

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



HONDA

| | |
|---|-------|
| HONDA e:NY1 Weser Kurier 27.04.2024 ELEKTNISCHER HOFFUNGSTRÄGER | 2-3 |
| Wochenspiegel am Sonntag 04.08.2024 HONDA POSITIONIERT SICH MIT DEM e:NY1 IM ELEKTROMARKT | 3 |
| HONDA ZR-V e:HEV Mitteldeutsche Zeitung 31.08.2024 DOPPELHERZ FÜR FAHRSPASS | 4-5 |
| Wob Würzburger Wochenzeitung 03.08.2024 SPORTLICH ELEGANTER VOLLHYBRID | 6 |
| Reutlinger General-Anzeiger 27.07.2024 CLEANER TYP MIT ABZUG | 7 |
| Deutsches Handwerksblatt online Oktober 2024 HONDA ZR-V – EIN GELUNGENES SUV | 8 |
| HONDA CR-V Main Echo 16.08.2024 EXTRAVAGANTE E-LÖSUNG | 9 |
| OFF ROAD 03-2024 JAPANISCHE HYBRIDKUNST | 10-13 |
| HONDA CIVIC TYPE R sport auto 08-2024 GUTE LAUNE BOOSTER | 14-19 |
| HONDA CIVIC e:HEV Badische Neueste Nachrichten Juni 2024 ALTER BEKANNTER MIT ZEITGEMÄSSER TECHNIK | 20 |
| HONDA JAZZ e:HEV Neue Osnabrücker Zeitung 14.09.2024 DER SCHÖNSTE JAZZ IST LAUTLOS | 21 |

Mitteldeutsche Zeitung

DOPPELHERZ FÜR FAHRSPASS

Seit einigen Jahren bietet die japanische Autoschmiede ihre Modelle mit einem Mix aus Benzin- und Elektromotor an. Diese Mischung hat nun auch das C-Segment mit dem Honda ZR-V erreicht.

Seite 4-5



THE ROAD

JAPANISCHE HYBRIDKUNST

Honda versteht es, seine lange Erfahrung auf dem Gebiet der Hybridtechnologie in den Bau zeitgemäßer, hochwertiger Fahrzeuge umzusetzen.

Seite 10-13

HONDA

| | |
|--|-------|
| CONCEPT-MOTOR HONDA V3 ELEKTRO-TURBO Motorrad 24-2024 DER KNALLER | 22-23 |
| HONDA GL1800 GOLD WING TOUR Motorrad & Reisen 125-2024 HONDA GL1800 GOLD WING TOUR | 24-27 |
| HONDA GB350S Motorrad 24-2024 EINFACH GUT | 28 |

MOTORRAD & REISEN
... weil wir gerne Motorrad fahren!

HONDA GL1800 GOLD WING TOUR

Hondas Topmodell lässt alle anderen Reisemotorräder alt aussehen – optisch und in puncto Schaltkomfort.

Seite 24-27



Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 0,9 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 17,2 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 19. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EADR): 79 km. Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV 2WD in l/100 km: kombiniert 6,0. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 135. CO₂-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV AWD in l/100 km: kombiniert 6,7. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 151-152. CO₂-Klasse: E. Kraftstoffverbrauch ZR-V e:HEV in l/100 km: kombiniert 5,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 130-132. CO₂-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch Civic e:HEV in l/100 km: kombiniert 4,7-5,0. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 108-114. CO₂-Klasse: C. Kraftstoffverbrauch Civic Type R in l/100 km: kombiniert 8,2. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 186. CO₂-Klasse: G. Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV in l/100 km: kombiniert 4,5-4,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 102-108. CO₂-Klasse: C. Stromverbrauch e:NY1 in kWh/100 km: kombiniert 18,2. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 0. CO₂-Klasse: A. Elektrische Reichweite: 412 km.



ELEKTRISCHER HOFFNUNGSTRÄGER

Reduziert, hochwertig, modern: Ein Blickfang ist Hondas neues E-Auto mit dem recht kryptischen Namen e:Ny1 definitiv. Außerdem haben die Japaner die Technik in Sachen digitaler Assistenz und Sicherheit ordentlich nachgerüstet. Aber die Konkurrenz unter stromernden SUV dieser Größe ist groß.

Hondas neuer und derzeit einziger E-Wagen heißt e:Ny1. Wie sich das aussprechen oder überhaupt behalten lässt? Kein Problem, die Japaner haben eine Erklärung parat: Hinter „e:N“ verbirgt sich „energize“ und „new“, „y“ steht für „your life“ und „1“ für „first B-segment EV“. Die einzelnen Buchstaben werden englisch ausgesprochen, also „i-en-wei-won“. Elektrisch und neu – die automobile Moderne hat sich Honda hier unübersehbar auf die Fahnen geschrieben. Und im Vergleich zu den anderen Modellen des Hauses meint es der e:Ny1 sowohl außen als auch innen dabei noch

etwas ernster. Fangen wir beim Äußeren an.

Zunächst ist die Größe des kompakten SUV attraktiv. Denn mit einer Länge von 4,39 Metern kommt es nicht übermäßig bullig daher, trotzdem eignet es sich für Familien und die entsprechen den Transportaufgaben. Die langen, schmalen Scheinwerfer und der geschlossene Kühlergrill verleihen dem e:Ny1 ein markantes und gleichzeitig cleanes Gesicht. Der Ladeanschluss versteckt sich hinter einer Blende im Kühlergrill. Darüber prangt eine LED-Lichtleiste, die während des Ladevorgangs pulsiert.

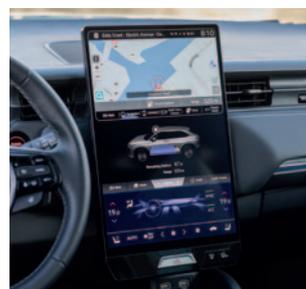
Eine über die gesamte Fahrzeugbreite laufende Heckleuchten-Signatur macht das SUV in der Rückansicht interessant. Der neu in die Palette aufgenommene blaue Farbton – Aqua Topaz Metallic – krönt das schicke Design. Die Optik ist zwar nah am Honda HR-V; aber technisch gibt es mit dem Verbrenner wenig Gemeinsamkeiten. Der e:Ny1 basiert auf der neu entwickelten Plattform namens e:N Architecture F. Sie soll fortan weltweit bei Elektrofahrzeugen zum Einsatz kommen.

Im Unterboden steckt eine Batterie mit einer Kapazität von 68,8 kWh; Alternativen dazu gibt

es nicht. Den Verbrauch gibt Honda mit 18,2 kW pro 100 Kilometer an. Im ersten Fahrtst stellte sich der Wert als realistische Größe heraus: Exakt 18 kW/100 km zog der e:Ny1 da aus dem Speicher, wobei sich das Wetter an diesem Tag sehr gnädig zeigte.

Bei der Ladeleistung ist Hondas Stromer indes eher unterdurchschnittlich aufgestellt. Mit maximal 78 kW Leistung kann er zwar schnell laden, bei der Konkurrenz sind oft 100 kW und mehr möglich. Die Ladezeit beträgt demnach 45 Minuten von 10 auf 80 Prozent statt der üblichen gut 30 Minuten.

Was wiederum gefällt: der moderne Innenraum. Dazu gehört das große Display in der Mittelkonsole. Einfach lässt sich das Handy per Bluetooth verbinden und zudem auf die Dienste von Google Maps zurückgreifen. Der Touchscreen ist dreigeteilt aufgebaut; im unteren Drittel befinden sich die Bedienelemente der Klimaanlage. In der Mitte sind die ▶



HONDA POSITIONIERT SICH MIT DEM e:Ny1 IM ELEKTROMARKT

Apps für die sonstigen Einstellungen über große Kacheln dargestellt. Oben lässt sich zwischen Navi, Kamera und Apple CarPlay oder Android Auto switchen. Insgesamt ist die Bedienung einfach und übersichtlich gehalten.

SPORTLICH, ABER SOLIDE: MIT SEINEN 150 KW LIEGT DER HONDA AUF DEM NIVEAU DER KONKURRENZ.

Das teurere Advance-Paket bietet neben Extras wie 360-Grad-Kamera, automatischem Park-Assistenten und beheizbarem Lenkrad zudem ein Panoramaglasdach.

Auch die Steuerung für den Tempomaten funktioniert simpel – mit einem Knopfdruck am Lenkrad ist die Geschwindigkeit festgelegt, und der Fuß muss nicht länger das Fahrpedal bemühen. Auch das begünstigt den sparsamen Verbrauch des Motors, der 150 kW/204 PS leistet.

Das Fahrgefühl des Honda ist sportlich, der e:Ny1 beschleunigt flott. Wobei das Ziel der Japaner sicher nicht war, es mit der Dynamik auf die Spitze zu treiben. Hier fühlt sich alles eher solide als stürmisch an. Der Einpedalbetrieb, bei dem der Wagen selbstständig abbremst, sobald der Fuß vom Fahrpedal gehoben wird, fehlt.

Zu welchem Preis das e:Ny1 erhältlich ist? Die Basis liegt bei 38.990 Euro, die besser ausgestattete Version mit Advance Paket bei 41.990 Euro.

Dafür gibt es dann Hondas derzeit einziges, aber nicht erstes E-Auto. Das war im Jahr 2019 der Honda e im charmanten Retro-Design, das sehr an den Golf I erinnerte. Dennoch hatte der kompakte Honda keine lange Zukunft. Das lag vor allem an dem hohen Preis und der geringen Reichweite von kaum mehr als 200 Kilometern. Das soll, will und muss der e:Ny1 besser machen.

Anja Semonjek ■

Kompakt-SUV überzeugt mit formschöner Karosserie, agilem Antritt und legt mit einer Batterieladung mehr als 350 Kilometer zurück.

Bisher hat sich Honda bei der Kreation von Elektroautos sehr zurückgehalten. Der kleine Honda e wurde zum Ladenhüter, weil er wenig Reichweite bei einem hohen Anschaffungspreis mit sich brachte. Der e:Ny1 hat dagegen wesentlich bessere Aussichten, weil er im Segment der Kompakt-SUVs antritt und dabei eine stattliche Portion Platz mit in den Ring beim Kampf um die besten Verkaufswerte bringt.

Sollte das Design eine Rolle beim Kauf spielen, liegt der e:Ny1 sehr aussichtsreich im Rennen. Den kreativen Köpfen in Japan ist es gelungen, eine formschöne Karosserie um die 204 PS starke Technik zu bauen. In seiner Formgebung könnte er ohne Probleme in jede Modellpalette der deutschen Premiumhersteller passen – jedenfalls auf den ersten Blick. Schließlich hat auch der ähnlich gebaute HR-V von Honda seine Fangemeinde durch seine Äußerlichkeit entzückt.

