



Verkoopknallers

Vorige maand werd bekend dat het aantal verkochte hybrides ten opzichte van vorig jaar is verdubbeld. Uit de cijfers blijkt ook dat van het gunstige belastingklimaat vooral zakelijke rijders profiteren. Ondanks de BPM-vrijstelling en het lagere MRB tarief stegen de particuliere verkopen minder hard, wat voornamelijk veroorzaakt wordt door de hoge aanschafprijs. Honda wil daar met de tweede generatie Insight verandering in brengen. Het op zichzelf staande model deelt onderhuids veel techniek met de Civic Hybrid en Jazz, wat de productiekosten heeft verlaagd. De Insight is al te koop vanaf 19.950 euro, maar maakt hem dat aantrekkelijk genoeg?



De sufheid voorbij

Geheel toevallig zijn de uiterlijke overeenkomsten met de Toyota Prius niet. Naast de bijzondere techniek is de aerodynamica voor een groot deel verantwoordelijk voor een lager verbruik. Door een zo vlak mogelijke overgang tussen dak en achterzijde wordt de stroomlijn aanmerkelijk verbeterd. Het is daarom niet verwonderlijk dat beide modellen van opzij sterk op elkaar lijken. De Civic Hybrid is met zijn gewone sedanvorm eigenlijk een compromis, omdat het model in Aziatische landen en Amerika ook met alleen een verbrandingsmotor wordt geleverd. Wie echter verder dan de daklijn kijkt zal ontdekken dat het ontwerp van de Insight veel sportiever is dan dat van de Prius.

Neem bijvoorbeeld de voorzijde. Vooral de slanke koplampen en de afwijkend gekleurde grille zijn kenmerkend voor de Insight. Ook de voorbumper heeft een sportieve snit met een grote koelopening in het midden. Voor een hybride ziet dat er

Honda Insight 1.3 i-VTEC Elegance

allesbehalve suf uit en met wat fantasie zijn zelfs wat overeenkomsten met de Passat CC waarneembaar. Door de lage A-stijl ontstaat bovendien de indruk dat je met een sportief gelijnde coupé te maken hebt. Geheel ongevraagd trek je daarmee de aandacht van de overige wegdeelnemers, zelfs enkele duimen gaan omhoog. Blijkbaar wordt het moedige design van de Insight gewaardeerd en heeft het behoudende stereotype hybride design zijn beste dagen al gehad.



Gewenningsbehoefte

Qua ruimteaanbod onderscheidt de Insight zich maar weinig van andere hatchbacks. Door de lage daklijn is de instap vooral achter niet bepaald makkelijk, ook de hoofdruimte is niet overweldigend. Voeg daar de niet al te riante beenruimte aan toe en er wordt gauw duidelijk dat de Insight geen ideale gezinsauto is. Wel is de bagageruimte best groot en goed toegankelijk via de grote vijfde deur. Verder verschilt

Honda Insight 1.3 i-VTEC Elegance

binnenin zoâ€™n beetje alles van een gemiddelde auto. Het dashboard lijkt door zijn vele displays en vreemde lijnen rechtstreeks uit een intergalactische raket te stammen. Zelfs de materialen lijken gerecycled te zijn uit het ruimtestation Mir, al dragen ze wel bij aan de lagere kostprijs.

Normaal gesproken zijn wij vol lof over een dergelijk afwijkend interieur, maar bij deze Honda ligt dat wat anders. Het in tweeën gesplitste instrumentarium vergt enige tijd van gewenning, de digitale snelheidsmeter werkt daar niet echt aan mee. Ook de ergonomie is niet echt ideaal. Zo is het aircopaneel dicht bij het stuur geplaatst, een deel daarvan wordt aan het zicht onttrokken door de stuurwielrand. Het optionele navigatiesysteem is te ver naar rechts geplaatst en bovendien naar de dakrand gekanteld. Zodoende word de aandacht telkens van de weg gehaald. Een andere aandachtstrekker is het instrumentarium zelf, dat door middel van wisselende verlichting de rijstijl beoordeelt.



© Rijtesten.nl

Groene assistentie

Dit systeem assisteert de bestuurder tijdens een milieubewuste rit. Zolang men rustig optrekt, goed anticipeert en met een fluwelen voet afremt blijft de verlichting van het instrumentarium groen. Dat dit echter lang niet meevalt blijkt al naar de eerste meters. Naar mijn gevoel geef ik tijdens het accelereren niet teveel gas, toch wordt ik door een lichtblauwe kleur erop gewezen dat het optrekken nog langzamer kan. Deze groene assistent is kortom nog niet echt verfijnd afgesteld, wat vooral blijkt bij een vlotte anticiperende rijstijl. Het instrumentarium kleurt dan blauw, terwijl een relatief snelle acceleratie naar de gewenste snelheid wel degelijk zuiniger en beter is. Wie zich toch krampachtig aan deze groene verlichting gaat oriënteren zal vaak als een rijdend obstakel door het verkeer sukkelen.

