

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



SAUBER GEMACHT

Seite 2-3 Mit dem neuen Jazz verspricht Honda einen harmonischen Dreiklang aus Platz, Variabilität und Umweltfreundlichkeit.

HONDA

HONDA JAZZ Auto Zeitung 23.2020	
Sauber gemacht	2-3
Autonotizen.de online 05.10.2020	
Der ist nur aussen klein HONDA JAZZ CROSSTAR	4-5
Arrive 05.2020	
Yoo no bi – Die Schönheit der Perfektion	6-7
Focus 05.09.2020	
Vernünftig auf japanisch HONDA e	8
Bild 09.10.2020	
Ganz grosses Kino Firmenauto 11.2020	9
Cooler Stromer HONDA e Awards Stern online 16.11.2020	10-11
Mitten ins Elektroherz Rhein-Main-Zeitung 21.11.2020	12
Auto des Jahres 2021 – Honda e Automobilwoche 17.08.2020	13
Fireblade und Honda e werden zu Ikonen HONDA CR-V Osnabrücker Zeitung 21.08.2020	13
Tempolimitliebhaber Passauer Neue Presse 09.11.2020	14
Honda CR-V mit neuer Ausstattung HONDA CIVIC SPORT Donaukurier 21.11.2020	14
Einer mit vielen Fans	15



GANZ GROSSES KINO

Ein Aquarium im Cockpit, echt jetzt? Nee, nur glasklare Bewegtbilder auf den mittleren Bildschirmen.

Seite 9

HONDA

HONDA CB1000R Motorrad online 07.12.2020	
Update für die 1000er Neo-Sport Café	16-17
HONDA PCX125 Motorrad & Reisen online 10.11.2020	
Honda PCX125 – Die stille Erfolgsgeschichte	18-21
HONDA FORZA 750 1000PS.de online 17.11.2020	
Die neue Luxusklasse mit Sprachsteuerung	22-24

HONDA PCX125 DIE STILLE ERFOLGS- GESCHICHTE

Mit neuem Rahmen, neuem Motor und frischem Design ist Hondas PCX125 fit für das Jahr 2021.

Seite 18-21



SAUBER GEMACHT

Mit dem neuen Jazz verspricht Honda einen harmonischen Dreiklang aus Platz, Variabilität und Umweltfreundlichkeit. Gibt es auch ein paar Misstöne?



Gut ablesbare Displays im Cockpit des neuen Honda Hybrid-Jazz.

CONNECTIVITY

Serienmäßig an Bord der Basis-Ausstattung Comfort sind ein DAB+-Radio und eine Freisprecheinrichtung. Ab der Ausstattungslinie Elegance steht das Honda CONNECT-System mit 9,0-Zoll-Bildschirm samt Apple CarPlay und Android Auto zur Verfügung. Die App My Honda+ bietet diverse Remote-Funktionen vom Smartphone aus. Bei der Executive-Variante wird Honda CONNECT um ein Garmin-Navigationssystem erweitert.

TEST | Honda Jazz

KURZ UND BÜNDIG

Verkaufsstart:
Im Handel
 Einstiegsmodell:
22.250 Euro

Highlights:
Sparsamer, dabei kräftiger Hybrid-Antrieb, gute Raumaussnutzung.

Fahrleistungen:
 0-100 km/h:
9,4 Sekunden
 Höchstgeschwindigkeit:
175 km/h
 Kofferraumvolumen:
304 – 1.205 Liter
 Testverbrauch:
5,6 l S/100 km

TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz e:HEV

4-Zylinder, 4-Ventile, 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;
 e-CVT-Direkt-Getriebe; Vorderradantrieb;
 Fahrwerk vorne: McPherson-Federbeine,
 Querlenker, Stabi.;
 hinten: Verbundlenkerachse, Federn,
 Dämpfer, Stabi.; VSA (ESP);
 Bremsen: vorne innenbelüftete Scheiben,
 hinten Scheiben; ABS; Bremsassistent;
 Bereifung: 185/55 R 16 H, Yokohama BlueEarth-A;
 Felgen 6,5 x 16;
 Länge/Breite/Höhe: 4.044/1.727 (1.966²)/1.526 mm;
 Radstand 2.517 mm;
 Leergewicht/Zuladung 1.250/460 kg;
 Kofferraumvolumen: 304 – 1.205 l;
 Abgasnorm Euro 6d-Temp;
 Typklassen: HP 16/NK 21/TK 22;
 Messwerte: 0-100 km/h in 9,3 s;
 Höchstgeschwindigkeit¹: 175 km/h;
 Bremsweg aus 50 / 100 / 150 km/h kalt: 9,2 / 35,7 / 84,6 m,
 aus 100 km/h warm: 35,4 m;
 CO₂-Ausstoß²: 102 g/km;
 Grundpreis: 22.250 Euro
¹ Werksangaben; ² Breite mit Außenspiegeln

Ein Auto zu bauen, das lediglich brav seine Transportaufgaben erfüllt, genügt heute nicht mehr. Entscheidend ist nicht nur, was hineinpasst, sondern auch, was dabei herauskommt. Umweltfreundlichkeit wird zunehmend zum Kaufargument.

Hier setzt Honda beim neuen Jazz mit dem Kürzel „e:HEV“ ausschließlich auf Hybrid-Antrieb. Dieser besteht aus einem 98 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder, der nach dem simulierten Atkinson-Prinzip arbeitet. Dabei kann mit Hilfe der variablen Ventilsteuerung und je nach Lastzustand das Einlassventil länger geöffnet bleiben, wodurch der Kolben beim Verdichten wieder einen Teil des Gemischs ausstößt, bevor das Ventil schließt. So kommt der Jazz-Motor mit weniger Gemisch für die Verbrennung aus und arbeitet in der Folge sparsamer sowie abgasärmer.

Der Benziner treibt zudem einen Generator an, der Strom für die rund 1 kWh speichernde Batterie produziert, die die Energie für einen elektrischen Antriebsmotor

liefert. Auf die Antriebsräder gelangt die Kraft über den e-CVT Direktantrieb. Ob der japanische Mini-Van dann vollelektrisch, teilelektrisch oder vom Verbrenner angetrieben wird, entscheidet die Elektronik je nach Last- und Batterieladezustand. Die Wechsel zwischen diesen Fahrmodi laufen ruckfrei ab, und das System arbeitet sehr effizient, wie der Testverbrauch von nur 5,6 Liter Super auf 100 km zeigt.

DER MINI-VAN IST DURCHAUS LANGSTRECKENTAUGLICH

Dabei kann der Jazz durchaus flott unterwegs sein. Die 100-km/h-Marke fällt bereits nach gemessenen 9,3 Sekunden, und bei Bedarf sind für einen Mini-Van mehr als ausreichende 175 km/h möglich. Auf Langstrecken freuen sich die Passagiere nicht nur über die bequemen Sitze, sondern auch über das gute Platzangebot. Ausgesprochen praxistauglich sind überdies die separat klappbaren Sitzflächen im Fond und die maximal 1.205 Liter Ladevolumen.

Unterwegs gefällt die effiziente Dämmung von Wind- und Abrollgeräuschen. Die Geräuschkulisse des Antriebsstrangs bleibt jedoch je nach Fahrmodus gewöhnungsbedürftig – etwa nach dem morgendlichen Kaltstart, wenn der Verbrenner mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl den Generator antreibt, dessen Strom die E-Maschine dann für Vortrieb nutzt. Unter Vollast wirkt der Benziner zudem recht laut.

Gelungen ist die Fahrwerksabstimmung, ein Großteil der Fahrbahnschäden werden erfolgreich herausgefiltert.

Im Stadtverkehr und auf kurvigen Landstraßen wirkt der Jazz recht wendig. Allerdings greift das VSA-System (ESP) recht früh ins Geschehen ein.

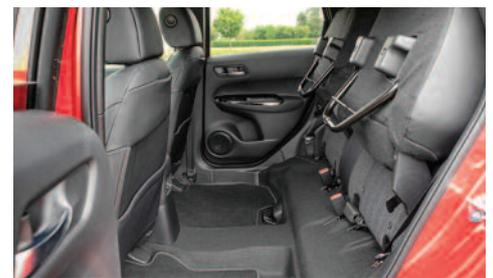
Sehr gut: Mit Bremswegen um die 35 Meter aus 100 km/h bis zum Stand kann sich der Jazz durchaus sehen lassen. Und so weist das Klangbild des neuen Honda in der Summe kaum Miss-töne auf. Gut gemacht!

Elmar Siepen ■



Viel Technik für wenig Verbrauch: Verbrenner, Generator und E-Motor.

Hohe Variabilität: Die Fondsitze lassen sich nach vorn und hinten klappen.



Hohe Reichweite: 40-Liter-Tank für bis zu 714 Kilometer.

FAZIT

Mit Hybrid-Antrieb zeigt der neue Jazz, wie sparsam ein Mini-Van sein kann, ohne dass man bei den Fahrleistungen große Abstriche machen muss. In Sachen Praxistauglichkeit, Federungskomfort und Geräuschkulisse ist der Honda ebenfalls auf der Höhe der Zeit.

+ Viel Platz, hohe Variabilität, guter Komfort und niedriger Verbrauch.

- Kein Preisschlager, teils gewöhnungsbedürftige Geräuschkulisse.

AUTO TEST Verbräuche



EU-Verbrauch	3,6
WLTP-Verbrauch	4,5
Testverbrauch	5,6 l S

DER IST NUR AUSSSEN KLEIN

Der neue Honda Jazz e:HEV im ersten Fahrbericht.



Wie erfrischend! Während sich Autodesigner auf Anraten der Vertriebsstrategen quer durch alle Fahrzeugklassen am SUV-Thema austoben und dabei oftmals die Praktikabilität hinter rustikaler Optik und bösen Blicken herunterfällt, bleibt Honda bei seiner Linie. Die fünfte Generation (wenn man den Dreitürer der 1980er-Jahre mitzählt) des Jazz fährt auch im Jahr 2020 im Van-Design zum Händler.

An der Front grinst der neue Honda Jazz zwischen den LED-Scheinwerferaugen so süß, dass man die erstmals angebotene Crosstar-Variante mit in die Front integriertem Kühlergrill gerne außer Acht lassen kann.

Auch der neue Honda Jazz will im kompakten Format wieder eine maximale Raumausnutzung bieten. 4,04 Meter ist der Japaner lang, also minimal kürzer als beispielsweise ein VW Polo. Mit einer

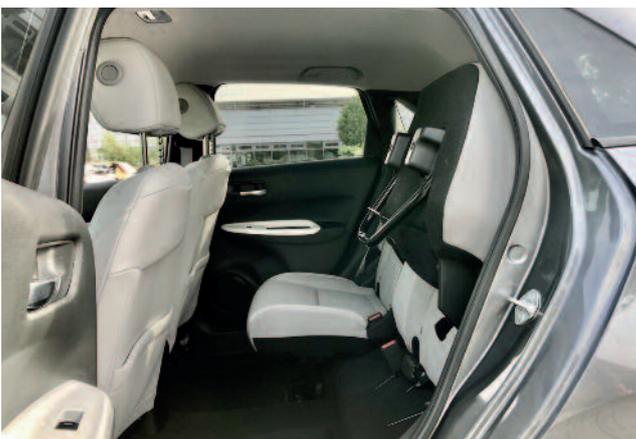
Höhe von 1,53 Metern überragt der Jazz die meisten Mitbewerber. Durch alle vier Türen kann man somit bequem einsteigen. Im Interieur gefällt die Luftigkeit in beiden Reihen. Selbst im Fond steht auch für große Menschen mehr als ausreichend Platz für Kopf und Knie zur Verfügung, zudem lassen sich die Kopfstützen weit genug ausziehen. Viele Kompakte bieten weniger Bewegungsfreiheit.

