

Vorstellung Honda Civic: Fast eine Klasse größer als bisher

Von Axel F. Busse

Eigentlich hätte er zum Namensgeber dessen werden können, was heute als „Golf-Klasse“ gilt: Der Honda Civic erschien zwei Jahre früher auf dem Markt als der Bestseller aus Wolfsburg. Ihre offizielle Publikums-Premiere feiert die zehnte Generation des Kompakten auf dem Pariser Autosalon Ende des Monats. Wir konnten jetzt schon einen Blick auf den Fünftürer werfen und Fahreindrücke sammeln.

Gehörte es nicht zu den unausrottbaren Plattitüden der Pkw-Berichterstattung, käme man wohl nicht umhin, den neuen Civic als „erwachsen geworden“ zu bezeichnen. Zu groß ist der Längenzuwachs der Karosse, zu tiefgreifend die Veränderung des Charakters, der Proportionen und der Formensprache. Für die einen war der Civic bisher ein „Ufo“, die anderen sahen eher ein Ei auf Rädern in dem knuddeligen Vielzweck-Mobil, doch das gehört der Vergangenheit an.

Die flach und breit, dynamisch und aggressiv gestaltete Frontpartie mit großen Lufteinlässen geht in eine lange Haube über, die in der Silhouette klar von der Windschutzscheibe abgetrennt ist. Ganze 13 Zentimeter länger als der Vorgänger ist der neue Civic geraten, dazu 20 Millimeter niedriger und 30 Millimeter breiter als die neunte Generation. Der Radstand von 2,70 Metern verspricht spürbaren Zuwachs an Beinfreiheit für die Fondpassagiere. Die hintere Scheibe ist immer noch zweigeteilt, aber längst nicht mehr so auffällig akzentuiert. Auch die aufgeblähten, heraus stehenden Rückleuchtengläser sind verschwunden. Die große Heckklappe verbirgt einen 478 Liter großen Kofferraum und öffnet sich oberhalb einer Ladekante von vorbildlich niedrigen 63 Zentimetern.

Zunächst werden zwei Motoren den Civic antreiben. Als Novum in der Modellriege kommt ein 1000 Kubikzentimeter großer Dreizylinder-Turbomotor beim Einsteigermodell zum Einsatz. Trotz des geringen Hubraums soll er 95 kW / 129 PS abgeben und bei der Kombination mit einer 6-Gang-Handschrift 200 Newtonmeter Drehmoment an die

Vorderachse abgeben. Bestellt der Kunde das neu entwickelte CVT-Getriebe, sind es allerdings nur 180 Newtonmeter. Ein Zylinder und 500 Kubikzentimeter mehr wirken im leistungstärkeren Civic 134 kW/ 182 PS. Der Drehmoment-Unterschied beim Vierzylinder wird auf ebenfalls 20 Newtonmeter beziffert, beim Handschalter sind 240.

Die Reduzierung des Hubraums erfolgt natürlich mit dem Ziel, den Verbrauch zu mindern, jedoch sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Zahlen zum Spritkonsum verfügbar. Nach Angaben von Honda-Chefingenieur Mitsuru Kariya sei gerade das stufenlose Getriebe für niedrigen Spritverbrauch prädestiniert, da die von Honda selbst entwickelte Automatik stets für eine anforderungsgerechte Drehzahl und damit einen optimalen Wirkungsgrad Sorge. Zum Thema Diesel gibt sich Europa-Chef Katsushi Inoue wortkarg. Lieber weist er darauf hin, dass zu gegebener Zeit auch alternative Antriebe in der Civic-Baureihe geben werde. Im Jahr 2004 hatte Honda mit einem viel beachteten 2,2-Liter-Vierzylinder seinen ersten Selbstzünder auf den Markt gebracht. In den ersten acht Monaten dieses Jahres konnte Honda in Deutschland fast 5100 Neuzulassungen des Civics erzielen, 16,5 Prozent davon waren mit einem Dieselmotor ausgestattet.

Nicht das „ob“, sondern das „wann“ bestimmt die Zukunftsaussichten auf einen Civic Type R. Dass eine Krawall-Karosserie nach dem im Sommer 2015 gezeigten Vorbild erneut die Herzen der sport-orientierten Kundschaft öffnen soll, steht außer Frage. Nur, wie lange sie darauf warten müssen, ist derzeit nicht zu erfahren. Ein konventioneller Hochleistungs-Motor soll den künftigen Type R auf Tempo bringen. Das aktuelle Modell hat 310 PS. Als eher unwahrscheinlich gilt, dass die Renn-Semmel der nächsten Generation ein kombiniertes Elektro-Verbrenner-System fährt, wie es jüngst im Honda NSX vorgestellt wurde.

Die kurze Mitfahrt im neuen Civic gibt nur beschränkt Auskunft über dessen Qualitäten und Fähigkeiten. Der Vierzylinder dreht in Verbindung mit der Automatik willig und kraftvoll, Zugkraftunterbrechungen sind nicht zu spüren, auch wenn dem Getriebe die Fähigkeit zugeschrieben wird, bis zu sieben Übersetzungsstufen zu simulieren. Das Fahrwerk der komplett neu entwickelten Plattform zeigt sich von wechselnden Belägen wie Kleinsteinpflaster oder Betonschwellen weitgehend unbeeindruckt. Die tiefe Sitzposition vermittelt einen sportiven, das Interieur einen wertigen und ausgewogenen Eindruck.

Nicht nur mit mehr Platz für die Passagiere im Innenraum, sondern auch mit einem umfangreichen Ausstattungsangebot soll der Civic bei den Interessenten punkten. Jedes Fahrzeug wird ab Werk mit dem Sicherheits- und Assistenzpaket „Sensing“ versehen, das Kollisionswarner und Bremsassistent, Spurhalte- und Lenkkorrektur, adaptive Tempo-

Regelung und Verkehrszeichen-Erkennung umfasst. Dies lässt sich gegen Aufpreis noch um Toter-Winkel- und Auspark-Assistent sowie einen Mehrwinkel-Rückspiegel ergänzen. Die Preise des neuen Kompaktmodells von Honda stehen noch nicht fest. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.



Honda Civic.
