



Preis: Der Ford Focus FFV, der mit Ethanol und Benzin fährt, ein Verkaufshit in Schweden. Rechts der Honda Civic Hybrid der zweiten Generation

## Alternative Focus von Ford

en. Allerdings verliert der Motor etwas an Leistung, da er nicht auf einen einzigen Kraftstoff optimiert ist. Spaß mildernd ist der hohe Mehrverbrauch mit Ethanol (siehe Steckbrief). Probleme mit Schnapsdrosseln sind nicht zu befürchten. Schnapsgeruch gibt es nicht einmal bei offener Tankklappe. Punkto Geräusche ist im Innenraum keine Verschlechterung gegenüber Benzinbetrieb festzustellen. Auffallend ist der große Unterschied im Eindruck auf andere Verkehrsteilnehmer. Während bei erkennbaren Erdgasautos selbst Rowies zumindest in Wien sofort einen großzügigen Respektabstand einhalten passiert dies mit Ethanol nicht. Leicht liegt's auch bloß an der ungeliebten Bekanntheit. In Extras hatte unser Testmodell einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz, ein gekühltes Handgelenk und eine Silber-Metallic-Lackierung.

— MARIA BRANDL

## Steckbrief Ford Focus 1,8 FFV



- Motor:** Duratec-Flexible-Fuel-Benziner (FFV), 1798 cm<sup>3</sup>, 92 kW/125 PS bei 6000 U/min, max. Drehmoment 165 Nm bei 4000 U/min, Verdichtung 10,8:1.
- Kraftübertragung:** Frontantrieb, 5-Gang-Handschalter.
- Fahrwerk:** Einzelradaufhängung vorn an McPherson-Federbeinen, hinten an Torsen, vier Scheibenbremsen, ESP mit Bremsassistent EBA, ESP.

**Maße:** L x B x H 4472 x 1840 x 1501 mm, Radstand 2640 mm, Wendekreis 10,9 m, Leergewicht 1351 kg, Zuladung 544 kg, Gesamtgewicht 1895 kg, Antriebsleistung gebremst/ungebremst 1200/1400 kW, Ladevolumen 482 l, Tank 55 l.

**Fahrleistungen:** 198 km/h Spitzengeschwindigkeit, 0-100 in 10,5 sec.

**Testverbrauch:** Herstellerangaben: 7 l/100 km im Superbenzin-Betrieb; 7 l/100 km im Ethanol E85-Betrieb. Reichweite ca. 785 km (bei reinem E85-Betrieb).

# Das japanische Sparangebot

## Der neue Honda Civic Hybrid im Motor-KURIER-Praxistest

VON MARIA BRANDL

**H**onda ist neben Toyota der zweite große Pionier moderner Hybridautos und erhielt für das Hybridsystem IMA (Integrated Motor Assist) drei Mal die Auszeichnung „Engine of the Year“.

Anders als Toyota setzt Honda voll auf den „milden Hybrid“, dabei bleibt der Verbrennungsmotor, hier der Benziner, der Hauptantrieb; der E-Motor dient als Assistent. Damit sind auch viele Spritsparfunktionen wie Start-Stopp oder Bremsenergieerückgewinnung möglich, allerdings zu deutlich geringeren Kosten als bei einem „vollen Hybrid“ mit deutlich stärkerem E-Motor und größeren Batterien.

Stärker wurde aber auch der neue Civic Hybrid gegenüber seinem Vorgänger und zwar um ca. 25%. Der E-Motor (ist zugleich Starter) hat nun 15 statt vorher 10 kW, der Benzinmotor 70 statt 61 kW. Er hat damit deutlich an Temperament gewonnen, was vor allem auf der Autobahn die Fahrfreude hebt und nicht mehr so an Magermargarine erinnert. Die 80 auf 120 erledigt er nun in 9 sec, früher brauchte er dazu 21 sec.

Wie sehr sich die Heizanlage im Winter (früher ein Schwachpunkt) verbessert hat, konnte diesmal nicht getestet werden.

Gleich geblieben ist die Kombination des Hybridantriebs mit einem CVT-Getriebe (stufenlose Auto-

matik). Honda hat hier neben der „Drive“-Stellung auch noch eine „S“-Variante für niedrigere Abstufungen und erhöhte Motorbremsleistung und eine „L“-Stellung für Bergauffahrten und maximale Motorbremsung bei steilen Abfahrten. Allerdings werden auch hier wie bei anderen Hybridautos die ohnehin nicht so üppig dimensionierten Bremsen bei langen Bergabfahrten stark belastet.

Die Abstimmung Motoren/Getriebe ist harmonisch, das Benzin-Motorengeräusch beim Beschleunigen auch viel angenehmer als früher. Die elektrische Servolenkung vermittelt ein für diese Klasse sehr gutes Lenkgefühl.

Gleich geblieben ist die Tatsache, dass Honda die Batterien im Heck so verstaut hat, dass die Rückenlehnen nicht umklappbar sind. Aber der Kofferraum ist mit 350 Liter passabel. Wünschenswert wäre ein Griff fürs Zuziehen.

Anders als bei Toyota gibt es im Honda keine aufwändige Darstellung der Energieflüsse zwischen Benzin- und Elektroantrieb, son-

dern nur einen kleinen Balken ganz links (siehe Bild unten).

**ELEKTRISCH** Anders gelöst hat Honda auch das elektrische Fahren, im Bestfall ca. 3 km im langsamen Schubetrieb möglich (früher gar nicht). Der E-Motor übernimmt dann zwar die Arbeit, aber der Benzinmotor läuft im Hintergrund mit, wenn auch alle vier Zylinder abgeschaltet werden und die Kolben im Leerlauf arbeiten.

Überraschend oft nach dem Start (selbst aus der „wohl temperierten“ Tiefgarage) blieb trotz des milden Wetters während des Tests die Start-Stopp-Funktion inaktiv und schaltete sich erst nach 5 bis 10 Minuten zu. Dies erklärt Honda damit, dass diese Funktion von vielen Faktoren abhängt, an vorderster Stelle aber immer eine möglichst geringe Abgasemission des Benziners stünde. Die Bremsenergieerückgewinnung ist von der Leistung des E-Motors sowie den Speicherbatterien abhängig. Beides zusammen spart laut Honda 7-8% Sprit.

Im Motor-KURIER-Test hatte der neue Civic Hybrid fast den gleichen Durchschnittsverbrauch wie sein Vorgänger, allerdings mit deutlich besseren Leistungen. Viel fiescher ist er ebenfalls. Die Qualitätsanmutung allerdings fiel gegenüber dem „normalen“ Civic etwas ab. Der Hybrid wirkt filigraner und neigt auf schlechtem Untergrund zu diversen Klappergeräuschen.

### TEST NR. 2929



MICHAEL ANDRUSIO

Der Balken li. zeigt, ob Energie reкупiert wird, ob der E-Motor hilft

## Steckbrief Honda Civic Hybrid

- Motor:** Vierzylinder-Benziner: 1339 cm<sup>3</sup>, 70 kW/95 PS bei 6000 U/min, max. Drehmoment 123 Nm bei 4600 U/min, sequentielle Doppelzündung, variable Ventilsteuerung, 2 Ventile/Zylinder. Elektro-Motor (Ultradünner Gleichstrommotor ohne Bürsten): 15 kW/20 PS bei 2000 U/min, max. Drehmoment 103 Nm bei 0-1160 U/min. Speicherbatterien: Nickelmetallhydrid, Spannung: 158,4 und 12 V, Start-Stopp-Automatik, Bremsenergieerückgewinnung, Zylinderabschaltung (alle vier).



aufhängung, hinten Double Wishbone mit Spurkontrollarm. Vier Scheibenbremsen (vorne innen belüftet), ABS, Bremsassistent. Elektronisches Stabilisierungssystem VSA.

**Fahrleistungen:** 185 km/h Spitzengeschwindigkeit, 0-100 in 12,1 sec.

**Testverbrauch:** 6,4 l Super/100 km, Reichweite 780 km, Emission CO<sub>2</sub> in g/km 109.

**Kosten:** Motorbezogene Versicherungssteuer/Jahr 303,-;

Preis € 24.300,-

Maße: Länge x Breite x Höhe 4545 x 1775 x 1455 mm