

PRESSESPIEGEL

HONDA
The Power of Dreams

So schreibt die Presse über Honda

Ausgabe 1 | April 2016



HONDA JAZZ:

Hamburger Morgenpost 15.01.2016 Beim Jazz ist mächtig Musik drin	2
Siegener Zeitung 09.03.2016 Kleiner Japaner erfüllt große Erwartungen	2
Welt am Sonntag 27.03.2016 Wie ein Motorboot mit Kinossesseln	3
Auto Bild 04-2016 Ohne Downsizing – geht auch!	3
KÜS online 20.01.2016 Honda Jazz	4
Bergedorfer Zeitung Autojournal 2016 Kleiner Japaner kommt ganz groß raus	4
Schwarzwälder Bote 26.02.2016 Netter Streber	4
HONDA HR-V: Nordbayerischer Kurier 19.03.2016 Jetzt aber mal ganz praktisch	5
Osterholzer Anzeiger 17.02.2016 Ein geräumiger Kompakt-SUV der besonderen Art	5
HONDA NSX: Auto Bild 12-2016 Das wird 'ne geile Zeit!	6
Auto Zeitung 08-2016 Welcome back	7
HONDA CIVIC: Myillu 01-2016 Zurück in die Zukunft	8
HONDA CIVIC TOURER: Rhein-Neckar-Zeitung 16.01.2016 Hondas Raumtransporter	8
HONDA CIVIC TYPE R: T-online 16.02.2016 Honda Civic Type R – der Flügel-Stürmer	9
Auto Bild 04-2016 Ein Turbo alter Schule – gut so!	9
HONDA CR-V: General-Anzeiger Halberstadt 31.01.2016 Viel Platz und kräftiger Motor	9
newcarz online 19.01.2016 Honda CR-V: Das gutmütige Alltags-SUV	10

AUTO NEWS | HONDA JAZZ



Beim Jazz ist mächtig Musik drin

Hondas City-Flitzer belegt Spitzenplätze bei Kundenzufriedenheit und Crashtest

Seite 2



FAHRBERICHT | HONDA NSX



Welcome back

Seite 7 Der Honda NSX kehrt zurück: Wie vor 25 Jahren wirbelt er das Segment durcheinander

HONDA
The Power of Dreams

HONDA CLARITY FUEL CELL:

Automobil Produktion 16.03.2016 Honda startet Verkauf des Clarity Fuel Cell	16
HONDA CIVIC 2017: auto motor und sport 06-2016 Honda Civic: die zehnte Generation	16
GARTENSAISON 2016: Motorist 01-2016 Neue Akku-Produktlinie	16
AIRCRAFT – HONDA HA-420: Die Rheinpfalz 27.02.2016 Soichiro Hondas Traum vom Fliegen	16
KURZMELDUNGEN: Wochenspiegel Honda Civic Fünftürer als Prototyp in Genf Honda NSX in der Fertigung	16



HONDA AFRICA TWIN:

MOTORRAD 03-2016 In der Ruhe liegt die Kraft	11-13
HONDA RC213V-S: FASTBIKE 04-2016 Gönn dir was!	14-15



IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT

Jetzt gilt's. Das erste Testmotorrad steht für den Top-Test bereit

Seite 11-13



STUDIE | HONDA CIVIC 2017



Honda Civic: die zehnte Generation

Seite 16



15.01.2016

AUTO NEWS | HONDA JAZZ

Beim Jazz ist mächtig Musik drin



Stattliches Fassungsvermögen für einen Kleinwagen: Das Kofferraum-Volumen beträgt 354-1314 Liter.

Hondas City-Flitzer belegt Spitzenplätze bei Kundenzufriedenheit und Crashtest

Von Michael Neher

Ausgereift. In der dritten Generation hat sich der Honda Jazz vom praktischen Stadtfloh zum coolen City-Car entwickelt. Das scheint nicht nur bei Kunden, sondern auch bei Experten anzukommen.

Denn beim unabhängigen Euro-NCAP-Crashtest hagelte es Sterne und beim aktuellen J.D. Power-Report 2015 kam der smarte japanische Kleinwagen gleich ganz oben aufs Treppchen. So konnte der Jazz jetzt bei der größten deutschen Langzeit-Zufriedenheitsstudie VDS (Vehicle Dependability Study) das beste Ergebnis einfahren. Von insgesamt 73 bewerteten Fahrzeugen schnitt der Honda-Knirps in der erstmals ausgewerteten Kategorie „Probleme pro 100 verkaufte Autos“ am besten ab und belegte den ersten Platz.

Die dritte Generation des Honda Jazz steht auf einer neuen Plattform, hat ein frisches Chassis und ein verbessertes Fahrwerk.

Topwerte konnte der Jazz auch beim Euro-NCAP-Crashtest erzielen. Mit fünf Sternen heimste der City-Flitzer Ende des letzten Jahres die Höchstwertung ein.

Untersucht wurden der Insassenschutz, die Kinder- und Fußgängersicherheit sowie die Verfügbarkeit von Fahrerassistenz-Systemen. Der Jazz hat unter anderem City-Notbremsassistent (Serie) sowie Kollisionswarner, Verkehrszeichen-Erkennung und einen intelligenten Geschwindigkeitsregler (optional) mit an Bord.

Auch in Sachen Raumkomfort kann der Honda-Zwerg punkten. Waren schon die Vorgänger kleine Raumriesen, setzt der nun aktuelle Jazz noch einen obendrauf und bietet jetzt noch mehr Platz. In der Länge hat er um knapp zehn, beim Radstand um drei Zentimeter zugelegt. Für hohe Variabilität sorgen darüber hinaus die Magic Seats mit vier verschiedenen Konfigurationsmodi.

Der Kofferraum schluckt 354, bei umgeklappter Rückbank, sogar bis zu 1314 Liter. Die Preise starten bei 15.990 Euro. ■

Siegener Zeitung 09.03.2016

AUTO UND VERKEHR | HONDA JAZZ



Kleiner Japaner erfüllt große Erwartungen

Die SZ fuhr den Honda Jazz 1.3-i-VTEC / Riesiges Raumangebot und ausgeklügelte Variabilität / Sparsam, aber auch nicht billig

Der erste Eindruck: Erweckte der unbestritten erfolgreiche Vorgänger optisch eher den etwas blassen Eindruck des biederen Pragmatikers, kommt Generation 3.0 fast schon „spacig“ daher, zwar nicht ganz so futuristisch wie der größere Bruder Civic, aber doch angenehm frischer. Die klassische Silhouette wurde zwar auch beim neuen Modell beibehalten, aber mit der betont sportlichen Frontpartie samt der markanten X-Form von Stoßfänger und Kühlergrill, den seitlichen Sicken und den kraftvollen Linien sowie dem auffallenden Heck mit Dachspoiler, fast vertikaler Heckscheibe und den kantigen Rückleuchten setzt der Jazz optische Akzente und wirkt mit der sogenannten Monoform tatsächlich wie aus einem Guss.

Und erwachsener ist er auch noch geworden, er baut nämlich auf der neuen globalen Plattform von Honda auf, bleibt jetzt nur haarscharf unter der Vier-Meter-Grenze (95 Millimeter mehr) und legt auch beim Radstand um 30 Millimeter zu. Dadurch wirkt der kleine Japaner nicht nur deutlich gestreckter und sportlicher, die Millimeter-Arbeit der Ingenieure macht sie vor allem im Innenraum bezahlt.

mehr Beinfreiheit als im Vorgänger ein geradezu fürstliches Platzangebot für Schulter, Kopf und Knie, das hat schon was von Limousinen-Niveau.

Möglich macht's auch die clevere, asymmetrisch teilbare (60:40) Rücksitzbank, nicht ohne Grund „Magic Seats“ genannt, mit insgesamt vier Umbau-Modi: Erstens klappen die Rücksitze nach vorn (die Sitzfläche sinkt ab, es entsteht ein flacher Ladeboden und das Gepäckraumvolumen wächst von stattlichen 354 auf bis zu 1314 Liter), zweitens klappt die Rück-

Ein freches Design, eine zeitgemäße Technik und vor allem viel Platz: Der Honda Jazz ist wie sein Vorgänger wirklich mehr als „nur“ ein praktischer Kleinwagen.

sitzbank wie ein Kinositz nach oben (höhere Gegenstände lassen sie problemlos stehend transportieren), drittens passen bei umgeklapptem Beifahrersitz bis zu 2,50 Meter lange Gepäckstücke in den kleinen Japaner), und viertens lassen sich auch die Vordersitzlehnen umlegen, wodurch im Fond eine couchähnliche Sitzfläche mit großzügigem Platz zum Entspannen lockt. Punkte sammelt der Jazz zudem mit der steil abfallenden, über einen Meter breiten Heckklappe, die in Kombination mit der niedrigen Ladekante das Be- und Entladen erleichtert, für das endlich benutzerfreundlich gestaltete Cockpit mit zentralem Sieben-Zoll-Bildschirm (alle Schalter und Anzeigen liegen gut im Blick) und das unaufdringlich gestaltete Interieur, wenngleich bei den verwendeten Materialien und deren Verarbeitung noch etwas geht. Das gilt auch für den einzigen Antrieb, einen nicht aufgeladenen 1,3-Liter-VTECMotor, der die bisherigen 1,2-

und 1,4-Liter-Triebwerke ersetzt. Der Sauger dreht zwar locker hoch und hängt ganz gut am Gas, so dass der kleine Jazz munter und fidel mit stets ausreichendem Durchzug im angestammten Großstadt-Revier unterwegs ist, bei Überlandfahrten wirkt der konsequent auf Effizienz getrimmte Motor im Zusammenspiel mit dem automatisierten Getriebe zuweilen aber doch etwas überfordert, auch wenn es der Jazz auf der Autobahn bis auf Tempo 190 schafft. Der Motor giert stets nach hohen Drehzahlen, das maximale Drehmoment steht erst bei 5000 Touren zur Verfügung, dann verrichtet das hochdrehende Aggregat mit einem unüberhörbaren Sound seine Arbeit. Dafür gibt es beim Stopp an der Tankstelle keinen Grund zur Klage, 5,81 Liter sind im Winterbetrieb für das kleine Raumwunder ein sehr guter Wert.

Eher unauffällig gibt sich das von den Ingenieuren für Europa neu entwickelte, etwas agiler abgestimmte Fahrwerk, dank u.a. dickerer Stabilisatoren und neuen Dämpfern fährt sich der kompakte Japaner ganz entspannt und lässt sich auch auf lädierten Landstraßen so leicht nicht erschüttern – er fährt sich eben so, wie man es von einem Jazz erwartet, ohne übertriebene sportliche Ambitionen an den Tag zu legen, dafür sind dann doch die Karosseriebewegungen zu spürbar, zudem regelt das ESP ganz wie gewünscht im Fall der Fälle frühzeitig und zuverlässig ab. ■

FAZIT

Der neue Jazz ist zum Glück ganz der Alte geblieben – im besten Sinne: mit einem mehr als großzügigen Raumangebot und einer beispielhaften Variabilität, verbessert durch ein wirklich frisches Design, einen sparsamen Motor und moderne Assistenzsysteme. Er ist ein überaus praktischer Wegbegleiter im automobilen Alltag, aber leider auch kein Sonderangebot. Bei der Preisgestaltung zeigt Honda durchaus Selbstbewusstsein, wenngleich der Hersteller dies mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung wieder wett macht.

Von Joachim Völkel

Jazz, das klingt so richtig nach Musik, nach swingendem Südstaaten-Sound, nach Swing und Groove, nach New Orleans und Dixieland. Aber da war doch noch etwas: Richtig, Jazz heißt bei uns auch jenes kleine automobile Raumwunder aus Japan, das weltweit in den vergangenen 15 Jahren in zwei Generationen über 5,5 Millionen mal vom Band gelaufen ist – der Kleinwagen „Jazz“ ist eines der wichtigsten Modelle im Honda-Portfolio.

Die wirklich gelungene Mischung aus praktischem Kleinwagen und vielseitigem Van gehört seit Jahren zu den ungewöhnlichsten Angeboten in der hart umkämpften Kleinwagenklasse, seit September ist die mittlerweile dritte Baureihe am Start: Wie ihre überaus erfolgreichen Vorgänger will sie wieder neue Maßstäbe im beliebten B-Segment setzen: mit noch mehr Platz, noch höherer Variabilität und zudem innovativer Technologie. Ob der neue Jazz wirklich das Zeug hat, an alte Erfolge anzuknüpfen, war der SZ eine Testfahrt wert.

Man kann es an zwei kleinen Fenstern festmachen: Dieses Auto wäre gern ein Van. Die Rede ist von den beiden dreieckigen Scheiben rechts und links über den Außenspiegeln. Da blickt zwar niemand hindurch, und man kann sie auch nicht öffnen, aber der Opel Zafira hat sie, die Picasso-Modelle von Citroën und der BMW 2er Gran Tourer haben sie, ebenso der Kia Carens und der VW Sharan - und das sind allesamt Vans.

Der Honda Jazz war auch mal kastenförmiger, doch die aktuelle Ausgabe hat an Ecken und Kanten verloren. Wie ein rundgeschliffener Keil steht er in



Stefan Weißenborn
kratzte mit dem Honda Jazz an der 200-Stundenkilometer-Marke.

Fotos: Jakob Hoff



Macht sich größer, als er ist:
Der Honda Jazz ist ab 15.990 Euro zu haben.

der Tiefgarage. Seine Gürtellinie steigt steil an, fast wirkt es, als liege der Fond eine Etage höher. Knapp vier Meter misst der Japaner; er ist damit so lang wie ein Polo und fällt in die Kategorie Kleinwagen.

Und er greift in die Trickkiste, aus der sich sonst die Vans bedienen. Oft setzt bei den Raumwundern die Frontscheibe sehr weit vorn an, das schafft Platz im Innenraum. Auch beim Jazz wurde die Scheibe von den Konstrukteuren in Richtung Motor gezogen. Weil die Außenspiegel nicht mit nach vorn rücken können, entstehen die kleinen, dreieckigen Luken.

Nimmt man im Jazz hinterm Steuer Platz, fällt zunächst nichts ins Auge, was eklatant anders wäre als in anderen Kleinwagen. Insgesamt wirkt die Gestaltung des Cockpits (2) stimmig und recht wertig, was in dieser Wagenklasse nicht selbstverständlich ist und vor allem an der nahtlosen Integration des zentralen Sieben-Zoll-Touchscreens liegt, die sich Honda mit 600 Euro extra bezahlen lässt. Die Sitze sind dünn gepolstert und die Lehnen relativ kurz.

Das Raumangebot vorn ist gut, aber nicht außergewöhnlich, die Kopffreiheit nie bedroht. Mit dem Druck auf den Startknopf springt der Vierzylinder an. Oder ist er doch nicht an? Man hört ihn jedenfalls kaum. Beim Anfahren ändert sich die Akustik schnell. Der einzig verfügbare Motor (1) ist ein schlichter 1,3-Liter, kein Turbo, kein Kompressor. Die am Heimatmarkt verfügbare Hybridvariante wird in Europa nicht angeboten. Der Benziner dreht relativ hoch, um in Fahrt zu kommen, leicht zeitversetzt wird die Motorkraft in Beschleunigung umgesetzt. Ein bisschen wie in einem Motorboot fühlt sich das an, das Wasser verdrängen muss, bevor es gleiten kann. Der Effekt liegt am CVT-Getriebe, das viele Fahrer als gewöhnungsbedürftig empfinden. Wer die 102 PS stärker zur Geltung bringen möchte, sollte zum 1300 Euro günstigeren Handschalter mit sechs Gängen greifen. Innerorts steigt der vom Hersteller angegebene Normverbrauch leicht von 4,9 Liter auf 5,1 Liter an. Am Ende der Testfahrt standen bei gemischter Fahrweise 6,9 Liter im Display, bei moderater Landstraßenfahrt lag der Spritbedarf bei 5,5 Litern.

Ohnehin zeigt der Wagen seine wahren Qualitäten auf der Landstraße. Das Fahrwerk ist top, die Federung bügelt Unebenheiten für so ein leichtes Auto (1,2 Tonnen) erstaunlich gut weg, der Jazz rollt gut ab. Die Lenkung ist nicht zu direkt, aber präzise, sie gibt dem Lenkenden Vertrauen ins Auto, könnte aber größere Rückstellkräfte vertragen, was sich bei kurvieriger Strecke bemerkbar macht. Mit seinen schmalen Reifen sollte man die Zentrifugalkräfte lieber nicht herausfordern. Bei mittelschweren Bremsmanövern zog der Testwagen leicht nach rechts.

Wenn man auf der Autobahn das Gaspedal durchdrückt, kratzt die Tachonadel im Jazz an der Tempomarkte 200, aber gut hört sich das nicht an (Höchstgeschwindigkeit laut Hersteller: 182 km/h). Der Motor

Wie ein Motorboot mit KINOSSELN

Der Honda Jazz ist ein Kleinwagen, der so tut, als wäre er ein Van. Um Platz zu gewinnen, greift er tief in die Trickkiste der Innenraumaufteilung



singt dann mit angestrenzter Stimme, im Fußraum wird es warm, und das liegt nicht an der Heizung. Dass ein Kleinwagen überhaupt in solche Bereiche vordringt, darf aber ruhig hervorgehoben werden, zumal für den Honda Jazz noch Anfang der 2000er-Jahre bei 150 Sachen Schluss war.

Wem auch ein dynamisches Äußeres etwas wert ist, der kann für 1590 Euro Aufschlag auf den Basispreis von 15.990 Euro ein Sportpaket ordern - mit Front- und seitlichen Stoßfängerverkleidungen, schwarz glänzendem Heckdiffusor und Dachspoiler in Wagenfarbe. Interessanter dürfte die Sicherheits- und Komfortausstattung sein: Ein City-Notbremsassistent, ein Tempomat und ein Regensensor sind serienmäßig dabei, gegen Aufpreis gibt es einen Spurhalteassistenten, einen Kollisionswarner, einen Fernlichtassistenten oder einen „intelligenten“ Tempomat, der sich selbstständig ans Tempolimit hält. Für Eltern womöglich ein konfliktlinderndes Gimmick: eine Kindersicherung, die Türverriegelung und Fenster getrennt ansteuert.

