

Twée keer plezier voor twee



Maar met 10 mille verschil

Honda introduceerde twee nieuwe topmodellen voor de Civic-lijn, beide uitgerust met de geavanceerde VTEC-motor. **AutoWeek** vergeleek de sportieve CRX in normale én VTEC-uitvoering en geeft het antwoord op de vraag of de VTEC zijn meerprijs waard is.

tekst Henry Hemmes, foto's René Oudshoorn

De Honda CRX heeft er onlangs een broertje bijgekregen: de VTEC. Nu is de 'gewone' CRX al een bommetje op wielen, dus waarom zou je dan de veel duurdere VTEC kiezen? De CRX blijft hoe dan ook een echte tweezitter, een puur speelmobiel voor autofanaten. Uiteraard zullen juist die mensen ook gevoel hebben voor de nieuwste motortechniek, die Honda met het VTEC-systeem heeft toegepast. Toch is bijna 10 mille voor 26 pk extra veel geld. Maar de CRX VTEC biedt nog meer dan 150 pk. Een vergelijking laat de verschillen zien

tussen de twee duiveltjes, die we verder voor het gemak VTEC en CRX noemen. Het belangrijkste waarin de nieuwe CRX zich onderscheidt van zijn bloedverwant is al vervat in de typenaam: VTEC. Dat staat voor Variable Valve Timing and Lift Electronic Control. Dit is een elektronisch gestuurd systeem, dat van de 1,6 liter Civic-krachtbron een allround sportmotor maakt (zie *AutoWeek* 29). In het lage en middelste toerenbereik heeft de VTEC een gebruiksvriendelijk karakter. Je kunt je makkelijk in zeer langzaam verkeer begeven; in het stadsverkeer en op snelwegen kun je met de VTEC net zo

kalm en ontspannen rijden als met de normale CRX. De toerformule begint echter bij 5300 toeren. Dan verandert het makke lam in een renpaard, dat ernaar smakt om te presteren en dat met genoeg toeren tot 8000 tpm draait. Bij de CRX met zijn - laten we maar zeggen - conventionele zestienklepper, houdt het bij 7200 toeren echt op. Deze motor is wat minder soepel bij lagere toeren, zodat je je genoodzaakt voelt om meer te schakelen. Verschil in trekkracht tussen de twee Honda's is nauwelijks voelbaar... Tenminste, voor nette rijders, die met de VTEC keurig schakelen; of voor gehaaste, weinig technisch voelende bestuurders, die niet het geduld hebben hun motor op temperatuur te laten komen. Want in dat laatste geval zorgt een computer ervoor dat de 'tamme' nokken ook boven de 5300 tpm het werk blijven doen. Een 'koude' VTEC legt de sprint van 0-100 km/h af in 8,9 seconden; de CRX in 9,5 seconden. Wanneer je met een opgewarmde VTEC-motor de sprint nog eens overdoet en de sportnokken hun werk laat

De VTEC kan zijn broer best voorrang geven. Hij haalt hem met gemak weer in. Voor een duidelijke herkenbaarheid is de VTEC alleen in de aparte blauwe kleur leverbaar.



Twée snelle ridders uit hetzelfde nest. Rechts de 'gewone' CRX 1.6i 16v en links de VTEC-versie.

CRX VTEC:
Topsnelheid 222 km/h
f 50.350
CRX 1.6i 16v:
Topsnelheid 205 km/h
f 40.790



Het interieur van de VTEC is uitgevoerd in leer. Het ademt een sfeer van sportieve luxe uit.



De beide CRX-en hebben een identiek dashboard. Het stuur van de VTEC (links) heeft leren bekleding en is dikker dan dat van zijn oudere broertje.



Ook de CRX is uitgerust met sportstoelen. Net als zijn broer is hij standaard uitgerust met een schuif/kanteldak.

doen, scheelt dat nogal wat! Dan is de acceleratietijd 7,9 seconden. Wat eigenlijk nog het meest opvalt is het verschil in weglijging tussen deze twee bloedbroeders. De CRX is onrustig, ja zelfs stuiterig, ook op normale asfaltwegen. Een belangrijke oorzaak is de korte wielbasis van het sportwagentje. De VTEC daarentegen is, ondanks dezelfde wielbasis, een stuk rustiger. Dat hebben de Honda-technici gerealistiseerd door de bekende double wishbone wielophan-

ging op een aantal punten te verbeteren. Zo werden hardere ophangrubbers, dikkere stabilisatorstangen en sterkere draagarmen toegepast. De vering kreeg een sportiever karakter. De VTEC ligt echt als een blok op de weg en helt duidelijk minder in de bochten dan de CRX. Maar op een slecht wegdek is de VTEC net zo oncomfortabel als de CRX. De besturing van de beide auto's is tamelijk licht en dat is voor een voorwielangedreven auto nogal bijzonder. Stuurbeheersing is dus niet

