

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



H HONDA

HONDA JAZZ Weser Kurier online 10.04.2021 Kleinhybrid ganz groß Magdeburger Volksstimme 30.01.2021 Hybrid nach Honda-Art Rhein-Neckar-Zeitung online 05.07.2021 Eine Menge Technik für geringen Verbrauch Reutlinger General-Anzeiger 10.04.2021 Applaus für den Honda Jazz Oberhessische Presse 16.04.2021 Fünf Sterne für den Jazz HONDA e DMM - Der Mobilitätsmanager 07/08.2021 Wenn Stromer, dann Honda e Ostthüringer Zeitung 22.02.2021 Cooler Japan-Mini unter Strom golem.de online 12.02.2021 Honda e Probe gefahren HONDA CR-V Mannheimer Morgen 12.06.2021 CR-V verteilt Ökopunkte HONDA HR-V Passauer Neue Presse 01.05.2021 Kaum wiederzuerkennen auto motor und sport 11.2021 Neuer Kompakt-SUV von Honda Frankfurter Allgemeine Zeitung 04.05.2021 Die Kraft klarer Schräglage Auto Bild online 27.04.2021 Komplett neues Design AUTONOTIZEN online 23.04.2021 Kompakter Hybrid-Crossover	2-3 4-5 5 6-7 7 8-9 10 11 12 13 13 13 14-15 15
--	---

H HONDA

HONDA NC750X Motorrad 13.2021 Doppel XX HONDA X-ADV 750 Motorrad online 10.03.2021 Noch mehr Motorrad-Gene	16-21 22-24
---	----------------

WESER KURIER

KLEINHYBRID GANZ GROSS

Seite 2-3

Honda liefert den Jazz mit Hybridantrieb – das senkt den Verbrauch. Der japanische Kleinwagen kommt mit einer umfangreichen Ausstattung.



auto motor sport

NEUER KOMPAKT-SUV

Mit Hybridantrieb und Coupé-Heck bringt Honda die neue Generation des HR-V in Europa auf den Markt.

Seite 13

MOTORRAD

DOPPEL XX

Wir haben zum Vergleich das neue Modell der Honda NC750X (2021) und das Vorgängermodell (2020) gefahren.

Seite 16-19



TEST | Honda Jazz e:HEV



KLEINHYBRID GANZ GROSS

Honda liefert den neuen Jazz lediglich mit Hybridantrieb – das senkt den Verbrauch, steigert den Preis. Für nunmehr mindestens 22.250 Euro kommt der japanische Kleinwagen mit einer umfangreichen Ausstattung.

Der Honda Jazz führt seit jeher ein beachtenswertes Dasein. Für die Freunde des Autos als Gebrauchsgegenstand ist er schon lange das Statussymbol überhaupt – übertrumpft lediglich von den Minimalisten aus dem Haus Dacia. In der nunmehr vierten Generation soll das so bleiben.

Elektrifiziert, ja – aber eben nur im nötigen Maß. So bieten die Japaner ihren Kleinwagen hierzulande nur noch als hybride Version an, nicht zu verwechseln mit den anstößelbaren Mitbewerbern.

Das Design des Jazz überzeugt auf Anhieb. Vor allem die Front zaubert dem Betrachter ein Lächeln auf die Lippen. Die runden Scheinwerfer samt geschmackvoller Lichtsignatur, dazu der lachmundig geformte Kühlergrill: Das macht Freude.

EIN HAUCH VON VAN

Die Seitenansicht hingegen offeriert eine äußerst kompakte, ja ziemlich gedrungene Erscheinung.

Dank hoch angesetzter Gürtellinie hat das einen Hauch von Van. Diesen Eindruck unterstreicht die zweigeteilte A-Säule mit den zwei zusätzlichen Schießscharten. Am Heck indes schließt der Honda eher unaufgeregt ab. Aber nun denn, die hübsch signierten Rückleuchten machen einiges wett.

Der Innenraum offenbart derweil eine gelungene Mixtur aus Platzangebot und intuitiver Strukturierung. Sowohl Materialauswahl als auch die Verarbeitung sind durchweg wertig. Die Instrumententafel mit den digitalen Bildschirmen für Cockpit (sieben Zoll) und Infotainment (neun Zoll) setzt auf den neuesten Stand klassenüblicher Technik,

NAHEZU VERSCHWENDERISCHE BEINFREIHEIT
Der Raum für Fahrer und Passagiere ist überdurchschnittlich gut. Im Fond überrascht zudem eine für diese Fahrzeugklasse nahezu verschwenderische Beinfreiheit.

Besonderes Bonbon: An den sogenannten Magic Seats lassen sich nicht nur die Lehnen umklappen, sondern auch die Sitzflächen nach oben klappen, um den Fußraum zu erweitern. Kurzum, Variabilität wird hier also großgeschrieben.

EINFACHER EIN- UND AUSSTIEG

Die Ladekapazität kann von den 304 Litern des Kofferraums auf beachtliche 1.205 Liter erweitert werden. Da wirkt die Bezeichnung Kleinwagen fast schon spöttisch. Darüber hinaus praktisch: Die Türen öffnen sehr weit, was den Ein- und Ausstieg erheblich vereinfacht.

Als Antrieb hält ein vierzylinder, mit 1,5 Liter Hubraum bemessener Saugmotor die Stellung – unterstützt von einem Elek-

*Hübsche Signatur:
Auch von hinten
macht der Honda
was her.*



TEST | Honda Jazz e:HEV



Der hat mal Platz an Bord!

Da wirkt die Bezeichnung Kleinwagen nahezu spöttisch.



Im Klassenvergleich legt das Infotainment vor.



Ziemlich aufgeräumt: das Instrumentendisplay.



Der Blick unter die Haube: nichts zu meckern.

tromotor. Ein weiterer E-Motor dient als Generator, aber dazu später mehr. Der Benziner allein leistet 72 Kilowatt (98 PS).

Mit E-Support schafft es der Jazz auf eine Gesamtleistung von 80 Kilowatt (109 PS). Die Kraftübertragung übernimmt das stufenlose Automatikgetriebe namens e-CVT. Damit fährt sich der Jazz ungemein einfach – und wirkt dabei ziemlich neutral in seiner Abstimmung.

ANGSTFREI AUF DIE AUTOBAHN

Das stattliche Drehmoment von 253 Newtonmetern weiß man schnell zu schätzen. Im Verkehr mitschwimmen lässt sich bestens. Obgleich der Honda Jazz damit keine Bäume ausreißt: Angst davor, auf viel befahrenen Autobahnen am Ende der Beschleunigungsspur festgenagelt zu werden, muss in diesem Fahrzeug niemand haben.

Innerhalb von 9,5 Sekunden erreicht der Jazz Tempo 100, maximal sind 180 Kilometer pro

Stunde drin. Und glaube es, wer wolle, selbst bei dieser Geschwindigkeit liegt der Jazz narrensicher und ruhig auf der Bahn.

DEFENSIV IST TRUMPF

Nichtsdestotrotz, so richtig korrekt fühlt sich solch ein Unterfangen nicht an. Vielmehr erkennt der Fahrer in diesem Auto schnell die Vorzüge einer defensiven und bedächtigen Gangart. Denn er lernt dann doch relativ schnell, auf jede Form des Ausrollens und Bremsens zu achten. Stichwort: Rekuperation.

Denn sobald der Benziner gerade mal nichts weiter zu tun hat, treibt er einen zweiten E-Motor an, der als Generator fungiert und dabei Strom erzeugt, welcher in der kleinen Hybridbatterie gespeichert wird. Ein externer Ladeanschluss existiert bei hybrider wie mildhybrider Technik bekanntlich nicht.

ENGPÄSSE? FEHLANZEIGE

Dennoch funktioniert das System hervorragend, der Honda Jazz nutzt wirklich jede Gelegenheit, um den Akku zu befüllen. Im Test kam es nie zu Engpässen. Vielmehr fährt man überraschend oft im rein elektrischen Modus. Der Handelsname e:HEV ist bei aller Verwirrung um die Bezeichnungen mild-, voll- und Plug-in-Hybrid ab-

solut legitim. Es ist ein Vollhybrid. Laut Honda beträgt der rein elektrische Anteil im Stadtverkehr mehr als 80 Prozent. Nach unserem Test lassen sich bis zu 70 Prozent unterschreiben, sofern man behutsam mit dem Gaspedal umgeht. Das ist absolut wettbewerbstauglich, etwa mit Toyota, dem ebenfalls japanischen Autobauer und Vorreiter der Vollhybridtechnik.

Ausstattungstechnisch kam der Testkandidat mit diversen Annehmlichkeiten daher. Besonders erwähnenswert ist das überzeugende Navigationssystem. Dessen Routenführung blieb durchweg fehlerfrei, die Kartendarstellung zeigte auch nicht mehr den sonst bei Honda typischen Comic-Style, sondern glänzte mit einer hervorragenden Übersichtlichkeit. Sehr gut, weil ausführlich und bestens verständlich, blieben auch die akustischen Ansagen dieses Systems in positiver Erinnerung.

INTELLIGENTER SPRACHASSISTENT

Eine Extravaganz, die in einem Kleinwagen nicht üblich sein dürfte, ist der intelligente Sprachassistent, der auf „Ok Honda“ reagiert und diverse Dinge per Sprachbefehl reguliert. Visuell wird dieser Assistent in Cartoon-Manier dargestellt. Allerdings müssen Sprachbefehle exakt nach Vorgabe gesprochen werden. Dennoch ist das System umfangreicher nutzbar als bei Wettbewerbern in dieser Fahrzeugklasse. Zudem versteht die Technik bereits besser, als sie die Befehle

umsetzt. Das lässt die Vermutung zu, dass der Sprachassistent noch weiter ausgebaut wird und diese Erweiterungen sukzessive als Updates hinzukommen werden.

MEHR AUTO GEHT KAUM

Bei Dunkelheit gesellte sich ein weiteres Highlight zu den Besonderheiten des Honda Jazz: Das LED-Licht sicherte einen nahezu fleckenfreien, angenehm hellen und weit reichenden Lichtteppich. Dreistufige, sehr intensive Sitzheizungen und eine Lenkradheizung gehören ebenso zum Repertoire des Jazz wie auch ein sanft arbeitender Abstandstempomat. Der Spurhalteassistent mochte es nicht, mehrfach in Anspruch genommen zu werden. Ignoriert man mehr als drei Mal hintereinander die Linienführung der Fahrbahn, schaltet sich dieser Assistent schmolend aus und kehrt unaufgefordert nach rund fünf Minuten in die aktive Phase zurück. Ein schlüsselloses Zugangssystem rundet das Portfolio ab.

Text: Roberto Wenk
Fotos: MKHL Media GmbH (6)

FAZIT

Für den Startpreis von 22.250 Euro bekommt man den Jazz gut bestückt, was unter anderem bedeutet, dass eine Klimautomatik, LED-Scheinwerfer, zehn Airbags, die Magic Seats, Licht- und Regensensor und elektrische Fensterheber sich bereits an Bord befinden. Mehr Auto für einen solchen Preis geht in dieser Klasse kaum.

Bis zum nächsten Mal. Auf Wiedersehen, Jazz!

TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz e:HEV Executive

Motor:	Vierzylinder-Atkinson-Motor + E-Motor
Hubraum:	1.498 ccm
Gesamtleistung:	80 kW / 109 PS
Systemdrehmoment:	253 Nm
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Beschleunigung (0–100 km/h):	9,5 s
Verbrauch (ø nach WLTP):	4,6 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß (nach WLTP):	104 g/km
Abgasnorm:	Euro 6d-ISC-FCM
Laderaum (nach VDA-Norm):	304 Liter bis 1.205 Liter
Basispreis:	22.250 Euro
Testwagenpreis:	25.840 Euro





HYBRID NACH HONDA-ART

Unterwegs mit dem neuen Jazz Crosstar und seinem einzigartigen Hybridantrieb e:HEV.

Honda baut seine Kleinwagen-Baureihe Jazz aus und treibt sie generell mit seinem speziellen Hybridsystem e:HEV an.

Von Knut Böttcher

Wegen des großen Innen- und variablen Stauraums bleibt Honda auch beim neuen Jazz der bisher bevorzugten Einkabine-Bauweise treu. Lediglich die Struktur haben die Japaner überarbeitet und werten sie mit einem größeren Anteil an höchstfesten Stahl auf, um die Biege- und Torsionssteifigkeit der Karosserie zu erhöhen. Sie kommt deshalb mit schmalen

A-Säulen aus, die bei besserer Rundumsicht den Luftwiderstand verringern.

Die steife Struktur bildet aber auch die Basis für eine Fahrwerkskur. Honda hat die Vorderachs-Geometrie so verändert, dass sich der Jazz noch agiler fährt, auch dank präziserer Lenkung. Dabei neigt er kaum noch zu Nickschwingungen, wirkt auch nicht zu straff gefedert.

Außerdem nimmt Honda ein neues Modell mit SUV-Anmutung in die Palette: den Crosstar, der zusätzlich zu den Versionen Comfort, Elegance und Executive zu haben ist. Dieser etwas höher ge-

legte Jazz tritt mit schwarzen Stilelementen, eigenständigem Grill sowie mit Dachreling und etwas mehr Bodenfreiheit an.

Die Aufwertung ist auch innen deutlich spürbar. Honda räumt das Cockpit nachhaltig auf, bietet neue Qualität und Übersichtlichkeit. Die schlanke Instrumententafel enthält eine sieben Zoll große digitale Anzeige im Zentrum und den 9-Zoll-Touchscreen für Infotainment und Navi, beides mit prägnanter, gut lesbarer Grafik. Dazu passen die neuen, ausgeformten Vordersitze, sie sind deutlich komfortabler als bisher und langstreckentauglich.

Dank der Van-Karosserie bietet der Jazz nach wie vor die klassenbesten Platzverhältnisse in der Kabine, die dank der mehrfach klappbaren „Magic Seats“ variabel nutzbar sind. Nur der Kofferraum ist jetzt mit knapp 300 Litern etwas kleiner. Der neue Jazz bietet einen besseren Geräuschkomfort auch dank überarbeiteter Motorlagerung.

Honda treibt den Jazz jetzt generell mit seinem speziellen Hybridsystem an, das zwar keine staatliche Förderprämie einbringt, aber neben angenehmer Automatikfunktion den Verbrauch nachhaltig reduziert. Es nutzt den zu-



Im neuen Honda Jazz: Attraktives und übersichtliches Cockpit.

Im Test gefahren: Honda Jazz Crosstar.



TEST | Honda Jazz e:HEV

Der erneuerte Kleinwagen Honda Jazz tritt generell mit Hybridantrieb an, hat schlanke A-Säulen und einen schmalen Grill.

sätzlichen E-Antrieb nicht zur Unterstützung des Verbrenners, sondern treibt mit dem im sparsamen Atkinsonzyklus arbeitenden 1,5-l-Benziner von 98 PS einen Generator an, der Strom für den 109 PS starken Elektromotor liefert. Dabei übernehmen die E-Maschinen die Drehmomentwandlung und ersparen veränderliche Getriebeübersetzungen. So kommt Honda mit einer Überbrückungskupplung aus, die den Benziner bei höherem Tempo direkt mit der Kraftübertragung koppelt.

Dabei schaltet die Steuerung automatisch und unmerklich zwischen den Antriebsarten „Motor“, „Hybrid“ und „Elektro“ bedarfsgerecht hin und her, vermeidet dabei das bei Hybriden mit CVT-Getriebe störende Hochdrehen des Motors.

Mit dem Hybridantrieb ist der Jazz nicht ganz so dynamisch wie bisher allein mit dem 1,5er Turbo-Benziner von 130 PS, senkt aber den Normverbrauch um einen Liter auf 4,8 Liter pro 100 Kilometer, was sich im 1000-km-Test mit dem Schnitt von 5,9 Litern bestätigt. ■

TECHNISCHE DATEN



Honda Jazz Crosstar e:HEV

Länge / Breite / Höhe:	4.090 / 1.725 / 1.556 mm
Radstand:	2.520 mm
Koffer-/Stauraum:	298 l, bei umgeklappten Rücksitzen bis 1.199 l
Gewicht:	Leer / gesamt 1.255 / 1.710 kg
Hubraum:	1.498 cm ³
Gesamtleistung:	80 kW (109 PS)
Maximales Drehmoment:	253 Nm
Höchstgeschwindigkeit:	173 km/h
Beschleunigung:	0-100 km/h in 9,9 Sekunden
Normverbrauch:	4,8 l Super/100 km
CO ₂ -Ausstoß:	110 g/km
Unverbindliche Preisempfehlung:	Ab 26.800 Euro
Testwagen:	27.190 Euro

Kommendes Jahr ist es soweit, dann feiert der Jazz seinen 20. Purzeltag auf deutschen Straßen. Fein gemacht hat er sich aber jetzt schon, und das gehörig, vor allem unterm rundlicheren Blech hat sich der quirlige Honda entwickelt, und das nicht nur wegen des serienmäßigen Hybridantriebs. Los geht's ab 22.250 Euro.

Ein stolzer Preis, wird mancher denken, auch hier hat sich der Jazz spürbar gemausert, im Sommer vor fünf Jahren begann die Liste für den schick gezeichneten Kleinwagen noch bei 15.990 Euro. Bevor jetzt aber der Zeigefinger nach oben schnell, sei auf die verbaute Technik verwiesen, denn hier wurde ebenso wenig gespart wie am Geld fürs Glas. Und das ist erfreulich, der Jazz bietet eine erstaunlich gute Sicht nach draußen, gerade die Dreiecksscheiben direkt an den zierlichen A-Säulen geben den Blick auf den kreuzenden Verkehr frei.

Das Design des Jazz hat durchaus drollige Züge, sympathisch nahbar möchte man sagen, die Motorhaube gibt sich zurückhaltend kurz. Dass darunter trotzdem zwei Herzen schlagen, das thematisieren wir noch. Denn zunächst möchte der Jazz ins Innere bitten, Platz genug ist ja, der Aha-Effekt ist gesichert. Kenner ahnen es, die Magic Seats lassen grüßen. Die geteilten Rücksitze klappen auf Wunsch vollständig um, und versinken in der Ladefläche. Da zudem der Beifahrersitz, also dessen Lehne, flach nach hinten geneigt werden kann, lassen sich auch mal Dachlatten aus dem Baumarkt mitnehmen.

In Sachen Raumangebot wie Komfort marodiert der Jazz direkt in die Kompaktklasse, ein Ladevolumen von 304 bis 1.205 Litern kann sich sehen lassen, auch wenn das schon einmal bei über 1.300 Litern lag, die Technik braucht eben Platz. Übrigens: Der Tank misst derer 40.



EINE MENGE TECHNIK FÜR GERINGEN VERBRAUCH

Mit dem Benzinvorrat, der da im Behältnis schwappt, geht der Vierzylinder-Atkinson-Motor mit seinen beiden oberliegenden Nockenwellen und der variablen Ventilsteuern ziemlich knausrig um, dass man meinen könnte, er möge gar keinen Sprit. Das liegt natürlich an der E-Unterstützung, die der 1,5 Liter messende Verbrenner, er leistet 98 PS und liefert 131 Newtonmeter, seitens der E-Maschine erfährt, hier stehen 109 PS und 253 Newton in den Datenblättern.

Das lässt sich freilich nicht aufaddieren, die Technik geht nämlich gar wundersame Wege. Und zwar allein, der Mensch am Volant darf lediglich auf „D“ schalten, den Rest regelt der Jazz, er wechselt nahtlos zwischen den Fahrmodi, je nach Anforderung sorgen Elektro-, Hybrid- oder Motorantrieb für Schub, offiziell nennt sich das System „e:HEV Hybridantrieb“. Dabei wirkt der Benziner, der Jazz wird generell in dieser Konfiguration angeboten, nicht direkt auf

die Räder, sondern auf einen Generator, der wiederum den Strom für den E-Antrieb erzeugt. Wann und wie, das bestimmt die Elektronik, wobei der Verbrauch auch durch zügigere Autobahnetappen nicht über die Fünfermarke steigt. In unserem Fall waren es exakt 4,4 Liter auf einhundert Kilometer, theoretisch sind mit einer Tankfüllung rund 900 Kilometer machbar.

Ebenfalls sehr angenehm: Der Abrollkomfort, im Normalfall gleitet der Honda Jazz überraschend leise durch die Lande, einzig beim starken Beschleunigen dreht der nach Euro-6d eingestufte Motor hoch.

Hoch ist aber auch das Niveau der Sicherheitstechnologien, sowohl der Spurhalteassistent, der Fernlichtassistent wie auch die Verkehrszeichenerkennung sind serienmäßig, und auch das bekannte „CMBS“ ist an Bord, das System erkennt die Gefahr eines Zusammenstoßes, warnt – und bremst.

Heiko P. Wacker ■

APPLAUS FÜR DEN HONDA JAZZ

Der Honda Jazz Hybrid ist ein modernes Auto mit überraschend viel Platz im Innenraum.



Wir hatten mit einem Kleinwagen gerechnet und erhalten einen überraschend geräumigen Kompakten als Testauto: Im Honda Jazz der aktuellen vierten Generation ist diesbezüglich richtig Musik drin. Nehmen wir mal an, dass zu einer vollständigen Band ein Bass, Lead Gitarre, Rhythmus Gitarre, Gesang und Drums gehören, wären die locker alle mit an Bord. Dank der Magic Seats, der magischen (Rück-)Sitze, lassen sich die Fond-Sitzflächen nach oben klappen, um Platz für das Schlagzeug oder auch ein quer reingelegtes Fahrrad respektive einen üppig gewachsenen Ficus Benjamina zu schaffen.

Den flotten Japaner gibt es als klassisch-eleganten Jazz sowie als sportlich orientierten Jazz Crosstar mit SUV-inspiriertem Design und einer neuen Karosseriefarbe.

VERBLÜFFEND SIND DIE GUTEN AUSSICHTEN IM NEUEN HONDA JAZZ

Geht der Trend bei anderen Autos eher in die Richtung, dass man immer weniger Glas für den Durchblick hat, ist es im Jazz gerade umgekehrt. Eine Panorama-Windschutzscheibe sowie die filigranen A-Säulen ermöglichen eine hervorragende Rundumsicht. Das Cockpit ist supermodern.

Schwarz und geradlinig. Nichts Schnuckeliges, Verspieltes oder Rundes, was Besitzer von kleineren Autos zu Namegebungen wie Schnucki oder Baby verleiten könnte. Dazu passend die hellgrauen Sitzbezüge unserer Ausstattung – ein wenig empfindlich für Leute, die es trotz aller guten Vorsätze nicht schaffen, konsequent aufs Vespers und Trinken im Auto zu verzichten. USB-Anschlüsse vorn und hinten sowie ein 9-Zoll-Touchscreen und einige Ausstattungsmerkmale mehr, machen den Japaner up to date.

