

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



SIEHT GUT AUS: DER NEUE HONDA ZR-V

Mit dem neuen ZR-V kombiniert Honda anspruchsvolles Design mit praktischer Funktionalität und einem sparsamen Vollhybrid-Antrieb.

Seite 2-3



HONDA ZR-V	
ADAC online	
20.06.2023	
SIEHT GUT AUS: DER NEUE HONDA ZR-V	2-3
ntv online	
21.06.2023	
DER HONDA ZR-V FÄHRT IN DIE SUV-LÜCKE	4-5
HONDA e:Ny1	
Autonotizen online	
31.07.2023	
GANZ NEU UND DOCH VERTRAUT	6-7
HONDA CIVIC TYPE R	
Sport Auto	
06/2023	
FORMSACHE	8-12
HONDA JAZZ e:HEV	
Auto Zeitung online	
10.03.2023	
HONDA VERPASST DEM JAZZ MEHR SPORT	13



GANZ NEU UND DOCH VERTRAUT

Der elektrische Honda e:Ny1 im ersten Fahrbericht.

Seite 6-7



HONDA CL500 SCRAMBLER	
Motorrad online	
31.03.2023	
MR. NICE GUY FÜRS HALBGROBE	14-15
HONDA XL750 TRANSALP	
Motorrad & Reisen online	
12.03.2023	
DIE TRANSALP IST ZURÜCK	16

DIE TRANSALP IST ZURÜCK

Sie ist wieder da! Honda bringt die Transalp zurück – und landet damit einen Volltreffer.

Seite 16



SIEHT GUT AUS: DER NEUE HONDA ZR-V

Mit dem neuen ZR-V kombiniert Honda anspruchsvolles Design mit praktischer Funktionalität und einem sparsamen Vollhybrid-Antrieb – und zielt auf das kompakte SUV-Segment.



Elegante Erscheinung: Honda ZR-V mit glatten Flächen und schmalen Lichtern.

- Vollhybrid mit zwei E-Motoren und einem Benziner
- Größe: Zwischen Honda HR-V und CR-V
- Zwei Ausstattungslinien ab 43.900 Euro

© 2023 ADAC e.V.

Honda steht sich oft selbst im Weg. Nicht durch die Qualität der Autos: Verarbeitung und Materialmix sind stets vom Feinsten. Auch nicht durch die Technik: Der Motoren-Mix des Hybrid-Pioniers (Honda Insight) funktioniert tadellos.

Es ist meist das Design, das polarisiert. Beispiel Honda Civic: Jede neue Generation präsentierte sich optisch komplett verändert. Und bis sich die Kunden der eher biederen Golfklasse gerade daran gewöhnt hatten, kam schon die nächste extrovertierte Version.

Umso überraschender ist, dass Honda jetzt mit dem neuen ZR-V ein SUV auf Civic-Basis zur ersten

Probefahrt vorstellt, dass mit seinem gefälligen Design wohl allen Liebhabern dieser Fahrzeuggattung spontan gefällt.

COCKPIT MIT PRAKTISCHEN DREHREGLERN

Der erste Eindruck im Innenraum: Passt! Ein geradliniges und schnörkelloses Armaturenbrett mit hochwertigen Soft-Touch-Materialien, gut integrierten Lüftungsclappen, praktischen Dreh- und Drückschaltern sowie einem zentralen Neun-Zoll-Touchscreen, mit dem auch Smartphones über Apple CarPlay und Android Auto bedient werden. Das voll-digitale Zehn-Zoll-

So soll's sein:
Schöne Drehregler fürs Klima.

Display im Cockpit (Advance-Ausstattung) ist vorbildlich klar gezeichnet und hat eine Besonderheit: Seitlich sitzende Beifahrer oder Beifahrerinnen sehen nur eine schwarze Fläche. „Du fährst ja viel zu schnell!“-Diskussionen gehören im ZR-V also der Vergangenheit an.

Die Rundumsicht auf den bequemen Sitzen mit viel Seitenhalt ist für ein SUV überraschend gut, das Platzangebot hinten mit aus-

reichend Knie-, Kopf- und Schulterfreiheit üppig.

INNENRAUM: GUTES PLATZANGEBOT

Mit einer Höhe von 1,62, einer Breite von 1,84, einer Länge von 4,57 und einem Radstand von 2,66 Metern liegt der kompakte ZR-V in der aktuellen SUV-Reihe von Honda genau zwischen dem HR-V und dem (bald neuen) CR-V. Mehr als klassenübliche 380 Liter Kofferraumvolumen – immerhin 20 Prozent mehr als beim HR-V – sind deshalb nicht drin. Dafür ist der Laderaum mit Trennwänden, einer versenkbaren Abdeckung sowie einem Staufach unter dem Boden ausgestattet und lässt sich durch Umklappen der Rücksitze auf bis zu 1.290 Liter erweitern.

Eine elektrisch betriebene Heckklappe mit Sensorsteuerung erleichtert das Be- und Entladen. Es genügt, den Fuß unter den hinteren Stoßfänger zu halten, um den Kofferraum zu öffnen. Eine „Walk-away-Funktion“ schließt und verriegelt die Heckklappe dann automatisch, sobald der Nutzer sich entfernt.

MOTOR: NEUESTE HYBRID-GENERATION

Herzstück des neuen ZR-V ist natürlich der e:HEV-Hybridmotor, der wie im Civic e:HEV eine maximale Leistung von 135 kW/184 PS und 315 Nm Drehmoment erzeugt. Der Vollhybridantrieb kombiniert dafür eine Lithium-Ionen-Batterie mit zwei Elektromotoren und einem 2-Liter-Benzinmotor mit Direkt- ▶



FAHRBERICHT | Honda ZR-V

Horizontales Armaturenbrett mit guter Sicht nach vorn.

TECHNISCHE DATEN

Honda ZR-V

Motorart	Voll-Hybrid
Hubraum (Verbrennungsmotor)	1.993 ccm
Leistung maximal in kW (Systemleistung)	135
Leistung maximal in PS (Systemleistung)	184
Drehmoment maximal	315 Nm
Leistung maximal bei U/min (Verbrennungsmotor)	6.000 U/min
Antriebsart	Vorderrad
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
CO ₂ -Wert kombiniert (WLTP)	131 g/km
Verbrauch kombiniert (WLTP)	5,8 l/100 km
Kofferraumvolumen normal	380 l
Kofferraumvolumen dachhoch mit umgeklappter Rücksitzbank	1.312 l
Leergewicht (EU)	1.675 kg
Zuladung	455 kg
Anhängelast ungebremst	700 kg
Anhängelast gebremst 12 %	750 kg
Garantie (Fahrzeug)	3 Jahre oder 100.000 km
Länge x Breite x Höhe	4.568 mm x 1.840 mm x 1.613 mm
Grundpreis	43.900 Euro

einspritzung, der im Optimum den hohen Wirkungsgrad von 41 Prozent erreicht. Das e:HEV-System wechselt nahtlos und ohne Eingreifen des Fahrers zwischen Elektro-, Hybrid- und Motorantrieb.

Das Prinzip: In der Stadt fährt das Fahrzeug überwiegend im direkten Elektrobetrieb. Bei höherem Beschleunigungsbedarf wechselt der ZR-V automatisch auf den Hybridantrieb: Die Räder werden weiterhin über den leistungsstarken Elektromotor angetrieben, während der Verbrennungsmotor die dafür benötigte elektrische Leistung erzeugt. Bei konstant hohen Geschwindigkeiten, wie z.B. auf der Autobahn, schaltet das System auf Motorantrieb um und wird direkt und effizient vom Benzinmotor angetrieben sowie bei Bedarf vom Elektromotor unterstützt.

Die Rekuperation der Batterie durch regenerative Bremswirkung erfolgt in vier Stufen über Metall-Paddel am Lenkrad.

GUTES FAHRWERK, GUTE LENKUNG

Was bei der Antriebsbeschreibung theoretisch vielleicht kompliziert klingt, funktioniert in der Praxis problemlos. Klar, man muss sich auf die Motorcharakteristik einstellen und sollte allzu spontanes Gasgeben besser vermeiden, weil dann der Benziner aufheult. Doch

gelassen gefahren überzeugt der gut gedämmte Motor über den gesamten Drehzahlbereich mit einer geschmeidigen, aber trotzdem durchzugstarken Leistungsabgabe mit sehr geringen Vibrationen. Die „Linear Shift Control“ stimmt das Motorgeräusch auf die Drehzahl ab und sorgt so auch akustisch für ein natürliches Beschleunigungsgefühl.

