



Dennis van 't Kruis
26 oktober 2007

© Rijtesten.nl

Niet rijden maar voelen

Het Nederlandse verkeer is ernstig verkouden. De symptomen zijn stilstaan in de file, voor de brug en bij het verkeerslicht. Betalen voor bezit, gebruik en parkeren. Beducht zijn voor flitsers, lasers en trajectcontroles. Mislukte maatregelen van Maij-Weggen, Jorritsma en de rest. Concentreren, spiegels controleren en anticiperen op motoren, brommers en fietsers. Je zou bijna denken dat autorijden niet leuk meer is, gelukkig is er een groot verschil tussen autorijden en verkeersdeelnemen. Er is dus een behandeling mogelijk, dus daarom op doktersadvies: Neem een auto zoals de Civic Type R en bel me over een week.



© Rijtesten.nl

De eerste blik

De komst van de nieuwe Civic was een sensatie. Op de IAA in Frankfurt, op 15 september 2005, toonde Honda zijn nieuweling. In een keer werd duidelijk dat een auto als de Renault Megane eigenlijk nog best bescheiden gelijnd was. Om maar te zwijgen van de rest. De Civic was bijna exact hetzelfde als het concept dat zij eerder in datzelfde jaar al toonden. Het is een auto die vol zit met details en vormen. De doorlopende lichtpartijen, de scherpe deurhendels in de voorzijde, de driehoekige uitlaten. Deze auto loopt gewoon over van originele designvondsten, die de auto zijn futuristische uiterlijk geven. Inmiddels zijn er al ruim 5000 Civics verkocht, waarvan meer dan de helft in het huidige jaar.

De komst van de Type R liet vervolgens tot maart 2007 op zich wachten. De uiterlijke verschillen met de normale broeder zitten voornamelijk in de extra skirts en spoilers.

Honda Civic 2.0i-VTEC Type R

De spoiler achterop het raam ontrekt redelijk veel zicht aan de bestuurder, omdat hij pontificaal aanwezig is in de achteruitkijkspiegel. Ook zijn bij de R de zwarte kunststof beschermdelen aan de onderzijde en op de zijschermen in de kleur van de rest van de auto meegespoten. Dat feit alleen al maakt een wereld van verschil. Een ander fraai staaltje is de kleur van de testauto. Vaste lezers weten dat deze auteur geen liefhebber is van zilvergrijze auto's. Anno 2007 rijden er al zoveel auto's rond met die kleur dat het gewoon niet leuk meer is. Toch was de eerste blik op de testauto genoeg om te zeggen dat ook deze kleur (Alabaster Silver Metallic) zeer fraai is op de Type R. Het geeft de auto wat rust in het design. De drie andere kleuren die beschikbaar zijn Milano Red, Nighthawk Black Pearl en Deep Bronze Pearl. De rode variant geeft de auto vooral een agressieve uitstraling, de twee donkere kleuren verstoppen eigenlijk de details iets te veel. De standaard 18 inch 7-spaaks velgen zijn bescheiden van design, maar complementeren de auto perfect. En dat heeft Honda goed voor elkaar, want er zijn concurrenten te vinden die met een druk lijnenspel in een auto proberen te imponeren, maar daar juist jammerlijk in falen.



Praktisch in de praktijk

“Vandaag is rood...” is het eerste wat je te binnen schiet als je het interieur aanschouwt. Al vergeet je dan wel dat de kleur zwart bijna net zoveel voorkomt. Bij de eerste keer instappen, mag je er eerst voor zorgen dat de stoel voldoende naar achteren staat om goed te kunnen plaatsnemen. De wangen van de rugleuning zijn van een dermate groot formaat, dat de tussendoorgang redelijk beperkt is. Het zijn diezelfde stoeldelen die ook bij het uitstappen voor een extra obstakel zorgen. Het zijn geen ideale stoelen als je een beetje forser bent gebouwd. Want dan zit je meer 'op' de wangen aan, dan dat je er tussen zit. Bij lange ritten kan dit voor wat rugklachten zorgen. De rugleuning kan niet traploos versteld worden waardoor de ideale zitpositie zich moeilijk laat vinden. Het feit dat de zitting ook erg hard aanvoelt, maakt het er niet comfortabeler op. Pas op het moment dat je een beetje gaat beesten met de auto, ga je de stoelen steeds meer waarderen. Want dan is de zijdelingse steun optimaal. Het