Aber auch bei näherer Betrachtung bleibt der Abstand zur erlesenen Gesellschaft nur marginal. Vielleicht hätte die Wahl der Materialien im Innenleben des e:Ny1 noch etwas wertiger sein dürfen. Hartplastik ist nicht unbedingt das oberste Regal. Aber die Kulisse ist anschaulich und bietet alle Funktionen, die in der Klasse üblich sind. Vor allen Dingen ist das Cockpit so gestaltet, dass sich schon nach kurzer Zeit eine Eingewöhnung des Fahrers einstellt. Es gibt zwar einige Funktionen, mit denen hebt sich Honda in der Platzierung von den Mitbewerbern ab. Das muss aber kein Nachteil sein, wie sich schnell herausstellt. So ist beispielsweise der Rückwärtsgang sinnvoll in der



Mittelkonsole platziert. Sehr praktisch, denn es gibt ohnehin nur einen Vorwärtsgang bei Elektroautos. Verbesserungsbedarf besteht beim Sprachassistenten. Ansonsten verläuft die Fahrt nicht nur unkompliziert, sondern auch sehr komfortabel.

Ohne Überraschungen nimmt der Elektromotor mit 150 Kilowatt Leistung seine Bestimmung auf. Der Abruf selbiger erfolgt in perfekter Weise. Dabei summt der Honda bei niedrigen Geschwindigkeiten gut hörbar sein Lied, um Fußgänger in den Innenstädten zu warnen. Lediglich die Warnöne für das fahrende Personal könnten etwas dezenter oder abschaltbar sein.

Vorbildlich ist die Enthaltsamkeit des Elektromotors beim Stromverbrauch. Im Testbetrieb blieb er brav im lobenswerten Bereich von 18,5 Kilowattstunden für hundert Kilometer und überschritt dabei auch kaum die WLTP-Marke, die Honda bei 18,2 kW/100 km angesetzt hat. Im Test musste der Honda e:Ny1 aber auch kaum besonders harte Aufgaben erfüllen. Die 130 km/h auf der Autobahn nahm er gelassen hin, im Stadtverkehr fühlt sich das Fahrzeug ohnehin wohl und auf der Landstraße ebenso.

Soll der Honda e:Ny1 ein Familienmitglied werden, erfüllt er sicherlich alle Aufgaben perfekt, die bei einer Reichweite von 362

Verarbeitung

★★★★★

Gepäckraum

★★★★★

Verbrauch

★★★★★

Leistung

★★★★★

Ausstattung

★★★★★

Sitze

★★★★★

BEWERTUNG

3.8

★★★★★

AUTOMOBIL-CHECK

Honda e:Ny1

Elektromotor vorn – Leistung kW/PS: 150/204
 1-Gang-Frontantrieb – Max. Drehmoment: 310 Nm
 Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
 Beschleunigung 0-100 km/h: 7,6 sec.
 Leergew.: 1.756 kg – Zul. Gesamtgew.: 2.080 kg
 Maße L/B/H mm: 4.387, 1.806, 1.756
 Gepäckraum: 361 – 1.176 l
 Verbrauch (Test): 18,5 kW/100 km – Emissionen: 0 g/km
 Batteriekapazität (Brutto): 68,8 kWh
 Kraftstoff: Strom
 Ladezeit: CCS: 49 min (10-80 %) – Ladeleistung: 78 kW
 elektr. Reichweite: 362 km (Test)
 Grundpreis: 38.990 Euro

Kilometern ohne Nachfüllen der Batterie möglich sind. Das ist im Alltag fast immer der Fall. Wer für lange Strecken eine Pause von einer Dreiviertelstunde einplant, kann die verbliebenen 20 Prozent in dieser Zeitspanne bis auf knapp über 80 Prozent wieder auffüllen. Das geht bei vielen Modellen schneller, liegt aber immer noch im zumutbaren Rahmen.

Lediglich mehr als die 361 Liter Gepäck sollten nicht eingeplant werden, denn der e:Ny1 ist nicht mit einer Zuglast ausgestattet. Wer die geteilt umklappbare Rückbank als Stauraum nutzen will, hat immerhin Raum für 1.176 Liter Transportgut. Ein Frunk (so heißt der kleine Stauraum, der zumeist unter der Fronthaube angeordnet ist) ist ebenfalls nicht vorhanden.

Im Fahrbetrieb überrascht der hübsche Japaner mit agilem Antritt und einer wohl dosierten Endgeschwindigkeit. 160 km/h sind möglich, und aus dem Stand auf Tempo 100 sind innerhalb von sportlichen 7,6 Sekunden beachtlich.

Auf den ersten Blick erscheint der Preis von 38.990 Euro relativ hoch. Es sollte aber berücksichtigt werden, dass Honda das Fahrzeug recht komfortabel ausgestattet hat, ohne Aufpreise für Features zu verlangen, die bei den Mitbewerbern den Preis gern über die Vergleichsmarke treiben.

Kurt Sohnemann ■



Der Honda ZR-V holt dank glatter, eleganter Linien auch jene Kunden ab, die mit stilistischen Experimenten nichts am Hut haben.

DOPPELHERZ FÜR FAHRSPASS

Seit einigen Jahren bietet die japanische Autoschmiede ihre Modelle mit einem Mix aus Benzin- und Elektromotor an. Diese Mischung hat nun auch das C-Segment bei den Sportkombis erreicht.

Um ehrlich zu sein: Bei Honda ist es in den vergangenen Jahren für interessierte Kunden schwierig gewesen, sich auf den ersten Blick zu verlieben. Das Design der Autos polarisierte, wirkte extrovertiert und optisch übertrieben. Es mag auch dafür Liebhaber geben, aber als Alleinstellungsmerkmal taugen Styling-Experimente nur bedingt. Umso bemerkenswerter ist, dass mit dem ZR-V nun ein überaus gefällig anmutendes Fahrzeug im Angebot ist.

Die Japaner spielen hier erneut eine Stärke aus, die sie von anderen Herstellern unterscheidet.

Die tiefe Zuneigung zur Hybrid-Technik hat auch im ZR-V Einzug gehalten. Der Mix aus einem ohnehin bereits sparsamen Verbrenner und einem Elektromotor glänzt hier mit einer maximalen Leistung von 184 PS, zu der der Benzinmotor 143 PS beisteuert. Der Vollhybrid benötigt keinen Ladestecker, füttert den verbauten Akku also im Fahrbetrieb selbst. Beim Rollen und Bremsen wird die Batterie geladen, die dann im urbanen Bereich fast durchgängig das rein elektrische Fahren ermöglicht.

Besteht Bedarf an Leistung – etwa beim Beschleunigen –, geht

das System in den Hybridmodus über. Der Benzinmotor springt an, versorgt aber allein den E-Antrieb mit Strom, der weiterhin die Vorderräder antreibt.

All das geschieht automatisch und überraschend sanft. Seiner akustischen Zurückhaltung bleibt der Benzinmotor sogar treu, wenn beim Beschleunigen auf der Autobahn der kraftvolle Antritt gefragt ist.

GEFÜHLVOLLER DIREKTANTRIEB UND ZÄHMER VERBRAUCH

Honda ist es gelungen, den Direktantrieb so nachzuschärfen, dass von der einst pomadigen

Arbeitsweise nichts mehr zu spüren ist. Allerdings muss man dem Zweiliter-Vierzylinder-Benziner etwas Zeit geben, bis er sich sammelt und eine entsprechende Drehzahl bereitstellt, um die 315 Nm Drehmoment zu mobilisieren. Dann geht es binnen acht Sekunden rauf auf Tempo 100. Honda gönnt dem deutschen Autofahrer zudem den überschaubaren Rausch einer Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h. Dann regelt der ZR-V automatisch ab. ▶

INFO

Ein Zweiliter-Benziner mit 143 PS wird von einer E-Komponente unterstützt, die den Hybrid auf eine maximale Leistung von 184 PS bringt. Als Drehmoment liegen 315 Nm an. Der ZR-V kann rein elektrisch, im hybriden Mixbetrieb und bei hoher Leistungsabfrage auch nur mit dem Benzinmotor fahren. Die Fahrmodi stellen sich automatisch ein. Der Verbrauch liegt um etwa sechs Liter.

FAHRBERICHT | Honda ZR-V e:HEV

Andere Hersteller lassen ihren Triebwerken freien Lauf, wieder andere ziehen – gerade bei reinen E-Mobilen – noch früher den Stecker. Im Autobahnbetrieb agiert übrigens der Verbrenner oftmals allein. Auch das legt das System komplett selbsttätig fest.

Interessant bei Hybridmodellen ist selbstredend auch der Verbrauch, von dem man sich ja eine gewisse Zurückhaltung verspricht.

Dieses Versprechen wird eingehalten, denn im Schnitt lag der Durst nur knapp über sechs Litern. Im Stadtverkehr zeigte sich der Antrieb extrem bescheiden. Dort strömten nur gut fünf Liter E10 durch die Düsen.

Der ZR-V, den Honda zwischen dem großen CR-V und dem kleineren HR-V ansiedelt, nutzt die Plattform des Civic. Mithin sind die Platzverhältnisse zwar überraschend gut, aber halt nicht

üppig. In Reihe eins sitzen auch sehr große Menschen bequem. Hinten wird es ein wenig enger, was der fallenden Dachlinie anzulasten ist.

Gerade große Insassen müssen sich dort auf den allerdings lobenswert straffen und gut konturierten Sitzen gefügig zurecht-ruckeln.

ÜBERSICHTLICHES DISPLAY RAFFT WICHTIGE DATEN

Der Fahrer hat mit der Instrumentierung des ZR-V keine Gewöhnungsprobleme. Honda spielt direkt hinter dem Lenkrad nur die wichtigsten Fahrdaten ein, um Ablenkung zu vermeiden. Der Tachometer wirkt analog, ist aber digital animiert.

Hybride und E-Autos bieten längst keinen Tourenzähler mehr als zweites Instrument. An dieser Stelle wird das Energie-Management



Das Cockpit im Honda ZR-V ist übersichtlich und nicht überladen. An die kleinen Knöpfe anstelle eines Schaltknüppels muss man sich erst gewöhnen.

ment abgebildet. Sowohl die Ladevorgänge als auch der Abgriff von Energie aus dem Speicher kann so im Honda ZR-V beobachtet werden. Zudem flankieren zwei Füllstandsanzeigen die mittleren Displays: links eine für den Akku, rechts die für den Tank. Der große Zentralschirm ist Heimat vieler Apps und fungiert als Steuerzentrale.

Lobenswert: Die Klimatisierung wird über haptische Drehregler bedient. Fummelig indes sind die Tasten für die Getriebebeschaltung. Honda erspart sich nämlich einen Wahlhebel und setzt auf Fingerspitzengefühl.

Den ZR-V gibt es als Elegance ab 42.900 Euro. Die Version Sport verlangt nach 44.600 Euro, als Advance kostet er 47.100 Euro.

Ralph Wolters ■

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



SPORTLICH ELEGANTER VOLLHYBRID

Der Honda ZR-V e:HEV lädt sich selbst und benötigt deshalb keine Steckdose.

Mit allen Tricks versuchen die Automobil-Ingenieure, den Benzinverbrauch ihrer Fahrzeuge zu minimieren. Zu ungewöhnlichen Maßnahmen griffen sie dabei bei dem neuen Honda ZR-V e:HEV Sport.

DESIGN: Mit einer Länge von knapp 4,57 m zählt der sportliche Crossover-SUV zur Kompaktklasse. Aus glatten Flächen besteht das Blechkleid. Ein dezenter Falz in der Seitenansicht verläuft parallel zur nach hinten ansteigenden Fensterlinie. Das Design des angenehm klein dimensionierten Kühlergrills, der sich aus großen schwarz glänzenden Waben zusammensetzt, erinnert an einen kecken Kussmund. Ein dicker Dachspoiler über der hinteren Scheibe und zwei Auspuffrohre mit relativ breiten und hochglanzpolierten Chromumfassungen dominieren das Heck.

INNENRAUM: Ordentliche Platzverhältnisse herrschen im Fond. Kein

Kardantunnel versperrt dem Mitfahrer auf dem Mittelsitz den Platz für die Füße. Zwischen 380 und 1.312 Liter fasst der Kofferraum. Beim Umklappen der im Verhältnis 60:40 geteilten Rücksitzlehne senkt sich die Sitzfläche leicht ab, so dass der Laderaumboden nur noch leicht ansteigt. Da die unter dem Kofferraum platzierte Batterie viel Raum einnimmt, bleibt nur ein kleines Staufach darunter.

ANTRIEB: Bei dem in China gebauten Japaner arbeitet ein 2,0-Liter-Saugbenziner, der 143 PS leistet, zusammen mit einem 184 PS/135 kW starken Hochleistungselektromotor und einem zweiten Stromer, der als reiner Generator für Stromerzeugung zuständig ist. Im Alltag funktioniert das Zusammenspiel der unterschiedlichen Komponenten unmerklich und unkompliziert. Dafür steht der selbsttätige Wechsel zwischen Verbrenner-, Hybrid- und sogar reinem Elektroantrieb, der bis maximal etwa zwei Kilometer abrufbar ist.



FAHRBETRIEB: Spritzig und dynamisch wie ein reiner Stromer schnellert der ZR-V aus den Startlöchern. Unter Last tönt der ansonsten lauffruhige Verbrenner jedoch hörbar. Das agile Handling und die leichtgängige Lenkung bringen Fahrspaß ins Spiel. Der Fahrer braucht sich um nichts kümmern. Die Vollhybrid-Technologie mit Selbstaufladung benötigt auch keine nervigen Aufenthalte an Ladesäulen und Steckdosen. Und da der Honda ZR-V auch keine schweren Batterien herumschleppen muss, hält sich der Verbrauch in Grenzen.

Die Kraftübertragung erfolgt stufenlos und automatisch. Eine manuelle Betätigung einer Kupp-

HONDA ZR-V e:HEV

- Motoren: 4-Zylinder-Saugbenziner, 1.993 ccm, 143 PS/105 kW plus Elektromotor (Gesamtleistung 184 PS/135 kW)
- Antrieb: Vorderrad
- Länge/Breite/Höhe: 4.568/1.840/1.613 mm
- Leergewicht: 1675 kg; Gesamtgewicht: 2.130 kg
- Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h: 7,9 sec.; Vmax: 173 km/h (abgeregelt)
- Verbrauch: WLTP-Norm 5,8 l; wob-Test 5,95 l Liter Super/100 km (Tank 57 l)
- Preis: 44.600 Euro

lung mit Schaltvorgängen ist nicht nötig. Es handelt sich um kein klassisches Getriebe, sondern um eine feste Übersetzung wie in reinen Elektroautos. Mittels Schaltwippen am Lenkrad kann die Verzögerungsrate eingestellt werden, was besonders auf abschüssigen Straßen den wiederholten Druck auf das Bremspedal erspart. Gewöhnungsbedürftig ist es, zum Vorwärtsfahren einen Knopf zu drücken, für den Rückwärtsgang aber eine Schiebetaste zu bedienen. Vier Fahrmodi von Eco bis Sport und für den Betrieb auf Schnee ermöglichen dezente Änderungen der Charaktereigenschaften. **Thomas G. Zügner** ■

CLEANER TYP MIT ABZUG

Honda ZR-V e:HEV geht unkonventionellen Weg. Elektromotor sorgt vorrangig für den Antrieb.

Hondas ZR-V bewegt sich zwischen HR-V und CR-V. Das neue Mittelklassemodell ist ein Hybrid und konkurriert etwa mit dem Kia Sportage oder dem Ford Kuga. Der darin verbaute Elektroantrieb, beziehungsweise dessen Batterie, wird durch den Benzinmotor gespeist.

Honda geht schon immer unkonventionelle, eigene Wege. In diesem gefällig designten Crossover arbeiten Benzin- und Elektromotor anders zusammen, als man es gewohnt ist: Der kräftigere Elektromotor sorgt vorrangig für den Antrieb, der Benzinmotor treibt den elektrischen Antriebsmotor bei Bedarf über den zweiten Elektromotor, der als Generator fungiert, an. Das e:HEV-Management wechselt nahtlos und ohne Zutun des Fahrers zwischen Elektro-, Hybrid- und Motorantrieb. Lautlos segelnd unterwegs sein wird man mit dem ZR-V vor allem in der City und bei verhaltenem Tempo. Ist mehr Schma- ckes gefordert, kommt der Verbrennungsmotor ins Spiel. Schaltwippen für das Getriebe sind nicht vorgesehen. Vielmehr ermöglichen die dortigen Paddel, die Kraft der regenerativen Bremse in vier unterschiedlichen Stufen umzusetzen.



Alles schön „aufgeräumt“ und übersichtlich im Cockpit.

GUT ABGESTIMMT

Die maximale Geschwindigkeit wird bei 173 km/h elektronisch abgeregelt. Im Elektromodus zieht der Japaner ordentlich ab, wenn er beschleunigt wird. Auch wenn der Benziner Hauptakteur ist, lässt dieser sich nicht lumpen. Bei vermehrtem Gasgeben bekommt man nicht die Quittung in Form einer dröhnenden, lautstarken Retourkutsche, die oft mit CVT-Antrieben einhergeht. Bei Autobahnfahrten schraubt sich der

Verbrenner zwar erst einmal in einen gewissen Drehzahlbereich hinein, leistet dann aber auch gute Dienste.

Der Gesamtantrieb ist sehr clean, Grenzwerte werden unterschritten. Auch der Spritverbrauch ist mit unter sechs Litern ordentlich für ein Fahrzeug dieser Größe. Und dabei gibt es auch keine Ausreißer, wenn der Wagen gut beladen ist oder Leistung abverlangt wird.

Honda bietet den ZR-V in folgenden Ausstattungsvarianten an: Elegance (ab 42.900 Euro), Sport (ab 44.600 Euro) sowie Advance (ab 47.100 Euro). Unser Testwagen in der sehr generös ausgestatteten Advance-Ausstattung verfügte über zahlreiche Fahrassistenzsysteme: eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, aktiver Spurhalteassistent mit Stauassistent, einem Aufmerksamkeitsassistent, Ausparkassistent hinten, Bergabfahr- und Berganfahrhilfe, Einparkhilfe vorn und hinten, Kollisionsswarnsystem, Spurhalteassis-

Der Honda ZR-V e:HEV: Ein gefälliges Design und ein interessanter Hybrid.

tent, Rückfahrkamera, Toter-Winkel-Assistent und Verkehrszeichenerkennung, um die wichtigsten Punkte zu nennen.

KLAR STRUKTURIERT

Das Cockpit wirkt klar strukturiert und nicht überfrachtet. In der Advance-Ausstattung steht ein voll-digitales Zehn-Zoll-Display zur Verfügung. Darunter gibt es noch Drehregler, was wir persönlich angenehm finden.

Auch das Platzangebot sowie der Sitzkomfort im ZR-V – hinten und vorne – sind ordentlich. Eine elektrisch bedienbare Heckklappe erleichtert das Be- und Entladen des Gepäckraums. Wenn die Arme voll sind mit Einkaufstaschen, genügt es, den Fuß unter den hinteren Stoßfänger zu halten und schon öffnet sich die Klappe. Wenn man sich entfernt, schließt und verriegelt die Klappe automatisch. **Christine Knauer**



In acht Sekunden
auf Tempo 100:
der Honda ZR-V.



HONDA ZR-V – EIN GELUNGENES SUV

In der Honda-Modellpalette rangiert der ZR-V zwischen dem HR-V und dem CR-V. Wir haben das Vollhybrid-SUV unter die Lupe genommen.

Wenn bei Honda eins auffällt, sind es die kryptischen Namen. HR-V steht für Hybrid Recreation Vehicle oder High Riding Vehicle, CR-V steht für Comfortable Runabout Vehicle und war der Einstieg der Japaner ins SUV-Segment. ZR-V wiederum steht für Z Runabout Vehicle und soll die namentliche Hommage an die Generation Z sein – und das Modell setzt die Hybrid-Technik jetzt auch im Kompaktsegment weiter fort. Nun hat der ZR-V, das sich von seinen Dimensionen zwischen HR-V und CR-V einreicht, den Sprung auf den europäischen Markt geschafft.

VIEL PLATZ
Rein optisch wirkt das SUV gefällig und wuchtig. Das gilt vor allem, wenn man hinter dem Lenkrad sitzt und das Gefühl hat, in einem wichtigen Panzer zu sitzen, von dem man nicht weiß, wo er vorne und hinten endet. Mit seinen Maßen von 4,57 Metern Länge, 1,84 Metern Breite und einer Höhe von 1,62 Metern ist er aber problemlos handelbar, und dank Parkhilfe und Kameras ist das Einparken auch in engen Parklücken kein Problem.

Der Radstand von 2,66 Metern heißt zudem, dass die Insassen nicht nur vorne, sondern auch hinten reichlich Platz finden. Der Kofferraum bietet ein Ladevolumen von 370 Litern, der sich auf maximal 1.291 Liter erweitern lässt. Das Platzangebot ergänzen zahlreiche Ablagen im Innenraum.

Der Fahrer hat ein rein digitales Armaturenbrett, das ihm die Daten direkt liefert. Die wichtigsten Daten zeigt zudem ein Head-up-Display an, was immer dafür

sorgt, dass sich der Fahrer noch besser auf den Verkehr konzentrieren kann. Hinzu kommen die zahlreichen Assistenzsysteme, die sich fast intuitiv bedienen lassen. Nachteil ist, wie bei allen modernen Fahrzeugen, dass der Fahrer häufig Warnsignale empfängt, vor allem dann, wenn die Fahrweise nicht den Maßstäben der Systeme angepasst ist.

MOTOR REGELT AB
Dafür ist der Wagen flott unterwegs. Der Testwagen hat eine Kombination aus einem Zwei-Liter-Benziner und zwei Elektromotoren, die es auf eine maximale Leistung von 135 kW/184 PS mit einem Drehmoment von 315 Newtonmetern bringen. Das sogenannte e:HEV System wechselt während der Fahrt automatisch die Modi, also reiner Elektro-, Hybrid- oder Verbrennerantrieb. Damit ist man in acht Sekunden auf Tempo 100 und auf der Autobahn gut unterwegs, auch wenn es laut Tacho nicht schneller als 173 km/h

geht – dann regelt der Motor automatisch ab. Aber die Beschleunigung stimmt und sorgt auch für Fahrspaß. Wie viel er liefert, hängt auch von den Fahrmodi ab, Fahrer können zwischen Normal, Eco, Sport und Snow wählen. Wer flott fährt, treibt den Verbrauch in die Höhe und kann auch acht bis neun Liter erreichen. Honda selbst gibt einen Wert für die höchste Ausstattungsstufe Advance im Mix von 5,8 Litern auf 100 Kilometern an – und der lässt sich bei entsprechend ökonomischer Fahrweise tatsächlich erreichen. Am Fahrwerk lässt sich nichts meckern, der ZR-V liegt gut auf der Straße und federt Unebenheiten elegant weg.

Stefan Buhren ■

FAZIT
Honda ein optisch ansprechendes vollhybrides SUV auf die Räder gestellt, in dem die Insassen komfortabel und flott unterwegs sind. Preislich fängt der ZR-V bei 42.900 Euro an, in der höchsten Ausstattungsstufe Advance geht es bei 47.100 Euro los.

Blick auf das Armaturenbrett des Honda ZR-V.



EXTRAVAGANTE E-LÖSUNG

Honda CR-V e:HEV AWD

ANTRIEB: In der sechsten Generation bietet der CR-V eine Lösung, in der ein Elektromotor das Fahrzeug antreibt, während ein Ottomotor für den Strom sorgt. Mit dem stufenlos geregelten Strom wird die Leistung über das „Gas“-Pedal dosiert. Dabei gleitet das Fahrzeug durch den Stadtverkehr. Nachdem das Ortsausfahrtschild passiert ist, greift auch der 2-Liter-Ottomotor ein. Natürlich auch, wenn die Batterie leer sein sollte. Der Benzinmotor liefert 109 kW, während der E-Motor den Rest zur Gesamtleistung von 135 kW beisteuert. Er ist auch die Ursache für das kräftige Drehmoment von 335 Newtonmetern, da der Ottomotor allein nur 189 Nm aufbringt.

AUSSENDESIGN: Während Honda über viele Jahre ausgesprochen sport-



WICHTIGE DATEN

Preis (AWD, Advance) 55.700 Euro, Gesamtleistung 135 kW (184 PS), 335 Nm, Benzinmotor 109 kW (148 PS), 189 Nm, Allradantrieb, 5-türiges SUV mit 5 Plätzen, Gepäckraum 579 – 1.634 Liter, Leergewicht 1.875 kg, Anhängelast 750 kg, Zuladung 475 kg, L/B/H 4,71/2,16/1,69 m, Spitze 187 km/h, 0 – 100 km/h 9,5 s, Verbrauch 6,7 l Benzin/100 km, CO₂-Ausstoß 152 g/km.

lich aussehende Modelle kreierte, muss es beim CR-V e:HEV auch mal pragmatisch zugehen. Dabei erscheint der Honda in einer gut abgestimmten Proportion mit modischen Konturen, ohne durch Besonderheiten aufzufallen. Die Heckklappe passt sich dem stimmigen Gesamtbild an.

SICHERHEIT: Schon das Allradsystem des getesteten Modells verheißt ein Plus an Sicherheit, wenn die Straßenverhältnisse nicht optimal sein sollten. Honda bestückt traditionell seine Fahrzeuge mit vielen Sicherheitsselementen, die nicht erst als Extra zu haben sind. Etwa so wertvolle Helfer wie 360-Grad-Kamera, Abbiege-, adaptives Fernlicht. Adaptive Geschwindigkeitsregelung, Spurhalte- und Übermü-

dungsassistent. 11 Airbags! Verzichteten würde man gern auf das Signalkonzert, das größtenteils vom Gesetzgeber mitinitiiert wurde.

INNENRAUM: Im mittigen Display können oder müssen alle Angelegenheiten im Vorfeld geregelt werden, die bei der Fahrt eine Rolle spielen sollen. Das reicht von Navigation bis hin zu Senderauswahl und Temperaturdosierung. Es ist auch besser, diese Einstellungen per Touch-Screen zu erledigen, denn der Sprachassistent empfiehlt sich nicht als Verständigungswunder.

PLATZANGEBOT: Wie in einem SUV üblich, gehören Ein- und Ausstiegswinkel für die Passagiere auf allen Plätzen zu den herausragenden Kriterien. Beim Honda CR-V sind diese aber besonders gut gelungen. Es mangelt weder den Front- noch Fondpassagieren an Freiraum für Kopf oder Bein. Für die Arme und Schultern ist bei europäischem Mittelmaß ausreichend

Platz. Wer maximal zu zweit im CR-V sitzt, darf den beachtlichen Stauraum von 1.634 Liter für sich nutzen, den die umgeklappten Hecksitze ermöglichen. Der Sitzkomfort darf als durchschnittlich gewertet werden.

FAHRVERHALTEN: Das adaptive Dämpfersystem, das durch Amplituden gesteuert ist, leistet angesichts nicht besser werdender Straßen in Deutschland wertvolle Arbeit. So kommen die Insassen ans Ziel, ohne das Gefühl zu haben, in einem Cocktail-Shaker zu sitzen.

Der Antrieb ist eher familienfreundlich als sportlich; der CR-V braucht aus dem Stand knappe zehn Sekunden, um 100 km/h zu erreichen. Bei 187 km/h ist Schluss.

KOMFORT: Komfort steht im Vordergrund. Das lässt sich nicht nur an der guten Fahrwerksabstimmung merken, das spüren sogar die Fondpassagiere an einer Sitzheizung, wobei die Vordersitze zudem belüftet sind. So jedenfalls

beim getesteten Modell Advance. Die Geräuschkulisse beläuft sich im gewöhnlichen Bereich, wobei der Ottomotor sich bemerkbar macht, wenn er sich zuschaltet.

UMWELTSCHUTZ: Testverbrauch 6,9 Liter Superbenzin. Das ist für ein Allradfahrzeug in der Gewichtsklasse knapp unter zwei Tonnen ein guter Wert. Weil er nicht ausschließlich mit Elektroenergie funktioniert, hat ihn der Gesetzgeber der Effizienzklasse E zugewiesen. Abgasnorm Euro 6d.

Foto u. Text: Kurt Sohnmann ■

FAZIT

Mit seinem unorthodoxen Antrieb über das eingängige Antriebskonzept immer noch eine Besonderheit auf dem Automobilmarkt.

Durch den „Zulieferer“ mit vier Zylindern hat das Modell eine Fülle von Technik an Bord, die merklich ins Gewicht fällt. Gute Raumkonzeption, hoher Komfort. Beim Preis sollte berücksichtigt werden, dass viel Zubehör an Bord ist, das bei Mitbewerbern die Aufpreislisten füllt.

Honda CR-V e:HEV: Eher pragmatisch als sportlich, dafür mit viel Komfort.

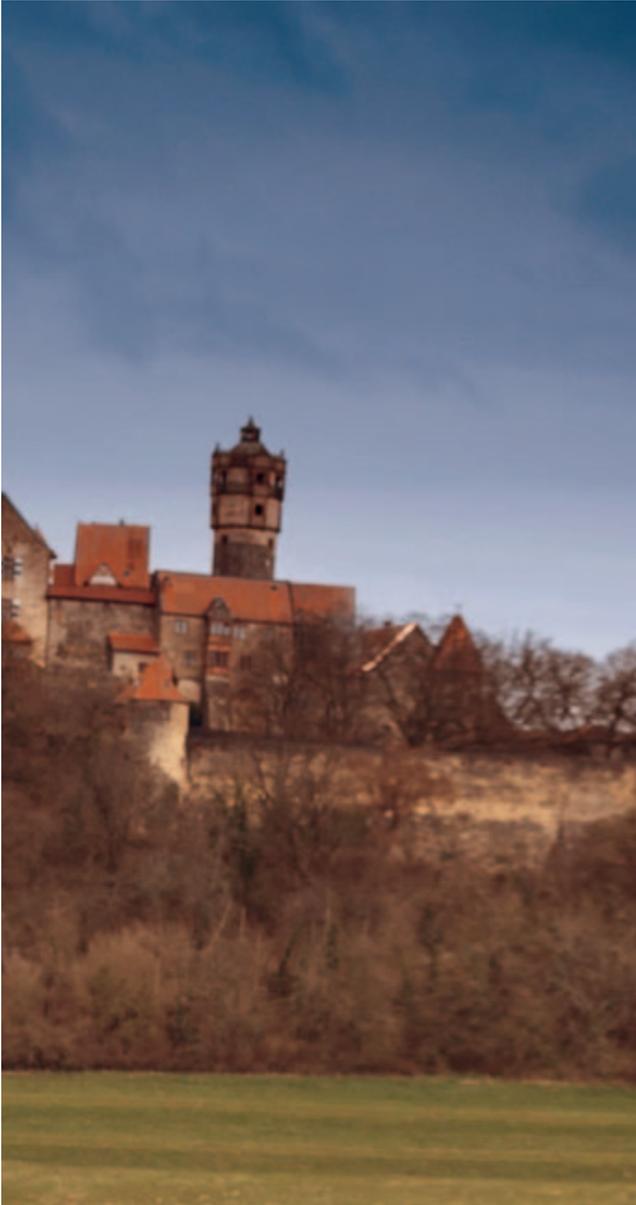
JAPANISCHE HYBRIDKUNST

Text u. Fotos: Heiko P. Wacker



Wie gut es Honda versteht, seine lange Erfahrung auf dem Gebiet der Hybridtechnologie in den Bau zeitgemäßer, hochwertiger und mit enorm viel Platz ausgestatteter Fahrzeuge umzusetzen, zeigen auch die beiden jüngsten SUV-Modelle CR-V und ZR-V.

FAHRBERICHT | Honda CR-V und ZR-V



Man muss schon tief in die Firmen-Geschichtsbücher schauen, will man die hybriden Anfänge in der Markenhistorie von Honda ergründen. Immerhin liegt das Debüt des Insight schon ein Vierteljahrhundert zurück. Dieser Kleinwagen war der erste Serien-Hybrid des japanischen Traditionsherstellers. Der Zweisitzer mit dem Dreizylinder ebnete der Technik auch ohne Vierradantrieb den Weg. 2002 folgte dann der Civic IMA. Mit dem Begriff „Hybrid“ wussten damals viele noch gar nix anzufangen.

Das hat sich grundlegend gewandelt, auch unter den Hochbeinern hat sich diese Technologie längst durchgesetzt – wobei Honda eigene, technisch anspruchsvolle Wege geht, um ein Auto zum Teilzeitstromer zu machen.

Bestes Beispiel ist der neue CR-V. Der globale Bestseller der Marke rollt seit Kurzem in seiner sechsten Generation durch die Welt. Eingeoronet wird er im Haus als „vielseitiges Premium-SUV“, ein Prädikat, das dem 4.706 Millimeter langen Wagen durchaus gut steht. Seine Silhouette wirkt vertraut, gewerkelt wurde vor al-

lem an der Lichtsignatur sowie am Heck. Die vertikale Kombination aus Bremsleuchten und Blinkern führt das bekannte Rückleuchten-Design des 2.153 Millimeter breiten und 1.674 Millimeter hohen CR-V fort, der in der Länge 106 mm, in der Breite 11 mm zulegte. Auch im Inneren punktet das Flaggsschiff dank hoher Verarbeitungsqualität. Einzig der zentrale Touchscreen fällt ein wenig aus der Rolle, das kann Honda besser (man denke an das pfiffige Kino, wie es der „Honda e“ besaß – der war ja aber auch in anderer Hinsicht ein Trendsetter).

UNTER DER HAUBE

Spannend wird es, schaut man unter die Haube. Zwar wird der aktuelle CR-V nur mit einem einzigen Motor angeboten, nämlich mit dem umfassend modifizierten 2-Liter-Vierender-Benzin-Direkt-einspritzer. Den gibt es jedoch in zwei Ausprägungen: als Vollhybrid e:HEV für 48.900 Euro sowie als Plug-in-Hybrid „e:PHEV“ für 59.900 Euro. Letzterer – er ist übrigens der erste Plug-in von Honda in Europa – meistert zumindest auf dem Papier bis zu 79 Kilometer rein elektrisch. ▶



Gut zehn Zentimeter länger, die A-Säulen weiter nach hinten: Die Silhouette wirkt sportlich.

FAHRBERICHT | Honda CR-V und ZR-V



Der Kühlergrill bekam ein neues Gitternetz in Piano Black, der e:HEV zudem aktive Luftklappen.



In der Breite legte er um elf Millimeter zu, die vertikalen Heck-, Brems- und Blinkleuchten schauen schick aus.

Die günstigere Variante (der kombinierte Verbrauch liegt hier laut Datenblatt bei 6,0 Litern) kommt bis zu 960 Kilometer weit, in einer idealen Welt reicht das von Freiburg bis Stralsund. Der „e:HEV“-Antrieb arbeitet im Elektro-, Hybrid- und Motormodus. Innerstädtisch hält sich der 148 PS leistende Benziner komplett aus dem Spiel: Solange Strom im Akku ist, rollt man flüsterleise, ideal für das nervige Stop-and-Go des Großstadtdschungels. Wer jenseits des Ortsschildes beherzt auf den Pinsel tritt, weckt den Benziner. Der arbeitet nun für den E-Motor, zum Beispiel beim Beschleunigen, macht dann aber auch akustisch deutlich auf sich aufmerksam. Im Motormodus schließlich, auf der Autobahn zum Beispiel, wird die Fuhre vom Benziner direkt angetrieben. Das hört sich komplizierter an, als es ist, die Technik managt das Thema Vortrieb souverän und alleine, was auch ideal zu dem komfortablen, insgesamt 184 PS starken CR-V passt. Das maximale Drehmoment liegt übrigens bei 335 Newtonmetern, der Spurt auf Tempo 100 wird in 9,0 Sekunden erledigt.

Den CR-V Plug-in-Hybrid vollzuladen, dauert freilich etwas länger. Die Batterie fasst 17,7 kWh und erspart dem Verbrenner einiges an Mühe, man hört ihn dadurch auch seltener. Der auf dem e:HEV aufbauende und deshalb technisch eng verwandte Plug-in-Hybrid beschleunigt kraftvoll, aber dennoch akustisch braver. Zudem ist besagte E-Reichweite von rund 80 Kilometern mehr als nur eine Erwähnung wert. Bei leerem Stromspeicher kommt wieder der schon erwähnte Vollhybrid-Modus zum Einsatz. Zweieinhalb Stunden sollen genügen, um die Batterie am Wechselstrom-Lader vollzuballern. Unterm Strich stehen (wir sind wieder bei den Papierwerten) 0,8 Liter Sprit plus 15,6 Kilowattstunden an Verbrauch. ▶

FAHRBERICHT | Honda CR-V und ZR-V



Angenehm:

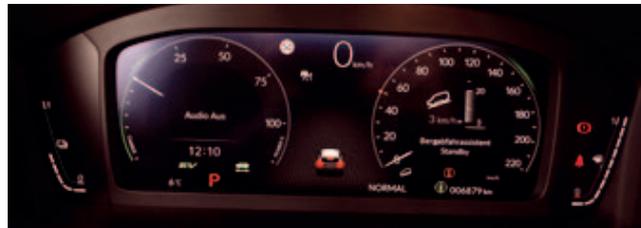
Die tief angeordnete Armaturentafel sorgt für freien Blick.

Civic basiert, fügt sich nahtlos in die aktuelle SUV-Reihe von Honda ein. Er ist 50 mm breiter als der bekannte HR-V, aber auch 59 mm flacher als der CR-V und präsentiert sich ebenfalls mit den Talenten eines Teilzeit-Stromers. Wie im CR-V vertraut der Vollhybridantrieb auf den 2-Liter-Benziner, der innerstädtisch zumeist Sendepause

Neben dem bekannten e:HEV Vollhybrid ist der CR-V als erster EU-Honda auch als Plug-in am Start.



Ist die einstellbare Bergabfahrhilfe aktiv, wird dies entsprechend kommuniziert.



VIER FAHRMODI

Interessant sind natürlich auch die vier Fahrmodi: Sport, Normal, Eco und Schnee. Der Bergabfahrassistent hilft zudem, langsam und mit konstanter Geschwindigkeit bergab zu fahren, ohne ständig auf der Bremse stehen zu müssen. Der Plug-in-Hybrid bietet überdies einen zusätzlichen Schlepplmodus, der das Lademanagement beim Ziehen von Anhängern mit einem Gewicht von bis zu 1.500 kg optimiert. Der „normale“ Hybrid darf nur die Hälfte an den Agrarhaken nehmen. Dafür liegt aber seine Bodenfreiheit bei 18,4 bis 19,4 Zentimetern, während die der Stecker-Version nur auf 15,3 Zentimeter kommt. Vielleicht geht Honda deshalb davon aus, dass sich vier von fünf Käufern für die e:HEV-Variante des CR-V entscheiden werden.

OPTIMALER ALLRAD

Die gibt es ja aber auch mit einem weiterentwickelten Allradantrieb. Das System verfügt generell über

eine neue, aktive Antriebskraftregelung. Bislang nämlich legte sich der Allradantrieb bei höheren Tempi schlafen, das sollte Verluste im Antriebsstrang reduzieren und zugleich die Effizienz verbessern. Jetzt hingegen bleibt die aktive Kontrolle über die Hinterachse auch bei flottem Galopp gegeben, das sorgt für spürbar mehr Grip auf zügig genommenen Hügel- oder Kurvenstrecken. Zudem ist der sechste CR-V der erste mit neuem, omnidirektionalem Sicherheits- und Fahrerassistenzsystem „Sensing 360“, das tote Winkel rund ums Auto vermeidet, was natürlich der Sicherheit dient. Überhaupt spart Honda nicht an der Assistenzsystematik: Die Japaner wollen ihre Autos sicherer machen, und das ist ernst gemeint!

Ein bisschen gewöhnungsbedürftig ist die Schaltung: Will ich vorwärts, drücke ich ein „D“, will ich rückwärts, ziehe ich einen Hebel nach hinten. Man gewöhnt sich dran, aber so richtig auf den ersten Griff intuitiv ist es nicht unbedingt.

Auch ist der CR-V trotz Allrad kein knorriger Alpinkraxler, das darf nicht vergessen werden. Trotzdem bleibt zum Schluss die Erkenntnis, dass Honda mit dem CR-V ein veritables SUV gelang. Der enorme Innenraum – ins Ladeabteil passen im Plug-in bis zu 1.710 Liter und in den vorderen beiden Reihen sitzt man dennoch formidabel – wurde mit komfortablen Fahreigenschaften kombiniert. Man möchte mit diesem Auto direkt in den Urlaub fahren!

NEUZUGANG NR. 2

Doch nicht nur der CR-V ist neu im Modellprogramm, auch der 4,6 Meter lange ZR-V, der auf dem

hat, bei Bedarf schaltet der ZR-V den Verbrenner zu. Auch hier liefert dieser den Strom für den Elektromotor, erst bei dauerhaft höheren Tempi wird die Motorkraft direkt an die beiden Antriebsräder durchgeschaltet. Es steckt wirklich eine ganze Menge an Entwicklungsarbeit in den beiden Neuzugängen, auch wenn der ZR-V (er geht ab 42.900 Euro an den Start) ohne Allrad durch die Lande rollt. Dafür pflegt er den sportiven Charakter, und das wirklich gekonnt. Ja nun, wer über ein Vierteljahrhundert Erfahrung in Sachen Hybridtechnologie verfügt, der weiß eben, wie man feine Fahrzeuge von dieser Art baut. ■



Endlich mal ein Arbeitsplatz für Motorjournalisten, man achte auf die Schreibunterlage!

Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 0,9 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 17,2 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 19. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAE): 79 km. Kraftstoffverbrauch CR-V e: HEV ZWD in l/100 km: kombiniert 6,0. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 135. CO₂-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV AWD in l/100 km: kombiniert 6,7. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 151-152. CO₂-Klasse: E. 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.



SUPERTEST

GUTE LAUNE BOOSTER

Drei Endrohre, muskulöse Radhäuser und eine Theke als Heckflügel – auch in der aktuellen FL5-Baureihe bleibt der Honda Civic Type R seinem Motto treu: Optik und Performance ohne Kompromisse.

Text: Christian Gebhardt, Fotos: Hans-Dieter Seufert



SUPERTEST | Honda Civic Type R



Gibt es auf der Nordschleife eigentlich noch Bodenwellen, oder wurden diese durch sämtliche Asphaltierungsmaßnahmen glatt gebügelt? Wer Letzteres meint, der sollte mal mit dem Honda Civic Type R der aktuellen FL5-Generation im +R-Modus auf die Schleife einbiegen. Wetten, dass ihr euch spätestens im Hatzenbach weniger Bodenwellen oder eine weichere Feder-Dämpfer-Kombination wünscht? Das ist dann aber einer der ganz wenigen Wünsche, die der japanische Gute-Laune-Held zum Wunschlos-Glücklich-Sein unerfüllt lässt. Attacke mit dem Traumsportler im Kompaktformat.

37 Millimeter länger, 13 Millimeter breiter und 27 Millimeter niedriger – im Vergleich zum kantigeren Vorgänger setzt das aktuelle Modell zwar auf eine etwas weichere Linienführung, ist aber mit muskulösen Radhäusern und Heckflügel immer noch um Welten extrovertierter als die Kompaktreihe der deutschen Hersteller.

