Arnold van Schepen
16 december 2012

In balans

In 2003 introduceerde Honda de i-CTDI. De eerste eigen diesel van het merk bleek een klap die een daalder waard was. Honda had een ijzersterke reputatie als motorenbouwer, maar desondanks werd de eerste zelfontbrander van Honda met argusogen bekeken. De sceptici werd al snel het zwijgen opgelegd, want de pers en eigenaren waren enthousiast en de Europese 'dieselspecialisten' werden op eigen terrein verslagen. Nu, tien jaar later, staan de zaken er anders voor. Waar ooit een tweeliter nodig was, doet tegenwoordig een zestienhonderd cc motor het werk. Evenveel power, maar minder uitstoot. Nu probeert Honda voor de tweede maal een slag te slaan met de nieuwe 1.6 i-DTEC die in de Civic zijn intrede doet. Volgend jaar wordt 'ie leverbaar, maar wij voelden 'm alvast stevig aan de tand.

Met afstand de modernste

Vier jaar terug begon Honda aan de ontwikkeling van dit nieuwe dieselmotorblok. Dat was op het moment dat de 1.6 diesel van PSA / Volvo / Ford aan zijn opmars begon. De consument zat niet te springen om relatief dure en hoogvermogende tweeliter diesels met 150+ pk en 400 Nm koppel. Best lekker, zoveel power, maar het moet ook betaald worden. Een kleinere diesel is goedkoper, zuiniger en komt de driveability ten goede. Voor Honda was het ook een moment van zelfreflectie: de 'fun' en 'efficiency' van de merkwaarden raakten uit balans. De Type R's, de NSX en rappe CRX'en waren ingeruild voor rationele, hybride Civics en Insights. Het 'groene denken' heeft er zelfs tot geleid dat de nieuwe NSX met V10 het productiestadium niet heeft gehaald. Eeuwig zonde. Gelukkig heeft Honda de kritiek van de trouwe fans ter harte genomen en is het woord 'rijplezier' weer in de corporate identity gebeiteld. Althans, volgens Honda zelf. We kunnen het terugzien in de specs van de nieuwe 1.6 i-DTEC: een gezonde dosis

pk's en Nm's, en tegelijkertijd een lage CO2-uitstoot.

Als we de nieuweling onder de technische loep nemen, dan kunnen we alleen maar concluderen dat de Europese concurrentie opnieuw op achterstand is gezet. EÃ©n van de belangrijkste wapenfeiten is de mechanische weerstand van het motorblok: die is gelijk aan die van een even grote benzinemotor. Dit is een reductie van maar liefst 40%. De oscillerende massa (zuigers, drijfstangen) zijn dusdanig afgeslankt dat de secundaire balansas overbodig geworden is. Opvallend is het gebruik van solenoid injectoren, waar piÃ«zo-injectoren gemeengoed zijn. In een notendop: het draaiend gedeelte is slanker en sterker geworden. Hierdoor gaat er minder verbrandingsenergie verloren in de motor zelf en blijft er aan de krukas meer power over. En, last but not least: het blok is 47 kilo lichter dan de 2.2 diesel die nu leverbaar is.

Lekker levendig

Als we afgaan op de feiten en cijfers die Honda bij de introductie presenteerde, dan is het begrijpelijk dat de heren ingenieurs trots zijn op het nieuwe motorblok. Dat 'ie zuinig, sterk en efficiÃ«nt is, geloven we graag, maar we constateren het liever op proefondervindelijke wijze. En dat betekent rijden. We fronsen onze wenkbrauwen toch wel enkele keren in het eerste uur dat we met de Civic 1.6 i-DTEC onderweg zijn. Wat in eerste instantie opvalt, is dat het blok vanaf de start klinkt als een goeie, ouwe diesel. In de productpresentatie werd gerept over de akoestische prestaties van het blok, maar toch klinkt de dieselsound duidelijk door. Overigens niet in hinderlijke mate: bij stationair toerental hoor je het blok alleen buiten de auto, in de auto begint het blok boven de 3.500 toeren door te klinken. Op constante snelheid is het blok slechts op de achtergrond hoorbaar. Ook op lagere toeren - zeventig in zijn zes doet het blok op zijn slofjes - zal de motor niet snel beginnen te brommen.

We zijn blij verrast met de vermogensopbouw. De 300 Newtonmeters zijn vroeg paraat en het vermogen ontplooit zich vlot en gelijkmatig. De motor is geweldig soepel en sterk. Meermalen hebben we een krappe haarspeldbocht genomen waarbij het toerental in de tweede versnelling terugviel tot stationair toerental, het blok pakt dan moeiteloos op en maakt snel tempo. Knap werk van dit 1.6-je. Wanneer we in een klim moeten afremmen en terugschakelen, valt het op dat de kleine turbo snel opspoelt. Meteen na het terugschakelen is het blok weer paraat. Helaas is start-stopsysteem minder alert; elke keer als de motor start als de eerste versnelling ingelegd wordt, moet je een tikje gas bijgeven om vlot en soepel te kunnen wegrijden. Als het start-stopsysteem uitgeschakeld is, trekt de Civic moeiteloos vanuit stationair toerental weg.