Auch die Wahl der Antriebsart zeigt, dass hier ein Weg eingeschlagen wurde, der mit gestern

und es war einmal nichts mehr am Hut hat: Honda bietet den neuen Jazz nur noch als Hybrid an. Das sogenannte Hybridsystem e:HEV sucht sich den optimalsten Fahrmodus aus, um eine jeweils angepasste Fahrweise mit entsprechenden Verbrauchswerten zu erreichen. Dafür wählt sie aus den drei Fahrmodi Elektro-, Hybrid- und Motormodus aus. Beim Anfahren treibt der Elektromotor die Räder an. Dadurch steht sofort die volle Leistung zur Verfügung.

E-MOTOR HAT OBERHAND

Am besten fühlt sich das Ganze im Alltag bei einer Geschwindigkeit bis zu 60, maximal 70 km/h an. Dann hat der E-Motor Oberhand. Bedauerlich ist, dass der Honda Jazz trotz seines elektrischen Fahranteils keine Kaufprämie für Elektro- und Hybridfahrzeuge zugesprochen bekommt. Das Schalten funktioniert übrigens über einen Direktantrieb, e-CVT genannt.

Der klassische Honda Jazz e:HEV (links) und der Jazz e:HEV Crosstar.



FAHRBERICHT | Honda Jazz e:HEV Crosstar

Der Honda Jazz Crosstar mit etwas robusterer Beplankung, SUV-inspiriertem Design und neuer Karosseriefarbe.

Unser Hohelied an den jungen und frischen Jazz wird nur dann etwas leiser, wenn wir auf seinen Preis blicken: Honda bietet diesen Kleinwagen ab rund 22.000 Euro an. Konkurrierende B-Segment-Vertreter beginnen da schon mit Fahrzeugen, die um die 15.000 Euro kosten – allerdings ohne Hybridtechnik. Aber selbst mit Hybrid liegen der eine oder andere Kollege vom Preisniveau unter dem Jazz: zum Beispiel der Hyundai i20 Hybrid. (Der 1.0 T-GDI 48V-Hybrid 6-Gang iMT mit 74 kW/100 PS beginnt bei 18.490 Euro.) Andererseits ist der Jazz sehr gut ausgestattet. Schon als Basismodell Comfort bringt er serienmäßig unter anderem den Notbremsassistenten, den aktiven Spurhalter, die adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie eine Verkehrszeichenerkennung mit. LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent, Sitz-

heizung, ein Radiosystem mit 5-Zoll-Display, ein Digitalcockpit und die schon im Vorgänger erprobten Magic Seats sind ebenfalls Programm.

SEHR GUTE AUSSTATTUNG

Unser noch besser ausgestatteter Executive weist weitere Annehmlichkeiten vor: zum Beispiel einen Ausparkassistenten, beheizbares Lenkrad, Navigation, den 9-Zoll-Touchscreen, Lederlenkrad, Nebelscheinwerfer in LED-Technik, abgedunkelte Scheiben hinten, Rückfahrkamera, schlüsselloses Zugangssystem sowie Toter-Winkel-Assistent.

RUND 1.000 KILOMETER REICHWEITE

Der Preis des Jazz geht jedoch nicht allein auf dessen generöse Ausstattung zurück, sondern erklärt sich auch durch den aufwendigen Hybridantrieb. Wenn

man jetzt wie wir nicht nur in der Stadt unterwegs ist, sondern auch über Land sowie auf bergigen Strecken die Leistung abverlangen, pendelt sich der Verbrauch eher bei knapp unter sechs Litern ein. Wie die meisten Hybriden sollte man auch den Jazz nicht unnötig aufmischen. Sanfte Manöver quittiert er mit einem ebenso harmonischen Auftritt. Und zeigt sich dann natürlich auch von seiner sparsamen Natur. Rund 1.000 Kilometer Reichweite mit einer Tankfüllung, wie sie vom Hersteller in Aussicht gestellt werden, erreicht man sicher, wenn überwiegend Stadtfahrten angesagt sind. Im urbanen Umfeld fährt der neue Jazz nämlich meistens rein elektrisch. Der Verbrauch wird somit deutlich gesenkt. Applaus hat sich der Honda Jazz unserer Meinung nach auf jeden Fall verdient.

Christine Knauer ■



Das Cockpit im Honda Jazz ist supermodern.



9-Zoll-Touchscreen: Hier kann man sich kaum vertippen.



Honda Jazz: In Europa nur noch als Hybrid erhältlich.

Oberheffische Presse 16.04.2021

FAHRBERICHT | Honda Jazz e:HEV

FÜNF STERNE FÜR DEN JAZZ

Elegantes Design mit effizientem Hybridantrieb.

Der Honda Jazz erhielt im Rahmen des neuen Euro NCAP Sicherheitstests mit verschärften Kriterien die Höchstwertung von fünf Sternen. Die moderne Karosseriestruktur und das umfassende Sicherheits- und Fahrerassistenzpaket bieten ein Höchstmaß an Sicherheit.

Der Honda Jazz Crosstar Hybrid, ist das erste Honda Modell in Europa mit einem serienmäßigen zentralen Frontairbag.

Der Airbag befindet sich in der Rückenlehne des neu gestalteten Fahrersitzes und dehnt sich

in den Raum zwischen Fahrer und Beifahrer aus. Er verhindert im Falle eines Seitenaufpralls den direkten Kontakt zwischen Fahrer und Beifahrer beziehungsweise verringert die Wucht eines Zusammenstoßes. Drei Befestigungsgurte sorgen dafür, dass der Airbag sich in optimaler Position entfaltet. Zusätzlich unterstützt wird die Wirkung des neuen Frontairbags von den Gurtstraffern der vorderen Sitze, die seitliche Bewegungen der Insassen reduzieren. Diese Maßnahmen sorgen bei einem Seitenaufprall dafür, dass die Schwere der Kopfverletzungen bei Insassen sinkt.

Der Kompaktwagen mit großzügigem Innenraum überzeugt durch sein umfassendes, cleveres Konzept.



Ergänzt werden die passiven Sicherheitsmerkmale des neuen Jazz durch die aktiven Honda Sensing Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme, die für den neuen Honda Jazz weiter optimiert wurden. Die serienmäßigen Hon-

da Sensing Systeme umfassen unter anderem eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und einen aktiven Spurhalteassistenten. Bis 2022 sollen alle in Europa angebotenen Volumenmodelle elektrifiziert sein. ■



Honda e: Mit staatlicher Förderung ist der Preis in Ordnung.



Das Heck hat beinahe das gleiche Aussehen wie die Front.

WENN STROMER, DANN HONDA e

Eines muss man dem japanischen Autobauer Honda lassen: Mit seinem innovativen Elektro-Kleinwagen Honda e ist ihm ein optisch und technisch eigenständiges modernes Fahrzeug gelungen. Der Viersitzer glänzt mit einem schicken Interieur, mit neuartigen Bediensystemen und überzeugenden Fahreigenschaften.

Gleich wo wir mit dem Wagen aufgetaucht sind, die Menschen drehen sich um, liefen um das Automobil herum und zeigten sich sehr interessiert. Begeistert waren auch wir vom Mix aus Retro-Chic und Concept-Car unseres in Perlmuttweiß gehaltenen „Kleinwagens“. Der bietet Technik vom Feinsten, die es so bei keinem anderen Hersteller gibt.

EXTERIEUR

Kugelrunde Scheinwerfer an der Front und am Heck, keine Außenspiegel und innen ein attraktives Ambiente mit einem Display über die gesamte Fahrzeugbreite mit zwei großen 12,3“-LCD-Touchscreens. Die erlauben Zugriff auf viele Fahrzeugfunktionen und Apps.

Raffiniert auch das Bedienfeld in der Mittelkonsole mit den Drucktasten für die Gangwahl, elektronische Handbremse, Brake Hold, Drive Mode (Normal und Sport)

sowie dem Schalter für One-Pedal-Driving, das Beschleunigen und Verzögern mit nur einem Pedal ermöglicht. Eine feine Art der Fortbewegung, bei der es kaum das Betätigen des Bremspedals bedarf. Drückt man das E-Pedal stärker durch und bewegt das Auto jenseits der 100 km/h-Marke, lernt man ganz schnell, dass damit der Verbrauch rapide steigt und die Reichweite entsprechend sinkt.

Wir haben das Modell an der Wallbox nachgeladen und wirklich weite Strecken über 100 km sind wir nicht gefahren. Mussten wir auch nicht; denn der Kleinwagen ist ja auch nicht als Langstreckenfahrzeug gedacht. Ein zweites Minus geben wir dem sehr überschaubaren Kofferraumvolumen von nur 171 Litern. Da fehlt uns wirklich ein Frunk, sprich, kleiner Kofferraum unter der Fronthaube. Das war's aber auch schon mit dem Mäkeln. Denn wirklich ganz

andere Eigenschaften machen den Honda e zum Sieger im direkten Wettbewerb.

Der Außenauftritt präsentiert an der Front ein leicht konkav geformtes schwarzes Panel und auf der Haube eine dunkeltransparente Glasabdeckung für die Ladeanschlüsse. Das eigentliche Highlight aber ist das kleine Side Camera Mirror-System, das die herkömmlichen Außenspiegel durch integrierte kleine Kameras ersetzt.

Honda hat das System sehr geschickt gelöst. Fahrer- und Beifahrertüre öffnen sich wie von Geisterhand, wenn man mit dem Fahrzeugschlüssel in die Nähe des Automobils kommt. Dann fahren die Türgriffe leicht aus und man zieht sie weiter auf, um die Türen zu öffnen. Bei den hinteren Türen haben wir erst mal gesucht, bis wir die kleinen schwarzen Türklappen entdeckten, mit denen man dann öffnet.

INNENRAUM

Hat man Platz genommen, fallen einem gleich die beiden digitalen 6-Zoll-Monitore („Außenspiegel“) links und rechts vom Dashboard schräg angesetzt auf. Diese Platzierung ist viel besser als man sie vom Audi e-tron her kennt. Positiver Nebeneffekt: Der tote Winkel ist bestens einsehbar. Gleichfalls digital ist der Rückspiegel; man kann mit einem Hebelchen auch auf analog umstellen, je nach Gusto.

Überhaupt das Cockpit: Das Display, das bis zum Beifahrer reicht, ist in mehrere Menüblöcke aufgeteilt, selbst ganz rechts vor der Beifahrertür befinden sich noch Menüpunkte zum Antippen. Die kann man sich per Switch auf seine Seite herüberziehen. Einstellbar sind in den Displays unterschiedlichste Ansichten, z.B. die für die Navigation, Infodaten rund um das Fahrzeug, Musik u.v.a.m.. Eine Reminiszenz an traditionelle

FAHRBERICHT | Honda e



Bedienfelder des Honda e: ungewohnt aber höchst praktisch.



Toll gelöst: elektronische kamerabasierte „Außenspiegel“.

Werte stellt der Lautstärkereglung als kleiner Drehregler auf dem Holzdashboards. Die Verarbeitung mit Applikationen in Holzoptik und die Materialauswahl ist für einen urbanen Strome geradepu. Sehr komfortabel sind die Polstersitze, auch weil sie viel Seitenhalt bieten. In Sachen Konnektivität ist der „Kleine“ auch ein ganz Großer: So findet man vorne und hinten je zwei USB-Anschlüsse und sogar einen HDMI-Anschluss. Damit kann man z.B. den Bildschirm eines Laptops auf dem großen Display spiegeln. Und es findet sich auch noch eine 230V-Haushaltssteckdose.

SERIENAUSSTATTUNG

Dazu zählen u.a. die LED-Scheinwerfer, das Infotainment-System Honda CONNECT mit Navigation,

Digitalradio (DAB+) und Smartphone-Integration über Apple CarPlay und Android Auto, Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Parkensoren an Front und Heck, eine Rückfahrkamera, ein Panoramaglasdach sowie ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem. Ebenfalls an Bord sind ein Kollisionswarnsystem mit aktivem Bremsingriff und Fußgängererkennung, ein aktiver Spurhalteassistent, eine intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung und eine Verkehrszeichenerkennung.

FAHREINDRUCK

Nahezu lautlos mit kaum zu vernehmendem künstlichen Sound setzt sich der Honda e in Bewegung. Schon nach wenigen Metern ist klar, der Strome ist ein agiles und geräumiges Automobil

mit einem Handling, das dank tiefem Schwerpunkt keine Wünsche offen lässt. Die Beschleunigung erfolgt linear, logisch. One-Pedal-Driving ermöglicht Beschleunigen und Verzögern mit nur einem Pedal und trägt zu einem entspannten Fahrerlebnis bei. Nicht zu straff gefedert fährt sich der Wagen wie ein Go-Cart. Phänomenal ist der Wendekreis von nur 8,6 m.

Der Kleinwagen hinterlässt einen fantastischen Eindruck. Viel Licht und kein Schatten? Nicht ganz: Letzterer hat erstens mit der Reichweite zu tun. Offizielle 222 und realistische 190–200 km sind wenig. Aber: Der Honda e ist ja auch nicht als Langstreckenfahrzeug konzipiert worden. Insgesamt bewegte sich unser Stromverbrauch bei kurzen Autobahnstrecken, Landstraßen und Stadtver-

kehr bei ca. 16 bis 17 kWh. Das Laden des 35,5 kWh-Akkus an der Wallbox (22 kW) dauert etwa vier Stunden. Per Schnellladefunktion lässt sich der Akku in 30 Minuten auf 80 Prozent aufladen.

ZIELGRUPPEN

Der Honda e ist eher ein Fahrzeug für den urbanen Raum. Er eignet sich durchaus auch für das eine oder andere Unternehmen, das auf Image und Klima bedacht ist und dies mit einem modernen zukunftsgerichteten Automobil auch demonstrieren möchte. Das Fahrzeug ist nicht zum Schnäppchenpreis zu haben, aber: von Haus aus ist der schöne Elektroflitzer schon so gut ausgestattet, dass man einen Vergleich mit Wettbewerbsmodellen überhaupt nicht scheuen muss. ■

TECHNISCHE DATEN UND BETRIEBSKOSTEN

HONDA e	ADVANCE
E-Maschine, Leistung (kW/PS)	113 / 154
Drehmoment (Nm) bei min ⁻¹	315
Stromverbrauch (kWh/100 km)	17,2
Batteriesystem Kapazität (kWh)	35,5
Vmax (km/h) / CO ₂	145 / 0
Beschleunigung (-100 km/h) (s)	8,3
Reichweite (km)	222
L x B (ohne Spiegel) x H (mm)	3.894 x 1.752 x 1.512
Kofferraumvolumen (l) / Zuladung (kg)	171–861 / 275
Netto-Preis Euro (Basis)	31.932,77
Betriebskosten (Cent/km)	34,6 (36 Mon., 40.000 km) 51,0 (60 Mon., 20.000 km)
Versicherung HP / TK / VK	13 / 16 / 25



UNSERE MEINUNG

Der Honda e ist ein geradezu perfekt durchdachtes Mobil mit vielen Raffinessen, aber auch ein paar Schwächen. Zu Letzteren zählen auf jeden Fall die geringe Reichweite, der kleine Kofferraum und das Fehlen einer induktiven Lademöglichkeit von Smartphones. Ansonsten aber ist der Hecktriebler ein ungemein attraktives Fahrzeug, das vier Insassen komfortables Reisen ermöglicht und beim Fahren ungemein Spaß bereitet. Die App My Honda+ bietet vielfältige Konnektivitätsdienste und weitere Services, z.B. der Honda Personal Assistant mit künstlicher Intelligenz und Sprachsteuerung. Dass der Honda e bei den renommierten Red Dot Design Awards 2020 für sein Produktdesign als „Best of the Best“ in der Kategorie Automobile ausgezeichnet wurde, war sicher kein Zufall.



COOLER JAPAN-MINI UNTER STROM

Der Honda e hat als erster Kleinwagen anstelle der Außen- und Innenspiegel hochauflösende Kameras sowie einen digitalen Breitwandbildschirm.

Beim Honda e sorgen statt Rückspiegel Kameras für ein großes Blickfeld. Fünf Displays bilden im Innenraum eine digitale Armaturentafel. Links und rechts außen sitzen 6-Zoll-Monitore für die Kamerabilder.

Für den japanischen Autobauer Honda machen Elektrofahrzeuge nur für den Stadtverkehr Sinn. So nimmt es nicht Wunder, dass der erste Stromer der Marke als Cityflitzer vorfährt. Mit einer eher bescheidenen Reichweite von 222 Kilometern.

Doch für den urbanen Bereich war die Batteriekapazität zur Fahrvorstellung in Erlensee mehr als ausreichend. Optisch hat sich unser weißer Honda e mit dem schwarzen Dach im Vergleich zur Präsentation der Konzeptstudie vor über einem Jahr überhaupt nicht verändert. Anstelle der Außenspiegel sitzen weiter hoch-

auflösende Kameras in wind-schlüpfrigen Abdeckungen. Die Türgriffe sind auch noch versenkt. Aber auf den zweiten Blick sind in der C-Säule versteckte Griffe für hintere Türen zu erkennen.

Ich mache es mir auf dem Fahrersitz bequem. Vor mir über die gesamte Breite eine digitale Armaturentafel. Mich interessieren zunächst vor allem links und rechts außen sitzende Monitore. Hier kommen schon im Stand gestochene scharfe Bilder der Außenkameras an. Das ist selbst mit dem Innenspiegel möglich. Ich entscheide mich jedoch für die konventionelle Einstellung. Zwei

Bildschirme als Rückspiegelerersatz sollen mir erstmal reichen.

Nur keine Zeit vertrödeln. Das Gas-, pardon Fahrpedal kräftig aufs gedämmte Bodenblech gepresst. Der kleine Japaner prescht, wie man es von einem E-Flitzer einfach erwartet, ohne Schaltpausen los wie die Feuerwehr. Das kann doch nur ein Hecktriebler sein! Dabei ist der Sportmodus noch nicht einmal aktiviert. Den probiere ich vielleicht später aus. Aber nur ganz kurz. Schließlich soll die Honda-Akademie in Erlensee nach der ausgiebigen Spritztour ohne Schweißausbrüche wieder erreicht werden. Ich rekuperiere lieber. Schwieriges Wort. Also ich versuche, die Bremsenergie in elektrischen Strom umwandeln zu lassen. Dabei speist der E-Motor als Generator zurück in den Akku. Beim Honda e ist dies mit Schaltwippen am Lenkrad oder mit dem Fahrpedal möglich. Die Spielerei mit den Fingern lasse ich. Dafür wird der Knopf in der Mittelkonsole für

die verstärkte Rekuperation gedrückt. Die Brems scheiben haben nun Dauerpause.

Alles geht mit einem Fuß. Druck: Durchstarten. Fuß anheben: Bremsen bis zum Halt. One-Pedal-Driving nennt man das. Es macht jedenfalls Riesenspaß. Und für die Reichweite dürfte sich dieser Fahrstil kaum negativ auswirken.

Bernd Scheffel ■

DATEN

Honda e

■ Kleinwagen	
Motor:	Elektromotor
Leistung:	100 kW (136 PS)
Max. Drehmoment:	315 Nm
Getriebe:	1-Gang-Getriebe
Antriebsart:	Hinterradantrieb
Batterie:	Lithium-Ionen-Batterie
Batteriekapazität:	35,5 kWh
Elektrischer Energieverbrauch kombiniert:	17,2 kWh/100 km
Reichweite WLTP:	222 km
Gleichstrom:	31 Minuten 80 Prozent
Wechselstrom 6,6 kW:	7,1 Stunden 100 Prozent
2,3 kW:	18,8 Stunden 100 Prozent
L / B / H mm:	3.894 / 1.752 / 1.512
Kofferraum:	171 – 861 Liter
Leergewicht:	1.588 kg
Zul. Gesamtgewicht:	1.855 kg
Zuladung:	267 kg
0 auf 100 km/h:	9,0 Sekunden
Spitze:	145 km/h
Preis:	33.850 Euro



FAHRBERICHT | Honda e

Der japanische Konzern hat dem Kleinwagen ein Retro-Design verpasst.

Der Honda e ist ein Kleinwagen, dessen Design an alte Honda-Modelle aus den 1970er Jahren erinnert. Konzipiert ist er als Pendlerfahrzeug für den Stadtverkehr. Dafür mag die Reichweite genügen, die Honda mit etwa 210 km angibt. Bei den winterlichen Temperaturen, bei denen wir testen, liegt die Reichweite teilweise etwas niedriger.

Was als erstes auffällt, ist die Ausstattung: Einige Merkmale scheinen eher in die obere Mittelklasse zu passen. So fehlen beispielsweise die Außenspiegel am Fahrzeug. Stattdessen sind an beiden Seiten Kameras angebracht. Ihre Bilder erscheinen auf Bildschirmen am linken und rechten Rand des Armaturenbretts. Auch der Innenspiegel ist ein Display. Seine Kamera sitzt in der Heckscheibe.

Hinter dem Lenkrad gibt es die üblichen Instrumentenanzeigen wie Geschwindigkeit, Ladezustand und Fahrmodus. Der Touchscreen dient als Navigationssystem, für das Infotainment, zur Anzeige der Verbrauchsdaten oder die Steuerung verschiedener Fahrzeugfunktionen. Die Auflösung ist ausreichend hoch. An den Spiegeleratz haben wir uns schnell gewöhnt. Da das Bild aufgehellt wird, lässt sich im Dunkeln sogar mehr erkennen als in einem echten Spiegel.

Für viele Funktionen hat Honda reale Bedienelemente verbaut wie Druck- oder Drehknöpfe für die Lüftung, die Scheibenheizung, die Temperatur- oder Laut-



HONDA e PROBE GEFAHREN

Der Honda e ist ein Elektro-Kleinwagen, dessen Design an alte Honda-Modelle aus den 1970er Jahren erinnert.

stärkeregelung. Ungewöhnlich ist, dass einige Knöpfe oben auf dem flachen Armaturenbrett angebracht sind. Darunter, am Ende der Mittelkonsole gibt es mehrere Stecker: zwei USB-Anschlüsse, einen HDMI-Anschluss, eine 12-Volt-Steckdose und eine konventionelle 230-Volt-Haushaltssteckdose.

Auf der Rückbank ist nur wenig Platz. Sitzt vorne ein durchschnittlich großer Fahrer, bleibt dahinter nicht viel Raum für die Beine. Auch der Kofferraum ist eher klein geraten. Schon ein Großeinkauf für die ganze Familie dürfte nur schwer unterzubringen sein.

Wie viele Elektroautos liegt auch der Honda e gut auf der Straße – der Akku im Unterboden sorgt für einen niedrigen Schwerpunkt. Mit seinem Hinterradantrieb ist das Fahrzeug recht agil. Ein weiterer Vorteil ist der kleine Wendekreis. Der Antritt ist E-Auto typisch gut. Honda gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 145 km/h an.