Die Honda-Ingenieure beweisen jedoch nicht nur beim Thema Styling mehr Mut als der Rest der Kompaktwelt. Der Type R wurde auch in puncto Fahrwerksabstimmung glücklicherweise wieder nicht als Eier legende Wollmilchsau abgestimmt. Wer nur eine Sport-Optik sucht, aber gleichzeitig in einer komfortablen Sänfte dahingleiten will, für den ist dieser Kompaktkracher nichts. Der Type R ist für kompromisslose Sportfahrer

und wurde jetzt noch strammer auf Rennstrecke gebürstet als seine Vorgänger.

KOMPROMISSLOSER KOMPAKTHELD

In puncto Fahrwerkshärte haben sie es bei Honda jedoch jetzt komplett übertrieben – zumindest was den +R-Modus für die Nordschleife betrifft. Ich sage das als jemand, der auch auf der Nordschleife tendenziell härtere Fahrwerke bevorzugt. Lieber ein leicht

springendes Fahrzeug, das eine unmissverständliche Rückmeldung gibt, als ein Auto, das mit Aufbauabewegungen diffus durch den Grenzbereich torkelt.

Die ersten richtig deftigen Bodenwellen warten auf der Nordschleife hinter der schnellen Rechts namens Hatzenbachbogen in Richtung Streckenabschnitt Hatzenbach. Wie ein junges Rehkitz, das sich auf die Strecke verirrt hat und über die Leitplanken zurück in ▶

Ungefilterte Emotionen Trotz digitalem Kombi-Instrument und touchsensitivem Infotainment-Display begeistert der Civic Type R auch in der FL5-Baureihe mit weitgehend analogem Charakter. Was für ein herrlicher und grundehrlicher Handschalter!



MIT DER FAHRWERKSHÄRTE HAT ES HONDA ÜBERTRIEBEN, ZUMINDEST IM +R-MODUS AUF DER NORDSCHLEIFE.

SUPERTEST | Honda Civic Type R



*Wunschlos glücklich?
Nicht ganz: Während in
Hockenheim der +R-Modus
mit deaktiviertem ESP
gefahren wurde, passt der
Individual-Modus mit Dämp-
fern in „Sport“ besser für
die Schleife. Im Individual-
Modus kann jedoch das
ESP nicht vollständig
deaktiviert werden.*



SUPERTEST | Honda Civic Type R



GRANDIOS, WIE DER SCHALTSTOCK MIT ALUMINIUM-SCHALT-KNAUF DURCH DIE HOCHPRÄZISEN GASSEN DES TYPE R RASTET. SO GEHT HANDSCHALTER IN PERFEKTION – DANKE, HONDA!

den Wald hüpfen will, springt jetzt der Type R über die wellige Fahrbahn. Derweil haut es dich wie beim Rodeo fast aus dem Sattel, Pardon, den neu gestalteten Sportsitzen, die nicht nur eine gute Sitzposition und guten Seitenhalt bieten, sondern mit ihrem roten Velours-Kunstleder und dem roten Teppich im Fußraum schwer an legendäre Type-R-Modelle à la NSX-R NA2 erinnern.

Im Vergleich zur FK8-Vorgängerversion sind die Sitze übrigens jetzt acht Millimeter niedriger montiert. Auch mit Rennhelm passen Großgewachsene nun problemlos ins Cockpit. Endgültig vorbei sind damit die Zeiten wie im Vor-Vorgänger mit der Baureihenbezeichnung „FK2R“, als man wie der viel zitierte Affe auf dem Schleifstein hockte und auf der gesamten Nordschleifenrunde den Kopf unter dem Dachhimmel immer leicht schräg halten musste.

Während auf dem topfebenen GP-Kurs in Hockenheim die Kennlinien der Feder-Dämpfer-Einheit im +R-Modus ideal zur Streckentopografie passen, funktioniert der Individual-Modus auf der Nordschleife besser. Neben verschiedenen Fahrzeugparametern kann hier die Härte der Adaptivdämpfer in den Stufen Comfort, Sport und +R individuell justiert werden.

In der Dämpferkennlinie Sport springt und versetzt der Type R nicht mehr so stark, sondern lässt sich mit besserer, aber immer noch knackiger Federung über die Schleife dirigieren. Einziger Nachteil dann: Anders als im +R-Modus kann das ESP im Individual-Modus nicht vollständig deaktiviert werden, sondern lässt sich nur eine Stufe zurücksetzen. Die Traktionskontrolle bleibt dabei immer aktiv, was auf der Nordschleife nur in einem Streckenabschnitt stört: Lediglich im Karussell sind Regeleingriffe spürbar, die etwas Zeit kosten. Aber noch besser, als mit brettharter Federung in die Botanik abzubiegen.

Hämmern, kacheln, bolzen – die Jagd auf den Grenzbereich

Danke für die Unterstützung: Rainer Bertram von Honda Deutschland versorgte den Civic Type R mit jeweils zwei frischen Vorderreifen für die schnelle Runde auf der Nordschleife und auf dem Hockenheimring. Die angefahrenen Hinterreifen liefen den gesamten Supertest durch.

in der Eifel hat im Type R jederzeit etwas Wildes. Mit diesem kernigen Zeitgenossen kann man einfach nicht widerstehen, dass auf der Nordschleife aus der Ideallinie öfters auch mal die Agrarlinie wird.

Bereits im Hatzenbach hämmert der Type R über Curbs und Grasnarben – leicht springend und mit dem kurveninneren Vorderrad in der Luft. Fahrspaß? 10 von 10 möglichen Punkten in der inoffiziellen Fahrspaßwertung. Während der Japan-Express anschließend den Curb der Hochreichen-Rechtskurve verspeist, um sich dann links runter gen Quidelbacher Höhe zu stürzen, steht im Hatzenbach noch die Staubwolke. Nach dem Motto: Wenn's staubt, war's schnell.



NOCH MEHR QUERDYNAMIK-TALENT

Mit dem Type R fährst du nicht bloß am Limit über die Nordschleife, du eroberst sie. Verglichen mit dem FK8-Vorgänger ist das Fahrverhalten im Grenzbereich dabei keine Revolution, sondern eine sehr gelungene Evolution. Egal ob langsam, mittelschnell oder schnell – in fast allen Nordschleifen-Kurven stößt sich der japanische Kompaktheld schneller ums Eck als die Vorläuferversion. Dabei nimmt er mehr Speed mit aus den Kurven, die anschließend in moderat höheren Topspeeds münden.

Von Turnern ist man ja einiges gewöhnt, aber bei einem Kompakt-Fronttriebler ab Werk ist eine 265er-Bereifung rundum bisher einzigartig. Die 20 mm breiteren Schläppen optimieren den mechanischen Grip. Statt auf 20-Zöller wie beim FK8 setzt Honda beim FL5 jetzt auf Leichtmetallräder in 19 Zoll. Die optionalen Michelin Pilot Sport Cup 2 tragen übrigens eine HO-Kennung, Abkürzung für „Honda Original“, und sind speziell auf den Type R abgestimmt worden. Das hohe Gripniveau der Semislicks passte die Honda-Crew ideal an die ABS-Regelung an, obwohl schon der Vorgänger bei diesem Thema zu überzeugen wusste.

Ergebnis: noch spätere Bremspunkte und höhere Verzögerungswerte im Grenzbereich. ▶



SUPERTEST | Honda Civic Type R

Bei der Standardbremsmessung von 100 km/h auf null wird der Fortschritt ebenfalls deutlich: Aus 33,2 Metern Bremsweg im FK8 sind beim FL5 jetzt beeindruckende 31,4 Meter geworden. Ebenso wichtig für Trackday-Fans: Wie schon beim Vorgänger überzeugt auch der aktuelle Type R bei sämtlichen Testfahrten auf der Rennstrecke mit einer sehr standfesten Bremsanlage. Der Pedaldruck bleibt subjektiv jederzeit konstant und lässt sich im Grenzbereich gut dosieren. Die Brembo-Bremsanlage profitiert dabei von überarbeiteten Bremsleitungen und einem neuen Hauptbremszylinder.

Nicht nur in langsamen Kurven lenkt der Type R jetzt nochmals präziser ein, sondern er punktet gleichzeitig auch mit einer höheren Fahrstabilität in schnellen Kurven. Hier wirken sich die 35 mm mehr Radstand und eine um

21 mm breitere Hinterachsspur im Grenzbereich positiv aus. Außerdem trägt der FL5 an der Vorderachse neue Querlenker, die laut Honda zu einer um 16 Prozent höheren Sturzsteifigkeit beitragen sollen. Zur verbesserten Querdynamik soll zudem die um 15 Prozent gestiegene Karosseriesteifigkeit beitragen. Honda vermeldet zudem, dass sich das Entwicklungsteam auf die Gewichtsoptimierung konzentriert habe und die Karosserie insgesamt weniger wiegen soll, beispielsweise durch eine 20 Prozent leichtere Heckklappe. Die Waage verrät jedoch das Gegenteil: Der FL5-Type-R ist 29 Kilo schwerer als der FK8-Type-R.

Subjektiv fällt das Mehrgewicht jedoch nicht auf, ganz im Gegenteil. Zur geschärften Lenkpräzision durch die Fahrwerksmodifikationen passt auch die adaptive EPS-

Lenkung hervorragend. Deren Präzision aus der Mittellage arbeitet besonders im +R-Modus wie das ganze Fahrzeugkonzept – herrlich kompromisslos und alles andere als weichgespült. Spurstangenköpfe aus hochfestem Material und ein 60 Prozent steiferer Drehstab schärfen die Lenkung im Vergleich zum Vorgänger-Pendant nochmals nach.

Einlenken in enge Kurven, dann unvermittelt aufs Gaspedal gehen: Wehrseifen, Ex-Mühle oder Spitzkehre – egal ob Nordschleife oder GP-Kurs in Hockenheim, die Torsen-Sperre ist ein wichtiger Baustein für die Vorderachspräzision des Type R. Mit erfrischender Traktion zieht sie den Kompaktcracher unter Last leicht in die Kurve rein und hilft motiviert mit, dass die Antriebsleistung beeindruckend auf den Asphalt gebracht wird. Untersteuern unter Last ist

hier ein Fremdwort. Auf den Top-speed-Verbindungsetappen zwischen den kurvigen Nordschleifen-Wertungsprüfungen brennt der Type R ebenso ein emotionales Feuerwerk ab. Einen Kompakt-sportler mit echten LED-Schaltlampen, die nicht nur irgendwo in ein Head-up-Display oder ein digitales Kombi-Instrument projiziert werden, sucht man heute ansonsten vergebens. Die von außen nach innen aufflammenden Schalleuchten direkt über dem Kombi-Instrument sorgen schon fast für so etwas wie Ferrari-Flair.

SCHALLLAMPEN-FEUERWERK

Das überarbeitete Digitaldisplay kann in unterschiedlichen Grafiken variiert werden. Empfehlenswert auf der Rennstrecke: der reduzierte +R-Modus mit Drehzahl-anzeige in Balkenform und hilfreichen Temperatur-Informationen ▶



SUPERTEST | Honda Civic Type R

für den Ritt im Grenzbereich. Apropos: Auf der schnellen Nordschleifen-Runde bewegten sich Öl- und Wassertemperatur im grünen Bereich und stiegen nicht überproportional an.

