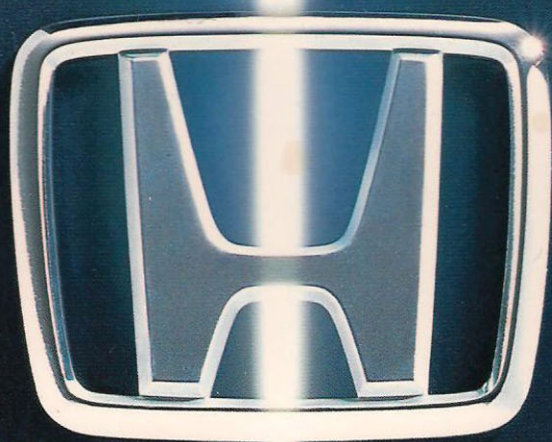


CRX
CIVIC
1.6i-VTEC



HONDA

Honda's Formule-1 successen werpen
wel heel concrete vruchten af.



Honda introduceert met gepaste trots de Civic CRX 1.6i-VTEC en de Civic 3 drs 1.6i-VTEC. Twee uiterst sportieve Honda-modellen die hun berijder laten proeven van de sfeer en opwindning van de Formule-I racerij, waarin Honda sinds jaren ongekend succesvol is. Maar die ook bijzonder soepel en handelbaar zijn in de spits. Honda voegt Grand Prix-overwinningen en wereldkampioenschappen voor rijders en constructeurs achter elkaar tot een dominante zegereeks. Veel van de ervaring en kennis die hierin wordt opgedaan komt tot uiting in deze twee modellen. Honda's 'geheime wapen' is VTEC. Een uniek en uitsluitend door Honda ontwikkeld en toegepast systeem waarmee de lichthoogte en timing van in- en uitlaatkleppen wordt gevarieerd. Dat zorgt voor een enorme souplesse bij gebruik in druk verkeer en daarnaast voor een flitsend snelle acceleratie en het maakt de weg vrij naar zeer hoge toerentallen. In combinatie met de al even unieke 'double wishbone'- wielophanging, voor een fantastische wegligging en rotsvaste stabiliteit, zijn deze twee Honda's zowel fijne gebruikswagens als pure sportwagens zonder gelijke.



Adembenemende prestaties.
Andere woorden zijn er niet voor.



CRX

Alleen enkele sportieve details in het ranke uiterlijk van de Civic 3 drs 1.6i-VTEC en CRX 1.6i-VTEC geven aan dat er met deze Honda's iets bijzonders aan de hand is. Juist die bescheiden ingetogenheid maakt de prestaties verrassend. Neem rustig plaats in de met echt leer beklede kuipstoelen van de CRX VTEC. Het leren sportstuur ligt perfect in de hand. Smalle rode biesjes accentueren het ergonomisch precies juist gevormde interieur. Start de motor en 150 paarden staan ongeduldig trappelend ter beschikking. Een tikje gas en de toerenteller schiet naar 8.000 toeren per minuut. In 7.2 seconden (*) bereikt de CRX 1.6i-VTEC 100 km/h, maar dan zijn die paarden nog lang niet buiten adem. Met het befaamde double wishbone-onderstel kan ook in een levendig tempo messcherp door bochten worden gestuurd. De forse schijfremmen rondom brengen al dat geweld steeds weer in zeer korte tijd tot bedaren. Eén ritje en elke sportieve automobilist kent nog maar één wens: nog een keer en nog eens en nog eens...

(*) Civic 3 drs 1.6i-VTEC: 7.3 sec.



