



Harold Rolloos
9 augustus 2010

© Rijtesten.nl

Goed-nieuwsshow

Geen nieuws is goed nieuws. Zo haalt de Honda CR-V nauwelijks het vaderlandse autonieuws. Je zou dus denken: “Dat is toch alleen maar goed?” Klopt, maar het tekent gelijk voor de anonimiteit van deze Japanse SUV in Nederland. Recentelijk kwam de CR-V weer eens in het nieuws vanwege een facelift. Voor ons dus de hoogste tijd om met deze Honda op pad te gaan.



© Rijtesten.nl

Modern jasje

De CR-V loopt alweer een tijdje mee en dus vond Honda het tijd voor een lichte facelift, met de nadruk op licht, want echt veel werd er niet gewijzigd. Alleen de koplampen, grille en voorbumper werden in een moderner jasje gestoken, zodat het model weer een tijdje mee kan. Immers, deze Japanse SUV ziet er zeker niet gedateerd uit. Het grootste nieuws zit eigenlijk onder de motorkap. Daar ligt de verbeterde 150 pk sterke diesel gekoppeld aan een vijftraps automaat, waar we later uitgebreid op terugkomen. Echt goedkoop was de CR-V niet, ook na de opfrisbeurt is daar weinig verandering in gekomen. De instapper, een 2.0 benzine, staat in de showroom voor ruim 33 mille. Ons testexemplaar is de duurste Executive-uitvoering, met onder meer een panoramadak, xenon-verlichting, een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel en leren bekleding. Daar werden nog optioneel metallic en een Style-pakket aan toegevoegd, waardoor de nieuwprijs van deze auto dik boven de 54.000 euro ligt.



Praktische gezinsauto

Voor zoâ€™n prijs mag je kwaliteit verwachten, daar zit het in de CR-V wel snor mee. De gebruikte materialen voelen goed aan en op de afwerking valt weinig aan te merken. Ook ergonomisch gezien is het allemaal dik in orde, alle knoppen zitten op logische plaatsen en laten zich eenvoudig bedienen. De prettig zittende voorstoelen bieden voldoende zijdelingse steun en zijn voorzien van een comfortabele armsteun die je tijdens een lange rit zeker gaat waarderen. Met het navigatiesysteem is eveneens weinig mis, alleen oogt de kaart wat gedateerd. Zowel voor- als achterin is er veel hoofd- en beenruimte aanwezig. Opvallend is hoe praktisch de CR-V is ingericht met overall grote en kleine opbergvakken en natuurlijk twee bekerhouders tussen beide voorstoelen in. Een ander handigheidje is de verschuifbare achterbank, waardoor je desgewenst meer bagageruimte kunt creëren. De kofferruimte is met dik vijfhonderd liter sowieso niet kinderachtig bemeten en met het neerklappen van de achterbank

zelfs te verruimen tot ruim 1.500 liter.



Verrassing

Onder de kap van de CR-V ligt dus het grote nieuws van Honda. De 2.2 i-DTEC is tien pk krachtiger dan zijn voorganger. Logischerwijs stijgt ook het koppel licht, welke nu 350 Nm meet. Het is een krachtig en vooral stil blok. Alleen bij een koude start en het maken van veel toeren laat de oliestoker zich gelden, verder is hij nauwelijks hoorbaar. Het accelereren gaat soepel en de motor pakt lekker vroeg op. Aan deze diesel is dus "voor het eerst" een vijftraps automaat gekoppeld. Het geheel vormt een prettige combinatie en de automaat schakelt soepel en vrijwel onvoelbaar van verzet. Over het verbruik van deze Honda zijn we erg te spreken. De fabrikant claimt voor deze CR-V met automaat een opgave van 7,4 liter op honderd kilometer. Na een volle testweek kwam ons gemiddelde met 6,9 liter zelfs verrassend onder die waarde uit. Overigens is

Honda CR-V 2.2 i-DTEC Executive

de inhoud van de brandstoftank met 58 liter voor een auto van dit formaat wat ons betreft net iets te klein.



Sportieve SUV

Honda staat bekend om haar goede weggedrag. Deze hogere CR-V vormt daar geen uitzondering op, mede door het vrij lage zwaartepunt. Het onderstel is behoorlijk sportief geveerd zonder dat ingeleverd wordt op comfort. Deze eigenschappen maken de Japanner tot een bijzondere fijne reiswagen. Bij het remmen deint de koets wel behoorlijk. De Honda is behoorlijk zijwindgevoelig. Vooral bij een snelheid vanaf honderd kilometer per uur is dit goed merkbaar. De CR-V stuurt aardig direct en reageert vrij snel op commando's van de bestuurder. In een bocht begint de koets pas laat met overhellen en herstelt zich vervolgens prima. Honda rust de CR-V standaard uit met VSA (Vehicle Stability Assist) en TSA (Trailer Stability Assist). Het

Honda CR-V 2.2 i-DTEC Executive

eerste systeem zorgt voor extra ondersteuning om de auto onder controle te houden. TSA doet hetzelfde, maar dan met aanhangers tot 2.000 kilo en maakt van de CR-V een echte trekauto.



Prettige reisauto

Dankzij deze recente opfrisbeurt kan de Honda CR-V er weer een tijdje tegenaan. Voor een SUV rijdt de auto erg prettig. Hij stuurt goed, helt niet gauw over in de bochten en is lekker sportief geveerd. De verbeterde diesel is een krachtig en vooral zuinig blok en is in combinatie met de vijftraps automaat echt een aanwinst in de CR-V. Door de ruimte en praktische inrichting is deze Honda erg geschikt als gezinsauto waarmee je lange afstanden kunt overbruggen. Je vraagt je dan ook af waarom deze Japanner niet vaker in het Nederlandse straatbeeld opduikt. Het belangrijkste argument is natuurlijk de prijs, want de CR-V is zeker niet goedkoop te noemen en is ongetwijfeld het grootste

obstakel voor veel potentiële kopers.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Ruim en praktisch
- + Krachtige en zuinige diesel
- + Comfortabele reisauto

Min

- Behoorlijk aan de prijs
- Zijwindgevoelig
- Koets deint bij remmen