Mit dem höheren Tempo ist der Kleinwagen auch robuster geworden. Beim Euro-NCAP-Crashtest hat der Jazz fünf von fünf Punkten eingefahren. Zudem bemüht er sich, zumindest seine vorderen Türen schwer ins Schloss fallen zu lassen. Den Hintertüren gelingt das nicht so ganz, aber immerhin müssen die Fondpassagiere nicht über die zurückgeklappten Lehnen der Vordersitze klettern - auch das ist keine Selbstverständlichkeit in einem Kleinwagen.

Auch beim Platz kann der kleine Honda mit dem eigenwillig geformten Heck (3) punkten. Das reguläre Kofferraumvolumen ist mit 354 Litern 60 Liter größer als beim gleich langen VW Polo. Gegenüber kleinen Vans wie dem Citroën C3 Picasso, dem Opel Meriva oder dem Ford B-Max muss er sich zwar knapp geschlagen geben, bei versenkten Rücksitzen und dachhoher Beladung fasst der Jazz aber immerhin 1314 Liter. Sein größter Trumpf ist, dass sich die hinteren Sitze hochklappen lassen wie Kinossessel. So kann man bis zu 1,30 Meter hohe Gegenstände verstauen, für die man sonst einen Hochdachkombi à la VW Caddy brauchte. Das hat sonst keiner zu bieten, und den Raum dafür schafft ein weiterer Trick, der selbst bei klassischen Vans noch nicht angewendet wurde: Die Konstrukteure haben den Tank unter die Vordersitze wandern lassen.

Auto Bild 04-2016

SPEZIAL | UNSERE LIEBLINGSVIERZYLINDER – HONDA JAZZ

HONDA JAZZ 1.3i-VTEC

Relativ hohe Verdichtung von 13:1
Variable Steuerzeiten
Innere Reibung reduziert



DIE VERBRAUCHS-AMPEL



Honda Jazz 1.3 i-VTEC

Motor Vierzylinder, vorn quer
Hubraum 1318 cm³ · Leistung 75 kW (102 PS) bei 6000/min · max. Drehmoment 123 Nm bei 5000/min · Spitze 190 km/h
Antrieb Vorderrad/Sechsgang manuell
Grundpreis 15.990 Euro · EU-Mix 5,0 l/100 km · Messwerte: 0-50/100/130/160 km/h 3,5/11,2/18,6/31,4 s
60-100/80-120 km/h 12,0/14,7 s (4./5. Gang)/16,3/22,7 s (5./6. Gang)
Leergewicht 1104 kg



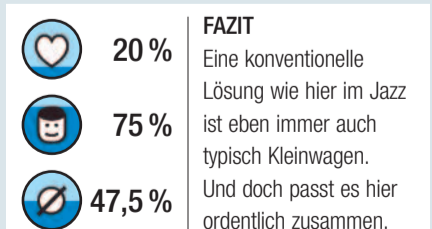
Ohne Downsizing – geht auch!

Unauffällig, dafür günstig. Im Jazz werkelt ein typischer Kleinwagen-Vierer

DAS WILL ER: Der 1.3er im Honda-Kleinwagen soll kaum etwas kosten, auch im Innenstadtgewusel möglichst wenig verbrauchen, nicht anfällig sein, schludrige Wartung vertragen – eben ein typisches Kleinwagen-Motörchen abgeben. Entsprechend fallen Aufladung, Direkteinspritzung oder andere komplexe Technikdetails aus. Egal, in einem Stadtflietzer reichen konventionell erzeugte 102 PS locker.

DAS KANN ER: Sehr emsig zerrt der VTEC den Jazz voran, nur unter Last und bei hohen Drehzahlen (dann aber richtig!) erhebt er sein Stimmchen. Lässt man ihn schnurren, hält er sich beim Trinken zurück – über sechs Liter nimmt er nur auf der Autobahn.
DAS MEINEN WIR: Schlicht, jedoch auf angenehme Art ehrlich und bei Verbrauch und Leistungsabgabe berechenbar. Die einfache Konstruktion bringt einen

ganz wichtigen Vorzug: So bleibt der Fahrzeugpreis niedrig, teure Technik muss nicht zwangsläufig an höherwertige Ausstattungslinien gekoppelt werden (s. Zylinderabschaltung beim VW Polo BlueGT).



FAZIT
Eine konventionelle Lösung wie hier im Jazz ist eben immer auch typisch Kleinwagen. Und doch passt es hier ordentlich zusammen.



KUS online | 20.01.2016

TESTTOUR | HONDA JAZZ

Honda Jazz

Text und Fotos: Jürgen C. Braun



Dieses Fahrzeug ist ein Auto, das für Flexibilität in jeder Hinsicht steht: Für eine Innenraumgestaltung, die sich den aktuellen Bedürfnissen des Fahrers anpasst, aber auch für seine sich ständig leicht verändernde Optik. Ein Fahrzeug, das nach innen und nach außen wächst und in der Tat höchst ungewöhnlich ist. Wir fuhren den neuen Honda Jazz. In seiner mittlerweile dritten Generation.

5,5 Millionen Mal haben sich die beiden bisherigen Generationen des Jazz weltweit verkauft. Wenn man an die Modifikation und Überarbeitung eines solch erfolgreichen Fahrzeuges herangeht, dann lässt man als Autobauer Vorsicht walten. Denn verprellen möchte man die Kunden ja nicht und seiner erfolgreichen Vorzüge berauben möchte man den Bestseller im eigenen „Stall“ erst recht nicht. Und doch hat Honda jetzt nicht nur beim Facelifting, sondern bei der Kreation einer ganz neuen, der mittlerweile dritten, Generation, kein Blech auf dem anderen gelassen. Zumindest gedanklich nicht.

Bei der Konzeption ging es darum, das beizubehalten, was bisher schon an diesem Erfolgsmodell der Japaner so auffällig war. Der Jazz sollte auch in der komplett neuen Version das Optimum aus seinen Möglichkeiten herausholen. Denn trotz seiner äußerst kompakten Abmessungen bietet der Kleinwagen den Insassen ein vorzügliches Platzangebot. Dieses zeichnet sich vor allem durch variable Lademöglichkeiten in Verbindung mit einem stimmigen Preis-/Leistungsverhältnis aus.

Der aktuellen Honda-Designlinie folgt daher auch die dritte Jazz-Generation. Das Schlagwort von der „Monoform“ dominiert rund um den Neuen. Das Wort soll ausdrücken, dass der Jazz quasi wie „aus einem Guss“ gebaut wirkt. Aber Design-Vorgaben und das, was letztendlich dabei herauskommt, sind immer Geschmackssache. Doch die Räder er-

wecken einen kleinen und der Fahrzeugkörper einen großen Eindruck, weil der Honda Jazz erheblich gewachsen ist: 95 Millimeter sind es in der Länge; wovon allerdings 40 Millimeter auf den vorderen Stoßfänger entfallen. Doch Passagiere in der zweiten Reihe haben jetzt erheblich mehr Beinfreiheit als das vorher der Fall war. Dazu kommt eine Variabilität in der Gestaltung, die man sonst nicht findet.

Zwar ist das Kofferraumvolumen nur um 17 Liter auf 354 Liter angewachsen, doch der neue Jazz kann einiges „verputzen“ in seinem Bauch. Vier verschiedene Lade-Modi machen aus dem Kompakt-Fahrzeug eine mobile „Überraschungstüte“. So klappen etwa im „Utility-Modus“ die hinteren Sitze nach vorne.

Dadurch sinkt die Sitzfläche ab und heraus kommt ein flacher Ladeboden. Somit erhöht sich das Ladevolumen auf 1.314 Liter. Beim zweiten Fall, dem „Tall-Modus“ klappt die hintere Bank quasi wie im Theater senkrecht nach oben. Durch diesen kleinen Trick passen dann auch höhere Gegenstände auf den Fahrzeugboden. Bei umgeklapptem Beifahrersitz schließlich kann man im „Long-Modus“ lange Gegenstände vom Einkaufstrip in den Baumarkt nach Hause bringen. Zudem gibt es noch den „Refresh-Modus“: In diesem Falle klappt die Vordersitzlehne in ihrer Gänze um und zaubert im Fond eine Art Liegefläche hervor. Das ist nicht nur ziemlich beeindruckend, man muss auch nicht unbedingt Design oder Architektur studiert

haben, um den neuen Jazz mit ein paar Handgriffen auf den jeweils gewünschten Modus anzupassen.

Zur Motorisierung: Der 102 PS starke 1,3-Liter-VTEC-Benziner ersetzt den alten 1,2-Liter-Motor. Dessen 123 Newtonmeter liegen allerdings erst bei 5.000 Umdrehungen an, so dass ordentlich Drehzahl erforderlich ist, um mit dem Jazz ordentlich „Musike“ zu machen, sprich auf Tempo zu kommen. Die Schaltwege unseres manuellen Sechsgang-Getriebes sind kurz, beim Gangwechsel hakelt nichts. Das wurde gegenüber dem Vorgängermodell erheblich verbessert. Optional gibt es auch ein CVT-Getriebe.

In der von uns gefahrenen Basis-Version beginnt die Preisliste bei 15.990 Euro.

Bergedotfer Zeitung Autojournal 2016

VORGESTELLT | HONDA JAZZ

Kleiner Japaner kommt ganz groß raus

TECHNISCHE DATEN
Honda Jazz 1.3 i-VTEC

Motor:
4-Zylinder-Ottomotor, Hubraum 1.318 ccm, 75 kW/102 PS, max. Drehmoment 123 Nm bei 5.000 Umdrehungen/min.
Fahrleistungen:
Spitze 190 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h in 11,2 Sekunden.
Verbrauch:
Innerorts 6,1 l, außerorts 4,3 l, gesamt 5,0 l, CO₂-Emissionen 116 g/km.
Abmessungen:
L/B/H 3,99 m/1,69 m/1,53 m, Leergewicht 1.138 kg, Kofferraum: 354-1.314 l
Preis:
Ab 15.990 Euro



Ganz groß kommt der kleine Honda Jazz raus. Schon das Design mit der sportlicheren Frontpartie und den kraftvollen Linien ist auffällig. Das van-artige der zweiten Generation wurde zugunsten einer flacheren und gestreckten Linienführung aufgegeben. Im Inneren unterstreichen hochwertige Materialien und eine durchdachte Innenraumgestaltung ein neues Anspruchsdenken. Hier kommt jetzt auch ein Sieben-Zoll-Touchscreen zum Einsatz.

streckten Linienführung aufgegeben. Im Inneren unterstreichen hochwertige Materialien und eine durchdachte Innenraumgestaltung ein neues Anspruchsdenken. Hier kommt jetzt auch ein Sieben-Zoll-Touchscreen zum Einsatz.

Überragend sind jedoch die Platzverhältnisse im Jazz. In der Außenlänge um 95 mm auf jetzt fast vier Meter gewachsen, verfügt Hondas Raumriese über einen um 30 mm verlängerten Radstand und bietet damit große Bein-, Schulter und Kopffreiheit. Der flachere und unter den Vordersitzen platzierte Kraftstofftank schafft Raum unter den Rücksitzen für die innovativen „Magic Seats“.

Als Kofferraumvolumen bietet der Jazz 354 bis maximal 1.314 Liter an. Sagenhaft für einen Kleinwagen, der in seiner Klasse nicht zu toppen ist.

Schwarzwälder Bote 26.02.2016

AUTOTEST | HONDA JAZZ

Netter Streber

Unterwegs im Honda Jazz 1.3 i-VTEC

Das Angebot bei den Kleinstwagen ist vielfältig wie nie zuvor. Von niedlich bis sportlich, von retro bis futuristisch reicht es. Wer objektiv den besten sucht, ist mit dem sympathischen Streber Honda Jazz nah dran.

Von Frank Börnard

Er wurde Klassenbester in Sachen Sicherheit, macht seine Besitzer laut J.D. Power Report 2015 am glücklichsten – und ist so vielseitig wie ein Schweizer Taschenmesser. Schon immer war der Jazz eine echte Empfehlung. Die aktuelle Generation ist 95 Millimeter länger als der Vorgänger und hat 30 Millimeter mehr Radstand. Das sorgt für ein nochmals besseres Platz-



Deutlich aufgeräumter und auf den ersten Blick hochwertiger ist das Cockpit des aktuellen Jazz.



angebot. Es war bisher bereits mehr als großzügig. Nicht zuletzt dank vorbildlicher Variabilität: Die Polster der hinteren Sitzbank lassen sich mit einem Griff nach oben klappen – damit finden hohe Kisten und Kästen einen sicheren Platz im Fond. Natürlich sind die Sitze aber auch geteilt versenkbar. Dann gehen Möbelpakete problemlos durch die große Heckklappe in den Fünftürer. 1314 Liter Kofferraum beschreiben nur unvollkommen, wie vielseitig der knallorangene Testwagen tatsächlich ist. Muss man erwähnen, dass er das beste Raumangebot seiner Klasse bietet?

Es war schon bei den Vorgängern schwer, echte Kritikpunkte zu finden. Und die wenigen hat Honda jetzt weitgehend ausgemerzt. Präzisere Lenkung, sportlicheres Fahrverhalten – aber gleichzeitig wurden Federungs- und Geräuschkomfort spür- und hörbar verbessert.

Brauchten Jazz-Neulinge früher etwas Eingewöhnung ins ebenso futuristische wie verschachtelte Cockpit, ist es nun viel übersichtlicher und leichter

Die Passagiere haben mehr Knieerraum, fürs Gepäck gibt es ebenfalls 74 Liter mehr. Damit ist das Raumwunder jetzt noch praktischer als zuvor.



Im Alltag einfach genial: Sitzfläche hochklappen für hohe Kartons, nach unten schwenken für bis zu 2,48 Meter lange Bretter und viele Funktionen mehr.

bedienbar. Die vorbildliche Funktionalität blieb dabei voll erhalten. Prima ist das im Testwagen verbaute Sieben-Zoll-Navigationssystem (600 Euro Aufpreis) mit integrierter Rückfahrkamera. Die ist nützlich, obwohl der Jazz auch so zu den recht übersichtlichen Kleinwagen gehört.

Ein Makel des Musterknaben fiel uns auf. Der Motor wirkt nicht sehr kräftig und dreht hoch. Seine 102 PS entwickelt er erst bei 6000 Umdrehungen pro Minute, das höchste Drehmoment liegt auch erst bei 5000 Umdrehungen an. Das Getriebe ist außerdem kurz übersetzt. Auch wenn die Fahrleistungen gut sind, stören die hohen Drehzahlen auf Dauer. Schaut man genauer hin, sind Materialauswahl und Verarbeitung an den weniger sichtbaren Stellen teilweise nicht dem Kaufpreis angemessen.

Allerdings ist der Jazz insgesamt ein faires Angebot. Schon die Basisausstattung »Trend« überzeugt mit Klimaanlage, Sitzheizung, Tempomat, Freisprecheinrichtung, Fünf-Zoll-LCD-Audiodisplay und 180-

AUF EINEN BLICK

KAROSSERIE Länge x Breite x Höhe: 3995 x 1694 x 1550 mm Radstand: 2530 mm Kofferraumvolumen: 354 – 1314 Liter Leergewicht: 1066 kg	FAHRLEISTUNGEN Spitze: 190 km/h 0 – 100 km/h: 11,2 sec.
MOTOR Vierzylinder-Benziner Hubraum: 1318 ccm Leistung kW (PS): 75 (102) bei 6000 U/min max. Drehmoment (Nm): 123 bei 5000 U/min	VERBRAUCH Treibstoffart: Super kombiniert (NEFZ): 5,1 l/100km CO ₂ -Emission: 120 g / km Testverbrauch: 6,2 l / 100 km
KRAFTÜBERTRAGUNG Vorderradantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe	PREIS Honda Jazz Trend ab 15.990 Euro Testwagen: 19.350 Euro
PLUS UND MINUS + Sehr variabel + Viel Platz – Schlapper Motor	

Watt-Audiosystem. Serienmäßig ist beim Jazz ein City-Notbremsassistent zur Vermeidung von Unfällen bei niedrigen Geschwindigkeiten eingebaut – bei einer drohenden Kollision warnt er akustisch und optisch, notfalls brems er auch ab. Kein Wunder, dass Jazz-Fahrer und -Fahrerinnen so zufrieden mit ihrer Wahl sind.

Jetzt aber mal ganz praktisch

Honda HR-V: SUV ohne Allrad, Van ohne riesige Ausmaße und Vortrieb ohne Riesendurst – Topmodell Executive für 28.390 Euro

Honda macht es so ähnlich wie Saab früher. Sie erinnern sich an Saab? Schwedische Autos. Immer ein bisschen extravagant gezeichnet. Und mit einer höchst überschaubaren Modellvielfalt gesegnet. So macht Honda das auch. Eine Hand voll Modelle. Aber alle irgendwie Gesichter in der Masse dessen, was so an den Ampeln steht. Das gilt im besonderen Maß für den HR-V. Der war vor fast 20 Jahren so etwas wie der Gründer der SUV-Szene. Sah damals ziemlich cool aus. Der neue HR-V schaut auch ziemlich cool aus, ist eine ganze Ecke mutiger gezeichnet als der quadratisch-praktische Vorfahre. Schon dadurch teilt er die Betrachter in Fans. Und nicht so große Fans. Um das mal vorsichtig zu formulieren.

Um den Auftritt ein wenig in Richtung Gelände-kompetenz zu büsten, hat der HR-V zum Beispiel (aufpreispflichtige) Trittbretter, die hinter den vorderen Türen anfangen. Und Radläufe, die von matt-schwarzem Kunststoff geschützt werden. Die Bodenfreiheit ist natürlich auch ein bisschen höher als bei anderen Autos. Das war es dann aber auch schon bei dem recht sportlich gezeichneten Honda. Denn Allrad gibt es weder für Geld, noch für gute Worte. Auch das Motorenangebot ist übersichtlich: Ein Benziner (130 PS), ein Diesel (120 PS). Bekannt aus dem Civic.

