

Benjamin von Honda — Extrem kurze Überhänge, stark abfallende Motorhaube und flachgeneigte Windschutzscheibe, grosse Glasflächen und eine steile Heckpartie sind die markantesten äusseren Kennzeichen des viersitzigen Kompakt-Honda City. Obschon mit 338 cm gleich lang wie der Fiat Panda, bietet die japanische Neuheit erstaunlich viel Platz.

Honda City auch für Europa?

Maximaler Nutzraum auf minimaler Verkehrsfläche

Von Olaf von Fersen

Hersteller von Grossserien-Automobilen scheuen sich in der Regel vor ungewöhnlichen Formen und der Anwendung noch nicht allgemein akzeptierter technischer Lösungen. Auch wenn die Ingenieure es ganz besonders gut gemacht haben, ist ein Erfolg an der Verkaufsfond noch keineswegs sicher.

Mit bewies im vergangenen Herbst das Management von Honda mit einem recht unkonventionellen Modell, das auf dem Automobilsalon von Tokio seine Premiere hatte (siehe «AR» 48/81). Mit dem Honda «City» präsentierte die japanische Automobilindustrie ihr erstes Modell, das in einer ähnlichen Weise wie dereinst Henry Fords Tin Lizzie, André Citroëns Traction-Avant, der Wolfsburger Käfer oder der Mini des Sir Alec Issigonis dem Automobilbau einen neuen Weg wies. Das Grundkonzept des City stellt die bisher konsequenteste Lösung der Aufgabe dar, maximalen Nutzraum auf einer sehr kleinen Verkehrsfläche zu erreichen, ohne dabei Nachteile in Fahrleistungen, Komfort oder Gebrauchsnutzen einzuhandeln.

Mit einer Länge von 3380 und einer Breite von 1570 mm ist der City genauso lang wie der Fiat Panda, aber um 110 mm breiter. Die erstaunliche Geräumigkeit des Interieurs ergibt sich aus der Kombination von grosser Innenhöhe und entsprechend hohen Sitzen. Mit 1470 mm ist das japanische «Stutzmobil» beispielsweise um 135 mm höher als das Modell Civic der gleichen Marke, und an diesem gemessen, sitzt man im City um gut 70 mm höher. Die Fahrerperspektive erhält damit eine gewisse Ähnlichkeit mit den Sichtverhältnissen in einem Frontlenkerfahrzeug. Kurze Überhänge und die mit einem Winkel von 60° recht steile Rückenfront ergeben eine hervorragende Übersichtlichkeit.

Die ungewöhnlich hohe Raumökonomie ergibt sich aus dem Quereinbau des Motors, dessen Zylinder leicht nach vorn geneigt sind, und

der Art der Einzelradfederung. Die Vorderräder werden an Federbeinen mit Querstabilisator geführt, für die Hinterräder wurden Dämpferbeine gewählt, die weniger Anteil am Innenraum beanspruchen als Federbeine. Die Schraubenfedern sind jeweils unabhängig auf der Innenseite neben den Dämpfern plaziert, und zwar relativ tief in den Querlenkern, um möglichst lange Federwege auf kleinem Bauraum zu erreichen. Das Fahrwerk hat einen Radstand von 2220 mm und, an diesem gemessen, bemerkenswert grosse Spurweiten von 1370/1370 mm.

Vier City-Ausführungen

Vom Honda City, dessen Serienfertigung inzwischen in Japan in Gang gekommen ist, gibt es vier Varianten, die sich in der Ausstattung und der Auslegung des Triebwerks unterscheiden. Alle haben die gleiche Karosserie und den gleichen 1,2-Liter-Vierzylinder-Aluminiummotor.

Die Basisversion heisst F und wird serienmässig mit Vierganggetriebe gebaut. Ihr sehr ähnlich ist das Modell T, das man einen Kleintransporter nennen könnte. Zweifellos am interessantesten sind die Ausführungen E und R, die wohl auch primär für einen Export nach Europa in Frage kämen. Beide haben Fünfganggetriebe mit der obersten Stufe als Schongang oder wahlweise die Dreigang-Hondamatic. Der Motor für die Versionen F und T leistet nach Japan-Norm bei einem Verdichtungsverhältnis von 9:1 bei 5000/min 45 kW (61 PS), für die E-Ausführung wurde eine Verdichtung von 10:1 gewählt, mit der die Leistung auf 46,5 kW (63 PS) stieg, und für den sportlichen City-R schafften eine andere Nockenwelle und ein Registervergaser 49,5 kW (67 PS) bei 5500/min herbei. Die Drehmomentmaxima betragen 94 und 98 Newtonmeter bei 3000 bzw. 3500/min.

Den Charakterunterschied zwischen E und R bewirken auch unterschiedliche Achsuntersetzungen.

Während der E bei 3,875:1 im 5. Gang seine Motor-Nendrehzahl nicht erreichen kann, schafft der R dank seiner Mehr-PS und einer Achsuntersetzung von 4,428:1 auch eine höhere Spitzengeschwindigkeit. Weitere Unterschiede liegen in der Ausstattung. So rollt der R auf der Reifendimension 165/70 SR statt 145 SR 12 und weist einen Drehzahlmesser auf.

Motor vom Civic abgeleitet

Der 1,2-l-Vierzylindermotor ist vom Triebwerk des Civic abgeleitet, aber anders ausgelegt. Mit den Massen 66 mm Bohrung und 90 mm Hub

Entscheid steht aus

Laut unserer Rücksprache mit dem Honda-Importeur ist zurzeit noch nicht geklärt, ob und wann das Modell City in der Schweiz angeboten wird. Abgesehen von den zur Erfüllung der neuen Lärm- und Abgasnormen erforderlichen Anpassungen soll es vor allem eine Frage der Produktionskapazität sein. Diese beträgt gegenwärtig 15 000 Einheiten pro Monat, der Lieferfriststand in Japan selber jedoch bereits 60 000 Wagen. Als frühester Liefertermin wird 1984 genannt. Bru

ist er ein extremer Langhuber (Civic: $72 \times 82 = 1335 \text{ cm}^3$). Die Kolben bewegen sich in trockenen Laufbüchsen, die Kurbelwelle dreht sich in fünf Lagern, und die Ventile werden von einer Zahnriemengetriebenen Nockenwelle über Kipphebel betätigt.

Der Leichtmetall-Zylinderkopf stellt eine Weiterentwicklung nach dem CVCC-Schichtladedeprinzip dar. Honda nennt's CVCC-II-COMBAX (Compact Blazing-Combustion Axiom). Auch hier werden der Hauptbrennraum mit magerem und eine kleine Vorkammer mit fettem Gemisch versorgt. Nach der Zündung in der Vorkammer schlagen Flammstrahlen aus Bohrungen im Vorkammerboden zum Hauptbrennraum durch und sorgen für eine verlässliche Verbrennung der mageren Füllung. Diese Lösung erfordert schon in ihrer einfachsten Form einen Doppelvergaser: einen grossen für das Hauptgemisch und einen kleinen zur Versorgung der Vorkammer.

Der Motor des Honda City liefert eine höhere spezifische Leistung als das originale CVCC-System, und neben dem Hauptziel besseren Emissionsverhaltens ist er offenbar auch recht wirtschaftlich. Die kurze Zeit, in der uns ein City zur Verfügung stand, reichte weder für Fahrleistungs- noch für Verbrauchsmessungen. Als Anhaltspunkt können hier nur die Werksangaben dienen. Auf ein konstantes Tempo von 60 km/h bezogen, lauten die Verbrauchswerte für den City-E mit Schaltgetriebe 3,45 l/100 km und mit Hondamatic 4,0 l/100 km.

Sollte Honda sich dazu entschliessen, den City demnächst auch in europäische Länder zu exportieren, dann würde er wahrscheinlich mit einem konventionellen Motor ausge-

stattet, der zweifellos preisgünstiger in der Herstellung ist. Für Märkte mit besonders drastischen Abgasgesetzen bliebe es beim Schichtladedeprinzip.

Die vom Werk freigegebenen Darstellungen für den Leistungs- und Drehmomentverlauf zeigen für den letzteren eine Kurve, die bemerkenswert flach verläuft. Das Maximum von 98 Newtonmetern ist schon ein recht ordentlicher Wert für diese Hubraumgrösse; was aber richtig imponieren kann, ist der «breite Buckel» der Kurve, die praktisch zwischen 2000 und 4500/min über 90 Nm verläuft.

Detail des Interieurs

Die Innenlänge beträgt 1625 mm – 75 mm mehr als beispielsweise beim Fiat 127. Die grosse Höhe und Breite ergeben ein recht geräumiges Interieur, in dem vier Erwachsene recht gut unterkommen. Mit der Gepäckkapazität ist es dann aber weniger grosszügig bestellt. Je nach der Position der in zwei Rasten zu fixierenden Rückenlehne beträgt das Ladevolumen 120 bzw. 196 Liter. Wird der Fondsitz umgeklappt, wächst das Fassungsvermögen auf 472 Liter.

