



Honda Civic (2005 - 2011) Concept voor vandaag

Autotest | Op autoshow's worden niet alleen de nieuwste modellen getoond. Er staan ook conceptcars; voorproefjes van toekomstige modellen. De extravagante vormgeving en futuristische techniek van die concepten vinden helaas maar zelden hun weg naar de showroom. De uiteindelijke productiemodellen zijn in de regel niet half zo revolutionair als de conceptcar waarop ze zijn gebaseerd. De nieuwe Honda Civic is een uitzondering: de auto van morgen is vandaag te koop en nu getest.

De nieuwe Civic mag er van buiten futuristisch uitzien, het is nog niets in vergelijking met de binnenkant. Stap in, steek de sleutel in het contact en draai 'm om. De motor start niet, maar een indrukwekkend arsenaal displays komt tot leven. De "swoosh", "blink" en "pling" geluiden ontbreken, verder doet de Civic niet onder voor de startprocedure van het gemiddelde ruimteschip.

Boot sequence

Achter het stuurwiel licht de toerenteller op waarvan de kern, wijzer en schaalverdeling door een 3d effect boven elkaar lijken te zweven. In de kern van de toerenteller is het display van de zeer uitgebreide boordcomputer ondergebracht. Boven het stuurwiel, vlak onder de voorruit, is de digitale snelheidsmeter te vinden. Deze wordt geflankeerd door een uiterst praktische verbruiksmeter.



Midden op het dashboard komt het kleurenscherm van het optionele DVD-gebaseerde navigatiesysteem tot leven. Dit scherm wordt ook gebruikt voor de eveneens optionele achteruitrijcamera. De Civic is uiterst onoverzichtelijk bij achteruit parkeren, maar door het ontbreken van hulplijntjes over het beeld van de camera biedt deze kostbare optie nauwelijks meer hulp dan een conventionele parkeerhulp.

Als afsluiting van de show verschijnt uit het niets op het zwarte dashboard de witte aanduiding van het klimaatcontrolesysteem (links/rechts gescheiden) en het audiosysteem. Deze laatste speelt mp3-bestanden van CD-ROM's en is voorzien van een externe aansluiting voor een mp3-speler. Naar verluidt heeft het audiosysteem zelfs een FM-radio en speelt de CD-speler traditionele muziek CD's, maar dankzij alle mp3-functies zijn die niet gebruikt.

Een deel van luxe is niet te zien, maar daarmee niet minder belangrijk. De telefoon wordt gekoppeld via Bluetooth, de ruitenwissers zijn voorzien van een regensensor, de (niet meesturende) xenon koplampen hebben een lichtsensor en veel functies zijn met de stem te bedienen. De stemherkenning werkt redelijk, maar zodra de (Engelstalige) commando's langer worden, is het zaak duidelijk te articuleren. In de praktijk werkt een dergelijk systeem prettig, want de handen kunnen veilig aan het stuurwiel blijven. "Phone home" is voldoende om naar het thuisfront te bellen. Dat doet trouwens ook aan iets van science-fiction denken ...

Start your engines

De motor draait nog steeds niet. Om de show compleet te maken, wordt deze gestart met een grote rode knop links van het stuurwiel. Deze combinatie is wat vreemd: wel een sleutel, toch een startknop. Een geheel sleutelvrij systeem is prettiger en draagt bovendien bij aan het gemak en de veiligheid. In dit geval kiest Honda puur voor een spannende presentatie.



Na de druk op de knop start een geheel nieuw ontworpen 1.8 liter viercilinder benzinemotor. Deze maakt gebruik van typische Honda techniek: i-VTEC. Daarbij staat de "i" voor "intelligent" en dat maakt de krachtbron absoluut waar. Afhankelijk van de situatie past VTEC het karakter van de motor aan. Dat is zeer aangenaam, maar kan bij een korte proefrit een verkeerd beeld geven. Wanneer een kalme rijder de auto krijgt nadat een meer gehaaste bestuurder een proefrit heeft gemaakt, zal de Civic te nerveus reageren op commando's (of omgekeerd).

