
Honda setzt verstärkt auf die Hybridtechnik

Von Walther Wuttke, cen

Die Ziele sind durchaus ehrgeizig: Bis zum Jahr 2050 plant Honda, bei allen Aktivitäten CO₂-neutral zu werden, und außerdem soll es bei Verkehrsunfällen mit Fahrzeugen der Marke keine Todesopfer mehr geben. Bereits im Herbst erreicht die Marke bei seiner Elektro-Offensive ein wichtiges Zwischenziel: Wenn der neue Civic im Herbst mit Hybridantrieb bei den Händlern steht, werden alle Honda-Volumenmodelle elektrifiziert sein.

Der Civic ist Hondas Bestseller und wird in 170 Ländern angeboten. Bis heute wurden insgesamt 27,5 Millionen Exemplare von dem Kompaktmodell abgesetzt. Die jüngste Generation kommt ausschließlich als Hybridmodell auf den Markt und soll, so Markensprecher Daniel Blaschke, „einen CO₂-Ausstoß von weniger als 110 Gramm pro Kilometer erreichen“. Ob die neue Generation da auch in der Sportversion Type-R mit um die 320 PS angeboten wird, ist noch ungewiss. „Wir reden bei der Elektrifizierung von Volumenmodellen, und in diese Kategorie fällt der R eindeutig nicht“, macht Honda-Technikberater Kotaro Yamamoto der leistungsbewussten Kundschaft ein wenig Hoffnung.

Die elfte Generation des Civic nutzt für den Antrieb einen Zwei-Liter-Direkteinspritzer, der im sparsamen Atkinson-Modus arbeitet und mit einem 135 kW starken Elektromotor gekoppelt ist, der ein Drehmoment von 315 Newtonmeter entwickelt. Im städtischen Verkehr rollt der Bestseller, so Yamamoto zu 91 Prozent elektrisch und damit lokal nahezu emissionsfrei, und auf der Landstraße soll der Elektroanteil bei immerhin noch 54 Prozent liegen.

Dem neuen Civic folgen im kommenden Jahr drei weitere Modelle mit dem von Honda entwickelten e-HEV-Antrieb (Eigenschreibweise e:HV). Dazu gehört das Elektromodell „e:Ny1“ (offensichtlich lieben japanische Hersteller ausgefallene Modellbezeichnungen). Der vollelektrische SUV tritt im Kompaktsegment an, während in der nächsthöheren Klasse ein noch namenloses Vollhybrid-SUV an den Start gehen wird. Schließlich rundet der neue CR-V, der als Vollhybrid und Plug-in-Hybrid angeboten wird, die Modellpalette ab. Damit schafft Honda das umfassendste Angebot der vergangenen Jahre. Bereits heute sind die Modelle Jazz, Jazz Crosstar, CR-V und der HR-V mit elektrifizierten sowie der kleine Honda e vollelektrischen Antrieben ausgestattet.

„Wir wollen die Auswahl an batterieelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen kontinuierlich ausbauen und unser Angebot in den schnell wachsenden B- und C-Segmenten vergrößern. Die neuen Modelle, die wir im kommenden Jahr vorstellen, stellen die Weichen für die nächste Generation elektrifizierter Honda-Fahrzeuge“, erklärt Tom Gardner, Senior Vice President, Honda Motor Europe.

Nach den Plänen soll die Flotte bis zum Jahr 2030 zu 40 Prozent elektrifiziert sein. Fünf Jahre später steigt der Anteil dann auf 80, und 2040 schließlich will auch Honda eine vollständig elektrische Marke sein. Dabei spielt neben dem Elektroantrieb die Brennstoffzelle eine aktuell noch nicht definierte Rolle. Vor einigen Jahren hat Honda bereits mit dem Clarity eine Limousine mit dieser Antriebstechnik produziert, die aber nie in Großserie hergestellt wurde. Die Technik ist also vorhanden. „Wir benötigen aber eine ausreichende Infrastruktur und vor allem grünen Wasserstoff“, erklärt Yamamoto.

Ganz anders sieht die Verbreitung der Brennstoffzellen-Technik in anderen Regionen aus. Zusammen mit der japanischen Raumfahrtagentur Jaxa (Japan Aerospace Exploration Agency) forscht Honda daran, seine Brennstoffzellentechnologie für künftige Raumstationen auf dem Mond einzusetzen.

Doch zurück zu irdischen Themen: Honda engagiert sich neben der Erweiterung seines Modellangebots außerdem im Bereich Energiemanagement. In der Schweiz arbeitet der Hersteller mit dem Carsharinganbieter Mobility im Rahmen des Konsortiums „V2X Suisse“ zusammen. In einem Pilotprojekt werden 50 Honda e und 35 Honda Power Manager eingesetzt, um die bidirektionale Ladefähigkeit des Elektorautos zu nutzen. Der Power-Manager ist ein bidirektionales System, das E-Modelle mit einem intelligenten Stromnetz verbindet und die elektrische Energie zwischen dem Fahrzeug und dem Netz verteilt. So kann die Fahrzeugbatterie zum Beispiel das Haus mit Energie versorgen oder bei entsprechendem Bedarf das Netz unterstützen.

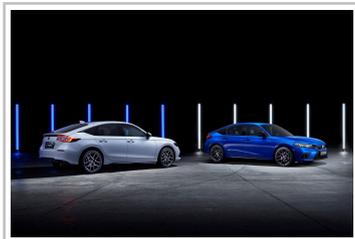
Außerdem hat Honda auf dem britischen Markt den intelligenten Ladeservice e-Progress eingeführt, mit dem die Betriebskosten des Fahrzeugs gesenkt und der Anteil erneuerbarer Energien optimiert werden können. In Deutschland arbeitet das Unternehmen mit Vattenfall zusammen, um den Honda Power Charger S+ einzuführen. (Walther Wuttke, cen)

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 HR-V e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda HR-V e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda HR-V e-HEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Honda



Honda Jazz Crosstar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz Crosstar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



German Car of the Year 2021: Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Hondas Ladestation "Power Charger S+ (4G)".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
