



## Honda CR-V

### Hellend vlak

**De SUV lijkt zich op een hellend vlak te begeven. De Sports Utility Vehicle begon als luxueuze terreinauto. Gaandeweg kwam de nadruk echter steeds meer op comfort te liggen en de terreincapaciteiten werden verwaarloosd. De Honda CR-V is het laatste voorbeeld van een moderne SUV die zoveel van een personenauto heeft, dat de terreinauto lijkt te zijn vergeten. Is dat een goede of een slechte ontwikkeling?**

De vorige generatie van de Honda CR-V werd in de folder geportretteerd omringd door bergmassieven. Honda's SUV zou de meest afgelegen gebieden kunnen bereiken en de eigenaar op slag tot avonturier maken. Maar de nuchtere Hollandse realiteit ziet er anders uit. De expedities komen niet veel verder dan een jaarlijks uitstapje met de caravan naar Zuid-Frankrijk.

#### Ruimte

---

Getuige de verkoopcijfers is de aantrekkingskracht van de SUV er niet minder om. Ook de CR-V is een stoere verschijning met een hoge opgetrokken neus, flinke wielen en robuuste schilden rondom. Tegelijkertijd verraadt het uiterlijk dat de CR-V niet bedoeld is als terreinauto. De neus kan een steile helling overwinnen, de achterzijde heeft juist de nodige overhang die op hobbels kan blijven hangen in het terrein.



Binnenin de CR-V doet helemaal niets denken aan een taai werkpaard. De stoelen staan niet rechtop, maar iets onderuit zoals bij een normale auto. Tegelijkertijd biedt de CR-V de voor velen zo aantrekkelijke hoge zit die een machtig gevoel en prima overzicht op de weg geeft.

De ruimte voor- en achterin is riant. De versnellingspook staat niet op de vloer, maar op de middentunnel van het dashboard, waardoor deze prettig onder handbereik ligt en voor extra beweegruiimte voorin zorgt.

De bagageruimte is eveneens ruim bemeten en kent

bovendien de nodige slimmigheden. De achterbank staat op rails, zodat naar behoefte voor (nog) meer beenruimte achterin of (nog) meer bagageruimte kan worden gekozen. De rugleuning van de achterbank is in twee ongelijke delen neer te klappen om grote stukken te kunnen laden. Voor kleinere vrachtjes kan de bagageruimte juist in twee verdiepingen worden verdeeld. De optionele tweede hoedenplank kan op halve hoogte worden bevestigd en vormt een tweede laadvloer (maximaal 10 kg).



Voorin doen de gebruikte materialen en de vormgeving wederom denken aan een gewone personenauto. Hier geen makkelijk afwasbaar kunststof voor moddervoeten en natte pakken, maar juist fraaie stoffen en een rijke uitrusting voor een zakelijke uitstraling.

De testauto in "Elegance"-uitvoering is standaard voorzien van een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, een licht- en regensor, cruise-control en een overvloed aan bergvakken. Ook de radio/CD-speler met mp3 mogelijkheid en bediening op het stuurwiel behoort tot de standaarduitrusting.



## Rijden

De CR-V is leverbaar met een diesel- en een benzinemotor. De testauto is voorzien van deze laatste; een 150 pk / 192 Nm sterke viercilinder. Het mag geen verrassing zijn: zodra de sleutel wordt omgedraaid heeft de CR-V weinig gemeen met een taaie terreinreus. Koud of warm, de motor loopt prachtig rond met een raffinement dat kenmerkend is voor Honda.



De krachtbron is gekoppeld aan een prettig schakelende zesversnellingsbak waarvan de achteruit helaas naast het zesde verzet zit. Volgens Honda is de bak voorzien van een beveiliging waardoor het onmogelijk is in volle vaart per ongeluk de achteruit in te leggen. Het blijft echter prettiger als de achteruit naast de eerste versnelling zit waar het niet mis kan gaan. In een lage gearing, een extra set extra krachtige versnellingen voor gebruik in het terrein, is niet voorzien.