Wer den Diesel wählt, der macht sicher nichts falsch. Denn der hat 300 Newtonmeter Drehmoment, was nicht so schlecht ist für einen 1,6-Liter. Und der bringt den knapp 1,4 Tonnen schweren Honda recht ordentlich auf Trab. Was an Fahren in einem Geländewagen erinnert, ist die etwas erhöhte Sitzposition und die Kurvenneigung, die sich der HR-V gönnt. Und die rustikale Aussprache des Diesels, der immer knurrend präsent ist, bis er irgendwann auf der Autobahn von den Windgeräuschen geschluckt wird. Das, was der Honda aber nicht schluckt, tröstet über die Knurrigkeit locker hinweg: der Verbrauch ist fein.



Der Honda HR-V lässt dich auf keinen Fall im Wald stehen, wenn du mal ein bisschen mehr mitnehmen musst. Da geht einiges rein. Und genügsam ist er obendrein.



Die Heizung wird über einen Touchscreen geregelt.



Geländewagen? Naja. Van? Auch nicht. Markant? Auf jeden Fall!



Zurückhaltend, aber chic: der Innenraum des HR-V.

5,1 statt 4,1 Liter aus dem europäisch-japanischen Verbrauchsmärchen nuckelte er auf der Testrunde aus dem unter den Vordersitzen versteckten Diesel-Reservoir. Mehr als sechs Liter stand nicht auf der Verbrauchsanzeige. Zumindest nicht lange. Selbst bei vielen Stadtfahrten. Selbst wenn du mal das Gaspedal aufs Blech nagelst, um mit 192 Sachen über die Bahn zu heizen.

So auffällig der Honda außen ist, so dezent ist er innen. Nichts lenkt dich vom Wesentlichen ab: vom Fahren. Du gewöhnst dich schnell an die Bedienung. Und an die zuvorkommende Art, mit der der Honda an dich denkt. Zum Beispiel bei der Klimatisierung. Denn wenn der Motor genug Wärme produziert – was etwas lange dauert –, dann werden gleich die Füße von der Klimautomatik angesteuert.

Aufgeholt haben die Japaner beim Infotainment. War bis vor kurzem alles ein bisschen verspielt, erinnert der Bildschirm im Kachel-Design ans Smartphone, das du in der Tasche hast. Genauso einfach lässt er sich bedienen. Und da ein Bildschirm nicht reicht, haben die Designer gleich den nächsten druntergesetzt: Heizung, Lüftung, Klima und Sitzheizung steuerst du auch über eine berührungsempfindliche Glasfläche. Geht sogar mit Handschuhen.

Richtig gut: Die Zauberei mit den Sitzen hinten. Du kannst die Sitzflächen hochklappen und hast Platz für sperrige Pakete oder fürs Kinderfahrrad, das ganz locker reingerollt werden kann. Oder du machst die Magic Seats platt und hast dann bis zu 1500 Liter Laderaum zur Verfügung. Was sich gleich verdammt nach Van anfühlt. Ohne dass man es dem Honda außen ansehen würde. Ganz schön praktisch. ■

HONDA HR-V 1.6 i-DTEC

Motor:	4-Zyl.-Diesel, 1597 ccm, 120 PS
Max. Drehmoment:	300 Nm/2000 U.
L/B/H:	4,29/1,77/1,60 m
Ladevolumen:	393 – 1533 l
Gewicht (leer/zul.):	1395/1870 kg
Höchstgeschwindigkeit:	192 km/h
0–100 km/h:	10,5 Sekunden
CO ₂ (Werk/Test):	108/134 g/km
Verbrauch (Werk/Test):	4,1/5,1 l Diesel
Testwagenpreis:	28.390 Euro

- + Design und Platz, Motor und Verbrauch, Sitze und Infotainment
- Sicht nach schräg vorn, Fahrwerk eine Spur zu weich

Text und Fotos: Eric Waha

Ein geräumiger Kompakt-SUV der besonderen Art

Der Honda HR-V ist innen nicht nur angenehm geräumig, er besticht auch durch sparsame Motoren

Hochbeinige Fahrzeuge im pfiffigen Freizeit-Look sind weiter stark gefragt. Das hat auch Honda erkannt und lässt mit dem HR-V eine interessante Alternative zu den Händlern rollen.

Den gibt's in den Ausstattungen „Comfort“, „Elegance“ und „Exklusive“ ab 19.990 Euro als Benziner. 24.190 Euro kostet dieser gut bestückte Test-Diesel als „Elegance“. Dort sind unter anderem Aluräder, Spurhalteassistent, Magic Seats, Honda CONNECT (7-Zoll-Touchscreen Infotainmentsystem mit CD-Spieler, Internet-Browser und Internet-Radio, aha App), Regensensor, radarbasierter Tempolimiter, Einparkhilfe vorn/hinten, Klimautomatik oder feine Klavierlack-Dekore mit an Bord.

Multimedia topfit

Zeitgemäß spielt Honda beim Thema Multimedia mit. Der große Touchscreen-Monitor navigiert zielsicher durch den Verkehr, über eine MirrorLink-Funktion werden Smartphones leicht ins System integriert, übertragen ihre Inhalte auf das bordeigene Display. Das internetfähige Honda CONNECT hält zahlreiche vorinstallierte Apps bereit – für den Zugang zu sozialen Netzwerken oder Live-Streams von Musik, Podcasts, Hörbüchern. Auch beim Thema Sicherheit



Ein richtig pfiffiger Typ: Der Honda HR-V macht eine gute Figur.

hat der Japaner einiges zu bieten, so gehört z.B. das City-Notbremssystem mit zum Serienumfang. Auf Wunsch ebenfalls Spurhalte- und Fernlicht-Assistent oder Verkehrszeichenerkennung. Das Platzangebot für Passagiere vorne und im Fond sowie das Gepäck (470 – 1.533 Liter) beeindruckt im Vergleich zu anderen SUV seiner Klasse, das „Magic Seat“-Konzept ebenfalls. Damit lässt sich die zweigeteilte Rückbank im luftigen Fond hoch- oder flachklappen, die Sitzflächen klappen wie im Kino einfach hoch. Derart variabel vorbereitet, passen selbst sperrige Kinderwagen ins Passagierabteil, eine Ladelänge von 1,85 Metern (!) macht den Wagen fit für jeden Baumarkt-Besuch.

Als Diesel und Benziner

Angeboten werden nur zwei Motoren, beide zeichnen sich durch hohe Effizienz aus. Fangen wir mit dem Benziner an. Die Kraftübertragung vom neuen 1,5 Liter Vierzylinder-Direkteinspritzer erfolgt über ein hondatypisch exakt schaltbares Sechsganggetriebe. Optional gibt's ein stufenloses CVT-Getriebe mit Schalt paddeln am Lenkrad. Der 1.5 i-VTEC ist mit 130 PS und 155 Nm gut auf unsere Zeit vorbereitet: einerseits spurtstark (10,2 Sekunden von 0 auf 100) und ausreichend schnell auf Autobahnen (192 km/h), andererseits zurückhaltend beim Verbrauch. Im vergleichbaren Schnitt sind es laut Werk mit dem CVT-Getriebe 5,6 Liter (CO₂: 130 g/km).

Im Vergleich Schaltung und Automatik stellten wir schnell fest, dass eher sportlich eingestellte Fahrer mit der knackigen Schaltung besser bedient sind. Die Automatik dreht beim starken Beschleunigen schnell in hohe (laute) Drehzahlen hoch, bei ruhiger Fahrt arbeitet sie drehzahlschonend, geht im Vergleich zum Handschalter genügsamer mit Kraftstoff um. CVT (+ 1.300 Euro) gibt's nicht für den Basis-Benziner und den Diesel. Letzterer geht noch ein Stück kraftvoller zur Sache. Der durchzugstarke 1.6-Liter-Vierzylinder (120 PS, 300 Nm) verhilft dem Wagen mit energischen Untertönen zu ordentlichen Fahrleis-

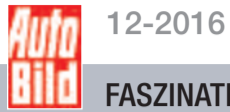
tungen. Egal ob in der Stadt-, bei schnellen Spurts aus gefährlichen Situationen oder auf Autobahnen – die Motorleistung überzeugt. Nach kurzem Zögern drückt die den 1,35 Tonnen schweren SUV schnell nach vorne. Von Null auf 100 dauert es zehn Sekunden, oben ist dann ebenfalls bei 192 km/h Schluss.

Unser 1.6 i-DTEC konsumiert laut Werk im Schnitt vergleichsweise 4,0 Liter Diesel (CO₂: 104 g/km), in diesem realen Alltagstest waren es am Ende 5,6 Liter (CO₂: 147 g/km). Ein guter Wert in dieser Klasse. Spaß machte immer wieder der Griff zum Schalthebel, knackig wechselt er durch die sechs Gänge. Die Lenkung ist rückmeldungstark, Kurvenstrecken können somit auch bei schneller Fahrt zum Vergnügen werden. ■

FAZIT

Alle Achtung, der Honda HR-V setzt Zeichen beim Platzangebot, ist sicher vorbereitet, fährt sich bestens, sparsam ist er ebenfalls. Damit lockt er in erster Linie Kunden aus dem Pkw-Lager, denn bis auf Optik und leicht erhöhte Bodenfreiheit ist „offroad“ für ihn ein Fremdwort.

Das gefiel besonders:	Verbesserungsbedürftig:
+ erstaunliches Platzangebot	– nur mit Frontantrieb zu haben
+ großes Kofferabteil	– kleine Türablagen
+ knackige Schaltung	
+ sparsamer-agiler Diesel	
+ „Magic-Seats“-Konzept	Text:
+ feine Mittelkonsole	Achim Stahn,
+ Geräuschdämmung	Foto:
+ interessante Preise	Paul Harme/interPress



12-2016

FASZINATION | HONDA NSX

DER HONDA NSX IST WIEDER DA

DAS WIRD 'NE GEILE ZEIT!

15 Jahre nach seinem Ende bringt Honda wieder einen NSX. Ohne Retrogedöns und mit abgefahrener Technik – ganz in der Tradition der ersten Generation

Text: Stefan Voswinkel, Fotos: H. Werb (7)

UM SPORTWAGENFANS die Tränen der Ergriffenheit in die Augen zu treiben, braucht es manchmal nur drei Buchstaben: NSX. Und ja, Sie liegen richtig: kein Ferrari, Lambo oder Porsche – sondern ein Honda.

Um das zu verstehen, müssen wir eine kleine Zeitreise antreten, in das Jahr 1989. Eine für die Japaner ziemlich geile Zeit. Autos wie das kleine Coupé CRX prägten eine ganze Generation, mit Ayrton Senna rockte Honda die Formel 1 – und der NSX zeigte der Konkurrenz, wie ein Sportwagen der Zukunft auszusehen hat. Vor allem technisch. Während Porsche noch mit luftgekühltem Sechszylinder und ohne Servo oder ABS durch die Welt knatterte und Ferrari Autos baute, die zwar scharf aussahen, aber wegen ihrer miserablen Qualität kaum den Weg vom Händler in die Sammlergarage schafften, brachte Honda die „New Sport Experience“ an den Start. Einen Sportwagen, so futuristisch gezeichnet, dass er einen Vergleich zu Ferrari nicht zu scheuen brauchte, federleicht dank



Alukarosserie – und mit der bekannt guten Qualität damaliger japanischer Großserienfahrzeuge. Einmalig in seiner Zeit. Irgendwann haben die Japaner dann diesen Drive verloren. Schickten den NSX nach 15 Jahren ohne Nachfolger in Rente, konzentrierten sich auf Allerweltsautos. Und nicht einmal das mit besonderem Erfolg, in Europa wurden Accord und Legend vom Markt genommen. Eine traurige Zeit.

Die soll nun ein Ende haben. Im April startet die Produktion der zweiten NSX-Generation. Schon von Beginn an war klar: Retro kommt nicht infrage. Der neue NSX sollte so modern sein,

Flache Nase, kurze Haube: Der erste NSX entspricht dem Sportwagen-Ideal der späten 90er.

Die wollen doch nur spielen: neuer und alter Honda NSX auf der Rennstrecke.

DER NSX-HYBRID-ANTRIEB

VIER MOTOREN MIT 581 PS

Honda bringt im 4,47 Meter kurzen NSX eine Menge Technik unter: einen V6-Mittelmotor mit 507 PS, an den ein Neungang-



Doppelkupplungsgetriebe sowie ein 48 PS starker Elektromotor gekoppelt sind. An der Vorderachse arbeiten zwei Elektromotoren mit jeweils 37 PS. Macht eine Systemleistung von 581 PS und 698 Newtonmetern. Für den sportlich orientierten Hybriden gibt Honda einen Verbrauch von 10,4 Liter je 100 Kilometer an.

wie es die erste Generation zu ihrer Zeit war. Und so entschied man sich für ein futuristisches Antriebskonzept. Gleich vier Motoren bringen den Sportwagen in Schwung: ein V6-Biturbo als Mittelmotor sowie drei Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse. Weniger, um aus dem NSX einen verkappten Öko zu machen, sondern um dem Sportwagen fahrdynamisch Vorteile zu sichern – unterm Strich leistet das Quartett 581 PS, wildert also in der Liga eines Porsche 911 Turbo S.

Und wie fährt sich das so? Um es kurz zu machen: spektakulär, atemberaubend, einmalig! Schon beim Start macht der Sechszylinder mit seinem heiseren Bellen klar: Dieser Honda will alles, nur nicht spielen. Ohne das kleinste Loch oder eine Verzögerung nimmt der Honda Fahrt auf, beamt sich in unter drei Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und posaunt derart rotzig mit seinen sechs Zylindern, dass die kleinen Härchen auf den Armen stramm stehen. Dass das Ganze nicht viel schneller geht als etwa in einem 911 Turbo? Egal, dafür bietet der Honda viel mehr Lametta.

Doch nicht nur die Beschleunigung ist nicht von dieser Welt, es ist das Fahrverhalten des Honda. Egal ob enge Kurve oder sauschnell gefahrene Abbiegung, der NSX klebt auf der Straße wie ein Kaugummi unter dem Schuh. Untersteuern? Keine Spur. Nervöses Heck? Nicht mal im Ansatz. Der mechanische Grip ist allzeit präsent, ein fetter Spoiler wie etwa bei einem 911 GT3 RS völlig unnötig.

Dazu kommt, dass der Fahrer diesen Sportwagen ganz anders bewegen kann als jeden anderen Konkurrenten. Man kann nämlich wegen des neutralen Fahrverhaltens extrem früh wieder aufs Gas, die beiden E-Motoren an der Vorderachse ziehen den NSX förmlich aus der Kurve, zementieren jedes noch so kleine Turboloch einfach zu. Honda verspricht, dass der neue NSX trotz 1,7 Tonnen Leergewicht schneller ist als alle Konkurrenten. Ein Honda als fahrdynamisches Vorbild in der Klasse bis 600 PS? Scheint glaubhaft. Oder um es auf Honda zu sagen: Wird 'ne geile Zeit!



Keramikbremsen im Format einer Familienpizza (oben). Der Drehknopf verändert Fahrwerk und Motorcharakteristik.



Honda NSX (NA2, ab 1997)

Motor V6, Mittelmotor
Hubraum 3179 cm³,
Leistung 206 kW (280 PS) bei 7300/min,
max. Drehmoment 298 Nm bei 5300/min,
Spitze 270 km/h,
0–100 km/h 5,9 s
Antrieb Hinterrad/
Sechsganggetriebe,
L/B/H 4425/1810/
1175 mm,
Leergewicht 1445 kg,
Verbrauch 12,0 l/S



Mut zur Lücke: Das Platzangebot geht wie die Verarbeitung in Ordnung.



Donnerkeil: extreme Mittelmotorproportionen – und ein klanggewaltiger Sechszylinder-Biturbo.

Honda NSX (neu)

Motor V6-Biturbo, Mittelmotor + drei E-Motoren,
Hubraum 3493 cm³,
Leistung 368 kW (507 PS) bei 6500/min,
Systemleistung 427 kW (581 PS),
Spitze 307 km/h,
0–100 km/h unter 3,0 s,
Antrieb Allradantrieb/
Neungang-DSG
L/B/H 4470/1940/
1215 mm,
Leergewicht 1725 kg,
Verbrauch 10,4 l



Henkelmann: Stilistisches Vorbild für das erste schnörkellose NSX Heck war der Ferrari F40.



Enge Kiste: Der Platz im NSX Nummer eins reicht gerade so für japanische Jockeys.



Der neue NSX transportiert die Idee der ersten Generation in die heutige Zeit.





Welcome back

Der Honda NSX kehrt zurück: Wie vor 25 Jahren wirbelt er das Segment durcheinander



Flaches Digital-Cockpit mit großem Display, Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Sauber verarbeitetes Interieur mit rotem Leder und Metalloberflächen, zentraler Fahrmodus-Schalter. Der NSX wird im Performance Manufacturing Center in Ohio/USA gefertigt.



Nicht unbequeme Sportsitze, die in Rot und Anthrazit gehalten sind. Breite Mittelkonsole.



Im Heck arbeitet ein doppelt aufgeladener V6-Benziner mit 3,5 Liter Hubraum, der von drei Elektromotoren unterstützt wird. Der NSX kann auch rein elektrisch fahren.

3493 cm³, V6-Zylinder, Biturbo, 3 E-Motoren, 427 kW/581 PS, 698 Nm *Werkangaben | 10,4 l S, 246 g CO₂/km¹ | 0-100 km/h unter 3 s, 307 km/h¹ | L/B/H: 4470/1940/1215 mm | Kofferraum: 125 l | 1725 kg | Preis: 180.000 Euro

Von **Thomas Geiger**

Auf diesen Tag hat Ted Klaus lange gewartet. Denn seit zehn Jahren arbeitet Honda an einem Nachfolger für den legendären NSX. Doch jetzt hat das Warten ein Ende: In ein paar Tagen gibt der Projektleiter endlich die Produktion für den Nachfolger frei. Noch im Frühjahr in Amerika und im Spätherbst dann auch bei uns meldet sich Honda mit dem NSX wieder auf der linken Spur zurück.

