
Vorstellung Honda Civic: Nur noch mit Hybridantrieb

Von Michael Kirchberger, cen

Klangvolle Namen sind bei Honda verschwunden. Das Sportcoupé Prelude und die Mittelklasselimousine Accord gibt es schon lange nicht mehr, einzig der Kleinwagen Jazz erinnert an die musikalische Namensgebung von einst. Und dann gibt es noch der Civic, der nun, 50 Jahre nach der Premiere der Baureihe, in seiner elften Generation anrollt. Mehr Effizienz dank eines Hybridantriebs, der in ähnlicher Form jüngst im HR-V vorgestellt wurde und mehr Komfort im Innenraum gepaart mit einem hohen Maß an Benutzerfreundlichkeit soll die Neuauflage in der Kompaktklasse bieten.

Der nächste Civic ist vorerst nur mit dieser Motorisierung zu haben, den Dieselmotor hat Honda schon vor geraumer Zeit begraben. Im Herbst kommt der Civic e-HEV auf unsere Straßen, der Preis des rund 4,5 Meter langen Viertürers wird vermutlich unter 30.000 Euro liegen.

Um die Silhouette schlanker und sportlicher zu gestalten, hat Honda die Motorhaube im Vergleich zum Vorgänger um 2,5 Zentimeter abgesenkt. Die gleichzeitig vergrößerten Glasflächen lassen viel Licht in den Innenraum, die niedrige Fensterlinie verbessert die Sicht auch für die Fond-Passagiere. Die A-Säule setzt weiter hinten als bisher auf, der höchste Punkt der Dachlinie findet sich nun weiter vorne, aufgrund des nach hinten sanft abfallenden des Dachs macht den Civic auch optisch zum Fließheckmodell. Um 3,5 Zentimeter auf 2,65 Meter ist der Radstand gewachsen. Das verbessert nicht nur die Fahrdynamik sondern auch die Platzverhältnisse im Innenraum. Mehr Laderaum verschafft dem Civic seine neue Heckklappenkonstruktion aus Kunststoff, die um 20 Prozent leichter als beim Vorgängermodell ist.

Das Cockpit betont die Horizontale. Ein wabenförmiges Lüftungsgitter zieht sich über die gesamte Breite der Armaturentafel, die Instrumente werden mit einem 10,2 Zoll großen Farbdisplay dargestellt, das allerdings erst ab der Ausstattungslinie Advance zum Serienumfang gehört. Am zentralen Mittelmonitor, der nun neun Zoll misst und weiter oben positioniert wurde, lassen sich alle Funktionen des Infotainmentsystem intuitiv steuern, verspricht Honda. Bei der statischen Präsentation ließ sich das allerdings nicht überprüfen. Smartphones mit Android Auto und kabellosem Apple Carplay lassen sich wie üblich in die Anlage einbinden. In der Topausstattung sorgt ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern für den guten Ton. In den weniger umfangreichen Ausstattungen muss sich die Mannschaft mit acht Klangquellen begnügen.

Alle Versionen bekommen die e-HEV-Technik (Hybrid Electric Vehicle) von Honda. Ihre Lithium-Batterie hat 72 Zellen und speichert etwa eine Kilowattstunde. Zwei kompakte Elektromotoren übernehmen in Kombination mit dem 2,0-Liter-Benzindirekteinspritzer den Vortrieb. 135 kW (183 PS) entwickelt der elektrische Antriebsmotor, seine Drehmoment Spitze erreicht er bei 315 Newtonmeter. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h begrenzt. Die nochmals überarbeitete Version des Verbrenners, der seine Arbeit hauptsächlich als Ladestromlieferant und PS-Booster verrichtet, erreicht einen thermischen Wirkungsgrades von 41 Prozent, dies wäre einer der höchsten Werte für ein in Serie produziertes Straßenfahrzeug.

Ohne das Zutun des Fahrers wechselt der Antrieb vom reinen Elektroantrieb (EV Drive) über den Hybridantrieb (Hybrid Drive) bis zum Benzinantrieb (Engine Drive). Dazu stehen vier Fahrprogramme zur Wahl: Eco, Normal, Sport und ein neuer Individualmodus, der eine persönliche Kombination von Antriebs-, Lenkungs- und Instrumentenanzeige erlaubt. Honda setzt bei seinem Hybridsystem vor allem auf den Direktantrieb und die damit verbundene Reduktion der mechanischen Reibung sowie auf die intelligente Leistungssteuerung, die den Antrieb je nach Fahrsituation optimiert. Selbst einen

Anhänger darf der Hybrid-Civic ins Schlepp nehmen, 750 Kilogramm Anhängelast erlaubt Honda.

„Jeder Civic ist mit sehr hohen Erwartungen verbunden, und unser Ziel für die neueste Modellgeneration war es, dass der Civic bei Fahrern und Passagieren Emotionen auslöst und ihren Alltag bereichert“, erklärt Tomoyuki Yamagami, Projektleiter für die neue Modellgeneration. Dies soll ihm auch mit dem erweiterten Sicherheitsprogramm Honda Sensing gelingen. Eine 100-Grad-Weitwinkel-Frontkamera mit feinerer Sensorik erkennt Fußgänger, Fahrbahnmarkierungen, Begrenzungen sowie andere Fahrzeuge einschließlich Motorräder und Fahrräder zuverlässig. Zum ersten Mal sind Sonarsensoren an Bord, vier vorne und vier hinten. Das Kollisionswarnsystem, der Spurhalteassistent, die adaptive Geschwindigkeitsregelung, ein Toter-Winkel-Assistent, ein Auspark- und ein Stauassistent arbeiten im Ensemble für mehr Sicherheit.

1972 kam die erste Generation des Honda-Dauerbrenners auf die Straßen, seit dem wurden mehr als 27,5 Millionen Exemplare von ihm in über 170 Ländern verkauft. Mit dem Civic e-HEV schließt die Marke die angekündigte Elektrifizierung ihres Modellprogramms für dieses Jahr ab. 2023 sollen dann in Form des e-Ny1 Prototype noch ein vollelektrisches B-Segment-SUV, ein kompaktes Vollhybrid-SUV und der neue CR-V auch als Plug-in-Hybrid-Antrieb folgen. (Michael Kirchberger, cen)

Bilder zum Artikel



Der Honda Civic e-HEV kurz vor der Enthüllung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Honda Civic e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



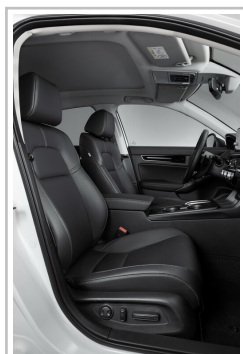
Honda Civic e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



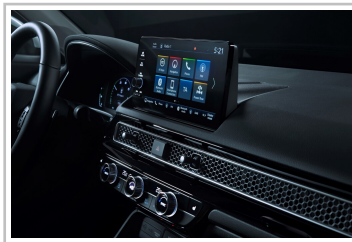
Honda Civic e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Civic e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda e-Ny1 Prototype.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda