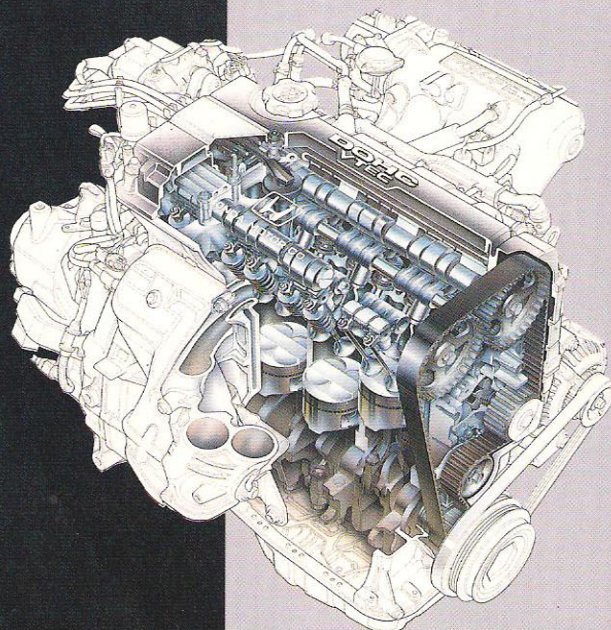
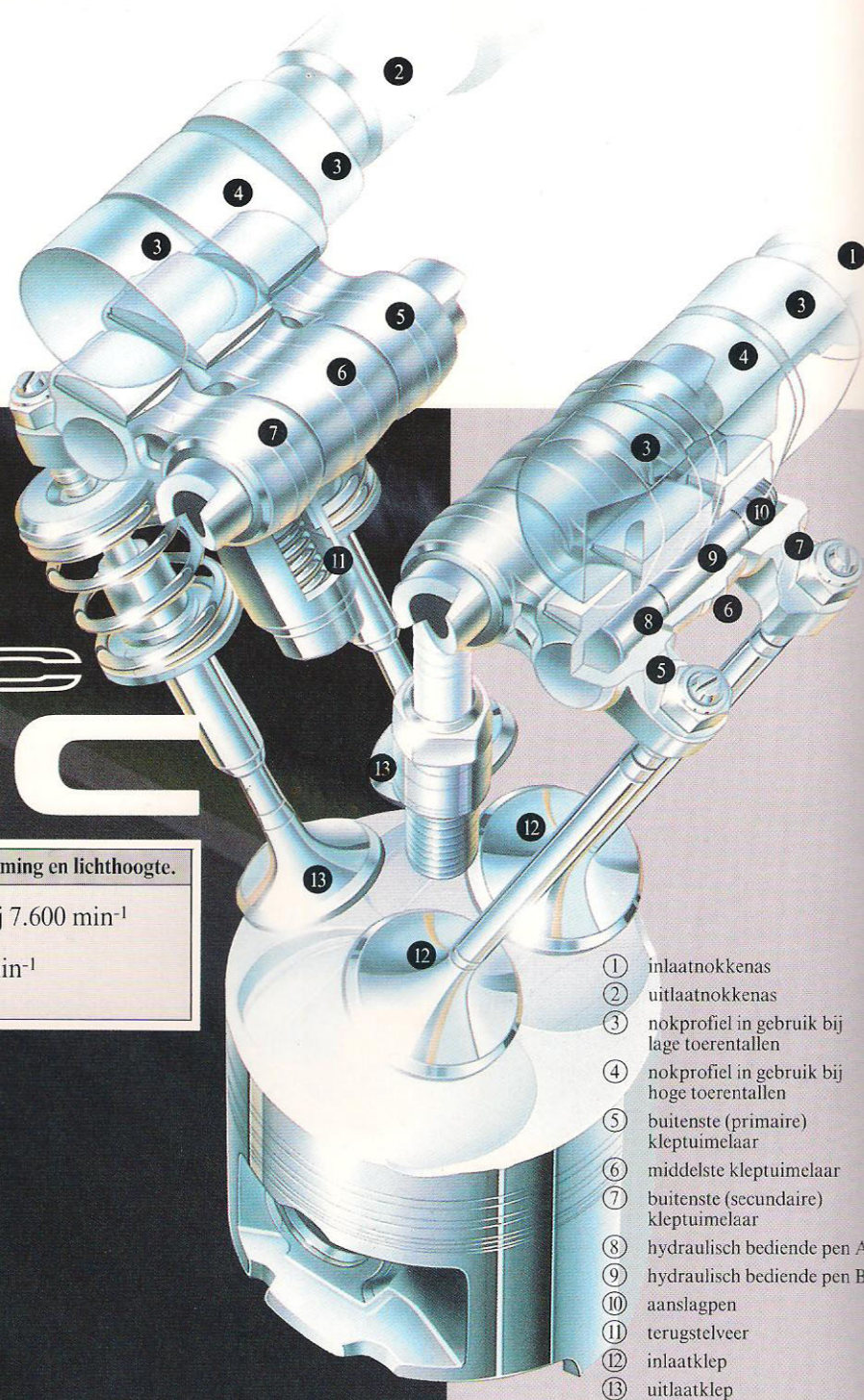
De kracht van innovatie.

DOHC VTEC

Elektronisch-hydraulisch gecontroleerd systeem voor variabele kleptiming en lichthoogte.

