

So schreibt die Presse über Honda

Ausgabe 3 | Dezember 2019

FAHRBERICHT | HONDA CR-V HYBRID



HONDA CR-V HYBRID:

| | |
|---|-----|
| Offenbach-Post 26.10.2019 | |
| Effizienter Leisetreter | 2 |
| Super Illu 44-2019 | |
| Ein SUV mit ganz speziellem Sparantrieb | 2 |
| Fuldaer Zeitung 31.08.2019 | |
| Der kann schleichen und fauchen | 3 |
| Rheinische Post 24.08.2019 | |
| Bequem und sicher reisen | 3 |
| HONDA HR-V SPORT: | |
| Auto Zeitung 24-2019 | |
| Den Turbo eingeschaltet | 4 |
| Bunte 45-2019 | |
| Genau richtig | 4 |
| Westfälischer Anzeiger 03.08.2019 | |
| Sportskanone mit praktischen Genen | 5 |
| HONDA CIVIC: | |
| Rhein-Neckar-Zeitung 18.09.2019 | |
| Turbospaß mit drei Zylindern | 5 |
| Münchner Abendzeitung online 14.08.2019 | |
| Der junge Wilde | 6 |
| HONDA CIVIC TYPE R: | |
| Mannheimer Morgen online 09.10.2019 | |
| Weile mit Eile | 6 |
| HONDA E: | |
| Architektur & Wohnen 05-2019 | |
| Hello again! | 7 |
| Arrive 05-2019 | |
| Klassiker und Retro-Knaller | 8-9 |
| Focus online 11.09.2019 | |
| E-Kleinwagen kommt in zwei Leistungsstufen | 9 |
| HONDA JAZZ HYBRID: | |
| Südwest Presse 09.11.2019 | |
| Spannende Aussichten | 9 |
| auto motor und sport online 23.10.2019 | |
| Kleinwagen, neu gemacht | 10 |
| Auto Bild online 23.10.2019 | |
| Der Jazz bleibt geräumig | 10 |
| Auto Zeitung online 28.10.2019 | |
| Beim neuen Jazz ist Hybrid ein Muss | 11 |

OFFENBACH-POST

Effizienter Leisetreter

Honda CR-V Hybrid arbeitet unter besonderen Vorzeichen.

Seite 2

PRÄSENTATION | HONDA JAZZ HYBRID

auto motor sport

Kleinwagen, neu gemacht

Tokyo Motor Show 2019:
Neue Generation des Jazz serienmäßig mit Hybridantrieb und in zwei Varianten.

Seite 10



KOOPERATION FÜR E-AUTO-NUTZER:

| | |
|--|----|
| Vision Mobility online 23.10.2019 | |
| Honda und Vattenfall planen flexible Energieverträge | 11 |



HONDA CRF1100L AFRICA TWIN/ADVENTURE SPORTS:

| | |
|--|-------|
| Motorrad 23-2019 | |
| Neue EERA | 12-13 |
| Motorrad Abenteuer 06-2019 | |
| Auf Elektronik-Trip mit den Africa Twins | 13-14 |
| Motorrad News 11-2019 | |
| Doppelstrategie | 15 |
| HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE: | |
| Motorrad online 04.11.2019 | |
| Radikale Kampfansage mit 217 PS | 16 |

MOTORRADMESSE EICMA 2019 | HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE

MOTORRAD

Radikale Kampfansage mit 217 PS

Honda setzt mit der neuen CBR1000RR-R Fireblade auf absolute Leistung im Modelljahr 2020.

Seite 16



Effizienter Leisetreter

Honda CR-V Hybrid arbeitet unter besonderen Vorzeichen.

Dieser raus, Hybrid rein – nach dieser Methode geht Honda bei seinem SUV namens CR-V vor. Neben zwei unterschiedlich starken Versionen mit dem 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner gibt es das global sehr erfolgreiche Modell auch mit E-Antrieb und Verbrenner-Unterstützung. Allerdings ar-

beitet der Honda-Hybrid anders als die üblichen Kollegen.

Beim CR-V treibt im Normalfall ein 145 PS starker Benziner einen Generator an, der seinen Strom an einen 184 PS starken Elektromotor liefert – und der nur selbst zum Antrieb beiträgt, wenn stark beschleunigt wird. Das hat den Vor-

teil, dass der Verbrenner meist im effektivsten Drehzahlbereich zugeht. Und sich deshalb der Verbrauch in Grenzen hält. Ein Spritsparwunder ist der rund 1,7 Tonnen schwere Geländegänger zwar nicht gerade. Aber wenn er artgerecht bewegt wird, also mit etwas gebremstem Schäum, sind

in der Praxis 6,0 Liter Verbrauch je 100 Kilometer möglich – laut WLTP-Norm sollen es 5,5 Liter sein, die Werte liegen also relativ nahe beieinander. Wer öfter über die Autobahn heizt, verbraucht deutlich mehr, dafür ist Hondas Hybrid-System namens i-MMD (intelligent Multi-Mode Drive) ebenso wenig geeignet wie etwa das von Toyota, bei dem der E-Motor den Benziner unterstützt.

Als rollendes Verkehrshindernis muss man nicht unterwegs sein, um auf sechs Liter zu kommen. Zwischendurch mal 130 bis 140 Sachen sind durchaus drin, und im Stadt- und Vorstadtverkehr mit vielen Ampeln setzt sich der Hybrid sowieso positiv in Szene. Übrigens: Der Hybrid-Akku mit einer Kapazität von gerade mal einer Kilowattstunde reicht für zwei Kilometer rein elektrische Fortbewegung. Der Spurt von 0 auf 100 km/h wird vom i-MMD CR-V in 9,2 Sekunden absolviert, bei 180 Sachen ist Schluss – und dann wird es auch ein wenig laut. Schließlich verfügt das Honda-SUV nicht über ein für Hybride übliches CVT-,



Verspielt, aber nachvollziehbar: Die Bedienung des CR-V ist anfangs gewöhnungsbedürftig.

sondern über ein Direktgetriebe mit je einem Vorwärts- und Rückwärtsgang. Die getestete Allradversion konnte jahreszeitlich bedingt nicht beweisen, welches Traktions-Potenzial in ihr steckt.

Der Antrieb ist unauffällig im Alltagsleben

Auffallend am teilelektrifizierten Honda ist, wie unauffällig sich der Antrieb im Alltagsleben gibt. Zündung an, D-Taste gedrückt, schon kann es losgehen. Zunächst flüsterleise, dann mit Verbrenner-Geräuschkulisse. Das Drumherum ist dem der reinen Benzinmodelle sehr ähnlich, allerdings ist der Kofferraum wegen der darunter gepackten Batterie etwas kleiner

(479 bis 1.694 Liter), und den Hybrid gibt es auch nicht als Siebensitzer. Das Platzangebot vorn und vor allem im Fond ist fast schon üppig, die Japaner haben die Länge von 4,60 Metern geschickt genutzt. Die Bedienung ist typisch Honda, also mit einem Tick japanischer Verspieltheit, aber schnell erlernbar.

In der feinsten Version mit Namen Executive machen neben einer Reihe der im „Honda Sensing“ enthaltenen elektronischen Helfer unter anderem auch eine Klimatisierungsautomatik mit Zwei-Zonen-Regelung, ein Toter-Winkel-Assistent, die Leder-Ausstattung, ein Panorama-Glasschiebedach, die sensorgesteuerte Heckklappenbedienung, ein beheizbares Lenkrad und beheizbare Vorder- und Rücksitze plus ein Headup-Display das Autofahrerleben angenehmer und sicherer.

Ein echtes Schnäppchen ist der Honda i-MMD-CR-V nicht. Los geht es bei 32.790 Euro für den Fronttriebler, das getestete Spitzenmodell mit Allradantrieb steht ab 44.290 Euro in der Preisliste. **Jutta Bernhard**

SUPER 44-2019

Ein SUV mit ganz speziellem Sparantrieb



Der neue Honda CR-V Hybrid ist ein bequemes und geräumiges Reisefahrzeug.

Hybridantriebe sind eine Wissenschaft für sich. Bei manchen liefert ein Generator lediglich den Strom für Nebenaggregate, was den Verbrennungsmotor entlastet. Bei anderen sind Elektromotor und Akku so dimensioniert, dass sie ein Auto über weite Strecken ganz alleine bewegen können.

Als wäre das nicht schon kompliziert genug, hat sich Honda noch eine besonders exotische Variante

ausgedacht, bei der ein Benziner hauptsächlich Strom für einen 184 PS starken Elektroantrieb liefert. Meist bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h treibt die Kraft des Vierzylinders (145 PS) die Räder direkt an, was in diesem Tempobereich effizienter sein soll. Ein kleiner Akku dient in diesem System lediglich als Puffer, weshalb der CR-V maximal zwei Kilometer rein elektrisch fahren kann.



Gut im Blick: die hochgesetzten Leuchten. Topmodell mit automatischer Heckklappe.

Ein ganz typisches Mittelklasse-SUV

Zum Glück ist von diesem komplexen Zusammenspiel der Kräfte unterwegs wenig zu spüren. Der Honda rollt lautlos an und bleibt lange akustisch dezent im Hintergrund. Bei forscherem Tempo hört man dann aber doch, wie der konventionelle Motor ordentlich hochdreht, um die abgerufene Leistung tatsächlich zu liefern.

Insgesamt erreicht der CR-V mit seinen sehr unterschiedlichen Betriebsarten recht günstige Verbrauchswerte. Im Test kam der geräumige Honda mit 6,4 Litern aus. Auf Landstraßen ist sogar 1 Liter weniger realisierbar. Wer sich auf der Autobahn dem Spitzentempo (180 km/h) nähert, bleibt dagegen nur knapp unter der 10-Liter-Marke.

Das weltweit sehr erfolgreiche SUV von Honda ist daher weniger ein Auto für die linke Spur, sondern eher ein bequemes Reisefahrzeug. Komfortabel unterwegs sind auch die Passagiere im Fond, die von der üppigen Bein- und Kopffreiheit profitieren. Zu den offenen Wün-

schen zählen eine einfachere Bedienung, speziell was die Lenkradtasten anbelangt, und etwas mehr Abrollkomfort. Den mit mehreren Assistenzsystemen ausgestatteten CR-V Hybrid gibt es ab 32.790 Euro.

Text und Fotos:

Hans-Joachim Rehg



Statt Wählhebel praktische Tasten für Vor- und Rückwärtsgang. Der Farbmonitor mit Navigation ist außer beim Basismodell serienmäßig.



497 Liter Kofferraumvolumen. Geteilt umklappbare Rücksitzlehnen.



Der kann schleichen und fauchen

Der Honda CR-V Hybrid: Ein echtes City-SUV

Optisch aufgehübscht und erstmals wahlweise mit elektrischer Unterstützung erhältlich ist der neue CR-V aus dem Hause Honda.



Auf einen klassischen Schalthebel verzichtet Honda im CR-V Hybrid komplett. Stattdessen gibt es Tasten.

Nachdem in Deutschland bislang nur der für Otto Normal uninteressante Supersportwagen NSX von Honda als Hybrid verkauft wurde, wagt sich der japanische Autohersteller mit dem CR-V nun erstmals auf neues Terrain – mit Erfolg, wie wir finden.

An dem perfekten Zusammenspiel von Benzinmotor und Elektrogenerator sowie dem neu entwickelten Getriebesystem haben die Japaner lange getüftelt. Die technischen Details wollen wir Ihnen an dieser Stelle ersparen, wenn es interessiert, der findet auf der Internetseite von Honda umfassendes Informationsmaterial.

So viel sei aber gesagt: Das System schafft es, dass wirklich ausgesprochen oft das Fahrzeug elektrisch angetrieben wird. Hin und wieder – vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten – vollelektrisch, sehr oft aber mithilfe des effizienten Generators. Das sorgt zudem für große Laufruhe, denn der Benzinmotor läuft ohne jede Anstrengung, um ausreichend Strom zu produzieren, um das Fahrzeug elektrisch voranzubringen. So sind das mittlerweile den meisten wohl bekannte elektrische Säuseln und der leise laufende Benzinmotor oft gleichzeitig zu hören.

Im Stop-and-Go des Stadtverkehrs schaltet sich der Benzinmotor aber immer wieder ab, sodass das mit 4,60 Metern Länge ordentlich große SUV fast lautlos durch den Verkehr gleitet. Forcieren lässt sich das durch den Druck auf die „EV“-Taste, die das Fahrzeug – sofern möglich – in den vollelektrischen Modus zwingt. Honda stellt für den innerstädtischen Verbrauch fünf Liter in Aussicht, auf dem Bordcomputer sahen wir bei längeren Stadtpassagen aber immer wieder Werte unter vier Litern. Da lassen sich doch die Kinder ohne schlechtes Umweltgewissen an der Schule absetzen.

Kollegin Christiane Hartung hatte den CR-V vor wenigen Wochen bei der ersten Präsentation bereits fahren dürfen – allerdings ohne ausgiebigem Test des Hybridverhaltens auf der Autobahn.

Das haben wir nun ausgiebig nachgeholt. Trotz seiner Größe ist der Fernostler dank der elektrischen Hilfe sehr agil und sorgt für mehr Fahrspaß, als man es von

dem Nur-Benzin-Bruder kennt. Wenig überraschend ist dazu festzustellen, dass der Verbrauch und der Anteil des elektrischen Fahrens auf der Langstrecke stark von den persönlichen Fahrgewohnheiten abhängen. Wer sich mit 110 oder 120 Stundenkilometern begnügt, der kommt mit fünf, sechs Litern aus. Um die Richtgeschwindigkeit herum sind es dann knapp sieben Liter – immer noch ein sehr guter Verbrauchswert für ein Fahrzeug dieser Größe.

Wer es aber eilig hat und das Fahrzeug immer wieder und mithilfe des Sport-Modus nahe an seine Höchstgeschwindigkeit von 180 Stundenkilometern jagt, der wird von elektrischem Fahren nicht viel spüren und am Ende bis zu zehn oder bei freier Fahrt sogar zwölf Liter Verbrauch attestieren müssen. Und dann ist es mit der Laufruhe vorbei, denn das Motorgeräusch ist zwar gut abgedämmt, bei Vollgas entfaltet das Fahrzeug mit einem auf Minimum abgespeckten CVT-artigen Getriebe aber durchaus seinen heulenden Charakter. Wir waren mal flott und mal sparsam unterwegs und kamen auf einen Durchschnittsverbrauch von unter sieben Litern, also dem eines Kleinwagens.

Wegen der Hybrid-Technologie kann der Honda CR-V natürlich kein Preis-Schnäppchen sein, ein Startpreis ab 32.790 Euro ist aber immerhin so niedrig, dass sich mit Blick auf den niedrigen Verbrauch das Rechnen durchaus lohnt.

Daniel Krenzer ■

FAHRZEUGDATEN

Honda CR-V Hybrid
Fünftüriges SUV mit neuartigem e-CVT-Getriebe.

Motor: Vierzylinder-Hybridbenzinmotor mit 2,0 Liter Hubraum, 184 PS (135 kW), Max. Drehmoment 315 Newtonmeter.

Maße, Gewicht, Volumina:
4,60 Meter lang, 1,86 breit (mit Spiegeln 2,12), 1,68 hoch, 1.657 Kilo Leergewicht, 2.240 zulässiges Gesamtgewicht, 497 bis 1.694 Liter Kofferraumvolumen, 57 Liter Tankinhalt.

Verbrauch (umgerechnet auf NEFZ-Werte):
5,0 Liter Benzin innerorts, 5,4 Liter außerorts, 5,3 Liter kombiniert, 120 Gramm CO₂, Euro 6d-Temp.

