

Rogers Søgaard tester forfriskende ny mini-japaner:

# Japansk plets kud

Foto: ESTI EWERTS

»Den fineste japaner, jeg til dato har prøvet,« siger Rogers Søgaard. Inspirerende, kæk og fræk på hjulene, men ikke så idiotsikker som flertallet af de nærmeste konkurrenter. Indvendig er den større, end man umiddelbart tror, men som familievogn har den flere minusser bl. a. en ganske hård affjedring.

■ ■ ■ Med Honda Civic starter verdens største motorcykel-fabrik 2. runde i kampen om også at få bilmæssigt hjul-fæste i Danmark.

I første omgang stillede man op med den lille 2-cylindrede, luftkølede N-model, der smagte og især led mere af motorcykel end af bil. Som tillægs-nummer havde man minisportsvognen S 800, men begge var salgsmæssigt på halen med det solide bump, der består i kun at sælge 258 enheder på fire år!

Men nu vil man altså igen, og denne gang er der fyret solidt op med både ny importeret og ny model.

Importen sker gennem et aflæggerfirma til den danske BMW-import, og i første omgang sætser man - fornuftigt tror jeg - kun på én grundmodel, Civic. Den kan til gengæld fås i 4 »undermodeller«: Med ordinært bagagerum el-

le som semi-stationcar og begge enten med manuelt gearskifte eller en velvirkende fuldautomat af Honda-hjemmeval.

Da Datsun kom med sin 100 A Cherry, var det første gang vi mødte en konstruktion, som i sin harmoniske helhed og teknik hæver sig over den konservatisme, som ellers er bmærket over japanske biler.

Denne forestilling må Datsun nu pænt aflevere til den nye Honda, som er den fineste japaner, jeg til dato har prøvet.

Rent køreteknik er Honda Civic en ægte sportsvogn. Den er fast affjedret, har top-preis, meget direkte styring og er i sin opførsel i sving en perlefrisk bil for øvede bilstyret. Det vil i omvendt orden sige, at den i hænderne på en uforsigtig og ukrydlig fører byder på mindre »tilgivelse og

automatledning« end de fleste af dens konkurrenter. Her tænker jeg på biler som Peugeot 104, Fiat 127/128, Simca 1100 og Renault 5.

Heller ikke motormæssigt er det overdrejet at kalde den fuldblods sportslig. Men vel at mærke uden de traditionelle minusser i form af manglende elasticitet og for rigelig støj-udfoldelse. Civic-motoren er tværtimod forbløffende smidig og kultiveret. Arbejder veloplagt ved alle omdrejningstal, heres næsten ikke og er sågar nøjsom hvad benzinnæmængde og -kvalitet angår.

Af ydre er en Civic 5 cm kortere end en Fiat 127, kablens er derimod kun 1 cm under Fiatens længdemål. Derimod er dens bagagerum både i sedan og semi-stationcaren ringere end i de tilsvarende Fiat 127-modeller, og det gælder både volumen og indretning.

Ser man på Civic med forsædernes skudt helt tilbage, er det fristende at kalde den en 2+2. Gør det ikke . . . læs i stedet afsnittet »Form og indretning« næste side.

Vist er den sportslig, men på den anden side ikke umålig som familievogn. Blot skal Civic-familien være villig til at betale for det sportslige. Med lidt mindre kabinplads, reduceret bagagevolumen og først og fremmest en meget mindre komfortabel affjedring, end man kan få hos mange af konkurrenterne. Og i flere tilfælde til adskilligt færre penge.

Den er nydeligt lavet og udstyrmæssigt velafvejet til prisen. Men midt i alle blomsteren bør ingen overse det kvalitative minus, som uafvendeligt knytter sig til et lille og især i starten erfaringsmæssigt tyndt funderet salgs- og servicenet.

BIL-TEST NR. 86

HONDA CIVIC, 2-ders, 4-personers sedan med synkromeshgear og bundgearskifte, 4-cylindret rækkemotor, 1169 cm<sup>3</sup>, 60 SAE-hk. Motor på tværs foran, forhjulstræk.