VARIABLEN INNENRAUM

Der 40 Liter große Benzintank steckt unter den Vordersitzen. Das lässt auch im neuen Honda Jazz Platz für die „Magic Seats“ im Fond. Die Sitzflächen lassen sich aufstellen, was neue Transportmöglichkeiten für Topfpflanzen, Klappräder oder sonstiges Transportgut eröffnet. Außerdem senken sich die Sitzflächen beim Umklappen der Lehne ab, sodass eine fast ebene Ladefläche entsteht. Dann wächst das Kofferraumvolumen von 304 auf 1.205 Liter.

AUSSCHLIESSLICH ALS HYBRID

Eine Stufe im Boden deutet auf die Technik unter der Hülle hin. In Europa gibt es den Honda Jazz ausschließlich als Hybrid. Wie schon beim Kompakt-SUV CR-V geht die Marke mit dem Jazz e:HEV einen speziellen Weg. Er kombiniert, vereinfacht ausgedrückt, einen Parallelhybrid (Beispiel: Toyota Yaris) und ein serielles Hybridsystem (Beispiel: Nissan Note e-Power).



Eine Jazz-Spezialität:
Die Magic Seats im Fond des Hybrid-Honda.

Der 40-Liter-Tank befindet sich unter den bequemen Vordersitzen. Das sorgt für einen luftigen und variablen Fondbereich.

FAHRBERICHT | Honda Jazz

Neben einem 1,5 Liter großen Vierzylinder-Benziner mit 72 kW/ 98 PS, der im energieeffizienten Atkinson-Zyklus arbeitet, fahren im Honda Jazz zwei Elektromotoren mit. Einer davon ist der Stromgenerator, der zweite mit 80 kW (109 PS) der Antriebsmotor.

KOMPLEXES HYBRID-SYSTEM

Nach dem Druck auf den Start-Knopf rollt der Honda Jazz primär elektrisch los. Der Strom kommt aus einer kleinen Speicherbatterie. Kurze Zeit später wird der Benzinmotor wach. Er treibt aber nicht die Räder an, sondern erzeugt die Energie für den erwähnten Generator. Jetzt fährt der Honda Jazz als serieller Hybrid. Innerorts wechselt der Japaner stetig zwischen dem Hybrid-Modus und elektrischem Fahren. Hier herrscht, auch beim Hochdrehen des Motors bei schwerem Gasfuß, kein Unterschied zu bekannten Parallel-Hybrid-Systemen, nur dass es eben keine Verbindung zwischen Vierzylinder und Rädern gibt.

Das ändert sich bei höheren Geschwindigkeiten bis 120 km/h. Dann wird eine Überbrückungskupplung geschlossen, der Benzinmotor kümmert sich um den Antrieb, der Elektromotor boostet bei Bedarf mit. Wird auf der Autobahn stärker beschleunigt, wechselt der Jazz wieder in den seriellen Hybridmodus.

Klingt kompliziert? Ist es im Fahrgefühl aber keineswegs. Man überlässt dem Antrieb die Steuerung und greift maximal in die Energierückgewinnung ein, indem man den Wählhebel von D auf B stellt. Spürbare Verzögerung tritt dann aber auch nicht ein, hier dürfte durchaus eine größere Spreizung Teil einer künftigen Modellpflege sein. 4,6 Liter standen am Ende unserer Probefahrten auf der Anzeige des Bordcomputers. Das deckt sich mit dem WLTP-Normwert. In einem späteren Test bleibt zu erfahren, ob man den Alltagsverbrauch des Honda Jazz noch weiter drücken kann.

UMFANGREICHE AUSSTATTUNG

Drücken lassen sich auch die satt rastenden Regler und Knöpfe für die Klimaautomatik. Sie zählt in jedem Jazz zur kompletten Serienausstattung, was die recht hohen Preise erklärt. Das Infotainmentsystem mit neun Zoll großem Display, im getesteten Jazz Executive mit Navigationsfunktion, ist gut ablesbar. Die Kastengrafik der Routenführung wirkt aber etwas angestaubt und passt nicht so recht zum modernen Anspruch des Honda Jazz. Hinter dem Zweispeichenlenkrad blickt man auf ein recht kleines Display zur Anzeige der fahrrelevanten Daten und des Bordcomputers. Alles ist über das Multifunktionslenkrad selbsterklärend zu bedienen.

GUTE RUNDUMSICHT

Sicherheitsansprüchen begegnet der Honda Jazz nicht nur mit einer guten Rundumsicht dank geteilter A-Säulen, sondern auch mit einem Team an Assistenten. Die Geschwindigkeit und der Abstand zum Vordermann werden adaptiv geregelt, Verkehrszeichen erkannt und die Fahrspur aktiv gehalten.

Auf den ersten Blick ist der Jazz recht teuer, was sich aber durch die angesprochene Serienausstattung erklärt, aber mit seinem



Der Benzinmotor mit 98 PS produziert meist Energie für einen Generator.



Im Honda Jazz Executive ist ein Navigationssystem mit 9-Zoll-Display an Bord.

Das Zweispeichenlenkrad scheint den Fahrer anzugrinsen. Die Bedienung im Honda Jazz klappt selbsterklärend.



Die schlanken A-Säulen gewähren eine tolle Rundumsicht.



TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz e:HEV Executive

Abgasnorm	Euro 6d
Hubraum	1.498 ccm
Anzahl und Bauform Zylinder	4 in Reihe
Maximale Leistung	72 kW/98 PS bei 5.500 U/min
Max. Drehmoment	131 Nm bei 4.500 U/min
Getriebe	Direktantrieb
Elektromotor: Maximale Leistung	80 kW (109 PS)
Elektromotor: Maximales Drehmoment	253 Nm
Höchstgeschwindigkeit elektrisch	9,5 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Norm-Verbrauch auf 100km	4,6 Liter (WLTP)
Verbrauch real auf 100km	4,6 Liter (lt. Bordcomputer)
Reifen Testwagen	Yokohama BlueEarth A 185/55 R16
Leergewicht	1.300 kg
Anhängelast (gebremst)	n/a
Länge / Breite / Höhe	4.044 / 1.966 / 1.526 mm
Grundpreis	25.150 Euro
Testwagenpreis	25.740 Euro

Verbrauchsangaben siehe Seite 24

geräumigen Innenraum steht er auch in Konkurrenz zu vielen kompakten. Im Vergleich zum Hybrid-Kleinwagen Toyota Yaris ist der Honda auf jeden Fall auch für Familien die erstwagentaugliche Wahl. 22.250 Euro kostet der Honda Jazz e:HEV Comfort. Im Executive-Trim des Testwagens fahren u.a. noch 16-Zoll-Felgen, Totwinkelwarner, Ausparkassistent, Rückfahrkamera, Navigationssystem und getönte Scheiben im Fond mit. Dann klettert der Listenpreis auf 25.150 Euro. ■

FAZIT

Der Honda Jazz spiegelt klassische japanische Automobilbautugenden wider. Er bietet viel Raum auf minimaler Grundfläche, eine sparsame Antriebstechnik und eine umfangreiche Serienausstattung. Schön, dass es so etwas auch heutzutage noch gibt. Nur günstig ist der Jazz nicht – solange man in ihm nicht auch einen Mitbewerber für größere Fahrzeuge der Kompaktklasse sieht.

Text: Bernd Conrad

Bilder: Daniel Przygoda, Bernd Conrad



Yoo no bi – Die Schönheit DER PERFEKTION

Der neue Honda Jazz Hybrid folgt einer neuen Design-Philosophie, die die Schönheit alltäglicher, im Lauf der Zeit immer weiter perfektionierter Gegenstände würdigt. Arrive hat überprüft, ob das stimmt.

Der Honda Jazz war schon immer ein ebenso funktionales wie komfortables und dabei durchaus emotionales Fahrzeug. Jazz-Fans waren immer etwas Besonderes – ihr Selbstverständnis ist durchaus ein individuelles, ein Geschmack, den einfach nicht jeder hat. Und ebenso wie die gleichnamige Musikrichtung hat der Honda Jazz etwas Zeitloses, sein Design ist nicht von gestern, aber auch nicht von heute – es ist unauffällig und spannend zugleich.

Das Erste, was auffällt, wenn man sich dem Fahrzeug nähert, ist seine scheinbare Größe: Obwohl faktisch nur 4 Meter lang, wirkt er nicht wie ein klassischer Kleinwagen – und tatsächlich: Auch ein Mensch von 1,85 m wie ich kann da ohne jedes Enggefühl Platz nehmen.

Und wenn dann erst klar wird, dass dieses Wägelchen nicht nur einen Benzinmotor beherbergt, sondern noch zwei Elektromotoren dazu, und vollgestopft ist mit

elektronischen Assistenten, weiß man, was diese Philosophie meint: Der 2020er Honda Jazz ist eigentlich kein Kleinwagen, sondern ein etwas kleinerer Großer, der sich wirklich mit beachtlicher Perfektion durchs Leben schlägt und in einer seiner Ausstattungsvarianten auch noch ganz besonders hübsch aussieht – was selbstverständlich im Auge des Betrachters liegt. Also: Ich mochte den hellblauen Honda Jazz Crosstar mit seiner Light-SUV-Optik richtig gerne und hätte ihn am liebsten gleich mitgenommen.

DER BOOST-EFFEKT HAT ES IN SICH

Aber zum Fahren nahm ich den roten – und auch der hatte es in sich. Sein neuentwickeltes e:HEV-System besteht aus zwei kompakten Elektromotoren, einem 1,5-Liter DOHC i-VTEC Benzinmotor, einer Lithium-Ionen-Batterie und einem Direktantrieb mit intelligenter Steuereinheit. Das harmonische Zusammenspiel dieser Komponenten garantiert ein

in dieser Klasse ungewöhnliches Verhältnis aus Kraftstoffeffizienz und Beschleunigungsleistung. Bei durchgetretenem Gaspedal geht der Kleine mit seinem ausgefeilten Direktantrieb wie eine Rakete ab und jault dabei kräftig, denn die Benzineinheit läuft in diesem Fall hochtourig. In der City, z.B. an der Ampel, streichelt man ihn und lässt den Elektroantrieb, der seine Energie aus einem zweiten Elektromotor, der wie ein Generator

die Kraft für den ersten E-Motor produziert, in Gang treten. Dann geht es leise und gesittet zu, bis der Benziner, seinerseits Antriebsmotor für E-Motor zwei, übernimmt. Zu kompliziert? In den meisten innerstädtischen Fahrsituationen wechselt der Jazz e:HEV automatisch und nahtlos zwischen seinen Antrieben. Bei hohen Geschwindigkeiten übernimmt der Verbrennungsmotor die Arbeit; bei Bedarf liefert der E-Antriebs-



Etwas teurer, etwas besser ausgestattet: Der Honda Jazz Crosstar fühlt sich fast an wie ein richtiger SUV.

FAHRBERICHT | Honda Jazz Crosstar

„Wir haben dieses Fahrzeug als eine Einheit entwickelt, die das Leben seiner Nutzer bereichert.“

Takeki Tanaka, Projektleiter Honda

motor per „Boost“-Effekt zusätzliche Kraft. Pilotin oder Pilot merken davon fast nichts.

