



Bjorn Blokzijl
21 december 2015

Tweede klap is een daalder waard

Honda was één van de eerste autofabrikanten die met een hippe compacte SUV op de proppen kwam. Tussen 1999 en 2006 stond de hoekige HR-V in de prijslijsten. Een directe opvolger kreeg de auto in ons land niet. Net 2000 verkopen, verdeeld over een drie- en vijfdeursvariant, is dan ook niet om over naar huis te schrijven. Maar Honda bleef niet bij de pakken neerzitten en dit jaar kwamen ze op de proppen met wederom een HR-V. Het recept is in de basis gelijk gebleven, maar de uitvoering verschilt als dag en nacht.



Klasseoverstijgend

Was de eerste generatie nog een blokkendoos op wielen, de nieuwe oogt modern met een sportief tintje. Wat direct opvalt, is de scherp getekende lijnen over de flanken. Deze komen samen bij de 'verborgen' handgreep voor de achterportier. Maar gelukkig heeft het ontwerpteam de voor- en achterzijde niet vergeten. Het neusje ziet er goed uit door de moderne lichtunits, de bijzondere vorm van het paneel waar de kentekenplaat in is gemonteerd en het gebruik van hoogglans zwart kunststof. Aan de achterzijde springen de grote achterlichten in het oog. Samen met de kleine achterraut komt de achterkant wat gedrongen over. Het totale lijnenspel maakt de auto onderscheidend en laat hem kleiner lijken dan hij daadwerkelijk is. Op basis van zijn maatvoering valt de HR-V tussen twee klassen in. Met zijn bijna 4.30 meter is de Honda bijna 20 centimeter langer dan de Captur. Aan de andere kant scheelt het maar 8 centimeter met de Qashqai, die qua bagageruimte zelfs 40 liter minder biedt dan de HR-V. Daarbij biedt de Honda een volledige vlakke laadvloer als de achterbank omgeklapt wordt en is de omhoog scharnierende zitting handig voor het vervoeren van bijvoorbeeld een fiets of verhuisdozen.



Fors

Dat de HR-V forse buitenmaten heeft, blijkt ook in het interieur. Zowel voor- als achterin zit je ruim - en niet alleen voor dit segment - en ook de bagageruimte is ruim voldoende. Hoewel er veel plek is voor lijf en leden op de voorstoelen, zit je ingesloten tussen het portier en de hoge middentunnel. Op het oog lijkt het wat vreemd, maar in de praktijk heeft het veel voordelen. Zo is er extra bergruimte voorhanden en je rechterarm ligt op een prettige hoogte. Het zitcomfort is hoog. Ook voor de lange Nederlanders zijn de voorstoelen groot genoeg en heb je voldoende ondersteuning in snel genomen bochten. Al doet de wat aflopende daklijn anders vermoeden, op de achterbank heb je ruim voldoende hoofdruimte. Qua materiaalgebruik loopt Honda wat achter op bijvoorbeeld Renault en Opel. Vooral de harde kunststoffen op het dashboard detoneren bij de fraaie stof op de portieren en het zachte materiaal op de plek waar je je knie tegenaan legt. Ook oogt het multimediasysteem ietwat goedkoop. Het systeem zit echter ergonomisch goed in elkaar en de berekeningen en het zoeken naar media gaat snel. Daarbij is de afwerking subliem. De naden zijn overal klein en piepjes en kraakjes is de auto vreemd. De klokkenwinkel is bijzonder vormgegeven. Qua ontwerp

Honda HR-V 1.5 Executive

lijkt het weinig apart, maar door gebruik te maken van meerdere lagen verlichting, krijgt de snelheidsmeter een 3D-effect. Een eenvoudig te realiseren verbeterpuntje voor het interieur is het bijna ontbreken van een andere kleurtint dan zwart of grijs. Vooral in een auto die als 'hip' wordt gezien, zou wat meer kleur niet misstaan.



