

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

# Honda Insight richt op grote populariteit

# Hybride in voordeelverpakking

**Bijna vanaf het prilste begin bekeek Honda de hybride uit een zeer praktische hoek. Het helpt weinig om met vooruitstrevende techniek extreme zuinigheid te halen, als zo een onverkoopbaar duur model ontstaat. Houd het zo simpel en standaard mogelijk, werd het motto bij Honda ná de eerste Insight. Bij de nieuwe Insight wordt daar een heel interessante invulling aan gegeven.**



De Insight sluit in vormgeving aan bij de unieke, grotere Honda FCX met brandstofcellen. Helaas kun je een FCX alleen in sommige delen van de VS in het echt tegenkomen, om de overeenkomst vast te stellen. Elke gelijkenis met de Toyota Prius berust op toeval.

De mini-coupé Insight die tien jaar geleden vooral in de VS verkocht werd was een echt experiment. Een volledig van het overige Hondagamma afwijkend model, gebouwd op uiterste zuinigheid. Het leverde waardevolle praktijkervaring op, en een idee hoe het publiek op zo iets reageerde. Het enige waarmee Honda doorging was de technische basis. Een aangepaste standaard benzine-motor, standaard transmissie, en een schijfvormige elektromotor/generator ertussen.

Een andere benadering dan Toyota, die bij de eerste Prius koos voor een onaanzienlijk standaard sedanmodel, met daarin een allesbehalve standaard aandrijflijn. De combinatie van een aparte elektromotor, generator en planetaire transmissie als vermogensverdeler is nu nog de kern van hun Hybrid Synergy Drive.

## Voordeligste hybride

Zowel Honda als Toyota verloren niet het doel uit het oog. Zuinige hybrides hebben alleen zin als het geen zeldzame muurbloempjes blijven. Pas als een breed publiek erin stapt levert dat een betekenisvolle bijdrage aan minder aardolieverbruik en milieuvervuiling. Hoe maak je hybrides populair? Toyota koos na enige tijd voor de progressieve weg, met een afzonderlijk model voor de vijfdeurs Prius II. De zeer praktische overweging van kostprijs bracht Honda

tot een andere aanpak. De eenvoudiger hybridetechniek van de Insight werd opgenomen in een gewoon productiemodel, de Civic. Goedkoper dan een speciaal model in kleine serie bouwen, plus de onvermijdelijke meerprijs van hybridetechniek.

De nieuwe Insight lijkt bij het voorgaande verhaal niet aan te sluiten. Honda brengt nu toch een speciaal hybridemodel. De populariteit is wereldwijd goed op gang gekomen, en belooft nog flinke groei. Honda denkt voor de Insight wereldwijd voldoende afzet te vinden om een eigen model te rechtvaardigen. Daarbij is hij toch zo min mogelijk afwijkend, de aandrijflijn komt in principe uit de Civic Hybrid, en de bodemgroep van de Jazz.

Er is sprake van een soort downsizing, de Insight moest goedkoper zijn dan een Civic Hybrid. Het scheelt liefst vijf mille, als we naar basisprijzen kijken. Een Ford Focus, Volkswagen Golf of Opel Astra is alleen in de kaalste instapversie goedkoper. Onze testauto, de duurste Insight, kost altijd nog € 2.500,- minder dan de Civic Hybrid.

## Stroomlijnvorm met nadelen

Hoewel de Insight er aardig gestrekt uitziet is hij op zijn Jazz-basis wel kleiner dan een Civic Hybrid. Daarmee stemt de binnenruimte overeen. Voorin goed voor elkaar, achterin rede-

lijk. Door de aflopende daklijn is daar geen geweldige hoofdruimte, en oppassen met instappen, omdat de dakstijl best laag hangt. Wat bij de Civic Hybrid nooit kon, de achterbank omklappen, is bij de Insight wel mogelijk. Er ontstaat zelfs een vlakke laadvloer, maar met het accupakket eronder ligt die wel hoog. Dus is de bagageruimte onder het rolzeil matig in omvang.

Stoelen en bank hebben verder het wenselijke formaat, nette bekleding en een goede vorm. Het dashboard heeft net als bij de Civic een high tech uitstraling met veel elektronica, en een bijzondere indeling die speciale eisen stelt aan de zitinstelling. Het zal lang niet iedereen lukken om prettig te zitten en dan ook boven het stuur de snelheidsmeter, en door het stuur de toerenteller goed te zien.

