

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Toerenmotor van het zuiverste water

Volbloed racer

Honda heeft z'n belofte helemaal waar gemaakt. De nieuwe S2000 is een sportwagen van formaat, een open tweezitter waar Audi, BMW en Mercedes met terechte zorg naar kijken. De S2000 biedt bijzondere techniek en een immense, sportieve rijvreugde!

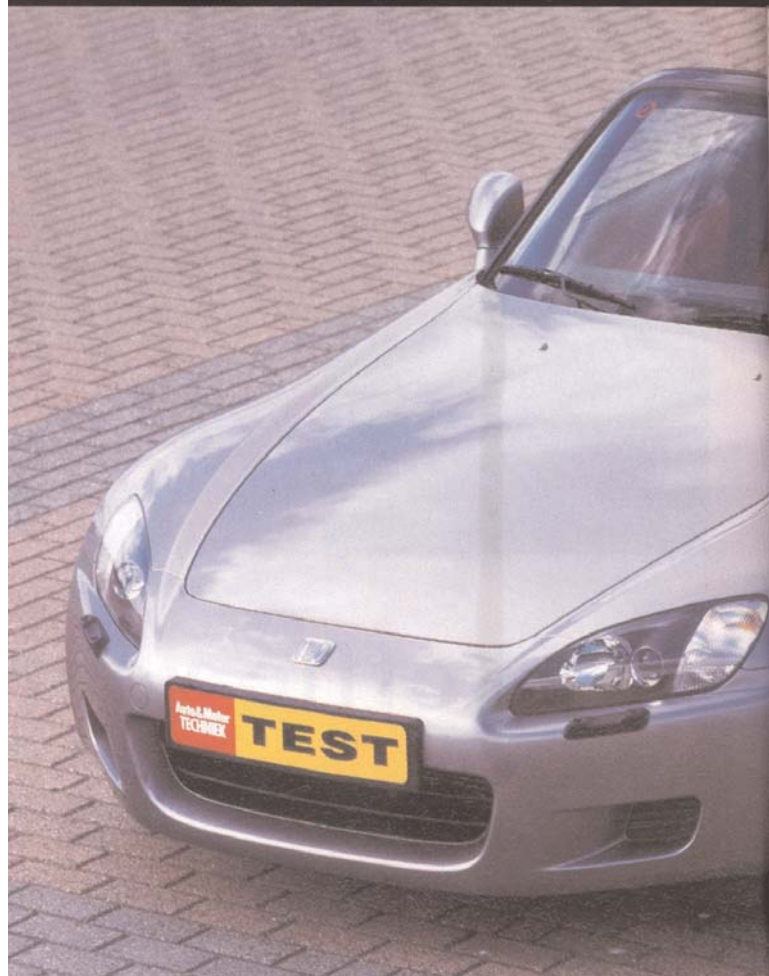
De S2000 stond vier jaar geleden nog als SSM Sports Study conceptauto op de salon van Tokio, dit voorjaar ging deze opvallende sportwagen in serieproductie. De S2000, die in aantallen van slechts 16.000 per jaar in de moderne Honda Takanezawa-fabriek in Tochigi wordt geproduceerd, is een strikte tweezitter. De auto valt met zijn prijs van f 99.500,- in de klasse waarin ook Audi, BMW, Porsche en Mercedes opereren.

De nieuwe Japanner biedt serieuze sportiviteit, kwaliteit, een schier onverslaanbaar onderstel en een moderne atmosferische 2-liter VTEC-motor die moeiteloos 9000 t/min draait. Niet alleen op technisch gebied, maar ook wat styling betreft, heeft Honda een meesterstukje geproduceerd. Het uiterlijk is modern en toch klassiek. De lange en opvallend pijlvormige neus bestaat voornamelijk uit koplampunits achter helder glas en een kunststof bumper met een grote, bijna rechthoekige luchthapper. Van opzij gezien lijkt het wel alsof de voorwielen helemaal voorin de auto staan. Verder zijn de lijnen van de niet al te wigvormige S2000 opvallend klassiek, met uitzondering van de achterkant. Hier

vinden we hypermoderne achterlichtunits achter plexiglas en een derde remlicht, geïntegreerd in het kofferdeksel. Twee forse uitlaten geven aan dat er met de S2000 niet valt te spotten.

Honda Nederland heeft de S2000 prijs met f 99.500,- precies onder de ton weten te houden. De concurrentie is daarmee eigenlijk al bepaald. Die komt van de Audi TT Roadster, de BMW Z3 2.8, Mercedes SLK 230 Kompressor en in mindere mate, van de dertig mille duurdere Porsche Boxster.

Hoogtoerige pret Honda had gemakkelijk een zescilindermotor in het vooronder kunnen monteren. Men deed dit niet omdat in deze koets een viercilinder een betere gewichtsverdeling geeft. Deze bedraagt een mooie 50/50. Voorin ligt een, in lengte



De S2000 bezit een karakteristieke pijlvormige neus. De uitgebouwde voorschermen en brede wielen passen perfect bij de potentie van Honda's compacte sportwagens.