Die Straßenlage ist dank des straff, aber komfortabel abgestimmten Fahrwerks in allen Situationen problemlos, und die Federung steckt selbst kurze Stöße ohne Murren weg. Sehr gut – und das ist inzwischen keine Selbstverständlichkeit mehr – funktioniert im Zusammenspiel die Lenkung, die nicht zu leichtgängig ist und ein natürliches Lenkgefühl mit gutem Feedback liefert.

ZWEI AUSSTATTUNGSVARIANTEN

Der neue Honda ZR-V ist serienmäßig mit der Sensing-Technologie ausgestattet. Die umfasst neben elf Airbags und dem Notbremssystem einen aktiven Spurhalte- und Stauassistenten, Verkehrszeichenerkennung, adaptives Fernlicht und viele weitere Elemente von der Rückfahrkamera bis zur Einparkhilfe.

Honda bietet den ZR-V in zwei Ausstattungsvarianten an: Sport (ab 43.900 Euro) und Advance (46.400 Euro). Entscheidende Unterschiede beim teureren Advance sind das größere digitale Cockpit, das Panorama-Schiebedach, ein Head-up-Display und eine soundstarke 12-Lautsprecher-Bose-Anlage.

Eine Allrad-Variante des ZR-V ist nicht geplant. Dafür kommt noch im Sommer 2023 das erste vollelektrische SUV von Honda: Der e:Ny1 mit bis zu 412 Kilometern Reichweite. Und erste Fotos beweisen: Auch dieses Modell verzichtet auf optische Extravaganzen. Das neue Honda-Erfolgsrezept?

Thomas Kroher ■



Honda-typisch: Die Fahrstufen werden per Drückschalter angewählt.

Sounderlebnis: Die Bose-Anlage der Advance-Ausstattung kann sich hören lassen.



Normalmaß: 370 Liter Kofferraumvolumen sind Klassendurchschnitt.

Doppelherz-Strategie: Der Benzinmotor lädt in der Regel nur die Batterie.



Glatte Flächen dominieren auch die Heckpartie.



DER HONDA ZR-V FÄHRT IN DIE SUV-LÜCKE

Honda baut seine SUV-Flotte aus und füllt die Lücke zwischen dem kleineren HR-V und dem Flaggschiff CR-V. Der neue ZR-V ist rund 4,60 Meter lang und hat wie die Bestseller-Limousine Civic einen speziellen Antrieb. Und für ein SUV ist er recht genügsam.

Von Peter Maahn

Das Angebot an Elektroautos wächst von Monat zu Monat. Dennoch ist wegen des Preisniveaus und des immer noch lückenhaften Netzes an Ladesäulen die Mehrheit potenzieller Kunden nach wie vor skeptisch. Für solche Menschen bringt Honda jetzt den ZR-V, einen sogenannten „selbstladenden“ Hybrid. Dem Zeitgeist entsprechend geht es natürlich um ein weiteres SUV, das sich zwischen seine bekannten Stallgefährten HR-V und CR-V schiebt. Dabei ist der ZR-V aber alles andere als ein Lückenfüller.

Vor dem Blick unter die Haube überrascht schon die Silhouette. Durchaus bemerkenswert für ein

SUV ist die neue Flachheit und das gen Heck schwungvoll abfallende Dach. Das macht die Grenze zu einem klassischen Kombi oder neumodischen Crossover fließend. Die Bugpartie neigt sich dagegen deutlich nach vorne und ist wie weithin üblich der wichtigste Teil des Blechkleides. In Summe ergibt sich ein Design-Paarlauf zwischen Eleganz und Sportlichkeit.

BESONDERE TECHNIK

Thema der künftigen Argumente des heimischen Honda-Händlers beim Verkaufsgespräch wird jedoch die Technik sein, auch wenn sie der normale Autofahrer wohl nicht auf Anhieb wird weitererzäh-

len können. Zum einen ist da ein traditioneller Vierzylinder-Zweiliter, der sich aus dem Benzintank bedient. Der Clou liegt in zwei recht kleinen Elektromotoren (einer dient als elektrischer Antriebsmotor, der andere als Generator), die über fast keinen Stromspeicher verfügen, wie er zum Beispiel bei einem echten E-Auto an Bord ist. Nach dem Losfahren kümmert sich der Verbrennungsmotor zunächst ausschließlich um die ständige Versorgung des elektrischen Antriebsmotors. Der wiederum sorgt für den Antrieb der Vorderachse. Die Idee dabei: Da sich der Lademeister nicht wie im normalen Fahrbetrieb mit hohen Drehzah-

len abrackern muss, kommt er mit deutlich weniger Sprit aus.

Das Zusammenspiel der drei Motoren läuft vollautomatisch, der Fahrer hat nur dann Einfluss, wenn er entweder in den Sportmodus wechselt oder das rechte Pedal in Richtung Bodenblech stemmt. Nur dann mischt sich der Verbrenner auch in den Antrieb ein - aus dem sanften Teilzeit-Stromer wird ein recht sportliches SUV. Oftmals aber reicht die rein elektrische Antriebskraft des elektrischen Antriebsmotors für das Fortkommen. Zum Vergleich: Bei ähnlichen „selbstladenden“ Systemen wie bei Nissan ist der Verbrenner ein reiner Stromspender, bei den ►

FAHRBERICHT | Honda ZR-V

Zentraler Blickfang im Honda ZR-V: der Touchscreen-Monitor.

schweren Plug-in Hybriden, die per Steckdose geladen werden, müssen sogar zwei komplette Motoren mitgeschleppt werden.

ROLLE ALS FAMILIENAUTO UND FREIZEITBEGLEITER

Insofern ist die Honda-Technik durchaus interessant, arbeitet ja auch bereits im Civic, wo das Thema Sportlichkeit naturgemäß mehr gefragt ist. Im ZR-V geht es wegen seiner Rolle als Familienauto und Freizeitbegleiter auch besonders um Wohnlichkeit und Komfort. Die Gestaltung des Passagierabteils erfüllt diese Vorgaben, auch wenn Überraschungen ausbleiben. Gediegene Handwerkskunst wird zum Beispiel durch die Platzierung der Lüftungsdüsen hinter einer Art Wabengitter oder durch die Verwendung geschäumter Materialien für die Bespannung des Cockpits belegt.

Zentraler Blickfang ist der Touchscreen-Monitor für das Navi, Entertainment und diverse Apps, der mit 9 Zoll kleiner ausfällt als anderswo. Lobenswert sind die direkte Anwahl häufig genutzter Funktionen per Knopfdruck oder Drehregler zum Beispiel für die Audio-Lautstärke. Die Dimensionen eines Honda-Bildschirms wer-

den demnächst vom neuen reinen E-Auto Honda e:Ny1 übertrifft, der dieses Jahr erscheint. Es steht aufrecht und ist 15,1 Zoll groß. Hinter dem Lenkrad des ZR-V zeigt sich die Instrumentenanzeige mit 7 Zoll, im Top-Modell mit 10,2 Zoll, aber genauso groß wie im kommenden Elektroauto.

SCHNELLE REAKTION

Der Honda ZR-V und sein Antriebsmix liefern ohne Gedenksekunde, Antriebs- und Durchzugskraft stehen bei Bedarf sofort bei Fuß. Dank eines sorgfältig auch in Richtung Rasanz ausgelegten Fahrwerks und energischer Bremsen kommen auch die Fans des schweren Gasfußes im Rahmen der Leistungsgrenzen auf ihre Kosten, auch wenn sie sicher nicht die Hauptzielgruppe des ZR-V sind. Seine Stärke liegt dank des Konzepts mit hohem elektrischen Fahranteil nun mal auf dem unaufgeregten Fahren durch Stadt und Land. Auch wenn die geringen Norm-Verbrauchswerte im Alltag kaum erreichbar sind, bietet die Technik mit einem durchschnittlichen Durst abseits der Autobahn zwischen 5 und 6 Liter die gewünschte Genügsamkeit.



Insofern wurde die Vorgabe, ein sparsames SUV auf die Räder zu stellen, erfolgreich bewältigt. Die Preise des Neulings beginnen bei 43.900 Euro für das Modell „Sport“, die edler gestaltete Top-Ausführung „Advance“ kostet 46.400 Euro. Die Serienausstattung mit nahezu allen bekannten Assistenzsystemen kann sich durchaus sehen lassen.

