



Honda Prelude

Hybride hoogstandje

Autotest | Sportcoupes worden bijna niet meer aangeboden. Vanwege de kleine oplages, hoge ontwikkelingskosten en hoge CO2-belasting zijn ze te kostbaar geworden. Toch is Honda erin geslaagd om een nieuwe coupé te ontwikkelen: de Prelude. Net als de illustere voorganger is alles aan de Prelude exclusief, behalve de prijs. Hoe heeft Honda dat gedaan? En is de nieuwe Prelude een waardige opvolger van de geliefde modellen uit het verleden?

Een naam uit het verleden opnieuw gebruiken is riskant. Als het nieuwe product deugt, zorgt de reputatie uit het verleden voor een aangename voorsprong. Als de nieuwkomer niet deugt, heeft een fabrikant de liefhebbers tegen zich. En dat risico bestaat, omdat Honda creatief moest zijn om de Prelude betaalbaar te houden. Daarom is de Prelude technisch gebaseerd op een heel wat minder exotisch model: de Civic.



Toch is daar van de buitenkant niets van te zien. Net als de klassieke Preludes is de nieuwe generatie een

coupé met een sportieve ondertoon. Bovendien heeft de Prelude bescheiden afmetingen, zodat dit geen auto is die negatieve reacties uitlokt. Tijdens de testperiode kreeg onze redacteur diverse opgestoken duimpjes van andere weggebruikers. Ook op parkeerplaatsen waren regelmatig bewonderaars rondom de Prelude te vinden.

Ruimte

De portieren zijn relatief ver naar voren geplaatst en dat geeft de illusie van een auto met middenmotor. In feite ligt onder de motorkap de krachtbron van een Civic en is achter de voorstoelen een achterbank te vinden. De ruimte achterin is minimaal en zelfs kleine volwassenen hebben er te weinig hoofd- en beenruimte. Daarom is in de praktijk gereden met opgeklapte achterbank. Op die manier is de bagageruimte groter en bovendien bereikbaar vanaf de voorstoelen. Omdat de achterklep inclusief de achterraut opent, is de kofferbak ook van buitenaf goed bereikbaar.



Het dashboard is om de bestuurder en bijrijder heen gebouwd. De Prelude heeft de diepe zit die hoort bij een coupé voor een laag zwaartepunt, een goede communicatie met de techniek en een groter gevoel van snelheid. De hoofdruimte voorin is voldoende voor personen tot ongeveer 190 cm. De kuipstoelen zorgen voor een sportief gevoel, het vreemdsoortig grote stuurwiel doet dat juist niet.

Voor een moderne auto is het centrale beeldscherm nogal klein uitgevallen. Het heeft bovendien een dikke

rand, zodat het feitelijke display nog kleiner is. Daarop draait een infotainment-systeem dat is gebaseerd op Android Automotive, naar voorbeeld van de Honda e. Dit systeem is elementair van opzet, maar daarmee niet minder functioneel. Wie dat wil kan de eigen smartphone als brein van de auto inzetten middels Apple CarPlay of Android Auto. Het Bose-audiosysteem klinkt verrassend helder, maar het kunstmatige laag doet afbreuk aan het geluid.



De verplichte veiligheidsvoorzieningen hebben weinig speelruimte, maar de waarschuwingen zijn veel minder hinderlijk dan bij veel andere merken. Het uitschakelen van deze door de Europese Unie verplichte systemen is niet eenvoudig. De auto moet stilstaan (in "park", niet op de voetrem), waarna de bestuurder door vele submenu's moet bladeren om de bemoeizuchtige systemen uit te schakelen.

Hybride

CO2-belasting maakt auto's met zware motoren uiterst kostbaar en daarom is de Prelude voorzien van de hybride-motor van de Civic. Met een vermogen van 184 pk / 315 Nm en een sprint van 0 naar 100 km/u in 8.1 seconden spreken de specificaties niet tot de verbeelding. Echter, de Prelude dankt zijn bestaansrecht aan deze hybridemotor. En... dit is niet zomaar een hybride. Middels slimme programma's biedt de Prelude naar wens comfort of sensatie.

