
Vorstellung Honda Civic: Kampfansage Nummer zehn

Von Peter Schwerdtmann

Der hatte es ja schon immer faustdick hinter den Ohren – der Honda Civic. Die erste Generation in Deutschland begann ihre Karriere als gut aussehender Golf- und Scirocco-„Killer“. Doch die Flegeljahre gehören längst der Vergangenheit an. Die nun vorgestellte Generation zehn wird dem lateinischen Vorbild des Namens („civis“ für „Bürger“) nach den Ausflügen ins spacige Design früherer Generationen deutlich mehr gerecht. Der neue Honda ist ein reifer, gediegener, sachlicher und sportlicher Vertreter der aktuellen Kompaktklasse – und eine Kampfansage.

Ein Blick auf den Markt zeigt, Honda ist wieder zurück auf der Überholspur. 2016 legte die Japaner mit rund 160 000 Verkäufen in Deutschland um fast 19 Prozent zu, wuchsen damit dreimal so stark wie der Markt. Die Delle der Vergangenheit wird also ausgebügelt. Generation zehn soll den Erfolg verstärken. Wohl auch deswegen haben sich die Entwickler in Europa und Japan so ins Zeug gelegt. Noch nie seien bei einem neuen Auto so viele Dinge grundsätzlich angepackt und verbessert worden, sagt uns ein Insider, ein Japaner mit astreinem Deutsch.

Dennoch lässt sich der neue Civic unschwer als Nachfolger erkennen; die Silhouette blieb sehr ähnlich, und auch das Gesicht kann die Verwandtschaft nicht verleugnen. Im Rückspiegel erscheint ein freundliches Gesicht mit Kühlergrill und schmalen Scheinwerfern. Die großen Lufteinlässe lassen dennoch beim Näherkommen erkennen, dass hinter dem Lächeln auch Kraft steckt. Die hoch und eckig ausgestellten vorderen Radhäuser vermitteln dieselbe Botschaft, unterstrichen von der deutlich zum massigen Heck hin ansteigenden Charakterlinie.

Hat der Civic auf der Straße den Überholvorgang abgeschlossen, zeigt er, dass sich kaum je ein Designteam mehr Mühe gegeben hat, dem Hinterherfahrenden den Blick auf ein langweiliges Heck zu ersparen. Große schwarze Einlagen links und rechts in den Kotflügeln und ein ebenfalls schwarzer Einsatz à la Diffusor prägen das Bild aber nicht so sehr wie der quer durch die Heckklappenscheibe verlaufende Spoiler, der auch den Heckwischer trägt und in die LED-Heckleuchten mündet, die weit in die Seite und in die Heckklappe hineinragen. Das Prinzip gehört zur Civic-Tradition und wird von den einen als Sichteinschränkung und von anderen als geschickt untergebrachte Glasfläche für zusätzliche Sicht nach hinten verstanden.

Innen gibt sich der Honda zurückhaltend modern, zeigt Stil und gute Materialien. Die Sitze sind bequem und geben guten Seitenhalt, könnten aber für norddeutsche Sitzriesen einen größeren Verstellbereich aufweisen. Die Bedienung gibt demjenigen keine Rätsel auf, bei dem die Digitalisierung schon zum Alltag gehört. Die virtuellen Anzeigen im Blickfeld des Fahrers lassen sich programmieren; der Sieben-Zoll-Touchscreen oben in der Mittelkonsole verlangt keine große Lernphase. Die Ausrichtung des Cockpits auf den Fahrer scheint uns gelungen, als wir das erste Mal das dicke Multifunktionslenkrad in die Hand nehmen und uns umschauchen. Wie gesagt: spacig war gestern.

Schon auf den ersten Kilometern unserer Probetouren oberhalb Barcelonas zeigte die Progressivlenkung, was sie kann: Auch in engen Serpentinaen mussten wir nur selten umfassen. Die Lenkung reagiert spontan, präzise und zunehmend so direkt, dass niemand die Hand vom Lenkrad nehmen muss, um umzugreifen. Gut gefiel uns auch die serienmäßige Sechs-Gang-Handschtaltung, die sich mit kurzem Knüppel, auf kurzen Wegen leicht und knackig durch die Gassen schieben lässt. Eine Überraschung bot aber die CVT-Automatik, die insgesamt sieben Gänge simuliert. Das schafft im Honda ein

Klangbild, das einer normalen Wandler- oder DSG-Automatik und damit den Erwartungen des Fahrers fast entspricht. Nur beim Kickdown stellt sich das oft so geschmähte „Turbinen“-Jaulen ohne spürbaren Zusammenhang zur Beschleunigung ein. Honda ist hier ein großer Wurf gelungen.

