

Honda Civic CRX

Mit dem zur Modellreihe Civic gehörenden CRX hat die japanische Marke Honda ein kleines, temperamentvolles Coupé auf die Räder gestellt. Sie ist damit nicht nur in eine Marktlücke gestossen, die seit den Tagen etwa des Simca 1200 S Coupé besteht, sondern besinnt sich auch wieder ihrer Anfänge im Automobilbau: In den frühen sechziger Jahren machte die vordem ausschliesslich auf den Motorrad- und Kleintraktorenbau spezialisierte Firma durch kleinste Sportzweitzer von sich reden.

Allerdings beschränkt sich die Verwandtschaft hauptsächlich auf die knappen Dimensionen sowie auf die Tatsache, dass hochkarätige Motorentechnik zur Anwendung gelangte; während die ersten Hondas von grazielen, schwindelerregend hoch drehenden Zweitaktwellenmotoren mit 500 bis 800 cm³ Hubraum angetrieben wurden, besitzt der CRX einen Motor mit 1,5 Liter Inhalt, drei Ventilen pro Zylinder (2 Einlass, 1 Auslass) sowie elektronisch geregelter Benzeinspritzung. Zudem handelte es sich bei den Hondas der ersten Stunde um kompromisslose Zwei-

«Nummer» grösser. Die echten Wettbewerber dürften deshalb eher bei den temperamentvollen 4/5sitzigen Kompaktklimousinen vom Schlage eines Peugeot 205 GTI (105 PS, Fr. 17 425.-) oder Renault 5 Alpine Turbo (110 PS, 17 995.-) zu suchen sein.

Sehr munter...

Beim Dreiventil-Vierzylinder-motor, der in drei verschiedenen Hubraumvarianten (1,2-, 1,3- und 1,5-Liter) eigens für die Civic-Modellreihe entwickelt worden ist, handelt es sich um eine überaus moderne Konstruktion (vgl. dazu auch die ausführliche Beschreibung der neuen Honda-Motorenfamilie in «AR» 25/1984). Im Gegensatz zum 1,5-Liter-Vergasermotor mit 85 PS, wie er im Civic Shuttle zum Einbau gelangt, weist das CRX-Aggregat eine digital-elektronisch gesteuerte, intermittierende Einspritzung auf. Diese sogenannte PGM-FI (programmed fuel injection) ist bei Honda entstanden, wobei gewisse Bosch-Patente zur Anwendung gelangten. Der 8,7:1 verdichtete Einspritzer leistet in der Europa-Version (Schweiz eingeschlossen) 100 PS bei 5750/min, und bei 4500/min stellt er seinen

km/h, Mitsubishi Colt Turbo 193 km/h, Fiat Ritmo Abarth 125 TC 186 km/h, VW Golf GTI 1800 185 km/h).

Die Benzeinspritzung, die mit einem festen Kennfeld operiert, arbeitet stets tadellos; lediglich im Schiebetrieb neigt der Motor manchmal zu leichtem Ruckeln, was möglicherweise auf eine zu starke Gemischabmagerung in dieser Fahrtsituation zurückzuführen ist.

... und sehr sparsam

Die in jüngster Zeit gerade bei modern konzipierten Autos immer häufiger gemachte Feststellung, dass überdurchschnittliche Fahrleistungen durchaus nicht immer mit hohem Benzinverbrauch erkauft werden müssen, bestätigt auch der flinke Honda Civic CRX.

Und wie! Obwohl er im Verlaufe des Tests oft recht zügig bewegt wurde, begnügte er sich im Mittel mit 8,5 Litern Superbenzin je 100 km. Das ist sogar noch weniger als die bereits ausgezeichneten 8,7 l/100 km des VW Golf GTI, und die übrigen Konkurrenten dieser Leistungs-kategorie verbrauchen im Durchschnitt durchwegs mindestens einen Liter pro 100 km mehr.

sie in Kurven ausgeprägtere Aufbauneigungen zulässt.

Selbst bei hohen Geschwindigkeiten verhält sich der fernöstliche 2+2 in Biegungen aller Art meist neutral bis leicht untersteuernd; bei zu starkem Gasgeben in einem unteren Gang zeigt er jedoch eine verstärkte Tendenz, mit dem Bug gegen die Kurvenaussenseite zu schieben, wobei sich die sonst recht leichtgängige Lenkung spürbar verhärtert und kräftiger angepackt werden will. Nur durch sehr frühe Lastwechsel kann - vor allem auf unebenem oder rutschigem Belag - das Heck so zum Wegwischen gebracht werden, dass Gegenlenken nötig wird. Für ein Auto mit nur 220 cm Radstand ist die Richtungsstabilität im Bereich der Höchstgeschwindigkeit befriedigend, und schnelle Ausweichmanöver meistert das Honda-Coupé problemlos. Die Bremsen - vorn mit innenbelüfteten Scheiben - sprechen recht «giftig» an, lassen sich aber in ihrer Wirkung leicht dosieren und erwiesen sich als sehr ausdauernd.

Cockpit-Atmosphäre

Das Innere des CRX wirkt sportlich und - trotz viel Kunststoff - freundlich zugleich; da-

für sorgen die funktionelle Gestaltung von Instrumentenbrett und Bedienungsorganen, ferner die gut geformten, mit seitlichen Wülsten versehenen Sitze, aber auch die farblich aufeinander abgestimmten Bezugsmaterialien, Teppiche und Verkleidungsteile. An beste Sportwagenschule erinnert das kleine, vertikal stehende Lenkrad, das selbst bei schnellen Folgen von Haarnadelkurven ein Übergreifen auch ohne Vorbeugen des Oberkörpers ermöglicht. Nach vorn und nach der Seite ist die Sicht ausgezeichnet; das hohe Stummelheck und das im Rückspiegel schmal erscheinende Heckfenster (leider ohne Heckscheibenwischer!) beeinträchtigen jedoch den Blick nach hinten sehr stark.

Obwohl die Kopffreiheit für Sitzriesen nur gerade knapp ausreicht - glücklicherweise gleitet das Schiebedach oberhalb des Daches nach hinten - kann das Platzangebot auf den Vordersitzen als genügend bezeichnet werden.

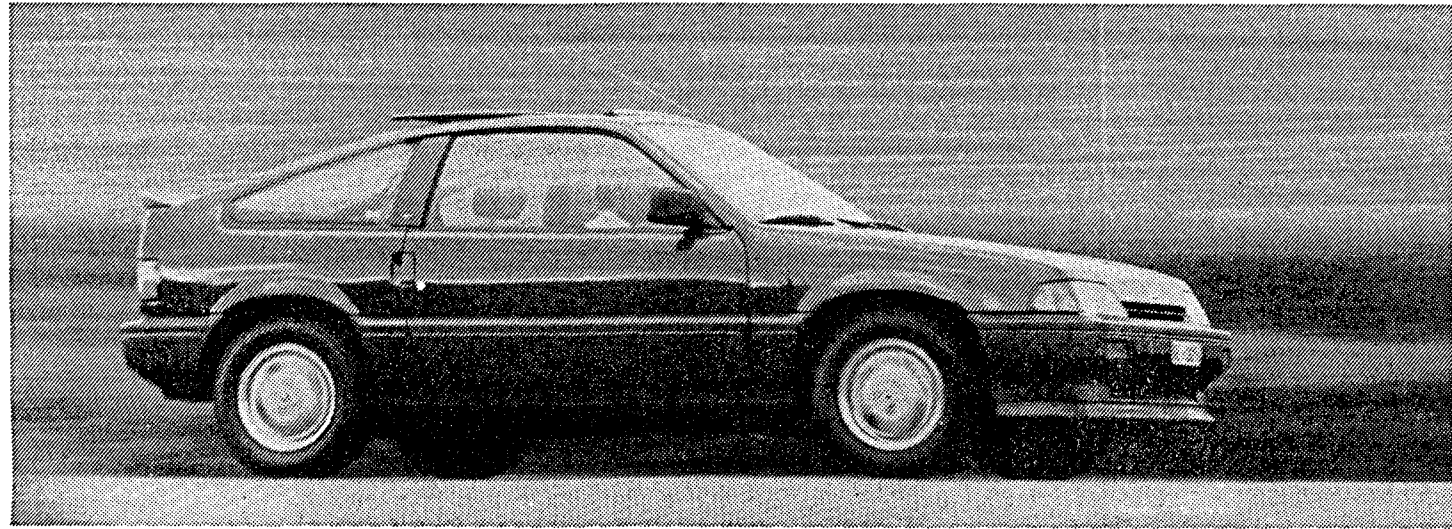
Für die beiden kaum gepolsterten Notsitzen gilt dies allerdings nicht, im Gegenteil: Wenn nicht gerade zwei kleine Kinder mitreisen sollen oder sich ein - sehr gelenkiger - Erwachsener bereit erklärt, für

eine kurze Distanz die Mühsal des Ein- und Aussteigens und des überaus beengten Platzes auf sich zu nehmen, ist es sicherlich besser, zu Zweit zu reisen und die kleine Rücksitzlehne nach vorn zu klappen. Der dadurch entstehende, von vorn sowie durch die grosse Heckklappe zugängliche Stauraum reicht dann selbst für sehr umfangreiches Feriengepäck aus.

