

In der Öffentlichkeit erweckt der Name Honda unweigerlich Gedankenassoziation an «heisse» Motorräder aus Japan. Weniger bekannt ist jedoch, dass der Welt grösster Motorrad-Produzent seit 1964 auch Automobile, vor allem kleine, baut. Diese Tatsache mag wohl in erster Linie am wenig exportorientierten Bauprogramm gelegen haben, das bis Ende 1968 vorwiegend Kleinwagen (360 cm³ Inhalt) sowie kleinere Sportzweisitzer umfasste, deren technisch bemerkenswerte Antriebsaggregate von den grossen Erfahrungen auf dem Gebiet des Motorradbaus profitierten. Deshalb war allen bisherigen Versuchen, nach dem Vorbild von Toyota, Nissan-Datsun und Mazda in Europa Fuss zu fassen, wenig Erfolg beschieden.

Nach diesen fast ausschliesslich dem inländischen Markt vorbehaltenen kleinen Zweizylindermodellen, von denen sich die Typen «Z» und «Life» in Japan ihrer bescheidenen Anschaffungs- und Unterhaltskosten wegen nach wie vor grosser Beliebtheit erfreuen, vollzog Honda den Schritt in Richtung «Vollautomobil» erst Ende der 60er Jahre. Diese Neuorientierung, welche ein nach oben breiter gefächertes Modellangebot anstrebt, bildete denn auch den Anlass, in Europa und so auch in der Schweiz vermehrt Niederlassungen zu errichten.

Gegenstand des heutigen Prüfungsberichtes bildet der zur unteren Mittelklasse gehörende 2türige Fronttriebler Civic mit 1,2-Liter-OHC-Vierzylindermotor von 54 PS (DIN), 4-Gang-Getriebe und Einzelradaufhängung, der seit Ende 1970 gebaut wird. Er kostet Fr. 10 575.—; gegen Fr. 400.— Aufpreis erhält man die 3türige Version mit Heckklappe, Fr. 650.— sind zusätzlich für die automatische Kraftübertragung Hondamatic zu entrichten.

Interieur: 2 plus 2 plus

Das Styling des Civic findet in der Öffentlichkeit unterschiedlichen Anklang. Während die einen sich an dessen etwas bulligen Form stören, finden andere die eigenwillige Karosserie mit leicht abgerundeter Trapez-Silhouette, Kantenfässonierung unterhalb der Seitenfenster, äusserst kurzen Ueberhängen und Steilheck als attraktiv und gefällig.

Auffallend breite Türen machen den Zugang auch zum Fondabteil leicht. Bei auf Mittelstellung gebrachten Fauteuils finden in diesem Kleinwagen vier mittelgrosse Insassen ausreichend Platz vor. Nutzt man hingegen den Verstellbereich nach hinten voll aus, so schrumpft die Beinfreiheit im Fond bei stärker geneigter Vorderlehne auf wenige Zentimeter. Mit 125 cm genügt an sich die Innenbreite für 3 Personen, doch bescheiden die in Sitzfläche und Lehne ragenden Radkasten die Bewegungsfreiheit. Die selbst Langbeinern behagliche Sitzposition zeigt deutlich, dass sich Honda nun auch mit europä-

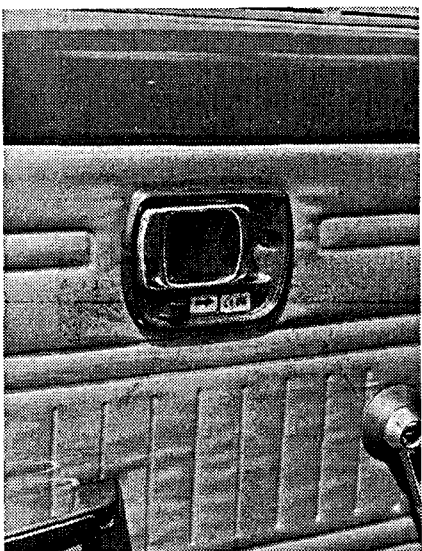
ischen Körpermassen befasst. Für eine sportliche Fahrerhaltung mit gestreckten Armen ragt die Lenksäule allerdings zu weit ins Interieur. Nach wie vor «japanorientiert» fanden wir die mit 46 cm eher kurzen vorderen Sitzkissen wie auch die unmittelbar rechts neben dem kaum störenden Radkasten angeordneten zu zierlichen und zudem zu nahe beieinanderliegenden Pedale.

