



Der sportliche 1.6 VTI mit 160-PS-VTEC-Motor und Schalenstützen.

Neuer Honda Civic:

Gut gereift in die sechste Generation

Das seit 1972 gebaute Kompaktmodell von Honda präsentiert sich inzwischen in der sechsten

Generation und hat eine bemerkenswerte Entwicklung durchgemacht.

Die Civic-Reihe setzt sich aus einer ganzen Anzahl von verschiedenen Modellen zusammen, die überall auf der Welt gebaut werden: In England der Fünftürer, der im November 1994 vorgestellt wurde; in Nordamerika das nur dort gebaute und im Frühling 1996 zu uns kommende Coupé sowie die Drei- und Viertürer, die für Europa und den Heimmarkt auch in Japan produziert werden. Diese Modelle, die wir kurz kennenlernen konnten, waren im vergangenen Monat an der IAA in Frankfurt ausgestellt. Allein Hatchback und Limousine kommen mit fünf Motorisierungen und in acht Ausstattungsvarianten daher. Punkto Anschaffungspreis decken sie die Palette zwischen 16 900 und 32 900 Franken ab, und ihre Leistung liegt zwischen 75 und 160 PS.

Plus eine halbe Grösse

Neu bauen alle Civic auf einem Radstand von 262 cm auf, während bisher der Dreitürer nur 257 cm Abstand zwischen Vorder- und Hinterachse aufwies. Die Karosserien haben in der Länge zugelegt (Dreitürer: +11 cm auf 419 cm; Viertürer: +5,5 cm auf 446 cm). Die Breite blieb mit 169,5 cm unverändert, doch die Autos sind um 3 und 1,5 cm höher. Ganz allgemein hat der Innenraum gewonnen, am deutlichsten beim Hatchback mit drei Türen. Besonders der Knieraum auf der Rücksitz-

bank wird erst dann wirklich knapp, wenn die Vordersitze in die hintersten Rasten zu liegen kommen.

Die Innenausstattung, die von Modell zu Modell verschieden ausfällt, ist in jedem Fall behaglich und äusserst gepflegt. Anzeigen und Bedienungstasten sind ergonomisch perfekt platziert, und jedes Detail zeugt von bester Qualität. Das manifestiert sich besonders auf schlechten Strassenstücken, etwa auf Kopfsteinpflaster, wo kein Klappern oder Ächzen zu vernehmen ist.

Die Motorisierungen (siehe Tabelle) wurden im grossen und ganzen von den bisherigen Modellen übernommen, allerdings mit zwei wichtigen Ausnahmen: Die Grundmotorisierung (Joker 1.4i) bietet jetzt nur noch 75 anstatt 90 PS, und der 1.5i LS VTEC mit 114 PS ersetzt den VTEC-E mit 90 PS. Auch die neue Maschine verbrennt ein Magergemisch und soll für diese Leistungsklasse bemerkenswert sparsam laufen. Der Magermotor hängt sehr gut am Gas, kommt auch beim brusken Beschleunigen nicht ins Stottern und erweist sich in allen Drehzahlbereichen als angenehme Antriebsquelle.

Bei den anderen Motoren wurden keine Änderungen vorgenommen. Der fulminante 1.6 VTI mit 160 PS dreht blitzschnell bis über 8000/min hoch und ist gleichzeitig lammfromm im unteren Drehzahlbereich. Dieses «kleine Wunder» ist der

variablen Ventilsteuerung VTEC zu verdanken. Die Modelle 1.4i S und 1.5i LS VTEC mit drei oder vier Türen können mit manuellem 5-Gang-Getriebe oder mit einer 4-Stufen-Automatik bestellt werden. Das Grundmodell Joker 1.4i Hatchback ist nur mit 5-Gang-Schaltgetriebe lieferbar, was auch auf die sportlichen 1.6 VTI mit drei oder vier Türen zutrifft.

CVT-Automat

Die grosse Neuheit ist die Ausstattung des 1.6i ES VTEC mit 114 PS mit einem stufenlosen automatischen Getriebe. Das System hat seine Tauglichkeit in mehreren Konkurrenzmodellen mit kleinem Hubraum bewiesen, doch im Honda Civic kommt es zum erstenmal in Verbindung mit mehr als 90 PS zum Zug. Honda hat viel Entwicklung in diese Art der Kraftübertragung gesteckt und wird sie in Zukunft vielleicht auch in Modellen mit noch mehr Leistung einbauen.

Im Civic lassen drei Fahrprogramme dem Fahrer die Wahl zwischen sportlicher und sparsamer Arbeitsweise sowie maximaler Traktion an Steigungen. Die hervorragende Effizienz der CVT-Automatik ergibt gemäss den Honda-Ingenieuren im Stadtzyklus einen um 15 % niedrigeren Verbrauch im Vergleich mit der konventionellen 4-Stufen-Automatik. Das Werk gibt zudem an, dass der Civic CVT von 0 auf 400 m (Viertel-

meile) um 0,1 s und 1,7 s schneller beschleunigt als mit Schaltgetriebe bzw. mit 4-Stufen-Automatik.

In Japan, wo der neue Civic in den ersten Monaten bereits 18 000 Käufer gefunden hat, macht das Modell mit CVT-Automatik 75 % der Zulassungen aus. Natürlich sind die Japaner traditionell keine grossen Anhänger des Schaltgetriebes, aber immerhin wird der Civic auch mit konventioneller vierstufiger Automatik angeboten. Die Vorteile des CVT-Getriebes sind unter den japanischen Fahrbedingungen mit häufigen Staus unbestreitbar.

Aber auch bei flüssigem Verkehr sind kaum Nachteile der stufenlosen Kraftübertragung gegenüber einer 4-Stufen-Automatik auszumachen. Eine ausgedehnte Versuchsfahrt mit einem Honda Civic CVT in der Umgebung von Paris hat ausgereicht, uns zu überzeugen.

Für sparsame Fortbewegung wird der Wählhebel der Automatik auf D geschoben. Der 1.6i VTEC verfügt über genügend Durchzugskraft, dass der Motor zumeist im geräuscharmen unteren Drehzahlbereich verweilen kann. Kick-down-ähnlich lassen sich aber spontan höhere Drehzahlen und damit Fahrleistungen – etwa zum Überholen – abrufen. Das Getriebe arbeitet ohne Energieverschwendung durch Schlupf im Stillstand. Gaspedalbewegungen werden spontan in Beschleunigung umgesetzt, und das Fahrzeug erreicht die gewünschte Geschwindigkeit ohne Stocken oder Ruckeln.

Die nächsten Jahre müssen zeigen, ob die stufenlose Automatik in Europa und besonders

Neues in Kürze

Karosserie: Drei- und Viertürer mit gleichem Unterbau mit 262 cm Radstand, aber optisch stärker voneinander abweichend als bisher; harmonische, fließende Formgebung, mehr Innenraum.

Motoren, Kraftübertragung: 16-Ventiler mit Multipoint-Einspritzung, Magergemisch für 1.5i VTEC; hohe spezifische Literleistung für 1.6i VTI VTEC (100 PS/l); Vorderradantrieb, mechanisches Schaltgetriebe mit 5 Gängen, automatisches Getriebe mit 4 Stufen, stufenlose, variable Automatik CVT für 1.6i ES VTEC (Dreitürer).

Fahrgestell: Einzelradaufhängung, vorn und hinten mit doppelten Dreieck-Querlenkern, vordere Scheibenbremsen, hintere Trommeln (vier Scheibenbremsen für 1.6 VTI).

Sicherheitsausstattung: Fahrer- und Beifahrer-Airbag in allen Modellen ausser Joker Hatchback; Gurtstraffer auf Vordersitzen (höhenverstellbare Gurtumlenkpunkte im Viertürer); Seitenaufprallschutz (Stahlträger und Polypropylenkissen); ABS bei Modellen über 1,5 l; neue Scheinwerfer mit 45 % mehr Leuchtkraft; elektronische Wegfahrsperre.

Umweltschutz: Verzicht auf Verwendung von FCKW, Cadmium und Asbest; alle Plastikteile über 100 g sind fürs Re-

cycling markiert und leicht auszubauen.

Serienausstattung

Joker 1.4i: Wegfahrsperre, Lenkrad-Höhenverstellung, getönte Scheiben, umklappbare hintere Sitzlehne (1/3 zu 2/3 beim Viertürer), usw.

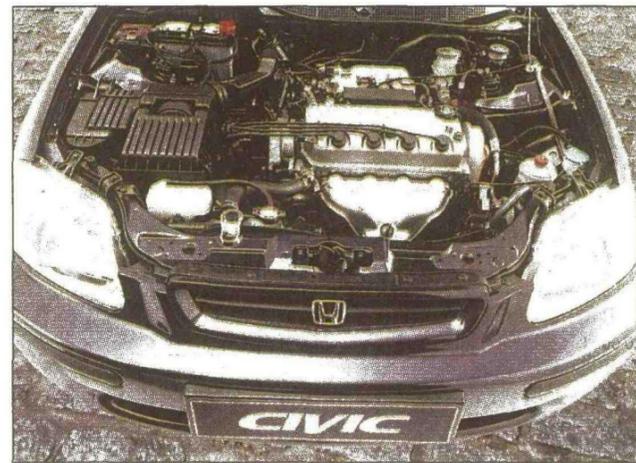
1.4i S zusätzlich: Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Servolenkung, Radio-Kassettengerät mit zwei Lautsprechern (nur Dreitürer).

1.5i LS VTEC zusätzlich: ABS, Zentralverriegelung, elektrische Scheibenheber vorn (Viertürer vorn und hinten), elektrisches Schiebedach, elektrisch verstellbare Aussen-spiegel, Radio-/Kassettengerät mit vier Lautsprechern (Viertürer zwei Lautsprecher), hintere Kopfstützen, Pollenfilter.

1.6i ES VTEC zusätzlich: stufenlose variable Automatik.

1.6i VTI zusätzlich: hintere Scheibenbremsen, Aluminiumräder.

Sonderausstattung: Automat. Getriebe mit 4 Stufen (1.4i S und 1.5i ES VTEC, Fr. 1100.– bzw. 1200.–), Servolenkung (Joker 1.4i, Fr. 800.–), Klimaanlage (Fr. 1900.– bis Fr. 2200.–), Radio-/Kassettengerät mit zwei Lautsprechern (Joker 1.4i und 1.4i S Viertürer, Fr. 478.–), Lederausstattung (Fr. 2000.– bis Fr. 2300.–), Metalllackierung (Fr. 360.– bis Fr. 400.–).



Der Magergemischmotor 1.5i LS VTEC leistet jetzt 114 PS.



Neu eingerichtet und besser ausgestattet: das Interieur des Honda Civic. Im Bild der dreitürige 1.5i LS VTEC.

in der Schweiz genügend Akzeptanz findet. Wir empfehlen jedenfalls allen Interessenten für ein Modell mit Automatik, auch den Civic CVT probezufahren, bevor sie sich entscheiden. In der Schweiz ist der neue

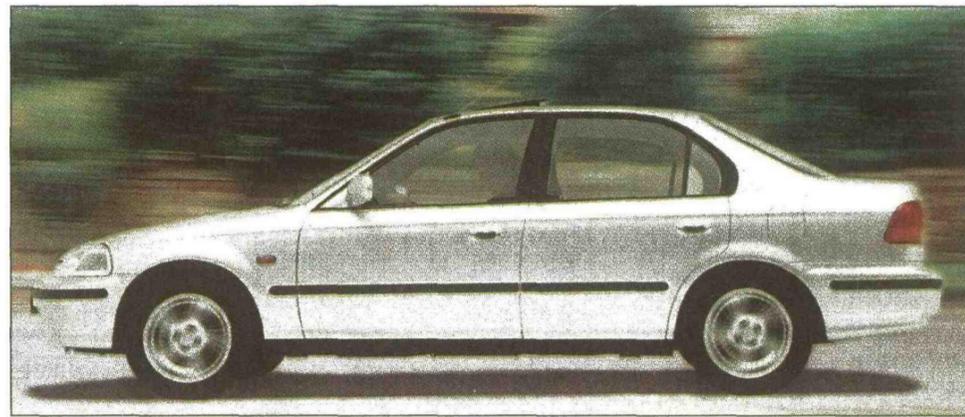
Honda Civic ab Ende Oktober lieferbar. Die Version 1.6i ES VTEC mit stufenlos variabler Automatik (CVT) wird ab Mai 1996 allein für den Hatchback mit drei Türen verfügbar sein.

D. R.

Honda Civic 3- und 4türlich: das Angebot

Modell		Joker 1.4i 3t.	1.4i S 3t./4t.	1.5i LS VTEC 3t./4t.	1.6i ES VTEC 3t.	1.6 VTI 3t./4t.
Motor	Zyl./Bauart	4/SOHC/16V	4/SOHC/16V	4/SOHC/16V	4/SOHC/16V	4/DOHC/16V
Hubraum	cm ³	1396	1396	1493	1590	1595
Bohrung x Hub	mm	75 x 79	75 x 79	75 x 84,5	76 x 90	81 x 77,4
Leistung	kW/PS	55/75	66/90	84/114	84/114	118/160
bei	U/min	6000	6300	6500	6500	7600
Drehmoment	Nm	109	120	134	140	150
bei	U/min	3000	4600	5500	5000	7000
Getriebeart		5M	5M/4A	5M/4A	CVT	5M
Leergewicht ab	kg	1030	1040 (4t.: 1065)	1075 (4t.: 1100)	1105	1165 (4t.: 1190)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	165	177 (A: 170, 4t.: 182)	188 (A: 172, 4t.: 192)	170	207 (4t.: 218)
0 – 100 km/h	s	13,9	10,8 (13,4)	10,2 (12,0)	11,0	8,0
Verbrauch ECE	l/100 km	5,4/7,0/7,5	5,4/7,0/7,5 (A: 5,8/7,3/8,7)	4,8/6,2/6,6 (A: 5,1/6,7/7,7)	5,6/7,0/7,0	6,3/7,8/9,3
Preis ab (Fr.)	3türlich	16 900.–*	21 900.–	27 400.–	29 900.–	31 900.–
(inkl. MwSt)	4türlich	–	22 400.–*	28 900.–	–	32 900.–

* Nettopreise; Mehrpreis für Getriebeautomat Fr. 1200.– (für 1.4i S 4türlich Fr. 1100.–).



Der viertürige Civic ist in den Versionen Joker 1.4i S, 1.5i LS VTEC (Magergemischmotor) und 1.6 VTI (Bild) mit 160 PS lieferbar.