



Arnold van Schepen
20 september 2013

Een ziel, twee gedachten

Iedere autoliefhebber zal bij het zien van de Honda CR-Z de link leggen met zijn spirituele voorganger, de CRX. Opvallend genoeg legt Honda die link niet. Althans, niet heel nadrukkelijk. De overeenkomsten zijn legio: het zijn beide compacte, tweedeurs coupés met achterin ruimte voor hooguit twee kinderen. Het onderstel van de CRX was nadrukkelijk op sportiviteit afgestemd en voor de CR-Z is dat niet anders. Maar de CR-Z is een kind van een nieuwe tijd, waarin Honda veel oog heeft voor uitstoot en brandstofverbruik. Hoe verhoudt dat zich tot zijn sportieve voorkomen en dito pretenties?



Bijgepunt

De Compact Renaissance Zero verscheen in 2010 op de markt en kreeg eind vorig jaar een update. De uiterlijke wijzigingen springen niet heel erg in het oog, maar als je naar de voorbumper en diffusor van de 'oude' CR-Z kijkt, vallen enkele bescheiden wijzigingen op. De belangrijkste wijzigingen zijn vooral technisch van aard, zoals we van Honda mogen verwachten. Het nieuwe Lithium-ion batterijpakket van de Integrated Motor Assist (IMA) levert nu een hogere spanning (144 volt) en het vermogen van de elektromotor werd opgevoerd van 10 naar 15 kilowatt. Het vermogen van de benzinemotor bleef gelijk waardoor het gecombineerde vermogen nu op 101 kW, oftewel 137 pk uitkomt. Nieuw in de CR-Z is de "S"-knop op het stuurwiel waarmee de bestuurder de elektromotor een boost kan geven tijdens het accelereren.

Uniek in hybride-land is het feit dat de CR-Z gekoppeld is aan een handgeschakelde versnellingsbak, alleen de eerste generatie Honda Insight was ook een handgeschakelde hybride. Vanwege de handbak is het niet mogelijk om volledig elektrisch te kunnen rijden zoals bij de Insight. Een ander verschil met de Insight is de

Honda CR-Z 1.5 IMA GT

motorinhoud, door de slag met 9,4 mm te verlengen komt de motorinhoud van de CR-Z op 1.497 kubieke centimeters. Hier tekent zich ook een duidelijk verschil af met de CRX van destijds. Die had een korte slag motor en hield van toeren draaien. De boring / slag verhouding van de CR-Z bedraagt 73 / 89,4 mm, een nadrukkelijk lange slag waarbij het motorkarakter eerder laag- dan hoogtoerig is. Toch ligt het rode gebied bij 6.800 toeren, ik ben dan ook erg benieuwd naar het werkelijke aard van dit Honda-blok.



De sportieve middenweg

Bij de eerste kennismaking wordt al snel duidelijk dat de CR-Z op een sportieve leest geschoeid is. De onderstelafstemming past bij de sportieve looks. De vering en demping zijn uitgesproken stevig, maar bieden genoeg absorptievermogen om de CR-Z geschikt te maken voor dagelijks gebruik. De motor lijkt in eerste instantie een beetje bleu, bij lage toeren levert de 1.5 IMA niet de trekkracht die ik verwachtte. Aan de indicator op het futuristische dashboard is te zien dat de elektromotor maximaal assisteert, maar desondanks blijft de 'bite' van de aandrijflijn een beetje achter. De prestaties voelen erg modaal aan, terwijl aan alles te merken is dat Honda de sportieve

Honda CR-Z 1.5 IMA GT

rijder wil behagen. De besturing is simpelweg top en ook de versnellingsbak krijgt dat predicaat. De bak schakelt licht, precies en met lekkere korte slagen. De derde, vierde en vijfde versnelling zijn echt close ratio, de toerenval tussen de 3, 4 en 5 bedraagt iets van 500 toeren. De versnellingsbak, de besturing en het onderstel geven blijk van een sportieve inborst, maar waar is het gehoopte vermogen dan? Het antwoord vind ik snel in de linkerhoek van het dashboard. De CR-Z kent namelijk drie rijmodi en gaat altijd van start in 'Normal', in die modus is de assistentie van de elektromotor beperkt en de gaspedaalrespons minder direct. Hoog tijd om te switchen naar 'Sport'. Dat zet zoden aan de dijk...



Vlotte kar!

Zodra de CR-Z naar de sportmodus schakelt, voel je de auto veranderen. Als je niet op de cruise control rijdt, merk je dat de auto direct een sprongetje voorwaarts maakt. Dat

komt omdat de gasklep directer reageert op het gaspedaal. In deze modus klopt het plaatje: het sportieve voorkomen gaat gepaard met vlotte prestaties. De CR-Z is geen snelle auto, daarvoor schieten de 140 paardekrachten tekort, maar het is wel een uitgesproken vlotte auto. Het fijne van de CR-Z is dat hij bruikbaar rijplezier biedt. Binnen de Nederlandse maximumsnelheden kun je al ontzettend veel rijplezier beleven aan de CR-Z. Wat de auto aan vermogen ontbeert - het onderstel zou prima met dik 200 pk uit de voeten kunnen - maakt hij goed in het bochtenwerk. Een echte toerenmotor is de 1.5 niet, doortrekken tot 5.000 toeren heeft geen zin omdat het vermogen en koppel dan snel terugloopt. Wat ik wel jammer vind is dat de pedaalopstelling zich niet leent voor heel and toe, de bakverhoudingen lenen zich voor snelle terugschakelacties waarbij een dotje tussengas welkom is. Maar het gaspedaal staat net iets te ver naar achter waardoor remmen en tussengas geven erg lastig wordt.

De CR-Z kan behoorlijk hoge bochtsnelheden aan en blijft daarbij prachtig in balans. Het meergewicht van de accu is door de Honda-ingenieurs vlakbij de achteras geplaatst waardoor er een mooie gewichtsverdeling over de assen is. Je kunt met flinke vaart een bocht inrijden en al weer vroeg op het gas omdat er geen surplus aan vermogen is. Dankzij de korte bakverhoudingen kun je 'bocht uit' met het relatief bescheiden vermogen nog lekker tempo maken. Het onderstel houdt rust in de auto, in de transitie tussen richtingsveranderingen 'zet' de CR-Z zich meteen zodat je controle houdt en bochten en de gewenste lijn uitermate precies kunt volgen. Zo kennen we Honda weer!



Take it or leave it

Het exterieur en interieur zijn ook herkenbaar Honda, je vindt het mooi, of je vindt het niets. Als je de CR-Z recht van voren bekijkt, dan heeft 'ie iets heel braafs. De koplampen kijken niet grimmig de wereld in, sterker nog: ze fronsen niet eens. Deze vriendelijke snoet contrasteert sterk met de markante achterkant van de CR-Z, door de taps toelopende schouderlijn en de Kamm-tail oogt de auto zelf wat iel. Het komt de stroomlijn weliswaar ten goede, maar het beperkt de binnenruimte ook vrij sterk. Als je de auto driekwart van voren bekijkt, ogen de achterste wielkasten lekker breed terwijl de spoorbreedte achter niet noemenswaardig groter is dan die van de vooras. Als je vanuit de bestuurdersstoel in de buitenspiegels kijkt, zie je een paar brede 'heupen', het versterkt het gevoel in een lage en brede auto te zitten. Helaas vertekenen de buitenspiegels wel erg sterk aan de buitenkant van het spiegelglas. De CR-Z is een geweldig wendbare auto, maar even inparkeren op de spiegels is door de vertekening

Honda CR-Z 1.5 IMA GT

erg lastig, rijbewijs CE DE ten spijt. Dat het uitzicht rondom door de oplopende raamlijn, de brede c-stijl en de balk in de achterraut miserabel is, mag geen wonder heten. De achteruitrijcamera lijkt welhaast uitgevonden voor de CR-Z, maar helaas: hij is niet leverbaar.

Het uitzicht op het dashboard is in eerste instantie ook even wennen, maar hier geldt dat je na twee uurtjes rijden wel weet waar je moet kijken. Centraal in het instrumentencluster zit de toerenteller waarin de snelheid geprojecteerd wordt. Door deze projectie lijken de cijfers van de snelheidsmeter te zweven, een effect dat prima bij het futuristische dashboard past. Links van de toerenteller wordt het wel en wee van het IMA-systeem getoond. Bovenin wordt de laadstatus van de accu in beeld gebracht, onderin is te zien of het systeem bijgeladen wordt of dat de benzinemotor assistentie krijgt. Nieuw in de CR-Z is de boostfunctie: mits de auto sneller rijdt dan 30 km/u en de accu voldoende geladen is, kan de bestuurder de elektromotor extra power geven. Zodra het symbool 'S+ ready' verschijnt is het systeem klaar. Ik heb de knop meermalen geprobeerd, maar ik kon geen noemenswaardig verschil in acceleratie bespeuren.



De groene gedachte

Rechts van de toerenteller wordt het brandstofverbruik nauwkeurig gemonitord, via de verbruiksmeter en de boordcomputer word je continu geconfronteerd met het brandstofverbruik. Opvallend genoeg loopt het brandstofpeil snel terug, nadat je de auto afgetankt hebt ben je al snel het eerste 'blokje' op de digitale brandstofmeter kwijt. Dat komt niet doordat de CR-Z een grote innemer is, maar doordat de brandstoftank vrij klein is; 40 liter. Geef je de CR-Z flink de sporen, dan kun je rekenen op een verbruik van 1 op 14, bij een anticiperende rijstijl mag je uitgaan van dik 1 op 17. Ik heb de CR-Z ook in de Eco-modus gereden, 1 op 19 is dan een reële waarde. Daarmee toont de CR-Z zich van zijn andere kant, hij doet nauwelijks onder voor de Insight. En dat is ook wat de CR-Z zo aantrekkelijk maakt: hij biedt erg veel rijplezier zonder dat je daarvoor illegale snelheden hoeft te rijden, en hij is zuinig als het moet. Bovendien is de auto behoorlijk stil, op de snelweg blijft het motorgeluid en windgeruis keurig op de achtergrond. Vanuit praktisch oogpunt heeft de CR-Z flinke beperkingen, met bagage en kleine kinderen kan hij niet goed uit de voeten. Althans, met een combinatie van die twee, want met de achterbank neergeklapt ken je nog aardig wat vervoeren. Wat de

Honda CR-Z 1.5 IMA GT

binnenruimte betreft is het kiezen of delen met de CR-Z. Dat geldt niet voor de combinatie sportiviteit en verbruik, de aandrijflijn hinkt niet op twee gedachten maar draagt ze beide met verve uit.

Plus

- + Wegligging en besturing
- + Fijne versnellingsbak
- + Mix rijplezier / verbruik

Min

- Onoverzichtelijke carrosserie
- Ondiepe kofferbak
- Geen 'geheugen' rugleuning