Pawel Piotrowski
23 juli 2012

Vergeten kind

In de middenklasse scoort Honda niet al te best. Op de Civic Hybrid en Insight na laten consumenten het modellenpalet massaal links liggen. Maar ook Honda zelf treft blaam. De Japanners concentreerden zich vooral op de ontwikkeling van zelfstandige hybride modellen. Dat dit ook verkeerd kan uitpakken laten de vergeten kinderen Accord en Civic zien. Aan hun lot overgelaten moesten zij zichzelf zien te redden. Toch is er een lichtpuntje. De nieuwe Civic is door moeder Honda aan de hand genomen en voorzien van eigenschappen die voor een verkoopimpuls moeten zorgen.

Toegankelijker

Om te beginnen heeft Honda het radicale design van de voorganger afgezwakt. Het futuristische uiterlijk was voor de gemiddelde consument misschien toch teveel van het goede. De ruige randen zijn afgerond en opvallende details zoals de doorlopende koplampen hebben plaats moeten maken voor klassieke exemplaren. Toch is er niet zomaar hier en daar wat weggehaald. Het unieke uiterlijk lijkt door de ingrepen slechts weinig aangetast te zijn. De carrosserielijnen zijn grofweg hetzelfde gebleven en ook de raamlijn is onveranderd. De behoudendere details hebben wel een belangrijk voordeel: de nieuwe Civic oogt een stuk toegankelijker dan zijn voorganger.

De Civic kent vier uitrustingsniveaus waarvan de door ons gereden Sport de op Ã©Ã©n na duurste is. Wanneer je alleen op de naam afgaat kun je behoorlijk gaan dwalen. Behalve een haaienvinantenne op het dak en 17 inch velgen is er weinig sportiefs te

ontdekken aan de Sport. Voor de rest is de Sport namelijk helemaal gelijk aan de overige uitvoeringen. Een andere voorbumper, dakspoiler of verchroomde uitlaatdemper zoek je tevergeefs. Voor een dikker aangeklede Civic zul je op de Type-S moeten wachten. Dat is onnodig verwarrend. Honda had er beter aan gedaan om de Sport anders te benoemen. Met sportieve looks heeft de Sport namelijk niks te maken.

Sportieve genen

De conservatievere benaderingswijze mag dan wel voor het uiterlijk positief hebben uitgepakt, het interieur heeft er onder geleden. Veel leuke details zijn geschrapt en de enigszins rommelige lijnen zijn strak getrokken. Dat maakt de Civic van binnen wellicht beter te verteren, maar ook saaier. Neem nou bijvoorbeeld de pookknop. Voorheen een leuk designgimmick, nu doodnormaal. Het kan erger. Bij de vorige Civic was het navigatiesysteem mooi ingebouwd en zat het scherm net onder de raamlijn. Dat is

vervangen door een touchscreen in de middenconsole dat nogal omslachtig bedienbaar is. Het display onder de raamlijn is behouden gebleven en geeft nu de info van de boardcomputer weer. De graphics laten te wensen over en het krasgevoelige plexiglas dat voor het scherm zit verbetert de kwaliteitsbeleving ook niet. Oplossing? Kies voor de standaard radio en neem een TomTom.

Onveranderd goed is het ruimteaanbod. Dankzij de gestrekte vorm heb je binnenin meer ruimte dan bij de concurrentie. Op de achterbank zitten ook volwassenen goed en in de kofferbak (477 liter) kun je meer kwijt dan in sommige compacte stationwagons. De klep scharniert voldoende ver omhoog en onder een klepje zit een geheim opbergvak. Voorin zitten bestuurder en passagier relatief laag in de grote stoelen met sportieve snit. Het dikke sportstuurtje ligt lekker in de hand en in het instrumentarium neemt de toerenteller een dominante positie in. Dicht tegen het stuur zit de versnellingsbakpook en op de vloer vind je aluminium racepedalen. Deze sportieve genen zitten niet alleen in de Sport, maar in elke Civic. Een keerzijde van het volumineuze koetswerk is het matige overzicht. Van achter het stuur zie je de motorkap niet en het zicht naar achteren wordt beperkt door de dubbele achteruit.

Onnodig ingewikkeld

Op het eerste gezicht lijkt het motorenpallet van de Civic er eenvoudig uit te zien. Je hebt de keuze uit twee benzinemotoren en Ã©Ã©n diesel. Wij reden met de krachtigste benzinemotor die 142pk en 174Nm levert. Wat opvalt is dat de prestaties, het verbruik en de uitstoot per uitrustingsniveau aanzienlijk verschillen. Honda heeft er namelijk voor gekozen om de versnellingsbakverhoudingen voor elke uitrustingsvariant afzonderlijk te ontwikkelen. Een ongebruikelijke aanpak die je maar zelden tegenkomt. De door ons gereden 'Sport' kreeg een wat langere overbrengingen mee. Daarmee valt de sprint van nul naar honderd met 9,4 seconden iets langzamer uit dan bij de S en Comfort. De topsnelheid ligt met 215km/h wel iets hoger en het opgegeven verbruik ook. De overbrengingen zijn zo gekozen dat het toerental van de motor in een levendig gebied wordt gehouden.