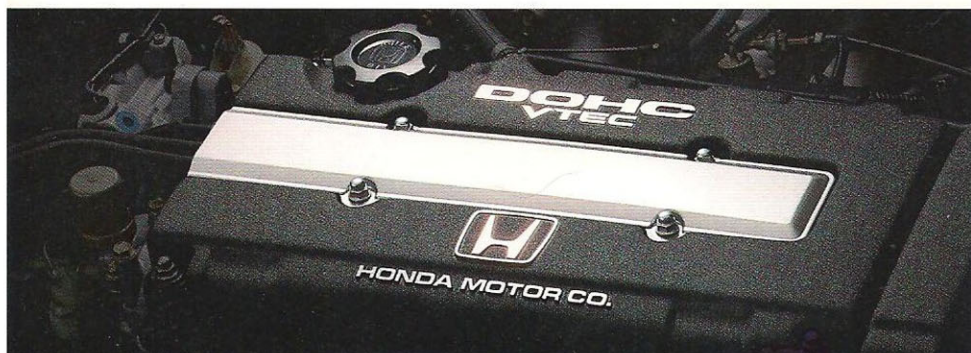
Maximum vermogen: **110 kW/150 pk** bij 7.600 min⁻¹

Maximum koppel: **144 Nm** bij 7.100 min⁻¹
(tussen 2.000-8.000 meer dan 120 Nm)



Rijden in de CRX 1.6i-VTEC of Civic 3 drs 1.6i-VTEC is niet zo maar aardig of opwindend. Het is iets dat moet worden ervaren om het te kunnen geloven. Deze nieuwe hi-tech motoren zijn in staat het nooit eerder opgeloste compromis te doorbreken: hoogtoerige, pure raceprestaties, gekoppeld aan souplesse die zelfs in druk stadsverkeer praktisch te gebruiken is. De vervulling van een wensdroom voor elke sportieve automobilist. Deze combinatie van eigenschappen heeft nooit eerder bestaan, omdat deze techniek nog niet was ontwikkeld.

Honda noemt dit VTEC. Het gezaghebbende blad Autocar & Motor heeft het al betiteld als de voornaamste technische innovatie van de afgelopen jaren en heeft Honda voor deze prestatie bekroond.



Een nooit eerder bereikt resultaat

Zonder gebruik van een turbo bereikt de Honda DOHC VTEC-motor een specifiek vermogen van bijna 100 pk per liter. Vloeiende en krachtige acceleratie van stationair tot een verbazingwekkend maximum van 8.000 toeren is het resultaat. De inspiratie voor deze opmerkelijke krachtbron is ingegeven door Honda's zeer intensieve betrokkenheid met de snelle wereld van de Formule 1 Grand Prix-racerij. Top-technici van Honda houden zich bezig met de ontwikkeling van de krachtigste en snelste motoren ter wereld. Zij vonden in hun werk inspiratie voor de bouw van een motor voor een normale, sportieve personenauto, die zijn berijder, naast normaal woon/werkgebruik tegelijkertijd kan laten proeven van de pure sensatie van het rijden met een uiterst sterke en snelle motor.

Zo'n motor moest voorzien zijn van een revolutionaire bediening van de kleppen, die afhankelijk van de belasting en het toerental kan kiezen tussen twee volkomen verschillende afstellingen. Een klepbedieningssysteem dat zijn gelijke niet kent. Nooit eerder is een vergelijkbaar systeem gebouwd. Juist voor Honda was dat een enorme uitdaging. Maar de knapste koppen van Honda zijn erin geslaagd, met toewijding en vakmanschap, innovatief denken en technische genialiteit.

Het systeem dat prijzen in de wacht sleept

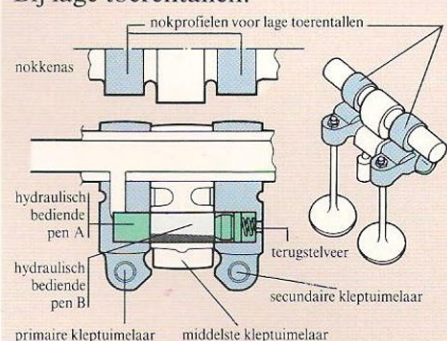
VTEC werkt eigenlijk heel eenvoudig. De motor heeft zoals bij Honda gebruikelijk vier kleppen per cilinder en twee bovenliggende nokkenassen. Honda voorziet iedere cilinder op beide nokkenassen van drie nokken en drie tuimelaars in plaats van twee. Bij lage- tot middelhoge toerentallen worden de buitenste in- en uitlaatkoppen gebruikt, die elk via een tuimelaar één klep bedienen.

Deze nokken zijn afgestemd op een relatief geringe lichthoogte en kalme kleptiming. Deze afstelling zorgt in dit toerengebied voor uitstekende efficiency van in- en uitlaat, wat resulteert in een rustige stationaire loop, een hoog koppel en veel vermogen in de onderste helft van het toerenbereik.

Hoge toerentallen

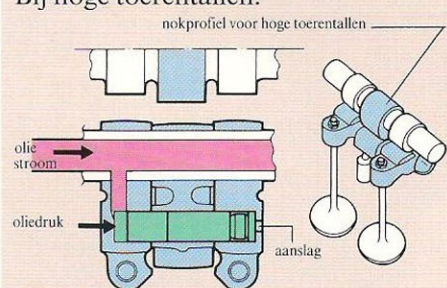
Wanneer hogere toerentallen worden bereikt, kiest de motor voor het gebruik van de middelste nok, die beschikt over een sterk afwijkende timing en lichthoogte. Het profiel van deze nok is vergelijkbaar met wat wordt toegepast in pure racemotoren. Deze nok bedient de derde (middelste) tuimelaar en kan de functie van de twee buitenste nokken overnemen, wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding geven. Dat moment wordt elektronisch aan de hand van verschillende gegevens bepaald (motortoerental, temperatuur van het koelwater, belasting, snelheid van de auto). De overname geschiedt hydraulisch, door verschuiving van een pen door de tuimelaars, waardoor de middelste tuimelaar de twee buitenste meeneemt. Die volgen zodoende ook het snelle nokprofiel en geven die commando's door aan de kleppen. Gevolg: veel ruimere opening van de kleppen over een veel langere periode. Daardoor wordt de efficiency van in- en uitlaat optimaal voor hoge tot zelfs zeer hoge toerentallen, waardoor de motor het vermogen en koppel van een ware racemotor levert. Wanneer het toerental weer wordt verlaagd, verbreken de hydraulisch bediende pennen de verbinding tussen de tuimelaars en worden de kleppen weer bediend door de 'tamme' buitenste nokken. Het uiteindelijke resultaat is dat de vermogenskromme van een lagetoerenmotor overloopt in die van een sportmotor. De elektronische regeling zorgt ervoor dat VTEC totaal onmerkbaar en schokvrij

Bij lage toerentallen:



De buitenste nokken bedienen de kleppen via de buitenste tuimelaars

Bij hoge toerentallen:

