



Honda Civic (2011 - 2017)

Paardensport

Rij-impressie | Honda presenteert zich graag als een sportief merk. Daar horen snelle auto's en dus veel paardenkrachten bij. Maar onder druk van de hoge brandstofprijzen, het milieu en de overheid is een hoog verbruik tegenwoordig onacceptabel. Daarom is de Honda Civic nu verkrijgbaar in een nieuwe, extra zuinige uitvoering: de "1.6 i-DTEC". Betekent minder paardenkrachten ook minder rijplezier?

Het klinkt misschien vreemd, maar de "1.6 i-DTEC" is pas de derde dieselmotor die Honda in zijn lange bestaan heeft ontwikkeld. Lange tijd kocht Honda dieselmotoren in bij andere merken.

Pas in 2003 ontwikkelde Honda zijn eerste, eigen dieselmotor. Die motor voldeed aan alle eisen die de klant toen aan een Honda stelde. Honda's 2.2 liter dieselmotor was geavanceerd, betrouwbaar en vooral heel sterk. Geen wonder dat die krachtbron in vele modellen werd toegepast.

Ook de nieuwe Honda Civic is al sinds de introductie van het model eind 2011 leverbaar met de 2.2 liter dieselmotor. Gezien het meer dan royale vermogen, maakt de "Civic 2.2" alle sportieve beloften van Honda meer dan waar. Echter, door het hoge verbruik en de daarbij behorende hoge belastingdruk, bleef het gehoopte verkoopsucces uit.



1.6 diesel

Dat is waarom Honda een geheel nieuwe 1.6 liter dieselmotor heeft ontwikkeld. Zoals mag worden verwacht van Honda, staat de krachtbron bol van de technische hoogstandjes. De technici hebben opnieuw nagedacht over ieder onderdeel. Dat leidde soms tot vernieuwingen en in bijna alle gevallen tot verfijning. Bovendien wegen de motor en de versnellingsbak 54

kg minder dan die van de 2.2 liter diesel.

De nieuwe dieselmotor maakt gebruik van een kleine turbo. Het nadeel hiervan is dat de bijdrage gering is. Het voordeel van een kleine turbo is dat deze veel eerder bijspringt, waardoor de motor ook bij lage toeren extra sterk is. Ook de lichtere cilinderkoppen en het compleet herziene injectiesysteem zijn erop gericht om vlot te reageren op het gaspedaal.



Om het verbruik te verlagen voorziet Honda de Civic van een actieve grille: deze opent alleen wanneer extra lucht voor de koeling nodig is. De stroomlijn is verbeterd door middel van een subtiele achterspoiler en zijspoilertjes. De bestuurder wordt aangemoedigd om zuiniger te rijden door "eco assist". Dit bestaat uit een waar arsenaal aan informatiesystemen die inzicht geven in het verbruik in relatie tot de rijstijl.

De praktijk

Een bijkomend voordeel van de kleinere motor en de lichtgewicht bouw is dat het weggedrag als vanzelf dynamischer wordt. Er zijn maar een paar bochten voor nodig om dat te merken! De Civic 1.6 voelt minder massief en meer beweeglijk dan de 2.2 liter diesel. Bovendien reageert de kleine dieselmotor alert op het gaspedaal en ook dat geeft het idee dat de hele auto lichtvoetiger is. Als klap op de vuurpijl is de besturing iets directer gemaakt voor deze uitvoering en ook dat draagt bij aan het dynamische karakter.

Uiteraard ontbreekt het de 1.6 liter diesel aan de overmacht van de 2.2 liter, maar de prestaties zijn nog altijd prima. De Civic 1.6 heeft altijd een heerlijke reserve paraat. Nooit heeft de bestuurder het gevoel dat de 1.6 diesel een stapje terug is. Door het eigen karakter is het hoogstens een stapje opzij.



Omdat het audiosysteem "antigeluid" produceert, lijkt de kleine dieselmotor fluisterstil. Alleen wanneer met veel toeren wordt geaccelereerd is kortstondig een ouderwets, nagelend diesegeluid hoorbaar.

Toch is er een groot kritiekpunt op de nieuwe dieselmotor. Het door Honda beloofde verbruik van 3.6 liter per 100 km is in de praktijk onhaalbaar. Zelfs wanneer met een gangetje van 80 a 90 km/u op de snelweg achter de vrachtwagens aan wordt gesukkeld, is 4.5 liter per 100 km het best haalbare. Een meer realistisch praktijktest inclusief stadsverkeer kostte 5.7 liter per 100 km.



Uitrusting

Ondanks alle aanpassingen biedt de Civic 1.6 hetzelfde uitrustingsniveau en dezelfde binnenruimte als iedere andere Civic. Om met de uitrusting te beginnen: het dashboard telt een imposant aantal displays, klokken en lampjes. Wie dol is op gadgets en technische hoogstandjes voelt zich heerlijk in de Civic! Bovendien is het zeker geen speelgoed, de vele voorzieningen dragen bij aan het comfort en/of de veiligheid.

Ondanks de lage bouw en het gestroomlijnde uiterlijk, is de zit verrassend hoog. Dat komt omdat de brandstoftank onder de bestuurdersstoel ligt. Daar zijn twee goede redenen voor: de eerste is dat de bestuurdersstoel de veiligste plek in de auto is. Door de brandstoftank juist daar te plaatsen is de kans op brand na een ongeval het kleinst. Bovendien zorgt deze bijzondere constructie ervoor dat de zitting van de achterbank kan worden opgeklapt ("Magic Seats") waarna een ongekend hoge en brede laadruimte ontstaat.



Conclusie

Honda voorziet de Civic van een nieuwe dieselmotor. De "1.6 i-DTEC" zou de Civic niet alleen zuiniger maken, maar ook nog eens dynamischer. Honda maakt deze beloften grotendeels waar. De 1.6 diesel is inderdaad een stuk zuiniger dan de 2.2 liter versie, maar niet zo zuinig als beloofd in de folder. De prestaties zijn ruim voldoende en op geen enkele manier krijgt de bestuurder het gevoel dat de 1.6 diesel een compromis is.

Daarbij maakt de nieuwe dieselmotor de auto merkbaar lichter en dat komt het weggedrag ten goede. Kortom: zelfs met minder paardenkrachten kan een auto toch meer rijplezier bieden dan voorheen! ■



Specificaties

Honda Civic (2011 - 2017) 1.6 i-DTEC Lifestyle

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	430 x 177 x 147 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.310 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	477/1210 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1597 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	120 pk @ 4000 tpm
Koppel	300 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,5 sec.
Topsnelheid	203 km/u
Verbruik gemiddeld	3,7 l / 100 km
Verbruik stad	4,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	98 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.490,-
Prijs instapmodel	€ 19.990,-