



Ein «Raumfahrzeug» ganz besonderer Art ist der 142 cm hohe Civic Shuttle.

(Werkbilder)

Honda-Neuheiten 1984: Civic, Coupé CRX und Shuttle Dreierhaus

Nicht ganz überraschend lanciert die japanische Firma Honda an der soeben begonnenen Frankfurter IAA ihre Modellreihe Civic in völliger Neuauflage. Die heute noch kleinste Honda-Reihe in der Schweiz — der kurze «City» soll hierzulande erst später kommen — besteht neu aus drei verschiedenen Modellen: dem dreitürigen Civic als eigentlichem Nachfolger des bisherigen Typs, dem sportlichen Civic Coupé CRX sowie dem hohen, geräumigen Civic Shuttle. Die im Jahre 1979 erschienene jetzige Civic-Reihe läuft aus.

Leserinnen und Leser der «AR» kennen von den drei Versionen des neuen Civic bereits das Coupé CRX: In der Ausgabe Nr. 32 vom 4. August 1983 haben wir es erstmals vorgestellt, allerdings unter dem in Japan geltenden Namen, nämlich Balade Sports CR-X. Dieses knapp 2+2sitzige, leistungsfähige Kleincoupé weist Frontantrieb, Quermotor und eine hintere Starrachse auf.

Die Civic-Limousine, das Coupé sowie der Shuttle unterscheiden sich äusserlich sehr stark voneinander und basieren auch nicht alle auf einem einheitlichen Radstand, doch verwenden sie weitgehend gleiche mechanische Komponenten.

Dazu gehören neukonstruierte Vierzylindermotoren mit 1342 und 1488 cm³ Hubraum und je zwei Einlassventilen und einem Auslassventil. Von den zahlreichen in Japan erhältlichen Motorvarianten sind für die Schweizer Ausführungen folgende ausgewählt worden: 1,3-Liter mit 71 PS bei 6000/min (für den Civic 3 T), 1,5-Liter mit 85 PS bei 6000/min (für die temperamentvollere Version Civic Hot «S») sowie 1,5-Liter mit elektronischer Benzineinspritzung Honda PGM-FI und 100 PS bei 5750/min (für Coupé CRX). Serienmässig ist ein Fünfgang-Handschaltgetriebe. Gegen Aufpreis ist für den Civic 3 T (1,3) sowie für den Shuttle (1,5) das verbesserte Hondamatic mit direktem Kraftschluss in der obersten Fahrstufe erhältlich.

Auch die im Hinblick auf möglichst niedrige Bauhöhe entwickelten Radaufhängungen sind bei allen drei Modellen gleich: Vorn bestehen sie aus Dämpferbein, unterem Dreieckquerlenker, längsliegender Torsionsfederstab und Kurvenstabilisator, hinten aus einer durch Panhardstab und Längslenkern geführten und durch Schraubenfedern abgedeckten Starrachse. Honda erklärt die Abkehr von der bisher beim Civic vorhandenen hinteren Einzelradaufhängung damit, dass die neue Achse optimal an die unterschiedlichen Belastungen angepasst werden könne, die bei den verschiedenen Karosserievarianten auftreten. Die Bremsanlage umfasst vorn Scheiben und hinten Trommeln.

Civic 3 T und Hot «S»

Auffallendste Merkmale des neuen Civic sind seine Steil-

heckkarosserie mit dem weit nach hinten verlängerten Dach, die grossen Fensterflächen und die stark abfallende, kurze Frontpartie. Diese aerodynamisch günstige Grundform wurde noch verfeinert durch Eliminierung störender Kanten und Ecken, durch fast aussenbündige Anordnung der Fensterflächen sowie durch unscheinbare, aber wirksame Spoiler vorn und am Dachabschluss, so dass schliesslich ein Luftwiderstandsbeiwert von guten 0,36 resultierte.