Twee smaken

In het vooronder van de HR-V zijn twee motoren te verkrijgen. Naast de door ons gereden 130 pk sterke 1.5 benzinemotor, is hij ook leverbaar met de [test=938]bekende/[test] 1.6 i-DTEC. Verlang je een automatische versnellingsbak, dan ben je overgeleverd aan de benzinemotor. Het grootste gedeelte van de kopers van de auto kiest voor deze combinatie. Ook wij waren onderweg met de populaire specs. Op papier is 130 pk ruim voldoende voor een auto van net geen 1.250 kilogram. Toch komt dit vermogen er niet echt uit, waarbij vooral de standardsprint wat tegenvalt. Volgens Honda zelf moet dit in iets meer dan 11 seconden geklaard worden, maar in de praktijk voelt dat niet zo.

Dit komt vooral door het gebruik van een CVT-automaat. Het karakter van een dergelijke transmissie is dat hij hoog in de toeren gaat zitten als vanuit stilstand om veel vermogen gevraagd wordt. De HR-V is geen uitzondering op die regel. Gevoel is wat je hoort als je bij het verkeerslicht een sprintje uitvoert. Doe je het wat rustiger aan - en zet je de eco-stand aan - dan is de combinatie prettig. Vooral op kruissnelheid is de auto stil en is de motor volkomen trillingsvrij. In de meest zuinige stand zakt de motor sneller in toeren. Van de sportstand moet je afblijven als je comfortabel van A naar B wilt. Wil je toch wat meer omwentelingen - omdat je bijvoorbeeld met een aanhanger rijdt of een steile klim maakt - dan kun je met de flippers achter het stuur zelf invloed uitoefenen.



Comfort met een hoofdletter C

Zijn ietwat sportief ogende uiterlijk maakt de HR-V niet waar. Hij is vooral gericht op comfort. Hierbij is hij zeker niet week. De afstemming van demping en vering verdient een dikke pluim. In snelle bochten helt hij niet over, maar toch biedt de auto veel rijcomfort. Dit openbaart zich bijvoorbeeld bij het nemen van drempels. Rij je met een

Honda HR-V 1.5 Executive

aanzienlijke snelheid over zo'n heuvel, dan is de eerste slag al goed. Veel auto's 'bonken' bij het oprijden van een drempel, maar de Honda effent het perfect weg. Rij je er weer vanaf, dan deint hij niet na, maar is hij ook niet te strak geveerd. Sturen gaat met voldoende gevoel, maar er zijn zeker auto's in dit segment die directer reageren op stuurcommando's. De remmen zijn daarentegen erg goed. Vooral bij een noodstop merk je dat de schijven rondom goed hun mannetje staan.



Betere voortekenen

Met de eerste generatie HR-V kon Honda geen potten breken in het toen nog conservatieve Nederland. Opnieuw probeert het Japanse merk het met een auto met én dezelfde naam én in hetzelfde segment. Al is dit laatste op basis van zowel exterieurmaten als de ruimte in het interieur discutabel. Kijk je puur naar de positionering in het compacte SUV-segment, dan is de vanafprijs van 25.190 euro aan de hoge kant. Echter, zoals gezegd valt hij precies tussen het B- en C-segment in. Dan valt de prijs wel mee, ook gezien de rijke standaarduitrusting en relatief lage meerprijs voor luxe opties als het multimediasysteem, parkeersensoren, een glazen

Honda HR-V 1.5 Executive

schuif-kanteldak en diverse veiligheidssystemen. Of je moet kiezen voor de automaat of juist voor de handgeschakelde versies, ligt aan de voorkeuren. Buiten kijf staat dat de tweede generatie veel betere voortekenen heeft om succesvol te worden.

Plus

- + Veel binnenruimte
- + Onderscheidend ontwerp
- + Perfect comfortabel onderstel

Min

- CVT zorgt voor veel lawaai
- Hard plastic in het interieur....
- ...dat daarbij vooral zwart is