Auch wenn der ZR-V „nur“ ein weiteres SUV in der Riesen-Herde solcher Autos darstellt, bleibt als Sahnehäubchen der Antrieb und

das Markenlogo: Es war halt schon immer etwas Besonderes, einen Honda zu fahren. ■

TECHNISCHE DATEN

Honda ZR-V

Fünftüriges, fünfsitziges SUV der Kompaktklasse, Länge: 4,57 m, Breite: 1,84 Meter (mit Außenspiegeln; 2,09 m), Höhe: 1,61 m, Radstand: 2,68 m, Kofferraum-Volumen: 380 bis 1.312 Liter, Hybrid-System: Zweiliter-Benzinmotor, 105 kW/143 PS, maximales Drehmoment 186 Nm, zwei Elektromotoren, Gesamtleistung: 135 kW/184 PS, Gesamtdrehmoment: 315 Nm, Direktantrieb mit Überbrückungskupplung, Frontantrieb, Vmax: 173 km/h, 0-100 km/h: 7,9 s, Verbrauch: 4,8 l/100 km, CO₂-Emission: 131 g/km, Abgasnorm: Euro 6d, Effizienzklasse: k.A., Preis: ab 43.900 Euro



Den Antrieb im Honda ZR-V übernimmt ein Hybrid.



GANZ NEU UND DOCH VERTRAUT

So richtig kompliziert ist eigentlich nur der Name des neuen Elektro-SUV von Honda, der ganze Rest des Autos zeigt sich selbsterklärend. Dazu gleich mehr. Der elektrische Honda e:Ny1 im ersten Fahrbericht.

Text: Bernd Conrad, Fotos: Matthias Gill, Bernd Conrad

Beginnen wir mit dem kleinen silbernen Typschild an der Heckklappe: „e:Ny1“ steht dort.

Nach CR-V, HR-V und zuletzt ZR-V ein neues Kürzel. Dessen Bedeutung erschließt sich, so die Honda-Strategen, folgendermaßen: „Energize, New, Yourself, One“. Also mal aufgedrösel: Ein mitreißendes oder spannendes Auto (e), das neu ist (N) und für dich als Kunden (y) konzipiert wurde und das erste seiner Art (1) ist. Wichtiger als dieses Nerd-Wissen ist die Information, dass der japanische Hersteller mit dem e:Ny1 die eigene Elektrifizierungsstrategie beschleunigen und in den kommenden Jahren eine ganze Palette an neuen Elektroautos vorstellen will.

Auf der Straße sorgt der Honda e:Ny1 nicht für verdrehte Köpfe, offene Münder und staunende Gesichter. Selbst einigermaßen autointeressierte Passanten dürften das vorbeifahrende SUV im Gehirn als Honda HR-V abspeichern. Auch der leise Antrieb ist

nicht ungewöhnlich – der Japaner fährt wohl gerne im EV-Modus seines Hybridantriebs vorbei.

EVOLUTION IM DESIGN

Tatsächlich hat der Honda e:Ny1 mit dem HR-V zwar die Optik und damit einen Großteil der Karosseriebleche gemeinsam, soll darunter aber eine Neuentwicklung sein. Erstmals setzt der Hersteller eine neue E-Auto-Plattform ein, in dieser Ausprägung für Fahrzeuge mit Frontantrieb.

4,39 Meter misst die Karosserie des Neulings, der damit um fünf Zentimeter länger ausfällt als der HR-V. Der Zuwachs geht auf das Konto der neuen Schürzen an Front und Heck. Vorne steckt der Ladeanschluss mittig in der geschlossenen Frontmaske, die auf Tastendruck (außen oder im Cockpit) nach oben schwenkt. Wechselstrom fließt über drei Phasen mit bis zu 11 kW in den Akku, am

Wer mit dem Honda e:Ny1 erstmals ein Elektroauto fährt, muss sich nicht umgewöhnen.

Schnelllader soll sich die Ladeleistung bei 78 kW begrenzen. Dieser Wert, sagt Honda, soll aber über einen langen Zeitraum anliegen. Der Ladezustand ist so in 45 Minuten von 10 auf 80 Prozent zu steigern. Strom für 100 Kilometer Strecke sind in elf Minuten Standzeit gebunkert. Das probieren wir in einem späteren Test aus. 68,8 kWh fasst der im Fahrzeugboden untergebrachte Lithi-

um-Ionen-Akku, von denen 61,9 kWh netto nutzbar sind. Bestromt wird damit eine permanenterrregte Synchronmaschine mit bis zu 150 kW (204 PS), angetrieben werden die Vorderräder.

FLOTT, ABER NICHT STÜRMISCH

Nach dem Druck auf den Startknopf und Druck auf die „D“-Taste fährt der e:Ny1 los. Auch bei schwerem Fuß auf dem Fahrpedal ▶



FAHRBERICHT | Honda e:Ny1

bleibt der Tritt in den Rücken aus. Die bis zu 310 Newtonmeter Drehmoment werden, ganz bewusst, mit minimaler Verzögerung befreit. Wer mit Reisekrankheit zu kämpfen hat, dürfte den Ingenieuren dafür dankbar sein, das Anfahrverhalten des Elektroautos wirkt damit weniger ungestüm.

Flotter als der HR-V mit Hybridantrieb ist der e:Ny1 als Elektroauto unterwegs, lädt aber dennoch zum Mitschwimmen im Verkehr ein. Das bedeutet am Tag der Testfahrten, die in der norwegischen Hauptstadt Oslo starten: Auf der Autobahn sind maximal 110 Sachen drin, auf Landstraßen durch endlose Nadelwälder zwischen 60 und 80 km/h.

Das Fahrwerk nimmt es mit Bodenwellen und Querfugen locker auf, komfortabel gleiten die Insassen dahin. Auch die üppig gepolsterten Sitze tragen zum flauschigen Gesamteindruck bei. Deren Lehnen sollen den Rücken sanft umschließen. Bei großen oder breiteren Menschen wirken die Lehnen vorne aber etwas schmal.

Vor allem in Kurven bereitet die Lenkung des Honda e:Ny1 Freude. Mit spürbarem Widerstand vermittelt sie eine Direktheit, ohne dass man zu viel Kraft am Lenkrad aufwenden muss. Das Fahrgefühl vom Elektro-Honda hat somit ei-

nen Reiz, der dem der Hybrid-Modelle entspricht. Das Auto wirkt sportlich und dynamisch, ohne dass es zur Kurvenhatz auffordert. Eine gute Mischung. Interessant: Im Gegensatz zu anderen E-Autos arbeitet der Antrieb im Honda e:Ny1 nicht lautlos, man hört die Maschine leise. Ein bewusst gelenktes Geräusch, um dem Fahrer mehr Rückmeldung vom Auto zu geben?

Auf der Autobahn lassen sich per Tastendruck am Lenkrad die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und der aktive Spurhalteassistent mit Lenkeingriff aktivieren. Das System des e:Ny1 regelt sanft, bremst beim Annähern an ein langsamer fahrendes Fahrzeug nicht ruckartig ab. Das wachsame Auge der Verkehrszeichenerkennung quittiert zu schnelles Fahren mit einem Warnton, der dezenter ausfällt als in aktuellen Hyundai-Modellen wie dem neuen Kona oder dem Ioniq 6.

Laut Bordcomputer genehmigt sich der Honda e:Ny1 im streng tempolimitierten (und überwachten) Norwegen rund 16,5 kWh Strom auf 100 Kilometer. Das liegt, bei Außentemperaturen um 20 Grad, sogar unter dem WLTP-Normwert von 18,2 Kilowattstunden. Die Normreichweite von 412 Kilometern lässt sich laut Anzeigen im digitalen Kombiinstrument aber dennoch nicht realisieren, es dürften rund 370 Kilometer werden.

LOGISCHE BEDIENUNG IM COCKPIT

Die fahrrelevanten Informationen versammeln sich auf einem Display hinter dem Lenkrad, dessen Schaltwippen die Steuerung der Energie-Rekuperation erlauben. Die Mittelkonsole wird von einem hochkant angeordneten 15,1-Zoll-Touchscreen dominiert. Dessen Anzeige ist dreigeteilt. Das obere Drittel ist für Navigation und die Smartphone-Integration (Apple CarPlay, Android Auto) reserviert, das untere Drittel für die Steuerung der

Klimaautomatik und Sitzheizung. Das Feld dazwischen entspricht der bekannten Bedienstruktur aktueller Hybrid-Hondas, hier kann man u.a. auch die Energieflussanzeige aufrufen. Mit dieser Anordnung ist der große Bildschirm gut genutzt. Fahrer und Beifahrer müssen weniger lange durch Menüs drücken, zudem bleibt die Navigationskarte immer im Blickfeld.