PRIS: 29.929 kr. heraf 15.206 kr. til staten i afgifter foruden told. Fås også med aut. transmission til 33.898 kr., semi-stationcar med manuel transmission til 32.242 kr. og samme model med aut. transmission til 36.182 kr.

PRODUCENT: Honda Motor Co. Ltd., No. 5-5-chome, Yessu, Chuo-ku, Tokyo, Japan.

IMPORTØR: Honda Auto Import A/S, Carlsbergvej 34, 3400 Hillerød.





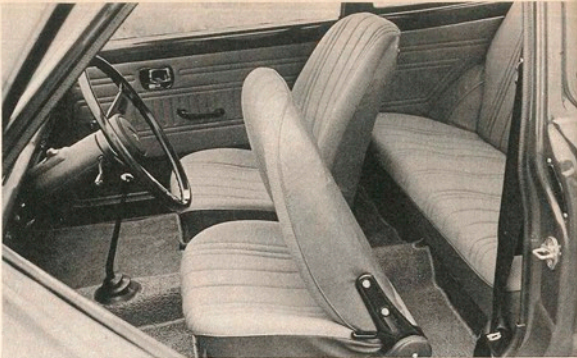
INDRETNING OG UDSTYR	
Døråb i begge fordere	JA
Aftåleligt motorrum	JA
Aftåleligt benzindæksel	JA
Aftåleligt håndskerum	NEJ
Lyskontakt i begge bagdere	JA
Lys i motorrum	NEJ
Lys i håndskerum/hyld	NEJ
Direkte lys i bagagerum	NEJ
Lys i isakbøger foran	NEJ
Olietrykmanometer	NEJ
Olietemometer	NEJ
Kølevæsketemometer	JA
Voltmeter	JA
Triptæller	JA
Omdrejningstæller	NEJ
Overhalingstæller	JA
Katastrofeblink	JA
Baklys	JA
Kontrollampe for chokbøl	NEJ
håndbremse	JA
bremsebelagninger lav bæringsstand	NEJ
Indstilte forsæder	NEJ
Skof på afdækladerne	JA
Armlæn på siderne foran	NEJ
Armlæn på siderne bag	NEJ
Midtarmle bag	NEJ
Støttegreb ved passagerensiderne	JA
Fastgørelse i bunden	NEJ
Flertins vinduesviskere	JA
Viskerrobot	NEJ
Mekanisk vindspejlsvæsker	JA
Umiddelbar forlygte-læsting	NEJ
Flertins blæsemotor	NEJ
Sen frakuldfrys i frontpanel	JA
Udfuflingspalter bag	NEJ
Varmtluftledning til bagvognen	JA
El-varmetæppe	NEJ
Rulleruder bag	NEJ
Øvingbare solskærme	NEJ
Vippebagspejl mod bagved	NEJ
El-tænder	NEJ
Gummi på kofangere	NEJ
Dansk instruktionsbog	NEJ

Bemærkelsesværdigt standardudstyr: Inet.

**HVOR SIKKER ER DEN?**

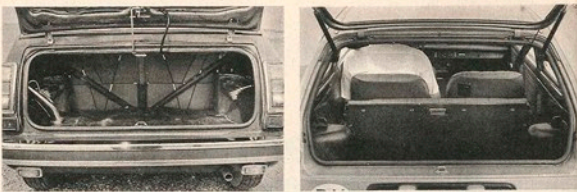
Sikkerhedsseler bag	NEJ
Montageplaster til sikkerhedsseler bag	JA
Energisåberørende for- og bagparti	JA
Ægte forstærkede vogndere	NEJ
Sikkerhedsratstamme	JA
Indtrækket styrehjul	NEJ
Deformationssikre	JA
3-delt bremseskive	JA
Fri for skarpe kanter i	JA
Bagspejl som giver efter ved kollision	JA
2-delt bremseskive	JA
Bremsestrykreduktionsvælt til baghjulene	NEJ

**Indvendig sikkerhed:** Der er ingen egentlig polstring i bremsefodet under frontpanelet, men fladerne er uden fremrisp af nogen art. Som helhed virker interieret sikkerhedsmæssigt vel-formet, kun ved de to sidebæredelene sættes de to min.