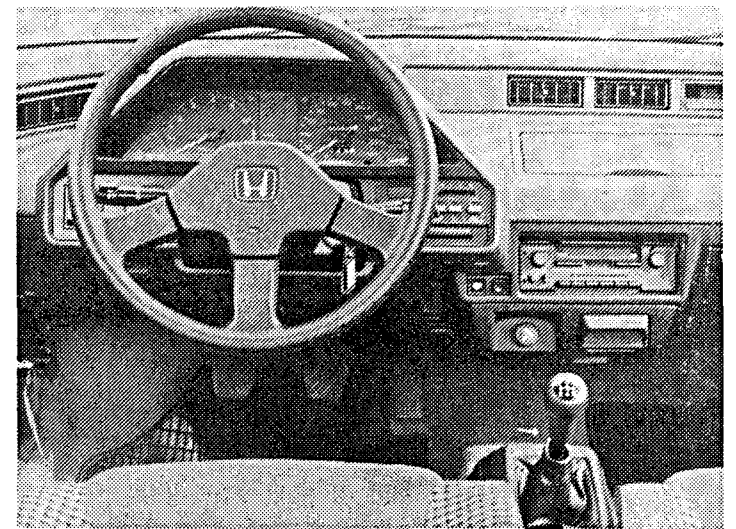
Der Finish ist innen und aussen gut; lediglich oberhalb von 140 km/h traten im Bereich der Seitenfenster einige Windgeräusche auf.

Obwohl der Honda Civic CRX nicht gerade als ausgesprochen billig gelten darf, stellt er ein interessantes Angebot für Junge und Junggebliebene dar, die ein kompaktes, adrett geformtes, handliches, leistungsfähiges und gleichzeitig verbrauchsgünstiges Coupé wollen. Nicht jedermanns Sache dürfte hingegen die spartanische CRX-Federung sein, zumal andere Baumuster zeigen, dass heute «sportlich» und «komfortabel» durchaus unter einen Hut zu bringen sind. Oder macht gerade die Erinnerung an die Kompromisslosigkeit früherer Sportwagen das japanische Coupé besonders reizvoll?

«AR»-Test-Team



Mit seiner «Kürze» von nur 367,5 cm und dem hohen Stummelheck wirkt der Civic CRX gedungen, aber gleichwohl rassig und gefällig.



Ergonomisch durchdacht: CRX-Fahrerplatz.

(«AR»-Bilder)

plätzer mit wenig Gepäckraum, während der CRX immerhin zwei - allerdings sehr bescheidene und allenfalls kleinen Kindern zumutbare - Notsitzchen besitzt.

Einer von vier

Das Coupé CRX gehört zu der im Herbst 1983 in Neuauflage erschienenen Honda Modellreihe Civic, die ausserdem aus den drei weiteren Typen Sedan (Stufenheck), DX bzw. Hot «S» (Steilheck) sowie Shuttle (Hochkombi) besteht. Zur Erinnerung: In «AR» 38/1983 haben wir die neue Modellreihe vorgestellt, kurze Zeit später folgten erste Fahrindrücke, und vor zwei Wochen («AR» 40/1984) erschien der Testbericht über den originell karosierten Shuttle.

Der CRX in einigen Stichworten: Kompaktes Leichtbau-Coupé mit 2+2 Sitzen, Länge 368 cm, Karosserie teilweise (40%) aus gepresstem und extrem nachgiebigem Kunststoff, Heckklappe, Frontantrieb, quer eingebauter 1,5-l-Dreiventilmotor aus Leichtmetall, Benzeinspritzung, Fünfganggetriebe, vorn Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen, hinten Federbeine mit Länglenkern, gelenkiges Verbindungsrohr und Panhardstab.