De Civic verblijft geruime tijd bij de redactie en kan zich daarom van beide kanten laten zien. Omdat de dienstdoende testrijder het gaspedaal van nature met een fluwelen voet beroert begint de testrit kalm. In dit geval gaat de motor voor souplesse en kan onwaarschijnlijk langzaam in zeer hoge versnellingen worden gereden.



Rijden met 60 km/u in de 6e versnelling is geen

probleem, bijna stapvoets door een woonwijk sukkelen kan in het 3e verzet. In alle gevallen is de Civic 1.8 aangenaam stil en uiteindelijk laat zich het zeldzaam lage verbruik van 6.1 liter per 100 km noteren; menig klein stadsautootje zou zich er niet voor schamen!

Maar het kan ook anders. Wanneer de Civic de sporen krijgt, reageren de 140 paardenkrachten uiterst alert. De auto reageert gaandeweg steeds feller op het gaspedaal en de prestaties zijn dan ronduit spannend. Bovendien laat i-VTEC zich hier van de sensationele kant zien: wanneer de naald van de toerenteller het rode gebied nadert, is te voelen hoe de motor de race-stand kiest en doet de Civic er nog eens een schepje bovenop. Wordt daarna op de motor geremd, is een lichte schok in de aandrijflijn voelbaar op het moment dat i-VTEC weer voor normale instellingen kiest.

Warp Drive

Ongeacht de rijstijl zijn de besturing en het onderstel afgestemd op de sportieve bestuurder. De veerwegen zijn kort en stug, de stuurbekrachtiging geeft voldoende gevoel met de voorwielen om in te kunnen schatten waar de auto toe in staat is.

Het is duidelijk merkbaar dat deze Civic exclusief voor Europa is ontworpen. Mede daarom geeft de auto vanaf het eerste moment een groot gevoel van vertrouwen. Wie de nieuwe Civic rijdt, heeft meteen het gevoel tot heel wat in staat te zijn. Dat gevoel is niet onterecht, want de wegligging is uitstekend en deze hedendaagse conceptcar schrikt niet terug voor zeer snel bochtenwerk. Dat is niet alleen leuk, maar vooral heel veilig omdat op hoge snelheid kan worden uitgeweken zonder daarna in de berm te belanden.



De rijervaring wordt compleet gemaakt door het knusse interieur waarin de inzittenden iets onderuit liggen alsof het een coupé is. Het feit dat de hendels van de achterdeuren slim zijn gecamoufleerd, dragen er aan bij dat de Civic er ook uitziet als een coupé. Het is in feite een ruime middenklasser. De ruimte voorin is riant. Op de achterbank is de beenruimte voldoende, maar laat de hoofdruimte te wensen over. De bagageruimte is fors en kan dankzij een slimme dubbele laadvloer flexibel worden ingedeeld.

Conclusie

Honda heeft een risico genomen door een auto die er uitziet als een conceptcar nu op de markt te brengen. Tussen het overige verkeer ziet deze 8e generatie Civic er uit als een auto die is ontsnapt uit de set van een science-fiction film. Het interieur doet minder aan dat van een auto en meer aan dat van een ruimteschip denken; met de nadruk op "ruimte". De bijzondere opzet draagt niet altijd bij aan de ergonomie, maar de show is een aangenaam begin van iedere rit.

De Civic beperkt zich echter niet tot show. Deze conceptcar voor vandaag verenigt alle technische, mechanische en ergonomische vindingen die Honda op dit moment te bieden heeft in één auto. De geavanceerde elektronica is niet uniek, maar wel bijzonder voor een auto in dit segment. De i-VTEC techniek geeft Civic één van de fijnste viercilinder

benzinemotoren van dit moment dankzij uitstekende prestaties zonder dat daar een hoog verbruik tegenover staat. Nu rijden met de auto van de toekomst is ook op de lange termijn een uitstekend idee. ■



Specificaties

Honda Civic (2005 - 2011) 1.8 i-VTEC Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	425 x 176 x 146 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.165 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	456 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 6300 tpm
Koppel	174 Nm @ 4300 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,6 sec.
Topsnelheid	207 km/u
Verbruik gemiddeld	6,4 l / 100 km
Verbruik stad	8,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	152 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.600,-
Prijs instapmodel	€ 19.400,-