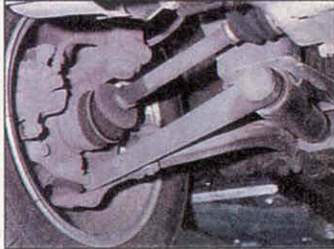


De uitlaatdemper (boven) heeft niet zo'n lang leven. De rubber afdichtingen van de kruiskoppelingen (onder) moeten goed afsluiten.



De hoog opgevoerde 12- en 16- kleppen motoren belonen regelmatig olieversen en slijt op tijd uitgevoerde onderhoudsbeurten, met een lange levensduur en goede prestaties bij een laag brandstofverbruik.

Merk Honda	Deur	PK	Nieuw	89	88	87	86	85	84
CRX i 1.5	2	101	28.995	-	-	-	15.000	12.000	9.500
CRX 1.6i-16V	2	125	35.590	-	24.500	20.000	16.000	-	-
CRX 1.6i-16V	2	130	39.990	32.000	27.500	-	-	-	-
CRX 1.6i-16V Kat.	2	124	40.790	33.000	-	-	-	-	-

Prijzen incl. BTW volgens Eurotax marktbericht voor gebruikte motorvoertuigen, verkoop personenwagens 08/90



Vorzichtig beginnen: de oude modellen met starre achteras kunnen door hun eigenzinnige gedrag in bochten, vooral bij beginners, problemen veroorzaken.

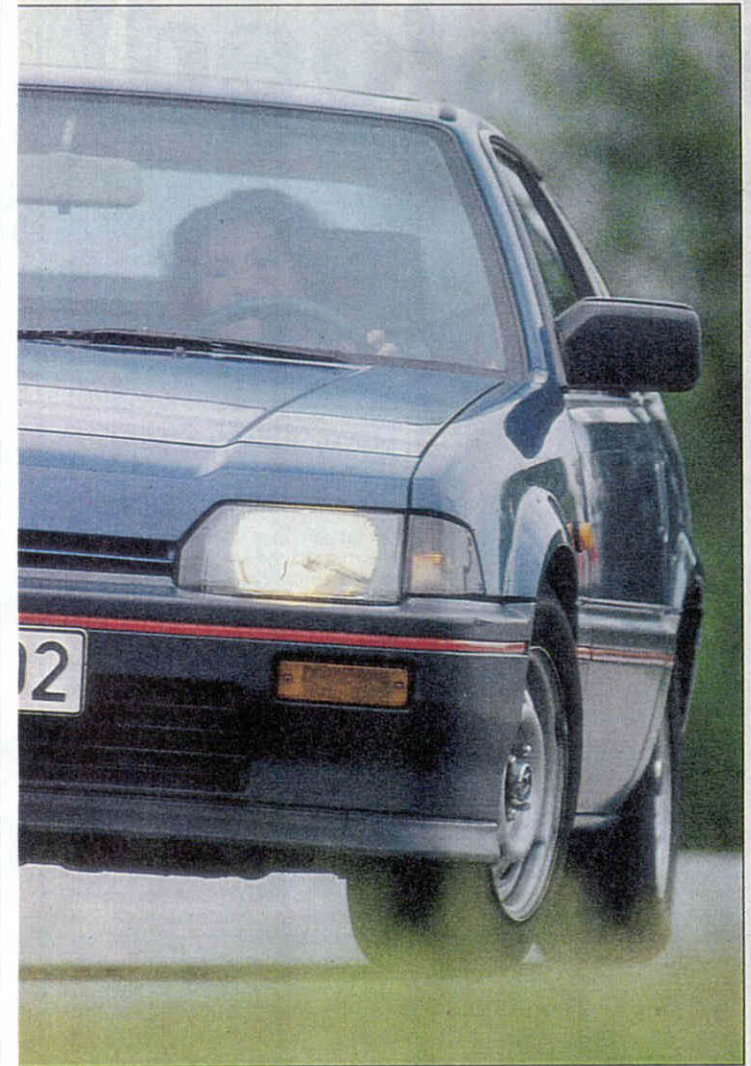


Roest nooit: carrosseriedelen zoals spat-scherm en de onderkant van de portieren werden vroeger van kunststof gemaakt. Tegenwoordig zijn ze weer van plaatstaal.

Honda Civic CRX: dit model toont aan hoe leuk compacte coupe's er uit kunnen zien.



'Blij dat ik rij.' Mensen die een Honda CRX hebben kunnen dat zeker zeggen. Dit speeltje, dat sinds 1984 op de markt is, bezorgt zijn berijders - waaronder een groot aantal dames - veel plezier.



Honda CRX, degelijk brok dynamiet



De markante achterkant werd in de loop van de tijd wat meer afgerond. De eerste Honda CRX uit 1984 (links) had een 1.5 liter motor die 100 pk leverde. In 1986 kwam de CRX 1.6i-16 met 1.6 liter motor en een vermogen van 125 pk (links onder). Vanaf 1987 heeft de wagen zonder katalysator 130 pk. Sinds 1989 is er een gladder afgerond model met 124 pk en katalysator.



tekst Hans J. Schneider, bewerking Rein Leppink, foto's Matthias Nyary, H.J. Schneider

Op de linker rijbaan is de Honda CRX vaak te zien, in de garage slechts zelden. Hoewel hij afgeleid is van de 'gewone' Civic is deze snelle coupé uit het huis van de Grand Prix-winnaars, van het begin af aan eigenlijk een klasse apart geweest: zoiets als een racer voor de beginners. Deze kleine bolide met zijn sterk gestroomlijnde carrosserie wordt vooral gekocht door jonge mensen die vallen op zijn dynamische karakter. Instappen, er lekker tegenaan gaan en sneller ter

plekke zijn dan anderen; daar houden de CRX-liefhebbers van. Onder die CRX-fans bevinden zich sedert jaar en dag, een meer dan gemiddeld aantal vrouwen. Bijna 40% van alle CRX-en, wordt door deze snelle dames gekocht. Sinds de CRX in 1983 op de autotentoonstelling van Frankfurt zijn debuut maakte, heeft hij zich in Nederland in een redelijke belangstelling kunnen verheugen. In totaal zijn er bij ons 2115 exemplaren verkocht. Hoezeer deze wagentjes op de occasionmarkt in trek zijn, blijkt uit de prijzen die ervoor betaald worden. Zelfs voor een zes jaar oude CRX van de eerste serie wordt nog tussen de f 9.000 en

f 11.250 gevraagd. Een CRX uit 1985 met 51.000 km op de teller, waar we nu over spreken, wordt voor f 13.000 aangeboden. Hoewel dit een prijs is die duidelijk boven de gemiddelde dagwaarde ligt, zal hij niet lang op een koper hoeven te wachten.

Verbeterd onderstel

Wie op zoek is naar een gebruikte CRX, moet wel bedenken dat met de modelvernieuwing in 1987 het onderstel beduidend is verbeterd. De torsievering voor en de starre achteras werden vervangen door moderne dubbele triangels met schroefveren. Resultaat: een merkbaar uitgebalanceerder en goedmoediger weggedrag.

Sportiviteit, snelheid en betrouwbaarheid, maken hem aantrekkelijk.

De CRX is niet alleen geliefd om zijn uitgesproken sportieve karakter en zijn vlotte uitstraling. Ook met zijn goede afwerking, zijn sterke mechaniek en zijn betrouwbaarheid scoort dit renpaard uit de stal van wereldkampioenen in de Formule 1 punten. Terwijl de Civic-modellen van de eerste generatie als roestgevoelig bekend stonden, heeft de CRX zich van het begin af aan bestand getoond tegen het slechte Middeneuropese klimaat. Het resultaat is dat roest moeilijk te vinden is, zelfs niet aan de bodem. Voor de modellen uit de series AF en AS was corrosie al geen punt meer omdat vele carrosserie-delen uit kunststof bestaan: voorste spat-schermen, het onderste deel van de portieren, bumpers voor en achter. Dit materiaal krijgt alleen vlekken als erop gemorst wordt met agressieve chemicaliën zoals bijvoorbeeld remvloeistof. Er schijnen onder de CRX-en echter af en toe maandagmorgen-auto's voor te komen. Die wagens hebben te lijden van roest aan de randen van de carrosserie, lekkage via het schuifdak en uitlaten die niet lang meegaan.

De 12- kleppenmotor die van 1984 tot 1986 geleverd werd, en de moderne 16-klepper, zijn niets voor de amateursleutelaar. Vooral het onderhoud van de elektronisch gestuurde injectie verlangt enige kennis van zaken en de nodige meetapparatuur. Bij de hoge toeren draaiende CRX-motor, is het van belang dat de olie op tijd ververs wordt (iedere 10.000 km). De kleppen moeten om de 20.000 km getest en, indien nodig, gesteld worden. Verder is het belangrijk om te weten dat snelle auto als de CRX volgens de statistieken vaker bij ongevallen betrokken zijn dan een brave gezinsauto. Daarom moet vóór de aankoop zorgvuldig worden nagegaan of de auto sporen van ongevalseerde vertoont zoals onregelmatig verloopende kieren bij portieren, motorkap- en achterklep, vouwen in het plaatwerk, bij de kokerbalken en in de bodem en opnieuw gespoten delen van de carrosserie. De aspirant koper moet beslissen een sterk karakter en veel rij-ervaring hebben want met de CRX is het vaak erg moeilijk om je aan de snelheidslimieten te houden.