Honda Civic 2.0i-VTEC Type R

maakt simpelweg niet uit hoe hard je een bocht doorgaat. Het vertrouwen dat de stoel je geeft, laat je de volgende keer nog iets harder door die bocht gaan. Toch was er een puntje van kritiek te vinden: de klep van de armsteun, met daaronder wat opbergruimte voelt niet bepaald stevig als hij open is. Van links naar rechts blijkt deze flink wat speling te hebben. Hierdoor rijzen wel wat twijfels omtrent de duurzaamheid van dit onderdeel.

De Type R heeft ook een praktische kant. De beide voorstoelen hebben een walk-in systeem waardoor een ruime instap ontstaat. Achter een chauffeur van 1.80m heeft een passagier ruim voldoende beenruimte. Onder de achterbank is er, net als bij de Honda Jazz, ruimte voor tassen of andersoortig klein bagage. De kofferbak is met 485 liter groter dan die van de meeste van zijn concurrenten. De bagageruimte laat zich nog vergroten tot 1245 liter als de achterbank wordt omgeklapt.

Het dashboard wijkt op details af van de normale Civic. Het meest opvallende is dat de steel van de pook, nu een lederen jurk aan heeft. Bij de andere Civics is dat een aluminium steel die vanuit een ronde bal het interieur insteekt. Kenners zullen ook de zeer bescheiden vermelding 'i-VTEC'™ vlak boven de tekst 'Type-R' naast de digitale kilometerteller, aanwijzen als aandachtspunt. Zodra de toerenteller de 6.000 tpm bereikt gaat daar simpelweg een klein rood lampje branden, om aan te geven dat de tweede nokkenas is begonnen met zijn werk. Meer daarover hieronder.



© Rijtesten.nl

Niet nerveus

Een van de eerste dingen die zich aan het begin van de testperiode voordeed was een hardnekkige file op de ring van Amsterdam. Direct een soort van vuurproef, want in andere autogerelateerde media wordt gesproken over de nervositeit van de motor in de Type R. En die eigenschap heeft de motor ook, echter de koppeling is licht genoeg en grijpt niet te plotseling aan, dus in de file is de Civic prima te controleren. Gewoon normaal met het andere verkeer 'meerrollen' is in principe ook prima te doen. Op de snelweg en eenmaal in de hoogste versnelling hoef je eigenlijk niet meer terug te schakelen. Bij vrijwel elk toerental pakt het blok probleemloos op. Echter bij een normale manier van rijden, begint de spijkerharde afstelling van het onderstel echt op te vallen. Elk kuiltje, elke kiezel, elke oneffenheid in de weg wordt doorgegeven aan de inzittenden. Als je over een mier rijdt, kun je voelen welk geloof hij aanhangt. Op lange ritten kan deze eigenschap het aanwezige comfort te niet doen. Tegelijkertijd laat het

motorblok zich ook horen, bij 120 km/h draait deze 3.700 tpm en is opvallend aanwezig. Voor het comfort hoef je deze auto echt niet te kopen. Je gaat bijna verlangen naar de sportknop die Opel in de Astra heeft geplakt. In die auto kun je doormiddel van een simpele druk op de knop het onderstel strakker of juist wat comfortabeler maken. Het zou van de Type R iets meer een allemansvriend kunnen maken.

