

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



auto
motor
sport

DA IST FÜR 2023 MEHR MUSIK DRIN

Honda überarbeitet zum Modelljahr 2023 im Kompaktmodell Jazz den Hybridantrieb und erweitert das Ausstattungsangebot um eine Sport-Version.

Seite 2-3

HONDA

HONDA JAZZ e:HEV auto motor und sport online 12.01.2023	
DA IST FÜR 2023 MEHR MUSIK DRIN	2-3
HONDA CIVIC e:HEV Berliner Zeitung 20.08.2022	
GESTRECKTE ANSPRÜCHE	4-5
ADAC online 04.01.2023	
DER NEUE HYBRID MACHT GUTE LAUNE	6-7
Auto Zeitung 18/2022	
INDIVIDUELLE LÖSUNG	8-9
HONDA CIVIC TYPE R motor1.com online 30.11.2022	
MEIN GOTT, SCHALTER!	10-11
Auto Zeitung 26/2022	
REKORDVERDÄCHTIG	12-13
HONDA HR-V e:HEV Donaukurier 30.07.2022	
DER HR-V HAT EIN PAAR TRICKS AUF LAGER	14-15



Berliner Zeitung

GESTRECKTE ANSPRÜCHE

Mit der elften Generation wurde der Honda Civic kräftig überarbeitet. Das Erfolgsmodell ist nun sparsamer und wertiger.

Seite 4-5

MOTORRAD

DIE STÄRKSTE KLEINE ENDURO MIT 92 PS

Honda holt den Namen Transalp zurück. In Form einer neuen Enduro. Mit 755 Kubik und 92 PS ist die neue XL750 die stärkste kleine Enduro auf dem Markt.

Seite 16-17



HONDA

HONDA XL750 TRANSALP MOTORRAD online 08.11.2022	
DIE STÄRKSTE KLEINE ENDURO MIT 92 PS	16-17
HONDA CL500 Motorrad & Reisen online 09.11.2022	
HONDA CL500 – REBEL-SCRAMBLER	18-19
HONDA CB750 HORNET WELT online 29.11.2022	
HORNISSENSTICH	20



DA IST FÜR 2023 MEHR MUSIK DRIN

Honda überarbeitet zum Modelljahr 2023 im Kompaktmodell Jazz den Hybridantrieb und erweitert das Leistungsangebot um eine Sport-Version.

Von Ulf Baumann

Zum Modelljahr 2023 zeigt sich der kompakte Honda Jazz in vielen Punkten weiterentwickelt. Der Hybridantrieb wird kräftiger, die Ausstattung um eine sportliche Option erweitert, das Fahrwerk neu abgestimmt und auch als Zugfahrzeug darf sich der Jazz künftig etablieren.

MEHR HYBRID-POWER

Im Zuge der Überarbeitung des Jazz wurde das e:HEV-Hybridssystem modifiziert. Die Maximalleistung des Elektromotors legt von 80 auf 90 kW zu. 7 kW Mehrleistung bringt die Modellpflege dem 1,5-Liter-Benziner, der nun 107 PS beisteuert.

Das maximale Drehmoment des elektrischen Antriebsmotors (253 Nm) im Honda Jazz e:HEV und des Benzinmotors (131 Nm) bleibt unverändert. Für ein noch sanfteres Ansprechverhalten sorgt die optimierte automatische Kraftübertragung.

In den Modellversionen Elegance, Advance und Crosstar Advance sorgt die neue Regelstrategie der intelligenten Motorsteuerung für ein dynamischeres Beschleunigungsempfinden. Der Advance Sport bietet hingegen in Verbindung mit seinem zusätzlichen Sport-Fahrmodus ein direkteres Ansprechverhalten.

AUSSTATTUNGEN ERWEITERT UND ÜBERARBEITET

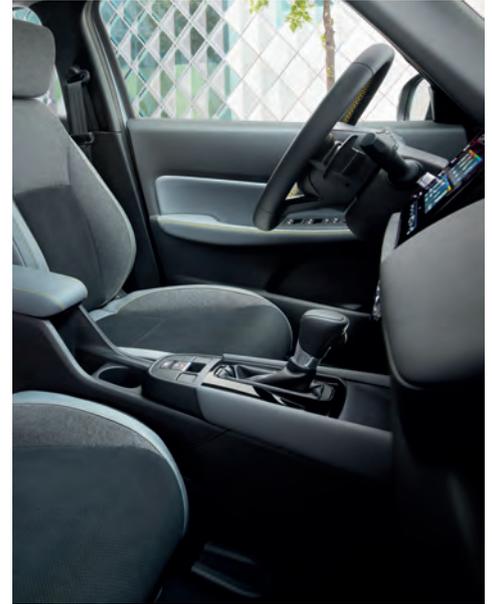
Advance Sport? So heißt die neue Ausstattungs-Option, die dem Jazz Sitze aus schwarzem Velourskunstleder und grauem Kunstleder sowie gelbe Kontrastnähte am neuen Dreispeichenlenkrad, der Mittelarmlehne und den Türverkleidungen spendiert. Advance Sport bringt aber auch eine neue Fahrwerksabstimmung mit. An der Front wurde die Federrate um acht Prozent verringert, am Heck um 20 Prozent erhöht. Die dadurch verbesserte Balance zwischen Vorder- und Hinterachse konnten die Längskräfte reduzieren, was zu einem präziseren und

dynamischeren Fahrverhalten beiträgt. Steifere Dämpfer sorgen zudem für mehr Traktion und höhere Kurvengeschwindigkeiten.

Ebenfalls im Sportpaket enthalten sind eine neue Frontschürze, ein neuer Kühlergrill im Gitter-Look, schwarz lackierte Außenspiegel sowie spezielle 16-Zoll-Alufelgen. Neu ist außerdem die exklusive Lackierung Urban Gray.

Weiterentwickelt wurden aber auch die anderen Ausstattungsvarianten. Die Modelle Elegance und Advance verfügen über ein neues, eleganteres Kühlergrill-Design und dunklere Scheinwerferfereinfassungen sowie stärker ▶

MODELLPFLEGE | Honda Jazz e:HEV



ausgeformte Stoßfänger an Front und Heck. Zudem wurde die Farbgebung der Leichtmetallfelgen überarbeitet.

Auch der Jazz Crosstar Advance weist ein modifiziertes Außendesign auf, das ihn robuster und abenteuerlustiger wirken lassen soll. Der Kühlergrill verfügt über ein akzentuiertes Wabenmuster, silberfarbene Einsätze im überarbeiteten Stoßfänger vermitteln die Optik eines Unterfahrschutzes. Hinzu kommen passende Seitenschweller. Komplettiert werden die Neuerungen von einer

neuen Farbe für die Leichtmetallfelgen sowie der neuen exklusiven Außenlackierung Fjord Mist Blue.

Im Inneren der Modellversionen Elegance und Advance sorgen frische Farben, Materialien und Oberflächen für eine aufregende Optik, während der Crosstar Advance über neue Sitzpolster sowie Änderungen an Armaturentafel, Türen, Mittelkonsole und am Zweispeichenlenkrad verfügt.

JETZT AUCH MIT ANHÄNGELAST

Für alle Jazz-Versionen bietet Honda jetzt 500 Kilogramm An-

hängelast. Damit eignet sich der Kompakte künftig auch zum Ziehen kleinerer Anhänger oder zur Montage eines Fahrradträgers.

Bestellbar ist der überarbeitete Honda Jazz e:HEV in Europa ab Anfang 2023. ■

FAZIT

Honda frischt den Jazz zum Modelljahr 2023 auf. Der Hybridantrieb bekommt mehr Leistung, die Ausstattungen werden überarbeitet und um eine Sport-Version ergänzt, und künftig darf der Kompakte auch leichte Hänger ziehen.



GESTRECKTE ANSPRÜCHE

Mit der elften Generation wurde der Honda Civic einmal kräftig überarbeitet. Das Erfolgsmodell fährt nun sparsamer und fühlt sich dabei doch wertiger an.



Nicht nur bei der Optik hat der Fünftürer zugelegt: Mit einer Länge von 4,55 Metern scheint er der kompakten Golf-Klasse fast schon erwachsen.

Wenn im Herbst 2022 der neue Honda Civic erscheint, lösen die Japaner ihr angekündigtes Versprechen ein und haben bis dahin alle ihre europäischen Volumenmodelle elektrifiziert. So folgt nach dem Jazz, dem HR-V sowie dem CR-V nun auch der kompakte Civic mit einem sparsamen Hybridantrieb e:HEV. Diese Art der Teil-Elektrifizierung nutzen zwar inzwischen viele andere Hersteller auch, jedoch geht Honda bei seinen Vollhybriden einen eigenen Weg.

Die mittlerweile elfte Generation des Civic ist richtig schick geworden und polarisiert nicht mehr so stark wie so mancher

Vorgänger aus der Reihe. Mit seiner klaren Formensprache, einer coupéförmig geschwungenen Dachlinie sowie der flach abfallenden Motorhaube gibt sich der Civic 2022 sportlich und bringt viel Eigenständiges mit.

Aber nicht nur bei der Optik hat der Fünftürer um einiges zugelegt, sondern auch bei den tatsächlichen Abmessungen. Mit einer Länge von 4,55 Metern streckt er sich um gut drei Zentimeter und scheint der kompakten Golf-Klasse fast schon erwachsen. Mitgewachsen ist auch der Radstand um fast vier Zentimeter, der sich nun auf 2,73 Meter erstreckt. Ein Platzvorteil, der vor

allem den Passagieren im Fond zugutekommt.

Hier fällt die Bewegungsfreiheit fast genauso üppig wie in der ersten Reihe aus. Für hinten Mitreisende steht eine gute Beinfreiheit bereit und selbst für große Personen gibt es noch genug Luft über dem Scheitel. Auch der dahinterliegende Kofferraum kann sich sehen lassen. Wird er geöffnet, passen anständige 410 Liter ins Gepäckabteil, umgeklappt sind es ebenfalls gute 1.220 Liter. Um Gewicht einzusparen, besteht die große und weit öffnende Heckklappe aus leichtem Kunststoff, während die Motorhaube aus noch leichterem Aluminium gefertigt ist.

Vorne sitzt man tiefer als in Vorgängermodellen, bei denen der Fahrer und Beifahrer noch über dem Kraftstofftank saßen. Das Mobiliar ist gut konturiert und sehr bequem. Auch der Materialmix wirkt mit seinen aufgeschäumten Kunststoffen hochwertig. Der positive Qualitätssprung lässt sich beim Honda nicht nur ertasten, er ist auch hörbar. Beispielsweise an den Reglern der Klimaautomatik, die bei jedem Weiterdrehen mit einem satten Klickgeräusch auf sich aufmerksam machen.

Überhaupt geht es im Innenraum sehr aufgeräumt zu. Der Fahrer blickt auf ein klar gegliedertes digitales Kombiinstrument, ►

FAHRBERICHT | Honda Civic e:HEV

Der Materialmix im Cockpit wirkt mit seinen aufgeschäumten Kunststoffen zeitgemäß funktional.

welches sich mehrfach konfigurieren lässt. Links vom Tacho gibt es statt eines klassischen Drehzahlmessers ein Powermeter, das als Leistungsanzeige für den Hybridantrieb dient. Nicht minder auffällig sind die durchgängig verlaufenden Lüftungsdüsen in einer Honigwabenstruktur.

Der Touchscreen für das Multimedia-system sitzt dagegen weit oben und somit in griffgünstiger Nähe. Die Steuerung von Navigation, Telefon, Klimatisierung oder Audiofunktionen erfolgt intuitiv. Und da noch genügend physische Schalter und Knöpfe vorhanden sind, fällt einem die Bedienung leicht. Smartphones lassen sich kabellos via Apple CarPlay oder Android Auto ins System einbinden. Gut und genau, wie man es von einem modernen Auto erwartet.

ÜBERAUS SPARSAM

Zwei Dinge fallen beim Fahren auf: der Honda ist häufiger als andere Hybride im Elektromodus unterwegs und er ist überaus sparsam. Das liegt an seinem speziellen Antrieb für den insgesamt drei Motoren verantwortlich sind.



Beim sogenannten e:HEV-System arbeitet ein 2,0-Liter-Benziner in Verbindung mit zwei E-Maschinen. Während der 184 PS starke Elektromotor meist für den Vortrieb sorgt, treibt der Verbrenner die zweite E-Maschine an, die als Generator fungiert, und den notwendigen Strom erzeugt.

Daher benötigt der Civic auch kein konventionelles Getriebe, sondern nur eine Überbrückungskupplung, die den im sparsamen Atkinson-Zyklus arbeitenden Ver-

brennungsmotor erst bei höherem Tempo mit der Kraftübertragung beauftragt. Aus diesem Grund geht der Civic auch besonders knauserig mit dem Kraftstoff um. Nach unserer ersten Runde quittierte der Bordcomputer exakt 4,7 Liter im Schnitt und traf damit genau die versprochene WLTP-Werksangabe. Dabei waren wir nicht als Verkehrshindernis unterwegs, sondern sind locker im Drittelmix mitgeschwommen. Neben dem geringen Kraftstoffkonsum

bereitet der Honda aber auch viel Fahrfreude, da der Antrieb recht dynamisch zu Werke geht. Das harmonisch abgestimmte Fahrwerk gefällt ebenfalls. Und sollte die Strecke schlechter werden, glänzt der Honda mit gutem Abrollkomfort. Nur die mittelsame Lenkung erfordert recht hohe Haltekräfte. Sieht man von diesem kleinen Manko ab, bietet der Civic viel Freude und einen sparsamen Antrieb, dank des raffinierten Hybrid-systems. Guido Borck (amp) ■



TECHNISCHE DATEN

Honda Civic e:HEV

Länge/Breite/Höhe (m):	4,55 x 2,08 x 1,41
Radstand (m):	2,73
Antrieb:	R4-Benziner, 1.993 ccm, Atkinson-Zyklus
Systemleistung:	135 kW/184 PS
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h:	7,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch:	4,7 Liter
Effizienzklasse:	A
CO ₂ -Emissionen:	108 g/km (Euro 6d)
Kofferraumvolumen:	410 - 1.220 Liter
Basispreis:	32.900 Euro

Um Gewicht zu sparen, besteht die Heckklappe aus leichtem Kunststoff.

DER NEUE HYBRID MACHT GUTE LAUNE

Mit elegantem Design, mehr Funktionalität und noch besserer Qualität kratzt Honda mit dem neuen Civic nun schon an der Mittelklasse. Besonders beeindruckend ist sein Hybrid-Antrieb.



Der aktuelle Honda Civic sieht gefälliger aus als der Vorgänger.

- Seit Herbst 2022 aktuelles Civic-Modell zu haben
- Eindrucksvolle Fahrleistungen für viel Fahrspaß
- Preise ab 32.900 Euro

© 2023 ADAC e.V.

Es gibt sie noch, die Dino-Modelle: VW Golf, BMW 3er, Opel Corsa, Toyota Corolla oder Fiat 500 sind unter ihren populären Namen schon seit vielen Generationen auf dem Markt, werden von den Herstellern bei jeder Neuauflage nur leicht verändert, um den Erfolg besser nicht zu gefährden.

Honda war da bei seinem Klassiker Civic in den 50 Jahren seit seiner Markteinführung schon immer etwas experimentierfreudiger. Kein Modell glich dem Vorgänger – und viele der älteren Civic waren im Design – neutral ausgedrückt – ein wenig speziell. Vielen Kunden auch etwas zu speziell.

GEFÄLLIGES AUSSENDESIGN

Bei der elften Generation könnte das anders sein. Denn die eckt optisch schon mal nicht an, sieht sogar richtig gut aus. Von schräg hinten könnte man ihn fast mit einem Tesla Model 3 verwechseln. Überhaupt darf die Statur des

Fünftürers mit seiner großen Heckklappe (aus Kunststoff) als gelungen gelten. Die Proportionen stimmen, und was im immer dichter werdenden und ziemlich austauschbaren SUV-Dschungel besonders auffällt, ist die niedrige Bauweise des Honda.

Das Seitenprofil zeichnet sich durch eine flachere Dachlinie und eine niedrigere Seitenlinie aus, was für größere Glasflächen und einen helleren und luftigeren Innenraum sorgt. Zur coupéartigen



Ästhetik des neuen Civic trägt der gegenüber dem Vorgängermodell 35 Millimeter längere Radstand bei, während der hintere Überhang 20 Millimeter kürzer ist. Die Motorhaube wurde im Vergleich zum Vorgänger zum Beispiel um 25 Millimeter abgesenkt – das kommt der Übersicht zugute. Mit seiner Länge von 4,55 Metern liegt der Civic genau zwischen Kompakt- und Mittelklasse, also zwischen VW Golf und Dreier-BMW.

HONDA CIVIC MIT HOCHWERTIGEM INNENRAUM

Gut ausgeformte und bequeme Sitze vorn wie hinten, ein gutes Platzangebot für bis zu 1,90 Meter große Fahrgäste vorn und der große Kofferraum (laut Hersteller 410 bis 1.220 Liter, nach ADAC Messmethode 370 bis 1.260 Liter) sind die Pluspunkte des Civic. Im Fond bietet er allerdings kein besonders gutes Raumgefühl. Die Seitenscheiben sind schmal, der Kopf befindet sich direkt neben der C-Säule, und die Dachlinie fällt ab. Das limitiert die Passagiergröße auf 1,85 Meter.

Die Materialien des aufgeräumten Armaturenbretts mit seinen ausgeklügelten Lüftungsklappen wirken hochwertig, und auch die Bedienung als guter Mix aus Touchscreen-Steuerung (9-Zoll-Display) und festen Tasten (alle mit haptischem Druckpunkt) sollte keinen überfordern. Apple CarPlay und Android Auto sind immer Serie. Besonders schön anzufassen sind die glänzenden Metall-Dreher für die Klimaanlage mit fühl- und hörbarer Rasterung. An dieser Stelle deshalb unser Appell an die Konstrukteure der inzwischen gern verbauten seelen- und gefühllosen Slider- und Touch-Elemente: Einfach mal in den Civic setzen und drehen – ein haptisches und akustisches Erlebnis! ▶

Elegante Seitenlinie mit großen Glasflächen.