Trods brede døre kræves benakrobatik for at komme ind bag, når forsæderne er helt tilbage.

▼ Sedanens bagagerum er lille og ubekvemt. ▼ Den mere familievenlige semistationcar.



# Form og indretning Køreegenskaber

**Det er ikke fair at degradere Honda Civic til en 2+2, men bagagerummet er for småt og uhandy.**

■■■■ Pladsforholdene i Civic-kabinen narre! At forsæderne kan køres usædvanligt langt tilbage, får den umiddelbart til at tage sig ud som en 2+2. Fænomenet er god anskuelsesundervisning i, hvordan mange fabrikker narre folk ved at begrænse sædereguleringen foran: Jo længere et forsæde kan skydes tilbage, desto mindre ser bagsædepladsen ud.

BILEN OG BÅDEN'S Auto-graph-måling kan man dog ikke narre. Rentgenbilledet viser klart, at skal Honda Civic deklareres til en 2+2, så tager den mange ml i faldet! Dens reelle kabinelængde er nemlig 170 cm mod 166 for

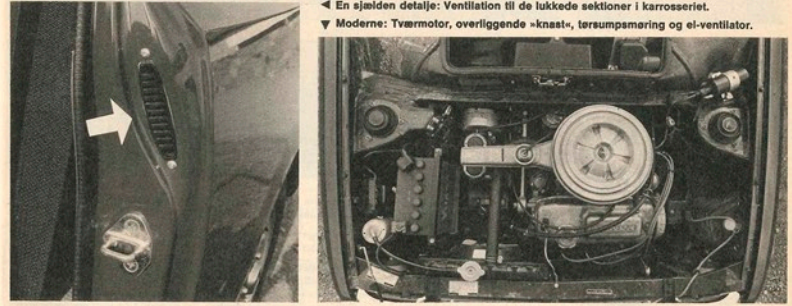
Renault 5 og VW 1303. Simca 1100 er på 168 cm, Datsun Cherry på 163, mens Peugeot 104 og Sunbeam 1900 slår Honda med 172 cm kabinelængde, alt mens Småflatterne 127 og 128 brillerer med plussere på 1 og 6 cm. Quidvibben giver dog et bagsædeindvik til Honda Civic, idet den er knap så stor som i flere af konkurrenterne, og det giver naturligvis en højere, lidt mere »knægrænsende« benstilling op mod forsædergiglenet.

Kabinen placerer sig blandt de mere smalskuldrede i klassen, men giver dog fuldgod plads for 4. Hvad man har vundet i kabinelængden, er derimod til dels sat over styr i bagagerummet, der hverken er stort nok eller reelt i form. Sammenfatningsvis fortjener Honda-designerne dog skulderklap. Det er dygtigt gjort at skaffe så meget frivolumen i en karosse med et grundmål på kun 5,3 m<sup>3</sup>.

For 2300 kr. fås en 3-dør og stationcarindretning. Begge dele øger nytteværdien betydeligt, og havde Honda koncentreret sig om denne ene model, var »merprisen« blevet mindre! Derene er superbede. Det giver fornemme adgangsforhold fortil, men bagtil kniber det, når forsæderne er i en af de bageste positioner. Interieret er ganske nydeligt. Der er tæpper på gulvet, men kvaliteten er tynd og fastgørelsen så ringe, at de ustandselig lå »dynger« i testvognen. Sæderne er virkelig velstøttede foran, selv om de ser smalle og utilnærmede ud. Bagi var de også af de bedre, men det kniber med højden. Der er flere aflæggepladser, men brugbarheden er det så som så med. Hylden i frontpanelet ser bedre ud end de andre. Tingene rutscher rundt og spjæles kraftigt i foruden.