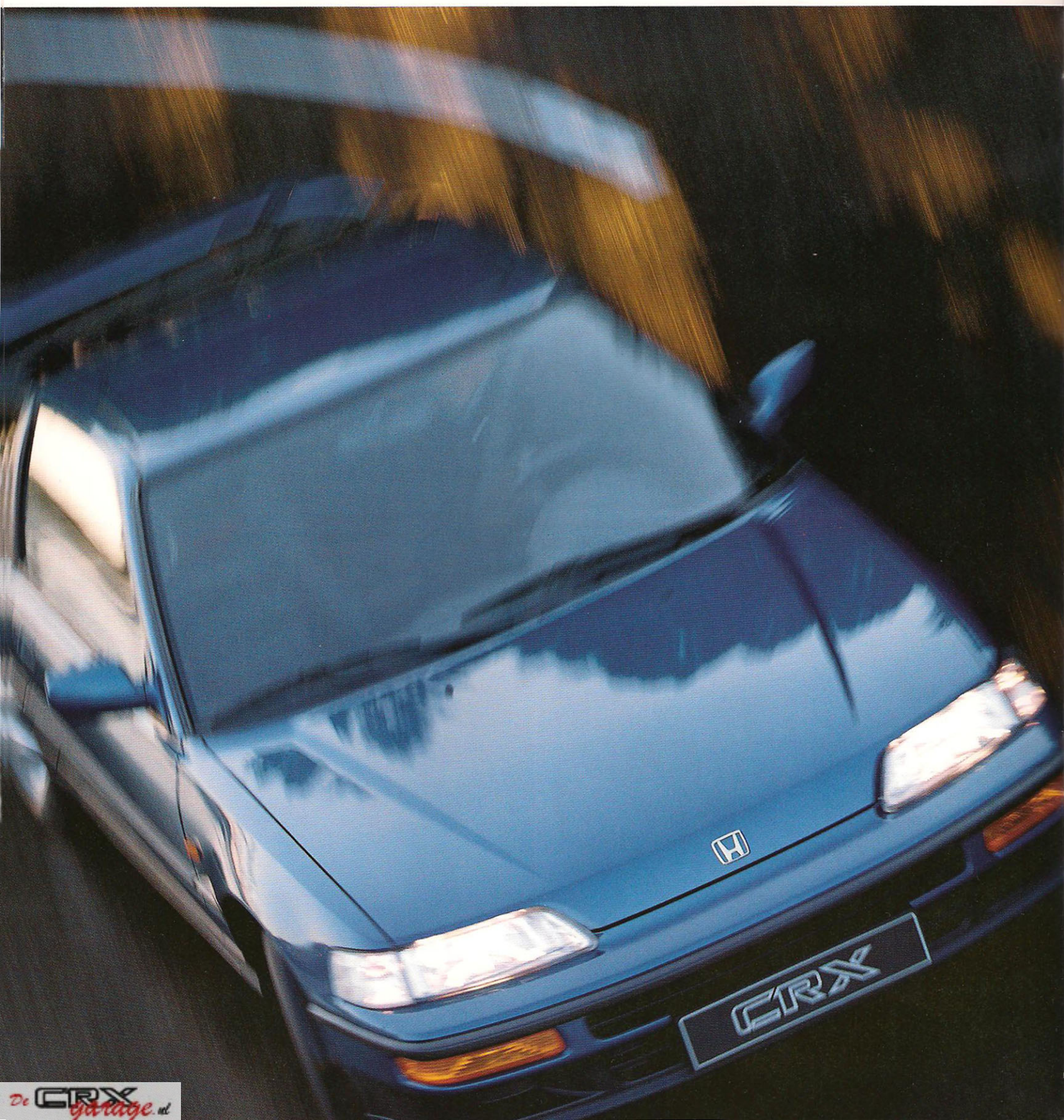


De tuimelaars zijn onderling verbonden door beide hydraulisch bediende pennen

De middelste nok bedient de kleppen via de gekoppelde tuimelaars.

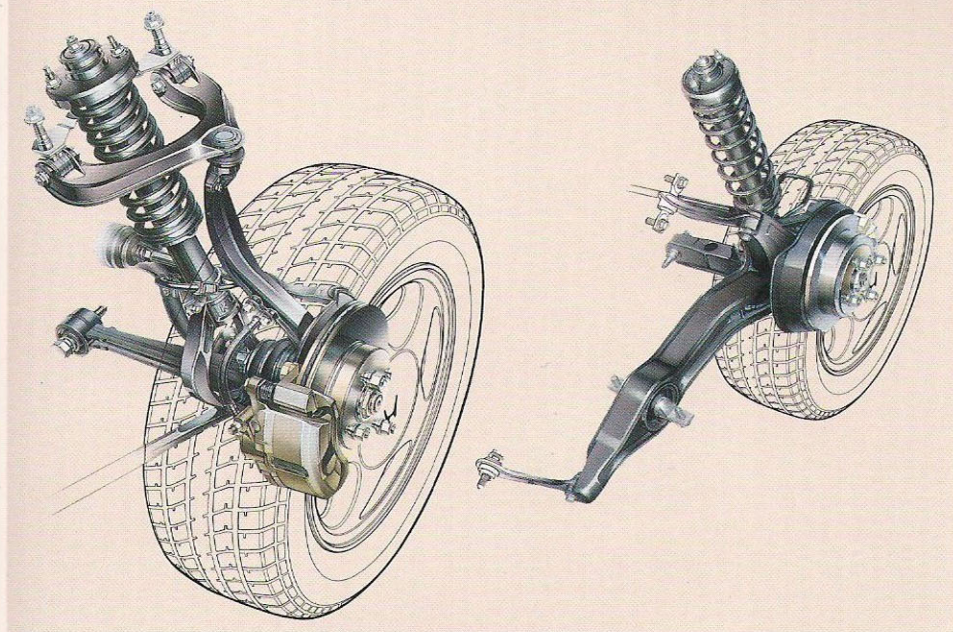
overschakelt, op het moment dat het vermogen in beide krommes gelijk is. Dank zij dit eenvoudige, volkomen betrouwbare en met prijzen bekroonde systeem, kan het topvermogen van een exotische sportwagen en de souplesse en handelbaarheid van een normale personenauto eindelijk worden gecombineerd in één motor.

Honda-techniek is 'race-proof'.
Voor rijplezier in het dagelijks verkeer.



Puur vermogen is niet de enige bepalende factor waarmee deze Honda's zich onderscheiden. Honda heeft de unieke VTEC-motor gecombineerd met het al even bijzondere onafhankelijke 'double wishbone' wielophangingssysteem. Pure hi-tech op onderstelgebied, door Honda zelf vervolmaakt en op unieke wijze toegepast. Double wishbone-wielophanging is opgezet om met behoud van comfort een ragfijn weggedrag voor sportieve auto's te bereiken, met een uitstekende bochtvastheid en rotsvaste stabiliteit. De combinatie van deze wielophanging met de VTEC-motor geeft de toon aan voor sportieve auto's van nu en de komende jaren.

