

Vorstellung Honda Civic Limousine: Wie im Accord

Von Frank Wald

Mittelklasselimousinen in Deutschland? Gehören anders als im Rest der Welt eher zu den exotischen Karosserieformen, wenn nicht gerade Niere, Stern oder Ringe auf dem Kühlergrill glänzen. Das musste Honda hierzulande immer wieder mit den viertürigen Stufenheckvarianten von Civic und Accord erleben. Letzterer wurde 2015 ganz aus dem Programm genommen, bei dem kompakten Bestseller erinnern sich die Verantwortlichen bei Honda Deutschland kaum noch an die genauen Marktanteile. Dennoch starten die Japaner nun einen neuen Versuch. Nur zwei Monate nach Einführung der zehnten Generation des klassischen Fünftürers rollt am kommenden Wochenende die neue Civic Limousine zum Händler. Und die soll diesmal wenigstens 20 Prozent am Civic-Absatz ausmachen.

Woher dieser plötzliche Optimismus? Abgesehen vom obligatorischen Marketinggerassel zum Launch eines jeden neuen Modells glaubt der deutsche Importeur, dass der viertürige Civic nicht zuletzt als Ersatz für den eingestellten Accord dienen könnte. „Wir haben entsprechende Signale von unseren Händlern bekommen, dass viele ehemalige Accord-Kunden sich für die Limousine interessieren“, sagt Honda-Sprecher Peter Hofmann. Tatsächlich ist die auf 4,65 Meter gestreckte Civic-Limousine gerade acht Zentimeter kürzer als der letzte Accord und räumt mit seinem 519 Liter großen Kofferraum sogar gut 50 Liter mehr als dieser unter seine Heckklappe. Ob das allerdings ausreicht, um die Limousinennachfrage anzukurbeln, bleibt abzuwarten.

Zumal es noch eine weitere Parallele zum Accord gibt: die sportlich kalkulierten Preise. Mindestens 25 520 Euro muss man für die Civic Limousine investieren. Zu vergleichbaren Kursen startete zuletzt auch die Accord-Limousine, wenn auch nur mit einem 156-PS-Benziner. Da hat der neue Civic heute spürbar mehr Dampf unter der Haube. Wie beim Fünftürer, entwickelt der neu entwickelte 1,5-Liter-Turbobenziner 134 kW / 182 PS. Schon ab 1700 Touren packt das muntere Triebwerk mit bis zu 240 Newtonmeter auf die Kurbelwelle und lässt bis 5500 Umdrehungen nicht mehr locker. Damit schnellt der Wagen in knapp acht Sekunden auf Tempo 100 – vorausgesetzt, man schiebt den Hebel selbst durch das kurz gestufte Sechs-Gang-Schaltgetriebe.

Die optionale CVT-Automatik (1300 Euro) ist zwar im städtischen Stop-and-Go komfortabler und erweitert außerdem den serienmäßigen Abstandstempomaten um einen Stauassistenten, doch sie nimmt dem spritzigen Motor auch ein gutes Stück seiner Dynamik. Auf dem Papier beträgt der Unterschied für den Standardsprint auf 100 km/h zwar nur gut eine halbe Sekunde. Am Lenkrad jedoch sorgt es für großes Stirnrunzeln, wenn der Kickdown erst nach einer Gedenksekunde einsetzt, so dass man spätestens auf dem Beschleunigungsstreifen oder bei Überholmanövern auf der Landstraße wieder zu den Schaltwippen am Lenkrad greift. Die um 10 km/h auf 200 km/h reduzierte Spitzengeschwindigkeit fällt da noch am wenigsten ins Gewicht.

Anders als der Fünftürer muss die Limousine vorerst mit diesem einen Motor auskommen. Den kleineren Dreizylinder-Turbo mit 95 kW / 129 PS bietet Honda nicht für die Limousine. Dafür soll Anfang 2018 ein neu entwickelter Diesel zeitgleich für beide Karosserieversionen folgen.

Bemerkenswert ist der Feinschliff am Fahrwerk, mit dem Honda nachhaltig seine sportliche Tradition in Erinnerung ruft. Dank verbesserter Aerodynamik und bocksteifer Karosserie liegt der Wagen wie das sprichwörtliche Brett. Und die präzise Lenkung reagiert so schnell und direkt auf kleinste Korrekturen, dass schon wieder etwas

Fingerspitzengefühl gefragt ist, um nicht unnötige Unruhe ins Auto zu bringen.