Inklusive elektrischem Schiebedach und Blaupunkt-Radio/Kassettengerät kostet der CRX 18 400 Franken; für die am Testwagen montierten Leichtmetallräder werden weitere 590 Franken berechnet. Von der Fahrzeugattung her hat der CRX keine direkten Konkurrenten: Der Fiat X 1/9 Bertone mit Mittelmotor (Fr. 19 900.-) ist ein reiner Zweisitzer, und der Alfa Romeo Sprint, der Mitsubishi Cordia oder der VW Scirocco, um nur einige zu nennen, sind punkto Raumangebot und Ausmassmessungen durchwegs eine

Drehmomenthöchstwert von 13,3 mkp bereit.

Was wir schon dem Vergasermotor des Shuttle attestiert hatten, nämlich ausgezeichnete Allrounderleistungen, besitzt auch der Einspritzer: problemloser Start, vibrationsarmer Lauf, sauberes Ansprechen auf Gas auch aus niedrigen Touren, beeindruckende Drehfreudigkeit sowie vergleichsweise bescheidene Geräuschenentwicklung zumindest unterhalb 5000/min.

Mit dem 830-kg-Leichtgewicht hat der 100-PS-Motor allerdings wesentlich leichteres Spiel als der 85-Pferde mit dem exakt 100 kg schwereren Shuttle. Die 9,7 s für den Spurt von 0 auf 100 km/h kommen zwar nicht an die sehr optimistische Werkgabe von 8,9 s heran, stellen aber dennoch einen sehr guten Wert dar, ebenso die 31,2 s, die für den «Kilometer mit stehendem Start» benötigt wurden (zum Vergleich: der Peugeot 205 GTI in Europa-Ausführung mit identischem Leistungsgewicht kam auf 9,9 bzw. 31,4 s).

Erfreulich: Dank der ausgeprägten Geschmeidigkeit und guten Elastizität sind keineswegs hohe und höchste Drehzahlen nötig, um jederzeit zügig voranzukommen. Lediglich so fern man im «langen» fünften Gang (0,714:1) bummelt, ist Herunterschalten angezeigt, wenn rasche Tempozunahme gefragt ist. A propos: Das ausgezeichnet synchronisierte Fünfganggetriebe lässt sich, wie es sich für ein sportliches Coupé gehört, schnell und exakt schalten, und die Kupplung, die sich als sehr standfest erwies, packte stets progressiv zu.

Als Höchstgeschwindigkeit ermittelten wir für das kleine Coupé, dem ein c_w -Wert (0,33) nachgesagt wird, 186 km/h. Sie wurde im obersten Gang und somit bei rund 5400/min erreicht (Peugeot 205 GTI 191

Die im fünften Gang in der Ebene ermittelten Teillastverbräuche (gefahren bei stufenweise erhöhten Geschwindigkeiten, vgl. Kurve in der Tabelle) stellen für ein über-180-km/h-Serienauto durchwegs klare Bestwerte dar, wobei insbesondere die gemessenen 9,3 Liter bei konstanten 160 km/h ins Auge stechen. Die Tatsache, dass das Schwestermotiv Civic Shuttle mit 1,5-Liter-Vergasermotor in jedem Geschwindigkeitsbereich mehr verbrauchte und trotz weniger hohen Fahrleistungen auf einen Durchschnittskonsum von 9,9 l/100 km kam, zeigt deutlich auf, wie sehr sich die exaktere Gemischauflbereitung, das niedrigere Gewicht und die strömungsgünstige Form des CRX hinsichtlich Verbrauchsverhalten positiv auswirken.

Viel Fahrspass

Der Eindruck, den wir anlässlich erster Probefahrten im Dezember des vergangenen Jahres gewannen («AR» 50/1983), bestätigte sich auch während des ausgiebigen Tests: Das flinke CRX-Coupé vermittelt durch seine aussergewöhnliche Wendigkeit und durch sein sehr sicheres Fahrverhalten jede Menge Fahrspass, vor allem auf gewundenen Strässchen. Nur schade, dass dies mit einer kurzhubigen und harten, an frühere englische Sportwagen erinnernden Federung erkauft werden muss, die vor allem bei langsamer Fahrt Strassenunebenheiten jeder Art ohne nennenswerte Abschwächung an die Insassen weitergibt und selbst auf Autobahnen leichte Vibrationen ungefiltert «durchgehen» lässt. Dies führt dazu, dass man im CRX auf langen Reisen trotz ausgezeichneten Sitz- und Lenkradposition rascher ermüdet als sonst. Uns hat die etwas weniger straffe Federung des Civic Shuttle besser zugesagt, obwohl