Der Elektroantriebs-Modus wird auch beim Verzögern des Fahrzeugs genutzt, um die Batterie per Rekuperation zu laden. In Summe heißt das Fahrspaß pur bei nur sehr geringem Verbrauch von gut 100g CO₂ pro km. Ganz erstaunlich ist das Raumkonzept des Jazz, denn dank der schmalen A-Säule, einer verschlankten Armaturentafel und der Positionierung des Tanks unter den Vordersitzen entstand dieses erwähnte großzügige Gefühl, in einer normalen Limousine zu sitzen und nicht in einem Kleinwagen; selbst im Fond können auch ernsthaft Erwachsene mitfahren, nicht selbstverständlich in dieser Klasse.

Mich haben an dieser Stelle besonders die sehr gut aufeinander abgestimmten elektronischen



Hochgejazzt: Ein Auto für (fast) jede Gelegenheit.



Der Hybrid-Antrieb verrichtet leise seine Arbeit.



Connectivity wie bei einem viel größeren Auto.



Sitzkomfort enorm für dieses Fahrzeug.

TECHNIK

Honda Jazz Crosstar

- Benzinmotor
- 1,5 L DOHC i-VTEC Benziner
- Elektromotor
- 2 Motoren
- Leistung
- 80 kW/109 PS
- max. Drehmoment
- max. 253 Nm
- Länge x Breite x Höhe
- 4,04 m x 1,97 m x 1,52 m
- Kofferraumvolumen
- 304 – 1.205 Liter
- Höchstgeschwindigkeit
- 175 km/h
- 0 – 100 km/h
- 9,4 Sekunden
- CO₂-Emissionen
- 102 g/km
- Radstand
- 2,53 m
- Preis
- ab 26.800 Euro



Assistenten begeistert, die das Fahrgefühl positiv beeinflussen: Die elektrische Servolenkung mit verbesserter Lenkübersetzung reagiert fein auf Lenkimpulse des Fahrers und unterstützt ein natürliches Verhalten bei Richtungswechseln. Die reibungsarme Aufhängung sorgt zusammen mit dem langen Radstand für eine Reduzierung von Nickbewegungen und ein hohes Maß an Fahrstabilität. Weiter optimiert werden Handling-Eigenschaften und Fahrkomfort durch das Agile Handling Assist (AHA) System. Das System verbessert die Fahrstabilität insbesondere bei schnellen Lenkmanövern und in schnell gefahrenen Kurven. In Zusammenarbeit mit dem Stabilitätsprogramm bremst der Agile Handling Assist beim Lenken die kurveninneren Räder ab und trägt zu mehr Kontrolle, Stabilität und Dynamik bei. Das Bremssystem umfasst ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSA), einen Bremsassistent und die Berganfahrhilfe. Der Funktions-

umfang der aktiven Honda-Sensing-Sicherheitstechnologien wurde nochmals erweitert, die Basis dafür liefert eine hochauflösende Weitwinkelkamera, die das Sichtfeld vergrößert und den Einsatz bei Nacht verbessert. Kollisionswarner, adaptive Geschwindigkeitsregelung, ein aktiver Spurhalteassistent, der davor warnt, wenn man sich dem Straßenrand zu sehr nähert, Totwinkel-Warner und einiges mehr sind für ein solches Fahrzeug wirklich nicht selbstverständlich. Das Allermeiste ist serienmäßig, Ein- und Ausparkhilfen kosten extra. Aber schon, wer für die Comfort-Version 22.250 Euro ausgibt, erhält viel Auto fürs Geld, wer nochmal rund 4.000 Euro drauflegt, fährt den oben erwähnten Crosstar Executive, der alles hat, was die anderen auch haben, nur noch moderner, noch schöner und noch individueller. Unterm Strich erhält der neue Honda Jazz Hybrid zwei arrive-Ausrufezeichen, das Maximum bei Hybrid-Fahrzeugen.

Willy Loderhose ■



Willy Loderhose und der Jazz: Sehr viel moderne Technik für relativ wenig Geld.

VERNÜNFTIG AUF JAPANISCH

Ein bisschen SUV, ein wenig City-Mobil und drei Motoren in einem Auto: Der Honda Jazz Crosstar gibt namensgemäß den Improvisationskünstler.



Jazz geht's los: Knuffige Formen, aber erstaunlich viel Dynamik, der Honda Jazz Crosstar.

Yoo no bi“ ist ein japanisches Konzept zur Würdigung der Schönheit alltäglicher und im Laufe der Zeit immer weiter perfektionierter Gegenstände. Nach dieser Design-Maxime entstand der neue Honda Jazz und erstmals auch eine SUV-Optik-Variante namens Crosstar mit mehr Bodenfreiheit und aufgesetzter Dachreling.

Hondas Jüngster kann sich aber nicht nur sehen lassen, er fährt sich auch ausgesprochen komfortabel. Der eigens für den Jazz entwickelte Hybridantrieb „e:HEV“ ist serienmäßig, ebenso der elektronisch gesteuerte und stufenlose Direktantrieb. Dieser hat ein festes Übersetzungsverhältnis und somit ein stets gleichmäßiges Beschleunigungsverhalten. Das ist zwar für die typisch deutsche Fahrweise etwas ungewöhnlich, allerdings schafft ein einigermaßen besonnener Fahrer dadurch einen Benzinverbrauchswert um die fünf Liter Super auf 100 Kilometer. Nur beim klassischen Kickdown

schwächelt der e-CVT Direktantrieb mit hohen, brummig tönenden Drehzahlen und einer eher verhaltenen Beschleunigung.

EIN MOTOREN-TRIO IST AM WERK

Fahrspaß bietet dieses dreistufige Hybrid-Konzept mit einem Verbrenner und zwei Elektromotoren trotzdem reichlich. Im reinen Elektroantrieb kommt die Energie direkt von der Lithium-Ionen-Batterie zum Elektromotor, der ausschließlich die Vorderräder antreibt. Beim Hybridantrieb treibt der Benzinmotor den zweiten Elektromotor an, der dann als Generator Strom für den elektrischen Antriebsmotor liefert. Modus Nummer drei ist der Motorantrieb, bei dem der Benziner die Vorderräder über eine Überbrückungskupplung beschleunigt. Von diesem Wechselspiel bekommen die bis zu fünf Fahrzeuginsassen nahezu nichts mit, da die Verzögerungen bei den Übergängen auf ein Minimum reduziert

wurden. Das System ist auch so programmiert, dass bei Fahrten durch die Innenstadt zu mehr als 80 Prozent rein elektrisch gefahren werden kann.

Im Innenraum des 1,3 Tonnen leichten Jazz Crosstar sind vor allem die „Magic Seats“ in der zweiten Sitzreihe zu loben. Die lassen sich nicht nur umklappen, um den Kofferraum auf bis zu

1.200 Liter zu vergrößern, sondern auch, wie im Konzertsaal, nach oben klappen. So kann der Jazzer problemlos sperrige Dinge transportieren – sogar Posaune und Kontrabass. Ziemlich innovativ also, die Japaner. Ihre E-Offensive wollen sie konsequent fortsetzen. Der Jazz ist nur der Auftakt, fünf weitere E-Hondas folgen bis 2022. **Wolfgang Wieland** ■



Frontalangriff: Honda startet den Hybrid-Crosstar.

TECHNIK

Honda Jazz Crosstar

Benzinmotor:
1,5-Liter-Vierzylinder-Atkinson-Motor (98 PS)
Elektro-Motoren:
109 PS
Maße: (Länge x Breite x Höhe)
4,09 x 1,97 x 1,56 m

Höchstgeschwindigkeit:
173 km/h
Verbrauch: (nach WLTP)
4,8 l Super/100 km
CO₂: (nach WLTP)
110 g/km
Preis: ab 26.800 Euro



Honda e kommt mit Mega-Bildschirm und jeder Menge Temperament!

Viel zu gucken: Fünf Bildschirme über insgesamt 1,34 Meter Breite, stilvolle Holz-Elemente

Spektakuläres Design: Klar, sanft und glatt.



GANZ GROSSES KINO

Ein Aquarium im Cockpit, echt jetzt? Nee, nur glasklare Bewegtbilder auf den mittleren Bildschirmen. Der kleine Spaß zeigt, mit wie viel Liebe zum Detail Honda seinen e gebaut hat!

■ **DAS IST ER**

Innen wie ein dänisches Wohnzimmer mit riesigem Flatscreen! Genauer gesagt fünf Bildschirmen: Vor dem Fahrer einer für die Instrumente, rechts daneben zwei Touchscreens für Navi – und auf Wunsch auch Aquarium. Seitlich zwei für die Außenspiegelkameras. Alles geschmackvoll arrangiert. Honda spricht vom Loungecharakter, ausnahmsweise stimmt der Marketingsprecher mal. Die zu tief montierte Bank hinten empfiehlt sich eher für Kinder, der Kofferraum schluckt 171 Liter.

■ **SO FÄHRT ER**

Der Honda beschleunigt elektrotypisch ansatzlos, wieselt mit direkter Lenkung und dem mit 8,60 Meter bemerkenswert kleinen Wendekreis extrem flink durch den Stadtverkehr. Die Hinterräder werden von einem E-Motor mit 154 PS angetrieben. Auf Knopfdruck rekuperiert er besonders stark – praktisch bis zum Stillstand. One-Pedal-Driving nennt man das, zum Bremsen und eben auch Anhalten lupft man nur das Gaspedal, klappt sehr gut. Der Lithium-Ionen-Akku (35,5 kWh) soll laut Honda für 222 Kilometer

reichen. Im Test haben wir eine Reichweite von 216 Kilometern ermittelt – allerdings mit wenig Vollgas auf der Autobahn. Im reinen Stadtverkehr sind etwa 150 Kilometer realistisch.

■ **DAS KOSTET ER**

Die Preise für den Honda e starten bei 33.850 Euro, bei unserem Testwagen mit dem sehr kompletten Advance-Paket bei 38.000 Euro.

DATEN

HONDA e
Motor E-Motor (Hinterachse)
Leistung 154 PS · 0–100 km/h 8,3 s · Spitze 145 km/h
Testverbrauch 16,4 kWh
Kofferraum 171 – 861 l
Preis ab 33.850 Euro (ohne Umweltbonus)

FAZIT

Der Honda e gehört zu den erfreulichsten E-Autos überhaupt. Hat Stil und fährt sich angenehm, doch der Preis ist vergleichsweise hoch.



Kameras statt Außenspiegel. Wie beim e-tron, nur ohne Aufpreis.



Bequeme Sitze, angenehm hohe Position.



Der Kofferraum fasst bei geklappter Rückbank 861 Liter.



Die hinteren Türöffnungen sind beim Honda e auffallend schmal.

COOLER STROMER

In der Kommandozone des Honda e treffen riesige Bildschirme auf Retrolook. Und auch sonst birgt der kleine Elektroflitzer etliche Überraschungen.

Von Guido Borck

Der Honda e ist nur 3,90 Meter kurz und damit ein idealer Stromer für die Stadt. Doch schnell wird klar: Vor uns steht kein gewöhnliches Elektromobil von der Stange, sondern ein rollendes Designstück. Der kleine Japaner nimmt Retroelemente des ersten Civic von 1972 auf, von den runden LED-Scheinwerfern bis zu den Rückleuchten, eingebettet in ein schwarzes Band aus Klavierlack.

Auch sonst ist vieles anders. Statt Außenspiegeln gibt es zwei Kameras, die den rückwärtigen Verkehr beobachten. An das gestochen scharfe Bild hat man sich schnell gewöhnt. Außerdem erleichtert

eine Weitwinkelfunktion mit eingeblendeten Abstandsmarkierungen den Spurwechsel erheblich.

