

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



HONDA CR-V e:PHEV · CR-V e:HEV

Ostthüringer Zeitung

23.03.2024

JAPAN-SUV MIT STECKER

2

Wiesbadener Kurier

16.03.2024

ANGEBOTE FÜR VERSCHIEDENE EINSATZGEBIETE

3

Westfälische Allgemeine Zeitung

23.03.2024

MIT NEUER ENERGIE IN DIE ZUKUNFT

4

HONDA CIVIC e:HEV

Autohaus | online

16.01.2024

KOMPAKT UND KLASSE

5-6

HONDA e:Ny1

Die Hellersdorfer

23.03.2024

SELBSTBEWUSSTER NIPPON-STROMER

6

Münchner Merkur

17.04.2024

HONDAS ZWEITER VERSUCH

7

HONDA ZR-V e:HEV

Neue Osnabrücker Zeitung

09.03.2024

BLEIBT IN DER BALANCE

8-9

motor1.com | online

20.06.2023

WAS KANN DAS NEUE SUV?

10-11

HONDA JAZZ e:HEV

Mitteldeutsche Zeitung

13.04.2024

SCHICK IM SPORTSCHUH

12-13

Westfälische Nachrichten

02.03.2024

KLEINER JAZZ GANZ GROSS

13

Heilbronner Stimme

10.01.2024

DA STECKT MUSIK DRIN

14



HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP · CBR600RR

PS Sport Motorrad Magazin

05-2024

VOLLENDUNG

15-19

HONDA CRF1100 AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

MO Motorrad Magazin

03-2024

AFRICAN EVOLUTION

20-26

HONDA CBR650R · CB650R MIT E-CLUTCH

Motorrad | online

01.04.2024

NEUE AUTOMATIK-KUPPLUNG

27

HONDA CBR650R · CB650R

Motorrad | online

01.04.2024

HONDA FRISCHT MITTELKLASSE-MODELLE AUF

28



JAPAN-SUV MIT STECKER

Die sechste Generation des Honda CR-V ist erstmals mit Plug-in-Hybridantrieb als Fronttriebler am Start.

Seite 2



SELBSTBEWUSSTER NIPPON-STROMER

Neuer Honda e:Ny1

Seite 6

VOLLENDUNG

Im dritten Anlauf steht die überarbeitete Fireblade SC82 als racige SP-Variante da, wie man sie von Anfang an wollte. Ferner kommt nach siebenjähriger Abstinenz die Honda Supersport-1kone CBR600RR zurück.

Seite 11-15

HONDA
CBR1000RR-R FIREBLADE SP · CBR600RR



NEUVORSTELLUNG | Honda CR-V e:PHEV



JAPAN-SUV MIT STECKER

Die sechste Generation des Honda CR-V ist erstmals mit Plug-in-Hybridantrieb als Fronttriebler am Start.

Der Honda CR-V der sechsten Modellgeneration mit und ohne Stecker hat in der Länge um knapp elf Zentimeter zugelegt.

Ladebuchse vor allem für Firmewagnennutzer interessant werden. Denn sie können vom halbierten Steuersatz beim geldwerten Vorteil (0,5 statt 1,0 Prozent) des Brutto-Listenpreises profitieren.

Apropos Finanzen. Mit mindestens 60.800 Euro gehört das elektrifizierte Japan-SUV mit Plug-in-Hybrid nicht gerade zu den Sonderangeboten. Und als Allrader gibt es den Allrounder aus technischen Gründen auch nicht. Denn der große Akku ist zwischen den Achsen unter dem Fahrzeugunterboden verbaut. Wer aber lieber auf allen vieren unterwegs sein möchte, müsste schon auf den Vollhybriden CR-V e:HEV zurückgreifen. Der ist ab 49.600 Euro etwas günstiger zu haben. Dank eines speziellen Fahrmodus, bei dem der E-Motor unterstützt und Energie aus dem 17,7 kWh-Akku saugen kann, vergrößert sich die mögliche Anhängelast auf 1.500 Kilogramm. Auch das Gepäckabteil des Honda CR-V e:PHEV ist zehn Liter größer als das Honda-SUV ohne externe Lademöglichkeit. Denn die kleine 1-kWh-Batterie der Vollhybrid-Version steckt unter dem Gepäckabteil. Sie lässt sich mit einem Kabel in zweieinhalb Stunden wieder mit Strom versorgen. Einfach die Klappe über dem vorderen linken Kotflügel öffnen und den Stecker in die Dose stöpseln. „To plug in“ eben wie es im Englischen heißt. **Bernd Scheffel** ■

Plug-in-Hybride galten schon als **P**austerbende Spezies. Doch nun erleben die Kombiantriebe von Verbrennungsmotoren und Elektromaschinen eine Renaissance. Spät, aber wohl nicht zu spät, hat sich auch der japanische Autobauer Honda für ein Modell mit zwei Herzen entschieden.

„Plug-in-Hybride sind in letzter Zeit etwas in Verruf geraten, weil viele Leute den elektrischen Anteil gar nicht ausgenutzt haben. Sie sind quasi nur im Benzinbetrieb

gefahren“, sagte Kotaro Yamamoto, Technischer Berater bei Honda, zur Präsentation des ersten Honda CR-V mit Ladebuchse. „Man munkelt sogar, dass Leasingfahrzeuge mit original verpacktem Kabel zurückkamen. Es ist natürlich nicht Sinn der Sache, mit leerer Batterie zu fahren und mehr zu verbrauchen als mit herkömmlichen Fahrzeugen“, betont der Diplom-Ingenieur.

Anders sei das beim Honda CR-V e:PHEV. Denn beim Grundantrieb handele es sich um den

extrem verbrauchsgünstigen Vollhybriden. Selbst mit leerem Akku liegt der Spritverbrauch bei akzeptablen 6,2 Litern.

Richtig effektiv wird es freilich mit voller Lithium-Ionen-Batterie. Denn dann schafft das große SUV der japanischen Traditionsmarke rein elektrisch eine Fahrstrecke über 80 Kilometer. Im Stadtverkehr sollen sogar mehr als 100 Kilometer drin sein. Auch wenn die staatliche Umweltprämie längst weggefallen ist, dürfte das Modell mit

TECHNISCHE DATEN

Honda CR-V e:PHEV

Mittelklasse-SUV

Motor: 4-Zylinder-Benziner
Hubraum: 1.993 cm³
Max. Leistung: 109 kW (148 PS) bei 6.100 U/min
Max. Drehmoment: 189 Nm bei 4.500 U/min
Leistung E-Motor: 135 kW (184 PS)
Drehmoment E-Motor: 335 Nm
Batterie: 17,7 kWh Lithium-Ionen

Elektrische Reichweite: 81 km
Antriebsart: Frontantrieb
0 auf 100 km/h: 9,4 s
Spitze: 195 km/h
CO₂-Emission: 139 g/km
Abgasnorm: Euro 6d
L/B/H: 4.706 mm/2.153 mm/1.673 mm
Radstand: 2.701 mm
Kofferraumvolumen: 587 l – 617 l / 1.100 l – 1.710 l
Leergewicht: 1.988 kg
Preis: 60.800 Euro



Cockpit mit zentralem 9-Zoll-Infotainment-Display und einer digitalen 10,2-Zoll-Instrumentenanzeige hinter dem Lenkrad.

ANGEBOTE FÜR VIELE VERSCHIEDENE EINSATZGEBIETE

Stromer, Vollhybrid, Plug-in-Hybrid: Honda treibt E-Offensive voran.
Erstmals ist auch das große SUV CR-V mit Steckdose zu haben.



Der CR-V ist eines der meistverkauften Honda-Modelle in Deutschland.

Honda macht bei seiner E-Strategie weiter Nägel mit Köpfen. Jetzt hat die japanische Traditionsmarke mehrere Modelle mit einem elektrischen Antrieb vorgestellt. Ziel ist es unter anderem, in jeder Fahrzeugklasse künftig mindestens ein E-Modell im Portfolio anzubieten.

Bei den Neulingen von Honda handelt es sich um den kleinen voll elektrischen Pkw mit dem etwas sperrigen Namen e:Ny1, den ZR-V als Vollhybrid sowie das große Premium-SUV CR-V. Mit gut 25 Prozent Anteil an der Flotte war der CR-V 2023 eines der meistverkauften Honda-Modelle in Deutschland überhaupt. Seine inzwischen sechste Generation kommt nun erstmals auch als Plug-in-Hybrid nach Europa und alternativ auch als Vollhybrid zu den Händlern.

Welche von beiden Varianten am Ende mehr Käufer finden wird, sei derzeit schwer zu beantworten, betont Honda. Wichtig sei, den Interessenten Angebote für

möglichst viele Einsatzgebiete zu unterbreiten. Der Vollhybrid, erhältlich mit Front- oder Allradantrieb (ab 49.600 Euro), sei wohl eher für Pendler und im Stadtverkehr interessant. Er lädt sich selbstständig auf.

Der Premieren-Plug-in Hybrid ist mit 60.800 Euro Einstiegspreis teurer, kann rein elektrisch bis zu 81 Kilometer fahren und ist für jene geeignet, die zuhause laden können oder öffentliche Stationen nutzen. Für den Preis bekommt der Plug-in-Interessent neben der Technik auch mehr Ausstattung. Die Batterie lässt sich beheizen und arbeitet schneller. Sie kommt auf 6,8 kW Ladeleistung, mit denen der knapp 20 kWh große Akku gefüllt wird. So sind bei 25 Grad Celsius nach zweieinhalb Stunden 100 Prozent erreicht.

Das Design des neuen CR-V wirkt jetzt noch eine Idee kompakter, dynamischer auch durch die schmalen Scheinwerfer. An Größe hat das Mittelklasse-SUV

von Honda gewonnen und zwar in der Länge um knapp elf Zentimeter auf jetzt 4,71 Meter. Der Radstand liegt nun bei 2,70 Meter, was den CR-V innen noch etwas geräumiger macht – vorn wie hinten. Platz wird zudem durch die um 19 Zentimeter verschiebbare Rückbank gewonnen.

Der Innenraum macht einen gediegenen Eindruck mit hochwertigen und sauber verarbeiteten Materialien. Im Blickfang liegen das 9-Zoll Display für das Infotainment und die 10 Zoll große Instrumententafel. Optional wird ein Head-up-Display angeboten.

Unter der Haube des Plug-in-Hybriden arbeiten ein Vierzylinder-Benziner mit 2 Liter Hubraum und 109 kW/148 PS sowie ein E-Motor mit 135 kW/184 PS in Kombination. Geht die Batterieleistung zur Neige, springt der Verbrenner an.

Die Testfahrt absolviert der Plug-in-Hybrid unaufgeregt. Mit seinen zwei Tonnen Leergewicht ist das Familien-SUV aber wahr-

lich kein Sprinter angesichts der knapp zehn Sekunden, die er aus dem Stand auf 100 km/h benötigt. Muss er auch nicht. Ein angenehmes Cruisen macht es auch. Dafür ist er sehr laufruhig unterwegs.

Das Fahrwerk ist ohne Tadel, wie die Lenkung zusätzlich unterstreicht. Mit seinen adaptiven Dämpfern schluckt er jede Straßenebenheit. Auch in Kurven bleibt er seiner Spur treu, kein Ausbrechen auch bei höheren Geschwindigkeiten.

Stichwort Sicherheit: Erstmals gibt es eine 360 Grad Rundumbeobachtung. Sie kann vor unangenehmen Überraschungen rechtzeitig warnen. Zum Beispiel vor Passanten, wenn der Honda in eine Kurve einbiegt.

Viel Platz bietet auch der Kofferraum mit 587 Litern, da die Batterie zwischen den Achsen im Unterboden platziert ist.

Heiko Faber ■



MIT NEUER ENERGIE IN DIE ZUKUNFT

Honda hat die Familie elektrisiert. Der CR-V mit Hybrid-Technik fährt bis zu 81 Kilometer nur mit Strom.

Honda war schon immer die etwas feinere Marke aus Fernost. Unvergessen der legendäre Sportflitzer CRX. Mit dem CR-V zählten die Japaner zu den Gründern der SUV-Generation. Auch der Jazz sorgte immer für viel Musik auf der Straße. Lediglich der Start eines Elektroautos mit dem kleinen Honda e erwies sich als spannungssarm.

Nun hat Honda seine Familien komplett elektrifiziert. Der neue, rein batteriebetriebene Kompakt-SUV mit dem schwierigen Namen „e:NY1“ ersetzt den Honda e. Der neue Stromer ist 4,40 Meter lang, hat eine angemessene Reichweite von rund 400 Kilometern und

ist unter 40.000 Euro zu haben. Der flinke E-Honda soll ein Konkurrent etwa für den Hyundai Kona werden.

Auch der CR-V ist in seiner 6. Generation ein Elektriker geworden. Mit der neuen Ausgabe des Erfolgs-SUV lässt Honda dem Kunden erstmals die Wahl zwischen Voll- oder Plug-in-Hybrid. Unter der Haube steckt ein Zweiliter-Benziner, gekoppelt mit zwei Elektromotoren und mit einer Gesamtleistung von 184 PS, die reichlich Kraft zum entspannten Fahren bietet. Die Plug-in-Hybrid-Variante zählt dabei zu den Klassenbesten, denn der SUV-Klassiker kann mehr als 80 Kilometer weit rein elektrisch

fahren. Das hat seinen Preis. Hondas Umwelt-Topmodell kostet 60.800 Euro.

Im Vergleich zum Vorgänger wuchs der große Honda noch einmal um elf Zentimeter auf beachtliche 4,71 Meter. Der Familien-SUV blieb damit seiner optischen Linie treu, wirkt in der neuen Ausgabe aber selbstbewusster und robuster – einfach jung geblieben. Durch das neue Format gibt es für alle Passagiere mehr Platz. Auch bei den elektronischen Helfern holt der CR-V weitere Wächter an Bord. Neu ist „Sensing 360“, eine permanente Rundumkontrolle. Kameras und Radar erkennen Fahrbahn-

streifen, Schilder, Begrenzungen, Zweiradfahrer und Fußgänger und warnen bei drohender Gefahr. Ein wichtiger neuer Helfer ist zudem ein Stauassistent. Er nimmt einem das lästige Stopp-and-go-Fahren ab und schaltet ab 60 Stundenkilometern automatisch auf den aktiven Spurhalteassistenten um.

Liebhaber der Marke Honda, denen der CR-V zu groß ist, werden den praktisch-sportlichen ZR-V mögen. Er ist angesiedelt zwischen CR-V und HR-V und misst 4,57 Meter. Auch er hat Strom im Tank. Ein Vollhybridler mit zwei E-Motoren und einem Benziner (ebenfalls mit 184 PS) ab 42.900 Euro. Der kürzere Bruder übernimmt viel Technik vom Civic, hat aber eine flottere Optik. Eine Allradvariante gibt es nicht.

Wolfgang Ibel ■

FAZIT

Honda fährt mit der ganzen Flotte und neuer Energie erfolgversprechend in die Zukunft.

Honda Civic – das war einmal ein extravaganter Vertreter der Kompaktklasse – man denke nur an die vorigen Generationen mit dickem Spoiler und zerklüftet wirkender Karosserie. Vor allem als „Type R“ Variante war der Honda Civic allemal ein Hingucker – ob man das Design nun mochte oder nicht. Schluss, aus, vorbei mit dem Design-Firlefanz: Der aktuelle Honda Civic kommt außen ganz brav daher.

ERFREULICH SCHLICHT GEHALTEN

Der unauffällige Look setzt sich auch im Interieur fort: Der Innenraum ist – im besten Sinne des Wortes – funktional und sehr aufgeräumt eingerichtet: Kein Bling-Bling, kein Chichi, kein Schnickschnack, keine bunten Animationen, keine dutzenden Farbilluminierungen, nein, Schlichtheit ist angesagt: Tasten, Knöpfe, Hebel – die sind alle dort verortet, wo man sie vermutet und erfüllen auch die Aufgaben, die man erwartet. Schlicht – aber nicht billig – wirkt auch der (verhältnismäßig kleine) 9-Zoll-Touchscreen. Aber ein Panoramadisplay hat bei diesem Honda Civic sicher auch niemand erwartet. Ein USB-C-Slot vorne wäre nett gewesen, stattdessen bietet Honda vorne wie hinten nur „alte“ USB-A-Schächte.

Schön, dass sich Klimatisierung und Lautstärke des Bose Soundsystems noch über klassische Drehregler justieren lassen. Letzteres kommt mit zwölf Lautsprechern plus Subwoofer, die zwar für ordentlich Schalldruck sorgen – insgesamt dürfte das Audiosystem aber ein bisschen feiner tönen. Bei der Schaltkulisse gehen die Asiaten einen eigenen Weg. Fahrtrichtung und Parkmodus werden über mehrere separate Tasten und nicht per Schiebe- oder Drehregler auf der Mittelkonsole angesteuert; an dieses Prozedere gewöhnt man sich aber schnell.

HONDA CIVIC IM TEST: KOMPAKT UND KLASSE

Vermutlich haben nur die wenigsten den Honda Civic auf dem Schirm, wenn es um die Wahl eines geeigneten Kompaktwagens geht. Das könnte sich als ein Fehler herausstellen, wie unser Test belegt.



Serienmäßig bietet der Honda Civic in der (nahezu voll ausgestatteten) Testwagen-Ausführung „Advance“ unter dem Schlagwort „Honda Sensing“ eine Fülle von Assistenten, von denen der ziemlich geschmeidig funktionierende Adaptive Geschwindigkeitsassistent mit Stauassistent zu loben ist. Zudem freut sich der Fahrer an kalten Wintertagen über eine dreistufig einstellbare Sitzheizung und ein warmes Lenkrad.

Auch das Platzangebot stimmt, bei dem jetzt 4,55 Meter langen Civic (Radstand um plus 35 Millimeter gewachsen) kommen keine klaustrophobischen Gefühle auf. Vorne fühlt man sich wie seinerzeit im Mittelklassler Accord, da finden auch Großgewachsene ihre Idealposition, in jedem Fall sitzen sie aber bequem auf den elektrisch vielfach einstellbaren Ledersitzen. Allerdings ist der Einstieg in den Wagen recht niedrig.

Hinten kann die Coupé-artige Linie den Insassen am Haupthaar ein wenig lästig werden – und die

Mini-Dreiecksfenster sind zwar gut gemeint, erweitern den Blick fürs Ganze aber nicht wirklich. Schade, dass Honda die praktisch zusammenklappbaren „Magic Seats“ früherer Generationen nicht mehr anbietet, mit denen man im Handumdrehen Platz für sperriges Stückgut schaffen konnte. Diese muss man nun im 404 Liter fassenden Kofferraum (niedrige Ladekante, aber etwa zwölf Zentimeter Stufe) unterbringen, mittels diverser Ösen lassen sich Gepäckstücke fachgerecht sichern.

ALLE ACHTUNG WERT IST DER ANTRIEB

Der Hybridantrieb (Diesel und reinen Benziner gibt es nicht mehr) vereint eine Lithium-Ionen-Batterie mit zwei Elektromotoren und einem neu konzipierten 2,0-Liter-Atkinson-Benzinmotor, der über Direkteinspritzung verfügt und die Batterie also ohne Stecker lädt. Das Hybridsystem des Honda Civic bietet Gesamtleistung von 135 kW/184 PS und ein kräftiges Drehmoment von 315 Newtonmeter. ▶

HONDA CIVIC e:HEV · FUNKTIONSWEISE

Das e:HEV genannte System wechselt je nach Fahrsituation zwischen rein elektrischem Antrieb, Hybridbetrieb und dem Antrieb durch den Benzinmotor. In urbanen Gebieten nutzt das Fahrzeug hauptsächlich den EV-Modus. Wenn eine höhere Beschleunigung benötigt wird, wechselt das Fahrzeug automatisch auf den Hybridantrieb. In diesem Modus treiben die Räder weiterhin der leistungsstarke Elektromotor an, während der Verbrennungsmotor die notwendige elektrische Energie über den zweiten Elektromotor erzeugt, der als Generator fungiert.

Bei konstant hohen Geschwindigkeiten wie auf Autobahnen schaltet das System auf den reinen Motorantrieb um. Hier wird das Fahrzeug direkt vom Benzinmotor angetrieben und bei Bedarf durch den Elektromotor unterstützt. Sollte ein noch höherer Leistungsbedarf im Bereich der Höchstgeschwindigkeit erforderlich sein, wechselt das System zurück in den Hybridmodus, um die volle Leistung des Elektromotors freizusetzen.

TESTBERICHT | Honda Civic e:HEV



Hier vorne nimmt man gerne Platz: Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, das Lenkrad liegt satt-griffig in der Hand.



Beschleunigen könnte den einen oder anderen irritieren.

AUSGEWOGEN AUSTARIERT

Dabei ist das Fahrwerk ausgewogen austariert, der Japaner rollt komfortabel über die 18 Zoll großen Reifen ab, die Lenkung darf gut und gerne als direkt bezeichnet werden. Schön, dass man hier noch Hondas Sport-Gene zumindest erahnt. Aber irgendwann ist doch Schluss mit lustig: Bei 180 km/h wird der kompakte Japaner eingebremst.

Auch der Verbrauch hält sich sehr in Grenzen: Gut sieben Liter sind es, wenn man es eilig hat, gut sechs, wenn man im Alltagsmodus unterwegs ist, eine Fünf vor dem Komma hat, wer es darauf anlegt. Allzu groß ist die Reichweite trotzdem nicht – der Tank fasst nur 40 Liter.

Timo Bürger/AUTOHAUS ■



Das Kombi-instrument wartet mit gut ablesbaren Instrumenten auf und ist nicht allzusehr mit Infos überfrachtet.

Das Infotainment ist wie das gesamte Fahrzeug sehr funktional.

DER HONDA CIVIC – EINFACH GUT IN FAHRT

Viel mehr als die nackten Zahlen ist aber der Gesamteindruck aus der Praxis – und der ist tadellos: Das Wechselspiel zwischen Elektro- und Benzinmotor funktioniert 1a, rasche Überholmanöver auf der Landstraße gelingen ohne Mühe, Durchzug und Dynamik des Fronttrieblers verdienen die Prädikate „völlig in Ordnung“.

Weder Zugkraftunterbrechungen noch Ruckeln sind beim Beschleunigen zu spüren. Der i-MMD-Antrieb verwendet keinen herkömmlichen Getriebemechanismus, sondern setzt auf einen sogenannten Direktantrieb. Dabei erfolgt die Kopplung des Verbrennungsmotors mit einer festen Übersetzung automatisch und unbemerkt vom Fahrer, um die Vorderäder des Honda Civic anzutreiben. Einen oftmals bei Automatik-/Hybridsystemen auftretenden nervigen Gummibandeffekt vermisst niemand. Einzig das leise säuselnde pfeifenartige Geräusch beim

FAZIT

Vieles stimmt am Honda Civic – seien es Antrieb, Verarbeitung, Platzangebot oder Bedienfreundlichkeit. Zudem ist die unspektakuläre Optik zeitlos – dieses Fahrzeug wird auch in einem Jahrzehnt niemandem als „optisch überholt“ vorkommen. Leicht wird es der Kompaktwagen trotzdem nicht haben. Zwar sind Kompakte nicht mehr ganz so angesagt wie vor einigen Jahren noch – die Konkurrenz in diesem Segment ist aber nach wie vor riesig.

PREIS UND TECHNISCHE DATEN

Honda Civic Advance e:HEV

- Preis Testwagen: ab 44.700 Euro brutto
- Länge/Breite/Höhe im mm: 4.551/2.082/1.408
- Antrieb: Hybrid mit 2,0-Liter-Vierzylinder und zwei E-Motoren
- Systemleistung: 135 kW/184 PS
- Drehmoment: 315 Nm
- Kraftstoffverbrauch kombiniert nach WLTP: 5,0 l
- Testverbrauch: 6,8 l
- Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
- Beschleunigung von 0–100 km/h: 7,8 s
- Kofferraumvolumen nach VDA: 410 – 1.220 l
- Garantie: k.A.
- Versicherungsklassen KH/NV/TK: 14/25/24

FAHRBERICHT | Honda e:Ny1



SELBSTBEWUSSTER NIPPON-STROMER

Neuer Honda e:Ny1

E-Autos haben es nach wie vor nicht leicht: Zu teuer, eine mangelnde Ladeinfrastruktur, und auch bei den Reichweiten hapert es meist. Zumindest letzteres kann man dem Neuen von Honda (4,39 m lang, 1,58 m hoch) mit dem etwas sperrigen Namen e:Ny1 nicht ankreiden. Liegt doch seine Reichweite bei rund 400 Kilometern. Was der Japaner ansonsten drauf hat? Wir haben ihn getestet.

Für den Antrieb sorgt ein E-Herz mit 204 PS (Frontantrieb). Die Technik bringt nur 77,4 kg (inkl. Öl) auf die Vorderachse und bietet optimale Kraftverteilung. Für Power sorgt eine 68,8-kWh-Batterie mit integrierter Wasserkühlung.

Sie besteht aus 195-Ah-Zellen, die mittig unterhalb des e:Ny1 platziert wurden. Sie lassen aufgrund ihrer hohen Energiedichte eine WLTP-Reichweite von 412 Kilometern zu.

Nach dem Start liegen 310 Nm an. Der 1,7-Tonner spurtet in 7,6 Sekunden auf 100 (160 km/h Spitze). WLTP-Verbrauch: 18,2 kWh/100

km. Bei entspannten Touren ist das machbar. Die Ladeleistung beträgt 78 kW. So lässt sich der Akku in 45 Minuten von 10 auf 80 Prozent laden. An einer Wallbox dauert es indes 6 Stunden.

Und sonst? Außen fügen sich an der Hülle zig Highlights zu einem perfekten Gesamtbild. Ausdrucksstarke LED-Leuchten sowie ein geschlossener Grill verleihen dem e:Ny1 ein markantes Gesicht. Die Ladebuchse befindet sich vorn. Nettes Extra: Der Ladevorgang lässt sich auch mit etwas Abstand verfolgen. Ein Leuchtbalken zwischen Anschluss und Motorhaube verwandelt sich dann in einen „digitalen Herzschlag“.

Im flott eingerichteten Innenraum gibt es für fünf Insassen genug Platz, alles wirkt fröhlich und unkonventionell und ist fein ausgestattet. Das luftig wirkende Cockpit wird von digitalen Instrumenten und einem 15,1-Zoll-Touchscreen bestimmt. Preis ab 38.990 Euro.

Rainer Bekeschus ■



HONDAS ZWEITER VERSUCH

Die Japaner präsentieren mit dem e:Ny1 ihr nächstes Elektroauto.

*Start frei für das kompakte SUV:
Der komplett neu entwickelte e:Ny1 ist der Nachfolger
für den Elektro-Kleinwagen Honda e.*

Honda gibt beim Elektroantrieb ordentlich Gas. Zwei Steckermodelle haben die Japaner im Programm: das SUV-Flaggschiff CR-V als Vollhybrid und – ganz neu und als Nachfolger des Honda e – das kompakte vollelektrische Familienfahrzeug mit der gewöhnungsbedürftigen Bezeichnung e:Ny1. Ausgesprochen wird das „i-enwei. won“ und steht für energize und new (e:N), your life (y), first B-segment SUV (1).

Äußerlich mit fließenden Linien und ausdrucksstarken Scheinwerfern unverkennbar ein Verwandter des HR-V, gibt das Kompakt-SUV den stimmig gestylten Praktikus. Ein Beleg dafür ist auch die Steckdose, unter der Abdeckung der Frontpartie zu finden. Die elektrischen Antriebskomponenten sind im Boden des Fronttrieblers untergebracht, so ist innen viel Platz für ein gutes Raumgefühl.

Sofort ins Auge fällt das 15,1-Zoll große dreigeteilte Multimediasdisplay: Oben lassen sich Kamera, Navigation und Apple Car-

play oder Android aufrufen, in der Mitte die Standard-Apps und unten lässt sich die Klimaanlage regeln. Zwischen 361 und 1.176 Liter fasst der Kofferraum. Leider gibt es das von Jazz und HR-V geläufige praktische Klappsysteem der Fondsitze nicht.

