



Japanse ordeverstoorder

Leg voor de grap eens een foto van een Honda Civic uit het begin van dit millennium naast die van het 2017-model en je ziet naast het merklogo geen enkele gelijkens. Door de jaren heen heeft dit type auto verschillende gedaantes gehad en deze identiteitscrisis heeft veel voormalige berijders uit de auto gejaagd. Zeker de in 2005 geïntroduceerde Civic was even slikken voor het - tot dan toe - behoudende koperspubliek. Daarna leidde alleen een bijtellingsvriendelijke - en in eerste instantie niet eens voor ons land bestemde - versie in een minder uitgesproken gedaante nog tot een verkoopsucces.

Het voorlaatste type Civic was alweer wat minder uitbundig ontworpen, maar zelfs de komst van een praktische Tourer kon het tij niet doen keren. Honda gaat ondertussen onverstoort door met het op de markt brengen van dit model en weet ook met de nieuwste generatie een niet geheel onomstreden ontwerp neer te zetten. Of de Nederlandse consument eindelijk weer voor deze Japanse orderverstoorder gaat vallen, zoeken we uit in deze test.



Hate it or love it

Ook de nieuwste Civic is weer lekker expressief getekend en weet de discussie over zijn uiterlijk goed los te maken. De één vindt hem geweldig en de ander afstotelijk. Persoonlijk zijn we wel van auto's die de tongen losmaken, dus dat spreekt in het voordeel van de Civic. De neus kunnen de meeste mensen nog wel waarderen, want met de langgerekte snuit en dito LED-balken als koplampen is de auto best een indrukwekkende verschijning in de binnenspiegel van zijn voorgangers. En hoewel de testauto voorzien is een driecilinder 1.0 liter motor met nog geen 130 pk, ziet hij eruit alsof hij minstens het dubbele aan vermogen te bieden heeft.

Lage spoilers en luchtinlaten geven de auto een bijzonder sportief uiterlijk. De twee tone 17 inch wielen en de fraaie lakkleur Lunar Silver staan de auto - in combinatie met het contrasterende panoramadak - zeer goed. Pas vanaf de C-stijl wordt het ontwerp echt discutabel, want de achterkant lijkt er opgeplakt te zijn en niet bij de rest van de auto te horen. Alsof de ontwerpers pas na het afronden van het ontwerp met een alternatieve achterzijde zijn gekomen. De achterlichten zijn daarentegen wel strak vormgegeven en

lopen ook nog eens mooi door in de achterspoiler.



Tikje klinisch

Het interieur van de nieuwe Civic is best klinisch: het middelpunt is het touchscreen en daarnaast bevinden zich op het dashboard niet veel knoppen. Bovendien is het geheel vrij eentonig van kleur. Het touchscreen blinkt niet uit in een mooie grafische weergave en de menu's vergen enige gewenning. Daarbij reageert het scherm niet erg snel op aanraakcommando's. Het systeem ondersteunt Apple Carplay, maar voor Android-apparaten moet ondersteuning voor projectie nog worden toegevoegd. Wat opmerkelijk is, want de mogelijkheid voor draadloos opladen is weer alleen voor Androidtoestellen. Dat heeft te maken met Apple, dat draadloos opladen niet ondersteunt bij de huidige telefoons. Het dashboard ziet er in een eerste oogopslag fraai uit, maar bij een wat nadere inspectie vallen de materialen toch tegen.

Zeker gezien de prijs van de auto verwacht je minder harde kunststoffen; De randen van de middenconsole zijn keihard. En dat is vervelend als je tijdens het rijden je

Honda Civic 1.0 i-VTEC Premium

rechterbeen daartegen laat rusten. Qua zithouding heb je minder reden tot klagen, want je wordt goed op je plek gehouden in de Civic. Bovendien grijpt het stuur lekker en is het ook nog eens goed te verstellen. Enig puntje van kritiek is dat er wel erg veel knopjes op het stuur geplaatst zijn, waarvan zeker de volumeknop niet heel gemakkelijk werkt. Waar de Civic echt punten scoort is zijn binnenruimte, zeker voor het lijf en leden van de inzittenden. Met vier volwassenen kun je royaal zitten in de auto en ondanks de sportieve daklijn heb je ook aan hoofdruimte achterin geen gebrek. De bagageruimte is ook lekker groot, maar onder het mom van lekker anders heeft Honda besloten om er een overdwarse rolhoes in te plaatsen. Dit is niet alleen qua praktische bruikbaarheid niet echt beter, de rolhoes zelf voelt ook wel erg fragiel aan.



