



Honda FR-V Voor echte mannen?

Autotest | "Hoe groter de luidsprekers, hoe mooier de huiskamer" en "een romantische avond is een goeie DVD en een zak chips". Met dergelijke reclamespotjes prijst Honda de nieuwe FR-V aan als MPV voor echte mannen. Het lijkt tegenstrijdig, want een brave familieauto is nu niet bepaald het toppunt van mannelijkheid. Is de Honda FR-V de uitzondering die de regel bevestigt?

Op een koude mistige winterochtend is de kade van de Antwerpse haven gevuld met grote schepen, enorme hijskranen en breed geschouderde havenarbeiders. Daar tussen de al even brede Honda FR-V. De haven is uitgekozen als doel van de testrit omdat Honda de FR-V aanprijst als auto voor echte mannen. Als die ergens zijn te vinden dan is dat hier en als iemand kan bevestigen of de FR-V aanspreekt dan zijn het deze stoere zeelieden.

Autozine
ONLINE AUTO MAGAZINE



Breed

Als het op uiterlijk aankomt heeft de FR-V alles mee. Echte mannen willen graag zo breed mogelijk ogen en dat geldt ook voor hun auto. Hét punt waarop Honda's nieuwste MPV zich onderscheidt is juist de bouw in de breedte in plaats van de lengte. De meeste 6-persoons MPV's hebben twee plaatsen voorin, twee achterin en dan nog eens twee op een extra achterbank. In plaats daarvan heeft de FR-V drie stoelen voorin en drie achterin. Wat de voor- en nadelen van deze indeling zijn komt later aan bod, maar voor het uiterlijk van de auto doet het wonderen.

De FR-V heeft niet het uiterlijk van een typisch familiebusje dankzij een scherp gesneden front met dito koplampen. De zijkant heeft de lijn van een sportwagen die begint met een lage neus en eindigt in een hoge gespierde achterkant. Om dat te benadrukken is ook de raamlijn aangepast met grotere ruiten voor dan achter. Dat staat mooi, maar kleine kinderen kunnen nu minder makkelijk naar buiten kijken. Ook het zicht schuin naar achteren is hierdoor iets minder.

De lage sportwagen die in de redactie-garage naast de

FR-V stond, verdwijnt compleet onder de raamlijn! Terwijl door de scherpe vorm van de voorkant nauwelijks is te zien dat dit een ruime familieauto is, is de achterkant juist breed. Hier geeft de staande rand van de achterraut juist wel goed zicht en dat maakt parkeren makkelijk.

Ergonomie

Voor de veelal buitenlandse havenwerkers bestaat een werkdag uit veel wachten en dus komen ze al snel af op de testauto en fotograaf om de tijd te doden. Het uiterlijk van de FR-V spreekt aan, maar vooral in het interieur wordt de claim "voor echte mannen" waargemaakt. Dit is geen overdreven frisse en fleurige familieauto die lijkt te zijn ontworpen door Libelle, Margriet en Ouders Nu die standaard wordt geleverd met waardebonnen voor de Prénatal en de ballenbak van Ikea.

In plaats daarvan is het interieur opgetrokken uit donkerere materialen, afgewisseld met koel blinkend metaal. De exclusieve uitstraling ervan doet niet onder voor die van een luxe zakenauto.



Op enkele punten laat de ergonomie te wensen over. Zo worden zowel het (prima klinkende) audiosysteem als het (al even goede) navigatiesysteem deels met knoppen en deels met een touch-screen bediend. Ook de weergave die is verdeeld over twee displays is verwarrend.

Alsof zelfs de radio is gemaakt voor "echte mannen" is de ontvangst in België zeer matig en komt alleen een Nederlandse zender die louter Studio Sport uitzendt helder binnen. Voor de testrijder gaat dat net te ver, maar helaas slikt de 6-CD wisselaar in het dashboard geen van de meegebrachte CD's met mp3-bestanden.

"Zowel in de stad als op de

buitenweg is de wegligging merkbaar beter dan die van de gemiddelde MPV"



Proefzitten

Desondanks stappen de zeelieden maar wat graag in, want buiten is het koud en binnen zorgt het volledig automatische klimaatcontrolesysteem voor een aangename temperatuur. De been- en hoofdruimte is zowel voor- als achterin ruim voldoende voor volwassenen. Omdat de versnellingspook en de handrem een plaats hebben gevonden op het dashboard, is ook op de middelste voorstoel voldoende beenruimte.

Toch is de "3+3" indeling niet in alle gevallen zaligmakend. Ondanks het feit dat de middelste voorstoel een flink stuk naar achteren kan worden gezet, zitten de forse "testzitters" zowel voor als achterin met hun dikke winterjassen schouder aan schouder en is de ervaring iets intiemer dan gewenst.

