



Honda Civic (2006 - 2011)

Ein Konzept für heute

Autotest | Auf Autoshowes werden nicht nur neueste Modelle gezeigt. Dort kann man auch Konzept-Wagen sehen; ein Vorgeschmack der zukünftigen Modelle. Das extravagante Design und die futuristische Technik dieser Konzepte finden aber leider selten den Weg zu einem Showroom. Die endgültigen Produktionsmodelle sind in der Regel nicht mal in der Hälfte so revolutionär, wie der Konzept-Wagen selbst. Der neue Civic Honda ist eine Ausnahme: das Auto von morgen wird heute verkauft und jetzt getestet.

Der neue Civic sieht futuristisch aus. Einsteigen, den Schlüssel im Zündschloss drehen und los. Der Motor startet jedoch nicht, sondern es erscheint ein eindrucksvolles Arsenal von Displays. Es fehlen: die "swoosh", "blink" und "pling"-Geräusche, weiter tut der Civic nichts anderes als die Startprozedur eines durchschnittlichen Raumschiffes.

Boot Sequence

Hinter dem Lenkrad hebt der Drehzahlmesser. Sein Kern, Anzeiger und Skala scheinen dank eines 3D-Effekt über einander zu schweben. Im Kern des Drehzahlmessers befindet sich das Display des sehr umfangreichen Bordcomputers. Über dem Lenkrad, flach unter der Windschutzscheibe, befindet sich der digitale Tacho. Dieser ist durch die sehr praktischen Verbrauchsanzeiger umgerahmt.



Mitten auf dem Armaturenbrett erscheint der Farbbildschirm des optionalen, DVD-basierten, Navigationssystems. Dieser Bildschirm wird auch für auch optionale Heckkamera genutzt. Der Civic ist sehr unübersichtlich beim Rückwärtsparke und durch die fehlenden Hilfslinien auf dem Kamerabild, bietet diese teure Option kaum mehr als konventionelle Einparkhilfe.

Zum Schluss aus dem Nichts erscheinen in der Show auf dem schwarzen Armaturenbrett die weiße Anzeige der Klimaanlage, (links/rechts getrennt) und das Audiosystem. Letzteres spielt die mp3-Dateien eines CD-ROM's ab und ist mit einem Außenanschluss für einen mp3-Spieler ausgestattet. Dem Vernehmen nach hat das Audiosystem ein Radio. Der CD-Spieler spielt sogar traditionelle Musik-CD's ab, aber dank allen mp3-Funktionen wird das nicht benutzt.

Das Telefon ist über den Bluetooth verbunden, die Scheinwerferwischer sind mit einem Regensensor versehen, die (nicht automatischen) Xenonscheinwerfer haben einen Lichtsensor. Viele Funktionen kann man mit der Stimme bedienen. Die Stimmenerkennung funktioniert recht gut, aber sobald (englische) Kommandos länger werden, muss man sie deutlich aussprechen. In der Praxis funktioniert so ein System angenehm, weil die Hände sicher auf dem Lenkrad bleiben können. "Phone home" ist ausreichend, um die Familie anzurufen. Das erinnert ein bisschen an Science-Fiction...

Start your engines

Der Motor ist noch immer nicht an. Um die Show vollständig zu machen, wird er mit einem großen, roten Knopf, vom Lenkrad links, gestartet. Diese Kombination ist etwas merkwürdig: doch ein Schlüssel und auch eine Starttaste. Ein vollkommen schlüsselfreies System ist angenehmer und trägt außerdem zum Komfort und der Sicherheit bei. In diesem Fall wählt Honda eine spannende Präsentation.



Nach der Tastenbetätigung startet ein ganz neu entworfener 1.8 Liter 4-Zylinder Benzinmotor. Dieser verwendet die typische Honda Technik: i-VTEC. Der "i" steht für "intelligent" und das Triebwerk macht es absolut wahr. Abhängig von der Situation passt VTEC den Charakter dem Motor an. Das ist sehr angenehm, aber eine kurze Testfahrt kann ein falsches Bild liefern. Sollte ein gelassener Fahrer das Auto fahren, nachdem ein Raser eine Probefahrt gemacht hat, wird der Civic zu nervös auf die Kommandos (oder umgekehrt) reagieren.



