

**KORT
OM**

HONDA ZESTIEN KLEPPER + CIVIC

Honda is naast een auto-merk natuurlijk ook nog het motorfietsenmerk. In de tweewielige wereld heerst op het ogenblik een ware veldslag rond de vraag wie de snelste „fiets" kan bieden. Racereplica's en hoogstaande techniek zijn de routes die de Japanse technici daarbij vol-



gen. Het lijkt erop of de pk-koorts ook naar de vierwielige afdeling is overgewaaid. Nog maar net hebben we van Honda Nederland bericht ontvangen van de geboorte van een 1.5i GT, een versie van de Civic met in het vooronder de crossflow twaalfklepper met het PGM-FI brandstofinjectionssysteem - de motor uit de CRX dus - of deze razendsnelle gezinsauto lijkt al weer een snellere broeder te krijgen. In Japan heeft men de aldaar actieve autojournalisten namelijk kennis laten maken met een zestienklepsmotor voor de Civic-lijn. Het ligt voor de hand dat die voornamelijk gericht is op de CRX Coupé, als super-

sportieve Honda, maar er is toch ook een driedeurs hatchback met de nieuwe krachtcentrale. Die laatste bleek in de eerste proefritten overigens wat erg onder de indruk van de geboden pk's.

De CRX Coupé, toch al verliefd bekeken door liefhebbers van het betere kart-achtige gooi-en-smijt-werk, is met de nieuwe motor een nog ongelooflijker pleziermachine geworden. En dat is niet verwonderlijk, want Honda stopte in het vooronder een 1.6 liter viercilinder met 16 kleppen, twee bovenliggende (holle) nokkenassen, het beproefde electronisch gestuurde injectie/ontstekingssysteem en... 135 pk.

Uiterlijk is de CRX met enige moeite aan zijn spoilerwerk als „anders" te herkennen. Ook ondershuids bleven de wijzigingen beperkt. Het CRX karakter werd nog wat aangescherpt door steviger stabilisatie, hardere bussen en gashydraulische dempers achter. Daarmee is er geen vergissing meer mogelijk: het is echt een

compromisloos sportieve auto. Licht, maar verbazend rap. Een top van 200 moet binnen de mogelijkheden liggen, al was dat bij de rijndruk op Suzuka niet haalbaar. De zestienklepsmotor is een echte toerenmaker. Hij levert zijn 135 paarden bij 6500 toeren, draait vol vreugde naar 7500 en kent een hoogste koppel van 15,5 kgm bij 5000 toeren.

Wie daar dan ook 500 omwentelingen per minuut onder zit moet het nodige geduld oefenen voor de paarden weer actief worden. De belangrijkste vraag naar de circuitproef was dan ook: heeft hij genoeg kracht in het middengebied voor alledaags gebruik?

De nieuwe motor oogstte bij technisch geïnteresseerden succes door zijn compacte bouw. Zowel blok als kop zijn uit lichtmetaal gegoten. De nokkenassen bedienen via tuimelaars de kleppen, wat klepstellen met gewone schroefjes mogelijk maakte.

Mede door de veel steviger wielophanging bleek de CRX, met zijn korte wielbasis, op-

merkelijk voorspelbaar te sturen. Hij kende zeker op circuitsnelheid gereden een flinke dosis onderstuur. Maar bleef toch makkelijk te corrigeren en was ook in snel op elkaar volgende links-rechts bochten vergevingsgezind. Mede door een prima schakelende vijfversnellingsbak kon de CRX bijna letterlijk door de chicane gegooid worden, waarbij hij wél een achterwiel optilde. Wat teleurstellend werkten de sponzig aanvoelende remmen.

De verbazing over de grip die de banden boden, verdween na drie kwartier circuitgebruik. De zachte Bridgestone Potenza's (185/60-14) waren vrijwel onbruikbaar geworden. Men had voor de gelegenheid een wel erg zachte compound gekozen.

Toch bleef na afloop de vraag hangen of dit sportief geweld door het hoogtoerige karakter van de overigens bijzonder netjes lopende motor op de openbare weg ook in Europa tot haar recht zal komen.

John Hartley