Überhaupt wartet der kleine Stromer mit einer geballten Ladung modernster Technik auf. Mit einem Klick auf die Fernbedienung surren die bündig integrierten Griffe der rahmenlosen Türen heraus. Innen schaut der Fahrer auf eine schräge Mischung aus futuristischer Kommandozone gepaart mit reichlich Holzdekor. Über das gesamte Cockpit verteilt sich eine Armada an Bildschirmen. Ein digitales Kombiinstrument vor dem Fahrer ersetzt die klassischen Analoginstrumente, während Navi und Multimediafunktionen auf zwei Touchscreens dargestellt werden.



FAHRBERICHT | Honda e



Der Clou: Die Inhalte der beiden Displays lassen sich untereinander tauschen. So kann der Beifahrer ins Geschehen eingreifen, um beispielsweise Internetdienste mit dem Smartphone über den bord-eigenen WLAN-Hotspot zu streamen.

Trotzdem lässt sich das Auto einfach bedienen. Sollten dennoch Fragen auftauchen, kann man mit ihm sprechen und es nach empfehlenswerten Restaurants oder etwa dem aktuellen Wetterbericht fragen.

Von einem so kurzen Auto darf man zwar keine Platzwunder erwarten, dennoch fühlt man sich gut aufgehoben. Fahrer und Beifahrer haben genug Bewegungsfreiheit und fühlen sich wohl, hinten reicht es für die mitreisenden Kollegen konzeptbedingt jedoch nur für die Kurzstrecke. Auch das Gepäckabteil fällt mit 171 Litern nicht üppig aus, da der Elektromotor unter dem Ladeboden sitzt und die Hinterachse antreibt.

GUT: DER HONDA KANN SCHNELL LADEN

Den kleinen Honda gibt es mit 136 oder strammen 154 PS. Da der Motor im Heck sitzt, kann der kleine Honda wie der Smart gefühlt fast auf der Stelle drehen (8,60 Meter Wendekreis). Überhaupt benimmt er sich sehr leichtfüßig, überholt lässig, und dank der zielgenauen Lenkung bleibt auch der Fahrspaß nicht auf der Strecke.

Bei ruhiger Fahrweise soll der Stromer mit dem 35,5-kWh-Akku gut 220 Kilometer schaffen. In der Praxis dürften rund 180 Kilometer Reichweite drin sein. Wer weiter kommen will, nutzt die mehrstufige Rekuperation über die Lenkradpedale.

An Ladestationen mit 100 kW sind die Akkus in 30 Minuten zu 80 Prozent befüllt. Beim Ladeanschluss haben sich die Designer übrigens etwas Besonderes einfallen lassen. Der befindet sich unter einer schwarzen Abdeckung prominent auf

der Haube vorn. Somit ist er nicht nur von beiden Seiten gut zugänglich, sondern öffnet zudem auf Knopfdruck elektrisch – entweder mittels Fernbedienung oder über die Honda-eigene Smartphone-App.

Aber wie viel kostet der kleine Stromer? Los geht's bei 28.445 Euro (Netto). Davon gehen 9.000 Euro Umweltbonus ab, sodass die Basisversion für rund 19.500 Euro (Netto) auf dem Firmenparkplatz steht. Das stärkere Modell kostet rund 3.500 Euro (Netto) mehr, ist aber um einiges besser ausgestattet. Im Vergleich ist das nicht billig, aber durchaus günstig. ■

Der neue Jazz Hybrid e:HEV

Parallel zum e legt Honda den Jazz neu auf. Als Besonderheit wird der Kleinwagen von einem neuen Hybridmotor angetrieben, der einen 1,5-Liter-Benziner mit gleich zwei E-Motoren kombiniert. Der 109 PS starke Jazz Hybrid verbraucht nach WLTP nur 4,5 Liter und kostet knapp 19.000 Euro (Netto).



Der Honda empfängt seine Gäste im Inneren mit einer Flut an Bildschirmen. Trotzdem lässt sich der kleine Stromer intuitiv bedienen, ohne dass der Fahrer abgelenkt wird. Retrolook auch hinten: Die runden Rückleuchten sollen an den Ur-Civic erinnern.

HONDA e

	Leistung	Drehmoment	0-100	Vmax	Batterie	Verbrauch ¹⁾	Reichweite ¹⁾	Ladezeit ²⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis ³⁾	Betriebskosten ⁴⁾	Effizienz
e	100 kW (136 PS)	315 Nm	9,0 s	145 km/h	35,5 kWh	17,2 kWh	222 km	0,5 h	171–861 l	267 kg	19.445 Euro (Netto)	47,6/31,1 ct/km	A+
e Advanced	113 kW (154 PS)	315 Nm	8,3 s	145 km/h	35,5 kWh	17,8 kWh	222 km	0,5 h	171–861 l	275 kg	22.933 Euro (Netto)	50,7/33,1 ct/km	A+

Herstellerangaben; ¹⁾ WLTP; ²⁾ auf 80 Prozent an 100 kW CCS2 Ladestationen; ³⁾ 9.000 Umweltbonus bereits abgezogen; ⁴⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA



MITTEN INS ELEKTROHERZ



German Car of the Year 2021: Honda e.

dem die vier Klassensieger VW Golf (Kompaktklasse), VW ID.3 (Premium bis 50.000 Euro), Polestar 2 (Luxus über 50.000 Euro), Honda e (alternative Antriebe) sowie BMW Alpina B3 (Performance) durchsetzen.

Der Honda e ist nicht nur wegen seiner überschaubaren Abmessungen von weniger als 3,90 Metern und seinem Elektroantrieb ein ungewöhnliches Auto. Das Design mit deutlichen Anlehnungen an den ersten Honda Civic ist innen wie außen eine echte

sich die 8,8 Zoll große digitale Anzeige für Geschwindigkeit, Fahrdaten und Bedienfunktionen. Dann folgen zwei nahezu identische Touchscreens mit jeweils 12,3 Zoll, die von Navigation über Entertainment bis zum momentanen Kraftfluss oder der Einbindung diverser Smartphones alle möglichen Daten anzeigen. Erfreulich: Einige Systeme wie Klimaanlage, Lautstärke oder die Fahrprogramme können schnell über Knöpfe und Schalter direkt eingestellt werden. Die Sitze sind mit grauem Stoff bezogen und bequemer als sie aussehen.

Der Laderaum fasst gerade einmal 171 Liter – da hat selbst ein Smart noch deutlich mehr. Wer im Honda e die durchgehende Rückbank umklappt, kann bis zu 861 Liter einladen.

Den Elektromotor bietet Honda in zwei Leistungsstufen an: Im Advance kommt er auf 154 PS/113 kW und ein Drehmoment von üppigen 315 Nm, das wie in Elektroautos üblich ab der ersten Umdrehung anliegt. Damit schafft es der Advance in genussvollen 8,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Das gleiche Drehmoment liefert auch die 136 PS/100 kW starke Basisversion, die 9,0 Sekunden für den Spurt braucht. Mit 145 km/h ist bei beiden Versionen die Höchstgeschwindigkeit allerdings früh erreicht.

Der kleine Honda e ist ein Cityauto und daher ohnehin nicht für lange Autobahnstrecken gedacht. So bietet der 35,5 kWh große Lithium-Ionen-Auto im Fahrzeugboden eine Reichweite von maximal 222 Kilometern. Bei den Fahreigenschaften schneidet der Elektro-Honda blendend ab – und das kann man an ganz technischen Grundlagen wie dem agilen Hinterradantrieb, dem niedrigen Schwerpunkt oder einer nahezu idealen Gewichtsverteilung von 50:50 festmachen.

Basispreis für den Honda e: 33.850 Euro. Dafür gibt es jetzt ein echtes Siegerauto – das German Car of the Year 2021. ■

© press-inform – das Pressebüro

Der elektrische Kleinwagen des Honda e hat seit seiner Premiere im Frühjahr für viel Aufsehen gesorgt. Keine Überraschung, dass er nunmehr zum German Car of the Year 2021 gekürt wurde. Zum dritten Mal hintereinander gewann damit ein Elektroauto.

Der Honda e setzte sich in der Endausscheidung damit gegen so starke Gegner wie VW Golf, die beiden Elektromodelle VW ID.3 und Polestar 2 sowie gegen den sportlichen Alpina B3 durch, die jeweils die Einzelkategorien gewinnen konnten.

Im vergangenen Jahr ging der Award German Car of the Year an den Porsche Taycan, während 2019 der Jaguar I-Pace den Sieg holen konnte. Einmal mehr ein Beweis dafür, dass Elektroautos zwar noch einen sehr niedrigen Anteil am Gesamtverkauf aller Fahrzeuge ausmachen, in Sachen automobiler Zukunft jedoch weit vorne stehen.

HONDA e IN ALLEN BEWERTETEN KRITERIEN IM VORDEREN BEREICH

Die Jury German Car of the Year besteht aus 18 renommierten Motorjournalisten aus dem deutschsprachigen Raum. Bei der Auswertung lag der Honda e in allen bewerteten Kriterien im vorderen Bereich; bei den Einzelkategorien

Design, Infotainment/Connectivity, Signifikanz/Innovation und Umwelt/Nachhaltigkeit konnte er sich ganz nach vorne schieben. Den Gesamtsieg konnte er so mit deutlichem Abstand erringen.

AUSSERGEWÖHNLICHES DESIGN, INNOVATIVE TECHNOLOGIE UND MODERNE KONNEKTIVITÄT

„Die Auszeichnung German Car of the Year, die wir voller Stolz entgegennehmen, ist für Honda als ersten japanischen Preisträger eine große Ehre“, so Katsuhisa Okuda, CEO von Honda Motor Europe, „die Reaktion von Kunden und Medien auf den Honda e war seit der ersten Präsentation überaus positiv. Der Honda e dient als perfektes Beispiel für ein Produkt mit außergewöhnlichem Design, das sowohl mit innovativer Technologie als auch moderner, intelligenter Konnektivität aufwartet. Wir sind für diesen Award sehr dankbar.“

In den einzelnen Klassen konnten sich bei den Testfahrten von German Car of the Year 2021 zu-

Schau. Die konkave schwarze Längsleiste, die vorne Scheinwerfer, Tagfahrlicht und Blinker verbindet, wiederholt sich mit den gleichen Maßen am Heck bei den runden Rückleuchten. Den Kasten für die Ladesteckdose hat man nicht irgendwo in den Stoßfänger oder an die Seite versteckt, sondern demonstrativ unter dunklem Sicherheitsglas vorne mitten auf die Motorhaube platziert. Statt großer Seitenspiegel gibt es zwei kleine Kameras, die spritzwassergeschützt und schmutzabweisend das Spiegelbild in den Innenraum bringen.

Das Armaturenbrett besteht aus drei zu einer Einheit verbundenen Bildschirmen, die über die ganze Breite gehen. Links und rechts davon sitzen zwei weitere 6-Zoll-Monitore, die das Bild in Echtzeit zeigen, das von den Rückspiegeln geschickt wird. Optional bestellbar ist auch ein digitaler Innenspiegel, der sein Bild von einer eigenen Rückfahrkamera bezieht. Vor dem Fahrer befinden

AUTO DES JAHRES 2021 HONDA e



Zum dritten Mal in Folge geht der Titel „Deutsches Auto des Jahres“ an ein Elektroauto – Der japanische Kleinwagen-Stromer und City-Flitzer Honda e erhält die begehrte Auszeichnung.

Nachdem in den vergangenen Jahren eher hochpotente Elektrofahrzeuge den Titel „Deutsches Auto des Jahres“ einfahren konnten, fällt die Wahl diesmal auf einen City-Flitzer. Nach dem Jaguar I-Pace (2019) und Porsche Taycan (2020) geht die Auszeichnung für 2021 an den Kleinwagen Honda e. Sie wird von einer aus 18 renommierten Motorjournalisten bestehenden Jury vergeben. Bereits im Vorfeld konnte der Honda e punkten.

