

# PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



**H HONDA**

HONDA HR-V e:HEV Auto Straßenverkehr 06/2022	
<b>VOLL UND HABEN</b>	2-4
HONDA CIVIC e:HEV Auto Zeitung 08/2022	
<b>KEINE EXPERIMENTE</b>	5
kicker   online 01.04.2022	
<b>DIE HYBRID-FAMILIE WÄCHST</b>	6-7
Automobilwoche 04.04.2022	
<b>HONDAS DAUERBRENNER</b>	7
Augsburger Allgemeine 26.04.2022	
<b>EIN HONDA MACHT SICH HÜBSCH: SO WIRD DER NEUE CIVIC</b>	8-9
HONDA JAZZ e:HEV / JAZZ e:HEV CROSSTAR Main Echo 21.04.2022	
<b>SPARSAMES RAUMWUNDER</b>	9
Berliner Zeitung 22.01.2022	
<b>KLEIN UND DURCHDACHT</b>	10
Nordwest-Zeitung 08.01.2022	
<b>KLEIN IST HIER NUR DER DURST</b>	11
HONDA e ADAC   online 01.02.2022	
<b>DER HONDA e: EINE TOLLE ELEKTROKISTE!</b>	12-13
Auto Bild 19/2022	
<b>LÄSSIG STROMERN MIT GANZ EIGENEM STIL</b>	13

**H HONDA**

HONDA ADV350 Motorrad & Reisen   online 29.01.2022	
<b>HONDA X-ADV – GETEILT DURCH ZWEI</b>	14-15
HONDA ST125 DAX World of Bike   online 14.03.2022	
<b>DAS COMEBACK EINER LEGENDE</b>	16

**AUTO**

## VOLL UND HABEN

Die neue Generation des HR-V bringt Honda als Vollhybrid.

Seite 2-4



**AUTO**

## KEINE EXPERIMENTE

Die elfte Generation des Civic startet im Herbst wertiger und ausschließlich als Schrägheck mit Hybrid-Antrieb. Seite 5

**MOTORRAD & REISEN**  
...wobei wir gerne Motorrad fahren!

## HONDA X-ADV – GETEILT DURCH ZWEI

Honda schickt sein meistverkauftes Motorrad in Europa jetzt auch als Midsize-Roller an den Start. Basis ist der Forza 350.

Seite 14-15



# VOLL UND HABEN

Die neue Generation des HR-V bringt Honda als VOLLHYBRID. Ob das eine gute Idee ist und welche anderen die Entwickler in dem Kompakt-Crossover untergebracht haben, klären wir im Toptest.



Text: Sebastian Renz, Fotos: Achim Hartmann

Es ist ja nie kompliziert, das Komplizierte kompliziert erscheinen zu lassen. Wobei es noch beliebter ist, das Einfache zu komplizieren, gerade im Bereich der Arbeit – wer gibt schon gern zu, dass das, womit sie/er sich den Tag über beschäftigt, eher so im simplen Nebenher erledigt werden kann? Doch wahres Genie zeigt sich darin, das Komplizierte einfach erscheinen zu lassen, ja, womöglich gar so, dass die Komplexität erst gar nicht auffällt.

Und damit willkommen beim Toptest des Honda HR-V, den man einfach fahren kann, ohne auch nur ahnen zu müssen, wie komplex das funktioniert. Wenn Sie das auch gar nicht interessiert,

treffen wir uns einfach an der nächsten fett gedruckten Zwischenüberschrift wieder, okay? Ja, erst da, denn die dritte Generation des subkompakten Dann-doch-nicht-wirklich-SUV steckt – neben vielen alltagscleveren Details innendrin – untendrunter und bis zur Oberkante der Motorhaube voller komplizierter Hybridtechnik. Da hätten wir: einen 1,5-Liter-Vierzylinder-Saugbenziner, der den ersten Elektromotor mit Energie versorgt. Doch dieser Motor treibt noch nichts direkt an, sondern arbeitet lediglich als Generator, der wiederum die Energie für eine zweite E-Maschine bereitstellt, welche schließlich die Vorderräder antreibt – oder der Verbrenner.

Wie jetzt, fragen Sie, warum nun das auf einmal? Nun, bei konstanter, höherer Geschwindigkeit, also etwa auf der Autobahn, wird der Benziner per Überbrückungskupplung direkt ins Antriebsgeschehen eingeklinkt. Ach, und das hätten wir fast vergessen: Es gibt natürlich noch eine Batterie – sonst wäre es ja kein Vollhybrid. Der Lithium-Ionen-Akku speichert 0,9 kWh an Energie, die er beim Rekuperieren oder durch Lastpunktverschiebung des Benziners einsammelt. Herrje, das wäre auch noch gut zu erklären: Mitunter liegt der optimale Wirkungsgrad des Verbrenners etwas über dem Drehzahlniveau, das er an sich gerade zur Energiegewinnung für die erste E-Ma-

schine braucht. Dann lässt ihn die Steuerung dennoch im optimalen Wirkungsbereich arbeiten; die überschüssige Energie fließt in die Batterie als Zwischenpuffer. Bis sie da zum Mitboosten wieder hervorgezogen wird. Oder um den HR-V über den E-Motor (den zweiten, wie Sie richtig geahnt haben) über kurze Zeit und Distanzen elektrisch anzutreiben.

**ES KLAPPT EINFACH, VON ANTRIEB BIS BANK** So, wieder alle da? Wer erst jetzt dabei ist, hat womöglich viel Interessantes, aber für den Umgang mit dem HR-V nichts Entscheidendes verpasst. Denn der ganze Antrieb funktioniert einfach im Hintergrund und selbst dann effizient. ▶

TOP-TEST | Honda HR-V e:HEV



**KONGENIAL**

Die drei Motoren – zwei E, ein Benziner – arbeiten gewandt zusammen.



**KONTROLLE**

Die Leistungsflussanzeige unterstützt beim effizienten Fahren.



**KONKURRENZLOS** Für die Fahrzeugklasse enorm geräumiger und bequemer Fond.

**KONSTANT** Wie bisher hohe Position, gute Sicht.

wenn man sich nicht mal die Mühe macht, die Rekuperationsstärke des Systems über die Schaltpadel oder den B-Modus der automatischen Kraftübertragung zu variieren. Einzig das stetige, aber eben nicht mit der Tempovarianz zusammenhängende Auf und Ab der Drehzahl, An und Aus des Verbrenners mag Gewöhnung erfordern, aber keine aktive Beteiligung. Ja, am besten ist dem HR-V damit gedient, lässt man sich einfach auf sein ruhiges, gar besonnenes Temperament ein. Beim entspannten Fahren funktioniert alles besonders harmonisch. Auch dann öddelt man nicht bummelig durch die Gegend, sondern fährt eben defensiv-vorausschauend,

was ja eh stets sinnvoll ist. Bei Eile – Tempomachen auf der Autobahn oder ungeduldiges Beschleunigen – wird es nur laut, nicht holperig im Antrieb. Und klar, der Verbrauch steigt an. Wobei der mit 6,2 l/100 km im Test etwas zu hoch erscheint für all den Aufwand. So liegt der einfacher konstruierte Toyota Yaris Cross Hybrid 0,6 l/100 km darunter, die effizientesten reinen Benziner in der Klasse etwa denselben Wert darüber. Allerdings überragt der Honda viele Rivalen dann wieder mit seiner hochwertigen Einrichtung, der – trotz der breit aufgestellten, gut funktionierenden Assistenzabteilung – übersichtlichen Bedienung und der Variabilität. ▶



**WIPP-GEMEINSCHAFT**

An den Lenkradwippen lässt sich die Stärke der Rekuperation einstellen – von Rollen bis Einpedal.

**KONFUS** sind an der cleveren Bedienung höchstens die kleinen Tastflächen auf dem Touchscreen.

TOP-TEST | Honda HR-V e:HEV



KONTRAST Zugebautes Heck, aber umsichtige Rückfahrkamera (Serie).

Wie lange schon beim Vorgänger tauchen Rücksitzbank und Lehne beim Umklappen zu einer glatten Ebene ab.

