



Honda Civic Hybrid

Tweeslachtigheid

Een hybrideauto biedt het beste van twee werelden. Door een benzine- en een elektromotor te combineren wordt een auto niet alleen bijzonder zuinig, maar ook nog eens zeer comfortabel. Honda is één van de weinige aanbieders van hybrideauto's en komt nu met een volledig nieuw exemplaar dat is gebaseerd op de al even vernieuwende Civic.

De proefrit met de gewone Civic was een feest! De rijeigenschappen staan op een zeldzaam hoog niveau, de vormgeving is radicaal anders en het interieur is een lust voor het oog. De Civic Hybrid zou nog een paar stappen verder moeten gaan, want deze variant is ook nog eens voorzien van revolutionaire techniek.

Vormgeving

Maar helaas. In plaats van een hippe hatchback is de Civic Hybrid een conservatieve sedan. De neus heeft geen lichtbalk tussen de koplampen en geen scherpe driehoekige breedstralers. Ook aan de achterzijde geen kunstige driehoekige uitlaatpijpen. In plaats daarvan zijn alle scherpe randjes van de Civic af en blijft een gladde, anonieme en wat zwaarlijvig ogende auto over.



Dat is hoe vooral de Amerikaanse consument het graag ziet. Honda besloot slechts één uitvoering van de Civic Hybride voor de hele wereld te maken en keek daarbij vooral naar de grootste afzetmarkten. Daar wordt alleen een sedan als volwaardige auto gezien en daar is men niet gediend van de flamboyante vormgeving waar de Europeaan voor valt.

Blijkbaar zijn die markten ook niet gediend van spannende interieurs: het dashboard van de Civic Hybrid is heel wat minder radicaal dan dat van de Europese Civic hatchback. In de basis zijn de interieurs gelijk, maar opnieuw is de Hybrid ontdaan van alle flair en is plaats gemaakt voor middelmaat en voorspelbaarheid. De startknop is verruild voor een gewone sleutel, maar het starten van de Civic Hybrid is wel degelijk bijzonder.

Assistent

De 1.3 liter viercilinder benzinemotor wordt namelijk gestart door dezelfde elektromotor die ook assisteert in de aandrijving. Daarbij is het woord "assisteert" belangrijk. In tegenstelling tot hybride-auto's van Toyota en Lexus, waar in bepaalde situaties alleen op elektro wordt gereden, is de elektromotor bij Honda slechts een assistent. Bij de Civic zorgt de benzinemotor altijd voor de aandrijving. Wanneer meer kracht nodig is, springt de elektromotor bij om het nodige extra vermogen te leveren zonder meer brandstof te verbruiken.



Wanneer energie wordt weggegooid, bijvoorbeeld bij remmen, uitrollen of afdalen, wordt die energie opgevangen en opgeslagen in de accu van de elektromotor. De Civic Hybrid hoeft dus nooit aan het stopcontact.

Een elektronisch brein bepaalt geheel zelfstandig wanneer de elektromotor bijspringt en wanneer overtollige energie wordt gebruikt om de accu te laden. De Civic Hybrid vraagt geen speciale inspanning van de bestuurder. In de dagelijkse praktijk is niet veel merkbaar van de bijzondere techniek onder de motorkap; precies zoals het hoort.

CVT

Wanneer de bestuurder dat wil, zijn diverse hulpmiddelen beschikbaar om het verbruik zo laag mogelijk te maken. Naast de snelheidsmeter is een display te vinden dat het actuele verbruik weergeeft. Op die manier is direct te zien wat

het effect van een bepaalde rijstijl is. Naast de toerenteller geeft een grafiekje weer wanneer de elektromotor assisteert en wanneer deze wordt opgeladen.

