
Der Zeitgeist lässt schön grüßen

Die 70er Jahre waren die Zeit der Weltautos. Viele der Hersteller versuchten überall in der Welt mit nur einem Modell den jeweiligen Sektor im Markt zu bedienen. Das schien manchem Hersteller so genial, dass er sogar seine Modellbezeichnungen entsprechend wählte. Eines der ersten Weltautos vor der Redaktion war 1972 der erste Honda Civic. Klein war er, knubbelig und für unseren Geschmack aus einer anderen Welt. Aber er passte in die Zeit mit kleinen Außenmaßen und relativ viel Innenraum.

Bei Generation drei war dann zumindest in unserer Redaktion die Distanz überwunden. Unsere quicke und ganz des Zeitgeist verpflichtete blonde Assistentin entschied sich aus voller Überzeugung für einen Civic, weil ihr der Scirocco zu spießig war.

War der erste Civic (1972–1979) noch als globales Auto entwickelt und als knuddeliger Bote aus einer anderen Welt in Europa empfangen worden, so überzeugte er doch von Anfang an mit seiner Alltagstauglichkeit und der in jenen Jahren schon einmal besonders wichtigen Kraftstoffeffizienz. Mit seinem CVCC-Motor (Compound Vortex Controlled Combustion) erfüllte der Civic als erstes Fahrzeug die weltweit strengsten Emissionsvorschriften, den Clean Air Act von 1970, und setzte damit in der gesamten Automobilindustrie den Standard.

Die erste Generation des Civic lief zunächst im japanischen Werk Suzuka vom Band. Das Produktionsvolumen erreichte innerhalb der ersten vier Jahre eine Million Einheiten.

1979 kam die zweite Modellgeneration auf den Markt und knüpfte mit einem verbesserten CVCC-II-Motor an den Erfolg an. Der neue 1,3-Liter-Motor war effizienter und zeichnete sich durch eine sanftere Leistungsentfaltung aus. Zudem gab es den Civic mit 1,5-Liter-Motor und auch ein Fünf-Gang-Schaltgetriebe war jetzt verfügbar.

1983 kam die dritte Generation des Civic auf den Markt, mit einem längeren Radstand und einem kantigeren Design. Erstmals wurde hier das Honda Prinzip „Man Maximum-Machine Minimum“ umgesetzt, ein auf den Menschen ausgerichteter Entwicklungsansatz, der sicherstellt, dass Technik und Design den Bedürfnissen von Fahrern und Passagieren gerecht werden. Dieses Prinzip prägt auch heute noch alle Honda-Modelle und steht für das Raumangebot und die Benutzerfreundlichkeit.

Die dritte Civic Generation war als sportlicher Dreitürer, als praktische viertürige Limousine und als fünftüriger Kombi Civic Shuttle mit außergewöhnlich viel Platz und Nutzwert erhältlich.

Mit der vierten Civic Generation von 1987 erhielt die Baureihe neue Motoren, die mit der variablen Ventilsteuerung VTEC (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control) ausgerüstet waren. Das neue Honda System bescherte dem Civic zahlreiche Auszeichnungen und revolutionierte die Motorentechnologie: Es sorgte für mehr Leistung bei hohen Drehzahlen und für einen geringeren Kraftstoffverbrauch bei niedrigen Drehzahlen.

Schon 1991 folgte die fünfte Generation des Civic, deren schlankere und aerodynamisch wirkende Form verlieh dem Fahrzeug ein sportlicheres Erscheinungsbild. In den 1990er Jahren gewannen die Senkung des Kraftstoffverbrauchs und weitere Umweltmaßnahmen immer mehr an Bedeutung. Dieser Entwicklung entsprach Honda mit der Einführung eines neu entwickelten VTEC-Motors für die sechste Modellgeneration. Außerdem verfügte der Civic nun über die „Hondamatic Transmission“, ein stufenloses Automatikgetriebe (CVT).

Auf Basis der außergewöhnlich dynamischen Fähigkeiten des Serien-Civic präsentierte Honda 1997 mit dem ersten Type R eine besonders leistungsorientierte Version der

Modellreihe. Der Type R wurde zum Wegbereiter für 25 erfolgreiche Honda Jahre im umkämpften Segment der Kompaktsportler.

Die siebte Generation kam im Jahr 2000 auf den Markt und wurde zum ersten Civic mit Hybridtechnik. Mit einem außergewöhnlich niedrigen Kraftstoffverbrauch avancierte der Civic zum weltweit sparsamsten fünfsitzigen Serienfahrzeug mit Benzinmotor.

