar, de kaartenvakken in de deuren zijn voorzien van netten, en klepjes hebben een bandje om kleine zaken vast te zetten.



Juist dit oog voor detail is kenmerkend voor de HR-V. Op ieder punt is de HR-V doordacht met praktisch gebruik als doel. Fotocamera, notatieblok en paperassen vinden al snel een plaats en binnen korte

tijd heb ik de auto ingericht alsof ik er al jaren mee rijd.

De voorstoelen bieden goede steun op schouderhoogte maar laten te wensen over bij ondersteuning van de rug. De achterbank biedt ruim plaats aan twee volwassenen. De bagageruimte valt in verhouding tot de omvang van de auto wat tegen maar kan worden vergroot dankzij de in twee delen neerklapbare achterbank. Met enige goede wil slikt de HR-V mijn grote herenfiets voor een fietstocht onder de zomerzon. Gelukkig ligt de beoogde fietsroute ver van de Honda-dealer ...

## Wel de lusten, niet de lasten

De meeste terreinauto's zullen het grootste deel van hun leven op het asfalt slijten. De ongebruikte capaciteiten van een terreinauto vragen wel een extra investering. Daarom heeft Honda alleen de sterke punten van een terreinauto afgekeken voor de HR-V. Het voornaamste daarvan is dat de auto hoog op de poten staat en een hoge zit biedt. Die hoge zit zorgt voor een perfecte kijk over het verkeer waarmee het rijden met de HR-V minder vermoeiend is dan met een lagere auto.

Hoe hoog de auto is blijkt als ik voor een inhaalmanoeuvre netjes in de spiegels en over mijn schouder kijk. Helemaal onderin de enorme buitenspiegels van de HR-V zie ik laag bij de grond iets geels. Het blijkt een Lamborghini Diablo die de HR-V niet zozeer voorbij gaat, maar voor het gevoel onder de HR-V door sluipt. Nu snap ik waarom Honda de HR-V zulke grote oren heeft gegeven. De spiegels kunnen met een knopje ook worden ingeklapt om parkeerschade te voorkomen.



Van een sportcoupé heeft de HR-V het gelijke uiterlijk en een voorbeeldig onderstel. Evenals bij een sportwagen is de besturing direct en nauwkeurig. Bij vlot genomen bochten helt de koets iets over, zoals te verwachten bij een hoge auto als deze. Bij al te enthousiast gestuurde bochten wil de auto in eerste instantie rechtdoor. Nooit geeft de HR-V het gevoel het contact met de weg te verliezen. Evenals een sportcoupé heeft de HR-V een prima set remmen.



De schijven voor en trommels achter zijn prima doseerbaar en worden indien nodig geassisteerd door ABS en EBD (elektronische remkrachtverdeling). Bij de noodstop duikt de auto in de voorwielen. Niets zorgelijks, maar wel iets om op voorbereid te zijn. Het onderstel is de perfecte middenweg tussen sportief en

comfortabel. Op ieder type weg communiceert het onderstel met de bestuurder zonder opdringerig of storend te worden. Zelfs tijdens een test in een in aanbouw zijnde woonwijk met nog onverharde wegen wist de HR-V bestuurder en inzittenden te behagen.

Van een ruimtewagen heeft de HR-V het ruime interieur maar helaas ook de motor. De 1.6 liter 16-klepper levert 105 pk en is daarmee niet meer dan adequaat. De HR-V is nooit te langzaam, maar is zeker geen strepentrekker. Genoeg om vlot mee te komen in het verkeer, onvoldoende om veelvuldig bonnen te scoren. Al bij lage toeren levert de motor voldoende trekkracht. Zelfs heuveltje (Prins Claus plein van Utrecht naar Den Haag) op in de vijfde versnelling passeert de HR-V nog vlot een treuzelende Koreaan.



Honda geeft zelf een gemiddeld verbruik van 1 op 12 aan. Mijn testverbruik over zo'n 500 kilometer zit hier heel dichtbij met 1 op 12,5.

De motor doet zijn werk tot zo'n 3.500 toeren per minuut fluisterstil. De HR-V is niet alleen binnenin stil, ook buiten de auto is de motor bijna onhoorbaar. Een kat in een woonwijk zag de HR-V wel aankomen, maar vond het bij gebrek aan een grom niet nodig om ook opzij te gaan. Ook fietsers hoorden de HR-V pas nadat ik de motor even toeren liet maken.

Mocht er onverhoopt iets mis gaan met de HR-V, dan heeft Honda al het mogelijke gedaan zowel inzittenden als buitenstaanders te beschermen. Behalve de standaard airbags en verstevigingsbalken

heeft Honda de neus zo vormgegeven dat voetgangers relatief goed van een botsing met de HR-V af komen. Zo geeft de neus mee en zijn zelfs de ruitenwissers zo glad mogelijk gemaakt om onnodige verwondingen te voorkomen.



## Conclusie

Honda presenteert de HR-V met de bijnaam "Joy Machine" en na drie dagen rijden is duidelijk waarom. De critici die de auto in eerste instantie afkeurden, vinden mijn zwarte HR-V met Sport-pakket op hun oprijlaan toch mooier dan verwacht. Het Sport-pakket bestaat onder andere uit een grote dakspoiler en een paar lichtmetalen velgen. Eén keer scoorde de HR-V zelfs een opgestoken duim bij een verkeerslicht; iets wat ik tot nu toe alleen mocht meemaken in exorbitant dure sportwagens.

De HR-V heeft maar één doel: de inzittenden op alle mogelijke manieren behagen. De auto is geen samenraapsel van compromissen maar juist een originele combinatie. Ook de filosofie achter de auto is een duidelijke keuze: de techniek dient de mens. Op geen enkel punt stelt de HR-V echt teleur. Op veel punten biedt hij zelfs meer dan verwacht. Honda wilde een originele vernieuwende auto op de markt zetten en is daarin met vlag en wimpel geslaagd. ■

## Specificaties

### Honda HR-V (1998 - 2006) 1.6i 2wd 3d

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	401 x 170 x 158 cm
Wielbasis	235 cm
Gewicht	1.080 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	285 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties

Motorinhoud	1590 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	105 pk @ 6200 tpm
Koppel	135 Nm @ 3400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,2 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	194 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 20.360,-
Prijs instapmodel	€ 20.360,-