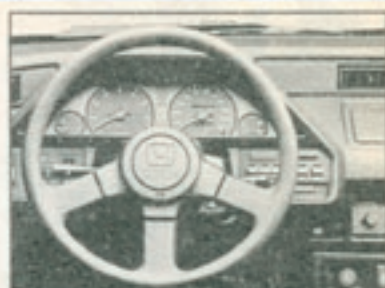


Ausgedient hat der Honda Civic CRX, er wird ersetzt durch den noch sportlicheren CRX 1.6i-16. Ich habe den neuen Kraftzweig schon gefahren. Mein Eindruck: Der neue 16-Ventilmotor ist eine Wucht. Ein Temperamentsbolzen ohne Gleichen. Er stürmt schon ab Leerlaufdrehzahl so ungestüm los, daß ich mich schon sehr konzentrieren muß, um nicht den nächsten Gang zu verpassen. Aber zum Glück schützt ein Drehzahlbegrenzer den feinen Motor vor unabsichtlichem Überdrehen.

Der Vierzylindermotor ist eine ganz neue Konstruktion. Aus Aluminium, mit zwei oberliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder. Mit dem kleinen Zweisitzer (die hinteren Sitzschalen sind keinem Passagier zuzumuten) hat er



In schnellen Kurven wird aus harmlosem Untersteuern (schieben über die Vorderachse) plötzlich Übersteuern (das Heck schwenkt nach außen)



Das Armaturenbrett wurde neu gestaltet. Übersichtliche große Rundinstrumente, griffiges Dreispeichen-Lenkrad



Sitze wurden stärker geformt und erhielten ein neues Design. Nicht gut: Die Sitzfläche ist zu kurz, sie bietet zu wenig Seitenhalt

Exklusiv **Wer kräftig zupackt, der wird viel Spaß haben**

ein leichtes Spiel. Nur knapp acht Sekunden braucht er, um von 0 auf 100 km/h zu flitzen. Und 200 km/h Spitze sind für ihn kein Problem.

Solange es geradeaus geht, kann ich dieses Tempo mit dem neuen CRX gut durchhalten. Auch langgezogene Autobahnkurven meistert der CRX ohne Probleme. Bodenwellen mag er nicht so gern. Dann sind die Stoßdämpfer überfordert, der Honda schaukelt etwas um



die Längsachse. Mit der exakten Lenkung ist der linke Sportler jedoch jederzeit unter Kontrolle zu halten.

Da muß ich auf kurvenreicher Landstraße schon mehr aufpassen. Dann zert die Kraft von maximal 125 PS so sehr an den Vorderrädern, daß es mir fast das Lenkrad aus den Händen reißt. Festes Zupacken ist angesagt, um nicht aus der Kurve zu fliegen.

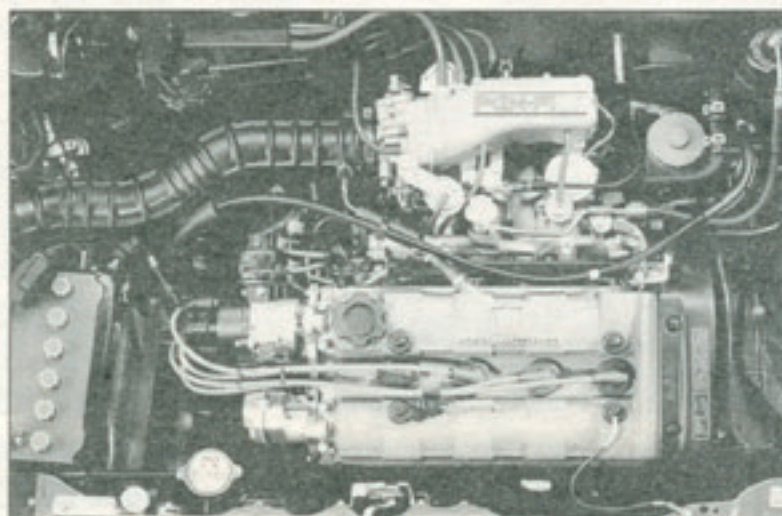
Ein klein wenig heimtückisch reagiert der CRX, wenn ich bei schneller Kurvenfahrt nicht aufpasse. Lupfe ich den Gasfuß (etwa weil ich zu schnell bin), so schwenkt der Honda mit dem Heck nach außen. Wer nicht gegenlenkt oder erneut Gas gibt, ist verloren. Der CRX kreiselt von der Strecke.

Ein kerniger Sportler ist der 16-Ventil-CRX ohne Frage. Erfreulich finde ich, daß die Techniker ihn nicht härter als den alten abgestimmt haben: straff gefedert zwar, aber mit ausreichendem Komfort. Die Feder/Dämpferabstimmung ist viel besser gelungen als im alten CRX.

Innen ist's schön gemütlich. Die Sitzposition stimmt, Lenkrad und Schalthebel liegen gut zur Hand. Dank des elektrischen Schiebedachs (serienmäßig) spüre ich sogar einen Hauch von Cabrio. **J. von Gosen**

Formal gelungen kommt der neue CRX daher. Frontspoiler und Seitenschweller sind in Wagenfarbe lackiert. Um für den Motor

Platz zu schaffen, trägt die Motorhaube einen kleinen Buckel. Großer Kühlluft einlass unter der Stoßstange



Der neue 16-Ventilmotor ist auch optisch ein prachtvoller Bursche. Drehfreudig, leistungsstark und sparsam. Die vier Zündkerzen sitzen zentral und gut erreichbar zwischen den beiden obenliegenden Nockenwellen

Technische Daten

Motor: Vierzylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, 16 Ventile, Bohrung x Hub 75x90 mm, Hubraum 1590 ccm, Verdichtung 9,3:1, Leistung 125 PS bei 6500 /min, max. Drehmoment 140 Nm bei 5500/min, elektronische Einspritzung, Frontantrieb, Fünfganggetriebe.

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, vorn Torsionsstab-Federung, hinten gezogene Schwinge, Panhardstab, Torsionsstab, Schraubenfedern, Gasdruck-Stoßdämpfer, Reifen 185/60 HR 14, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, hinten Trommelbremsen, Leergewicht 890 kg.

Beschleunigung: 0-100 km/h zirka 8 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit: zirka 200 km/h

Verbrauch: zirka 10 Liter/100 km (Mischwert mit hohem Autobahnanteil)
Preis: zirka 22 500 Mark