«AR»-Test 39/1984 Messergebnisse Honda Civic CRX

Messbedingungen

km-Stand	10 000
Aussentemperatur	13 °C
rel. Luftfeuchtigkeit	90 %
Luftdruck	943 mbar
Betonbelag	
Belastung: 2 Personen + 25 kg	

Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten

Gewichte

Leergewicht (DIN)	830 kg
Gewichtverteilung v/h	61,5/38,5 %
Leistungsgewicht (DIN)	11,3 kg/kW
	8,3 kg/PS

Zählereichung 1 km nach Zähler = 980 m

effektive km/h	39	58	77	96	115	125	134	153	172
abgelesene km/h	40	60	80	100	120	130	140	160	180

Fahrleistungen Höchstgeschwindigkeit Mittel aus beiden Richtungen 186 km/h (Tachoangabe: 195 km/h)

Beschleunigung

aus dem Stand		in den Gängen				
	s	II	III	IV	V	
0-40 km/h	2,7	40-60 km/h	2,3	3,6	5,6	7,7
0-60 km/h	4,3	40-80 km/h	4,6	7,1	11,3	14,8
0-80 km/h	6,6	40-100 km/h	-	10,6	17,0	22,3
0-100 km/h	9,7	40-120 km/h	-	14,6	23,3	31,2
0-120 km/h	13,8	40-140 km/h	-	-	30,4	41,7
0-140 km/h	20,1	40-160 km/h	-	-	41,2	57,0
0-160 km/h	29,8					

1 km stehender Start 31,2 s

Treibstoffverbrauch (Superbenzin)

Verbrauchskurve bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang

Geschwindigkeit (km/h)	Verbrauch (l/100 km)
60	4,2
80	4,9
100	5,8
120	6,8
140	9,3

Gesamttestverbrauch: **8,5 l/100 km**

Im Test gemessene Durchschnittswerte: **7,4 bis 12,5 l/100 km**

1 Kilometer mit stehendem Start (Vollbeschleunigung): **ca. 21,5 l/100 km**

Ölverbrauch: **nicht messbar**

Lenkradumdrehungen: 3 7/8

Störungen: **keine**

Technische Daten

Testwagenlieferant: Honda Automobiles (Suisse) SA, Genf
Preis: Fr. 18 400.-

Motordaten (DIN): 4 Zyl. in Linie (74 x 86,5 mm), 1488 cm³; Komp. 8,7:1; 73,5 kW (100 PS) bei 5750/min, 49,4 kW/L (67,2 PS/L); 130 Nm (13,3 mkp) bei 4500/min; Oktanbedarf Superbenzin.

Motorkonstruktion: Bezeichnung EW Quergest. Frontmotor, 3 Ventile pro Zylinder, 1 oberliegende Nockenwelle (Zahnriemen); Leichtmetall-Zylinderkopf und -block, trockene Zylinderbüchsen, 5fach gelagerte Kurbelwelle; Öl 3,8 L, elektronische Benzeinspritzung PGM-FI, Batterie 12 V 47 Ah, Alternator 55 A, Wasserkühlung, Inh. 5,1 L.

Kraftübertragung (auf Vorderräder): 5-Gang-Getriebe, Achsunter: 4,266:1.

Untersetzungsverhältnisse: I, 2,916:1, II, 1,764:1, III, 1,181:1, IV 0,846:1, V 0,714:1, R 2,916:1.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserie; vorn Einzelradaufhängung mit Dämpferbein, unterer Dreieckquerlenker, längsliegender Torsionsfederstab, Kurvenstabilisator; hinten Federbeine mit Länglenkern, Verbindungsrohr und Panhardstab, Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer. Bremsen mit Servo, vorne Scheiben (belüftet), hinten Trommeln; mech. Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung; Benzin-tank 41 L, Reifen 175/70 SR 13, Felgen 5 J.

Karosserie, Gewicht: Coupé 3türig, 2+2 Sitze, max. zul. Gesamtgewicht 1220 kg.

Dimensionen: Radstand 220 cm, Spur 140/141,5 cm, Bodenfreiheit 16,5 cm, Kofferraum 197/380 dm³, Länge 367,5 cm, Breite 162,5 cm, Höhe 129 cm.

Fahrleistungen (Werkangaben): Höchstgeschwindigkeit 190 km/h, 0-100 km/h 8,9 s; Geschw. bei 1000/min im V. Gang 34,8 km/h.