Wilbert Huls
29 augustus 2014

De underdog

Compacte middenklasse, stationwagon en diesel. Het is een combinatie die onder leaserijders niet meer weg te denken is. De strijd in dit segment is misschien wel Ã©Ã©n van de belangrijksten om je merk te laten floreren. Logisch dus dat Honda met zijn Civic Tourer aan de start verschijnt. Er is echter Ã©Ã©n groot probleem: de 14%-kopgroep met de Octavia Combi, 308 SW, V40 en Leon ST heeft de rest direct bij de start al op grote achterstand gereden. Kan de Civic voor sommige leasers de wedstrijd toch nog winnen?

Uniek

Wil je buiten de kopgroep toch opvallen, dan moet je iets unieks brengen. Dat doet Honda dan ook zeker met zijn opvallend gelijnde Civic. Het gedrongen uiterlijk van de driedeurs is doorgetrokken in een scherp gelijnde station. De spitse snuit met een glimmend zwart bumperdeel en de uitstekende achterlichten die onderling over de volle breedte van de achterklep met elkaar verbonden zijn, zijn de meest excentrieke onderdelen van de auto. Verder zien we een sterk aflopende daklijn die geaccentueerd wordt door de zwarte stijlen en het privacy glass. Dit is overigens standaard vanaf de Lifestyle-uitvoering, evenals de stoere 17 inch wielen. Ã‰Ã©n ding is zeker: hiermee onderscheidt Honda zich in elk geval van de (lease-)massa.

Eigen smoelwerkje

Ook van binnen trekt Honda compleet zijn eigen plan. Ondanks het feit dat de functies op het dashboard in de basis heel vertrouwd gepositioneerd zijn, heeft Honda er een duidelijk eigen smoelwerkje aan gegeven, al zijn daarbij niet altijd de strakste materialen gebruikt. De concurrentie heeft op dat vlak direct een modernere uitstraling. Een combinatie van digitale en analoge meters in twee etages geven je het gevoel dat je in een geavanceerde cockpit zit, al geven ook de graphics van het digitale gedeelte de indruk dat ze niet afgelopen jaar ontwikkeld zijn. In de middenconsole is de indeling prettig voorspelbaar, maar daar vinden we het een gemiste kans dat Honda de multimedia-unit niet strak heeft verwerkt in het dashboard. Als je deze optie af-fabriek hebt besteld, wil je niet dat het eruit ziet als een willekeurig dubbel-DIN systeem. Buiten de sterk storende FM-ontvangst was het een prima systeem, maar gelukkig was het al helemaal geschikt voor DAB+. Kort gezegd is er geen sprake van een slecht dashboard, maar doet de gedateerde indruk afbreuk aan de kwaliteitsbeleving.

Bij de Civic hatchback waren we al enthousiast over het ruimte-aanbod en het laat zich

raden dat dit met de Tourer niet slechter voor elkaar is. Voorin zit je prima op de goede, stoffen zetels. Het eerder opgemerkte cockpitgevoel wordt versterkt door de omsluitende materialen op de deur en naast de versnellingspook. Ook achterin zit je heel behoorlijk, al zit je met een lengte van 1,85m met de beenruimte aan z'n taks. De hoofdruimte is ondanks de aflopende daklijn puik voor elkaar, wel moet je bij het instappen even om de royale rand boven de deur denken. Uiteraard heeft Honda zijn bekende Magic Seats in deze auto gemonteerd, waardoor je bij de achterbank met speels gemak de zitting als bij een bioscoopstoel omhoog kan zetten. Als je die praktische ruimte belangrijk vindt, heeft Honda nog wat moois in petto, want met de algemeen geldende VDA-norm als maatstaf kunnen ze er prat op gaan dat de Civic Tourer de ruimste bagageruimte in zijn klasse heeft: 624 liter. De ruimte is breed en diep, maar de bodem kan met een handomdraai op gelijke hoogte met de achterbumper gelegd worden. De positie van de brandstoftank onder de voorstoelen is mede verantwoordelijk voor deze beschikbare ruimte achterin. Waar Honda binnenin zo royaal is, beperken ze helaas het zicht naar de buitenwereld. Met de vlakliggende voor- en achterruit is het soms wat behelpen onder een verkeerslicht of met een druk verkeersbeeld achter je.

