Martijn Verhoef
22 juli 2015

Buiten de gebaande paden

Onbekend bij het grote publiek, maar geroemd door bezitters. Hoe komt het toch dat Honda in Nederland geen substantieel marktaandeel meer behaalt? Onbekend maakt onbemind, maar Honda is een merk met een mooie geschiedenis. En nog niet eens zo heel lang geleden waren de Civic en Accord op iedere straathoek te vinden. Nieuwe modellen die vanaf het najaar van 2015 worden gelanceerd, doen hopelijk het tij keren. Als voorbode van al dit nieuws is ook de CR-V in een fris jasje gestoken.Â Slechts 2,5 jaar na introductie en met verkoopcijfers die voor een moeilijk segment niet verkeerd zijn, besloot Honda om een lichte modelwijziging door te voeren. Naast een opgefrist uiterlijk profiteert de CR-V ook van nieuwe motoren, waarvan wij de 1.6 liter diesel reden.

Amerikaans uiterlijk

De optische wijzigingen zijn vooral bij de neus goed zichtbaar. Die is opgeleukt met extra chroom en een grotere grille. De mistlampen zijn nu rechthoekig vormgegeven en de omlijsting van de grille loopt door in de gewijzigde koplampen, om vervolgens aan te sluiten bij de nieuw ontworpen dagrijverlichting. Het ontwerp van het front is meer een geheel dan bij de oude CR-V, wat hem dynamischer doet overkomen.Â

Er staat een behoorlijke auto en mensen die niet bekend zijn met merklogo's schatten de auto al gauw op minstens een ton in euro's. Het is niet gek dat de Honda aan de andere kant van de oceaan zo mateloos populair is, want het design met het grove lijnenspel is duidelijk bedoeld om het de Amerikanen naar de zin te maken. Toch misstaat de auto in Europa niet en door de grote raampartijen en de hogere zitpositie is de CR-V verrassend overzichtelijk. Wij rijden de Lifestyle, die standaard is voorzien van stoere 18 inch lichtmetalen velgen en xenonverlichting met koplampsproeiers.

Ruimte te over

Binnenin de CR-V zijn behoorlijk brede voorstoelen geplaatst, in de Lifestyle bekleed met een combinatie van leer en alcantara. De zachte stoelen zitten heerlijk, maar zijn helaas alleen trapsgewijs te verstellen. Hierdoor is het lastig om de ideale positie van de rugleuning te vinden. Het alcantara ziet er fraai uit, maar is wel vlekgevoelig. De Executive, het topmodel, is standaard voorzien van lederen bekleding en elektrisch verstelbare stoelen met veel meer standen, dus die is wellicht het overwegen waard. Het dashboard is ook aangepakt, met andere omlijstingen en kleuren.

Het navigatiesysteem is vervangen, maar dit is slechts gedeeltelijk een verbetering. Waar het systeem in de oude CR-V naadloos aansloot bij het dashboard, ziet het nieuwe infotainment er een beetje after-market uit. De functies zijn wel behoorlijk uitgebreid (Internet-apps, Garmin-navigatie, DAB+), maar de bediening vraagt enige gewenning. Het display tussen de tellers en het i-MID screen bovenin het dashboard hebben een lage pixeldichtheid, waardoor ze wat gedateerd aandoen. Maar alle informatie die je wilt krijgen is er op te vinden, zojuist gepasseerde verkeersborden

worden op het i-MID geprojecteerd. De materialen waaruit het dashboard is opgetrokken overtuigen en de ergonomie is goed op orde binnen de Honda.Â

Niet alleen de bestuurder en bijrijder hebben over ruimte en opbergmogelijkheden niet te klagen. Achterin zijn drie volwaardige zitplaatsen gerealiseerd, ook de middelste passagier kan door de vlakke vloer zijn voeten makkelijk kwijt. Bovendien is er hoofdruimte in overvloed. De kofferbak heeft een inhoud van 589 liter, die zeer gemakkelijk uit te breiden is. Trek aan de hendel in de bagageruimte en de achterbank zal met zitting en al naar beneden klappen. Met een seconde is er een vlakke laadruimte gecreÃ«erd. De opening naar de kofferbak is breed en de tildrempel gering. Hierdoor leer je de CR-V waarderen als een enorm praktische auto.

