

## Honda Civic Hatchback Prototyp: Charaktersache

Von Peter Schwerdtmann

**Charakter gehört heute zum mehr denn je zum Geschäft - zum Autogeschäft. Das Auto von heute muss Charakter zeigen; es soll ein Statement sein, soll darstellen, wes Geistes Kind sein Besitzer ist. Das wird mehr denn je auch für die zehnte Generation des Honda Civic gelten, die im Frühjahr 2017 an den Start gehen soll. Scharfe Kanten, deutliche Kurven, ein starkes Gesicht mit riesigen Lufteinlässen, ein noch markanteres Heck, die deutliche Keilform und das nach Art eines Coupés abfallende Dach ordnen den zukünftigen Civic in die Reihe derer ein, die ihren sportlichen Ehrgeiz deutlich nach außen tragen.**

Nun kann Honda auf viele Erfolge im Motorsport ebenso wie auf die Verkaufserfolge des aktuellen Type R verweisen, aber auch auf die guten Erfahrungen mit seinen Modellen, die sich mit exotischem Design vom Rest der Autowelt unterschieden. Der Civic sei immer auch der Beginn von etwas Neuem gewesen, hörten wir jetzt bei unserem ersten Zusammentreffen mit einem Modell, das als „Prototyp“ bezeichnet wurde. Honda habe gerade den Civic stets als Herausforderung begriffen, den nächsten Schritt zu tun.

So wird der nächste Civic eine komplette Neukonstruktion samt neuer Plattform sein. Die bringt einen längeren Radstand, der voll dem Innenraum zugutekommen soll. Der Prototyp, den wir erlebten, bot allerdings noch keinen Blick in den Innenraum. Aber die Designer versprochen, beim Neuen gehe nichts von der für den Civic typischen Innenraumflexibilität verloren. Auch der Kofferraum bleibe gleich groß.

So beschränkten wir uns bei dieser Gelegenheit auf die Betrachtung der Äußerlichkeiten. Auch da wirkt sich der längere Radstand aus, zumal die Räder weiter in die Ecken rücken, die Überhänge also kürzer werden. Das führt zu Proportionen, die zu einem sportlichen Fünfsitzer im C-Segment gut passen. Der nächste Civic wirkt gestreckter und schneller. An seine Vorgänger erinnern dennoch einige Elemente. Einen der Rückgriffe in die Geschichte des Modells stellen die beiden Spoiler am Heck dar, von denen der eine harmonisch die Dachlinie nach hinter verlängert und der andere sich quer über dem

unteren Teil der Heckklappe liegt.

Der untere Heckspoiler spannt sich mit den beiden großen Heckleuchten als ein optisch zusammenhängendes Teil über die gesamte Breite des Hecks und unterstreicht in kräftigem Schwarz zusammen mit den massiven Schultern die Breite. Dabei bildet das Teil gleichzeitig Abrisskanten für die Luftströmung längs der Seitenwände. Das beeindruckt. Wobei festzustellen bleibt, dass der Blick auf den Rücken die Perspektive darstellt, die beim neuen Civic am meisten entzücken kann. Das liegt auch an den großen, mit glänzenden Rautengittern abgedeckten Luftaustritten und an dem zentralen verchromten Doppelauspuff.

Der wird sicher nicht bei allen zukünftigen Varianten zu finden sein. Aber der Chefdesigner versichert, die Produktionsmodelle werden ganz dicht an diesem Prototyp liegen. Das sei bei Honda schon immer so gewesen. Wir werden es erleben und vermutlich in der Praxis später nicht die giftgrünen Akzente bei Auspuff, Rückspiegeln und Bremssätteln wiederfinden, die den Prototyp in seiner matten Anthrazit-Lackierung belebten. Das ist dann wohl doch etwas zu exotisch für ein Modell, das in hohen Stückzahlen gebaut werden soll.

Der neue Civic wird nur in dem englischen Honda-Werk in Swindon gebaut und von dort exportiert werden. Diese Entscheidung für nur einen Produktionsstandort hat sicher dazu beigetragen, dass in Zukunft alle Civic vom Zwei- über den Drei- bis hin zum Fünftürer sehr ähnlich sein werden, deutlich ähnlicher als in der Vergangenheit.

Das gilt nicht nur für das Design, sondern auch für die Technik, über die man allerdings noch nicht viel berichten kann, außer der Ansage der Japaner, die neue Plattform sei für dynamische Fahrweise ausgelegt und eigne sich später auch für autonomes Fahren und für alternative Antriebe. Zunächst bleibt es aber bei drei Motoren, einen 1.0 VTEC-Turbo, einen 1,5 Liter VTEC-Turbo und einen stark überarbeiteten Diesel 1.6 i-DTEC. Der Diesel verfügt über einen kleinen Turbolader, ein Niederdruck-Abgasrückführungssystem und einen neu entwickelten Zylinderkopf mit hoher Ansaugleistung. Eine schlanke Kurbelwelle und ein vollständig aus Aluminium gefertigter druckgegossener Hochdruck-Motorblock mit Open-Deck-Konstruktion sorgen für Gewichtsreduzierung und Langlebigkeit. Von allen drei Motoren liegen noch keine Leistungsdaten vor.

Der nächste Civic wirkt so als könnte er wenigsten 300 PS vertragen. Der Plan, diesen Civic mit diesem überschäumendem Design in die Reihe der kompakten Kraftprotze einzuordnen, könnte aufgehen. Dieses Auto ist ein Statement für alle, die nicht in der Beliebigkeit leben und sich nicht in der Masse der Europäer verlieren wollen. Honda

rechnet sich jedenfalls einen größeren Absatz aus und sieht sich von dem Erfolg der aktuellen Modelle in dieser Erwartung bestärkt. Mit einem Absatzzuwachs von 42 Prozent im Januar dieses Jahres gegenüber dem Januar 2015 scheint die Schwächephase der Marke überwunden. Nun spricht das Management von 200 000 Einheiten Jahresabsatz in Europa. Der soll auch dank des neuen Civic ab 2017 „so schnell wie möglich erreicht werden“. (ampnet/Sm)

## Bilder zum Artikel

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---



Honda Civic Hatchback Prototyp.

---