2005 kam die achte Generation nach Europa. Das futuristische Design mit Plexiglas-Kühlergrill und dreieckigen Akzenten machten ihn zu einem der markantesten Fahrzeuge auf der Straße. Es war zudem der erste Civic mit den Honda Magic Seats, bei denen die Rücksitze hochgeklappt werden können, um eine höhere Ladefläche zu schaffen.

Die weiter verfeinerte neunte Generation bot den Kunden ein ausgewogenes Gesamtpaket, zu dem auch gute Effizienz gehörte. Ausgestattet mit einem überarbeiteten 1.6 i-DTEC Motor, erzielte der Civic einen Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde für den niedrigsten Kraftstoffverbrauch bei einer Fahrt durch alle 24 EU-Länder. Die 25-tägige Fahrt über 13.498 Kilometer absolvierte der Civic mit durchschnittlich 2,82 Litern pro 100 km.

Die komplett neue zehnte Generation wurde 2015 eingeführt. Neben zwei VTEC Turbo-Motoren hielten erstmals die Honda Sensing Sicherheitsfunktionen und Assistenzsysteme Einzug in die Baureihe. Mit dem steiferen Chassis und der optimierten Fahrdynamik bildete der Civic auch die perfekte Basis für den Civic Type R von 2017, der Maßstäbe für leistungsstarke Kompaktsportler setzte. Das Fahrzeug wurde für sein direktes Handling, das sofortige Ansprechverhalten, die Höchstgeschwindigkeit, die Stabilität und die außergewöhnlichen Bremsleistungen gelobt – all das trug dazu bei, dass der Type R im April 2017 auf der Nürburgring-Nordschleife einen neuen Rundenrekord für Fahrzeuge mit Frontantrieb aufstellte.

Anknüpfend an die 50jährige Tradition der Baureihe verbindet die elfte Generation des Civic dynamische Fahrleistungen und Effizienz mit verbessertem Innenraumkomfort, optischer Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit. Zudem markiert die neue Generation einen wichtigen Meilenstein für Honda in Europa. Denn der neue Civic ist das jüngste elektrifizierte Honda-Modell und erfüllt damit die Electric Vision von Honda, bis 2022 alle Volumenmodelle zu elektrifizieren. Serienmäßig zum Einsatz kommt die neueste Version der e:HEV Hybridtechnologie, die ansprechende Dynamik und Leistung mit Effizienz verbindet. (aum)

Bilder zum Artikel



Honda Civic Type R Safety Car.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Type R - Erlkönig.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic Type R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Limousine.

Foto: Honda



Honda Civic.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda Civic Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



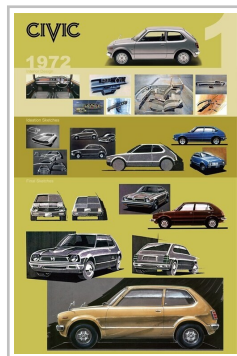
Fahrzeug für den Rekordversuch: Honda Civic Tourer
1.6 i-DTEC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



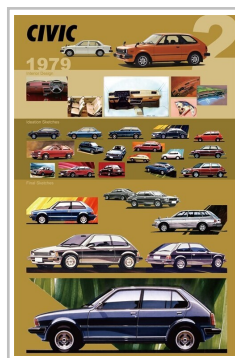
50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



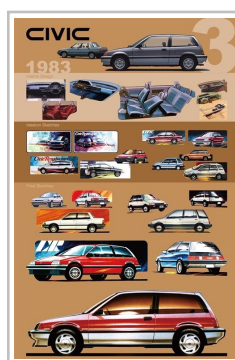
50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



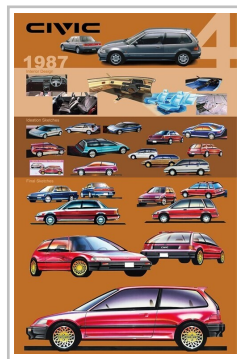
50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



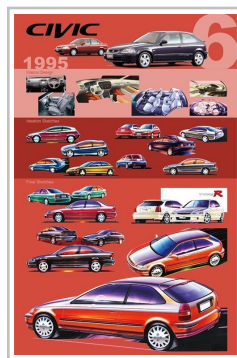
50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



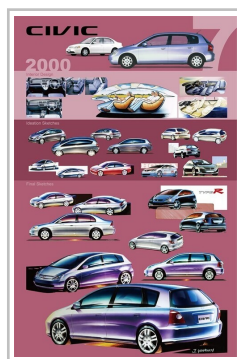
50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



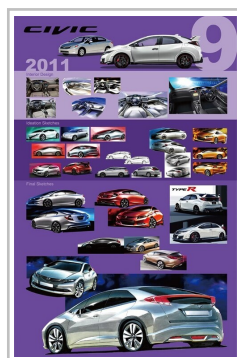
50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



50 Jahre Honda Civic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda