

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



MODERN JAZZ

Seite 2-3 Die vierte Generation des japanischen Kleinwagens schlägt umweltfreundliche Töne an. Für sauberes Vorankommen sorgt moderne Hybrid-Technik.

HONDA

HONDA JAZZ	
Auto Zeitung	
15-2020	
Modern Jazz	2-3
Berliner Morgenpost	
20.06.2020	
Liebe Augen, große Klappe	4-5
ACE Lenkrad	
07-2020	
Hondas feine Tonart	5
Auto Straßenverkehr	
15-2020	
Seltene Kopplung	6-7
Frankfurter Allgemeine Zeitung online	
22.06.2020	
Hinten klappt es Jazz	7
VISION mobility online	
09.06.2020	
Effizienz in Energie und Raum	8-9
Badische Neueste Nachrichten	
13.06.2020	
Alte Stärken, neue Qualitäten	10
HONDA e	
BUNTE	
17-2020	
Schlauer Stromer	11
auto motor und sport	
07-2020	
Autofahren im Wandel	11
arrive	
03-2020	
„OK Honda“ Keine Kompromisse!	12-13
HONDA CR-V	
Mitteldeutsche Zeitung	
15.03.2020	
Hybrid, mal ganz anders	14
HONDA HR-V	
Westfälischer Anzeiger	
11.04.2020	
Verführerischer Tiefstapler	15



SCHLAUER STROMER

Das erste Elektroauto des japanischen Autokonzerns ist idealer Cityflitzer und hilfreicher Gesprächspartner zugleich.

Seite 11



MÁRQUEZ? ICH KOMME!

Die neue
Honda CBR1000RR-R
Fireblade SP

Seite 24



HONDA

HONDA AFRICA TWIN	
Motorrad Magazin MO	
02-2020	
Africa Evolution	16-19
HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP	
Auto Bild Motorrad	
01-2020	
Márquez? Ich komme!	20



MODERN JAZZ

Die vierte Generation des japanischen Kleinwagens schlägt umweltfreundliche Töne an. Für sauberes Vorankommen sorgt moderne Hybrid-Technik.

Raum ist im modernen Japan seit jeher ein knappes Gut. Das gilt für das Wohnen ebenso wie für den Straßenverkehr. Folglich kommt der bestmöglichen Raumausnutzung eine hohe Bedeutung zu. Und da waren die Japaner mit dem Honda Jazz schon immer weit vorn bei der Musik.

Auch die neue, nunmehr vierte Generation macht da keine Ausnahme. Viel Platz auf Vorder- wie Rücksitzen, bis zu 1.205 Liter Kof-

ferraum und eine beachtliche Variabilität kennzeichnen den 4,04 Meter langen Van-artigen Kleinwagen. So lassen sich nicht nur die Rücksitzlehnen asymmetrisch klappen. Auch die Sitzflächen können separat aufgestellt werden, wodurch zum Beispiel Sperrgut durch die Fondtüren eingeladen werden kann, praktisch zum Beispiel in engen Parklücken, wenn sich die Heckklappe nicht vollständig öffnen lässt.

In Sachen Sicherheit gibt es nun auch im Fond serienmäßige Seiten-Airbags. Ansonsten dienen ein aktiver Spurhalteassistent, ein Stauassistent, eine Kollisionswarnung, die auch Fußgänger erfasst, und eine Verkehrszeichenerkennung der Sicherheit. Das moderne Digital-Cockpit erlaubt per Touchscreen Zugriff auf diverse Fahrzeugfunktionen, verlangt aber hier und da nach etwas Übung. Das Gestühl verdient das Prädikat komfortabel, zumal Honda in den Sitzpolstern auf Federn verzichtet und gänzlich auf Schaumstoff-Polstermatten setzt.

In Sachen Konnektivität steht unter anderem ein Personal Assistant zur Verfügung, mit dessen Hilfe sich diverse Fahrzeugfunktionen per Sprachsteuerung nutzen lassen. Apple CarPlay und Android Auto gewährleisten die Smartphone-Integration.

NEUARTIGE HYBRIDTECHNIK SORGT FÜR DEN ANTRIEB

Bei der Antriebs-Konfiguration beschreiten die Japaner neue Wege: Ein 98 PS starker 1,5-Liter-Vierzylinder, der nach dem Atkinson-Prinzip arbeitet, treibt einen Generator an, der je nach Fahrmodus Strom für eine Lithium-Ionen-Batterie (Kapazität: 0,86 kWh) oder den elektrischen Antriebsmotor liefert. Dieser sorgt dann wiederum für Vortrieb (Fahrmodus: „Hybrid Drive“) – ein System, das einem seriellen Hybrid vergleichbar ist. Maximal liefert diese Antriebskonfiguration 109 PS und 253 Newtonmeter Drehmoment.

Dank einer Überbrückungskupplung kann der Benziner die Vorderräder des Jazz auch direkt antreiben (Fahrmodus: „Engine Drive“). Der Fahrmodus „EV-Drive“ lässt den Jazz mit Strom aus der



Mit zurückhaltendem Gasfuß

sind Verbräuche im Vier-Liter-Bereich möglich.

FAHRBERICHT | Honda Jazz

Modern:

Digitales Cockpit. Touchscreen lassen mit Infotainment-Diensten keine Wünsche offen.

DAS IST NEU

Hybrid-Antrieb mit drei Fahrmodi

Crosstar-Version mit SUV-Optik und 29 Millimeter mehr Bodenfreiheit

Karosserie mit höherer Verwindungssteifigkeit

TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz

4-Zylinder, 4-Ventiler, Atkinson-Prinzip; 1.498 cm³; 72 kW/98 PS bei 5.500 – 6.400 /min; 131 Nm bei 4.500 – 5.000 /min; Generator, E-Motor, 80 kW/109 PS, 253 Nm, e-CVT-Direkt-Getriebe, Vorderradantrieb; L/B/H 4.044/k.A.(1.966*)/1.526 mm; Radstand 2.517 mm; Leergewicht/Zuladung 1.225/435 kg; Kofferraum: 304 – 1.205 l; 0-100 km/h in 9,4 s; 175 km/h; WLTP-Verbrauch 4,5 l/100 km; CO₂-Ausstoß 102 g/km; Grundpreis 22.000 Euro

Alle Daten Werksangaben; * Breite mit Außenspiegeln



Der Rivale

Toyota Yaris Hybrid 1.5 VT-i

Kleiner als der Jazz, mit 20.640 Euro günstiger, steht vor der Ablösung

Batterie und dem E-Motor kurze Strecken elektrisch fahren. In der Praxis verläuft das Wechsel- beziehungsweise Zusammenspiel der Antriebskomponenten sehr harmonisch. An Temperament fehlt es nicht: Den Standardsprint auf 100 km/h schafft der Jazz laut Werk in 9,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 175 km/h, womit der Jazz auf der Autobahn prima mithalten kann. Gut: Eine „Stufenschaltregelung“ imitiert Schaltstufen und minimiert so den „Gummiband-Effekt“.

BESSERE GERÄUSCHDÄMMUNG FÜR MEHR KOMFORT

Dem ersten Eindruck nach haben die Honda-Ingenieure bei der Feder-Dämpfer-Abstimmung einen guten Kompromiss zwischen Fahrstabilität und Schluckfreude auf nachlässig gepflegten Fahrbahnen gefunden.

Wird es kurvig, zeigt die Lenkung ein ordentliches Maß an Servounterstützung – nicht zu viel und nicht zu wenig.

Auf der Autobahn tritt der Antrieb nur unter Volllast akustisch in den Vordergrund, ansonsten herrscht ein für diese Wagenklasse angenehm dezentes Geräuschniveau vor. Die reichliche Verwendung von geräuschisolierenden und -absorbierenden Materialien zeigt da ihre wohltuende Wirkung.



Benziner, Generator und die elektrische Antriebsmaschine bedürfen einer aufwändigen Regelung.



Und der Verbrauch? Wer im „Hybrid Drive“ und Rekuperationsstufe B unterwegs ist, den Gasfuß zügelt, sich Tempi über der Richtgeschwindigkeit verkneift, schafft auf dem Bordcomputer locker eine Vier vor dem Komma. Als WLTP-Verbrauch nennt Honda 4,5 Liter Super auf 100 Kilometer. Wer mit dem Jazz sparen möchte, zahlt zunächst einmal: Der Grundpreis für den neuen Honda beträgt immerhin 22.000 Euro. Elmar Siepen ■

FAZIT

Mit dem neuen Honda Jazz haben die Japaner ein zeitgemäßes Auto auf die Räder gestellt: Geräumig und variabel ist er und damit für die meisten Transportaufgaben gut gerüstet. Den ersten Fahrindrücken zufolge fährt der Jazz recht komfortabel und sparsam bei völlig ausreichenden Fahrleistungen. Die ausgeklügelte Hybridtechnik funktioniert bestens, ist aber auch nicht billig.



HONDA JAZZ CROSSTAR

Weil SUVs besonders im Trend liegen, verleihen die Japaner auch dem Jazz einen Schuss Abenteuer-Optik. Hierzu wurde die Karosserie für mehr Bodenfreiheit um 29 Millimeter höhergelegt. Eine integrierte Dachreling, ein größerer Kühlergrill, schwarze Radläufe und ebensolche Seitenschweller sowie 16-Zoll-Räder zählen zu den Kennzeichen der Modellvariante Crosstar. Die ersten Kilometer zeigen: In Sachen Federungskomfort muss sich auch der Crosstar nicht verstecken. Lieferbar ist er ausschließlich in der Executive-Ausstattung, unter anderem mit Privacy Verglasung, Navigationssystem und Rückfahrkamera ab 26.250 Euro. Die Hybrid-Antriebstechnik ist mit jener der konventionellen Versionen des Jazz identisch.



Der Jazz ist ein Hybrid-Kleinwagen mit schönen Augen, will aber partout kein Lifestyle-Designer-Auto zu sein.

LIEBE AUGEN, GROSSE KLAPPE

Im Honda Jazz gibt es alte Tugenden und neue Fähigkeiten: Der Kleinwagen bleibt praktisch und wird angenehmer – bei Motor, Bedienung und Assistenz.

Von seinem freundlich-verspielten Blick sollte man sich nicht täuschen lassen: Der Honda Jazz ist unter dem Blech sachlich wie eine Diplomarbeit. Er will kein Lifestyle-Designerstück sein, das durch große Kulleraugen guckt und die Ikonen von damals zitiert. Sondern ein Auto mit einem der praktischsten Innenräume im Segment.

Dabei sind es gar keine neuen Tricks. Im Gegenteil: Der Jazz ist schon seit Generation Eins für Va-

riabilität und Platz bekannt. Honda baut seither „Magic Seats“ ein, eine besonders clevere Rückbank. Klappt man die Rückenlehnen um, gleiten die Sitzflächen nach unten. Das ergibt eine tiefe Ladefläche ohne Steigung. Alternativ faltet sich die Bank zusammen wie altmodische Kinositze. Dann passt ein kleines Fahrrad in den Fond. Oder ein großer Einkauf.

