

In der Version 1200 mit 1,2-Liter-Motor haben wir den kleinen Honda-Fronttriebler Civic bereits im vergangenen Jahr eingehend geprüft (Test in «AR» 31/1974). Seit kurzem ist bei uns zusätzlich zu diesem Modell auch der in Japan schon seit über einem Jahr gebaute Civic 1500 käuflich. Ihm gilt dieser Prüfbericht.

Im Gegensatz zum 1200, der ausschliesslich in zweitüriger Ausführung — mit oder ohne Heckklappe — hergestellt wird, besitzt der 1500 vier Türen. Dies bedingte bei diesem kurzen Wägelchen eine «Streckung»: der Civic 1500 ist rund 20 cm länger als der 1200, nämlich 359 cm statt 340 cm, und sein Radstand ist von 220 auf 228 cm angewachsen.

Wie bereits der Civic 1200, so ist auch die 1,5-Liter-Ausführung überaus reichhaltig ausgestattet. Auch sie besitzt Verbundglasfrontscheibe, elektrische Scheibendusche, Heckscheibenheizung und Teppichboden, dazu aber auch Automatik-Sicherheitsgurten, verstellbare Kopfstützen vorn, Mittelwellen-Radio sowie Kotschutzklappen an allen vier Rädern.

Ihr Preis von 11 850 Franken liegt um 1275 Franken höher als beim zweitürigen Zwölfhundert. Was bietet der neue 1500 dafür?

### Mehr Platz im Fond

Der längere Radstand und der 20-cm-Zuwachs in der Gesamtlänge kommen zum grössten Teil dem Fondabteil zugute. Je nach Stellung der Vordersitze steht hinten ein Knieaum von 16 bis 26 cm zur Verfügung (Civic 1200: 11 bis 24 cm), obschon die Tiefe des Sitzkissens von 45 auf stattliche 49 cm angewachsen ist. Kopffreiheit (vorn 92 cm, hinten 89 cm) sowie Innenbreite (vorn und hinten je 125 cm) blieben dagegen unverändert.

Trotz dieser Mehr-Zentimeter sind die Raumverhältnisse im Fond wegen der fehlenden Breite nicht allzu üppig. Immerhin können aber zwei mittelgrossen Personen auch längere Fahrten zugemutet werden, sofern die Vordersitze nicht ganz zurückgeschoben sind. Drei Kinder finden gut nebeneinander Platz, dagegen engen die in das Innere ragenden, kaum verkleideten Radkästen die Bewegungsfreiheit für drei Erwachsene doch recht stark ein. Die rückwärtigen Türen sind zwar etwas klein, doch der Zugang zum Wagenfond ist gegenüber dem Zweitürer bedeutend einfacher geworden.

Auf den Vordersitzen können auch grossgewachsene Personen bequem sitzen. Wegen der vorderen Radkästen, die in das Innere hineinragen, liegt zwar die Pedalerie etwas stärker gegen die Wagenmitte als üblich, doch stört dies den Fahrer nicht, denn der linke Radkasten dient ihm als willkommene Stützplatte für den Kupplungs fuss.

Der Kunstleder-Sitzbezug mit poröser, geflochtener Sitz- und Rückenfläche erwies sich als angenehm und ausreichend rutschfest. Zur Grundausstattung gehören in der Höhe verstellbare und nicht zu massige Kopfstützen. Optimalen Bedienungskomfort vermitteln die Bandrollergurten, die mit einem festen Bügelschloss versehen sind und an der Gurt selbst kein Schlossteil mehr aufweisen.

Das reichhaltig bestückte Armaturenbrett ist mit dem des 1200 identisch. Alle Instrumente und Bedienungsorgane sind gut überblickbar und in Griffnähe angeordnet. Störend ist dagegen, dass das linke Knie des Beifahrers bedrohlich auf den Knopf für die Heckscheibenbetätigung zielt, dass die Hebel für die Heizungs- und Belüftungsanlage nachts nicht beleuchtet sind und dass die Deckgläser der Instrumente ab und zu spiegeln. Nachahmenswertes Detail: die automatische Innenbeleuchtung schaltet auch beim Öffnen der rückwärtigen Türen ein, und zwar schon dann, wenn das Türschloss nicht korrekt eingerastet ist.

Der Kofferraum, der durch eine tiefliegende, schmale Klappe zugänglich ist, hat gegenüber dem Civic 1200 nicht an Volumen gewonnen, obwohl die Gesamtlänge des Wagens angewachsen ist. Er ist noch immer eindeutig zu klein; eine vier- bis fünfköpfige Familie wird auf Ferienreisen nicht auf einen Dachgepäckträger verzichten können, sofern nicht bloss das Allernotwendigste mitgenommen wird.