◀ En sjældn detalje: Ventilation til de lukkede sektioner i karosseriet. ▼ Moderne: Tværmotor, overliggende «knast», lersumpsmaring og el-ventilator.



**Kæk som en sportsvogn, men ikke så »tilgivende« som de fleste i klassen . . . dertil kommer en alvorlig bremsefejl.**

■■■■ Kvik, kæk og behændig. Det er Honda Civic. Dens sportslige karakter sættes især i relief af styringen og motoren. Den styrer faktisk mere direkte end mange såkaldt ægte sportsvogne. Den gør det millimeterpræcist og med en letghed, som er forbløffende for en tungeåstet forhjulstækker.

Når jeg siger, at den styrer fuldsportsligt, vil det sige, at den ikke just er en vogn, som er tilgivende under alle forhold. Køer man den over sine egne evner, kan den være ret så farlig! Den krænker lidt, har høj sidetøringsevne og med jævn

gas går den neutralt gennem svingene. Øger man gassen, understyret den progressivt med gasgivningen lige til understyrtningen bliver så voldsom, at den skrider over forhjulene. Fænomenet tager næppe pipet fra nogen. Det er mere sandsynligt, at ikke-kenderen får sig en alvorlig forskrækkelse eller det, der er værre, hvis han under frisk svingekørsel eller i det hurtig 8-sving pludselig slipper speederen. Så ophører presset på forhjulene nemlig og afløses lynhurtigt af en solid risiko for baghjulskredning. Denne »sportslige« attitude er til hjælp for den trænede fører, men kan især på glat vej være farlig for ikke-kenderen.

Den nybakte Civic-kører gør derfor klogt i at finde et sted, hvor der er plads til at slå smut med halen, og der lære sig at mestre dens særlige styrkekarakter.

Retningsstabiliteten er lige akkurat tilfredsstillende. Derimod var jeg efter en længere tur i vindstyrke 8 (!) glædelig overrasket over sidevindstabiliteten. Og dermed i modstrid med flere ægte kolleger!

**Fuldblods motor**

Honda-motoren står der med få undtagelser mellem respekt om, og her er en ny perle i kæden. En stærk sag med kun 680 kg at trække på. Et lyn blandt prismæssige ligemænd. Den er højkulteriveret. Lige behændig i byen som på motorvejen. Lydsvag og forrygende elastisk. Den trækker rent fra 20 km/h (!) i højgear, med fynd allerede ved 40 og har fartstak skud i sig efter 120. Geværskiftet er sensationelt godt for en tværmotorsbil, som så alt i alt er det diskutabelt om det er værd at ofre 4000 kr. plus accelerations-

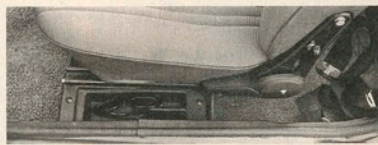
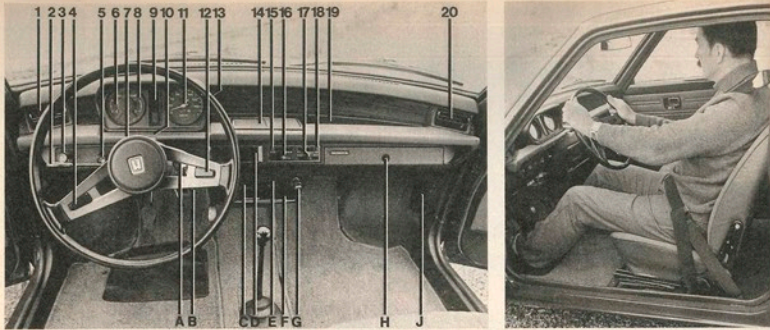
kraft og topstighed på et i øvrigt meget velskabt Honda-automatgear.