Gut, dass der Jazz die praktischen Funktionen behält. Besser, dass er die Makel seiner Vorgänger ausbessert: Honda gibt sich viel Mühe im Innenraum. Der Kleinwagen bekommt eine bessere Bedienoberfläche, ein gut gestaltetes Infotainmentsystem und eine große Frontscheibe, die sich bis hinter die A-Säulen spannt. Zusammen mit der vergleichsweise hohen Sitzposition ergibt sich eine tolle Übersicht.

Die „Magic-Seats“ erlauben viel Spielraum im Innenraum. Auch hinten sitzen Erwachsene gut.



Um all das umzusetzen, fährt Honda einen eigenen Ansatz in der Konstruktion.

Der Tank rutscht unter die Vordersitze, das schafft im hinteren Bereich des Autos mehr Platz. Damit es an den Köpfen in der ersten Reihe nicht zu eng wird, streckt sich das Auto reichlich nach oben – 1,53 Meter misst er in der Höhe. Sein Design kaschiert das geschickt, Unterschiede zur Konkurrenz bemerkt man nur im direkten Vergleich.

DER HONDA JAZZ IST NUR ALS HYBRID ERHÄLTICH

Optional wird der Jazz nun sogar noch etwas höher. In der Variante Crosstar gibt es einen Hauch mehr Bodenfreiheit, eine Dachreling und Plastikplanen an den Radläufen. Damit soll das Auto ein bisschen nach SUV aussehen. Fahrerisch und funktional ändert sich dabei nichts. Dass auf dem Papier ein höherer Verbrauch steht, spürt man im echten Leben kaum.

Für alle Varianten des Jazz bietet Honda nur einen einzigen Antrieb an. Der Hersteller kombiniert einen 1,5-Liter-Benziner mit einem Generator und einem Elektromotor zum Vollhybriden. Das System leistet 109 PS und kommt ohne klassisches Getriebe aus: In den meisten Situationen treibt nur der Elektromotor die Vorderräder an. Verbrenner und Generator erzeugen den Strom, eine kleine Batterie puffert die Energie.

Erst bei höherem Tempo verbindet eine Kupplung den Benzinmotor mit der Antriebsachse. Dann treibt er das Auto an, der Stromer greift nur noch unterstützend ein. Eine Software entscheidet, welche Antriebsform die effizienteste ist. Laut Norm trinkt der Jazz 4,6 Liter pro 100 Kilometer. Auf der ersten Testfahrt mit langem Autobahnanteil errechnet der Bordcomputer einen Verbrauch von kaum mehr als fünf Litern. Ein guter Wert.

Der Antrieb passt gut zum Jazz. Sein Elektromotor arbeitet in der Stadt spontan und kräftig,

HONDAS FEINE TONART

beim Bremsen fließt viel Energie zurück in den Akku. Der Kleinwagen gibt sich sehr viel Mühe, nicht mit einer unangenehmen Geräuschkulisse aufzufallen: Er unterdrückt sein „Hybrid-Jaulen“ – den konstanten Betrieb des Verbrenners im effizientesten Drehzahlbereich – wann immer er kann. Er lässt die Drehzahl schwanken, um so zu klingen wie ein normales Automatik-Auto. Das hört sich für europäische Ohren schöner an.

Einen dynamischen Anspruch spart sich Honda. Der Jazz federt sanft und fängt die meisten Stöße auf. Was übrig bleibt, dämpfen die überarbeiteten Sitzpolster ab. Komfortabel fühlt sich das an, ohne die Stabilität zu gefährden. Natürlich wankt das Auto in flotten Kurven, neigt sich dabei aber nicht zu stark. Bei hohem Tempo auf der Autobahn verhält er sich angenehm sicher. Im Auto bleibt es schön still. Oft müssen die Instrumente bestätigen, welcher Modus gerade aktiv ist.

Es hat sich also viel getan beim Jazz. Er fährt sparsamer und leiser als sein Vorgänger und bietet den deutlich schöneren Innenraum: Honda verbessert Ergonomie, Materialauswahl und Bedienung. Viele wichtige Assistenten sind neu im Auto, ein Großteil davon serienmäßig. Zum Modellwechsel verliert der kleine Japaner ein paar Liter Kofferraumvolumen. Trotzdem lädt er viel Gepäck und vier erwachsene Passagiere bequem ein.

Nichts auszusetzen also? Nicht ganz: Mit der Basisausstattung Comfort kostet der Honda Jazz 22.000 Euro. Damit ist er teurer als viele Kompakte und all seine direkten Konkurrenten. Allerdings gibt es viele Extras und einen sparsamen Hybrid serienmäßig im Jazz. Außerdem das freundliche Gesicht – das ist ja selbst in diesem Segment nicht mehr selbstverständlich. **Constantin Bergander** ■

Der japanische Hersteller rollt einen neuen Jazz an den Start. Mit Hybridantrieb, zwei Karosserievarianten und einer vorbildlichen Sicherheitsausstattung setzt Honda auf moderne Interpretationen.



Größere Dreiecksfenster geben der van-artigen Karosserie des Jazz mehr „Durchblick“. Das Interieur überrascht mit wohnllichem Ambiente.

Das bisherige verspielte Anzeigengewusel ist in der vierten Generation einem übersichtlichen, wohnlichen Ambiente gewichen, das sich am Design des Honda orientiert. Die horizontale, teilweise mit Stoff bezogene Armaturentafel wird von einem zentral platzierten Neun-Zoll-Touchscreen mit Smartphone-Bedienung dominiert. Auch das Cockpit mit digitalem Instrumentenkombi, einem großen Zweispeichen-Lenkrad mit ergonomischen Multifunktionsstasten sowie funktional aufgeteilter Mittelkonsole macht einen aufgeräumten Eindruck.

Geliebt ist die van-artige Karosserie, die leicht höher gelegt im Robust-Look mit schwarzer Beplankung und angedeutetem Unterfahrschutz vorne wie hinten nun auch als Lifestyle-Variante Crosstar vorfährt. Mit 4,04 Metern (Crosstar: 4,09) in der Länge kaum gewachsen, geben schlanker gestylte A-Säulen und größere Dreiecksfenster nun einen besseren „Durchblick“ beim Abbiegen.

Platzangebot und Geräumigkeit bleiben gewohnt üppig. Die Sitze sind bequem und bieten einen guten Seitenhalt. Nach wie vor einzigartig sind die Rücksitze, deren Flächen sich mit einem Handgriff wie Kinosessel hochklappen lassen und so Platz für sperrige Dinge machen. Der Kofferraum ist auf 304 Liter geschrumpft.

KÜNFTIG NUR NOCH EIN HYBRIDANTRIEB

Ganz neue Töne schlägt der Jazz unter der Haube an. Denn unter dem Zusatz-Kürzel e:HEV wird künftig nur noch ein Hybridantrieb für den Vortrieb sorgen. Gleich mit zwei Motoren: einem 1,5-Liter-Benzin- und einem Elektromotor. Wobei der Benzinmotor den Elektromotor über einen Generator mit Energie versorgt. In einem elektronischen Wechselspiel der einzelnen Komponenten, bei dem die kleine 0,86 kWh-Batterie nur als Pufferspeicher dient, entstehen 109 PS Leistung

und zumindest auf dem Papier erstaunliche Verbrauchswerte von 4,5 Litern (102 CO₂ g/km).

Hondas Hybridantrieb hat kein klassisches Getriebe, die Elektronik simuliert Schaltstufen ähnlich der einer CVT-Automatik, nur ohne das Aufjaulen der Drehzahlen beim Beschleunigen. So geht der kleine Jazz in 9,4 Sekunden spritzig auf Tempo 100 und läuft in der Spitze bis 175 km/h.

Technik kostet Geld. Und so startet der Jazz bei 22.000 Euro. Dafür gibt es eine umfangreiche Sicherheitsausstattung inklusive Abstands- und Spurhalteassistent sowie zehn Airbags, darunter erstmals einem neuartigen Luftsack zwischen Fahrer und Beifahrer, der die Köpfe bei einem Seitenaufrall schützt. **Frank Wald** ■



SELTENE KOPPLUNG

Auch in der vierten Generation bleibt der Honda Jazz seinem Van-artigen Konzept treu, ist nun aber ausschließlich mit HYBRIDANTRIEB zu haben. Mal sehen, wie sich der kleine Honda so fährt.

Jazz – mit diesem Namen verband man im Kleinwagensektor immer ein schräges Modell abseits des Mainstreams, das recht gut zum vielfältigen und lebensfrohen Musikstil der Südstaaten Amerikas passte. Zumindest hier in Europa, in anderen Ländern hört der Honda seit rund 20 Jahren auf die schlichte Bezeichnung „Fit“.

Eher schlicht und zurückhaltend fällt auch der Auftritt der vierten Generation aus. Für jene, die es auffälliger schätzen, hat Honda mit dem Crosstar (siehe Kasten rechts) jedoch noch eine zweite Variante in petto.

Ein Langweiler ist der Jazz dennoch nicht. Das zeigt sich bereits nach dem Einsteigen. Das Interieur präsentiert sich zwar schnörkellos, ist aber gleichermaßen schick wie hochwertig. Der Fahrer blickt auf eine optisch einfache und doch informative sowie gut ablesbare digitale Instrumenteneinheit. Ein paar Zentimeter daneben sitzt der Touch-

screen des leicht bedienbaren Infotainment-Systems, umrahmt von Lüftungsdüsen und weichen, eingefärbten Oberflächen, die Honda übrigens großzügig im Cockpit verteilt. Nett sind auch das zweite Handschuhfach, die beiden gummierten Ablagen links und rechts im Armaturenbrett oder auch die ansehnlichen Stoffpolster. Selbst Drehregler für die Klimaanlage durften wieder einziehen. Hier hat der Jazz im Vergleich zum Vorgänger gewaltig dazu gewonnen.

INNEN UNVERÄNDERT VARIABEL, NEUER ANTRIEB

Am ungewöhnlichen und guten Sitzkonzept im Fond hält Honda weiter fest. Wie gewohnt lassen sich also die Sitzflächen der Rückbank klassisch versenken oder wie im Kino aufstellen – stets praktisch für den Transport der viel zitierten Yucca-Palme, wenn der 304 Liter große Kofferraum voll ist. An Raum für die Passagiere herrscht ebenso keinerlei Mangel.

Selbst großen Insassen fehlt es vorn wie hinten nicht an genügend Kopffreiheit.

Neue Wege geht Honda dafür beim Antriebskonzept. Der Jazz ist in Europa nur noch als Hybrid zu haben. Das System besteht aus einem 1,5 Liter großen Saugbenziner mit 98 PS, einem Generator (70 kW), einem 80 kW starken E-Motor, kleiner Lithium-Ionen-Batterie und einer Überbrückungskupplung.

Der Verbrenner treibt primär den Generator an, der die Energie für den E-Motor produziert. Entsprechend ist der Jazz sehr darauf bedacht, möglichst nur im EV-Modus voranzukommen.

Honda geht davon aus, dass bis 40 km/h fast ausschließlich der E-Motor arbeitet, was angesichts seines Drehmoments von 253 Nm auch recht zügig gelingt. Erst bei hoher Lastanforderung oder bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 120 km/h schiebt der Benziner häufiger mit an. Darüber hinaus und bis zur Höchst-

geschwindigkeit von 175 km/h dient er hingegen wieder als Stromproduzent, verbrennt leise seinen Sprit und ist nicht direkt mit den Antriebsrädern verbunden. Der Wechsel zwischen den Betriebsarten gelingt weich, sofern man den Gasfuß nicht zu stürmisch betätigt.

Ein Stürmer ist Hondas 1,3 Tonnen schwerer Kleinwagen ohnehin nicht. Vielmehr ist er auffällig komfortabel abgestimmt, reagiert auf kurze Wellen mit leichtem Wogen und meistert rüttelige Straßen geschmeidig.

DIE PREISE FÜR DEN JAZZ SIND HOCH, ABER OKAY

Das aufwendige Motorenkonzept bedingt einen hohen Grundpreis von 22.000 Euro – ohne üppige Ausstattung. Damit liegt er etwa auf dem Niveau eines Clio E-Tech Hybrid. Doch preissensible Kunden bekommen den kecken Franzosen auch günstiger als reinen Benziner – den Jazz nicht.

Michael von Maydell ■

FAHRBERICHT | Honda Jazz

PROBEFAHRT MIT HONDAS KLEINEM | Honda Jazz



SCHICK Das Cockpit ist modern eingerichtet. Auffällig die horizontalen Linien und zahlreiche weiche Kunststoffeinsätze in Kontrastfarbe.



LEICHT Vier Drehregler und ein verständlich programmiertes Infotainment-System erleichtern die Bedienung – obwohl das neue Honda Connect viel zu bieten hat.

SPEZIELL Trotz des aufwendigen Hybridantriebs schafft es Honda, sein praktisches Sitzkonzept weiter einzubauen. Der Benzin-tank sitzt hierzu unter den Vordersitzen.



FAZIT

Prinzipiell macht der Jazz vieles richtig. Das Cockpit ist fein und übersichtlich, Platz und Variabilität fallen üppig aus, der Hybridantrieb wirkt nach den ersten Fahrten schlüssig. Ein zusätzlicher Benzin-er könnte aber nicht schaden.



INFO

FRECHER IN DER OPTIK, ABER TEURER

In der robuster anmutenden CROSSTAR-VARIANTE sieht der Jazz schon pffiger aus. Hier die Details der zusätzlichen Ausstattung.



Die Außenfarbe SURF BLUE und ein schwarz lackiertes Dach bleiben dem Crosstar vorbehalten.

■ 29 Millimeter mehr Bodenfreiheit, ein graues Bodykit sowie eine Dachreling – schon wirkt der Jazz etwas mutiger. Für 200 Euro kommt der Kleinwagen zudem in einer Zweifarblackierung. Schade nur, dass Honda die Optik an das ohnehin schon teure Executive-Modell koppelt. So kostet der Crosstar 26.250 Euro; 1.600 Euro mehr als der Executive. Aber vielleicht überdenkt Honda seine Strategie ja noch mal.



HINTEN KLAPPT ES JAZZ

Der Honda Jazz ist abermals renoviert worden und steht nun in vierter Generation bei den Händlern. Auf 4,04 Meter Länge – somit Kleinwagenformat – bietet der Jazz erstaunlich viel Laderaum.

Von Boris Schmidt

Im weiten Feld des Neuwagen-Angebots verstecken sich immer ein paar kleine Schätzchen, die Unerwartetes bieten, zum Beispiel der Honda Jazz. Der ist abermals renoviert worden und steht nun in vierter Generation bei den Händlern. Auf 4,04 Meter Länge – somit Kleinwagenformat – bietet der Jazz erstaunlich viel Laderaum, maximal sind es 1.205 Liter. Und „Magic Seats“ hat kein anderer Hersteller: Die asymmetrisch geteilte Rückbank lässt sich nicht nur komplett flachlegen – die Fläche reicht in den Fußraum –, man kann die Sitzfläche wie beim Kinossessel senkrecht stellen und so Sperriges wie eine große Topfpflanze relativ sicher transportieren.

Doch am kleinen, hoch bauenden Honda ist nicht nur diese pffige Idee bemerkenswert, technisch weitaus aufwendiger und ebenfalls außergewöhnlich ist die Art des Antriebs für den Honda. Es gibt für den europäischen Markt nur diesen einen, und es hört sich ziemlich kompliziert an: Der Antrieb, der auf die Vorderräder wirkt, besteht aus zwei kompakten Elektromotoren, einem 1,5-Liter-Benziner, einer kleinen Lithium-Ionen-Batterie mit rund 0,9 kWh Fassungsvermögen und einer

Steuereinheit. Honda hat das System „e:HEV“ getauft, wobei HEV für Hybrid Electric Vehicle steht.

Drei Arten der Fortbewegung gibt es: rein elektrisch (maximal zwei Kilometer), semielektrisch, wenn der Benzinmotor den zweiten Elektromotor antreibt, der wiederum als Generator die Energie für den elektrischen Antriebsmotor produziert, oder eben reinen Verbrennerantrieb, wenn der Benzinmotor über eine Überbrückungskupplung direkt mit den Vorderrädern verbunden ist.

Erste Probefahrten bewiesen, dass das erstaunlich gut funktioniert, die Honda-Ingenieure haben der stufenlosen automatischen Kraftübertragung sogar so etwas wie „Schaltpunkte“ beigebracht. Es wird zügig linear beschleunigt und nicht, wie bei vielen CVT-Lösungen üblich, mit viel Motorgejaule bei hoher Drehzahl. 109 PS sind genug für 175 km/h Spitzengeschwindigkeit, den Verbrauch gibt Honda mit 4,5 Liter Super auf 100 Kilometer an. Das Armaturenbrett ist sehr aufgeräumt, bemerkenswert sind zudem zehn Airbags. Die Karosserie fällt steifer als zuvor aus. Es gibt vier Ausstattungsvarianten, die Preise beginnen bei 22.000 Euro.

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Alle Rechte vorbehalten. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.

EFFIZIENZ IN ENERGIE UND RAUM

Mit der neuen Generation stellt Honda auf den Einheitsantrieb im Jazz um und schnürt um den optimierten Hybrid ein Paket, das besser ist denn je. Wenn es den Jazz noch als reinen Stromer gäbe ...



Understatement: Der Honda Jazz schafft im Kleinwagenmaß Platz wie ein Großer und verfügt jetzt serienmäßig unter der biedereren Hülle über einen fortschrittlichen Hybrid-Antrieb.

Ein Gegenstand, den man im Alltag immer wieder gerne verwendet, nennen die Japaner kurz „Yoo no bi“. Und genau so ein Utensil will der Honda Jazz in der Neuaufgabe mehr denn je darstellen.

Raumeffizient war er schon immer, jetzt soll er von Haus aus auch verbrauchseffizient sein. Denn es gibt ihn kurzerhand nur noch als Hybrid, bei Honda e:HEV genannt mit dem System, das

man schon aus dem CR-V Hybrid kennt und das auch bald die weitere Palette an Modellen der Japaner antreiben wird.

Honda setzt also auf den Einheitsantrieb, will so die nötigen Skalen- und Spareffekte erzielen, die bereits einen Einstiegspreis ab 22.000 Euro ermöglichen. Zugegeben, das klingt nicht ganz unüppig für ein Fahrzeug im Kleinwagenformat. Aber da darf man sich nicht täuschen.

Denn der 4,04 Meter kurze Jazz macht zum einen in der neuen Generation trotz minimalem Wachstum in der Länge, gleicher Breite und sogar flacherem Dach einen großen Schritt Richtung obere Kompaktklasse. Zum anderen kommt er von Haus aus üppig ausgestattet daher, angefangen beim Hybrid-Antrieb über das doppelte Digitaldisplay in den Instrumenten sowie mittig, weiter über die Fahrerassistenz samt aktivem Spurhalter und Abstandstempomat bis hin zu eben jenen „Magic Seats“, die stilbildend sind und das Nutzungsspektrum enorm erweitern. Der Jazz ist in drei weiteren Ausstattungslinien „anfettbar“ und zudem als im „SUV“-Look und mit netteren Stoffen ausgestaffierte Variante Jazz Crosstar erhältlich.

Die Extraliste ist fast so kurz wie bei Tesla, eigentlich braucht man allenfalls das Connect-System mit 9-Zoll-Touchscreen, das dann auch das Handy per Carplay kabellos anbindet. Man merkt, wie

die Japaner sich um die Simplifizierung der Staffage bemühen, um die Systemkosten zu senken.

EINHEITSANTRIEB: HONDAS LETZTES WORT ZUM VERBRENNER

Der Einheitsantrieb muss aber nichts schlechtes sein. Schließlich haben die Motorspezialisten alles an Know-How aufgeboden, was derzeit zur Verfügung steht diesseits des vollelektrischen Honda e, dem alsbald noch ein weiterer Voll-Elektriker zur Seite gestellt werden soll. Also verfügt auch der Jazz e:HEV über eine Lithium-Ionen-Batterie, die fleißig die Rekuperationsenergie aufnimmt und bei unserer 74-Kilometer-Stadt-Überland-Autobahn-Runde niemals leer lief.

Komplett neu entwickelt, kombiniert das samt 12-Volt-Batterie und CPU vollständig unter der Stummelhaube untergebrachte System den 1,5-Liter-Benziner, der nach dem effizienten Atkinson-Prinzip arbeitet mit zwei Elektromotoren, von dem der motorge-

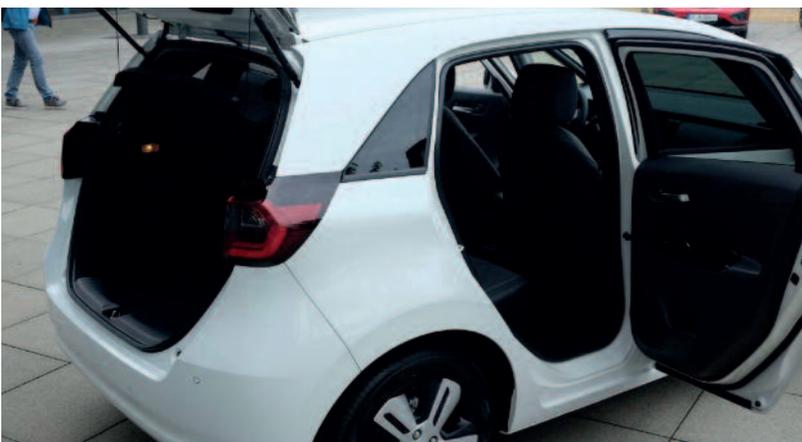


Foto: Johannes Reuber (2)

FAHRBERICHT | Honda Jazz

speiste Generator wiederum die Antriebs-E-Maschine mit Energie versorgt. Diese verfügt über 253 Nm Drehmoment bei 80 kW Leistung, was nötigenfalls für recht flotte Beschleunigung im Boost-Modus gut ist. Wobei dann der 98-PS-Benziner, den ein Partikelfilter auf Euro 6d reinigt, auch aufhaut und angestrengt klingt.