### Weniger Temperament

Der 1488-cm<sup>3</sup>-Vierzylindermotor des Civic 1500 basiert auf dem 1170-cm<sup>3</sup>-Motor des 1200. Er hat einen bereits berühmt gewordenen Bruder,

nämlich den schadstoffarmen Schichtlademotor 1500 CVCC, der von manchen Fachleuten als der umweltfreundliche Motor der Zukunft bezeichnet wird. In der Schweiz ist allerdings das CVCC-Aggregat nicht erhältlich (es wurde lediglich am vergangenen Genfer Salon gezeigt), sondern nur die Ausführung mit normalem Zylinderkopf.

Die Höchstleistung beträgt 65 SAE-PS bei 5500 U/min, also nur gerade 5 SAE-PS mehr als beim 1,2-Liter, und das Höchstdrehmoment ist von 9,5 auf nur 10,5 mkg (SAE) bei gleichgebliebener Drehzahl von 3000 U/min geklettert. Da andererseits das Fahrzeuggewicht (vollgetankt) nun über 100 kg höher liegt — 792 statt 690 kg — und sich das Leistungsgewicht somit von 11,5 auf 12,2 kg/SAE-PS verschlechtert hat, kann vom Civic 1500 nicht mehr Temperament als vom 1200 erwartet werden. Die Messungen zeigten sogar das Gegenteil: vom Stillstand bis Tempo 100 benötigt der 1500 17,0 sec (1200: 15,6 sec), und bis 120 km/h sind es bereits 30,6 (26,2) sec. Aber auch in der Elastizität unterliegt er dem 1200er: im vierten Gang vergehen 21,8 sec, bis von 40 km/h ausgehend 100 km/h erreicht sind; der spritzigere 1,2-Liter schafft dieselbe Disziplin in 17,1 sec.

Bei der Höchstgeschwindigkeit, wo weniger das Gewicht, dafür neben der Karosserieform umso mehr die Leistung und die Achsuntersetzung von Bedeutung sind, erwies sich der 1500 auch dank der «längeren» Gesamtuntersetzung (4,117 : 1 statt 4,99 : 1) als etwas besser und erreichte mit 146,5 km/h 3 km/h mehr als der 1200. Sowohl Beschleunigung als auch Endgeschwindigkeit liegen für ein nur knapp 800 kg wiegendes 1,5-Liter-Auto unter dem Durchschnitt.

Wegen der merklich längeren Achsuntersetzung reduzierte sich auch das Drehzahlniveau. Somit ist der 1500 über den ganzen Bereich spürbar leiser als der 1200: bei 100 km/h registrierten wir im Inneren 77 dB(A), beim 1200 jedoch bereits 81 dB(A). Der Motor wird auch bei Drehzahlen um 6000 U/min nicht lästig-lärmig, sondern entwickelt dann sportlich-satte, kernige Geräusche.

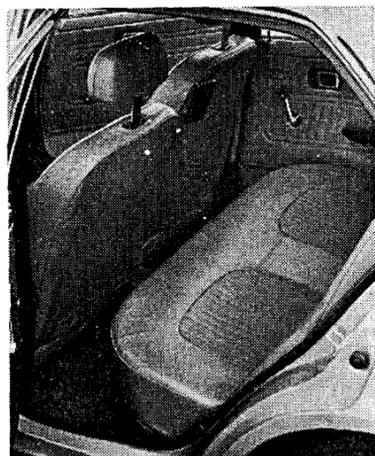
Erfreulich niedrig ist auch der Benzinverbrauch (Normaltreibstoff). Der Gesamt-Testverbrauch lag mit 9,8 L/100 km nur rund 1 Liter höher als beim 1200, doch die Extremwerte schwanken in einem wesentlich engeren Rahmen, nämlich zwischen 8,4 und 10,9 L/100 km (beim 1200 je nach Fahrweise zwischen 6,6 und 11,2 L/100 km).

Auch nach kalten Nächten startet der Motor mit herausgezogenem Choke augenblicklich, doch auf den ersten Kilometern treten beim Beschleunigen einige Stotterer auf; sonst aber erfolgen die Uebergänge beim Gasgeben nahtlos. Der 1,5-Liter-Motor erwies sich als bemerkenswert geschmeidig: man kann ohne weiteres im vierten Gang mit knapp 30 km/h bummeln und anschliessend wieder sanft beschleunigen, ohne dass der Motor durch Rucken dagegen protestiert.

Das Vierganggetriebe, das wir schon beim Civic 1200 gelobt haben, ist auch für diesen Motor richtig abgestuft und lässt sich leicht schalten. Um die Synchronisation besonders der unteren Gänge nicht zu überfordern, empfiehlt es sich indessen, die Gänge beim Herunterschalten nicht allzusehnell einzulegen.

### Untersteuernd

Der Civic 1500 ist fast ebenso leichtfüssig und wendig wie der leichtere und kürzere 1200. Mit der stets überaus



Der Beinraum im Fond ist deutlich grösser als beim 1200; Kopffreiheit und Ellbogenbreite blieben dagegen unverändert.

leichtgängigen und präzisen Lenkung, die mit 3 1/2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag recht direkt übersetzt ist, lässt sich der kleine Fronttriebler mühelos auch in flinker Gangart auf kurvigen Strässchen fahren. Bei zunehmendem Kurventempo wird jedoch eine immer ausgeprägtere Untersteuerungstendenz spürbar, die vor allem auf nasser Fahrbahn deutlich wird, wo die japanischen Dunlop SP des Testwagens schon bald ihre Grenze erreichten. Das heisst, dass dann der Wagenvorderteil nicht mehr wie gewünscht in die Biegung hineindrehen, sondern über die stark eingeschlagenen Vorderräder gegen aussen schiebt. Dieses Untersteuern auf glatter Fahrbahn ist stärker ausgeprägt als beim 1200 und ist zum Teil auf die etwas grössere Kopfflastigkeit des 1500 zurückzuführen, aber auch darauf, dass diese stärkere Version mit den gleichen Spurwei-

ten und der gleichen Reifengrösse (155 SR 12) auskommen muss.

Wenn stärkerer Lenkradeinschlag nicht ausreicht, um den Wagen wieder folgsam in die Kurve hineindrehen zu lassen, genügt das Zurücknehmen des Gaspedals; ein tückischer Uebergang zum Uebersteuern als Folge dieses Lastwechsels ist nicht zu befürchten.

Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend. Jedoch stören die Reaktionen auf die Gaspedalstellung — je nachdem zieht der Wagen nach links oder nach rechts —, ebenso wie die Empfindlichkeit der Lenkung auf leichte Unwuchten der Vorderräder.

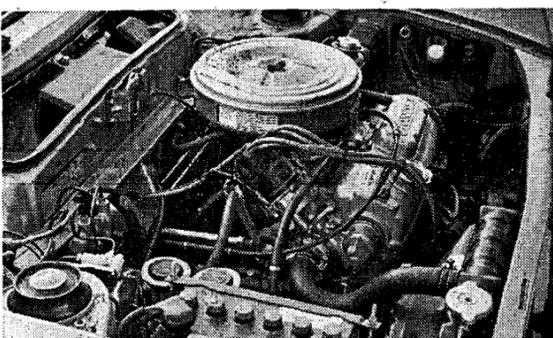
In der Abstimmung von Federung und Dämpfung gibt es kaum Unterschiede zum Civic 1200. Die Federung wird von den Insassen — und zwar vor allem von den Fondpassagieren — als zu straff empfunden. Längere Wellen

werden wohl bei rascher Fahrt zufriedenstellend ausgeglättet, jedoch verursachen schlecht unterhaltene Strassenstücke ständige kurze Hubschwingungen, und Schlaglöcher und Querfugen sind mitunter sogar als harte Erschütterungen spür- und hörbar.

\*

Gegenüber dem 1200 ist der Civic 1500 weniger spritzig und liegt in Anschaffungspreis und Unterhaltskosten ungünstiger. Dagegen bietet er eine reichhaltigere Ausrüstung, im Fond mehr Platz, hat vier vollwertige Türen und ist zudem innen leiser; in den anderen Punkten sind keine wesentlichen Unterschiede festzustellen. Offen bleibt nach wie vor der Wunsch nach verbessertem Federungskomfort und nach mehr Kofferraum.

«AR»-Test-Team



Alle wichtigen Servicestellen und Nebenaggregate des 1,5-Liter-Motors sind ausgezeichnet zugänglich.



Zwar besitzt der 1500 vier Seitentüren (1200 nur zwei), ist aber deswegen rund 20 cm länger geworden.

### «AR»-Test 10/1975

## Honda Civic 1500

### Messergebnisse und technische Daten

Messbedingungen		2 Personen Belastung + 25 kg	
km-Stand	3900	Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten.	
Aussentemperatur	1 °C	<b>Gewichte</b>	
Höhe über Meer	470 m	Leergewicht (DIN)	792 kg
		Gewichtsverteilung in %	62/38
		Leistungsgewicht	12,2 kg/PS (SAE)

### Fahrleistungen

Beschleunigung	Elastizität	Höchstgeschwindigkeit			
		Mittel aus beiden Richtungen (Zählerangabe 152 km/h)			
aus dem Stand	(Beschleunigung in den Gängen)	I.	II.	III.	IV.
0—40 km/h sec	20—40 km/h sec	1,8	2,4	4,1	—
0—60 km/h sec	40—60 km/h sec	—	2,6	3,8	6,8
0—80 km/h sec	40—80 km/h sec	—	7,1	7,7	13,4
0—100 km/h sec	40—100 km/h sec	—	—	13,4	21,8
0—120 km/h sec	40—120 km/h sec	—	—	—	33,8
1 km stehender Start	1 km ab 40 km/h	sec	—	—	39,1

### Beurteilung des Innenraumes

Vorn bei Personengrösse	Hinten bei Personengrösse		
	klein	mittel	gross
klein	1	2	3
mittel	1	3	4
gross	1	3	4

1 = sehr gut; 2 = gut; 3 = genügend; 4 = ungenügend.

### Innengeräusch

Leerlauf	52	100 km/h	77
40 km/h	64	120 km/h	78
60 km/h	66	140 km/h	83
80 km/h	71		

Messung des Innengeräusches vorn auf Ohrenhöhe in dB (A) bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang (bzw. im Leerlauf).

### Zählereichung

Effektive Geschwindigkeit bei 60 km/h Zähler = 59 km/h

100 km/h Zähler = 97 km/h  
130 km/h Zähler = 126 km/h  
1 km nach Zähler = 995 m

<b>Benzinverbrauch</b> (Normalbenzin)	
Gesamttestverbrauch	9,8 L/100 km
Durchschnittswerte von	8,4 bis 10,9 L/100 km
<b>Wendekreis</b> (Karosserie)	9,85 m
<b>Lenkraddrehungen</b>	3 1/2

### Technische Daten, Merkmale und Ausrüstung

Preis: 11 850.— (Aufpreis für Automat Fr. 650.—)  
Testwagenlieferant: Honda Automobiles (Suisse) SA.

**Motordaten:** 4 Zyl. in Linie (74 x 86,5 mm), 1488 cm<sup>3</sup>; Kompr. 8,1:1, 65 SAE-PS bei 5500 U/min, 43,7 PS/L (SAE); 10,5 mkg (SAE) bei 3000 U/min; Oktanbedarf Normalbenzin.

**Motorkonstruktion:** Quergestellter Frontmotor; hängende Ventile, obenliegende Nockenwelle (Kette); Leichtmetall-Zylinderkopf und -block, trockene Zylinderbüchsen; 5fach gelagerte Kurbelwelle; Oelfilter im Hauptstrom, Oel 3 L, 1 Fallstrom-Doppelpvergaser, Trockenluftfilter.

Zündkerzen NGK W 20 EP; Batterie 12 V 45 Ah, Alternator 35 A, Elektroventilator.

**Kraftübertragung:** Frontantrieb. Federscheibenkupplung; 4-Gang-Vollsynchrongetriebe; Stockschtaltung; schrägverzählter Achsantrieb, Unters. 4,117:1.

**Untersetzungsverhältnisse:** 3,0:1, II. 1,789:1, III. 1,182:1, IV. 0,846:1, R 2,916:1.

**Fahrgestell, Aufhängung:** Selbsttragende Karosserie; vorn und hinten Einzelradaufhängung mit Federbeinen, Schraubenfedern und unteren Querlenkern, vorn Kurvenstabilisator; Teleskopstossdämpfer.

Zweikreisbremsen mit Servo, vorn Scheiben, hinten Trommeln, mech. Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung; Benzin-tank 40 L, Reifen 155 SR 12 (Dunlop SP Sport).

**Dimensionen:** Radstand 228 cm, Spur 130/128 cm, Bodenfreiheit 17 cm, Länge 359 cm, Breite 150,5 cm, Höhe 132,5 cm.

**Ausrüstung:** Serienmässig mit elektr. Scheibendusche, Heckscheibenheizung, Tageszähler, Rückfahrleuchten, automatische Bandrollgurte, MW-Radio, vordere Einzelsitze mit verstellbaren Kopfstützen, Bodenterrappe.