SIE WOLLEN ES SPORTLICH? PACKEN SIE EIN RAD EIN

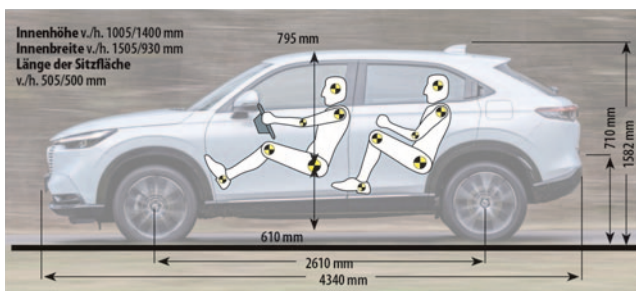
Zudem lässt sich auch das Sitzpolster wie ein Kinosessel hochklappen. Dann passt sogar ein vorn enträdertes Mountainbike hinter die Vordersitze. Überhaupt raten wir zur Mitnahme von Rädern/ Booten/Surfbrettern, steht einem der Sinn nach Sportlichkeit. Denn dazu kann der HR-V wenig beitragen. Ganz auf Fahrsicherheit getrimmt, biegt er – von der Len-

kung ausreichend präzise und rückmeldungsgenau geführt – eher betulich in Kurven. Da schubbert er im Grenzbereich über die Vorderräder ins Untersteuern und beschleunigt mit Traktionsproblemchen auf die nächste Gerade hinaus. Was egal er gar nicht sein könnte, viel wichtiger: Das Fahrwerk des HR-V steckt auch grobe Unebenheiten umsichtig weg, die Sitze sind bequem, das Platzangebot gerade im Fond üppig. Und so stellen wir schließlich fest: Der teure, aber reich ausgestattete HR-V ist trotz aller technischer Komplexität tatsächlich: einfach gut. ■



KONSTRUIERT und das sehr schlau: Hochklappbare Bank, so passt ein Fahrrad rein.

KONSENS Alles einheitlich eingebettet ab der kleinen Innenkante bei umgeklappten Sitzen.



DATEN

HONDA HR-V e:HEV 1.5 i-MMD Advance

**ANTRIEB**  
Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette, Partikelfilter

**Hubraum** 1.498 cm<sup>3</sup>

**Leistung** 79 kW/107 PS  
bei Drehzahl 6.000/min

**max. Drehmoment** 131 Nm  
bei Drehzahl 4.500/min

**Leistung E-Motor** 96 kW/131 PS

**max. Drehmoment** 253 Nm

**Höchstgeschwindigkeit** 170 km/h

**CO<sub>2</sub>-Ausstoß (NEFZ)** 96 g/km

**CO<sub>2</sub>-Ausstoß (WLTP)** 122 g/km

Vorderradantrieb  
stufenloses Getriebe

**KAROSSERIE**

**Länge** 4.340 mm

**Breite** 1.790 mm

**Höhe** 1.582 mm

**Radstand** 2.610 mm

**Tankinhalt** 40 Liter

**Kofferraum** 335–1.305 Liter

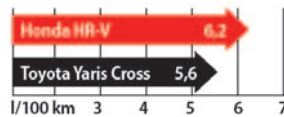
**Anhängelast ungebremst/geb.** –/–

**Serienbereifung** 225/50 R 18 V

**Testwagenbereifung** 225/50 R 18 V

**Reifentyp** Michelin Primacy 4

Bei besseren Fahrleistungen braucht der HR-V im Test 0,6 l/100 km mehr als der Yaris.



**MESSWERTE**

**Beschleunigung** 0 – 100 km/h 10,3 s

**Zwischenspur** 60 – 100 km/h 5,8 s

**80 – 120 km/h** 8,7 s

**Bremsweg aus 100 km/h unbeladen** 37,3 m

**Innengeräusch bei 100/130 km/h** 70/74 dB(A)

**Normverbrauch (NEFZ)** 4,2 Liter/5

**Normverbrauch (WLTP)** 5,4 Liter/5

**Testverbrauch** 6,2 Liter/5

**Achslast vorn/hinten** 849/534 kg

**Testwagen-Leergewicht** 1.383 kg

**Zuladung** 487 kg

**Wendekreis l./r.** 11,5/11,7 m

**PREIS/KOSTEN**

**Preis** 33.600 Euro

**Wertverlust<sup>1)</sup>** 15.000 Euro

**möglicher Rabatt<sup>2)</sup>** 6 %

**Finanzierung Jahreszins<sup>3)</sup>** 1,49 %

**Leasing<sup>4)</sup>**

**Anzahlung** 6.520 Euro

**monatliche Rate** 222 Euro

**Abgabsnorm** Euro 6d

**Steuer pro Jahr** 32 Euro

**Versicherung HK/TK/VK** 17/21/25

**Haftpflicht (50 %)** 591 Euro

**Teilkasko** 484 Euro

**Vollkasko (50 %)** 1.588 Euro

**Fixkosten** 2.211 Euro

**Monatskosten mit/ohne Wertverlust** 746/329 Euro

**Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust** 59,7/26,4 Cent

**Ölwechsel** 20.000 km/1 Jahr

**Inspektion** 40.000 km/2 Jahre

**Garantie**

**Technik/Lack** 3/3 Jahre

**Durchrostung** 12 Jahre

**Mobilität** 3 Jahre

<sup>1)</sup> bei einer Haltdauer von 3 Jahren (15.000 km/Jahr); <sup>2)</sup> laut MotorAuto.de; <sup>3)</sup> über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15.000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; <sup>4)</sup> Kilometerleasing (15.000 km/Jahr)

BEURTEILUNG

PLATZANGEBOT MAX. 40 PUNKTE

**23**  
Auf kompakten Abmessungen schafft der HR-V ein großzügiges Raumangebot – nicht nur vorn, sondern vor allem im Fond. Keine Anhängelast.

KOMFORT MAX. 60 PUNKTE

**37**  
Mit straffem, doch umgänglichem Set-up und bequemen Sitzen punktet der HR-V. Bei konstantem Tempo leise, bei Last hörbarer Antrieb.

HANDHABUNG MAX. 30 PUNKTE

**25**  
Die geschickte Variabilität mit der hochklappbaren Fondbank sowie die eingängige Bedienung und clevere Details bringen viele Punkte. **FAHRLEISTUNGEN** MAX. 30 PUNKTE

**12**  
Veherent geht es nicht voran. Aber hat man sich auf das defensive Wesen des Antriebs eingestellt, genügt sein Temperament vollauf. **FAHRVERHALTEN** MAX. 60 PUNKTE

**43**

Nun, das Handling bleibt da lieber auf der sicher-geruhsamen statt der agilen Seite. Ausreichend präzise Lenkung, teils knappe Traktion. **SICHERHEIT** MAX. 50 PUNKTE

**34**

Nicht ganz so bissige Bremsen passen nicht recht zum Honda, der umfassend mit Assistenzsystemen und LED-Licht ausgestattet ist. **UMWELT** MAX. 30 PUNKTE

**21**

Gar so effizient wie erhofft ist der Motor nicht – er liegt im Test nur gut 0,5 l/100 km unter den sparsamsten reinen Benzinern der Klasse. **TESTERGEBNIS** MAX. 300 PUNKTE

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Autos

**195** **KOSTENWERTUNG** MAX. 150 PUNKTE

**65**

Den hohen Anschaffungspreis relativiert die sehr umfangreiche Serienausstattung. Günstige Haftpflicht, aber teure Kaskoklassen. **GESAMTERGEBNIS** MAX. 450 PUNKTE

**260**

FAZIT

Der HR-V passt für alle, die einen modernen Antrieb sowie viel Variabilität und Assistenzausstattung auf kompaktem Raum suchen – und dafür etwas mehr bezahlen.

VORSTELLUNG | Honda Civic

# KEINE EXPERIMENTE

Die elfte Generation des Civic startet im Herbst wertiger und ausschließlich als Schrägheck mit Hybrid-Antrieb.



*Ruhige Linien, eine lange Motorhaube und nun horizontale Rückleuchten prägen den Fünftürer.*

Sorgten frühere Generationen des kompakten Honda mit exaltiertem Design für Aufsehen, strahlt der neue Civic eine gelassene Sportlichkeit aus. Das liegt an der im Vergleich zum Vorgänger zurückhaltender gestalteten Front, den beruhigten Karosserie-Flächen und der um 25 mm abgesenkten Motorhaube. Zudem haben die Japaner die schmalen

vorderen Dachsäulen nach hinten versetzt, was zusammen mit den größeren Glasflächen für eine bessere Sicht sorgt. Die hintere Spur wurde verbreitert, der Radstand wuchs um 35 Millimeter. Heraus kam mehr Platz, vor allem im Fond. Die Heckklappe besteht nun aus Kunststoff und ist damit 20 Prozent leichter als die des Vorgängers.