Søger De edderdunskomfort, kan De trykt glæmme Hondaen. Den er sportlig, småvognsagt i sine fjederbevægelser. Især når det går langsomt. Men ukomfortabel er den ikke - og slet ikke hvis sagen ses gennem et par sportsbillets!

Som træstøpremie får Civic-kørerne sæder, der sluger en pæn portion af det, som vognfejlene ikke kan fordeje. Stabilitetssættet er der dermed intet at begræde. Hjulene følger huller og toppe i flot stil.

De traditionelle 5 nedbremsninger fra 100 til 0 km/h forløb perfekt stabil og med ringe fæding. Bremserne er lette at dosere, men desværre viste testvognen tendens til overbremsning af baghjulene. Fejlen er observeret af andre testkørere i andre vogne, så der er tilsyneladende tale om en generel og farlig fejl, som omgående bør afhjælpes. NB. De kan tro, at der var rift om at køre Civic på testholdet.





- ▲ ▲ Sæderne kan skydes godt tilbage, men låstøtten er la-la.
- ◀ Vælinngbyggede derhåndtag m. skydelåse, men ingen armlejn.
- ▲ På forsæderens ydersider er der en lille aflæggebakke.

- Instrumentpanel i Honda Civic
1. Justerbar friskluftudsye.
  2. Kombineret blinklys- overhalingsslys- og neoblandingskontakt.
  3. Lyskontakt.
  4. Hornkontakt.
  5. Kombineret kontakt til 2-trins viskere og el-vasker.
  6. Benzindmåler.
  7. Choker (bag ratten).
  8. Kølervasketernometer.
  9. Kontrollamper for olietryk, ladning, håndbremse og blinklys.
  10. Kontakt for alarmblinklys.
  11. Speedometer med kilometer og triptæller.
  12. Hornkontakt.
  13. Nulstillingsakrue for triptæller (dog rattrans).
  14. Askebæger.
  15. Greb for luftfordeling.
  16. Kontakt for 2-trins blæser.
  17. Greb for re-cirkulation eller direkte friskluftindtag til varme/ventilationsystemet.
  18. Greb for regulering af temperaturen.
  19. Hyldie.
  20. Justerbar friskluftudsye.

# Førerpladsen

Siddestillingen bag rattet er i særklasse, men der vinker smæk til betjeningsgrebene.

■ ■ ■ Jeg kan ikke komme i tanker om nogen bil i denne klasse, hvor jeg er faldet så godt til bag rattet, som i Honda Civic. Sædet kan skydes ordentligt tilbage og forholdet mellem rat og pedaler samt pedalerne indbyrdes spiller meget fint sammen.

Forsæderyglænnen er letindstillelig, men desværre kan man ikke sige det samme om fremtilbagejusteringen. Gennem det ret stejle rat har man fint overblik over de høje og veltegnede instrumenter og kontrollamper. Tvøve refleksor i dækklasserne. Betjeningsgrebene er derude med ikke noget at falde i julestemning over, og det virker

dobbel irriterende i en bil, som fra så mange andre vinkler demonstrerer sin omgenleghed.

Chokeren sidder så gemt, at den for ofte glemmes, og min-sandensten om ikke visker/vaskerkontakten er landet på panelet i stedet for i en stilk-kontakt.

Ikke nok med det. Man har splitte mine donkrafte anbragt den så ubevægelse som muligt inde bag rattet i stedet for at give den lyskontaktens meget bedre placering. Man har jo dog mere og hurtigere greb for en visker/vasker end en lyskontakt.

Tudehornet kan kaldes til musik over hele to tangenter, én i hver raterge. Et eksempel på, hvordan man med for-dobbelte omkostninger kan an-bringe en livsvigtig betjenings-knapp dobbelt ringe. Hvor ofte skal det siges! I ratcentrum med den!

Jeg savnede udpræget arm-

Iæn ved alle pladser. Støttegreb findes kun over passagerpladsen, men ellers ville det være unfair at tale om skrabt udstyr. Der er alt, hvad man med rimelighed kan ven-te til prisen Plus el-bagruede, alarmblink og el-vasker.

