



Honda S660

Superkarretje

Autotest | Kent u die mop van de cursus omgaan met teleurstellingen? Hij ging niet door. Zo'n gevoel kreeg ondergetekende ook toen Honda de S660 toonde en vervolgens liet weten dat de auto alleen in Japan te koop zou zijn. Er was maar één manier om over die immense teleurstelling heen te komen: Autozine reisde af naar Japan om toch proef te kunnen rijden.

Waarom al die moeite voor een Hondaatje dat omgerekend nog geen 20.000 euro kost? Omdat dat autootje alle kenmerken van een supercar heeft, maar dan tegen een fractie van de prijs. Net als bij een traditionele supercar staat het rijplezier centraal en zijn zaken zoals ruimte, comfort, veiligheid of ergonomie daar ondergeschikt aan.

Concept

En dat geldt ook voor de Honda S660! Net als bij een grote supercar begint het met een oogverblindend fraaie vormgeving. Van de zijkant gezien heeft de S660 iets van een boog die gespannen staat om op ieder moment afgeschoten te kunnen worden.



Recht van voren gezien heeft de S660 een even mysterieuze glimlach als de Mona Lisa. Dankzij lage, brede buitenspiegels (die ook nog eens heel goed zicht naar achteren verschaffen!) oogt dit 1,40 meter brede autootje allesbehalve iel. Zelden wist een auto met zulke minimale afmetingen zo te charmeren!

Onder het verleidelijke koetswerk(je) heeft de S660 de opzet van een rasechte sportwagen. Dat wil zeggen:

de motor is in het midden van deze tweezitter geplaatst (voor de achteras) en de achterwielen worden aangedreven.



Om de pret nog een stapje te verhogen, heeft de S660 een afneembaar dak. De achterwand inclusief (te openen) achterraut blijven altijd staan, daarom is de S660 geen echte cabriolet. De belangrijkste meerwaarde van het open dak is dat het gevoel tussen bestuurder en mechaniek nog groter wordt. Bovendien horen, ruiken en voelen de inzittenden de buitenwereld beter en dat maakt de ervaring intenser.

Het "afrolbare" dak wordt opgeborgen in een bak onder de voorklep, waarmee de bagageruimte welgeteld nul is. Omwille van een laag gewicht is het interieur eenvoudig van opzet en ontbreekt zelfs een dashboardkastje, waardoor de grootste bruikbare "opbergruimte" de ene bekerhouder tussen de voorstoelen is. Probeer daar de boodschappen, laat staan de vakantie-bagage maar eens in kwijt te raken! Kortom: de Honda S660 heeft alle kenmerken van een echte supercar, inclusief de bijbehorende luxeproblemen.



Kei-car

En tegelijkertijd is de S660 een echte "kei car". Een kei car (ook wel bekend als "K-Car") geniet in Japan veel belastingvoordeel dankzij de geringe afmetingen (maximaal 3 meter 40 lang, 1 meter 40 breed) en de bescheiden motorisering. Onder het gespierde koetswerk gaat namelijk een uiterst bescheiden 660 cc motortje schuil. Het betreft hier een motor van Mitsubishi, dus dit keer geen typische Honda-technieken zoals VTEC.

Niet onder de indruk? Druk dan op de startknop en huiver wanneer dit kleine motortje begint te brullen. Natuurlijk staat het geluid in schril contrast tot een V8 of V12 in een traditionele supercar, maar voor een 660 cc motor produceert deze Honda een ronduit spannend geluid. En bij vrijwel iedere gangwissel bliest en puft de turbo alsof het een lieve lust is!



Tel daarbij de lage zit en het feit dat de driecilinder motor het koetswerk continu doet schudden en het lijkt alsof de S660 een razendsnelle auto is. In feite rijdt een beetje gespierde gezinsauto met dieselmotor de S660 al zoek, maar de Honda-rijder heeft het gevoel de sterren van de hemel te rijden en dáár gaat het allemaal om.

De S660 is leverbaar met een handgeschakelde zesbak of een CVT automaat. Die laatste is iets zuiniger, maar omwille van het rijplezier is voor deze test toch voor de handbak gekozen. Die laat zich dankzij de zeer korte schakelwegen razendsnel bedienen. Omdat de motor sterk afhankelijk is van de turbo zijn de prestaties beneden 2.000 tpm matig. Rond 2.500 toeren rijdt de S660 juist heerlijk "op koppel", daarboven wordt de krachtbron steeds gretiger om door te "brullen" tot zo'n 8.000 tpm.



Weggedrag

Toch is het vooral het weggedrag dat de S660 uniek maakt in zijn segment. Dankzij de in het midden geplaatste motor is de S660 namelijk veel dynamischer dan een traditionele auto met de motor voorin. Immers: een object met het gewicht in het midden draait veel gemakkelijker om zijn as dan een object met het gewicht aan de buitenrand. De S660 reageert daarom alerter op commando's van de bestuurder en lijkt zich vervolgens welhaast naar de bocht te buigen!

Daarbij laten de elektronische vangnetten een grote mate van vrijheid toe. Wie dat wil, kan de S660 met een welgemikte stuurbeweging in een prachtige drift krijgen. Daar zijn geen hoge snelheden voor nodig, maar alleen stuurmanskunst.



Conclusie

Op vele autoshow's toonde Honda conceptcars en vervolgens het definitieve productiemodel van de S660. En vervolgens liet de producent doodleuk weten dat de S660 alleen in Japan te koop zal zijn. Een uiterst gemakkelijke proefrit in Japan leert dat dat een groot gemis is voor de rest van de wereld! De S660 biedt namelijk supercar rijplezier tegen een fractie van de prijs.

Tegelijkertijd is de keuze van Honda goed te verdedigen. De S660 is namelijk letterlijk en figuurlijk op maat gemaakt voor de Japanse markt, en niet te vergeten de Japanse bestuurder. Wie langer is dan 1 meter 75 zit ongemakkelijk en vangt met geopend dak te veel rijwind. Daarbij zijn de motor en versnellingsbak afgestemd op de Japanse maximumsnelheden, die veel lager liggen dan in de rest van de wereld. Daarom schreeuwt en brult de S660 het uit bij Europese snelheden (we hebben het stiekem even geprobeerd). Een echte supercar zal de Honda S660 dus nooit worden, maar een superkarretje is het zeker! ■



Specificaties

Honda S660 alpha

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	340 x 148 x 118 cm
Wielbasis	229 cm
Gewicht	830 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	25 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	165/55R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	658 cc
Cilinders / kleppen	3/
Vermogen	64 pk @ 6000 tpm
Koppel	104 Nm @ 2600 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	140 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	110 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
-------	-------