Souverän hatte er sich in der Klasse der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben an die Spitze gesetzt. Nun hat der Mini-Stromer auch die Endausscheidung als Sieger hinter sich gebracht, immerhin gegen Kontrahenten wie den VW Golf 8, den VW ID.3, den Polestar 2 und den BMW Alpina B3.

Bei ausgiebigen Testfahrten rund um Bad Dürkheim blieb er den Juroren als agiler und wendiger City-Cruiser in Erinnerung.

Mit einem Wendekreis von nur 8,6 Metern lässt er sich präzise auch um scharfe Ecken dirigieren. Die Reichweite steht beim Honda e nicht im Vordergrund. Sein 35,5 kWh speichernder Lithium-Ionen-Akku genügt für rund 222 Kilometer Reichweite, eine Distanz, die für viele Belange des urbanen Verkehrs ausreicht.

Die Summe seiner Eigenschaften hat den japanischen City-Flitzer ganz nach oben auf das Treppchen gebracht.

In allen Disziplinen der Beurteilungen lag er auf Sichtweite zu den anderen Kandidaten, bei der Bewertung des Designs, der Signifikanz/Innovation, der Umwelt/Nachhaltigkeit und letztlich bei Infotainment und Connectivity konnte er sich gegen die Wettbewerber mit deutlichem Abstand durchsetzen.

Das Grundmodell des prämierten Honda e kostet 33.850 Euro. Davon wird noch der Umweltbonus abgezogen.



RED DOT DESIGNMUSEUM IN ESSEN

FIREBLADE UND HONDA e WERDEN ZU IKONEN



„Best of the Best 2020“:
Peter Zec an der Honda Fireblade SP, die aus ihrem Einlitermotor 217,6 PS holt. Der Honda e gilt schon jetzt als Designklassiker.

Honda freut sich über eine besondere Ehre: Das Superbike CBR1000RR-R Fireblade SP und das neue Elektroauto Honda e wurden vom Essener Red Dot Designmuseum als „Best of the Best“-Produkt des Jahres 2020 ausgezeichnet. Mit diesem Status versehen, wurden sie gleich in die Galerie ikonischer Gegenstände aufgenommen.

Peter Zec, Gründer und Chef des Red Dot Awards, zeigt sich begeistert von Hondas erster Antwort auf das E-Zeitalter: „In der Jury gab es keinen Zweifel: Wir verliebten uns sofort in den Honda e.“ Er kenne kein anderes Auto, das so gut vernetzt sei wie dieser Stromer.

Der Kleinwagen steht nun im Red Dot Museum neben anderen Preisträgern wie dem Audi A8 aus dem Jahr 1993 mit der ersten Space-Frame-Aluminium-Karosserie.

Michael Knauer

FAHRBERICHT | Honda CR-V



*Kraftvoll modelliert:
Der Honda CR-V wirkt muskulös,
ist auf der Straße aber eher
zurückhaltend.*

stellt die dafür notwendige Energie zur Verfügung. Das soll vor allen Dingen die zeitlichen Abstände zwischen zwei Tankstellenbesuchen verlängern; von der Komplexität des Systems mit ständig wechselnden Betriebszuständen bekommen die Fahrzeuginsassen nichts mit. Natürlich kann man auf dem Zentraldisplay verfolgen, auf welche Art und Weise das Fahrzeug gerade im Zusammenspiel aus Benziner und E-Motor ange-

Fahrweise wird der Benzinmotor aber immer wieder deaktiviert, sodass der Japaner dann frei von Emissionen und Verbrauch rollt.

„Behutsam“ ist ein gutes Stichwort: Der CR-V Hybrid bevorzugt ganz eindeutig die entspannte Fahrweise. Wer das Gaspedal bis aufs Bodenblech drückt, bekommt einen aufheulenden Motor zu hören, ohne dass das in adäquate Beschleunigung umgesetzt werden würde.

Im Gegenzug bedeutet das aber auch: Wer mit dem Gaspedal behutsam umgeht, der darf sich an einer akustisch zurückhaltenden Motorleistung erfreuen und erreicht Verbrauchswerte, die unterhalb des angegebenen WLTP-Wertes bleiben. Solange man in punkto Geschwindigkeit nicht übertreibt: Der CR-V freut sich über jedes Tempolimitschild und steckt den Fahrer mit seiner gelassenen Souveränität an.

Die Platzverhältnisse im CR-V sind seinen Abmessungen angemessen; vorne wie hinten sitzt es sich großzügig. Der zentrale Bildschirm für Navi und Co. ist mit sieben Zoll etwas spärlich ausgefallen.

Los geht's beim Honda CR-V mit 33.900 Euro (Frontantrieb); ist Allrad wie im Testfahrzeug an Bord, fallen mindestens 39.200 Euro an. **Lothar Hausfeld** ■

TEMPOLIMITLIEBHABER

Der Honda CR-V ist als Hybrid technisch ausgesprochen anspruchsvoll.

Zum SUV gehört ein Dieselantrieb – diese Gleichung geht nicht mehr so einfach auf wie in der Vergangenheit. Den Honda CR-V beispielsweise gibt's gar nicht mehr mit einem Selbstzünder, sondern nur mit Hybridantrieb. Dabei treten ein 145 PS starker Zwei-Liter-Vierzylinder be-

ziehungsweise ein 184 PS starker Elektromotor den Dienst an.

Im Gegensatz zu beispielsweise Toyota wählt Honda einen anderen Weg beim Antriebskonzept: Hier ist der Benzinmotor meist abgekoppelt von den Rädern. Diese werden dann alleine vom E-Motor angetrieben, der Benziner

trieben wird, doch die Zustände ändern sich rasend schnell, sodass einem schnell schwindelig werden kann. Rein elektrisches Fahren ist – typisch für einen Hybriden ohne Steckdosen-Anschluss – immer nur auf kurzen Strecken möglich, da der Akku nur eine geringe Kapazität aufweist. Bei behutsamer

Passauer Neue Presse 09.11.2020

PROGRAMMERWEITERUNG | Honda CR-V



HONDA CR-V MIT NEUER AUSSTATTUNG

Sport Line – Schwarze Akzente für sportiven Auftritt.

Während konventionelle Antriebe mehr und mehr an Bedeutung verlieren, bekommt der Hybrid im CR-V eine sportliche Note. Honda erweitert das Ausstattungsprogramm für sein Kom-

Honda CR-V Sport Line

pakt-SUV CR-V um das Komfortniveau Sport Line.

Die neue Variante ist nur für die 135 kW/184 PS starke Hybrid-Version erhältlich. In Verbindung mit Frontantrieb kostet sie 39.000 Euro, mit Allrad werden 41.000 Euro fällig.

Sport Line setzt auf der zweiten Ausstattungslinie Elegance auf und bietet unter anderem Navigation, Zweizonen-Klimaautomatik und Rückfahrkamera sowie ein umfangreiches Assistenzpaket. Dazu kommen 18-Zöller in Schwarz sowie schwarze Umrandungen an den Scheinwerfern, schwarze Außenspiegelkappen und Chrom-Applikationen im Kühlergrill. Im Innenraum soll der Einsatz von Holz-Applikationen und Klavierlack für ein stilvolles Ambiente sorgen. **Elfriede Munsch** ■

EINER MIT VIELEN FANS

Der Honda Civic Sport gibt sich – wie der Name schon sagt – sehr sportlich.



Er hat durchaus seine Fans, auch im Audi-VW-Land: Ganz enthusiastisch war eine mittelalte Dame in Ingolstadt, als der getestete Honda Civic zufällig neben ihr parkte: „Oh, ist das der neue Civic? Mei, schee! Ich fahre seit Jahren Civic, so ein tolles Auto. Und der schaut ja wieder wahnsinnig gut aus!“

Wobei man bei den Äußerlichkeiten des getesteten Civic Executive Sport auch anderer Meinung sein kann. Das Design wurde für das 2020er-Facelift leicht nachgeschärft. Mit seinen teilweise vom Civic Type R geborgten Details wie etwa die bissiger gewordene Frontpartie, einer kräftigeren Seitenpartie, dem Heckspoiler und zwei kecken Stummelflügeln als Dachspoiler biegt er schon sehr sportlich für den Ableger eines Volumenmodells um die Ecke. Auch bei den neu gestalteten LED-Lichtern zeigt sich das Auto ganz nah am Puls der Zeit. Wobei sich hier die sportliche Ausrichtung nicht grundlegend

von den übrigen Modellen unterscheidet. Honda schneidet seine Autos grundsätzlich gerne sportlich zu. Gesetzten Autofahrern (früher hat man sie despektierlich „Hutträger“ genannt, macht man nicht mehr, eh klar) wird das eher nicht gefallen. Andere lieben es. Wie eingangs beschrieben: Der Civic hat seine Fans und rangiert ganz weit vorn bei den weltweit meistverkauften Autos.

DAS INTERIEUR PUNKTET MIT SCHÖNHIT UND PRAKTIKABILITÄT

Beim Interieur kann es allerdings keine zwei Meinungen geben: Hier punktet der neu gestaltete Civic in seiner Sport-Ausführung mit Schönheit und Praktikabilität. Man sitzt relativ tief – aber bequem. Rechts und links spürt man erstmal nur Bewegungsfreiheit. Den Schaltknüppel lässt man ungern wieder los, so handschmeicheld ist er geformt. Auch bei der Bedienung, der Menü-Führung, den Anzeigen, den Behältern, Ablagen, Pedalen und Griffen hat

man sofort das Gefühl, dass hier alles zusammen stimmt. Dieses Gefühl befällt einen nicht bei jedem Wagen. Dass sich am Lenkrad Knöpfe, Dreher und Paddles tummeln als sei Markttag, ist sicher eine allgemeine Zeiterscheinung, die sich einfach in Opposition zum gesetzteren Alter des Testers stellen. Wer damit hadert, soll sich lieber an den todschicken roten Ziernähten erfreuen. Das Adjektiv sportlich passt auch hierzu.

Und auch an seinen Fahreigenschaften kann man sich beim Honda Civic erfreuen. Der 1,0-Turbo-Motor mit 126 PS ist kein wilder Stier, sondern ein flottes Aggregat, das immer wieder die Binsenweisheit unterstreicht: „Mehr brauchts doch gar nicht!“. Sportlich – ja, aufgebläht – nein.

So kurvt der Civic seine Insassen durch die Gegend. Nie verlässt einen das Gefühl, dass Motor und Fahrwerk genau das auf die Straße bringen, was die Fahrerin oder der Fahrer gerade will. Am Kurvenverhalten gibt es nicht mal im De-

tail etwas auszusetzen. Obwohl der Honda relativ klein und sportlich wirkt, kann er dauerhaft das Gefühl von Sicherheit und absoluter Beherrschbarkeit liefern.

AUF DER AUSGABENSEITE IM SICHEREN BEREICH

Nicht zu vergessen: Auch auf der Ausgabenseite bleibt man mit dem Auto im sicheren Bereich: Es lässt sich ohne Probleme mit einem Verbrauch von unter sechs Litern auf 100 Kilometer durch Stadt und Land fahren. Kein Wunder also, dass der Civic so viele Fans hat.

Markus Schwarz ■

Der Honda Civic ist beständig eines der meistverkauften Autos der Welt. Wir haben die neue Sport-Version getestet.