Varmeapparatet har recir-kulation. Man kan altså, hvor der er røg i luften, fortsætte opvarmningen uden gene. Mærkeligt nok er der ikke ud-sugning bagi, følgelig er luft-gennemgangen dårlig. Dertil kommer, at gennemgangen i varmeapparatet selv med åbne ruder er unormalt ringe. Først når blæseren kommer til, bli-ver det til noget, så man må nøjes med at være taknemmelig for, at den arbejder effektivt og støjsvagt.

Selve varmegraden er i øv-rigt vanskelig for ikke at sige umulig at graduere. Derimod pustede friskluftudsyerne vel-gørende i det varme vejr.

Udsynet fremefter og til si-derne er almindelig godt. Skråt bagud kan det lige gå an, selv om også denne japa-ner er besværet af en sideru-deunderkarm, der hæver sig bagud.

1. Justerbar friskluftudsye.
2. Kombineret blinklys- overhalingsslys- og neoblandingskontakt.
3. Lyskontakt.
4. Hornkontakt.
5. Kombineret kontakt til 2-trins viskere og el-vasker.
6. Benzindmåler.
7. Choker (bag ratten).
8. Kølervasketernometer.
9. Kontrollamper for olietryk, ladning, håndbremse og blinklys.
10. Kontakt for alarmblinklys.
11. Speedometer med kilometer og triptæller.
12. Hornkontakt.
13. Nulstillingsakrue for triptæller (dog rattrans).
14. Askebæger.
15. Greb for luftfordeling.
16. Kontakt for 2-trins blæser.
17. Greb for re-cirkulation eller direkte friskluftindtag til varme/ventilationsystemet.
18. Greb for regulering af temperaturen.
19. Hyldie.
20. Justerbar friskluftudsye.

- A. Kombineret tændings-, start- og lyskontakt.
- B. Åbningsgreb til motorhjelm.
- C. Plads til ekstra-betjenings-kontakter.
- D. Plads til radio.
- E. Plads til el-tænder.
- F. Korthylde.
- G. Kontakt til el-bagruede.
- H. Håndskerum.
- J. Sikringsselemt.

**VENDEDIAMETER**  
 Fuldt styredslag opnås ved 3/4 ratomdrejninger.

mellem kantsten: 9,7 m  
 mellem mure: 10,2 m

**NØDVENDIG PLADS TIL PARKERING**

188 cm 315 cm

For at komme klar af en 180 cm bred forhøjning ved kantstenen i en enkelt svingning kræves mindst 515 cm.

**HONDA CIVIC**

100 170 200 300 400 500

**dB (A)**

Km/t 40 50 60 70 80 90 100 110 120

▲ Tallene inden i skitsen angiver bredden i cm på de indtrykte steder. Forsædet er skit hest tilbage, og gearstangen i 1. De tynde linjer i kabinen angiver vindues- og deråbninger samt centerluften. Figuren viser en 80 kg, 184 cm mand.

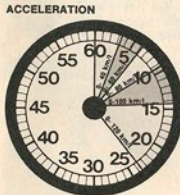
◀ Målingerne er udført på ter vel i vindstyrke 2 (1,8-3,3 m/s).



**BENZINKONOMI ved 80 km/t**

Model	11 km/l	12 km/l	13 km/l	14 km/l	15 km/l
Honda Civic					
Fiat 128					
Morris Chubank 1275 GT					
Peugeot 504					
Simca 1100 Special					
Triumph Spitfire					

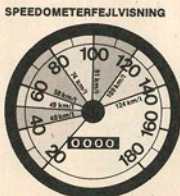
Ved 60 km/t: 17,6 km/l - ved 80 km/t: 14,7 km/l - ved 100 km/t: 12,9 km/l - ved 120 km/t: 9,9 km/l. Testforbrug: 11,8 km/l. - Normalt benzinforgbrug ved blanded kørsel: 11-13 km/l. Oktantalbehov: 91.



