



## Honda S2000

### Laatste kans

Autotest | "Het is beter om lief te hebben gehad en verloren, dan nooit lief te hebben gehad", is de vrije vertaling van een populaire Engelse uitspraak. Maar klopt die strekking wel? Een proefrit met de Honda S2000 moet dat uitwijzen. Deze ooit zo geliefde sportwagen gaat binnenkort namelijk uit productie, dus dit is de laatste kans voor een proefrit. Is het beter om eenmalig een Honda S2000 te hebben gereden, dan helemaal nooit?

Om de vijftigste verjaardag van Honda te vieren, kwam eind 1999 de Honda S2000 op de markt. In de loop der jaren is de auto verfijnd en verbeterd, maar de basis is altijd gelijk gebleven. De S2000 is en blijft een tweezits roadster in z'n puurste vorm. De motor ligt voorin, de achterwielen worden aangedreven en de bestuurder zit ver naar achteren voor een optimaal gevoel met de auto.

### Interieur

Anno 2009 is het dashboard iets achterhaald. Alhoewel het er nog steeds heel spannend uitziet, heeft het de aandoenlijkheid van een oude science fiction film. De opzet is ongebruikelijk, maar zeker niet onhandig. De snelheidsmeter is digitaal en daarom eenvoudig af te lezen. De toerenteller ligt als een oplichtende balk over de snelheidsmeter heen.



De knoppen lijken willekeurig in het dashboard te zijn geplaatst, zodat het de eerste kilometers even zoeken is hoe alles precies werkt. De radio (bij introductie nog met cassette-speler!) zit verstopt achter een klepje, wat in de praktijk knap onhandig is.

De S2000 zit zeer laag en vooral met gesloten dak vraagt het enige behendigheid om in en uit te stappen. Het stuurwiel is niet verstelbaar en de stoelen staan nadrukkelijk rechtop. Dat kan positief en negatief

worden uitgelegd. De ene zal concluderen dat de S2000 een actieve zithouding afdwingt, zoals het hoort bij een pure sportwagen. Een ander ervaart de cabine van de S2000 als claustrofobisch en wil zo snel mogelijk het dak openen.

## Cabrio

De S2000 beschikt over een stoffen cabriokap, want dat bespaart gewicht en vergroot dus het rijplezier. De kap is slechts half elektrisch bedienbaar; de bestuurder moet zelf een tweetal beugels boven de voorruit vergrendelen en ontgrendelen. Dat is misschien onacceptabel voor een auto in deze prijsklasse, maar volgens Honda maakt dit de dakconstructie een stuk eenvoudiger en daarom kan het wagengewicht wederom lager worden gehouden.

De kwaliteit van de kap is matig: met gesloten dak zijn veel rijgeluiden hoorbaar en dat is vermoeiend op de lange afstand. Dit is één van de belangrijkste punten waarop de S2000 zich verradt als een verouderde auto.



Maar de Honda S2000 is ook niet bedoeld als luxe reisauto. Toch is het zeker geen straf om de S2000 als dagelijks vervoer te gebruiken. Het onderstel is stevig, maar niet oncomfortabel. Ondanks het forse motorvermogen, kan deze sportwagen probleemloos met een laag toerental met het overige verkeer meekabbelen. 50 km/u rijden in de vijfde versnelling is geen probleem.



## Prestaties

Maar dat is als alleen kijken naar snoepgoed, daar is het niet voor gemaakt. De S2000 is een pure pretauto en komt pas echt tot z'n recht wanneer het gaspedaal dieper wordt ingetrapt. Onder de motorkap ligt een bescheiden 2.0 liter viercilinder motor. Maar dankzij ingenieuze techniek weet Honda daar 240 pk / 208 Nm uit te halen. Honda doet dat zonder turbo, compressor of ander moois.

Het effect is dat de S2000 bij lage toeren presteert zoals iedere andere auto met een 2.0 liter viercilinder motor. Maar wanneer het toerental oploopt wordt de krachtbron gretiger, krachtiger, machtiger en uiteindelijk ronduit giftig. De toerenteller wijst dan ruim 9.000 toeren per minuut aan en uit de dubbele uitlaat giert pure razernij. De presentatie is daarmee heel anders dan bij sportwagens met overbemeten motoren, maar de sensatie misschien nog wel groter!

De sprint van 0 naar 100 km/u wordt in 6.2 seconden geklaard. Daarmee is de S2000 even snel als een Porsche Boxster, maar kost veel minder! Maar ... de pret begint pas bij 100 km/u. Wie even gasgeeft, zit vrijwel ongemerkt aan de 170 km/u. Bij die snelheid valt bovendien op dat de auto ook met geopend dak nog redelijk comfort biedt. In menig andere cabriolet zijn dit onmogelijke snelheden met geopend dak. Torderen is deze cabriolet bovendien vreemd.

Ook op hoge snelheid blijft de S2000 vertrouwenwekkend reageren. De besturing is lekker zwaar en geeft veel feedback, zodat de bestuurder precies weet waar de grenzen liggen. Dankzij de uitgekiende combinatie van banden, afstemming van het onderstel en de gewichtsverdeling over de voor- en achterwielen blijft de S2000 ook in zeer snelle bochten voorbeeldig neutraal. Hoe scherper de bestuurder stuurt, hoe meer rijplezier de S2000 geeft.



## Conclusie

De Honda S2000 gaat binnenkort uit productie. Is dit het moment om er alsnog één te bemachtigen, of is het beter om voor een modernere sportwagen te kiezen?

Als het gaat om binnenruimte, uitrusting, passieve veiligheid en de kwaliteit van de cabriokap is merkbaar dat de auto al lang meeloopt. Op deze punten doen de concurrenten het inmiddels beter.

Maar op het gebied van prestaties en weggedrag, behoort de S2000 nog steeds tot de absolute top. Daarbij onderscheidt de S2000 zich met tijdloze vormgeving, een relatief bescheiden prijskaartje en Japanse betrouwbaarheid. Het was daarom beter om eenmalig een proefrit met de S2000 te hebben gemaakt, dan helemaal nooit. ■



## Specificaties

### Honda S2000 2.0i

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	414 x 175 x 129 cm
Wielbasis	241 cm
Gewicht	1.220 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	150/150 l
Bandenmaat	215/45R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	240 pk @ 8300 tpm
Koppel	208 Nm @ 7500 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,2 sec.
Topsnelheid	241 km/u
Verbruik gemiddeld	10 l / 100 km
Verbruik stad	13,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8 l / 100 km
CO2 uitstoot	237 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 50.650,-
Prijs instapmodel	€ 50.650,-