Naast de opvallend aanwezige groene assistent doet de hybride techniek haar werk

Honda Insight 1.3 i-VTEC Elegance

bijna volledig ongemerkt. De Insight is geen full-hybrid, wat wil zeggen dat de elektromotor slechts als ondersteuning dient. Geheel elektrisch rijden zoals met een Toyota Prius is daarom niet mogelijk. Toch wordt door een dergelijke ondersteuning wel een lager verbruik bereikt, mede doordat de verbrandingsmotor kleiner uit kan vallen. Tevens dient de elektromotor als vervanger van de startmotor, waardoor een start & stop systeem eenvoudig ingebouwd kon worden. In de praktijk slaat de motor reeds onder de 10km/h af, wat naar gelang de situatie soms te vroeg is. Geef je vervolgens weer gas dan slaat de motor nogal abrupt aan, wat een schok tot gevolg heeft.



Oase van comfort

Voor een optimaal brandstofverbruik is de hybride aandrijving gekoppeld aan een zogenoemde continu variabele transmissie. Deze kent geen mechanische

overbrengingsverhoudingen, maar rekent constant de meest gunstige overbrenging uit. Zodoende wordt tijdens acceleraties continu het optimale toerental vastgehouden. Omdat er geen schakelmomenten zijn verbruikt de CVT automaat zelfs minder brandstof dan een handbak. Door al deze besparende maatregelen ligt ons testverbruik uiteindelijk op gemiddeld 5,2 liter per honderd kilometer. Hoewel dit afwijkt van de fabrieksopgave ligt het verbruik nog steeds beduidend lager dan bij auto's met enkel een verbrandingsmotor.

Ondanks dat de Insight op een aangepast Jazz platform staat zijn de rijeigenschappen opvallend volwassen. Elke stuurbeweging wordt direct doorgegeven aan de voorwielen, bij het insturen zou wat meer weerstand prettig zijn geweest. Overhellen is niet overmatig aanwezig, al had de damping wel wat steviger gemogen. Dat is vooral te merken aan de achterzijde, die soms wat te lang in beweging blijft. Verder wordt het rijgedrag gekenmerkt door een comfortabele onderstelafstemming en goede geluidsisolatie. Bij snelheden tot 100km/h is de Insight een oase van rust in deze klasse.

Deze rust wordt doorbroken zodra er meer van de 1.3 liter metende viercilinder wordt gevraagd. De CVT automaat houdt dan een hoog toerental aan dat niet echt plezierig in de oren klinkt. Hoewel de benzinemotor door de elektromotor wordt bijgestaan voltrekt zich de acceleratie van stilstand naar 100km/h in lang aanvoelende 12 seconden. Maar daar is deze auto dan ook niet voor bedoelt. Een anekdotisch moment vormde een rivaliserende ontmoeting met aartsvijand nummer één: de Toyota Prius. Bij een stoplicht ontwikkelde zich de battle of the hybrids tot een waar rollator-race spektakel. Acceleratiecijfers telden opeens niet meer, beïnvloed door een groen verlicht instrumentarium probeerde ik de 50km/h sneller en zuiniger dan de Prius te bereiken. In zulke situaties zal de Insight altijd het nakijken hebben, aangezien de Prius volledig elektrisch kan optrekken. Hoe dan ook, zo wordt hybride rijden toch nog leuk!



Discount hybride

Over de prijs van de Insight kan men lang filosoferen. Dat hij goedkoper is dan alle andere hybrides levert hem sowieso al een pluspunt op. Belangrijker is echter dat hij zich nauwelijks onderscheidt van bijvoorbeeld de Civic Hybrid. De logische vraag die dan oprijst is waarom men nog voor een duurdere Civic Hybrid zou kiezen. Het antwoord daarop zal bij particuliere kopers vooral worden bepaald door persoonlijke voorkeuren. De Civic Hybrid biedt een hoogwaardiger interieur in combinatie met een klassieke koets, terwijl de Insight van een veel sportievere snit is voorzien. Deze verschillen zullen voor de zakelijke rijder hoogstwaarschijnlijk verdwijnen als sneeuw voor de zon, daar de keuze voor een hybride vooral door de lage bijtelling wordt bepaald. En door zijn gunstigere prijs zullen er weinig argumenten overblijven om voor een duurder model te kiezen.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Prijs
- + Zuinig
- + Comfortabel

Min

- Instap achter
- Interieurmaterialen
- Druk en onoverzichtelijk dashboard