FAHRBERICHT | Honda Civic e:HEV

An den Fahrer dachte Honda auch beim 7-Zoll-Display im Cockpit, das in der Topausstattung Advance durch ein individuell konfigurierbares 10,2-Zoll-HD-Farb-Display ersetzt wird: Informationen zum Audiosystem sind auf der linken Seite des Bildschirms zusammengefasst, fahrrelevante Informationen auf der rechten Seite – und diese Positionierung hilft dem Fahrer, die parallel angeordneten Lenkradtasten intuitiv zu bedienen.

TOLLER HYBRIDMOTOR MIT „KURVENSTEUERUNG“

Womit wir beim Sahnestück des neuen Honda Civic wären: dem weiterentwickelten Hybridsystem e:HEV. Der selbstladende Vollhybridantrieb kombiniert eine Lithium-Ionen-Batterie (72 Zellen) und zwei kompakte, leistungsstarke Elektromotoren mit einem extrem lauffröhigen 2,0-Liter-Atkinson-Benzinmotor mit Direkteinspritzung, 135 kW/184 PS und 315 Nm Drehmoment. Das e:HEV-System wechselt nahtlos und ohne Eingreifen des Fahrers zwischen EV-, Hybrid- und Motorantrieb: In der Stadt fährt das Fahrzeug überwiegend im emissionsfreien EV-Modus und nimmt erst bei höherem Beschleunigungsbedarf automatisch den Hybridantrieb. Dabei werden die Räder weiterhin über den leistungsstarken Elektromotor angetrieben, während der Verbrennungsmotor die dafür benötigte elektrische Leistung über den zweiten Elektromotor erzeugt, der als Generator fungiert.

Bei konstant hohen Geschwindigkeiten, wie z. B. auf der Autobahn, schaltet das System auf Motorantrieb um und wird direkt und effizient vom Benzinmotor angetrieben. Erst bei noch höherem Leistungsbedarf im Bereich der Höchstgeschwindigkeit wechselt das System zurück in den Hybridmodus, um die volle Leistung des Elektromotors freizusetzen. In allen Fahrmodi wird die Brems- und Verzögerungsenergie zurückgewonnen, um den Wirkungsgrad zu verbessern.

Das alles funktioniert beim Honda herrlich mühelos und selbstverständlich: Kein nerviges Aufheulen des Motors, keine Verzögerungspausen beim Gasgeben, kein Ruckeln – der Motor hängt in allen Geschwindigkeitsbereichen mit einem unmittelbaren Ansprechverhalten direkt am Gas. Stets steht mehr als ausreichend Leistung zur Verfügung, der Civic spurtet laut Honda bei Bedarf in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Auch die ADAC Messungen zeigen, dass der Civic nicht umsonst als sportlicher Hybrid vermarktet wird. Von 60 auf 100 km/h geht es in 4,3 Sekunden, von 80 auf 120 km/h in 5,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h limitiert.

Für extra gute Laune sorgt die „Kurvensteuerung“, die von den Honda-Ingenieuren fürs sportliche Fahren entwickelt wurde. Sie vermeidet unnötige Wechsel zwischen den Modi und hält den Antrieb durch den Benzinmotor aufrecht, um Verzögerungen beim Beschleunigen zu vermeiden. Das funktioniert bestens – und bietet in Verbindung mit der angenehm direkten Lenkung und dem straffen Fahrwerk den direkten Fahrspaß! Beim ADAC Ausweichtest bringt der Civic Fahrsicherheit und Sportlichkeit zusammen. Er fährt sehr schnell durch den Parcours, bleibt dabei zudem durchwegs leicht beherrschbar.

HONDA CIVIC HYBRID MIT 5,2 LITER VERBRAUCH IM TEST

Honda legt Wert darauf, dass es sich beim Civic e:HEV eigentlich um einen Elektroantrieb handelt



Dreimotoriger e:HEV-Antrieb mit 135 kW und 315 Nm Drehmoment.



Leicht zu bedienen: Das Cockpit des Honda Civic.

(„Primärer Antrieb“), der nicht extern aufgeladen werden muss, sondern den Strom an Bord erzeugt. In der Stadt kommt der Honda dadurch oft ohne den Verbrenner aus – das lässt sich auch am Stadtverbrauch von lediglich 3,7 Litern je 100 Kilometer sehen. Doch auch bei beherzten Kurvenfahrten auf der Landstraße (Stichwort Fahrspaß) geht das System durch die gleichmäßige Leistungsentfaltung sparsam mit dem Sprit um: 4,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer sind ein Wort.

Im Schnitt kamen im ADAC Test 5,2 Liter Verbrauch zusammen. Weil sich das neue Aggregat bei den Schadstoff-Messungen auch noch vorbildlich sauber zeigte, sind unterm Strich vier von fünf möglichen Ecotest-Sternen zusammengekommen.

Dass alle aktuellen Assistenzsysteme an Bord sind, versteht sich von selbst, etwa ein Ausparkassistent, der beim Rückwärtsfahren vor Querverkehr warnt, ein Stauassistent oder das neue adaptive Fernlicht. Insgesamt sind elf Airbags an Bord, unter anderem Seitenairbags für die Frontpassagiere, Airbags zwischen Fahrer und Beifahrer und Knieairbags.

Wie beim Civic üblich, hat Honda noch eine Type R-Version als sportlichen Ableger der Baureihe im Programm. Sein 2,0-Liter-Turbo-

ADAC TESTERGEBNIS

Honda Civic 2.0 i-MMD Hybrid Advance e-CVT

Karosserie/Kofferraum	2,8
Innenraum	2,5
Komfort	2,8
Motor/Antrieb	1,4
Fahreigenschaften	2,0
Sicherheit	1,3
Umwelt/Ecotest	1,7
Gesamtnote	1,9

Sicherheit und Umwelt werden doppelt gewertet; Notengrenzen: 0,6 – 1,5 sehr gut; 1,6 – 2,5 gut; 2,6 – 3,5 befriedigend; 3,6 – 4,5 ausreichend; 4,6 – 5,5 mangelhaft

Benziner kommt auf stolze 329 PS! Beim „konventionellen“ Civic bleibt es aber bei dem hier beschriebenen Hybridantrieb.

HONDA CIVIC HYBRID: PREISE AB 32.900 EURO

Insgesamt kommt der Honda Civic auf ein überraschend gutes Testergebnis mit einer Gesamtnote von 1,9.

So toll der neue Hybridmotor im Civic auch ist: Als einzig verfügbare Motorisierung macht er den Klassiker auch erheblich teurer. Ein preisgünstiges Einstiegsmodell wie vormals den Civic 1.0 Turbo S für 21.300 Euro gibt es nun nicht mehr. Schon das Basismodell des aktuellen Civic liegt bei 32.900 Euro für die Ausstattung Elegance. In der Ausstattungsstufe Sport kostet der Japaner 34.200 Euro und als Advance 37.600 Euro.

Thomas Kroher ■

INDIVIDUELLE LÖSUNG

Zum 50. Geburtstag der Modellreihe legt Honda den Civic ganz neu auf und setzt auf einen einzigartigen Hybrid-Antrieb mit 184 PS, zwei E-Motoren – aber ohne Stecker.



Um Gewicht zu sparen, fertigt Honda die Motorhaube des Civic aus Alu.



Makellos verarbeitetes Cockpit, digitale Instrumente (10,2 Zoll).

CONNECTIVITY

Das Infotainment-System des neuen Civic heißt CONNECT und wird über einen gut ablesbaren, neun Zoll großen Touchscreen oder per Sprachsteuerung bedient. Drucktasten für „Home“ und „zurück“ sowie ein griffiger Drehregler erleichtern die Handhabung. Zum Serienumfang zählt neben der Navi-Funktion die Smartphone-Integration mittels Android Auto oder Apple CarPlay (wireless). Ein Streaming-fähiges DAB-Radio mit acht Lautsprechern ist Standard, eine Bose-Anlage mit zwölf Lautsprechern kostet extra, genau wie die große induktive Ladestation.

TEST | Honda Civic e:HEV

KURZ UND BÜNDIG

Verkaufsstart:
Im Handel

Einstiegsmodell:
32.900 Euro (Elegance)

Highlights:
Autarker Hybrid mit zwei E-Motoren, Leichtbau-Konzept

Fahrleistungen:
0-100 km/h:
7,2 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit:
180 km/h

Kofferraumvolumen:
410-1.220 l (Elegance/Sport)

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic e:HEV 2.0 i-MMD

4-Zylinder, 4-Ventiler, variable Ventilsteuerung, Atkinson-Prinzip, Direkteinspritzung, Partikelfilter; 1.993 cm³; 105 kW/143 PS bei 6.000 /min; 186 Nm bei 4.500 /min; 2 E-Maschinen; Systemleistung: 135 kW/184 PS; 315 Nm; Batterie: Lithium-Ionen; stufenloses Direkt-Getriebe; Vorderradantrieb; Fahrwerk vorne: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer; vorne/hinten: Stabi.; VSA (ESP); Bremsen: vorne innenbelüftete Scheiben, hinten Scheiben; ABS; Bremsassistent; Bereifung: 235/40 ZR 18 Y, Michelin Pilot Sport 4; LÜB/H: 4.551/1.802 (2.082)/1.408 mm; Radstand: 2.734 mm; Leergewicht/Zuladung: 1.496/434 kg; Kofferraumvolumen: 404 – 1.187 l; Euro 6d; Typklassen: HP 14NK 25/TK 24; Messwerte: 0-100 km/h in 7,2 s; Höchstgeschwindigkeit¹: 180 km/h; Bremsweg aus 50 / 100 / 150 km/h kalt: 8,7 / 35,2 / 79,4 m, aus 100 km/h warm: 35,8 m; CO₂-Ausstoß²: 114 g/km (WLTP); Grundpreis: 36.600 Euro (Advance)
¹Werkstattangaben; ²Breite mit Außenspiegeln

AUTO TEST	
Verbräuche	
EU-Verbrauch	4,2 l
WLTP-Verbrauch	5,0 l
Reichweite (Hybrid)	727 km
Testverbrauch	5,5 l

Ein neues Hybrid-Modell ohne Ladeanschluss? Ungewöhnlich heutzutage. Doch als die Honda-Ingenieure den neuen Civic e:HEV konstruiert haben – die inzwischen elfte Generation –, wollten sie den alltäglichen Anforderungen ihrer Kunden bestmöglich entsprechen, ein sparsames Fahrzeug mit niedrigen Abgas-Emissionen realisieren und lästige Ladestopps vermeiden.

Darum fiel ganz bewusst die Entscheidung, dem Civic einen autarken Vollhybrid-Antrieb zu verpassen. Hauptantriebsmotor ist eine von zwei E-Maschinen, die zweite dient als Generator, die je nach Fahrzustand von einem Saug-Benziner nach dem Atkinson-Prinzip (Magerbetrieb, erweiterte Expansionsphase) ergänzt oder abgelöst (etwa bei konstanter Autobahnfahrt) wird. Die Regel-Choreografie ist hochkomplex, läuft für den Fahrer aber denkbar simpel: einfach Gas geben. Auch dass der e:HEV ohne klassisches Getriebe auskommt, sondern einen

stufenlos geregelten Direktantrieb besitzt, muss den Fahrer nicht kümmern. Hinter dem Lenkrad registriert man lediglich, dass der Honda Civic e:HEV einen ausgesprochen kultivierten Antrieb besitzt, der spontan auf Fahrbefehle reagiert und ohne unnötigen Lärm seinen Dienst aufnimmt. In der Stadt schnurrt der Civic zudem fast durchgehend im EV-Modus – das sporadische Zuschalten des Vierzylinders zum Laden nimmt man kaum wahr.

ENORMES SPARPOTENZIAL IM STADTVERKEHR

Innerorts stehen daher oft Verbrauchswerte im Drei-Liter-Bereich auf dem Display des Bordcomputers. Bei Überlandfahrten ist der Hybrid ebenfalls sehr genügsam – erst auf der Autobahn, wenn der Benziner einen Großteil der Arbeit übernimmt, klettern die Werte. Doch selbst auf unserer Testrunde mit Vollgasanteil begnügt sich der e:HEV mit 5,5 Litern pro 100 km. Das entspricht einer

Reichweite von über 700 Kilometern. Und ist der lediglich 40 Liter große Tank leer, genügt ein kurzer Stopp an der Zapfsäule, denn der Akku wird ausschließlich während der Fahrt und vollautomatisch geladen. Der Fahrer kann allenfalls die Rekuperationsstufe beim Ausrollen beeinflussen.

Doch der Civic ist nicht nur sparsam, sondern dank 184 PS und maximal 315 Nm auch flott unterwegs. Unser Testwagen spurtet sogar in nur 7,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h (Werksangabe: 8,1 s). Die Spitze von 180 km/h schindet wenig Eindruck, genügt aber eigentlich völlig.

Das Fahrwerk zeigt gute Manieren und bietet hohe Sicherheitsreserven sowie eine feine Rückmeldung, wodurch sich der Fahrer bestens mit dem Auto verbunden fühlt. Auch das Platzangebot vorn und hinten stimmt. Nur die Zuladung ist angesichts des geräumigen Kofferraums mager und die Zuglast enttäuschend. Ein Lastenesel ist der Honda nicht. ■



Die Heckklappe besteht aus leichtem Kunststoff-Material.

Trotz ihrer eher weichen Polsterung sind die Sitze auf Dauer bequem.

Typisch Civic: quer montiertes, kompaktes Abdeck-Rollo.

FAZIT

Martin Urbanke



Die Neuaufgabe des Honda Civic ist gefällig gezeichnet und überzeugt mit ihrem ungewöhnlichen Hybrid-Konzept, das Sparsamkeit, Komfort sowie Dynamik gekonnt vereint. Und: Die Serienausstattung ist schon im Basismodell üppig, was den Preis relativiert.

- + Enormes Sparpotenzial, gute Sicherheitsausstattung, hoher Antriebskomfort.
- Kein rein elektrischer Betrieb, geringe Anhängelast (750 kg).



MEIN GOTT, SCHALTER!

329 PS ohne Hybrid, Elektro oder Automatik. Japan lässt uns jubeln ...

Von Roland Hildebrandt

Euro 7 am Horizont. Feilschen um jedes Gramm Flottenverbrauch. Neue Autos stehen inzwischen mehr unter Strom als eine Spülmaschine. Leider sind als Folge davon viele Spülmaschinen aufregender geworden. Motto: Spaß? Vielleicht. Aber bitte nur politisch korrekt. Und dann kommt ER. Fetter Spoiler auf dem Heck, drei mächtige Endrohre einen guten halben Meter tiefer. Gestatten: Honda Civic Type R, Modelljahr 2023.

WAS IST DAS?

Nun gut, seit 1996, als der erste Civic Type R in Japan startete, war das Modell immer eine Art Trash-TV-Teilnehmer mit Dokortitel: Sieht prollig-wild aus, hat

aber was auf dem Kasten. 7:43,8 etwa anno 2017 auf der Nordschleife. Wohlgeremt mit Frontantrieb. Kein Wunder, dass Nürburgring-Nerds den Type R gerne als Track-Tool verwenden. Das verpflichtet. Kann der neue Civic Type R noch eine Schippe drauflegen?

Durchaus, nämlich mit 329 PS exakt neun PS mehr. FL5 heißt der Kollege intern und ist 37 Millimeter länger als sein Vorgänger, zudem gibt es gut 30 mm mehr Spur. Standard sind Reifen im Format 265/30 R19. Aber erst einmal lasse ich das Design des rund 4,60 Meter langen Wagens auf mich wirken. Harmonischer als der Vorgänger steht er da, das mag manch Fan bedauern.

Zu den R-spezifischen Teilen der Karosserie zählen geänderte Stoßfänger, ein Diffusor, der mächtige Heckspoiler und die Alu-Motorhaube mit Lufthutze. Die Heckklappe speckt dank Kunststoff um 20 Prozent ab. Auch ein Teil wie die Schwungscheibe der Kupplung wurde im Gewicht reduziert,

ebenso die Felgen. Exakt 1.480 Kilogramm bringt der neue Civic Type R auf die Waage. Zum Vergleich: Der „normale“ Civic wiegt 30 Kilogramm mehr, wohl aufgrund dessen Hybridtechnik.

Darauf verzichtet der Type R, doch dazu später mehr. Zunächst bewundere ich den rot ausge-



FAHRBERICHT | Honda Civic Type R

schlagenen Innenraum samt seiner sehr ansprechenden Gestaltung. Vor allem das Gitterelement vor den Luftausströmern ist gut gemacht. Ebenfalls lobenswert: Recht schmale A-Säulen und eine gute Sicht nach vorne. Hinten gibt es viel Platz plus 410 Liter Kofferraum. Le-Mans-Besuch mit der Familie? Kein Problem.

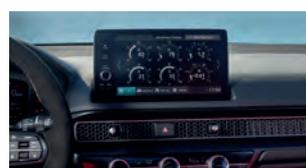
Sie wollen sich lieber an der Technik des neuen Civic Type R delectieren? Nun, alle Details würden ein längeres Referat ergeben. Deshalb an dieser Stelle nur einige Stichpunkte: Wie gehabt Turbo-Vierzylinder in Gestalt des 2.0 VTEC, künftig mit 329 PS sowie 420 Newtonmeter Drehmoment bei 2.600 und 4.000 U/min. Sechs Gänge manuell, 5,4 Sekunden auf 100 km/h und 275 Spitze.

Die Anzahl der Turbinenschaufeln im Turbo wurde optimiert, ebenso die Rev-Match-Funktion. Die Drehzahlanpassung klappt nun auch vom zweiten in den ersten Gang. An der Schaltmechanik und dem Schaltgefühl wurde gefeilt. Mehr Sturzsteifigkeit, noch standfestere Bremsen und mehr Lufteinlässe. Für Letztere mussten die Nebelscheinwerfer dran glauben.

Meinereiner ist geneigt zu sagen: Dieses Auto ist „Gran Turismo“ plus Playstation in einem. Wer dort beim virtuellen Tuning seine Freude hat, ist die Zielgruppe des Civic Type R. Dazu passt die Performance-Anzeige im R-Plus-Modus mit Laptimer und zig Anzeigen für Drücke, Temperaturen und mehr. Vor allem die Scoring-Funktion mit Bewertungen des Fahrerkönnens von C bis S+ erinnert mich an die nötigen Lizenzen bei „GT“.

WIE FÄHRT ER SICH?

Nun denn. Als Kurs bitte Estoril in Portugal auswählen und die X-Taste drücken. Oh, Moment. Ich habe gar kein Joypad in der Hand, sondern das Lenkrad des Type R



mit griffiger Ummantelung in Wildleder-Art. Plus einen Helm auf dem Kopf. Und neben mir Thomas Neumann, der unter anderem schon bei Langstreckenrennen unterwegs war. Dann mal los!

Zu einem zweiten Niki Lauda werde ich wohl nicht mehr, insbesondere bei zunächst unbekannter Strecke und Auto.

Aber ich merke schnell (im wahrsten Wortsinne): Dem neuen Civic Type R kannst Du vertrauen. Bremsen, ab dem Scheitelpunkt der Kurve wieder aufs Gas und ab dafür. Leuchtpunkte über dem Tacho zeigen mir wie im Motorsport an, wann ich den nächsten Gang auf kürzestem Weg reinschnipse. 2. Gang, Rot!, zack, nachladen, 3. Gang, und so weiter.

Untersteuern? Kaum zu spüren und wenn, liegt es eher an mir als am Auto. Einzig die recht hohen Lenkkräfte der adaptiven elektrischen Servolenkung deuten auf den Frontantrieb hin. Ja, man muss zupacken. Aber der neue Civic Type R ist kein tollwütiger

Kampfhund, der wild um sich beißt. Eher ein Dobermann: Sieht gefährlich aus, ist aber in Wahrheit ein guter Kumpel mit Spieltrieb.

In jedem Fall kann das Auto mehr als sein Fahrer, wie eine heiße Runde mit Neumann am Steuer zeigt. Er steigt voll in die Eisen und prügelt den Honda durch die Kurven. Warum? Weil es geht. Ermüdungserscheinungen am Auto: Null. Ermüdungserscheinungen beim Autor: Eins. (Was auch an dem nicht ganz optimalem Seitenhalt der Sportsitze liegen mag.)

WAS KOSTET ER?

Wie enorm die Spreizung beim neuen Civic Type R ist, zeigt die spätere Fahrt zurück zum Flughafen im Comfort-Modus. Der Antrieb hält sich akustisch zurück, der Wagen lässt sich überraschend angenehm im Alltagsverkehr bewegen. Klar, eine Sänfte ist er nicht, aber die Abstimmung des Fahrwerks haut auch keine Plomben raus.

Anfang 2023 kommt der Super-Civic auf den deutschen Markt. Leider zu einem Preis, der fast schon Schwarzmarkt-Niveau hat: 55.500 Euro. Schluck. Zwar ist die Neuauflage deutlich besser ausgestattet als der Vorgänger. Doch der startete vor gut einem Jahr bei „nur“ 38.550 Euro. Klar, ausstattungsbereinigt reduziert sich die Differenz. Aber wie schon beim neuen BMW M2 zeigt sich auch hier: Sport hat seinen Preis. ■

FAZIT

9/10

Danke, dass es solche Autos wie den neuen Honda Civic Type R noch geben darf. Vor allem seine Spreizung zwischen Alltagsauto und Rennstrecken-Tier begeistert. Nur der happige Preis zeigt, dass der Type R künftig eher im Feinkost-Regal steht. Durchaus mit Recht. Von den Fahreigenschaften und der Schaltung kann man seinen Enkeln noch in 50 Jahren vorschwärmen. Am besten hebt man den Type R bis dahin auf.



329 PS, optimierte Aerodynamik, Leichtbau: der neue Civic Type R.

REKORDVERDÄCHTIG

Seit 25 Jahren ist der Honda Civic Type R der Inbegriff des Frontantriebs-Sportlers. Viele Detailverbesserungen machen die Neuauflage zum Erlebnis.

Estoril nahe der portugiesischen Hauptstadt Lissabon: Auf dieser in Würde gealterten Rennstrecke, auf der ein gewisser Ayrton Senna 1985 seinen ersten Grand-Prix-Sieg holte, steht der neue Honda Civic Type R für einige Runden am Limit bereit. Während der Motor warmläuft und die Mechaniker den korrekten Reifendruck einstellen, checken wir kurz die wichtigsten Fakten: optimierte Aerodynamik, logisch. Dazu kommt ein weitreichend überarbeitetes Fahrwerk, das mit seinen adaptiven Dämpfern einen guten Kompromiss aus Alltagstauglichkeit und Rundstrecken-Performance gewährleisten soll – das werden wir später noch auf der Landstraße überprüfen.

DAS IST NEU

MOTOREN

Überarbeiteter Turbolader, 18 Prozent leichteres Schwungrad

AUSSTATTUNG

Rote Sportschalensitze, Teppiche und Fußmatten

PERFORMANCE

Neuer Rundenrekord in Suzuka für Fronttriebler

Den Kontakt zur Straße stellen extra für das Fahrzeug spezifizierte Michelin-Reifen vom Typ Pilot Sport 4 her. Das Herzstück des Ganzen: ein Zweiliter-Turbobenziner, der schon im Vorgänger ar-

beitete. Für Generation Numero sechs wurde jedoch der Turbolader tiefgreifend optimiert für ein besseres Ansprechverhalten. Hinzu kommt ein signifikant erleichtertes Schwungrad. Es sorgt für ein deutlich schnelleres Anpassen der Drehzahl beim automatisierten Zwischengas beim Herunterschalten. Ach ja: Die bereits beim Vorgänger herrlich knackige Schaltung wollen die Japaner ebenfalls verbessert haben.

Um das herauszufinden, nehmen wir Platz auf überraschend weichen, aber sehr bequemen Sportsitzen. Man sitzt angenehm integriert im Auto, das Lenkrad schön nah vor der Brust. Über den hoch gelegenen Schaltknauf legen wir den ersten Gang ein.

Klack, ein erster Aha-Moment: Die Schaltung arbeitet sehr präzise auf kurzen Wegen. Es geht hinaus aus der Box für ein paar heiße Runden auf der schnellen Strecke. Der Civic Type R präsentiert sich hier in Bestform. Schnelle Kurven durchpflügt er neutral und liegt selbst beim Räubern über Kurbs äußerst stabil. Das schafft sofort Vertrauen.

Dirigiert über die ungemein präzise und rückmeldungsfreudige Lenkung stürzt sich der Japaner aber auch mit bestechender Agilität in enge Kurven. An deren Ausgang zeigt sich zudem, über welch gute Traktion der Honda für einen Fronttriebler verfügt. Dabei hat das Triebwerk die besten Anlagen, die Haftfähigkeit der ▶

FAHRBERICHT | Honda Civic Type R



- ▲ Die manuell einstellbaren Sportsitze schmiegen sich perfekt an den Körper.
- ◀ Die Bremsanlage ist fein dosierbar und verzögert vehement.
- ▼ Im Alltag sorgt das adaptive Fahrwerk für ordentlichen Komfort.



Reifen (265/30 ZR 19) bis zur Grenze und darüber hinaus zu strapazieren. Satte 329 PS stark und mit einem maximalen Drehmoment von 420 Nm bei 2.600 Umdrehungen gesegnet, baut das herrlich knurrende Triebwerk bereits in niedrigen Drehzahlregionen reichlich Druck auf und scheut sich dennoch nicht vor schnellen Kurbelwellenrotationen. Auf der relativ kurzen Start-Ziel-Geraden erreicht der Type R mühelos Geschwindigkeiten von rund 220 km/h – was absolut für die Leistungsfähigkeit des VTEC spricht. Die standfeste, fein zu dosierende Bremsanlage vernichtet derweil genauso vehement Geschwindigkeit, wie das Turbo-Triebwerk sie aufbaut. Im japanischen Suzuka stellte der Civic Type R übrigens direkt einen neuen Rundenrekord für Fronttriebler auf.

ALLTAGSTAUGLICH, ABER AUCH ZIEMLICH TEUER

Doch auch wer nicht gerade eine FIA-zertifizierte Rennstrecke vor der Tür hat, wird glücklich mit dem neuen Type R.

Auf der Landstraße begeistert der Japaner ebenfalls mit seinem lebendigen Einlenkverhalten und beweist auf ramponierten Strecken, dass er durchaus Nehmerqualitäten besitzt. Seine Federung erweist sich im Comfort-Modus als schluckfreudiger und somit deutlich alltagstauglicher, als der sehr straffe Sportmodus zuvor vermuten ließ.

Und natürlich „erbt“ der Honda Civic Type R von den zahmeren Varianten die geräumige Karosserie, die im Vergleich zu der des Vorgängers erheblich einfachere Bedienung sowie einen Großteil der umfangreichen Fahrsicherheitsfunktionen.

Allerdings hat das Ganze seinen Preis – und der ist tatsächlich recht happig: 55.500 Euro. Marktstart ist Anfang 2023.

Marcel Kühler ■

FAZIT

Der neue Honda Civic Type R dürfte seine Fans überaus glücklich machen. Dank vieler Detailverbesserungen fährt er noch gieriger als der Vorgänger – bei gleichzeitig gutem Alltagsnutzwert. Allerdings ist der Sportler ziemlich teuer geworden.

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic Type R

- 4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo,
- Partikelfilter; 1.996 cm³;
- 243 kW /329 PS bei 6.500 /min;
- 420 Nm bei 2.600 – 4.000 /min;
- 6-Gang, manuell; Vorderradantrieb;
- L/B/H 4.594/1.890/1.401 mm;
- Radstand 2.734 mm;
- Leergewicht/Zuladung k.A.;
- Kofferraum: 410 – 1.220 l;
- 0-100 km/h in 5,4 s; 275 km/h;
- WLTP-Verbrauch 8,2 l S/100 km;
- CO₂-Ausstoß 186 g/km;
- Grundpreis 55.500 €

Alle Daten Werksangaben



Funktionales Cockpit mit Alcantara-Lenkrad und griffgünstigem Schalthebel.

DER HR-V HAT EIN PAAR TRICKS AUF LAGER

Hondas Kompakt-SUV punktet mit ideenreichem Stauraum und einem ausgeklügelten Antriebssystem.



„Da habe ich einen Trick gemacht“, pflegte der legendäre, leider verstorbene Fußball-„Bomber“ Gerd Müller das eine oder andere Mal zu sagen. Diesen Satz greift nun der Honda HR-V wieder auf. Der Japaner, der sich in drei Generationen vom Kastenwagen zum formschönen Kompakt-SUV entwickelt hat, hat gleich mehrere Tricks auf Lager.

Der erste ist schon ziemlich fantastisch und kann bereits genutzt werden, noch ehe man den Anlasser betätigt: Hat man das kräftige Äußere mit den muskulösen Radläufen und der markanten Frontpartie ausgiebig bewundert und eine der hinteren Türen

mit dem modernen, in die C-Säule eingelassenen Griff geöffnet, liegen sie schon vor einem – die Rücksitze mit dem Trick.

Analog zum Honda Jazz hat auch der HR-V die sogenannten „Magic Seats“ im Programm. Die hinteren Sitze lassen sich nicht nur zusammenfallen, sondern wie im Theater auch hochklappen. Plötzlich hat man hinter den Vordersitzen eine große Fläche für Sperrgut. Super Idee!

Hat man seine Kisten verstaut (oder auch nicht), geht es schon los. Mit einem Cockpit, das erfreulicherweise keine Pilotenausbildung und kein Informatikstudium braucht, um sich gut zurecht zu ▶



FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV



finden – zwischen virtuellen Bedienelementen und einfachen Knöpfchen.

Fährt man den HR-V, kommt Trick Nummer zwei ins Spiel: der Antrieb. Der mixt Verbrenner- und Elektroantrieb, ist also Hybrid und nennt sich, gestatten, e:HEV. Im einzelnen, so die Info des Herstellers, handelt es sich dabei sogar um zwei Elektromotoren – einer fungiert als Generator für den 0,9 kWh großen Akku – und einen Benzinmotor.

Die drei sind vernetzt durch eine komplexe Leistungssteuerung, so dass der Antrieb ohne menschliches Zutun zwischen rei-

nem Elektro-, kombiniertem und Verbrennerantrieb wechselt.

Ein konventionelles Getriebe gibt es dabei aber nicht mehr. Grundsätzlich merkt man davon überhaupt nichts; der HR-V schnurrt souverän durch die Lande, in der Stadt und auf dem Land fährt er sich geschmeidig wie nicht viele Konkurrenten.

Was man merkt, ist, dass sich der Benzinverbrauch in Grenzen hält. Auf der Autobahn schließlich kommt der dritte Trick zum Einsatz – und der kann ein wenig nerven. Gibt man mit dem bei 180 km/h abgeriegelten HR-V mal kräftig Gas, röhrt er plötzlich in recht

unnatürlicher Lautstärke auf und hört erst wieder auf, wenn man sich bei der Geschwindigkeit ein wenig eingegroovt hat.

Da fehlt es Honda noch an der Feinabstimmung. Oder man verbucht das Ganze als feinen

Trick zum Energiesparen. In diesen Zeiten sicher nicht verkehrt.

Wer über dieses Manko generös hinwegsehen kann, hat aber im Honda HR-V ein feines Auto gefunden.

Markus Schwarz ■

TECHNISCHE DATEN

- **Motor:**
1,5-Liter-Vierzylinder mit 79 kW/107 PS, maximales Drehmoment: 131 Nm bei 4.500 – 5.000 U/min, E-Motor: 96 kW/131 PS, Drehmoment: 253 Nm
- **Beschleunigung:**
0-100 km/h: 10,7 s
- **Höchstgeschwindigkeit:**
170 km/h
- **Karosserie:**
Fünftüriges, fünfsitziges Kompakt-SUV, Länge: 4,34 m, Breite (inkl. Außenspiegel): 2.028 mm, Höhe: 1,58 m
- **Verbrauch:**
Normverbrauch (WLTP): 5,4 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 122 g/km, Testverbrauch: 5,8 l
- **Abgasnorm:**
Euro 6d, Effizienzklasse: A+
- **Basispreis:**
32.600 Euro



DIE STÄRKSTE KLEINE ENDURO MIT 92 PS

Honda holt den Namen Transalp zurück. In Form einer neuen Enduro. Mit 755 Kubik und 92 PS ist die neue XL750 die stärkste kleine Enduro auf dem Markt.

*Leichter und stärker als
die neue Honda XL 750 Transalp
ist derzeit keine Reiseenduro.
92 PS sowie 75 Nm aus 755 Kubik
treiben nur 208 vollgetankte
Kilogramm an.*

MOTORRADMESSE MAILAND · EICMA 2022 | Honda XL750 Transalp

Weniger und mehr in einer Kombination mit leichter Stollenbereifung gibt's aktuell nicht.

Leichter und stärker als die neue Honda XL750 Transalp ist derzeit keine Reiseenduro. 92 PS sowie 75 Nm aus 755 Kubik treiben nur 208 vollgetankte Kilogramm an. Weniger und mehr in einer Kombination mit leichter Stollenbereifung gibt's aktuell nicht.

DIE KONKURRENZ DER TRANSALP ZITZT

Im Vergleich zur Klasse der mittelgroßen Enduros ist die Aprilia Tuareg mit 80 PS deutlich schwächer, die beiden F-GS von BMW entweder deutlich schwächer und immer viel schwerer, Yamahas Ténéré 700 hat ebenfalls weniger Leistung bei vergleichbarem Gewicht. Der Dauertester von MOTORRAD, die Triumph Tiger 900, wiegt bei ähnlicher Leistung deutlich mehr. Und die neue Suzuki V-Strom 800 kann mit keinem ihrer Werte mithalten. Einzig die KTM 890 Adventure könnte mithalten, doch die kostet mit 13.900 Euro einfach zu viel. Mit dem gefühlten Preis von rund 10.000 Euro wird die neue Transalp der smarte Offroad-Deal 2023.

DIE NEUE HONDA TRANSALP

Honda stellt die Transalp auf die neue Plattform mit Stahlrahmen und Reihentwin mit 755 Kubik. Auf ihr basiert bereits die neue Hornet, und entgegen den ersten Gedanken ändert Honda an der Abstimmung des Twins vom Naked Bike zur Enduro nichts. Das Chassis selbst, bestehend aus einem neuen Stahlrahmen, passt Honda dem Einsatz abseits der Straße an, was sich in 850 Millimetern Sitzhöhe äußert. Die Schwinge wächst in der Länge und erlaubt mit Pro-Link-Federbein 190 Millimeter Federweg. Vorn bietet eine Showa-Gabel mit 43 Millimetern Standrohrdurchmesser 200 Millimeter Federweg. Die beschlachten Reifendimensionen 90/20-21 vorn und 150/70 R 18 sagen: Die Transalp meint es ernst mit dem Offroad.

Dazu passt die Gesamtgeometrie der Honda: 1.560 stabile Millimeter Radstand, ein Lenkkopf mit steilen 67 Grad und ein neutral gewählter Nachlauf von 111 Millimetern dürften ein gut ausbalanciertes Chassis ergeben. Verzögert wird die neue Transalp vorn mit zwei 310er-Scheiben und schwimmenden Sätteln, hinten per großer Scheibe mit 265 Millimetern Durchmesser.

DIE OPTIK DER NEUEN TRANSALP

Das Design der neuen Honda Transalp erinnert stark und herzlich an die alten Transalps, die Honda bis 2012 anbot. Klare Indizien sind die Tankform mit der heruntergezogenen Flanke und der je nach Ausstattung verbaute Motorschutz vorn. Die neue Front steht als gelungene Mischung aus der Eckscheinwerfer-Baureihe PD 10 und der späteren Rundscheinwerfer RD 13 da. Die Form des Hecks mit dem Gepäckträger und die Linien der Seitenverkleidung sind klar von den alten PD-Transalps inspiriert. Zwar weicht der neben der Schwinge montierte Endtopf vom bekannten Bild ab, die goldfarbenen eloxierten Felgen sind hingegen wieder deutlich näher an der Ur-Transalp. Das Tüpfelchen auf dem „i“ in Heritage ist die gezeigte Lackvariante in Weiß-Blau mit dem breiten Schriftzug auf der Tankflanke und der blauen Sitzbank.

TRANSALP-TECHNIK SEHR NEU

Nichts von den alten Transalp-Modellen übernimmt Honda in die Neue in Sachen Technik und Elektronik. Die neue XL750 Transalp wartet mit zweifach einstellbarem ABS und 5-stufiger Traktionskontrolle auf, an die eine Wheelie-Control gekoppelt ist. Die Motorleistung kann über vier verschiedene Mappings abgerufen werden, die Motorbremse ist in drei Stufen einstellbar. In vier Fahrmodi sind die einzelnen Systeme



Die Schwinge wächst in der Länge und erlaubt mit Pro-Link-Federbein 190 Millimeter Federweg.



Alles Neu in Sachen Technik und Elektronik. Gesteuert werden die Funktionen über ein TFT-Display mit Connectivity und Sprachsteuerung.



Vorn bietet eine Showa-Gabel mit 43 Millimetern Standrohrdurchmesser 200 Millimeter Federweg.

kombiniert, zusätzlich sind alle Parameter im User-Modus frei konfigurierbar. ABS und Traktionskontrolle können wahlweise komplett abgeschaltet werden. Gesteuert werden die Funktionen über ein TFT-Display mit Connectivity und Sprachsteuerung. Unter den Sitz platziert Honda eine USB-C-Ladedose. Die Beleuchtung wird von LEDs gestellt. Ein Quickshifter ist als Zubehör erhältlich.

REISEN MIT DER TRANSALP

Die Reisefähigkeiten einer Enduro sind vor allem durch ihre Reichweite umrahmt. Honda stattet die neue Transalp mit 16,9 Litern Tankvolumen aus. Den Normverbrauch gibt Honda mit 4,4 Litern pro 100 Kilometer an, was eine theoretische Reichweite von 384 Kilometern ergibt. Gepäckvolumen schafft Honda in zwei Ausstattungspaketen. Im Urban Paket ist ein Top-Case mit 50 Litern Volumen und One-Key-Schließung enthalten, noch mehr Stauraum bietet das Travel Paket mit insgesamt 59 Litern Volumen. Wer das Adventure Paket bucht, bekommt

unter anderem Sturzbügel und Nebelscheinwerfer, das Rally Paket enthält neben anderen Teilen einen Motorschutz und den Quickshifter. Das Komfort-Paket enthält als Hauptbestandteile eine hohe Windscheibe und Wind-Deflektoren.

PREISE, FARBEN UND VERFÜGBARKEIT TRANSALP

Preise oder die Verfügbarkeit der neuen Honda XL750 Transalp hat Honda noch nicht veröffentlicht. Es wird drei Farben geben: klassisch in Ross White Tricolour, in Matt Iridium Gray Metallic und in Matt Ballistic Black Metallic.

Jens Kratschmar (Co-Autor) ■

FAZIT

Mit der neuen Transalp wirft Honda einen großen Stein in den Teich der mittelgroßen Reiseenduros. Aus 755 Kubik holt der Twin 92 PS und muss nur 208 Kilo bewegen. Mit einer 21/18-Bereifung markiert die Transalp das Offroad im Konzept deutlicher als die Straße, und mit langen Federwegen und hoher Sitzhöhe macht Honda ebenfalls klar: Das ist eine richtige Enduro.

HONDA CL500 – REBEL-SCRAMBLER

Cleane Anmutung, sauberer Auftritt: Honda baut seinen Bestseller CMX500 Rebel zum Scrambler um. Vorbild ist die Honda CL72 aus den seligen 1960er-Jahren. Erfolgsaussichten: bestens.



Man nehme ein erfolgreiches Mittelklasse-Motorrad, schraube ein bisschen am Rahmen herum, montiere andere Räder, ändere Lenker, Ergonomie und Auspuff-Führung – und fertig ist der nächste Bestseller. So einfach könnte man die Erfolgsformel der Honda CL500 zusammenfassen. Denn am Erfolg dieses Bikes dürfte keiner ernsthaft zweifeln – zu gut sind die Zutaten. Und zu begehrt sind lässige Scrambler und leichte Adventure-Bikes. ▶

47 PS und 43 Nm mobilisiert der Reihen-zweizylinder. Geschaltet wird per 6-Gang-Box. Den Endantrieb übernimmt eine Kette.



FAHRBERICHT | Honda CL500
HONDA CL500 HAT DIE ERFOLGSGENE DER CMX500 REBEL

Die neue Honda CL500 trifft mit ihren 47 PS im A2-Segment auf ziemlich lässige Konkurrenz: Fan-tic Caballero 500, Benelli Leoncino 500, Brixton Crossfire 500 XC, dazu ein paar aussichtsreiche 300er wie F.B Mondial HPS und Voge ACX. Keine dieser Maschinen bringt allerdings das Renommee einer Honda mit und zieht eine vergleichbare Erfolgsspur hinter sich her wie der Genspender CMX500 Rebel (ab 6.960 Euro).

ERFRISCHEND NEUER LOOK IM SCRAMBLER-SEGMENT

Niedrige Sitzbank, geringes Gewicht, zuverlässiger Reihen-zweizylinder, cooler Look – die CMX500 Rebel ist Stammgast in den Top 10 der deutschen Motorrad-Neuzulassungs-Hitliste.



Typisch Scrambler: Der Auspuff ist hochgezogen und auf Höhe der Sitzbank verlegt. Eine gelochte Edelstahlblende schützt den Sozius und sorgt für verwegene Optik. Den Sound bezeichnet Honda als „niederfrequent bassig“. Klingt gut.



19 Zoll misst die vordere Aluminiumgussfelge, 17 Zoll sind es hinten. Vorn greift eine schwimmend gelagerte 2-Kolben-Bremssange nach der 310-mm-Scheibe, hinten packt sich eine Einkolben-Bremssange die 240-mm-Bremsscheibe.



Der LED-Scheinwerfer der neuen Honda CL500 stammt eins zu eins von der CMX500 Rebel. Vier LED-Linsen sorgen für eine charakteristische Lichtsignatur.



„Simple, raw, tough“ – so lauteten die Vorgaben fürs Design-Team. Große Teile der CL500 sind in Schwarz gehalten. Vier Farben stehen zur Wahl: Candy Energy Orange, Matt Laurel Green Metallic, Candy Caribbean Blue Sea und Matt Gunpowder Black Metallic.

TECHNISCHE DATEN
Honda CL500

Motor	
Bohrung x Hub	67 x 66,8 mm
Hubraum	471 ccm
Zylinder, Kühlung, Ventile flüssigkeitsgekühlt, Parallel-Zweizylinder, vier Ventile pro Zylinder	
Abgasreinigung/-norm	Euro 5
Leistung	47 PS (35 kW) 8.500 U/min
Drehmoment	43,4 Nm bei 6.250 U/min
Verdichtung	10,7:1
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad mit Anti-Hopping-Funktion
Schaltung	6-Gang
Antrieb	Kette
Fahrwerk & Bremsen	
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	41-mm-Teleskopgabel
Federelemente hinten	46-mm-Rundrohr-Schwinge
Federweg v/h	150 mm/145 mm
Radstand	1.485 mm
Nachlauf	108 mm
Lenkpfadwinkel	27°
Räder	Aluminiumgussräder
Reifen vorn	110/80-R19 M/C 59H
Reifen hinten	150/70-R17 M/C 69H
Bremse vorn	310-mm-Bremsscheibe
Bremse hinten	240-mm-Bremsscheibe
Maße & Gewicht	
Länge	2.175 mm
Breite	831 mm
Höhe	1.135 mm
Gewicht	191 kg
Sitzhöhe	790 mm
Tankinhalt	12 Liter
Fahrerassistenzsysteme	ABS

Manch begeisterte Fahrer und sicher auch Fahrerinnen könnten jetzt verschärft ein Auge auf die neue CL500 werfen. Sie bringt einen erfrischenden neuen Look ins Scrambler-Segment. Wo andere auf verspielte Lochblenden und Chrom setzen, hält sich die neue Honda markentypisch distinguiert zurück.

PENIBLES FINISH UND STIMMIGE ZUTATEN

Penibles Finish, schwarzer Motor, hochgezogener mattschwarzer Auspuff mit breiter Edelstahlblende, schwarze Faltenbälge, Kniepads am Tank, flache Sitzbank – die Zutaten sind absolut stimmig. Über dem modernen Rundscheinwerfer mit vier LED-Linsen (1:1 aus der Rebel) informiert ein schlichtes Rundinstrument digital über alles Notwendige. Gang, Tempo, Tankstand, dazu – kleiner – Kilometerstand und Uhrzeit, darunter bei Bedarf die Warnleuchten, gut is'.

Genauso stimmig: die kleinen LED-Blinker und das flache, freistehende LED-Rücklicht. Der schwarze Lenker reckt sich dem Fahrer Scrambler-typisch breit und hoch entgegen. So soll das sein.