Eines der Hauptziele der Honda-Ingenieure war es, möglichst viel nutzbaren Innenraum in den Civic hineinzupacken. Hierzu wurde ein wesentlich längerer Radstand (238 cm, bisher beim Dreitürer 222, beim Fünftürer 235 cm) gewählt, während die Gesamtlänge auf 381 cm limitiert wurde.

Die an einen Klein-Kombi erinnernde Steilheckform ermöglichte die Realisierung eines raffinierten Tricks zur Raumgewinnung: Die gesamte Rücksitzbank lässt sich mit einem Handgriff um 10 cm nach vorn verschieben. Wird nun mit wenig Gepäck gefahren, kann die Hintersitzbank bis zum Maximum nach rückwärts geschoben werden, so dass sich ein für diese Wagenklasse ungewöhnlich grosszügiger hinterer Beinraum ergibt; reist man mit viel Gepäck, aber punkto Platz weniger anspruchsvollen Passagieren — z. B. Kinder —, lässt sich das Kofferraumvolumen deutlich vergrössern, indem die Sitzbank gegen vorn gestellt wird. Zudem lässt sich die Rücksitzbank auch ganz abklappen, und zwar als Ganzes oder hälftig. Um weiteren Platz zu sparen, erhalten die in der Schweiz angebotenen Civic ein kleines Not-Reserverad.

Für den Civic 3 T gibt Honda eine Spitze von 157 km/h an (mit Hondamatic 155 km/h), und der Hot «S» soll 172 km/h schnell sein und zudem in nur 9,7 s von 0 auf 100 km/h beschleunigen.

Civic Shuttle

Nicht weniger als 142 cm hoch ist der Shuttle, der in seiner Art an den Prairie von Nissan erinnert. Mit 399 cm bleibt er gerade noch unter der Viermetergrenze; gegenüber der Limousine wuchs sein Radstand um 7 auf 245 cm. Als «Freizeitfahrzeug» bietet er zehn verschiedene Möglichkeiten der Interieur-Unterteilung, wobei sogar

der Sitz des Vorderpassagiers abgeklappt werden kann; wenn es sein muss, lässt sich sogar ein grosses Bett herrichten. Ein praktisches Detail ist die grosse Schublade unter dem Sitz des Vorderpassagiers. Serienmässig sind unter anderem ein elektrisch bedientes Schiebedach aus Rauchglas sowie ein Radio/Kassetten-Kombigerät.

Mit dem 1,5-Liter-Motor kommt der Shuttle (c_w 0,40) auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und erreicht die 100-km/h-Marke aus dem Stand in 10,7 Sekunden (die entsprechenden Werte für die Hondamatic-Version betragen 158 km/h und 13,0 s).

Civic Coupé CRX

Das mit Abstand kleinste Modell der neuen Civic-Reihe ist das CRX-Coupé: Mit seinem Radstand von 220 cm bei nur 368 cm Länge ist er noch kompakter als der bisherige dreitürige Civic und bietet gerade zwei Personen mit ihrem Gepäck Platz; auf den beiden Notsitzen lassen sich bestenfalls Kinder unterbringen. Die hübsch geformte Karosserie mit dem hoch angesetzten Stummelheck und den halbverdeckten Scheinwerfern besitzt einen ungewöhnlich hohen Anteil an Kunststoffteilen, was mit dazu beiträgt, dass das Gewicht lediglich 825 kg beträgt. Der c_w -Wert wird mit 0,33 angegeben, das ist ausgezeichnet für ein so kompaktes Auto.