Erst grün, anschließend gelb, und wenn es rot blitzt, dann muss es „Klack“ machen. Genauso emotional wie das Schalllampen-Feuerwerk, das vor allem bei Dunkelheit für Gänsehaut im Type R-Cockpit sorgt, ist das manuelle Sechsganggetriebe.

Obwohl schon das Vorgängermodell eines der knackigsten Schaltgetriebe auf dem Markt präsentiert hat, feiert das aktuelle Modell noch mehr den Hashtag #savethemanuals.

RESPEKT, HONDA!

Grandios, wie der Schaltstock mit Aluminium-Schaltknäuf durch die hochpräzisen Gassen rastet. So

geht Handschalter in Perfektion – danke, Honda! Für die aktuellste Type R-Generation überarbeiteten die Ingenieure das Sechsgang-Schaltgetriebe übrigens nochmals.

Die Präzision des manuellen Getriebes wurde in puncto Leichtgängigkeit, Schaltkraft und möglicher Schaltgeschwindigkeit optimiert. Mit anderen Worten: Man kann die Gänge jetzt noch besser durchreißen als zuvor. Wer nicht selbstständig Zwischengasstöße einstreuen will, dem hilft die verbesserte Rev-Match-Funktion, die automatisch Zwischengas beim Runterschalten gibt.

Das neue Schwungrad wiegt 18 Prozent weniger als das Vorgängers und reduziert die Massenträgheit um 25 Prozent. Ergebnis: Das Ansprechverhalten des VTEC-Turbos ist besser als beim Vorgängermodell. Drehfreudig rennt das Type R-Trieb-

werk seiner Drehzahlgrenze bei 7.000/min entgegen.

Die aktuelle Ausbaustufe des Reihenvierzylinder-Turbos ist das stärkste Triebwerk der mittlerweile 25-jährigen Civic Type R-Historie. Die Highlights: ein neuer Turbolader mit kompakterer Bauform und weniger Schaufelrädern, eine Abgasanlage mit weniger Gegenruck, ein optimierter Kühler, ein Kühlergrill mit 48 Prozent größerem Lufteinlass, ein modifizierter Endtopf mit den drei charakteristischen Endrohren und eine überarbeitete Motorsteuerung. Klingt erst mal nach viel, auf dem Papier sprechen wir allerdings lediglich über eine Steigerung der Nennleistung um neun PS. Kaum einer hat in der letzten Zeit jedoch auf so emotionale Art und Weise klargemacht, dass es auf der Nordschleife nicht nur auf die Motorleistung ankommt. Respekt, Honda!

FAZIT

Wir müssen solche Ausnahmetalente wie den Honda Civic Type R einfach genießen, solange es sie in dieser Ausprägung noch gibt. Mit seiner extrovertierten Optik, seinem himmlischen Handschalter und seiner kernigen Fahrdynamikauslegung ist er ein echter Charakterkopf unter den Kompaktsportlern.

Leider lässt Honda sich den Paradiesvogel der sportlichen Fronttriebler fürstlich bezahlen. Während der Vorgänger im Supertest 2/2018 noch mit einem Grundpreis von 36.050 Euro an den Start ging, liegt der aktuelle Grundpreis bei schwindelerregenden 58.900 Euro.



Testredakteur
Christian Gebhardt

TECHNISCHE DATEN

| | | |
|---------------------------------------|----------------------|---|
| Motor | | |
| Typ, Aufladung | | R4, Turbo |
| Bohrung x Hub | mm | 86,0 x 85,9 |
| Hubraum | cm ³ | 1.996 / 9,8 |
| PS/kW/Drehzahl | | 329 / 242 / 6.500 |
| Nm/Drehzahl | | 420 / 2.600 |
| PS/Liter Hubraum | | 164,8 |
| Kraftübertragung | | |
| Antriebsart | | Vorderrad |
| Getriebeart, Gänge | | manuell, 6 |
| Differenzialsperre | | Torsen |
| Übersetzungen | | 3,63 / 2,12 / 1,53 / 1,13/ |
| I. / II. / III. / IV. / V. / VI. | | 0,91 / 0,74 |
| Achsübersetzungen | | 3,84 |
| Fahrwerk | | |
| Vorderachse | | Querlenker, Federbeine, Stabilisator |
| Hinterachse | | Mehrlenker, Federbeine, Stabilisator |
| Bremsen | | |
| Brems Scheibenbauart | | Stahl, innenbelüftet |
| Scheiben-Ø v./h. | mm | 350 / 305 |
| Bremsattel v./h. | | 4 Kolben / k. A. |
| Räder | | |
| Bereifung | vorn hinten | 265/30 R 19 265/30 R 19 Michelin Pilot Sport Cup 2 HO |
| Felgenbreite v./h. | Zoll | 9,5 / 9,5 |
| Karosserie | | |
| L x B x H | mm | 4.594 x 1.890 x 1.401 |
| Radstand | mm | 2.734 |
| Tankvolumen | Liter | 47 |
| Preise | | |
| Grundpreis | Euro | 58.900 |
| Testwagenpreis | Euro | 61.528 |
| Fahrdynamisch relevante Extras | | |
| Cup-Bereifung | Euro | 1.528 |
| Unterhaltskosten | | |
| Kfz-Steuer | Euro | 269 |
| Haftpflicht | TK / Euro | 16 / 1.119 |
| Teilkasko | TK / Euro | 26 / 849 |
| Vollkasko | TK / Euro | 28 / 4.788 |
| Fahrleistungen (Werksangaben) | | |
| 0 – 100 km/h | s | 5,4 |
| Vmax | km/h | 275 |
| Messwerte | | |
| Gewicht vollgetankt | kg | 1.429 |
| Verteilung v./h. | % | 61,9 / 38,1 |
| Leistungsgewicht | kg/PS | 4,3 |
| Verbräuche | l/100 km | |
| minimal | | 9,6 |
| maximal | | 14,9 |
| Durchschnittsverbrauch | | 11,0 |
| Beschleunigung | s | |
| 0 – 40 km/h | | 1,8 |
| 0 – 100 km/h | | 5,4 |
| 0 – 160 km/h | | 11,9 |
| 0 – 200 km/h | | 19,3 |
| Elastizität s | | 4. / 5. / 6. Gang |
| 80 – 120 km/h | | 4,0 / 5,4 / 9,0 |
| 80 – 160 km/h | | 8,9 / 11,2 / 16,6 |
| Slalom | km/h | 73,2 |
| Bremsweg/Verzögerung | m / m/s ² | |
| aus 100 km/h kalt | | 33,8 / 11,4 |
| aus 100 km/h warm | | 31,4 / 12,3 |
| aus 200 km/h warm | | 124,9 / 12,4 |

Messbedingungen: Lufttemperatur 28° C, Asphalttemperatur 40° C, Luftdruck 1.009 mbar



ALTER BEKANNTER MIT ZEITGEMÄSSER TECHNIK

Beim Hybridantrieb des aktuellen Honda Civic spielen die Elektromotoren die Hauptrolle.

Das hätte man sich vor 50 Jahren kaum träumen lassen: Ausgerechnet ein Japaner verkörpert im an neuen Produktlinien reichen Autogeschäft Kontinuität wie ansonsten höchstens noch der Golf. Den Honda Civic gibt es nunmehr in der elften Generation. Die aktuelle Evolutionsstufe hat freilich mit dem leicht verquollen wirkenden Urahn nichts außer dem Namen gemein.

Der Civic von heute wirkt dank kurzer Überhänge und flach stehender Front- und Heckscheibe langgestreckt und elegant. Der beim jüngsten Generationswechsel um dreieinhalb Zentimeter gewachsene Radstand verschafft den Rücksitzpassagieren ein spürbares Plus an Beinfreiheit. Die coupéhafte Linie des Fünftürers allerdings fordert ihren Tribut: Sitzriemen machen mit der bescheidenen Kopffreiheit hinten unangenehme Bekanntschaft.

Abgesehen vom nicht eben üppigen Gepäckabteil gibt es an der Karosserie allerdings nicht

viel zu kritisieren: Vorn ist das Raumgefühl im Civic ausgezeichnet, und das Auto wirkt formschön und geradezu nobel.

Jedenfalls erwartet man vom hübschen Japaner keine Ökowerundertaten, zumal das Auto nicht mit Strom, sondern mit herkömmlichem Ottokraftstoff betankt wird. Der Civic belehrt das Publikum jedoch eines Besseren. Offenbar waren die japanischen Ingenieure zum Experiment bereit. Herausgekommen ist eine Neuinterpretation des Hybrid-Automobils. Freilich nicht des Plug-in-Hybriden, der jeden Abend ans Kabel gelegt werden will. Hier lädt die Batterie ganz von selbst.

Der Hybridantrieb des Civic kombiniert eine Lithium-Ionen-Batterie und zwei überraschend kraftvolle E-Motoren mit einem Zweiliter-Saugbenziner mit Direkt-einspritzung. Der Ottomotor bringt es auf 143 PS, die Gesamtleistung beträgt dank der Elektrifizierung jedoch üppige 184 PS. Tatsächlich dient der Verbrenner in erster

Linie dazu, über die kleine Batterie als Puffer dem Elektromotor Strom zu liefern. Im urbanen Betrieb und auf der Landstraße gibt sich der Benziner überaus diskret: Er waltet im Hintergrund seines Amtes und überlässt dem Strom-Aggregat

DATENBLATT

Maße und Gewichte:
L/B/H: 4.551/2.082/1.408 mm, Wendekreis: 11 m,
Leergewicht: 1.517 kg, max. Zuladung: 348 kg,
Kofferraum: 410-1.220 l, Tank: 40 l,
Anhängelast (gebremst) 600 (750) kg.
Motor:
Vierzylinder 105 kW/143 PS, 1.993 ccm,
max. Drehmoment: 186 Nm bei 4.500 U/min,
Gesamtleistung inkl. E-Motor 135 kW/184 PS,
max. Drehmoment: 315 Nm,
Abgas: Euro 6d, 108 g CO₂/km.
Fahrleistungen:
Höchstgeschwindigkeit 180 km/h, 0-100 km/h: 7,8 Sekunden,
Testverbrauch: 5,2 l/100 km.
Versicherungen:
HPF 14, VK 25, TK 24.
Preis:
39.500 Euro, Ausstattung Advance (u. a. elektrische Sitze,
Glaschiebedach, 18-Zoll-Räder, Bose-Soundsystem) 5.100 Euro,
Metallik 1.100 Euro.

Stärken:
Solide Verarbeitungsqualität, gute Garantiebedingungen,
sparsamer Antrieb, komfortables Fahrwerk, ordentliche
Basisausstattung.

Schwächen:
Mäßiges Kofferraumvolumen, geringe Zuladung und
Anhängelast, leicht unübersichtliche Karosserie.