De hoge rug van de Insight is een vereiste voor optimale stroomlijning. Niet handig voor het uitzicht naar achter, wat wordt opgelost met een tweedelige ruit, net als bij een Citroën C4 (of vroeger de Honda CRX). Ideaal is dat niet, al helemaal niet bij de Insight. De balk in de ruit lijkt van buitenaf dun, maar is dat van binnen gezien helemaal niet. De vlakliggende ruit erboven vertekent het uit-



Een vlotte lijn en vijfde deur naar Europese smaak kregen bij de Insight voorrang boven de traditionele sedan-voorkeur in Japan en de VS.

Dashboard in de futuristische stijl van de Civic hatchback. Maar daar ligt het navigatie- of audiosysteem verzonken in de schaduw, hier niet. Dus hier spiegelt het bij zonnig weer.



Mooi detail is een afleggoetje achteraan deze bak, om de balk met het bagage-afdekzeil onder de officiële laadvloer weg te bergen. Samen met dit keldergewelf is de bagageruimte 400 liter.



Dit 'energiedisplay' moet helpen zuinig te rijden, dan groeien meer blaadjes bovenin het display. De balk eronder geeft de totale energiestroom weer. Naar links is teruggewonnen (rem)energie, naar rechts is door benzine- en elektromotor samen geleverde aandrijfenergie.

Er zit wel wat groothoekensvertekening in deze foto, maar duidelijk is toch dat het dak nogal laag boven de keurige achterbank hangt.



zicht behoorlijk. Slecht zicht dus via de binnenspiegel, die bovendien trilt op slecht wegdek. Lastig, omdat bolle buitenspiegels naar Japanse traditie verkleinen, zodat je in de binnenspiegel beter zou willen schatten hoe ver een achterligger echt bij je vandaan is.

### Verbeterde Civic-hybride

De aandrijflijn heeft veel overeenkomst met die van de Civic Hybrid. Er is iets aan prestaties

ingeleverd, ten bate van nog betere zuinigheid. De standaard cvt-automaat is in het huidige drukke verkeer vaak bepaald prettig. Hij doet continu zijn uiterste best het motortoerental laag te houden, en te profiteren van het relatief ruime elektromotorkoppel. Met als bijkomend voordeel dat Honda-benzinemotoren muisstil draaien bij laag toerental. Daarbij sluit het onderstel van de Insight/Jazz niet helemaal aan. Bandengeluid wordt niet

goed weggefilterd, en de schokdemping spreekt stugjes aan op richels. Grotere hobbels vangt de vering wel goed op, sturen doet de Insight nauwkeurig, de wegligging is ruim voldoende voor een auto die niet sportief bereden zou moeten worden.

### Zuinigheidsinstructie

Als er serieus aan getrokken wordt reageert de aandrijflijn op typerende cvt-wijze: het toeren-





## Standaard onderhoud, maar werk veilig!

Met de Civic Hybrid heeft Honda al beproven probleemloze hybride-technologie op

de markt te brengen, waar de werkplaats nauwelijks omkijken naar heeft. Dat zal met de Insight niet anders zijn. De elektrische componenten van het aandrijfsysteem vragen geen aandacht, maar bij het regulier onderhoud is het natuurlijk wel oppassen geboden met de aanwezige hoogspanning. Veilig werken is een voorwaarde bij het sleutelen aan hybridevoertuigen.

Het standaardonderhoud is bij de Insight niet anders dan bij een conventionele benzine-auto. Het interval is afhankelijk van rij-omstandigheden en belasting. De bestuurder wordt door de boordcomputer geattendeerd op naderend onderhoud. De oliewissel vindt maximaal na 20.000 km plaats, met een 0W20 A5/B5 motorolie. Bij 20.000 km of jaarlijks, is ook controle van de klep-

Oppassen met hoogspanning, maar voor de rest is het onderhoud van de hybride Insight niet afwijkend.

speling nodig. Eventueel bijstellen gebeurt met stelboutjes. Na 40.000 km zijn het interieurfilter en het luchtfilter aan vervanging toe en moet ook de cvt-vloeistof worden vervuld (Honda CVTF). De bougies houden 120.000 km stand. De 1.3 liter benzine-motor is voorzien van een onderhoudsvrije distributieketting.

