

## 40 Jahre Honda Civic: Wegweiser in der Kompaktklasse

**Mit dem Honda Civic kam im Juli 1972 in Japan ein Auto auf den Markt, das seinerzeit mit Frontantrieb und großer Heckklappe zwei Jahre vor dem VW Golf wegweisend in der Kompaktklasse war. In der aktuellen Generation darf das Modell aufgrund seines Designs und verschiedener Detaillösungen als Avantgardist in seinem Segment gelten. Weltweit wurden mittlerweile über 20 Millionen Fahrzeuge der Baureihe verkauft.**

Bei seiner Markteinführung vor 40 Jahren betritt Honda mit dem Civic Neuland. So ein Fahrzeug gab es in der von kleinen Stufenhecklimousinen mit Heckantrieb dominierten Kompaktklasse bisher nicht. Mit quer eingebautem 1,2-Liter-Aluminiummotor mit 40 kW / 54 PS und Frontantrieb gilt die Technik damals als revolutionär und setzt neue Maßstäbe. Ein weiteres Novum stellt die dreitürige Karosserie mit großer Heckklappe dar.

In seiner Heimat wird der neue Honda auf Anhieb ein Erfolg. Doch Firmengründer Soichiro Honda denkt weiter und will mit dem Civic auch die westliche Welt erobern. 1973 wird der Civic in Nordamerika auf den Markt gebracht. Damit er die in den USA geltenden Abgasbestimmungen (Clean Air Act) erfüllt, bekommt er einen seinerzeit hochmodernen CVCC-Motor (Compound Vortex Controlled Combustion). Der mit Magergemisch laufende Benziner im Civic ist so schadstoffarm, dass er als erstes Fahrzeug überhaupt – und ein Jahr vor der Konkurrenz – die anspruchsvollen Abgasgesetze erfüllt und sie sogar ohne Katalysator bis 1983 einhält.

Nach Deutschland kommt der Civic ein Jahr später. Doch wie bei vielen anderen japanischen Herstellern sind die Verkaufserfolge hierzulande zunächst recht bescheiden. Global sieht das anders aus. Schon zwei Jahre später überschreitet die Produktion die Millionengrenze. Der Civic wird zum weltweit bekanntesten und erfolgreichsten Modell von Honda und zu einem Synonym für den Erfolg der japanischen Marke.

Mit der zweiten Modellgeneration des Civic, die 1979 in Deutschland auch als Fünftürer mit Fließheck und ab September im gleichen Jahr als Kombi angeboten wird, wachsen nicht nur Karosserievielfalt und Abmessungen, sondern auch der Hubraum. Der neue

1,5-Liter-Vierzylinder ist eine Weiterentwicklung des CVCC-1,3-Liter-Motors und leistet 65 kW / 69 PS bei 5500 Umdrehungen pro Minute. Im Gegensatz zu dem weiterhin angebotenen, kleineren Aggregat kann bei dem stärkeren Motor der Wirkungsgrad bei der Verbrennung nochmals deutlich erhöht werden.

Neben dem Viergang-Schaltgetriebe gibt es optional auch eine Zweigang-Hondamatic. Außerdem erhält der so genannte „Super Civic“ im Rahmen einer Modellpflege fünf Gänge für die Kraftübertragung, und der Automatik wird ab 1981 ebenfalls eine weitere Fahrstufe spendiert. Der Verkauf übersteigt inzwischen die 2,5-Millionen-Marke.

Mit dem Modellwechsel, der im September 1983 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt eingeläutet wird, kehrt auch die große Wende für den Civic ein. Das asiatische, barocke Design weicht einer schnittigeren, europäischen Linienggebung, und neben dem Dreitürer kommen mit dem Sportcoupé CRX und dem Kompakt-Van Shuttle zwei neue Fahrzeuge hinzu. Das Angebot erstreckt sich vom 1,2-Liter- (40 kW / 54 PS) über den 1,3-Liter- (52 / 71 PS) bis hin zum 1,5-Liter-Motor mit 63 kW / 85 PS und 74 kW / 100 PS.

Speziell der CRX bereitet mit dem 74 kW / 100 PS starken 1,5-Liter-Triebwerk seinen Fahrern Freude: Es beschleunigt den sportlichen Honda in deutlich unter zehn Sekunden auf Tempo 100 und macht ihn knapp 200 km/h schnell. Noch schneller ist der CRX mit dem 1,6-Liter-16-Ventiler unterwegs, der 1986 eingeführt wird. Mit 92 kW / 125 PS bei 6500 U/min überschreitet er die magische 200-km/h-Marke problemlos. Von der dritten Generation werden über 1,8 Millionen Fahrzeuge gebaut. Längst hat die Gesamtproduktion beim Civic die 5-Millionen-Grenze überschritten.