Der Elektromotor des e:Ny1 leistet 204 PS, die den knapp 1,7 Tonnen schweren Stromer in 7,6 Sekunden auf Tempo 100 sprinten lassen. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 160 km/h abgeriegelt. Auch im Fahrbetrieb wird Komfort großgeschrieben. Die Federung ist weich, die Lenkung leicht bei niedriger Geschwindigkeit, aber stabil, wenn es zur Sache geht. Dem bei Elektromotoren heftigen Antritt, der Mitfahrern unter Umständen den Magen umdreht, begegnet Honda mit sanfter angenehmer Beschleunigung. Natürlich ist fürs Überholen volle Kraft angesagt. Dann ist der ansonsten leise surrende E-Motor auch gut hörbar. Die kompakte 68,8-kWh-Batterie im Unterboden

soll bei einem WLTP-Verbrauch von 18,2 kWh für 412 Kilometer reichen. Das geht heutzutage schon besser, wie auch das Ladetempo Wünsche offenlässt. Bei Gleichstrom beträgt die Schnellladeleistung nur 78 kW – mindestens 45 Minuten dauert es, bis der Akku von zehn auf 80 Prozent gefüllt ist. Honda setzt hier auf eine hohe Ladeleistung über einen längeren Zeitraum und längere Haltbarkeit der Batterie.

Mehr überzeugen dürfte die Preispolitik: Mindestens 38.990 Euro kostet der Honda e:Ny1, serienmäßig mit der Sensing-Sicherheitstechnologie ausgerüstet, die Rundumschutz bietet. Die Advance-Ausstattung (mit Panoramaglasdach) kostet 41.990 Euro.

Nach Wegfall der Staatszuschüsse gewährt Honda nun einen Rabatt von 9.000 Euro. Dann liegt der Grundpreis fürs E-Gefährt unter 30.000 Euro.

Klaus Ackermann ■



Stromverbrauch e:Ny1 in kWh/100 km: kombiniert 18,2. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 0. CO₂-Klasse: A. Elektrische Reichweite: 412 km. Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV 2WD in l/100 km: kombiniert 5,9. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 134. CO₂-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV 4WD in l/100 km: kombiniert 6,7. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 151. CO₂-Klasse: E. Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 0,8 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 15,6 kWh. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 18. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Emissionen bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 81 km. Kraftstoffverbrauch HR-V e:HEV in l/100 km: kombiniert 5,4. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 122. CO₂-Klasse: D.



BLEIBT IN DER BALANCE

Der Honda ZR-V ist trotz komplexem Antrieb ein angenehm einfacher Begleiter. Er ist kompakt und fährt Teilstrecken rein elektrisch.

Unter der Haube komplex, auf der Straße aber einfach: Dass der Honda ZR-V mit einer anspruchsvollen Hybridtechnologie ausgestattet ist, davon bekommt man unterwegs kaum etwas mit. Das Kompakt-SUV mit 184 PS Gesamtleistung, die sich aus einem Zweiliter-Benziner und zwei Elektromotoren speist, verzichtet zudem auf optische Auffälligkeiten.

Das Motorentrio, bei Honda e:HEV genannt, wechselt selbstständig und ohne Zutun des Fahrers die Antriebsart – mal rein elektrisch, mal hybrid und mal im Verbrennerbetrieb. Insbesondere in der Stadt reicht die Batterie aus, um das sportlich geschnittene SUV längere Passagen vorankommen zu lassen, ohne dass der Benzinmotor eingreifen müsste. Steigt das Tempo, werden im Hybridantrieb die Räder weiterhin vom Elektromotor angetrieben, während der Verbrenner die dafür

notwendige elektrische Leistung erzeugt. Geht es beispielsweise auf die Autobahn, treibt der Benzinmotor direkt die Frontachse an, bei Bedarf kann der Elektromotor Energie beisteuern.

Klingt erst einmal kompliziert, im Fahralltag bekommt man davon wenig mit – vorausgesetzt,

man passt sich der Motorcharakteristik an. Bedeutet: Weitgehend sollte auf allzu starkes Gasgeben verzichtet werden, da das die Geräuschkulisse in unangenehme Regionen treibt. Und den Verbrauch natürlich. Mit der richtigen Portion Gelassenheit tut man dagegen nicht nur dem eigenen

Herz-Kreislauf-System etwas Gutes, sondern kann die Vorzüge des Antriebs auch vollumfänglich erleben. Inklusive dann erträglicher Verbrauchswerte von sechs Litern Benzin je 100 Kilometer.

Wer es dann wirklich einmal eiliger hat, kann in den Sport-Fahrmodus wechseln, der die Re-



Hochwertiges und übersichtliches Cockpit.

FAHRBERICHT | Honda ZR-V e:HEV

aktion auf Gaspedal-Input schärft und die Leistung verbessert. Unabhängig vom Fahrmodus – es gibt auch die Stufen Econ, Normal, Sport und Snow – findet das Fahrwerk die optimale Balance aus straff und komfortabel.

Eine gute Balance aus Moderne und Klassik findet auch das Cockpit. Wie heute üblich gibt es einen zentralen Bildschirm zur Anzeige und Steuerung der meisten Funktionen – er fällt hier mit neun Zoll Größe etwas kleiner aus als bei den meisten Konkurrenten. Unübersichtlich wird es hier aber nicht, da die wichtigsten Funktionen, etwa die der Klimaanlage, über separate Tasten gesteuert werden. Auch einen klassischen Lautstärkekноп gibt es, sodass die Bedienung schon nach kurzer Zeit logisch gelingt. Bei der Qualität darf man gehobenes Niveau erwarten, die eine oder

andere Hartplastikstelle gibt es, aber weitgehend haben die Japaner dem Innenraum angenehmes Material und gutklassige Verarbeitung angedeihen lassen.

Natürlich sind auch jede Menge Sicherheitsassistenten an Bord, die hier ein wenig unaufgeregt und zurückhaltender agieren als man es beispielsweise aus zahlreichen aktuellen chinesischen Modellen kennt. 380 Liter Kofferraumvolumen sind nicht die Welt, immerhin öffnet und schließt die Klappe per angedeutetem Fußtritt und bietet eine gute Raumaufteilung – trotz der coupéhaft geschnittenen Silhouette.

Die Preisliste des ZR-V startet bei 42.900 Euro bei angemessener Ausstattung. Highlights wie Head-up Display, Panoramaglasdach oder adaptives Fernlicht gibt's erst in der Ausstattung Advance (47.100 Euro). **Lothar Hausfeld** ■

TECHNISCHE DATEN

Honda ZR-V e:HEV

Motor: 2+1-Benziner plus zwei E-Motoren (135 kW/184 PS), max. Drehmoment: 315 Nm, Verbrauch: 5,8 l, CO₂: 132 g/km (Werk), 0-100 km/h: 7,9 Sek., Vmax: 173 km/h, Direktantrieb, Frontantrieb.

Maße: Länge: 4,57 m, Leergewicht: 1.675 kg, zul. Gesamtgewicht: 2.130 kg, Kofferraumvolumen: 380-1.312 l, Anhängelast (gebremst): 750 kg, Testverbrauch: 6,0 l.

Grundpreis: 42.900 Euro, gefahrene Version: 44.600 Euro. Versicherungstypklassen (KH/TK/VVK): 17/23/28.



Gefällige Coupéform ohne größere Platzeinbußen für Passagiere.

Kraftstoffverbrauch ZR-V e:HEV in l/100 km: kombiniert 5,7-5,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 130-132. CO₂-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch ZR-V e:HEV Elegance in l/100 km: kombiniert 5,7. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 130. CO₂-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch ZR-V e:HEV Advance in l/100 km: kombiniert 5,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 132. CO₂-Klasse: D.

TEST | Honda ZR-V e:HEV



WAS KANN DAS NEUE SUV?

Der Honda ZR-V ergänzt das Modellprogramm des japanischen Automobilherstellers und füllt die Lücke zwischen HR-V und CR-V.

Hondas Modellpolitik erinnert auf den ersten Blick an das berühmte Glücksrad. Zumindest was das Thema SUV angeht: Wild verteilte Buchstaben, die auf den ersten Blick nur wenig Sinn ergeben. Jetzt ergänzt der ZR-V das Modellprogramm und füllt die Lücke zwischen HR-V und CR-V. Eine ideale Größe?

WAS IST DAS?

Mit einer Länge von gut 4,57 Metern zielt der neue Honda ZR-V auf die Klasse rund um den VW Tiguan. Dazu passen auch die weiteren Eckdaten: 1,84 Meter breit, 1,62 Meter hoch, Radstand 2,66 Meter. Optisch zeigt sich eine gewisse Verwandtschaft zum Civic, je nach Ausstattung bekommt der ZR-V einen Kühlergrill mit senkrechten Stäben, die ihn wie einen Zwitler aus Maserati und grimmigem Mangawesen wirken lassen.

Ansonsten gibt sich der ZR-V aber durchaus elegant, auf wilde Designexperimente hat Honda

verzichtet. Auch innen setzt sich die sachliche Linienführung fort. Wie schon im Civic gefällt das Cockpit mit hochwertigen Materialien, guter Ergonomie sowie vielen klassischen Reglern und Tasten. Einzig der mittige 9-Zoll-Touchscreen liegt nicht optimal im Blickfeld. Je nach Ausstattungslinie misst das Digitalcockpit hinter dem Lenkrad 7,0 oder 10,2 Zoll.

Zeit für eine Sitzprobe: Vorne throne ich etwas zu hoch, hinten gefällt die sehr gute Beinfreiheit, während die Sitzfläche jedoch für meinen Geschmack etwas zu niedrig ist. Zudem fällt hier die breite C-Säule ins Auge, während vorne eine schmale A-Säule für feine Sichtverhältnisse sorgt. Bedingt durch die stets verbaute Hybridtechnik ist das Kofferraumvolumen

nicht allzu üppig: Zwischen 370 und 1.312 Liter nennt Honda.

WIE FÄHRT ER SICH?

Den sogenannten e:HEV, ein Vollhybrid mit 2,0 Liter Hubraum, kennen wir schon aus dem Honda Civic. An den Eckdaten ändert sich nichts: Vierzylinder mit Atkinson-Zyklus (thermischer Wirkungsgrad 41 Prozent) und 105 kW ▶



TEST | Honda ZR-V e:HEV

(143 PS) Leistung. Da kein Turbo, 186 Nm maximales Drehmoment bei 4.500 U/min. Stärker ist mit 135 kW (184 PS) der Elektroantrieb, er liefert 315 Nm. Beides zusammen reicht für maximal 173 km/h, in gut acht Sekunden geht es auf Tempo 100.

Aber warum gibt es keine Systemleistung? Dazu müssen wir uns die Arbeitsweise des Systems zu Gemüte führen. Der Vollhybridantrieb kombiniert eine Lithium-Ionen-Batterie und zwei kompakte, leistungsstarke Elektromotoren mit dem neu entwickelten 2,0-Liter-Atkinson-Benzinmotor mit Direkteinspritzung.

Das e:HEV-System wechselt nahtlos und ohne Zutun des Fahrers zwischen Elektro-, Hybrid- und Benzinantrieb. Im Stadtverkehr fährt das Fahrzeug überwiegend im emissionsfreien Elektrobetrieb und bietet dabei die direkten und komfortablen Fahreigenschaften des Elektroantriebs.

Bei höheren Beschleunigungsanforderungen schaltet der ZR-V automatisch auf den Hybridantrieb um. Bei konstant hohen Geschwindigkeiten, zum Beispiel auf der Autobahn, schaltet das System auf Motorantrieb um und wird direkt und effizient vom Benzinmotor angetrieben und bei Bedarf vom Elektromotor unterstützt. Bei noch höherem Leistungsbedarf im Bereich der Höchstgeschwindigkeit schaltet das System wieder auf Hybridantrieb um, um die volle Leistung des Elektromotors freizusetzen.

Also ein träger Hybrid samt Gummibandeneffekt, der ständig einen Tritt in den Allerwertesten braucht? Mitnichten. Flott und lehreruhig geht der Antrieb seiner Arbeit nach, selbst unter starker Last dringen nur kurz höhere Drehzahlen ans Ohr. Dank der hohen Steifigkeit der Kurbelwelle und einer zusätzlichen Ausgleichswelle sind die Vibrationen des Motors laut Honda über den gesamten Dreh-

zahlbereich geringer als bei den Vorgängergenerationen.

Die sogenannte „Linear Shift Control“ passt das Motorgeräusch an die Drehzahl an und soll so für ein natürliches Beschleunigungsgefühl sorgen – eine wichtige neue Weiterentwicklung gegenüber früheren Honda-Hybridfahrzeugen. Vier Fahrmodi – Econ, Normal, Sport und Snow – können gewählt werden, um das Zusammenspiel von Antrieb, Lenkung und Anzeigen individuell anzupassen.

Der Sport-Modus schärft das Ansprechverhalten auf Gaspedalbefehle und verbessert die Leistung, während der Eco-Modus die Gasannahme auf hohe Effizienz auslegt. Der neue Snow-Modus passt die Charakteristik der Gasannahme an das Fahren auf Oberflächen mit geringer Reibung an, um den Fahrer bei schwierigen Fahrbedingungen zu entlasten.

Soweit die Theorie, in der Praxis präsentiert sich auch dieser Honda markentypisch fahrerorientiert. Dank einer austarierten Lenkung mit guter Rückmeldung nimmt man aktiv am Geschehen teil, statt abgekoppelt zu agieren. Ebenfalls gut: Das ausgewogene Fahrwerk mit einem guten Mix aus Straßenlage und Abrollkomfort trotz 18-Zoll-Bereifung.

WAS KOSTET ER?

Die Serienausstattung „Sport“ ist sehr ordentlich, darüber rangiert „Advance“. Los geht es in Deutschland bei 42.900 Euro, der „Advance“ kostet 47.100 Euro. Zum Vergleich: Der Kia Sportage Hybrid beginnt bei 39.150 Euro, ist aber schlechter ausgestattet. Fest steht: Beim Verbrauch kann der ausschließlich als Hybrid erhältliche ZR-V punkten. Die Werksangabe sagt 5,8 Liter im Schnitt, wir kamen mit wechselnden Fahrern auf rund sechs Liter. In Verbindung mit dem 57-Liter-Tank ist so eine Reichweite von fast 1.000 Kilometer möglich.

Roland Hildebrandt ■

TECHNISCHE DATEN

Motor Vierzylinder-Saugbenziner mit Atkinson-Modus, 1.993 ccm
 Leistung 105 kW (143 PS) bei 6.000 U/min, Motor 135 kW (184 PS)
 Max. Drehmoment 186 Nm bei 4.500 U/min (Benziner);
 315 Nm (Elektromotor); Frontantrieb; Automatikgetriebe
 Beschleunigung 0-100 km/h 8,0 Sek.; Spitze 173 km/h
 L/B/H 4.568/1.840/1.620 mm
 Kofferraumvolumen 370 - 1.291 Liter
 Leergewicht 1.710 kg; Zuladung 445 kg; Anhängelast 750 kg
 Verbrauch 5,8 Liter/100 km (WLTP); CO₂ 132 g/km, Euro 6d

FAZIT

Eigentlich schade, dass die Modelle von Honda etwas unter dem Radar der Auto-käufer laufen. Auch der neue ZR-V beweist Stärken als ausgewogenes SUV der Mittelklasse mit niedrigem Verbrauch für fahraktive Kunden. Einziger Nachteil beim Hybrid: Mehr als 750 Kilogramm Anhängelast sind nicht drin.



Kraftstoffverbrauch ZR-V e:HEV Sport in l/100 km: kombiniert 5,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 131. CO₂-Klasse: D.
 Kraftstoffverbrauch ZR-V e:HEV Advance in l/100 km: kombiniert 5,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 132. CO₂-Klasse: D.



KLEINER CROSSER: SCHICK IM SPORTSCHUH

Für den Honda Jazz ist es die fünfte Generation seines Daseins. Und weil ein Kleinwagen auch mal athletisch aussehen kann, schicken die Japaner ihr Modell als Crosstar auf die Piste – und nach Europa nur als Vollhybrid.

Ja, es ist ein Honda. Nicht nur das Markensignet auf dem Frontgrill macht die optische Zuordnung des Jazz zur japanischen Marke einfach. Honda ist verliebt in Rundungen, in glatte Strukturen und eine gefällige, wenig provokante Gesamtanmutung – zumindest bei seinem Kleinwagen. Da war kein Platz für stilistische Experimente, die den interessierten Kunden aufregen könnten. Beim Jazz sollte wohl alles harmonisch erscheinen, sieht man mal beim Jazz Crosstar von der robusten

Radhausbeplankung ab. Cross liegt im Trend, kommt beim Kunden an und hebt das etwas eigenwillig designte Modell aus der Masse der Kleinwagen hervor.

Was man bei solchen Modellen meist nicht zu erwarten braucht, ist ein Allradantrieb oder eine hervorzuhebende Geländegängigkeit. Was man beim Jazz Crosstar aber bekommt, ist ein interessantes und gleichermaßen überzeugendes Motorenkonzept, mit dem Honda in gewisser Weise Technikgeschichte geschrieben hat. Und um es gleich klar zu sagen: Eine andere Motorisierung ist für Europa auch nicht vorgesehen. Das stört wenig, da dem Kunden neben der Wahl letztlich auch der Vergleich fehlt, wie sich ein anderer Motor im Jazz denn anfühlen könnte.

So werkeln im Jazz Crosstar drei Motoren – ein 1,5-Liter-Benziner und zwei E-Maschinen. Die Hauptarbeit für den Vortrieb leistet ein E-Motor mit 122 PS und wird rein intern von der zweiten E-

Komponente mit Strom versorgt. Angetrieben wird diese dann vom Benziner, der nur im Höchstleistungsbereich – etwa bei schneller Autobahnfahrt – direkt in den Vortrieb eingreift.

DREHMOMENT UND LEISTUNG ÜBERZEUGEN

Alles in allem technisch recht aufwendig, doch es funktioniert überraschend reibungslos. Der Benziner springt erst dann an, wenn der zwischengespeicherte Strom für den E-Antrieb nicht mehr aus-

reicht. Das Zuschalten geschieht völlig eigenständig und in Sekundenbruchteilen. Danach brummt er im Hintergrund sonor vor sich hin, wirkt bei erhöhtem Lastabruf allerdings gern auch etwas lauter. Die Dämmung schluckt aber viele dieser Nebengeräusche. Einzig der Umstand, dass die akustische Performance des Benziners nicht immer zur gefahrenen Geschwindigkeit passt, kann anfangs irritieren. Später stellt sich aber schnell die Haltung ein: Lass den Honda mal machen! ▶

INFO

Der Honda Jazz Crosstar setzt auf das hauseigene Drei-Motoren-Konzept. Ein 1,5-Liter-Vierzylinder treibt eine E-Komponente an, die den elektrischen Hauptantrieb mit Strom versorgt. So liegen 122 PS Gesamtleistung bei 253 Nm Drehmoment an. Bei höherem Kraftbedarf greift der Benziner auch direkt in den Vortrieb ein. Der Testverbrauch lag bei 5,2 Liter Super auf 100 Kilometern.

Wer mag, kann im Fond die Sitzflächen hochklappen.



FAHRBERICHT | Honda Jazz e:HEV

Dieser Einstellung kann man sich beruhigt hingeben, zumal der Jazz mit einem tadellosen Fahrverhalten glänzt. Alle motorischen Komponenten harmonisieren miteinander, der Vortrieb über die Vorderräder setzt sich geschmeidig in Beschleunigung um, wozu auch die 253 Nm Drehmoment beitragen. So geht es binnen 9,4 Sekunden auf Tempo 100 – ein Wert, mit dem sich der 1,3-Tonner nicht zu verstecken braucht. Als Höchstgeschwindigkeit liegen mögliche 175 km/h an, die für den Wagen völlig ausreichend und vernünftig sind. Dank der Agilität des E-Antriebs sind auch die Zwischenspurts beim Überholen oder dem Einfädeln auf der Autobahn nervenschonend absolvierbar. Da dieser Vollhybrid ohnehin nur mit Direktantrieb ausgestattet ist, verliert man auch weder Zeit noch Kraft durch falsche Gangwahl.

GEIZ WIRD IM JAZZ ZUR GELIEBTEN TUGEND

Lobenswert ist der Jazz Crosstar auch beim Verbrauch. Zwar reichte der Durst im Test wohl auch wetterbedingt nicht an die zugesagten

4,6 Liter Super heran. Doch muss sich der Kleine mit etwas mehr als fünf Litern nicht verstecken. Damit strecken sich die 40 Liter Tankinhalt auf eine formidable Reichweite. Die wird spätestens dann zum Thema, wenn sich die Frage der Langstreckentauglichkeit stellt. Und die hat der Honda Jazz. Die Passagiere sitzen erstaunlich bequem in diesem Kleinwagen, müssen weder auf Kopfnoch Beinfreiheit verzichten. Das Gestühl ist sehr gut ausgeformt und angenehm straff. In Reihe zwei glänzt der Japaner mit seinen „Magic Seats“, den magischen Sitzen. Die Zauberei besteht darin, dass die Sitzflächen im Fond ähnlich wie beim Kinossessel hochgeklappt werden können, um größere Gegenstände auf dem Wagenboden abstellen zu können. Das nimmt den knappen 304 Litern Kofferraum etwas den Schrecken, wenn es mal darauf ankommt.

Den Honda Jazz gibt es für 26.950 Euro. Die Version Crosstar kann beim Händler für 30.500 Euro ausgelöst werden.

Ralph Wolters ■



Analoginstrumente haben ausgedient. Im Jazz geht's digital zu.

FAHRBERICHT | Honda Jazz e:HEV

KLEINER JAZZ GANZ GROSS

Der Honda Jazz wird in den Statistiken als Kleinwagen geführt. Ein Label, das ein wenig verschleiert, wieviel der Japaner zu bieten hat.

Autokäufer suchen oft nach der eiermilchlegenden Wollmilchsau. Klein soll der Wagen sein, damit er in Innenstädten nicht so viel Platz weg nimmt und schnell in die Parklücke flutscht. Er soll aber sowohl Menschen als auch sperrige Gegenstände ohne große Verrenkungen transportieren. Sparsam im Verbrauch soll er sein, um Umwelt und Portemonnaie zu schonen. Er soll aber auch auf der Landstraße zügig überholen und damit einiges an Beschleunigung und Geschwindigkeit aufweisen. Er soll viel Infotainment bieten, das aber bitte nicht zu kompliziert und schon gar nicht unübersichtlich. Da möchte man fast Mitleid mit den Ingenieuren und Designern haben, die all diese Anforderungen unter ein Dach und eine Motorhaube bringen müssen.

Nun, beim Honda Jazz ist vieles davon gelungen. Und dass, obwohl der seit 1983 auf deutschen Straßen fahrende Honda Jazz immer noch zur Kategorie Kleinwagen zählt. Den Kinderschuh mit einer Länge von ursprünglich 3,38 Metern ist der Jazz in den vergangenen vier Jahrzehnten allerdings entwachsen, die Vier-Meter-Marke ist längst geknackt. Was schon zur ersten Annehmlichkeit von ausreichend Platz auf Vorder- und Rücksitzen führt. Eine gute Rundumsicht und die Ausrüstung mit Rückfahrkamera sorgen für hoffentlich berührungsfreies Ein- und Ausparken. Ein weiterer Trick, nämlich die Platzierung des Benzintanks unter den Vordersitzen hilft beim Transport von größeren Gegenständen. Diese

Anordnung ermöglichen nämlich die sogenannten „Magic Seats“, deren Sitzflächen sich wie Kinossessel hochklappen lassen, um mehr Stauraum zu schaffen. Wer klassisch die Rücklehnen der Sitze umklappt, erhält einen fast ebenen bis zu 1.205 Liter großen Laderaum, der sich durch eine weit öffnende Heckklappe und die tiefe Ladekante gut bestücken lässt.

Neben dem Ladekomfort bietet der Jazz bereits in der Basisausstattung viel Fahrkomfort durch die verschiedenen Assistenzsysteme wie aktiven Spurhalter, adaptive Geschwindigkeitsregelung, Verkehrszeichenerkennung, Fernlichtassistentz und Kollisionswarnsystem. Alles Dinge, die einst nicht zur einer Kleinwagen-Basis-Ausstattung gehörten.

Motorisiert war der Testwagen mit einem Hybridantrieb, der insgesamt über eine Leistung von 90 kW/122 PS verfügt. Der Wechsel zwischen Benzin- und Batterieantrieb ist für den gemeinen Autofahrer nicht zu erkennen. Deutlich zu merken war dagegen auf den Testfahrten der moderate Verbrauch von 4,8 Litern Benzin auf 100 Kilometer. Das ist nicht weit entfernt von dem Wert im Datenblatt, der den Verbrauch nach WLTP mit 4,5 Litern angibt.

Der Preis des Honda Jazz hat dann allerdings nicht mehr viel mit einstigen Kleinwagenpreisen gemein. Ab 26.950 Euro ist der Jazz mit Hybridantrieb erhältlich. Dafür gibt es aber einen Kleinwagen, der viel Komfort und Fahrspaß bietet.

Stefanie Meier ■



Der Honda Jazz hat auf seinen gut vier Metern Länge seinen Insassen viel zu bieten.

Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV Crosstar Advance in l/100 km: kombiniert 4,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 108. CO₂-Klasse: C.
 Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV in l/100 km: kombiniert 4,5-4,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 102-108. CO₂-Klasse: C.
 Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV Elegance in l/100 km: kombiniert 4,5. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 102. CO₂-Klasse: C.

Den Jazz gibt es als Crosstar (links) und Version ohne Kunststoff-Bepunktung.



DA STECKT MUSIK DRIN

Unterwegs mit dem 4,09 Meter kurzen Hybrid-Kleinwagen Honda Jazz. Sparsam, aber kein Sonderangebot.



Modern eingerichtetes Interieur mit digitalem Tacho, schön integriertem Neun-Zoll-Display sowie Direktantrieb.



Für einen Kleinwagen bietet der Jazz ein durchaus stattliches Raumangebot und Ladevolumen.



Viel Platz auch für langbeinige Nutzer. Aber: Die Sitze dürften gern noch einen Tick fülliger gepolstert sein.

Das ist kein Auto, mit dem man Freunde und Nachbarn beeindruckt, denn der Jazz trägt seinen Pelz nach innen. Von außen wirkt der rund 4,09 Meter kurze Kleinwagen mit leichtem Van-Touch etwas biedert. Daran ändern auch das markant geschwungene LED-Tagfahrlicht, die Bi-Color-16-Zöller und der Dachkantenspoiler eher wenig. Pragmatismus auf vier Rädern – made by Honda.

Praktischer Minimalismus kennzeichnet auch das Interieur: Man nimmt leicht erhöht auf beheizbaren Stoffsitzen (samt Kunstleder-Akzenten) Platz und blickt auf ein grafisch sehr schlicht gehaltenes, digitales Cockpit – bestens ablesbar für alle Altersklassen. Mit gleich zwei (kleinen) Handschuhfächern kann der Armaturenräger punkten. Außerdem haben die Japaner einen Neun-Zoll-Bildschirm untergebracht, der dank Kachel-Optik und echten Tasten kinderleicht zu bedienen ist. Garmin-Navi sowie Rückfahrkamera sind am Start, und die

Klimaanlage wird über eine Drehknopfleiste bedient. Passt!

KLEIN, ABER GERÄUMIG

Das subjektive Raumgefühl? Für einen Kleinwagen top! Was auch an der weit nach vorn gezogenen Frontscheibe liegen dürfte. Doch auch objektiv punktet der sympathische Japaner – mit viel Beinfreiheit vorn, für kleine wie große Insassen. Und mit Fondsitzen, die sich versenken und hochklappen lassen, „Magic Seats“ nennt der Hersteller das. Auch die relativ breite Heckklappe sowie die extrem niedrige Ladekante machen den Kleinen zum Großen in Sachen Transport. In Zahlen ausgedrückt: minimal schluckt er 304 Liter, maximal 1.205 Liter.

IMMER MIT DIREKTANTRIEB

Vom Hof rollt der Jazz seit dem jüngsten Facelift leicht erstarkt: Der Hybridantrieb, eine Kombination aus 1,5-Liter-Benziner, zwei Elektromotoren und kleiner Batterie, bringt es nun auf 122 PS

(vorher: 109). Das Drehmoment blieb mit 253 Newtonmetern unangetastet. Das sanft agierende Start-Stopp-System, ein beim städtischen Anfahren schön direktes Ansprechverhalten und ein für Cityflitzer-Verhältnisse agiler Sprintwert (9,6 Sekunden auf 100) sprechen für das Paket im Bug.

4,7 LITER? GEHT!

Bei artgerechter Behandlung revanchiert sich der rund 1,3 Tonnen schwere Frontriebler mit löblicher Knauserigkeit: 4,7 Liter soll sich die von der Autostimme gefahrene Advanced Sport-Version gönnen (CO₂-Emission: 106 g/km). Und in der Tat: Diesen Normwert kann man mit etwas Selbstdisziplin durchaus einfahren. Klasse! Weniger toll: Zum Sparpreis gibt es den Sparverbrauch nicht – satte 30.300 Euro kostet die (reichhaltig ausgestattete) Sport-Variante. Mit Metallic-Lack, Illumination und einem Optik-Kit werden daraus auch gerne 32.000 Euro oder mehr.

ASSISTENZ

Der Jazz ist ein hilfreicher Geselle. Ob beim Parken, Bremsen, Einschalten des Fernlichts oder beim Schauen in den toten Winkel – Assistenten unterstützen. Auch die adaptive Temporegelung ist nice to have, der übereifrige Aufmerksamkeitswarner nervt aber (mal wieder). Merke: Irgendwas ist halt immer.

Nur vier Lautsprecher, das klingt erstmal schmal. Doch dank 180 Watt und erstaunlich ordentlichem Sound verfliegen anfängliche Zweifel recht schnell. Mit Goodies wie dem beheizbaren Multifunktions-Lenkrad, einem rahmenlosen Rückspiegel und Alu-Pedalen gewinnt der Jazz oben drein des Testers Herz. Denn in diesem kleinen Auto steckt wirklich Musik drin. Alexander Rülke ■

VOLLENDUNG

Im dritten Anlauf steht die überarbeitete Fireblade SC82 als racige SP-Variante da, wie man sie von Anfang an wollte. Ferner bringt das Schwingenimperium nach siebenjähriger Abstinenz die Supersport-Ikone CBR600RR zurück.

HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP



Text: Tobias Münchinger, Fotos: Ciro Meggiolaro, fact, Emanuele Bella, Frank Herzog, Gargolov, Honda, Zep Gori

PREMIERE | Honda CBR1000RR-R Fireblade SP · CBR600RR

DATEN

HONDA CBR1000RR-R SP

Antrieb
Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder, 160 kW (217 PS) bei 14.000/min, 113 Nm bei 12.000/min, 1.000 cm³, Bohrung/Hub 81,0/49,5 mm, Verdichtung 13,6:1, Zünd-/Einspritzanlage, 52-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle (schräglagenabhängig), Standgeräusch 96 dB(A).

Fahrwerk
Leichtmetall-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel 65,3 Grad, Nachlauf 101,9 mm, Radstand 1.455 mm, Ø Gabelinnenrohr 43 mm, Federweg v./h. 125/143 mm.

Räder und Bremsen
Leichtmetall-Gussräder, 3,50 x 17"/16,00 x 17", Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 200/55 ZR 17, 330-mm Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 220-mm-Einzelscheibe mit Zweikolben-Festsattel hinten, ABS (schräglagenabhängig).

Gewicht
201 kg, Tankinhalt 16,5 Liter Super

Grundpreis
28.100 Euro plus 590 Euro Nk

Herstellangaben

Wenn das Stichwort „Fireblade“ fällt, mischen sich nostalgische Gefühle mit dem bitteren Geschmack der gegenwärtigen Situation. Denn natürlich ist die CBR1000RR aus dem Rennsport nicht wegzudenken. Sie war es, die Superbike-Racing damals in die Moderne führte. Unterm ruhmreichen Anstrich vergangener Tage tritt mittlerweile aber hämischer Rost hervor. Seit geraumer Zeit plagt Honda ein sportliches Erfolgsproblem, und das erstreckt sich über das MotoGP-Engagement bis auf den Werksauftritt in der World-Superbike-Serie. In der „serien-nahen Weltmeisterschaft“ steht seit 2020 kaum mehr als eine Handvoll dritter Plätze auf der Habenseite, in Summe zwei verschlissene Weltmeister in Gestalt von Marc Márquez und Álvaro Bautista bringen die Honda Racing Corporation in Erklärungsnot. „Total control“, wie der Fireblade-Leitspruch seit 1992 selbstbewusst behauptet, lügt.

Wow, langsam. Das graue Gedankengut zerfällt im Licht des neuen Tages, wenn man die nunmehr dritte und neueste Ausbaustufe der CBR1000RR-R SP, Modellcode SC82, genauer analysiert. Denn sie

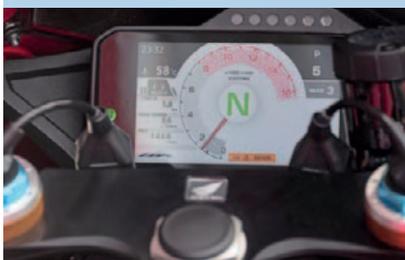
räumt mit einigen Ungereimtheiten der Vorgänger auf. Um diese zu identifizieren, werfen wir noch einmal einen raschen Blick zurück auf den ersten Entwurf der SC82. Als die Serienmaschine vor vier Jahren vorgestellt wurde, war sie tatsächlich eine erstaunlich gewalttätige Abkehr der bisherigen Fireblade-Auslegung und beinahe erschreckend konsequent auf Rennstrecken-Nutzung getrimmt. Landstraße, Alltag? Irrelevant. Vielleicht ist Honda damals hier und da übers Ziel hinausgeschossen. Die Ergonomie der Maschine war bereits im Serientrimm so arg, dass man sich mehr auf den Handgelenken abstützte, als auf dem Sitzpolster mit dem Allerwertesten zu sitzen. Der Motor setzte sich zwar als brachialer Antrieb im oberen Drehzahlbereich in Szene, hatte aber zu wenig Qualm aus der Mitte. Manche bescheinigten dem Chassis gar einen Hauch zu wenig Flex, und dann bereitete auf spitzer Zeitenjagd auch noch das überkonsequente ABS die eine oder andere Unannehmlichkeit. Kurz und bündig passten einige Dinge nicht zusammen. So war klar: Dieses Projekt verfügt über gute Ansätze, muss aber reifen.

NEUE HOFFNUNG

Dem ersten Anschein nach hat es bei der neuen CBR1000RR-R Fireblade SP nun tatsächlich „klick“ gemacht. Mehrfach. Wir bekommen zwar nur zweimal 20 Minuten Zeit auf der wahnsinnig anspruchsvollen GP-Piste von Portimão im Süden Portugals, aber ▶

Die Winglets fügen sich angenehm in die neue, schlankere Linie der Fireblade.



PREMIERE | Honda CBR1000RR-R Fireblade SP · CBR600RR


Im roten Bereich zwischen 8.000/min und 16.000/min spielt die Fireblade SP gewaltig auf, marschiert aber schon davor recht ordentlich.



Der optimierte Brückenrahmen bildet eine der größten Veränderungen, auch die entschärfte Ergonomie (tiefere Rasten) funktioniert.



Schön anzusehen und ebenso verarbeitet, dazu 0,4 Liter größer. Durch die neue Form des Tanks findet man stets festen Halt.

die reichen für ein positives Resümee. Nein, das ist eine Untertreibung – die neue Fireblade fühlt sich so schnell wie keine andere Serien-Fireblade zuvor an. Mehr noch: Dieses Paket zeigt sich in Summe seiner Eigenschaften nun sorgsam aufeinander abgestimmt und lässt keine echten Schwächen durchblitzen. Man sitzt nach wie vor rennmäßig auf der Dreifach-R drauf, die leicht entschärfte Sitzposition fordert einen aber längst nicht mehr so stark, und man fühlt sich wohler.

Klick. Ob die neue Tankform wirklich eine Verbesserung darstellt, lässt sich ohne direkten Vergleich nicht sagen. Als sicher gilt aber, dass sie gut funktioniert, weil man sich sowohl beim Anbremsen als auch in Schräglage bestens daran abstützen kann. Breit oder in sonstiger Art wichtig wirkt die neue Blade

SP nicht im Geringsten, sie ist einfach nur ein augenscheinlich perfekt verarbeitetes Muskelviech ohne jegliches unnötige Drumherum.

Damit direkt zum zweiten Eindruck: Die Maschine geht jetzt aus dem oberen mittleren Drehzahlbereich spürbar fleischiger als zuvor, das nutzbare Drehzahlfenster beginnt auf dem Autódromo Internacional do Algarve noch vor 8.000/min. Man möchte an

dieser Stelle mit höchster Genugtuung die guten alten Honda-Werte lobpreisen, weil der überarbeitete Reihenvierler trotz gigantischer Leistung bis Tacho weit über 14.000 Touren so laufig und sanft arbeitet wie ein Tai-Chi-Meister bei der Morgenroutine – die Fireblade SP fährt so effizient und „clean“ schnell, dass man beinahe erschrickt.

An Charakter mangelt es dem feinmanierlichen High-End-Vierzylinder dennoch nicht. Durch die getrennte Ansteuerung der beiden Drosselklappenpaare schlürft und spritzelt er im unteren Drehzahlbereich leicht und knurrt beim Gasanlegen sogar sanft. Ein wenig V4-Feeling? Ja. Hört sich definitiv toll an.

Klick. Zweifellos ist es die Ausgewogenheit des hoch entwickelten Gesamtsystems, das die Blade SP jetzt so fürchterlich schnell macht. Vor allem das Fahrwerk sticht heraus und hievt die Honda auf das nächste Level. Die semiaktive Öhlins-Ware heißt nun SmartEC3 und soll neben den Shims durch ein zusätzliches federbelastetes Ventil (Spool-Valve-Technologie) eine schnellere, übergangslose, konstantere Anpassung der Dämpfung, weniger Kavitation und letztendlich ein besseres Gefühl vor allem für die Front bewirken. „Das neue System arbeitet mit noch mehr Events“, versucht Öhlins-Techniker Kennet Andersson etwas weiter ins Detail zu gehen, er verweist auf die gesteigerte Komplexität des Aufbaus. Alle übrigen Funktionen, also die Möglichkeit des Feintunings je nach Kurvensegment, bleiben darüber hinaus nach Vorbild des bekannten semiaktiven Öhlins-Fahrwerks erhalten.

Außerdem neu: Der Fahrer kann jetzt sein Körpergewicht über den Bordcomputer eingeben, der Grenzwert dafür liegt bei 100 kg. Automatisch nimmt der Rechner diese Zahl als weitere Grundlage zur semiaktiven Anpassung der Dämpfung und gibt darauf basierend eine Empfehlung für die Vorspannung von Gabel und Federbein – die man allerdings mechanisch vornehmen muss. Kurzum: Der erste Turn im A2-Dämpfungsmodus funktioniert bereits schön, und die Blade SP liefert eine tolle Rückmeldung. ▶

DAS IST NEU
MOTOR UND ABGASANLAGE

- leichtere Pleuel (wie beim Vorgänger aus Titan), leichtere Kurbelwelle
- Kanäle, Ventile und Federn überarbeitet
- angepasste Steuerzeiten
- Verdichtung auf 13,6:1 erhöht
- kürzere Übersetzung
- TBW – Twin Throttle By Wire: zweiter Stellmotor für die Drosselklappen (getrennte Ansteuerung für jedes Zylinderpaar für präzisere Gasannahme)
- Akrapovic-Auspuff mit einem Liter mehr Volumen und optimierter Klappensteuerung, Geräuschenentwicklung im mittleren Drehzahlbereich reduziert (fünf Dezibel leiser)

CHASSIS/GEOMETRIE/ERGONOMIE

- neu konstruierter Rahmen, knapp ein Kilogramm leichter, 17 Prozent weniger Seitensteifigkeit, 15 Prozent weniger Torsionssteifigkeit
- Lenkerstummel 19 mm höher, Rasten 16 mm tiefer angebracht
- Form der Winglets an der Verkleidung für leichteres Einlenken bei hohen Geschwindigkeiten verändert (mehr Abtrieb bei geringerem Lenkwiderrstand, zehn Prozent weniger Giermoment)
- Tank für besseren Halt neu geformt, Volumen um 0,4 Liter erhöht

BREMSEN

- Stylema-R-Bremssattel an der Front plus Brembo-Hauptbremszylinder (nur SP)

FAHRWERK

- neues elektronisches Öhlins-Fahrwerk für die SP-Version, überarbeitete Showa-Federelemente bei der Basis-Blade. Das Öhlins S-EC-3.0-Fahrwerk arbeitet mit „Spool-Valve-Technologie“, wobei der Ölfluss außer mit Shims mit zusätzlichem, federbelastetem Ventil reguliert wird (schnellere Reaktionszeit, feinerer Einstellbereich, Dämpfungskurve linearer). Einstellung der Dämpfung automatisch nach Fahrergewicht, Tipps für die Vorspannung

ELEKTRONIK

- neues dreistufiges ABS (Race-Modus deaktiviert die ABS-Funktion am Hinterrad)

Herstellangaben



Grip-Party: Nach zwei langen Turns sah der hintere Pirelli-Slick der Blade aus wie geleck.





HONDA CBR600RR

Jedoch wartet noch der am straffsten grundabgestimmte A1-Modus, der ohne mit der Wimper zu zucken das ganze Szenario in Richtung extrarasant umkrempelt.

EINFACH SO 10 KM/H MEHR

Folgendes geschieht: Die letzte Kurve in Portimão kennt jeder, der regelmäßig MotoGP oder die Superbike-WM verfolgt. Nachdem man die blinde Kuppe dorthin überwindet, stürzt man anschließend wie beim Fallschirmspringen in einer lang gezogenen Rechtskurve das breite Asphaltband hinab. Weil dort die eine oder andere Bodenwelle eine kritische Liaison mit der Ideallinie eingeht, tut man gut daran, das Gas noch vor der Kurveneinfahrt für einen Augenblick etwas zu schließen, damit das Vorderrad die Gelegenheit bekommt, sich ausrei-

chend auf den Asphalt zu pressen. Mit dem Kurvenausgang im Blick schaltet man daraufhin hart am Gas (sagenhaft geschmeidiges Getriebe übrigens) kurz hinterm Scheitel in fürchterlich tiefer Schräglage eins hoch in den Vierten und wird mit Tacho 250 Sachen auf die Start-Ziel-Gerade gepustet. Man muss schon die Ruhe im Wahnsinn finden, damit es einem in so einer Situation nicht den Kuckuck aus dem Großhirn schmettert. Jedenfalls ging diese Kurve im Turn zuvor mit dem Fahrwerks-Setting A2 „nur“ mit maximal 240 km/h, jetzt plötzlich aber zehn Klamotten schneller. Ein ähnlicher Effekt passiert in jeder weiteren Kurve, man fährt im A1-Fahrwerksmodus in jede Sektion schneller rein, hindurch und wieder raus. Gefühlt lässt sich wirklich ein Großteil der maximalen Spitzenleistung von 217 PS abrufen, weil es der Grip zulässt.