Der Hersteller hat eine Reihe von Assistenzsystemen integriert, darunter einen Abstandsregeltempomat und einen Spurhalteassistenten. Die Hände sollte man trotzdem am Lenkrad lassen: Eine entsprechende Warnung folgt sehr schnell.

Ein Nachteil ist der vergleichsweise kleine Akku: Er hat eine Kapazität von nur 35 Kilowattstunden. Das bedeutet, öfter mal eine Ladesäule ansteuern zu müssen. Der Honda hat einen Typ-2- und einen CCS-Schnellladeanschluss.

In der Basisausstattung hat das Fahrzeug einen 100 Kilowatt starken Antrieb und kostet vor Abzug der Umweltprämie 33.850 Euro. Wir sind die 38.000 Euro teure Advance-Variante gefahren, die einen 13 Kilowatt stärkeren Motor hat.

Text und Fotos:
Werner Pluta

FAZIT

Als Stadtwagen macht der Honda Spaß. Er ist mit seinem Hinterradantrieb recht agil und vor allem wendig. Das ist praktisch, beispielsweise beim Manövrieren in engen Parkhäusern oder beim Einparken. Für Pendler dürfte die Reichweite von etwa 200 Kilometern reichen. Gefallen hat uns die technische Ausstattung wie das große Display oder die verschiedenen Kameras. Allerdings dürften die Bildschirme und die anderen technischen Feinheiten zum vergleichsweise hohen Preis beigetragen haben.



Kameras an beiden Seiten. Statt Spiegel hat der Honda Displays.



Blick unter die vordere Haube. In der Mitte ist die Ladeklappe.

TEST | Honda CR-V



Das Hybrid-Modell Honda CR-V funktioniert ohne Steckdose. Der Benzinmotor speist einen Generator mit Energie, die der elektrische Antriebsmotor umsetzt.

städtischen Situationen wechselt der CR-V automatisch zwischen Hybrid- und Elektroantrieb. Dennoch werden dem Chauffeur die Energieströme des Fahrzeugs angezeigt und er erhält Vorschläge für eine verbrauchsoptimierte Fahrweise. Dabei können auch Ökopunkte in Form von grünen Blattsymbolen gesammelt werden.

Das Auto bewegt sich sanft und völlig ruckfrei. Im Elektromodus rollt der CR-V Hybrid samtgleich an. Unter Volllast indessen heult der Benziner auf. Das kann der Fahrer aber durch moderates Beschleunigen ausschließen. Das Dahingleiten im großen SUV garantiert ein geräuscharmes Fahrerlebnis. Es passt auch besser zur komfortablen Abstimmung des Fahrwerks. Derart kann auch der Verbrauch positiv beeinflusst werden. Laut Werk benötigt der Fronttriebler im Durchschnitt 6,6 Liter (WLTP) pro 100 Kilometer. Das ist ein guter und vor allem realistischer Wert für das 1,7 Tonnen schwere Geländeauto. Unsere Testfahrten bestätigten diese Verbrauchsangabe.

Die Passagiere fühlen sich im großen Japaner erstklassig untergebracht. Vorne als auch hinten herrschen große Freiheiten für ein ganz entspanntes Reisen. Der Kofferraum fasst ein Volumen von 499 bis 1.694 Litern. Die Rücksitze lassen sich schnell umklappen. Es entsteht eine topfebene Fläche, die sich dank einer niedrigen Ladekante leicht befüllen lässt.

Honda hat zudem die Sicherheit erhöht und den CR-V mit weiteren Technologien bedacht. So wird der Fahrer vor einer drohenden Kollision, vor dem Abkommen von der Fahrbahn oder dem unerwarteten Einschlagen von Verkehrsteilnehmern gewarnt. Der Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid 2WD Elegance kostet 37.200 Euro. Die Preise starten bei 33.900 Euro.

Klaus Neumann ■

CR-V VERTEILT ÖKOPUNKTE

Bei Hondas Hybrid-SUV wird vorausschauendes Fahren in Form von Blattsymbolen angezeigt. Strom-Erzeugung während der Fahrt.

Auch Honda geht mit der Zeit. Der Autohersteller hat sein Familien-SUV Honda CR-V elektrifiziert und einen Hybridantrieb eingebaut. Die Japaner setzen dabei nicht aufs Kabel wie bei den Plug-in-Hybridmodellen. Geladen wird an Bord. Das erlaubt dann keine Elektrofahrten mit einer Reichweite von bis zu 50 Kilometern, wie es bei Plug-in-Hybriden im Durchschnitt möglich ist. Der CR-V-Fahrer erhält eine permanente elektrische Unterstützung. Auch diese Technik ermöglicht einen moderaten Verbrauch.

Herzstück des Japaners ist das sogenannte e:HEV Hybrid-

system (Hybrid Electric Vehicle), das zwei Elektromotoren, von denen einer als Generator fungiert, und einen Benzinmotor umfasst. Der 2,0-Liter-Verbrenner erreicht eine Leistung von 145 PS. Der elektrische Antriebsmotor kommt auf eine Maximalleistung von 184 PS. Die E-Maschine ist stärker als der Benziner.

Sie soll schließlich die Hauptarbeit übernehmen und der Verbrenner als Ladegerät dienen. Den Sprint auf die 100-Kilometer-Marke erledigt der benzin-elektrische Antriebsstrang in 8,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h erreicht. An

Bord sind drei Fahrmodi. Im Elektroantrieb (EV Drive) sorgt das Aggregat für Vortrieb, das aus der Lithium-Ionen-Batterie Energie erhält. Der Benziner pausiert, der CR-V surrt maximal zwei Kilometer emissionsfrei. Beim Hybrid-Antrieb (Hybrid Drive) speist der Verbrenner den zweiten Elektromotor mit Energie, die der EV-Antriebsmotor für den Vortrieb nutzt. Der Motorantrieb (Engine Drive) setzt nur auf den Vierzylinder.

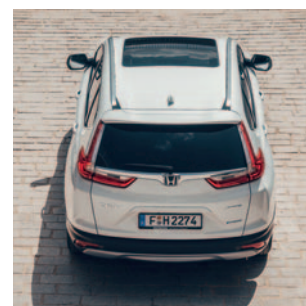
Der Fahrer bekommt von den Wechseln nahezu nichts mit. Er muss sich auch keinen Kopf machen, denn das System nimmt ihm die Arbeit ab. In den meisten inner-

Vorne als auch hinten genießen Passagiere reichlich Platz.



Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid 2WD Elegance

Motor:	Vierzylinder-Benziner	CO ₂ -Emission:	151 g/km
Hubraum:	1.993 ccm	Abgasnorm:	Euro 6d
Leistung:	107 kW / 145 PS	L / B / H:	4.600 / 1.855 / 1.679 mm
Max. Drehmoment:	175 Nm	Leergewicht:	1.685 kg
Elektrischer Antriebsmotor:	135 kW / 184 PS	Kofferraum:	499 bis 1.692 Liter
Max. Drehmoment:	315 Nm	Preis:	37.200 Euro
Antrieb:	Vorderrad, e-CVT Direktantrieb	Serienausstattung:	Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Einparkhilfe, Rückfahrkamera, Regensensor, Honda Connect mit Navigation, Internetradio, App-Integration.
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h		
Beschleunigung:	8,6 Sekunden / 0-100 km/h		
Verbrauch pro 100 Kilometer (Werksangaben/WLTP):	gesamt: 6,6 l		
	Testverbrauch: 6,6 l		



KAUM WIEDERZUERKENNEN

Optisch präsenter, größer und elektrischer: Der Honda HR-V hat sich stark weiterentwickelt.

Honda will künftig stärker vom Boom bei den kleinen SUV profitieren. Dafür haben die Japaner dem HR-V eine umfassende Neugestaltung spendiert.

Die nun erstmals in der Europa-Variante präsentierte Zweitauflage setzt sich optisch und antriebstechnisch deutlich von ihrem Vorgänger ab. Auf den europäischen Markt kommt der Crossover gegen Ende des Jahres.

Das Design des HR-V fällt deutlich erwachsener und selbstbewusster aus als zuletzt. Kennzeichen sind ein steil stehender Grill in Wagenfarbe, mehr Bodenfreiheit, eine schräg stehende, leicht coupéhafte Heckscheibe und die im Vergleich zum Vorgänger deutlich schnörkellosere Karosserie. Innen tritt der Honda modern und sehr aufgeräumt auf, verzichtet weitgehend auf Schalter und Knöpfe zugunsten eines Touchscreens. Die Dimensionen bleiben nahezu



Der Honda HR-V tritt viel selbstbewusster auf als zuletzt.

gleich zum Vorgänger. Beim Antrieb streicht Honda die konventionellen Diesel und Benziner und konzentriert sich auf einen einzelnen Hybriden. Kernstück ist ein 1,5-Liter-Benziner, der während der Fahrt die meiste Zeit als Stromgenerator für den 96 kW/131 PS starken Elektromotor an der Vorderachse dient. Als direkter Antrieb fungiert der Verbrenner nur bei hoher Lastanforderung. Ver-

brauchs- und CO₂-Werte für den HR-V nennen die Japaner noch nicht, sie dürften im Bereich von vier Litern liegen.

Auch Preise für den HR-V sind bislang nicht bekannt. Das aktuelle Modell startet bei 22.000 Euro, die Neuauflage dürfte sich darüber ansiedeln. Für die E-Auto-Prämie qualifiziert sich der Honda wegen des fehlenden Ladeanschlusses nicht.

auto motor sport 11-2021

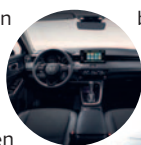
NEUER KOMPAKT-SUV VON HONDA

Mit Hybridantrieb und Coupé-Heck bringt Honda Ende 2021 die neue Generation des Kompakt-SUV HR-V in Europa auf den Markt. Gegenüber dem Vorgänger gehen Sitzposition und Bodenfreiheit einen Zentimeter in die Höhe. Länge und Breite bleiben praktisch gleich, die Beinfreiheit im Fond wächst um gut drei Zentimeter. Wie beim Jazz ist der Kraftstofftank unter den Vordersitzen montiert, die Sitzflä-

chen der Rücksitzbank sind hochklappbar. Ist die Fondbank umgelegt, passen laut Honda zwei Mountainbikes mit demontierten Vorderrädern in den Laderaum. Bei niedrigen Geschwindigkeiten fährt der HR-V elektrisch, erst beim Beschleunigen und

bei höherem Tempo schaltet sich ein Benziner mit 1,5 Liter Hubraum zu. Assistenzsysteme erkennen mit besserer Kamertechnik und schnellerer Bildverarbeitung nun auch kreuzende Verkehrsteilnehmer, neu ist auch eine Bergabfahrhilfe.

Andreas Of



Der neue HR-V ist zwei Zentimeter niedriger als sein Vorgänger und klarer gestaltet.

DIE KRAFT KLARER SCHRÄGLAGE

Honda erneuert den HR-V sichtbar.

Der HR-V ist eine feste Größe im Programm von Honda. Nun steht zum Jahresende eine neue Generation an, und die Japaner wollen keine Evolution bauen, sondern ein Auto, das den Unterschied macht. Zuverlässig, praktisch, lässig soll der neue HR-V sein. Die ersten beiden Charakterzüge werden wir erst auf Probefahrten prüfen, den lässigeren Auftritt darf man schon nach der statischen Präsentation bescheinigen.

