

## Honda Logo

### My first Honda

Autotest | De Honda Logo staat bekend als een vrolijk ogende, vlotte en betrouwbare stadsauto. Na de introductie in februari 1999 was de auto nu al aan een facelift toe. Want de Logo kon de concurrentie op alle punten aan, behalve op de prijs. Daarom heeft de nieuwe Logo een rijkere basisuitrusting, een volwassener interieur en een iets gewijzigd uiterlijk. Kan de Honda Logo de concurrentie nu aan?

Al tijdens de eerste meters van de testrit geeft de Logo de ware aard bloot: licht en soepel. Dat "licht" heeft te maken met de bediening. Alle knoppen en hendels laten zich vederlicht bedienen. De besturing is overduidelijk bekrachtigd, terwijl de bestuurder nooit moet raden welke kant de voorwielen op wijzen. In tegendeel, de besturing is aangenaam precies en maakt de auto zeer geschikt voor stadsverkeer.

Wie wil heeft aan de Logo een heerlijk gooi-en-smijt autootje om vliegensvlug mee door het drukste stadsverkeer te komen. Dreigt het toch mis te gaan dan kan de bestuurder altijd terugvallen op een prima set, eveneens vederlicht te bedienen, remmen.

"Soepel" kenmerkt de motor van de Logo. In deze prijsklasse kan van Honda geen VTEC technologie worden verwacht, maar het merk kon wel een duidelijke keuze maken. De 1.3 liter vier cilinder injectiemotor blinkt uit op kracht en souplesse. Dat is in de stad een dankbare keuze. In iedere versnelling is ruim voldoende kracht beschikbaar zodat het geen probleem is een keer te vergeten te schakelen.



Sterker nog: er kan veel eerder geschakeld worden dan met vergelijkbare auto's. Door de kracht van de Logo te benutten maakt de motor weinig toeren en is daarmee niet alleen zuinig maar ook aangenaam stil. Op de snelweg komt de keerzijde van de vooral sterke motor naar voren. Tussenacceleraties verlopen minder vlot dan bij andere kleintjes, maar nog steeds snel genoeg. Tot zo'n 100 km/u is het geluidsniveau van zowel rijwind als motor laag. Boven die snelheid moet de motor harder werken en laat daarom duidelijker van zich horen.

### Designed by Sony

Ook wat betreft de vormgeving heeft Honda een duidelijke keuze gemaakt: met de vrolijk lachende grille en grote koplampen heeft de auto een vrolijke uitstraling. De compacte vorm en de afgeronde hoeken geven de auto iets aantrekkelijks dat ook producten van Sony kenmerkt: menigeen wil het

hebben maar kan niet precies uitleggen waarom. De daklijn loopt iets hoger dan die van de meeste compacte soortgenoten.

Dat heeft twee voordelen: het verkeer is vanaf de 5 cm hogere zitpositie iets beter te overzien en de instap is gemakkelijker. Zeker voor mensen die slecht ter been zijn, kan dat een argument zijn dat van doorslaggevend belang is om voor de Logo te kiezen. Dankzij het hoge dak is de hoofdruimte zowel voor- als achterin royaal.

De stoelen zijn groot en bieden voldoende steun. Het zitvlak van de bestuurdersstoel is bovendien in twee delen in te stellen zodat de hellingshoek of de hoogte van het gehele zitvlak kan worden aangepast. De passagiersstoel is voorzien van een handig walk-in systeem waarbij met één beweging de rugleuning opklapt en de stoel naar voren rolt om ruimte te maken naar de achterbank.

De beenruimte op de achterbank is sterk afhankelijk van de stand van de voorstoelen. Het gehele interieur is rijkelijk voorzien van opbergvakken en ook aan bekerhouders is gedacht. De kofferruimte is met een inhoud van 228 liter vergelijkbaar met die van andere kleine stadsauto's.



Achter het stuur is het meeste te merken van de facelift. Het stuurwiel heeft nu iets weg van dat uit Honda's paradepaard de S2000 en het ligt even prettig in de hand. Het dashboard is opgetrokken uit een donkere solide aandoende kunststof. Het chroom op de raamslingers dient niet alleen als decoratie maar maakt de raambediening ook gemakkelijk te vinden in het donker.

Naast de snelheidsmeter is nu een toerenteller te vinden. Vlak naast de klokken is het bedieningspaneel van de nu elektrisch verstelbare buitenspiegels te vinden. Een airbag, elektronische startblokkering, gordelspanners en verstevigingsbalken in de zijportieren waren al standaard.



## Conclusie

Met de Logo heeft Honda een duidelijke keuze gemaakt. Alhoewel de auto geen moeite heeft met een stukje snelweg, is de Logo vooral bedoeld als stadsauto en is daar helemaal op aangepast. In de stad blinkt de auto uit op kracht en souplesse, vederlichte bediening en door een iets hogere zit dan gebruikelijk ook op overzichtelijkheid. Daarmee is de Honda Logo vooral een makkelijke auto. De Logo is makkelijk om mee te rijden, makkelijk te parkeren en makkelijk in onderhoud, want ook Honda's kleinste heeft het woord "defect" niet in het woordenboek staan.

Prima autootje dus, maar kan de Logo na de facelift de concurrentie aan? Helaas niet. In vergelijking met een gelijkgeprijsde Toyota Yaris of Smart biedt de Logo minder rijcomfort en een minder rijke basisuitrusting. Daarom moet de Logo worden vergeleken met auto's als de Daihatsu Cuore en Suzuki Alto. Die auto's hebben minder raffinement dan de Logo maar zijn wel beduidend goedkoper. Daar kunnen een frivool uiterlijk en hoge zitpositie niets aan veranderen. ■



# Specificaties

## Honda Logo 1.3i

### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	379 x 165 x 152 cm
Wielbasis	235 cm
Gewicht	888 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	228/nb l
Bandenmaat	

### Motor en prestaties

Motorinhoud	1343 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	65 pk @ 5000 tpm
Koppel	108 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,5 sec.
Topsnelheid	152 km/u
Verbruik gemiddeld	6,5 l / 100 km
Verbruik stad	7,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

### Prijs

Prijs	€ 12.245,-
Prijs instapmodel	€ 12.245,-