Meer waar kost ook meer geld

De Civic CRX 1.6i kost f 40.790. Dat is f 9.560 goedkoper dan de VTEC. Voor mensen die graag in een exclusief sportwagentje rijden, zonder het onderste uit de kan te willen, is de CRX nog altijd een aantrekkelijke auto. Hij is snel en sober; bezorgt zijn bestuurder een soort spartaans plezier. De VTEC is in alle opzichten de knapste van de twee. Zowel qua techniek als qua uitmontering. Wie de VTEC kiest als speelgenoot zal zijn keus gerechtvaardigd zien in het feit dat voor bijna tienduizend gulden meer deze uitvoering ook daadwerkelijk meer biedt.

Meeruitrusting VTEC t.o.v. CRX:

Twee-in-één-motor met meer soeplesse en echt sportkarakter
Betere weglijging ■ Grotere remmen ■ Bredere banden ■ Aluminium velgen ■ Leren interieur ■ Elektrisch bedienbare buitenspiegels ■ Elektrisch bedienbare zijruitjes ■ Metallic lak ■ Bumpers, dakspoiler en spiegels in kleur van de carrosserie.

Vergelijkende test Honda Civic CRX 1.6i - CRX VTEC



De inhoud van de bagageruimte van beide CRX-en is gelijk. In de kleine kofferruimte gaat niet meer dan twee koffers en een tas.

nodig en overigens ook niet leverbaar. De remmen van de VTEC zijn berekend op de betere prestaties door de toepassing van grotere schijven vóór. Bij beide versies zijn de voorschijven geventileerd. Verder is de VTEC uitgerust met banden met een bredere maat dan die van de CRX. De laatste staat op 185 mm brede banden; de VTEC heeft nog 10 mm bredere banden. Beide hebben 14" wielen: de CRX heeft sierdoppen, terwijl de VTEC voorzien is van aluminium velgen. Daardoor oogt de VTEC beter. Bovendien heeft het uiterlijk van de VTEC enige veranderingen ondergaan, in de vorm van gewijzigde bumperspoilers voor en achter. Deze werden, evenals de buitenspiegels en de dakspoiler in de kleur van de carrosserie gespoten. In kleur is overigens voor de VTEC geen keus: hij wordt alleen geleverd in een blauwe metallic Celestial Blue Pearl. Daarmee is hij direct te onderscheiden van een gewone CRX, die leverbaar is in rood, wit, metallic zilver en metallic zwart. Het interieur van de CRX en de VTEC is duidelijk verschillend. In de VTEC wordt de exclusiviteit benadrukt door de leren bekleding van stoelen, stuur en deurpanelen. De zijruit en buitenspiegels zijn elek-



Duidelijk afleesbaar: de toerenteller met oranje wijzer is van de VTEC en gaat tot 8000 tpm (boven). In de CRX 1.6i heeft men uitzicht op maximaal 7200 tpm.



De VTEC biedt meer luxe met elektrisch bediende buitenspiegel en zijramen. Hij mist echter centrale deurvergrendeling.



De CRX in sobere vorm met kaal uitzijnde deuren. De luidsprekers zijn overigens netjes ingebouwd. trisch bedienbaar, terwijl je die in de CRX nog met de hand moet bedienen. Wat we bij de luxe VTEC eigenlijk wel missen is centrale deurvergrendeling. Beide versies zijn verder uitgerust met een in hoogte verstelbaar stuur, van binnenuit te openen benzineklep en achterklep, waarschuwingssignaal voor nog brandende verlichting, elektrisch schuif/kanteldak, neerklapbare achterbankleuning en zelfs veiligheidsgordels op het achterbankje. Dat bankje is eigenlijk alleen maar bruikbaar in geval van grote nood; twee heel kleine kinderen gaat ook nog wel.



Geavanceerde motortechniek met het VTEC-systeem. Boven 5300 toeren hebben de 150 paardekrachten vrij spel.



De 1,6 liter motor met dubbele bovenliggende nokkenassen en 16-klep- penteknik van de 'normale' CRX is eigenlijk alweer achterhaald.

AutoWeek-testrijders over de Honda Civic CRX 1.6i en de Honda Civic CRX 16i VTEC



De heer M. Eggenhuizen (21) uit Valkenswaard heeft zelf een Ford Escort Turbo, bouwjaar 1988. Rijdt 18.000 kilometer per jaar.