Testverbrauch: 3,5 bis 10,2 Liter, je nach Fahrweise und Strecke – im Schnitt 6,8.

Fahrleistungen: Tempo 180 maximal;
8,8 Sekunden für den Sprint auf 100.

Preis: ab 32.790 Euro.

Preis Testwagen: ca. 40.000 Euro.

Charakter: Geräumiges SUV mit Sparfuchs-Qualitäten und niedrigem CO₂-Ausstoß innerorts.

Bequem und sicher reisen

Intelligent Multi-Mode-Drive (i-MMD): Neuer Antrieb für den Honda CR-V Hybrid

Das fällt auf: Der Honda CR-V ist ein alter Bekannter, schon im Jahre 1995 wurde die erste Modellgeneration vorgestellt – doch seit damals hat sich jede Menge getan.

Die neueste Entwicklung ist der Hybridantrieb, mit dem der CR-V jetzt angeboten wird. Das intelligent Multi-Mode Drive (i-MMD) Hybridsystem verbindet zwei Elektromotoren mit einem Benzinmotor, einer Lithium-Ionen-Batterie und einem Direktantrieb. Der Wagen kombiniert Benzin- und Elektromotor automatisch, auch ein Wechsel zu einem reinen Elektroantrieb ist für etwa zwei Kilometer möglich. Die Batterie wird während der Fahrt aufgeladen, Fahrer müssen also keine E-Tankstellen aufsuchen.

Der längere Radstand im Vergleich zu den Vorgängermodellen sorgt für viel Platz im Innenraum – auch auf den hinteren Plätzen können großgewachsene Menschen sehr bequem sitzen. Familien profitieren vom geräumigen Kofferraum, in dem ein Kinderwagen problemlos untergebracht werden kann.



Der Honda CR-V mit Hybridantrieb gibt auf Wunsch Rückmeldung zum sparsamen Fahren.

So fährt er sich: Die leicht erhöhte Sitzposition sorgt im CR-V für die SUV-typische gute Übersicht. Unterstützt wird das Gefühl von Sicherheit und Komfort durch zahlreiche Assistenten wie ein Kollisionswarnsystem, eine Berganfahrhilfe oder die Verkehrszeichenerkennung. Bei der Executive-Variante sind außerdem ein Toter-Winkel-Assistent, ein beheizbares Lenkrad und ein Head-up-Display im Paket enthalten.

Während der Fahrt kann neben dem Elektroantrieb unter anderem auch der Modus „Sport“ gewählt werden, bei dem das Auto auf die Gaspedalbewegungen spürbar besser anspricht. Dies empfiehlt sich insbesondere für Fahrten auf der Autobahn.

Mit einem Verbrauch von 5,5 Liter Benzin auf 100 Kilometern wird es dabei schwierig. Realistischer erscheinen eher 8 bis 8,5 Liter.

Das kostet er: Der CR-V Hybrid ist in der günstigsten Modellvariante ab 32.790 Euro zu haben.

Für den ist er gemacht: Wer gerne bequem und sicher unterwegs ist, wird sich im Honda CR-V Hybrid wohlfühlen. Der hohe Fahrkomfort sorgt für entspanntes Reisen.

Anne Richter ■

ZAHLEN UND FAKTEN

| | |
|-----------------------------|-----------------|
| Honda CR-V Hybrid Executive | |
| Hubraum: | 1.993 ccm |
| Leistung: | 135 kW/184 PS |
| 0-100 km/h: | 9,2 Sekunden |
| max. Geschwindigkeit: | 180 km/h |
| Länge: | 4,60 Meter |
| Breite: | 1,86 Meter |
| Höhe: | 1,69 Meter |
| Radstand: | 2,66 Meter |
| Kofferraum: | 497-1.638 Liter |
| Verbrauch: | 5,5 Liter Super |
| CO ₂ -Ausstoß: | 126 g/km |
| Testwagen-Preis: | 44.910 Euro |

SUBJEKTIVE BEWERTUNG

| | |
|------------|-------|
| Charme | ●●●●○ |
| Spaßfaktor | ●●●○● |
| Wohlgefühl | ●●●●● |

Dieser Wagen wurde der Redaktion zu Testzwecken von Honda zur Verfügung gestellt.



AUTO 22-2019

TEST | HONDA HR-V 1.5 VTEC TURBO

Den Turbo eingeschaltet

Honda will die Attraktivität des kleinen SUV HR-V mit einem neuen, 182 PS starken Turbobenziner steigern.



Benziner mit Partikel-filter



TECHNISCHE DATEN

Honda HR-V 1.5 VTEC Turbo
 4-Zyl., 4-Vent., Turbo, Partikelfilter; 1.495 cm³;
 134 kW/182 PS bei 5.500 /min;
 240 Nm bei 1.900 /min;
 6-Gang, manuell; Vorderradantrieb;
 Fahrwerk v.: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi;
 h.: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; ESP;
 Bremsen: v. innenbel. Scheiben, h. Scheiben;
 ABS; Bremsassistent;
 Bereifung:
 225/50 R 18 V, Michelin Primacy 3;
 Felgen 7 x 18;
 L/B/H 4.346/1.790 (2.019)/1.605 mm;
 Radstand 2.610 mm;
 Leergewicht/Zuladung 1.339/451 kg;
 Kofferraumvolumen: 431 – 1.473 l;
 Abgasnorm Euro 6d-Temp;
 Typklassen: HP 15/NK 21/TK 21;
 Messwerte: 0-100 km/h in 7,9 s;
 Höchstgeschwindigkeit¹: 215 km/h;
 Bremsweg aus 50/100/150 km/h kalt:
 9,4/36,6/62,1 m,
 aus 100 km/h warm: 37,2 m;
 CO₂-Ausstoß²: 135 g/km;
 Grundpreis 29.990 Euro
¹ Werksangaben;
² Breite mit Außenspiegeln

Sportlicher Auftritt mit zwei Endrohren, schwarzer Schürze und kleinem Dachspoiler.

KURZ UND BÜNDIG

Verkaufsstart:

Im Handel

Einstiegsmodell:

21.590 Euro

Highlights:

Souveräner Turbomotor, viel Fahrspaß, variabler Innenraum

Fahrleistungen:

0-100 km/h:

7,8 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit:

215 km/h

Kofferraumvolumen:

431 – 1.473 Liter

Testverbrauch:

7,1 l S/100 km



Von Sven Kötter

Das der Honda HR-V im bunten Reigen der kleinen SUV bisweilen untergeht, ist erstaunlich. Auch nach fünf Jahren wirkt das Design noch frisch, und die Variabilität ist der vieler jüngerer Konkurrenten weit voraus. Daran änderte auch das Facelift 2018 nichts, das sehr dezent ausfiel. Schmerzhafter war der Wegfall des Dieselmotors. Seitdem musste ein 1,5-Liter-Saugmotor sämtlichen Kundenwünschen gerecht werden – ein schwieriges Unterfangen.

Nun bekommt der Honda ein knappes halbes Jahr später den Turbo. Die Aufladung – soviel vorweg – tut dem Motor spürbar gut. Über das kleine Turboloch würden sich Fahrer des Saugmotor-HR-V jedenfalls freuen.

Einmal in Schwung, begeistert das neue Aggregat ab rund 2.500 Touren mit munterem Temperament und sportlichen Fahrleistungen. Geschaltet wird mit einem perfekt positionierten, kurzen Schalthebel, der auch einem Sportwagen gut zu Gesicht stehen würde – die 1.300 Euro Aufpreis für das stufenlose CVT-Getriebe kann man sich getrost sparen. Auch wenn die Fahrleistungen mit 7,9 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h leicht über den Werksangaben liegen – der Motor vermittelt stets ein Gefühl der Souveränität. Dass der HR-V ein City-SUV ist, vergisst man bei derart erwachsenen Manieren schnell.

Die mit variabler Übersetzung arbeitende Lenkung unterstreicht ebenso wie die recht straffe Fahr-

werksabstimmung die dynamische Ausrichtung des Turbo-HR-V – kein Wunder, bietet Honda diesen Motor doch nur in der Top-Ausstattung „Sport“ an. Diese fällt nicht nur besonders umfangreich aus, sondern umfasst auch eine sportliche Feder-Dämpfer-Abstimmung. Zügelt man seine fahrdynamischen Ambitionen, geizt der Japaner durchaus mit dem Sprit. Auf unserer Sparfuchs-Runde reichen ihm fünf Liter auf 100 Kilometern. Auch der Testverbrauch – samt Vollausteil – von 7,1 Litern geht in Ordnung.

Variabler Innenraum mit cleverem Sitzsystem

Dank seiner serienmäßigen „Magic Seats“ punktet der 1.5 VTEC Turbo zudem mit einer in dieser Form konkurrenzlos großartigen Variabilität. Weil der Kraftstofftank nach vorn wanderte, lassen sich die hinteren Sitzflächen mit wenigen Handgriffen hochklappen und geben so einen gut nutzbaren, weil sehr hohen zusätzlichen Stauraum frei. Auch der Laderaum ist mit einem Volumen von 431 bis maximal 1.473 Litern großzügig bemessen. Das Platzangebot für die Passagiere leidet ein wenig unter der massiven Mittelkonsole – richtig eng wird es aber nicht.

Analoge Rundinstrumente

für Drehzahl und Tempo, knackige Schaltung, komplizierte Touchscreen-Bedienung.

Die Verarbeitung ist gut, die Bedienung des serienmäßigen Navigations-/ Infotainmentsystems braucht jedoch ein wenig Gewöhnung.

Und: 29.990 Euro Grundpreis bedeuten Vollaussstattung mit Teilleder-Sitzen und großem Fahrassistenz-Paket.

AUTO TEST Verbräuche

| | |
|---------------|---------|
| EU-Verbrauch | 5,9 |
| Sparfuchs | 5,0 |
| Maximal | 18,3 |
| Testverbrauch | 7,1 l S |

FAZIT

Sven Kötter



Der Turbo tut dem Honda HR-V gut. Verbrauch und Fahrleistungen passen, das Karosserie-Konzept war vorher schon stimmig. Schade nur, dass der antritsstarke Motor an die vergleichsweise teure „Sport“-Ausstattung gebunden ist.

- + **Souveräne Motorisierung**, sicheres Fahrverhalten, praktische Talente
- **Nur als „Sport“ erhältlich**, daher hoher Grundpreis, keine Allrad-Option

BUNTE 45-2019

AUTO | HONDA HR-V SPORT



Genau richtig

■ Turbo Sport ist der neue Beiname des Honda HR-V. Das SUV auf Basis des kleinen Honda Jazz hat jetzt 182 PS und einen 1,5-VTEC-Turbomotor (wie im Honda Civic). Das steht ihm gut: Die Schaltung (mit kurzem Knüppel) fühlt sich knackig, der Sound

nicht übertrieben an und die zusätzlichen 52 PS bringen das 1.350 kg leichte SUV souverän vorwärts.

Innen ist der Honda HR-V Turbo Sport chic dunkelrot und schön leise. Energie verbraucht der Sportler sorgsam (ca. 5,9 l/100 km).



Hochbeinig mit 1.473 Liter Heckvolumen und „Magic Seats“: der neue HR-V Turbo Sport (ab 29.990 Euro). Optional mit Automatikgetriebe.

Sportskanone mit praktischen Genen

Der HR-V Sport sichert Honda in Sachen Leistung eine Sonderstellung bei den kleinen SUVs.

Zum Facelift der zweiten Generation des Honda HR-V im vergangenen Jahr spendierten die Japaner ihrem auf der Jazz-Plattform basierenden Mini-SUV den neuen markanteren Familienkühlergrill und eine insgesamt überarbeitete Front. Im Nachgang dazu legen die Japaner vom HR-V nun für die Version „Sport“ den aus dem Civic bekannten Vierzylinder Turbobenziner mit 182 PS nach. Das Thema Selbstzünder ist seit der Überarbeitung für den HR-V keines mehr.

Optisch unterscheidet sich der Sport von den vermeintlich unsportlicheren Brüdern durch eine schwarz glänzende Chromspange an der Front. Ein schmaler Frontspoiler, Radlaufleisten und ein markanterer hinterer Stoßfänger – alles komplett in Schwarz – runden das Bild zusammen mit ebenfalls schwarzen Außenspiegelkappen, schwarzen Doppellendrohren und schwarzen 18-Zöllern ab.

An das sportlich coupéhafte Outfit lehnt sich auch das Innere

des HR-V Sport an. Unter dem schwarzen Dachhimmel sitzt man gut auf schicken rot-schwarzen Sitzen im Materialmix von Stoff und Leder. Passend dazu sorgen schwarz glänzende und dunkelrote Dekoroberflächen an der Mittelkonsole und im unteren Bereich der Armaturentafel für eine sportliche, etwas hochwertige Note.

Der kraftvolle Vierzylindermotor mit 1,5 Liter Hubraum bringt seine Höchstleistung von 182 PS (134 kW) bei 5.500 Umdrehungen an die Vorderräder. Auf einen Allradantrieb verzichtet Honda beim HR-V. Man sieht in diesem Segment dafür keine hinreichende Nachfrage. Das maximale Drehmoment von 240 Nm steht in der Variante mit der knackigen Sechsgangschaltung zwischen 1.900 und 5.000 Umdrehungen an.

Gerade einmal 7,8 Sekunden braucht der Kompakt-SUV für den Spurt von 0 auf 100 km/h. Und 215 Stundenkilometer als Spitze sind auch eine vorzeigbare Hausnummer in dieser Klasse.

Die Verbrauchswerte auf der Runde rund um die Honda Akademie im hessischen Erlensee lagen bei gut sieben Litern auf einem sehr ordentlichen Niveau.

Unebenheiten in der Straße und derbe Schlaglöcher bügelt das Fahrwerk dank eines ausgeklügel-

ten Karosseriedämpfersystems weitgehend weg. Und das bei einer betont straffen Fahrwerksauslegung.

Aber der Sport-SUV von Honda kann auch recht praktisch: Im dem flexiblen und gut konzeptionierten Innenraum finden vor den hoch-

geklappten hinteren „Magic Seats“ bei Bedarf Kübelpflanzen oder mit etwas Geschick selbst ein Fahrrad Platz.

Einziges Ärgernis ist das bei Honda verbaute Navi, das im Hinblick auf Präzision und grafische Darstellung den Anschluss an die

Standards der Konkurrenz verlorren hat. Schade für ein Auto, das ansonsten das Zeug zum Führungsfahrzeug hat.

Für den HR-V Sport ruft Honda mindestens 29 990 Euro auf. Das ist – freundlich ausgedrückt – schon ambitioniert. ■



Der Honda HR-V Sport ist in seiner Klasse mit 182 PS propper motorisiert, aber auch preislich weit oben positioniert.

Turbospaß mit drei Zylindern

Der Honda Civic wird derzeit mit drei verschiedenen Aggregaten und in 13 unterschiedlichen Ausführungen angeboten – Topvariante mit 182 PS.

Manche finden ihr Auto auf dem Supermarktparkplatz, indem sie per Funk aufschließen, und dann schauen, wo es blinkt. Besitzer eines aktuellen Honda Civic können sich das klemmen – den sieht man immer, der charismatischen Keilform sei Dank. Sie ist das Markenzeichen des Honda Civic, den die japanische Traditionsmarke mit der Einstiegsmotorisierung ab 19.990 Euro offeriert. Und die sind wir neulich mal gefahren.

Aktuell wird der Civic mit drei verschiedenen Aggregaten und in

13 unterschiedlichen Ausführungen angeboten: Vom Einstiegsmodell für knapp 20.000 Euro bis zur Topvariante mit dem 182 PS starken 1,5-Liter-Benziner und Automatik reicht die Spanne, hier werden 34.290 Euro aufgerufen. Ebenfalls am Start sind fünf Modellvarianten mit dem sehr leise arbeitenden Diesel, der Selbstzünder schöpft 120 PS aus 1,6 Litern und begnügt sich im Alltag mit einem Schnitt von 5,5 Litern.