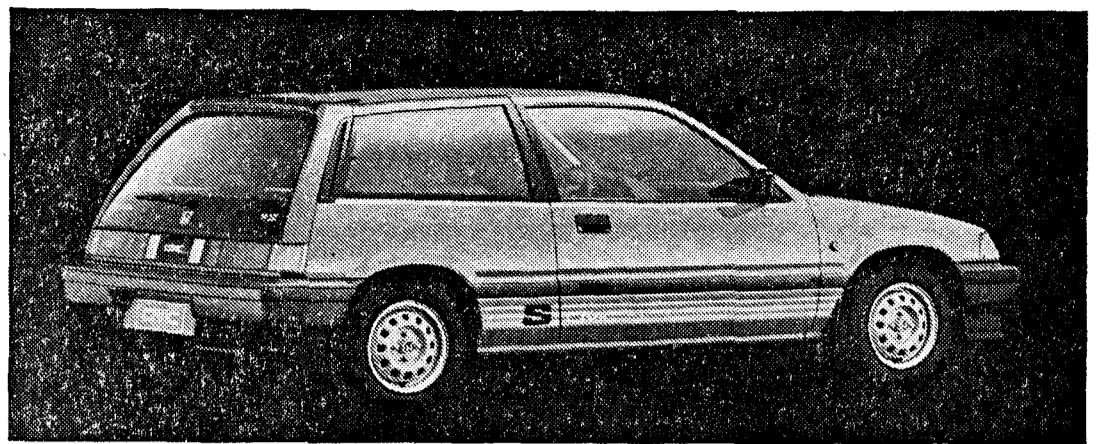
Der eingespritzte 1,5-Liter-Motor, der in der Schweizer Ausführung 100 PS abgibt, sorgt für ein überaus frisches Temperament: Die Höchstgeschwindigkeit soll 190 km/h betragen, und für den Spurt von 0 auf 100 km/h werden lediglich 8,7 Sekunden benötigt.

Wie der Honda-Importeur mitteilt, sollen die Schweizer Preise der 1984er Civic erst zu Beginn des kommenden Jahres bekanntgegeben werden. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die ersten Lieferungen einsetzen.