GERINGER VERBRAUCH UND MODERATE SITZHÖHE

Bei den Rädern hat sich Honda für eine 19-Zoll-Felge vorn und eine 17-Zoll-Felge hinten entschieden. So sind die meisten Scrambler-Bikes ebenfalls bestückt. Zum Vergleich: Der kleine Power-Cruiser CMX500 Rebel ist quasi identisch (CL500: 1.485 mm, CMX500: 1.490 mm), Gleiches gilt fürs Gewicht (192 kg/191 kg). In puncto Sitzhöhe legt die CL500 dafür zehn Zentimeter zu auf 790 mm.

Der Verbrauch der neuen Honda CL500 Rebel-Scrambler fällt mit 3,6 l/100 km moderat aus (CMX500: 3,7 l/100 km).

MODIFIZIERTER RAHMEN UND REICHLICH ZUBEHÖR

Der modifizierte Heckrahmen der neuen CL500 ist laut Honda auf die einfache Montage von Anbauteilen wie Softbags ausgelegt. Dazu gibt es eine Gepäckbrücke, auf der ein 35-Liter-Topcase mitreisen kann. Wie üblich hat Honda Zubehörpakete geschnürt. Zum Adventure-Paket gehören unter anderem Handprotektoren und ein kurzes Frontschutzblech. Das Travel-Paket kommt u. a. mit einer 14 Liter fassenden Soft-Satteltasche links inklusive Trägersystem und Tankprotektor. Am dicksten ist das Style-Paket: Dazu zählen Scheinwerfermaske samt passender Bekleidung, Felgendekor, Aufklebersatz für vorne und hinten, Seitenabdeckung hinten samt Bekleidung und eine höhere Sitzbank.

Start für die CL500 ist voraussichtlich im Frühjahr 2023. Zu den Preisen hat sich Honda noch nicht geäußert. **Ralf Bielefeldt** ■

HORNISSENSTICH

Honda bringt mit der neuen CB750 die zweite Hornet der Modellhistorie, diesmal aber mit nagelneuem Zweizylinder-Reihenmotor, geringerem Gewicht und scharf kalkuliertem Preis.



Für Honda, den weltgrößten Zweiradkonzern der Welt, ist die Mittelklasse seit jeher eine besonders wichtige Kategorie. Hier werden Stückzahlen gemacht, hier geht es aber auch darum, ein Statement abzugeben: „It's a Honda“ lautete einst die ebenso lapidare wie griffige Erklärung dafür, warum ein Motorrad so einfach und exakt funktionieren kann. Das trifft auch für die CB750 Hornet zu, die im Lauf der letzten Jahre vollkommen neu entwickelt worden ist. Die erste Hornet der Geschichte kam 1998 auf den Markt, doch sie war grundlegend anders konzipiert, trug die CB600 Hornet doch einen Vierzylindermotor im Rahmen. 25 Jahre später gehorcht die neue Hornet dem Zeitgeist und setzt auf einen vollkommen neu entwickelten, durchzugsstarken Twin für weniger als 8.000 Euro.

Grundidee der Honda-Entwickler war es, die neue Hornet – zu deutsch Hornisse – als sogenannten Streetfighter zu konzipieren. Man sitzt ziemlich vorderradorientiert, aber zumindest bis 1,85 Meter Körpergröße absolut entspannt. Zwar gibt es einen zweiten Sitzplatz, doch ist dieser insbesondere wegen der sehr hoch montierten Fußrasten maximal kurzstreckentauglich. Die als Zubehör angebotene Soziasabdeckung ist deshalb nur konsequent. Die Hornet wirkt schlank und sehnig, fast schon filigran; ihre lediglich 190 Kilogramm fahrfertiges Leergewicht sieht man ihr förmlich an.

Ein Beweis für die bei Honda übliche Kunst des Motorenbaus ist der neue Zweizylinder-Reihenmotor mit 755 Kubikzentimetern Hubraum und 67,5 kW/92 PS. Dank zahlreicher technischer Kniffe ist der Ultra-Kurzhuber ebenso

drehfreudig wie elastisch, arbeitet dabei so gut wie vibrationsfrei. Sein nutzbares Drehzahlband reicht von 2.500 bis 10.000 Touren, ist also extrem breit. Selbst bei sehr flotter Landstraßenfahrt verlässt man den Bereich zwischen 3.500 und 7.500 Touren nur selten; der Twin ist ein Muster an Kraft, Kultiviertheit und Kontrollierbarkeit. Letztere wird durch vier Fahrmodi noch verstärkt, wobei drei davon sehr sinnvoll vorkonfiguriert sind, der vierte Fahrmodus („User“) ist vollkommen frei konfigurierbar. Integriert sind die Parameter Kraftentfaltung, Traktionskontrolle inklusive Wheeliekontrolle und Motorbremsmoment. Das Ansprechverhalten des Triebwerks ist in jedem Fall gediegen, das dazugehörige Ansaugeräusch wie auch der Auspuffsound sind ein Genussmittel fürs Fahrerohr.

Dank seiner Elastizität und des bereits bei mittleren Drehzahlen ziemlich fetten Drehmoments ist man angesichts des geringen Fahrzeuggewichts vorzüglich motorisiert. Erst recht, wenn man dazuhin noch den Fahrzeugpreis beachtet: Mit 7.890 Euro hat diese Honda – made im gar nicht billigen Japan – keine Gegnerin zu fürchten. Keine Kawasaki MT-07, keine Triumph StreetTriple, keine Aprilia 660 Tuono, keine Kawasaki Z650. Wir tippen für 2023 unter der Voraussetzung guter Verfügbarkeit für die Hornisse auf Rang 2 der deutschen Zulassungs-Hitliste.

Zum ausgezeichneten Eindruck, den die Hornet bei ihrer Erstfahrt hinterließ, gehört trotz seines technologisch einfachen Aufbaus auch das Fahrwerk; Federung und Dämpfung agieren sehr bemüht, halten Motorrad und Fahrer stets sauber in der Spur, gewähren neben Stabilität und Sicherheit durchaus auch Komfort, obwohl außer der Federvorspannung keine weiteren Parameter

einstellbar sind. Auf gutem Niveau ist die Dreischeiben-Bremsanlage mit hinterlegten ABS angesiedelt.

Ein höchst ansehnliches Stück Technik stellt auch das 5-Zoll-Farb-TFT-Display dar. Es bietet mehrere Oberflächen zur Wahl; alle sind einwandfrei ablesbar, nicht überfrachtet und klar strukturiert. Ein Lob ist auch dem Bordcomputer zu zollen: Der Rechner ist durchdacht aufgebaut, seine Bedienung deshalb recht einfach zu begreifen. Technologisch ist die Hornet typisch Mittelklasse: Honda liefert das Nötige, lässt aber aus Preisgründen das Luxuriöse beiseite: Hinzukaufen lässt sich der prächtig funktionierende Quickshifter, für dessen nachträgliche Installation bereits serienmäßig alles vorbereitet ist. Ebenfalls gedacht hat Honda an selbstrückstellende Blinker. Weitere Technik-Schmankerl wie beispielsweise Kurven-ABS oder ein Reifendruck-Kontrollsystem gibt es konsequenterweise nicht.

Zwar ersetzt die Honda Hornet kein Fahrzeug im Modellprogramm, doch wirkt es beinahe so, als hätte die Motorradwelt auf sie gewartet: Denn ein dermaßen „rundes“, von vorne bis hinten sauber durchkonstruiertes Motorrad mit immerhin beinahe 100 PS zu einem vergleichsweise ausgesprochen günstigen Preis hatte der Markt bislang nicht zu bieten. ■

TECHNISCHE DATEN

Honda CB750 Hornet

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, 755 cm³ Hubraum, vier Ventile pro Zylinder, 67,5 kW/92 PS bei 9.500 U/min., 75 Nm bei 7.250 U/min.; Einspritzung, 6 Gänge. **Kette** **Fahrwerk:** Stahrohr-Brückenrahmen, 41 cm USD-Telegabel vorne, voll einstellbar, 13 cm Federweg; Aluminium-Zweiarmschwinge hinten, Zentralfederbein, Vorspannung einstellbar, 15 cm Federweg; Leichtmetallgussräder, Reifen vorne 120/70-17, hinten 160/60-17; 29,6 cm Doppelscheibenbremse vorne, 24 cm Einscheibenbremse hinten **Assistenzsysteme:** vier Fahrmodi, ABS, Traktionskontrolle, Wheeliekontrolle, Smartphone-Konnektivität, Blinker-Rückstellautomatik, Notbremsignal, Vorbereitung für Quickshifter **Maße, Gewichte und Verbrauch:** Radstand 1,42 m, Sitzhöhe 79,5 cm, Gewicht fahrfertig 190 kg, Tankinhalt 15,2 l; Normverbrauch 4,3 l/100 km **Farben:** Weiß, Schwarz, Grau, Gelb **Preis:** ab 7.890 Euro

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. **Bildnachweise:** Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Kraftstoffverbrauch Honda Automobile in l/100 km (nach NEFZ): kombiniert 8,1-3,7. CO₂-Emissionen in g/km: 186-85. Effizienzklasse: CO₂-Effizienzklasse zurzeit nicht verfügbar. Stromverbrauch Honda e in kWh/100 km: kombiniert 17,8-17,2. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 0. Effizienzklasse: CO₂-Effizienzklasse zurzeit nicht verfügbar.