Der Diesel ist der „schwächste“ Antrieb – gute Güte, es ist gar nicht so lange her, da waren VW Käfer mit 34 oder 50 PS der Normalfall, und dreistellige PS-Zahlen das Vorrecht echter Sportwagen oder der Luxusklasse – und harmoniert wunderbar mit dem Civic.

Sechs Pferdchen mehr als der Diesel hat der Hubraumzweig am Start, der exakt 988 Kubikzentimeter messende Dreizylinder, der mit einem Turbo bestückt und für Tempi bis 203 Stundenkilometer gut ist.

Seine 126 PS liefert der Drilling bei quirligen 5.500 Touren ab, das maximale Drehmoment von 200 Newtonmetern wird bei 2.250 Um-

drehungen erreicht. Es sei denn, man gönnt sich die CVT-Automatik, die 1.300 Euro Aufpreis kostet. Hier fällt das Drehmoment 20 Newtonmeter geringer aus, doch dafür liegt es über einem größeren Drehzahlbereich, zwischen 1.700 und 4.500 Touren nämlich, an. Ist eben alles eine Frage der Abstimmung.

Die jedenfalls hat die Entwicklungsabteilung voll im Griff, auch mit seinem Fahrwerk weiß der heißblütig geschnittene Japaner zu überzeugen: Agil und präzise lenkbar pfeilt er ums Eck, auf kurvigem Landstraßen macht er rich-

tig Laune, was sicherlich auch an der sauber arbeitenden Sechsgang-Schaltbox liegt.

Die Verbrauchswerte halten sich dennoch im Rahmen, im Schnitt gönnt sich der Dreier 6,6 Liter Super auf 100 Kilometern, was in Kombination mit dem 46 Liter fassenden Tank Distanzen von knapp 700 Kilometern erlaubt. Und das geht voll in Ordnung, wobei der Bordcomputer stets ein wenig mehr meldet, als tatsächlich verbraucht wird.

Funktionell anders gibt sich auch die Rückbank. Die legendären

„Magic-Seats“, die sich geteilt nach vorne klappen ließen, und zudem die Chance boten, die Sitzflächen senkrecht zu stellen, sind leider Geschichte. Immerhin lässt sich die hintere Lehne im Verhältnis 60:40 umlegen, das Ladeabteil fasst zwischen 420 und 1.267 Liter, wobei der Wert zwischen den einzelnen Modellvarianten ein wenig schwankt.

Wer die Tempoautomatik auf 30 oder 50 Stundenkilometer setzt, der wird sich wundern, dass der Civic gerne mal angesichts eines am Straßenrand parkenden Autos

in die Eisen steigt, wenn man gezwungenermaßen Schlangenlinien zwischen den Laternenparkern fährt.

Das jedoch ist Jammern auf hohem Niveau, denn die diversen Fahrassistenzsysteme sind vor allem im Notfall ein echter Sicherheitsgewinn: Ob man nun an den aktiven Spurhalteassistenten denkt, den adaptiven Tempomaten, die Verkehrszeichenerkennung, das Kollisionswarnsystem oder den Ausparkassistenten – der Civic ist auf der Höhe der Zeit.

Heiko P. Wacker ■

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic

Kompaktwagen,
L/B/H/Radstand: 4.518/1.799/1.434/2.697 mm,
Leergewicht: 1.229 – 1.407 kg,
Gepäckraum: 420 – 1.267 l,
Antrieb, Benzin mit 1 und 1,5 Litern:
126 und 182 PS;
1,6-l-Dieselt: 88 kW/120 PS,
Sechsgang-Schaltgetriebe oder Automatik,
Verbrauch nach Normzyklus: 3,5-6 l/100 km,
Testverbrauch: 6,6 Liter/100 Kilometer (Variante „Elegance“, 126 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe).

Preise: 19.990 Euro (1-l-Benziner in der Variante „S“) bis 34.290 Euro (1,5-l-Benziner mit 182 PS in der Variante „Prestige“ mit Automatik);
günstigste Dieselsvariante: 21.890 Euro.



Charismatische Keilform: Der Civic steht für die Marke Honda wie kaum ein anderes Modell.



Abendzeitung online | 14.08.2019

TEST | HONDA CIVIC

Der junge Wilde

Honda Civic 1.5 Sport VTEC Turbo: Wir haben ihn unter die Lupe genommen.

Text und Fotos: Rudolf Huber



Früher war er mal ganz brav. Aber seit ein paar Jahren gibt der Honda Civic gerne den jungen Wilden. Und so wird auch der Test des Kompakt-Japaners zum speziellen Erlebnis.

Mit seinem Civic hat Honda seit einigen der aktuell zehn Generationen immer wieder kräftig polarisiert. Die Japaner sind dem Motorsport eng verbunden, das spürt man bei ihnen auch im

eigentlich braven, massentauglichen Kompaktsegment. Der Civic ist einfach anders, er ist krasser, heftiger – auch als Fünftürer im Golf-Format, den wir ausgiebig ausprobiert haben.

Und zwar in Gestalt des – Achtung: Honda Civic 1.5 Sport VTEC Turbo. Man könnte dem noch hinzufügen: 134 kW, 6-Gang-Handschaltung, dann ist ganz klar, was da in fetzigem Racing-Rot bewegt wurde.

Bewegend war der zweiwöchige Kontakt mit dem Civic ohne Frage. Weil in seiner Brust nämlich zwei Seelen wohnen. Die des alltagstauglichen, recht geräumigen und praktischen Begleiters. Und die Variante mit dem Messer zwischen den Zähnen: Wer dem 1,5-Liter-Turbodiesel nämlich die Sporen gibt und ihn kräftig drehen lässt, wird mit sehr knackigen Fahrleistungen und der dazu passenden Auspuff-Akustik versorgt. 182 PS sind eben ein Wort.



Starker Abgang: Die Heckpartie des Honda Civic signalisiert ohne falsche Scham seine dynamischen Ambitionen.



Trotz der knackigen Seitenlinie bietet der Civic einen überraschend großen Innenraum.



Das Cockpit des Honda Civic ist kein Muster an einfacher Bedienbarkeit – aber man gewöhnt sich schnell daran.

182 PS und von 0 auf 100 in 8,2 Sekunden

Und das maximale Drehmoment von 240 Nm ebenso. Der Vollständigkeit halber: 0 bis 100 km/h dauert 8,2 Sekunden, die Spitze liegt bei 220 km/h – das ist mehr als ausreichend, auch für einen betont sportlich ausgelegten Kompakten.

Und der Verbrauch? 5,8 Liter schluckt der 4,52 Meter lange Civic auf dem Prüfstand, in Echt waren es eineinhalb Liter mehr.

Diese grundsätzliche Ausrichtung zeigt sich sehr schön auch am Fahrwerk, das nicht mit zu viel Härte nervt, aber dafür mit hoher Präzision auch in schnellen und sehr schnellen Kurven verwöhnt. Die Lenkung passt von ihrer Abstimmung her exakt ins Gesamtbild: Der Honda Civic Fünftürer Sport lässt sich sehr fahraktiv und sicher bewegen.

Innen geräumig, außen cool

Dass es bis zum noch dynamischeren Honda Type R nicht allzu weit ist, zeigt die spezielle Civic-Optik, die vorne große Lufteinlässe und hinten die zwei mittig platzierten, dicken Auspuff-Endrohre und zwei auffällige Spoiler zu bieten hat. Der untere durchschneidet das Heckfenster und sorgt für einen schlechteren Blick nach hinten, schaut aber sicher in den Augen seiner Fans ziemlich cool aus.

420 bis 1.209 Liter Gepäck kann der Civic in der Sport-Version schlucken, die Passagiere vorne und hinten können sich nicht über einen Mangel an Platz beschweren – wobei der Civic, was etwa das Aus- und Einsteigen betrifft, ein exakter Gegenentwurf zum grassierenden SUV ist: Das alles spielt sich sozusagen im Souterrain ab. Was sich sonst noch so im Inneren abspielt? Zum Bei-

spiel das muntere Angebot an Infos, die das elektronische Cockpit vermittelt. Quasi analog wird die Drehzahl dargestellt, die Geschwindigkeit stets digital. Die Bedienbarkeit ist nicht das Maß aller Dinge, aber gegenüber den Vorgängern hat der Civic einen großen Schritt hin zum schnellen Eingewöhnen gemacht.

Reizvolles Auto mit Ecken und Kanten

Ein großer Schritt ist auch sein recht üppig ausgestattetes Sicherheitspaket namens Honda Sensing – etwa mit Spurhalte- und Fernlicht-Assistent, Abstands-Tempo- und Verkehrszeichen-Erkennung schon in der Grundausstattung. Ab der Elegance-Linie ist auch die zweite Generation des Infotainment-Systems Honda Connect an Bord, das Apple CarPlay und Android Auto unterstützt. ■

MONTHEIMER MORGEN online | 09.10.2019

FAHRBERICHT | HONDA CIVIC TYPE R

Weile mit Eile

Wer sich mit dem Honda Civic Type R anlegt, erlebt sein blaues Wunder. Denn 320 PS können nicht lügen.



Wer mit einem Honda Civic Type R unterwegs ist, der hat es meistens eilig. Denn diesen kompakten Sportler langsam zu fahren, käme einer Sünde gleich. Sobald man den Startknopf drückt und den „R“-Modus einlegt, faucht der Motor los. Und die drei Auspuffendrohre sorgen dabei für einen Sound wie die legendären Posaunen von Jericho. Das ist natürlich Musik in den Ohren echter Racing-Fans.

Doch wie fährt sich der Civic Type R? Ist dieser Renner alltagstauglich? Der Motor-Information-Dienst (mid) hat den Japaner auf einer Probefahrt richtig rangenommen. 320 PS leistet das kleine Kraftpaket jetzt mit dem überarbeiteten 2,0-VTEC-Turbo-Motor, das sind 20 PS mehr als beim Vorgängermodell. Damit kann man durchaus so manchen leistungsstärkeren Sportwagen aus München, Stuttgart oder Ingolstadt

ärgern, denn der Civic Type R ist im Gegensatz zu den geschärften Fahrzeugen der deutschen Premium-Marken nicht abgeregelt.

Der Hersteller gibt als offizielle Höchstgeschwindigkeit 272 km/h an. Doch bei einem seltenen Treffen mit einem McLaren F1 auf der Autobahn geht es im Windschatten noch um einiges schneller – zumindest auf dem Display: 288 km/h sind da zu lesen. Da kann man schon mal abheben. Damit das al-

lerdings nicht passiert, haben die Ingenieure dem Civic Type R einen mächtigen Heckflügel verpasst, der ein wenig an den berühmten Mercedes-Benz 190 E Evolution II (kurz „Evo 2“) erinnert.

Irgendwann will auch der erstaunte McLaren-F1-Fahrer wissen, wer ihm da so penetrant im Nacken sitzt und macht Platz. Dabei könnte er locker über 300 km/h fahren, doch das lässt die Verkehrslage tagsüber nicht zu. Als er dann den Civic Type R neben sich sieht, hebt er anerkennend den Daumen und biegt danach rasch ab: zur nächsten Tankstelle.

Auch wir müssen bald schauen, wo wir den Durst unseres Renners stillen. Denn sobald der Tank nur noch halb gefüllt ist, ist Vorsicht geboten. Lässt man dann seinem Gasfuß weiterhin freien Lauf, kann es ein böses Erwachen geben. Aber wir wollen ja nicht auf der Auto-

bahn stranden und tanken nach. Natürlich nur das Feinste: Ultimate 102, V-Power Racing, Excellium, Super Plus oder wie der „Kraft“-Stoff mit 98 bis 100 Oktan sonst noch heißt.

Beim Tanken müssen alle sportlich ambitionierten Fahrer tapfer sein. Denn die vom Autobauer angegebene 7,7 Liter Durchschnittsverbrauch schafft man höchstens bei Tempo 120 bergab. Bewegung man den Kompakt-Sportler aber vorwiegend am Limit, knackt man ganz locker die 15-Liter-Marke. Ein solcher Fahrspaß hat halt seinen Preis. Wer Kompaktsporthern wie dem Civic Type R, Hyundai i30 N, Golf R oder Audi S3 die Sporen gibt, der sollte immer ausreichend Benzingeld in der Tasche haben.

Belohnt wird man mit Leistung – und das scheinbar im Überfluss. Die 320 PS des Turbos liegen bei 6.500 min⁻¹ an, und das maximale Drehmoment steht bei 400 Newtonmeter bereit. Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist in 5,7 Sekunden erledigt. All das mache diesen Kompaktsporther „zum schnellsten Fahrzeug mit der besten Beschleunigung in seiner Klasse“, teilt Honda mit. Und mal ehrlich: Wer Kraftstoff sparen möchte, fährt keinen Civic Type R, sondern ein Elektroauto. Auch das haben die Japaner im Angebot.

Und was kostet der Fahrspaß? Der Preis für die Basisvariante liegt

laut Hersteller bei 36.050 Euro, das Sicherheitspaket Honda „Sensing“ inklusive.

Dieses Paket umfasst unter anderem Kollisionswarnsystem, Spurhalteassistent sowie eine intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung.

Optional ist der Civic Type R in der Ausstattungsvariante „GT“ erhältlich. Die kommt zusätzlich mit Toter-Winkel-Assistent, Ausparkassistent und Honda Connect mit Garmin Satelliten-Navigation daher und kostet 41.190 Euro.

Ralf Loweg/mid ■



Betont sportlich: Im Honda Civic Type R fühlt man sich wie ein Rennfahrer.



Herzstück des Honda Civic Type R: der 2,0-VTEC-Turbo-Motor.

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic Type R

- Länge / Breite / Höhe: 4,55 / 1,87 / 1,43 Meter
- Motor: 4 Zylinder VTEC 2.0 Turbo
- Hubraum: 1.996 ccm
- Leistung: 235 kW/320 PS bei 6.500 U/min
- max. Drehm.: 400 Nm bei 2.500 – 4.500 U/min
- Antrieb: 6-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb
- 0 bis 100 km/h: 5,7 Sekunden
- Spitze: 272 km/h
- Normverbrauch: 7,7 l/100 km
- CO₂-Emissionen: 176 g/km
- Abgasnorm: Euro 6d-Temp
- Preis: ab 37.590 Euro



HELLO AGAIN!

Den kennen wir doch? Der **Honda e Prototype** ist eine Hommage an den Civic von 1972. Für Retro-Gefühle sorgt die Location, an der Honda sein elektrisches Stadtauto vorstellte: der legendäre ehemalige Berliner Techno-Tempel E-Werk.

Text: **Alexander Batke-Lachmann**, Fotos: **Joseph Kadow**

Damals, in den wilden 90ern, als Berlin noch echt underground und noch kein Airbnb-Hotspot war, legten Star-DJs wie Paul van Dyk im E-Werk auf, einem alten Umspannwerk in Berlin-Mitte. Fast fünf Jahre lang galt der riesige Club als eine der wichtigsten Techno-Adressen der Welt. Mit dabei war zu der Zeit auch unser Art Director André Wüst, der sich heute noch an die Endlosschlange vor dem Türsteher erinnert. „Das E-Werk war ein einmaliger Elektro-Tanztempel, ein Abenteuerspielplatz für Erwachsene. Bei lauter Techno-Musik stand man zwischen riesigen Schaltkästen, Trafos und Porzellan-Isolatoren aus den 20ern. So was gab es nur in der Nachwendzeit.“ 22 Jahre nachdem hier die Lichter ausgingen, steht nun ein ganz anderes Elektro-Thema auf dem Programm: der Honda e Prototype.

Die elektrisch angetriebene Studie mit dem zeitlosen Retro-design soll für den japanischen

Hersteller das Zeitalter der Elektromobilität einläuten. Retro? Das Wort hört man bei Honda nicht so gern. Ziel sei es vielmehr gewesen, ein zugängliches und freundliches Design zu schaffen, erklärt Akinori Myoui, Leiter des Interior-Design-Teams. „Dabei greift man zwangsläufig auch bekannte, zeitlose Elemente auf. Aber das geht über den Begriff ‚retro‘ hinaus, der für uns eher mit der Vergangenheit assoziiert ist. Wir dagegen wollen in die Zukunft blicken.“

Innen wie außen ist die Honda-Studie schlicht und funktional gestaltet und erinnert – retro oder nicht – auch André Wüst unweigerlich an die erste Generation des Honda Civic, die vor fast 50 Jahren eine Erfolgsstory in der Kompaktklasse schrieb. „Die Proportionen, die Front mit den runden Leuchten und dem durchgezogenen Kühlerband, der angedeutete Knick in der Hecksäule – die Designer haben viele Gestaltungselemente des Civic modern interpretiert, ohne Chrom und 70er-Jahre-Barock“,

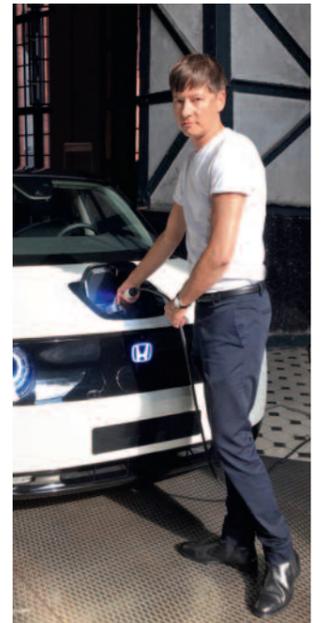
findet André, der übrigens selbst Oldtimer-Fahrer ist.

Die sanft geschwungenen Linien der Karosserie geben der Honda-Studie ein freundliches Gesicht. Eines ohne Ecken oder Kanten. Die Türgriffe sind versenkt, die prominent platzierte Ladeschnittstelle auf der Motorhaube versteckt sich hinter einer dunklen Abdeckung, die runden Front- und Rück-Scheinwerfer sind mit schwarzem Klavierlack eingrahmt. Der Wagen wirkt wie aus einem Guss, nichts steht hervor, nichts stört die klare Form. Statt klobiger Außenspiegel gibt es kleine Kameras, die ihre Bilder in den Innenraum übermitteln. Vorteile: größeres Sichtfeld, kleinerer toter Winkel und eine bessere Aerodynamik.

Der Innenraum punktet mit Lounge-Atmosphäre: Dabei greift die klare Gestaltung des Interieurs Ideen der japanischen Architektur auf und schafft einen offenen Raum mit flachem Boden. Man wähnt sich in einem puristischen

Rund 150 PS und über 200 Kilometer Reichweite: Noch dieses Jahr wird die Serienversion des Honda e Prototype präsentiert. Das kompakte Stadtauto kann bereits jetzt vorbestellt werden.

Kommandozone: Das digitale Armaturenbrett (unten) mit fünf hochauflösenden Displays erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugbreite und lässt sich wie ein Smartphone mit Wischgesten steuern. Rechts Holzdesign und Melange-Stoffe im Innenraum. Ganz rechts: AW-Art-Director André Wüst beim Aufladen.



DAS INTERIEUR? EIN PURISTISCHES WOHNZIMMER



Wiederkehrendes Element: Die in Halbkreisen endenden Linien findet man nicht nur an den Rückleuchten, sondern auch an den Felgen oder der durchgezogenen dunklen Verblende an der Frontpartie.

Wohnzimmer – mit Holzanmutung und Melange-Stoffen. Hier hat sich Honda vom Möbeldesign inspirieren lassen. Ein Trend, der mittlerweile in der gesamten Automobilbranche zu finden ist – werden die Autos von morgen doch immer mehr zu rollenden Lifestyle-Kokons mit Multimedia statt PS-Geprotze. André fällt im Honda e Prototype vor allem das riesige Display im Armaturenbrett auf, das sich einmal über die gesamte Fahrzeugbreite erstreckt. Hier lässt sich übers Smartphone mit wenigen Gesten auch die eigene Playlist abspielen.

Vielleicht sind ja auch Sounds von Paul van Dyk mit dabei ... ■

André Wüst bei der Inspektion: Die weit zu öffnenden Türen erleichtern den Einstieg. Drinnen fühlt man sich fast wie im Wohnzimmer – die Sitze sind bezogen mit Stoffen, die vom Möbeldesign inspiriert sind.



arrive 05-2019

FAHREN UND FÜHLEN | HONDA E

KLASSIKER UND RETRO-KNALLER

Ins vollelektrische Geschäft steigt Honda spät ein – der knuddelige **Honda e** ist voller Anklänge an die erfolgreichsten Zeiten der Marke. arrive wagt eine Prognose, ob die Elektro-Strategie der Japaner aufgehen kann.

Platz nehmen und losfahren.
Mit dem Honda e ab Frühsommer 2020 möglich.



Größer als er aussieht: Trotz knuffigem Design hat der Honda e Platz für alle City-Einkäufe.



Klare Linie: So komplex wie er ist, ist er dennoch einfach strukturiert und intuitiv begreifbar.

Von Willy Loderhose

Wer sich mit Autos auskennt, erblickt in dem adretten Gefährt, das uns die Presse-Profis des Herstellers Honda da präsentieren, einen alten Bekannten: Mit seiner kompakten Form, seinen klaren, gar nicht hypermodernen Linien und seinen runden Frontscheinwerfern wirkt er wie ein Wiedergänger des Honda Civic aus den 70er Jahren.

Der Civic, schon damals ein Player in der Millionenliga, hat sich über 19 Millionen mal weltweit verkauft. Er war immer ein wichtiger Umsatzbringer für den Konzern, den Soichiro Honda 1948 mit der Idee begründete, Fahrräder mit Benzinmotoren auszustatten, und der heute nicht nur der größte Motorradproduzent, sondern auch der größte Motorenhersteller der Welt ist mit einer Produktion von rund 22 Millionen Motoren – pro Jahr!

Da wird es höchste Zeit, dass auch Honda über den reinen Benzin-Motor hinaus weiterdenkt – wobei angemerkt werden muss, dass ein Auto namens Insight eines der ersten Hybrid-Fahrzeuge überhaupt war, das nach Europa kam. Auch die erste Kleinserie des Wasserstoff-Autos Clarity war lieferbar, bevor es hier überhaupt Tankstellen dafür gab. „So ähnlich muss ein Apple-Auto aussehen“, rief ein begeisterter Kollege aus, als er den e-Prototypen in weiß, cooler Beleuchtung und spartanischer Umgebung erblickt – in der Tat, einige Elemente der Designphilosophie



des Handygiganten aus den USA und dieses japanischen Autos ähneln sich: Klare Linien, intuitive Benutzerführung und die erklärte Philosophie „Keep it simple and clean“ gehören dazu. Man hat das Gefühl, sich dieses Fahrzeug schnell erschließen zu können, ohne lange darüber nachzudenken. Der „weiße Bereich“ ist am Ende natürlich in mindestens fünf bunten Farben je nach Geschmack der Kundinnen und Kunden erhältlich, aber es gibt einen unveränderlichen „schwarzen Bereich“, der für Funktionalität steht: Leuchten, Tür-, Motorhauben- und Heckklappengriffe, die vielen Kameras und Sensoren am Auto, sein Radarsystem, der Ladestecker und einiges mehr befinden sich sozusagen klar getrennt in diesem Bereich. Außenspiegel hingegen sucht man vergeblich – Bilder der Umwelt des Fahrzeuges werden auf Bildschirme an den Außenseiten des Cockpits projiziert. Auch der Innenspiegel funktioniert ähnlich. Immer dann, wenn das Original-Spiegelbild zu dunkel, zu hell oder vom Gepäck gestört wird, schaltet man einfach auf Rückkamera und erhält ein Echtzeitpanorama, das beim Beobachten, Einparken oder mit diversen Daten hilft.

Der Innenraum ist gemütlich: Echte Wohnraumatmosphäre, diverse Leucht-Spots im Dachhimmel, durchgehende Rückbank und Rückenlehne vermitteln ein einzigartiges Sofagefühl, wie man es in den Autos der 70er Jahre kannte. Fahrer und alle Passagiere sind über USB, HDMI und ein eigenes Bord-WLAN mit der Außenwelt verbunden, aber auch ein ganz normaler 230 Volt-Stecker ist Standard, wer sich also die Haare föhnen oder einen Toaster anschließen möchte... nicht empfohlen, aber möglich...

Der nächste Schritt:

Die Autonomie des Honda e

Die kompakte Bauweise sowie die Unterbringung des Akkus im kompletten Unterboden ermöglichen dem Auto einen Wendekreis von unter 9 Metern, das Ding dreht – gefühlt – fast auf dem Teller.

Der Honda e ist als echtes Stadtauto konzipiert, seine Konstruk-

TECHNISCHE DATEN

Motor
Heckantrieb-Elektromotor
Akku
ca. 36 kWh
Reichweite
ca. 200 km WLTP
Leistung
ca. 100 PS
Drehmoment
ca. 300 Nm
Wendekreis
unter 9 Meter
Vorbestellen unter
<https://reservieren.honda.de>
Erstauslieferung
2020
Preis in Europa
ca. 35 – 40.000 Euro



Extrem durchdacht: Alle Funktionalitäten des Fahrzeuges folgen einem Plan.

teure versuchen gar nicht erst, irrationale und gar nicht nötige Höchstleistungen zu verstecken: rund 100 PS, ein bärenstarkes Drehmoment von 300 Nm und eine Reichweite von gut 200 Kilometern bei normaler Fahrweise sind für diesen Einsatzbereich mehr als ausreichend.

Der Akku des Honda e lädt sich bei einer Kaffeepause von rund 30 Minuten auf rund 80 Prozent seiner Gesamtkapazität auf. Bei den elektronischen Assistenten sind

alle üblichen Verdächtigen erhältlich – teilautonomes Fahren ist damit möglich, die Frage nach Vollautonomie beantworten die Honda-Ingenieure schmunzelnd mit „Daran arbeiten wir.“

Man muss es ihnen glauben, denn Honda ist die Firma, die seit über 10 Jahren einen humanoiden Roboter namens „Asimo“ pflegt und weiterentwickelt – in seiner neuesten Version kann er so rennen, dass kurzzeitig seine Füße den Boden nicht berühren, und

sich nach einem Sturz eigenständig wieder aufrappeln – künstliche Intelligenz und große Datenmengen stellen keine Hürde für Honda dar.

Zwischen Prototyp und serienreifer Version des e wird nur wenig Zeit vergehen – der Wagen ist längst online reservierbar und wird vorraussichtlich ab Frühsommer 2020 an die ersten Käufer ausgeliefert. Ein ganz feines Auto – und augenscheinlich der Start in eine neue Ära von Honda. ■



UNSER KONZEPT: IT'S CLEAN AND SIMPLE

DREI FRAGEN AN
KOTARO YAMAMOTO, TECHNICAL ADVISOR
VON HONDA MOTORS EUROPE

arrive: Wie sieht Hondas Strategie für die Zukunft der Mobilität aus?

Bis 2022 werden alle Volumenmodelle von Honda, die in Europa auf den Markt kommen, über elektrifizierte Antriebe verfügen, also Hybrid, Plug-in Hybrid- und Elektrofahrzeuge umfassen.

Yamamoto: Dafür sind wir mit der Hybridtechnik, die gerade im neuen CR-V wieder sehr gut ankommt, gut gerüstet. Der Honda e ist zudem das erste Fahrzeug auf einer völlig neuen Basis von Elektro-Fahrzeugen.

arrive: Was macht den Honda e unterscheidbar vom Rest des Marktes?

Yamamoto: Ganz klar – er ist vom Design her „clean and simple“, es gibt keinen überflüssigen Schnickschnack, er ist ein extrem wendiger Vier-sitzer, der im Stadtverkehr all seine Stärken ausspielt.

arrive: Was mögen Sie persönlich am meisten an diesem Wagen?

Yamamoto: Sein knuffiges Design, sein vertrauenerweckendes Erscheinungsbild, seine Wohnraumatmosphäre mit dem gemütlichen Sofa für die Passagiere hinten im Wagen.



Auf der IAA-Präsentation verrät Tom Gardner, Senior Vice President Honda Motors Europe, neue Details zum Honda e.

In dieser Version soll der rund 3,90 Meter kurze Viertürer für den Sprint auf 100 km/h rund 8 Sekunden benötigen. In beiden Antriebsvarianten wird die Höchstgeschwindigkeit auf 145 km/h begrenzt. Jeweils gleich ist auch die 35,5 kWh große Batterie, die nach neuester Aussage von Honda eine Reichweite oberhalb von 220 Kilometern erlaubt.

Neben einem E-Motor, der alle die Hinterrachse antreibt, bietet der Honda e noch einige optische und technische Höhepunkte. Dazu gehören ein Cockpit mit fünf Displays, rahmenlose Einstiegtüren, mit dem Türblech bündige Türgriffe oder virtuelle Außenspiegel. Dabei handelt es sich um Außenspiegel, die konventionelle Seitenspiegel ersetzen.

Online können Kunden gegen eine Anzahlung von 800 Euro eine Reservierung abgeben. Diese sichert eine Bestell-Option, von der man in diesem Jahr Gebrauch machen kann. Erste Auslieferungen hat Honda für Frühsommer 2020 angekündigt.

E-Kleinwagen kommt in zwei Leistungsstufen

Bislang kursierte beim **Kaufpreis für den neuen Honda e** die Zahl 35.000. Jetzt sind die Japaner etwas konkreter geworden. Und etwas günstiger wird es auch.

■ Im Rahmen der Publikumspremiere seines neuen Elektrokleinwagens Honda e hat der japanische Autohersteller auf der IAA (12. bis 22. September 2019) neben neuen Informationen zu den Antrieben auch die Preise des Stromers verraten.

Demnach wird das Auto in der 100 kW/136 PS und 315 Nm starken Basisversion mindestens 33.850

Euro kosten. Wird der aktuell gültige, staatlich geförderte Umweltbonus für E-Autos abgerufen, sinkt der Preis für den Endkunden auf 29.470 Euro. Alternativ bietet Honda zum Preis von 36.850 Euro (abzüglich Umweltbonus 32.470 Euro) die Variante Advance an, die neben einer erweiterten Ausstattung außerdem einen stärkeren Motor mit 113 kW/154 PS hat.

Spannende Aussichten

Die Japaner setzen verstärkt auf Elektro-Antriebe. Nach dem Modell Honda e kommt der Bestseller Jazz als Hybrid-Variante.

Honda setzt beim Bestseller Jazz auf Elektro-Power. Der schon mehr als 7,5 Millionen Mal verkaufte Kleinwagen kommt in der vierten Generation ab Mitte 2020 nur noch als Hybrid-Fahrzeug auf den Markt.

Honda legt Spannung an. Denn der Jazz ist zusammen mit dem rein elektrischen Honda e nur der Vorreiter. Bis 2022 wollen die Japaner alle ihre Volumenmodelle auf dem europäischen Markt elektrifiziert haben. Damit zieht Honda das ursprüngliche Ziel ehrgeizig um ganze drei Jahre vor. Geplant sind in den nächsten 36 Monaten laut Tom Gardner, Senior Vice President von Honda Motor Europe, weitere vier Modelle. Darunter wohl auch der neue Honda Civic, ein Hybrid-SUV und ein zweites rein elektrisch betriebenes Fahrzeug.