Fahren mit 60 Km/h im 6.Gang ist kein Problem. In allen Fällen ist der Civic 1.8 angenehm leise und letztendlich lässt sich der seltsam niedrige Verbrauch von 6.1 L / 100 Km notieren; viele kleine Autos würden sich dafür nicht schämen!

Aber es geht auch anders. Das Auto reagiert immer, nach und nach, schärfer aufs Gaspedal und die Leistungen sind dann einfach spannend. Außerdem

kann man hier i-VTEC von der sensationellen Seite sehen: wenn der Anzeiger des Drehzahlmesser dem roten Feld nähert, kann man fühlen, wie der Motor den Race-Stand wählt und der Civic strengt sich noch mehr an. Wird danach mit dem Motor gebremst, kann man einen leichten Schock in der Antriebslinie fühlen, im Moment, wenn der i-VTEC die normalen Einstellungen wählt.

Warp drive

Ungeachtet des Fahrstils sind die Lenkung und das Fahrgestell auf den sportlichen Fahrer abgestimmt. Die Federachsen sind kurz und steif, die Servolenkung vermittelt ausreichend Gefühl für die Vorderräder, um einschätzen zu können, wozu das Auto imstande ist.

Es ist deutlich merkbar, dass dieser Civic ausschließlich für Europa entworfen ist. Aus diesem Grund erweckt das Auto ein großes Vertrauensgefühl ab dem ersten Moment. Wer den neuen Civic fährt, weiß sofort, wozu das Auto imstande ist. Dieses Gefühl ist gar nicht ungerecht, weil die Straßenlage ausgezeichnet ist und dieser heutige Konzept-Wagen keine Angst vor schnellen Kurvenfahrten hat. Das ist nicht nur nett, sondern besonders sehr sicher, weil man trotz hoher Geschwindigkeit ausweichen kann, ohne danach in der Schikane zu landen.



Der Komfort vollendet der kuschelige Innenraum, in dem die Passagiere fast liegen können, als ob es ein

Coupé wäre. Da die Griffe der Hecktüren schlau getarnt sind, trägt auch dazu bei, dass der Civic auch wie ein Coupé aussieht. Es ist tatsächlich ein geräumiger Mittelklassewagen. Der Platz im Vorderbereich ist riesig. Auf der Rücksitzbank ist die Beinfreiheit ausreichend, aber die Kopffreiheit lässt noch etwas zu wünschen übrig. Der Kofferraum ist sehr groß und kann dank eines schlaun Doppelbodens flexibel eingeteilt werden.

Fazit

Im restlichen Verkehr sieht diese 8. Civic-Generation wie ein Auto aus, das vom Set eines Science-Fiction Filmes entkommen ist. Der Innenraum erinnert eher an einem Raumschiff als an einem Auto. Die besondern Einstellungen tragen zwar nicht immer zur Ergonomie bei, aber die Show ist ein angenehmer Anfang jeder Fahrt.

Der Civic begrenzt sich jedoch nicht zur Show. Dieser Wagen für heutigen Tag vereinigt in sich alle technischen, mechanischen und ergonomischen Erfindungen, die Honda in einem Auto bietet. Die hoch entwickelte Elektronik ist zwar nicht einzigartig, aber besonders für ein Auto in diesem Segment. Die i-VTEC Technik verleiht dem Civic einen der feinsten 4-Zylinder Benzinmotoren im Moment: ausgezeichnete Leistungen ohne hohen Verbrauch. Mit dem Auto der Zukunft jetzt zu fahren, ist auch langfristig eine ausgezeichnete Idee. ■



Technische Daten

Honda Civic (2006 - 2011) 1.8 i-VTEC Executive

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	425 x 176 x 146 cm
Radstand	264 cm
Leergewicht	1.165 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	1.400 kg
Tankinhalt	50 l
Gepäckraum	456 l
Reifen	225/45R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	1798 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	140 PS @ 6300 U/min
Drehmoment	174 Nm @ 4300 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	8,6 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	207 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	8,2 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,4 l / 100 km
CO2 Ausstoß	152 gr. / km

Preis

Preis	€ 22.400
Grundpreis	€ 15.590