DATEN

Honda Civic Executive Sport 1.0

Antrieb
1,0-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner, Direkteinspritzung, manuelles Sechsganggetriebe, 93 kW/126 PS bei 5.500 U/min;
Verbrauch
Durchschnittsverbrauch laut NEFZ: zwischen 4,7 und 4,8 l/100 km, CO₂-Ausstoß: 107 bis 110 g/km, Abgasnorm: Euro 6d
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h;
Beschleunigung von 0-100 km/h: 11,2 Sekunden
Karosserie
L/B/H: 4,52 / 1,80 (inkl. Außenspiegel 2,08) / 1,43 Meter
Radstand: 2,67 Meter, Sitzplätze: 5,
Kofferraumvolumen: 478 Liter, Leergewicht: 1.360 kg

UPDATE FÜR DIE 1000er NEO-SPORT CAFÉ

Die Honda CB1000R, das Flaggschiff der Neo Sports Café-Reihe, wird für das Modelljahr 2021 einer Modellpflege unterzogen und bekommt eine Black Edition zur Seite gestellt.



Kleinere optische Updates erfuhr die Honda CB1000R bereits zum letzten Modelljahr. Für 2021 wird sie nun fit gemacht für Euro 5 und unterzieht sich einer Modellpflege: Neue Details wie der freiliegende Aluminium-Hilfsrahmen, die kompakteren Kühlerverkleidungen, die Abdeckung der Airbox und der kleinere Kenn-

zeichenhalter heben sie von der Vorgängerin ab. Auch der Scheinwerfer erfährt leichte Änderungen: das Außenband ist nicht mehr ganz rund, sondern öffnet sich oben hin, was die nun neue Neigung nach hinten betont. Außerdem rollt die Honda CB1000R auf neuen Gussfelgen aus Aluminium ins Modelljahr 2021. Die 6-Zoll breite Hinterradfelge ist mit einem Reifen in der Größe 190/55 ZR17 bestückt, das Vorderrad trägt einen Reifen in der Dimension 120/70 ZR17.

Das Flaggschiff der Neo Sports Café-Reihe von Honda wird für das Modelljahr 2021 einer Modellpflege unterzogen.

NEUHEITEN | Honda CB1000R · MODELLJAHR 2021

Das neue 5-Zoll-TFT-Display im Cockpit.



5-ZOLL-TFT, SPRACHSTEUERUNG, USB

Im Cockpit gibt ein gut sichtbares 5-Zoll-TFT-Display den Takt vor, dass die Sprachsteuerung per Smartphone zulässt – Headset und Bluetooth vorausgesetzt. Und da derlei Funktionen in der Regel nicht besonders Akku-freundlich sind, findet sich unter dem Fahrersitz eine USB-Ladebuchse.

Bei der Displayanzeige kann der Fahrer zwischen vier Layouts wählen. Dort wird dann auch der aus drei möglichen Fahrmodi gewählte Modus angezeigt (Rain, Standard, Sport). Zusätzlich kann der Fahrer den User-Modus frei nach seinem Geschmack konfigurieren und wählt hierfür die Charakteristik der Leistungsentfaltung des Motors, der Motorbremse sowie der Traktionskontrolle.

MOTOR ABGELEITET VON DER CBR1000RR

Abgeleitet von der Fireblade zeigt sich der 998 cm³-DOHC-Vierzylinder in der CB1000R, der weiterhin 145 PS bei 10.500/min und 104 Nm bei 8.250/min bereitstellt. Neu ist hier nur das Setup für die Kraftstoffeinspritzung, das laut Honda für eine „verbesserte Leistungsabgabe und schärferes Ansprechverhalten sowie die Einhaltung der Euro 5-Norm“ optimiert wurde. Eine kurze Getriebeübersetzung soll für spritzige Beschleunigungswerte zwischen 30 und 130 km/h sorgen, während die Anti-Hopping-Kupplung harte und schnelle Schaltvorgänge vereinfacht.

Die Honda CB1000R wiegt weiterhin 212 Kilogramm, kommt mit einem Mono-Backbone-Stahlrahmen, 830 mm Sitzhöhe, verstellbarer Showa Separate Function Fork Big Piston (SFF-BP), in Zugstufe und Federvorspannung einstellbarem Showa-Federbein sowie radial montierten Vierkolben-Bremssätteln mit schwimmend gelagerten 310-mm-Bremsscheiben vorn und Zweikolben-Bremssattel mit 256-mm-Bremsscheibe hinten.

Das zuvor kreisförmige und durchgehende Leuchtband im äußeren Bereich des Scheinwerfers öffnet sich nun nach oben.

Rundherum leuchten an der Honda CB1000R LED.



Der Auspuffsound soll sich laut Honda ab 5.500/min zu einem tiefen, rohen Grollen verwandeln.



Die Honda CB1000R Black Edition sieht Schwarz.



Das Cockpit der Honda CB1000R Black Edition.



Eine mögliche Sitzbankvariante auf der Honda CB1000R.



AUTOMATISCHE WARNBLINKER-FUNKTION HINTEN

Die hinteren Blinker der Honda CB1000R haben eine automatische Warnblinker-Funktion. Das heißt, bei einer Vollbremsung blinken die Warnblinker, um andere Verkehrsteilnehmer vor einer Vollbremsung zu warnen. Hierfür vergleicht das System den Geschwindigkeitsunterschied zwischen Vorder- und Hinterrad und berechnet situationsabhängig den Zeitpunkt, an dem der Warnblinker wieder deaktiviert wird.

HONDA CB1000R IM MODELLJAHR 2021 AUCH ALS BLACK EDITION

Die Honda CB1000R ist im Modelljahr 2021 in folgenden Farben erhältlich: Candy Chromosphere Red, Matt Ballistic Black Metallic und Matt Beta Silver Metallic. Neben die Serien-CB1000R gesellt sich 2021 die Honda CB1000R Black Edition. Technische Änderungen gibt es nicht, ein Quickshifter gehört allerdings zur Serienausstattung. Und wie der Name schon sagt, hüllt sie sich vornehmlich in Schwarz, inklusive Schein-

werferblende, Flyscreen, Gabelbrücken, Kühlerblenden, Airbox-Abdeckungen, Auspuff und Schalldämpfer. Die Farbe Deep Graphit Black zierte Tank und Soziusabdeckung. Nur die aus Alu gefrästen Teile wie Radspeichen, Schwingenplatten, Motorabdeckungen und Lenkerklammern heben sich vom Dunkel ab. Zu haben ist die Honda CB1000R Modelljahr 2021 ab 12.326 Euro zuzüglich Nebenkosten. Die Black Edition will mit 13.788 Euro bezahlt werden.

Dina Dervisevic ■

Bis auf Radspeichen, Schwingenplatten, Motorabdeckungen und Lenkerklammern ist alles in Schwarz gehalten.

HONDA PCX125 DIE STILLE ERFOLGSGESCHICHTE

Mit neuem Rahmen, neuem Motor und frischem Design ist Hondas PCX125 fit für das Jahr 2021.



NEUHEITEN | Honda PCX125 · MODELLJAHR 2021

Mit geschärfter Linienführung und noch mehr Charakter schickt Honda den PCX125 ins Modelljahr 2021. Unter dem Sitz gibt es mehr Stauraum, dazu eine USB-Ladebuchse und Hondas Smart-Key-System. Den Antrieb übernimmt ein neuer Vierventil-Motor mit Enhanced Smart Power Plus (eSP+) Technologie. Selbstverständlich entspricht er den neuen Euro-5-Spezifikationen. Auch die Honda Selectable Torque Control (HSTC) ist mit an Bord. Ein neu konstruierter Rahmen schafft Platz für mehr Federweg am Heck und die Verwendung breiterer Reifen.

HONDA PCX125 – IN ZEHN JAHREN RUND 140.000 MAL VERKAUFT

Der PCX125 ist eine der stillen Erfolgsgeschichten Hondas. Seit Einführung im Jahr 2010 wurden allein in Europa über 140.000 Einheiten verkauft. Der Erfolg basiert auf einer Formel, die Honda mit Blick auf steigende Lifestyle-Bedürfnisse über die Jahre immer weiter perfektioniert: modernes Design, inspiriert von einem urbanen Lebensstil, kombiniert mit kompakten Abmessungen, die gleichzeitig hohe Wendigkeit und leichtes Parken im dichten Großstadt-Verkehr garantieren.

Unverzichtbarer Bestandteil der Formel ist das ‚X‘-Level an persönlichem Komfort (daher PCX). Hierzu zählen die bequeme Sitzposition, der gute Wetterschutz, Platz zum Verstauen eines Integralhelms unter dem Sitz und die bewährte Honda-Qualität.

Weiter gefestigt wird der Erfolg des PCX durch ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis. Dies gilt sowohl in der Anschaffung als auch im Hinblick auf die Betriebskosten.

Der PCX glänzt in der Rolle des Vorreiters: 2010 ging er als erster Roller in Europa mit einer Start-Stopp-Automatik auf die Piste. Zwei Jahre später wurde er als erster Motorroller in Europa

mit dem besonders effizienten Enhanced Smart Power (eSP) Triebwerk von Honda ausgestattet. Schließlich folgte 2016 die Euro4-Konformität und 2018 ein umfassendes Update mit neuem Design, Chassis und mehr Motorleistung. Der PCX rollt seiner Zeit immer ein kleines Stück voraus. Mit Modelljahr 2021 geht es erneut ein Stück nach vorne: mit einer neuen Motor- und Rahmenkombination, gesteigertem Komfort sowie einer gekonnten Weiterentwicklung des avantgardistischen Stils.

UMFASSENDE TECHNISCHE ÄNDERUNGEN

Der neue PCX125 ist und bleibt ein Eye-Catcher. Die weiterentwickelte Linienführung und die neu gestaltete LED-Beleuchtung setzen Glanzpunkte.

DIE HONDA PCX125 WIRD IN DEN FOLGENDEN FARBEN ERHÄLTICH SEIN:

- Matt Dim Gray Metallic *NEU*
- Pearl Jasmine White
- Candy Luster Red
- Matt Galaxy Black Metallic



Zudem punktet das neue Modell mit extra Stauraum unter dem Sitz, einer größeren Bodenfläche sowie einer USB-Ladebuchse im Handschuhfach. Die neue „Widescreen“-Instrumentenanzeige zeigt alle wichtigen Informationen an; der Smart Key steuert jetzt das Zündschloss und die Sitzverriegelung.

Mehr Leistung und Drehmoment bietet der neue Enhanced Smart Power Plus (eSP+)-Vierventilmotor, der in einem ebenfalls neu konstruierten Stahlrohr-Rahmen sitzt. Dazu kommen die Honda Selectable Torque Control (HSTC) sowie optimierte hintere Stoßdämpfer für besseren Fahrkomfort und zusätzlichen Federweg. Vorder- und Hinterrad konnten dank der Anpassungen am Rahmen verbreitert werden.

Die schicke, elegant-sportliche Linienführung des PCX125 fällt seit jeher ins Auge. Mit Modelljahr 2021 wird das Design noch einmal verfeinert: verwegener, knackiger und futuristischer. Genau dieser selbstbewusste Stil machte schon immer den Reiz des PCX aus.

HOCHWERTIGE LED-BELEUCHTUNG UND VERBESSERTER WINDSCHUTZ

Wichtiger Teil des Gesamtkonzepts ist die hochwertige LED-Beleuchtung des PCX125. Der Scheinwerfer ist neu. Er strahlt mit einer charakteristischen Lichtsignatur mit fünf schmalen, parallel angeordneten Leuchtelementen. Am Heck erzeugt ein „X“-förmiges Rücklicht mit Multioptik-Technologie einen intensiven 3D-Effekt.

Alle Linien der Verkleidung wurden dezent überarbeitet. Die Frontverkleidung ist im oberen Teil etwas ausgestellt, um sich weiter unten elegant zu verjüngen. Der leicht vergrößerte Windscreen ist verdunkelt und bietet so verbesserten Windschutz, ohne dabei klobig zu wirken.