Viele Anfragen

Der erste im Elektro-Bunde ist der Honda e. Der knuffige Stromer wurde als Konzeptfahrzeug bei der IAA 2017 vorgestellt. Mit nur wenigen Veränderungen am pfiffigen Exterieur- und Interieur-De-

sign lieferten die Japaner bei der Automobilausstellung in Frankfurt 2019 das Serienfahrzeug nach. Laut Gardner gibt es zahlreiche Anfragen für den rund 30.000 Euro teuren Stromer. Ausgeliefert wird er in Europa voraussichtlich Mitte 2020.

So wie der neue Honda Jazz, den es gleich in zwei Varianten gibt: als flotten Kompakten und als mit markanterem Kühlergrill, Dachreling und speziellen Anbauteilen kerniger interpretierten Crosstar. Das Motorkonzept unterscheidet sich von herkömmlichen Hybrid-Fahrzeugen. Üblicherweise greift der Elektromotor seinem Verbrenner-Kollegen nur unterstützend unter die Arme. Das heißt, Benziner und Diesel sind die Hauptakteure. Bei Honda ist das

GROSSE PLÄNE

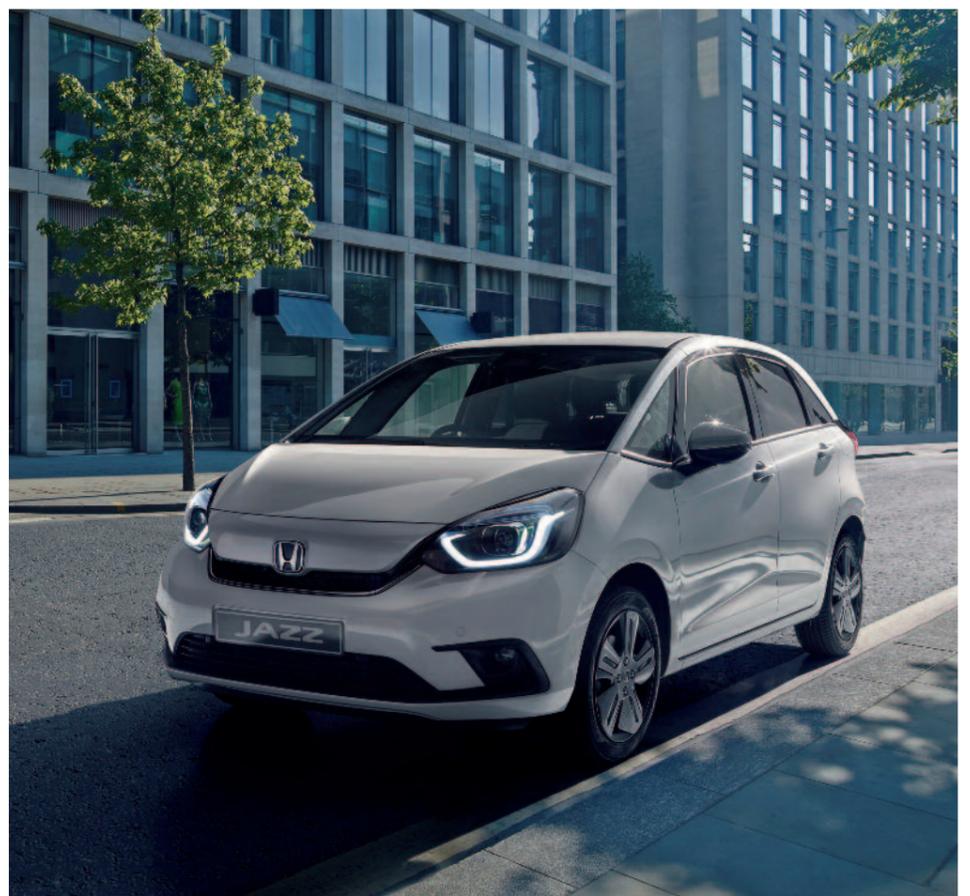
Klare Struktur Beim Energie-Management wird Honda mit dem schwedischen Konzern Vattenfall zusammenarbeiten, der auch in Deutschland tätig ist. Eine Kooperation wurde bereits vereinbart. Für die Verbraucher könnte das durchaus interessant werden.

genau anders herum. Hier wird der Verbrenner quasi nur als Stromerzeuger genutzt, das Auto wird von der E-Maschine angetrieben.

Wie viel PS der Antriebsstrang hat, was er auf 100 Kilometern verbraucht und was das Auto kosten wird, das hat man bei Honda noch nicht verraten. Immerhin weiß man, dass in Sachen Konnektivität mit Apple Car Play und Android Auto alle gängigen Smartphones wohl serienmäßig unterstützt werden.

Der Innenraum des Jazz erinnert an das Design des Honda e. Luftig und modern wirkt das Interieur. Und so thront man komfortabel im neuen Jazz. Verblüffend, denn von außen sieht man ihm seine innere Größe gar nicht an. **mid** ■

Kundennähe Geplant sind flexible Energieverträge speziell für E-Auto-Besitzer in Europa. Das bedeutet konkret: Strom tanken, wenn er günstig ist. Oder nur dann aufladen, wenn der Strommix besonders umweltfreundlich, also erneuerbar ist. Honda elektrisch – es könnte spannend werden.





auto motor sport online | 23.10.2019

PRÄSENTATION | HONDA JAZZ HYBRID

Kleinwagen, neu gemacht



Honda präsentierte auf der Tokyo Motor Show im Herbst 2019 die neue Generation des Jazz. Das Fahrzeug kommt serienmäßig mit einem Hybridantrieb und in zwei Varianten.

Auf der Tokyo Motor Show 2019 hat Honda das Tuch von der fünften Generation des Kleinwagens Jazz gezogen. Nach Europa kommt das Fahrzeug ab Mitte 2020. Dann tritt es zudem serienmäßig mit einem Benzin-Hybridantrieb sowie in zwei Varianten an. Neben dem normalen Jazz wird der Japaner auch in einer Crossoverversion als Crosstar angeboten.

Bei Antrieb und Ausstattungsmerkmalen mit dem Standardmodell identisch, verfügt der Jazz Crosstar über mehr Bodfreiheit, ein eigenständiges Kühlergrill-Design und eine integrierte Dachreling.

Luftiger und flacher

Die Silhouette des Jazz wurde für die neue Modellgeneration weiter-

entwickelt. Dabei kommt die Designphilosophie zum Ausdruck, die erstmals beim neuen Elektrofahrzeug Honda e umgesetzt wurde und auch die künftigen Modelle von Honda prägen wird. Die A-Säulen des neuen Jazz sind nur halb so breit wie beim Vorgängermodell und verbessern das Sichtfeld nach vorne. Entlang der Fahrzeugseiten laufen natürliche, klare

Linien, die dem Fahrzeug eine frische Schlichtheit verleihen. Die Anmutung der Frontpartie findet sich auch am Heck wieder; mit schlanken horizontalen Rückleuchten und dezentem Dachspoiler. Insgesamt wirkt der neue Jazz flacher und dynamischer als sein Vorgänger.

Weiter mit Magic Seats

Im Innenraum soll der Jazz aber das Platzangebot des Vorgängers sowie dessen Variabilität bewahrt haben. So gibt es erneut die vielseitig konfigurierbaren Magic Seats im Fond. Alle Sitze wurden komplett neu konstruiert und sollen nun mehr Komfort bieten, die Mittelkonsole trägt eine Armlehne.

Die Armaturentafel dominiert ein LED-Touchscreen, der sich wie ein Smartphone bedienen lässt: Per Wischen bewegt sich der Nutzer durch die Liste der Apps und Medien.

Zusätzlich zu den bereits integrierten Apps lässt sich auch das Smartphone in das Infotainment-System einbinden; im neuen Jazz

geht das erstmals drahtlos per Android Auto und Apple Car-Play.

Bei den verwendeten Assistenzsystemen setzt Honda auf die Sensing-Technologie, die verschiedenste Helfer zusammenfasst. Eine neue hochauflösende Kamera ermöglicht noch umfassendere Anwendungen. So wird die Fahrzeugumgebung jetzt besser wahrgenommen, darunter Fahrbahnränder ohne Bordstein oder Markierungen.

Mehr Sicherheitsausstattung

Die Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung des Kollisionssystems funktioniert nun auch bei Nacht ohne Straßenbeleuchtung, eine zusätzliche Notbremsfunktion schreitet ein, wenn entgegenkommende Fahrzeuge den Weg des Jazz kreuzen oder in seine Fahrspur einbiegen.

Weitere neue Funktionen, die durch die Kamera ermöglicht werden: Die adaptive Geschwindigkeitsregelung erlaubt jetzt ein Folgen des vorausfahrenden Fahrzeugs bei langsamem Tempo in dichtem Verkehr, während der



Spurhalteassistent nun neben der Nutzung auf mehrspurigen Straßen auch bei innerstädtischen Fahrten und auf Landstraßen verwendet werden kann.

Angaben zum Hybridantrieb bleibt Honda noch schuldig. Vermutlich dürfte hier aber der aus dem Insight bekannte Antriebsstrang verbaut werden. Dieses System aus E-Motor und 1,5-Liter-Verbrenner leistet 151 PS und 267 Nm – im Jazz dürfte das deutlich weniger sein. **Uli Baumann**

Auto Bild online | 23.10.2019

NEUE GENERATION | HONDA JAZZ HYBRID

Der Jazz bleibt geräumig

2020 bringt Honda den Jazz erstmals mit serienmäßigem Hybridantrieb und weiterhin viel Platz im Inneren.

Runde vier für den Honda Jazz! Auf der Tokyo Motor Show 2019 präsentierten die Japaner die neueste Generation ihres Kleinwagens erstmals mit serienmäßigem Hybridantrieb. Bis 2022 möchte Honda alle Volumenmodelle in Europa mit einer elektrifizierten Variante anbieten können. Der Jazz etabliert bis dahin schon einmal das neue „e:HEV“-Emblem für Hybridfahrzeuge.

Neue Cross-Variante für den Jazz

Optisch ist der Jazz sofort als solcher erkennbar. Das kugelige Design bleibt. Die Front wirkt sehr geschlossen, erhält aber einen schmalen Kühlergrill, der das Markengesicht transportiert. Auffällig sind die neuen, großen Scheinwerfer mit integriertem Tagfahrlicht. Die A-Säulen sollen nur noch halb so breit wie beim Vorgänger sein

und so das Sichtfeld verbessern. Die bisher senkrecht angebrachten Rückleuchten werden gegen zweigeteilte horizontale Leuchten in Tropfenform getauscht.

Auch der neue Honda Jazz bekommt zum nächsten Modell eine höhergelegte Cross-Version. Der Jazz trägt als solche Radhausverkleidungen, einen eigenständigen Kühlergrill und eine Dachreling.

Innenraum weiterhin luftig im Honda

Der neue Jazz bleibt sich treu und setzt weiterhin auf einen sehr geräumigen Innenraum. Die Vordersitze sind breit ausgeführt und sollen den Komfort verbessern. Die Cockpitgestaltung ist horizontal gehalten und macht einen aufgeräumten Eindruck. Ob der Digitaltacho im Jazz Serie ist, verrät Honda bislang nicht. Der neue LED-Touchscreen in der Mitte des Armaturenbretts soll wie ein Smartphone bedienbar sein. Und: Honda bietet Android Auto und Apple Carplay im Jazz kabellos an. Erfreulich: Die beliebten „Magic Seats“ (lassen sich wie Kinositze hochklappen) im Fond bleiben erhalten.

Hybridantrieb beim Jazz immer Serie

Honda bietet den Jazz ab seinem Marktstart Mitte 2020 nur noch als Hybrid an. Der Antrieb könnte



sich an dem des Honda Insight orientieren. Hier arbeitet ein 1,5 Liter Motor mit gleich zwei E-Motoren zusammen. In der Mittelklasse-Limousine leistet der Antriebsstrang über 150 PS. Im Jazz wird die Leistung aber deutlich geringer ausfallen.

Der Preis wird durch den neuen Antrieb mit Sicherheit etwas höher als bisher ausfallen. **Andreas Huber**



Im Trend: Honda bringt den Jazz erstmals auch in einer höhergelegten Crossversion.



Die Cockpitgestaltung des Crosstars ist horizontal gehalten und macht einen aufgeräumten Eindruck.





Beim neuen Jazz ist Hybrid ein Muss

Auf der Tokyo Motor Show 2019 wurde die neue Generation des Honda Jazz enthüllt. Der Marktstart für Europa ist auf 2020 terminiert.



Die Crosstar-Variante hat einen erkennbaren Kühlergrill, Kunststoffanbauteile, eine Dachreling sowie eine erhöhte Bodenfreiheit.



Von Victoria Zippmann

Der Honda Jazz feierte auf der Tokyo Motor Show 2019 seine Weltpremiere. Erste Fotos zeigen das neue Design des Kleinwagens, das je nach Ausstattungsvariante leicht variiert. So hat nur die Crosstar-Variante einen erkennbaren Kühlergrill, robuste Kunststoffanbauteile, eine Dachreling sowie eine erhöhte Bodenfreiheit. Die normale Variante nähert sich dem puristischen Design des jüngst präsentierten Honda e an.

Im Rahmen der Tokyo Motor Show 2019 verkündete Honda zudem, dass der neue Jazz in Europa ausschließlich als Hybrid-Benziner erhältlich sein wird.

Das Antriebsprinzip kommt bereits im Honda CR-V zum Einsatz, wenngleich die Ausführung im neuen Jazz etwas kleiner ausfallen wird: Die Vorderräder werden elektrisch angetrieben, der Verbrenner dient hauptsächlich als Generator um die Batterie zu laden, wenn ihr Energievorrat erschöpft ist. Erst in einem höheren Geschwindigkeitsbereich greift der Verbrenner über eine Überbrückungskupplung direkt in den Antrieb der Räder ein.

Der vom japanischen Autobauer neu entwickelte Antriebsstrang des Jazz wird künftig in allen neuen Modellen zum Einsatz kommen.

Honda setzt bei seinem Kleinwagen aber nicht nur auf einen neuen Antrieb, sondern auch auf Sicherheit. Die neue Fahrzeugstruktur ist stabiler und birgt eine zurückgesetzte A-Säule, um



Fondsitze mit klappbarer Rückenlehne und Sitzfläche bieten besonders viel Stauraum.



einen besseren Rundum-Blick aus dem Fahrzeug zu gewähren. Eine schmale Zusatzstrebe vor der A-Säule ermöglicht den gewohnt flachen Winkel der Frontscheibe. Außerdem besitzt der Honda Jazz (2020) Sicherheitssysteme wie einen Kollisionswarner, eine Notbremsfunktion, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und einen Spurhalteassistenten.

Auch im Innenraum des Honda Jazz (2020) haben die Japaner auf aktuelle Standards aufgerüstet. Der Kleinwagen ermöglicht seinen Passagieren erstmals eine drahtlose Smartphone-Verbindung über Apple CarPlay und Android Auto. Ein Großteil der Bedienung erfolgt über einen zentralen Touchscreen im Querformat. Bei allen Neuerungen hat Honda aber auch Bewährtes, wie das großzügige Platzangebot, beibehalten. Fondsitze mit klappbarer Rückenlehne und Sitzfläche bleiben ein Alleinstellungsmerkmal und gehören auch wieder zum Ausstattungsumfang des Honda Jazz, der 2020 auf den europäischen Markt kommen wird. ■



VISION mobility online | 23.10.2019

KOOPERATION FÜR E-AUTO-NUTZER | HONDA UND VATTENFALL

Honda und Vattenfall planen flexible Energieverträge



Das Ziel der Kooperation ist es, einen flexiblen Stromtarif anzubieten, der speziell auf die Bedürfnisse der Besitzer von Elektrofahrzeugen in Europa zugeschnitten ist.

■ Auch Honda geht im Zuge der Elektrifizierung der Modellpalette neue Bündnisse ein, darunter mit Vattenfall. In der am 23. Oktober 2019 unterzeichneten Erklärung bekräftigten beide Unternehmen ihre Absicht, gemeinsam einen flexiblen Stromtarif zu entwickeln und zu vermarkten. Dieser ermöglicht es, Elektrofahrzeuge zum kostengünstigsten Zeitpunkt im Verhältnis zur Netznachfrage aufzuladen. Die Tarife – die Eigentümern von Elektro-Fahrzeugen aller Marken zur Verfügung stehen werden – fördern auch die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Wasser-

kraft und Windparks, und verwirklichen so die Honda Vision einer künftig nachhaltigen Energieversorgung. Dieser Service wird ab 2020 zunächst in Großbritannien und Deutschland eingeführt, weitere europäische Länder werden folgen.

Vattenfall wird die Installation der inländischen Ladestationen des Honda Power Charger durch spezielle Auftragnehmer in Großbritannien und Deutschland überwachen. Das System besteht aus einer Ladeeinheit, die an der Wand oder an einem Sockel montiert werden kann und eine maximale Leistung von 7,4 kW (einphasige Stromversorgung) bzw. 22 kW (dreiphasige Stromversorgung) aufweist. Mit 22 kW können Besitzer eines Honda e bei einer 32-Ampere-Stromversorgung ihr Fahrzeug in 4,1 Stunden komplett aufladen, deutlich schneller als über eine normale Steckdose.

Aber auch mit Ubitricity paktiert Honda: Als Kunden des neuen Dienstes können EV-Nutzer, die in städtischen Gebieten parken, das Ladestationen-Netz von Ubitricity mit Hilfe der mobilen Abrechnungstechnik „Smart Cable“ nutzen. Ubitricity verfügt über ein schnell wachsendes Netz von Ladestationen in deutschen und britischen Städten, davon allein 1.700 in London. Jorgen Pluym, Energy Management Project Leader von Honda Motor Europe, erklärt dazu:

Diese Zusammenarbeit ist eine wichtige Säule für unser Energiemanagementgeschäft in Europa. Die Partnerschaft mit Vattenfall ermöglicht es uns, den EV-Nutzern eine kostengünstige Aufladung ihres Fahrzeugs anzubieten und gleichzeitig die Nutzung erneuerbarer Energien zu maximieren. Honda ist ein echter Marktführer in diesem Bereich, und wir freuen uns über das Potenzial dieses neuen Geschäftsbereichs."

Was bedeutet das?

Die Elektrifizierung der Modellpalette bringt auch bei Honda neue Bündnisse: Unter anderem mit Ubitricity und Vattenfall. Interessant: Auch Honda Europe tastet sich hier „regional“ vor und startet in Deutschland und Großbritannien. Text u. Foto: Gregor Soller



Neue EERA



Honda unterzieht die **Africa Twin** einer gründlichen Auffrischung, schärft dabei ihr Profil nach: Die einfachere Basis orientiert sich mehr ins Gelände, die Adventure Sports wird zur Touren-AT. Beide sind etwas leichter und stärker, erhalten viel mehr Elektronik.

Wie bei der Gold Wing lässt sich ein iPhone über Apple CarPlay koppeln und etwa als Navi nutzen. Hübsches Feature, auf das Android-Nutzer neidisch sein dürfen. Wichtiger: Der 270-Grad-Zweizylinder, welcher es mittels verlängerten Hubs nun auf 1.084 Kubik bringt und der Hondas erster Euro-5-Motor ist, bleibt sich in seinen bekannten Grundzügen treu. Ein angenehm zurückhaltender,

Für mehr Vergnügen zapfen wir durch die S-Modi, welche die Gänge länger halten, früher herunterschalten. Je nach Gusto bieten sich da S1 und S2 an, S3 bringt Hektik in die Sache, das taugt bloß, wenn der Kittel brennt. Im Übrigen weiß der Doppelkuppler nun dank IMU-Schräglagensensorik (sechs Achsen) auch um eine Kurvenfahrt und bezieht dies in seine Schaltstrategie ein. Funktioniert unauffällig gut. Nach wie vor scheint hier und da der manuelle Eingriff sinnvoll, etwa zum Überholen. Der extreme technische Reifegrad des Systems ist unstrittig, nicht erst mit dieser neuesten Generation erfolgen die Schaltvorgänge sanft und feinst verschliffen, stets hat der Rechner den richtigen Gang vorsortiert. Ein beeindruckendes Stück Technik – und weiterhin eines, an dem sich die Geister scheiden. Man liebt es, oder man liebt es, selbst zu schalten. Vorteil DCT: großer Komfortgewinn, Alleinstellungsmerkmal. Vorteil des manuellen Schalters: 1.100 Euro gespart, minus zehn Kilo, geringerer Verlust im Antriebsstrang.

WAS IST NEU?

MOTOR

- **Hub** plus 6,4 mm, 1.084 Kubik, 102 PS Spitzenleistung (plus 7 PS), 105 Nm maximales Drehmoment (plus 6 Nm).
- **Zylinderkopf** neu gestaltet, neuer Drosselklappenkörper, neuer Auspuff (Klappensystem), Kat rückt weit nach vorne, Euro 5.

CHASSIS

- **Hauptrahmen** mit mehr Flex, Alu-Heckrahmen verschraubt, insgesamt minus fünf Kilo

AUSSTATTUNG

- **6,5-Zoll-TFT-Display** mit Touchscreen, Bluetooth, Apple CarPlay.
- **IMU-Sensorik:** Kurven-ABS, schräglagenabhängige Traktionskontrolle (acht Stufen, abschaltbar) Wheelie-Kontrolle (drei Stufen, abschaltbar), Motorbremse-moment regelbar.
- **Adventure Sports:** Federweg verkürzt (nun ebenfalls 230/220 mm), elektronisches Fahrwerk EERA Sonderausstattung, Tank um 0,6 Liter auf 24,8 l vergrößert, Tempomat, Schlauchlosfelgen.

Von Johannes Müller

Die wahrscheinlich spannendste technische Neuerung stellt das elektronische Showa-Fahrwerk dar: EERA steht für „Electronically Equipped Ride Adjust-ment“. Es bleibt der Adventure-Sports-Variante vorbehalten, kostet 1.600 Euro Aufpreis und passt in Gabel und Federbein die Dämpferate innerhalb von 15 Millisekunden dem jeweiligen Fahrzustand an – mit angepassten Kennfeldern für die Fahrmodi „Tour“, „Urban“, „Gravel“ und „Offroad“.

Und das funktioniert schlicht brillant. Für die Straße wählen wir zunächst das moderat straffe „Tour“-Setting. Firm und kontrolliert bügelt die Adventure Sports damit über Wellen und Schlaglöcher, schafft einen beeindruckend breiten Spagat: angemessener Komfort, dabei feste, vertrauenerweckende Stabilität. Schaukeln wird im Keim erstickt. Auch üble Kanten dämpft das Fahrwerk sauber und ohne Hauch eines Nachschwingens, ein wohllosierter Anti-Dive über das Schließen der Gabeldruckstufe unterbindet zu weites Abtauchen der Front auf der Bremse angenehm. Es stellt sich ein beinahe gespenstisch gutes, schwebendes Fahrgefühl ein. Entscheidend ist dabei, dass die ganze Magnetventil-Magie nicht synthetisch wirkt, sondern natürlich und transparent. Ein Punkt, auf den die Showa-Ingenieure nach eigener Aussage besonderen Wert gelegt haben und der als erfüllt gelten darf.

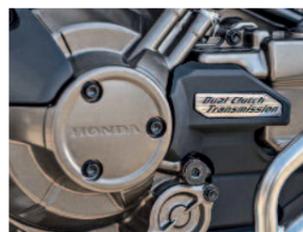
Einige elektronische Fahrwerke erkaufen hohe Fahrstabilität über eine hölzerne, undurchsichtige Arbeitsweise, es fehlt Rückmeldung. EERA liefert glasklares Feedback und so ein überaus harmonisches Fahrgefühl.

Und das durch alle Modi: „Urban“ steigert den Komfort noch einmal, auch das ohne Verlust an Stabilität. Selbst im weichsten „Gravel“-Mode bleibt die neue Africa Twin mit EERA, auch flott bewegt, einwandfrei fahrbar, bietet dann einen sensationellen Komfort. Weil uns das daran gekoppelte, extrem sanfte Ansprechen des Twins im Straßenbetrieb nicht glücklich macht, basteln wir flugs einen maßgeschneiderten Modus in einen der frei konfigurierbaren „User“-Slots: schärfstes Ansprechverhalten des Motors (immer noch mehr als smooth genug), stärkste Motorbremse, Fahrwerk vorne und hinten mittelweich. Perfekt.

Die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten der mit EERA ausgestatteten Adventure Sports erfordern dabei einige Experimentierfreude, vor allem Eingewöhnung an die Menüstruktur. Neu bei allen Africa Twins: ein 6,5-Zoll-TFT-Display mit Touchscreen. Das ist bestens im Sichtfeld positioniert und bleibt auch bei Sonneneinstrahlung trotz leichten Spiegels gut ablesbar, kommt aber pickenackevoll mit Informationen zu den verschiedenen Settings und Bordcomputer.

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN Adventure Sports EERA DCT

24,8-Liter-Tank, hoher – verstellbarer – Windschild, Gepäckbrücke, Schlauchlosfelgen: die nun deutlich kompaktere Adventure Sports nicht mehr als „Extrem“-Variante, sondern als Tourer. Alle AT: Klappenauspuff, Kat nahe am Auslass



DCT, LED: Doppelkupplungsgetriebe hat nur Honda. Neuerdings gefüttert durch Schräglagensensorik. Neuer Scheinwerfer, darunter dreistufiges Kurvenlicht.

Nicht unbedingt hilfreich ist, dass die Bedienung auf zahlreiche Schalter links und rechts am Lenker verteilt ist. Vierwegetaster, zentrale Wippe, Enter, Favorit, Licht und Hupe, Griffheizung und Tempomat (die beiden letzten Serie, beides gut) und in unserem Fall noch die Wahlschalter für DCT-Modi sowie die dazugehörigen Gangwahltaster: Man kann im

Eifer des Gefechts schon mal vergessen, wo der Blinkerschalter vergraben war. Ein Thema nur in der ersten Kennenlernphase, doch das Bedienkonzept wirkt insgesamt komplex, wird manche vor Fragen stellen. Ob der Touchscreen, der während der Fahrt gesperrt bleibt, einen unbedingten Mehrwert darstellt, möchten wir hier nicht abschließend beurteilen.



HONDA CRF1100L Africa Twin

Die Basis: kurzer Windschild, ausschließlich mit (sehr gutem) konventionellem Fahrwerk, 18,8-Liter-Tank, schlankes Heck ohne Gepäckvorrichtung. Neu bei allen: kürzerer Schrittbogen, verschraubter Heckrahmen, Schwinge im Stil der CRF450.



Cockpit und Bedienkonzept sind neu. Das Touchscreen-TFT-Display ist groß, sitzt perfekt im Blickfeld, wird ergänzt um eine kleinere LCD-Tachoeinheit darunter. Beim ersten Date verwirrt die enorme Zahl an Schaltern und Knöpfen.

gelassen kräftiger Begleiter für sämtliche Begebenheiten. Sanft pulsierender Lauf, feine Manieren, moderater Verbrauch, lockerer Schub schon im ersten Drehzahl-drittel. Ein ungestümer Reißer ist die Africa Twin auch als 1100er nicht. Besonders, wenn das DCT im D-Modus die nächste der sechs Gangstufen immer möglichst früh einlegt. Passt fürs Gemütliche.

Damit hinüber zum Basismodell, das wir mit Schaltgetriebe fahren und welches ausschließlich das konventionelle Showa-Fahrwerk trägt. Beide Modelle verfügen nun über den gleichen Federweg – am Rande bemerkt, wirkt die neue Aufteilung zwischen Adventure Sports als Touren-Fulldresser und Basis als leichtere, offroad-affinere Variante deutlich sinniger. ▶

Auch die neue Africa Twin schottert überaus harmonisch: weiches Fahrwerk, gelassen-kraftiger Motor, feine Ergonomie.

Der niedrige Windschild der Basis als offensichtlichstes Unterscheidungsmerkmal bietet, logisch, weniger Windschutz, im Gegenzug aber die deutlich bessere Sicht, weil die Abrisskante des hohen (und höhenverstellbaren) Adventure-Sports-Pendants leider ziemlich genau durch das Sichtfeld verläuft. Ergonomisch gleichen sich beide weitgehend: schöner, offener Kniewinkel, angemessen breiter Lenker, der ideal gekröpft zur Hand fällt, aufrechte Sitzposition, gute Spielübersicht. Eben so, wie man das von der Africa Twin ohnehin schon kennt und gut findet. Dazu eine urbequeme Sitzbank, jetzt aber mit kürzerer Schrittbogenlänge. Ausgezeichnete Ergonomie war und bleibt, neben dem herrlich flüssigen Fahrverhalten, das große Pfund der Africa Twin. Auch wenn der 24,8-Liter-Tank der Adventure Sports nirgends stört – sie geriet in ihren Abmessungen tatsächlich merklich kompakter, zugänglicher als die absurd ausladende Vorgängerin – wirkt ihre Basis-Schwes-ter doch noch einmal wesentlich schlanker. Wenn schon nicht zierlich, so austrainiert.

Kupplung und Getriebe des manuellen Motorrads bieten keinerlei Anlass, zum DCT zu greifen, im Gegenteil. So wurde die Handkraft der ohnehin schon sehr guten Seilzugkupplung noch einmal verringert, hat bald Einfingerniveau. Die Dosierbarkeit ist hervorragend, allein der einstellbare Hebel fehlt. Fingerzeig Hondas, welches Getriebe man nahelegt? Die Schaltvorgänge selbst gelingen leicht und geräuschlos.

Sicher löblich sind die rund fünf Kilo, die laut Honda alle neuen Africa Twins abgenommen haben sollen – beurteilen können wird man das aber nur im direkten Vergleich.

Eindeutiger: Verglichen mit den 250 Kilo (lt. Werk) der Adventure Sports mit DCT und EERA sind die 226 Kilo (lt. Werk) der „nackten“ CRF1100L schon sehr viel weniger. Dank dieses Gewichtsvorteils und sicher auch wegen des direkteren Schaltgetriebes prescht die Basis-Africa Twin dann auch erheblich spritziger voran, gibt sich motorisch schon im Drehzahlkeller eindeutiger als 1100er zu erkennen. Bringt im ersten Gang gar die neue, dreistufige, recht sauber applizierte Wheelie-Kontrolle zum Arbeiten. Ganz klar, beim Schalter fällt das Motor-Upgrade vordergründiger aus als beim DCT-Motorrad.

Das konventionelle Fahrwerk? War schon spitze, wurde mit angepasster Feder- und Dämpfungsrate vielleicht noch einen Hauch besser. Das seidige Ansprechen der 45-Millimeter-Cartridge-Gabel von



Showa gehört auch ohne EERA zum Besten, was der Markt hergibt, das per Umlenkung beaufschlagte Federbein steht dem kaum nach. Ebenfalls sehr kontrolliert dämpft das Ensemble komfortabel alles weg, auch in Schräglage. Die Anpassung während der Fahrt, das bequeme Verstellen der Federbasis per Servomotor aber kann natürlich nur EERA – was der so ausgestatteten Adventure Sports dann schon eine enorme Breitbandigkeit verleiht. Knifflige Frage: EERA ja oder nein, tourige Adventure Sports oder sehnige Basis?

