



Arnold van Schepen  
11 oktober 2012

## Happy met hybrid

Voortschrijdend inzicht. Dit fenomeen was de aanleiding voor de aanpassingen die de Honda Insight kortgeleden onderging. Hij werd onderworpen aan een verjongingskuur waarbij nieuwe technische inzichten, gebruikerservaringen en belastingwetgeving leidend waren. Dat resulteerde niet in een major overhaul van de Insight, maar in subtiële finetuning waardoor de auto in ons land wegenbelastingvrij blijft, 99 gram CO<sub>2</sub> uitademt en gemiddeld 4,3 liter per honderd kilometer verbruikt. Die belofte maakt schuld, dus verbleef een Insight in Executive-trim een week ter redactie om 'm aan een uitgebreide rijtest te onderwerpen.



## In lijn

Met de komst van de nieuwe Civic en CR-V viel de Insight uiterlijk een beetje uit de toon en Honda heeft de gelegenheid te baat genomen om de snoet van de Insight bij te punten. Het ontwerp van de grille is bijgepunt en het Honda-embleem is wat prominenter aanwezig. Een etage lager zien we dat de obligate led-dagrijlichten, de knipperlichten en de mistpitten voortaan in één cluster zitten. De carrosserie is ook aangepast om de luchtweerstand verder te minimaliseren. Aan de achterzijde is op het eerste gezicht niets gewijzigd, maar de erkende autospotter zal zien dat het achterspoilertje in de gedeelde achterraut wat afgeslankt is. De afdekkap van de ruitenwissermotor is eveneens iets ranker geworden. Dat neemt niet weg dat het zicht in de binnenspiegel nog altijd zo zo blijft. Binnenin zijn de wijzigingen evenmin ingrijpend; Honda heeft het ontwerp van de hemel herzien waardoor met name de achterste inzittenden meer hoofdruimte krijgen. Om diezelfde reden is ook de zitting

# Honda Insight 1.3 i-VTEC Executive

van de achterbank lichtjes aangepast. Weinig spannends allemaal, de meest ingrijpende, en belangrijke, wijziging is te vinden onder de motorkap: de motor, de versnellingsbak en de airco werken efficiënter om een lager verbruik te realiseren. In de Trend-uitvoering stoot de Insight 96 gram CO<sub>2</sub> uit, in de luxere uitvoeringen is dat 99 gram.



## Weg met de weerstand!

Aan de Duitse ingenieur Wunibald Kamm hebben we de Kamm-tail te danken, de carrosserievorm met de vorm van een afgekapte druppel. Deze vorm is in aerodynamisch opzicht weliswaar het meest efficiënt, maar wordt vanuit esthetisch perspectief weinig gewaardeerd. Het is voor autofielen reden om hybrides bij voorbaat al te verafschuwen. En het is tevens de reden dat de Insight immer vergeleken wordt met de typische hybride, de Toyota Prius. Maar laten we wel wezen: de Toyota Prius

# Honda Insight 1.3 i-VTEC Executive

Il lijkt net zoveel op de oorspronkelijke Honda Insight uit 1999 (u weet wel: die met de afgedekte achterwielen) als de huidige Insight daarop lijkt. Met dit verschil dat de huidige Insight en Prius vijfdeurs auto's zijn. Mooi of niet, het is een probaat middel tegen luchtweerstand. Om de rolweerstand te verkleinen monteert Honda niet al te grote wielen: 16 inch. Links op het dashboard vinden we de bekende groene Econ-knop die zijn eigen strijd tegen onnodige weerstand voert. Het grootste effect van deze knop voel je zodra je het gaspedaal intrapt, de respons is indirect, de eco-indicator in de snelheidsmeter wordt aanzienlijk gevoeliger en de airco gaat in de eco-stand werken. Op zomerase dagen dat de airco zijn dankbare werk verricht kun je de Econ-knop beter onberoerd laten, de besparing weegt dan niet op tegen het genot van koele, gefilterde lucht.



Typische hybride?

Honda heeft de Insight in de markt gezet als betaalbare tegenvoeter van de Prius, en om betaalbaar te zijn moeten er concessies gedaan worden. Bij het instappen krijg ik even een dÃ©jÃ -vu: bij het loslaten klinkt het portier blikkerig. Hetzelfde als bij de Accord. Maar dat was toen allesbehalve reden tot zorg of kritiek. De stoelen van de Insight hadden wel hetzelfde als die van de Accord mogen zijn. Ze zitten prima, zijn goed instelbaar, maar een iets langere zitting zou voor langere bestuurders waarschijnlijk niet onprettig zijn. Hoewel het dashboard bij de update onderhanden genomen is, is het nog wel van een minder kostbaar materiaal gemaakt, evenals de deurbekleding. Het is hard en zwart, maar eveneens geheel piep-, kraak-, en rammelvrij. En daar gaat het in eerste instantie om. Maar de verchromde ringen rondom de luchtroosters en het streepje alu-look geven toch wat jeu aan het interieur. Het ontwerp van het dashboard is overigens niet gewijzigd. Aanvankelijk lijkt het heel onoverzichtelijk, maar na een uurtje rijden merk je dat je de gewenste informatie in een oogopslag kunt aflezen. Gewoon een kwestie van gewenning. Alleen de digitale snelheidsmeter is niet ideaal gepositioneerd, hij verdwijnt - afhankelijk van de stoel- en stuurafstelling - enigszins achter de stuurwielrand.