Trotzdem: Der Antritt in dem 1,3 Tonnen schweren Hybriden ist in jedem Fall spontaner als beim berühmten Toyota-Hybrid-System mit Ziehharmonika-Effekt, wofür bei Honda der Direktantrieb sorgt.

„Der Direktantrieb mit festem Übersetzungsverhältnis stellt eine direkte Verbindung zwischen den beweglichen Komponenten her und erlaubt eine effiziente Drehmomentübertragung und ein gleichmäßiges Beschleunigungsverhalten über alle Fahrmodi hinweg“, wirbt der Hersteller.

Geht in Ordnung so, aber vom Fahrspaß eines just hinter unserem Test-Wagen geparkten Honda e ist der Jazz dann doch eine ganze Ecke entfernt. Am besten, man legt es nicht auf Leistungsexzesse an und lässt das Hybrid-System machen, dann rollt man recht ruhig und unauffällig dahin, häufig begleitet von dem grünen BEV-Betriebssymbol im Display, das sogar in Segelphasen auf der Autobahn aufscheint und unter 40 km/h fast zur Dauerleuchte mutiert. Im Endresultat schlugen wir über die gemischte 74-Kilometer-Strecke mit 4,1 l/100 km laut Bordcomputer an, was sogar unter den Werksangaben von 4,5 l/100 km respektive 4,8 l/100 km beim etwas höher bauenden Crosstar läge und ein guter Wert für einen „Verbrenner“ wäre. Näherungsweise will man solche Werte andererseits auch erwarten, bei all dem Aufwand mit den drei Motoren. Nunja, gute Mild-Hybride in der Kleinwagenklasse sind davon auch nicht allzuweit entfernt...

DER JAZZ WIRD ERWACHSEN UND ZUM ALLZWECK-AUTO

Dafür hat das Fahrwerk an Statur gewonnen, wirkt deutlich erwachsener und man steuert den Jazz verbindlich und recht souverän durch Stadt und Land. Auch auf der Autobahn liegt der Kompakt-Kleinwagen jetzt satt und spurstabil. Zudem rollt er leiser ab, und die Windgeräusche sind besser gedämmt, die ganze Karosserie hat an Steifigkeit und Wertigkeit zugelegt und verarbeitet Schlaglöcher knarzfrei. Nicht zuletzt genießt man durch die Panoramafrontscheibe eine exzellente Sicht, die A-Säulen sind deutlich verschlankt.

Und zudem sitzt man auf erwachsenem Gestühl, womit man auch bei der Sahneseite des Jazz wäre: Der Effizienz in Sachen Raum. Die magischen Sitze lassen sich nach wie vor kinderleicht falten oder eben die Sitzflächen hochstellen, sodass man etwa Blumentöpfe oder ein Mountain-Bike auch im Fond einstellen kann. Unter dem Kofferraumboden wartet eine Kuhle auf Kleinkram, das reine Volumen mit 304 Liter oder 1.205 Liter maximal ok, aber nicht so überragend wie die Variabilität. Staufächer rings um den Fahrer gibt es dafür in Hülle und Fülle und von jedem Format.

ZEITGEMÄSSE KONNEKTIVITÄT

Anknüpfungspunkte zum neuen Honda e sucht und findet der Jazz dann in Sachen Bedienbarkeit mit den hübschen Matt-Displays: Um gleich 50 Prozent schneller soll man im neuen Jazz die Funktionalitäten erreichen. In der Tat gibt das Handling im Cockpit kaum Rätsel auf. Das digitale Zentralinstrument hält ohnehin schon eine Fülle an Informationen, optisch nett gestaltet, bereit. Natürlich gibt es auch eine App, mit der man allerhand Funktionalitäten fernsteuern oder einsehen kann. Und mit dem empfehlenswerten



Connect-Navi wird man auch präzise und graphisch ansprechend navigiert und kann sich kabellos die Smartphone-Inhalte auf das Display spiegeln. Bei der Soundanlage bieten koreanische Hersteller mittlerweile höherwertige Akustik, immerhin ist im Honda Jazz Crosstar für 26.250 Euro Gesamtpreis ein anspruchsvolles und klanggewaltigeres Set mit acht statt vier Lautsprechern (376 Watt!) verbaut. Da macht der Jazz seinem Namen dann alle Ehre und wird garantiert zu einem „Yoo no bi“.

WAS BEDEUTET DAS?

Der Honda Jazz macht so vieles richtig, dass man sich fragt, warum werden eigentlich nicht solche Vernunft-Hybriden staatlich gefördert, sondern stattdessen „fette“ Plug-ins mit fragwürdiger Klimabilanz.



Von der Effizienz in Sachen Spritverbrauch und Raumausnutzung sind die meist großkalibrigen Premium-PHEVs weit entfernt, im Jazz sitzt man selbst zu viert so bequem und luftig wie in einem BMW X3 oder Volvo XC40 Hybrid. Einziger Wermutstropfen im stringent weiterentwickelten und für das technische Package sehr fair gepreisten Jazz: Es gibt ihn nicht vollelektrisch. Das wäre dann wirklich ein Wagen nahe am Optimum zwischen Raum- und Energieeffizienz. Mal sehen, was Honda noch an Voll-Stromern nachlegt, ein Jazz e wird es aber nicht sein.

Johannes Reichel ■



ALTE STÄRKEN, NEUE QUALITÄTEN



Modische Variante: Der neue Honda Jazz ist auch als „Crosstar“ mit etwas mehr Bodenfreiheit und rustikaler Dekoration erhältlich.

Von
Sönke Boldt

In jüngerer Zeit gefallen sich Autohersteller in Ankündigungen von „soundsoviel elektrifizierten Modellen in den nächsten x Jahren“. Bei genauerem Hinsehen geht es dann aber häufig bloß um Fahrzeuge mit einem leistungsfähigeren Start-Stopp-System und erhöhter Spannung im Bordnetz. Technisch ist das nicht ganz ohne, aber als Beitrag zur Verkehrswende kaum der Rede wert. Da treibt Honda beim neuen Jazz deutlich mehr Aufwand.

Die nach offizieller Zählung vierte Generation des Kleinwagens mit dem sperrigen Beinamen e:HEV ist ausschließlich mit Hybrid-Antrieb erhältlich. Unter der Haube arbeiten ein 1,5-Liter-Benzin- und zwei Elektromotoren mit zusammen 109 PS und 235 Newtonmetern Drehmoment daran, den Verbrauch fossilen Brennstoffs möglichst gering zu halten. Der Vierzylinder darf nur bei Autobahntempo und nur via Überbrückungskupplung auf die Räder einwirken. Hauptsächlich ist er dafür zuständig, den Generator anzutreiben, der wiederum den Elektromotor mit Energie versorgt und/oder den Akku auflädt.

Das funktioniert alles, ohne dass der Fahrer etwas dafür tun müsste; die Elektronik organisiert stets den passenden Vortrieb. Insbesondere in der Stadt und bei der gemächlichen Landpartie spielt das Konzept seine Stärken aus, dann liegt der Spritverbrauch nur um drei Liter. Das Anfahren geschieht in der Regel rein elektrisch,

also druckvoll und nahezu geräuschlos. Wer mit Vollgas über die linke Autobahnspur prescht – Tempo 175 ist möglich – oder bergauf beschleunigt, bekommt allerdings die Quittung in Gestalt von Motorenlärm und doppelt so hohem Verbrauch.

Nicht nur bei der Antriebsentwicklung haben die Japaner großen Aufwand betrieben. Der neue Jazz, in den Außenabmessungen fast der alte, wurde grundlegend renoviert. Das beginnt bei erhöhter Karosseriesteifigkeit und reicht bis zu besser gepolsterten Sitzen und hochwertigeren Oberflächen im Innenraum. Zehn Airbags sorgen für Sicherheit im Fall der Fälle, darunter erstmals einer, der sich zwischen den Vordersitzen entfaltet, damit Fahrer und Beifahrer beim Seitenaufprall nicht mit den Köpfen zusammenstoßen. Verbesserte Assistenzsysteme halten den Wagen in der Spur beziehungsweise vom Grünstreifen fern oder bremsen ihn ab, wenn Radler und Fußgänger die Bahn kreuzen; das

funktioniert sogar bei Nacht und Nebel. Auch in Sachen Konnektivität ist der Jazz auf der Höhe der Zeit, spannt beispielsweise bei Bedarf ein WLAN auf, das die Mobilgeräte aller Insassen ins Netz bringt.

Zum Glück unverändert geblieben ist die variable Rückbank, die sich nicht nur flachlegen lässt sondern auch hochklappen wie ein Kinositz. „Magic Seats“ nennt Honda die Konstruktion, die ein besonders großes Ladevolumen in das Viermeterauto zaubert und zum Beispiel den Transport von Fahrrädern oder Zimmerpalmen erleichtert. Alternativ sitzen Erwachsene hinten sehr komfortabel.

Der Preis für das Basismodell beträgt 22.000 Euro, dann sind unter anderem LED-Licht und Klimaanlage an Bord. Wegen der grassierenden SUV-Mode bietet Honda den Jazz auch als leicht höhergelegte und rustikal dekorierte Variante an. Dieser technisch ansonsten identische „Crosstar“ kostet extra.



FAHRBERICHT | Honda e



Kameras ersetzen die konventionellen Rückspiegel. Die Bilder sind im Cockpit zu sehen.

SCHLAUER STROMER

Das erste Elektroauto des japanischen Autokonzerns ist idealer Cityflitzer und hilfreicher Gesprächspartner zugleich.



DIGITALES Armaturenbrett mit fünf Monitoren. Davon je einer rechts und links außen für die Bilder des Kamerasystems, das die üblichen Rückspiegel ersetzt.



PANDABÄR-LOOK Runde Leuchten im farblich abgesetzten Heck. Versenkbare Türgriffe sowie Kameras statt Außenspiegel verbessern die Aerodynamik.

Achtung, jetzt kommt ein Genie! Hondas erstes Elektroauto ist so klein und so knuffig, dass es auf den ersten Blick unterschätzt werden könnte. Tatsächlich ist der Winzling aber hochbegabt, kann sogar sprechen, wenn diese Funktion mit „OK Honda“ aktiviert wird. Dann gibt es auf Nachfrage auch Restaurant- oder Wettetipps.

Dabei macht der japanische Autohersteller die künstliche Intelligenz auf ganz originelle Art sichtbar: Im Display wackelt eine

ZUHAUSE lädt der Honda e am Power Charger in wenigen Stunden auf. An einer Schnellladesäule ist die Batterie in etwa einer halben Stunde zu 80 Prozent geladen.

stilisierte Kartoffel mit zwei Strichen als Augen. Aber auch wenn das Strichmännlein Pause hat, ist der Mega-Screen laufend unterhaltsam, weil er sich bedienen lässt wie das eigene Smartphone: tippen, schieben, wischen und zoomen – alles so wie als Couch-Potato im Wohnzimmer. Inklusive Aquarium – das per App auf dem Display erscheint. Der neue Honda e steckt so voller avantgardistischer Gimmicks, man möchte statt fahren fast lieber parken – das kann der Kleine auf Knopfdruck übrigens allein!