Vom Honda HR-V übernimmt der e:Ny1 die Lüftungssteuerung mit hochwertigen Drehreglern an den beiden Enden des Armaturenbretts, die auch eine diffuse Luftverteilung erlauben. Zugempfindliche Menschen dürften diese Einstellung bevorzugt benutzen.

DAS KOSTET DER ELEKTRO-HONDA

Honda bietet sein neues Elektro-SUV für 47.590 Euro an. Damit liegt der Netto-Listenpreis knapp unter der für die aktuelle Förderung von E-Autos wichtigen 40.000-Euro-Marke. Auch Mitbewerber wie der Kia Niro EV in der Ausstattungslinie Inspiration hat diesen „marktgemachten“ Preis, ebenso der SsangYong Korando e-Motion Platinum.

Zur Serienausstattung gehören Navigationssystem, Rückfahrkamera, Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer sowie ein elektrisch einstellbarer Fahrersitz. Leider ist der manuell justierbare Sessel für den Ko-Piloten nicht in der Höhe verstellbar.

Für 3.900 Euro Aufpreis gibt es ein optionales Advance-Paket. Hier sind ein feststehendes Panorama-Glasdach, Parklenkassistent, 360-Grad-Rundumsichtkameras, ein dunkler Dachhimmel, elektrische Heckklappe und Lenkradheizung enthalten. Einzelne Extras gibt es, bis auf Farben, nicht. Schwarz ist gratis, drei weitere Töne kosten je 790 Euro. Das „Aqua Topaz Metallic“ des Testwagens ist mit 1.090 Euro extra zu entlönnen. ■

Die Dreiteilung der Anzeigen auf dem Touchscreen-Monitor sorgt für flache Menüstrukturen.



Die Ladeanschlüsse liegen beim Honda e:Ny1 mittig in der Frontmaske. 1 kW (dreiphasig) bei Wechselstrom und 78 kW über CCS.


TECHNISCHE DATEN
Honda e:Ny1

Antrieb	Frontantrieb
Getriebe	Eingang-Reduktionsgetriebe
Elektromotor: Maximale Leistung kW	150 kW (204 PS)
Elektromotor: Maximales Drehmoment	310 Nm
Batterie	68,8 kWh Lithium-Ionen
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Norm-Verbrauch kWh / 100 km	18,2 kWh, Reichweite 412 km
Realer Verbrauch im Testzeitraum kWh/100 km	16,5 kWh
<small>(lt. Bordcomputer)</small>	
Reifenmarke und -format des Testwagens	
Continental Ultra Contact UC6 225/50 R18	
Leergewicht	1.730 kg
Länge / Breite / Höhe	4.387 / 2.028 / 1.584 mm
Grundpreis	47.590 Euro
Testwagenpreis	48.680 Euro

FAZIT

Der kleine Honda e war für viele Kunden zu klein, die Reichweite zu gering. Mit dem zweiten Elektroauto namens e:Ny1 geht die Marke auf Nummer sicher und stellt sich im populären Segment der kompakten SUV auf. Platzangebot und Bedienkonzept können, bis auf die flache Rücksitzbank, überzeugen. Der Elektroantrieb bietet durchschnittliche Leistungswerte, was in den Alltag der Kunden passt.



FORMSACHE

VORSICHT: DER SCHEIN DES NEUEN CIVIC TYPE R IST TRÜGERISCH. DAS ENTSCHÄRFTE DESIGN STEHT EINER ZUGESPITZTEN PERFORMANCE GEGENÜBER: MEHR POWER UND VOR ALLEM NOCH MEHR GRIP. DER REST IST ALSO ...

Text: Stefan Helmreich, Fotos: Rossen Gargolov

Die Erfolgsformel der hotten Hatches ist gleichzeitig auch der Hemmschuh ihrer Sportlichkeit. Klingt komisch? Ist aber so! Ich meine: Jeder GTI, jeder R.S., jeder N, jeder ST sprießt letzten Endes aus Massenware. Die Früchte sind saftig, bisweilen sogar richtig frech, fallen strukturell gesehen aber nicht allzu weit vom Stamm. Diese enge Bindung hält einerseits zwar die Kosten im Rahmen, schränkt andererseits jedoch den Spielraum für fahrdynamische Ausbaustufen ein.

Wie groß die Zwänge sind, ist im Prinzip jedem Sport-Golf von anno dazumal bis heute anzusehen. Egal wie ambitioniert die Vorhaben dieser Autos auch gewesen

sein mochten, sie mussten sie stets in die beziehungsweise aus der Grundsubstanz ihres Brot-und-Butter-Kollegiums pressen. Alles, was über die Serienbreite der Karosserie hinausging, stand am Ende bestenfalls als Showcar am Wörthersee.

Klar, mittlerweile hat man über intelligente Allradantriebe, über Fahrwerks-Know-how und natürlich auch über die Bereifung Mittel und Wege gefunden, dem starren Gerüst ein bisschen Bewegung im Sinne der Fahrdynamik einzupflegen. Wirklich ausbrechen aus dem Gesetz der Großserie konnten bislang aber die wenigsten – ja eigentlich: nur die, die motorsportliche Absichten hegten, also

hehre Ziele verfolgten. Die große Ausnahme: Hondas Civic Type R, der vor zwei Generationen angefangen hat, sich sukzessive aus der Norm herauszuschälen. Mit ebenso durchschlagendem wie anhaltendem Test-Erfolg, wie Sie wahrscheinlich mitbekommen haben.

Jetzt kommt der nächste Streich. Oder aus Sicht der gebeutelten Konkurrenz: der nächste Schock. Es ist jedenfalls nicht zu viel verraten, dass die Chancen für die anderen mit dem Modellwechsel nicht gerade gewachsen sind. Zumal Baureihe FL5 mit einem um 17.000 Euro gestiegenen Einstiegspreis noch mal einen großen Sprung vermuten lässt. ▶

FAHRBERICHT | Honda Civic Type R

An dieser Stelle bedarf es jedoch eines beherzten Tritts auf die Erwartungsbremse: Denn so kolossal anders, wie er kostet, ist der neue Ober-Civic nicht. Zwar würde man ihm Unrecht tun, ihn ein Facelift zu schimpfen, die Revolution jedoch, die bleibt aus. Vielmehr hat man den Eindruck, dass sich Honda nun erstmals den Aufwand bezahlen lasse, den sie da seit einiger Zeit für einen Kompaktsportler betreiben.

ZUGPFERD DES MARKEN-IMAGES

Sicher, auch der Type R kann nicht komplett aus seiner Haut. Doch im Gegensatz zu seinen Mitstreitern vermag er sie zu dehnen – um rund neun Zentimeter, wenn man das Breiten-Delta zum 08/15-Civic als Maßstab heranziehen will. Die Kraft für die Differenzierung schöpft er aus seiner Reputation innerhalb der Marke. Nun will ich damit keineswegs andeuten, dass sie bei VW nicht auch stolz wie Bolle wären auf ihre Sport-Produkte, dito Ford, Hyundai und wie sie alle heißen. Bei Honda scheint die Liebesmüh jedoch diesen entscheidenden Schritt weiter zu gehen. Zumal der Type R seit dem Wegfall des NSX als alleinige Galionsfigur der Markenemotion fungiert, seine Silhouette künftig sogar über die Werksrennwagen der japanischen Super-GT-Serie stülpen darf – also quasi gegen Supra und Co. antritt.

Im echten Leben sind die natürlich eine Nummer zu groß, aber seinesgleichen hat Honda spätestens seit der bisherigen Modellgeneration fest im Griff. Klammert man jene aus, die sich per Sportreifen an ihm vorbeigemogelt haben, ist der FK8 der Nummereins-Frontkratzer – sowohl in der Hitliste als auch in unserer Gunst. Und wie gesagt: Die Zeichen stehen mindestens auf Konsolidierung.

Was hat sich mit dem Generationssprung geändert? Ganz of-

fensichtlich: das Styling. Man wird nun nicht mehr gleich wie ein Mitglied der Jakuza angeschaut, wenn man in einem Type R vorrollt. Dennoch bleibt der äußere Eindruck ebenso unmissverständlich wie japanisch. Das Cockpit ist ebenfalls klarer strukturiert, bekam neben einem frischen Infotainment (samt Live-Telemetrie) Digitalinstrumente mit Wechselgrafik eingepflanzt, während die vormals virtuelle Schaltanzeige auf echte Leuchtdioden umschwit.

