

## Hybridstriden: Honda Civic Hybrid mot Toyota Prius

**På åttiotalet hade mina grannar två identiska Honda Civic. Så små och så billiga var de. Men för varje modellskifte har de vuxit till sig och nya Civic i sedanversion är en större mellanklassbil. Men den går att köra ännu snålare än dåtidens minibil – om man väljer hybridversionen. Trafik&Miljö har ställt den mot herren på hybridtappan, Toyota Prius.**

Hondas hybrider har funnits ett par år, både förra generationens Civic och den större Accord. Men de har aldrig sålts i Sverige. 2006 får vi äntligen 350 bilar hit, efter att Gröna Bilister legat på svenska Honda och de uppväktat moderbolaget. Alla parter hade nog räknat med att fördelningen skulle ta slut snabbt, men de första månadernas försäljning var trög. Toyota säljer 20 av sin Prius, en hybridbil i samma storleks- och prisklass, för varje gång Honda säljer en Civic hybrid. Är Prius en så mycket bättre bil, eller vad beror skillnaden på? Vi har tre delförklaringar, men också två motargument.

**Prius är mer praktisk.** Honda vill göra det enkelt för de amerikanska köparna, som köper flest hybrider i världen, att välja Civic hybrid. Därför är den baserad på den fyradörrars sedanversionen med klassisk koffert och inte den mer spännande, futuristiska halvkombin. I mellanklassen väljer vi svenskar helst halvkombibilar som Ford Mondeo och Opel Vectra, eller rena kombibilar som Volvo V50, som säljer mångdubbelt bättre än sedanversionen S40. Därför har Civic hybrid ett handikapp direkt gentemot halvkombin Prius. Civics underläge förvärras av att det är en ovaligt opraktisk sedan. De flesta moderna sedaner har fäll- och delbart baksäte, så att man ändå kan lasta skidorna, planken till sommarstugan eller barnens cyklar. Så inte Civic. Eftersom batterierna lagts i baksätets ryggstöd, kan det ine fällas och det finns inte ens en genomlastningslucka. Det är opraktiskt i överkant, särskilt jämfört med Prius där man kan fälla och dela baksätet. Batterierna ligger under golvet och gör att lastutrymmet inte är klassens största, men det är i alla fall praktiskt. Trots att Civic Hybrid är en nyare konstruktion än Prius så känns lösningen äldre.

**Prius är ”mer hybrid”.** Hondas och Toyotas hybrider är skenbart ganska lika, med ungefär samma motorstorlek och prestanda, men uppläggen skiljer sig ändå radikalt åt. När man kör en Prius märker man att det är en hybrid. När man står vid rödljuset stängs bensinmotorn av direkt och när man startar smyger bilen iväg enbart driven av elmotorn. Dessutom kan man trycka in knappen märkt ”EV” nr man garanterat vill köra helt avgasfritt, som förbi dagiset eller i parkeringshus.

Honda Civics lilla elmotor på tjugo hästkrafter är tänkt som komplement till den lilla 1,3 liters bensinmotorn som vi känner från Honda Jazz. Elmotorn är superkompakt – bara sex centimeter bred – och ryms lätt i motorhuven. Kapaciteten är dock mycket lägre än hos Prius, vars elmotor har 68 hästar. Civics elmotor kan knappast alls agera självständigt, utan den träder framför allt in som hjälpmotor vid kraftig acceleration. Miljömässig har det stor betydelse, eftersom det betyder att bensinmotorns bränsleslösande och miljövidriga effekttoppar kan undvikas. Men i tät stadstrafik blir Civic-förbrukningen inte alls lika låg som Priusens, eftersom Civic väldigt sällan drivs enbart med elmotorn och mer motvilligt stänger av bensinmotorn vid rödljuset. Honda anger nästan lika låg bränsleförbrukning för sin Hybrid som Toyota för sin Prius, 0,46 liter per mil i blandad körning mot 0,43.

**Civic är roligare.** Med de många extra hästkrafterna och faktiskt något lägre tjänstevikt, borde Prius vara piggare, men det märks inte. Den surrar rejält och känns pressad när man

trycker på gasen. Styrsvon är eldriven vilket sparar bränsle men också ger dålig vägkänsla, särskilt tillsammans med den svampiga fjädningen. Det är roligt att åka Prius än Civic, man får tummen upp från medtrafikanter som direkt ser att här kommer någon som tar miljöansvar. Men att köra Prius är inte lika kul, här har Civic behållt lite av känslan från gamla tiders Honda med bättre känsla i styrningen, snabbare respons från motorn och bättre grepp i kurvorna. CVT-lådan har ett sportläge som höjer varvtalet vilket dock inte har någon särskild effekt utom att allt blir bullrigare.

Toyota har dessutom gjort et stort nummer av att man kör en hybridbil, med en stor monitor mitt på instrumentbrädan som i realtid berättar hur bilen framförs just då och vad energiförbrukningen är. Civic är mer diskret med en liten indikator under hastighetsmätaren, där bara föraren ser den.

**En kvarts miljon för en Civic?** Civic är liksom Prius superbillig i skatt, bara 495 kronor året, och har reducerat förmånsvärde med 40 procent vilket är mumma för den som har tjänstebil. Men själva prislappen upplevs väldigt hög, 237 900 kronor. Prius kostar 15 000 kronor mer, men känns som ett bättre köp – inte minst för att man inte har en 60 000 kronor billigare standardbil att jämföra direkt med. Med Prius får man uppmärksamhet och miljöcred. Dessutom går det numera att mot pristillägg få en självparkerande Prius, för den som söker ännu mer uppmärksamhet.

Totalt sett väljer vi Prius framför Civic Hybrid, främst för att Toyotan är mer praktisk och mer hybrid.

Mattias Goldmann