Innen ist auch hinten viel Platz, denn einen Mitteltunnel (für Kardanwelle & Co.) gibt es nicht. Der Wendekreis ist neun Meter klein und dank Single Pedal Control ist das Fahrpedal auch Bremse, wenn der Fuß gehoben wird. Beim Rekuperieren kommt dann Energie zurück. Das potenziert den Spaß im Elektroklassen-Primus.

Beate Siewert ■

Honda e in Zahlen
GRÖSSE 3,90/1,75/1,512 m, Radstand: 2,53 m, Karosseriewendekreis: 9,2 m, Gewicht: 1,5 Tonnen.
ELEKTROMOTOR mit 35 kWh-Batterie, Reichweite: ca. 200 km, 150 PS, Spitze: 145 km/h, Verbrauch kombiniert ab 17,2 kWh/100 km. **PREIS** ab 33.850 Euro (ohne Umweltbonus).

DIGITALISIERUNG | Honda e

Clemens Hirschfeld:

AUTOFAHREN IM WANDEL

Fahrspaß beginnt bereits online, bevor man einsteigt. Route checken mit Google Maps, Musik streamen via Spotify und den Sprachassistenten nach dem Wetter fragen – ein echtes Erlebnis. Und da hat sich der Honda e noch nicht bewegt.

Wissen Sie, was mir beim Entspannen hilft? Ich denke einfach an einen Zen-Garten oder ein Aquarium. Im Honda e muss ich dafür nicht mal die Augen schließen. Im Stand projiziert der Retro-Stromer beides auf seine großen Touchscreens, die sich wie eine Wand über das gesamte Armaturenbrett erstrecken. Darauf

lassen sich viele Apps laden, deren Inhalte du nach Belieben zwischen Fahrer- und Beifahrer-Screen hin- und herschubst.

Nur heute steht mir der Sinn nach Zocken: Schnell ist die Retro-Spielekonsole via HDMI-Anschluss verbunden. Mit dem Controller in den Händen erhält die Beifahrerin eine Lehrstunde in Super Mario Kart. Zur Versöhnung streamen wir im Anschluss ihre Lieblingsserie mit dem TV-Stick. Und was ist bitte ein Fernsehabend ohne Pizza? Genau: „Hey Honda, wo ist der nächste Italiener?“ – Prompt präsentiert der Japaner uns seine Auswahl.

Okay, das war jetzt ganz schön viel Standspaß. Der City-Stromer sorgt aber auch in Bewegung für Unterhaltung. Ansatzlos hängt er am Gas – das kennt man ja von E-Autos. Das Bremspedal setzt aber schnell Staub an, denn auf Wunsch verzögert der Kleinwagen alleine bis zum Stillstand und gewinnt dabei noch Energie zurück. Kameraspiegel helfen mit erweitertem Sichtfeld und Orientierungslinien, den Verkehr im Auge zu behalten, während du die nächste freie Ladesäule anpeilst. Jetzt noch schnell die Standheizung via App programmieren und dann sich die Pizza schmecken lassen – das klappt noch ganz analog. ■

„Von wegen Multimedia-Overkill, so lebe ich gerne im (E-)Auto“



Ladestationen finden? Klar, via Sprachsuche.

Kameras statt Außenspiegeln? Klappt bestens!

Fünf Bildschirme sind fast so breit wie das E-Auto.



„OK HONDA“ KEINE KOMPROMISSE!

Das erste echte Elektroauto des japanischen Auto- und Motorradkonzerns Honda ist überraschend komplett – und fährt sich genau so. arrive-Herausgeber Willy Loderhose war unter den ersten, die das herausfinden durften.

*Cockpit mit vielen Screens:
Oben Raumschiff, unten Retro.*



Wer Gutes tut, dem wird auch Gutes beschert“ lautet ein altes japanisches Sprichwort. Nach diesem Grundsatz entwickelte der traditionelle japanische Motorrad- und Autohersteller Honda sein erstes reines Elektroauto. Natürlich müssen auch Honda-Ingenieure Vorgaben einhalten, auf Kosten achten und irgendwie dem sogenannten Zeitgeist gerecht werden.

Umso erstaunlicher ist es also, wie gerade diesem Konzern, dem in den letzten Jahren nicht mehr unbedingt Revolutionäres gelang und in dessen Portfolio den vielen Nicht-Honda-Kennern bestenfalls der Millionen-Seller Civic bekannt ist, gerade ein Meisterwerk zu großer Aufmerksamkeit verhilft: Emotionaler kann man an ein Elektroauto kaum herangehen, konse-

*Fährt sich toll:
arrive hatte Spaß.*



quenter schon gar nicht und so kommt es auch, das hinter dem Markennamen kein kompliziertes Zahlengeflecht steht, sondern ein simpel-bescheidenes „e“, wie (rein)elektrisch, emotional, eloquent, oder ernsthaft – ganz wie Sie mögen. Honda e. Schon bei der ersten Vorstellung im Jahre 2019 ahnte man, dass da ein besonderes Fahrzeug auf uns zurollt, allein das knuffige Design des Kleinwagens ließ aufhorchen.

Endlich ein Elektroauto, das nicht mit Superlativen, kantigen Design-Spielereien herumposaunte, sondern einem die ehrliche Frage abrang: „Was ist das denn?“ Auf der einen Seite sah man ein etwas aus der Zeit gefallenes, einfaches Retro-Design mit runden Rücklichtern und einer Rückbank wie vor 50 Jahren, die man noch nicht mal teilen konnte, auf der anderen Seite war das Ding offenbar vollgepackt mit neuen Technologien, unzähligen Bildschirmen allein am Dashboard, die noch dazu untereinander ver-

schiebbar sind und – vor allem – einfach bedienbar! Ok, ich oute mich hier mal als Fanboy der Marke Apple – als solcher hatte ich beim weißen Prototypen tatsächlich einen Moment das Gefühl, dies könne das von vielen herbeigesehnte Apple-Car sein. Augen wieder auf, und – im spanischen Valencia kurz nach den Frühjahrsstürmen durfte eine illustre Runde von Elektroauto-Journalisten das kleine Bündel fahrbarer Software erstmals wirklich pilotieren.

Würde die Illusion zerplatzen und der Honda sich doch als „normales“ Auto herausstellen? Mitnichten. Der „e“ erwies sich tatsächlich als die „Vision 2030“, die Projekt-Leader Takahiro Shinyo ausgegeben hatte, als Vorgriff auf eine Generation Autos, die wir heute erst erahnen können und die als Mensch-Maschine-Schnittstellen völlig anders sind als traditionelle Autos. Er fährt sich anders. Bequemer, souveräner, unangestrebter, leiser und nach einer kleinen Eingewöhnungsphase

entspannt. Alle relevanten Informationen verteilen sich über mehrere Bildschirme am Armaturenbrett und an der Windschutzscheibe, wobei drei natürlich Rückspiegel sind, perfekt ins Auto integriert, so daß es keine toten Winkel geben kann. Die anderen teilen sich Fahrinformationen, Navigationsdaten, Infotainment- und Netzwerkfunktionen, die natürlich alle Over-the-Air-Updates erhalten, sobald welche erhältlich sind.

Diese Screens sind untereinander abstell- und verschiebbar, so wie man es gerade braucht, gerade im urbanen Raum, dem bevorzugten Einsatzgebiet des Honda e. Ich selbst mag es lieber reduziert, und nach nur wenig Fummelei hatte ich das im Griff.

Wie oft habe ich mich in den letzten Jahren über die Sprachassistentin in so vielen Autos geärgert, von Alexa und Siri sind die proprietären Lösungen vieler Hersteller weit entfernt. Aber „OK Honda“, ein von künstlicher Intelligenz gestützter persönlicher As-

FAHRBERICHT | Honda e

Der Akku reicht für alle Aktivitäten in und um die City.

sistent war mit Abstand der pfiffigste und verständigste, was mir und meinen Kollegen auf dem Gebiet je untergekommen ist. Navigation war eine so leichte Übung für ihn, das wir ihn danach frech fragten, wo man hier (in Spanien) gut italienisch essen könne. Praktisch ohne Wartezeit hatte ich mehrere Restaurants der Gegend auf dem Schirm, so dass wir uns erdreisteten, die Frage nach der „besten Pizza“ zu stellen, für die es auch erhellende Antworten gab: Drei Top-Italiener mit offenbar gut bewerteter Pizza. Kleiner Haken: Alle lagen außerhalb der Reichweite des Fahrzeugs. Geschenkt!

Wie ein Autoscooter mit enormem Drehmoment kam der Honda von der Ampel weg, schummelte sich wieselflink durch den Stadtverkehr, half bei der Park-

TECHNIK

- Honda e**
- Motor
Elektromotor
- Batterie
Lithium-Ionen
- Leistung
113 kW/154 kW
- max. Drehmoment
315 Nm
- Länge × Breite × Höhe
3,89 m × 1,75 m × 1,51 m
- Batteriekapazität
35,5 kWh
- Höchstgeschwindigkeit
145 km/h
- 0 – 100 km/h
8,3 Sekunden
- CO₂-Emissionen
0 g/km
- Reichweite
222 km (WLTP)
- Radstand
2,53 m
- Preis
ab 33.850 Euro
(36.850 für Modell Advanced)



Zurück aus der Zukunft:
Auch wenn er nicht so aussieht,
der Honda e ist eines der modernsten
E-Fahrzeuge auf dem Markt.



platzsuche und dem Einparken und war dabei ein mehr als angenehmer automobiler Begleiter, der einem zudem das Gefühl von umfassender Sicherheit vermittelte, ohne dass man sich wie ein Rennfahrer im Käfig fühlte.

Der Honda e ist das bislang einzige Elektroauto, das durch eine Klappe an der Fronthaube geladen wird und sich allein dadurch von seinen Wettbewerbern unterscheidet, die fast alle noch aussehen wie ihre benzinbetriebenen Kollegen. Auf seiner neu entwickelten Plattform rollt er heckgetrieben mit günstigem Schwerpunkt und ausgeglichener Gewichtsverteilung zwischen den Achsen daher und ist – natürlich – jeder Ladesituation in der Stadt gewachsen, sei es an der heimischen Steckdose, an der neukonzipierten Honda Wallbox oder unterwegs an einer Schnellladesäule, die den Akku in einer halben Stunde wieder auf 80 Prozent seiner Kapazität bringt, wenn das mal nötig sein sollte.

Noch ist der Wagen übrigens mit all seinen vielen elektronischen Assistenten teilautonom – als rollender Computer aber jederzeit updatebar, wenn das entwickelt, erforderlich und erlaubt ist.

Willy Loderhose ■

FAZIT

Wem dieses Auto gefällt, der sollte sich nicht allzulang mit technischen Daten aufhalten, da ist alles im grünen Bereich. Wer wirklich in der Stadt mehr als 222 Kilometer Reichweite am Stück braucht oder täglich Kühlschränke transportiert, der sollte anderswo zuschlagen. Ein derart ausgereiftes Stück zukunftsweisender automobiler Mobilität allerdings ist da schwer zu finden und schon gar nicht zu dem Preis. Der mutet ab 33.850 Euro (ohne Zuschüsse) zwar nicht günstig an, ist aber dennoch jeden Euro wert, erst recht, wenn man ihn mit den sogenannten Premium-E-Mobilen anderer Hersteller vergleicht, die teilweise nur umgebaute Benzin-Autos und nicht derart eigenständige Entwicklungen sind. Unter den wenigen „echten“ Elektroautos also ist der Honda e weit vorne – arrive vergibt hier die maximale Wertung: !!!

HYBRID, MAL GANZ ANDERS

Wo andere Hersteller den E-Motor zum Helfer degradieren, nutzt der CR-V dessen volles Potenzial.



Viel Technik, reichlich Platz und ein auffällig geringer Verbrauch zeichnen den Honda CR-V Hybrid aus.

Wer an Honda denkt, denkt nicht sofort an einen Elektroantrieb. Und wer vor dem Honda CR-V Hybrid steht, sieht alles Mögliche: ein schickes SUV, die typischen runden Formen dieser Marke, viel Platz für Last und Leute. Was man nicht sieht, ist ein wohl einzigartiges Antriebskonzept, was diesen Hybrid von anderen unterscheidet.

Lässt man den Motor an, kann es ja nach Ladezustand des Lithium-Ionen-Akkus passieren, dass scheinbar gar nichts passiert. Die Cockpitanzeigen machen eine optische Kontrollfahrt durch den Betriebszustand des Wagens, doch es bleibt still. Der Wagen rollt mit reinem E-Antrieb fast lautlos an. Nur ein seltsames Geräusch kann

man bei geöffneten Fenstern vernennen: Hondas Ingenieure haben dem Wagen den zarten Klang einer Spieldose verpasst, solange der Wagen im Schrittempo elektrisch rollt. Das soll Fußgänger warnen, ohne dass der Fahrer hupen muss.

Die reine, stille Elektrofahrt dauert gefühlt nicht sehr lange, dann springt der zwei Liter messende Benziner an, der schlichte 145 PS mobilisiert, was für einen fast 1,7 Tonnen schweren Wagen nicht üppig erscheint. Der aber greift erst und nur zwischen 80 und 100 km/h direkt auf die Vorderräder zu. Dort arbeitet er für den Vortrieb wirtschaftlich genug, um ihm diesen Job zu überlassen. Bis zu diesem Tempo und später dann darüber hinaus hat der Benziner nur die Aufgabe, eine E-Komponente anzutreiben, die wiederum einen 184 PS starken E-Motor mit Energie versorgt. Mithin fährt der CR-V eigentlich fast durchweg elektrisch. Der Sprint auf Tempo 100 wird in knapp neun Sekunden absolviert, und 180 km/h Höchstgeschwindigkeit gehen in Ordnung.

Für den Fahrer geschieht der Wechsel zwischen reiner E-Fahrt und Benzinmotor-E-Fahrt automatisch, ohne Verlust an Vortrieb

und eigentlich unmerklich. Eigentlich, weil man zwar das Anspringen des Benziners mitbekommt, dann aber akustisch verwirrt wird. Die gefahrene Geschwindigkeit geht nämlich nicht mit einer sonst ge-

184 PS leistet der Elektromotor, der von einem Zwei-Liter-Benziner und einer E-Komponente nebst Akku mit Strom versorgt wird.

wohnten Geräuschkulisse einher. Der Balken über dem digitalen Tachometer zeigt gar nicht die Drehzahl des Benziners, sondern den Energieausstoß des Aggregats an den E-Motor. Diese Anzeige stellt auch dar, wann der Akku etwa durch Rollen oder Bremsen geladen wird. Und während rechts im Cockpit der Füllstand des Benzintanks abgebildet wird, sieht man links in einer ähnlichen Anzeige den Ladezustand des Akkus. Wer ganz aufmerksam die Anzeigen verfolgt, erkennt auch am aufleuchtenden Symbol „EV“ die Phase des rein elektrischen Vortriebs. Für den vollen Spieß an der Technik sorgt letztlich die anwählbare Anzeige,

die einspielt, ob gerade der Verbrenner, der E-Motor oder beide Triebwerke am Arbeiten sind. Geschaltet wird auf Knopfdruck in der Mittelkonsole, eine manuelle Gangwahl gibt es wegen des festen Übersetzungsverhältnisses nicht.

Muss man das alles wissen? Eigentlich nicht, aber es hilft. Nämlich bei der Erklärung, wieso ein doch recht großes SUV so wenig Benzin verbrauchen kann. Beim Test kam der CR-V durchweg mit weniger als sieben Litern über den Drittmix. Und weniger war immer drin, weswegen die vom Bordcomputer errechnete Reichweite von 800 Kilometern für den 57-Liter-Tank realistisch war.

Passagiere müssen keinen Hang zur Technik haben, um sich im Honda wohlfühlen. Raum genug ist für alle da, die Kniefreiheit im Fond darf als beispielhaft bezeichnet werden.

Das Fahrwerk ist sehr harmonisch, aber straff genug, um die Wankneigung zu minimieren und auch Fahrgeräusche nicht in den Innenraum durchzureichen. Für den Geräuschkomfort sorgt zudem ein System, das störende Frequenzen aktiv mit einer Gegenfrequenz neutralisiert. Als Kofferraum stehen zwischen 500 und fast 1700 Liter bereit.

Die Preise beginnen als Modell Comfort bei 33.390 Euro für den Fronttriebler. Ab der Stufe Elegance gibt es zu Preisen ab 38.290 Euro auch Allradantrieb.

Ralph Wolters ■



FAHRBERICHT | Honda HR-V Sport



*Biedermann und Brandstifter:
Der drehfreudige Turbomotor macht
dem kompakten Honda-Crossover
mächtig Beine.*

TECHNISCHE DATEN

Honda HR-V Sport

Zylinder/Anordnung		4/R
Hubraum	cm ³	1.498
Leistung	kW/PS	182/234
	bei 1/min	5.500
Drehmoment	Nm	240
	bei 1/min	1.900
0-100 km/h	s	7,8
Spitze	km/h	215
Verbrauch	l/100 km	6,7
CO ₂ -Emission	g/km	151
Effizienzklasse		C
Länge/Breite	mm	4.346/2.019
Kofferraum	l	448-1.043
Leergewicht	kg	1.341
Gesamtgewicht	kg	1.831
Typklasse	HP/NK/TK	16/20/21
Preis	ab Euro	32.440

kleidet. Die Farbe der teilbelederten, rötlich-braun abgesetzten Sitze ist Geschmackssache, aber sie bieten mit ihren ausgeprägten Seitenwangen ausreichend Halt. Mit sieben Bedienelementen ist das Lenkrad angenehm übersichtlich bestückt. Die Bedienungselemente des Infotainments und der Klimaanlage sind benutzerfreundlich zum Fahrer hin geneigt. Etwas eigenwillig sind die drei nebeneinanderliegenden Lüftungsschlitze über dem Handschuhfach.

Das Smartphone-fähige Infotainmentsystem erfreut nicht nur mit einem klaren Klang, sondern liefert dankenswerterweise auch noch einen CD-Player (heute keineswegs selbstverständlich). Die großzügige Mittelablage bietet eine herausnehmbare Trennwand sowie in den Cupholdern einen doppelten Boden für Dosen respektive Flaschen. Hinten gibt es im HR-V ausreichend Kopf- und Beinfreiheit – und die vom Jazz übernommenen Magic-Seats mit den nach oben klappbaren Sitzflächen. Außerdem gibt es bei umgelegten Rückenlehnen eine absolut ebene und bis zu über 1,80 Meter lange Ladefläche, das sich die Sitzflächen automatisch absenken. Da sich auch die Beifahrersitzlehne umklappen lässt, können Gegenstände mit über 2,40 Meter Länge verstaut werden. So ist der HR-V nicht nur sportlich, sondern äußerst praktisch veranlagt. Diese Kombination ist schon sehr verführerisch.

Jens Riedel ■

VERFÜHRERISCHER TIEFSTAPLER

Honda HR-V hat sportliche und praktische Qualitäten

Sportliche Kompaktmodelle haben sich bis auf wenige Ausnahmen immer gerne als Wolf im Schafspelz präsentiert – genau das macht ja auch etwas von ihrem Reiz aus. In dieser Tradition der Tiefstapler steht auch der Honda HR-V Sport, obwohl ja gerade diese Marke mit dem Civic Type-R den extrovertiertesten Vertreter der „GTI“-Gattung im Köcher hat. Das SUV hingegen untertreibt beinahe schon übertrieben. Das liegt aber nicht zuletzt an seiner Grundform.

Die Karosserieform des kompakten Honda darf als wenig aufregend gelten. Einziges auffälliges Merkmal ist die in einem schwungvollen Bogen nach hinten hochgeführte Tornadolinie, versteckte hintere Türgriffe bringt er schon von Haus aus mit. Der Rest ist eher biedere Hausmannskost. Daran ändern auch zusätzliche Designakzente wie schmaler Frontspoiler, taillierte Seitenschweller, Radlaufleisten und ein markanterer hinterer Stoßfänger sowie schwar-

ze Außenspiegelkappen, Doppelendrohre und exklusive 18-Zoll-Leichtmetallfelgen nichts.

Der aus dem Civic bekannte 1,5-Liter-Turbo-Benziner begeistert auch im HR-V Sport. In den unteren Gängen zieht das kompakte Spaßmobil zügig an, beim Start auch gern mit etwas Traktionsverlust und durchdrehenden Vorderrädern. Aber auch in den oberen Getriebestufen mangelt es nicht an ausreichend Durchzug. So darf auch durchaus auf der Autobahn im sechsten Gang ohne große Mühe überholt werden. Mühelos rennt die Nadel des Tachometers bei 5.500 U/min bis zum Anschlag. Begleitet wird das von einer ausreichend sportiven Klangkulisse und geringen Seitenneigungstendenzen.

Der Schalthebel ist nahezu perfekt positioniert, erfreut durch kurze Wege und präzise Führung. Das Lederlenkrad liegt ebenfalls gut in der Hand und vermittelt ein sehr direktes Fahrgefühl. Im Zentrum des Instrumentariums



Nicht alltäglich:

*Vorn gibt es
bequeme Polster,
hinten wandelbare
„Magic Seats“.*

steht der dreidimensionale analoge Tacho. Ihn umgibt ein Farbring, der sich beim Gasgeben von grün auf rot färbt. Mit an Bord sind unter anderem Auffahr- und Spurverlassenswarner, City-Notbremssystem und eine an die Verkehrszeichenerkennung gekoppelte Geschwindigkeitsregelanlage sowie acht Airbags. Zu den wenigen Schwächen gehört die schnell verschmutzende Rückfahrkamera.