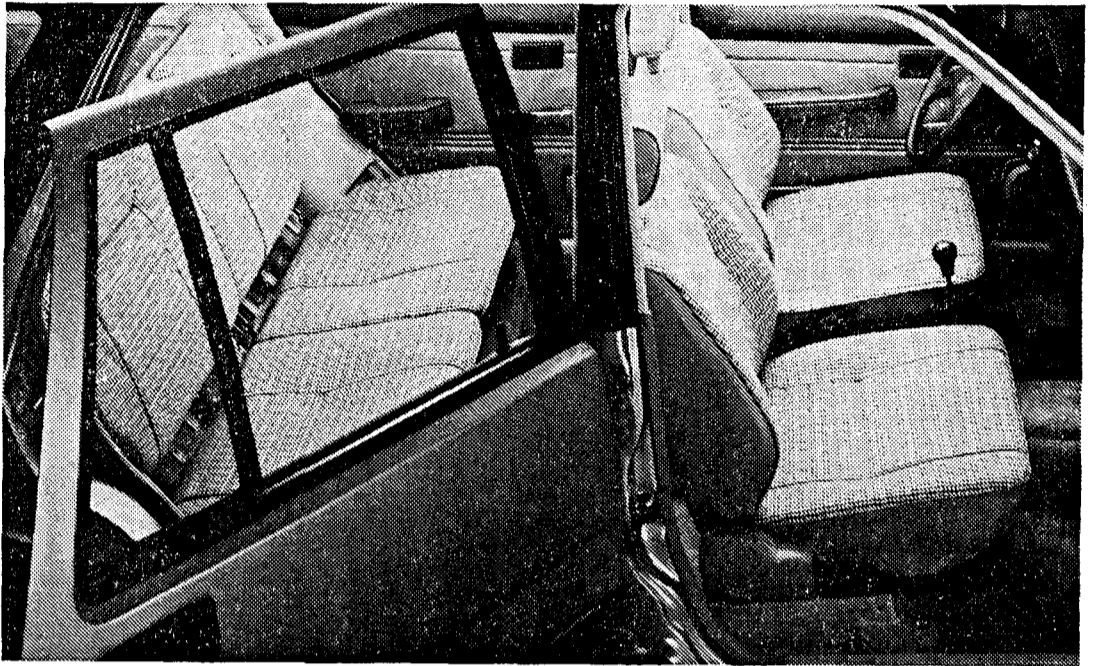
Neu beim Accord

Kommendes Spitzenmodell der Reihe Accord ist der sehr luxuriös ausgestattete Sedan EX-R mit leicht geänderter Front und 100 PS starkem 1,8-Liter-Motor (ähnlich Prelude). Auf Wunsch ist der EX-R zudem auch mit dem 4-Rad-Antiblockiersystem zu haben.

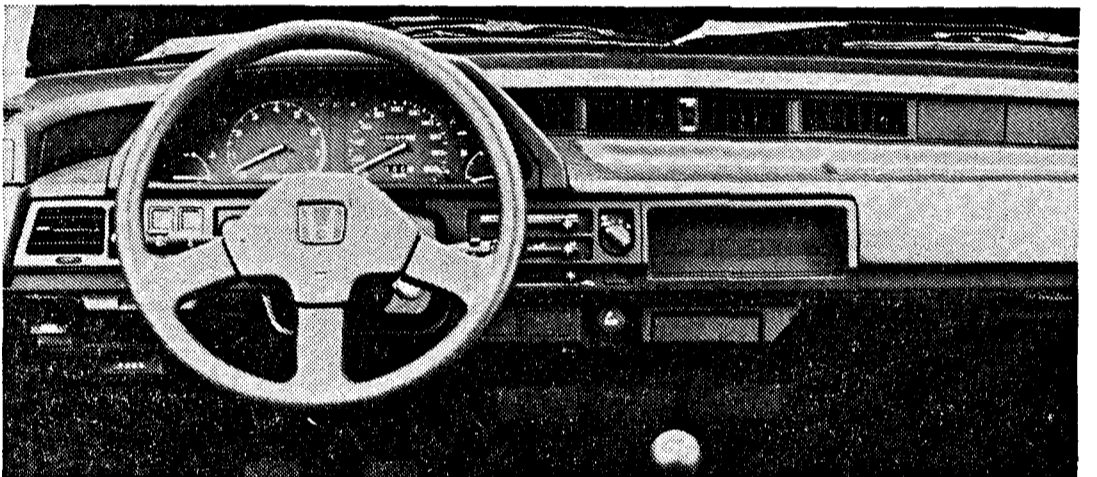
Nö



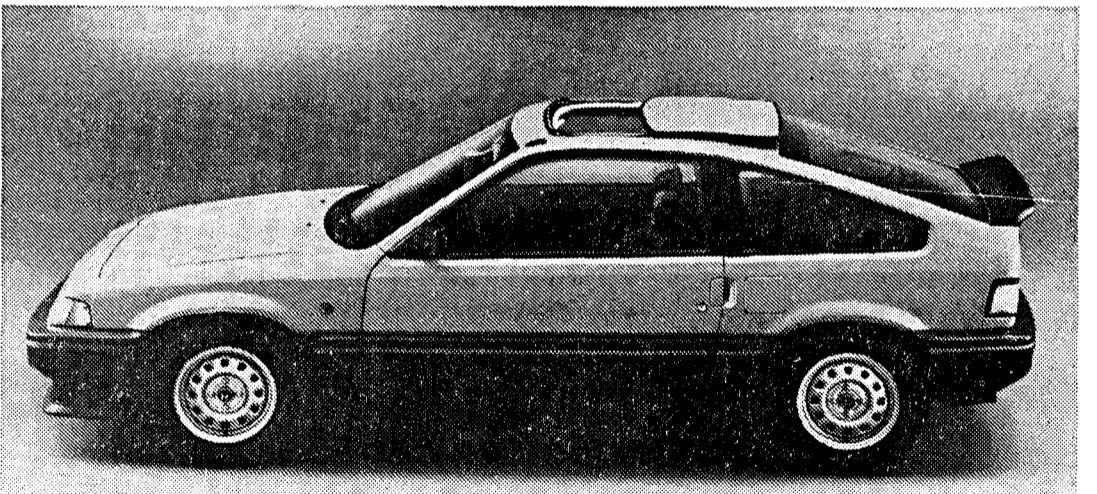
Charakteristische Merkmale der Civic-Neuauflage: das weit nach hinten gezogene Dach und das Steilheck.