Mooi in evenwicht

Honda heeft de gelegenheid te baat genomen om andere aanpassingen aan de Civic te doen. Zo is de besturing directer en zijn de rubbers van de onderste draagarmen stugger gemaakt. De benzine-aangedreven Civic die we eerder reden vonden we al prettig sturen, maar de 1.6 i-DTEC doet dat minstens zo goed. De stuurinrichting en onderstelafstelling zijn goed afgestemd op het karakter van de motor. Op lange ritten kun je lekker schakellui rijden terwijl het onderstel alle oneffenheden in de weg adequaat verwerkt. Het onderstel doet zijn werk zonder bijgeluiden te genereren, het afrolgeluid van de banden voert de boventoon. De rechtuitstabiliteit en feedback via het stuurwiel zijn bovengemiddeld goed. We reden de Civic in Zuid-Frankrijk en hebben daar behoorlijk kilometers kunnen maken over bochtige bergwegen met plaveisel van gevarieerde kwaliteit. De Civic laat zich niet snel van zijn stuk brengen door pokdalige wegen, de auto blijft strak op koers. Door de ranke A-stijlen is het overzicht naar voren

prima, in combinatie met de communicatieve besturing is de Civic nauwkeurig te plaatsen in het betere bochtenwerk.

Omdat Honda ook de versnellingsbak aan een afslankkuur heeft onderworpen is het totale gewicht voor de vooras met 54 kilo geslonken. Het is in de Civic dan ook een hele opgave om op de openbare weg onderstuur op te wekken, feitelijk lukt je dat alleen op nat wegdek. Als je op droog wegdek tegen de onderstuurgrens rijdt, zal de achteras als eerste beginnen te protesteren. De Civic is uitgerust met een semi-onafhankelijke achteras die zijn werk meer dan uitstekend doet, maar wanneer je tot het uiterste gaat in het betere bochtenwerk, dan verliest het binnenste achterwiel af en toe het contact met de weg. Maar dan hebben we het over bochtsnelheden die zelfs de sportief ingestelde bestuurder hoog genoeg zijn. Als je in een dergelijke situatie plotseling gas lost, of remt, dan doet de Civic geen rare dingen. Al met al speelt de Civic zijn gewichtsvoordeel goed uit: de grenzen van het onderstel liggen voor een C-segmenter ver weg en op het grensbereik blijft de Civic voorspelbaar.

De rit uitzitten

Het interieur van de Civic is een van de ruimste in zijn klasse, de sportieve snit van het exterieur is aan de binnenkant doorgezet. Je merkt het aan de rijpositie: je zit relatief diep achter het compacte, dikke stuur en de versnellingspook ligt lekker binnen handbereik. Het interieur is op een positieve manier afwijkend, maar ten opzichte van de vorige Civic is het dashboard een stuk conventioneler. In de gemiddelde Europeaan is dat een stuk ergonomischer, maar na een dagje sturen met de Civic heb je de geheimen van dit dashboard ook wel ontrafeld. Het radio- en navigatiesysteem valt wat uit de toon. Door het dubbel-din formaat ziet het er erg aftermarket uit, daar staat tegenover dat het mooi geÃ¯ntegreerd is met het beeldscherm van de boordcomputer, naast de snelheidsmeter. De navigatie-instructies die in dat scherm worden getoond, zijn een stuk duidelijker.

De stoelen in onze test-Civic waren bekleed met grijs leer, het contrasteert mooi met de Milano-rode lak, maar het leer is tamelijk glad. Bovendien staan de stoelzittingen erg vlak en er is geen mogelijkheid om ze te kantelen. Aanvankelijk leken de zittingen ook aan de korte kant, maar dat blijkt in de praktijk mee te vallen. Voor mensen die wat langer van stuk zijn en die de Civic 1.6 i-DTEC op hun shortlist hebben staan, is het raadzaam om een wat langere proefrit te maken. De ruimte achterin is geen reden om de Civic te laten staan: hoofd- en beenruimte zijn bovengemiddeld. Met het hele gezin naar Frankrijk is geen probleem in deze auto. Op de lange afstand is 'ie comfortabel, stil en zuinig. Zonder de Eco-modus te gebruiken, haalden we 5,2 liter. En dat met een rijstijl die meer op rijplezier dan efficiency is gericht. Keurige waarde.

De balans opmaken

Honda's nieuwe 1.6 i-DTEC is een fraai staaltje motorenbouw waar het merk terecht

trots op is. Met dit blok is de Civic net zo dynamisch als de 2.2 i-DTEC, maar wel een stuk lichtvoetiger. Bovendien is het niet moeilijk om keurige verbruikscijfers te halen. Er is echter een grote 'maar': de CO2-uitstoot is 94 gram en dat maakt deze Civic tot een 20% bijteller. Van die 94 gram valt weinig meer te schrappen door aanpassingen aan de carrosserie en het onderstel door te voeren. Met wat minder vermogen en koppel zou de uitstoot best kunnen dalen, zonder het rijplezier tekort te doen. Maar de Japanse ingenieurs willen daar - voorlopig - nog niet aan. Hierdoor slaat de balans voor de Nederlandse markt net even teveel door naar de 'fun', terwijl Honda heel goed een 14% bijteller in het C-segment kan gebruiken. Wellicht dat Honda een slag kan slaan door de Civic 1.6 i-DTEC scherp in de markt te zetten, waardoor de absolute bijtelling in euro's gunstiger uitvalt dan zijn concurrenten. Voor leaserijders die van een lekker potje sturen houden is de Civic het overwegen meer dan waard. Aan de Civic ligt het in elk geval niet. Nog even afwachten tot april, dan maakt de importeur de prijzen bekend.

Plus

+ Levendige, soepel motor
+ Weggedrag
+ Verbruik

Min

- Traag start-stopsysteem
- Vlakke stoelzittingen