Wilbert Huls
13 februari 2007

Intro

De CR-V is een bekend model uit de Honda-familie. De stoere SUV is inmiddels toe en zijn 3e generatie. Met zinnen als â€˜Alles kan, niets moetâ€™ en â€˜Ga het zware werk niet uit de weg, of rijd er kalm aan voorbijâ€™ claimt Honda dat deze auto van vele markten thuis moet zijn. Is deze auto werkelijk zo veelzijdig en op wat voor manier dan wel? Of valt het allemaal wel mee en zijn het vooral kreten die aan de marketingafdeling zijn ontsproten? We hopen u daar in deze test wijzer over te maken!

Het exterieur

Wie deze nieuwe CR-V eens globaal bekijkt, zal ongetwijfeld elementen van de oude CR-V herkennen, maar toch is de auto wel heel sterk veranderd. De meest in het oog springende verandering is toch wel de grote zwarte grille met de sterk naar voren stekende voorbumper eronder, maar uiteindelijk is het hele nieuwe zijaanzicht misschien nog wel een opmerkelijkere wijziging. Waar de vorige CR-V toch krachtige rechte lijnen had met een â€˜zwaarâ€™ overkomen is bij de nieuwe versie geprobeerd een wat sportievere belijning aan te brengen. De daklijn loopt veel sterker af, om van de vorm van de ramen nog maar te zwijgen. De nieuwe CR-V is ook 3 cm in de hoogte gekrompen t.o.v. zijn voorganger. Waar veel autoâ€™s tegenwoordig maar groeien en groeien, is ook de lengte met maar liefst 12 cm ingenomen. Alleen de breedte is ietwat

gegroeid.

Ondanks dat je zonder al teveel fantasie de koplampen herkent van een concurrent en de gelijkenissen ziet in de achterlichten met een wat grotere SUV van een ander merk, heeft de CR-V toch een eigen gezicht. Maar goed, laten we eerlijk zijn, met zoveel merken die in zoveel segmenten actief zijn, zal er wel eens een keer een onderdeeltje bekend voorkomen. We horen ook niemand over het feit dat deze auto al weer vier ronde wielen heeft. De dikke bumperpartijen, die op dit testmodel nog eens met stoer, zwart kunststof zijn aangezet geven de auto een krachtig uiterlijk. De kunststof randen lopen ook over de zijkant van de auto gewoon door. Het lichtmetaal, standaard in de elegance-uitvoering, is natuurlijk iets wat niet mag ontbreken op deze auto.

Het interieur

Wanneer we in de auto stappen, is de eerste indruk direct een positieve. Een net en overzichtelijk dashboard, zonder daarbij saai te zijn en kwalitatief hoogwaardige materialen en afwerking zorgen daarvoor. Waar er bij de vorig jaar gelanceerde Civic duidelijk gekozen is voor een gewaagd interieur om met name jonge mensen aan te spreken, is men hier duidelijk voorzichtiger te werk gegaan, maar zijn toch enkele elementen overgenomen. Als geheel heeft het een knappe uitstraling

Allereerst springt bijvoorbeeld het stuur in het oog. De metaalkleurige spaken waren ook aanwezig in de Civic, al voert hier toch het zwarte leer de boventoon. Op het stuur bevindt zich de bediening voor het audiosysteem (links) en de cruisecontrol (rechts).

