



Bjorn Blokzijl
30 december 2015

One of a kind

In de markt van de hot hatches zijn maar een paar fabrikanten serieus actief. Natuurlijk de Duitse drie, maar ook Peugeot en Renault spelen een rol van betekenis in dit segment. Outsider is Honda. Hoewel we lang hebben moeten wachten op een echte hete hatchbackversie van de Civic, komen de Japanners nu met een nieuwe Type R. Nog steeds is de auto voorwielaangedreven, maar de befaamde atmosferische motor is overboord gegooid. Het resultaat is 310 pk en een alles behalve conventioneel uiterlijk. Men wil met de auto een statement maken en een vaste plaats in het segment innemen.



Potentieel onthullend

Wie met veel pk's onderweg wil zijn, maar niet van uiterlijk vertoon is, moet de Honda zeker links laten liggen. Bijna geen Ã©n stukje plaatwerk is ongemoeid gelaten om te laten zien dat je niet zomaar met een Civic te maken hebt. Honda is met de middenklasser actief in het WTCC - het toerwagenkampioenschap waarin ook Tom Coronel al jaren rijdt - en het lijkt alsof de race-Civic is ontdaan van de stickers en is voorzien van een normaal interieur. Vooral de enorme achterspoiler springt direct in het oog. Daarbij zijn overal kleine spoilertjes, skirts en luchtin Ã©n-uitlaten te vinden. Subtiel is het niet, maar het laat wel zien waar deze auto toe in staat is. Ten opzichte van zijn voorganger is het een verschil van dag en nacht. Was die auto van het type 'wolf-in-schaapskleren', de nieuwste generatie heeft geen kostuum aangetrokken om het potentieel te verhullen. In het straatbeeld valt de auto op tussen het saaie blik en krijgt hij wisselende reacties. De Ã©n vindt hem geweldig, de ander hekelt zijn opzichtige uiterlijk. De auto maakt de tongen los en daardoor staat de Civic wel echt op de kaart. DÃ©t hebben de Japanners maar mooi bereikt.



Vandaag is rood....

Binnenin is het standaard interieur niet ongemoeid gelaten. De knalrode stoelen en dito gordels springen direct in het oog. Zo goed als de stoelen eruit zien, zo zitten ze ook. Op lange rechte stukken zitten ze behoorlijk comfortabel, maar in snel genomen bochten is er veel zijdelingse ondersteuning. Dat de hoofdsteunen geïntegreerd zijn in de stoelen, merk je niet. Ook voor langere bestuurders vindt het hoofd een veilige plek. Het is niet gebleven bij enkel een andere set stoelen en gordels. De pookknop werd vervangen door een compact, aluminium exemplaar. Ook het stuurwiel is kleiner van formaat. Hierdoor is de grip wat prettiger en is elke stuurbeweging net wat directer. Als echt autosportmerk heeft Honda ervoor gekozen centraal een toerenteller te plaatsen. De snelheid is enkel digitaal af te lezen op het schermje recht voor de bestuurder. Op het scherm daar rechts van, zijn de gegevens over de auto af te lezen. Rijd je in de '+R-stand' - waarover later meer - dan is onder andere zichtbaar hoeveel druk de turbo geeft en welke G-krachten er op je werken. Het ontwerp van het dashboard is anders dan anders en vraagt wat gewenning. Toch zit bijna alles waar je het verwacht.

Honda Civic Type R GT

Helaas is de kwaliteit van de gebruikte materialen niet overal even goed. Bovenop het dashboard is een kunststof gebruikt met een prettige look en touch, maar aan de zijkant van de middenconsole vind je keiharde plastics. In een auto met het prijskaartje van deze, mag je meer verwachten. Positief is de gebleven binnenruimte. Ondanks de forse voorstoelen, kunnen achterpassagiers nog redelijk ruim zitten. In de kofferruimte is net geen 500 liter beschikbaar. Heb je toch nog meer ruimte nodig, dan laat de achterbank zich volledig vlak neerleggen. Hierdoor ontstaat een balzaal van liefst 1.427 liter.



Stilletjes verlangen naar vroeger

Jarenlang was het paradepaardje van Honda een atmosferische tweeliter motor. Deze was in verschillende varianten leverbaar, waaronder in de S2000 en de Civic. In de laatste had hij 201 pk, wat vrij komt bij 7.800 toeren per minuut. De nieuwe Civic Type R heeft ook een tweeliter in het vooronder, maar nu met een turbo en liefst 310 paarden op de voorwielen. Hoewel het toerental wat lager ligt, is een waarde van 6.500 toeren

Honda Civic Type R GT

per minuut voor een modern turboblok aan de hoge kant. Niet alleen qua maximum vermogen gaat de Civic er op vooruit, ook het koppel steeg aanzienlijk. Had hij ooit 193 Nm beschikbaar, nu is dat met 400 Nm meer dan het dubbele. Extra fijn is dat dit veel eerder beschikbaar is. Dit maakt dat het karakter van de auto nog opzwepender is dan alle voorgaande Civic Type R's, maar wel minder uitdagend. Dankzij het relatief vroeg vrijkomende vermogen, gaat hij in slechts 5,7 seconden naar de 100.

