



## Honda Insight (1999 - 2004)

### Terug naar de toekomst

Autotest | Een autojournalist komt over de vloer bij alle autofabrikanten. Bij ieder bezoek aan Honda Nederland, loerde ondergetekende met een gretige blik in het magazijn. Dat is niet door een onbehoorlijke fascinatie voor Honda-onderdelen, maar omdat achterin een loods jarenlang een bijzondere auto stond verscholen. Voor studiedoeleinden en presentaties heeft Honda een exemplaar van 's werelds eerste hybrideauto in huis. Die auto is na tien jaar eindelijk op kenteken gezet en dus gaat na even zo lang wachten een lang gekoesterde wens in vervulling: een testrit maken met de originele Honda Insight.

Welke hybride-auto was het eerste op de markt: de Honda Insight of de Toyota Prius? Beide fabrikanten claimen de eerste te zijn. De waarheid is: Toyota was eerder in Japan (en enkele andere "linksrijdende" landen) en had bovendien z'n public relations beter voor elkaar. Honda was echter de eerste om de Insight wereldwijd te verkopen.

De eerste generatie van de Insight was vooral op de Amerikaanse markt gericht en daar zijn sinds 1999 dan ook zo'n tienduizend exemplaren verkocht. In Nederland was er destijds geen wetgeving om milieuvriendelijke auto's te stimuleren en daarom was de Insight alleen interessant voor een enkele, zeer gefortuneerde milieuvriend. Volgens het RDW zijn er, in de acht jaar dat de originele Insight in productie was, welgeteld drie stuks op kenteken gezet in Nederland.



### Vormgeving

De geringe verkoopaantallen worden ook verklaard door de revolutionaire vormgeving. De gestroomlijnde Insight houdt het midden tussen een wat iel ogende hatchback en een experimentele coupé. Vooral de massieve velgen en gesloten achterste wielkasten springen in het oog. Zoals een Hummer een fout imago uitschreeuwt, is deze Insight een ronduit

opzichtige milieu-auto.

Ook het feit dat de Insight slechts twee zitplaatsen heeft, kwam de verkopen niet ten goede. De ruimte die bij een traditionele auto wordt gebruikt voor de achterbank, is bij de Insight geheel gevuld met accu's. Daar achter is een smal, maar zeer diep vak te vinden dat dienst doet als bagageruimte.



De radicale opzet maakt de belevenis anno 2009 alleen maar interessanter. Het voelt dan ook als een groot voorrecht deze bijzondere auto te mogen besturen. Het interieur geeft hetzelfde, geborgen gevoel als een Honda S2000 of CR-X: knus, maar zeker niet claustrofobisch. De bestuurder ligt iets onderuit als in een coupé en het kleine stuurwielje ligt perfect in de hand.

Het instrumentenpaneel is geheel digitaal en doet naar de huidige maatstaven even aandoenlijk aan als een science fiction film uit de jaren '80. De testauto is tien jaar oud, maar heeft in al die tijd nooit de openbare weg gezien en verkeert daarom letterlijk in nieuwstaat. Het instructieboekje is nog aanwezig, evenals de originele radio met cassettespeler.



## Hybride

De techniek is allerminst achterhaald of aandoenlijk. In het afgelopen decennium is het hybride-principe nauwelijks veranderd. De Insight is voorzien van een benzine- én een elektromotor. Wanneer de Insight remt of uitrolt, wordt de energie die daarbij normaal gesproken verloren zou gaan omzet in elektriciteit. De Insight wordt altijd aangedreven door de benzinemotor. Wanneer veel vermogen wordt gevraagd, bijvoorbeeld tijdens accelereren, springt de elektromotor bij. Op het moment dat een gewone motor meer brandstof zou gebruiken, zet deze hybride de zojuist opgewekte "gratis" energie in en blijft het verbruik laag.



Het belangrijkste verschil met de huidige generatie hybride-auto's is dat de accu-techniek sterk is verbeterd. Accu's zijn kleiner en krachtiger geworden. Daarbij heeft de Insight uit 1999 geen start/stop-systeem.



## Verbruik

Desondanks zijn zowel de prestatiecijfers als het verbruik tien jaar na dato nog steeds vooruitstrevend te noemen. Honda belooft een gemiddeld verbruik van 3.4 liter per 100 km, wat gelijk staat aan een uitstoot van 80 gram CO2 per kilometer. Dat is zuiniger dan de huidige Insight! De sprint van 0 naar 100 km/u kost exact 12 seconden en de topsnelheid bedraagt 180 km/u.

Het verschil is echter eenvoudig te verklaren: deze klassieke Insight is dankzij de geringe omvang en de gebruikte materialen (aluminium en kunststof) veel lichter (840 kg) dan de huidige generatie. Nieuwe hybrides zijn groter, bieden vier zitplaatsen en veel meer luxe.



## Rij eigenschappen

Terwijl moderne hybrides vooral extra comfort bieden dankzij de speciale aandrijftechniek, maakt de bijzondere techniek deze klassieke hybride juist heel dynamisch. Omdat de accu's in het midden van de auto zijn geplaatst, benadert de Insight het dynamische weggedrag van een sportwagen met middenmotor! De Insight stuurt licht, direct en is uitzonderlijk wendbaar. Mede dankzij de lage zit is de ervaring intens.

Omdat Honda heeft gekozen voor relatief eenvoudige hybride-techniek, volstaat een gewone handgeschakelde (vijf) versnellingsbak. Deze heeft korte schakelwegen en laat zich vlot en trefzeker bedienen.



De 1.0 liter motor loopt bijzonder mooi voor een driecilinder en presteert prima. In de praktijk is duidelijk merkbaar wanneer de elektromotor assisteert. In de stad lijkt het alsof de auto een turbomotor heeft: aanvankelijk lijkt er weinig te gebeuren, maar zodra de elektromotor bijspringt gaat de Insight er watervlug vandoor. Op de snelweg is het alsof de Insight dankzij de hybride-aandrijving precies wanneer nodig meewind heeft.

Na tien jaar stilstaan werkt alle techniek nog prima. Het beloofde lage verbruik werd bovendien probleemloos gehaald. Daarmee is de Insight alles wat ondergetekende al die tijd verwacht en gehoopt had.





## Conclusie

Er is geen twijfel mogelijk: Toyota heeft met de Prius de public relations beter voor elkaar. Maar in feite was de Honda Insight de eerste hybrideauto die wereldwijd te koop was. De eerste generatie was vooral gericht op de Amerikaanse en Japanse markt. Door de radicale vormgeving, het feit dat de auto slechts twee zitplaatsen heeft en het uitblijven van belastingvoordeel is deze eerste generatie Insight nooit in Nederland doorgebroken.

Een proefrit leert dat Honda in 1999 een auto in huis had die z'n tijd ver vooruit was. 's Werelds eerste hybrideauto presteert prima en heeft een zeer dynamisch weggedrag. Zelfs naar huidige maatstaven is het verbruik extreem laag. Helaas is deze Insight een zeldzaamheid en is het zo goed als onmogelijk om alsnog een exemplaar te bemachtigen. Kon de tijd maar even worden teruggedraaid... ■



## Specificaties

### Honda Insight (1999 - 2004) hybrid

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	395 x 170 x 136 cm
Wielbasis	240 cm
Gewicht	845 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	165/65R14

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	995 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	70 pk @ 5700 tpm
Koppel	92 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	3,4 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	80 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 30.000,-
Prijs instapmodel	€ 30.000,-