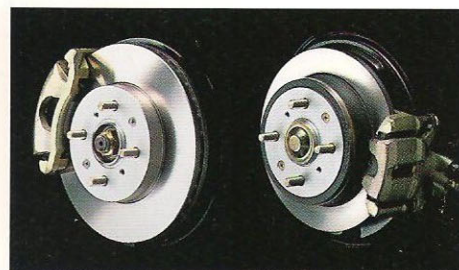
Rondom Double Wishbone Wielophanging



Absolute beheersing

Het Honda double wishbone-wielophangingssysteem vertoont sterke overeenkomsten met de wielophangingen van vooraanstaande Formule racewagens. Deze dubbele wieldraagarmen voor alle vier wielen zijn bevestigd aan een zeer stijve zelfdragende carrosserie. Elk onderdeel van deze constructies is met behulp van computers ontworpen en ontwikkeld. De exacte werking van het double wishbone-systeem en de toegepaste geometrische principes zijn direct afgeleid van die welke in de Grand Prix Formule-1 raceries gemeengoed zijn. Dit komt er concreet op neer, dat de wielen onder alle omstandigheden in een perfecte positie ten opzichte van het wegdek blijven. Daardoor houden zij hun maximale grip, ook in bochten, ook bij snel accelereren of krachtig afremmen. Dat resulteert dan weer in een perfecte wagenbeheersing voor de bestuurder. Wanneer

door een opeenvolging van korte bochten wordt geaccelereerd, blijkt hoe verbazingwekkend nauwkeurig de auto is te besturen onder veeleisende omstandigheden. De torsiestabilisatoren en een laag rolcentrum houden het overhellen van de carrosserie beperkt tot een minimum en de gemeenste bochten worden met het grootste gemak genomen. De precieze tandheugelbesturing maakt de CRX VTEC en Civic 3-drs VTEC tot op de centimeter nauwkeurig bestuurbaar op elk type wegdek. Zelfs het royale vermogen van de VTEC-motor is steeds op het wegdek over te brengen. De op zeer sportief rijden berekende standaard 195/60R 85 V-banden vertalen vermogen in pure prestaties. De nieuw ontworpen lichtmetalen velgen zijn essentieel voor het zo laag mogelijk houden van het onafgeveerde gewicht, wat het optimale wegcontact mede-bevordert.



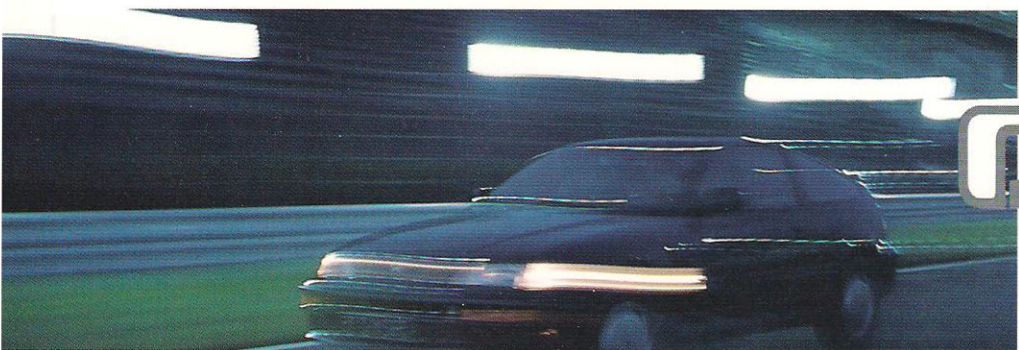
Remvermogen in overvloed

De forse prestaties en het uitstekende weggedrag van deze Honda's zouden niet 'af' zijn zonder een zeer krachtig remsysteem. Om de CRX VTEC en Civic 3 drs VTEC volledig te kunnen beheersen zijn beide voorzien van geventileerde schijfremmen met een grote diameter op de voorwielen, vrijwel even grote massieve schijven achter, forse, nieuw ontwikkelde remkluwen en een nauwkeurig doseerbare rembekrachtiging.

Echte schoonheid schuilt in eenvoud

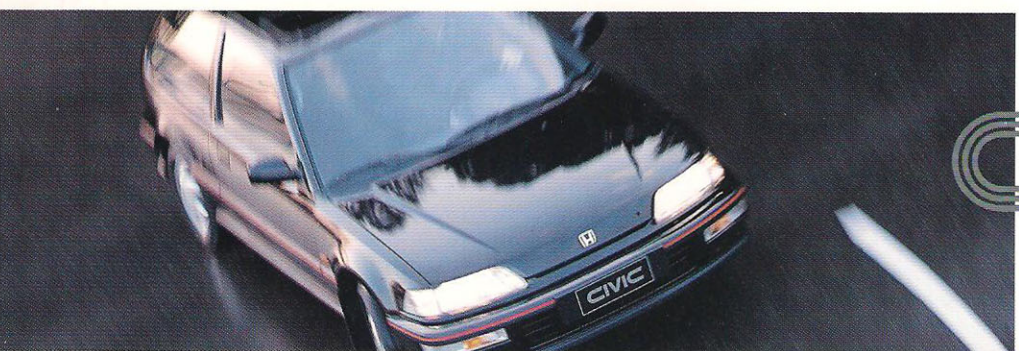
De opwindende CRX VTEC en Civic 3 drs VTEC onderscheiden zich van hun soortgenoten door subtile details. Precies voldoende onderscheid om bij de ware kenner zijn bewondering voor de onderhuidse schoonheid los te maken. Smaakvolle bescheidenheid, beperkt tot functionele aerodynamische accenten. De pure wigvorm van beide modellen spreekt voor zich. Kleine zaken als in carrosseriekleur gehouden bumpers en deurgrepen completeren de ingetogen totale vormgeving.