Klick. Das Chassis der Fireblade, ihr Fahrwerk, die Bremsen und Elektronik bilden eine Einheit. Beispielsweise muss man in Portimão am Ende von Start/Ziel aus über 300 km/h (trotz gestraffter Übersetzung zeigt der Tacho bereits im Fünften 299 km/h an) stark und absolut präzise abbremesen. Aus dem sechsten schaltet man in den dritten Gang und verzögert die Maschine über den im letzten Drittel der Geraden deutlich abfallenden Asphalt derart, dass man die beinahe rechtwinklig abknickende Rechtskurve haargenau trifft. Es klappt. Jede Runde. Bei den heftigsten Bremsmanövern bleibt die Blade SP stabil und steuert gefühlvoll mit feiner Rückmeldung von der Vorderachse in beginnender Schräglage zum Scheitel. Um die Kurvenmitte flexiert ihr Chassis geschmeidig, gefühlt weniger starr als das Vorgängermodell, und stellt beim Herausbeschleunigen massig Traktion bereit. Auch die easy Reaktionsfreude ist ein Fest, die Blade SP legt durchweg handlich um, wird aber selten nervös.

Klick. Darüber hinaus besitzt das ABS mittlerweile drei verschiedene Modi, im schärfsten davon („Race“) ist die Funktion am Hinterrad deaktiviert – es gibt rein gar nichts an der Wirkung dieser Bremse auszusetzen, weder mechanisch noch assistenz-elektronisch.

Das Lob gilt auch für die feine Traktions- und Wheeliekontrolle, beides funktioniert in Portimão prächtig. Der Leitsatz „Total control“ hat mit dieser CBR1000RR-R Fireblade SP seine Strahlkraft zurückerlangt: klick, klick, klick!

SCHREI SO LAUT DU KANNST!

Der Umstieg vom Großkaliber Fireblade SP auf die CBR600RR fühlt sich wie eine eiskalte Leistungsreduzierung um 50 Prozent an. Extra für Portimão haben die Honda-Techniker die Übersetzung der ▶

PREMIERE | Honda CBR1000RR-R Fireblade SP · CBR600RR


Hochauflösendes Display mit zwei unterschiedlichen Layouts, voll einstellbare Showa-Gabel mit guter Dämpfung.



Am Rahmen der 600er hat Honda nichts verändert, er war in Sachen Gewicht und Torsionssteifigkeit/Flex schon immer top.



Am Underseat-Auspuff lässt sich die CBR600RR eindeutig identifizieren, seine Innereien wurden für Euro 5+ stark verändert.

Supersportfeile nochmals gekürzt (ein Zahn mehr am Kettenblatt), damit die 600er besser aus den Ecken kommt. Die unbedarfte Kalkulation „Halbe Leistung gleich halber Spaß“ geht aber nicht auf, nicht ansatzweise. Es stimmt, dass man die CBR600RR immer bei sehr hohen Drehzahlen bei Laune halten muss, damit es mit Schmackes vorgeht. Unter 10.000 Touren hat man in Portimão schlechte Karten, im fünfstelligen Bereich dreht die CBR600RR dafür hoch motiviert, erfrischend und wild. Dadurch, dass die 600er nicht so viel Schwungmasse besitzt, schlägt sie vielleicht weniger hart zu, schnalzt dafür aber peitschenartig. Auch hier liegt das Limit laut Anzeige über 14.000/min. Dieses Gefühl, wenn die Kurvenanschlüsse als Produkt perfekt gesetzter Bremspunkte und fleißiger Schaltarbeit haargenau sitzen (wo

man mit der Blade einfach den Gang drin lässt, muss man auf der 600er praktisch zweimal den Gang wechseln) – daraus entsteht einzigartige Rasanz. Das ist weder langweilig noch langsam.

Als weiterer Pluspunkt erschließt sich die ein wenig verrückte Piste von Portimão durch die 600er mit größerer Milde und Verzeihlichkeit. Anders als mit dem Superbike kommt man eben überall mit 30 bis 50 km/h weniger Schub an. Man bremst infolgedessen später, das geht. Auch bei der Wiederauflage der CBR600RR zeigt sich beispielsweise im Fahrwerk die große Sorgfalt, mit der Honda bei der Abstimmung der neuesten Version des Supersportlers vorging. Mit knackiger Transparenz biegt die Sechshunderter auf der Bremse ein, liegt in der Kurve ausreichend satt und verträgt ausgangs den vollen Schub. Man muss aber auch sagen, dass die Pirelli-Diablo-Slicks

(SC3-Mischung) beinahe zu doll kleben für die Serien-600er. Drei Klicks mehr Druckstufendämpfung am Federbein ermöglichten dann sogar noch früheres Gasaufziehen.

Elektronisch hat die Wheeliekontrolle der 600er allerdings teils Mühe, Portimãos krasse Topografie zu verarbeiten. Einmal steigt das Vorderrad die erste große Senke herunter schnell und heftig aufwärts, in der nächsten Runde bei ähnlichem Speed wieder ganz sanft. Und das ABS? Dafür, dass man es weder ein- noch abstellen kann, regelt es erstaunlich Trackday-tauglich.

FAZIT

Die Weiterentwicklung der CBR1000RR-R SP sitzt. Honda hat an den entscheidenden Stellschrauben in die richtige Richtung gedreht und die bisherigen Schwächen der Fireblade SC82 (SP) offenbar ausgemerzt. Die Symbiose aus deutlich besser einsetzbarem Motor mit mehr Power aus unteren Drehzahlen trifft mit dem neuen Öhlins-Fahrwerk, das sensationelle Dämpfungsarbeit leistet, auf Federelemente, die einen Großteil der Leistung gemeinsam mit dem optimierten Chassis auf die Strecke bringen. Auch die Assistenzelektronik überzeugt, vor allem die mächtige Bremse mit makellosem Race-ABS sticht hervor. Das runde und gut nutzbare Gesamtpaket der neuen Blade macht sie extrem schnell, sodass der PS Superbike-Vergleichstest dieses Frühjahr so spannend wie lange nicht mehr werden dürfte. Wenn es im Sport für die Fireblade SC82 in der EWC und in der IDM bereits für höchste Ehren gereicht hat, kann man dem Projekt künftig für die Superbike-WM nur die Daumen drücken, es braucht dringend Erfolge. Die Ausgangslage dafür war selten besser. Was die CBR600RR angeht, sind wir über ihre Rückkehr überglücklich. Die kurze Ausfahrt mit ihr in Portimão hat schnell den Spaß an dieser Kategorie wieder entfacht. Messerscharfes Handling, diese Spritzigkeit und die Lust am Drehen – wir haben das vermisst.



Wertige Verarbeitung, hohe Preiswürdigkeit, mechanisch längst ausgereift. Angeblich geht die CBR600RR weg wie geschnitten Brot und soll ausverkauft sein.

DAS IST NEU

MOTOR UND ABGASANLAGE

- optimierter Zylinderkopf, Ventiltrieb- und Steuerung, überarbeitete Kurbelwelle plus Auspuffsystem
- Drosselklappen von 40 mm auf 44 mm vergrößert
- Maximaldrehzahl von 13.500/min auf 14.250/min gesteigert
- Getriebe überarbeitet, neues Kettenblatt mit 42 statt 41 Zähnen
- Euro 5+ -tauglich

CHASSIS/GEOMETRIE/ERGONOMIE

- Schwinge 150 Gramm leichter
- Lenkkopfwinkel minimal flacher (65,95 Grad statt 66,5 Grad)
- Nachlauf etwas größer (100 mm statt 98 mm)
- Radstand kürzer (1.370 mm statt 1.375 mm)

FAHRWERK

- voll einstellbare Showa Big Piston-Gabel und voll einstellbarer Showa-Dämpfer
- Federweg vorn/hinten 120/128 mm (zuvor 120/135 mm).

ELEKTRONIK

- Sechsen-Achsen-IMU aus der Fireblade
- fünf Fahrmodi
- neunfach einstellbare Traktionskontrolle plus Wheeliekontrolle (drei Stufen)
- dreifach einstellbare Motorbremse
- neues ABS mit Kurvenfunktion (ohne Modi)
- Quickschifter/Blipper

SONSTIGES

- hochauflösendes 4,2-Zoll-TFT-Display
- neu gestaltete Frontpartie
- in Verkleidung integrierte Winglets

Herstellangaben

DATEN

HONDA CBR600RR

Antrieb
Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder, 89 kW (121 PS) bei 14.250/min, 63 Nm bei 11.500/min, 599 cm³, Bohrung/Hub 67,0/42,5 mm, Verdichtung 12,2:1, Zünd-/Einspritzanlage, 44-mm-Drosselklappen, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle (schräglagenabhängig), Standgeräusch 96 dB(A).

Fahrwerk

Leichtmetall-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel 65,9 Grad, Nachlauf 100 mm, Radstand 1.370 mm, Ø Gabelinnenrohr 41 mm, Federweg vorn/hinten 120/128 mm.

Räder und Bremsen

Leichtmetall-Gussräder, 3.50 x 17"/5.50 x 17", Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17, 310-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 220-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, ABS (schräglagenabhängig).

Gewicht

193 kg
Tankinhalt 18 Liter Super

Grundpreis

11.800 Euro plus 590 Euro Nk.

Herstellangaben

TEST | Honda CRF1100 Africa Twin Adventure Sports 2024

Die neue Adventure Sports hat sich deutlich in Richtung Straße entwickelt, ohne ihre Gelände-Gene ganz zu verleugnen – super gelungener Allrounder.



Text: Jochen Persy, Fotos: Honda, Persy

AFRICAN EVOLUTION

Die neue **HONDA AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS** sieht auf den ersten Blick ähnlich aus wie die Vorgängerin, doch das 2024er-Modell stellt eine echte neue Evolutionsstufe vor allem für Straßen- und Tourenfahrer dar.

Bei schon fröhlich-sommerlichen Bedingungen präsentierte Honda an der portugiesischen Algarve die neue CRF1100L Africa Adventure Sports. Marketingtechnisch wurde eine Produktrevolution umgesetzt, um das Motorrad noch klarer auf die entsprechenden Zielgruppen zu fokussieren. Im darwinistischen Sinne also eine Spezifizierung, um in seinem Revier durch „Survival of the Fittest“ der Chef im Ring zu sein. Die „normale“ Africa Twin als Offroad-orientiertes Gerät für Enduro-Freunde und die neue Adventure Sports für die Kundschaft, die meist nur kurze Etappen im Gelände fährt und sich eher vollausgestattet auf der Straße wohlfühlt.

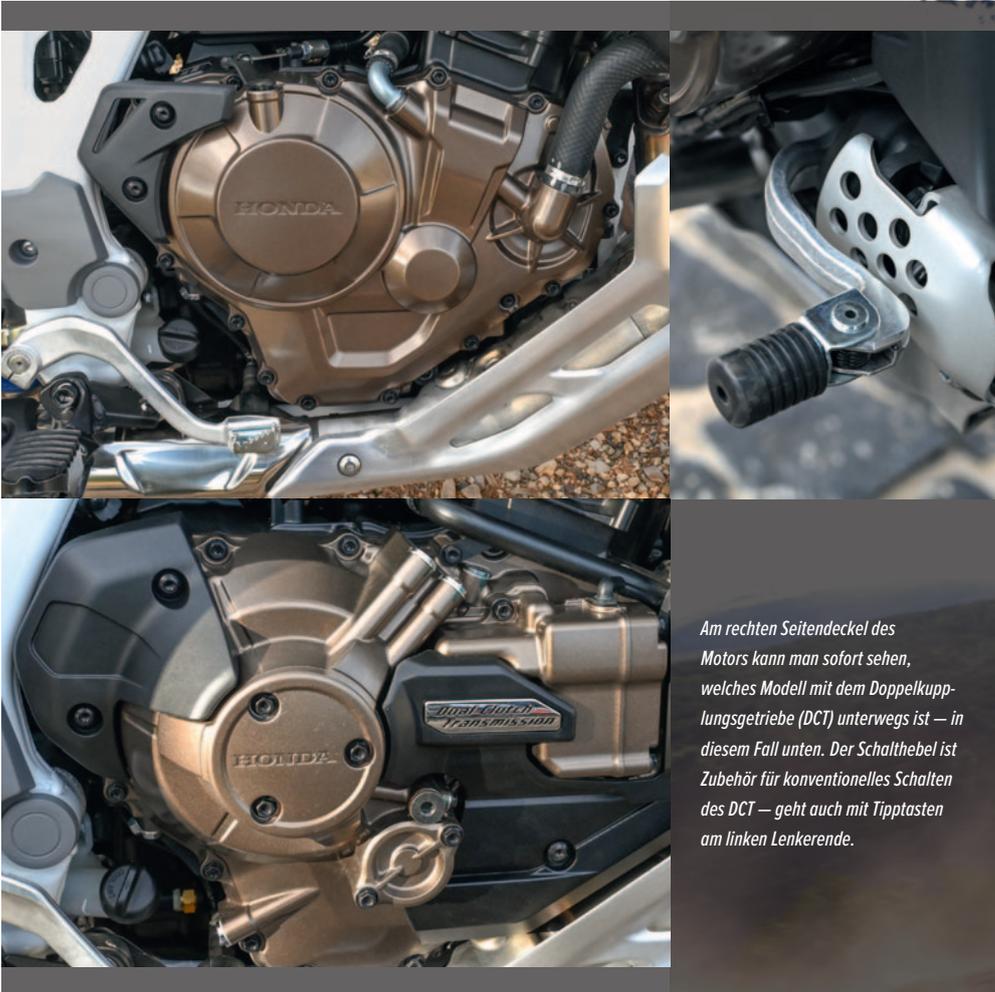
Im Gegensatz zur alten geländeorientierten Adventure Sports wurde das neue Modell 2024 konsequent in Richtung Zivildnutzung konzipiert. Honda hat den Markt genau analysiert und festgestellt, dass eine softere Version deutlich bessere Chancen hat, um in klarerer Abgrenzung zum Standardtwin gemeinsam zwei mögliche Kundenkreise optimal zu bedienen. Beide Twin-Modelle haben natürlich von den grundsätzlichen Neuerungen profitiert. So wurde der Maschinenraum noch einmal fein überarbeitet, Ein- und Auslass wurden optimiert, Steuerzeiten und Ventiltrieb modifiziert und die Verdichtung von 10,1 auf 10,5 erhöht. Die Höchstleistung verblieb bei 102 PS – allerdings konnten die Ingenieure sie-

ben Newtonmeter mehr generieren, top, dass die 112 Nm nun schon bei 5.500 Umdrehungen anliegen – 500/min früher als bei der Vorgängerin.