Der sorgsam konturierte Sitz bietet sowohl dem Fahrer als auch

dem Sozius jede Menge Komfort und gleichzeitig eine gute Bodenreichbarkeit. Zudem gibt es 30 mm mehr zusätzlichen Fußraum nach vorn und zu den Seiten. Die Sitzhöhe beträgt weiterhin 764 mm.

ÜBER 30 LITER STAURAUUM – PERFEKT FÜR EINEN INTEGRALHELM UND NOCH MEHR

Unter der Verkleidung verbirgt sich jetzt mehr Stauraum. Das Volumen des Fachs ist nun um satte 2,4 l auf beachtliche 30,4 l erhöht: perfekt für einen Integralhelm und noch mehr. Im Handschuhfach ersetzt eine USB-Ladebuchse die ACC-Buchse des Vorgängermodells; superpraktisch um beispielsweise ein Smartphone anzuschließen. Die Tankdeckel-Verkleidung wurde ebenfalls überarbeitet. Hier ist nun genug Platz, um den Tankdeckel während des Tankens bequem abzulegen.

Eine großartige Neuerung des PCX125 betrifft den Smart Key. Er steuert sowohl das Zündschloss und die Verriegelung der Sitzbank als auch das optional erhältliche 35-l-Topcase. Der Fahrer trägt den Smart Key einfach in der Tasche und das Topcase entriegelt und verriegelt automatisch, sobald er sich dem Roller nähert bzw. entfernt. Alternativ kann das Case auch mit dem Schlüssel verriegelt werden.

Ein neues „Widescreen“-Instrumentendisplay in der Mittelkonsole informiert den Fahrer in übersichtlicher, leicht lesbarer Form. Das invertierte LC-Display zeigt die Geschwindigkeit an, ergänzt von Kilometer- und Tageskilometerständen, Tankinhalt, Durchschnittsverbrauch und der Start-Stopp-Funktion.

Ein schicker, breiter Chromlenker zieht den neuen PCX. Er ist mittels traditioneller Klemmen befestigt und sorgt für ein hervorragendes Handling. Gleichzeitig verleiht er dem Roller einen stylischen Retro-Touch. ▶

NEUHEITEN | Honda PCX125 · MODELLJAHR 2021


Der hintere Haltebügel ist jetzt schmaler ausgeführt. Diese Maßnahme spart sensationelle 310 g gegenüber dem vorherigen Design. Dazu bietet er dem Passagier während der Fahrt bequemen und sicheren Halt.

DER NEUE MOTOR

- Neuer, leistungsstärkerer, wassergekühlter eSP+-Vierventil-SOHC-Motor mit vier Ventilen
- Honda Selectable Torque Control (HSTC)
- Der Motor verfügt über eine Start-Stopp-Automatik und ist EURO-5-konform

Das neue wassergekühlte SOHC-Vierventil Enhanced Smart Power Plus (eSP+) Triebwerk des PCX125 liefert 12,5 PS (9,2 kW) bei 8.750 U/min und ein Spitzendrehmoment von 11,8 Nm bei 6.500 U/min. Bohrung und Hub sind auf 53,5 x 55,5 mm mit einem Verdichtungsverhältnis von 11,5:1 festgelegt (im Gegensatz zu 52,4 x 57,9 mm und 11:1 beim vorherigen Modell). Der kürzere Hub lässt nicht nur

Platz für die beiden zusätzlichen Ventile, sondern reduziert auch die Gleitreibung.

Die Beschleunigung aus dem Stand wurde ebenfalls verbessert; die Höchstgeschwindigkeit beträgt nun 98 km/h. Dank der Kraftstoffeffizienz des Motors von ca. 2,1 l/100 km (WMTC-Modus) und einem Tankvolumen von 8,1 l beträgt die potenzielle Reichweite des PCX ca. 385 Kilometer.

Neu im PCX ist die Honda Selectable Torque Control (HSTC). Sie unterstützt das Vertrauen des Fahrers in seinen Roller bei nasser Fahrbahn. HSTC steuert unbemerkt die Traktion des Hinterrades. Eine „T“-Kontrollleuchte warnt im Display, wenn die HSTC aktiv ist. Das System kann vollständig deaktiviert werden.

Hondas eSP-Technologien zur Reibungsminimierung finden sich überall im Motor wieder. Die platzsparende Anordnung der Bauteile wie beispielsweise der Ölpumpe, die in das Kurbelgehäuse integriert ist, trägt zur weiteren Sicherung

der Effizienz bei. Eine kompakte Brennkammer und die PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung optimieren die Verbrennungsgeschwindigkeit und Kühlleistung. Der Durchmesser der Drosselklappengehäuse wurde um 2 auf 28 mm vergrößert.

Ein Offset-Zylinder reduziert die Reibung im Inneren des Motors und überträgt die Verbrennungsenergie effizient auf die Pleuellwelle. Die Zylinderlaufbuchse aus Gusseisen ist nicht glatt, sondern mit winzigen Oberflächenvergrößerungen versehen und wirkt jedweder Verformung des Zylinderdurchmessers entgegen. Diese Konstruktion reduziert die Spannungen am Pleuellring und verringert so die Reibung. Ein neuer hydraulischer Kettenspanner verbessert den Wirkungsgrad des Motors weiter, indem er interne Vibrationen reduziert und den Kraftstoffverbrauch verbessert.

Eine Pleuellbodenkühlung – wie sie bei der CRF450R Competition MX verwendet wird – sorgt für eine gleichmäßige Kühlung.

Gleichzeitig ist so eine Vorverlegung des Zündzeitpunkts möglich, die beispielsweise ein „Klopfen“ des Motors verhindert. Ein hydraulischer Kettenspanner hemmt Kettenschwingungen, hält die Geräuschentwicklung niedrig und reduziert Reibung.

Ein hocheffizienter Kühler – integriert in die Außenseite des rechten Pleuellgehäuses – arbeitet mit einem kleinen, leichten Gebläse, welches Reibungsverluste verringert und den Widerstand reduziert.

Der Rollwiderstand innerhalb der Getriebeeinheit wird durch den Einsatz von drei reibungsarmen Hauptlagern reduziert, die genau auf die Belastungen ausgelegt sind, die sie jeweils aufnehmen müssen. Eine optimierte Kupplung – und Riemenscheiben – ergänzen die Leistungssteigerung.

Der elektronisch gesteuerte, bürstenlose ACG-Starter ist direkt auf das Ende der Pleuellwelle montiert und fungiert sowohl als Anlasser als auch als Lichtma-

NEUHEITEN | Honda PCX125 · MODELLJAHR 2021

schine. Da der Starter direkt am Motor ansetzt, kann ein ungewöhnlich geschmeidiger Startvorgang ermöglicht werden. Die üblichen Geräusche beim Eingreifen des E-Starters über Zahnräder entfallen.

Die Start-Stopp-Automatik stoppt den Motor automatisch nach drei Sekunden im Leerlauf, vorausgesetzt der PCX steht und die Bremse wird betätigt. Ein kurzes Drehen am Gasgriff genügt, um den Motor wieder zu starten. Der ACG-Starter, ein Swing-Back-System, das die Kurbelwelle stets wieder in eine Position vor Einlass bringt, sowie ein Dekompressionsmechanismus, der den Anlasswiderstand reduziert, tragen zu bestem Startverhalten bei. Die Start-Stopp-Automatik schaltet sich selbstständig ab, wenn die Batterieladung zu gering ist. Auf diese Weise kann eine übermäßige Entladung der Batterie vermieden werden.

Mit dem Update für 2021 wurden auch die Motorabdeckung und die Schwinge des PCX redesigned, um die neue Verkleidung abzurunden. Die Überarbeitung des Endschalldämpfers und die Neupositionierung des Katalysators sorgen für eine deutlich verbesserte Abgasreinigungsleistung. Selbstverständlich erfüllt der Motor die EURO-5-Norm.

STYLING & AUSSTATTUNG DES HONDA PCX125

- *komplett neugestaltete Karosserie mit futuristischer Linienführung*
- *neuer LED-Scheinwerfer mit charakteristischer Signatur*
- *mehr Platz unter dem Sitz und USB-Ladebuchse im Handschuhfach*
- *Smart Key zur Bedienung von Zündschloss und Sitzverriegelung*

ZUBEHÖR

Für den PCX 125 ist eine Reihe von Original-Honda-Zubehör erhältlich, darunter ein Windschild und ein 35-l-Smart-Topcase.



ÜBERARBEITETES FAHRWERK

- Neuer Stahlrahmen sorgt für gutes Handling und Agilität
- Stereostoßdämpfer mit größerem Federdurchmesser und längerem Hub verbessern den Komfort
- Neue Räder mit breiteren Reifen vervollkommen das Re-Styling und verbessern die Fahreigenschaften

Der neu konstruierte Duplex-Stahlwannenrahmen des PCX125 bietet gleichzeitig die erforderliche Robustheit für das harte Stadtleben und beste Handling-Eigenschaften.

Lenkkopfwinkel und Nachlauf sind auf 26° 30' und 80 mm eingestellt. Der Radstand misst 1.315 mm. Beide Räder begeistern mit einem stilvollen, neuen Design, das die Verkleidung perfekt ergänzt. Hinten rollt der PCX jetzt auf einem 13-Zoll Rad (1 Zoll kleiner als beim Vorgänger) und breiteren Reifen. Vorne ist ein Reifen der Größe 110/70-14 montiert, hinten ein Reifen der Größe 130/70-13 (im Gegensatz zu 100/80-14 und 120/70-14). Das Leergewicht beträgt insgesamt 130 kg.

Die 31-mm-Vorderradgabel des PCX bleibt mit 89 mm Hub unverändert. Die Stereostoßdämpfer hinten verfügen über 10 mm mehr Federweg (95 mm). Massivere Federn, optimal abgestimmt auf holprige Stadtstraßen, sind Garant für ruhiges Fahrverhalten. Vorne arbeitet ein Doppelkolbenbremsattel mit einer 220-mm-Bremscheibe, unterstützt von einer 130-mm-Trommelbremse am Heck. Das Einkanal-ABS wirkt auf die Vorderbremse. **Thomas Kryschan**

TECHNISCHE DATEN

Honda PCX125 Modelljahr 2021

TYP	Einzyylinder, flüssigkeitsgekühlt, eSP+ SOHC 4-Takt 4-Ventil
Hubraum / Bohrung x Hub / Verdichtung	125 ccm / 53,5 mm x 55,5 mm / 11,5:1
Max. Leistung	12,5 PS (9,2 kW) bei 8.750 U/min
Max. Drehmoment	11,8 Nm bei 6.500 U/min
Motorölmenge	0,9 l
KRAFTSTOFFSYSTEM	PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Gemischaufbereitung	8,1 l / 2,1 l/100 km (ohne Start-Stopp-Automatik, WMTC mode)
Tankinhalt / Verbrauch	
ELEKTRIK	Elektrisch / 12V/7AH (10H) / 255W
Starter / Batteriekapazität / ACG Ausgang	
ANTRIEB	Automatik, Fliehkraftkupplung
Kupplungstyp	V-Matic
Getriebetyp	Riemen (V-Belt)
Endantrieb	
RAHMEN	Duplex-Stahlrohr-Rahmen
Typ	
Chassis	
Dimensionen (L x B x H)	1.935 mm x 740 mm x 1.105 mm
Radstand	1.315 mm
Lenkkopfwinkel	26° 30'
Nachlauf	80 mm
Sitzhöhe / Bodenfreiheit	764 mm / 135 mm
Gewicht (vollgetankt)	130 kg
FAHRWERK	
Vorne	31-mm-Teleskopgabel, 89 mm Hub
Hinten	Zweifach gefederte Aluminiumschwinge, 95 mm
Federweg	
RÄDER	
Vorne / Hinten	5-Speichen, Gussaluminium, Y-förmig
Felgenreihe vorne / Felgenreihe hinten	14M/C x MT2,75 / 13M/C x MT3,50
Reifen vorne / Reifen hinten	110/70-14M/C / 130/70-13M/C
BREMSEN	
Vorne	220-mm-Bremscheibe mit 2-Kolben-Bremsattel und ABS
Hinten	130 mm Trommelbremse

DIE NEUE LUXUSKLASSE MIT SPRACHSTEUERUNG

Das erfolgreiche Forza-Programm wird nach oben ausgebaut, Honda bringt über Forza 125 und Forza 350 den neuen Forza 750 – und 1000PS hat ihn schon getestet! Wir klären, was passiert, wenn hochwertige Motorradkomponenten und modernste Features auf einen Luxusroller treffen. Ist der Forza 750 der bessere Integra? Oder gar der bessere X-ADV?



Auf Integra folgt Forza. So will es offenbar die Marketing-Abteilung bei Honda, denn der neue Forza 750 ist eindeutig der Nachfolger des Integra 750, der bei seinem Erscheinen einiges Aufsehen erregte. Viele fragten sich: Ist das nun ein Motorrad als Roller verkleidet, oder ein Roller mit Motorrad-Komponenten?

Nach einigen Jahren Bedenkzeit kann man getrost sagen, der Integra war und ist eine feine Mischung aus Beidem. Er bietet eine gemütliche Sitzposition mit gutem

Windschutz und gleichzeitig einem kräftigen Motor in einem stabilen Chassis. Und jetzt kommt der Forza 750 als Nachfolger, der alles besser machen will.

MEHR LEISTUNG BEIM HONDA FORZA 750 TROTZ EURO5

Der Motor macht tatsächlich alles besser, wenn auch nicht so stark spürbar, weil das Grundgerüst das gleiche bleibt. Also werkt nach wie vor der bekannte, flach eingebaute Reihen-Zweizylindermotor mit 745 Kubik und nun 59 statt

55 PS bei 6.750 Umdrehungen und 69 Newtonmeter Drehmoment bei 4.750 Touren. Die allerletzte Zahl ist auch jene, die dieses Triebwerk ausmacht, nämlich eine souveräne Kraftentfaltung von weit unten über die breite Mitte. Oben raus geht dann gar nicht mehr so viel, wenn auch der Motor im Zuge der Umstellung auf Euro5 auch gleich ein höheres Drehzahllimit bekam. Jenes des ersten Integra war ja noch ein Witz, nun kann man wenigstens bis 7.000 Touren drehen.

UNZÄHLIGE EINSTELLMÖGLICHKEITEN BEI DER ELEKTRONIK DES NEUEN FORZA 750

Wichtig ist das aber nur im manuellen Modus des Doppelkupplungsgetriebes DCT (Dual Clutch Transmission), das man auf einem Roller in der Regel ohnehin nicht so gerne bemüht. Denn ein viel besser und agil werkendes automatisiertes Schaltgetriebe wird man kaum finden, zumal auch das DCT gegenüber dem Integra ordentlich verbessert wurde. Vor allem die vielen Verstellmöglichkeiten lassen ein herrlich individu-

ERSTER TEST | Honda Forza 750

elles Fahrerlebnis zu, neben den Schaltzeiten können auch noch vier Motor-Mappings, die Traktionskontrolle und sogar die Motorbremse eingestellt werden.

DER HONDA FORZA 750 NEUERDINGS MIT SPRACHSTEUERUNG

Gesteuert wird das alles angenehm intuitiv über ein Steuerkreuz am linken Lenker, angezeigt wird es am übersichtlichen 5 Zoll-TFT-Display – der nächste Fortschritt gegenüber dem Integra. Hinzu kommen moderne Features wie Smart Key, LED-Licht rundum und HSVC (Honda Smartphone Voice Control), ein System, das den Forza 750 mit dem Handy verbindet um dann per Sprachbefehle über ein Headset im Helm Navigation, Anrufe und/oder Musik steuert. Beim ersten Test präsentierte sich das System ziemlich intuitiv, da es nicht zu kompliziert ist und endlos viele Funktionen bietet, sondern ganz einfach bedient werden kann und etwa bei der Navigation lediglich am Display anzeigt, dass nun navigiert wird, aber keine Landkarten einspielt. Die Wegbeschreibung kommt einzig und alleine aus dem Kopfhörer im Helm.

MOTORRAD ODER ROLLER? DAS FAHR-VERHALTEN DES FORZA 750

Nicht zu vergessen die automatischen Warnblinker, die wild blinken und den Hintermann warnen, wenn man heftig in die Bremsen greift. Die funktionieren im Übrigen gewohnt standfest aber auch unauffällig genug, um nicht zu bissig zu Werke zu gehen. Beim Fahrwerk gibt es ebenfalls nichts auszusetzen, eher im Gegenteil. Wir kennen es ja bereits vom Integra, der baugleich mit den NC-Motorrädern auf ein, für einen Roller ungewohnt hochwertiges und stabiles Chassis vertraute. Nun ist es eben der Forza 750, der so wie die neu aufgelegte NC750X wieder ein verwindungssteifes Stahl-Gitterrohrchassis besitzt und auf



eine 41er-Telegabel sowie ein Monofederbein im Heck vertraut.

DER FORZA 750 WILL KEIN KLASSISCHER LUXUSROLLER SEIN

Ein richtig guter, sportlich fahrbarer Luxusroller also, dieser neue Forza 750. Allerdings bestimmt kein klassischer Luxusroller der Oberklasse, denn dafür legt Honda zu viel Wert auf die nahe Verwandtschaft zum Motorrad. Das Windschild ist für viele gewiss hoch

genug, allerdings nicht verstellbar. Und das könnte so manchem Luxusfan missfallen. Auch das Gepäckabteil unter dem Sitz fällt bei so manchem Luxusroller viel größer aus, immerhin passt dank 22 Liter großem Fach ganz locker ein Vollvisierhelm in den Roller, ein Liter mehr als beim letzten Integra, dessen erste Serie ein geradezu lächerliches Fach hatte, in das nicht einmal ein normaler Jethelm passte.

ZU WENIG STAU-RAUM IM HONDA FORZA 750? SMART BOX IST DIE LÖSUNG!

Wer aber unbedingt mehr Stauraum braucht, bekommt von Honda ohnehin gleich zwei Lösungen geboten: Ein herkömmliches Topcase mit 35 Litern Volumen, oder die sogenannte Smart Box, die mit 50 Litern Stauraum richtig viel Platz bietet und praktischerweise in Kombination mit dem Smart Key-System ohne Schlüssel geöffnet werden kann. ▶



ERSTER TEST | HONDA FORZA 750

► Fortsetzung von Seite 23

DIE NEUE LUXUSKLASSE MIT SPRACHSTEUERUNG



MOTOR UND ANTRIEB

Honda Forza 750

Motorbauart / Zylinderzahl / Taktung	Reihe / 2 / 4-Takt
Ventile pro Zylinder / Ventilsteuerung	4 / OHC
Kühlung	flüssig
Hubraum / Bohrung / Hub	745 ccm / 77 mm / 80 mm
Leistung / U/min bei Leistung	59 PS / 6.750 U/min
Drehmoment / U/min bei Drehmoment	69 Nm / 4.750 U/min
Verdichtung / Gemischauflbereitung	10,7 / Einspritzung
Starter / Kupplung	Elektro / Mehrscheiben im Ölbad
Zündung	Digital, Transistor
Antrieb / Getriebe / Ganganzahl	Kette / Doppelkupplungsgetriebe / 6
Chassis	
Rahmen / Rahmenbauart	Stahl / Brücken, Gitterrohr
Lenkkopfwinkel / Nachlauf	27 Grad / 104 mm
Fahrwerk vorne	
Aufhängung / Durchmesser / Federweg	Telegabel Upside-Down / 41 mm / 120 mm
Fahrwerk hinten	
Federbein / Aufnahme / Federweg	Monofederbein / Pro-Link / 120 mm
Bremsen vorne	
Bauart / Durchmesser / Kolben / Technologie	Doppelscheibe / 310 mm / Vierkolben / radial
Bremsen hinten	
Bauart / Durchmesser / Kolben	Scheibe / 240 mm / Einkolben
Fahrassistenzsysteme	
Assistenzsysteme	ABS, Ride by Wire, Traktionskontrolle
Daten und Abmessungen	
Reifenbreite vorne	120 mm
Reifenhöhe vorne	70 %
Reifendurchmesser vorne	17 Zoll
Reifenbreite hinten	160 mm
Reifenhöhe hinten	60 %
Reifendurchmesser hinten	15 Zoll
Länge	2200 mm
Breite	790 mm
Höhe	1484 mm
Radstand	1580 mm
Sitzhöhe von	790 mm
Gewicht fahrbereit (mit ABS)	235 kg
Tankinhalt	13,2 l
Führerscheinklassen	A
CO ₂ -Ausstoß kombiniert	85 g/km
Kraftstoffverbrauch kombiniert	3,6 l/100km
Ausstattung	LED-Scheinwerfer, TFT Display

Tja, da spricht wirklich nicht mehr viel gegen den Forza 750, der sich diese typische, motorradähnliche Fahrbarkeit behält, gegenüber dem Integra aber nun mit aktuellen und richtig coolen Features aufgewertet wurde.

UND WIE VERHÄLT SICH DER NEUE HONDA FORZA 750 GEGENÜBER DEM X-ADV?

So leid es mir für den X-ADV auch tut, aber der neue Forza 750 macht seine Sache so gut, dass Hondas einzigartige Adventure-Roller nicht zwangsläufig notwendig ist. Klar, zwei Faktoren bleiben, an die auch

der Forza nicht heran kommt: Die zwar zeitgemäße, aber keineswegs aufregende Optik des Forza 750 kann dem martialischen Design des X-ADV bestimmt nicht das Wasser reichen und die Geländetalente des X-ADV sind klarerweise für den Forza 750 unmöglich.

Wer aber mit seinem Roller (wie es vermutlich auch 99 Prozent der Käufer tun) auf befestigten Wegen unterwegs ist und ohnehin nicht auffallen möchte wie ein bunter Hund, der trifft mit dem einzigartigen Roller-Motorrad Forza 750 bestimmt die richtige Wahl.

FAZIT

Der neue Honda Forza 750 löst den Integra ab und macht seine Sache dabei richtig gut. An diesem einzigartigen motorradähnlichen Charakter (der Forza 750 ist bei Motor und Chassis baugleich mit der NC750X) gab es ohnehin nichts auszusetzen, der große Forza ist nun aber sogar etwas stärker und wurde mit viel Elektronik aufgerüstet. Den vergleichsweise kleinen Stauraum unter der Sitzbank muss man nun mal akzeptieren, dafür bekommt man ein richtig gutes (Motorrad-)Fahrverhalten. Außerdem kann der Laderaum ohnehin mit dem Smart Box-Topcase aufgepeppt werden.

BEURTEILUNG

- ⊕ kräftiger, agiler Motor
- ⊕ super Sound
- ⊕ bequeme Sitzposition
- ⊕ hervorragendes Fahrwerk
- ⊕ gute Bremsen
- ⊕ TFT-Farbdisplay
- ⊕ moderne Elektronik an Bord
- ⊖ Windschild nicht verstellbar
- ⊖ etwas kleines Staufach unter dem Sitz