Dabei geht es Klaus weniger um die klassischen Eckdaten aus dem Autoquartett, selbst wenn der NSX mit 581 PS, 698 Nm, einem Sprintwert von unter drei Sekunden und über 300 km/h Spitze dort so manchen Stich machen würde. Nein, ein NSX trägt seinen Namen nur dann zu Recht, wenn er tatsächlich eine New Sportscar Experience, eine „neue Sportwagen-Erfahrung“ bietet, sagt der Entwicklungschef.

Damals, 1989, waren das vor allem die Fahrbarkeit und die Alltagstauglichkeit in Kombination mit den spektakulären Fahrleistungen. Heute ist es ein ebenso intensives wie intuitives Erlebnis, das den 180.000 Euro teuren NSX aus dem Feld seiner Konkurrenten in eine Liga beamt, in die es bislang nur Millionendinger wie der Porsche 918 oder der McLaren P1 geschafft haben: So spontan jedenfalls beschleunigt kaum ein anderer seiner Konkurrenten – und vor allem rasiert keiner so radikal um die Radien wie der Honda.

Ohne auch nur ein bisschen mit dem Heck zu wackeln oder über die Vorderräder davonzuschmieren, nimmt der NSX die Kurven enger, beißt sich fester in den Asphalt und schießt schon wieder davon, wenn andere noch auf den Kickdown warten.

Möglich macht das ein Antriebskonzept, das genauso kompliziert ist wie sein Name: „Super Handling All Wheel Drive“ nennt Klaus das Quartett aus einem doppelt aufgeladenen V6-Benziner im Heck, einem elektrischen Zusatzaggregat auf der Kurbelwelle und zwei E-Maschinen, die im Bug rotieren und individuell gesteuert jeweils ein Vorderrad antreiben. Das klingt kompliziert und ist ein Grund, weshalb das Comeback so lange gedauert hat. Aber nach jahrelanger Abstimmungs- und Entwicklungsarbeit wirkt der NSX nicht wie eine Kopfgeburt. Die vier Motoren arbeiten so reibungslos zusammen wie die Zahnräder eines Uhrwerks. Zwar hat Klaus alles dafür getan, dass sich der NSX nicht aufdrängt – weder mit dem schnörkellosen und gerade deshalb so spektakulären Design noch mit der überraschend geräumigen Kabine, dem ungewohnt flachen Digital-Cockpit und den extrem schlanken A-Säulen, an denen vorbei man viel früher den Scheitelpunkt der nächsten Kurve erkennen kann. Doch so weit sich das Auto tatsächlich zurücknimmt, so laut spielt sich der Sechszylinder in den Vordergrund.

Nicht umsonst hat das Technikteam zwei Soundpipes aus dem Motorraum im Heck in die Kabine verlegt, sodass sich der Schalldruck mit den vier am Drehregler auf der Mittelkonsole einstellbaren Fahrmodi deutlich verändert.

Während Fahrwerk und Lenkung im Track-Setup die Muskeln anspannen, das Doppelkupplungsgetriebe seine neun Gänge erst wechselt, wenn der Drehzahlmesser jenseits der 7000 Umdrehungen schon bedrohlich flackert und man im Umkreis von 100 Metern sein eigenes Wort nicht mehr versteht, gibt der NSX im Quiet-Mode am anderen Ende der Skala den Softie. Und wer einen halbwegs schlanken Fuß hat, der kann bis Tempo 100 sogar ein paar Kilometer elektrisch durch die Nachbarschaft rollen.

Der **RIVALE**



BMW i8
Hybridsportler mit 3-Zylinder-Benziner, 362 PS, 130.000 Euro

FAZIT

Fast 600 PS, über 300 km/h und ein Fahrgefühl, mit dem man sich selbst in der Spitze der Supersport-Liga gut aufgehoben fühlt – so muss ein Hybrid-Sportwagen sein. Vom NSX könnten sogar etablierte Sportwagen-Macher noch etwas lernen.

1,0

1 = sehr gut; 2 = gut; 3 = befriedigend; 4 = ausreichend; 5 = mangelhaft; 6 = ungenügend



Myilla 01-2016

AUTOTEST | HONDA CIVIC



Der liegt richtig gut in der Kurve: Jörg Scharffetter testet die Sportskanone von Honda.

Zurück in die Zukunft

Athletischer Champion: Mit dem Japaner Honda Civic Sport 1.6 ist Fahrspaß garantiert! Sein imposantes Styling fällt sofort ins Auge

Text: Jörg Scharffetter, Fotos: ALLESGUTEVERLAG

Er sieht gut aus, ist athletisch, kraftvoll und eine echte Rakete auf der Straße. Die Rede ist nicht etwa vom perfekten Traummann, sondern vom Honda Civic Sport 1.6.

Auch wenn man auf den ersten Blick meinen könnte, es handelt sich um ein Raumshuttle, erkennt man beim genauen Hinsehen ein cooles Auto mit einer besonders spacigen Form. Seine kurze, spitze Schnauze und die gebogene Motorhaube geben dem Wagen das Aussehen eines Fahrzeuges, das auch aus der Zukunft stammen könnte.

Schneidiges Design garantiert

Zurück in die Vergangenheit reisen wir mit dem Honda Civic trotzdem nicht. Denn die Japaner haben innovative Technik eingebaut. Erhältlich sind zum Beispiel unzählige Assistenzsysteme, etwa automatische Fernlichtabblendung, Spurwechselwarner und Verkehrszeichenerkennung – natürlich alles gegen Aufpreis. Das Design im Inneren harmoniert mit dem Äußeren: Oberhalb des Lenkrades befindet sich eine digitale Anzeige, die zum Beispiel den herkömmlichen Tacho ersetzt. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Ausblick nach draußen, denn durch die schmalen Scheiben entstehen für den Fahrer Sichtbehinderungen nach allen Seiten.

Schneller Flitzer überzeugt

Unter der Haube unseres Testwagens verbirgt sich der 120 PS starke Dieselmotor, der überraschend gut beschleunigt. Einen weiteren Pluspunkt bekommt der Honda Civic Sport in der Kategorie Verbrauch. Nur knappe 5 Liter auf 100 Kilometer schluckt der Selbstzünder und das kann sich sehen lassen. Auch was das Kofferraumvolumen angeht, sind wir positiv überrascht: Das liegt nämlich zwischen 477 bis zu 1378 Litern und ist größer als gedacht. Das Basismodell gibt es übrigens schon ab 21.790 Euro. Wer mehr technischen Schnickschnack und Infotainment möchte, sollte mit ein paar 1.000 Euro mehr rechnen.

Unser Fazit: Der Honda Civic Sport macht seinem Namen alle Ehre. Denn der Antrieb hält, was die spacige Hülle verspricht: eine Menge Fahrspaß! ■

AUF EINEN BLICK

Honda Civic Sport 1.6 i-DTEC, Dieselmotor
88 kW (120 PS),
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Durchschnittlicher Verbrauch:
4,9 Liter / 100 km
Maximales Kofferraumvolumen:
1.378 Liter
Preis: ab 21.790 Euro



Getönte Scheiben und ein futuristisches Heck wirken temperamentvoll.



Symmetrie trifft auf flottes Design: auch von innen ein echter Blickfang.

RHEIN-NECKAR-ZEITUNG 16.01.2016

MOTOR UND VERKEHR | HONDA CIVIC TOURER

Hondas Raumtransporter

Civic Tourer überzeugt als vielseitiger Kombi – Sparsamer Diesel

Natürlich darf ein Kombi ein nütternes Auto sein, ganz auf Nutzwert getrimmt. Wirklich zwingend ist das aber nicht, wie Hondas Civic zeigt, der als „Tourer“ den Lademeister spielt. Immerhin verbergen sich hinter dem charismatischen Outfit echte Alltagsalteste, die ab 21.990 Euro zu haben sind.

Beginnen wir mit einer Betrachtung des Design – und hier gibt es ja auch eine ganze Menge zu betrachten, wurde doch die sportive Optik des „normalen“ Civic sehr gekonnt auf den Tourer übertragen, der mit seiner markanten Front besticht. Bei einer kleinen Feldstudie in der Heidelberger Innenstadt konnte das Design sogar eine Gruppe Jugendlicher überzeugen, die sich beim Vorbeischlendern ebenso spontan wie positiv äußerten.

Nach hinten setzt sich die knackige Form fort, wobei die Kombination aus ansteigender Fensterlinie und nach unten sinkendem Dach dem Honda noch vor 30 Jahren einen Platz in Science-Fiction-Comics gesichert hätten – komplett mit sinniger Rückfahrkamera, die die schlechte Sicht nach schräg hinten kompensiert. Dass die Designer in diesem Zuge gar die Griffe der hinteren Türen hochkant in den Fensterbereich versteckten, ist da nur logisch. Auch wenn

Handgriff nach vorne klappen, so dass eine ebene Ladefläche entsteht. Außerdem lassen sich die Sitzflächen hochklappen. Allzu oft sollte man den Trick jedoch nicht vorführen – sonst hat man künftig samstags immer was zu tun. Als Umzugshelfer nämlich: „Du, ich zieh doch am Wochenende um. Und du hast doch da so nen praktischen Kombi...“

Nicht mal mit exorbitanten Spritkosten kann man sich dann rausreden. Zumindest dann nicht, wenn man sich für den 120 PS-Diesel entschieden hat, mit dem übrigens auch die bei knapp 22.000 Euro beginnende Preisliste des Civic Tourer startet. Das begründet sich in der Tatsache, dass es die „Basisvariante“ einzig mit dem 1,6-Liter-Vierzylinder gibt. Die weiteren Ausstattungsvarianten „Comfort“, „Elegance“, „Lifestyle“ und „Executive“ wiederum werden mit Dieselmotor angeboten, wobei der Benziner 142 PS aus 1,8 Litern schöpft, und im kombinierten Normverbrauch mit 6,2 bis 6,6 Liter angegeben wird.

Der Selbstzünder ist ein richtig guter Kumpel im Alltagsverkehr: Er spricht angenehm direkt an, hat mit 300 Nm ein feines Drehmoment und mimt schon im Prospekt den Kostverächter. Dort sind 3,8 bis 3,9 Liter vermerkt – die sich mit



Mit markanter Front: Der Honda Civic Tourer.

man beim „Ersten Kontakt“ mit Hondas Raumschiff – der kleine Verweis auf Star Trek 8 sei erlaubt – vielleicht kurz nach besagten Griffen suchen muss.

Dafür offenbaren sich dann aber innere Werte, bietet der Tourer doch bis zu 1.668 Liter Laderaum, klappt man die Rücksitze um. Das ist eine ganze Menge Platz – und der ist wegen der fast rechteckig öffnenden Türen auch noch gut nutzbar, zumal Haken für die Ladungssicherung und ein 117 Liter fassendes Kofferraumunterfach für Wertsachen oder Kleinkrempel vorhanden sind. Als markentypisch pfiffige Lösung kennt man zudem die „Magic-Seats“. Die lassen sich – geteilt, versteht sich – mit einem

4,9 Litern beinahe bestätigen lassen. Erleichtert wird dies durch den wählbaren „Eco-Mode“, der mit zwei farblich akzentuierten Helferlein im Cockpit den leichten Gasfuß unterstützt.

Mit an Bord sind weiterhin (ausstattungsabhängig) Helferlein wie das Infotainmentsystem „Honda Connect“ mit 7-Zoll-Touchscreen oder die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung „TSR“. Wer hat sich angesichts eines drängelnden Hintermanns noch nicht gefragt, ob die 70er-Zone nun schon vorbei ist, oder ob entlang des Bismarckplatzes nun Tempo 30 oder 50 gilt? Eben – leider aber gibt es TSR nur im Paket mit anderen Assistenzsystemen für 750 Euro. Auch in einem Auto, das außen wie auch im Cockpit ein Design wie aus der Zukunft bietet, kostet diese manchmal extra.

Das dreifach einstellbare Fahrwerk wiederum ist den beiden höchsten Ausstattungsvarianten vorbehalten. So lässt sich die Abstimmung leicht dem rasanten Design des Civic anpassen. Doch Obacht! Am Bismarckplatz gilt neuerdings Tempo 30. Oder...?“ Text/Foto: Heiko P. Wacker ■

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic Tourer

■ 1,8-l-Benziner / Antrieb: 104 kW/142 PS bei 6.500 U/min, 174 Nm bei 4.300 U/min, Vmax: 195-210 km/h, Verbrauch nach Normzyklus: 6,2-6,6 l/100 km, CO₂: 146-155 g/km;
■ 1,6-l-Diesel / Antrieb: 88 kW/120 PS bei 4.000 U/min, 300 Nm bei 2.000 U/min, Vmax: 195 km/h, Verbrauch nach Normzyklus: 3,8-3,9 l/100 km, CO₂: 99-103 g/km;
■ Testverbrauch (Civic Tourer Lifestyle 1.6 i-DTEC, 6-Gang-Schaltgetriebe): 4,9 Liter/100 km.
L/B/H: 4.590/1.770/1.480 mm, Gepäckraum: 624-1.668 l.
Preis: 21.990 Euro

Honda Civic Type R – der Flügel-Stürmer

310 PS unter der Haube im japanischen Kompakwagen



Von Timo Bürger

Wenn das Wörtchen „auffällig“ auf ein Fahrzeug zutrifft, dann auf den Honda Civic Type R: Kein anderer Hersteller würde sich trauen, solch einen optischen Krawall-Keil auf die Räder zu stellen.

Und wenn der Ausdruck „Pommes-Theke“ für einen Spoiler erfunden wurde, dann für den des Type R. Da werden selbst Vettel und Konsorten neidisch. Wäre der Flügel nicht gewölbt, würde man darauf sicher Fritten und Bier für eine komplette Fußball-Elf stellen können.

Das hat in diesen Ausmaßen niemand – nicht Ford mit dem Focus RS und erst recht nicht Mercedes mit der Mercedes A-Klasse. Höchstens der eine Klasse höher angesiedelte Subaru WRX STi.

Honda Civic Type R GT: Endrohre wie Ofenrohre

Optisch ergänzt wird das Hinterteil noch durch vier fette Endrohre, die von einem mächtigen Diffusor eingefasst werden. Wenn Ofenrohr ein Synonym für „Auspuff“ ist, dann ist es vom Civic entlehnt. Dage-

gen sehen gleichstarke Kompakte wie der Golf R aus wie brave Schulbuben mit korrekt frisiertem Seitenscheitel.

Wären die plüschartigen Sportsitze aus Hochglanzleder und nicht aus rotem Velours, würde jeder seine Großmutter dafür verkaufen. In den Schalensitzen sitzt man aber wie eingewachsen und wird sofort eins mit dem Fahrzeug. Und man weiß, warum das Gestühl Schalensitz heißt: Man muss sich förmlich aus ihnen wieder heraus schälen. Da ist man dankbar über jedes Schnitzel, dass man mittags in der Kantine nicht vertilgt hat.

Bretthartes Fahrwerk

Wenn die Beschreibung „bretthart“ auf etwas zutrifft, dann auf einen Holzfußboden oder den Type R: Der ist so straff gefedert, dass man sich präventiv schon Termine beim Physiotherapeuten verschreiben lassen kann. Wenn die Vokabel dröhnend auf einen Motorsound zutrifft, dann auf den des Civic Type R. Schon

beim Anlassen geht ein Ruck durch den Wagen, der Unbedarften einen gehörigen Schrecken in die Glieder fahren lässt. Also Hand auf den irgendwie immer eiskalten Alukugel-Schaltknüppel und los. Rotzig setzt sich der Nippon-Keil in Bewegung und zieht schnurstracks los.

Hebt dieses Auto gleich ab?

Jenseits von Tempo 200 fangen die Fensterscheiben an zu vibrieren wie die eines Flugzeuges beim Start. Und das Rotzen über 5000 Umdrehungen treibt dem Fahrer zuweilen ein dreckiges Grinsen ins Gesicht. Nimmt man den Fuß vom Gas, pfeift der Turbo heiser wie ein Blaseblag.

Aber dem Type R geht die Luft nicht aus: Der hat die Kraft, auch noch ab 240 km/h einen drauf zulegen. Kein Wunder, die Maximalleistung liegt erst kurz vor dem roten Bereich an – also bei 7000 Touren. Will der Rennsport begeisterte Fahrer noch mehr über seinen aktuellen Fahrzustand wissen, kann er jeden Parameter einblenden: G-Kraft-Messer, Brems-, Turbolade- sowie Öl- und Rundenzeitmesser und so weiter.

Wird der „+R“-Knopf gedrückt, erscheinen G-Kraft-Messer und Turboladedruck automatisch in der Anzeige. Denn das „+R“ steht nicht für rot, sondern natürlich für Race. Die Instrumente wechseln ins Feuerrote, und spätestens dann ist klar: Der Schalter aktiviert die Extraportion Zunder.

Mit „+R“ wird alles noch härter

Das ohnehin nicht träge Gaspedal spricht noch unmittlbarer an, die Lenkung noch direkter, die Stoßdämpfer werden noch straffer. Der Flügel drückt den Civic derartig auf den Asphalt, dass man selbst bei Tempi jenseits der 200 km/h keine Angst verspürt, der Wagen würde zappeligen werden oder ausbrechen. Da ist man froh, dass man sich auf die rot lackierten 350er-Brembos vorne verlassen kann – auch wenn sie gerne noch etwas bissiger zupacken dürften.

Wenn die Vokabel direkte Lenkung für ein Auto geschaffen wurde, dann für den Type R. Was für G-Kraft-Junkies in Kurven eine Traum ist, ist beim Einparken und Rangieren ein Alptraum. Zumal der Type R ein schwerer Junge ist: Fast 1450 Kilo stemmt er auf die Waage – das ist schon fast ein Mittelklassegewicht.