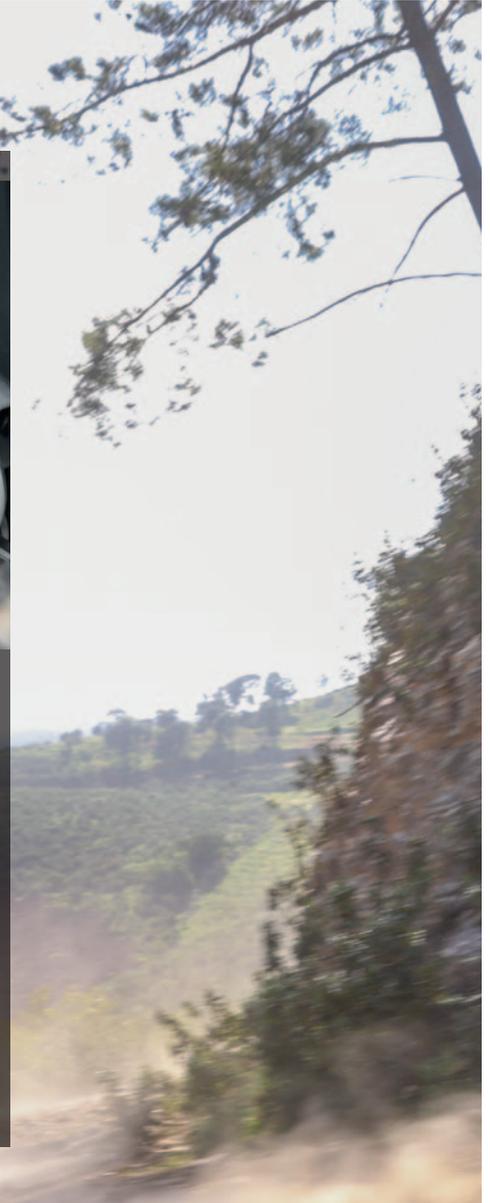
Bei der Probefahrt zeigte sich der Motor von seiner Honda-typischen Seite. Das Teil funktioniert in allen Lebenslagen perfekt, die mechanische Geräuschkulisse ist sehr angenehm, und das Ohr wird von einem knurrigen und etwas aufreizenden Ansaugeräusch verwöhnt. Ab 2.500/min kann man mit dem Antrieb arbeiten, darunter geht es zwar auch noch voran, es fühlt sich jedoch etwas teigig an und wird dem tollen Motor nicht gerecht. So richtig Laune macht der Twin mit 270 Grad Hubzapfenversatz ab 4.000 Umdrehungen und artgerecht im „Sportstyle“ bewegt, kann es schon mal vor lauter Euphorie passieren, dass die Maschine in den Drehzahlbegrenzer bei 8.000 Touren marschiert.

In Portugal konnten wir jeweils eine Adventure Sports mit dem automatischen Doppelkupplungsgetriebe DCT sowie ein Modell mit einem durch einen Schaltassistenten unterstützten Sechsganggetriebe bewegen. Das sensorunterstützte DCT ist bei den Adventure Sports-Käufern seit Jahren ein äußerst beliebtes Feature. In den letzten vier Jahren wurde bei über der Hälfte der verkauften Twins dieses Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen verkauft. ▶

TEST | Honda CRF1100 Africa Twin Adventure Sports 2024



Am rechten Seitendeckel des Motors kann man sofort sehen, welches Modell mit dem Doppelkupplungsgetriebe (DCT) unterwegs ist – in diesem Fall unten. Der Schalthebel ist Zubehör für konventionelles Schalten des DCT – geht auch mit Tipptasten am linken Lenkerende.



Im direkten Vergleich war es sehr interessant, den Unterschied beider Systeme zu erfahren. Das Sechsganggetriebe mit Quickshifter ist ein Meisterwerk des Gangwechsels, das Herauf- und Herabschalten erfolgt fast schon beim Gedanken daran. Vor allem auf den kurvigen, asphaltierten Straßen im Hinterland mit extrem tollem Belag animiert dieses Getriebe zum aktiven dynamischen Kurventanz. Vor der Kurve kurz heruntergeschaltet und im Scheitelpunkt dann den nächsten Gang eingelegt – und volle Attacke – die Quintessenz des Motorradfahrens.

Ein Muss auf der Optionsliste sollte der Schaltassistent auf alle

Fälle sein – sofern kein DCT geordert wird. Das Modell mit dem DCT-Getriebe erkennt man am entsprechenden Deckel des Motorgehäuses auf der rechten Seite. Das DCT erhöht das Gewicht der Honda um zehn Kilogramm und reduziert logischerweise um den gleichen Wert die Zuladung.

Im Fahrbetrieb stellt das DCT eine Art wohlige Rundumversorgung dar, vor allem Fahrer mit Sozios sollten diese Option prüfen. Das Helmetbashing wird relativ effektiv vermieden, der Fahrer hat mehr Muße, um sich der Landschaft, dem Sozios und der Straße zu widmen. Erfahrene DCT-User

loben das System in den höchsten Tönen und wollen es nicht mehr missen. Die eigene Erfahrung war etwas zwiegespalten. Das DCT hat seine eigene Vorstellung der Schaltarbeit und diese deckt sich nicht immer mit den Fahrgefühlen eines alten Analogfahrers. Gefühlt dreht der Motor immer 800 Umdrehungen zu niedrig und an dieses Gefühl muss man sich erst einmal gewöhnen, wenn ohne Gasbefehl auf einmal das DCT in der Kurve hochschaltet und etwas die Dynamik herausfiltert. Aber so viele zufriedene DCT-Kunden können sich nicht irren. Das DCT wird unterstützt vom Bosch-Be-

wegungssensor MM710, der die Bewegung des Bikes auf sechs Achsen berücksichtigt und in die Datenperipherie des Twins einspeist. Manuelles Schalten ist beim DCT über zwei Schalter an der Griffereinheit möglich. Ferner gibt es optional noch einen klassischen Schalthebel für den Fuß, am linken Lenkerende befindet sich statt einer Kupplung eine Feststellbremse. Auf alle Fälle ist es empfehlenswert, vor dem Ausfüllen des Kaufvertrages beide Schaltversionen Probe zu fahren und sie direkt auf der gleichen Strecke zu vergleichen und zu prüfen, was einem besser gefällt. ▶

TEST | Honda CRF1100 Africa Twin Adventure Sports 2024



Adventure geht mit dieser neuen Africa Twin mit kleinem Rad immer noch – vor allem mit Grobstöllern.



Kompakteres Rad, mehr Profilaufstandsfläche, verstärkte Nabe, weniger Federweg – Rock'n'Roll auf der Straße.

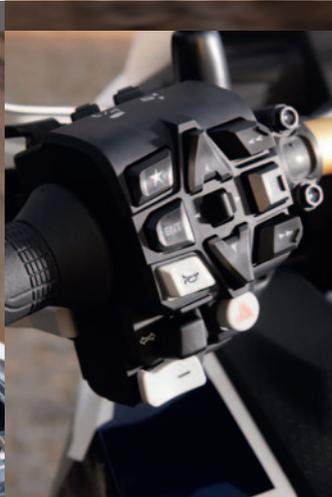
Während dieser Probefahrt sollte man auch auf alle Fälle ein Modell mit 21 Zoll großem Vorderrad testen versus ein Modell mit dem neuen, 19 Zoll großen Vorderrad.

An dieser Stelle hat Honda für die Straßenfahrer alles richtig gemacht. Das kleinere Vorderrad mit 110 Millimeter breitem Reifen und verstärkter Nabe verändert die Adventure Sports komplett. Steigt man nach hundert Kilometern Landstraßenhatz auf einen Twin mit 21 Zoll großem Vorderrad um, wird schnell klar, warum dieser Schritt gemacht wurde. Beim großen Vorderrad hat man

den Eindruck, das Rad innerhalb des Kurvenradius nachjustieren zu müssen. Geringeres Aufstellmoment, besseres Einlenkverhalten, weniger Störimpulse beim harten Anbremsen – einfach eine Wahnsinnsverbesserung beim neuen Rad.

Wie gut das System ist, zeigt sich ja eigentlich auch daran, dass die Fahrer der alten Adventure Sports mit dem großen Vorderrad eigentlich auch glücklich waren und auch zur schnellen Landstraßenmeute gehörten – aber in diesem Punkt ist die Neue einfach besser. Hier gilt, dass das Bessere des Guten Tod sein kann. ▶

TEST | Honda CRF1100 Africa Twin Adventure Sports 2024



Honda hat extra zwei Anzeigeelemente spendiert, damit die ganze Fläche des TFT-Displays für Navigation und Multimedia zur Verfügung steht. Die vielen Köpfe links lassen teilweise intuitiv die Bedienung zu, ein kurzer Blick ins Handbuch schadet nicht.

Ein wichtiger Faktor ist fahrwerkstechnisch auch die Verkürzung der Federwege um jeweils 20 Millimeter – diese betragen nun vorne 210 und hinten 200 Millimeter. Ebenso wurde die Bodenfreiheit für eine fahrdynamischere Gewichtsverteilung um 30 auf 220 Millimeter verringert. Durch dieses Gesamtpaket, modifiziertes Fahrwerk sowie den 19-Zöller, steigt das bedingungslose Vertrauen in die Performance der Adventure Sports, Jahrgang 2024. Dazu ergänzt die werksseitig montierte Reifenpaarung Bridgestone Battlax Adventure A 41 die ganze Sache noch äußerst griffig und lässt fast schon Rennstrecken-gelüste aufkommen.

Was im Alltag ebenfalls perfekt funktioniert, ist das nun serienmäßig montierte EERA. Man kann Federung und Dämpfung während der Fahrt nachjustieren, das Ganze funktioniert eigentlich sehr einfach, indem man die entsprechenden Symbole im Display wählt. In unserem Fall haben wir Fahrer mit Gepäck gewählt, da der teutonische Fahrer eben keine 75 Kilogramm auf die Waage bringt, sondern mit Klamotten und Kameraausrüstung mal schnell gute 125 Kilo anliegen. Diese neue Einstellung der Vorspannung hatte zur Folge, dass die Stiefelkanten geschont wurden und die Brems-

punkte noch genauer und straffer anvisiert werden konnten. Dennoch war das Fahrwerk noch komfortabel genug, und es gab kein Bedürfnis nach einem sensibleren Ansprechverhalten – also ruhig mit etwas mehr Vorspannung agieren! Während der Fahrt waren vier voreingestellte Fahrmodi (Tour, Urban, Gravel, Offroad), sowie zwei benutzerdefinierte Varianten wählbar. Je nach Einstellung der Fahrmodi werden die Leistung, die Bremswirkung des Motors, die ABS-Einstellung und die Federungseinstellung vorgewählt. Sämtliche Informationen diesbezüglich werden auch in dem gut ablesba-

ren, 6,5 Zoll großen TFT-Monitor angezeigt. Die Menüführung durch das Fahrzeug-Management ist teilweise intuitiv möglich, ein genauer Blick ins Handbuch kann jedoch keinesfalls schaden. Die Adventure Sports verfügt nun über einen Tank mit 25 Litern Inhalt. Bei einem angegebenen Durchschnittsverbrauch von 4,9 Litern auf hundert Kilometer müssten sich Reichweiten von 450 realistischen Kilometern locker erzielen lassen. Leider ist der Tank im Kniebereich sehr breit ausgefallen und sorgt für eine zunächst ungewöhnlich offene Beinhaltung, hilfreich ist diese Bauform beim ▶

TEST | Honda CRF1100 Africa Twin Adventure Sports 2024



Supersportler aufgepasst: Diese Africa Twin wird auf kurvigem Asphalt öfters im Angriffsmodus sein.



Honda bietet ein umfangreiches Zubehörpaket für die Africa Twin an. Alu- und Kunststoffkoffer, Sturzbügel mit Zusatzscheinwerfer, Quickshifter – da füllt sich der Einkaufszettel.

Stehendfahren logischerweise nicht. Man bekommt etwas wenig Druck auf die Flanke, und der Halt ist dadurch nicht so gut. Auch der tiefsitzende Lenker fordert von Fahrern mit einer Körpergröße von 175 Zentimetern eine zu gebückte Haltung – hier lauert bestimmt schon der Zubehörmarkt. Aber die „stehenden Fahrer“ werden ja eher zur klassischen Africa Twin greifen.

Auf einem kleinen Stück Offroad konnten wir uns einen Eindruck vom Fahrverhalten der Adventure Sports auf Schotter machen. Für Feldwege, unbefestigte Straßen und kleinere Flussdurch-

fahrten dürfte die Neue mit passender Bereifung bestens gewappnet sein. Honda hat für Geländefreunde auch noch den grobstolligen Michelin Anakee Wild für die Twin homologiert. Die niedrige Sitzhöhe und das modifizierte DCT mit dem G-Switch sorgen für sicheres Fahren. Der G-Switch lässt im Gelände die Doppelkupplung des DCT weniger lange schleifen, und dadurch wird die Traktion am Hinterrad erhöht. Ohne manchem Leser nahe treten zu wollen, kann man davon ausgehen, dass eine Adventure Sports im Gelände über mehr Potenzial verfügt, als der darauf sitzende Fahrer. ▶

TEST | Honda CRF1100 Africa Twin Adventure Sports 2024



Die zwei Farbvarianten, links modernes Matt, rechts typisch Africa Twin.