Het hart van de auto, de prachtige lichtmetalen 16V 2.0 liter VTEC met het opvallende rode klepdeksel. Dit sportmotortje draait moeiteloos 9000 t/min.

richting achter de vooras gemonterde, geheel lichtmetalen atmosferische viercilinder VTEC-motor die goed is voor 177 kW bij 8300 t/min. Dit resulteert in een ongekend hoog specifiek vermogen van 88,5 kW per liter. Het maximum koppel van 208 Nm komt pas bij 7500 t/min maximaal vrij.

De motor meet precies 1997 cm³, een inhoud die door een licht overvierkante verhouding van 87 x 84 mm wordt bereikt. De tweeliter

VTEC-motor bezit twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. Hij wordt gevoed door een aangepast Honda PGM-FI elektronisch injectiesysteem.

Voor onze vermogensmeting wendden we de ranke S2000 steven richting MAHA in Vianen. De technici van Honda zijn waarheidsgetrouw te werk gegaan. Onze motor leverde precies 175 kW bij 8850 t/min, waar de toerenbegrenzer onverbiddelijk zijn in-

**Auto & Motor
TECHNIEK**
TEST



In de tamelijk hoge achtersteven vallen de dikke uitlaten op en de moderne verlichtingsunits. De kolossale kunststof bumper domineert nogal.

FOTO'S: JAN LIEFTINK



Bergruimten zijn schaars in de S2000. Veel meer dan deze twee kleine kastjes tussen de stoelen is er niet.

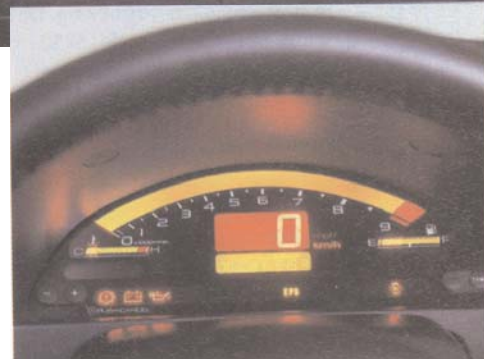


Op de brede middenconsole vinden we de korte pook, de audio-unit achter een klep en de knop voor het elektrische dak.



De sportieve, relatief sobere cockpit, is nauwelijks geschikt voor zeer lange mensen. De stoeltjes passen maar net tussen de brede tunnel en het portier.

Digitale instrumenten laten Formule I connecties herleven. Het rode gebied van de toerenteller begint bij 9000 t/min!



Veel vermogen vraagt om voldoende rubber. Speciale Bridgestone radiaalbanden (Experia SO2) hebben de maten 205/55 VR16 voor en 225/50 VR16 achter.



Uniek detail: aparte rode startknop, links op het dashboard. Daarboven de 'Siamese' audiobediening.



In de kofferbodem bevinden zich het 'boordgereedschap' en instructieboekje. Het thuiskomertje is handig rechts bovenin geplaatst.



greep deed. Twee kW minder dan de fabrieksopgave, dat is een minimaal verschil. Het vermogen aan de aangedreven achterwielen kwam op 146 kW en de meting van het maximum koppel leverde 192 Nm op bij 7580 t/min.

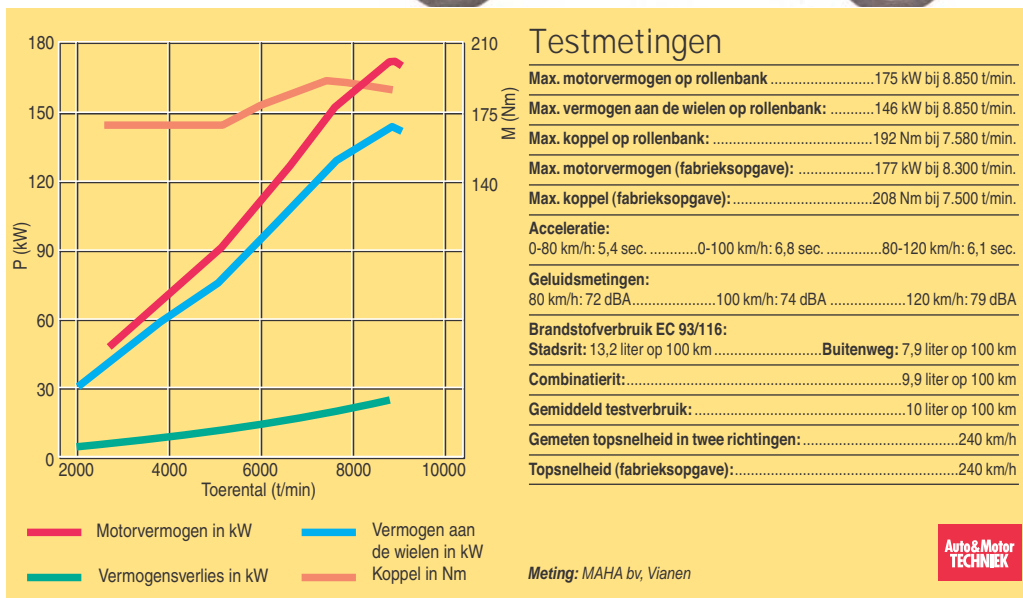
De S2000 krachtbron is een toerenmotor van het zuiverste water, daar getuigen de vermogens- en koppelkrommen wel van. Het lijkt wel een zwarte skipiste, zo steil. Onder de 5000 t/min is de S2000 een vlotte, maar geen opvallend snelle auto. Omstreeks dat toerental schakel je met de perfecte close-ratio zesbak doorgaans op naar een volgende versnelling. De VTEC begint z'n werk bij 5850 t/min, maar het echte werk komt pas vanaf 6000 toeren. De toon van de motor wordt dan kernachtig, de uitlaat vertoont een andere brul en de VTEC begint als het ware opnieuw te accelereren alsof er nog een heel leven vóór hem ligt!

Sober en conservatief
De slechts 1220 kg wegende sportwagen bezit een vrij sober en ook conservatief aandoend interieur. Er staan twee met leder beklede stoeltjes in. Ze passen maar net tussen de middentunnel en het portier. De stoeltjes zitten overigens bijzonder goed, ook al zijn ze niet in de hoogte verstelbaar en kunnen ze zelfs niet kantelen. Ook het bijna verticaal staande stuurwiel is niet verstelbaar. Het sportieve cockpit is tamelijk smal en ook in de lengte niet al te ruim bemeten. Wie langer is dan 1,90 meter heeft een probleem. Ook is de bergruimte in het interieur uiterst mager. De minimale bagageruimte achterin is

Modelserie en prijzen

Honda S2000	.....f 99.500,-
ABS	.....standaard
Airbag bestuurder	.....standaard
Airbag passagier	.....standaard
Stuurbevestiging	.....standaard
Centrale portiervergrendeling	.....standaard
Elektrische ruitbediening	.....standaard
Airco	.....standaard
Lederen bekleding	.....standaard
Alarminstallatie	.....nog niet bekend
Metallic lak	.....standaard

Importeur
Honda Nederland bv
☎ (0180) 49 18 88



nog best bruikbaar, maar voor kleine spullen staan in het interieur twee minuscule bakjes tussen de stoelen en een goedbedoeld maar veel te klein netje, alsof tegen de tunnel ter beschikking.

De meeste schakelaars en hendels zitten op de goede plek, met name de korte pook waar je rechterhand automatisch overheen valt. De radio/cassette installatie is achter een klep op de middentunnel verborgen maar beschikt links op het dashboard over aparte bedieningsknoppen. Erg handig. Het digitale instrumentarium geeft een klein beetje aan dat Honda in de F1 wereld zijn sporen heeft verdiend. Je kunt het mooi vinden of niet, toch past het leuk bij het S2000 interieur.

De uitrusting is compleet. Deze bestaat uit onder meer een elektrische stuurbevestiging, een eveneens elektrisch bedienbare softtop (in zes seconden open of dicht), plus dito zijruiten en buitenspiegels, ABS, centrale vergrendeling, twee airbags, HID koplampen en koplampspoeiers, handbediende airco en de eerder aangestipte radio/cassettespeler.

De buitenspiegels zijn te klein en bezitten ook geen a-sferisch hoekje, wat het zicht naar achteren enigszins beperkt. Met de kap op, die alleen van een klein achterraijje is voorzien, is dat nog meer het

geval. De afwerking is werkelijk perfect. De gebruikte materialen zijn van goede kwaliteit en de Honda S2000 komt zeer solide over.

Niet te hard

Niet alleen de atmosferische motor is een juweel, ook de gewichtsverdeling van 50/50 zorgt voor uiterst interessant stuurwerk, nog afgezien van het zeer uitgewogen onderstel dat rondom uit dubbele wieldraagarmen bestaat, met aan de achterkant een extra spring corrigerende dwarsarm. Het chassis is opgebouwd uit een lichtgewicht, X-vormige ruggegraat.

De Honda S2000 is een geweldig rijdende auto die zijn bestuurder niet alleen op sportief gebied de nodige vreugde verschaft, maar die desgewenst ook prima als dagelijks vervoermiddel dienst kan doen. De vering is namelijk wel behoorlijk hard, maar niet onnodig oncomfortabel.

Het dak produceert in gesloten toestand onverwacht veel windgeruis. Vanaf 135-140 km/h is het voeren van een normaal gesprek in de S2000 niet meer mogelijk. En dat werkt op langere ritten zeer vermoeiend. Maar voor de rest valt er in de S2000 weinig te klagen!

Dick Schornagel

Plus

Een uiterst krachtige en levendige motor vormt het warm kloppende hart van de Honda S2000. Gekoppeld aan een geweldige zesbak, een sportieve wegligging en toch geen al te harde vering, vormt de VTEC motor de basis van een ras sportwagen waarvan je elke kilometer met volle teugen geniet.

Min

Het maximum vermogen wordt bij een dermate hoog toerental geleverd, dat je doorgaans geen gebruik maakt van het potentieel van de S2000. Onpraktisch bij dagelijks gebruik is de minimale bergruimte in het interieur en de brullende rijwind rond het gesloten dak. Vooral dat laatste wordt op lange ritten erg vermoeiend.