Een traditionele lange MPV zet hier vier zitplaatsen met meer bewegingsruimte, maar twee lastig bereikbare "stressplekjes" helemaal achterin tegenover. Zeker wanneer de inzittenden geen noeste kerels maar opgroeiende kinderen zijn, verdient de FR-V de voorkeur. Ook zonder passagiers is de FR-V in het voordeel dankzij stoelen die in een handomdraai in te vloer verdwijnen (dus niet uitnemen en rondslepen!) waarna een perfecte vlakke en zeer grote laadvloer beschikbaar is.

Kinderzitjes

Na het dagje Antwerpen is de FR-V ook nog met kinderzitjes getest en dit verliep minder voorspoedig. De gordels achterin zijn lang genoeg om de zitjes vast te zetten, maar de ruimte is matig. Dat komt omdat de riante beenruimte achterin vooral is te danken aan een forse uitsparing uit de rugleuningen van de voorstoelen. Dat is echter te laag voor een tegen de rijrichting in geplaatst kinderzitje, dat daarom maar

net past.

De middelste zitplaats van de achterbank is bovendien moeilijk bereikbaar met een vaak zwaar kinderstoeltje. Omdat de passagiers airbag voorin voor zowel de rechter voorstoel als de middelste voorstoel is, kan deze niet worden uitgeschakeld.

Een woordvoerder van Honda wijst echter op het feit dat de FR-V is bedoeld voor Isofix kinderzitjes. Die zijn niet alleen veel veiliger, maar worden ook in de rijrichting geplaatst waarmee dan ook meer ruimte beschikbaar is.

Op volle snelheid

Bij aanvang van iedere rit valt op dat de FR-V veel rijgeluiden laat horen. Die geluiden komen van de banden, de wind en het overige verkeer.

Zoals van Honda kan worden verwacht is op de motor niets aan te merken. Dat is naar keuze een 1.7 of 2-liter 4-cilinder benzine motor. De testauto is voorzien van deze laatste krachtbron en mede dankzij Honda's "VTEC" systeem is het gedrag ervan perfect aangepast aan het karakter van de auto. Alhoewel deze techniek vooral bekend is om sportwagens extra vermogen te geven, is het dit keer gebruikt voor souplesse en een laag brandstofverbruik.



In alle versnellingen is al bij lage toeren veel kracht voorhanden en mede daarom zijn de prestaties zeer verdienstelijk. Het beloofde lage verbruik is niet alleen te danken aan de techniek, maar ook aan de 6e versnelling. Dit is een "overdrive" in de puurste zin van het woord. Deze hoogste versnelling is puur bedoeld om eenmaal op snelheid met lage toeren en een al even laag verbruik flinke afstanden af te leggen. Bij een luttel 1800 toeren per minuut loopt de motor nog prima, alhoewel het is aan te raden terug te schakelen voor een goede tussenacceleratie.

De FR-V leent zich dankzij dit karakter goed voor lange afstanden, die desnoods met genadeloos hoge kruissnelheden worden afgelegd.

En als het toch over hoge snelheid gaat: een brede auto heeft nog een ander voordeel behalve veel ruimte. De FR-V dankt er ook een ronduit sublieme wegligging aan. Zowel in de stad als op de buitenweg is de wegligging merkbaar beter dan die van de gemiddelde MPV en dat vertaalt zich rechtstreeks in meer veiligheid en rijplezier.

Conclusie

Is de Honda FR-V de MPV voor echte mannen? In ieder geval heeft de nieuwkomer het uiterlijk en de prestaties mee. Dat laatste is te danken aan Honda's "VTEC" techniek waarmee de auto goed presteert en toch zuinig met brandstof omgaat. De prestaties worden ook vertaald in een prima weggedrag, iets wat bij andere MPV's nog wel eens te wensen over laat. Want hoe de FR-V ook is vermomd: in essentie blijft het een familieauto.

De bijzondere opstelling van 3+3 in plaats van 2+2+2 stoelen heeft voor- en nadelen. Met baby's in (niet Isofix) kindersitjes is de FR-V minder handig. Ook de oplappende raamlijn achterin betekent minder zicht voor kleine kinderen en manoeuvrerende bestuurders.

Zodra de passagiers het kindersitje zijn ontgroeid, is de FR-V in veel gevallen juist in het voordeel boven de conventionele MPV. In tegenstelling tot een moeilijk bereikbare 2e achterbank, zijn alle stoelen eenvoudig bereikbaar. De hoofd- en beenruimte is bovendien veel beter dan die van "noodplekken" achterin. Ook de communicatie tijdens een rit is veel prettiger in 3+3 opstelling. Bovendien blijft ook met zes personen een bruikbare bagageruimte beschikbaar. Daarom is de Honda FR-V een MPV voor echte mannen als die mannen zorgzame vaders zijn die hechten aan veiligheid, rijplezier en ruimte voor hun gezin. ■



Specificaties

Honda FR-V

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

429 x 181 x 161 cm
269 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.418 kg
500 kg
1.500 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

58 l
439/1036 l

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1998 cc
4/4
150 pk @ 6500 rpm
192 Nm @ 4000 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

10,5 sec.
195 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

8,4 l / 100 km
11 l / 100 km
6,9 l / 100 km
199 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 33.615,-
€ 28.300,-