Das gewohnt cross rastende, in seiner Zwischengasfunktionalität optimierte Sechsgang-Schaltgetriebe ist weiterhin unübertroffen in diesem Segment, Gleiches gilt für Sitze und Ergonomie, die wie ein zusätzlicher Sog ins Handling wirken. Die entscheidenden Unterschiede sind aber die unterschwelligen. So hat der neue Civic 35 mm an Radstand zugelegt, was trotz Aluhaube und Kunstharz-Heckklappe mit einem Gewichtsanstieg um 14 auf 1.426 Kilo einhergeht, der innerlich aber abgefangen wird: Dank eines erhöhten Einsatzes von Strukturklebstoff wurde die Karosseriesteifigkeit um 15 Prozent gesteigert, außerdem sind die Hondas die Ersten, die es – Stichwort Engagement – geschafft haben, einen Kompaktsportler ringsum mit 265er-Reifen zu besohlen, ganze zwei Nummern breiter als bisher. Zudem sei grinsend erwähnt, dass Semislicks nun ab Werk erhältlich sind.

Deren Effekt sparen wir uns aber für den Supertest auf. Ergo gibt der Type R sein Debüt auf dem Serien-Michelin, der a) eine bessere Quervergleichbarkeit ermöglicht und b) kaum Wünsche offenlässt. Auch er ist überaus sportlich abgeschmeckt, bemerkbar am Gerubbel beim morgendlichen Rangieren sowie an der dementsprechend zaghaften Verzögerung im Kaltzustand: 37,3 Meter von 100 auf 0.

Ü2000-Party
Der Elan fehlt nur kurz, dann fegt der Zweiliter wie ein Tornado über den Civic hinfort. Bei feinen Gasbefehlen reagiert er überproportional.



Optimiert
Das enge Raster des grandiosen Schaltgetriebes passt zur Staffellung. Zum Leidwesen des 0–100-Werts reicht der zweite Gang nur bis 99.

Weit und breit
Die Radhäuser beherbergen 265er!

Sobald die Socken warm sind, wird der Gegenwert der Einschränkung dann in Gestalt eines beeindruckenden Niveaus an Seitenführung offenbar.

Lecko mio, stach der Civic früher auch schon so giftig ins Eck? Wir denken: Nein! Der gestiegene Reifengrip ist dabei aber nur das eine. Das andere: die Lenkung. Sie wurde mit Spurstan-

genköpfen aus Hochfestmaterial und einem 60 Prozent steiferen Drehstab straff gezogen, wirkt dadurch noch einen Tick flüssiger, präziser, feinfühlinger – vor allem um die Mittellage. Sie profitiert weiterhin aber auch von ihrem Gegenpart: der cleveren Vorderradführung alias einem wesentlichen Geheimnis des Honda Type-R-Erfolgs. ▶

FAHRBERICHT | Honda Civic Type R



Hand und Fuß
Der Alcantara-Kranz versinnbildlicht das Lenkgefühl: fein und griffig. Einen Doppelkuppler gibt es ausdrücklich NICHT!

Mode-Erscheinung
Die Fahrprogramme ändern Instrumente und Fahrgefühl. Spektrum: zurückhaltend bis aufbrausend.



Kuschelecke
Der plüschige Bezug unterstützt Seitenhalt und Komfort gleichermaßen. Für die Ergonomie gilt dasselbe wie für die Performance: unschlagbar.

Weil die Implementierung einer Doppelquerlenker-Konstruktion selbst für Honda zu viel des Guten wäre, hat man eine Art Mittelding auf Basis der MacPherson-Gebeine ausgeheckt. Das Konstrukt ähnelt Fords „Revo-Knuckle“, verfügt also über eine entkoppelte Lenkachse sowie eine optimierte Achsgeometrie. Vorteil: mehr Sturzsteifigkeit, weniger Antriebseinfluss.

Kanalisiert wird das Ganze dann über die Sperre. Sie arbeitet nach dem Torsen-Prinzip, also in durchaus gängiger Manier, aber so viel akkurater als der Großteil ihrer Kolleginnen. Statt Kraftfluss und Linienführung ständig neu in Position zu rütteln, schiebt sich ihre Wirkung derart konstant unter die Vorderachse, dass man den Eindruck hat, der Honda klinge

sich in eine unsichtbare Schiene ein. Und die hält eisern Stellung, zirkelt den Civic je nach Befehlschärfe entweder sauber am Radius entlang oder scheint ihm – ohne Spaß – den Kragen umzudrehen, wenn das Drehmoment zupackt und es den ganzen Kerl um die Ecke reißt. Untersteuern? Nicht vorgesehen, obwohl der Motor jetzt noch fester an den Zusammenhängen zert.

DUMPFER ANSATZ, FURIOSOS FINALE

329 PS und 420 Nm wirbelt der Turbolader fortan aus den 1.996 Kubik – 9 beziehungsweise 20 mehr als beim Vorgänger, trotz Partikelfilter. Die Erträge in der Beschleunigung fallen dennoch gering aus. In den kleinen Gängen war der limitierende Faktor schon immer die Traktion, demnach bringt einen der Power-Zuschlag auch nicht viel besser vom Fleck – ein Zehntel Vorsprung ist's am 100er-Strich, immerhin.

Die Elastizitätswerte drehen sich indes ins Gegenteil. Obwohl man die Trägheit des Laders angeblich reduziert hat, spricht der neue Type R untenrum dumpfer an als der Ex, zieht je nach Gang bis zu acht Zehntel langsamer von 80 auf 100. Jenseits der 2.000er-Marke lodert's aber nach wie vor lichterloh: Fauchen, Plärren und Dampf bis 7.000. Der Feuer-eifer liegt wie eine Gasblase unter der Fußsohle. Es zischt und brodelt permanent. Feinere Kommandos wirken bisweilen zwar etwas aufgebläht, dafür entlädt sich die Power nun mit einer noch heftigeren Druckwelle, die dann auch eine Kluft zum Vorgänger aufsprengt: fast zwei Sekunden Vorsprung bis 200!

Umso mehr gilt das alte Kompaktsport-Motto: Je schärfer die Gangart, desto Type R! Okay, dank der weiten Spreizung der Adaptivdämpfer ragt der Civic weiter in die Komfortzone hinein als viele seiner Zunft.

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic Type R

Motor	
Typ, Aufladung	R4, Turbo
Bohrung x Hub	mm 86,0 x 85,9
Hubraum	cm ³ /Nerdicht. 1.996 / 9,8
PS/kW/Drehzahl	329 / 242 / 6.500
Nm/Drehzahl	420 / 2.200 – 4.000

Kraftübertragung	
Antriebsart	Vorderrad
Getriebeart, Gänge	manuell, 6

Bremsen	
Bremsscheibenbauart	Stahl, vorn innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h.	mm 350 / 305

Räder	
Bereifung	vorn 265/30 R 19 hinten 265/30 R 19 Michelin Pilot Sport 4S
Felgenbreite v./h.	Zoll k. A.

Karosserie	
L x B x H	mm 4.594 x 1.890 x 1.401
Radstand	mm 2.734
Tankvolumen	l 47

Preise	
Grundpreis	Euro 58.500
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras*	Euro 58.500
Testwagenpreis	Euro 59.400

Unterhaltskosten	
Kfz-Steuer	Euro 269
Haftpflicht	TK/Euro 16 / 1.119
Teilkasko	TK/Euro 16 / 260
Vollkasko	TK/Euro 28 / 4.788

Fahrleistungen (Werksangaben)	
0 – 100 km/h	s 5,4
Vmax	km/h 275

Messwerte	
Gewicht vollgetankt	kg 1.426
Verteilung v./h.	% 61,6 / 38,4
Leistungsgewicht	kg/PS 4,3
Verbrauch l/100 km min./max./Durchschnitt	9,5 / 12,8 / 11,0
Beschleunigung s	
0 – 40 km/h	2,0
0 – 100 km/h	5,8
0 – 160 km/h	12,1
0 – 200 km/h	19,3
Elastizität s	
80 – 120 km/h	4,15/6. Gang
80 – 160 km/h	4,0 / 5,3 / 8,2
80 – 200 km/h	8,9 / 11,1 / 15,9
GP-Kurs Hockenheim	min 2,01,4
Slalom	km/h 71,1
Bremsweg/Verzögerung m / m/s ²	
aus 100 km/h kalt	37,3 / 10,3
aus 100 km/h warm	34,9 / 11,1
aus 200 km/h	137,8 / 11,2

sport auto-Wertung		Punkte/max.	
GP-Kurs Hockenheim	2,01,4 min	13	25
Slalom 18 m	71,1 km/h	18	20
0 – 100 km/h	5,8 s	9	15
100 – 0 km/h (warm)	34,9 m	10	15
Leistungsgewicht	4,3 kg/PS	10	15
Preis/Performance	925 Euro/Pkt.	10	10
Summe		70	100

Messbedingungen: Lufttemperatur 13° C, Asphalttemperatur 16° C, Luftdruck 1016 mbar, * keine.