Breiter und besser gepolstert ist die neue Sitzbank, und wenn es nach dieser geht, könnte die Reichweite locker bei 700 Kilometern liegen – ein sensationelles Komfortstück und so, wie es den Anschein hat, auch Grundlage für großes Sozios-Glück. Trotz besserer Polsterung wurde die Sitzhöhe reduziert. In Kombination mit der Verkürzung der Bodenfreiheit ergeben sich nun folgend Daten: Mit der Standardbank geht's nun mit 855 und 835 Millimetern zur Sache. Optional kann mit dem niedrigen Sitz eine Höhe von 795 bis 815 Millimetern realisiert werden. Im Grunde nun auch kein Problem mehr für die Fahrer mit kurzen Beinen. Fahrer über 1,85 Meter sollten checken, ob der Kniewinkel auf Dauer vor allem im Soziosbetrieb funktioniert, eventuell muss dann im Zubehör

Die 750er-Oma freut sich, dass die Enkel nach dreißig Jahren immer noch so schick sind. Mattschwarz sieht super aus, aber eine Twin trägt traditionell Tricolore mit goldenen Hufen.



Der klassische African Twin Style lebt auch nach über 30 Jahren und begeistert nach wie vor die Fans.



Das elektronische Fahrwerk gibt es bei der Adventure Sports serienmäßig. 45er Showa-Gabel und Pro Link-Kastenschwinge funktionieren perfekt, wie auch die Verstellung im Betrieb. Der Quickshifter ist ein „Muss“ beim Kauf eines manuellen Schaltmodells – hier nicht sparen.

noch nach einer höheren Alternative gesucht werden. Beim Rangieren des Twin fiel auf, dass er sich deutlich leichter bewegen lässt, als es 243 Kilogramm erwarten lassen. Günstiger Schwerpunkt, eine tolle Geometrie und ein sehr kleiner Wendekreis von 2,60 Metern lassen Sicherheit

im Rangierbetrieb aufkommen. Honda hat der Adventure Sports noch einige Features mit auf den Weg gegeben. So sind Tempomat, Heizgriffe, die Konnektivität des TFT-Touchdisplays mit dem Smartphone, Kurvenlicht, siebenstufige Traktionskontrolle, die dreistufige Wheeliekontrolle, das zwei-

stufige Kurven-ABS, sowie das semiaktive EERA-Fahrwerk schon Pfunde, mit denen man wuchern kann. Zwei Stromquellen im Cockpitbereich mit einem Anschluss-Modell Zigarettenanzünder plus USB-Anschluss machen das Tourenleben einfacher.

Wir haben auf der Autobahn die Honda bis auf 220 Stundenkilometer beschleunigt, trotz Topcase gab es in diesem Geschwindigkeitsbereich keine Wackeleien, und der Twin lief wie auf Schienen. Der Windschutz hinter der fünffach einstellbaren Scheibe ist für Fahrer unter 1,85 Meter sehr gut. Die breitere Verkleidung und das Schild haben an Windschutz zugelegt, für die Großen muss halt wieder das Zubehör ran.

Die Bremsanlage hat mit drei Wave-Scheibenbremsen in Zusammenarbeit mit den radial verschraubten Vierkolbenbremsstäben von Nissin keine Probleme, die Fuhre sicher wieder einzufangen. Aus dem Sparschwein muss der potenzielle Käufer mindestens 18.450 Euro plus Überführung herauswringen, um beim Honda-Händler zum Abschluss zu kommen – dort hat er die Farbauswahl zwischen der traditionellen Trikolore und einer coolen mattschwarzen Version.

Honda hat für die neue Adventure Sport die Devise „Cross a Continent“ ausgegeben – wir können nur hinzufügen „DO IT!“ – die Evolution ist bestens geglückt! ■

TECHNISCHE DATEN · Honda CRF1100 Africa Twin Adventure Sports

- Preis: 18.450 Euro plus Nebenkosten (DCT ab 19.550 Euro).
- Leistung: 102 PS (66 kW) bei 6.800/min, Drehmoment 112 Nm bei 5.500/min.
- Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 92,0 x 81,5 mm, Hubraum 1.084 ccm, Verdichtung 10,5. Elektronische Motorsteuerung, PGM-FI-Benzineinspritzung, Nasssumpfschmierung, Sechsganggetriebe, manuell mit optionalem Quickshifter oder DCT-Sechsgang, 0-Ringkette.
- Fahrwerk: Mehrteilige Rahmenkonstruktion aus Stahlrohren und Stahlprofilen mit angeschraubtem Rahmenheck aus Aluminium. Vorne Upside-down-EERA-Teleskopgabel Showa, Ø 45 mm, Federweg 220 mm. Hinten Monoblock-Aluminiumschwinge Pro Link mit EERA-Dämpfer, Federweg 200 mm. Schlauchlose Kreuzspeichenräder mit Leichtmetallfelgen. Bereifung vorn 110/80R19 M/C 59V, hinten 150/70R18 M/C 70H. Vorn Wave-Doppelscheibenbremse, Ø 305 mm, mit Vierkolben-Bremszangen radial, hinten Wave-Scheibenbremse, Ø 256 mm, mit Einkolben-Bremszange, 2-Kanal-ABS mit abschaltbarem Hinterrad. Radstand 1.570 mm, Lenkkopfwinkel 27,5 Grad, Nachlauf 106 mm, Sitzhöhe zirka 795 bis 855 mm. Tankinhalt 24,8 Liter. Gewicht vollgetankt 243 kg (mit DCT 253 kg), zulässiges Gesamtgewicht 458 kg.
- Weitere Details: Kurvenlicht, Heizgriffe, LCD-Tacho, 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen, Konnektivität Bluetooth, Audio, Apple Car Play/Android Auto, automatische Blinkerrückstellung, Tempomat, Notbremsignal.
- Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie, Inspektion bei 1.000 km und dann alle 12.000 km.

ERSTER TEST | Honda CBR650R und CB650R mit E-Clutch 2024

NEUE AUTOMATIK-KUPPLUNG

Für das Vierzylinder-Mittelklasse-Duo von Honda gibt es optional die Automatik-Kupplung E-Clutch. MOTORRAD fuhr das neue System.

Von Uli Baumann, Robert Glück



Evolution statt Revolution lautet das Credo für die Modellpflege der beiden technisch eng miteinander verwandten Mittelklasse-Bikes Honda CBR650R und der Honda CB650R. Wobei, so ein wenig Revolution prägt den Modelljahrgang 2024 dann doch.

HONDA E-CLUTCH ALS NEUE OPTION

Supersportler und Naked Bike können optional mit der neuen Honda E-Clutch bestückt werden. Diese automatisierte Kupplungsbetätigung erlaubt Anfahren, Anhalten und Gangwechsel ohne Betätigen des Kupplungshebels. Stattdessen reicht einfaches Gasgeben bzw. Betätigen des Schalthebels. Der Kupplungshebel bleibt allerdings erhalten und kann weiter ganz normal genutzt werden. Wer den neuen Schaltkomfort wählt, muss zwei Kilogramm Mehrgewicht in Kauf nehmen.

SO FÄHRT UND SCHALTET DIE NEUE E-CLUTCH VON HONDA

Doch was sind schon zwei Kilogramm, wenn man dafür einen Mehrwert erlebt, der seinesgleichen sucht? Denn die Honda-E-

Clutch in der CB650R und CBR650R funktioniert ganz hervorragend – und ganz einfach. Aufsitzen, Seitenständer einklappen, Zündung einschalten, Starterknopf drücken, bei laufendem Motor einen Gang einlegen und langsam das Gas öffnen. Und – hurra – die Honda fährt los! Bei zu schwungvoll gedrehtem Gasgriff sogar ungestüm, nach fünfminütiger Übung sanft und souverän. Abwürgen – unmöglich! Natürlich versuchten wir die Schwächen des Systems zu finden. Doch selbst das Anfahren im sechsten Gang nahm die E-Clutch ohne Murren hin. Schnelle Gangwechsel in tiefere Schräglage flutschen, lediglich bei indifferenter, oder zu schwacher Bedienung des Schalthebels, landeten wir einmal in einem sogenannten Zwischenleerlauf.

WAS IST DIE E-CLUTCH VON HONDA?

Ein Druck-Sensor im Schaltgestänge erkennt, in welche Richtung der Gangwechsel erfolgen soll. Diese Information wird in die ECU (Steuergerät) geleitet und dort mit weiteren Informationen wie dem Drosselklappenöffnungswinkel,

Motor- sowie Raddrehzahl und Gangstufe abgeglichen. Passt alles, wird die Kupplung nur so weit geöffnet, dass der vom Fuß des Fahrers eingebrachte Gangwechselwunsch durchgeführt werden kann. Zack, ist der nächste Gang eingelegt. Wird heruntergeschaltet, gleicht das System automatisch – wie bei einem Blipper – die Motordrehzahl an. Die Arbeitsweise der bei Schaltvorgängen nicht komplett geöffneten Kupplung nennt Honda „Half-Clutch“. So werden die Schaltvorgänge weicher und angenehmer, was wir nach den Testfahrten nur bestätigen können. ■

ERSTES FAZIT

Die Honda E-Clutch bietet nicht nur Wenigfahrern oder Einsteigern Vorteile. Auch im Sozusbetrieb dürfte damit das Aneinanderklatschen der Helme von Fahrer und Beifahrer bei ruckeligen Schaltvorgängen der Vergangenheit angehören. Abwürgen ist ebenfalls Schnee von gestern und sportliche Fahrer profitieren, da das System die Vorteile eines Blippers beinhaltet. Und das für faire 400 Euro Aufpreis.



Honda CB650R mit dem optionalen E-Clutch-System.



Selbst das Anfahren im sechsten Gang nahm die E-Clutch ohne Murren hin. Schnelle Gangwechsel in tiefere Schräglage flutschen, lediglich bei indifferenter, oder zu schwacher Bedienung des Schalthebels, landeten wir einmal in einem sogenannten Zwischenleerlauf.

Informationen und Daten zu den neuen Modellen: Honda CB650R und CBR650R mit/ohne E-Clutch 2024 ▶

VORGESTELLT | **Honda CBR650R · CB650R**

Honda CBR650R



Honda CB650R



► *Ab hier lesen Sie die Informationen und Daten zu den neuen Modellen aus dem November 2023.*

Honda frischt seine beiden Mittelklasse-Vierzylinder-Modelle CBR650R und CB650R zum Modelljahr 2024 dezent auf. Naked Bike und Sport-Modell erhalten neue Kunststoffteile sowie neue LED-Scheinwerfer. Im Cockpit punktet ein neues TFT-Display mit erweiterter Konnektivität. Und wer des Kuppelns müde ist, kann beide Modelle künftig optional mit der neuen Automatik-Kupplung namens E-Clutch ordern. Und die erste Testfahrt von MOTORRAD zeigte: Honda hat das System hervorragend integriert.

HONDA CBR650R SPORTLICHER VERKLEIDET
Um noch ein wenig sportlicher rüberzukommen, erhält die vollverkleidete Honda CBR650R eine neu gezeichnete Verkleidung, die

in der Front von einem ebenfalls neuen Doppel-Scheinwerfer gekennzeichnet wird. Fahrer und Sozius platziert Honda auf einer neuen, kürzeren Sitzbank-Heck-Kombination. Die Sitzhöhe bleibt unverändert bei 810 Millimeter. Verfolger dürfen ein neues Rücklicht bewundern. Die komplette Lichttechnik wurde inzwischen auf LED-Technologie umgerüstet.

NEUES COCKPIT MIT CONNECTIVITY
Der Fahrer blickt auf ein neu gestaltetes Cockpit, in dem ein 5-Zoll-TFT-Display die Hauptrolle spielt. Punkten soll die Anzeige mit besserer Ablesbarkeit und integrierter Connectivity. Explizit nennt Honda eine verbesserte Smartphone-Einbindung sowie eine einfachere Navigation. Als Steuerelement dient ein beleuchteter Vier-Wege-Schalter an der linken Lenkerarmatur. Wer entsprechend vernetzt ist, kann zudem die Sprachsteuerung nutzen.

650ER-VIERZYLINDER-MOTOR UNVERÄNDERT MIT 95 PS
Fahrwerk und Antrieb werden unverändert übernommen. Der 95 PS und 63 Nm starke Reihenvier-



Scheinwerfer, Kühlerverkleidung, Fahrer-/Soziussitz, Heckabschluss und Rücklicht. Auch hier kommt inzwischen durchweg LED-Technik zum Einsatz. Und auch hier bleibt die Sitzhöhe mit 810 Millimeter unverändert. Die Updates im Cockpit decken sich mit denen für die vollverkleidete CBR650R. Unverändert wie bei der supersportlichen Schwester bleibt der Vierzylinder-Antrieb.

NEUE FARBEN FÜR DIE CB650R 2024
Komplett aktualisiert zeigt sich die Farbpalette für das Naked Bike. Zu haben sein wird die Honda CB650R 2024 in den Farbkombinationen „Matt Laurel Green Metallic mit Matt Vulcan Silver Metallic“, „Pearl Smokey Gray mit Matt Crypton Silver Metallic“, „Candy Chromosphere Red mit Matt Crypton Silver Metallic“ und „Matt Gunpowder Black Metallic mit Matt Crypton Silver Metallic“.

WAS KOSTET DIE HONDA CB650R 2024?
Im Modelljahr 2024 kostet die Honda CB650R ab 8.800 Euro, wer automatisch kuppeln lassen möchte, zahlt nur 400 Euro Aufpreis. ■

zylinder-Motor ist weiterhin optional auch in einer 48-PS-Variante zu haben, die über reduzierte Ansaugquerschnitte und ein neues Steuergerät-Mapping realisiert wird.

WAS KOSTET DIE HONDA CBR650R 2024?
Zu haben ist die aufgefrischte 2024er-CBR650R in den Farben „Grand Prix Red Tricolour“ und „Matt Gunpowder Black Metallic“. Die vollverkleidete 650er kostet im Modelljahr 2024 ab 9.800 Euro, mit der E-Clutch sind 10.200 Euro fällig.

HONDA CB650R EBENFALLS NEU
Auch das Neo-Retro-Design der unverkleideten Honda CB650R zeigt sich zum Modelljahr 2024 aufgefrischt. Überarbeitet wurden



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.