Und es erinnert an die Zeiten, in denen noch ohne Servolenkung rangiert werden musste. Spätestens jetzt wünscht man sich doch, ein Schnitzel mehr gegessen zu haben. Alles in allem: Ein richtig geiler Typ, dieser Type R.

Viel Platz und kräftiger Motor

Hondas CR-V-Modelle rollen seit zwei Jahrzehnten auf unseren Straßen. Das aktuelle Modell erhielt eine neue Antriebstechnik. Die wuchtige Karosserie gefällt durch modernen Chic. Die Front zielt ein elegant gestalteter Kühlergrill mit gestreckten markanten Hauptscheinwerfern mit LED-Tagfahrlicht. Dominant am Heck sind große LED-Rückleuchten. Die sauber verarbeiteten Kunststoffe im Innenraum sorgen für eine Wohlfühl-Atmosphäre, Chromelemente werten das Cockpit mit seinen übersichtlichen Anzeigen und Schaltern auf. Die erhöhte



Seit 20 Jahren gibt es den Honda CR-V. Jetzt wurde er überarbeitet.

Sitzposition verschafft gute Übersicht im Fahrverkehr. Der 4,61 m lange CR-V ist ein wahrer Raumriese. Reichlich Platz auf gut gepolsterten Sitzen gibt es vorn wie hinten. Die Rückbanklehne (geteilt umklappbar) ist in der Neigung verstellbar. Mehr Platz zu schaffen für Gepäck ist kinderleicht.

Mit einem Hebelzug faltet sich die Rückbank zusammen und schon bietet eine ebene Ladefläche einen 1 669 l fassenden Stauraum auch für sperriges Ladegut. Sind alle Sitze besetzt, steht ein 589 l großes Gepäckabteil zur Verfügung. Ein riesiges Glasdach sorgt für viel Licht im Innenraum.

Viel Freude bereitet der neue 1,6-l-Dieseler, der 160 PS leistet. Der Biturbo-Dieseler liefert 10 PS mehr Leistung als das bisher erhältliche 2.2 l starke Triebwerk. Der kleinere Dieseler gefällt durch eine angenehme Laufruhe. Er bringt den CR-V mit einer leichtgängigen Sechsgang-Schaltung zügig in Schwung. In 9,9 Sekunden rollt er von 0 auf 100 km/h, als Spitzentempo erreicht er 202 km/h. Auch im Verbrauch wurde der Dieseler sparsamer. Laut Werk sind es im Schnitt 5,1 l auf 100 km. Wer sparsam mit dem Gasfuss umgeht, kommt sicher nahe an diesen Wert (aber kaum jetzt im Winter). Wir fuhren die Top-Ausführung Executive, dessen elektronisch zuschaltbarer Allradantrieb seine Vorteile gerade auf winterlichen Straßen ausspielt. Ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk sorgt für bequemes Reisen in einem angenehmen Langstreckenwagen.

Natürlich ist der CR-V Honda mit aktuellen Sicherheitssystemen wie ABS, Antischleudersystem, aktiver Gurtstraffer, Airbags vorn, Kopfairbags vorn und hinten, Seitenairbags vorn ausgestattet. Weitere Assistenzsysteme helfen, Unfälle zu vermeiden, so der Spurhalteassistent, Kollisionswarnsystem, Toter-Winkel-Assistent, Rückfahrkamera, Parksensoren vorn und hinten, Verkehrszeichenerkennung.

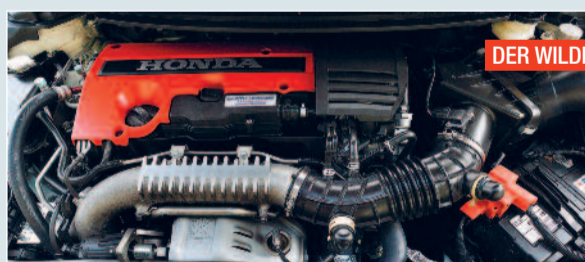
Auf neuestem Stand ist Hondas Infotainment-System auf Android-Basis. Auf großem Bildschirm gibt es ein gut leitendes Navi-System, CD-Player (MP3-fähig) und Internet-Radio. Via Smartphone oder eigenem Router kann man im CR-V im Internet surfen, Apps aktivieren oder Mails schreiben. Der Einstiegspreis für den CR-V mit einem 2-l-Benziner (ohne Allradantrieb) mit 155 PS beträgt 23.490 Euro.



SPEZIAL | UNSERE LIEBLINGSVIERZYLINDER – HONDA CIVIC TYPE R

HONDA CIVIC TYPE R

Satte 400 Nm Drehmoment
Monoscroll-Turbolader
7000 U/min Maximaldrehzahl



Honda Civic Type R

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Hubraum 1996 cm³ · Leistung 228 kW (310 PS) bei 6500/min · max. Drehmoment 400 Nm bei 2500/min · Spitze 270 km/h
Antrieb Vorderrad/Sechsgang manuell
Grundpreis 34.750 Euro
EU-Mix 7,3 l/100 km
Messwerte: 0–50/100/130/160/200 km/h 2,4/5,7/8,5/12,4/20,4 s · 60–100/80–120 km/h 4,1/6,3 s (4/5. G.)/5,0/7,8 s (5./6. G.)
Leergewicht 1407 kg



Ein Turbo alter Schule – gut so!

Dieser 2.0 drückt dem Civic seinen Stempel auf: Was für ein kerniger Typ!

DAS WILL ER: Endlich mithalten! Honda hat mit dem letzten Type R Boden verloren auf die Turbos der Konkurrenz, zu schlapp war die VTEC-Drehorgel des Vorgängers. Nun soll ein feister Lader helfen, das Drehmomentloch zu stopfen. Das klappt. Laufruhe und Fahrkultur pustet ein solcher 2.0 zwar vom Tisch, doch das Tempo stimmt. **DAS KANN ER:** Mit Vehemenz stürmen (allerdings erst ab knapp oberhalb von

2500 Touren) und beinahe enthemmt drehen – diese Wildheit macht an, passt zum sportlichen Auftritt des schärfsten Civic. Die 9,2 Liter Verbrauch erschrecken, die Fahrleistungen – vor allem der brachiale Durchzug – sind dagegen top. **DAS MEINEN WIR:** So charakterprägend wirkt sich selten ein Motor auf ein Auto aus. Die ungestüme Leistungsentfaltung, das akustisch ungeschliffene Wesen und seine mechanische Präsenz

passen hervorragend zum sportlichen Civic. Die Maschine ist eine erfrischend-kernige Ausnahme im Kompromiss-Brei der Konkurrenten mit ähnlichen (aber meist weich gespülten) Vierzylindern.



80 %



30 %



55 %

FAZIT

Selbst unter sportlichen Autos ungestüm, aber genau das macht den Civic Type R aus. Die Maschine beeindruckt mit voller Wucht.



HONDA CR-V: Das gutmütige Alltags-SUV

Er ist wohl eines der bekanntesten Modelle des japanischen Konzerns, der Honda CR-V. Seit 1996 gebaut, erhielt die nunmehr vierte Modellgeneration vor kurzem ein dezent ausgefallenes Facelift. Wie sich das überarbeitete Kompakt-SUV im Alltag zurechtfindet, zeigt der Fahrbericht.

Text:
Angelo Engel
Fotos:
newcarz

Subtil aufgewertet, so könnte man das neue Modelljahr des Honda CR-V bezeichnen. Im Vergleich zum Vorgänger wurden die groben Werkzeuge weggelassen, stattdessen wurden gezielt Teilbereiche modifiziert, um dem Fahrzeug eben diesen gewissen „Feinschliff“ zu verpassen, den wir in unserem Test des Vorgängermodells noch vermisst haben.

Design – Zeitgemäßes Everyday-SUV

Die Front bekam nun leicht veränderte Scheinwerfer mit einem umrahmenden LED-Tagfahrlicht, die Nebelleuchten sind nun nicht mehr kreisrund und der Kühlergrill vermittelt durch die geschwungene untere Strebe eine Portion mehr Dynamik. Der Rest des Fahrzeugs blieb weitestgehend unberührt. Lediglich die Seitenführung wurde minimal überarbeitet, sodass das Profil des Fahrzeugs nun noch eine Nuance markanter wirkt. Ebenso wurden die Ecken der Außenspiegel abgerundet, zum einen aus optischen Gründen und zum anderen zur Minimierung des Toten Winkels. Das Heck des Honda CR-V ziert nun eine horizontal verlaufende Chromleiste. Ein Unterbodenschutz komplettiert die Heckansicht des SUV.

Im Innenraum zeigt sich das Kompakt-SUV eher von seiner klassischen Seite. Die Materialanmutung wirkt durchweg solide, wenn auch nicht hochwertig. Die Sitze bieten ausreichenden Komfort, auch bei längeren Strecken. Auch nach rund 500 Kilometern Autobahnfahrt verlässt man das Fahrzeug noch durchaus entspannt. Auf Wunsch sind die Sitze elektrisch verstellbar und bieten dank Memory-Funktion Speicherplätze für zwei Positionen. Neu hingegen ist der Wählhebel für das Automatikgetriebe, welcher unweigerlich an ein Bedieninstrument für eine Spielkonsole erinnert. Nach kurzer Trockenübung ist man jedoch versiert im Umgang mit dem Schubhebel.

Geblieben ist die Aufteilung der Bildschirme. Insgesamt vier davon finden sich auch in dem Facelift des Honda CR-V vor. Verändert hat sich lediglich das Infotainment. Dank Honda Connect verfügt das Fahrzeug unter anderem über den digitalen Radioempfang DAB+, einen Webbrowser, App-Integration und auf Wunsch über ein Navigationssystem aus dem Hause Garmin. Dargestellt werden diese Funktionen auf einem 7-Zoll großen Touchscreen in der Mittelkonsole. In der Praxis funktionieren die Systeme ohne erwähnenswerte Zwischenfälle. Allenfalls an die Bedienung muss man sich zunächst gewöhnen. Nach kurzer Zeit ist dann jedoch die Menüstruktur erkannt und das Infotainment kann vollumfänglich genutzt werden. Positiv aufgefallen ist uns das Soundsystem des Honda CR-V. Nicht häufig kommt es vor, dass eine Standard-Audioanlage mit weichen Bässen und klaren Höhen auch anspruchsvolle Hörer befriedigen kann. Der Honda hingegen schafft dies ohne Zweifel. Auch bei höheren Lautstärken gibt es kein Verzerrern, vor allem Stimmen werden sehr authentisch wiedergegeben.

Die Xenon-Scheinwerfer sind einigen neueren LED-Pendants definitiv überlegen. Durch die hohe Anbauhöhe leuchten sie die Fahrbahn sehr gut aus, vor allem die Breite des Lichtkegels überzeugt auf ganzer Linie. Honda zeigt hier auf erstaunliche Art und Weise, wozu Xenon-Scheinwerfer mittlerweile in der Lage sind. Interessant ist hierbei, dass das Fernlicht – welches in Halogentechnik ausgeführt ist – eigentlich überflüssig wird, da es subjektiv nicht wesentlich weiter, geschweige denn heller leuchtet. Der im Testwagen verbaute Fernlicht-Assistent funktioniert trotzdem einwandfrei und blendete herrlich früh wieder ab, sodass sich niemand genötigt sah, uns durch Betätigung der Lichthupe zum manuellen Abblenden aufzufordern. Ebenfalls positiv aufgefallen ist das Abbiegelicht des Honda CR-V. Beide LEDs, welche seitlich unterhalb der Blinker verbaut sind, sorgen für eine deutlich verbesserte Sicht beim Abbiegen. Wieder spielt hier die Anbauhöhe eine wichtige Rolle. Sie sorgt dafür, dass sich das Licht ausreichend breit auf den gesamten Abbiegebereich verteilt, Fahrradfahrer und Fußgänger können so eher erkannt werden. Die elektrische Kofferraumklappe des Honda CR-V funktionierte in der Praxis zwar einwandfrei, nur dauert der Öffnungs- und Schließvorgang schlichtweg zu lange. Das Smart Entry & Start System erlaubt den schlüssellosen Zugang zum Fahrzeug über einen gummierten Knopf, welcher sich auf dem Türgriff von Fahrer- und Beifahrertür befindet. Gestartet wird dann über einen roten Knopf, welcher formschön in einer Aluminiumzierleiste eingefasst ist.

TECHNISCHE DATEN

Honda CR-V 1.6 i-DTEC 4WD AT Executive
Länge x Breite x Höhe (m): 4,61 x 1,82 x 1,69
Motor: Reihen-Vierzylinder-Turbo-Diesel
Leistung: 118 kW (160 PS)
Hubraum: 1.597 ccm
Max. Drehmoment: 350 Nm
Getriebe: 9-Gang-Automatikgetriebe
Antrieb: Allrad, elektrisch zuschaltbar
Durchschnittsverb. (NEFZ-Norm): 5,3 L/100 km
CO₂-Emissionen: 139 g/km
Abgasnorm: Euro 6
Höchstgeschwindigkeit: 197 km/h
Beschl. von 0 auf 100 km/h: 10,4 Sekunden
Leergewicht: 1.728 kg
Kofferraumvolumen: 589 – 1.627 l
Kraftstofftank: ca. 58 Liter



Powered by Garmin:

Das Navigationssystem ist eine Erweiterung des Infotainments.



Umrahmt: Die Xenon-Scheinwerfer sind von einem LED-Tagfahrlichtband umschlossen.



ECON-Button:

Die grüne Taste hilft beim Spritsparen.



Earth Dreams Technology:

Der 160 PS starke Selbstzünder gibt sich genügsam.

FAZIT

Keiner, der sich verstecken muss. Mit dem dezent ausgefallenen Facelift hat Honda genau die Schwachstellen ausgemerzt, die wir beim Vorgängermodell noch kritisiert haben. Die überarbeitete Front zeugt von mehr Dynamik, welche sich auch beim Fahren widerspiegelt. Trotz Downsizing konnte uns der Honda im Test überzeugen. Nicht zuletzt durch sein komfortables Fahrverhalten und die hohe Reisetauglichkeit. Der Einstiegspreis beträgt 32.590 Euro für den Honda CR-V mit dem 1,6 Liter großen Diesel in der Elegance-Ausführung.

Was die Sicherheits- und Assistenzsysteme angeht, so lässt sich der Japaner nicht lumpen. Eine Verkehrszeichenerkennung ist ebenso erhältlich wie ein Abstandsregeltempomat. Auch in den Genuss eines Totwinkel- und City-Notbremsassistenten kann der CR-V Kunde kommen. Wer das Kompakt-SUV des Öfteren als Zugmaschine für Anhänger nutzt – was bei einer Anhängelast von bis zu 2.000 Kilogramm durchaus sinnvoll ist – kann auf der Ausstattungsliste das Kreuz bei dem Punkt „Trailer Stability Assist“ setzen. Dann erhält der Japaner ein Anhänger-Stabilisierungsprogramm. Mit dessen Hilfe können ins Schlingern geratene Gespanne durch gezielte Bremsingriffe wieder stabilisiert werden. Als zusätzlichen Beitrag zur Parkassistent bekommt das Fahrzeug optional ein Cross Traffic Monitor genannten Ausparkassistenten spendiert. Der Spurhalteassistent hingegen ist etwas gewöhnungsbedürftig. Einmal eingeschaltet, warnt er optisch und akustisch vor dem vermeintlich versehentlichen Überfahren der Fahrbahnmarkierungslinien. So weit, so gut. Das akustische Signal ist deutlich wahrzunehmen, das optische Symbol dieses Assistenten lässt sich jedoch nicht auf Anhieb deuten – insbesondere da es nur relativ kurz im Cockpit angezeigt wird. In der Redaktion stellte sich diesbezüglich oftmals folgende Frage: „Wofür ist eigentlich dieses Brathähnchen-Symbol?“

Nun ja, diese Assoziation lässt sich nicht leugnen. Nach dem Blick ins Bordbuch wussten wir jedoch um die Bedeutung dieser Anzeige. Neben dem „normalen“ Spurhalteassistenten LDW, ist für den Honda CR-V auch ein aktives Pendant erhältlich. Dieses Lane Keeping Assist System – kurz LKAS – sorgt dann mit gezielten Lenkbewegungen dafür, dass das Fahrzeug wieder zurück auf die richtige Spur findet.

Fahreindrücke – Gelassenheit dank neun Gängen

Beginnen wir mit einer Fahrt durch eine Großstadt inklusive den üblichen Schikanen, wie sie jeder kennt. Da wäre ein Kreisverkehr, eine enge Parklücke da. Insgesamt muss man dem Honda CR-V jedoch zugestehen, dass er sich für ein Fahrzeug dieser Größe erstaunlich handlich auch durch enge Gassen zirkeln lässt. Auch das Einparken erwies sich in den meisten Fällen als problemlos realisierbar, Rückfahrkamera sei Dank. Einzig Parkhäuser sind so gar nicht das Revier des großen SUV. Hier benötigt es viel Fingerspitzengefühl, um Berührungen mit widerstandsfähigen Kalksteinwänden zu vermeiden. Aber wer fährt schon dauerhaft im Parkhaus? Das Ortsausgangsschild im Rücken setzen wir unsere Fahrt über Landstraßen fort. Immer wieder erstaunt uns das sehr niedrige Drehzahlniveau des Honda CR-V. In der Regel stehen auch bei 100 km/h nie merklich mehr als 1.100 Umdrehungen auf dem Drehzahlmesser. Für den kurzen Zwischenspur zum Überholen des Vordermannes, wird beim Kick-Down mal eben zwei bis drei Gänge zurückgeschaltet und nun macht sich der Motor auch akustisch bemerkbar – allerdings auch nur für einen Moment. Wieder eingeschert, verrichtet das Triebwerk wieder mit markanter Stille seine Arbeit. Die Performance des 1,6 Liter großen Selbstzünder-Aggregates ist nicht von überragender Natur, die 160 PS lassen jedoch genügend Luft für den ein oder anderen Zwischenspur. Auf der Autobahn spielt die Neun-Gang-Automatik dann ihre Karten aus. Wie bereits erwähnt, liegen permanent niedrige Drehzahlen an, was sich natürlich positiv auf den Verbrauch auswirkt. Unser Testverbrauch lag im Durchschnitt zwischen fünf und sechs Litern Diesel pro 100 Kilometer. Für ein SUV dieser Größe mit einem Leergewicht von rund 1,7 Tonnen ein respektable Wert.