Mit den Abmessungen des Vorgängers unterstreicht das neue Modell die Mode coupéhafter Züge, es steht höher und trägt zugleich eine flachere Dachlinie. Die hinteren Türgriffe kauern wieder in der C-Säule, das läuft praktischem Ansinnen entgegen, schmeichelt aber dem Auge. Die Karosserielinien wirken sauber ineinander übergehend und aufgeräumt. Das Heck schließt an ein nahezu allen neuen Autos zu sehendes durchgängiges Leuchtenband ab.



Revolutionsversuch: Der neue HR-V soll praktisch und lässig sein.

Im Innenraum verzichtet Honda auf einen Bildschirm im Kinoformat, stattdessen sieht das Cockpit geradezu konventionell aus. Es wird eine Klientel geben, die das begrüßt. Die Reaktionszeiten der berührungsempfindlichen Informationszentrale sollen kürzer sein. Eine gute Idee verspricht die nunmehr anders gedachte Luftdüse an den Seiten zu sein, sie führt den Luftstrom an den Fenstern entlang ans Dach, statt Fahrer oder Beifahrer plump anzupusten.

Das Raumgefühl wirkt gut, die Konstrukteure unterstützen es mit Kniffen wie dem mittig angeordneten Tank und einem unter dem Kofferraum liegenden Akku. Den benötigt der HR-V, denn er wird natürlich mit elektrischer Beihilfe auf Sparsamkeit getrimmt. Das Antriebsportfolio ist übersichtlich. Es gibt genau einen Hybrid. Die aus zwei Elektromotoren und einem 1,5-Liter-Benziner bestehende Einheit ist aus dem Modell Jazz bekannt, 131 PS und 253 Nm lauten hier die Leistungsdaten. Der HR-V fährt grundsätzlich elektrisch an und versucht, die meisten der bis 40 km/h gefahrenen Strecken mit Strom zurückzulegen. Für höheres Tempo ist der Benzinmotor zuständig. Zum Preis sagt Honda noch nichts, derzeit startet die Liste um 22.000 Euro.

Holger Appel

KOMPLETT NEUES DESIGN

Der neue Honda HR-V hat optisch nichts mehr mit dem Vorgänger zu tun und kommt mit dem Hybridantrieb des Jazz.



Honda hat den neuen HR-V gezeigt und setzt dabei eindeutig auf Revolution statt auf Evolution. Mit neuem Design innen und außen und einem neuen Motor – das SUV gibt es nur noch mit einem Hybridantrieb – soll die nächste Generation ein jüngeres Publikum ansprechen. Der Marktstart in Europa ist für Ende 2021 geplant. Zu den Preisen äußert Honda sich noch nicht. Auto Bild geht aber davon aus, dass diese leicht steigen werden. Der aktuelle HR-V startet bei 21.990 Euro.

KOMPLETT NEUES DESIGN

Das Design des SUVs hebt sich stark vom Vorgänger ab – besonders die nun coupéhafter abfallende Dachlinie und die lange Motorhaube fallen dabei auf. Die Abmessungen sollen auf dem Niveau des Vorgängers bleiben, genaue Zahlen liefert Honda noch nicht. Nur zwei Werte sind offiziell: Der neue HR-V hat einen Zentimeter mehr Bodenfreiheit und eine um zwei Zentimeter abgesenkte Dachlinie. An der Front bekommt das Auto schmalere

LED-Scheinwerfer deren Lichtsignatur optisch mit einem Chromelement über dem Kühlergrill verbunden ist. Der Grill selbst ist nicht farblich abgesetzt, sein Gitter ist in Wagenfarbe lackiert. Die unteren Lufteinlässe werden größer und verschmelzen zu einem Element, die Stoßstange ist mittig mit einem angedeuteten Unterfahrschutz ausgestattet. In der Seitenansicht fällt vor allem auf, dass Honda beim neuen HR-V auf die meisten Sicken und Kanten verzichtet.

Auch das Heck verändert sich stark, die neuen, schmalere Rücklichter werden mit einem durchgehenden Leuchtenband verbunden. Die Aussparung fürs Kennzeichen wandert auf der Kofferraumklappe etwas weiter nach unten.

INNENRAUM WIRKT AUFGERÄUMTER

Das Cockpit ist dem aktuellen Trend entsprechend horizontal aufgebaut und wirkt übersichtlicher. Der neun Zoll große Info-

tainment-Bildschirm ist jetzt auf dem Armaturenbrett aufgesetzt. Auch die Software dahinter ist neu. Honda verspricht eine einfachere Menüführung und schnellere Ladezeiten. Mit drahtlosen Updates können neue Funktionen und Apps auch nach dem Kauf noch hinzugefügt werden. Selbstverständlich können Smartphones per Apple CarPlay und Android Auto gekoppelt werden, bei iPhones geht das auch kabellos.

INSTRUMENTE NUN DIGITAL IN EINEM SIEBENZOLL-DISPLAY

Die Klimabedieneinheit bleibt an ihrem alten Platz, ist aber mit neuen Drehschaltern ausgestattet. Die neuen Lüftungsdüsen fügen sich besser in den Innenraum ein. Sie gehören zu einem neuen System, mit dem über und neben den Passagieren ein Schleier aus frischer Luft erzeugt werden soll, statt sie direkt anzupusten. Die Instrumente werden nun digital in einem Siebenzoll-Display dargestellt. Dabei kann der Fahrer

Das Cockpit des neuen HR-V ist horizontal aufgebaut und wirkt aufgeräumter.



FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV

selbst entscheiden, wie viele Informationen dort angezeigt werden sollen.

Und auch das Multifunktionslenkrad wurde angefasst. Ein kleinerer Pralltopf lässt es eleganter wirken. Abgerundet wird der hochwertigere Gesamteindruck von einem rahmenlosen Rückspiegel.

Auch die neue Generation bekommt wieder die sogenannten „Magic Seats“ in der zweiten Reihe, bei denen sich die Sitzflächen Richtung Lehne klappen lassen.

Ein praktisches Feature bietet die elektrische Heckklappe: Sie schließt sich automatisch, wenn man sich mit dem Schlüssel vom Auto wegbewegt. Das genaue Kofferraumvolumen ist noch nicht bekannt, hier soll es aber ausreichend Platz geben, um zum Beispiel zwei Mountainbikes (natürlich mit abmontierten Vorderrädern) unterzubringen.

HR-V BEKOMMT Toter-WINKEL-ASSISTENT

Zwei neue Assistenten sind verfügbar, ein Toter-Winkel-Assistent, der auch beim Ausparken aktiv ist, und eine Bergabfahrhilfe. Andere Systeme wurden überarbeitet. Eine neue Weitwinkel-Kamera verbessert die Fußgängererkennung und das Kollisionswarnsystem, das jetzt auch kreuzende Fahrzeuge erkennen kann.

HYBRID-ANTRIEB STAMMT VOM HONDA JAZZ

Den HR-V wird es nur noch als Hybrid geben. Bei dem Antrieb handelt es sich um das etwas unkonventionelle System aus dem Honda Jazz, das aber überarbeitet wurde, da das SUV deutlich schwerer ist. Der Hybrid setzt sich aus zwei Elektromotoren und einem 1,5-Liter-Benziner zusammen und leistet 131 PS sowie 253 Nm. Das sind 22 PS mehr als im Jazz, das maximale Drehmoment bleibt gleich. Fahrleistungen, die rein elektrische Reichweite und der Verbrauch sind noch nicht veröffentlicht worden. **Katharina Berndt**



KOMPAKTER HYBRID-CROSSOVER

Der neue Honda HR-V startet Ende 2021 ausschließlich als Hybrid. Die „Magic Seats“ bleiben erhalten.

Nach dem Start des neuen Honda Jazz wechselt auch das auf der gleichen Plattform basierende SUV-Modell Honda HR-V in eine neue Modellgeneration. Sechs Jahre nach dem Start der zweiten Auflage zieht die japanische Marke jetzt das Tuch vom Nachfolger, der Ende 2021 in Europa auf den Markt kommt.

KEIN DRAMA IM DESIGN

Dramatisches Design sucht man beim neuen Honda HR-V vergebens. Gerade Linien und ruhige Flächen bestimmen das Bild.

Der HR-V ist ein wichtiges Modell für den Hersteller, der auf verschiedenen Märkten in Asien und Europa die Kunden ansprechen soll. Mit seiner SUV-Coupé-Form folgt der neue Honda HR-V dem aktuellen Designanspruch seiner Mitbewerber, zu denen u.a. der Opel Mokka oder der Nissan Juke zählen.

Auch der Innenraum zeigt sich auf den ersten Fotos sehr modern und schnörkellos. Unumgänglich

scheint ja mittlerweile das auf der Mittelkonsole platzierte, freistehende Infotainmentdisplay. Auch digitale Instrumente sind zu erkennen.

STÄRKERER HYBRIDANTRIEB

MIT EINER LEISTUNG VON 96 KW / 131 PS

Das Rezept des Antriebssystems mit einem Verbrenner und zwei Elektromotoren entspricht dem Hybridstrang im Kleinwagen Honda Jazz. Für den Einsatz im HR-V wurden die Zutaten jedoch anders gemischt.

Der 1,5 Liter große Benziner kommt im Crossovermodell auf eine Leistung von 96 kW / 131 PS, das maximale Drehmoment von 253 Nm liegt bei 4.500 U/min an. Nach dem Start fährt das Auto rein elektrisch los. Der Benziner schaltet sich über den zweiten Elektromotor – der als Generator fungiert – zu, erst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten treibt der Benzinmotor direkt die Vorderräder an.


MARKTSTART ENDE 2021

Auch die hochklappbaren Rück Sitzflächen, „Magic Seats“ genannt, finden ihren Weg in den SUV-Bruder. Die Passagiere im Fond sollen sich über 35 Millimeter mehr Knieraum freuen. Nähere Angaben zum Kofferraumvolumen macht Honda noch nicht. Auch die Preise des neuen HR-V sind mehrere Monate vor dem Marktstart noch nicht kalkuliert. Der Vorgänger ist als Benziner ab 21.990 zu haben.

Bernd Conrad

Hochklappbare Rück Sitzflächen „Magic Seats“ und mehr Kniefreiheit im Fond.





DOPPEL XX

Langjährige Leser erinnern sich: Honda Doppel-XX, da war doch was? Richtig! Von 1996 bis 2007 wurde ein pfeilschnelles Powerbike unter diesem Namen angeboten. Die neue und alte NC750 haben mit dieser aber nur in Summe die Zahl der Zylinder und Xe gemein. Dafür können sie anders, als man denkt.

VERGLEICH | Honda NC750X alt/neu



HONDA NC750X MODELL 2021

Rahmen und Design sind neu, Räder, Bremse, Auspuff und Schwinge kommen einem bekannt vor. Mit den Federwegen sank die Sitzhöhe um 20 Millimeter.



HONDA NC750X MODELL 2020

Im direkten Vergleich zeigt sich, dass die Alte anders ist. Anders, nicht altbacken. Gut zu sehen: die beiden Bowdenzüge des analogen Gasgriffs.



So ähnlich war das bei der offiziell CBR1100XX Super Blackbird genannten Honda auch. Der mit seinen anfangs 164 PS zwei Jahre als stärkstes Serienbike geltende Sporttourer ging von einem extremen Ansatz aus. Extrem stark, extrem schnell. Die von vielen erwartete Vmax von 300 km/h packte er zwar nicht, doch das ist eine andere Geschichte. Vielmehr zeigte die Doppel-XX, dass sich extremer Ansatz und Funktionalität nicht zwangsläufig widersprechen. Gute Ergonomie für Fahrer und Beifahrer bot sie, hohe Nutzerfreundlichkeit, gesittete Umgangsformen und Praktikabilität im Alltag, wozu auch ein serienmäßiger Hauptständer gehörte.

Womit wir die Brücke zur NC geschlagen hätten, denn exakt jener wird bei dem doch sehr nutzwertorientierten Reihentwin mit seinen extrem weit nach vorn geneigten Zylindern vermisst. Ist aber ab Werk neben diversen anderen Goodies wie Koffern, Lampen oder Sturzbügeln, gegen Aufpreis versteht sich, zu haben. Auch der erwähnte Twin, der mit dem mittlerweile quasi obligatorischen 270-Grad-Hubzapfenversatz auf 90-Grad-V-Motor macht, kann trotz der bereits zum Modelljahr 2018 erfolgten Erhöhung der Maximaldrehzahl von 6.500 auf immerhin 7.400/min Techfreaks und Drehzahljunkies nur bedingt begeistern. In Kombination mit dem zurückhaltenden, eher konservativen Design und dem ebenso praktischgenialen wie bis dato einmaligen Staufach anstelle des Tanks gilt die NC, die es 2021 nur noch in der hier gezeigten Variante X gibt, unter Spöttern als die Zweirad gewordene graue Strickjacke. Ergo dröge. Doch: Was ist falsch an einer Strickjacke, wenn es ums Warmhalten geht und nicht um den großen Auftritt? Eben.

Und das Warmhalten im Alltag, das ist die Stärke der NC, egal welches Baujahr. Wer eine 2020er

hat, wird nichts vermissen, doch im direkten Vergleich wird klar, die Neue hat, unabhängig vom DCT-Getriebe, noch ein paar Mätschen dazubekommen, hält also noch ein bisschen wärmer. Das fängt beim Aufsitzen an. Neben der um 20 Millimeter auf 800 gesunkenen Sitzhöhe wurden das Polster etwas schmaler und weicher und die Kanten runder. Womit die benötigte Schrittbogenlänge sinkt. Will heißen, die Beine müssen jetzt weniger lang sein, um sicher auf den Boden zu kommen. Hinten bleibt alles beim Alten und somit auch für längere Touren tauglich. Die hier wie dort fixe Scheibe ist bei der Neuen im oberen Bereich bei gleicher Höhe um gut vier Zentimeter breiter geworden, was sich in besserem Windschutz bei gleichzeitig verringertem Lärm bemerkbar macht. Auf den ersten Blick identisch zeigt sich der simple Rohrlenker. Doch der Zollstock, Pardon, Gliedermaßstab, deckt auf, dass der neue 20 Millimeter breiter und deren 25 höher ausfällt. Man sitzt also entsprechend aufrechter. Und somit fällt der Blick von etwas weiter oben aufs neu gestaltete LC-Display. Ab hier wird der Vergleich etwas schwierig, denn Honda konnte trotz entsprechender Anfrage kein Modell mit konventionellem Schaltgetriebe zur Verfügung stellen, sondern nur das gezeigte DCT-Modell. Welches im Vergleich zur Basis rund zehn Kilogramm mehr wiegt und exakt 1.000 Euro Aufpreis kostet, dennoch von gut der Hälfte der Kundschaft geordert wird.

Ein nicht unerheblicher Teil des Displays ist dafür reserviert, die je nach Modus, Sport, Standard, Rain oder User unterschiedlichen Einstellungen von Gasannahme, Traktionskontrolle und Motorbremsmoment optisch darzustellen. Während die Unterschiede von Ansprechverhalten und Schaltcharakteristik in den

VERGLEICH | Honda NC750X alt/neu

OBSCHON AUGENSCHENLICH UNVERÄNDERT, GIBT SICH DAS FAHRWERK DER NEUEN KOMFORTABLER.



2021: Vom Lenker aus zu bedienendes LC-Display mit höherer Informationsdichte und -fülle, aber mäßiger Übersichtlichkeit.



2020: Auch eher nüchtern, dafür invers. Die Infos gibt es weiß auf schwarz. Und hier wie dort fehlt die Außentemperatur.



2021: Das Stauvolumen des „Tanks“ wuchs um einen auf 23 Liter. Platz genug auch für XL-Helme oder den täglichen Einkauf.



2020: Einen Hauch kleiner, deswegen aber keinen Deut weniger praktisch zeigt sich das Staufach der Vorgängerin.

diversen Modi problemlos nachzuvollziehen sind, ließ sich die ernsthafte Erprobung der unterschiedlichen TC-Regelcharakteristika im öffentlichen Straßenverkehr nicht mit dem Selbsterhaltungstrieb des Autors in Einklang bringen. Ein paar plus x PS und trockene, griffige Straßen, was, bitte schön, soll da regeln? Dies gilt auch für die Vorgängerin, wo die Intensität der Vortriebsregelung über den zyklonartig über der linken Lenkerarmatur thronenden Schalter eingestellt wird. Doch bleiben wir noch einen Augenblick bei der Neuen und ihrem DCT. Wie beim Roller Forza 750, der bis auf unterschiedliche Radgrößen mit der NC technisch identisch ist, heißt

der nach dem Start stets präsent Modus nicht umsonst Standard. Er schaltet und waltet praxisorientiert, ruckfrei und geräuschlos und mit verdammt hoher Trefferquote exakt dann, wann man es selbst auch täte.

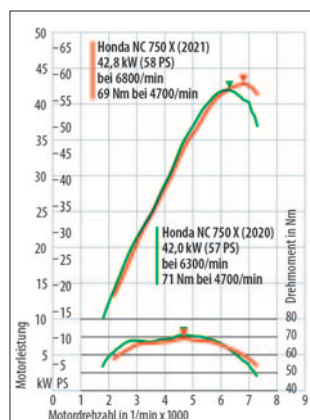
So wurde auch die Verbrauchsrunde in diesem Modus absolviert. Mit jeweils 3,4 Litern liegen Schaltgetriebe-Alt und DCT-Neu exakt gleichauf. Wobei hier wie dort auch im Regelbetrieb Werte unter vier Litern ohne Verrenkungen möglich sind. Im DCT-Regenmodus ließe sich wohl noch das eine oder andere Zehntel abknapsen, wird doch dort so früh wie möglich hoch- und so spät wie möglich heruntergeschaltet. Was zulasten ▶



DAS HABITAT DER NC:
WEIT WEG VON
DER FLANIERMEILE
UND MITTENDRIN IN DER
BODENSTÄNDIGKEIT.
GERNE AUCH
MIT FACHWERK.

VERGLEICH | Honda NC750X alt/neu

LEISTUNGSMESSUNG



Da DCT und Prüfstand nicht kompatibel sind, besorgten wir uns, da wir es für Sie wissen wollten, ein aktuelles Schaltmodell vom Händler. Dieses blieb wohl das angekündigte Powerplus von vier PS und einem Nm schuldig, versöhnte jedoch wie die alte Euro-4-Version mit mustergültigen Kurven von Leistung und Drehmoment. Im Prinzip ist der NC-Motor der Zweirad gewordene TDI: Schub satt ab Leerlaufdrehzahl, starke Mitte trotz leichter Delle, und alles ab 5.000/min interessiert außer beim überholen nicht wirklich.

Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf dem Dynjet-Rollenprüfstand Z50, korrigiert nach 95/116, maximal mögliche Abweichung ±5%.

der Fahrdynamik und somit -freude geht. Gerade anders herum ist es im Sportmodus. Der weiß, dass die Neue ab 6.300/min die Alte um ein, zwei PS überflügelt und macht deshalb mit Hochdrehzahlkonzept auf Wolf im Schafspelz und verbreitet Hektik, die so gar nicht zum gesetzten Charakter der NC passen will. Dafür liefert die Alte im wesentlich häufiger genutzten Bereich zwischen 2.000 und 4.500/min ein paar Nm mehr an der Kupplung ab. Und knapp 60 PS bleiben eben knapp 60 PS, so sind der absoluten Fahrdynamik dann doch Grenzen gesetzt. Die man aber diesseits der Testerei erst einmal erreichen muss.

Denn die NC, und damit kommen wir wieder zur eingangs erwähnten Doppel-XX, kann nicht nur brav und bieder und integrierte Helmlage und gutes Licht und brauchbare Spiegel und nett zum Hintermann, nee, die kann auch anders. Die kann auch flott. Beide folgen dem Trend, dass die bei

einfachen, bestenfalls in der hinteren Federvorspannung einstellbaren Fahrwerken, wie sie in dieser Preisklasse nun einmal vorherrschen, mangels hinreichender Dämpfung Komfort vorgaukelnde Gautschigkeit einer soliden Grundstraffheit gewichen ist. Bei langsamer Fahrt auf schlechten Straßen könnte man sich jetzt über das nur mäßig sensible Ansprechverhalten der Federelemente beklagen. Doch sobald Tempo und/oder Belastung durch Gepäck oder Beifahrer steigen, nimmt man die erhöhten Reserven und das ausbleibende Pumpen und Durchschlagen dankbar zur Kenntnis. Wobei sich die Neue klar verbindlicher gibt. Die Vorgängerin wiederum haut einem jetzt auch noch nicht die Plomben aus dem Gebiss, gibt sich dafür im Winkelwerk klar leichtfüßiger. Da die Fahrwerksdaten bis auf die Fe-

derwege identisch sind, dürfte das bessere Handling auch auf die Bereifung zurückzuführen sein. Sie trat mit Dunlop D 609 zum Test an, die Neue mit Metzeler Tourance Next. Beide haben reichlich Luft nach unten, erst spät mahnen aufsetzende Fußrasten zur Mäßigung.

Hier wie dort liefert auch die unverändert gebliebene Bremsanlage einen soliden Job ab. Nicht superbissig, nicht superstark, aber mit zwei Fingern am jeweils einstellbaren Hebel easy zu bedienen und zu dosieren. Im Großen und Ganzen zeigt die 21er-NC, wie gelungene Modellpflege aussieht. Sie ist noch ausgewogener und reifer und sogar ein kleines bisschen weniger ernsthaft geworden, ohne die Alte bloßzustellen. Dafür ist der DCT-bereinigte Aufpreis von 545 Euro mehr als fair. ■

Text: Stefan Glück, Fotos: Tyson Jopson



2021: Gut zu sehen: der nicht vorhandene Kupplungshebel der DCT-Version. Neues LED-Licht mit etwas besserer Lichtausbeute und dezenterer Entenschmabel.



2020: Die Scheibe der Alten ist bei gleicher Höhe oben rund 40 Millimeter schmaler, was sich in einem Minus an Windschutz und einem Plus an Geräusch bemerkbar macht.

DATEN

	Honda NC750X DCT (2021)	Honda NC750X DCT (2020)
Motor		
Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Einspritzung	1 x ø 36 mm	1 x ø 36 mm
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Bohrung x Hub	77,0 x 80,0 mm	77,0 x 80,0 mm
Hubraum	745 cm ³	745 cm ³
Verdichtung	10,7:1	10,7:1
Leistung	43,1 kW (59 PS) bei 6.750/min	40,3 kW (55 PS) bei 6.250/min
Drehmoment	69 Nm bei 4.750/min	68 Nm bei 4.750/min
Standgeräusch	86 dB(A)	89 dB(A)
Fahrwerk		
Rahmen	Gitterrohrrahmen aus Stahl	Gitterrohrrahmen aus Stahl
Gabel	Telegabel, ø 41 mm	Telegabel, ø 41 mm
Bremsen vorne/hinten	ø 320/240 mm	ø 320/240 mm
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle	ABS, Traktionskontrolle
Räder	3.50 x 17	3.50 x 17
Reifen	4.50 x 17	4.50 x 17
	120/70 17	120/70 2R 17
	160/60 17	160/60 2R 17
Bereifung	Metzeler Tourance Next	Dunlop D 609
Maße + Gewichte		
Radstand	1.535 mm	1.535 mm
Lenkkopfwinkel	63,0 Grad	63,0 Grad
Nachlauf	110 mm	110 mm
Federweg vorne/hinten	120/120 mm	145/150 mm
Sitzhöhe ¹	800 mm	820 mm
Gewicht vollgetankt ¹	224 kg	230 kg
Zuladung ¹	208 kg	199 kg
Tankinhalt/Reserve	14,1 Liter	14,1 Liter
Service-Intervalle	12.000 km	12.000 km
Preis	9.320 Euro	7.775 Euro
Nebenkosten	325 Euro	325 Euro

Herstellerangaben; ¹MOTORRAD-Messungen

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit*	170 km/h	170 km/h
Beschleunigung		
0–100 km/h	5,7 sek	5,4 sek
0–140 km/h	11,9 sek	10,9 sek
Durchzug		
60–100 km/h	6,8 sek	6,8 sek
100–140 km/h	10,2 sek	9,0 sek
Verbrauch		
Landstraße/100 km	3,4 Liter	3,4 Liter
Reichweite Landstraße	415 km	415 km

MOTORRAD-Messungen; *Herstellerangaben

FAZIT

Wer zum Biken einen verlässlichen, zuverlässigen und sparsamen Kameraden fernab jeglicher Allüren, allerdings auch fernab jeglichen Showtalents sucht, sollte sich die NC mal näher ansehen. Wer aber schon eine hat, braucht der alten nicht untreu werden. Ob mit oder ohne DCT ist primär eine Glaubensfrage, denn die Technik bzw. Elektronik ist mittlerweile sehr ausgereift.

NOCH MEHR MOTORRAD-GENE

Es gab Motorräder, und es gab Roller – bis der Honda X-ADV 750 eine dritte Dimension eröffnete. Mit der neuesten Überarbeitung verpasst ihm Honda nun noch mehr Motorrad-Gene. Auf dem deutschen Markt konnte sich das originelle Konzept bislang nicht durchsetzen. Warum eigentlich?



Der Honda X-ADV ist der wahnwitzigste Crossover aller Zeiten. Er ist ein kühner Mix aus Straßenmotorrad, Reiseenduro und Roller.

FAHRBERICHT | Honda X-ADV 750



Der Motor klingt angenehm leise, entwickelt aber ein rhythmisches Pulsieren, das verdächtig nach V2 klingt.



Schalt- und Wirt-Zentrale des Honda X-ADV.



Hochmodernes TFT-Display: viele Einstellmöglichkeiten.



Der Honda X-ADV rollt mit Doppelkupplungsgetriebe an.

Roller bedenken wir Motorradfahrer gerne mit einem milden Lächeln: Sind ja ganz nett und bestimmt praktisch, aber doch nichts für uns! Der Honda X-ADV allerdings bringt jeden, der ihn je bewegte, ins Grübeln. Denn er fährt sich wie ein Motorrad und sieht auch fast aus wie eins.

TOLLER KLANG TROTZ EURO 5

Von vorne erinnert der Honda X-ADV an die Africa Twin, was kein Wunder ist, denn beide stammen vom italienischen Designer Maurizio Carbonara. Der zeichnete den 750-Zweizylinder für das Update nun schlanker und schärfer. Schon dieser herausfordernde Look macht Lust, sich auf der Stelle in Kurvengefechte zu stürzen. Hinzu kommt ein emotionaler Sound, dem die Euro-5-Anpassung nichts anhaben konnte. Der Motor klingt angenehm leise, entwickelt aber ein rhythmisches Pulsieren, das verdächtig nach V2 klingt. Doch unter dem Plastikleid steckt ein Reihentwin, der

mit seiner 270-Grad-Kurbelwelle den Klang eines 90-Grad-Motors bestens imitiert.

Selbst das Aufsteigen funktioniert wie bei einem Motorrad. Nichts da mit Durchstieg à la Scooter, sondern hoch das Bein und über die straff gepolsterte, 82 Zentimeter hohe Sitzbank des X-ADV geschwungen. Diese hat Honda erneuert und dabei die Schultern abgerundet, damit auch kleinere Fahrer sicher mit beiden Füßen auf den Boden kommen. Bodenkontakt ist jetzt aber nicht gefragt, die Testerin scharrt in Vorfreude fast schon mit den Füßen. Also, selbige aufs Trittbrett gestellt – da ist er jetzt doch mal, der Roller-Charakter! – und ab auf die Testrunde in den Abruzzen in Mittelitalien.

RIDE-BY-WIRE-SYSTEM ERMÖGLICHT FAHRMODI

Neu am Honda X-ADV ist das Ride-by-Wire-System, mit dem nun Fahrmodi einhergehen, welche wiederum mit dem Doppelkupp-

lungsgetriebe (DCT) gekoppelt sind. Das hört sich kompliziert an – was es für die Entwickler bestimmt auch war –, macht sich in der Praxis aber ausgesprochen gut.

Auf den langen breiten Strandpromenaden bei Chieti an der Adria, wo die Testfahrt beginnt, passt der Modus „Standard“, mit dem die Automatik relativ früh hochschaltet und so den Benzinverbrauch zähmt. 3,6 Liter sollen es laut Honda im Schnitt sein, maßvoll für ein so großes und auch schweres Gefährt, denn trotz einer kleinen Diät beim Update bringt der X-ADV immer noch stramme 236 kg auf die Waage.

NICHT SCHALTEN MÜSSEN, ABER DÜRFEN

Entspanntes Cruisen klappt im Standard-Modus perfekt. Einfach die Füße auf dem Trittbrett nach vorn ausstrecken und leicht zurückgelehnt den Blick aufs Mittelmeer genießen. Bald aber wechselt die Szenerie auf dem Weg zum hoch gelegenen, wilden

Majella-Nationalpark, wo es neben Wölfen sogar Braunbären gibt. Auf den steilen, oft verwinkelten und holprigen Straßen reichen die 59 PS zwar locker, dafür passt der Modus „Standard“ nicht mehr so recht. Nur gut, dass Honda auch manuelles Schalten vorsieht, nämlich über einen Schalter links am Lenker. Kurve anvisieren, mit dem linken Daumen runterschalten, Motorbremse agieren lassen – und hinein in die Schräglage. Das hat wirklich kein anderer Roller drauf.

TESTERIN WAR BEKENNENDE DCT-SKEPTIKERIN

Noch besser klappt's im Kurvengetümmel im Modus "Sport", mit dem der Honda X-ADV fast immer genau dann schaltet, wenn man es selbst auch tun würde. Verblüfft überlässt die Autorin – bisher bekennende DCT-Skeptikerin – Hondas Doppelkupplungsgetriebe das Schalten. Präziser, leiser und ruckfreier geht es nicht mehr – großes Kompliment. ▶

FAHRBERICHT | Honda X-ADV 750



Optional sind Fußrasten im Offroad-Look für den X-ADV erhältlich.



Stehend durchs Gelände fahren ist dann möglich.



Sogar ein Gravel-Modus fürs Gelände ist an Bord. Die Traktionskontrolle greift dann nur noch minimal ein, ebenso das ABS.

Mit den kürzer abgestimmten unteren Gängen und vier PS mehr erlaubt der Honda X-ADV eine knackigere Gangart als bislang, erst recht mit den Zubehör-Fußrasten (rund 350 Euro). Die Sitzposition entspricht dann einem sportlichen Mittelklasse-Motorrad, durch den nach vorn geneigten Oberkörper verlagert sich der Schwerpunkt, die Kontrolle klappt noch besser, und viel Rückmeldung bietet die einstellbare Gabel ohnehin.

FUSSRASTEN FÜR GELÄNDEAUSFLÜGE

Gedacht sind die Fußrasten aber auch für Geländeausflüge, für die es den Fahrmodus „Gravel“ gibt. Die Traktionskontrolle greift dann nur noch minimal ein, ebenso das ABS. Doch auch wenn sich der Honda X-ADV auf Schotter erst mal spielerisch anfühlt: Übertreiben sollten es Ungeübte nicht, allein schon wegen seines Gewichts. Zudem fallen die Federwege nicht wirklich offroadmäßig aus.

Den Roller-Charakter bedienen im Grunde nur noch das Trittbrett, das 22-Liter-Staufach unter der Sitzbank, das neue, abschließbare Handschuhfach im Beinschild und das kleine 15-Zoll-Hinterrad, das den Stauraum erst ermöglicht. Ansonsten entsprechen Optik und Ausstattung einem aktuellen Motorrad, von den Fahrmodi bis zum Transponder-Schlüssel, vom Tagfahrlicht bis zum topmodernen TFT-Display. Die 59 PS reichen für rund 170 km/h Spitze.

ZUBEHÖRPAKETE „ADVENTURE“ BIS „TRAVEL“

Honda offeriert außerdem Zubehörpakete, von „Adventure“ (ab 1.100 Euro) bis „Travel“ (2.349 Euro). Nicht billig. Aber das ist der Honda X-ADV auch nicht: Mit Nebenkosten werden für ihn 12.220 Euro fällig. Technik und Verarbeitung rechtfertigen den Preis zwar, doch die Motorradversion NC750X, die auf der gleichen Plattform basiert, gibt es für fast 4.000 Euro weniger.

HONDA X-ADV AB 12.220 EURO

Womit wir bei der Eingangsfrage wären: Dass sich das ebenso ungewöhnliche wie gelungene Konzept in Deutschland bislang nicht durchsetzen konnte, dürfte auch am Preis liegen.

Allerdings nicht nur, denn in Südeuropa verkauft sich der Honda X-ADV recht ordentlich. Doch dort sind die Gräben zwischen Roller- und Motorradfahrern nicht so tief wie hierzulande.

Text: Eva Breutel, Fotos: Zep Gori

FAZIT

Der überarbeitete Honda X-ADV präsentiert sich ausgereift und vielseitig wie nie.

Er begeistert auf der Landstraße, bietet viel Wind- und Wetterschutz auf der Autobahn und praktischen Stauraum beim Shoppen in der Stadt.

Nur ein Roller – das ist er nun eigentlich nicht mehr.

WAS IST NEU?

- Euro 5-konform
- mehr Leistung (plus 4 PS)
- mehr Drehmoment (plus 1 Nm)
- höhere Maximaldrehzahl (plus 600/min)
- kürzere Übersetzung, mehr Durchzug und Beschleunigung
- 1,4 kg leichter
- Leichterere Rahmen
- Ride-by-Wire
- verbesserte Traktionskontrolle (3 statt 2 Stufen)
- Fahrmodi (vier Standard-Modi, frei konfigurierbarer „User“-Modus)
- Fünf-Zoll-TFT-Display
- Connectivity
- Tagfahrlicht
- mehr Stauraum (Handschuhfach)
- USB-Buchse
- neue Sitzbank
- verbesserter Windschild
- schlankere und schärfere Optik

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

Kraftstoffverbrauch Honda Automobile in l/100 km: kombiniert 10,0-3,6. CO₂-Emissionen in g/km: 228-82. Effizienzklasse: F-A+. Stromverbrauch Honda e in kWh/100 km: kombiniert 17,8-17,2. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 0. Effizienzklasse: A+.