



## Honda Civic IMA

### De perfecte assistent

Autotest | Honda heeft een zeer goede naam als bouwer van motoren. Daarom is het niet verwonderlijk dat Honda tot de eerste aanbieders behoort van een compleet nieuw type auto. De Honda Civic IMA is een zogenaamde "hybride"-auto; een auto met een benzine- én een elektromotor. Daarmee is de nieuwkomer bijzonder zuinig, zonder enige concessie te doen aan het comfort of het rijgedrag.

Op het eerste gezicht is de Civic IMA geen vernieuwende toekomstauto uit Japan. De IMA is bovendien de enige Civic sedan en komt daarom zelfs conservatief over. De auto is niet gemaakt van een lichtgewicht materiaal, maar van hetzelfde metaal als iedere andere Civic. Alleen een kleine spoiler op de achterklep geeft iets weg van het bijzondere karakter. De Honda Civic biedt als sedan zowel voor- als achterin veel ruimte.

Ook het interieur geeft het idee met een volstrekt normale Civic te maken te hebben. Alle knoppen en hendels zitten op de meest logische plaats en daarom voelt de bestuurder zich snel thuis. De stoelen en het stuurwiel hebben veel verstelmogelijkheden en dus is ook een goede zit achter het stuur snel gerealiseerd. Voor een auto van ruim 22.000 euro is de uitrusting riant. Niet alleen airconditioning, een audiosysteem en elektrisch bedienbare zijruiten voor- en achterin behoren tot de standaarduitrusting, ook stoelverwarming is standaard.

### Integrated Motor Assist

Zoals de naam IMA (Integrated Motor Assist) aangeeft,

is de elektromotor een ingebouwde assistent. De benzinemotor is altijd de belangrijkste krachtbron, de Civic rijdt nooit alleen op de elektromotor. Wanneer de benzinemotor veel kracht -en daarmee veel brandstof- nodig heeft, springt de elektromotor bij om het verbruik beperkt te houden.

Daarbij wordt de elektromotor gebruikt om supersnel te starten. Na het omdraaien van de contactsleutel volgt geen zwenkend geluid van een startmotor. De benzinemotor is vrijwel direct "aan", ook na een koude start. Dit snelle starten is nodig omdat de "eco"-modus de motor uitschakelt wanneer de auto tot stilstand komt. Immers, stilstaan met draaiende motor betekent een verbruik van 1 op 0. Zodra de eerste versnelling wordt ingelegd, start de motor automatisch. Dit gaat zo snel, dat de bestuurder nooit sneller koppelt en schakelt dan de motor start.

### Onderweg

Rijden met de Civic IMA is even prettig en eenvoudig als met iedere andere Civic. Zoals dat hoort bij Honda, is de Civic een levendige auto die veel rijplezier geeft. De besturing is alert en de wegligging van grote klasse,

alhoewel in extreme gevallen zowel onder- als overstuur kan optreden. De goede wegligging zou later ook van pas komen bij het realiseren van een laag brandstofverbruik. Door niet of nauwelijks voor een bocht te remmen, hoeft daarna niet opnieuw snelheid te worden opgebouwd. Bovendien levert een goede wegligging een belangrijkere bijdrage aan de veiligheid dan 100 airbags.

Dankzij het relatief eenvoudige concept van de Civic IMA, is de auto gewoon handgeschakeld. Dit is echter wel een 5-bak en geen aangepaste versnellingsbak met extra lange 6e versnelling. Een aanduiding bij de toerenteller geeft het beste moment aan om te schakelen voor een laag brandstofverbruik. Dan valt op dat de benzinemotor (uit de Honda Jazz) zich bij uitstek leent voor zuinig rijden. Al bij lage toeren is veel kracht voorhanden. Dat heeft als voordeel dat de auto ook nog eens stil en comfortabel is.



## Niet aan het stopcontact

In de praktijk assisteert de elektromotor vooral bij inhalen en bij het beklimmen van hellingen (bruggen, viaducten). Dit is echter nauwelijks merkbaar in het rijgedrag. Het zijn vooral de meters die aangeven dat de elektromotor zijn werk doet. Op de verbruiksmeter is te zien dat het verbruik ook bij accelereren beperkt blijft. Wanneer extreem laag in de toeren wordt gereden (minder dan 1.000 tpm), is voelbaar hoe de elektromotor bijspringt vlak voordat de benzinemotor begint te trillen.