Die eher straff gepolsterten Sitzkissen mit Stoffbezug verleihen bei Kur-

Für die Koffern von vier Personen ist das quaderförmige, 85—130 cm breite, 40 cm hohe und zwischen 35 und 60 cm tiefe Gepäckabteil mit nur rund 140 Liter Inhalt entschieden zu klein. Dazu ragen der Benzineinfüllstutzen sowie die Federbeinabstützgehäuse störend in den Kofferraum. Um die Ladekapazität besser bestellt ist es freilich bei der Ausführung mit oben angelenkter, durch Gasdruckstossdämpfer offengehaltener Heckklappe.



Ausgesprochen kompakt — Der 2- oder 3türige Aufbau mit abgerundeten Trapez-Silhouette findet in gleichem Masse Bewunderer wie Gegner. Das Stauvolumen des zwischen Rückenlehne und dem äusserst kurzen Stummelheck untergebrachten Gepäckabteils ist sehr bescheiden. Die Türinnenklinken sind versenkt.



anfahrt angemessenen Seitenhalt, nicht aber die zu wenig ausgewölbten Rückenlehnen. Abhilfe bringen die Sitzgurten (Marke Autoliv) mit zentralem Einsteckbecher. Die Anpassung derselben an die jeweiligen Körpermasse von Fahrer und Mitfahrer ist recht umständlich (Schulter- und Bauchgurte getrennt), auch rutscht das Schulterband wegen des zu tief liegenden oberen Verankerungspunktes gelegentlich seitlich ab.

Sie ist aber im Gegensatz zum 2türigen Testwagen nicht bis zur Stossstange heruntergezogen. Schwere Gepäckstücke müssen daher über die rund 75 cm über der Fahrbahn liegende Abschlusswand angehoben werden. Bei vorgeklappter Fondlehne vergrössert sich das Ladevolumen des Dreitürers auf rund 800 Liter, ein recht beachtlicher Wert.

Obschon die nach hinten leicht ansteigende Gürtellinie nicht besonders niedrig liegt, überblicken auch kleinere Personen die Fahrbahn mühelos. Die Sicht auf die Strasse unmittelbar hinter dem Wagen wird durch den hohen unteren Heckscheibenrand etwas eingengt. Rückwärtsmanöver auf engem Raum lassen sich dennoch exakt ausführen, zumal sich die Länge des nicht sichtbaren, aber sehr kurzen Wagenhecks leicht und sicher abschätzen lässt.

Ausrüstung ausreichend

Das attraktive Instrumentenbrett dient gleichzeitig als praktische Ablage. Der aufgesetzte Armaturenräger beherbergt den etwas optimistischen Tacho mit Gesamt- und Tageszähler (letzterer mit 100-m-Rolle), das Kombigerät mit Benzin- und Kühlwasseranzeige sowie dazwischen die in Form eines «T» übereinander angeordneten Kontrollleuchten für Blinker, Scheinwerfer, Oeldruck, Ladestrom, Handbremse und Verlust von Bremsflüssigkeit. Die kreisrunden Anzeigeeinheiten mit grau-blauen Zifferblättern, weissen Ziffern und Zeigern sind rasch überblickbar, doch riefen ihre Deckgläser gelegentlich Reflexe hervor.