FAHRBERICHT | Honda Civic Type R



KONKURRENZVERGLEICH
HONDA CIVIC TYPE R

Den Einser von BMW gibt's in dieser Leistungsklasse nur mit Allradantrieb. Bis auf den Beschleunigungswert landet der M135i in allen Disziplinen auf dem letzten Platz, und das zum höchsten Preis. Im Vergleich zum direkten Vorgänger hat Honda den Einstiegspreis deutlich angezogen und sogar den GTI Clubsport um rund 9.000 Euro übertrumpft, aber vergleichbar ausgestattet liegen Civic und Golf Kopf an Kopf. Aus fahrdynamischer Sicht hat sich die Konkurrenz schon am letzten Civic die Zähne ausgebissen, der aktuelle baut diese Vormachtstellung weiter aus und unterbindet so jegliche Diskussion über den King der Kompaktklasse.

GP-Kurs Hockenheim (min)



Slalom 18 m (km/h)



0 - 100 km/h (s)



100 - 0 km/h (warm/m)



Leistungsgewicht (kg/PS)



Preis/Performance (Euro/Pkt.)



SPORT **auto** - WERTUNG (Punkte)



BMW M135i xDrive

R4T, 1.998 cm³, 306 PS bei 5.000 – 6.250/min, 450 Nm bei 1.800 – 4.500/min, Allradantrieb, 1.536 kg (Messwert), vorn und hinten 225/40 R 18, Michelin Pilot Sport 4, Vmax 250 km/h, Preis inkl. Performance-Extras 58.000 Euro



Honda Civic Type R (2021)

R4T, 1.996 cm³, 320 PS bei 6.500/min, 400 Nm bei 2.500 – 4.500/min, Vorderradantrieb, 1.412 kg (Messwert), vorn und hinten 245/30 R 20, Conti SportContact 6, Vmax 270 km/h, Preis inkl. Performance-Extras (2022) 38.550 Euro



VW Golf GTI Clubsport

R4T, 1.984 cm³, 300 PS bei 5.300/min, 400 Nm bei 2.000 – 5.200/min, Vorderradantrieb, 1.452 kg (Messwert), vorn und hinten 235/35 R 19, Bridgestone Potenza S005, Vmax 250 km/h, Preis inkl. Performance-Extras 48.303 Euro

FAHRBERICHT | Honda Civic Type R

Mit dem Modellwechsel verschieben sich die Maximen aber insofern stärker Richtung Performance, als die angezogene Steifigkeit das nachsichtige Fahrwerk konterkariert. Aber wie sagt man? Von nichts kommt nichts. Und der neue Civic kommt mit allerbesten Referenzen: FWD-Rekord in Suzuka, FWD-Rekord auf der Nordschleife.

In Hockenheim? Dasselbe Lied. 1,4 Sekunden holt er auf sein altes Ich heraus – und das ist 'ne Hausnummer, denn die Luft ist dünn dort oben. Allerdings ist auch hier nicht alles Gold, was glänzt. An der Bremse gibt's entgegen anders lautenden Internet-Gerüchten nichts, aber auch gar nichts zu mäkeln. Dito beim Fahrverhalten, das für einen Fronttriebler unfassbar lange unfassbar bissig bleibt.

Die enorme Körperspannung birgt jedoch Nachteile..., na ja, sagen wir besser: Begleiterscheinungen. Zum einen schärft sie die Kante zum Grenzbereich. Man radiert

also nicht sukzessive in die Gleitreibung, die Räder rasten relativ plötzlich aus und ruckartig wieder ein. Zum anderen entwickeln sich in schnellen Kurven unschöne Schwingungen im hinteren Karosseriebereich. Im Formel-1-Jargon würde man von Bouncing sprechen, nur dass das Innerlich-Gewippe hier nicht aerodynamisch, sondern kinematisch entsteht. Das Phänomen ist nichts Neues. Schon das Facelift-Modell des Vorgängers litt unter ähnlichen Symptomen. Und wie damals scheint die viele Querstabilisierung auch hier mit einer etwas zu weichen Lagerung und/oder Dämpfung zu kollidieren – die Ambition also doch mit der Konzeption?

Irgendwie bestimmt, nur dass der Hemmschuh hier eher ein Flipflop ist. Siehe Rundenzeit: 2.01,4 min! Oder in den Klassenkontext übersetzt: Erst kommt R, dann lange nichts, dann der Rest eines Segments, dessen Gesetzen Honda nur formell gehorcht. ■

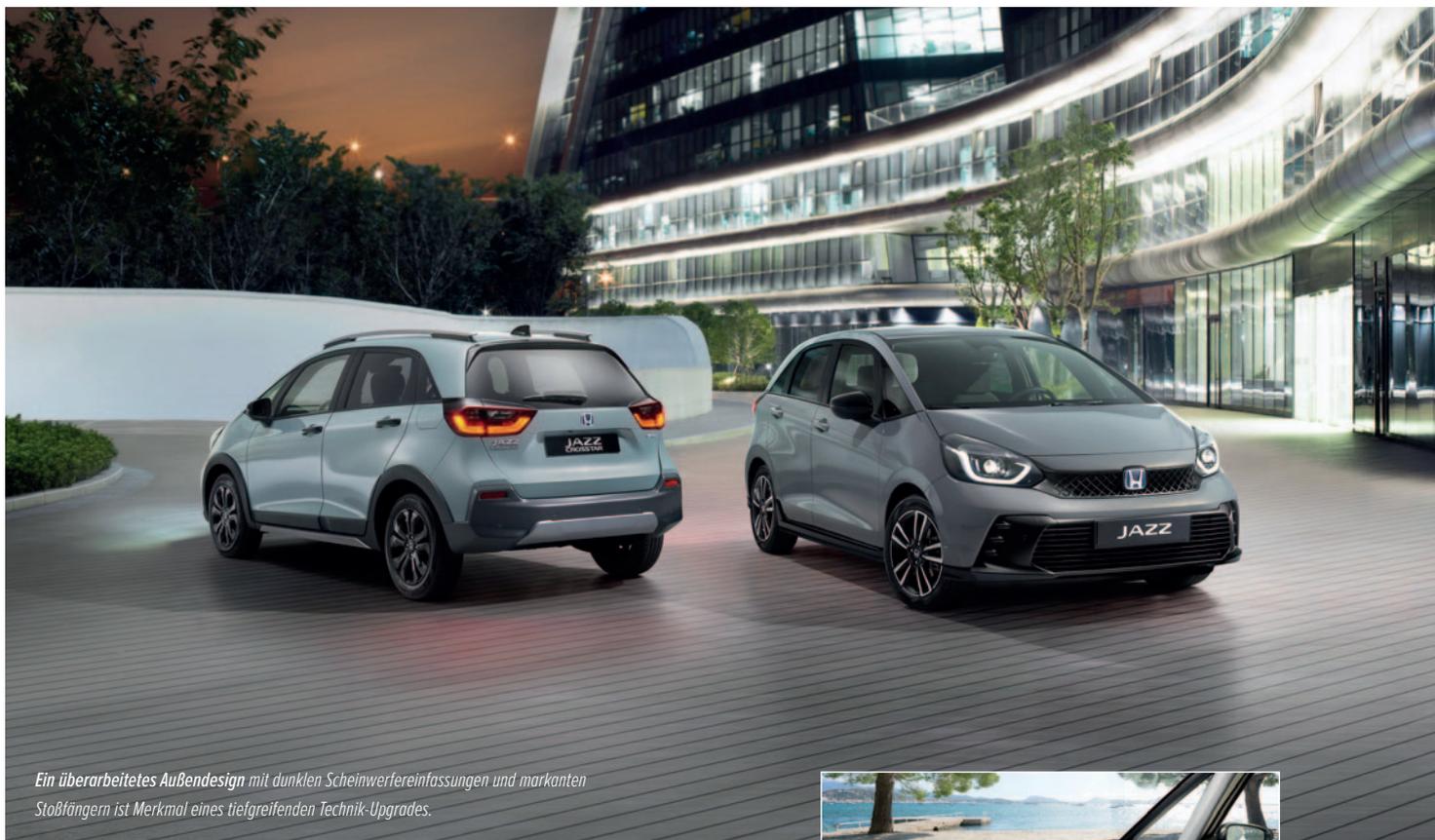
RUNDENZEIT HOCKENHEIMRING GP-KURS



Bis auf das eigenartige Gehöppel in Kurven bei voller Abstützung, was schon vom Vorgängermodell bekannt ist, kann man dem Civic nichts vorwerfen. Messerscharfes Einlenken, super Traktion aus den Ecken und eine Bremse, die sich keine Blöße gibt. Nicht zu vergessen: Gefahren wurde auf der Serienbereifung ohne die Hilfe von Semislicks.



ÜBERARBEITET | Honda Jazz e:HEV



Ein überarbeitetes Außendesign mit dunklen Scheinwerfereinfassungen und markanten Stoßfängern ist Merkmal eines tiefgreifenden Technik-Upgrades.

HONDA VERPASST DEM JAZZ MEHR SPORT



Der Innenraum zeigt sich unverändert: im Wesentlichen wird über einen zentralen Touchscreen im Querformat gesteuert.

Der Honda Jazz zeigt sich seit Anfang 2023 überarbeitet und ist in seiner jüngsten Ausführung ausschließlich mit Hybrid-Antrieb erhältlich. Zu den Ausstattungsoptionen gehört der beliebte Crosstar sowie der neue Advance Sport.

Ein überarbeitetes Außendesign mit dunklen Scheinwerfereinfassungen und markanten Stoßfängern ist Merkmal eines tiefgreifenden Technik-Upgrades für den Honda Jazz, der in Europa wie gehabt ausschließlich als Hybrid-Benziner verkauft wird. Dank des umfangreich modifizierten e:HEV-Hybrid-Antriebssystems soll der Jazz nun eine deutlich bessere Fahrdynamik bieten.

HONDA JAZZ ALS HYBRID

Ein 90 kW (122 PS) starker Elektro-Motor (vorher: 80 kW/109 PS) und ein 79 kW (107 PS) leistender 1,5-Liter-Benziner (plus 7 kW) sowie

ein geändertes Ansprechverhalten sollen je nach Ausstattung für ein sanfteres oder dynamischeres Beschleunigungsempfinden sorgen. Das maximale Drehmoment des elektrischen Antriebsmotors (253 Nm) und des Benzinmotors (131 Nm) bleibt unverändert. Die Vorderräder werden elektrisch angetrieben, der Verbrenner dient hauptsächlich als Energielieferant für den elektrischen Antriebsmotor. Erst in einem höheren Geschwindigkeitsbereich greift der Verbrenner über eine Überbrückungskupplung direkt in den Antrieb der Räder ein. Die neue Ausstattungsvariante Advance Sport mit

zusätzlichem Sport-Fahrmodus, Modifizierungen am Fahrwerk und steiferen Dämpfern weckt den Sportsgeist im Honda Jazz.

Sein nutzwertiges Funktionsprofil verneint der Honda Jazz aber trotzdem nicht: Er kommt nun dank 500 Kilogramm Anhängelast auch mit kleinen Anhängern oder Fahrradträgern klar. Darüber hinaus verfügt der Jazz über Sicherheitssysteme wie einen Kollisionswarner, eine Notbremsfunktion und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung.

Der Innenraum zeigt sich unverändert und bietet ein Infotainment-System, das Smartphones drahtlos

über Apple CarPlay oder Android Auto einbindet und im Wesentlichen über einen zentralen Touchscreen im Querformat gesteuert wird. Das Platzangebot im Jazz ist wie gehabt großzügig und dank der Fondsitze mit klappbarer Rückenlehne und Sitzfläche – in dieser Klasse ein Alleinstellungsmerkmal – flexibel erweiterbar.

Zur Ausstattungsliste des Honda Jazz gehört übrigens auch der Crosstar, der mit zahlreichen Kunststoffanbauteilen, einer Dachreling sowie einer erhöhten Bodenfreiheit Offroad-Flair verspricht. Der Preis für den Honda Jazz startet ab 26.800. ■



Mit der jüngst präsentierten Honda CL500 bietet Honda das fünfte Modell mit dem ebenso famosen wie oft kopierten Halbliter-Reihentwin an.

MR. NICE GUY FÜRS HALBGROBE

Mit der jüngst im frühlommerlichen Sevilla der Presse präsentierten Honda CL500 bietet Honda das mittlerweile fünfte Modell mit dem ebenso famosen, wie oft kopierten, gegenläufigen Halbliter-Reihentwin an.

Von Stefan Glück,
Jens Kratschmar
(Producer)

In den letzten zehn Jahre konnten die Japaner in Europa insgesamt mehr als 133.000 Einheiten von der Honda CB500F, CB500X, CMX500 Rebel und CBR500R – in der Reihenfolge ihrer Beliebtheit – absetzen. Wobei in good old germany die Rebel (1.413 Einheiten/Platz 10) deutlich vor der F (879/34), R (529/66) und X (409/87) liegt. Und auf eben jener, im Übrigen keineswegs aufrührerisch veranlagten, sondern eher brav ihren Dienst verrichtenden Rebel basiert die mit leichtem Scrambler-Einschlag versehene Honda CL500.

BEKANNTE, SOLIDE GRUNDLAGE

Motor und Kraftübertragung sind bis auf das einen Zahn größere Kettenblatt der CL identisch, ebenso der Hauptrahmen. Der Heckrahmen hingegen wurde neu gezeichnet. Neben einem immerhin für Kurzstrecken tauglichen Soziusitz macht das verstärkte Rohrwerk dank eingeschweißter Gewindebuchsen die Montage von Gepäckträgern (Originalzubehör) zum Kinderspiel. Auf der Scrambler throne man mit 790 Millimetern in immer noch einsteigerfreundlicher Sitzhöhe deren 100 höher als auf der Rebel.

NEUER SOUND

Den Platz darunter füllt eine neu entwickelte Airbox aus, die zusammen mit dem mächtigen Endrohr, das wiederum an die beliebten Scrambler der Sechziger und Siebziger erinnern soll, einen dumpferen und bassigeren, aber dennoch Kurort-kompatiblen Sound generiert (Standgeräusch 89 dB(A)). Das schlichte und bei Sonneneinstrahlung nur bedingt ablesbare LC-Display sowie Lenkerschalter, Armaturen, Scheinwerfer, Tank, Bremsen und die Schwinge teilen sich die ungleichen Schwestern.

NUR FÜR LEICHTES GELÄNDE

Bei der Bereifung hören dann die Gemeinsamkeiten auf. Wo die Rebel auf ihren 16-Zoll-Ballongummis auf Reisen geht, steht die CL auf Scrambler-üblichen 19/17-Zoll, in diesem Fall aus Aluminium gegossenen und mit sehr dezent bestellten Dunlop Trailmax Mixtour bestückten Rädern.

KONZEPT FÜR EINSTEIGER

Die Ausstattung der CL ist einfach gehalten. Das Cockpit zeigt im Wesentlichen das, was auf dem Schirm zu sehen ist, diverse Mappings oder gar Connectivity gibt ▶

FAHRTEST | HONDA CL500 SCRAMBLER

es nicht. Keiner der Handhebel ist einstellbar, die mechanisch betätigte Kupplung ist easy auch mit zarten Fingern zu dosieren. Die Bremse ist einsteigerfreundlich nicht zu scharf abgestimmt, für normales Verzögern reichen ebenfalls zwei Finger. Möchte man jedoch auf trockener Straße in den ABS-Regelbereich vorstoßen, oder steht eine Notbremsung an, ist schon die ganze Hand gefragt. Das Fahrwerk stellt den Novizen vor keine Rätsel. Die 41er-Telegabel mit 150 Millimetern Federweg ist komplett fix, die beiden Stereofederbeine bieten 145 Millimeter Raum und lassen sich fünffach in der Federbasis verstellen.

Das Fahrwerk stellt den Novizen vor keine Rätsel. Die 41er-Telegabel mit 150 Millimetern Federweg ist komplett fix, die beiden Stereofederbeine bieten 145 Millimeter Raum und lassen sich fünffach in der Federbasis verstellen.

SOLIDES FAHRWERK

Die Abstimmung darf, gemessen am vorrangigen Einsatzspektrum und Preisrahmen als gelungen gelten. Vor allem die Gabel spricht schön an, und bietet dennoch Reserven für die flottere Fahrt, größere Verwerfungen im Straßenbelag und/oder verschärftes Ankern. Hinten sieht es nicht ganz so gut aus. Bei zügiger Fahrt im Winkelwerk oder dem kurzen Ausflug auf eine Schotterpiste kommt schon der Wunsch nach etwas mehr Ruhe im Heck auf.