Achter het stuur zijn de 2 belangrijkste indicatoren, de toerenteller en de snelheidsmeter, het grootst. Er zit standaard al wat diepte in de tellers, maar wanneer de auto op contact staat, wordt dit nog versterkt door een blauwe verlichte omlijning. Tevens wordt in het middelste display dan nog digitaal een en ander weergegeven. Namelijk het verbruik, de dagteller, de kilometerteller, de buitentemperatuur, de portier- en gordelinformatie, het brandstofniveau en de motortemperatuur. Midden op het dashboard bevinden zich de chique ogende audio-installatie, automatische airco met gescheiden zones en direct daaronder de hooggelegen pook om de 6-bak handmatig te bedienen. De chique uitstraling wordt veroorzaakt door de grote knoppen, omlijnd met chroomkleurige ringen. Rechts zit in het massief ogende dashboard uiteraard nog een opbergvak.
Ook tussen de stoelen zijn nog een paar opbergvakjes, bekerhouders en een uitneembaar asbakje. De handrem die daar ook zit heeft een leuke, stoere vormgeving. Zelfs aan het dak zit nog een opbergvakje, namelijk voor de (zonne)bril. Iets wat je trouwens bij meer en meer autoâ€™s terugziet. Maar nog wel opvallender is wellicht â€˜de halve standâ€™ waarin dit vakje ook geopend kan worden. Dan verschijnt er namelijk een bolle spiegel, waarmee van zowel de bestuurderstoel als de bijrijderstoel de gehele achterbank in de gaten te houden is. Het moge duidelijk zijn dat Honda met deze auto zich niet alleen richt op een zakelijke rijder, maar juist ook op het jonge gezin.

De stoelen zijn opmerkelijk stevig. Sportstoelen is overdreven, maar vergelijk je het met de veelal toch zachte, comfortabele stoelen van veel concurrenten uit het verre oosten, dan zijn ze toch wel sportief te noemen. De stoelen zijn goed te verstellen met diverse hendels, maar de wangen en lendensteun niet en daardoor valt voor de smallere mens zoals ik de zijdelingse steun toch wat tegen. Daarnaast zijn de zittingen ietwat kort, al is dat niet erg storend door de rechte zitpositie die je in deze auto hebt. Beide stoelen zijn voorzien van een smalle opklapbare armsteun, maar als ik de ontwerper van deze auto was geweest, had ik toch eerder gekozen voor een middenarmsteun van het bredere soort. Je arm heeft namelijk wel gauw de neiging om van dit smalle leuninkje af te glijden en juist bij dat â€˜King of the roadâ€™-gevoel wat je bij een hoge auto als deze hebt, hoort een riante armleuning om ook een bijpassende houding te kunnen aannemen.

De ruimte op de achterbank is zeer riant te noemen. Zelfs voor een volwassene is het moeilijk om voor en boven je contact te maken met de stoelen of het plafond. Wel is het dan weer jammer dat de hoogste positie van de hoofdsteunen achter niet hoger reikt dan de nek van een volwassene. En mij is juist altijd geleerd dat de meest slechte positie is om je hoofdsteun te hebben.

De kofferruimte is zoals je mag verwachten riant. Met 524 liter aan opbergruimte kun je al veel kwijt, maar met de in delen (60/40) neerklapbare achterbank is dat zelfs uit te breiden tot 955 liter. De kofferruimte is uiteraard voorzien van een gebruikelijk afdekzeil, maar tevens van een soort dubbele bodem. En dan bedoel ik niet een extra plaatje over de vloer voor een vlakke laadvloer, maar net boven het midden van vloer en afdekzeil zit nog een extra vloer c.q. plank. Ik vermoed dat deze erin gezet is om niet altijd direct zo diep hoeven te reiken, of wellicht om dirt en schone bagage gescheiden te houden. Lastig vond ik persoonlijk dat deze plank wel op te klappen was, maar zolang het afdekzeil niet compleet gedemonteerd was deze niet in opstaande positie te houden was. Lastig als je wat groots onderin de auto wilt plaatsen, dan moet je eerst het afdekzeil dus compleet losmaken. Of je moet, zoals ik bij de fotoâ€™s heb gedaan, even de gevarendriehoek buiten beeld op de opgeklapte plank leggen. Maar of dat nou de bedoeling is...

Het rijden

Met het omdraaien van de sleutel komt een rauw dieselgeluid ter ore en kunnen we vertrekken. Uiteindelijk is het bij iedere auto even een kwestie van wennen aan de bediening, maar het lage aangrijpingspunt van de koppeling was wel opvallend te noemen en vergde dan ook even wat gewenning om niet het gevoel te hebben dat je gelanceerd wordt, als je nog niet verwacht dat de auto al gaat rollen. Maar zoals vaak met dit soort zaken, volgt de gewenning gauw en weet je niet beter meer. Mede debet aan dit lanceringsgevoel is toch wel het maximale koppel van 340 Nm. Je voelt de kracht die de auto in zich heeft en ingezet kan worden om naast de auto en zijn inhoud ook een eventuele aanhanger voort te trekken. Het is niet voor niks dat deze potente jongen tot 2000 kg aan geremde massa achter zich mag hangen. Dus wat dat betreft

hebben paard- en booteigenaren in ieder geval al een reden om de CR-V eens van dichtbij te gaan bekijken.

