

Honda CRX

Inspector gadget

Rij-impressie | Autofabrikanten houden er soms een onnavolgbaar beleid op na. Neem nou Honda, dat de CRX verving door een auto die alleen de naam met de voorganger gemeen had. De eerste generatie CRX was een gedrongen straatracertje dat minstens zo agressief was als het uiterlijk deed vermoeden. De auto was redelijk betaalbaar en door de uitstekende prestaties de favoriete GTi van jong Nederland. De laatste generatie CRX heeft een onverminderde lust naar snelheid, maar is zo stevig geprijsd dat Honda er in het laatste jaar dat de auto op de markt was welgeteld 12 van verkocht.

Ook met deze laatste generatie CRX lijkt Honda zich op een jong publiek te richten, want na de krappe instap volgt een stoel die zo diep zit dat minder atletische bestuurders er nooit meer op eigen kracht uit kunnen komen. De stoelen omarmen de inzittenden alsof een rit met een achtbaan op het programma staat.

Rond de stoelen is een indrukwekkend aantal knoppen te vinden. Achter die knoppen schuilt even veel speelgoed als in de gemiddelde Gadget-mobiel. Dat verklaart meteen de stevige prijs van de CRX. Met airbag, ABS, airconditioning, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening en elektrisch bedienbare ruiten is de CRX royaal bedeed voor een auto uit 1993.



Onder elektrisch bedienbare ruiten verstaat Honda

behalve de zijruiten ook de achterraut. Op warme dagen is het aangenaam met een geopende achterraut te rijden omdat het veel frisse lucht geeft en minder bijgeluiden dan een geopend portierraam.

Bovendien is het leuk om reacties uit te lokken van andere weggebruikers. Ga voor een goed volgepakte MPV rijden en laat het achterraampje zakken. Al snel verschijnt de wijsvinger van een passagier die er op wijst dat dat kleine sportwagentje voor hen zojuist de achterraut liet zakken. Geef even gas, ga voor de volgende gezinsauto rijden, doe het raam weer omhoog en aanschouw hetzelfde tafereel opnieuw in de binnenspiegel. Blijft leuk.



De achterliggers zullen echter nooit het hele verhaal kennen, want de achterraut is slechts een klein

onderdeel in de unieke dakconstructie van deze duurste uitvoering van de CRX. Het kofferdeksel scharniert niet, maar gaat als een lift rechtstandig omhoog. Als de achterklep helemaal open is, is deze in lijn met het dak en kunnen kleine "armpjes" het dakpaneel oppakken. Het dakpaneel verdwijnt vervolgens onder de achterklep en de CRX is omgetoverd tot cabriolet. Ook dit is een prachtig schouwspel, maar helaas voor de toeschouwers van de snelweg is het alleen bij stilstand uit te voeren.



Temperament

Minstens zo'n mooi speelgoed als het dak is de motor van deze CRX. Dankzij het "VTEC" systeem heeft de motor een tweeslachtig karakter. Wie rustig rijdt heeft aan de CRX een prima stadsautootje. Zij het dat als de naald van de toerenteller boven de 4000 komt, het wel een zeer temperamentvol stadsautootje is. Wanneer nog meer toeren worden gemaakt, past het VTEC systeem de afstelling van de motor aan en ontpopt de CRX zich als een gifkikker.

Gretig en agressief spuit de auto er vandoor en krijgt de bestuurder het idee dat het VTEC systeem zojuist een beest in het vooronder heeft losgelaten. Met ruim 100 km/u in de 2e versnelling draait de motor het maximum van 8000 toeren. Zelfs zonder verlichting te voeren gaan de meest notoire linksrijders subiet opzij voor het schreeuwende Hondaatje. De besturing en remmen kunnen het werk dan nog steeds goed aan.

De belofte van het VTEC systeem is dat de motor bij lage toeren zuinig is en pas op hoge snelheid meer dorst krijgt. Helaas is die belofte niet waar te maken. De auto laat zich namelijk niet rustig rijden. Als met een fluwelen rechtervoet door de stad wordt gelaveerd, loopt de motor onrustig en zijn allerlei rammeltjes en piepjes te horen.

Alleen als de handschoenen uit gaan en iedere gelegenheid wordt aangegrepen het gaspedaal te vloeren is de auto in zijn element. De bijgeluiden zijn dan opslag verdwenen en de motor zingt het uit van puur genoegen. Dat is waar de CRX voor is gemaakt, en niets anders.

Conclusie

De Honda CRX is niet meer nieuw te koop door trieste verkoopresultaten. Die zijn te verklaren doordat deze CRX een heel ander publiek aanspreekt dan de eerdere generaties. Toch is deze "Del Sol" een heel interessante auto. De combinatie van het rijplezier en de dakconstructie is nog steeds uniek.

Het enige alternatief dat Honda zelf biedt is de S2000, maar die is met een prijskaartje van ruim een ton niet als opvolger aan te merken. Daarom is een gebruikte CRX het overwegen waard. Met geduldig zoeken zijn exemplaren van deze derde generatie te vinden. Reken daarbij op prijzen van ongeveer fl. 25.000,- voor een goed exemplaar. De complexe techniek van het dak en de motor zijn de naam Honda waardig zodat een CRX uit een goed nest nog vele jaren rijplezier kan bieden. ■



Specificaties

Honda CRX 1.6 VTI-E

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	405 x 170 x 126 cm
Wielbasis	237 cm
Gewicht	n.b.
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1590 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	160 pk @ 7600 tpm
Koppel	150 Nm @ 7000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	211 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 27.905,-
Prijs instapmodel	€ 27.905,-