Om dit te bereiken kun je niet - zoals 'vroeger' ver doortrekken, maar moet er geschakeld worden. Dit is geen straf met de uiterst precies en direct schakelende zesbak. Honda claimt de kortste schakelwegen te hebben in deze klasse en wij geloven het zonder twijfel. Bij volle acceleratie ploft en knalt het vanonder de Civic. Gelukkig is dit echt het geluid dat hij produceert en is het niet versterkt door de speakers. Na een rondje in de snelste Civic, maar dan van 8 jaar oud, verlang je echter toch terug naar die jankende viercilinder die je tot het uiterste moet drijven om alles eruit te knijpen. Waar vind je nog een blok waar je met gemak doortrekt tot over de 8.000 toeren? Het geluid dat hij daarbij produceert geeft kippenvel, elke keer weer. Het vergelijk met de nieuwe is hetzelfde als die van de huidige Formule 1 met die van een aantal jaren terug: de geblazen motor is sneller, meer bij de les op een laag toerental en zuiniger, maar het spektakelgehalte is bij de oude motor net wat hoger.



Puur rijplezier

Wij durven het wel aan om te zeggen dat de nieuwe Civic Type R op dit moment de enige hot hatch is die puur gericht is op zoveel mogelijk rijplezier en zo snel mogelijk van A- naar B te rijden. Het onderstel is in de normale stand al verre van zacht. Hoewel hij kleine oneffenheden wel wegwerkt, stuitert hij over drempels. Druk je de '+R-knop' in, dan wordt de demping en vering direct ultrastijf. Ook de besturing en gasrespons worden directer. Op de openbare weg is deze stand alleen prettig als de ondergrond geheel geïkënd is. Zelfs klinkers lijken springschansen. In deze modus openbaart de auto zich als een echte racer. Eerder dit jaar reden we met de 308 GTI. Met 270 pk blijft hij wat achter op de Civic en ook op koppel moet hij zijn meerdere erkennen in de Japanner. Voor dagelijks gebruik is hij uitermate geschikt, waarbij je bij de Honda behoorlijke concessies moet doen op het gebied van rijcomfort.

Op het circuit staat de Peugeot zijn mannetje, maar de Civic overtreft hem ruim. Dit blijkt uit de recordtijd die hij onlangs zette op de befaamde Nordschleife. Op de openbare weg is het enorme vermogen op enkel de voorwielen niet volledig te

Honda Civic Type R GT

gebruiken. Zeker op nat wegdek moet je uiterst voorzichtig omspringen met het rechter pedaal. Al snel slaan de wielen door en heb je zelfs in de derde versnelling nog kans op wielspin. Aandrijving op alle wielen zou een oplossing kunnen zijn, maar dat maakt de auto minder extreem. Remmen doet de auto uitermate goed. Dankzij de forse Brembo's staat de auto in no-time stil.



Beste hot hatch

In de markt van snelle hatchbacks is de Honda Civic Type R een vreemde eend in de bijt. In alles valt de auto op. Dit begint al bij het extreme uiterlijk, waarbij alle aanpassingen - zoals roosters, spoilers en openingen in de carrosserie - enkel gericht zijn op het sneller maken van de auto. Ook vanbinnen onderscheidt de auto zich van de massa. Puur kijkend naar wat de auto biedt, kunnen we stellen dat de Civic Type R de beste hot hatch is op dit moment. Zeker als de dagelijkse, comfortabele inzetbaarheid niet in frage is. Hiervoor moet je wel flink de portemonnee trekken. In de uitvoering zoals wij hem reden, kost hij 46.890 euro. Voor dat geld zit hij goed in zijn spullen, zoals de fraaie wielen, rode accenten op de carrosserie en de erg fijne stoelen. Maar toch

Honda Civic Type R GT

koop je voor dat geld een hoop andere auto's die wat minder extreem zijn. Toch kan de Honda zijn hoge prijs verantwoorden. Ten opzichte van de concurrentie kost hij het meest, maar biedt hij ook ongetwijfeld het meeste plezier.

Plus

- + Pure, extreme hot hatch
- + Fantastisch rijgedrag
- + Extreem uiterlijk...

Min

- ...dat niet bij iedereen in de smaak valt
- Je mist het hoogtoerige karakter van zijn voorgangers
- Matige materialen in het interieur