Zu den motorischen Qualitäten kommen innere Werte. Das Interieur ist sportlich schwarz ausge-

AFRICA EVOLUTION

Lange mussten Fans der Honda Africa Twin auf eine Neuauflage warten. 2001 war mit der XRV 750 Schluss, erst 2016 kam die neue AT. Ein kleines Update gab es 2018, die große Überarbeitung stand für dieses Jahr an. Was bringt der um 100 Kubik größere Motor in der Praxis? Wir haben **AFRICA TWIN 1000 UND AFRICA TWIN 1100** gegenüber gestellt.

Text: Nico Röder, Fotos: Archiv MO, Nico Röder



Das Gesicht der Africa Twin 1100 (links) ist kantiger und höher angebracht. Unsere 1000er (rechts) bietet nicht nur wegen einer etwas höheren Zubehorscheibe mehr Windschutz. Die neue Scheibe ist sportlich kurz geraten, weniger touristisch.

TEST | Honda Africa Twin

Am stärksten unterscheiden sich die alte und die neue Africa Twin durch den größeren Motor. Zwar wurde auch am Chassis gearbeitet, doch am Handling hat sich grundlegend nichts geändert. Beginnen wir also beim Antrieb.

Von 998 ccm ist der Reihen-zweizylinder dank eines längeren Kolbenhubs von 75,1 zu 81,5 Millimetern auf 1.084 ccm gewachsen. Die Bohrung blieb bei 92 Millimeter, die Zylinderlaufbuchsen bestehen nun aus Aluminium. Um zwei Millimeter sind die Drosselklappen auf 46 Millimeter angewachsen, außerdem zielen die Ansaugkanäle nun geradliniger auf die Einlassventile. Diese und auch die auslasseitigen Ventile öffnen nun weiter. Um den Aus-

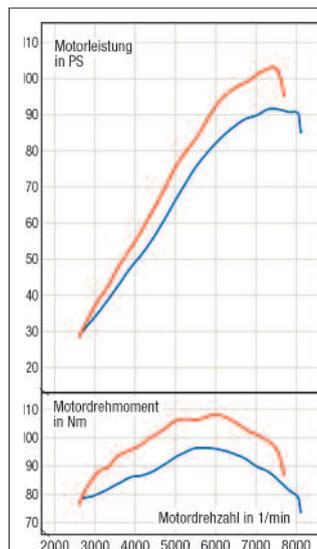
stoß im Messbereich an die neue Euro-5-Norm anzupassen, kommt nun erstmals eine Klappensteuerung im Auspuffsystem zum Einsatz. In Summe springen gemessene 103 gegenüber den bisherigen 92 PS heraus. Toll ist, dass sich die dafür notwendige Drehzahl von 7.500/min für das Leistungsplus kaum erhöht hat. Das Drehmoment stieg auf 108 Nm an (ein Plus von zwölf Nm). Für das höhere Drehmoment sind lediglich 400/min mehr nötig (nun 6.000/min).

Tatsächlich ist der erstarkte Motor direkt spürbar. Der erste Gasstoß vermeldet eine spritzige Arbeitsaufnahme des Reihentwins, und bereits beim Anfahren schiebt die 1100er nachdrücklicher an. Noch etwas zahm unterhalb 4.000 Umdrehungen, geht darüber die Post ab. Ähnlich ist das bei der 1000er, wobei sich der zahme Bereich hier bis knapp 5.000 Touren zieht. Dass das nicht nur eine subjektive Wahrnehmung ist, weil der Motor kerniger klingt und läuft, zeigt sich im Leistungsdiagramm. Zwischen 3.500 bis 7.400 Umdrehungen schaufelt der neue Antrieb immer über zehn Newtonmeter mehr an die Kupplung. Das ist definitiv zu spüren.

Während sich das Drehmoment bei der bisherigen AT wie ein gemütlicher Berganstieg Richtung Gipfel darstellt, muss bei der Neuen bereits bei Anfahrtdrehzahl die Kletterausrüstung ausgepackt werden. Bereits ab 3.000/min nämlich steigt die Kurve steil empor. Dieser deutlich stärkere Bauch wird über das gesamte Drehzahlband gehalten.

Die wunderbar lineare Leistungsentfaltung hat sich der neue 1100er behalten, ist aber in allen Bereichen stärker und strebt dem Maximum zielstrebig entgegen, statt kurz vor Ende abzufachen. Auf dem Papier sieht das gut aus, doch was bringt's wirklich in der Praxis?

AUF DEM PRÜFSTAND



Honda CRF 1100 L Africa Twin:
max. 103 PS (76 kW) bei 7.500/min
max. 108 Nm bei 6.000/min

Honda CRF 1000 L Africa Twin:
max. 92 PS (68 kW) bei 7.400/min
max. 96 Nm bei 5.600/min

Wir ziehen den Hut vor Honda. 100 Kubik mehr durch eine langhubigere Auslegung sind nicht die Welt, machen im Endeffekt aber einen großen Unterschied. Besonders der Drehmomentverlauf ist prächtig anzusehen. Während der 1000er zwischen 3.000 und 5.000/min etwas durchhängt, türmt der 1100er einen Berg auf. Das zerrt die AT 1100 aus dem Stand gut weg. Zehn Newtonmeter praktisch über das ganze Drehzahlband sind eine echte Ansage und machen im echten Leben einen echten Unterschied. Die Leistungskurve ist schlicht eine Kopie der alten, nur immer höher angesiedelt. Zudem marschiert die Neue zielstrebig auf die 103 PS zu. Dabei hat sich der Verbrauch von rund fünf Litern pro 100 km kaum verändert.

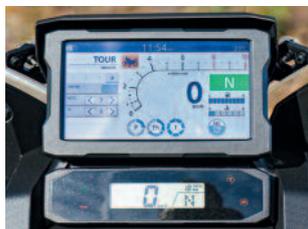
MO MESSWERTE: HONDA CRF L AFRICA TWIN

Gewicht vollgetankt	227 kg, davon 50 % vorn
Top speed	199 km/h*
Durchzug im 3. Gang von 40 bis 80 km/h in	2,4 s
Durchzug im 4. Gang von 50 bis 120 km/h in	5,4 s
Durchzug im 6. Gang von 60 bis 140 km/h in	8,3 s

MO MESSWERTE: HONDA CRF L AFRICA TWIN

Gewicht vollgetankt	233 kg, davon 51 % vorn
Top speed	199 km/h*
Durchzug im 3. Gang von 40 bis 80 km/h in	2,5 s
Durchzug im 4. Gang von 50 bis 120 km/h in	6,1 s
Durchzug im 6. Gang von 60 bis 140 km/h in	11,0 s

Fahrwerte ermittelt mit Messgerät GSSTARZ LF-6000S, * Werksgangab



2020: Scharfes TFT-Display, relativ spiegelfrei, welches gut auf Touchscreen-Befehle reagiert. Bei der Logik hapert's.



2018: Klar ablesbares LC-Display, Bedienung ungleich einfacher trotz bereits Fahrmodi und weiteren Einstellungen.



2016: Lustiges Design, aber wegen des Winkels oftmals mit störenden Spiegelungen. Zu wenig Platz für alle Anzeigen.

Bei diversen Durchzugsmessungen haben wir den Fokus auf das gesteigerte Drehmoment gelegt. In der Disziplin „einen schleichen Wohnwagen überholen“ (40 bis 80 km/h im dritten Gang) nimmt die Neue der Alten nur 0,1 Sekunden ab. Deutlicher wird die Druckspritze beim Spurt aus dem Ort heraus auf die Landstraße (50 bis 120 km/h im vierten Gang): Da zwackt die 1100er der 1000er knapp eine Sekunde ab.

Wen das nicht überzeugt, sollte das Nächste auf sich wirken lassen: Beschleunigen von 60 auf 140 km/h im sechsten Gang. Hierbei müssen sich die beiden ATs aus den tiefsten Drehzahlen (knapp über 2.000/min) nach oben mühen – dabei laufen sie bei 60 km/h

fast unwillig. Jetzt zählt dann endgültig der vollmundigere Druck der 1100er. Bereits bis 100 km/h nimmt sie der 1000er knapp eine Sekunde ab, bis 120 km/h sind es bereits fast zwei. 140 km/h erreicht die Neue um 2,7 Sekunden schneller und 86,5 Meter früher. 11 Sekunden benötigt die 1000er, nur 8,4 die 1100er. Ersterer Wert ist auf ähnlichem Niveau wie der der BMW F 750 GS, zweiterer auf dem der KTM 790 Duke. Wenn das mal kein Pfund ist.

Neben mehr Druck hilft auch das leichtere Gewicht der Performance auf die Sprünge. Fünf Kilo weniger verspricht Honda, sechs sagt unsere Waage. 233 Kilogramm fallen auf die CRF1000L, 227 auf die CRF1100L. Und das ▶



2020: Trotz Touchscreen sehr viele Knöpfe. Was jeder tut, ist nicht immer klar. Den Blinker findet man zuerst kaum.



2016: Gute alte Zeit. „SET“ zum Menü-Aktivieren, „SEL“ zum Steuern. Aus letzterem wurde 2018 „Mode“ für die Fahrmodi.

TEST | Honda Africa Twin

TECHNISCHE DATEN HONDA CRF1100L AFRICA TWIN

Preis: ab 14.490 Euro plus Nebenkosten
Leistung: 102 PS (75 kW) bei 7.500/min, Drehmoment 105 Nm bei 6.250/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, sohc, mit Rollenkippebeln am Auslass. Bohrung x Hub 92 x 81,5 mm, Hubraum 1.084 ccm, Verdichtung 10,1. Saugrohreinjection, Ø 46 mm. Edelstahl-Abgasanlage mit Klappensteuerung. Semi-Trockensumpfschmierung. Mehrscheiben-Ölbadkupplung mit Anti-Hopping-Funktion, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kette.
Fahrwerk: Stahlrohr-Rahmen mit geschraubtem Leichtmetall-Heckrahmen. Vorn Upside-down-Telegabel, Ø 45 mm, voll einstellbar, Federweg 230 mm. Hinten Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit Federbein, Umlenkung, Vorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 220 mm. Leichtmetall-Speichenräder, schlauchlos. Bereifung vorn 90/90-21, hinten 150/70-R18. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Bremszange, Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Einkolben-Bremszange. Radstand 1.575 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 113 mm, Sitzhöhe 850/870 mm. Tankinhalt 18,8 Liter, Gewicht vollgetankt 226 kg, zulässiges Gesamtgewicht 446 kg.
Grundausstattung: Elektronischer Gasgriff, sechs Fahrmodi, Schlupfregelung, einstellbar, schräglagenoptimiert, Wheeliekontrolle, Motorschleppmoment einstellbar, Tempomat, ABS, schräglagenoptimiert, LED-Scheinwerfer. LC- und 6,5-Zoll-TFT-Display mit Touchscreen-Funktion, Bluetooth-Anbindung, USB-Anschluss.
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion bei 1.000, dann alle 12.000 km.