In den neunten Gang wird erst relativ spät geschaltet und bei einem kurzen Tritt aufs Gaspedal schaltet das Getriebe entweder einen oder zwei Gänge zurück, um die gewünschte Beschleunigung zur Verfügung stellen zu können. Das funktioniert auch einwandfrei und sorgt dafür, dass der Honda CR-V bei einer Geschwindigkeit von 150 km/h mit gerade einmal 2.000 Umdrehungen pro Minute unterwegs ist. ■



IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT

Die ersten Eindrücke der Africa Twin bei ihrer Präsentation waren vielversprechend. Doch jetzt gilt's. Das erste Testmotorrad steht für den Top-Test bereit. Und die Erwartungen sind groß. Doch die Honda begegnet ihnen mit Gelassenheit. Kann sie auch.

Von **Andreas Bildl**, Fotos: **markus-jahn.com**

Seit Kurzem geht in der Redaktion Seltsames vor sich. Kollegen aus verschiedensten Ressorts stehen plötzlich in der Tür: Reisekollege Markus Biebricher war der Erste, kurz danach tauchte Service-Mann Thorsten Dentges auf: „Du, ähm, meinst du, ich könnte den Schlüssel der Honda mal für eine Stunde haben?“ Oder sie beäugten wie Klassik-Kollege Uli Holzwarth in der Redaktionstiefgarage die hochbeinige Honda: „Wie lange ist die denn da? Meinst du, man könnte die mal haben? Komm, lass mal laufen, nur kurz den Sound checken.“ Gestandene Redakteure schleichen wie die Katze um den Milchtopf um die Africa Twin herum. „Endlich“, entfährt es Markus. Und er erntet Kopfnicken.

Szenenwechsel, Südfrankreich. Fotostopp, um Detailfotos zu schießen. Während Knipser Markus mit der Kamera in den letzten Winkel der Africa Twin kriecht, braust ein ramponierter Transporter heran. Sein Fahrer steigt ambitioniert in die Bremsen, springt heraus, stellt sich als Franck vor. Franck ist völlig aus dem Häuschen. Er hätte uns schon am Morgen gesehen, fährt selbst eine 750er-Africa Twin RD 07, letztes Baujahr, wohnt im nächsten Ort. Und er hätte einfach kurz anhalten müssen, um die Neue zu bestaunen. Spricht's, steigt in seinen Transporter und ist verschwunden. Eine halbe Stunde später kommt eine piekfeine 750er-Africa Twin von 2003 ums Eck geballert, Franck steigt ab und beginnt eine lebhaft Diskussion. Keine Frage, die CRF 1000 zieht die Betrachter in ihren Bann. Und gab es im Vorfeld kritische Stimmen ob der „nur“ 95 PS und über 230 Kilo Gewicht, ist davon nun nichts zu hören.

Die neue Africa Twin ist ein sehr appetitliches Motorrad geworden. Schlank, mit knapper Taille, wie aus einem Guss. Dazu wertig gemacht – macht einfach Spaß, sie zu betrachten.



Übersichtliches und kontraststarkes Cockpit, leider spiegelt die Abdeckung etwas.



Kunststoffprotektoren an Rahmen und Kupplungsglocke, angeschweißtes Rahmenheck.



Knappe Scheibe mit erstaunlich gutem Windschutz und geringe Verwirbelungen dank schlauer Öffnungen.



Stabiler Alu-Motorschutz serienmäßig, kein Hauptständer. Die Krümmer haben separate Schutzbleche.



Die Sitzbank lässt sich in zwei Positionen fixieren, was 15 mm Unterschied in der Sitzhöhe ausmacht.



Schlanker Taille, nicht zu ausladender Tank, Schalldämpfer eng an die Seite geschmiegt – die Honda feiert die Abkehr vom Trend zu immer ausladenderen Reiseenduros.

Set up

SETUP LANDSTRASSE

GABEL	
Zugstufe	2,25 Umdrehungen
Druckstufe	8 Klicks
Vorspannung	5 Umdrehungen*
Luftdruck	2,0 bar

Alle Umdrehungen von geschlossener Pos. aus gezählt

FEDERBEIN	
Zugstufe	10 Klicks
Druckstufe	12 Klicks
Vorspannung	6 Umdrehungen*
Luftdruck	2,5 bar

* von vollständig entspannter Position aus gezählt

Das glänzende Rot und das Schneeweiß des fein lackierten Tanks ergeben einen herrlichen Kontrast, die Sitzbank mit schwarz-weiß-rottem Bezug passend dazu. Die Honda zeigt wohlthuenden Mut zur Farbe. Auch wenn die Aufkleber der Verkleidung nicht überlackiert sind. Die Verarbeitung kann sich sehen lassen. Die Kunststoffteile sind passgenau und wirken nicht billig. Der Stahlrahmen ist sauber geschweißt – leider auch das Rahmenheck, ein geschraubtes wäre im Fall der Fälle besser gewesen. Keine Spur von Kabelbindern oder lose herumbaumelnden Steckern. Lediglich das Sensorkabel am Vorderrad wirkt etwas salopp verlegt.

Doch Details wie der stabile Alu-Motorschutz, Kunststoff-Rahmenschoner über den Fußrasten, klappbarer Schalthebel und griffig gezacktes Bremspedal, dazu das 21-Zoll-Vorderrad und üppige 230 mm Bodenfreiheit – das schmeckt nach staubigen Pisten und Fernweh. Das sind die Fußstapfen, die ihre 2003 eingestellte Vorgängerin auch dank ihrer enormen Zuverlässigkeit hinterließ. Und es sind ziemlich große – die von der pummeligen Varadero seither nicht gefüllt werden konnten. ▶





MOTORRAD 03-2016
Europas größte Motorradzeitschrift

TOP-TEST | HONDA AFRICA TWIN



Dynamisch reisen, aber ohne Hektik, komfortabel, aber nicht behäbig. Ihre Ausgewogenheit ist die große Stärke der Honda und Balsam für die Nerven.

Aber bevor wir jetzt gefühlsmäßig in der Vergangenheit schwelgen: Es zählt das Hier und Jetzt. Und das heißt 880 mm Sitzhöhe. Die sind für Normalgewachsene dank schmaler Sitzbank und damit manierlicher Schrittbogenlänge gut zu meistern. Wer's niedriger mag: Sie lässt sich durch simples Umstecken aber auch 15 mm tiefer montieren. Wer noch tiefer hinab oder höher hinaus will, für den bietet Honda je 30 mm höhere oder niedrigere Bänke.

Der 18,8 Liter fassende Tank sorgt für knappen Knieabschluss. 400 Kilometer sollen dank züchtiger Trinksitzen trotzdem drin sein. Verspricht Honda. Wir werden sehen. Das Hier und Jetzt heißt auch: Reihen-Twin statt V2. Und der meldet sich auf Knopfdruck zur Stelle, brummt mit leicht erhöhten 1800/min Ruhepuls vor sich hin. Beim Griff zur Kupplung fällt zweierlei auf: Zum einen fiel ein einstellbarer Handhebel dem Rotstift zum Opfer – angesichts des Preises nicht unbedingt zu erwarten. Zum anderen verlangt die Anti-Hopping-Kupplung nur wenig Handkraft. Sanft rastet der erste Gang ein, und ab dem ersten Meter schiebt der Twin prächtig voran. Und sofort zieht es die Mundwinkel nach oben.

Honda CRF 1000 L Africa Twin

MOTOR

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei Ausgleichswellen, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Gabelkippebel und Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 44 mm, Lichtmaschine 490 W, Batterie 12 V/11 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 2,625.

Bohrung x Hub 92,0 x 75,1 mm
Hubraum 998 cm³

Verdichtungsverhältnis 10,0 : 1

Nennleistung 70,0 kW (95 PS) bei 7500/min

Max. Drehmoment 98 Nm bei 6000/min

FAHRWERK

Brückenrahmen aus Stahl, Upsidedown-Gabel, Ø 45 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm,

Der 998 cm³ große Twin ist ein Schmeichler mit ausgezeichneten Umgangsformen. Honda vertraut bei der Africa Twin auf konventionelle Gaszüge statt elektronischem Ride-by-Wire. Der Motor hängt schön am Gas, direkt und doch weich. In Sachen Elektronik ist das Nötigste an Bord. Eine dreistufige, vom Lenker aus einfach zu bedienende Traktionskontrolle, deren sanfteste Stufe allerdings etwas früh und rigoros einschreitet. Dazu ein optionales ABS (Aufpreis 600 Euro), das sich nur am Hinterrad für Geländeausflüge abschalten lässt. Wer's puristisch mag: Eine Version ohne ABS ist, da die Africa Twin noch nach Euro 3 homologiert ist, dieses Jahr ebenfalls zu haben. Verschiedene Mappings bietet die Africa Twin nicht – was sich verschmerzen lässt. Etwas nervig ist dagegen, dass bei jedem Ausschalten der Zündung – auch per Killswitch – ABS und Traktionskontrolle wieder auf die Werkseinstellung zurückgesetzt werden. Aber zurück zum Motor.

Er ist einer dieser Motoren, die bereits ab Standgas unaufgeregt, aber mit sanftem Nachdruck zur Sache gehen. Weich bollernd, hässliches Lastwechselrucken weitestgehend verkniefend. Das animiert dazu, gleich nach dem Anfahren im knackigen, präzisen Getriebe – eine DCT-Version mit Doppelkupplungsgetriebe stand zum Test noch nicht zur Verfügung – den zweiten Gang nachzulegen und früh hochzuschalten.

Aufgefallen



Im Falle eines Falles schützt der klappbare Schaltknopf vor

Verlust. Durch Herausnehmen der Gummis bieten die – wenn auch kurzen – gezackten Rasten mehr Grip im Gelände.



Ein Handrad zur Leuchtweiteinstellung ist grundsätzlich lobenswert und eine feine Sache. Jenes der Africa Twin ist leider etwas versteckt im Verkleidungshalter platziert und nur etwas fummelig zu erreichen.

Die Trockensumpfschmierung hat in Sachen Bauhöhe sicher Vorteile, die Ölstandskontrolle per Peilstab aber nicht. Dass es auch anders geht, zeigt KTM.

SERVICE-DATEN

Service-Intervalle 12 000 km

Öl- und Filterwechsel alle 12 000 km, 4,2 Liter

Motoröl SAE 10W/30

Telegabelöl Honda Ultra Cushion 10wSS47

Zündkerzen NGK SILMAR8A9S

Leerlaufdrehzahl 1200 ± 100/min

Reifenluftdruck solo (mit Sozius) 1200 ± 100/min

vorn/hinten 2,0/2,5 (2,0/2,8) bar

Garantie zwei Jahre

Farben Rot/Weiß/Schwarz, Weiß/Blau/Rot, Silber, Schwarz

Preis Testmotorrad* 12.405 Euro

* mit ABS und Traktionskontrolle; 11.805 Euro (ohne ABS); 13.525 Euro (mit ABS, Traktionskontrolle und Doppelkupplungsgetriebe); Nebenkosten 295 Euro.

Kurz hinter dem Ortsausgang kann schon der Sechste aktiviert werden. Im Alltag spielt sich das meiste dann zwischen 2000 und 4000 Umdrehungen ab. Das entspannt, macht gelassen, schont die Nerven. Spitzkehren sind ein Kinderspiel. Sanft bullernd schiebt der Twin die Fuhre aus den Ecken. Hängt sauber am Gas, schlicht souverän. Fernab jeder Hektik. Auch weil der Twin dabei eine ausgezeichnete Laufkultur an den Tag legt.

Zwei Ausgleichswellen gaben ihm die Entwickler mit auf den Weg. Und die machen ihren Job hervorragend. Sie lassen kaum mehr als ein sanftes Pulsieren übrig, egal bei welcher Drehzahl. Feine Manieren besitzt der Twin also. Und eine gleichmäßige Leistungsentfaltung auch. Eine seiner Stärken ist zweifellos das sehr breite nutzbare Drehzahlband. Feiner Antritt aus dem Drehzahlparterre, kein Einbruch in der Mitte, bei 6000/min gibt es noch mal etwas mehr Leben. Erst ab 7500/min verebbt der Elan des wohlklingenden Twins. Er bekam einen angenehm dumpfen, voluminösen Sound mit auf den Weg, was zum einen auf der Kurbelwelle mit 270 Grad Hubzapfenversatz beruht. Damit ergibt sich im Prinzip die Zündfolge eines 90-Grad-V2. Wie ein Ducati-V2 klingt die Africa Twin damit zwar nicht. Doch bollert sie satt und sanft, beim Beschleunigen kernig, aber nicht aggressiv und niemals aufdringlich. Verantwortlich dafür ist das ausgeklügelte Innenleben des Schalldämpfers – erkennbar an den zwei unterschiedlich großen Austrittsrohren –, der sich trotz seiner Größe gut in die Linie fügt und eng an die Maschine anschmiegt.

Ebenso gelungen das Sitzplatzarrangement. Dank der schmal konturierten Sitzbank erreichen Normalgewachsene gut den Boden. Der Lenker liegt nahezu perfekt zur Hand, die Sitzbank ist straff gepolstert und bietet üppig Bewegungsspielraum. Der Fahrer sitzt locker, aber nicht passiv. Selbst nach Stunden steigt man unverkrampft aus dem Sattel. Und vergnügt. Weil sich auch das Fahrwerk kaum eine Blöße gibt. Da wäre zum einen die gelungene Balance des Fahrwerks. Die 233 Kilogramm (vollgetankt) verteilen sich zu je 50 Prozent auf Vorder- und Hinterrad.

Doch viel bemerkenswerter als solche Zahlenspielerien ist, wie sich die Africa Twin im Kurvengewühl präsentiert. Sobald die Räder rollen, scheint es, als hätte sie einen halben Zentner an Ballast über Bord geworfen. Sie kann zwar nicht Haken schlagen wie ein Hase – was angesichts des 21-Zoll-Vorderrades und der auf Stabilität getrimmten Geometrie mit langem Nachlauf und flachem Lenkkopfwinkel niemand verwundert. Doch nimmt die Africa Twin Straßen jeglicher Couleur abgeklärt und souverän unter die Räder. Gelassen taucht sie von einer Schräglage in die nächste. Lässt sich willig am breiten Alu-Lenker durch Kehren, Serpentin und schnelle Bögen dirigieren. Stabil folgt sie dem vorgegebenen Kurs. Sie pariert Bodenwellen unbeeindruckt, und über Aufstellmoment beim Bremsen kann sie nur müde lächeln, wie es eben für Maschinen mit 21-Zoll-Vorderrad typisch ist. Die Kehrseite: Bei höherem Tempo versteift sich das Handling merklich. Was letztlich nur ein kleiner Makel ist in der ansonsten feinen Balance. Weiterer Pluspunkt: Dank üppig bemessenem Lenkeinschlag legt die CRF Wendemanöver mühelos quasi auf einem Bierdeckel hin. Die Konstrukteure waren um einen möglichst niedrigen Schwerpunkt bemüht. So liegt der Kühlwasser-Ausgleichsbehälter hinten unterm Motor, ABS-Modulator und Batterie sind um den Schwerpunkt herumgruppiert.

Eine besondere Rolle spielt dabei aber der Motor. Dank Unicam-Zylinderkopf baut er sehr flach. Und auch wenn die Anhänger des V2 (zu denen auch der Autor zählt) jetzt aufheulen mögen: Der Reihen-Twin ist deutlich kompakter als ein V2 (und nebenbei günstiger in der Herstellung), wodurch er mehr Freiheit bei der Positionierung im Chassis bietet. Und gleichzeitig eine enorm lange Schwinge ermöglicht. 655 mm sind rekordverdächtig und sorgen dazu ▶

MOTORRAD - Punktwertung

für guten Grip. Den Ölvorrat seiner Trockensumpfschmierung bunkert der Twin unten im Kurbelgehäuse. Das spart Bauhöhe, erfordert aber einen Peilstab zur Ölstandskontrolle. Dazu ist die Wasserpumpe in den Kupplungsdeckel integriert – und nicht in die Kupplung, wie manches Fachmagazin in vollem Vertrauen auf den Presstext vermeldete.

Die gelungene Darbietung des Fahrwerks fußt aber auch auf gut abgestimmten Federelementen. Trotz langer Federwege (230 Millimeter vorne, 220 hinten) schaffen sie den Spagat zwischen ausreichend straffer Abstimmung und feinem Komfort. Gewissenhaft kümmern sie sich um große wie kleine Verwerfungen im Asphalt.

Sie sind voll einstellbar, verfügen über einen recht breiten Einstellbereich und reagieren prompt auf wenige Klicks mehr Dämpfung. Allerdings auf Kosten der Sensibilität. Unterm Strich bietet die Werkseinstellung einen guten Kompromiss aus Stabilität und Komfort. Selbst bei Vollbremsungen bleibt die langbeinige Honda weitgehend ruhig. Die Bremsen dürften zwar ruhig eine Spur spontaner und mit etwas mehr Rückmeldung zu Werke gehen. Aber sie ermöglichen dank des fein regelnden ABS mit 9,2 m/s² ordentliche Verzögerung.