Auf den relativ hohen Vordersitzen sitzt man gut und geniesst eine vortreffliche Sicht rundum. Bedienungsorgane und Instrumente sind ohne Tadel, Heizung/Lüftung gut regelbar, und für die Entfeuchtung der Seitenfenster sind ausser den üblichen seitlichen Frischluftaustritten mit Verstellgitter eigene Warmluftdüsen vorhanden. Eine City-Besonderheit ist ein «Kühlfach» oben auf der Beifahrerseite des Instrumentenbrettes. Es fasst 4 Cola-Dosen und wird durch einen Schacht belüftet. In Japan gibt es für den City auch eine Klimaanlage, die dann auch das «Getränkfach» mit versorgt.

Unter dem Armaturenbrett gibt es eine grössere und eine kleine offene Ablage, dazu Staukästen an den Innenseiten der Türen und beiderseits des Fondsitzes. Wem das noch nicht reicht, kann eine viereckige und eine runde Kunststoffschachtel ordern, von denen die erste unter dem Fahrersitz, die zweite im Reserverad ihren Platz hat.

Den Konstrukteuren des Honda City ist es offenbar gelungen, zwei wesentliche Ziele zu erreichen: geringes Gewicht und einen annehmbaren Luftwiderstandsbeiwert. 650 kg (+5 kg mit Hondamatic) und C_w 0,40 sind respektable Leistungen – letzteres vor allem für die gewählte Form. Um eine möglichst wirbelfreie Luftströmung zu erreichen, geht die schräge Motorhaube praktisch ohne Knick in die Windschutzscheibe über. Front-, Heck- und seitliche Verglasung des Fondteils sind mit minimalen Höhenunterschieden mit der Metallstruktur verklebt. In die bis an die Radkästen umgreifenden Kunststoff-Stossfänger sind vorn und hinten Spoiler integriert.

Fahreindrücke

Der City ist ein Auto, in dem man sich sofort zu Hause fühlt – ein Zeichen für die ergonomisch korrekte Auslegung der Sitzposition und der Bedienungsorgane. Aufgrund des guten Leistungsgewichtes und des günstigen Drehmomentverlaufs ist das kleine Auto durchaus munter im Temperament. Es lenkt sich kinderleicht und angenehm präzise.

Bei höherem Tempo beeindruckt der niedrige Geräuschpegel. Windgeräusche machen sich kaum bemerk-

Technische Daten

Karosserie, Gewichte: Limousine 3türig, 4 Sitze; Gewicht leer 635–675 kg.

Motordaten (JIS): 4 Zyl. in Linie (66 x 90 mm), 1232 cm³; Kompr. 9:1; 45 kW (61 PS) bei 5000/min, 36,4 kW/L (49,5 PS/L); 94 Nm (9,6 mkg) bei 3000/min; Oktanbedarf Superbenzin. Oder: Kompr. 10:1, 46,5 kW (63 PS) bei 5000/min, 37,6 kW/L (51,2 PS/L); 98 Nm (10 mkg) bei 3000/min. Oder: Kompr. 10:1, 49,5 kW (67 PS) bei 5500/min, 40 kW/L (54,4 PS/L); 98 Nm (10 mkg) bei 3500/min.

Motorkonstruktion: Bezeichnung ER, Quergest. Frontmotor. Hängende Ventile (CVCC mit 3 Ventilen pro Zylinder), 1 obenliegende Nockenwelle (Zahnriemen); Leichtmetall-Zylinderkopf und -block, trockene Zylinderbüchsen; 5fach gelagerte Kurbelwelle; Öl 3 L, 1 Fallstrom-Registervergaser. Zündkerzen NGK BPR 7 ES, transistorisierte Zündung; Batterie 12 V, 32, 35 oder 47 Ah, Alternator 35 od. 45 A, Wasserpumpe, Inh. 4 L, Elektroventilator.

Kraftübertragung (auf Vorderräder): a) 4-Gang-Getriebe, Achsunters. 3,875:1. b) 5-Gang-Getriebe, Achsunters. 3,875:1 oder 4,428:1. c) Getriebe-Halbautomat (hydr. Wandler und 3-Gang-Planetengetriebe), Wählhebel in der Mitte mit Positionen P-R-N-OD. *L, Achsunters. 3,105:1.

Untersetzungsverhältnisse: a) 4-Gang-Getriebe: I, 3,181:1, II, 1,823:1, III, 1,181:1, IV, 0,846:1, R 2,916:1. b) 5-Gang-Getriebe: I, 2,916:1, II, 1,764:1, III, 1,181:1, IV, 0,807:1, V, 0,655:1, R 2,916:1. c) Halbautomat: Max. Drehmomentverstärkung im Wandler 1,3fach, Unters. im Planetengetriebe: I, 2,2:1, II, 1,37:1, III, 1,032:1, R 1,954:1.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserie; vorn (negativer Lenkrollradius) und hinten Einzelradaufh., vorn mit Federbeinen, hinten Dämpferbeine und Schraubenfedern, Schräg- und Querlenker, vorn Kurvenstabilisator. Bremsen mit Servo, vorne Scheiben, hinten Trommeln; mech. Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung; Benzintank 41 L, Reifen 145 SR 12, a.W. 165/70 SR 12, Felgen 4 J.

Dimensionen: Radstand 222 cm, Spur 137/137 cm, Wendekreis 9,8 m. Länge 338 cm, Breite 157 cm, Höhe 147 cm.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit ca. 140–150 km/h (Angabe Red.), Geschw. bei 1000/min im IV. Gang 30,3 km/h; Leistungsgewicht ab 13,4 kg/kW (9,9 kg/PS); Verbrauch ca. 6–9 l/100 km (Angabe Red.).

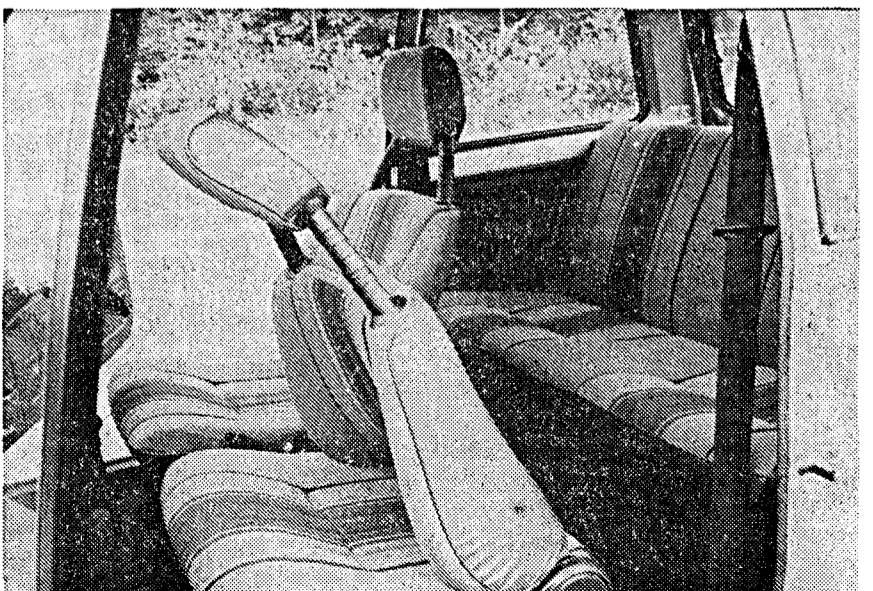
bar, und im «langen» 5. Gang entspricht die Fahrgeschwindigkeit von 140 km/h einer Motordrehzahl von nur 4500/min. Im 4. Gang sind's beim gleichen Tempo 5400/min, und auch da wird die Motorakustik nicht lästig. Die Bremsanlage arbeitet mit Unterdruckservo und zwei getrennten hydraulischen Kreisen auf Scheiben vorn und Trommeln hinten.

Der Honda City zählt zu den hervorragenden Neuerscheinungen des Modelljahres 1982, und es wäre sicher zu wünschen, dass dieser interessante Kompaktwagen demnächst auch auf den Exportmärkten in Erscheinung tritt. Dass Honda damit offenbar noch zögert, scheint vor allem aus zwei Gründen verständlich: Die zurzeit von verschiedenen Instanzen betriebenen Initiativen für eine Verschärfung der europäischen Abgasnormen könnten – wenn sie Erfolg haben – dem City mit dem Schichtladedeprinzip eine gute Marktchance verschaffen und eine sonst eventuell nötige Abänderung des Triebwerks illusorisch machen.

Punkt zwei hat eher einen negativen Aspekt: die Konkurrenz im eigenen Haus. Der City dürfte preislich kaum unter dem gegenwärtigen Basismodell des Honda-Angebots rangieren. Hat er am Markt Erfolg, ginge das mit einiger Sicherheit zu Lasten des Modells Civic.



Bequemer Zugang — Die Heckluke reicht bis auf die Höhe des Stossfängers, die Rückenlehne lässt sich in zwei Winkelstellungen verriegeln. Hinten am Fond-Fenster erkennt man die Entlüftungsschlitze.



Attraktives Interieur — Typisch ist für Honda die appetitliche Ausführung des Interieurs. Die Kopfstützen der gut ausgeformten Fauteuils sitzen auf verkleideten Stahlrohren, die gleichzeitig als Handgriffe dienen.