Die aus Accord und Prelude bekannte Radaufhängung mit Doppel-Dreiecksquerlenkern vorne und hinten (Double Wishbone) hält 1987 in der vierten Civic-Generation Einzug. Ein weiteres Merkmal sind die neuen Antriebe, die komplett auf Vierventiltechnik umgestellt werden. So ist beispielsweise der im Dreitürer sowie im 222 km/h schnellen CRX eingesetzte 1,6-Liter-Hochleistungsmotor mit 110 kW / 150 PS und doppelt obenliegenden Nockenwellen eine Weltneuheit im Serienautomobilbau: Zum ersten Mal in der Geschichte erfolgt die Ventilsteuerung variabel (VTEC). Die ursprünglich aus dem Motorsport stammende Technik sorgt beim VTEC-Civic für eine bessere Zylinderfüllung bei gleichzeitig kraftvollerem Drehmomentverlauf.

Den Anfang der 90er Jahre stetig wachsenden Kundenwünschen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Verbrauch begegnet Honda 1991 mit der fünften Baureihe des Civic. Die VTEC-Technik findet sich nun auch im kleineren SOHC-Motor. Ein noch

höheres Sparpotenzial entwickelt der VTEC-E-Motor. Bei bestimmten Motordrehzahlen werden die Einlassventile der einzelnen Zylinder geschlossen, um so noch weniger Kraftstoff zu konsumieren. Das E steht für Economy, und der dreitürige Civic beweist dies auch bei der vom ADAC veranstalteten „Eco Tour of Europe 1994“. Auf der Fahrt quer durch Europa siegt er mit einem bis dahin bei einem Benzinmotor unerreichten Praxisverbrauch von nur 4,97 Litern auf 100 Kilometer.

Ein weiteres Merkmal ist die Karosserie des auf den Namen „Sports Civic“ getauften Dreitürers. Seine Heckklappe ist horizontal geteilt und ermöglicht so einen leichteren Zugang zum Kofferraum. Das „Alligator-Tailgate“ genannte Heck erweist sich besonders in engen Parklücken als praktisch. Während der Viertürer 1992, das Coupé 1994 und der Fünftürer 1995 eingeführt werden, ist der CRX auch als Roadster-Version CRX del Sol mit einem herausnehmbaren Dach lieferbar. Seine Leistung beträgt mittlerweile 118 kW / 160 PS. 1994 nimmt Honda auch die Produktion des Civic im englischen Werk in Swindon auf.

1995 wird die sechste Baureihe vorgestellt. Es gibt den Civic als zweitüriges Coupé, als Drei-, Vier- und Fünftürer. Hinzu kommt der auf derselben Architektur basierende Kombi Aero Deck. Neben vier Benzinern, die von 1,4 Litern bis 1,8 Litern Hubraum angeboten werden, kommt mit dem Zweiliter-Dieselaggregat auch der erste Selbstzünder zum Einsatz. Mit über 3,2 Millionen Einheiten ist diese Civic-Generation die meistverkaufte überhaupt. Mit ihr endet aber auch 1998 der CRX, bevor 2001 ein neuer Civic als Drei- und Fünftürer mit Van-artiger Architektur und fünf Zentimeter mehr Höhe präsentiert wird. Für mehr Bewegungsfreiheit des Fahrers sorgt zudem der griffgünstig weit oben am Armaturenräger montierte Schalthebel. Als Einstiegsmotorisierungen dienen zwei Aluminium-Motoren mit 1,4 Litern und 66 kW / 90 PS sowie der 1,6-Liter-VTEC-Benziner mit 81 kW / 110 PS. Alternativ ist ein 1,7-Liter-Common-Rail-Turbodiesel mit 74 kW / 100 PS im Programm.

Der sportliche Civic Type R übt sich optisch in Zurückhaltung. Einzig Front- und Heckspoiler, breite Seitenschweller, ein markanter Waben-Kühlergrill sowie die Type R-Signets weisen auf seine Leistung hin. 147 kW / 200 PS sorgen für eine Beschleunigung von null auf 100 km/h innerhalb von 6,8 Sekunden und eine Spitzengeschwindigkeit von 235 km/h. Mit der viertürigen Limousine Civic IMA (Integrated Motor Assist) kommt auch ein Hybrid mit einem durchschnittlichen Normverbrauch von 4,9 Litern ins Programm.

Eine designerische Kehrtwendung und gleichzeitige gestalterische Revolution erfolgt mit der achten Generation, die 2006 vorgestellt wird. So futuristisch kommt bis heute kein Kompaktwagen daher. Der Keilform und das kraftvoll betonte Heck verleihen auch dem

Fünftürer eine Coupé-hafte Note. Ein weiteres Stilelement ist der hintere Türgriff, der in Höhe der C-Säule eingelassen wurde. Genauso extravagant wie außen zeigt sich der mutig gestylte Civic innen. Der Fahrer sitzt vor einem Zwei-Zonen-Cockpit. Alle wichtigen Informationen wie Tachometer und Kontrolleinheiten sind im direkten Blickfeld des Fahrers zwischen Windschutzscheibe und Lenkrad angeordnet, darunter befinden sich ein großer Drehzahlmesser sowie die Anzeigen für Wassertemperatur und Tankinhalt.