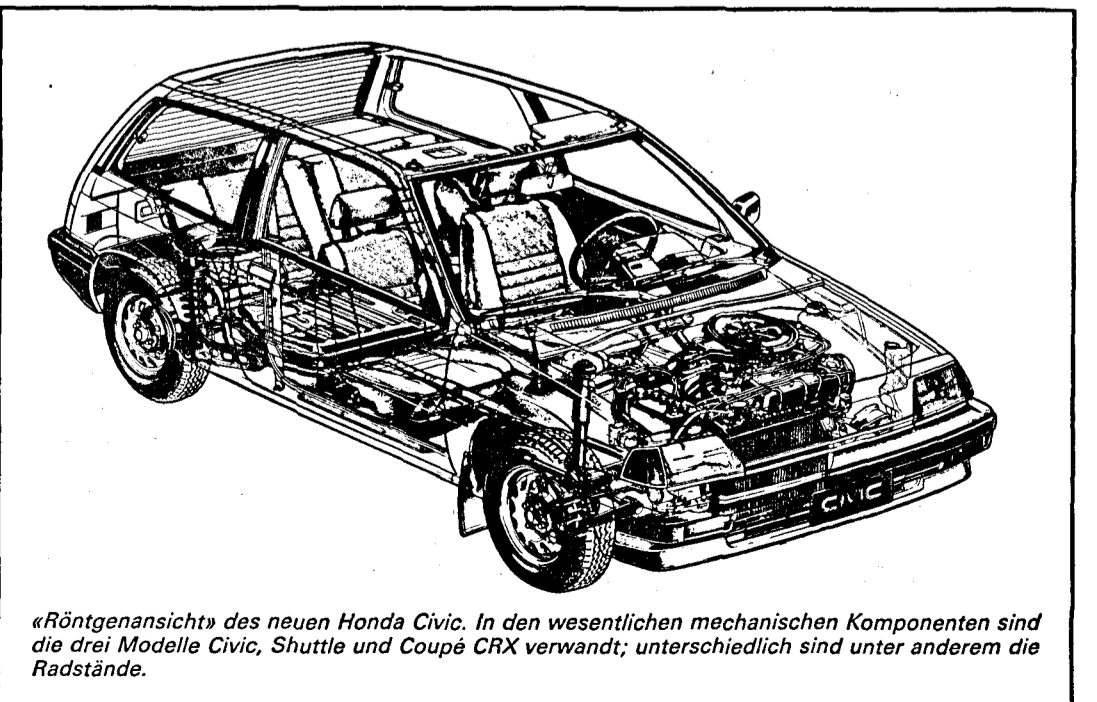
Die Rücksitzbank des Civic lässt sich bei Bedarf um maximal 10 cm nach vorn oder nach hinten schieben. Auf diese Weise erhält man entweder maximale Beinfreiheit oder einen erheblich vergrösserten Kofferraum.



Hier das reichhaltige Instrumentarium des Civic Hot «S». Dieses Modell besitzt übrigens serienmässig Lenkradverstellung.



Beim adretten CRX-Coupé öffnet sich das Schiebedach aus Platzgründen gegen aussen.



«Röntgenansicht» des neuen Honda Civic. In den wesentlichen mechanischen Komponenten sind die drei Modelle Civic, Shuttle und Coupé CRX verwandt; unterschiedlich sind unter anderem die Radstände.