Fijne techniek

De Honda CR-V die wij reden is voorzien van de nieuwe 1.6 i-DTEC dieselmotor, die de oude 2.2 vervangt. Dit heeft als voordeel dat de auto een stuk zuiniger is geworden en door Honda goedkoper aan de man/vrouw kan worden gebracht. De versie met Real

Time All Wheel Drive heeft een vermogen van 160 pk en de versie met voorwielaandrijving heeft 120 paardenkrachten. Wij rijden de CR-V met AWD, waarbij in 90 procent van de gevallen het vermogen naar de voorwielen wordt gestuurd. Wanneer sensoren merken dat de omstandigheden het vereisen - bijvoorbeeld bij het wegrijden op een gladde weg - wordt de vierwielaandrijving ingeschakeld. Een vernuftig systeem, dat brandstof bespaart. Het is alleen de vraag of je in de overige 10 procent van de gevallen echt niet zonder AWD kunt en bereid bent om daar een forse meerprijs voor te betalen.

De 160 pk diesel is alleen leverbaar met AWD en weet goed raad met de CR-V. Hij blijft erg beschaafd klinken en dat is maar goed ook: op de snelweg maakt de motor voor een diesel met zes versnellingen namelijk vrij veel toeren bij 120 km/h. Storend is het niet, maar het is wel opvallend.Â De zesbak schakelt voortreffelijk, met korte slagen en de pook is goed geplaatst. Een automaat met negen versnellingen is optioneel en moet op lange afstanden voor een lager verbruik zorgen.Â

De besturing is vrij licht en afstandelijk, wat vaker het geval is bij wat hogere auto's. Dit betekent dat je wat vaker moet corrigeren, maar het voordeel is dat de auto niet zenuwachtig aandoet. Het onderstel en de demping is erg op comfort afgestemd, wat de CR-V een heerlijke reisauto maakt.Â Ook voor het trekken van een paardentrailer, aanhangwagen of caravan is de Honda niet te beroerd. Niet alleen heeft de diesel een trekgewicht van 2.000kg, ook is de auto voorzien van Trailer Assist dat een aanhanger in lijn met de CR-V houdt bij zijwind of het wisselen van rijbaan.

AWD gooit roet in het eten

In de basis is de CR-V een bereikbare auto. Voor nog geen 30 mille staat er een CR-V op de stoep met een 155 pk benzinemotor. De 120 pk diesel is er voor 34.890 euro en is dan gelijk wat rijker uitgerust met het Comfortpack. Dit zijn bedragen die goed bij de auto passen, waardoor er een prima prijs-kwaliteitverhouding ontstaat. Wil je echter opteren voor de 160 pk diesel, dan wordt het feestje ruw verstoord. Deze motor is alleen leverbaar met AWD en door de CO2-toeslag kost de auto in vergelijkbare uitvoering bijna 10.000 euro mÃ©Ã©r. De handgeschakelde Lifestyle die wij reden kost minimaal 46.790 euro, voor zaken als navigatie en rij-assistentiesystemen moet nog worden bijbetaald. Bi-xenon met bochtverlichting, parkeersensoren rondom en een achteruitrijcamera zijn samen met Bluetooth en een alarm wel standaard aanwezig.

De Executive is nog completer, met keyless entry, een panoramisch dak en navigatie. Met benzinemotor kost hij minimaal 49.480 (2.0 AWD) en als diesel moet minstens 50.380 euro afgerekend worden (1.6 AWD). In dat prijssegment overtuigt de CR-V niet helemaal, vanwege uitstraling in het interieur en de gebruikte materialen. Vergelijk je

hem met concurrenten als de Hyundai Santa Fe en Kia Sorento, dan is de Honda wel goedkoper. De uitvoering is dan wel minder, evenals het vermogen van de motoren en de genoemde concurrenten hebben de afwerking beter voor elkaar.

Weer op scherp

Met verkoopaantallen die dicht bij die van broertje Civic komen, had Honda in Nederland geen reden tot klagen. Toch is de CR-V weer op scherp gezet, want het segment zit niet stil. Er is een vernieuwde Outlander onderweg en ook de recent gewijzigde Mazda CX-5 kan als concurrent worden gezien. De CR-V is een verrassend ruime en comfortabele auto. Met de fijne motoren en versnellingsbak is de Honda een aanrader. Mocht Honda besluiten om de 160 pk diesel met 2WD te gaan leveren, dan zouden we dat alleen maar toejuichen. Maar ook nu is de auto een goede keuze voor mensen die buiten de gebaande paden willen treden.

Plus

+ Comfortabele reisauto
+ Verkeersdrempels vormen geen hindernis
+ Ruimtewonder

Min

- Met AWD vrij duur
- Schermpjes doen gedateerd aan