Abschließend ein kleiner Ausflug ins Gelände: Der Federweg von 230/220 Millimetern, der nun allen CRF1100L gemein ist, offeriert gute Reserven, das Handling wirft keine Fragezeichen auf, die Ergonomie passt auch im Stehen sehr gut. Die Africa Twin schottert angenehm ausbalanciert, von Kopflastigkeit keine Spur. In engen Kehren hilft besonders die feine Dosierbarkeit der Kupplung, das DCT bietet einen speziellen Gravel-Mode, der früher Kraftschluss herstellt – das ist sinnvoll.

Ein motocrosstaugliches Projekt will die CRF1100L (gottlob) nicht sein, auch hier stehen Harmonie und Homogenität im Vordergrund. Das Offroad-Pensum aber, das man von einer Reise-enturo mit Recht erwarten kann, erledigt die Africa Twin locker. ■



FAZIT

Weit mehr als ein Update: Allein der neue Rahmen zeigt, dass die CRF1100L ein neues Motorrad ist. Aber eines, dass auf bekannten Stärken aufbaut. Da wären: tolle Ergonomie – nun im Fall der Adventure Sports auch für Normalgröße –, extrem angenehmes, flüssiges Fahrverhalten, hoher Fahrkomfort, ganz umgänglicher Motor. Mehr Leistung und Drehmoment? Moderat, aber spürbar. Deutlicher ist die Flut an neuen Features – Fahrmodi, IMU, EERA, TFT etc. – sowie die klarere Positionierung beider Varianten. Dass die Ära der Africa Twin als einfaches Motorrad damit vorbei ist, zeigt sich – wenn üppig ausgestattet – aber am Preisschild.

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN*

Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei Ausgleichswellen, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Gabelkipphebel und Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 46 mm, Lichtmaschine 490 W, Batterie 12 V/6 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe (optional mit Sechsgang-DCT-Getriebe), O-Ring-Kette, Bohrung x Hub 92,0 x 81,5 mm
Hubraum 1.084 cm³
Verdichtungsverhältnis 10,1:1
Nennleistung 75,0 kW (102 PS) bei 7.500/min
Max. Drehmoment 105 Nm bei 6.250/min

Fahrwerk
Doppelschleifenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 45 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung [optional mit elektronisch verstellbarer Dämpfung], Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zug- und Druckstufendämpfung [optional mit elektronisch verstellbarer Dämpfung], Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, ABS.
Speichenräder mit Alu-Felgen 2.15 x 21; 4.00 x 18
Reifen 90/90 21; 150/70 R 18

Maße + Gewichte
Radstand 1.575 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 113 mm, Federweg vorn/hinten 230/220 mm, Sitzhöhe 850–870 mm, Leergewicht 226 [238] kg (mit DCT 236 [248] mit EERA 250) kg, zulässiges Gesamtgewicht 443 kg, Tankinhalt 18,8 [24,8] Liter.
Garantie zwei Jahre
Farben Schwarz/Rot, Rot/Weiß/Schwarz [Schwarz/Gold, Blau/Rot/Weiß]

Preise
Africa Twin 14.165 Euro
Africa Twin DCT 15.265 Euro
Africa Twin Adventure Sports 15.965 Euro
Africa Twin Adventure Sports DCT 17.065 Euro
Africa Twin Adventure Sports EERA 17.565 Euro
Africa Twin Adventure Sports EERA DCT 18.665 Euro
Nebenkosten 325 Euro

* [Klammerwerte: Honda CRF 1100 L Africa Twin Adventure Sports]

Auf Elektronik-Trip mit den Africa Twins

Neben einer deutlichen Motor- und Fahrwerksüberarbeitung bietet die CRF1100L Africa Twin/Adventure Sports-Paarung ein Elektronik-Paket State-of-the-Art. Hier die ersten Fahreindrücke.



Die Basisversion der Africa Twin ist als Sport-enturo positioniert und kann nur mit dem Basisfahrwerk von Showa geordert werden.

Text und Fotos: Herbert Schwarz

Manch einer wird Hurra schreien, andere vielleicht kritisch die Mundwinkel verziehen. Africa Twin und das volle Paket Hightech-Elektronik geht nicht für jeden unter einen Hut. Aber auch Honda kann sich diesem längst in der Geländefraktion angekommenen Trend nicht entziehen, obschon sich die beiden »ATs« zusammen mit weltweit über 87.000 verkauften Einheiten sehr gut geschlagen haben, und eine so umfangreiche Überarbeitung wie heuer nicht unbedingt zwingend erscheint. Aber schließlich steht Euro 5 ante portas, und da hat man gleich Nägel mit Köpfen gemacht.

Dreh- und Angelpunkt der Elektronikoffensive stellt die Implementierung eines Sechs-Achsen-Gyrosensors dar. Er steuert die siebenstufige (abschaltbare) Traktionskontrolle, die dreistufige (abschaltbare) Wheelie-Kontrolle, die Hinterradabhebeererkennung und das Kurven-ABS (am Hinterrad abschaltbar) inklusive Offroad-Modus. Das Ganze ist in den vier vorkonfigurierten aber auch individualisierbaren Fahrmodi »Tour«, »Urban«, »Gravel« und »Offroad« mit vier variablen Leistungsstufen und dreistufig variabler Schleppmomentregelung hinterlegt. Zudem bieten zwei User-Modes die Möglichkeit, persönliche Einstellungen zu speichern.

Eingestellt werden die Variablen über ein serienmäßiges 6,5 Zoll großes, mit zig Infos gespicktes TFT-Farbdisplay, dessen Touch-

screen wirklich handschuhtauglich ist, gut sichtbar im Blickfeld liegt und selbst bei Sonneneinstrahlung ablesbar bleibt. Leider ist der Bildschirm während der Fahrt gesperrt, und die Bedienung



erfolgt dann über die prallvolle Schaltereinheit links am Lenker, deren nicht intuitive Bedienung und die Menü-Struktur durchaus einige Übung erfordern. Unglücklich auch, dass die zum Teil kleinen

1 Die linke Lenkerarmatur hat insgesamt 22 Schaltmöglichkeiten. Bis man alle Tasten und Schalter blind findet, muß man einiges an Eingewöhnungszeit einkalkulieren. Schwarze Knöpfe in einem schwarzen Kunststoffgehäuse sind nur schwer zu erkennen und nachts auch nicht beleuchtet.

2 Rechts findet man nur 10 Schaltmöglichkeiten.

3 Der Windschild an der Adventure Sports ist ohne Werkzeug einstellbar.

schwarzen Tasten im schwarzen Gehäuse »verschwinden«. Via Bluetooth oder USB kann über das Display ein iPhone betrieben und dank integriertem Apple CarPlay damit unter anderem auf Navigations-Apps zugegriffen werden.

Im Zuge der Überarbeitung hat Honda seine Wüstenschiffe noch stärker in Richtung Offroad ausgerichtet. Am deutlichsten zeigt das die Basisversion, die mit der kürzeren Verkleidungsscheibe und ohne die Zusatzausstattung eines Gepäcksystems rank und schlank vor mir steht. Der erste Eindruck täuscht nicht: Bei unverändert variabler Sitzhöhe von 850/870 mm (optional auch 825/845 oder 875/895 mm) zeigt die erste Sitzprobe, ▶



Mit hoher Scheibe und drei Aluminiumkoffern kann die Adventure Sports als echtes Fernreisemobil betrachtet werden.

dass die Schrittbogenlänge wegen der 40 mm schmälere Sitzbank kürzer und damit der Bodenkontakt spürbar leichter ausfällt. Geblieben ist es bei dem auch auf Dauer durchweg entspannten Kniewinkel. Und der Sitzkomfort leidet unter der verschlankten Sitzbank auch nicht, wie knapp 500 Kilometer auf den neuen ATs zeigen sollten. Gegenüber dem Vormodell um 22,5 mm höher sitzt der weiterhin perfekt gekröpfte und entsprechend locker in den Händen liegende Lenker, der Offroad-Passagen in den Rasten stehend angenehm erleichtert.

Unter der schmälere Sitzbank verbirgt sich ein komplett neues Fahrwerk mit schlankerem angeschraubten Leichtmetallheck. Und auch der Hauptrahmen mit steiferem Lenkkopfbereich und dünneren sowie geraderen Hauptholmen, die die vordere Querstrebe überflüssig machen, ist neu. Das ergibt zusammen eine Gewichtsersparnis von 1,8 Kilo. Ein weiteres Pfund spart die neue Leichtmetallschwinge nach Vorbild des CRF450R-Crossers ein. In der Federungs- und Dämpfungscharakteristik neu abgestimmt kommen die voll einstellbaren Showa-Federelemente zum Einsatz. Die 45er-USD bietet 230 mm Federweg, am Heck ermöglicht das sich nun oben über einen Kugelkopf an der Rahmenquerstrebe abstützende Pro-Link-Zentralfederbein 220 mm Federweg. Gabel wie Federbein erledigen gegenüber dem gut funktionierenden Vormodell ihre Aufgabe noch eine Spur sauberer, bügeln Onroad

fein ansprechend Schläge und Buckel glatt und leisten sich auch auf Kanten und Absätzen in Schräglage keine Blöße. Dabei erweisen sich die neuen Originalreifen Bridgestone AX41T, die mit Schlauch auf den bekannten Leichtmetallrädern mit Edeltahlspeichen sitzen, als bestens passende Partner. Sie bieten gutes Feedback und satten Grip, sind handlich aber nicht kipelig und schön neutral in Schräglage. Selbst auf Schotter machen die Pneus noch eine akzeptable Figur. Auch hier geben die Federelemente keinen Anlass zur Klage, haben Reserven auch für grobe Angelegenheiten, und die Maschine lässt sich dank sauberer Balance leicht führen. Natürlich kommt hier das volle Paket an Assistenzsystemen hilfreich zum Tragen, wobei der Fahrer ein Auge auf die Einstellung der Traktionskontrolle haben sollte. Denn deren Einstellung bleibt unabhängig vom Fahrmodus erhalten und muss jeweils separat justiert werden.

Dass eine Hubraumaufstockung für die Africa Twin auf der Agenda stand, ging schon länger durch die Endurofahrer-Reihen und wird durchweg als positiv aufgenommen. Schließlich geht es hier nicht ums Leistungswettrennen, sondern um eine dezente Anhebung der Spitzenleistung von 95 auf 102 Pferde bei unverändert 7.500 Touren. Wichtiger ist da schon ein Drehmomentgewinn von 99 Nm bei 6.000 auf 105 Nm bei 6.250/min, der sich über den gesamten Drehzahlbereich oberhalb von 2.500 Touren bemerkbar macht.



1



2



3

Mit der laut Hersteller ohne Gepäcksystem 226 (DCT 236) Kilo und damit um fünf Kilo leichtere Basisversion legt sich der neue um 2,5 Kilo leichtere 1100er schon kräftig ins Zeug, gibt sich auch gefühlt gegenüber dem Vormodell kraftvoller, ohne seine bekannt guten Manieren zu verlieren: saubere Gasannahme, satte Kraftent-

Mit dem semiaktiven Showa EERA-Fahrwerk lässt sich über jede Straße oder Piste gleiten.

faltung schon im ersten Drehzahl-drittel und gediegene Drehfreude bis zum Zenit ohne störende Vibrationen. Butterweich über extrem kurze Wege, und wenn's sein muss mit leichtem »Gaslupfer« auch ohne die federleicht zu bedienende Anti-Hopping-Kupplung – mit kleinerem Durchmesser und geringerer Federspannung – in Anspruch zu nehmen, flutschen die Gänge im leicht modifizierten Getriebe perfekt rein. Da kommt man ins Grübeln, ob 1.100 Euro für das DCT oder der Aufpreis für einen Quickshifter unbedingt erforderlich sind.

Recht umfassend fallen die Modifikationen mittels des von 75,1 auf 81,5 mm verlängerten Hubs bei unverändert 92 mm Bohrung auf 1.084 Kubik aus, wobei die Kolben nun in Leichtmetallbuchsen laufen. Zylinderköpfe sowie die 46er-Drosselklappen wurden angepasst, der Einspritzwinkel modifiziert und die optimierte Unicam-Ventilsteuerung verpasst den Einlassventilen mit 10,1 statt 9,2 mm Hub, den Auslassventilen 9,3 statt 8,6 mm. Im Zuge des überarbeiteten Einlasstraktes kommt auf



Modi und mit dem G-Switch eine traktionsoptimierte Offroad-Abstimmung anbietet. Zudem profitiert das Doppelkupplungsgetriebe von einer IMU-gestützten Kurven- und Steigungserkennung mit optimierten Schaltzeitpunkten, die in Schräglage und an Hängen ungünstige Gangwechsel vermeidet.

Allerdings bleiben die 10 Kilo extra vor allem im Offroad-Einsatz nicht verborgen. Vor allem da muss man sich zuvor auf die gebotenen Optionen eingeschossen und ein Gefühl entwickelt haben, wo der eine oder andere manuelle Eingriff über die Schaltwippen vielleicht doch das Offroad-Erlebnis noch steigert. Wer jahrzehntelang mit konventionellen »Schaltern« auf losem Untergrund unterwegs war, tut sich da schon schwer.

Die Ausstattung einer Standard-CRF1100L umfasst neben dem TFT-Display und sämtlichen Fahrhilfen einen gut funktionierenden Tempomat, Dual-LED-Scheinwerfer mit sich automatisch an die Lichtverhältnisse anpassendem LED-Tagfahrlicht, Handprotektoren und Motorschutz.

Da gibt sich das Schwestermodell »Adventure Sports«, die mit dem identischen Elektronik-Paket antritt, nicht nur dank des 24,8 statt 18,8 Liter großen Tanks üppiger. Gegenüber der Basisversion sind nicht nur TFT-Display, Tempomat, Handprotektoren und LED-Fahr- und Tagfahrlicht an Bord. Darüber hinaus sitzen in der Verkleidungsfront dreistufige, in Abhängigkeit von der Schräglage von der IMU zugeschaltete Kurvenlichter, Heizgriffe, 12V-Bordsteckdose, erweiterte Bordsteckdose und eine fünffach höhenvariable Verkleidungsscheibe neben schützendem Bodywork und größerem Motorschutz gehören zum Serienumfang. Außerdem rollt die Adventure Sports auf Kreuzspeichenrädern mit Schlauchlosreifen, Bridgestone AX41T, alternativ Metzeler Karoo Street.

Aber nicht allein deshalb dürfte sich die Anzahl der Interessenten für die Adventure Sports erhöhen. Gegenüber dem Vormodell mit 900 mm Sitzhöhe, was zumindest für kleinere Fahrer wie eine uneinnehmbare Festung erschien, bietet die neue Adventure Sports die gleiche Ergonomie und Sitzhöhe mit den gleichen optionalen Vari-

ationsmöglichkeiten wie die Basisversion. Sicherer Stand ist also auch mit der »großen« Africa Twin gewährleistet. Grund ist, dass Honda jetzt bei beiden Modellen die gleichen Federelemente mit 230 respektive 220 mm Federweg einbaut.