**ACCELERATION 0-100 km/t**

Model	20 sek	18 sek	16 sek	14 sek	12 sek
Honda Civic					
Fiat 128					
Morris Chubank 1275 GT					
Peugeot 504					
Simca 1100 Special					
Triumph Spitfire					

0-40 km/t: 3,3 sek. - 0-60 km/t: 6,1 sek. - 0-80 km/t: 9,4 sek. - 0-100 km/t: 14,4 sek. - 0-120 km/t: 23,6 sek. - 0-200 meter: 11,7 sek. - 0-400 meter: 18,0 sek. - Tophastighed: 137 km/t.



**TOPHASTIGHED**

Model	130 km/t	140 km/t	150 km/t	160 km/t	170 km/t
Honda Civic					
Fiat 128					
Morris Chubank 1275 GT					
Peugeot 504					
Simca 1100 Special					
Triumph Spitfire					

## TEKNISKE SPECIFIKATIONER

**MOTOR**

Placering/transmissionsform	2 foran på tværs/forhjulstræk
Antal cylindre	4 rækker
Antal hovedcylinder	5
Ventilsystem	Remtråkket, overliggende knast-aksel og vippearme
Kølesystem	Væske med ekspansionsstank og termoplaststyret el-ventilator
Karburator	Te-trins faldstrømtype og mekanisk benzinpumpe
Boring/slaglængde	70/75 mm
Slagvolumen	1170 cm <sup>3</sup>
Kompressionsforhold	8,5
Maksimalt drejningsmoment	60 SAE-hk ved 5000 o/m
Ideale pr. liter slagvolumen	9,5 SAE-hk ved 3000 o/m
Slagvolumen	51,5 SAE-hk
Batterikapacitet	40 amp. 45 amp. 2
Generator	420 watt

**TRANSMISSION**

Kobling	Tør enkeltplade, mekanisk aktivering
Udveksling i gearkasse	1, 3.000-1, 2, 1.780-1, 3, 1.182-1, 4, 845-1, bæk 2.916-1
Differentialeudveksling	4,603-1
Hastighed ved 1000 o/m i 4. gear	24,8 km/t

**CHASSIS, KARROSSERI, HJULOPHÆNG OG AFFJEDRING**

Konstruktion	Selvberedede stålkarrosseri, 2 døre
Hjulophæng	Foran fjederen hvor skruefjederen omgættler teleskopstøddæmperen, kranngangstabilisator. Bag fjederen skruefjederen 2-kredet. Foran skrue-, bagtil tromler, bremsforårer. Håndbræmme aktiverer på baghjulene
Styrelse	Transtang
Følgende og dæk	felpe, standardmontering 155 SR 12 radial-dæk. Testvognen: Dunlop SP radial med slange

**MAL OG VÆGT**

Længde/bredde/højde	355/150/51/134,5 cm
Akselafstand	229,0 cm
Sporvidde for/bag	130/128,0 cm
Mindeste frihøjde belæst	18,0 cm
Typogæsningsægenvægt olie	680 kg
Tilfaldt totalvægt	1015 kg (med olie, kølevæske, halvt fuld benzintank og 140 kg belastning på forsæderne)
Vægtforhold	199 kg
Bagagekapacitet ved middelevgt	816 kg (med olie, kølevæske, halvt fuld benzintank og 140 kg belastning på forsæderne)
Bagagekapacitet med 4 personer à 70 kg, vand, olie og halvt fuld benzintank	59 kg
Vægtforhold køretøj (676 kg)	11,2 kg/SAE-hk

**KAPACITETER OG SERVICEINTERVALLER**

Benzin	3 liter
Motorolie	3 liter
Chassismøring	3 liter inkl. filter
Olieinterval	hver 10.000 km
Ingen	ingen
Dæktryk for/bag	24/24 psi = 1,7/1,7 kg/cm <sup>2</sup>
<b>GARANTI</b>	
Tidrum/kilometer	6 måneder/10.000 km, arbejdsdien betalt