Die Reifen allerdings spielen nicht auf dem hohem Niveau, das das Fahrwerk vorgibt. Die Dunlop D 610 Trailmax hegen kaum sportliche Ambitionen, mit Kalt und Feucht stehen sie zudem auf Kriegsfuß. Und der Vorderreifen ist nicht sonderlich mitteleisam, was seinen Kontakt zum Asphalt angeht. Da hätte die feine Honda eigentlich etwas Passenderes verdient gehabt. Das Ausloten ihrer Offroad-Qualitäten wird ohnehin – adäquat bereift – in einem separaten Test erfolgen. Dass sie sich in Sachen Topspeed mit 199 km/h eher in Zurückhaltung übt, ist dagegen leicht zu verschmerzen. Zumal sie auch bei diesem Tempo bolzstabil geradeaus läuft. Und die lange Endübersetzung hält das Drehzahlniveau niedrig, wengleich dadurch die Durchzugswerte im sechsten Gang etwas blass bleiben. So spult man entspannt große Etappen am Stück ab, ehe die Tankanzeige zum Gang an die Zapf-

Die Konkurrenten

BMW F 800 GS
85 PS, Gewicht 222 kg, 0–100 km/h 4,0 sek, Vmax 204 km/h, Verbrauch 4,6 Liter, ABS, 11.200 Euro*



KTM Adventure 1050
95 PS, Gewicht 233 kg, 0–100 km/h 3,7 sek, Vmax 205 km/h, Verbrauch 5,0 Liter, ABS, 12.795 Euro*



Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré 112 PS, Gewicht 269 kg, 0–100 km/h 3,7 sek, Vmax 210 km/h, Verb. 5,8 Liter, ABS, 12.955 Euro*
* ohne Nebenkosten



Fotos: fact, Gargolov, Yamaha

säule mahnt. Beim Erreichen der Reserve informiert sie mit einer recht genauen Anzeige über die Restreichweite. Und siehe da: Zurückhaltend bewegt, genehmigt sich die Africa Twin gerade mal 4,3 Liter, was ihr tatsächlich zu 437 Kilometern Reichweite verhilft. Und selbst zügiger bewegt, sind gut 350 Kilometer realisierbar. Das freut Fernreisende ebenso wie die zahlreichen Haken zur Gepäckbefestigung, die unauffällig integrierten Kofferhalter oder der erstaunlich gute Windschutz der vergleichsweise kleinen Scheibe. Vermissen werden sie allerdings einen Hauptständer. Den hält das umfangreiche Zubehörangebot ebenso bereit (219 Euro) wie unter anderem eine größere Scheibe (147 Euro) und passende Koffer (30/40 Liter, 689 Euro). Nur Sturzbügel muss man im Zubehörhandel suchen.

Dennoch bleibt unterm Strich: Die Africa Twin ist wieder zurück und gerüstet, das Erbe ihrer Vorgängerinnen anzutreten. ■

Unicam- Ventilsteuerung

Einzelkämpfer



Gut erkennbar die direkt über den Einlassventilen sitzende Nockenwelle, Rollenkippebel betätigen die Auslassseite.

Bei der Ventilsteuerung, die Honda unter dem klangvollen Namen Unicam in der Africa Twin verwendet, handelt es sich im Prinzip um eine sohc-Konstruktion, also eine einzelne, oberliegende Nockenwelle (single overhead camshaft).

Bei herkömmlichen sohc-Motoren ist die Nockenwelle mittig zwischen Ein- und Auslassventilen platziert und steuert diese jeweils über Kippebel. Beim Unicam-Motor dagegen sitzt die Nockenwelle direkt über den Einlassventilen und betätigt sie per Tassenstößel und Shims. Für die Betätigung der Auslassventile kommen Rollenkippebel mit Einstellschrauben für das Ventilspiel zum Einsatz.

Diese Bauweise ist nicht nur leichter als ein herkömmlicher sohc-Kopf, sie spart vor allem auch Bauraum und gestattet es, den Zylinderkopf kompakter zu gestalten. Neben der Africa Twin tragen auch die NC-Modelle sowie die Crosstourer und die VFR 1200 Unicam-Köpfe. Die ersten Hondas, die damit auf den Markt kamen, waren 2004 allerdings Wettbewerbsmaschinen, nämlich die Crosser CRF 250 und 450. Was gleichzeitig auch ein Beleg für die Robustheit dieser Technik ist, immerhin dreht die CRF 250 über 11 500/min.

Bei den mit deutlich niedrigeren Drehzahlen operierenden NC-Modellen stammen die Kippebel gar aus der Autosparte, nämlich vom Honda Jazz.

Inzwischen haben auch andere Hersteller die Vorzüge dieser Bauweise erkannt. So schickt KTM beispielsweise die neueste Generation der Duke 690 mit einem ähnlich konzipierten Zylinderkopf an den Start. Bei der Herzogin werden allerdings die Einlassventile per Schlepphebel betätigt.

Den Unicam-Anfang machten 2004 die wilden, hochdrehenden Crosser CRF 250 und 450. Ihnen folgten VFR 1200 F und X sowie die NC-Modelle.



	Maximale Punktzahl	Honda CRF 1000 L Africa Twin		
MOTOR				
Durchzug	40	18	WEDER BEI DER BESCHLEUNIGUNG NOCH BEIM DURCHZUG setzt die Honda Bestmarken. Ihre Stärke sind das breite nutzbare Drehzahlband und die tadellosen Manieren des Twins.	
Beschleunigung	40	19		
Topspeed	30	12		
Motorcharakteristik	30	22		
Ansprechverhalten	20	15		
Lastwechsel	20	15		
Laufruhe	20	13		
Kupplung	10	9		
Schaltung	20	15		
Getriebeabstufung	10	8		
Starten	10	9	Das zählt bei einem Tag im Sattel mit Gepäck und Sozia mehr als atemberaubende Beschleunigung oder gewaltiger Topspeed.	
Summe	250	155	Wer sich Geld und Gewicht für das Doppelkupplungsgetriebe DCT sparen möchte, findet in der konventionellen Schaltbox eine ausgezeichnete Alternative.	
FAHRWERK				
Handlichkeit	40	30	HIER SAMMELT DIE HONDA FLEISSIG PUNKTE in fast jeder Disziplin. Narrensicheres, unaufgeregtes Fahrverhalten, stabiles Chassis, sauber abgestimmte Federelemente.	
Stabilität in Kurven	40	29		
Lenkverhalten	40	25		
Rückmeldung	10	5		
Schräglage	20	16		
Geradauslaufstabilität	20	15		
Fahrwerksabstimmung vorn	20	14		
Fahrwerksabstimmung hinten	20	15		
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	8		
Federungskomfort	10	8		
Fahrverhalten mit Sozia	20	15		
Summe	250	180	Die sind auch noch voll einstellbar – was will man mehr? Das Honda-Chassis verbindet auf angenehme Weise einfache Handhabung und Komfort.	
ALLTAG				
Ergonomie Fahrer	40	32	DIE AFRICA TWIN WÄRE KEINE HONDA, wenn sie sich in diesem Kapitel einen groben Schnitzer leisten würde. Üppige Reichweite, ansehnliche Verarbeitung, tadellose Ergonomie auf beiden Plätzen, reichhaltige Ausstattung.	
Ergonomie Sozia	20	14		
Windschutz	20	13		
Sicht	20	13		
Licht	20	13		
Ausstattung	30	22		
Handhabung/Wartung	30	17		
Gepäckunterbringung	10	4		
Zuladung	10	6		
Reichweite	30	28		
Verarbeitung	20	15		
Summe	250	178	Das Abblendlicht brennt trotz LED-Technik nicht gerade ein Loch in die Nacht. Es leuchtet die Ränder und das Vorfeld zwar ordentlich aus, liefert aber auch ein etwas fleckiges Licht. Das enorm helle Fernlicht macht das aber wieder wett.	
SICHERHEIT				
Bremswirkung	40	30	AUFSTELLMOMENT? Ist für die Honda kein Thema. Ebenso wenig wie Lenkerschlagen. Der an sechs Punkten mit dem Rahmen verschraubte Motor soll laut Honda einen Lenkungsdämpfer überflüssig machen. Tatsächlich ist Kickback kein Thema.	
Bremsdosierung	30	20		
Bremsen mit Sozia/Fading	20	15		
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9		
ABS-Funktion	20	15		
Lenkerschlagen	20	17		
Bodenfreiheit	10	10		
Summe	150	116	Punkte bringen auch reichlich Bodenfreiheit und das fein regelnde ABS. Die Bremsen packen gut, ihr Druckpunkt dürfte knackiger sein.	
KOSTEN				
Garantie	30	15	VOR ALLEM DER NIEDRIGE VERBRAUCH und günstige Inspektionskosten bringen Punkte. Nur zwei Jahre Garantie und keine Mobilitätsgarantie sind dagegen etwas mager.	
Verbrauch (Landstraße)	30	23		
Inspektionskosten	20	19		
Unterhaltskosten	20	13		
Summe	100	70		
GESAMTWERTUNG		1000	699	ZUM SCHNÄPPCHENPREIS gibt es die Africa Twin nicht. 12.405 Euro ergeben bei ordentlicher Punkteausbeute eine gute Preis-Leistungs-Note.
PREIS-LEISTUNGS-NOTE		Bestnote	1,0	1,6

Beherrztes Bremsen bringt zwar etwas Bewegung ins Fahrwerk, aber auch ordentlich kurze Bremswege. Nur hin und wieder lupft die Honda dabei kurz kess das Heck.



Fazit

Willkommen zurück. Die Africa Twin hat die Tugenden mit an Bord, die man mit diesem großen Namen verbindet. Sie besticht durch das breite Spektrum an Fähigkeiten, durch die Summe ihrer Qualitäten, nicht eine einzelne herausragende Eigenschaft. Ist wie ihre Vorgängerin weder Rallye-Rakete noch Effekthascherin. Komfortabel, sparsam, ausgewogen. Der kultivierte Motor rundet den feinen Einstand ab. Was sie abseits befestigter Wege draufhat, muss sie noch – adäquat bereift – in einem separaten Test beweisen.



FASTBIKE 04-2016

BIKES | HONDA RC213V-S



GÖNN DIR WAS!

Mal ehrlich: Deine Eigentumswohnung macht dir doch nur Stress, oder? Deine unrockbaren Nachbarn grüßen dich schon lange nicht mehr, dem ewig quengelnden Oberstudienrat würdest du bei der Eigentümerversammlung am liebsten eine aufs Maul geben und die Last der Hypothek schlägt dir auf die Libido. Verkauf doch die blöde Bude und leg dir von deinen sauer verdienten Kröten eine lupenreine MotoGP-Replika zu, bevor es deine nichtsnutzigen Erben mit deiner Kohle tun.

KAUM EIN KLEINSERIENMOTORRAD HAT JE BEI MOTORRADFAHRERN SO VIELE HEFTIGE REAKTIONEN HERVORGERUFEN

Text: Jesko Raffin, Ralf Steinert

„Desch Ding isch brutal!“, stößt Jesko ins Telefon, als ich ihn am Flughafen erreiche. Danach warte ich geduldig auf das Ende der 3-sekündigen Sprechpause. Meine Vermutung ist, dass Schweizer immer so lange zwischen den Sätzen warten müssen, damit das Echo zwischen den Bergwänden verhallen kann. Während dieser Wartezeit überlege ich mir, ob damit nicht schon alles gesagt ist. Wir hatten unseren Moto2-Fahrer Jesko Raffin nach Valencia zum Test der Honda RC213V-S geschickt, um herauszufinden, ob es sich bei dieser straßenzugelassenen MotoGP-Replika tatsächlich um ein Racebike reinsten Wassers handelt oder nur um eine überteuerte Ikone für reiche Sammler.

Aufschrei in der Szene

Kaum ein Kleinserienmotorrad hat je bei Motorradfahrern so viel heftige Reaktionen hervorgerufen wie die RC213V-S, was vor allem an ihrem obszönen Preisschild lag. Ich zum Beispiel hegte den Verdacht, dass Honda nur einen Scheinwerfer und ein paar Blinker an die RCV1000R genagelt hätte und so diese nicht verkauften – weil zu langsamen – Open class-Bikes entsorgen wollte. Das stimmte zwar so nicht, wäre aber angesichts der damals aufgerufenen 1 Mio. Euro Leasinggebühr für die RCV1000R auch ein Schnäppchen gewesen.

Viele andere regten sich heftig über die 188.000 Euro (200.000 Euro mit Sport-Kit) auf, so als ob Honda diesen Betrag als Listenpreis für eine neue Fireblade verkündet hätte. Daran lässt sich gut erkennen, was wir Sportmotorradfahrer doch für performanceverwöhnte, blasierte Säcke sind. In den Trackday-Fahrerlagern sehen wir unzählige, bis an die Zähne aufgerüstete Supersportler, in die der Besitzer ganz locker noch mal die Kaufsumme reingestopft hat. Trotzdem bleibt auch solch eine Granate immer noch ein Großserienbike mit weichem Rahmen und weicher Schwinge, suboptimalem Massenschwerpunkt und heftigen Toleranzen. Bei den Autos ist das nicht anders, aber stellt man sich die RC213V-S mal als Vieradfahrer vor, ergäbe das ein unglaubliches Bild.

Mit so einem Gerät für den fünffachen Preis eines Sportwagens vom Edeltuner könnte man ein paar irre Runden auf der Nordschleife drehen, dann über die Pässe der Seelpen nach Monaco brennen und dort nach einem entspannten Schraubertag in der Box beim F1-Rennen zumindest einem Roberti Merhi die Vorderräder zeigen. Unnötig zu sagen, was dies für einen Aufruhr in der Autoszene geben würde...

Die RC213V-S besteht zu 80 % aus Originalteilen des Honda-MotoGP-Werksbikes und wird von einem kleinen HRC-Ingenieursteam zusammengebaut. Der Motor, die Auspuffanlage des Sportkits, der Rahmen, das Bodywork und die Funktionsweise der Elektronik unterliegen den gleichen Bauprinzipien und Herstellungsmethoden und unterscheiden sich nur in Details. Die Federelemente, Bremszangen und Schwinge sind identisch mit Marc Marquez' Arbeitsgerät. Die Unterschiede begründen sich teils in den Fertigungskosten und in der unkomplizierteren Wartung, wie beim fehlenden Seamless-Getriebe und der pneumatischen Ventilsteuerung, oder durch den erweiterten Einsatzzweck auf der Straße (StVo-Ausstattung, Stahl statt Carbonbremscheiben, größerer Lenkeinschlag und tiefere Verkleidungsausschnitte). So wie der MotoGP-Werksrenner besitzt auch die RC213V-S kein ABS. Dies und die ab 2016 geltenden Emissionsgrenzwerte nach Euro 4 sind auch der Grund dafür, dass Honda die RC213V-S noch dieses Jahr auf den Markt bringen musste, denn danach hätte sie keine Typengenehmigung mehr erhalten. Ab 2017 ist auch eine Neuzulassung nicht mehr möglich.

Wie ernst es Honda mit der RC213V-S ist, war am Vorabend des Tracktests deutlich zu spüren: Neben dem Large Project Leader Yoshitake Hasegawa und dem Testfahrer Shinichi Itoh hatte Honda das komplette Line-up an Projektleitern nach Valencia eingeflogen – sechs an der Zahl, darunter sogar einer für den Bereich „Sound and Vibrations“.

Die Stimmung bei der Präsentation war so heiter wie bei einem Onkologenkongress und so entspannt wie ein Besuch des Insolvenzverwalters. Ein bisschen emotional wurden die HRC-Männer dann aber doch,



als es um das Leistungsversprechen ihres Babys ging. Itoh sagt: „Pure Geschwindigkeit und hohe PS-Leistungen sind beeindruckend. Aber Zahlen in Datenblättern gewinnen keine Rennen. [...] Morgen werdet ihr verstehen, was wir damit meinen, wenn wir sagen: Kein Bike der Welt lässt sich so einfach steuern wie die RC213V-S.“

RC30 mit MotoGP-Genen

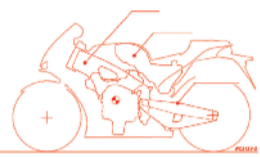
Als Jesko zu diesem Zweck am nächsten Morgen in der Pitlane des MotoGP-Circuit Ricardo Tormo steht, ist die Atmosphäre deutlich gelöster. Hasegawa-san reißt sogar – wenn auch unfreiwillig – einen Witz, als er darum bittet, die normale RC213V-S aufgrund der montierten Bridgestone-RS10-Straßengummis wie auf der Landstraße zu bewegen.

Das makellose Finish der in HRC-Farben lackierten Motorräder funkelt in der spanischen Sonne, die puren Sichtcarbonverkleidungen der mit dem Sportkit ausgerüsteten Exemplare glitzern wie schwarze Diamanten. Die Straßenversion ist zuerst an der Reihe, mangels Innentasche im Rennkombi stopft sich Jesko den Smart-Key des schlüssellosen Startsystems in die Handschuhstulpe. In dieser gezähmten Version ist die RC213V-S nicht übermäßig laut, aber ihr hartes, grollendes V4-Stakkato klingt böse. „Schon auf den ersten Metern merkst du, dass du es mit einem Racebike zu tun hast“, sagt Jesko.



- 1 Valencia Der winklige MotoGP-Circuit ist das Handling-Quantanamo für jedes Sportbike.
- 2 Licht statt Luft In den RAM-Air-Einlässen stecken bei der Straßenversion die LED-Hauptscheinwerfer.
- 3 Sextoys Das Carbon-Hitzeschild und die Schwinge sind reinste GP-Erotik.
- 4 Fremdkörper An der Kombination von feinstem MotoGP-Frontend und plumpen Scooterspiegeln stößt sich das Auge.

DER MOTOR HAYDENS, REDDINGS, ABRAHAMS, DEINER!



Ein Meisterstück vom Erfinder der Massenzentralisierung.



Das Sandguss-Motorgehäuse der RC213V-S ist identisch mit dem Triebwerk, das Marquez antreibt. Die Pneumatik und das Seamless-Getriebe kann man ja eventuell nachkaufen...

Seit der NSR500 hält Honda am V4 als Antrieb für ihre großen GP-Bikes fest, und das aus guten Gründen: Er baut kurz und schmal, und das 90°-V4-Prinzip mit 360°-Kurbelwelle erlaubt einen Verzicht auf leistungsvernichtende Ausgleichswellen.

Der V4 der RC213V-S basiert auf dem Motor des GP-Bikes mit seinen 81-mm-Bohrungen – das Sandgussgehäuse ist identisch, wie auch die Titanventile, Pleuel und die Slipper-Trockenkupplung. Auch das Kühlsystem mit der im vorderen Zylinderkopf sitzenden Wasserpumpe ist identisch, ebenso die Ölpumpe.