Exklusiv für die Adventure Sports gibt es allerdings optional noch ein semiaktives Fahrwerk (ebenfalls mit 230/220 mm Federweg) von Showa, EERA genannt, für 1.600 € Aufpreis. Das Kürzel steht für (Electronically Equipped Ride Adjustment) und bedeutet, dass über den Input der IMU und Hubsensoren in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus und den Fahrbedingungen die Dämpfung automatisch innerhalb von 15 Millisekunden angepasst wird. Für den Straßeneinsatz stehen die drei Voreinstellungen der Dämpferkraft »Soft« mit besonders feinem Ansprechverhalten, »Mid« als Universallösung und »Hard« für sportliche Fahrten zur Verfügung. Im Offroad-Modus erfolgt die Erhöhung der Dämpferkraft der Gabel in Abhängigkeit von der zunehmenden Hubgeschwindigkeit, während am Heck eine straffere Dämpfung voreingestellt ist.

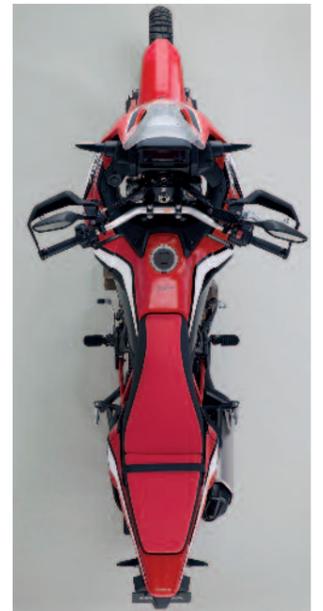
Die Feder am Heck lässt sich in vier Modi auf Solo, Solo plus Gepäck sowie Sozio plus Gepäck elektronisch justieren. Außerdem wird ein User-Modus angeboten, in dem sich die Dämpferkraft an Front und Heck individuell abstimmen lässt und die Vorspannung in 24 Stufen. Klingt wie immer etwas unglaublich, hat aber den ersten Fahrindrücken nach hervorragend funktioniert. Die Arbeitsweise des Systems vereinte in sämtlichen Modi stets bei klarem Feedback einen prächtigen Kompromiss zwischen feinem komfortablen Ansprechverhalten und Fahrstabilität. Und das können nun gewiss nicht alle Systeme auf dem Markt für sich beanspruchen.

Während bei der CRF1100L der Preis von 14.165 Euro noch zivil klingt, mag man bei der Adventure Sport mit semiaktivem Fahrwerk bei 17.565 Euro sicher zusammenzucken. Dabei sollte man aber nicht außer Acht lassen, dass beispielsweise eine BMW F 850 GS Adventure mit Vollausstattung, aber ohne semiaktivem Fahrwerk, über 20 Tausend kostet. ■



Doppelstrategie

Mehr Hubraum, mehr Leistung, weniger Gewicht: Honda schärft die Africa Twins – und setzt voll auf Elektronik.



Abgespeckt: Die Bank ist bis zu 40 Millimeter schmäler, die „offroadoptimierte“ Africa Twin kommt ohne Gepäckträger.

Von Guido Bergmann

Sie war kurz davor, zwischen die Stühle zu rutschen. Auf der einen Seite das unsinkbare Traumschiff R 1250 GS, auf der anderen die minimalistische Ténéré 700 als frisches Gegenprogramm. Mit der nun offroadlastigeren Africa Twin und der luxuriöseren Adventure Sports schneidet sich Honda bei beiden Konzepten eine Scheibe ab.

Unter anderem dank des verschlankten, jetzt angeschraubten Heckrahmens aus Aluminium verloren beide Modelle nicht nur fünf Kilo, sondern dürften es dank schmälerer Sitzbank leichter machen, die Füße auf den Boden zu bringen. Das bringt vor allem bei der nun fünf Zentimeter niedrigeren Adventure Sports eine deutliche Erleichterung, genau wie der

nun zwei Zentimeter höhere Lenker, der nachgerüstete Erhöhung überflüssig machen dürfte.

Für mehr Souveränität steht auch der überarbeitete Reihentwin, der allein die Hälfte des Gewichtsvorteils einspielt. Beschichtete Alu-Buchsen nehmen Kolben gewohnter Größe auf, ein um 6,4 Millimeter verlängerter Weg pumpt den Hubraum auf 1.084 statt 998 Kubikzentimeter. Zusammen mit optimierten Abgaswegen, größerem Ventilhub und Auspuffklappe stemmt der bereits nach Euro 5 homologierte 270-Grad-Twin laut Honda 102 PS und 105 Newtonmeter.

Beide Modelle kommen in der Basisausführung mit einem identischen Fahrwerk. Steiferer Lenkkopf, schlankere Hauptholme und

leichtere Alu-Schwinge sollen Stabilität, Traktion und Rückmeldung weiter verbessern. Die Bodenfreiheit unter dem Motorschutz, der jetzt auch den Krümmern Deckung gibt, beträgt weiterhin luftige 25 Zentimeter.

102 PS und 105 Newtonmeter aus nun 1.084 Kubik

Offenbar hat Honda eingesehen, dass die wenigsten Käufer einer Adventure Sports mehr Federweg verlangen, als eine Africa Twin zur Genüge bietet. Anders gesagt: Freunden des Standard-Modells serviert die Adventure Sports jetzt 25-Liter-Tank, Schlauchlosfelgen, höhenverstellbare Windschutzscheibe, Kurvenlicht und Gepäckträger plus blau-weiß-rot-goldenes Glitzerdesign ohne Sitzhöhenachteile.

Nur in der Adventure Sports arbeitet wahlweise auch das elektronische Showa-Fahrwerk EERA (Electronically Equipped Ride Adjustment). Das System wiegt zwei Kilo mehr, reguliert die hintere Federbasis auf Knopfdruck und dämpft jederzeit passend zu Fahr-situation und gewähltem Modus.

Logisch, dass dafür eine sechs-achsige IMU präzise Daten über die Fahrzeuglage liefern muss. Die Messzentrale kommt in beiden Twins serienmäßig und entfesselt ein ganzes Arsenal elektronischer Hilfsprogramme. Neben der siebenstufigen Traktionskontrolle und dem Kurven-ABS verlässt sich auch eine dreistufige Wheelie-



Weiß jetzt, wo die Kurven sind: Auch das Doppelkupplungsgetriebe profitiert von der Sechs-Achs-IMU. Fast jeder zweite Honda-Kunde entscheidet sich für eine DCT-Variante.



Daumenfreuden: Honda wird uns noch erklären, wo genau der Tempomat versteckt ist.



Pfiffig: Dank ausgelagerter Basis-Infos darf sich das Touchscreen auf Navigation und Unterhaltung konzentrieren.

Control auf die Sensorik. Vier vorgeprogrammierte, variierbare Fahrmodi mixen die jeweiligen Parameter passend zusammen, zusätzlich kann sich der Nutzer zwei individuelle Wohlfühlprogramme zurechtclicken.

Auch das weiter erhältliche Doppelkupplungsgetriebe soll von der Kurvenerkennung profitieren und auf unerwünschte Schaltvorgänge in der Biegung verzichten. Das DTC packt nach wie vor zehn Kilo extra auf die Rippen.

TECHNIK

Honda Africa Twin/Adventure Sports

| | |
|--------------------------|--|
| Bauart: | Zweizylinder-Viertakt-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile/Zylinder |
| Hubraum: | 1.084 cm ³ |
| Leistung: | 75 kW (102 PS) bei 7.500 min ⁻¹ |
| Drehmoment: | 105 Nm bei 6.250 min ⁻¹ |
| Bremse v/h.: | 310-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln, 256-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel |
| Reifen v/h.: | 90/90-21 / 150/70-R 18 |
| Federweg v/h.: | 230 / 220 mm |
| Sitzhöhe: | 850-870 mm |
| Tankinhalt: | 18,8 / 24,8 l |
| Leergewicht: | 226 / 238 kg (DCT: 236 / 248 kg) |
| Preise zzgl. Nk.: | 14.165 Euro (Africa Twin) 15.265 Euro (AT mit DCT) 15.965 Euro (Adventure Sports) 17.065 Euro (AS mit DCT) 17.565 Euro (AS mit EERA) 18.665 Euro (AS mit DCT und EERA) <small>(Herstellertangaben)</small> |



Lichtgestalt: LED-Doppelleuchte plus Tagfahr-, Kurven- und Positionslampen.

Klagen über das altmodische Cockpit dürften sich mit dem Modelljahr 2020 erledigen. Die Steuerzentrale wird nun von einem 6,5 Zoll großen TFT-Instrument mit Touchscreen dominiert. Dank vorinstalliertem AppleCarPlay verwaltet die Anzeige nicht nur das Smartphone und steuert Bluetooth-Anlagen, sondern kann per Navi-App auch ein zusätzliches GPS entbehrlich machen. Da sich der Fahrer auch nicht um all das gleichzeitig kümmern kann, greift ihm ein serienmäßiger Tempomat unter die Arme. Neben den neuen Koffersystemen eine weitere Verbesserung, auf die Langstreckenfahrer lange gewartet haben. ■



Radikale Kampfansage mit 217 PS



Von Uli Baumann

Honda hatte bei der Fireblade bislang immer auf absolute Kontrolle, statt auf absolute Leistung gesetzt. Das wird mit dem Modelljahr 2020 ganz anders.

Die Honda Fireblade war schon immer ein gutes Superbike, den absoluten Sonnenplatz erreichte die CBR1000RR aber weder regelmäßig in Vergleichstests noch im Motorsport. Honda setzt auf Ausgewogenheit und Fahrbarkeit, die Konkurrenz auf radikalere Ansätze – und punktete – im Motorsport und in Rennstrecken-Vergleichstests.

Mit der Fireblade 2020 soll sich das Blatt für Honda wenden. Im Motorsport stellt Honda über HRC schon alle Weichen in Richtung Erfolg. Die nächste CBR1000RR soll den stärksten Reihenvierzylindermotor aller Superbikes besitzen, auch beim Fahrwerk will man radikaler planen.

Kompakter Reihenvierer mit 217 PS

Auf der EICMA 2019 lassen sich die Japaner endlich in die Karten schauen. Die neue Honda CBR1000 RR-R Fireblade – man beachte das weitere R im Namen – ist ein kom-

plett neu entwickeltes Motorrad, das kompromisslos für den Rennstreckeneinsatz optimiert wurde. Der neue, ultrakurzhubig ausgelegte Reihenvierzylinder übernimmt beim Bohrung/Hub-Verhältnis (81 mm x 48,5 mm) die Werte der RC 213 V-S sowie zahlreiche Technologien aus der Rennmaschine. Anders als Wettbewerber setzt Honda aber weiter auf gleichmäßige Zündabstände. Die Pleuel sind aus Titan, die Kolben mit Spritzölkühlung aus geschmiedetem Aluminium.

Die Ventilbetätigung wurde von Tassenstößel auf Schleppebel umgestellt. Die Ventildurchmesser

vergrößert. Der Ventiltrieb wird von einem neuen „Semi-Cam“-System angetrieben. Dabei wird die Steuer-Kette von dem auf der Kurbelwelle befindlichen Steuerzahnrad über das Nocken-Leerlauftriebwerk angetrieben – dadurch verkürzt sich die Länge, was wiederum Bauhöhe spart. Die erwartete variable Ventilsteuerung findet sich in der Fireblade aber nicht. Der Drosselklappenquerschnitt wuchs auf 52 mm. Der gesamte Motor an sich wurde viel kompakter.

Zugelegt hat natürlich die Leistung. Honda nennt 217 PS, als Drehzahl werden stattliche 14.500 Touren genannt. Das maximale Drehmoment von 113 Nm steht bei 12.500/min bereit.

Die auf einer Sechssachsen-Trägheitsmesseinheit aufbauenden Assistenzsysteme wurden um eine Launch-Kontrolle ergänzt, der elektronische Lenkungsdämpfer arbeitet in drei Stufen. Geboten werden zudem drei abrufbare Fahrmodi.

Mehr Stabilität und mehr Bremspower

Der ebenfalls neu entwickelte Aluminiumrahmen verfügt nun über eine längere Schwinge im Stil der RC 213 V-S. Mit 1.453 mm Radstand, 24 Grad Lenkkopfwinkel und 101,2 mm Nachlauf soll die neue fahrfertig 202 Kilogramm schwere Blade richtungsstabiler sein. Der von oben angeschraubte Aluminium-Heckrahmen bietet eine Fahrersitzhöhe von 830 mm.

Das hintere Showa-Zentralfederbein mit 137 mm Arbeitsweg und dem Dämpfungs-System Balance Free Rear Cushion Light (BFRC-L) stützt sich nun oben am Motor ab. Vorne setzen die Japaner auf eine längere, voll einstellbare 43 mm Big-Piston-Fork (BPF) von Showa mit 120 mm Federweg. Neue Nissin-Vierkolbensättel sorgen in Verbindung mit 330-mm-Scheiben und einem zweistufigen ABS für optimale Bremsleistung. Hinten unterstützt eine 220er Scheibe mit Brembo-Zweikolbensattel. Vorne bleibt es beim 120/70er Pneu, hinten soll ein 200/55er Reifen für mehr Traktion sorgen.

Winglets in der Verkleidung

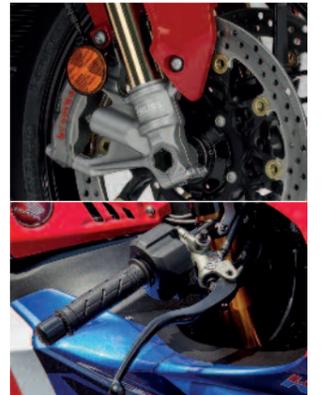
Außerdem wurde die Verkleidung und die Position des Fahrers kompromisslos auf aerodynamische Leistung ausgerichtet. Der flacher gestaltete Tank fast 16,1 Liter. Darüber hinaus verfügt die Verkleidung über integrierte Winglets (drei je Seite) sowie einen Ram-Air-Kanal in der Front, der direkt durch den Lenkkopf in die deutlich vergrößerte Airbox führt.

Die Krümmerrohre tragen ovale Querschnitte, den Titan-Endtopf mit Klappensystem steuert Akrapovic bei.

Ein vollfarbiger, vollständig individualisierbarer Fünf-Zoll-TFT-Bildschirm im Cockpit, der über vier Tasten an der linken Lenkerarmatur bedient wird, LED-Leuchten rundum und ein Smart Key-System runden das Hightech-Paket ab.

Fireblade RR-R auch als SP-Version

Neben der normalen CBR1000 RR-R wird das neue Superbike auch wieder in einer SP-Variante angeboten. Die kommt mit noch hochwertigeren, elektronisch regel-



Brembo-Radialbremspumpe an der SP.



Die noch edleren SP-Federelemente steuert Öhlins bei.

ten Federelementen von Öhlins (NPX-Gabel, TTX36-Federbein) und Brembo-Stylema-Zangen plus Pumpe am Vorderrad. Hinten übernimmt die SP die Brembo-Bremsanlage der RC213V-S. Das ABS verfügt über einen Rennstreckenmodus. Das Gewicht fahrfertig soll bei 201 kg liegen.

Fahrleistungsdaten nennt Honda noch nicht. Auch über Preise wird noch nicht gesprochen. Die neue Fireblade dürfte allerdings deutlich teurer werden als ihre Vorgängerin. Zu haben sind die normale Blade sowie die SP in Matt Pearl Morion Black und Grand Prix Red.



Mit der neuen Fireblade setzt Honda konsequent auf Rennstreckenperformance.



Alles an der Blade wurde komplett neu entwickelt. Der ultrakurzhubige Reihenvierzylinder leistet 217 PS.



Der Verkleidungskiel wurde weit nach hinten gezogen.



Den Titanendschalldämpfer mit Klappensteuerung liefert Akrapovic.



330 mm große Doppelscheibenbremsanlage am Vorderrad.



Das maximale Drehmoment von 113 Nm steht bei 12.500/min bereit.