

De boter en de prijs van boter

Honda beweert de eerste constructeur te zijn met een sportieve hybride

Na de opgedane ervaring met de Insight heeft Honda niet getwijfeld om zijn concept CR-Z, dat vorig jaar gepresenteerd werd op de belangrijkste salons, op de markt te brengen. Net zoals zijn illustere voorganger de CRX, heeft de CR-Z een erg sportieve snuit, maar onder de motorkap schuilt de groene technologie van de Insight die ons amper kon bekoren. Autopsie...

Door **Julien Libioul**
Foto's **Mathieu Beine**

Getekend met de Katana

Wat doet het deugd om nog eens een resoluut sportief ogend model terug te vinden in het gamma van Honda. De CRX van 27 jaar geleden heeft aan zijn opvolger de lijnen doorgegeven die wel getekend lijken met een Katana, het zwaard van de samoerai. Het lage en strakke profiel, getekend in een vloeiende beweging, loopt door op de horizontale en glazen achterklep en mondt uit op een hoekige, bijna verticale achterkant gesierd met scherpe achterlichten en een simulatie van een mooie diffuser. De flanken vertonen een nerf die de zijruiten die tot een punt uitlopen onderlijnt. Maar, uiteindelijk dankt de CR-Z zijn persoonlijkheid vooral aan zijn smooelwerk. Zijn strakke blauwe ogen, zijn neus die over het asfalt lijkt te schuren en zijn dynamische lijnen die, driekwart vooraan gezien, de botoxbehandeling van de wielkasten nog benadrukken. Een toffe look, niet? Sierlijk en toch gespierd. De CR-Z heeft in elk geval de verdienste dat hij niet onopgemerkt zal passeren.

Star Trek

Onze testversie had de meest bescheiden uitrusting. Geen leder, geen open dak en geen navigatiesysteem. Toch

Technische kenmerken

Motor	4 cil. in lijn benzine + elektrisch
	1497 cc; 16v; 73 x 89 mm
Max. vermogen	110 + 14 pk op 6100 t/min
Max. koppel	177 + 78 Nm van 1000 tot 1500 t/min
Transmissie	voorwielen; manuele 6-bak
Afmetingen	Wielbasis/Spoor: 2,435 / 1,515 / 1,500 m
	Leeggewicht: 1168 kg. Koffer: 233 l.
Prestaties	Top: 198 km/h. 0-100 km/h: 9"9
	90-120 km/h in 6de/5de/4de: 20"7 / 10"3 / 6"9
	60-90 km/h in 5de/4de/3de: 13"6 / 9"2 / 4"5
Verbruik	testverbruik: 6,9 l/100 km. Tankinhoud: 40 l
Basisprijs	21.990 €

waanden we ons, eens we de deur geopend hadden en ons geïnstalleerd hadden in de erg lage bestuurderszetel, aan boord van een ruimteschip. Achter het mooie, kleine stuur staan drie wijzers: centraal de toerenteller die varieert van groen tot rood, al naargelang je temperament, en een digitale snelheidsmeter. Links een indicator van de spanning en de bijdrage van de batterij en nog een aantal andere verkleurde lampjes. Rechts de benzinemeter, het huidige verbruik en de dagteller.

Links van het stuur bevindt zich een console die gericht is naar de bestuurder en die drie schakelaars bevat: Sport, Normal en Econ. Rechts staat een functionele, kleine console voor de klimaatregeling en een grote centrale console. Al deze schakelaars, knoppen en lampen gericht naar de bestuurder geven het dashboard de uitstraling van een amusante en functionele cockpit. Bovendien werd binnenin de CR-Z een mooie variëteit aan materialen gebruikt. De kwaliteit is prima en de assemblage opmerkelijk. Als enige bemerking kunnen we stellen dat de zitplaatsen achterin eerder figuratief zijn, dat de koffer bescheiden is en dat het zicht naar achteren belemmerd wordt door de horizontale versteving van de achterklep.

Voor alle gebruik

Op de weg voelde deze Honda best aangenaam aan. We hebben de Econ-stand gebruikt en misbruikt. De functie coacht de bestuurder letterlijk om zo zuinig mogelijk te rijden. We haalden daarbij een verbruik



De meeste bedieningen staan gegroepeerd rond het stuur. De wijzerplaten zijn erg kleurrijk, net zoals in de Insight.

van net iets minder dan 7 l/100 km. Een dergelijke vloeiende rijstijl past perfect bij de zachtheid van de vering en de stille werking van de mechaniek van de wagen. Wanneer je de sportmodus activeert, herken je de finesse van de motoristen van het merk. De motor reageert vinnig op het aanraken van het gaspedaal en de toerenteller vliegt van 4000 t/min vlot naar de begrenzer (6500 t/min). Voor ons mocht hij nog wat hoger in de toeren gaan. De 110 pk van de kleine 1.5 krijgen versterking van de 14 pony's van de IMA, de elektrische motor. Deze combinatie is gewillig. De motor is gekoppeld aan een goed gespreide versnellingsbak die echter iets te lang is. De stuurinrichting geeft een goed gevoel en laat je toe om te genieten van het erg levendige, maar nogal soepele onderstel. Helaas waren de Bridgestone Potenza banden op onze testwagen niet erg efficiënt in de regen. In elk geval moet deze Honda, om snel te zijn, met precisie bestuurd worden. Je moet de rijlijnen verzorgen en doseren met het gaspedaal, want anders dreig je enkele geïmproviseerde figuren te maken.

Hightech charme

Deze CR-Z is vernieuwend, mooi, aangenaam om in te vertoeven en amusant om te besturen. Hij zit propvol technologie en dat is er ook aan te zien. Het is natuurlijk geen echte sportieveleving en het verbruik is ook niet zo laag als men zou kunnen verwachten, maar deze kleine coupé is wel verfrissend. Denk aan de betrouwbaarheid van Honda, aan de redelijke prijs van 21.990 euro voor de basisversie en laat je verleiden door zijn charmes.



De ophanging van de Honda CR-Z is soepeler dan voorheen. Dit is niet meer het kartgevoel van de eerste CRX.



De achterkant van de CR-Z neemt de stijl over van de eerste CRX, maar dan nog meer geaccentueerd.