Je went snel aan het rijden met de Insight. Omdat de elektromotor de krukas aanzwengelt, komt de benzinemotor geruisloos in beweging. En als 'ie eenmaal loopt, is het blok mooi stil en trillingsvrij. In tegenstelling tot de Prius kun je de Insight niet in een EV-modus forceren, daarover beslist de techniek. Vanuit stilstand rijdt de Insight altijd weg op de benzinemotor en vervolgens besluit de techniek of de elektromotor assisteert of de aandrijving volledig voor rekening neemt. Van het wisselen en combineren van de benzine / elektrische tractie voel je helemaal niks, het systeem is erg verfijnd. Bovendien blijft de aandrijflijn zalig stil, je rijdt soepeltjes en stilletjes over 's Heeren wegen. Dat komt ook omdat de Insight er op een of andere manier in slaagt om je gemoedstoestand te beÃnvloeden, de Insight rijdt erg relaxed. Pas als de verkeerssituatie er om vraagt, zoals bij een vlotte inhaalactie, toont de motor zich van zijn luidruchtige kant: boven de 4.000 toeren klinkt de motor nadrukkelijk door in het interieur. Dat is ook een beetje de keerzijde van de CVT: met wat minder toeren en wat meer assistentie van de elektromotor zou de inhaalklus met 3.000 toeren even snel geklaard zijn.



## Plezier en ergernisjes

Pas na een halve week rijden met de Insight dringt het besef door dat we de hele tijd in de Econ-stand gereden hebben. De verbruiksmeter, die na het tanken behoorlijk secuur blijkt, geeft een doorsnee verbruik op van 5,2 liter per honderd kilometer, oftewel 1 op 19. Op zich een nette waarde, maar wel bijna een liter meer dan de folder beloofde. Maar de Econ-functie laat zich eenvoudig uitschakelen en de versnellingsbak is niet voor niets voorzien van een S-stand met schakelflippers. Zodra je de pook in de S klikt, springt het toerental circa 1.000 toeren omhoog en assisteert de elektromotor dat het een lieve lust is. De Insight verandert op slag in een vlot rijdende auto. Je merkt dan meteen dat het merk zijn sportieve roots in het geheel niet uit het oog verloren is. Uiteraard verandert de Insight niet plotseling in een semi S2000, maar de onderstelafstemming en de stuurinrichting zijn dik in orde. De opmerking uit de vorige rijtest dat het stuurwiel iets meer weerstand mag hebben, laten we staan. Maar van de

nadeinende achteras is niets meer te merken. Ondanks de aanwezigheid van een zwaar accupakket legt de Insight slechts 1.176 kilo in de schaal.

De Insight leent zich prima voor dag-in dag-uit forensen op de A2, maar ook op leuke wegen in de Alpen kun je je nog prima vermaken in deze auto. De kofferruimte is van het type praktisch, quadratisch, gut. De laadvloer ligt om begrijpelijke reden wat hoger, de ruimte is mooi vierkant van vorm en slikt minimaal 339 liter. De achterbank is in delen neerklapbaar waarmee de laadruimte tot 1.017 liter vergroot kan worden. De ruimte op de achterbank is inderdaad wat groter geworden, twee personen van 1,75 kunnen prima achter elkaar zitten, maar dan wordt het wel woekeren met hoofdruimte achterin. Een huishouden met opgroeiende kinderen hoeft de Insight niet te laten staan, of er moet een machtige groeistuij voorzien worden. Er ligt juist een nadeel op de loer bij kids die in zitjes vervoerd worden, de gesp van de gordel ligt vrij diep in de zitting van de bank waardoor de gordel zich lastig laat vastklikken, zeker bij de standaardmaat kinderzitjes. Bovendien is het oppassen geblazen wanneer het kroost eigenhandig in- en uitstapt: door de vorm van het achterportier (in het bijzonder het vaste ruitje) is het portier vrij lang. Met de kenmerkende kinderlijke onoplettendheid wordt er zo een deuk in een andere geparkeerde auto gedrukt.



## Een echte Honda

Je moet even verder kijken dan je neus lang is om de kwaliteiten van de Insight te ontdekken. Voor Honda is groen niet louter de kleur van chlorofyl, maar ook van een startlicht. Het groene licht dat Honda enkele jaren terug zag, was niet dat wat de fans van het merk voor ogen hadden. Honda staakte zelfs de ontwikkeling van de nieuwe NSX. De Insight is de vrucht van een deze filosofie, maar aan de onderstelafstemming merk je dat het Honda zijn sportieve historie daardoor niet verloochend heeft. Rijplezier, wegligging en comfort zijn niet ten koste gegaan van extreme besparing. Na een weekje plezierig, maar vooral relaxed toeren over snel- en binnenwegen concluderen we dat de Insight zeker een zuinige en allesbehalve een saaie auto is.



## Plus

- + Comfortabel en stil
- + Prima wegligging
- + Praktische bruikbaarheid

## Min

- Zichtbaarheid snelheidsmeter
- Zicht door achterraut
- Stoelzittingen voor lange personen wat kort