Deze pijnklachten verdwijnen als sneeuw voor de zon, als je een beetje gas geeft. De acceleratie tot ongeveer 6.000 tpm is al indrukwekkend genoeg. Maar daarna neemt de tweede nokkenas het over, en schiet de naald van de toerenteller twee keer zo snel naar het rode gebied. De manier waarop de snelheid wordt opgebouwd is werkelijk waar verbazingwekkend. Het duurt slechts 6,6 seconden om naar de honderd kilometer per uur te knallen. Het geluid dat daarbij geproduceerd wordt is niets minder dan verslavend. Boven de 6.000 tpm klinkt alsof je in de formule 1 auto rijdt. Het maximale vermogen van 201 pk wordt bereikt bij 7.800 tpm en omstreeks 5.600 tpm heb je het optimale koppel van 193 Nm te pakken. Het leuke aan deze motor is dat toeren maken zijn grootste hobby is. Dat de Type R niet alleen een grote bek heeft, maar ook grote daden is te merken als je op snelheid een bocht omgaat. Dan blijkt dat er ongelooflijk veel grip voor handen is. Zoveel zelfs dat, terwijl de snelheid op een klaverblad alsmaar hoger wordt, de banden zich geen moment laten horen. En die blijven ook stil als je de grens gaat opzoeken. De stuurbekrachtiging doet ook zijn werk, maar laat heel veel over aan de bestuurder. Dat geeft op hoge snelheid en tijdens het snelle bochtenwerk ook weer een extra stukje vertrouwen. Dit merk je ook vooral tijdens het inparkeren, want dan moet je iets harder werken dan normaal.

Als je een beetje je best doet, kun je met de Type R een redelijk brandstofverbruik krijgen. Tijdens de testperiode hebben we echter weinig moeite gedaan om zuinig te rijden. Als je dergelijk materiaal onderhanden neemt, dan moet je wel goed gasgeven. Zuinig rijden doen we wel weer als we wel weer met een familiewagen. Het gevolg was dat we in 681 kilometers ruim 81 liter dure brandstof door de cilinders heen hebben gejaagd. De fabriek geeft een verbruik op 9,1 liter per 100 km. Het gemiddelde testverbruik ligt iets hoger op 12 liter per 100 km. Dat is fors, maar de lol was er wel

naar.



Overdonderend

Als je de optie- en de prijslijst doorleest dan valt op dat deze auto alles standaard meekrijgt. Met uitzondering van het DVD-navigatie systeem (t.w.v. â,- 3.600) zit alles er gewoon op en/of aan. Zonder dat systeem krijg je nog â,- 5 wisselgeld terug als je met â,- 35.000 naar de Honda gaat. Dat is echter wel exclusief de kosten voor het rijklaar maken en de wettelijke verplichte kosten van in totaal â,- 545. De testauto kost compleet â,- 39.141.

â€˜Niet rijden maar voelenâ€™™ is een zin die letterlijk vanuit de brochure is overgenomen en die accuraat omschrijft hoe deze auto rijdt. Als je de brochure zou lezen en je ziet die zin staan, dan zou je kunnen denken dat het uitspraak is die bedacht

Honda Civic 2.0i-VTEC Type R

is door een marketingmannetje die de auto moest aanprijzen. Maar als je deze Civic een beetje de sporen geeft, dan merk je al snel dat je volledig wordt meegezogen in de orgie van snelheid, G-krachten en overdonderend geluid. Objectief kun je veel punten opnoemen om de Type R niet te hoeven kopen: bij normaal gebruik is het een oncomfortabele auto met betonnen stoelen en een flinke dorst. Maar dan ga je voorbij aan het feit waar deze auto voor bedoeld is. En dat is gewoon weer plezier krijgen in het autorijden.

Plus

- + Zeer snel
- + Uitstekende wegligging
- + Verslavend motorgeluid

Min

- Keihard geveerd
- Moeilijk in- en uitstappen door wangen van stoel
- Iets te hoge zitpositie