In tegenstelling tot de vorige hybride Civic is dit nieuwe exemplaar altijd uitgevoerd met een automatische versnellingsbak. Dit is een zogenaamde "CVT" (Continu Variabele Transmissie) die voor iedere situatie de ideale overbrengingsverhouding kiest. De bestuurder kan kiezen voor de meest zuinige of juist de meest sportieve overbrenging.



Een laatste hulpmiddel om super zuinig te rijden is "auto power off". Wanneer de Civic Hybrid tot stilstand komt, schakelt de motor zichzelf uit. Zodra de rem wordt losgelaten, start de motor weer. Dit is nooit storend, want de motor is bijvoorbeeld bij een verkeerslicht zo snel bij de les dat een ander in dezelfde tijd nog niet de eerste versnelling heeft ingelegd.

Testrit

Voor de diverse testritten wordt de rijstijl niet aangepast en wordt de Civic Hybrid gebruikt als iedere andere testauto. Dan valt vooral op dat de Civic Hybrid niet zo stil is als gehoopt. De banden zorgen voor veel rijgeluiden en ook het klimaatcontrolesysteem is in de automatische stand nadrukkelijk aanwezig. De motor laat alleen van zich horen wanneer het gaspedaal diep wordt ingetrappt, maar daar staan dan ook keurige prestaties tegenover.

Evenals de Civic hatchback heeft ook deze sedan een uitstekende wegligging. De hatchback is echter stugger en communicatiever terwijl deze sedan de nadruk legt op comfort. Dat is voor de milieubewuste kilometervreter een dankbare keuze, maar in vergelijking met de pretritten in de

Civic hatchback is het een hele omschakeling. Bovendien voelt de Civic sedan groter en minder levendig.



Het resultaat van de eerste proefrit is er niet minder om. Na enkele honderden kilometers stad, buitenweg en snelweg laat de testauto 5,4 liter per 100 km noteren. In vergelijking met even grote en even comfortabele zakenauto's is dat een uitstekende score. Zelfs kleine economische stadsautootjes verbruiken meer brandstof! Een enkele hypermoderne dieselmotor is zuiniger, maar stoot meer schadelijke stoffen uit.

Test 2

Honda belooft een nog lager verbruik. Daarom wordt de zuinigheidsroute gereden die ook met andere hybrideauto's en wonderdiesels is afgelegd. Die rit begint in Den Haag en loopt via Brussel en Raamsdonksveer terug naar het startpunt.

Nu wordt de rijstijl aangepast om zo zuinig mogelijk te rijden, maar het overige verkeer mag nooit worden gehinderd. De strategie is vooral met de stroom mee te blijven gaan zonder ooit overbodig te hoeven remmen of optrekken. De eindscore laat zien dat Honda ook op het gebied van hybrideauto's een echte motorenspecialist is: 4,4 liter per 100 km.



Conclusie

De proefrit met de tweemotorige Honda Civic Hybrid laat een tweeslachtig gevoel achter. De presentatie geeft geen goed gevoel. Iedere rit met een gewone Civic is een feest, terwijl deze Hybrid vooral verstandig en verantwoord is. De belangrijkste concurrent, de Toyota Prius, biedt nog meer comfort en vooruitstrevende techniek. Tenslotte slaat de Civic Hybrid de plank mis met de behoudende vormgeving.

De techniek is echter geniaal. De Civic Hybrid is comfortabeler dan een gewone Civic en is spectaculair zuinig. De Civic Hybrid heeft het verbruik van een zeer zuinig stadsautootje, presteert goed en combineert dat met het comfort en de ruimte van een grote zakenauto. ■



Technische fiche

Honda Civic Hybrid 1.3 DSI i-VTEC

Afmetingen

Lengte	455 cm
Breedte	175 cm
Hoogte	143 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1368 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Kofferinhoud	350 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1339 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	95 pk @ 6000 tpm
Koppel	123 Nm @ 4600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,1 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	4,6 l / 100 km
Verbruik stad	5,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	109 gr. / km



Prijs

Prijs	23.200 €
Basisprijs	23.200 €