De Civic IMA hoeft nooit te worden geladen aan het

stopcontact. Al rijdende worden de accu's bijgeladen. Waar normaalgesproken energie zou worden weggegooid, wordt dit nu omgezet in elektriciteit. De meter die eerder aangaf dat de elektromotor actief was, geeft bij uitrollen, remmen of afdalen aan dat de accu's van de elektromotor worden bijgeladen.



De capaciteit van deze accu's is gering. Na enkele kilometers stadsverkeer is al 50% van de capaciteit verbruikt. Gelukkig is dit na een paar kilometer snelwegverkeer weer goedge maakt. Op de snelweg mist cruise-control jammerlijk; onbegrijpelijk want dit zou een belangrijke bijdrage aan het lage brandstofverbruik kunnen leveren.

## Minimum en maximum

De eerste dagen wordt de Civic IMA gereden alsof het een gewone auto is. Inclusief haastritten, file en stadsverkeer bedraagt het verbruik 4,9 liter per 100

km. Dat komt, zonder enige aanpassing in de rijstijl, exact overeen met de fabrieksopgave. Alleen met een uitzonderlijk bot rijgedrag is het mogelijk meer dan 5 liter per 100 km (1 op 20) te verbruiken.

Eenmaal bekend met de auto, is het tijd om het minimale brandstofverbruik te bepalen. Dat begint met goede voorbereiding. Het verplaatsen van extra gewicht vraagt extra energie, dus alles wat overbodig is blijft thuis. Voor een eerlijk resultaat wordt een route met stadsverkeer, binnenwegen en snelweg afgelegd. Nooit mag zo langzaam worden gereden dat het overige verkeer hier hinder van ondervindt.

Over een afstand van 250 km, waarbij alle zuinigheidsstrucs uit de kast worden gehaald (zeer goed anticiperen, minimaal remmen voor bochten, gelijkmatige snelheid aanhouden, overbodige stroomverbruikers uitschakelen), komt het gemiddelde verbruik uiteindelijk op een haast spectaculaire 4,1 liter per 100 km.

## Toyota Prius

Tenslotte kan een vergelijking met de enige concurrent, de Toyota Prius, niet uitblijven. De Prius is een wonder van techniek dat iedere kilometer fascineert. Niet alleen is de auto sensationeel comfortabel, ook een riant uitrusting, vooruitstrevende stemgestuurde bediening en slimme e-CVT versnellingsbak maken dat de Prius de tijd ver vooruit is.

De Honda Civic IMA heeft een heel ander karakter. Honda heeft geen auto om een concept heen gebouwd, maar heeft een bestaande auto voorzien van nieuwe techniek. Daarmee is de Civic IMA niet half zo bijzonder, maar wel minstens zo zuinig. Bovendien is de Civic een fijne rijdersauto. Samen met de vriendelijke prijs maakt de Honda Civic IMA het nu nóg makkelijker de daad bij het woord te voegen en een bijdrage te leveren aan een schoner milieu.

## Conclusie

Alle autofabrikanten beloven milieuvriendelijke auto's, maar weinigen bieden vandaag al een echte oplossing. De oplossing van Honda bestaat uit een

combinatie van een benzine- en een elektromotor. Hiervoor is geen nieuwe auto ontworpen, maar een populaire bestaande auto aangepast. De gebruikte techniek is relatief eenvoudig, maar daarmee niet minder effectief. Met een normale tot kalme rijstijl is eenvoudig een verbruik van 1 op 20 of zuiniger haalbaar.

Daarvoor is geen mini-auto nodig, hoeft de auto 's nachts niet bijgeladen te worden en wordt de kofferruimte niet in beslag genomen door accu's. Honda's "Integrated Motor Assist" biedt veel extra, zonder dat de bestuurder daar iets voor hoeft te doen; al het werk wordt uit handen genomen door de perfecte assistent. ■



## Specificaties

### Honda Civic IMA 1.3i

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	448 x 172 x 144 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1.160 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	341 l
Bandenmaat	195/60R15

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1339 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	83 pk @ 5700 tpm
Koppel	119 Nm @ 3300 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,9 sec.
Topsnelheid	177 km/u
Verbruik gemiddeld	4,9 l / 100 km
Verbruik stad	6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	116 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 22.540,-
Prijs instapmodel	€ 22.540,-