"Omdat Honda niet heeft bezuinigd op de ondersteltechniek stuurt de Prelude als een

sportcoupé en daarom is de beleving uiteindelijk toch compleet"



In de comfort-modus (er is geen eco-stand) vullen de elektromotor en benzinemotor elkaar aan om het verbruik te verlagen en het comfort te verhogen. De Prelude zet zich in stilte in beweging en wanneer de benzinemotor souplesse tekort zou komen, springt de elektromotor opnieuw bij. De prestaties zijn bescheiden, maar nooit onvoldoende. In de comfort-stand zijn de rijgeluiden zeer beperkt en zijn in de meeste situaties alleen de banden hoorbaar. Met hendels achter het stuurwiel kan worden bepaald hoeveel energie de Prelude terugwint bij het loslaten van het gaspedaal. Op die manier kan zuiniger en comfortabeler worden gereden. Mede daarom is met deze exclusieve coupé gemakkelijk een verbruik van 1 op 20 te halen!

In de sportstand wordt de Prelude levendiger en een druk op de "S+"-knop laat het feest beginnen. Dan bundelen beide motoren hun krachten en draait alles om sensatie. De elektronica geeft tussengas tijdens het schakelen, uit de uitlaatpijp lijken knallen te komen en de bestuurder waant zich een coureur. Met de hendels achter het stuurwiel kan nu worden geschakeld om het uiterste uit de benzinemotor te halen. In absolute zin is de Prelude ook nu geen snelle auto, maar de lage zit en de show die de motor weggeeft zorgen voor een gevoel van sensatie. Uiteraard loopt het verbruik hiermee op. Reken bij een vlotte rijstijl en veelvuldig gebruik van alle "toeters en bellen" die de aandrijflijn biedt op een verbruik van 1 op 14.



Weggedrag

Om de Prelude betaalbaar te houden moest Honda terugvallen op hybride-aandrijving. Een goed weggedrag heeft echter geen invloed op de uitstoot of het verbruik! Behalve een lage bouw heeft de Prelude daarom een lekker stevig onderstel. Het biedt net voldoende comfort en zijn verkeersdrempels, mits met beleid genomen, geen onoverkomelijke hindernissen.

Toch is merkbaar dat de Prelude is bedoeld voor speels en dynamisch rijden. Dan toont het onderstel zich capabel en stabiel. De directe reactie op de besturing maakt het gevoel eveneens intenser. De reactie van de auto belooft sportief sturen en nodigt alleen maar uit tot meer. Nu gaat het niet alleen om de beleving, maar ook om de daadwerkelijke snelheid.



Conclusie

Hoe is Honda erin geslaagd om ondanks hoge belasting op CO2-uitstoot een heuse sportcoupé op de markt te brengen? Door techniek te lenen van de Honda Civic. Dat beperkt niet alleen de ontwikkelingskosten, de hybridemotor uit de Civic zorgt ook voor een laag verbruik en lage uitstoot.

Het delen van de techniek met een alledaagse gezinsauto lijkt misschien een nadeel, want de Prelude is tammer dan het uiterlijk doet vermoeden. Echter, de opzet maakt de Prelude ook tot een zorgeloze auto die zich makkelijk laat rijden en relatief zuinig is. Omdat Honda niet heeft bezuinigd op de ondersteltechniek stuurt de Prelude als een sportcoupé en daarom is de beleving uiteindelijk toch compleet. ■



Specificaties

Honda Prelude

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	453 x 188 x 135 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.474 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	264/760 l
Bandenmaat	235/40R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	1993 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	184 pk @ 0 rpm
Koppel	315 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8.1 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	5.2 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	117 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 56.764,-
Prijs instapmodel	€ 56.764,-