Geheel in lijn met het karakter van de CR-V, is de twee liter benzinemotor niet bedoeld voor terreinrijden. Er is onvoldoende kracht aanwezig bij lage toeren. Bij hoge toeren bestaat het risico juist om de auto spontaan in te graven. Mede door het ontbreken van lage gearing had de CR-V veel moeite met het beklimmen van de zeer steile hellingen van de

golfbreker waarop de auto is gefotografeerd. Wanneer de CR-V wordt ingezet als trekauto heeft de dieselmotor (140 pk / 340 Nm) de voorkeur.



De benzine gestookte CR-V voldoet juist prima bij dagelijks woon-werk verkeer. De CR-V 2.0 is bepaald geen snelle auto, maar het vermogen voldoet. Wanneer nodig is enige reserve beschikbaar. Veilig passeren of vlot weg bij een verkeerslicht is geen probleem. In de zesde versnelling is de CR-V op de snelweg opmerkelijk stil en aangenaam zuinig.

## Vierwielaandrijving

Ongeacht de gekozen motor is de CR-V altijd voorzien van "dual sump pump" vierwielaandrijving. Onder normale omstandigheden wordt de kracht van de motor overgebracht op de voorwielen. Op die manier wordt voorkomen dat overbodige mechaniek meedraait, wat een onnodig hoog verbruik zou opleveren. Wanneer de elektronica detecteert dat de voorwielen grip verliezen, wordt de kracht automatisch over alle vier de wielen verdeeld.

Die situaties zijn zeldzaam, want de CR-V heeft een uitzonderlijk goede wegligging voor een SUV. Dat is te danken aan een relatief laag zwaartepunt, een sportief stevige vering en bovendien een zekere traagheid. Dat laatste klinkt negatief, maar is het niet. De CR-V reageert vlot op stuurbewegingen, maar het duurt even voordat de koets overhelt. Voordat de koets de tijd heeft om uit balans te raken, rijdt de auto meestal alweer rechtuit en is het gevaar geweken.



## Conclusie

Begeeft Honda zich op een hellend vlak met deze terreinonwaardige terreinauto? Het antwoord is afhankelijk van de bestuurder, want Honda heeft een zeer duidelijke keuze gemaakt met de nieuwe CR-V. De nieuwkomer is ondanks het stoere uiterlijk niet bedoeld voor avonturiers.

De fabrikant heeft er alles aan gedaan deze nieuwste SUV het karakter van een personenauto te geven. Alleen de uitstraling en de ruimte resteren nog van een terreinauto. Het motorkarakter, het weggedrag, de uitrusting en het comfort zijn allemaal vergelijkbaar met die van een personenauto met eenzelfde prijskaartje. De wegligging is zelfs zo goed dat de CR-V de best sturende SUV in z'n klasse is. ■



# Technische fiche

## Honda CR-V 2.0 i-VTEC Elegance

### Afmetingen

<b>Lengte</b>	453 cm
<b>Breedte</b>	182 cm
<b>Hoogte</b>	168 cm
<b>Wielbasis</b>	263 cm
<b>Gewicht</b>	1469 kg
<b>Sleepvermogen</b>	600 kg
<b>Sleepvermogen geremd</b>	1600 kg
<b>Tankinhoud</b>	58 l
<b>Kofferinhoud</b>	556/955 l

### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	1997 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	4/4
<b>Vermogen</b>	150 pk @ 6200 tpm
<b>Koppel</b>	192 Nm @ 4200 tpm
<b>Aandrijving</b>	vierwielaandrijving
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	10,2 sec.
<b>Topsnelheid</b>	190 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	8,1 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	10,4 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	6,7 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	192 gr. / km



### Prijs

<b>Prijs</b>	27.990 €
<b>Basisprijs</b>	25.990 €