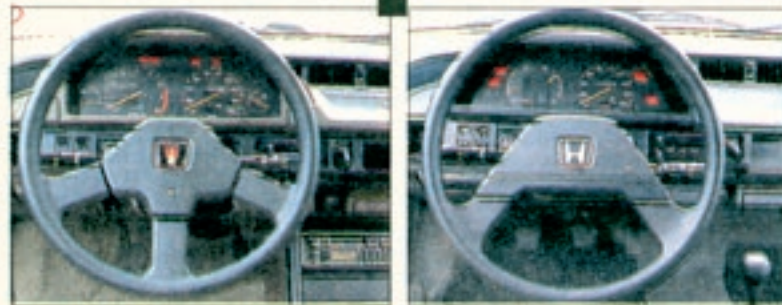


Ein Japaner aus England -



Im Ausland verkauft Honda den Civic auch als Limousine. Bei uns steht der gleiche Typ als Modell 200 beim Rover-Händler. **Auto Bild** vergleicht den Nachbau mit dem bei uns erhältlichen Original

Vier Türen, Stufenheck mit Kofferraum und sieben Zentimeter längerer Radstand. So unterscheidet sich der Rover 213 S vom Honda Civic. Die Technik beider Autos ist dagegen weitgehend identisch

Mehr Ausstattung hat auch ihren Preis

Die Form der Armaturenbretter ist gleich. Im Rover (links) hält der Fahrer ein Dreispeichenlenk-

rad in den Händen und blickt unter anderem auf einen Drehzahlmesser; im Honda fällt das Cock-

pit dagegen etwas bescheidener aus. Dafür ist der Japaner aber auch um 4305 Mark billiger



Auch die Türen verraten die Verwandtschaft

Die Türausschnitte sind beim viertürigen Rover wie auch beim zweitürigen Honda Civic bis ins

Dach hineingezogen. Das ergibt eine bessere Aerodynamik und bequemeren Einstieg. Regenleisten

gibt's bei diesen Konstruktionen nicht mehr. Ihre Aufgabe haben Gummiprofile übernommen



Größere Schnauze, aber kaum mehr dahinter

Unter den Motorhauben herrscht Gleichklang. Die 1,3-Liter-Maschinen sind identisch, ebenso bau-

gleich sind die Getriebe und die Bremsanlagen. Aber: Im Rover sind Kühler und Ausgleichsbehäl-

ter größer bemessen. Deutlich zu erkennen ist die längere Blechschnauze des Rover 213 S



Die Unterschiede liegen im Detail

Gleiche Mechanik verschafft den Scheibenwischern Bewegung. Die Form der Motorhauben

scheint bei beiden Autos nur auf den ersten Blick gleich zu sein. Beim Rover 213 S sorgt ein nach

oben gepreßter Wulst für Stabilität, beim Honda Civic ist der Wulst nach unten ausgeformt



Die Japaner haben etwas weiter gedacht

Gleiche Technik auch bei den Radio-Antennen. Beim Rover versenkt sich der Teleskopstab im rech-

ten vorderen Dachholm. Die Japaner haben dagegen für die Mehrzahl der europäischen Linkslen-

ker umgedacht und die Antenne beim Honda Civic links an der Fahrerseite angebracht

Die Engländer haben's nicht leicht, wenn sie bei uns Autos verkaufen wollen. Die Qualität ihrer Fahrzeuge genießt mit wenigen Ausnahmen nicht den besten Ruf. Daran hat auch Austin Rover mit dem Rover 200 zu knabbern. Nur rund 1000 verkaufte Fahrzeuge im vergangenen Jahr und voraussichtlich einige wenige mehr in diesem Jahr lassen den britisch-japanischen Mischling eine Außenseiterrolle einnehmen. Der Partner Honda bewegt sich dagegen mit der Civic-Palette seit Jahren in Größenordnungen von über 20 000 Fahrzeugen.

Dieser krasse Zahlenunterschied ist um so unverständlicher, wenn man weiß, daß der Stufenheck-Honda „Made in England“ bei uns eigentlich noch japanischer angeboten wird als sein Vorbild. Soll heißen: Für einen verhältnismäßig niedrigen Preis bietet der Wagen eine Vielzahl von senenmäßigen Extras. Bestes Beispiel ist unser Testwagen, ein Rover 213 S.

Ein Hauch von Luxus im Rover

Seine Ausstattung ist geradezu üppig: Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorne und hinten, höhenverstellbares Lenkrad, getönte Scheiben, Drehzahlmesser und eine Klappe in der Rücksitzlehne, damit man auch lange Gegenstände im Kofferraum transportieren kann. Komplett bestückt und mit einem Preis von 19 895 Mark zählt der Wagen sicher zu den annehmbaren Angeboten auf dem deutschen Markt.

Dagegen wirkt der reinrassig japanische Vergleichspartner, der Honda Civic 1.3, ausgesprochen mager. Beim Grundpreis von 15 590 Mark bietet der Japaner ein so gar nicht japanisches Ausstattungs-niveau. Sein Armaturenbrett, das sich ansonsten in gleicher Form im Rover wiederfindet, ist nur mit den notwendigsten Instrumenten bestückt. Praktisch (wegen des kleinen Kofferraumes) ist allerdings die vielfach verstellbare Rücksitzbank im Honda. Sie läßt sich vor- und zurückschieben, und die in der Mitte teilbare Rückenlehne kann in der Neigung nach hinten verstellbar oder nach vorne geklappt werden. Wenn kein Gepäck dabei ist, können sich die Hinterbankler so eine optimale Sitzposition einstellen.

Honda: hinten nur drei Beckengurte

Die Sache hat aber auch einen Haken. Hinten kann man sich nur mit Beckengurten anschnallen. Optimal sieht's mit den Gurten auch auf den vorderen Plätzen nicht aus. Die Gurtpeitschen sind im Honda wie auch im Rover am Boden und nicht an den Sitzen befestigt. Apropos Sitze: Die sind bei beiden Kandidaten auf längeren Fahrten wegen der zu kurz geratenen Sitzflächen nicht sonderlich bequem.

Weiter auf Seite 20



Der Honda Civic gilt bei uns als Erfolgstyp. Seine Form ist praktisch: große Türen, Fenster und Heckklappe. Der Dach-Schlitz hinten sorgt für Luftwirbel. So bleibt die Heckscheibe bei Regen länger sauber

so gut wie das Original?



Vergleich Nachbau gegen Original

Beim Blick unters Blech zeigt sich bei beiden Kandidaten die gleiche Technik: Motor, Getriebe, Vorderachsen, Hinterachsen, Bremsanlagen sind nahezu identisch. Und doch fährt sich der Rover komfortabler. Das ist eine Folge des um sieben Zentimeter längeren Radstands. Die andere, in Kurven geht seine Karosserie mächtig in Schräglage.

Die volle Leistung des 1,3-Liter-Zwölfventilmotors (Honda errechnet 71 PS, Rover 73 PS) liegt erst bei etwa 6000 Touren an. Wer flott vorankommen will, muß deshalb die Gänge hoch ausfahren. Das gelingt beim Honda wie beim Rover bis zum dritten Gang problemlos. Aber ab 120 km/h im vierten Gang muß man sich schon gedulden. Die leichtgängigen und präzise schaltbaren Getriebe sind im vierten und fünften Gang sehr lang abgestuft, was dazu führt, daß sich das Höchsttempo im letzten Gang nur bei Rückenwind oder Gefälle halten läßt.

Partnerschaftlich auch an der Zapfsäule

Diese Getriebeabstufung hat aber auch ihr Gutes: Beide sind recht sparsam. Der Honda und der Rover benötigen partnerschaftlich jeweils 7,7 Liter bleifreies Normalbenzin pro 100 Kilometer. Ein gutes Stück Gemeinsamkeit spiegelt sich auch in der Verarbeitungsqualität wider. Da muß sich der Engländer nicht hinter dem Japaner verstecken. Er ist also viel besser als sein Ruf.

Jochen Gipp



Zur feinen britischen Art gehören auch Holzstreifen als Türbeschlag und Veloursbezüge. Gesamteindruck des Innenraumes: gute Stube

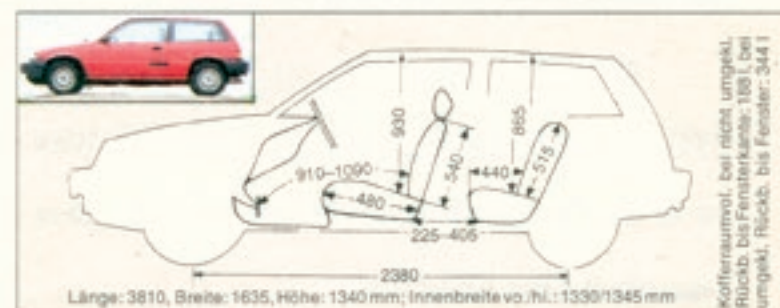


Die beiden hinteren Ausstellfenster im Honda Civic sorgen bei warmem Sommerwetter für eine gute Durchlüftung des Fahrzeuginnenraumes



Pluspunkt für den Rover: Sein ohnehin großer Kofferraum läßt sich weiter vergrößern. Ein Drittel der Rücksitzlehne läßt sich umklappen. Der Honda Civic kann sich in puncto Kofferraum nicht mit dem Rover messen. Er schluckt größere Gepäckstücke nur bei umgeklappter Rücksitzlehne

Foto: Andreas Lindhäu



Technische Daten

213S

Vierzyl.-Reihenmotor, vorne quer eingeb., eine obenl. Nockenw., drei Ventile pro Zyl., eff. Hubr. 1342 ccm, Bohr.xHub 74x78 mm, Verd. 8,7:1, Leistung 54 kW (73 PS) bei 6000/min, max. Drehmom. 106 Nm bei 3500/min, Fallstromvergaser, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufh. vo., Drehstabf. u. Dämpferb., Längsl., Stabi, Starrachse hi., Federbeine Längsl., Panhardstab, Bremsen v/h Scheiben/Trommeln, Reifen 165 R 13 S, Kofferraum 431 l, Tank 46 l

Testwerte

Höchstgeschw.	154 km/h
0-100 km/h	14,3 Sekunden
60-100 km/h ①	17,7/23,9 Sekunden
Testverbrauch	7,7 l/100 km N bl/fr
Gewicht	865 Kilogramm
Zuladung	515 Kilogramm
Anhängelast ②	700 Kilogramm
Innengeräusch ③	70 dB (A)
Steuer	befr. st'fr., 184,80
Inspektion	200 bis 300 Mark
Versicherung	1008 Mark
Grundpreis	19895 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang

Technische Daten

CIVIC

Vierzyl.-Reihenmot., vorne quer eingeb., eine obenl. Nockenw., drei Ventile pro Zyl., eff. Hubr. 1342 ccm, Bohr.xHub 74x78 mm, Verd. 8,7:1, Leistung 52 kW (71 PS) bei 6000/min, max. Drehmom. 102 Nm bei 3500/min, Fallstromverg., Fünfganggetr., Frontantr., Einzelradaufh. vo. mit Drehstabfeder., Führungslenk. u. Stabi, hi. Starrachse, Schraubenf., Längsl. u. Panhardstab, Bremsen v/h Scheiben/Trommeln, Reifen 155 SR 13, Kofferraum 188/344 l, Tank 46 l

Testwerte

Höchstgeschw.	156 km/h
0-100 km/h	13,0 Sekunden
60-100 km/h ①	18,2/24,8 Sekunden
Testverbrauch	7,7 l/100 km N bl/fr
Gewicht	820 Kilogramm
Zuladung	450 Kilogramm
Anhängelast ②	900 Kilogramm
Innengeräusch ③	69 dB (A)
Steuer	befr. st'fr., 184,80
Inspektion	200 bis 250 Mark
Versicherung	1008 Mark
Grundpreis	15590 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang

Volles Programm - aufdrehen und abfahren!



Gelhard®

Auto-HiFi

Gelhard hat das volle Programm: Auto HiFi der Spitzenklasse. Vom CD-Radio der High-Tech-Generation bis zu maßgeschneiderten Einbaulautsprechern für jeden PKW. Das volle Gelhard Programm finden Sie überall dort, wo Preisbewußte Qualität einkaufen.

W6Z - CH 8037 Zürich
West-Germany - Overhoffstraße 171 - 4600 Dortmund 78