A propos groß: In der Länge wuchs der Honda Civic um 100 mm auf 4,52 m. Die Breite wuchs um 30 mm, der Radstand um 95 mm auf 2,70 m. Dafür nahm die Höhe um 20 mm ab. Der Schwerpunkt sank immerhin um 34 mm. Der Fahrer sitzt damit deutlich tiefer: Und der gewachsene Radstand bringt mehr Innenraum für den Rest der Insassen, zum Beispiel 30 mm mehr Kniefreiheit und einen Kofferraum, der auf 478 Liter wuchs und sich auf 1287 Liter erweitern lässt.

Die neue Karosserie fällt leichter aus. Außerdem wurde die Aerodynamik verbessert. Honda sagt, um drei Prozent – ohne den Ausgangs- oder den Endwert zu nennen. Spürbar ist jedenfalls die Arbeit der Aeroakustiker und der Schwingungsexperten: Der Civic glänzt mit geringen Fahrgeräuschen über den gesamten Geschwindigkeitsbereich. Da zum leisen Fahren auch eine mehr als 50 Prozent größere Verwindungssteifigkeit beiträgt, wundert es nicht, dass der Neue Kurven mit größerem Elan angeht, was er vermutlich auch dem Ersatz der hinteren Verbundlenker(Starr)achse durch eine Querlenkerachse zu verdanken hat.

Der Honda tritt am 18. März im deutschen Handel zunächst mit zwei Benzinmotoren an. Ein EU-6-Diesel mit 1,5 Litern Hubraum soll im kommenden Jahr nachgereicht werden. Der kleine Turbo-Benziner mit drei Zylindern von einem Liter Hubraum leistet 97 kW / 125 PS und wird mit einem Normverbrauch (nach NEFZ) von 5,1 Litern angegeben. Das kann der Vierzylinder mit 1,5 Litern Hubraum und 134 kW / 182 PS mit seinen 5,8 Litern erstaunlicherweise besser. In der Praxis beließ es der Vierzylinder bei Verbrauchswerten um sechs Liter, der Dreizylinder lag höher.

Die Preisspanne des Civic reicht von 19 990 Euro bis 31 450 Euro. Bereits das Einstiegsmodell, die „S“-Variante, verfügt über Fahrlichtautomatik, adaptive Geschwindigkeitsregelung und die aktiven Sicherheitstechnologien des Honda-Sensing-Systems. Die Spitzenausstattung „Executive“ enthält Lederausstattung, LED-Frontscheinwerfer, schlüssellosen Zugang und Motorstart, ein elektrisch kippbares Panorama-Schiebedach und ein Premium Audiosystem sowie die „Dynamic Damper Control“, die einen normalen und einen sportlicheren Modus anbietet. Das 1,5-Liter-Modell ist in drei Ausstattungsvarianten erhältlich: „Sport“, „Sport Plus“ und als Luxus-Variante „Prestige“ mit Chrom, Leder und beheizten Rücksitzen.

Die aktiven Sicherheitstechnologien von Honda Sensing umfassen Kollisionswarnsystem, Fußgängererkennung, Notbremsassistent, einen aktiven Spurhalteassistent, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie eine Verkehrszeichenerkennung und eine Geschwindigkeitsregelung, die die Geschwindigkeit automatisch an das Tempolimit anpasst.

Bereits Aussehen und Raumangebot, Ambiente und Sicherheitsausstattung lassen aus dem Honda Civic der zehnten Generation ein attraktives Angebot werden. Seine Fahreigenschaften, bereits der kleine, aber erst recht der große Turbo, die Lenkung, das Fahrwerk und – wer hätte gedacht, dass mir das mal in die Tastatur fließen würde – das überzeugende CVT-Getriebe müssen andere in der Kompaktklasse tatsächlich als Kampfansage betrachten. (ampnet/Sm)

Daten 1.0 VTEC Turbo CVT Elegance

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,52 x 1,80 (mit Rückspiegel 2,08) x 1,43
Radstand (m): 3,21

Motor: R3-Benziner, 998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung, VTEC-Ventilsteuerung
Leistung: 95 kW / 125 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 180 Nm von 1700–4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 203 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,0 Liter
CO₂-Emissionen: 114 g/km
Effizienzklasse: B (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1284 kg / max. 491 kg
Max. Anhängelast: 800 kg
Gepäckraumvolumen: 478–1287 Liter
Reifen: 7 J x 17; 235/45 R 17
Wendekreis: 11,8 m
Preis: 26 470 Euro

Bilder zum Artikel



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



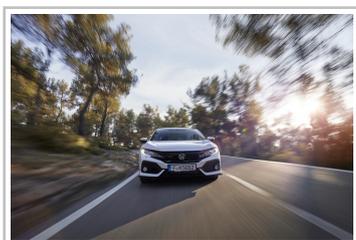
Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Sport Plus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



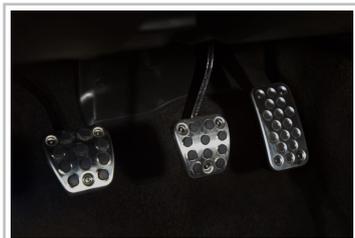
Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