Alle weiteren Technik- und Komfortdetails übernimmt die Limousine vom Fünftürer, dem sie – mal abgesehen von den 13 Zentimetern Längenunterschied – in ihrer coupéähnlichen Form auf den ersten Blick verblüffend ähnlich sieht. An der Front trägt der Viertürer eine breite Chromspange, wo der klassische Civic eine schwarze Blende und übergroße Lufteinlässe mit Wabengitter in den Fahrtwind stemmt. In der Heckansicht wiederholt sich das Bild: beim Fünftürer mattschwarze Wabengitter links und rechts, einen silberfarbenen Heckdiffusor flankierend, sowie ein Spoiler, der in die wie Hockeyschläger geformten Rückleuchten übergeht. Diese Geometrie übernimmt auch die Limousine, wenn auch alles etwas dezenter, mit kleinerem Spoiler, schmaleren Luftauslässen und dezenten Chromspangen.

Das Interieur ist ebenso nahezu identisch, darunter das neue Kombiinstrument mit farbigem Sieben-Zoll-LCD-Display, digitaler Tachoanzeige und wechselbaren Bildschirmen für Fahrinfos und Infotainment sowie einem weiteren Sieben-Zoll-Touchscreen-Monitor in der oberen Mittelkonsole, über den Klimaanlage, Infotainment und je nach Ausstattung auch Rückfahrkamera und Navigation gesteuert werden können. Wobei Honda die Ausstattungen für die Limousine neu sortiert und bezeichnet hat. Da nur ein Motor angeboten wird, differenzieren sich darüber zugleich die Preise.

Los geht's mit der Comfort-Ausstattung für 25 520 Euro, neben den oben genannten Cockpit-Features serienmäßig mit Klimaautomatik, Sitzheizung vorn sowie einer vorbildlichen Sicherheitsausrüstung, die neben üblichen Standards auch das Assistenzpaket Honda Sensing inklusive Kollisionswarner mit Notbremse und Fußgängererkennung, Abstandsradar, Fernlicht- und Spurhalteassistent mit Korrektur und Verkehrszeichenerkennung enthält.

In der mittleren Ausstattung Elegance (27 980 Euro) kommen dann noch Rückfahrkamera, Regensensor und Navigationssystem samt Smartphone-Anbindung hinzu. Und die Topversion Executive (30 620 Euro) erreicht mit LED-Scheinwerfern, Sitzheizung hinten, Auspark- und Toter-Winkel-Assistent sowie schlüssellosem Öffnen und Starten, Lederausstattung und Panorama-Glasschiebedach einen Mittelklasse-Komfort, den der Accord niemals hatte. (ampnet/fw)

Daten: Honda Civic Limousine 1.5 VTEC Turbo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,65 x 1,80 x 1,42
Radstand (m): 2,70
Motor: R4-Turbobenziner, 1498 ccm
Leistung: 134 kW / 182 PS bei 5500–6000 U/min
Max. Drehmoment: 220–240 Nm bei 1700–5500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.
Antriebsart: Vorderrad
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,7 l (mit Start-Stopp)
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 130 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1321 kg / max. 419 kg
Kofferraumvolumen: 519 Liter
Tankvolumen: 46 Liter
Bodenfreiheit: 124 mm
Max. Anhängelast: 1400 kg
Wendekreis: 9,4 m
Bereifung: 215/55 R 16
Basispreis: 25 520 Euro

Bilder zum Artikel



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



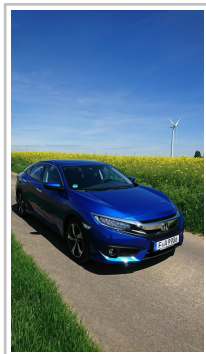
Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



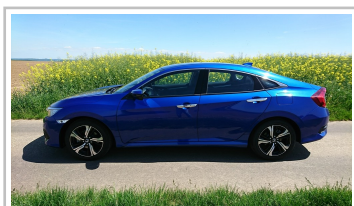
Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Civic 5-Türer (links) und Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda Civic 5-Türer (links) und Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald
