

Alles Gute zum Fünfzigsten



SEAT LEON 1.5 eTSI
150 PS, 217 km/h,
6,6 l S/100 km, 32.150 Euro

Der Honda Civic kann auf eine 50-jährige Geschichte zurückblicken, nun geht die bereits elfte Generation des japanischen Kompakt-Weltautos an den Start – bestückt mit modernster Hybrid-Technik. Im ersten Vergleichstest tritt er gegen den Seat Leon an

[TEXT Marcel Kühler FOTOS Niklas Gotta]

HONDA CIVIC e:HEV
184 PS, 180 km/h,
5,8 l S/100 km, 31.900 Euro



Geräumiger, gut verarbeiteter Innenraum. Die Bedienung ist einfacher als beim Vorgänger

Honda



Der Civic bietet hinten enorm viel Beinfreiheit

Klar strukturierte Klaviatur für die einzelnen Fahrprogramme

Trotz der weichen Polsterung sind die üppigen Sitze auf langer Strecke bequem

Ein übersichtliches Schaubild zeigt die Arbeitsweise respektive den Kraftfluss des komplexen Hybrid-Systems

Ausgewogene Fahreigenschaften machen aus dem Civic einen angenehmen Reisebegleiter



Der Civic gehört global zu den erfolgreichsten Fahrzeug-Baureihen überhaupt und ist seit vielen Jahren die tragende Säule im Produktportfolio der Marke Honda. Zuletzt fristete der gerade auch in Nordamerika ungemein erfolgreiche Japaner zumindest hierzulande jedoch eher ein Exoten-Dasein. Die nun startende elfte Generation hat allerdings das Zeug dazu, eine deutlich größere Rolle im Kompakt-Segment zu spielen als noch der eben abgelöste Vorgänger – diesen Schluss ließ jedenfalls der große Einzeltest in AUTO ZEITUNG-Ausgabe 18/22 zu. Bestückt mit einem hochmodernen Hybrid-Antrieb und reichhaltig ausgestattet mit vielen Komfort- sowie Assistenzfunktionen geht der Asiate fortan auf die Jagd nach Marktanteilen. Im ersten Vergleichstest muss der neue Honda Civic e:HEV seine Qualitäten indes gegen einen anerkannt guten Wettbewerber beweisen: den Seat Leon 1.5 eTSI.

Karosserie

Im Vergleich zur Vorgängergeneration ist die Neuauflage des Civic nur maßvoll gewachsen. In der Länge legte der Honda um rund drei Zentimeter zu – bei gleichgebliebener Breite. Gleichwohl gehört der Japaner zu den eher ausladenderen Kompaktmodellen. Immerhin profitieren dadurch die Fahrgäste, denn auf seiner durchaus üppigen Verkehrsfläche offeriert der Civic ein Raumangebot, das mit dem von so manchem Mittelklasse-Fahrzeug mithalten kann – mindestens. Gerade die seitliche Bewegungsfreiheit und der Knieraum im Fond fallen enorm großzügig aus. Da muss selbst der ebenfalls sehr geräumige Seat Leon kapitulieren, der mit 380 zu 404 Litern überdies ein etwas kleineres Standard-Kofferraumvolumen mitbringt. Honda-Eigner müssen sich derweil mit 1187 Litern begnügen. Keinen Anlass zur Kritik bietet dafür die Sicherheitsausstattung, die der Civic e:HEV serienmäßig präsentiert: Der

Japaner fährt standardmäßig mit dem kompletten Sensing-Paket vor, das unter anderem Verkehrszeichenerkennung, Spurhalte- und Spurwechselassistenten sowie eine Notbremsautomatik inklusive Passantenerkennung beinhaltet. Sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Tempolimit-Übernahme sowie eine Staufolgefunktion sind immer an Bord. Doch gerade was das Angebot an autonomen Fahrfunktionen angeht, hat der Seat Leon noch mehr zu bieten. So kann er beispielsweise mit einem Notfallassistenten

tung, um in Gänze verstanden zu werden. Beim Seat gibt es hingegen so einiges, was kritikwürdig ist – angefangen bei den zu verspielten Menü-Symbolen bis hin zu der paradoxen Klimabedienung, die über unbeleuchtete Slider lediglich die Temperatureinstellung zulässt. Alle anderen Einstellungen, etwa die der Luftverteilung oder die Gebläsestufen, müssen umständlich über den Zentralbildschirm vorgenommen werden, was beim Fahren zu sehr vom Verkehrsgeschehen ablenkt.

Fahrkomfort

Der positive Eindruck, den der neue Japaner beim ersten Einsteigen vermittelt, setzt sich beim Fahren nahtlos fort. Der Honda liegt gerade bei hohem Tempo satt auf der Fahrbahn und verarbeitet auch bei innerstädtischen Geschwindigkeiten Unebenheiten wie zum Beispiel abgesenkte Gully-Deckel, Kanten oder Schlaglöcher sehr ordentlich. Obendrein verfügt das Fahrwerk des Honda, das übrigens nicht mit elektronisch geregelten Dämpfern erhältlich ist, auch bei maximaler Beladung über reichlich Reserven und verhärtet bei zulässigem Gesamtgewicht nur marginal.

Beim Seat Leon, der den Test mit aufpreispflichtigen Adaptiv-Dämpfern bestreitet, gibt es hingegen Licht und Schatten: Spricht die Vorderachse auf Unebenheiten noch ungemein sensibel an, reicht die als Verbundlenkerachse ausgeführte Hinterradaufhängung Unebenheiten teils ruppig an die Passagiere weiter. Gerade Kanten dringen als spürbare Schläge ungeschön in den Innenraum. Diese Eigenart verstärkt sich mit maximaler Zuladung drastisch. Dann scheint die Hinterachse des Spaniers das Federn quasi komplett einzustellen. Toll hingegen ist der Sitzkomfort an Bord des Leon, der als 1,5 eTSI serienmäßig über Sport-Komfort->



*In Reihe
zwei bietet
der neue
Honda Civic
jede Menge
Beinfreiheit*

bestückt werden, der das Auto bei Reaktionslosigkeit des Fahrers sicher zum Stehen bringt. Auch eine Ausstiegswarnung ist für den Spanier im Gegensatz zum Asiaten verfügbar. Allerdings: Die meisten dieser und auch andere Funktionen, die beim Civic Standard sind, kosten im Fall des Seat extra. Eine große Schwäche des Vorgängers konnte Honda mit dem Modellwechsel erfolgreich ausmerzen: die zu komplizierte Bedienung. Die Menüs sind zwar ein wenig schmucklos gehalten, benötigen aber kaum ein langwieriges Studium der Betriebsanlei-



Technik

	HONDA CIVIC e:HEV	SEAT LEON 1.5 eTSI
Motor	4-Zylinder, 4-Ventiler, Brennverfahren nach Atkinson-Prinzip; zwei E-Maschinen	4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo; Mild-Hybrid (Riemen-Starter-Generator, 48-Volt-Bordnetz)
Hubraum; Bohrung/Hub	1993 cm ³ ; 81,0 / 96,7 mm	1498 cm ³ ; 74,5 / 85,9 mm
Leistung bei	105 kW/143 PS, 6000 /min	110 kW/150 PS, 5000 /min
Max. Drehmoment bei	186 Nm bei 4500 /min	250 Nm bei 1500 – 3500 /min
Systemleistung	135 kW / 184 PS	-
Systemdrehmoment	315 Nm	-
Batterie	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Getriebe / Antrieb	Direktantrieb / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, VSA (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Verbundlenkerachse; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabilisator, ESC (ESP)
Wendekreis l/r	12,2/12,2 m	11,6/11,5 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 215/50 R 17	rundum: 205/55 R 16
Testbereifung	rundum: 235/40 ZR 18 Y	rundum: 225/40 R 18 Y
Reifen	Michelin Pilot Sport 4	Bridgestone Turanza T005

Messwerte

GEWICHTE		
Leergewicht Werk/Testwert	1458/1496 kg	1289/1381 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1930/434 kg	1890/509 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	750/600 kg	1500/680 kg
Dachlast/Stützlast	65/75 kg	50/80 kg
FAHRLEISTUNGEN		
0- 50 km/h	3,0 s	3,1 s
0-100 km/h	7,2 s	8,9 s
0-150 km/h	16,6 s	19,8 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	180 km/h (abgeregelt)	217 km/h
Handling	1 : 59,1 min	1 : 53,1 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	62,0 km/h	64,7 km/h
BREMSWEG		
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,7 / 35,2 / 79,4 m	8,7 / 35,3 / 81,1 m
aus 100 km/h warm	35,8 m	35,0 m
INNENGERÄUSCHE		
Standgeräusch ²	-	39 dB(A)
bei 50 km/h	61 dB(A)	62 dB(A) (3. Gang)
bei 100 / 130 km/h.	68 / 70 dB(A)	65 / 67 dB(A) (7. Gang)
VERBRÄUCHE		
Test	5,8 l S / 100 km	6,6 l S / 100 km
WLTP	5,0 l S / 100 km	5,7 l S / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	137 / 114 g/km	156 / 130 g/km
Tankinhalt / Reichweite	40 l / 690 km	45 l / 682 km

Ausstattung/Preise

Grundpreis	31.900 €	32.150 €
TESTWAGEN-OPTIONEN		
Antrieb	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-
Fahrwerk	-	960 € ²
Lenkung	-	²
Reifen	1300 € ¹	760 € ³
Sitze	-	-
AUFPREIS	1300 €	1720 €
BEWERTETER PREIS	33.200 €	33.870 €

¹ 18-Zoll-Bereifung, Serie ab Ausstattung Sport (1300 €); ² Dynamic-Paket, bestehend aus adaptiven Dämpfern und Progressivlenkung; ³ 18-Zoll-Bereifung

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

Werkstattkosten ¹	480 €	459 €
Rabatt ²	k.A.	22,4 % / 4738 €
WV nach 4 Jahren ³ / 20.000 km p.a.	50,4 % / 16.078 €	59,4 % / 19.097 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten; ³ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Versicherung/Steuern pro Jahr

HP / VK / TK Typklassen	14 / 25 / 24	13 / 21 / 21
HP / VK / TK Kosten	342 / 883 / 435 €	312 / 620 / 281 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d / 78 €	Euro 6d / 103 €



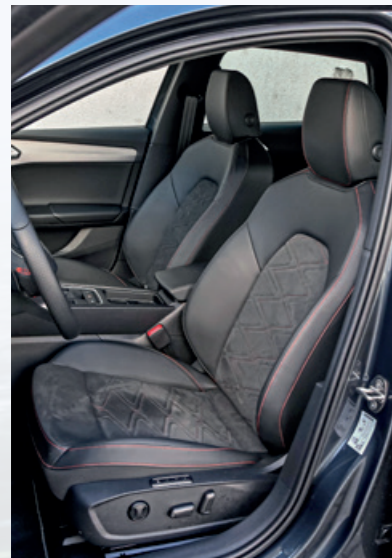
TEST Verbräuche	WLTP-Verbrauch	5,0	5,7
	Testverbrauch	5,8 l S	6,6 l SP

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.



Das aufgeräumte Cockpit offenbart eklatante Schwächen bei der Bedienung

Seat



Die herausragenden Sport-Komfortsitze gibt es beim Leon 1.5 eTSI serienmäßig



Turbobenziner mit 150 PS, das DSG ist teils schläfrig



Die Fahrmodi sind tief in der Menüstruktur versteckt



Das digitale Kombiinstrument lässt sich in der Darstellung vielfach anpassen. Im Bild: animierte Rundinstrumente mit Karte



Der Spanier wirkt ungleich sportlicher. Die Hinterachse neigt aber zum Trampeln

sitze verfügt, die sehr bequem sind und gleichzeitig viel Seitenhalt bereitstellen.

Die großzügig geschnittenen Vordersitze des Honda sind zwar tendenziell recht weich gepolstert, werden aber auch nach etlichen Fahrstunden am Stück keinesfalls unbequem.

Motor / Getriebe

Während der Seat Leon einen mildhybridisierten Turbobenziner mit Riemen-Starter-Generator und 48-Volt-Bordnetz unter der Haube trägt, ist das Antriebspaket des Honda ungleich komplexer. Herzstück des in Summe 184 PS starken e:HEV-Systems ist eine E-Maschine, die über weite Teile direkt auf die Vorderräder wirkt. Die Stromversorgung stellt ein Vierzylinder-Direkteinspritzer sicher,



Der Seat Leon verbraucht auf 100 km 0,8 Liter mehr Kraftstoff

der bei hohen Leistungsabfragen ebenfalls den Vortrieb übernehmen kann. Eine weitere E-Maschine fungiert als Generator. Das System kommt zudem ohne klassisches Getriebe aus und besitzt stattdessen einen stufenlos geregelten Direktantrieb, der für ein natürliches Fahrgefühl Übersetzungswechsel simuliert. So kompliziert der selbstladende Hybrid in der Theorie erscheint, das Fahren an sich ist denkbar einfach: Startknopf drücken, Vorwärts-Fahrprogramm auswählen, rechtes Pedal bedienen, und schon setzt sich der Honda quasi ansatzlos und mit Nachdruck in Bewegung. Aus dem

Stand auf Landstraßentempo beschleunigt der Honda in nur 7,2 Sekunden und somit 1,7 Sekunden schneller als der Leon, dessen teils träges Doppelkupplungsgetriebe einen großen Anteil am recht lethargischen Eindruck hat, den der Antrieb hinterlässt. Der Civic reagiert jedenfalls erheblich spontaner auf Leistungsabfragen. Darüber hinaus arbeitet der Benziner, wenn er sich zuschaltet, kultivierter und leiser als der Turbo-Vierzylinder des Wettbewerbers. Allerdings ist der Civic bei 180 km/h elektronisch abgeregelt, während der Leon maximal 217 km/h rennt. In Sachen Effizienz hat der Honda



Auf der Handlingstrecke hat der Leon klar die Nase vorn

dafür klar die Nase vorn. Auf unserer Testrunde, die auch einen Volllastanteil beinhaltet, konsumiert der Japaner 5,8 Liter Super pro 100 km. Der Leon verbrennt im Schnitt 0,8 Liter mehr Treibstoff.

Fahrdynamik

So engagiert der Honda längsdynamische Prüfungen absolviert, querdynamisch sieht er gegen seinen Wettbewerber kein Land. Der Civic absolviert die Fahrmanöver im Handling und in der Slalomgasse routiniert und sicher, aber eben nicht besonders agil oder gar gierig. Ein Eindruck, der auch durch die vergleichsweisen

großen Lenkwinkel, mit denen die rückmeldungsfreudige Lenkung arbeitet, untermauert wird. Der Leon gibt sich dagegen – unterstützt durch die optionale, äußerst direkt ansprechende Progressivlenkung – erheblich leichtfüßiger und wirft sich mit viel Elan in alle Arten von Kurven. Diese nimmt er mit höheren Geschwindigkeiten und folgt der vorgegebenen Linie länger neutral als der Honda, der stärker dazu neigt, über die Vorderräder zu schieben. In Sachen Fahrsicherheit geben sich beide Wettbewerber keinerlei Blöße. Die Bremsanlagen bleiben auch unter Stress standfest. Unbe-

Connectivity

Zu der erfreulich umfassenden Serienausstattung des neuen Civic gehört auch ein Infotainment, das keine Wünsche offen lässt. Neben Digitalradio und Bluetooth-Schnittstelle inklusive Freisprecheinrichtung beinhaltet es bereits ein Navigationssystem und einen Online-Zugang. Auch die Smartphone-Anbindung für Apple- und Android-Geräte ist schon in der Basis mit an Bord. Das Gleiche gilt für acht Lautsprecher und diverse USB-Eingänge. Kabelloses Laden über eine induktive Fläche gibt es aber erst mit der 1300 Euro teuren Ausstattungslinie Sport. Möglicherweise für Gamer interessant zu wissen: Eine HDMI-Schnittstelle, wie sie bei anderen Honda-Modellen seit Jahren zum Standard gehört, ist für den Civic nicht erhältlich.

Connectivity

Seat schickt den Leon mit einer im Vergleich zum Honda deutlich reduzierten Multimedia-Serienausstattung auf die Straße. Obligatorische Funktionen wie digitaler Radioempfang, diverse USB-Eingänge oder auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind zwar beim Spanier ebenfalls Standard, doch weitere Dinge müssen extra bezahlt werden. So kostet ein Navigationssystem beispielsweise 1055 Euro. Die FullLink-Smartphone-Anbindung liegt bei 260 Euro. Ein integriertes LTE-Modul für Online-Inhalte sowie einen WLAN-Hotspot hat der Leon dagegen serienmäßig, doch damit diese Features genutzt werden können, müssen sie über einen entsprechenden Mobilfunkvertrag mit Seat erst freigeschaltet werden.



Vergleichstest · Kompaktklasse

rechenbare Lastwechselreaktionen und Traktionsprobleme kennen sie ebenfalls nicht.

Umwelt / Kosten

Obwohl der Civic einen Großteil seiner täglichen Wege elektrisch zurücklegt, ist er nicht förderfähig. Etwaige Rabatte gilt es daher beim Händler selbst herauszuschlagen. Die Basisausstattung Elegance liegt demnach bei 31.900 Euro. Dafür bekommt der Kunde allerdings schon ein vorbildlich reichhaltig ausgestattetes Fahrzeug, dem es eigentlich an nichts mangelt. Neben der erwähnten vollständigen Sicherheitsausstattung und einem umfassenden Infotainment (siehe Connectivity-Infokosten)

bringt der Honda weitere Features mit, darunter eine Rückfahrkamera, Einparkhilfen für Front und Heck, 17-Zoll-Leichtmetallräder oder eine Sitzheizung. Seat ist hier nicht ganz so großzügig und verlangt beim mindestens 32.150 Euro teuren Leon 1.5 eTSI für diverse Dinge, die beim Civic bereits Serie sind, Aufpreis.

Unter Berücksichtigung der test-relevanten Extras liegen die beiden Wettstreiter preislich dennoch nur 670 Euro auseinander. Trotzdem gewinnt der marginal günstigere Honda Civic das Kostenkapitel mit einer Differenz von immerhin zehn Zählern.

Dies liegt zum einen an der üppigeren Multimedia-Ausstattung,

zum anderen an den geringeren Kraftstoffaufwendungen. Auf eine Jahresfahrleistung von 20.000 Kilometern gesehen, müssen beim Leon einige Euro mehr für den Kraftstoff eingeplant werden. Darüber hinaus ist die Wertverlustprognose der DAT für den Civic günstiger als für den Leon, der innerhalb von vier Jahren satte 59,4 Prozent seines Neuwerts einbüßt. Der Spanier ist allerdings in verbraucherfreundlichere Typklassen eingestuft, sodass die Versicherungskosten niedriger als beim neuen Japaner ausfallen. So werden für Haftpflicht und Vollkasko zusammen pro Jahr immerhin 293 Euro weniger fällig als für den Japaner.

FAZIT

Marcel Kühler



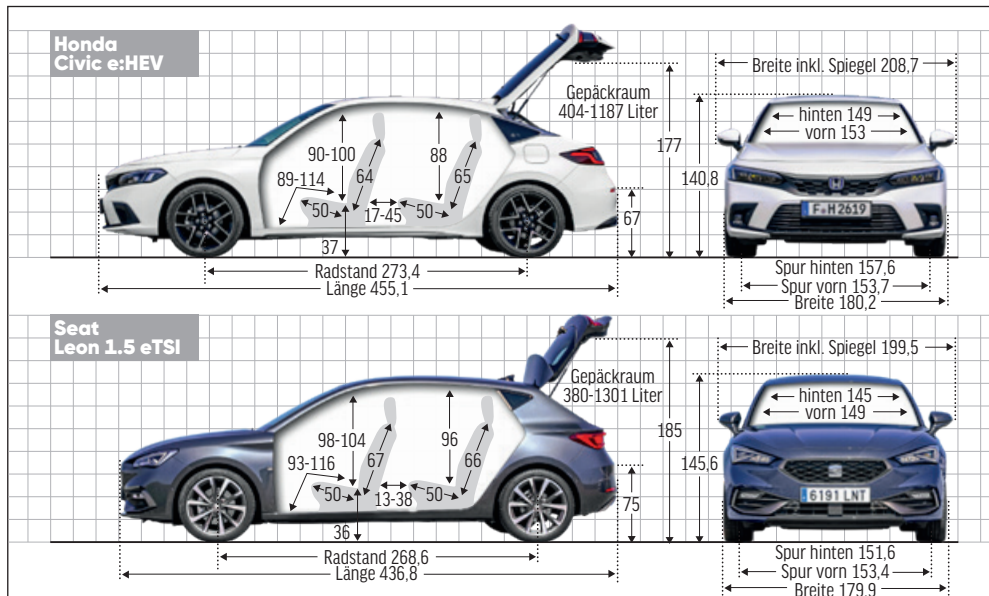
Der neue **Honda Civic e:HEV** macht im Vergleich zum eben abgelösten Vorgänger einen riesigen Schritt nach vorn. Sein komplexes Hybrid-System funktioniert

tadellos und spart durch die hohe Effizienz im Alltag reichlich Benzin. Dazu ist der Japaner bereits in der Basis äußerst großzügig ausgestattet, sehr geräumig und fährt komfortabel. Eine echte Empfehlung, auch wenn der Testieger an den **Seat Leon 1.5 eTSI** geht. Dessen Erfolgsgarant ist die ungleich höhere Fahrdynamik. Im Handling und auch im Slalom lässt der agile Spa-

nier seinem Konkurrenten keine Chance und sammelt dadurch viele Punkte. Ihn auf sein sportliches Wesen zu reduzieren, wäre jedoch unfair, bietet er doch ebenfalls reichlich Platz und zumindest gegen Aufpreis etliche moderne Assistenzsysteme. Weniger gut: Die trampelige Hinterachse, das zäh agierende Doppelkupplungsgetriebe und vor allem die wirre Bedienung.

Alle Abmessungen im Überblick

Alle Maße in cm



Gesamtbewertung



KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹	74	71
Raumangebot hinten	100	64	60
Übersichtlichkeit	70	38	39
Bedienung/Funktion	100	85	80
Kofferraumvolumen	100	35	34
Variabilität	100	22	36
Zuladung/Anhängel.	50/30	23	36
Sicherheitsausstatt.	150	80	77
Qualität/Verarbeitg.	100/100	154	150

KAPITELWERTUNG 1000 575 583

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	133	137
Sitzkomfort hinten	100	69	73
Ergonomie	150	76	81
Innengeräusche	50	29	34
Geräuscheindruck	100	69	67
Klimatisierung	50	38	40
Federung leer	200	142	137
Federung beladen	200	140	130

KAPITELWERTUNG 1000 696 699

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	150	119	106
Höchstgeschwindigk.	130	46	67
Getriebeabstufung	100	92	85
Schaltung			
Kraftentfaltung	50	38	37
Laufkultur	100	66	64
Verbrauch	300	213	201
Reichweite elektrisch	20	-	-
Reichweite gesamt	100	49	49
Laden/Tanken	25	25	25
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	21	21

KAPITELWERTUNG 1000 669 655

FAHRDYNAMIK

Handling	150	41	63
Slalom	100	50	64
Lenkung	100	82	86
Geradeauslauf	50	39	40
Dosierbarkeit der Bremse	30	21	20
Bremsweg kalt	150	98	97
Bremsweg warm	150	92	100
Traktion	100	39	38
Fahrsicherheit	150	131	134
Wendekreis	20	7	10

KAPITELWERTUNG 1000 600 652

EIGENSCHAFTSWERTUNG

4000 2540 2589

KOSTEN/UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	184	181
Wertverlust ³	50	21	18
Ausstattung	25	23	23
Multimedia	50	34	27
Garantie/Gewährlst.	50	25	28
Werkstattkosten ⁴	20	15	15
Steuer	10	9	9
Versicherung	40	33	36
Kraftstoff	55	43	41
Emissionen	25	13	12

KAPITELWERTUNG 1000 400 390

GESAMTWERTUNG 5000 2940 2979

PLATZIERUNG

2 1

¹ max. erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahresfahrleistung 20.000 km), ⁴ ermittelt durch ADAC