
Fahrbericht Honda Civic e-HEV: Viel elektrisch unterwegs

Von Guido Borck, cen

Wenn im Herbst der neue Honda Civic erscheint, lösen die Japaner ihr angekündigtes Versprechen ein und haben bis dahin alle ihre europäischen Volumenmodelle elektrifiziert. So folgt nach dem Jazz, dem HR-V sowie dem CR-V nun auch der kompakte Civic mit einem sparsamen Hybridantrieb e-HEV. Diese Art der Teil-Elektrifizierung nutzen zwar inzwischen viele andere Hersteller auch, jedoch geht Honda bei seinen Vollhybriden einen besonderen Weg und betreibt einen hohen Aufwand.

Der Civic ist für die Japaner ein wichtiges Auto. Mit rund 20 Millionen verkauften Exemplaren zählt er seit 1972 zu den Bestsellern im Honda-Modellprogramm. Die mittlerweile elfte Generation ist richtig schick geworden und polarisiert nicht mehr so stark wie so manch Vorgänger aus der Civic-Ahnengalerie. Mit seiner klaren Formsprache, einer coupéförmig geschwungenen Dachlinie sowie der flach abfallenden Motorhaube gibt sich der Civic 2022 sportlich und bringt viel Eigenständiges mit.

Aber nicht nur bei der Optik hat der Fünftürer um einiges zugelegt, sondern auch bei den Abmessungen. Mit einer Länge von 4,55 Metern streckt er sich um gut drei Zentimeter und scheint der kompakten Golf-Klasse fast schon entwachsen. Mitgewachsen ist auch der Radstand um fast vier Zentimeter, der sich nun auf 2,73 Meter erstreckt. Ein Platzvorteil, der vor allem den Passagieren im Fond zugutekommt.

Hier fällt die Bewegungsfreiheit fast genauso üppig wie in der ersten Reihe aus. Für hinten Mitreisende steht eine gute Kniefreiheit bereit und selbst für große Personen gibt es noch genug Luft über dem Scheitel. Auch der dahinterliegende Kofferraum kann sich sehen lassen. Wird er geöffnet, passen anständige 410 Liter ins Gepäckabteil, umgeklappt sind es ebenfalls gute 1220 Liter. Um Gewicht einzusparen, besteht die große und weit öffnende Heckklappe aus leichtem Kunststoff, während die Motorhaube aus noch leichterem Aluminium gefertigt ist.

Vorne sitzt man übrigens auffällig tiefer als im Vorgängermodell, bei dem der Fahrer und Beifahrer noch direkt über dem Kraftstofftank saßen. Das Mobiliar ist gut konturiert und sehr bequem. Auch der Materialmix rund ums Cockpit wirkt mit seinen vielen aufgeschäumten Kunststoffen hochwertiger als zuvor. Der positive Qualitätssprung lässt sich beim Honda aber nicht nur ertasten, er ist auch hörbar. Beispielsweise an den Heizungsreglern der Klimaautomatik, die bei jedem Weiterdrehen mit einem wertig sattem Klickgeräusch auf sich aufmerksam machen.

Überhaupt geht es im Innenraum aufgeräumt zu. Der Fahrer auf ein klar gegliedertes digitales Kombiinstrument, welches sich mehrfach konfigurieren lässt. Links vom Tacho gibt es statt einem klassischen Drehzahlmesser ein Powermeter, das als Leistungsanzeige für den Hybridantrieb dient. Nicht minder auffällig sind die durchgängig verlaufenden Lüftungsdüsen in einer Honigwagenstruktur im unteren Cockpitbereich.

Der Touchscreen für das Multimediasystem sitzt dagegen weit oben und somit in griffgünstiger Nähe. Die Steuerung von Navigation, Telefon und Klimatisierung oder Audiofunktionen erfolgt intuitiv. Und da noch genügend physische Schalter und Knöpfe vorhanden sind, fällt einem die Bedienung leicht. Smartphone lassen sich außerdem kabellos via Apple Carplay oder Android Auto ins System einbinden. Gut und genauso, wie man es von einem modernen Auto erwartet.

Zwei Dinge fallen beim Fahren auf: Der Honda ist häufiger als andere Hybride im

Elektromodus unterwegs und er ist überaus sparsam. Das liegt an seinem speziellen Antrieb für den insgesamt drei Motoren verantwortlich sind. Beim so genannten „e:HEV“-System arbeitet ein 2,0-Liter-Benziner in Verbindung mit zwei E-Maschinen. Während der 135 kW starke Elektromotor meist für den Vortrieb sorgt, treibt der Verbrenner die zweite E-Maschine an, die als Generator fungiert, und den notwendigen Strom erzeugt.

Daher benötigt der Civic auch kein konventionelles Getriebe, sondern nur eine Überbrückungskupplung, die den im sparsamen Atkinson-Zyklus arbeitenden Verbrennungsmotor erst bei höherem Tempo mit der Kraftübertragung beauftragt. Aus diesem Grund geht der Civic auch besonders knauserig mit dem Kraftstoff um. Nach unserer ersten Runde quittierte der Bordcomputer exakt 4,7 Liter im Schnitt und traf damit genau die versprochene WLTP-Werksangabe. Dabei waren wir nicht als Verkehrshindernis unterwegs, sondern sind locker im Drittmix mitgeschwommen.

Neben dem geringen Kraftstoffkonsum bereitet der Honda aber auch viel Fahrfreude, da der Antrieb bei Bedarf auch recht dynamisch zu Werk geht. Das harmonisch abgestimmte Fahrwerk gefällt ebenfalls. Auf kurvigen Straßen macht es Spaß, ohne aber übertriebene Härte zu zeigen. Und sollte die Strecke schlechter werden, glänzt der Honda mit einem geschmeidigen Abrollkomfort. Auch die mittelsame Lenkung gefällt, die allerdings übertrieben hohe Haltekräfte erfordert. Sieht man von diesem kleinen Manko ab, bietet der ausgewogene Civic neben seinem großzügigen Raumangebot, viel Fahrspaß und natürlich einen sparsameren Antrieb, den der Japaner nicht zuletzt seinem raffinierten Hybridsystem zu verdanken hat.
(Guido Borck, cen)

Daten Honda Civic e-HEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,55 x 2,08 x 1,41

Radstand (m): 2,73

Antrieb: R4-Benziner, 1993 ccm, 143 PS, Atkinson-Zyklus, Direkteinspritzung, 135-kW-E-Motor

Systemleistung: 135 kW / 184 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter

Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 108 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1517 kg / max. 348 kg

Kofferraumvolumen: 410–1220 Liter

Max. Anhängelast: 750 kg

Wendekreis: 10,1 m

Basispreis: 31.900 Euro

Bilder zum Artikel



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



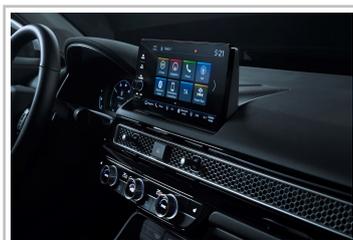
Honda Civic e-HEV.

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