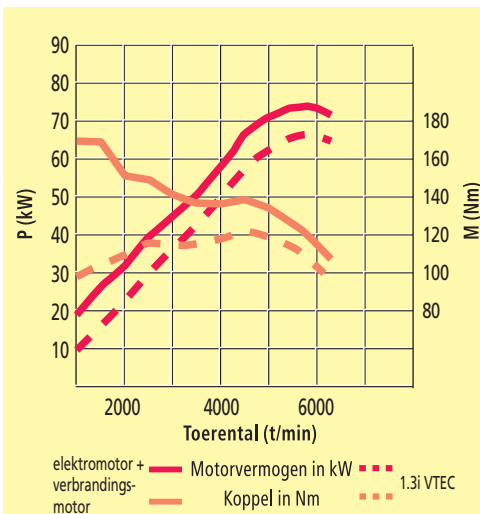


De boordcomputer informeert over de eerstvolgende servicebeurt.

tal springt omhoog, de motor loeit, tot bijna de beoogde eindsnelheid is bereikt. Dat nodigt

niet uit tot al te vlot optrekken, wat weer wel een gelijkmatige en zuinige rijstijl bevordert. Een mooie digitale snelheidsmeter helpt, met een groene achtergrond als je zuinig rijdt, en blauw bij onzuinig rijden. Dat werkt gewoon als een vacuümmeter, bij het minste streepje gas geven springt de snelheidsmeter op blauw. Een wijzerinstrument geeft aan wat de elektromotor/generator doet, aandrijven of acculaden. Een display in de toerenteller houdt als een gewone boordcomputer het gemiddeld benzineverbruik bij, en kan ook het momenteel verbruik tonen. Maar vooral zou de 'eco-meter'-weergave gebruikt moeten worden, die het momenteel energieverbruik, en in vijf gestileerde plantjes de langetermijn zuinigheidsprestatie weergeeft. Volop instrumenten om de rijstijl te optimaliseren voor zuinigheid. Het is even aardig, maar leidt naar het post-Nieuwerijden. Zo mogelijk nooit remmen, ten koste van alles snelheid behouden, zo langzaam mogelijk optrekken. Gebruik de Eco-knop, zodat de motor vaker en langer uitschakelt bij stilstand, minder vlot op het gas reageert, en de transmissie met extra tegenzin terugschakelt. Dan maak je kans op het beloofde verbruik van 1:22, en veel geschied van medeweggebruikers die je in de weg rijdt. Zoals de Muppet-kikker Kermit lang geleden al verzuchtte: "it's not easy being green".

Peter Fokker



## Testmetingen

Auto & Motor  
TECHNIEK

Max. vermogen (fabrieksopgave):	.....72 kW bij 5800 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	.....167 Nm bij 1000-1500 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h: 7,8 sec. ....0-100 km/h: 11,3 sec. ....80-120 km/h: 10,5 sec.	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 63 dB(A) ..... 100 km/h: 66 dB(A) .....120 km/h: 68 dB(A)	
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: .....	4,7 liter op 100 km
Buitenweg: .....	4,5 liter op 100 km
Combinatierit: .....	4,6 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik: .....	6,2 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave): .....	182 km/h
CO <sub>2</sub> -uitstoot: .....	105 g/km

## Modelserie en prijzen

Honda Insight 1.3i: .....	€ 19.950,-
Honda Insight 1.3i Comfort: .....	€ 20.950,-
Honda Insight 1.3i Elegance: .....	€ 22.600,-

Stabiliteitsstelsel: .....	standaard
Remassistent: .....	standaard
Gordijnairbags: .....	standaard
Anti-whiplash hoofdsteunen: .....	standaard
Elektrische zijruit: .....	standaard
Xenonverlichting: .....	optie (€ 1.000,-)
Regensensor: .....	standaard op Elegance
Automatische klimaatregeling: .....	standaard
Cruise control: .....	standaard op Elegance
Audiosysteem: .....	standaard op Comfort/Elegance
Compact navigatiesysteem: .....	optie (€ 679,-)
DVD-navigatie: .....	optie (€ 3.450,-)
Achteruitrijcamera: .....	optie (€ 790,-)
Lichtmetalen velgen: .....	standaard op Comfort/Elegance
Parkeersensoren voor: .....	optie (€ 664,-)
Parkeersensoren achter: .....	standaard op Elegance (overige +€ 699,-)
CVT-automaat: .....	standaard

Honda Nederland  
☎ (020) 707 00 00  
www.honda.nl



Eigentijds en praktisch model met goede uitrusting en afwerking. Hybride-zuinigheid voor een heel gematigde prijs, zeker als je standaard automatische transmissie meerekent. Uitgebreide hulp om een rijstijl te ontwikkelen die maximale zuinigheid uit het hybridesysteem haalt.



De binnerruimte voor achterpassagiers en bagage is niet geweldig. Dat ligt aan de stroomlijn-modellering, die ook een beroerd zicht naar achter oplevert. De zuinig-rijden-hulp nodigt uit tot een bijzonder bezadigde rijstijl, die praktisch moeilijk is vol te houden. Daardoor is het lage opgegeven verbruik in het echt nauwelijks haalbaar.