CRX

1.6i-VTEC



CIVIC

1.6i-VTEC



Technische specificaties Civic VTEC		
	Civic 3 drs	Civic CRX
Motor	Vloeistof gekoeld, 4 cilinders in lijn, 4 takt-motor, cross-flow cilinderkop, dwarsgeplaatst, 16 kleppen, klepbediening volgens het VTEC systeem, twee bovenliggende nokkenassen	
Cilinderinhoud (cc)	1595	
Boring x slag (mm)	81 x 77,4	
Compressieverhouding	10,2 : 1	
Vermogen (kW/PK/tpm)	110/150/7.600	
Koppel (Nm/tpm)	144/7.100 (tussen 2.500-8.000: meer dan 120 Nm)	
Koeling	Gesloten koelsysteem, regeling met thermostaat en elektrische ventilator	
Ontsteking	Elektronisch motor-managementsysteem (PGM-IG)	
Brandstofsysteem	Honda's elektronisch gestuurde PGM-FI injectiesysteem (Multi-Point Injectie)	
Katalysator	Elektronisch geregelde drieweg katalysator	
Lambda sonde	Twee stuks, per uitlaatspruitstuk één	
Benzinesoort	Loodvrij, 95RON	
Brandstoftankinhoud	45 liter	
Transmissie	Handgeschakeld: 5 gesynchroniseerde versnellingen vooruit, 1 achteruit	
Koppeling	Enkelvoudige droge plaatkoppeling	
Overbrengingsverhoudingen	1e 3.250 2e 2.052 3e 1.416 4e 1.103 5e 0.870 Achteruit 3.000 Eindreductie 4.133	
Wielophanging	Double wishbone vóór en achter. Extra sportieve afstelling. Torsiestabilisator vóór en achter.	
Stuurinrichting	Tandheugel, met variabele overbrenging	
Aantal stuur omwentelingen van uiterst links naar uiterst rechts	4,1	
Draaicirkel (spoor/koets) mm	1020/1100	960/1040
Remsysteem	Diagonaal gescheiden systeem 14" schijven vóór en achter (vóór geventileerd)	
Bandenmaat	195/60VR15	
Velgmaat	5,5JJ-14 lichtmetaal	
Afmetingen (mm)		
Lengte	4.010	3.815
Breedte	1.680	1.675
Hoogte	1.330	1.270
Spoorbreedte voor/achter	1.440/1.445	1.440/1.445
Wielbasis	2.500	2.300
Grondspeling	150	150
Inhoud kofferruimte (l) VDA	383	197
Kentekengewicht (kg)	1.030	1.010
Max. aanhangwagengewicht geremd/ongeremd (kg)	700/500	700/480
Maximum kogeldruk (kg)	50	
Maximum daklast (kg)	75	
Benzineverbruik vlg. EEC in l per 100 km		
stad	8,8	8,8
90 km/u	6,0	5,8
120 km/u	7,5	7,2
Max. snelheid (km/u)	208	222
Acceleratie (sec) 0-100 km/u	7,3	7,2
2 jaar garantie zonder kilometerbeperking, 3 jaar garantie op lak, 6 jaar garantie op corrosie van binnenuit.		