TECHNISCHE DATEN HONDA CRF1000L AFRICA TWIN

Preis: 2019er-Modell ab 13.790 Euro plus Nebenkosten
Leistung: 95 PS (70 kW) bei 7.500/min, Drehmoment 98 Nm bei 6.000/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, sohc, mit Rollenkippebeln am Auslass. Bohrung x Hub 92 x 75,1 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 10,0. Saugrohreinjection, Ø 44 mm. Edelstahl-Abgasanlage. Semi-Trockensumpfschmierung. Mehrscheiben-Ölbadkupplung mit Anti-Hopping-Funktion, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kette.
Fahrwerk: Stahlrohr-Rahmen mit geschweißtem Stahlrohr-Heckrahmen. Vorn Upside-down-Telegabel, Ø 45 mm, voll einstellbar, Federweg 230 mm. Hinten Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit Federbein, Umlenkung, Vorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 220 mm. Leichtmetall-Speichenräder. Bereifung vorn 90/90-21 mit Schlauch, hinten 150/70-R18 mit Schlauch. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Bremszange, Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Einkolben-Bremszange. Radstand 1.575 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 113 mm, Sitzhöhe 850/870 mm. Tankinhalt 18,8 Liter, Gewicht vollgetankt 230 kg, zulässiges Gesamtgewicht 443 kg.
Grundausstattung: Elektronischer Gasgriff (ab Modelljahr 2018), vier Fahrmodi (ab Modelljahr 2018), Schlupfregelung, einstellbar (dreifach einstellbar ab Baujahr 2016, ab Baujahr 2018 siebenfach einstellbar). Motorschleppmoment einstellbar (ab Modelljahr 2018). LED-Scheinwerfer. LC-Display, in Höhe einstellbare Scheibe.
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion bei 1.000, dann alle 12.000 km



bei einem gleichbleibenden Tankinhalt von 18,8 Liter. Mit ausgeglichener Gewichtsverteilung von 50 Prozent auf dem Vorderrad ist die Neue etwas weniger frontlastig geworden. Ein paar eingesparte Kilo entfallen durch schlich-

tes Weglassen des Gepäckträgers mit integrierten Haltegriffen. Eindeutig ist hier am falschen Ende erleichtert worden, auch wenn der Träger optional erhältlich ist. Griffe fürs Rangieren und die Sozia fehlen, und dass ein Reisemotorrad

keinerlei Vorrichtungen für Gepäck bietet, geht schlichtweg nicht.

Ebenfalls weniger fernreisetauglich ist die neu geformte, weiterhin in zwei Höhen einstellbare Sitzbank. Sie ist schmaler und bietet kleineren Fahrern bis 1,70 Meter

besseren Bodenkontakt, ist aber auch recht hart und weniger ergonomisch geformt. Zudem bietet die deutlich kürzere Scheibe nicht mehr den Windschutz der Alten. Honda begründet die schlankere Erscheinung mit einer stärkeren



Besser bei Beschädigungen ist der geschraubte Heckrahmen der neuen AT (links) statt dem geschweißten der alten (rechts).



TEST | Honda Africa Twin



Links die knackig gezeichnete Africa Twin 1100, rechts die rundlichere AT 1000 mit Zubehör. Das Handling der Neuen ist unverändert gut, der Motor spürbar lebendiger und auch emotionaler. Austausch ist nur bei Unzufriedenheit zu empfehlen. Ansonsten ist die neue AT bestens für die Zukunft gerüstet – wenn auch mit ein paar Unstimmigkeiten bei Komfort und Ausstattung.



Links die harte und schmale Sitzbank der 1100er in den niedrigeren Einstellung, rechts das komfortabel-breite Polster der 1000er in der hohen Einstellung. Werkzeug zum Anpassen der Höhe ist nicht notwendig.



Zwar sieht das Heck des 2020er-Modells (links) gut aus, bietet aber null Möglichkeit zur Gepäckunterbringung oder Griffe. Das bisherige Modell (rechts) hat eine Gepäckbrücke, Griffe und integrierte Kofferhalter.

Offroad-Ausrichtung der Africa Twin als bisher. Wer mehr Tour will, muss zur umfassender ausgestatteten und fast 2.000 Euro teureren Adventure Sports greifen.

Weiterentwicklungen am Chassis betreffen den 1,8 Kilogramm leichteren Stahlrohrrahmen mit steiferem Lenkkopf, leichterer Schwinge ähnlich der CRF450R, erstmals Kreuzspeichenrädern, die keine Schläuche mehr erfordern und nun geschraubtem, schmaleren Heckrahmen. Wird er bei einem Sturz beschädigt, muss nicht mehr der ganze Rahmen getauscht werden. Aber statt aus Stahl ist er nun aus Alu. Einmal mitten in Afrika kaltverformt, lässt er sich kaum zurückbiegen ohne zu brechen.

Licht und Schatten auch beim neuen Cockpit. Ja, das neue TFT-Display mit Touchscreen-Funktion ist sehr scharf und bietet mehr Infos als bisher, doch die Bedienerfreundlichkeit mit 14 Schaltern allein an der linken Armatur ist kein Glanzstück. Zwar ist die grundsätzliche Menüführung okay, will man jedoch tiefgreifendere Einstellungen – zum Beispiel im Fahrmodus „Benutzer“ – vornehmen, steht zuerst ein Studium des Handbuchs an. Stichwort intuitive Bedienung. Das ist an der bisherigen AT wegen weniger Möglichkeiten deutlich einfacher.

Gerade im Bereich Elektronik hat die neue Africa Twin umfassend zugelegt. ABS und Schlupfregelung werden nun von einer

Sechs-Achsen-Messeinheit gefüttert und sind schräglagenoptimiert. Leistungsabgabe, Motorbremse und Wheelie-Kontrolle sind gegenüber dem 2016er-Modell ebenfalls einstellbar.

In vier Fahrmodi sind die Parameter voreingestellt (Schlupfregelung und Wheelie-Kontrolle sind hierbei anpassbar), zwei sind frei konfigurierbar. Wobei wieder das Thema intuitive Bedienung bemüht werden muss. Bei der Leistungsentfaltung und Motorbremse bedeutet die niedrigste Zahl die meiste Leistung, respektive Motorbremse, während es bei der Schlupfregelung gerade anders herum ist. Das ginge besser, ist aber reine Gewöhnungssache. ■

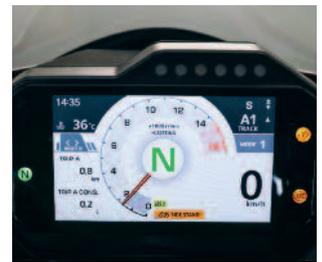
FAZIT

Geht es rein um den Motor, ist die neue AT ein echter Fortschritt. Sie ist spritziger, spürbar kräftiger und insgesamt knackiger. Das ausgewogene Handling bleibt unverändert sehr gut. Ob die 1000er gegen die 1100er ersetzt werden sollte, kann folgendermaßen entschieden werden: Wem die Africa Twin bisher zu lauwarm war, darf beim Händler vorstellig werden. Der neue Motor ist – bis auf harsche Gasannahme bei voller Leistungsentfaltung – eine echte Wucht. Allerdings müssen Abstriche bei Komfort und Gepäckunterbringung gemacht werden. Wer Wert auf die volle Hütte an Elektronik legt, darf ebenfalls zur Neuen greifen. Ansonsten fährt man auch mit der bisherigen AT äußerst gut – nur etwas gemächlicher.

DIE NEUEN 2020
Jetzt geht's los! Der frische Jahrgang 2020 steht im Laden, wir haben die wichtigsten Neuheiten schon beurteilt.

HONDA FIREBLADE SP

FÜR WEN
Schräglagen-Artisten,
Rundenrekordjäger
FÜR WEN NICHT
Sitzriesen, Sonntags-
fahrer



▲ Drehzahlferno:

Der rote Bereich beginnt bei 14.500 Touren. Bis dahin gilt: volle Attacke!

◀ Die SP hier in Hondas

Rennfarben lackiert, die schwarze Variante nehmen nur Nightrider.

FAHRZEUGDATEN

Honda Fireblade SP

Motor	Reihenvierzylinder
Hubraum	999,9 cm ³
Leistung	160 kW (218 PS) bei 14.500/min
max. Drehmoment	113 Nm bei 12.500/min
Reifen v/h	120/70 ZR 17/200/55 ZR 17
Sitzhöhe	831 mm
Gewicht (vollgetankt)	201 kg
Tankinhalt	16,1 l
Preis ab	26.330 Euro

FAZIT

Ich meld mich dann mal bei der MotoGP an!

Was ein Bike! Fahrwerk, Motor, Bremsen – extraklasse!

MÁRQUEZ? ICH KOMME!



WECKT DEN RACER IN DIR
Straße und Rundkurs – jetzt kann sie beides.



LAPPEN IN GEFÄHR
Tempolimits einhalten? Damit? Viel Glück!

Honda ist Dauerweltmeister in der MotoGP, der Formel 1 für Motorräder. Wer auf die neue Fireblade steigt, kapiert sofort, warum. Dieses Bike macht dich zum Schräglagen-Superstar! 59 Grad auf beiden Seiten zeigt das riesige Farbdisplay am Ende meiner vier „Stints“!

Wahnsinn, so tief unten war ich noch nie! Alles stimmt, alles passt, nur die Fußrasten dürften einen Hauch tiefer sitzen für meine Haxen. Sei's drum. Champion Marc Márquez ist 1,69 Meter groß, aber nicht jeder ist so ein Jockey.

Ganz viel Technik, die in seinem WM-Bike steckt, hat Honda der neuen CBR1000RR-R Fireblade SP spendiert. Der Fokus liegt jetzt klar auf Rennstrecken-Performance. Darum auch das neue vierte R im Namen: R wie Racing. Power ohne Ende – aber beherrschbar für jeden.

Darauf legt Honda wie immer großen Wert. 218 PS reißen dich

nach vorn. Die Vorgängerin hatte 192 PS – und fuhr oft hinterher. Passiert der neuen Fireblade garantiert nicht. Über 300 km/h Spitze fallen wie nebenbei ab, wichtiger ist Beherrschbarkeit in der Beschleunigungsorgie bis dahin! Die Elektronik (ist abschaltbar) hält den Nippon-Renner perfekt

auf Kurs. Die SP (4.000 Euro teurer) mit Renn-ABS, E-Fahrwerk und schärferer Bremse feilt noch einmal ein paar Zehntel Rundenzeit weg. Mit jeder Runde steigt das Vertrauen. Fehler machen? Wie ausgeschlossen. Die Bremsen packen derart zu, dass ich anfangs befürchte, vor der Fireblade durch die Kurve zu fliegen. Limits ausloten – darum geht's. Die eigenen. Die der Maschine schafft wohl nur Márquez. **Ralf Bielefeld** ■