De exacte specificaties van de andere uitrustingsniveaus kun je beste in de brochure nalezen. Ze wijken behoorlijk af en zijn met logica lastig te verklaren. Het maakt de keuze voor potentiÃ«le klanten onnodig ingewikkeld. Aan de andere kant heb je meer mogelijkheden dan bij de concurrenten. Zo kun je naast de motorisering in theorie ook voor een bepaalde versnellingsbakverhouding kiezen die het beste bij je rijstijl past. De verschillen zullen in de praktijk echter minimaal zijn. Dat je dan automatisch aan een bepaald uitrustingsniveau vast zit maakt het ook niet handig. Al met al is het een nogal vreemde aanpak die geen duidelijke voordelen met zich mee brengt. Voor een relatief beperkte afzet zijn kosten noch moeiten gespaard en dat getuigt wel van de hang naar perfectie bij Honda.

Perfectionisme

Het vakmanschap en perfectionisme voel je aan de hele auto. Gedownsizede

turboblokken hebben tegenwoordig een grote aantrekkingskracht op het koperspubliek en een 'ouderwetse' atmosferische 1.8 heeft de schijn bij voorbaat al tegen. Het blok bestaat al een tijdje en is gedurende de jaren steeds verder geoptimaliseerd. De motor is zeer stil, vibreert niet en loopt zeer soepel. Je zou misschien verwachten dat de 1.8 door gebrek aan beademing 'lui' aanvoelt, maar dat is verre van het geval. Gretig klimt het blok in toeren en vanaf 3.500tpm gaat de naald nog een tik sneller richting de toerenbegrenzer. Voor een vlotte acceleratie is het ook wel noodzakelijk om de motor in de toeren te jagen. Indien je het nieuwe rijden toepast of de 'Eco' knop indrukt zul je weinig capaciteiten van het blok benutten. Jaag de motor dus vooral lekker de toeren in, de boterzacht schakelende zesbak met korte overbrengingen houdt het toerental sowieso al hoog. Bij 50km/h kun je in de zesde versnelling rijden zonder dat de motor gaat bokken. Dat heeft zijn weerslag op de geluidsbeleving en het verbruik bij hogere snelheden. Bij 100km/h draait de viercilinder 2.600tpm, bij 120km/h zelfs 3.400tpm. De beloofde 6,1 liter per 100 kilometer halen wij dan ook niet, maar een gemiddeld verbruik van 6,7 liter mag er nog steeds zijn. Veel downsize motoren doen dat niet beter.
Â
Naast de aandrijflijn voelt ook het onderstel doorontwikkeld aan. Met de Civic kun je behoorlijk sportief rijden, zonder dat de auto stoterig of oncomfortabel aanvoelt. Zijn specialiteit is het nemen van bochten. Je kunt de Civic met verbazingwekkend hoge snelheden een bocht insmijten zonder dat de banden ook maar een toon laten horen. Dat is niet alleen leuk, maar schept ook een grote vertrouwensband tussen auto en bestuurder. Vaak heb je het gevoel dat het nog wel een tandje harder had gekund, terwijl je met een andere auto al richting de berm zou glijden. In de verte deed het me denken aan de neutraliteit die ook een Porsche 911 bezit. Ook qua besturing zijn er vergelijkingen te trekken. Rond de middenstand voelt de besturing wat vaag aan, maar eenmaal ingestuurd ontstaat er een directe verbinding tussen stuur een wielen. Dat de stuurbekrachtiging het sturen iets te makkelijk maakt vergeef ik de Honda. Ondanks deze smet op het blazoen is de Civic Ã©Ã©n van de meest leuk sturende hatchbacks die er op dit moment te koop zijn. Zo leuk zelfs dat je automatisch gaat verlangen naar meer vermogen. Vooralsnog is de 1.8 met 142pk de topmotorisering, wie meer vermogen wenst zal op de Type-R moeten wachten.

Technische schoonheid

Eigenlijk is het een raadsel waarom de Civic het in Nederland niet zo goed doet. De vorige generatie was al een ruime, vlotte en leuk sturende hatchback. Dat is de nieuwe ook. De futuristische kantjes zijn er vanaf gehaald en ook het interieur is meer down to earth. Deze Honda is wellicht kwalitatief en ergonomisch geen maatstaf, maar hij weet te scoren met goede stoelen, veel ruimte en nuttige praktische vondsten. De aandrijflijn en het onderstel zijn de kroonjuwelen van de Civic. Op deze punten verslaat de Honda met gemak haar concurrenten en zo rest er eigenlijk slechts een conclusie: ware schoonheid zit van binnen. In dit geval is het de schoonheid van technisch perfectionisme. Dat daar een best fors prijskaartje aan hangt is niet meer dan logisch. Misschien is dit wel het grootste pijnpunt voor de aanschaf van een Civic. Maar zodra je er een rondje mee gereden hebt ben je verkocht. Laat dat mooie dashboard met zachte materialen maar aan de buurman over en geniet van de kwaliteiten die er echt

toe doen.

Plus

+ Technisch hoogstaande aandrijflijn
+ Vergaand geperfectioneerd onderstel
+ Ruimteaanbod en praktische vondsten

Min

- Kwalitatief geen hoogstaand dashboard
- Wirwar aan verschillende uitvoeringen
- Prijzig