Standaard uitrusting Civic VTEC					
	3 drs	CRX		3 drs	CRX
Dashboard			Opbergvak voorportieren	•	•
Waarschuwinglampjes:			Zwenkbare zonnekleppen	•	•
Remvloeistofniveau/handrem	•	•	Make-up spiegel in rechter zonneklep	•	•
Groot licht	•	•	Opbergtas rugleuning rechter voorstoel	•	–
Richtingaanwijzers	•	•	Handgreep rechtsvoor	•	•
Oliedruk	•	•	2 Handgrepen achter	•	–
Laadsysteem	•	•	Kledinghaakje achter	–	•
Alarmknipperlichtinstallatie	•	•	Anti-verblindings achteruitkijkspiegel	•	•
Achterrautverwarming	•	•	Elektrisch te bedienen schuifdak van getint glas	•	–
Mistachterlicht(en)	•	•	Elektrisch te bedienen klap/schuifdak	–	•
Niet goed gesloten 3e deur/achterklep	•	•	Vanaf bestuursplaats te ontgrendelen tankvulklepje	•	•
Werking van PGM-FI systeem	•	•	Vanaf bestuursplaats te ontgrendelen 3e deur/achterklep	•	•
Waarschuwingssignaal:			Rugleuning voorstoelen tot ligstand verstelbaar	•	•
Wanneer verlichting nog brandt bij openen bestuurdersportier	•	•	Open hoofdsteunen voor	•	•
Meters:			Open hoofdsteunen achter	•	–
Snelheidsmeter	•	•	Voetsteun voor linkervoet bestuurder	•	•
Toerenteller	•	•	Achterbankleuning neerklapbaar	•	•
Dag- en totaalteller (km)	•	•	Achterbankleuning in twee delen neerklapbaar	•	–
Benzinometer	•	•	Opbergvakje rechts naast achterbank	•	–
Temperatuurmeter	•	•	Opbergvakjes met deksel links en rechts naast achterbank	–	•
Ventilatie-verwarmingssysteem:			Driepuntsrolgordels vóór	•	•
Verlicht bedieningspaneel	•	•	2 Driepuntsrolgordels en 1 heupgordel achter	•	–
Aanjager met 4 snelheden	•	•	2 Heupgordels achter	–	•
Regel- en richtbare roosters	•	•	Uitneembare hoedenplank	•	•
Extra zijruitontwaseming	•	•	Bagageruimte verlicht	•	•
Recirculatie stand	•	•	Exterieur		
Bediening met druktoetsen	–	•	Type-aanduiding rechtsachter: 1.6i-VT	•	•
Bediening met schuiven	•	–	Rode typeplaat tussen achterlichtunits met VTEC logo	•	•
Draaiknop voor temperatuurinstelling	•	•	Rode striping op stootstrip zijflanken	•	–
Achterrautverwarming	•	•	Spoilers, geïntegreerd in voor- en achterbumper	•	•
Diversen:			Verhoogde motorkap	•	•
Asbak vóór (verlicht)	•	•	Sportuitlaat	•	•
Asbak achter in middenconsole	•	–	Bumpers in carrosseriekleur	•	•
Sigare-aansteker	•	•	Rode striping op bumpers	•	–
Dashboardkastje	•	•	Buitenspiegels in carrosseriekleur	•	•
Muntenbakje	•	•	Achterspoiler in carrosseriekleur	–	•
Digitaal quartzklokje	•	•	14" Aluminium velgen	•	•
Stereo radio-cassettespeler	•	•	Kunststof dorpels	•	•
Twee speakers vóór	•	•	Onderzijde zijflank kunststof	–	•
In hoogte verstelbaar stuurwiel	•	•	Getint glas rondom	•	•
Interieur			Gelaagde voorruit	•	•
Zwart interieur met rode accenten	•	•	Mistachterlicht (en)	2	1
Lederen interieur met kuipstoelen met VTEC logo	–	•	Halogeenkoplampen	•	•
3-Spaaks sportstuur met leer bekleed	•	•	Alarmknipperlichtinstallatie	•	•
Elektrisch te bedienen zijruiten vóór	•	•	Uitstelbare ruiten achter	•	–
Elektrisch te bedienen zijspiegels	•	•	Elektrische ruitespoeiers vóór	•	•
Ofschoon deze brochure met de grootst mogelijke zorg is samengesteld, kan geen aansprakelijkheid worden aanvaard voor eventuele onjuistheden, terwijl wijzigingen blijven voorbehouden. Geringe verschillen in model en/of uitvoering t.a.v. de foto's en omschrijvingen zijn per land mogelijk.			Ruitewissers met 2 snelheden, interval en tiptoets voor éénmaal wissen	•	•
			Linker wisserarm met windgeleider	•	•
			Ruitewisser/sproeiër achterraut	•	•
			Achterraut onder achterspoiler, van buitenaf ondoorzichtbaar	–	•
			Dakspoiler achter, in kleur van carrosserie	•	•
			Spatlappen vóór	•	–



Kleuren Civic VTEC



Civic 3 drs
Barcelona Green Pearl
G-66P
Interieurkleur: zwart met
rode accenten

Civic CRX
Celestial Blue Pearl
B-53P
Interieur: zwart leer met
rode accenten

Pearl is een Metallic lak



Honda Nederland B.V., Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk.
Telefoon 01804-57333. Fax 01804-23776. Telex 20147.