



Pawel Piotrowski
Executive SUV

Schoolvoorbeeld

Aan de jaren negentig hebben we veel te danken. Computers werden een betaalbaar massaproduct, internet werd steeds toegankelijker, wij gingen uit ons dak op housemuziek en in de autowereld maakten we kennis met het fenomeen SUV. De Honda CR-V kan met recht als veteraan van het populaire midi-SUV segment worden gezien. In het prille begin nog een terughoudende softroader, maar met de vierde generatie uitgegroeid tot een schoolvoorbeeld voor de alsmaar toenemende concurrentie.



Breder en stoerder

Nog dit najaar verschijnt de vierde generatie van de Honda CR-V in de showroom en trouwe klanten zullen een feest der herkenning vieren. Zoals nummer twee op nummer één leek, zo heeft de vierde generatie veel weg van de derde. Toch zijn er ook verschillen. Zo loopt de elektrisch bedienbare achterklep nu sterker af en is de raamlijn ter hoogte van de D-stijl opvallend anders getekend. In de scherper gesneden koplampen zit nu standaard LED dagrijverlichting en ook de taps toelopende achterlichten hebben LED's. Deze modeste veranderingen laten de CR-V beduidend frisser ogen. Door een gereduceerde hoogte (minus 30mm) en lengte (minus 25mm) ziet de CR-V er bovendien en stuk breder en stoerder uit. De wielkasten zijn sterker geprononceerd en ook de voor- en achterbumper versterken de stoere looks met hun contrasterende kunststof. In een minder opvallende kleur valt dat minder op en oogt de CR-V direct een stuk ingetogener. Tijdens de persintroductie was ook een CR-V met

Honda CR-V 2.2 i-DTEC Executive

Design Pack aanwezig en deze ziet er dankzij matchchromen applicaties in de bumpers sportiever uit.



Ruimtelijker en hoogwaardiger

Je verwacht misschien dat door de beperkte exterieurmatten er minder interieurruimte aanwezig is, maar niets is minder waar. Vooral op de tweede zitrij heb je meer ruimte dan voorheen tot je beschikking. Met mijn lengte van 1,90m kan ik 'achter mezelf zitten' en kom ik met mijn hoofd en knieën niet in contact met interieurdelen. Ook met het optionele panoramadak is er voldoende hoofdruimte aanwezig. De rugleuning kan achterin in meerdere standen worden ingesteld, de verschuifbare achterbank is in het nieuwe model helaas ten faveure van een easy fold-down systeem verdwenen. Met één trekbeweging aan een hendel in de bagageruimte klappen zitting en hoofdsteun naar voren en valt tegelijkertijd de rugleuning om. Het resultaat is een

Honda CR-V 2.2 i-DTEC Executive

vlakke laadvloer die de bagageruimte van 589 naar 1.669 liter vergroot. Voorin vallen vooral de personenwagenachtige zitpositie en het betere materiaalgebruik op. Bovenop het dashboard vind je zacht kunststof en de algehele look and feel past nu beter bij de prijsklasse. Dat er geen gebruik wordt gemaakt van gelijksoortige scherpjes is wel een tegenvaller.



Eersteklas diesel en weggedrag

De introductie van een nieuw model is de uitgelezen kans om nieuwe motoren te lanceren. In de CR-V heb je echter nog steeds de keuze uit de welbekende 2.0 i-VTEC benzine (+5pk) en 2.2 i-DTEC dieselmotor. Beide krachtbronnen kunnen desgewenst aan een vijftraps automaat worden gekoppeld die langere overbrengingen dan de manuele zesbak heeft. Een comfortabele combinatie, maar niet echt meer van deze tijd. Zowel de diesel als benzine komen veel beter tot hun recht met de prettig

schakelende zesbak. Deze kent korte trefzekere slagen en benut koppel en vermogen op een efficiëntere manier. Vooral met de enorm soepele diesel kun je lekker vlot rijden. Bij 2.000tpm heb je de beschikking over het volledige koppel van 350Nm. Belangrijker is echter dat de diesel reeds bij lage toeren lekker oppakt en tot 4.500tpm enthousiast doortrekt. Daarbij loopt het blok trillingsvrij en blijft het geluidsniveau aangenaam.

De goede wegligging van de voorganger is behouden gebleven en zelfs een tikje verbeterd. Het is verrassend hoe vlak en stabiel de CR-V in snelle bochten blijft zonder dat je op comfort inlevert. Dat is namelijk dik voor elkaar. De Honda weet oneffenheden goed weg te filteren en voelt op hogere snelheden nu minder zijwindgevoelig aan. Een primeur is de elektrische stuurbekrachtiging en deze voelt ten opzichte van het hydraulische systeem van de voorganger niet slechter aan. Insturen gaat weliswaar heel licht, maar voldoende direct. Naast het standaard aanwezige TSA (Trailer Stability Assist) kun je de CR-V nu ook aankleden met zaken als adaptieve cruisecontrole en LKAS (Lane Keeping Assist System). Vooral LKAS werkt verbluffend goed. In tegenstelling tot andere systemen reageert het systeem niet pas bij het gevaarlijk naderen van een andere rijbaan, maar houdt het de Honda actief tussen de witte lijnen. In de praktijk kon ik op een bochtige Landstra's kilometerslang zonder handen aan het stuur rijden. Een aparte gewaarwording, vooral met tegenliggers die langszij razen. Pas na een aantal minuten sommeerde het systeem mij het stuur weer vast te houden.



Ook leverbaar met alleen 2WD

Ook aan de onderkant van de markt is gedacht. Tot nu toe was de CR-V alleen met 4WD aandrijving leverbaar, maar daar komt verandering in. De nieuwe instapper is de 2.0 i-VTEC 2WD die enkel met handbak leverbaar zal worden. Wij konden met deze versie kort kennismaken en in de praktijk is er geen verschil met de 4WD merkbaar. Met beide aandrijflijnen heb je onder normale omstandigheden geen tractieproblemen en wie zich hoofdzakelijk op het vlakke Nederlandse wegennet beweegt is met de 2WD goed bedient. De 150pk sterke benzinemotor volstaat en in combinatie met de handbak heb je een voldoende vlotte auto in huis. Volgens de Nederlandse importeur zal de vanafprijs voor deze instapper onder de 30 mille duiken. Eind september weten wij meer. Met een dergelijke prijs-kwaliteitsverhouding zou deze instapper zomaar het meest interessante model uit de CR-V line-up kunnen worden.



Bergopwaarts

Dat de Honda CR-V van goede komaf is wisten we al. De vierde generatie is zowel optisch als technisch naar een hoger plan getild. Een royaler ruimteaanbod en hoogwaardiger interieur zorgen voor een luxer gevoel binnenin. Motorisch is er weinig gewijzigd en dat is met betrekking tot de fijne en stille diesel niet erg. De benzinemotor is goed, maar ook onopvallend. Met een efficiënter blok en modernere automatische transmissie zou Honda de kans op succes nog verder kunnen vergroten. Aan kansspreiding doen de Japanners immers al. Vooral de nieuwe 2WD instapper is voor Nederland een welkome aanvulling. Daarmee kom je misschien met moeite bergopwaarts, maar de verkopenaantallen zullen er gegarandeerd door klimmen.

Plus

- + Ruimer interieur en verbeterde zitpositie
- + Soepele, stille en trillingsarme diesel
- + Comfortabel en goed gebalanceerd weggedrag

Min

- Vijftrapsautomaat niet meer van deze tijd
- 2WD voorlopig alleen met benzinemotor leverbaar
- Geen gelijksoortige scherpjes in het interieur