Auch im Cockpit verzichtet Honda auf frühere Design-Experimente. Auf der horizontal gestalteten Armaturentafel thront ein auf neun Zoll vergrößerter und höher positionierter Touchscreen. Erfreulich: Klimaanlage und Lautstärke werden über fein geriffelte Drehregler bedient. Generell wirken die Oberflächen deutlich wertiger als im Vorgänger. In der Topausstattung kommt der Civic erstmals mit einem volldigitalen Tacho. Ein Head-up-Display ist jedoch nicht zu haben.



180 km/h liegen. Verbrauchstechnisch visieren die Japaner einen Wert von unter fünf Liter Benzin auf 100 km sowie einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von unter 110 g/km an.

Neben einem Kollisionswarn- und Spurhalteassistenten verfügt der Civic jetzt auch über einen Toter-Winkel-Warner, einen Auspark- sowie einen Stauassistenten mit Lenkeingriff. Erstmals gibt es zudem einen adaptiven Fernlichtassistenten.

Honda offeriert den nun in Japan statt in Großbritannien produzierten Civic ab Herbst in drei Ausstattungen, darunter in einer sportlichen. Die Preise stehen noch nicht fest, werden aber wegen der Mehrleistung und der besseren Ausstattung über denen des Vorgängers liegen, der als Comfort mit 126-PS-Benziner bei 25.800 Euro startet. Markus Bach ■

## DREI MOTOREN UND EINE LEICHTERE BATTERIE

In Europa wird der Honda Civic als Schrägheck mit Hybrid-Antrieb angeboten. Das von Honda e:HEV genannte System besteht aus einem 2,0-Liter Benzin-Direkteinspritzer sowie zwei E-Motoren und einer um ein Kilogramm leichteren Lithium-Ionen-Batterie. Honda gibt eine Leistung von 184 PS (135 kW) und ein maximales Drehmoment von 315 Nm an. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei



*Ergonomisch durchdachtes Cockpit mit feinen Flächen und Schaltern sowie digitalem Tacho.*

# DIE HYBRID-FAMILIE WÄCHST

Honda weitet sein Hybridprogramm aus. Die sogenannte „e:HEV-Technologie“, bei der ein Benzinmotor mit gleich zwei Elektromotoren betreibt, wird ab Herbst auch in der brandneuen Generation des Civic eingesetzt. In anderen Modellen ist das System bereits tätig. Mit dem Honda HR-V Hybrid haben wir eine Probefahrt unternommen.



Seit 1972 schon baut Honda den Civic, über die Jahrzehnte hinweg sind bislang rund 27,5 Millionen Einheiten in 170 Ländern verkauft worden. Ab Herbst fährt in Europa die elfte Generation an den Start, dies grundsätzlich als Vollhybrid.

#### ENERGIE-GEWINN DURCH REKUPERATION

Als Verbrauchsziel nennt der japanische Autobauer einen Wert von knapp fünf Liter auf 100 Kilometern und CO<sub>2</sub>-Emissionen, die unterhalb von 110 g/km liegen.

Die Hybridtechnologie heißt e:HEV (Hybrid Electric Vehicle), eingesetzt wird sie bereits im Kleinwagen Jazz sowie in den SUVs HR-V und CR-V. Genau be-

trachtet wird auch der Civic e:HEV von drei Motoren angetrieben: Zwei E-Maschinen und einem Zweiliter-Vierzylinder-Benzindirekteinspritzer, der 135 kW/184 PS leistet und 315 Newtonmeter Drehmoment produziert. Unter den Rücksitzen ist eine Lithium-Ionen-Batterie mit 72 Zellen verbaut, die durch Rekuperieren mit Energie gespeist wird, so wird auf kurze Strecken elektrisches Fahren möglich.

Ausprobiert haben wir die Technologie im HR-V. Hier übernimmt ein 1,5-l-Vierzylinder-Saugbenziner mit 79 kW/107 PS den zentralen Part, in Kooperation mit den beiden E-Motoren ergibt sich eine maximale Leistung von 96 kW/131 PS. ▶



Honda HR-V: Zwei Elektromotoren kooperieren mit einem Benzinmotor.

NEUVORSTELLUNG UND FAHRBERICHT | Honda Civic e:HEV · Honda HR-V e:HEV

*Kommt ausschließlich als Vollhybrid und zu Preisen ab etwa 30.000 Euro: Die neue Generation des Honda Civic.*

Und so funktioniert das System: Der Benziner wird überwiegend als Generator tätig, der die Energie für einen der beiden E-Motoren bereitstellt. Dieser liefert seine Energie wiederum an den zweiten Elektromotor, um die Vorderräder anzutreiben. Etwas kompliziert, aber mit einigem Aufwand machbar. Nur bei gleichbleibend höheren Geschwindigkeiten treibt der Benziner über eine direkte Verbindung, sprich Überbrückungskupplung, das Fahrzeug an.

Die Probefahrt sollte zudem klären, ob sich der technische Aufwand in geringen Verbräuchen niederschlägt. Unsere Messwerte lagen bei 5,6 bis 6,1 Litern auf 100 Kilometern, was nicht schlecht

ist, aber ein kürzlich gefahrener Ford Puma mit 125 PS (turbogeladen und mildhybridisiert) braucht nur wenig mehr. Vielleicht nebensächlich: Der Puma lief schneller als der Honda, der es auf 170 km/h in der Spitze bringt.

**STUFENLOSES GETRIEBE**

Hinsichtlich des stufenlosen Getriebes hatten wir den Eindruck, es hätte wie bei der CVT-Automatik den sogenannten Gummibandeffekt, also längere Zugphasen, die bei zügiger Beschleunigung, zum Beispiel auf der Autobahn, auch das Geräuschniveau anschwellen lassen. Wie Honda betont, handelt es sich indes nicht um ein CVT-Getriebe, sondern um

eine feste Übersetzung, um die Energieverluste möglichst gering zu halten.

**GUTE MATERIALAUSWAHL UND VERARBEITUNG**

Vorteile bietet der HR-V Hybrid bei der Raumnutzung und der umfassenden Assistenz. Auch Materialauswahl und Verarbeitung können sich sehen lassen, ebenso wie Sitz- und Federungskomfort. Beim Handling will der HR-V eher nicht sportliches Vorbild sein, was aber auch nicht jedermanns Anforderungsprofil entspricht. Zum Preis: 31.300 Euro kostet das Einstiegsmodell; weil sich die Batterie nicht extern aufladen lässt, gibt es keine Förderung.



*Lieber cruisen statt sporteln: Unterwegs im Hybrid-SUV.*

**ELEKTRO-STRATEGIE**

Honda hat sich in Sachen „Globale Elektrifizierung“ strategisch ausgerichtet und will bis zum Jahr 2050 nicht nur rundum CO<sub>2</sub>-neutral sein, sondern schon vorher – schrittweise bis 2040 – 100 Prozent rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge bauen. Ab dem kommenden Jahr sollen Plug-in-Hybride kommen.

Ingo Reuss ■

**Automobilwoche** 04.04.2022

VORSTELLUNG | Honda Civic e:HEV

# HONDAS DAUERBRENNER

Elfte Civic-Generation startet im Herbst.

Bereits vor 50 Jahren startete Honda in Deutschland mit dem Civic, damals noch ein knuffiger Kleinwagen eher für den Stadtverkehr. Über die Jahrzehnte hinweg wuchs das Modell fast zur Mittelklasselimosine. Der Civic wurde seit seinem Debüt mehr als 27 Millionen Mal produziert und ist weltweit ein Erfolg.

Im Herbst 2022 schicken die Japaner nun die elfte Generation an den Start, abermals gewachsen, mit mehr Platz und Komfort. Unter der Haube sitzt zunächst ausschließlich ein Hybrid. Den e:HEV setzt Honda bereits in seinen SUV's CR-V und HR-V ein. Das System wurde so ausgelegt, dass primär elektrisch gefahren wird,

während der Verbrenner hauptsächlich für die Stromerzeugung zuständig ist.

Angepeilt wird ein Verbrauch von unter fünf Litern pro 100 Kilometer. Preise nennt Honda bisher noch keine. Sie dürften bei etwa 35.000 Euro starten.

Ob man sich erneut den Luxus des in der Szene beliebten Sportmodells Type R gönnt, lässt Honda offen. Es könnte 2023 folgen.

Michael Specht ■



*Honda Civic: Vorerst ausschließlich als Hybrid erhältlich.*



# EIN HONDA MACHT SICH HÜBSCH: SO WIRD DER NEUE CIVIC



Der Civic ist ein Bestseller, ohne dass er bislang durch tolles Design auffiel. Das – und nicht nur das – soll sich jetzt ändern. Was Sie wissen müssen zum neuen Honda Civic.

27,5 Millionen Mal gebaut – und jetzt wird er endlich schön. Der Honda Civic, das meistverkaufte Auto des japanischen Konzerns, hat sich nach unzähligen Modellreihen mit manchmal recht gewöhnungsbedürftigen Optiken rechtzeitig zum runden Jubiläum fein herausgeputzt.

Groß ist er geworden in den letzten 50 Jahren! Auf gerade mal 3,40 Meter Länge schaffte es der fernöstliche Zwerg, als er anno 1972 auf die Straßen rollte. Konnte ja keiner ahnen, dass er dereinst unter den Top 10 der erfolgreichsten Pkw aller Zeiten landen würde.

Elf Generationen später hat er mehr als einen Meter zugelegt und sieht so gar nicht mehr nach knubbliger Knutschkugel aus dem Fernen Osten aus.

Nicht nur groß ist er geworden, sondern auch schick. Im Vergleich zum Vorgänger wirkt der Civic flacher und breiter, was an diversen Änderungen am Blech liegt. Die Motorhaube liegt im hinteren Bereich um 2,5 Zentimeter tiefer, die A-Säulen sind um fünf Zentimeter nach hinten gewandert und schlanker geworden. Sanft schwingt die Dachlinie nach hinten ab: Heißt ja auch Fließheck-Limousine, auch wenn das heutzutage keine besonders gebräuchliche Bezeichnung mehr ist. Die freundlichen Scheinwerfer-Augen folgen dem Trend der Zeit und werden immer schmaler, verbunden sind sie mit einem flachen Wabengrill. Das Heck reckt sich keck in die Höhe, und auch hier setzen die Designer auf den gleichen Trick wie an der Front. Eine Spange ▶



*Doch, das ist ein Honda Civic!  
Die Japaner haben ihren Klassiker  
neu gezeichnet.*



NEUVORSTELLUNG | Honda Civic e:HEV



verbindet die C-förmigen Heckleuchten und macht das Auto damit somit optisch breiter.

**DEUTLICH MEHR PLATZ, DEUTLICH MEHR KOMFORT**

Beim Radstand legt der neue Honda-Mittelklassewagen um 3,5 Zentimeter zu. Das merkt man dann tatsächlich auch bei der ersten Sitzprobe. Der Civic hat an Platz und damit deutlich an Komfort zugelegt. Vorne und hinten. Dazu kommt ein völlig neues Raumgefühl. Erstens sind die Glasflächen größer geworden, was dem Rundumblick dient.

Zweitens haben die Japaner im Cockpit aufgeräumt. Zentraler Blickfang beim Armaturenbrett ist das durchgehende Lüftungsgitter in Wabenoptik. Die Schalter und Drehregler wurden nicht nur optisch überarbeitet, sondern auch akustisch. Sie knacken herrlich – so wie ihre historischen Vorbilder, und die verchromten Rädchen für die Klimaanlage geben beim Drehen sogar ein sanftes Klicken von sich.

Das hört und fühlt sich so an, als ob man einen guten alten japanischen Verstärker bedient. Zack, klack, zing. Natürlich gibt es auch einen neun Zoll großen Touchscreen, in dem sich die digitale Welt öffnet. Die Kacheloptik lehnt sich an die von Smartphones an und scheint einfach zu sein.

**DER NEUE HONDA CIVIC HAT EINEN HYBRIDANTRIEB**  
Angeboten wird der neue Civic nur noch mit einem Hybridsystem. Es heißt e:HEV – und genauso kompliziert wie es klingt, ist es dann auch. Aber nur auf der technischen Ebene. Beim Fahren merkt man das Zusammenspiel von insgesamt drei Motoren nämlich nicht.

Woher wir das wissen? Weil ein ähnliches System auch schon im HR-V zum Einsatz kommt. Grob gesprochen wird der 2,0-Liter-Benziner in erster Linie für die Stromproduktion eingesetzt, wenn es um hohe Lasten wie beim starken Beschleunigen geht, greift er auch direkt ein. Die beiden E-Motoren bringen es auf eine Leistung von 135 kW und 315 Nm Drehmoment. Der Benzindurst soll sich auf fünf Liter beschränken, beim CO<sub>2</sub> will man bei unter 110 g/km landen.

Weitere bekannte Parameter: Das Top-Tempo liegt bei 180 km/h, die Anhängelast bei 750 kg (gebremst) und das Kofferraumvolumen bei 420 Litern.

Damit wären wir schon beim Preis. Hier hüllt man sich noch in Schweigen. Man muss davon ausgehen, dass mit dem teureren Hybridsystem auch eine Erhöhung einhergehen wird. Bislang startet der Civic bei 21.300 Euro.

Rudolf Bögel ■

*Die Japaner haben im Cockpit aufgeräumt. Zentraler Blickfang beim Armaturenbrett ist das durchgehende Lüftungsgitter in Wabenoptik.*

TEST | Honda Jazz e:HEV Crosstar



SPARSAMES RAUMWUNDER

Honda Jazz Crosstar

*Dachreling und mehr Bodenfreiheit für den Jazz Crosstar.*

**Antrieb:** Der Jazz verfügt über gleich drei Motoren an Bord. Einen 1,5-Liter-Verbrenner und zwei E-Motoren. Dabei ist der Benziner die meiste Zeit von den Vorderrädern abgekoppelt und erzeugt Strom, während ein E-Motor als Generator arbeitet und der zweite den Wagen antreibt. Dadurch fährt der Hybrid mit einer maximalen Leistung von 109 PS so oft wie möglich elektrisch und spart Kraftstoff.

**Außendesign:** Als Crosstar (Testwagen) kommt er als Klein-SUV mit erhöhter Bodenfreiheit und Dachreling daher. Der große Kühlergrill und die schwarzen Radhausverkleidungen gepaart mit den 16-Zoll-Alufelgen verleihen ihm eine kraftvolle Optik.

**Sicherheit:** Hier bietet der Honda Jazz Crosstar, der nur in der Ausstattung Executive zu haben ist, jede Menge. So sind u.a. zehn Airbags, aktiver Spurhalter, adaptiver Geschwindigkeitsregler, Stauassistent, Kollisionswarner, der auch Fußgänger und Radfahrer erkennt sowie ein Licht-/Regensensor an Bord.

**Innenraum:** Das Cockpit mit 9-Zoll-Touchscreen ist klar gegliedert, alle wichtigen Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und gut erreichbar. Im Cockpit-Display kann der Fahrer auch die aktuelle Art des Antriebs (elektrisch, Hybrid, Verbrenner) verfolgen.

**Platzangebot:** Großzügig. Die Lehnen der geteilten Rücksitzbank können mit einem Handgriff umgelegt, die Sitzflächen wie bei einem Kinossessel nach oben geklappt werden (Magic Seats) – so können auch hohe Gegenstände im Fußraum verstaut werden.

**Fahrverhalten:** Lenkung ist präzise und das Fahrwerk relativ straff ausgelegt, was dem Fahrspaß zugute kommt. Besonders wohl fühlt sich der kleine Japaner aber in der Stadt: Beim Heranrollen an Kreuzungen oder roten Ampeln gewinnt er verbrauchte Energie zurück, die Batterie wird aufgeladen.

**Komfort:** Neben Klimaautomatik mit Pollenfilter und Sitzheizung vorne ist das Honda Connect Navigationssystem mit 9-Zoll-Touchscreen, Wireless Apple CarPlay/Android Auto, Navigationssystem und schlüssellosem Zugang an Bord.

**Umweltschutz:** Euro 6D, Effizienzklasse A+, Benzinpartikelfilter/Katalysator, Start-Stopp-System, Testverbrauch 4,8 Liter Super/100 km.