Obwohl der Civic einen dynamischen Eindruck hinterlässt, beweist er einen hohen Alltagsnutzen. Mit 456 bis 1350 Litern bietet er das größte Transportvolumen seiner Klasse. Auch in puncto Vielseitigkeit und Innenraumvariabilität setzt er dank der einzigartigen „Magic Seats“ im Fond ganz neue Maßstäbe. Sie können nicht nur platzsparend im Boden versenkt, sondern für die Beförderung etwa von Mountainbikes oder Pflanzen wie Kinossessel auch einzeln nach oben geklappt werden.

Als Basismotorisierung dient ein 1,4-Liter-Benziner mit 61 kW / 83 PS. Außerdem steht ein 1,8-Liter i-VTEC-Motor zur Verfügung, der 103 kW / 140 PS leistet und neben der variablen Ventilsteuerung über ein weiteres intelligentes Technik-Feature verfügt: Die Ansteuerung der Drosselklappe erfolgt mittels Drive-by-wire. Das erlaubt eine weichere Leistungsentfaltung und senkt zusätzlich den Verbrauch.

Zudem kommt im Civic der hochgelobte und bereits im Juni 2005 als „Engine of the Year“ ausgezeichnete 2.2 i-CTDi-Dieselmotor zum Einsatz. Mit einem Hubraum von 2204 Kubikzentimetern liefert der Voll-Aluminium-Motor 103 kW / 140 PS bei 4000 U/min<sup>1</sup> und ein maximales Drehmoment von 340 Nm bei 2000 U/min<sup>-</sup>. Die starke Kombination von hoher Leistung, niedrigem Verbrauch (5,1 l/100 km) und exzellenter Laufkultur setzt in der Kompaktklasse neue Maßstäbe.

Natürlich darf die dreitürige Sport-Variante Type R nicht fehlen. Wie bei den schwächeren Modellen erwacht auch das Zweiliter-Triebwerk mittels Knopfdruck zum Leben. Seine Leistung beträgt 148 kW / 201 PS bei 7800 Touren. Völlig neu sind die dynamischen Type S-Versionen, die entweder mit 103 kW / 140 PS starkem Benziner oder dem gleichstarken Turbodiesel erstmalig ins Programm aufgenommen werden.

Seit Anfang 2012 ist die neunte Modellgeneration auf dem deutschen Markt. Sie setzt die extravagante Linienführung fort. Die Veränderungen des Designs halten sich in engen Grenzen. Das neu gestaltete Cockpit ist weiterhin in zwei Zonen aufgeteilt. Neu ist die „Eco Assist“-Anzeige, die beim sparsamen Fahren hilft. Nochmals zugelegt hat der Civic beim Ladevolumen, welches im Umfeld der direkten Wettbewerber mit nun 477 Litern weiterhin das größte ist. Neu für den Civic ist das optionale präventive

Kollisionswarnsystem CMBS (Collision Mitigation Brake System), das Unfälle vermeiden hilft bzw. deren Folgen mindert. Alle Motoren sind jetzt serienmäßig mit einer Start-Stopp-Automatik ausgestattet. Der 1,4-Liter-Benziner leistet 100 PS, während der 1,8 Liter nun 104 kW / 142 PS vorweist. Eine komplette Überarbeitung erhielt auch der 2,2-Liter-Turbodiesel, der jetzt 110 kW / 150 PS leistet. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Honda Civic (1972).



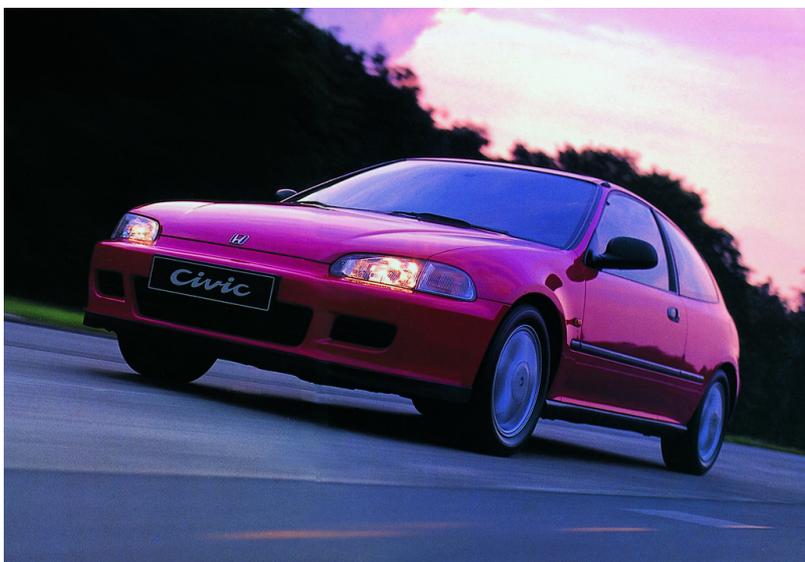
Honda Civic (1979).



Honda Civic (1983).



Honda Civic (1987).



Honda Civic (1991).



Honda Civic Aero Deck (1998).



Honda Civic Type R (2001).



Honda Civic (2006).