"De VTEC heeft een veel neutraler stuurgedrag dan de gewone CRX 1.6i. Deze wagen voel je in bochten veel meer aan het stuur trekken. De banden van de VTEC slaan ook niet zo snel door als die van de andere CRX. Het schakelen gaat in allebei de wagens goed. De motor van de VTEC kan wel heel veel toeren maken; 8000 toeren is uniek. Ik had gedacht dat het gebrul van de motor bij het optrekken minder zou zijn, ik had wat meer isolatiemateriaal verwacht. De VTEC heeft een heel soepele motor, die bij alle toerentallen goed oppakt."



De heer E. van Lieshout (24) uit Tiel rijdt een Peugeot 205 GTI 1.9, bouwjaar 1987 en legt zo'n 50.000 kilometer per jaar af.

"De motor van de VTEC is heel erg soepel. Je hoeft hem niet veel toeren te laten maken. Bij normaal gebruik is hij erg stil. De wagen stuurt licht ondanks zijn brede banden. Hij is ongemeen snel. De gewone CRX 1.6i is niet zo snel als mijn eigen Peugeot 205. Het onderstel van de CRX-en is sportief, maar toch merk je weinig van oneffenheden als je over een slecht wegdek rijdt. Je zit in de wagens als een vorst, ondanks hun geringe afmetingen. De achterkant van de CRX is moeilijk te overzien. Daar moet je erg aan wennen. Meters voor de oliedruk en de temperatuur van de olie zouden in de VTEC niet mogen ontbreken."



De heer M. van Uiterd (23) uit Nijmegen heeft een Opel Kadett GSi 16V van bouwjaar 1989. Hij rijdt 12.000 kilometer per jaar.

"De CRX-en geven je al gauw het gevoel dat je ontzettend hard rijdt, vooral de VTEC. Maar als je op de teller kijkt valt het tegen. Het schuifdak in de twee wagens is fantastisch. Ik zou er ook wel een willen hebben. De stoelen vielen me mee. Je zit er goed in. De binnenspiegel geeft een rare vertekening. De voorkant van de wagens is moeilijk te overzien. Je kunt niet zien waar de neus ophoudt. Het uitzicht naar achteren is beter dan bij de Kadett. Bij de VTEC is het uitzicht wat minder dan bij de gewone CRX 1.6i, die heeft een kleinere spoiler."



De heer R. Boon (28) uit Egmond, heeft zelf een VW Golf GTI 16V, bouwjaar 1989 en legt daarmee 80.000 kilometer per jaar af.

"Als je langzaam rijdt hoor je in de VTEC een stuk minder motorlawaai dan in de gewone CRX 1.6i, de motor van die wagen bromt meer. Op de snelweg heeft de VTEC bijzonder veel kracht. De vijfde versnelling is zeker geen overdrive. De wagen rijdt fijn en stuurt direct. Je merkt ook niet dat de CRX eigenlijk maar een kleine wagen is. Toch is de Golf méér auto, ruimer, forser en robuuster. Je zit er ook hoger in. Maar de Golf heeft een minder agressief karakter dan de CRX met VTEC."

Technische gegevens	Honda CRX VTEC	Honda CRX 1.6i 16v
Motor	viercilinder lijnmotor dwars voorin gebouwd	viercilinder lijnmotor dwars voorin gebouwd
Katalysator	ja	ja
Cilinderinhoud	1595 cc	1559 cc
Boring x slag	81,0 x 77,4 mm	75 x 90 mm
Compressieverh.	10,2:1	9,5:1
Brandstofsysteem	elektr. inspuiting	elektr. inspuiting
Max. vermogen	110 kW (150 pk) bij 7600 tpm	91 kW (124 pk) bij 6800 tpm
Max. koppel	144 Nm bij 7100 tpm	140 Nm bij 5700 tpm
Aandrijving	voorwielen	voorwielen
Versnellingsbak	vijfbak	vijfbak
Wielophanging voor	onafhankelijk	onafhankelijk
Wielophanging achter	onafhankelijk	onafhankelijk
Remmen v/a	gevent. schijven/schijven	gevent. schijven/schijven
Afmetingen l/b/h	3815/1675/1270 mm	3755/1675/1270 mm
Wielbasis	2300 mm	2300 mm
Tankinhoud	45 liter	45 liter
Inh. bagageruimte	196/337 liter	196/337 liter
Massa leeg	1010 kg	909 kg
Trekgewicht *1	700 kg	700 kg
Banden	195/60 R 14 V	185 60 R 14 V
Testgegevens/kosten		
Topsnelheid *2	222 km/h	205 km/h
0-100 km/h	7,9 sec.	9,5 sec.
60-100 km/h *3	5,6 sec.	6,8 sec.
Testverbruik/100 km	10,6 l Eurosuper	10,8 l Eurosuper
Wegenbelasting/3 mnd.	f 143 - 149	f 119 - 124
Afleveringskosten	f 475	f 475
Prijs	f 50.350	f 40.790

*1 geremd *2 fabrieksopgave *3 in 3e versn.