Ute Kernbach ■

FAZIT

*Vor allem dank der Magic Seats punktet das Raumwunder in Sachen Variabilität. Auch auf den hinteren Sitzen herrscht gute Bewegungsfreiheit. Allerdings dürfte die Beinauflage der Vordersitze länger sein. Sofern man nicht die volle Leistung abrufen will, läuft der Hybrid nicht nur kultiviert, sondern auch sparsam.*

# KLEIN UND DURCHDACHT

Natürlich taugt der Honda Jazz Crosstar nicht für echte Offroad-Einsätze, in dem Kleinen steckt aber große Technik, die in der Stadt und auf dem Land viel Freude macht.



*Die Abenteuerversion des Honda Jazz lockt als Crosstar mit Applikationen aus dem Off-Road-Bereich und erhöhter Bodenfreiheit.*

Restaurant, Parkplatz oder Shopping Center, schon wird über das Navigationssystem ein entsprechendes Ziel angeboten.

Der Jazz ist einer der wenigen Vollhybride in seiner Fahrzeugklasse. Der Antrieb besteht aus dem 1,5 Liter-Vierzylinder-Benzinmotor, der mit einem sehr mageren Gemisch bei der Verbrennung arbeitet und deswegen sparsam im Verbrauch ist, was geringere Emissionen erzeugt. Zusätzlich sorgt ein vom Motor angetriebener Generator für die Produktion von Strom für den kompakten 0,86-kWh-Akku. Dieser Akku speist den elektrischen Antriebsmotor. Abhängig vom Last- und Batterieladestatus wird der Jazz vollelektrisch, teilelektrisch oder vom Verbrenner autonom angetrieben, ohne dass er extern aufgeladen werden muss oder kann.

Dank der Elektrounterstützung kommt man flott in unter zehn Sekunden von 0 auf 100 km/h. Bei 173 km/h ist Schluss. Doch regelrecht ansteckend schnell wird es zum Ziel, über den im Cockpit sichtbaren Energiefluss herauszufinden, wann die Batterie beim Bremsen oder Ausrollen vor Ampeln geladen wird.

Bei Fahrten mit etwa 100 km/h oder in der Stadt wird auch die Geräuschkulisse durch eine ruhigere ersetzt. Insgesamt genehmigt sich der Honda Jazz Crosstar dann aber doch rund fünf Liter auf moderaten Fahrten durch die Stadt und über Land, auf der Autobahn können es auch mal deutlich über sieben Liter sein.

Der Einstiegspreis für den Jazz Crosstar liegt bei mindestens 27.750 Euro. Dann sind Dachregling, Honda Connect mit Garmin-Navigation, die wasserabweisenden Sitze, das Keyless-Zugangssystem, LED-Licht vorne und hinten, Klimaautomatik, eine Rückfahrkamera, 16-Zoll-Räder, Nebelleuchten mit LED-Technik und vieles andere mehr inbegriffen. ■

Von Solveig Grewe/mid

In der Formel 1 drehen die Rennmotoren von Honda derzeit ganz groß auf. Beim kleinsten Honda für die Straße, dem Jazz, läuft alles in Richtung Elektrifizierung. In der vierten Generation bieten ihn die Japaner nur noch als Voll-Hybrid ohne Aufladung an. In der Version als Crosstar sorgen marginal veränderte Abmessungen, eine erhöhte Bodenfreiheit und einige Off-Road-Applikationen für den erfolgversprechenden Hauch von Robustheit im Kleinwagensegment. Wir haben den ausschließlich in der Top-Ausstattungsline Executive erhältlichen kleinen Japaner ausgiebig getestet.

Wie sie auch alle heißen, ob Crossland, Cross Country oder im Falle des Testwagens Crosstar,

die blumigen Cross-Versionen von Autos taugen selbstredend nicht für echte Off-Road-Einsätze. Die sehen lediglich so aus, als könnten sie mehr. Immerhin haben die Japaner bei ihrem Jazz mit Abenteueroptik, der wie die „Normalversion“ stets mit Frontantrieb vorfährt, die Bodenfreiheit auf 15 Zentimeter erhöht.

## HAPTISCH ANSPRECHENDE AUFGESCHÄUMTE MATERIALIEN UND STOFFAPPLIKATIONEN

Aus seinen kugelrunden Scheinwerfern schaut der Jazz fürs Größere im „Surf Blue“ genannten hellblauen Blechkleid ausgesprochen freundlich in die Welt. Wie es sich für ein kleines SUV gehört, behält man vom leicht erhöhten Fahrersitz über die tief verlaufenden Fenster und an der dünnen A-Säule vorbei den Überblick. Im gut aufgeräumten Cockpit wechseln sich im Kleinwagensegment nun mal üblicher Hartplastik mit haptisch ansprechenden aufgeschäumten Materialien und Stoffapplikationen ab.

*Langlebige Materialien wie wasserabweisende Stoffe und weiche Oberflächen werten den Innenraum auf.*

Auf den Vordersitzen wie auch im Fond des etwas mehr als vier Meter langen Crosstar ist über einem Radstand von 2,52 Metern reichlich Platz. Das Kofferraumvolumen hinter der angenehm niedrigen Ladekante ist bei voller Besetzung mit 298 Litern zwar nicht beeindruckend, wenn man die hinteren Honda Magic Seats aber in den Boden versenkt bzw. wegklappt, kommt man auf respektable 1.199 Liter. Richtet man die Rücksitze wie Kinostühle nach oben aus, lassen sich im Fond besonders hohe Gegenstände gut transportieren. Aufatmen dürften Hundebesitzer und Wanderlustige bei Schlammspritzern: Die Sitze sind wasserabweisend und können einfach abgewischt werden.

Das Instrumentendisplay mit seinem Neun-Zoll-Navi-Touchscreen ist übersichtlich und bedienerfreundlich. Über Apple CarPlay (kabellos) oder Android Auto (USB-Kabel-gebunden) lässt sich das Smartphone problemlos koppeln. Der Honda Personal Assistant wird über eine Lenkradtaste aktiviert und entpuppt sich als verständnisvoller Helfer in fast allen Lebenslagen. Ein einfaches „OK Honda“, ein möglichst klar ausgesprochener Wunsch wie





Der Honda Jazz punktet neben hoher Zuverlässigkeit auch mit seinem sehr variablen Platzangebot.

# KLEIN IST HIER NUR DER DURST

Der Honda Jazz bietet Gute-Laune-Optik und viel Platz.

Der gut vier Meter lange Honda Jazz passt in fast jede Parklücke und bietet dennoch innen für fünf Personen plus Gepäck ungewöhnlich viel Platz. Und dieser lässt sich ganz besonders variabel nutzen. Zu seinen meisterlichen räumlichen Attributen kommt eine ebenso vorbildliche Zuverlässigkeit.

## NIEDRIGE CO<sub>2</sub>-WERTE

Schon immer gehörte Hondas Kleinster auch zu den Sparsamsten seiner Klasse. Hier legt die

fünfte Generation als Vollhybrid nach. Wie im Honda CR-V sorgt eine Kombination aus 1,5 Liter Benziner und Elektromotor für den Vortrieb. Letzterer verrichtet den Großteil der Arbeit. Der Verbrenner erzeugt über einen Generator Strom, den sich der E-Motor zum Antreiben der Räder aus der Batterie holt.

Das Vollhybridsystem wählt in jeder Situation den effizientesten Fahrmodus: vollelektrisch, teilelektrisch oder nur den Benziner.

Mit 109 PS ist der E-Motor (253 Nm) ordentlich bestückt, bringt den 1.250 Kilogramm schweren Jazz über eine stufenlose Automatik in 9,4 Sekunden auf 100 und bis 175 km/h auf der Autobahn. Laut WLTP liegt der vergleichbare Durchschnittsverbrauch bei 4,8 Litern (CO<sub>2</sub>: 109 g/km). Im Alltagstest lagen die Werte vor allem in der Stadt oft deutlich darunter. Auf Landstraßen notierten wir um die viereinhalb Liter. Bei schneller Gangart sorgten die direkte Lenkung, ein straffes Fahrwerk und die breite Spur für Fahrfreude. Die Bremsen zeigten sich standfest.

## VOLL AUSGESTATTET

Für den Basispreis von 22.850 Euro setzt Honda auf eine ver-

gleichsweise hohe technische Ausstattung. Serie sind unter anderem LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent, Notbremsshelfer, aktiver Spurhalter, Tempomat, Verkehrszeichenerkennung, Licht- und Regensensor, eine Berganfahrhilfe, Klimaautomatik, Sitzheizung und zehn Airbags. Oder die so genannten Magic Seats. Sie erlauben, die Sitzflächen der Fondplätze wie Kinossessel hoch zu klappen – für Stauraum hinter den Vordersitzen.

## GUTES PLATZANGEBOT

Das Platzangebot im Honda Jazz ist vor allem im Fond deutlich größer als normalerweise in dieser Klasse üblich. So lässt sich die Kniefreiheit ohne Übertreibung als fürstlich bewerten. Die Kopffreiheit ebenfalls, selbst für zwei Meter große Passagiere.

Raumgefühl, Rundumsicht, Laderaum (298 bis 1.205 Liter) und niedrige Ladekante sind weitere Pluspunkte. **Achim Stahn** ■



Das Styling innen wirkt frisch, modern und elegant. In höheren Ausstattungen ist auch ein Navigationssystem an Bord.

# DER HONDA e: EINE TOLLE ELEKTROKISTE!

Mit dem Honda e haben die Japaner einen elektrischen Kleinwagen im Programm, der einen perfekten Zweitwagen darstellen könnte.



- Zweitwagen mit Fahrspaßgarantie
- Kameras statt Außenspiegel, große Displays im Cockpit
- Topmodell Advance mit Plus an Leistung und Ausstattung

© 2022 ADAC e.V.

Kein Autohersteller kann sich auf die Dauer dem Thema Elektroauto verweigern. Auch diejenigen nicht, die bisher eher auf den Hybrid- und/oder Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb gesetzt haben. Und so hat auch Honda seit 2020 ein batterieelektrisches Auto im Programm. Und das bietet vor allem eines: ein begeisterndes Fahrerlebnis.

## HONDA e ALS KNUDELIGER VIERTÜRER

Optisch ist der Honda e ein knuddeliger Viertürer von 3,92 Metern Länge geworden mit freundlich-keckem Gesicht und kreisrunden Scheinwerfern in LED-Technik. Das sympathische Auftreten des Honda e mit leichten Anleihen beim ersten Honda Civic aus den 70ern sorgt bei fast jedem Be-

trachter für gute Laune. Auffällig ist die große, unter einer Klappe auf der Fronthaube versteckte Öffnung für den Ladestecker.

Erlaubt ist neuerdings der Verzicht auf klassische Seitenspiegel. An deren Stelle ragen kleine Zapfen aus dem Blech, die eine Kamera in sich tragen. Die Honda-Lösung ist deutlich dezenter als etwa die des Audi e-tron, dessen Kameragehäuse ähnlich weit aus der Karosserie reicht wie ein normaler Spiegel.

Beim kleinen Japaner ist der sogenannte virtuelle Rückblick serienmäßig, beim 80.000-Euro-Audi kostet er gut 1.500 Euro extra. Vorteil: Der Luftwiderstand soll um 90 Prozent sinken und der tote Winkel 50 Prozent kleiner sein als bei einem konventionellen Spiegel.

Die Farbmonitore an den beiden Ecken des wagenbreiten Armaturenbretts zeigen ein gestochen scharfes Bild der Außenwelt, die Kopfbewegung des Fahrers fällt dadurch einige Grad knapper aus als gewohnt, ein toter Winkel ist fast nicht mehr vorhanden.

Als eine der Zutaten des „Advanced“-Pakets gibt es auch einen digitalen Innenspiegel mit Kamerabild, das von einer Heckkamera gespeist wird und ein extrem breites Bild des Verkehrs hinter dem Auto zeigt. Der Spiegel kann per Knopfdruck vom analogen aufs digitale Bild umgestellt werden.

## DAS ARMATURENBRETT DES HONDA e IST DIE WUCHT

Die Armaturen beherbergen mehrere Bildschirme, die in Summe zu einer extrem breiten Einheit

*Sieht knuffig aus:  
Das erste Elektroauto  
von Honda.*

verschmelzen. Die einzelnen Anzeigen können je nach Geschmack und Laune des Fahrers programmiert werden. Sie zeigen zum Beispiel Tacho, Navigation, Entertainment und vor allem Infos über den elektrischen Antrieb. Zunächst ungewohnt, funktioniert die Lösung im Honda e tatsächlich gut, denn einerseits sind die Monitore gut im Blickfeld, vor allem aber ist das leicht weitwinklige und zusätzlich verstellbare Sichtfeld so groß, dass quasi kein toter Winkel mehr übrig bleibt. Wer sich die Mühe macht und die vielen Menüs und Anzeigen für sich passend anordnet, bekommt einen durch die schiere Größe der Monitore umfassenden Überblick.

Die untere Begrenzung der Monitore bildet eine sanfte Stufe in Holz-Deko, in der vier klassische Knöpfe und ein Drehschalter untergebracht sind. Die Bedieneinheit der Klimaanlage funktioniert zum Glück auch analog.

Vorn stellt der kleine Stromwagen verblüffend viel Platz zur Verfügung. Der Verzicht auf eine große Mittelkonsole, die klaren Linien, der helle Dachhimmel und nicht zuletzt das serienmäßige Panoramadach sorgen dafür, dass man den Platz auch spürt, den der Honda e nach unseren Messungen bietet: Selbst gut zwei Meter große Personen sitzen vorn, ohne dass es zwickelt.

Hinten setzt sich der luftige Eindruck fort, zudem passen noch 1,90 Meter große Menschen in den Fond, wenn die Vordersitze auf 1,85 Meter große Insassen eingestellt sind. Man ahnt es: Da bleibt nicht viel Platz für den Kofferraum. Unter die Hutablage passen nur zwei übliche Getränkeboxen beziehungsweise 145 Liter. Mit umgelegter Rücksitzlehne und beladen bis zur Fensterunterkante passen 455 Liter hinein und unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind es 875 Liter. ▶

FAHRBERICHT | **Honda e**

*Die Bildschirme erstrecken sich über die gesamte Armaturenbrett-Breite.*

**HONDA e: BATTERIE 35,5 KWH, REICHWEITE 180 KM**

Mit seinen Abmessungen steht der Honda e klar in Konkurrenz zum E-Mini von BMW. Die Batteriekapazität beider Fahrzeuge ist in etwa identisch: Der Honda wartet mit einer 35,5-kWh-Batterie auf, der Elektro-Mini mit 32,6 kWh Kapazität. Als Reichweite gibt Honda 222 Kilometer nach WLTP-Norm an. Das ist deutlich weniger als beim Opel Corsa-e oder dem Peugeot e-208 mit größerem Akku. In der Praxis sollte man mit unter 200 Kilometern kalkulieren, bei klirrender Kälte und Autobahnfahrt eher mit 120. So kam der kleine E-Flitzer im gemischt gefahrenen ADAC Ecotest auf eine Reichweite von 180 Kilometern. Besonders viel ist das nicht und zeigt, dass der Honda eher als Zweitwagen geeignet ist. Mit Ladeverlusten haben die ADAC Ingenieure einen Verbrauch von 20,6 kWh/100 km im Schnitt gemessen.

**THEORETISCH 56 KW MAXIMALE LADELEISTUNG**

Bei Gleichstromladung (DC) ist laut Hersteller eine Ladeleistung von bis zu 56 kW möglich, im ADAC Test erreichten wir an der Schnellladestation maximal 42,8 kW – und das auch nur für einen kurzen Zeitraum. Die Füllung von zehn bis 80 Prozent dauerte bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 29 kW gut 42 Minuten.

Per nicht serienmäßigem Mode-3-Kabel kann der Honda e an einer Wechselstromsäule (AC), die sich vornehmlich im städtischen Bereich findet, mit bis zu 6,6 kW geladen werden, also einphasig. Das dauert etwa fünf- bis sechs Stunden. An einer Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen circa 16 Stunden bis der Akku gefüllt ist.

**HONDA e MIT SPORTLICHEM HANDLING**

Und wie fährt er sich? Um es kurz zu machen: Enorm beeindruckend



– weil er sich mit seinem Antriebskonzept so ganz anders anfühlt als die meisten anderen E-Autos, die auf dem Markt sind. Und alle, die unken, dass sich Elektrofahrzeuge mit ihren baugleichen E-Motoren in Zukunft nur noch durch Reichweite und Smartphone-Anbindung unterscheiden, behleht der Honda e damit eines Besseren.