Het laat zich raden dat zonder extra gewicht op de kogel de CR-V makkelijk van zijn plek komt. Vanuit stilstand zit je in ruim 10 seconden op de 100 km/u. Voor het gevoel zit er wel een groot verschil in acceleratie als de auto stilstaat of als de auto al een gangetje heeft. Logisch, dat is altijd zo, maar om het iets krasser te zeggen: het is net of de acceleratie op een gegeven moment een beetje op is. Zeker als je op wat hogere snelheid zit en bijvoorbeeld een voorganger voorbij wilt, zul je echt even letterlijk een tandje terugmoeten om er makkelijk voorbij te komen. Versnelling 5 en 6 (en 4 in iets mindere mate) zijn wat mij betreft dan ook echt de cruiseversnellingen en daarin voldoen de motor en bak dan weer uitstekend.

Opvallend is toch wel de wendbaarheid te noemen. Ondanks dat je een royale auto met een groter dan gemiddelde hoogte bestuurd, doet de auto niet deinerig of hellend aan op respectievelijk oneffen wegen of strak genomen bochten. Het stuurwiel laat zich vrij licht bedienen, maar mist daarbij niet de scherpte. En als je eens een stevige slalom uitvoert of een haakse bocht wat sneller dan gemiddeld neemt, volgt de CR-V nauwgezet de bevelen op, zonder daarbij overmatig te hellen. Het feit dat de auto zo goed wendbaar is, heeft mede te maken met de strakke wegligging en relatief stevige vering, zonder dat dit oncomfortabel te noemen is.

Wat wel minder comfortabel is, is het eerder genoemde rauwe dieselgeluid, maar nog meer dat de motor ook zijn trillingen doorgeeft aan de bestuurder. Via de pedalen voel je met name bij lagere toeren steeds de motor doortrillen. Jammer dat dit niet wat beter afgeschermd is, want zaken als rij- en rolgeluiden weet Honda ook vrij goed buiten de cabine te houden.

Slot

Is de CR-V van vele markten thuis, zoals Honda graag beweert met mooi geformuleerde slogans? Ik ben van mening dat deze vraag me â€˜jaâ€™ beantwoord mag worden, want de zakelijke rijder zou er met de comfortabele cockpit prima vele snelwegkilometers mee moeten kunnen maken. Jonge gezinnen hebben aan de CR-V een hippe auto met veel praktische ruimte. En ook voor de actieve mens voldoet de CR-V omdat hij moeiteloos een trailer met een boot of paarden van A naar B zal trekken. Overigens moet een ander type actieve mens, die van de bush en de blubber houdt, deze CR-V maar wel mooi laten staan, want het moge duidelijk zijn dat de concessies die gemaakt zijn voor comfort en wegligging niet ten goede komen aan de offroadpraktijken. Maar ik weet wel zeker dat Honda deze auto ook niet als dusdanig

bedoeld heeft, zoals er tegenwoordig een steeds sterkere scheiding komt tussen stoer ogende SUVâ€™s en stoer rijdende terreinwagens.

De geteste auto kost in de huidige uitvoering net 40.000 euro en dan heb je behoorlijk wat auto voor je geld. Vanaf 33.485 euro is er overigens als de 2-liter benzine in Comfort-uitvoering. Al is de Elegance-uitvoering met 2000 euro meer dan ook wel zo aantrekkelijk, aangezien je dan in ieder geval mooi lichtmetaal, een gescheiden automatische airco en cruisecontrol erbij hebt. En een leren stuurwiel, regensensor en mistlampen zijn dan leuke zaken die je op de koop toe krijgt.

Plus

+ Knap interieur
+ Trek-capaciteiten
+ Wendbaarheid

Min

- Middenarmsteun
- Acceleratie in hogere versnellingen
- Rauwe motor + bijbehorende trillingen