



Offers brengen

Wij hebben allemaal wel wat voor het milieu over, maar het offer mag niet te groot worden. Het afval scheiden gaat nog, maar plastic tassen weigeren en je eigen herbruikbare tas meenemen is voor velen al weer een stap te ver. Zo is het ook met autorijden. Prima om een zuinigere auto te rijden, maar het mag niet ten koste gaan van het rijplezier. Tja, en daar houdt het dus ook voor veel mensen direct weer op. Honda zegt met de CR-Z het antwoord te hebben.



Typische Honda

Met de CR-Z zet Honda weer een typische Honda neer. Eigenzinnige lijnen maken de auto qua uiterlijk haast onvergelijkbaar. In ieder geval met hedendaagse modellen, want als je dan toch een auto moet noemen waar de CR-Z aan doet denken, is het wel de tweede generatie Honda CRX van begin jaren 90. Zeker in de geteste witte uitvoering met allerlei zwarte, afstekende accenten is de CR-Z een opvallende verschijning. Uiteraard kent dit ecomodel een goede stroomlijn, maar het mooie is dat het niet ten koste is gegaan van een origineel uiterlijk.



Voorlopig zal de CR-Z nog wel even gevrijwaard blijven van het lot dat de CRX ten deel is gevallen, maar het wordt wel een mogelijk slachtoffer van 'doe-het-zelftuners'. Honda heeft zelf met opvallende LED-strips in de koplampen al een eerste aanzet gegeven.



Overdadig

Ook in het interieur zit een duidelijk Honda-stempel op het ontwerp. Waar iedereen bij de Civic steil achterover sloeg van het futuristische ontwerp, keken we bij de Insight nog even op, maar voelden we het dit keer al aankomen. Een overdaad van knopjes en gekleurde lampjes maken het dashboard erg druk. Zo zitten er op het stuur alleen al veertien knopjes, waarvan sommigen nog weer op twee manieren te gebruiken zijn. De regelmatige bestuurder zal er vast aan wennen, maar in het begin is het echt even goed kijken waar



welk bedieningsinstrument zit. Het interieur heeft een luxe uitstraling, maar het materiaalgebruik verschilt wel erg. Zo zijn de deuren met prachtige leren stukken afgewerkt, maar heb je elders in het interieur hoogglanzend metaallook-plastic dat afbreuk doet aan het kwaliteitsgevoel. De lichtgrijze leren sportstoelen zijn een lust voor het oog. Ze hebben geen overdreven zijdelingse steun, maar wel genoeg voor een sportief gevoel. Voor iedereen met beenloze kinderen zit er nog een achterbankje in de CR-Z, dat overigens in zwarte stof is uitgevoerd waarmee het tweezittergevoel versterkt wordt. Met het grote panoramadak doet het zelfs denken aan de CRX Del Sol van weleer. Waar het glas bovenop royaal aanwezig is, is dat aan de achterkant maar zozo. Het zicht recht naar achteren is matig, terwijl het schuin naar achteren ronduit belabberd is. Ondanks zijn afmetingen is fileparkeren een intensieve bezigheid.

Resultaatgericht

Net als de andere hybrides van Honda is ook de CR-Z een mild-hybrid, wat wil zeggen dat puur elektrisch rijden niet mogelijk is. De elektromotor dient ter ondersteuning van de VTEC-motor en doet steeds ongemerkt zijn werk. Ook het start/stop-systeem vraagt niets extra's van de bestuurder. Door de motor niet nodeloos te laten draaien wordt de nodige brandstof bespaard. Hierin is het systeem soms wel wat overijverig, want de motor valt soms al uit voordat je stilstaat, waardoor sukkelen in de file een onrustig gebeuren kan worden.



Uiteraard wordt ook wel een bewuste houding van de bestuurder gevraagd, maar die wordt daarbij



ondersteund door duidelijk afleesbare verbruiksgegevens en een schakelindicator die je al bij 2.000 toeren adviseert op te schakelen. Wanneer je deze adviezen nauwkeurig volgt, zal de toerenteller vooral groen oplichten, om aan te geven dat je goed bezig bent. Zodra het wat minder efficiënt wordt, verandert de kleur in een steeds blauwere tint. Het rijden wordt wel hartstikke saai, maar resultaten van zelfs zo'n vier liter per 100 km tijdens filerijden zijn natuurlijk supergoed. We begonnen dit verhaal met de bewering van Honda dat zegt dat rijplezier wel degelijk mogelijk is bij een hybride. Het Japanse merk doelt daarmee op de mogelijkheid om een keuze te maken uit drie verschillende rijkarakteristieken. De stand Economy doet er vooral alles aan om het verbruik zo laag mogelijk te houden, terwijl de stand Sport juist het rijplezier hoog in het vaandel heeft staan. Normal is voor mensen die graag voor de veilige middenweg kiezen.

Vandaag is rood

Vandaag is rood de kleur van mijn toerenteller. Wanneer de sportstand geselecteerd wordt, kleurt het instrumentarium felrood en worden alle adviessystemen uitgeschakeld. Daarbij wordt de sportief ogende Honda flink feller. En ja, het verbruik schiet dan al snel richting de zeven liter per 100 km, maar Honda valt te prijzen dat ze toch niet voor een halfbakken sportstand hebben gekozen. En dat komt goed van pas, want de CR-Z wordt daarmee een lekkere gooi- en smijtauto. Hij is gewoon lekker sportief, zonder te overdrijven. Vanuit



hybridestandpunt bekeken is de bediening van de pedalen aan de zware kant en voor de verandering hebben we niet te maken met een automaat maar een handgeschakelde zesbak. De handling is lekker direct en de wegligging is daarbij goed voor elkaar. In extreme gevallen gaat ook de CR-Z natuurlijk wel schuiven, maar hij laat zich makkelijk corrigeren en dat maakt hem erg leuk om mee te spelen.



Keuzevrijheid

Honda heeft dus helemaal gelijk als ze zeggen dat compromissen sluiten niet meer nodig is. Voor mensen die best wel milieubewust willen zijn – en daarbij ook profiteren van 20% bijtelling, maar ook af en toe echt willen genieten is de CR-Z een prachtige optie. En zelfs met afwisselende rijstijlen heb je in de praktijk nog steeds een zuinig auto. Zo kwamen wij op een gemiddelde van net vijf liter per 100 km en dat is natuurlijk hartstikke netjes. Met een vanafprijs van bijna 25.000 euro is de CR-Z geen goedkope jongen, zeker als je bedankt dat je met een sportieve Civic of een hybride Insight goedkoper uit bent, maar dan moet je de keuze al in de showroom maken, terwijl de CR-Z je op ieder moment laat kiezen.



Plus

- + Luxe interieur
- + Sportieve handling
- + Zuinig

Min

- Bepaalde materialen interieur
- Zicht
- Start/Stop soms te enthousiast