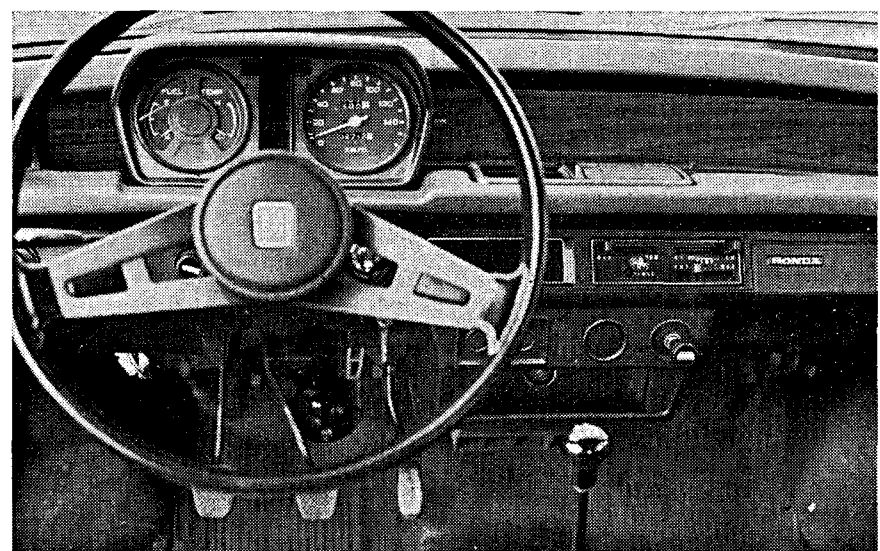
Links von der Lenksäule befinden sich die Schalter für die Fahrbahn gut ausleuchtende Wagenbeleuchtung (Lichtstärke für Instrumente nicht variabel), für die kräftigen, mit einer Elektrodusche kombinierten Zweistufenwischer sowie der Starthilfe-Zugknopf. Die Frischluft-/Heizanlage mit 3 waagrechten Schieberhebeln erwies

sich als recht wirksam. Bei Einbruch wärmerer Witterung liess sich jedoch das Warmwasserventil nicht mehr schliessen und die Heizung heizte fröhlich weiter. Die Zwangsentlüftung über Schlitze im hinteren Dachträger beurteilen wir als ungenügend. Für ein angenehmes Klima im Sommer hat man daher die hinteren Seitenfenster auszustellen.

Die einfache, aber zweckmässige Ausstattung umfasst auch Bodentep-

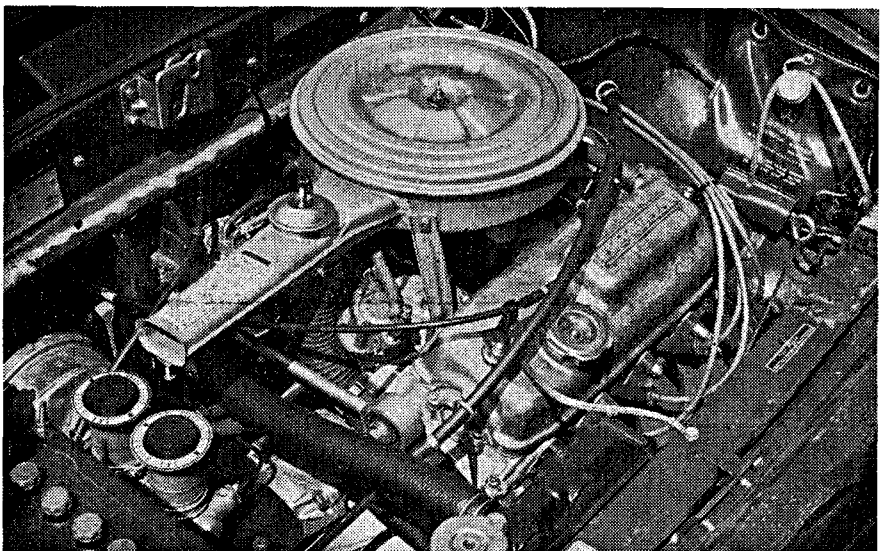
den schadstoffarmen Honda-Schichtlademotor CVCC (Compound Vortex Controlled Combustion). Dank seines speziellen Zylinderkopfes (zusätzliche Vorkammer mit dazugehörigem 3. Ventil) soll er sogar die US-Normen 1976 erfüllen. Kein Wunder, dass er in allen grossen Autofabriken der Welt unter die Lupe genommen wird.

Aber auch die beim geprüften Civic-Motor getroffenen Anti-Schadstoffmassnahmen sind vielfältig. Besondere



Attraktiv — Die Instrumente mit blau/grünen Zifferblättern, weissen Zahlen und Zeigern sind einwandfrei überblickbar in einem über dem grossflächigen Ablagebrett aufgebauten Kasten untergebracht.

Servicefreundlich — Die Mehrheit der Unterhalt erfordernden Motoraggregate ist gut zugänglich. Links erkennt man den Bremservo der Zweikreis-Bremsanlage.



piche (unser Testwagen hatte noch Gummimatten), Warnblinkanlage, Rückfahrleuchten, Aschenbecher auch im Fond, Benzintankanschluss und Abschleppösen. Als besonders wertvolle Details seien die an der Fahrertüre angebrachte Plakette mit Reifendruckdaten, die versenkten Innentürklinken mit integriertem Verriegelungsschaber, die wirksame Heckscheibenheizung sowie die zwischen Tür und Fauteuil angebrachten kleineren Ablagekasten erwähnt. Offene Wünsche bleiben ausschwenkbare Sonnenblenden, ein abblendbarer Innenspiegel, Türarmlehnen sowie Dachhaltegriffe nicht nur für den Mitfahrer, sondern auch für die Fondpassagiere.

Durchzugskräftiger 1,2-Liter

Die Minuspunkte, die der Civic hinsichtlich Innenraum im Vergleich zu Konkurrenzmodellen einstecken muss, macht er mit einem Motor wett, der für vorzügliche Fahrleistungen sorgt, sich aber auch durch hohe Wirtschaftlichkeit und im unteren und mittleren Drehzahlbereich relativ bescheidene Geräuschentwicklung auszeichnet. Mit oberliegender Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), fünfmal gelagerter Kurbelwelle, Leichtmetall-Zylinderkopf und -block (trockene Büchsen) sowie thermostatisch gesteuertem Kühlluftventilator entspricht er modernster Schule.

Mit früheren Honda-Motorkonstruktionen wie in den kleinen Modellen N 600 oder S 800, deren bescheidener Zylinderinhalt sehr hohe Drehzahlen kompensierten, hat der Vierzylinder des Civic wenig gemeinsam. Er gibt seine Höchstleistung von 54 PS (DIN) schon bei 5000 U/min ab, seine grösste Durchzugskraft von 8 mkg (DIN) entwickelt er bei 3500 U/min.

Die Abkehr vom extrem hochtourigen, hoch verdichteten Motor ist vor allem eine Folge der verschärften Abgasbestimmungen. (So bildet das Civic-Aggregat bekanntlich die Basis für

Erwähnung verdienen neben dem relativ langen Hub von 76 mm (Bohrung 70 mm) und der Verdichtung von nur 8,1:1 (Normalbenzin) die über einen Thermostaten regulierte Ansaugluftvorwärmung sowie ein Aktivkohlebehälter, in dem die vom Tank und dem Vergaserschwimmergehäuse stammenden Treibstoffdämpfe absorbiert werden. Nach Ausschalten der Zündung unterbricht ausserdem ein Magnetventil die Benzinzufuhr zum Vergaser. Schliesslich sind die Ventilsitze bereits auf den Betrieb mit bleifreiem Benzin ausgelegt. Die erwähnten Vorkehrungen haben sich weder auf Verbrauch noch Startfreudigkeit nachteilig ausgewirkt.