Krachtig

Met 120 pk is de auto heel modaal bemeten, al is het voor Honda erg spijtig dat ze de uitstoot van de 1.6 i-DTEC niet wat hebben kunnen beperken, maar daarvoor had er nog een lieve 18 gram bezuinigd moeten worden. Dat is niet niks. Het blok past goed bij de auto. Er is continu voldoende power voorhanden en vanuit stilstand pakt hij zonder noemenswaardige vertraging op. De royale trekkracht van 300 Nm laat alles moeiteloos voelen. Dat hebben we zelfs nog kunnen ervaren met een beladen aanhanger, aangezien de testauto hoogst uitzonderlijk was uitgerust met een trekhaak. Ook toen had de Civic geen centje pijn. Met deze motor is de auto krachtig, zonder patserig te zijn; een fijne eigenschap voor een kilometervreter. Daarbij is de auto redelijk stil, alleen bij vollast of koude motor komt de typische dieselbrom wat naar boven drijven.

Sportieve genen

Honda heeft een goede geschiedenis wat betreft sportieve auto's voor de gewone man, denk maar aan de Civics en CRX-en uit de jaren 90. Dat karakter zit - zij het licht onderhuids - nog in de huidige Civic. Naast het levendige blok, gaat deze lange Civic makkelijk scherp een hoekje om. Het onderstel is hem daarbij goed van dienst, want het moet gek lopen voordat de auto een klein zijstapje wil maken. Een mooi extraatje aan deze Tourer is dat hij is uitgerust met adaptieve demping. Dat is zeker geen gemeengoed in dit segment, maar nog belangrijk om te melden is dat het effect echt goed merkbaar is. Regelmatig is het effect van dit soort systemen slechts heel licht voelbaar, maar deze Honda wordt flink stugger of comfortabeler als respectievelijk de sport- of comfortstand wordt geselecteerd.

Het effect van de ECON-knop is daarentegen juist slecht merkbaar. Althans, als het gaat om rijbeleving. De gasrespons wordt iets minder fel en de airco springt wat zuiniger om met de energie, maar om dat op te merken lijkt hypersensitiviteit een vereiste. Ons advies aan de Japanners: haal die lelijke, groene button van het

dashboard en schakel - net als wij - deze functie standaard in. We kwamen na een week rijden op een gemiddeld verbruik van 4,6 liter per 100 km. Wel een klein eindje van de opgave van 3,9 liter, maar we moeten constateren dat Honda in de praktijk redelijk dicht bij de 14%-concurrentie zit. Het vervelende is echter dat de Belastingdienst niks te stellen heeft met de praktijk; enkel met de rooskleurige theorie.

Dark horse

Het is sneu voor Honda, maar de Civic Tourer zal straks niet terug te vinden zijn in de lijstjes van best verkochte auto's. Met het bijtellingspercentage is hij in Nederland direct op een niet te overbruggen achterstand gezet, maar dat realiseert Honda zich gelukkig bij voorbaat al. Dat neemt niet weg dat deze Honda zelfs om twee financiÃ«le redenen wel degelijk een goede en interessante auto kan zijn. Ten eerste moet de leaser zich afvragen wat de auto hem nu netto per maand kost. Het verschil in percentages kan in de portemonnee uiteindelijk in tientjeswerk uitmonden. Op die manier kan een afweging op ruimte of originaliteit zomaar in het voordeel van de Civic uitvallen, want op die punten staat de Tourer zijn mannetje. Ten tweede - we zouden

het bijna vergeten - bestaat de particuliere markt ook nog en daarin is een dieselende Civic verrassend interessant. Met een vanafprijs van 22.990 euro is de diesel 2,5 mille goedkoper dan de benzine en dus is het omslagpunt zelfs met particuliere kilometrages makkelijk gehaald. Dus geef de Civic in de voorselectie eens een kans en het kan zomaar zijn dat hij met rationele afwegingen bij meerderen toch als beste over de meet komt...

Plus

+ Eigenzinnig alternatief
+ Ruimte
+ Adaptieve demping

Min

- Verouderde zaken interieur
- Zicht
- Bijtelling