Voor de rijders

Maar goed, een Honda Civic met zo'n sportief uiterlijk koop je natuurlijk niet omdat je graag een extreem hoogwaardig interieur wilt of erg veel luxe. Je wilt gewoon een heel fijn rijdende auto, die je ook bij de dagelijkse kilometers een fijne dosis rijplezier geeft. En dat maakt onze testauto meer dan waar. Want zelfs met zijn 1.0 liter i-VTEC

Honda Civic 1.0 i-VTEC Premium

driecilinder weet de auto je het enorm naar de zin te maken. De motor is smeuw en weet de auto goed op sleeptouw te nemen. De sprint van nul naar 100 is misschien niet zo indrukwekkend met 11,2 seconden, maar in de praktijk voelt het veel sneller. Je verlangt echt niet naar veel meer vermogen. En ook niet naar de CVT-automaat, die evengoed leverbaar is. De handbak met zes verzetten is echt heel erg fijn, zeker als je de motor wat hoger in de toeren houdt. Dan pakt de auto met overschakelen lekker fel op, waarbij de trefzekere en korte slagen het rijgenot enorm verhogen. We twijfelen er dan ook niet aan dat de auto doortrekt naar de in ons land hoogst illegale topsnelheid van 203 kilometer per uur.

Maar een snelle auto is één ding, je moet het geheel natuurlijk ook op een vertrouwenwekkende manier over de weg zien te verplaatsen. En ook dat krijgt Honda voor elkaar, want de wegligging schept enorm veel vertrouwen. Bovendien is de besturing lekker direct, zodat je echt wel kunt 'hoeken' met de felle Japanner. Qua rijplezier gooit Honda dus hoge ogen, maar de driecilinder blijkt in de praktijk nog behoorlijk efficiënt. Met een testverbruik van 1 op 17 weet hij andere driecilinders, zoals de Hyundai i30 en Skoda Octavia achter zich te houden.



Veiligheid voorop

Ook op het gebied van veiligheidssystemen weet Honda te overtuigen, want zaken als een adaptieve cruise control en dodehoekassistent zijn standaard aanwezig. En die cruise control werkt ook in combinatie met een manuele transmissie heel erg fijn. De hulp is niet de abrupt en ook na terugschakelen blijft de cruise control erop staan. Zo heb je voor 23.870 euro een behoorlijk complete auto. Maar toch blijft de Executive (vanaf 31.390 euro) met standaard aanwezige zaken als keyless entry, een panorama schuif/kanteldak en navigatie de uitvoering die je wilt hebben. Wij reden de Premium uitvoering, die naast de ruime uitrusting van de andere uitrustingsniveau's ook nog eens is voorzien van lederen bekleding - die wel wat glad is - en een verwarmbare achterbank. Ons inziens is dit echter niet de meerprijs van 1.000 euro ten opzichte van de Executive waard.



Geen gegarandeerd succes

Gezien het gedurfde ontwerp wagen wij te betwijfelen of de auto een verkoopknaller gaat worden. Daar komen ook nog eens een behoorlijk hoge aanschafprijs en het voorlopig ontbreken van een dieselmotor bij. Het is misschien een doodoener, maar wanneer je een Civic aanschaft of least, rijd je wel een heel bijzondere auto. Bovendien laat je daarmee blijken dat je jezelf veel rijplezier gunt, want dat durven we je wel te garanderen. En wellicht vroeg je je af bij het lezen van de eerste zin van deze test hoe de Civic van begin 2000 er ook alweer uitzag. Met het uiterlijk van de nieuwe Civic kunnen we toch wel stellen dat je je dat van deze auto over vijftien jaar nog wel weet. Is dat expressieve design toch nog ergens goed voor.

Plus

- + Je rijdt iets bijzonders
- + Een echte rijdersauto
- + Standaard zeer complete veiligheidsuitrusting

Min

- Multimediasysteem overtuigt niet
- Voor hetzelfde geld een premium concurrent
- Harde kunststoffen in interieur