Dennis van 't Kruis
15 mei 2006

Intro

Al heel erg lang proberen autofabrikanten auto's te ontwikkelen die alleen op elektra rijden. En dat is dan ook al meerdere keren gelukt. Maar al die auto's reden tegen een en dezelfde barriÃ¨re op, namelijk die van de actieradius. Een elektrische auto had altijd maar een beperkte reikwijdte en moest daarna weer lang worden opgeladen. Een auto die puur op elektra rijdt is daarom nooit een succes geworden.

Het exterieur

Vergeleken met de bijna buitenaards ogende vijfdeurs is de vierdeurs sedanbescheiden te noemen. Hij mist met name de details die de andere zoâ€™n lekker uiterlijk geven, zoals de plexiglas delen op de neus en de driehoekige uitlaten. Ook zijn de deurklinken minder avontuurlijk. Het is vooral een net vormgegeven sedan die een overwegend zakelijke uitstraling heeft. Persoonlijk denk ik dat deze auto, op de leasemarkt zich naast de Volkswagen Jetta kan nestelen. Net als bij de Duitser voelt de Hybrid een klasse groter dan zijn hatchback counterpart.

De Hybrid wordt maar in een versie geleverd en er zijn voor zover bij mij bekend, alleen de opties van het lederen interieur en de metallic lak beschikbaar. Het leer is niet aan

de testauto toegevoegd. Daarom wordt aan de basisprijs alleen de â‚¬ 375,- voor de metaallak, de kosten voor het rijklaar maken en de wettelijk verplichte kosten meegerekend. Het totaal komt dan op â‚¬ 23.812,25

Het interieur

Achter het stuur zittend valt op dat het dashboard minder uitbundig is dan het exemplaar in de eerder geteste vijfdeurs, het verschil zit hem vooral in het feit dat er minder accentdelen zijn, zoals de diepzwarte en zilvergrijze die wel ik wel tegen kwam in de dieselende versie. Afgaande op de folder die ik meekreeg van de verkoper is het ook niet mogelijk om een van deze zaken bij te bestellen, het enige wat wel kan is het laten monteren van een lederen interieur. De prijs hiervoor is â‚¬ 2.000,-. Desondanks

blijft het dashboard een van de origineelste ontwerpen die er momenteel in een auto zijn gemonteerd. Deze motor wordt trouwens gewoon door een sleutel met baard gestart. Op het dashboard is de start-/ stopknop de grote afwezige. Wel opvallend aanwezig is de dieprode knop die de bediening op zich neemt van de alarmlichten. De stoelen zouden misschien een iets langere zitting kunnen gebruiken, maar met de zijdelingse steun is het goed gesteld. De instap naar de achterbank is voldoende ruim, eenmaal gezeten heb je als passagier geen reden tot klagen. De kofferbak valt wel enigszins tegen met slechts 350 liter. Daarmee blijft de Hybrid fors achter bij zijn vijfdeurs naamgenoot die in normale stand al 485 liter heeft.

Het rijden

Voor degenen die denken dat de Civic Hybride een vergelijkbaar systeem gebruikt als bij de Toyota Prius, heb ik een mededeling: het werkt deels op een andere manier. Bij de Prius doet de elektromotor tot de 50 km/uur het werk, daarna neemt de brandstofmotor het over. Zo simpel als het hier neergeschreven is, is het overigens niet. En dat geld ook voor de Honda. In de basis heeft de auto een 1.3 liter benzine motor met 95 pk bij 6.000 tpm en 123 Nm bij 4.600 tpm. Daaraan gekoppeld is de elektromotor die 20 pk bij 2.000 tpm en 103 Nm vanaf 0 tpm tot 1.160 tpm meebrengt. Het gecombineerde vermogen is dan ook 115 pk bij 6.000 tpm en 170 Nm van 1.000 tpm tot 2.500 tpm. Daardoor heeft de 1,3 het vermogen van een 1.6 motor zonder het verbruik van een 1600. De hybride is vooral bedoeld om zuinig en comfortabel te zijn. Sportief rijden kan wel, het onderstel is daar volledig op ingesteld, maar dat betekent ook dat het toerental hoog wordt en daardoor het verbruik. Tezamen met het bijbehorende geluidsniveau. Debet hieraan is werking van het CVT-systeem; als je om vermogen vraagt zal de naald naar de 6000 tpm schieten en daar blijven tot dat het gaspedaal weer wordt losgelaten. Veel beter is het om te rijden zoals de fabrikant het voor ogen heeft gehad. Gewoon normaal optrekken en de prima combinatie van 1.3, elektromotor en CVT het werk laten doen. Veelvuldig gebruik van de elektromotor resulteert daarnaast ook in het lager worden van het elektraniveau. Dat is geen groot probleem omdat het makkelijk is om deze weer op te laden, zodra je op een constante snelheid zit en de motor alleen maar de snelheid hoeft vast te houden, gaat er ook een deel van het vermogen terug naar de batterijen. De acceleratie is dan voldoende snel, en de geluidsproductie vertoeft dan op een veel prettiger niveau. Het bewijs voor de scherpte van het onderstel werd tijdens de minirotondetest geleverd; vergelijkbaar als tijdens de rijtest met de eerder geteste Civic, bleven ook deze keer de banden heel lang neutraal de gevraagde richting op sturen. Pas toen de grens verder werd gelegd schoven de voorwielen kermend naar de buitenzijde van de bocht. De remtest werd braaf voltooid en leverde alleen een gevoel op dat het wel iets bijteriger zou mogen. De auto stond wel binnen een acceptabele afstand stil. Een van de manieren om brandstof te sparen is het automatisch uitzetten van de motor, zodra er gestopt wordt bij een stoplicht. Het systeem wordt geactiveerd door het vasthouden van het rempedaal. Nadat het licht weer op groen is gesprongen haal je de voet van de rem en direct springt de motor weer aan. In dat opzicht is dit in mijn handen dus een typische

â€˜1600â€™.

Slot

Rijden met de Hybrid vergt een aanpassing van de rijstijl. Zeker vanwege de manier waarop de CVT zijn arbeid verricht. Maar deze Civic is nou eenmaal met een totaal andere doelstelling op de markt gezet als zijn normaal voortgestuwde broertjes. De auto gaat volledig over milieuvriendelijkheid en zuinigheid. Daarin is het merk prima geslaagd, want het gecombineerde brandstofverbruik komt uit op 4,3 liter per 100 kilometer oftewel 1 op 21. De vraag is dan of een diesel wel economischer en wel nodig is. Al hoop ik wel dat Honda in de toekomst deze auto zal leveren met de 2.2 i-CTDi motor. Daar is ongetwijfeld een markt voor te vinden.

Plus

+ strak onderstel
+ gunstige prijs
+ 1.6 prestaties

Min

- Niet sportief
- inhoud kofferbak
- Luidruchtig bij vol gas