Aus Emissionsgründen erhielten die Kolben einen dritten Ring, und der Stirnradantrieb der Nockenwellen wurde aus Gründen einer weniger komplizierten Wartung modifiziert: Während das Spiel beim GP-Motor durch den Austausch von Zahnradern erfolgt, bevorzugte Honda bei der Zivilversion eine Exzenter-Verstellung. Die Ventile werden nicht wie bei der RC213V pneumatisch geschlossen, sondern konventionell über Ventilefedern, allerdings wurden hier sämtliche Bauteile unverändert von der Open-class RCV1000R übernommen.

Die 48-mm-Drosselklappen, die doppelten Einspritzdüsen, die Carbon-Airbox und das komplette Ride-by-wire-System wurden unverändert von der RC213V übernommen, das Elektronikpaket ist nicht identisch, folgt aber ähnlichen Grundprinzipien.

In der Straßenversion hat Honda dem Motor moderate 159 PS bei 11.000/min zugestanden, mit dem Sportkit leistet er über 215 PS bei 13.000/min und 118 Nm bei 10.500/min. Zum Vergleich: Für die RCV1000R gab Honda letztes Jahr über 237 PS bei 16.000/min an, der Werksmotor mit seiner pneumatischen Ventilsteuerung legt da noch eine Schippe drauf.



Keyless
Kein fieses Zündschloss unterbricht die GP-Gabelbrücke. Zum Starten braucht man den RFID-Funkschlüssel, KILLSCHALTER und Starterknopf aktivieren die Zündung. Der TFT-Screen erinnert an Panigale und R1.



Fußpflege
Perfekt arbeitender Schaltautomat, allerdings ohne Downshift.



Merkwürdig
Warum Honda den Mode-Schalter nicht in die Armatur integriert hat? Keine Ahnung.



Beheizte Blinker
In der Straßenversion klingt die RC213V-S halbwegs human – im vollen Racetrack aber ist das hier eins von zwei Toren zur Hölle.

VERWÖHNPAKET

Rund 12.000 Euro kostet das optionale Sportkit für die RC213V-S, das aus dem Straßenkrieger einen waschechten GP-Renner macht. Keiner, der sich die 188.000 Euro für das Motorrad leisten kann, wird darauf verzichten wollen – es sei denn, er hat nicht alle Tassen im Schrank. Das Sportkit kann von speziellen Honda-Händlern mit entsprechendem Spezialwerkzeug montiert werden, mit erfolgter Installation erlischt die Werksgarantie.



ECU

Die Race-ECU verändert das Mapping und erlaubt der RC213V-S ganze 2.000/min mehr. In der Software können jetzt auch unterschiedliche Übersetzungen und Reifenumfänge hinterlegt werden. Eine Schaltumkehr wird möglich und eine Launch-Control kann aktiviert werden.

RAM-AIR-KANÄLE

Dienen nach Scheinwerfer-Demontage einer RAM-Air-Luftzuführung. Natürlich aus Carbon gefertigt.

RACING-AUSPUFF-KOMPLETTANLAGE

Ohne Katalysatoren oder Auspuffklappen – ganze 4,8 kg leichter.

RENNZÜNDKERZEN

Optimiert für die höheren Drehzahlen und das geänderte Mapping.

QUICKSHIFTER

Im Gegensatz zur Straßenversion kommt ein kontaktloser Quickshifter zum Einsatz, der in Verbindung mit der Race-ECU und der ebenfalls im Kit enthaltenen GP-Schaltwalze eine Schaltumkehr ermöglicht. 5-fach einstellbar.

GPS-DATALOGGER

Zeichnet sämtliche Fahrzustände, Motorfunktionen und GPS-Positionen auf. Datenübertragung per USB-Stick.

VERBINDUNGSSTANGE HINTERE ANLENKUNG

Dieses Original-Werkteil ermöglicht eine Veränderung der hinteren Fahrhöhe von bis zu 30 mm. Wichtig z. B.

für die Anpassung an unterschiedliche Reifenumfänge.

BREMSEN-UPDATE

Die Racingbeläge mit höheren Werten stammen genau wie der Fernverstärker für den Bremshebel von Brembo. Wer Carbon-Bremscheiben will, kann bei HRC lieb anfragen...

THERMOSTAT

Öffnet den Kühlkreislauf bereits bei 62 °C (Straßenversion: 82 °C)

WEITERE GOODIES

Kettenräder-Set (15-17, 40-45), Carbon-Kupplungsdeckel, zusätzliches Racing-Sitzpolster, Motorspoiler-Stopfen, wasserdichte Steckerkappen für den Kabelbaum, spezielle Montageständer, Pitbox-Abdeckhaube.

SPORTKIT

„Sie reagiert blitzschnell, absolut exakt und spielerisch leicht auf deine Kommandos. Du bist als Fahrer absolut im Mittelpunkt des Geschehens, so als ob du auf einem großen Ball sitzen würdest. Das Fahrwerk ist transparent und sensibel und vermittelt eine perfekte Balance. Sie ist so unglaublich leicht zu fahren – dieses Motorrad erzählt dir sofort alle seine Geheimnisse. Die Elektronik ist auf eine harte Fahrweise ausgelegt und lässt einiges zu. Ich habe die Torque-Control im zweiten Turn mal komplett deaktiviert, um zu sehen, wie sie slidet – in Valencia gibt es dafür ja reichlich Gelegenheiten. Durch den steifen Rahmen und die steife Schwinge hast du auch bei solchen Mißhandlungen die volle Kontrolle und Rückmeldung, allerdings kommen bei dieser Fahrweise die profilierten Hypersport-Straßenreifen tatsächlich schnell an ihre Grenzen und überhitzen auf der linken Flanke.“

Das Platzangebot ist für mich ein wenig beengt, aber nicht unangenehm. Für die Höhe der Scheibe hat man allerdings bei Pedrosa Maß genommen. Die gedrosselte Motorleistung drückt dir natürlich nicht gerade das Blut aus dem Hirn, aber da du mit dem Motorrad viel Kurvenspeed mitnimmst, jeden Kurvenausgang perfekt erwischst und früh und hart durchladen kannst, ist man auch in dieser Version auf der Rennstrecke verdammt schnell. Am Ende der

kurzen Zielgerade standen sogar mit den knapp 160 PS über 280 km/h auf der Uhr.“

Kontakt mit dem Monster

Nun läuft die offene, mit dem Sportkit ausgestattete Raceversion der RC213V-S in der Pflanze warm. Mit ihrer Race-ECU, der offenen Auspuffanlage ohne Katalysatoren oder Klappensystemen und den installierten RAM-Air-Kanälen leistet ihr Motor nun 215 PS, sie hat 10 kg an Gewicht verloren, ihr Schaltschema ist umgedreht, der Quickshifter kontaktlos und auf den Marchesini-Magnesiumschmiederädern schmoren nun V02-Slicks von Bridgestone. Bis jetzt hörte sich die RC213V-S schon bedrohlich an, jetzt aber rülpst sie beim Warmlaufen so ohrenbetäubend und furchterregend böse aus ihren beiden Schlünden, als ob ihr das Kühlwasser im Mund zusammenlief und sie jeden, der ihr zu nahe kommt, einfach verschlucken würde. Jesko lässt sich natürlich nicht einschüchtern und wheelt mit dem Ungeheuer in Richtung Boxengassenausgang.

320 km/h in Valencia

„Es ist einfach nur der pure Wahnsinn“, berichtet Jesko. „Sie ist so stark und schnell, und dabei immer noch so easy zu steuern. Bei einer getunten R1 oder S1000 RR würde bei dieser Pace alles schwimmen, und die Kräfte würden an jeder Ecke des Motorrad herumzerrern, aber bei diesem steifen Chassis ist davon nichts zu merken. Die vorletzte lange Links nimmst du im vollen Slide über beide Räder, triffst den Bremspunkt exakt und lenkst aus der letzten Kurve mühelos auf die Zielgerade ein. Danachfeuerst du einfach nur durch die Gänge, und am Bremspunkt der kurzen Zielgeraden stehen über 320 km/h auf dem Display. Auch auf diesem recht anstrengenden Kurs musst du dich nicht verkrampfen, und man wird nicht müde, weil alles so leicht und ohne großen Krafteinsatz vonstatten geht. Angst muss man vor diesem Motorrad nicht haben – die Elektronik hilft einem ungemein. Es ist kaum denkbar, dass nicht auch ein Hobbyfahrer auf Anhieb zurechtkommt und mit der RC213V-S die

Rundenzeiten seines Lebens in den Asphalt brennt. Das Einzige, was mich immer noch ein bisschen eingebremst hat, sind die Reifen. Wenn da noch echte GP-Gummis drauf wären... krass!“

Schwarzgeldbunker

Unter allen frei verkäuflichen Motorrädern dieser Erde ist die RC213V-S mit Sportkit für die Rennstrecke das Beste, was man für Geld bekommen kann, und auch eine Hausstreckenrunde mit der Straßenversion dürfte wohl zu einem unvergesslichen Erlebnis werden. Für alle unter uns, die nicht gerade fürstlich entlohnte Topmanager sind, kein Millionenerbe angetreten haben oder eine führende Position im organisierten Verbrechen besetzen, bleibt Hondas MotoGP-Replika nur ein feuchter Traum. Immerhin schürt die RC213V-S aber die wage Hoffnung, dass sie Honda als Blaupause für einen zukünftigen neuen Großseriensupersportler mit V4-Motor dienen könnte.

Für unseren Moto2-Racer und Testfahrer Jesko Raffin hatte der Ritt auf der RC213V-S eine ganz andere Motivation bewirkt, wobei wir endlich bei seinem Satz des Telefonats angelangt sind: „Das war so geil, ich halte das nicht mehr aus. Egal, was ich dafür tun muss – ich muss so schnell wie möglich in die MotoGP aufsteigen!“



Leere Büros in Japan Neben dem Projektleiter Yoshitake Hasegawa und dem Testfahrer Shinichi Itoh waren alle sechs Ingenieure mit nach Spanien gereist. Sogar der zuständige Ingenieur für „Sound and Vibrations“ war anwesend.

Honda startet Verkauf des Clarity Fuel Cell

Brennstoffzellenauto – Auf dem Genfer Autosalon feierte der Honda Clarity Fuel Cell seine Europapremiere. Nun startet der Autobauer den Verkauf des Brennstoffzellenautos – allerdings zunächst nur in Japan.



Den Clarity Fuel Cell verkauft Honda zunächst nur im Heimatland Japan.

So wird der Clarity Fuel Cell im ersten Jahr als Leasingfahrzeug vorwiegend kommunalen Behörden und Unternehmen in Japan angeboten, mit denen Honda bereits bei der Einführung von Brennstoffzellenfahrzeugen zusammengearbeitet hat. Ziel ist es, während dieses Zeitraums Informationen über die Nutzung des Clarity Fuel Cell zu sammeln sowie unterschiedliche Meinungen, Wünsche und Anregungen von Kunden und anderen einschlägigen Organisationen einzuholen. Im Anschluss erfolgt der Verkauf an Privatkunden.

Gefertigt wird der Clarity Fuel Cell zunächst in Kleinserie im Honda Werk in Tochigi, Japan, wobei das Produktionsvolumen bei zunehmender Nachfrage erhöht werden kann. In Europa wird der Clarity Fuel Cell im Rahmen des HyFIVE-Projekts ab September 2016 in Großbritannien und Dänemark eingeführt.

HyFIVE hat zum Ziel, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb bereitzustellen, um die Entwicklung, den Einsatz und die Realisierbarkeit der Technologie zu demonstrieren. Der erste Schritt hin zur Kommerzialisierung des Brennstoffzellenantriebs in Europa wird wertvolle Daten über das Nutzungsverhalten der Kunden im Alltag und deren Erwartungen liefern. **Gabriel Pankow**

Neue Akku-Produktlinie

Jetzt steigt auch Honda in den Markt für Akkugeräte ein. Im ersten Schritt kommen in den nächsten Wochen – rechtzeitig zur neuen Gartensaison 2016 – eine Akku-Heckenschere, ein Akku-Rasentrimmer und ein Akku-Laubbläser auf den Markt. Alle drei Mitglieder der neuen Honda Gerätegruppe können mit ein und dem-

selben Akkusystem ausgerüstet werden. Zum Einsatz kommt eine 56-V-Li-Io-Technologie. In Verbindung mit den wahlweise zur Verfügung stehenden 2-Ah- oder 4-Ah-Akkus können die anstehenden Aufgaben erledigt werden.

Je nach Ladegerät kann bereits nach einer halben Stunde das Gerät weiter genutzt werden. Mit dieser

Ausstattung kann der Akku-Laubbläser HHBE 81 stufenlos regulierbare Luftgeschwindigkeiten und drei einstellbare Luftmengen liefern. So ausgerüstet, kann damit bis zu 1 h das Laub beseitigt werden.

Dieser für viele Einsatzzwecke zeitlich relevante Eckwert gilt dabei auch für die auf den Markt kommende Akku-Heckenschere

Soichiro Hondas Traum vom Fliegen

Lange Entwicklungszeit für sechssitzige Maschine HA-420 – Reichweite 2000 Kilometer

Firmengründer Soichiro Honda (1906-1991) war ein Träumer, aber einer von jener Art, der seine Ideen nicht im Nichts verdrämmern lässt. 1948 gründete er eine Firma, die binnen weniger Jahre zum größten Motorradhersteller der Welt aufstieg. 15 Jahre später begann er mit dem Automobilbau. Honda fertigt auch Motoren für Geräte wie Rasenmäher oder Generatoren und für Boote.

Zu Wasser, zu Lande – fehlte nur noch die Luft: In den 1980er Jahren beschloss Honda, diese

Lücke in der Fortbewegung zu schließen, aber es dauerte rund 30 Jahre, bis sich der letzte Traum des Firmengründers erfüllte – lange nach seinem Tode: ein sechssitziges Geschäftsflugzeug namens HA-420. Seine Erbauer sagen, es sei die schnellste, höchst fliegende, leiseste und zugleich verbrauchärmste Maschine ihrer Klasse.

Es war keine leichte Geburt, denn immer wieder wurden die Termine für Erstflug, Zertifizierung und Produktionsbeginn hinausgeschoben.

Auf jeden Fall sieht das rund zwölf Meter lange Fluggerät mit ähnlich großer Spannweite anders aus als die Mitbewerber. Denn die beiden Mantelstrom-Triebwerke, die Honda nicht zukaufte, sondern selbst mit Hilfe von General Electric entwickelt hat, sind auf den Flügeln befestigt. So etwas hat man zuletzt bei der Fokker VFW-614 gesehen, die in Bremen nur 19 Mal gebaut wurde und deren letztes Exemplar im Jahre 2012 Richtung Deutsches Museum München startete. Der Vorteil der Anordnung:



Honda führt jetzt die ersten Akkugeräte ein. Hier der Bläser im Einsatz.



Die Triebwerke der HA-420 sind auf den Flügeln befestigt.

In der Kabine ist es leiser, als wenn man die Düsen unmittelbar am Rumpf anbaut. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Honda mit 778 km/h an, die Reiseflughöhe mit 12.800 Metern. Während der Rumpf aus Verbundwerkstoffen

HHHE 61 – natürlich in Verbindung mit dem 2-Ah-Kraftspeicher.

Ebenfalls mit einem bürstenlosen 56-V-Motor kommt der neue Honda Akku-Rasentrimmer HHTE 38 auf den Markt. Auch er bietet die stufenlose Einstellung der zur Verfügung stehenden Fadengeschwindigkeiten von bis zu 5.800 U/min.

gefertigt wird, sind die Flügel aus Aluminium – Leichtbau ist also Trumpf. Dadurch und mit Hilfe der Aerodynamik sowie der neuartigen Triebwerke soll die HA-420 ein Drittel weniger Treibstoff als die Konkurrenz verbrauchen. Der

■ Wochenspiegel 15.02.2016

Honda Civic Fünftürer als Prototyp in Genf



Präsentation Honda Civic 2017

Walsrode. Der Prototyp des Civic Fünftürers wird auf dem Genfer Automobilsalon erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert. Besucher erhalten damit einen Vorgeschmack auf das neue Design des Serienmodells, dessen europäische Premiere für Anfang 2017 geplant ist. Produziert wird der neue Civic Fünftürer im Honda Werk in Swindon (HUM – Honda of the UK Manufacturing). Von dort aus wird er unter anderem in weitere Länder Europas und in die USA exportiert.

■ Wochenspiegel 20.03.2016

Honda NSX in der Fertigung

Walsrode. Das neue Performance Manufacturing Centre (PMC) von Honda in Marysville, Ohio, nimmt Ende April 2016 die Serienfertigung der nächsten Generation des Honda NSX auf. Die Auslieferung des Supersportlers an europäische Kunden startet im Herbst 2016.

Das Performance Manufacturing Centre wurde eigens für die exklusive globale Fertigung des neuen NSX ins Leben gerufen.

Es soll neue Ansätze bei den Mitteln und Verfahren der spezialisierten Kleinserienfertigung erarbeiten sowie die Ingenieurskunst und Spitzenqualität der nächsten Generation anhand neuer Verfahren bei Karosseriebau, Lackierung, Endmontage und Qualitätskontrolle erreichen. Der NSX wird vollständig im PMC gefertigt.

reicht für 2000 Kilometer: Berlin – Moskau nonstop ist also kein Problem.

Die Honda Aircraft Company ist im US-Bundesstaat North Carolina angesiedelt, weil man in Nordamerika den größten Markt für Flugzeuge dieser Art vor der Haustür hat. Über 100 Besteller warten schon seit Jahren darauf, beliefert zu werden. Nun hat die Serienproduktion begonnen. Man will die Verträge zügig erfüllen – zum Stückpreis von etwa 4,5 Millionen Dollar.

Namhaftester Erstkunde ist der Rennfahrer Jenson Button, der jahrelang auf Honda in der Formel 1 unterwegs war und gleich zwei Maschinen geordert hat. **(kbw)**