Hinterradantrieb ist das Zauberwort, das den kleinen Honda so besonders macht. Schon beim ersten spurtarken Beschleunigen werden dessen Vorzüge spürbar: keine durchdrehenden Räder und kein Zerren in der Lenkung.

Weil die Batterie komplett unter dem Fahrzeugboden verbaut ist, liegt der Schwerpunkt nur knapp 50 Zentimeter vom Boden entfernt. Und mit der optimalen 50:50-Gewichtsverteilung sowie der kompakten Größe lässt sich der Honda e spielerisch und sicher um Pylonen steuern. Schieben statt ziehen – mit Hinterachsantrieb kann man jede Kurve beim rechtzeitigen Rausbeschleunigen noch einen Tick schneller nehmen.

Selbst Wendemanöver sind mit dem Honda e ein Erlebnis. Wegen des Antriebs hinten können die antriebswellenfreien Vorderräder weiter eingeschlagen werden: Der Wendekreis beträgt deutlich unter zehn Meter! Sehr praktisch in der Stadt ist die per Knopfdruck aktivierbare Single Pedal Control, mit der sich der Honda per Fahrpedal auch kräftig verlangsamten lässt. Technisch gesehen wird einfach die Kraft der Rekuperation erhöht.

113 kW/154 PS und vom Stand weg verfügbare 315 Nm sind für einen Kleinwagen sportliche Werte. Demgegenüber steht natürlich immer das Gewicht, im Falle unseres Testwagens über 1,5 Tonnen. Dennoch drückt die angetriebene Hinterachse den Honda vehement voran, in 4,7 Sekunden ist der Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt. Von Null auf 100 km/h braucht der Honda e laut Herstellerangaben 8,3 Sekunden, bei 145 km/h wird den Elektronen Einhalt geboten.

**DER PREIS DES HONDA e IST SELBSTBEWUSST**

Der Preis für die Honda e Basisversion mit 100 kW/136 PS wird selbstbewusst mit 33.850 Euro beziffert. Der Honda e Advance mit etwas höherer Motorleistung (113 kW/154 PS) ist aktuell für 38.000 Euro bestellbar, abzüglich der aktuell gültigen E-Auto-Förderung. Dafür erhält der Käufer aber immerhin eine Reihe von Ausstattungsdetails, die anderswo extra kosten. So zum Beispiel die kamerabasierten Außen- und Innenspiegel, eine Rückfahrkamera, ein ACC, die Verkehrszeichenerkennung, LED-Scheinwerfer, Lederlenkrad, Panoramadach, Fernlichtassistent sowie ein Konnektivitäts-Paket.

Thomas Kroher ■

**FAZIT**

*Der Honda e ist ein wendiger Elektro-Kleinwagen, dessen sympathisch-knuffiges Design gute Laune macht und der vor allem Fahrspaß bietet. Eine hohe Reichweite bietet der Honda e aber nicht.*



*Enge Pylonengasse? Meistert der kleine Honda e spielerisch.*

19/2022  
**Auto Bild** TEST · DIE COOLEN | Honda e



**LÄSSIG STROMERN MIT GANZ EIGENEM STIL**

**KLAR, ES GIBT STÄRKERE E-Autos.** Auch Typen mit dickerem Akku im Bauch. Prunk und Prestige überlässt der kleine Honda zudem Tesla und Konsorten. Aber: Der 3,90 Meter kurze Stromer macht es so schlau wie kaum ein anderer. Statt sich an mehreren Hundert Kilogramm schweren Batteriezellen schwach zu schleppen, trägt der Honda ein unheimlich bescheidenes Akkublöckchen unter sich her. Das ist dann nicht so teuer, nimmt kaum Platz im Innenraum weg; außerdem ist das 35-kWh-Strombündel recht schnell wieder aufgeladen. Der resultierende Aktionsradius des Honda e mit 136 PS Leistung (es gibt auch noch eine 154 PS starke Version) ist mit 222 Kilometern nach WLTP zwar vergleichsweise bescheiden – doch absolut auf den gewollten Einsatzzweck des kleinen Elektrikers geeicht: Extrem wendig und mit variabler Rekuperationsmöglichkeit bestückt geht's durch die Stadt, kostensparend über die Pendlerdistanz, dank Spitzen-Sperre (145 km/h) schafft er aber auch die typischen Autobahnenttappen zwischen den gängigen Schnellladestationen ohne zu viel Angstschweiß auf der Kupferseele.

Jan Horn ■

HONDA e	
Motor	Elektromotor
Leistung	100 kW (136 PS)
Drehmoment	315 Nm
0–100 km/h	9,0 s
Spitze	145 km/h
L/B/H	3.894/1.752/1.512 mm
Leergewicht	1.588 kg
Tank/Akkukapazität	35,5 kWh
Verbrauch (WLTP)	17,2 kWh/100 km
Preis	ab 33.850 Euro



*Kleiner Akku, unendlich smart: flinker Honda e, mindestens 136 PS stark.*

# HONDA X-ADV – GETEILT DURCH ZWEI

Honda schickt sein meistverkauftes Motorrad in Europa jetzt auch als Midsize-Roller an den Start. Basis ist der Forza 350. Erste Fahrindrücke aus Sizilien.



Rund 44.000 X-ADV hat Honda seit der Markteinführung in 2017 verkauft. Mit rund 10.000 Einheiten war der SUV-Scooter 2021 das meistverkaufte Motorrad von Honda in Europa. In Deutschland mag das verwundern, weil man die Kreuzung aus Adventure-Bike und Maxiroller vergleichsweise selten sieht. Im Süden Europas hingegen – vor allem in Italien, wo er auch designt wurde – ist der kernige X-ADV schwer angesagt. Und Honda Marktführer im Rollersegment.

## MODIFIZIERTES FAHRWERK MIT USD-GABEL

Die Idee, den Look der transformierten NC750X auf den erfolgreichen Midsize-Scooter Forza 350 zu übertragen, ist daher ebenso schlüssig wie Erfolg versprechend. Der erste Fahrindruck im Großraum Marsala bestätigt das: Der ADV350 – das „X“ im Modellnamen spart sich Honda mangels ernsthafter Offroad-Ambitionen des Rollers – fährt erwartet komfortabel und souverän. 125 Millimeter Federweg vorn, 130 mm hinten, dazu 14 mm mehr Bodenfreiheit (145 mm) bei 15 mm mehr Sitzhöhe (795 mm) – die Fahrwerksmodifikationen bekommen dem Forza-Ableger ganz vorzüglich. Die 33-mm-Telegabel weicht einer 37-mm-Upside-down-Gabel. Schotterwege schluckt der ADV350 somit souverän.

## HALB SO VIEL LEISTUNG, HALB SO TEUER

Optisch macht der ADV350 geschickt auf ganzer Kerl, dabei ist er im direkten Zahlenvergleich mit dem X-ADV eine halbe Portion – im wahrsten Sinne. Knapp halb so viel Leistung (29 statt 59 PS), knapp halb so viel Drehmoment (32 statt 69 Nm), aber auch nur halb so teuer und 50 Kilogramm leichter. Und da wird es interessant. 6.499,- Euro inklusive aller Nebenkosten ruft Honda für den

## TESTBERICHT | Honda ADV350

186 kg schweren ADV350 auf. Der X-ADV kostet exakt 6.000,- Euro mehr. Rechnet sich der Gegenwert eines zweiten 350ers?

### EINZYLINDER-ROLLER MIT CVT-GETRIEBE

Natürlich geht der X-ADV mit Motorradfahrwerk und Zweizylinder-motor vehementer zur Sache. Speichenrädern mit 17 Zoll vorn und 15 Zoll hinten stehen Leichtmetall-Gussräder in 15 Zoll und 14 Zoll (hinten) gegenüber beim ADV350. Das Sechsgang-DCT kommt wesentlich schneller in die Gänge als das CVT-Getriebe beim Einzylinder-Roller. Deutlich schneller ist das 750er-Vorbild logischerweise auch: 168 km/h stehen in den Papieren, beim ADV350 sind es 133 km/h. Laut Tacho schafft er auf der Autobahn erstaunliche 156 km/h, laut GPS sind es wackere 144 km/h.

### SMARTE DETAILLÖSUNGEN BEIM HONDA ADV350

Mehr als genug für einen Roller, der primär im oft zitierten urbanen Raum zum Einsatz kommt und nicht auf der Langstrecke. Größere Reisen bekäme er aber problemlos hin: Das Staufach unter der dick gepolsterten, komfortablen Sitzbank fasst 48 Liter. Zwei Integralhelme passen locker zusammen rein. Das optionale Smart Topcase schluckt weitere 50 Liter. Verschlossen wird es wie der ADV350 über den praktischen Smart Key. Wer mit Muße reist und auf Nebenstrecken steht, kommt sicher ausgeruht ans Ziel. Der Sound ist sonor und angenehm. Das Endrohr ist unauffälliger als beim X-ADV, bei dem es deutlich steiler steht. Vergleichbar elegant gelöst ist die Integration der Soziusfußrasten. Wie bei Forza und X-ADV klappen sie bündig in



**Richtig viel Platz:** Ins 48-Liter-Staufach unter der Sitzbank passen wahlweise zwei Integralhelme oder ein Helm samt Rucksack oder allerlei Einkäufe.



**Heckansicht:** Das X, das im Namen des ADV350 fehlt, ist im Rücklicht angedeutet.



**Ganz schön bullig:** Die Front wirkt kernig. Die Blinker dienen als Positionsluchten.



**Die Kommandozone des Honda ADV350:** breiter Lenker im Adventure-Style, mehrfach verstellbarer Windschild, Negativ-Display aus dem Konzernregal.



**Zackige Front:** LED-Scheinwerfer sind Serie, die kurzen Blinker kennt man vom X-ADV.

die Verkleidung. Sonnenbrille, Portemonnaie und Smartphone fahren im Handschuhfach links in der Verkleidung mit. Der integrierte USB-C-Anschluss erlaubt Laden beim Fahren.

### WINDSCHILD IN HÖHE UND NEIGUNG VERSTELLBAR

Die Front ist X-ADV-mäßig zackig geformt. Optisch macht das durchaus was her, der Wetterschutz leidet allerdings. Der Wind pfeift ziemlich ungebremst in Richtung Oberschenkel; auf unserer 170 km langen Testfahrt wurde es zeitweilig ganz schön schattig auf den Haxen. Schienbeine und Füße sind da schon besser dran: Sie finden direkt hinter der Verkleidung Platz. Regen blieb uns dankenswerterweise erspart.

Der vierfach verstellbare Windschild dürfte ihm auf höchster Stufe genug Paroli bieten. Deutlich weniger Abrissgeräusche am Helm erntet, wer den transparenten Schild auf niedrigster Stufe belässt. Dann herrscht weitgehend Ruhe oberhalb der Schultern. Gut 13 Zentimeter beträgt der Verstellspielraum insgesamt.

### 340 KM REICHWEITE VERSPRICHT DER 11,7-LITER-TANK DES ADV350

Das stufenlose CVT-Getriebe bringt den ADV350 gewohnt emsig in Schwung. Knapp 30 PS ziehen nicht die Wurst vom Tel-



ler, erst recht nicht im Vergleich zum einzigen elektrischen Wettbewerber in dieser Leistungsklasse. Aber auch der jüngst vorgestellte BMW CE 04 kostet fast doppelt so viel wie der Honda ADV350. Und kommt nicht annähernd so weit: Geldbeutel-schonende 340 km Reichweite errechnet Honda. Wie bei Forza 350 und SH350i beträgt der Verbrauch offiziell 3,4 l/100 km. Unser Testroller gönnte sich auf Sizilien 4,3 l/100 km, war allerdings auch fast durchgehend auf Anschlag unterwegs. 11,7 Liter passen in den Tank. **Ralf Bielefeldt ■**

### FAZIT

**Das Gesamtfahrerlebnis mit dem ADV350 ist hondatypisch: Nichts klappert, nichts stört, alles ist solide gefertigt, wirkt wertig und unvergänglich. Smarte Konnektivität gehört bei allen neuen Honda zum guten Ton, beim ADV350 allerdings nur in Verbindung mit Android-Smartphones. Wer die Wartungsintervalle einhält, wird viele Jahre lang Freude haben an seinem SUV-Roller. In Asien ist er bereits seit 2020 auch als ADV125 unterwegs. Skalieren geht immer, wenn die Basis stimmt.**

**+** angesagtes SUV-Design, ausgereifte Großserientechnik, fairer Preis

**-** mäßiger Windschutz hinterm Beinschild, Connectivity nur mit Android-Betriebssystem

COMEBACK | Honda ST125 Dax



Minibike-Schwester kennt, ebenso sind Scheinwerfer, Rücklicht und Blinker mit moderner LED-Lichttechnik sowie ein LCD-Runddisplay im Cockpit an Bord.

Den luftgekühlten 124-Kubik-SOHC-Einzylindermotor teilt sich die Dax mit Grom und Monkey. Das Gerätchen liefert 9,4 PS Leistung und 10,8 Nm Drehmoment über eine Fliehkraftkupplung und ein somit halbautomatisches Vierganggetriebe aus. In der aktuellen Spritpreislage dürfte der Verbrauch der Dax besonders gut ankommen. 1,5 Liter gibt Honda an, was selbst beim lediglich 3,8 Liter fassenden Spritfässchen für eine ordentliche Reichweite sorgt.

Die neue „ST125 Dax“, die man bei Honda gleich als 2023-er-Modelljahrgang deklariert – was wohl auf einen späten Handelsstart in diesem Jahr schließen lässt –, soll es zunächst in zwei Farben geben: In Rot („Pearl Nebula Red“)

# DAS COMEBACK EINER LEGENDE

30 Jahre lang war sie ein Aushängeschild der Japaner in Europa, ehe ihre Ära 1999 abrupt endete. Jetzt kehrt die Honda Dax als 125-er zurück.

*Visitenkarte der Honda Dax: Ihr einteiliger Pressrahmen aus Stahl samt integriertem Tank.*

Über zwei Jahrzehnte lang war nichts mehr von ihr zu hören gewesen, hatte man eifrigen Nachahmern vor allem aus China das Feld komplett überlassen: Doch jetzt nimmt man bei Honda das

Heft wieder selbst in die Hand und bringt das legendäre Minibike Dax nach Europa zurück – und macht damit die Bande der Schrumpf-Leichtkrafträder im eigenen Stall, bestehend aus Monkey und MSX125 Grom, nun zur „Wilden Drei“.

Das fahrzeugtypische Alleinstellungsmerkmal der neuen „ST125 Dax“ – so die offizielle Modellbezeichnung – ist wie beim Urahn ein T-förmiger Rahmen aus gepresstem Stahlblech, der sich vom Lenkkopf bis unter die Sitzbank streckt. Diese Form, die mit viel Phantasie an einen langen

Körper mit kurzen Beinen erinnert – und damit an die klassische Silhouette eines Dachshundes oder landläufig Dackels –, gab dem Urmodell, der „ST50 Dax“, einst seinen Namen. Ansonsten haben die Honda-Ingenieure das klassische Setup vor allem mithilfe des bestehenden Baukastens weiterentwickelt. Die „ST125 Dax“ ist für Zwei-Personen-Betrieb gerüstet, das Fahrwerk mit einer 31-mm-Upside-Down-Gabel und zwei hinteren Stoßdämpfern konfiguriert, wie man es bereits aus den

und Grau („Pearl Cadet Grey“). Preislich dürfte das Bike auf Höhe ihrer Schwesterchen fahren und irgendwo um die 4.200 Euro zuzüglich Nebenkosten eintariert werden.

Stephan Krückel ■



Moderne LED-Technik in Retro-Optik.

**IMPRESSUM**  
Herausgeber: Honda Deutschland Niederlassung der Honda Motor Europe Ltd., Hanauer Landstraße 222-224, 60314 Frankfurt/Main, Telefon: 069 8309-0, Fax: 069 83 20 20, Internet: www.honda.de. Verantwortlich: Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, E-Mail: honda.presseabteilung@honda-eu.com  
Konzeption, Redaktion, Realisierung: Creativ Konzept Claudia Krämer, Bonn & Raynaud Media, Radolfzell. Druck: Werbung & Druck M. Kroeber GmbH, Linsengericht.  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers. Bildnachweise: Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Kraftstoffverbrauch Honda Automobile in l/100 km: kombiniert 10,0-3,6. CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: 228-82. Effizienzklasse: F-A+.  
Stromverbrauch Honda e in kWh/100 km: kombiniert 17,8-17,2.  
CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: kombiniert 0. Effizienzklasse: A+.