Während der vorwiegend wärmeren Prüfperiode startete der Motor morgens bei leicht gezogenem Choke auf Antrieb. Er erreichte seine Betriebstemperatur rasch, zeigte dank dem selbsttätigen Kühlluftventilator auch im Gebirge keine Wärmeprobleme und fiel uns im normalen Geschwindigkeitsbereich immer wieder durch seinen weichen, vibrationsarmen und leisen Lauf auf. Wie schon der eher flache Drehmomentverlauf erkennen lässt — zwischen 1600 und 5000 U/min stehen fast 90% des Höchstwertes zur Verfügung —, wurde die Motorcharakteristik nicht etwa sportlich ausgelegt, im Gegenteil. Dass der 1200er gerade im Mittelbereich mit hoher Durchzugskraft aufwartet, unterstreicht unsere Elastizitätsmessung im obersten Gang: in nur 10,6 sec beschleunigte er den Wagen von 40 auf 80 km/h und von 40 auf 100 km/h waren nur 17,1 sec erforderlich. Auch ein Beschleunigen im 4. Gang aus nur 30 km/h nach Tacho nimmt er keineswegs übel.

Dennoch erweist sich der Motor als überraschend drehfreudig und lebhaft. Er überschreitet mühelos 6000 U/min und fällt auch in diesem Bereich nicht durch eine lästige Geräuschentwicklung auf. Störend hingegen fanden wir sein manchmal etwas trübes An-

Schluss Seite 19

Honda Civic – Beurteilung

Einstufung

Neben Datsun 100 A Cherry einziger japanischer Fronttriebler. Kompakter, 2türiger Kleinwagen mit Platz für 4 Personen. Quer angeordneter 1,2-Liter-Vierzylindermotor, Einzelradaufhängung rundum. Auch mit Hecktüre lieferbar. Preis Fr. 10 575.—, mit Hecktüre Fr. 10 975.—
Wichtigste Konkurrenten (Frontantrieb, bis 1,2 Liter Hubraum, Preis bis Fr. 11 600.—, 2 oder 3 Türen, ähnlicher Innenraum): Alfa Romeo Alfasud TI Fr. 12 190.—, Audi 80 Fr. 11 585.—, Austin Allegro 1300 Fr. 9580.—, Autobianchi A 112 Abarth Fr. 10 840.—, Datsun A 100 Cherry Fr. 8990.—, Fiat 127 Fr. 8000.—, Fiat 128 Fr. 9500.—, Fiat 128 Rallye Fr. 10 700.—, Mini 1275 GT Fr. 9390.—, Renault 5 TL Fr. 9600.—, VW Passat Fr. 11 585.—.

Karosserie

Einfache, aber individuelle Karosserielinie mit sehr kurzen Ueberhängen und Steilheck. Innenraum für 4 mittelgrosse Personen, Beinfreiheit im Fond bescheiden. Kleiner Kofferraum. Gute Sicht nach allen Seiten, Heckabschluss nicht überblickbar. Recht bequeme Fauteuils mit verstellbarer Lehne, Seitenhalt verbesserungsfähig. Einfache, aber zweckmässige Ausstattung, gut ablesbare Instrumente. Gute Fertigung.

Antrieb

Vorderradantrieb. Elastischer, geschmeidiger und recht drehfreudiger 1,1-Liter-OHC-Vierzylinder mit 54 PS (DIN). Recht hohe Laufruhe. Für Hubraum sehr gute Fahrleistungen, 0 bis 100 km/h in 15,6 sec, Spitze 143,5 km/h. Gut abgestuftes 4-Gang-Getriebe, kurze Schaltwege, leichtgängige und für Frontantrieb ausnehmend präzise Schaltung.

Fahrverhalten

Sichere Fahreigenschaften. In Kurven neutral bis leicht untersteuernd, im Grenzbereich vor allem bei Lastwechsel allmähliches Uebersteuern. Verbesserungsfähiger Geradeauslauf, Wagen zieht beim Gasgeben nach links. Direkte, leichtgängige und recht präzise Zahnstangenlenkung. Deutliche Fahrbahn- und Antriebseinflüsse am Lenkrad. Straffe Federung, bei langsamer Fahrt harte Schläge. Kräftige, leicht dosierbare Servobremse, wärmebeständig.

Kosten

Für Wagengrösse und gebotenen Komfort hoher Anschaffungspreis, jedoch bescheidene Versicherungs-, Steuer- und Unterhaltskosten. Sehr bescheidener Konsum an Normalbenzin, Testverbrauch 8,7 l/100 km. Schweizer Servicenetz zur Zeit im Ausbau begriffen.