LOCKERE ERGONOMIE

Wenig Wünsche hingegen kommen zumindest vorn bei der Ergonomie auf. Die Sitzhöhe beträgt, wie bereits erwähnt, 790 Millimeter. 100 mehr als die Rebel und 40 weniger als die X. Dank schmalem 12-Liter-Tank und entsprechendem Knieschluss braucht es kein Gardemaß für sicheren Stand. Der recht hohe und breite Lenker streckt sich dem Fahrer weit entgegen und ergibt mit in angenehmer Höhe angebrachten Fußrasten eine lässig aufrechte und gute Spielübersicht bietende Sitzposition. Die, wenn es heute nicht so verpönt wäre, eine locker im Mundwinkel hängende Filter-

lose perfekt unterstreichen würde. Einerseits.

ETWAS SCHWER GEBAUT

Andererseits wäre die schnell ausgeblasen, denn den proklamierten immerhin 191 Kilogramm Trockengewicht und „nur“ 48 PS zum Trotz lässt sich mit der CL höchst agil durchs mit feinsten Asphaltbändern jedweder Kategorie durchzogene andalusische Hinterland räubern. Schön ausbalanciert und frei von Nervereien

Den 191 Kilogramm Trockengewicht und „nur“ 48 PS zum Trotz lässt sich mit der Honda CL500 höchst agil durchs mit feinsten Asphaltbändern jedweder Kategorie durchzogene andalusische Hinterland räubern.



wie Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage oder dem Einklappen ab einer gewissen Schräglage macht die CL richtig Laune.

48 PS REICHEN

Trotz der für heutige Verhältnisse geringen Leistung kommt in den Bergen kaum ein Mangelgefühl auf. Im Gegenteil, man kann den obenraus schon kräftig kribbelnden Twin mal in den Begrenzer drehen, ohne gleich das Risiko einzugehen, lebenslang zum Fußgänger zu

werden. Gemäßigt bewegt, sollen Verbräuche von deutlich unter vier Litern kein Problem sein. ■

FAZIT

Was es weder für Geld noch für gute Worte gibt, ist ein Hauptständer. Der mächtige und klobige, komplett aus Stahl gefertigte zweiteilige Auspuff lässt schlicht keinen Platz dafür. Aber das wird den mutmaßlichen Erfolg der CL wohl kaum schmälern. Sie gibt es in Blau, Orange, Olivgrün und Schwarz für 6.990 Euro (inkl. Nebenkosten) beim Händler.



TEST-TELEGRAMM | Honda XL750 Transalp


DIE TRANSALP IST ZURÜCK

Sie ist wieder da! Honda bringt die Transalp zurück – und landet damit einen Volltreffer. Die neue XL750 kommt mit dem Zweizylinder-Motor der Hornet. So fährt das neue Adventure-Allround-Bike.

Alle lieben die Transalp. Zumindest alle, die je eine besessen haben oder immer noch eine fahren. Sie ist zutraulich, verlässlich, allzeit einsatzbereit und zeitlos designt. Dennoch verschwand sie 2014 – nach fast drei Jahrzehnten Produktionszeit – aus dem Modellprogramm von Honda. Jetzt ist sie wieder da. Stärker, moderner und besser als je zuvor. Und immer noch ein echter Allrounder mit großem Fahr-Fun-Faktor.

DAS WILL SIE

Die eierlegende Wollmichsau auf zwei Rädern sein, also das eine Bike für alle Tage. Wer sich eine Honda Transalp zulegt, ist immer auf dem richtigen Motorrad unterwegs. Touren fahren, Abstecher ins Gelände, pendeln, Fußrasten abschleifen, Kilometer abreißen. Und dabei auch noch richtig gut aussehen.

DAS BIETET SIE

Viel Bike fürs Geld. Sie steht ab 10.590 Euro beim Händler. Das ist ein echter Kampfpriest in diesem Segment. Die Yamaha Ténéré 700, Aprilia Tuareg 660, BMW F 850 GS und die Suzuki V-Strom 800DE kosten teils deutlich mehr. Mit 92 PS und 75 Nm liegt die Transalp leistungsmäßig voll im Trend. Vorn rotiert ein 21-Zoll-Rad, das 5-Zoll-Farbdisplay ist über die Honda-App mit dem Smartphone vernetzt. LED-Beleuchtung rund um sind Serie, der konfigurierbare Blipper (rauf/runter) kostet 350 Euro extra. Alternativ gehört er zu den 1.235 Euro teuren „Rallye-Paketen“ (u. a. Alu-Motorschutz, Protektoren, Fußrastenset).

DAS KANN SIE

Richtig flink und erstaunlich präzise durch die Kurven jagen. Das Fahrwerk macht seine Sache wunder-

bar. Hinten dürfte es etwas straffer sein. Schön wäre es auch, ließe sich das Fahrwerk komplett einstellen und nicht nur die Vorspannung (wozu zudem Werkzeug nötig ist). Das ändert aber nichts an dem grandiosen Fahrspaß, den die Transalp auf den hervorragenden Kurven im Hinterland von Faro allen Testern bereitet hat. Die Traktionskontrolle nimmt ihren Job fast zu ernst: Jedes noch so kleine Tänzchen des Hinterrads riegt sie rigoros ab, sogar im Gravel-Mode fürs Gelände.

DAS BLEIBT IN ERINNERUNG

Die herrlich unaufgeregte, aber durchweg souveräne Art, wie die Transalp ihren Job erledigt. Manch einem mag der „Sweetpoint“ fehlen, an dem sich etwas Spezielles tut, sei es ein Auspuffsprotzen beim Runterschalten, die zweite Luft beim Beschleunigen oder ra-

TECHNISCHE DATEN

Honda XL750 Transalp 2023

Motor	
Bohrung x Hub	87 x 63,5 mm
Hubraum	755 ccm
Zylinder, Kühlung, Ventile	flüssigkeitsgekühlt, Parallel-Zweizylinder, vier Ventile pro Zylinder
Abgasreinigung/-norm	Euro 5
Leistung	92 PS (68 kW) bei 9.500 U/min
Drehmoment	75 Nm bei 7.250 U/min
Verdichtung	11:1
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach jährlich oder alle 12.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad
Schaltung	6-Gang
Antrieb	O-Ring Kette
Fahrwerk & Bremsen	
Rahmen	Stahlrohr-Brückenrahmen
Federelemente vorn	43-mm-Upside-down-Gabel
Federelemente hinten	Aluminiumschwinge
Federweg v/h	200 mm/190 mm
Radstand	1.560 mm
Nachlauf	111 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Räder	Speichenräder
Reifen vorn	90/90-R21 MIC 54H
Reifen hinten	150/70-R18 MIC 70H
Bremsen vorn	310-mm-Wave-Doppelscheibenbremse
Bremsen hinten	256-mm-Wave-Scheibenbremse
Maße, Gewicht, Messdaten	
Länge/Breite/Höhe	2.325/838/1.450 mm
Gewicht/zul. Gesamtgewicht	208 kg/415 kg
Maximale Zuladung	207 kg
Sitzhöhe	850 mm
Standgeräusch	94dB(A)
Fahrgeräusch	75dB(A)
Tankinhalt	16,9 Liter
Fahrerassistenzsysteme	
Wheeie-Kontrolle, ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi	
Fahrzeugpreis ab	10.590,- Euro (inkl. NK)

dikales Ankern. All das bietet die Transalp nicht. Aber alles, was sie macht, macht sie gut. Sie beschleunigt linear statt vehement. Sie verzögert punktgenau. Sie unterhält mit präsentem, fein komponiertem Sound. Sie rackert wacker über Feld und Flur.

Ralf Bielefeldt ■

FAZIT

Neun Jahre war die Transalp weg vom Fenster, ab Ende April 2023 ist sie wieder da. Heureka! Hondas Entscheidung, mit der XL750 wieder ein echtes Mittelklasse-Adventure-Bike ins Programm zu nehmen, war und ist goldrichtig. Der Wettbewerb ist saustark aufgestellt, die Chinesen drängen massiv ins Revier. Honda bietet die Honda-typische Alternative: leicht zu fahren, perfekt verarbeitet, stilsicher designt. Ein Bike für die Ewigkeit. Zu einem sehr fairen Preis. Und auf Wunsch gedrosselt auf 48 PS.