Vor 50 Jahren rollte der erste Honda Civic auf deutsche Straßen. Längst ist aus dem schmächtigen Kleinwagen von damals eine ausgewachsene Limousine geworden.

die Arbeit des Schiebens. Allein, wenn es mal schneller gehen muss und Autobahntempo gefragt ist, treibt der Ottomotor die Vorderräder direkt an.

Für schnelle Fahrt jedoch ist das Auto eher nicht gemacht – wiewohl das sein Design nahezu legen scheint. In seinem Element ist der Civic vielmehr in Innenstädten und beim täglichen Pendeln. Beim Bremsen und Ausrollen anfallende Bewegungsenergie wird dann ziemlich effizient rekuperiert. Erreichen herkömmliche Autos ihr Verbrauchsoptimum bei Landstraßentempo, so läuft der Civic Hybrid in Innenstädten zur Hochform auf: Viel geschieht hier rein elektrisch, und der Spritverbrauch liegt bei echten vier bis fünf Litern. Konsequenterweise ist das fahrbare Höchsttempo auf 180 Kilometer pro Stunde begrenzt.

Die große Erfahrung des Herstellers mit Mittelklasseautos merkt man dem Wagen in allen Lebenslagen an. Der Civic federt ausgezeichnet und ist selbst auf der Autobahn angenehm leise. Viel Schliff liegt im Detail. So haben die Honda-Leute eine sogenannte „Kurvensteuerung“ erdacht, die bei sportiver Gangart etwa auf engen Landstraßen unnötige Wechsel zwischen den Antriebs- und Fahrmodi vermeidet und sozusagen als Backup den Zugriff des Benzinmotors stets aufrecht erhält. Das verhindert Verzögerungen beim Beschleunigen und vermittelt dem Wagen jene Agilität, die man bei manchen Hybrid-Konkurrenten vermisst.

Auch die Ausstattung geht in Ordnung. An Bord sind sämtliche aktuellen Assistenzsysteme. Die Steuerung der Funktionen erfolgt sowohl mittels des neun Zoll großen Touch-Bildschirmes, als auch über herkömmliche Drück-/Dreh-schalter. Angesichts der heute vielfach anzutreffenden gefühlsarmen elektronischen Alternativen eine echte Wohltat. **Wolfgang Voigt** ■

DER SCHÖNSTE JAZZ IST LAUTLOS

Variabler Kleinwagen
Honda Jazz: Außen unauffällig, innen vielfältig.

Bereits in der fünften Generation rollt der Honda Jazz über unsere Straßen. Zwar nicht mehr so erfolgreich wie er schon mal war, doch insbesondere in Sachen Antriebstechnik zeigt sich der japanische Kleinwagen hochinteressant: Es gibt ihn ausschließlich mit Hybridantrieb, der sich aus einem Benziner, einem Elektromotor sowie einem elektrischen Generator zusammensetzt.

Gute Nachricht: Von dem durchaus anspruchsvollen und komplexen Zusammenspiel des Motorentrios bekommt der Fahrer ausgesprochen wenig mit. Vom stärksten Motor, dem 122-PS-Elektromotor, profitieren Jazz und Fahrer besonders in der Stadt. Dort wird der Verbrenner immer wieder



Unauffällig, aber gefällig:
So lässt sich das Äußere des
Honda Jazz beschreiben.



Dank großer
Scheiben gute Rundumsicht.



Solides Cockpit.

in den vorübergehenden Ruhestand geschickt und der kleine Honda lautlos vom Elektromotor angetrieben. Der schönste Jazz ist eben der, den man nicht hört.

HONDA JAZZ e:HEV

Motor: 1.5-l-Benziner (79 kW/107 PS) und E-Motor (90 kW/122 PS), max. Drehmoment: 131/253 Nm, Verbrauch: 4,7 l, CO₂: 106 g/km (Werk), 0-100 km/h: 9,6 Sek., Vmax: 175 km/h, Direktantrieb, Frontantrieb.

Maße: Länge: 4,09 m, Leergewicht: 1.314 kg, zul. Gesamtgewicht: 1.690 kg, Kofferraumvolumen: 304-1.205 l, Anhängelast (gebremst): 500 kg, Testverbrauch: 5,2 l.

Grundpreis: 26.950 Euro, gefahrene Version: 30.300 Euro. Versicherungsklassen (KH/TK/VK): 17/22/25.

Wie bereits erwähnt, bleibt das Antrieb-wechselndich-Spielchen von den Insassen weitgehend unbemerkt, mit einer Ausnahme: Wer beispielsweise auf die Autobahn auffährt und entsprechend kräftig aufs Gaspedal steigt, der macht aus dem lautlos bis leise säuselnden Jazz einen kurzzeitig dissonanten Musikanten. Dröhnend begehrt der Motor auf, doch sobald man das Gaspedal wieder auf einen weniger spitzen Winkel stellt, ist von derlei weniger gutem Betragen nichts mehr zu hören, der Jazz verfällt wieder in sein zurückhaltendes Säuseln.

Der Jazz wechselt je nach Fahrsituation zwischen drei verschiedenen Fahrmodi. Im E-Betrieb nutzt der Elektromotor die im Akku gespeicherte Energie und sorgt alleine für den Vortrieb. Ist zu wenig Energie in der Batterie, steigt der Vierzylinder-Benziner in den Antriebsring und schiebt den zweiten E-Motor an, der dann als Generator Energie für den Akku produziert. Obwohl der Benziner

in den meisten Situationen nicht direkt die Räder antreibt, kann er über eine Überbrückungskupplung direkt mit den Antriebsrädern verbunden werden – etwa bei oben beschriebener Vollastfahrt.

Wer zurückhaltend fährt und hin und wieder noch dazu den ressourcenschonenden Eco-Fahrmodus aktiviert, der kann Verbrauchswerte im Display ablesen, die sehr nahe am WLTP-Wert von 4,5 Litern Benzin je 100 Kilometer liegen – zumindest dann, wenn man überwiegend nicht auf der Autobahn unterwegs ist.

Trotz seiner kleinen Abmessungen verfügt der Jazz über ein erstaunliches Innenleben. Das bietet zum einen eine sehr große Kopffreiheit, zum anderen dank großer Scheiben eine heutzutage selten anzutreffende Rundumsicht sowie einen variabel nutzbaren Stauraum. Das betrifft gar nicht mal so sehr die reine Literzahl, die man im Kofferraum unterbringen kann – rund 300 bis 1.200 Liter sind keine Werte, mit denen

man dem Transportunternehmen absagt und stattdessen einen Jazz für den Umzug nutzt –, aber die „Magic Seats“ sorgen für die erwähnte Variabilität. Die hinteren Sitze lassen sich nicht nur umlegen, sondern wie im Kino auch hochklappen, um sperrige Güter unterzukriegen.

Die Preisliste für den Jazz weist 26.950 Euro als Startpreis aus. Wem die Optik des Jazz ein wenig zu brav ist, kann die Variante Crosstar mit SUV-Querverweisen wählen. Oder, wie im Falle des Testmodells, mit der Linie Advance Sport eine etwas sportlichere Ausrichtung. Die startet bei 30.300 Euro – klingt erst einmal nach viel, bietet aber dafür eine sportlich getrimmte Vollausstattung.

Lothar Hausfeld ■



Die „magischen Sitze“ sorgen für viel Variabilität im Innenraum.

DER KNALLER

Auf der Messe in Mailand präsentierte Honda einen technischen Knaller: einen V3-Motor mit dem allerersten Elektro-Turbo im Motorradbau.

Der ungewöhnliche V3-Motor besticht mit cooler Optik. Wie genau er konfiguriert ist, verrät Honda aber noch nicht.



Honda ist wieder Honda. Das ist die erste Botschaft der zukunftsweisenden Neuheit von der EICMA. Denn während der weltgrößte Motorradhersteller früher mit innovativen Maschinen und Technologien Maßstäbe für eine ganze Branche setzte, schien er in den letzten Jahren den Trends eher hinterherzulaufen. Doch nun kommt wieder ein starkes Zeichen von Honda: Auf der Mailänder Messe präsentierte der Konzern einen V3-Motor, dem als Krönung ein Elektro-Turbo aufgepflanzt wurde – im Motorradbau eine absolute Neuheit.

Bislang handelt es sich dabei um ein „Concept“, also eine Art Zukunftsprojekt. Technische Daten teilten die Japaner nicht mit, auch nicht den möglichen Einsatzzweck des neuen V3. Zum Glück gibt der Motor selbst gewisse Auskünfte, ebenso das „Rolling Chassis“, in das ihn Honda für die Präsentation steckte. Beim Motor sind zwei parallele Zylinder nach vorn geneigt, dahinter werkelt der

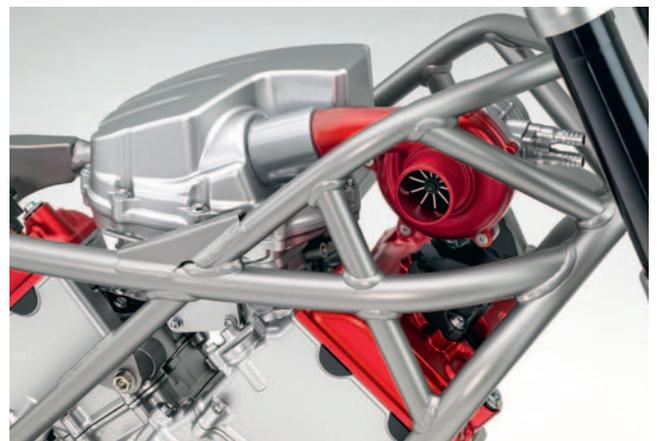
dritte Zylinder, in einem Winkel von 75 Grad – immerhin den gab Honda bekannt. Zur Kurbelwellenkonfiguration und dem inneren Aufbau des V3 verlautete nichts, noch nicht einmal der Hubraum. Gerüchteweise sollen es aber 900 Kubik sein.

Bildschön gestalteten die Entwickler die drei Krümmer, die sich in aufregenden Linien eng an das Kurbelgehäuse schmiegen – und die es hoffentlich in genau dieser Form ins Serienmotorrad schaffen. Denn dass Honda mit diesem „Concept“-Motor nur eine Fingerübung seiner Ingenieure vorstellt und keine Produktionsabsichten hat, daran glaubte in Mailand keiner der Fachbesucher. Interpretiert man die packende Optik des Motors in Verbindung mit dem einfachen Stahlrohrrahmen und dem direkt angelenkten Federbein, wird es sich beim ersten Motorrad nicht um einen vollverkleideten Sportler, sondern wohl um ein Naked Bike handeln. In bewährter Salami-Taktik könnte das auf der

nächsten Eicma stehen und im Jahr darauf – also 2026 – beim Händler.

Doch zurück zur Technik des Motors, denn der V3 ist ja nicht die einzige Neuheit. Rechts über den vorderen Zylinderköpfen sitzt ein elektrischer Turbo-Lader, der den Zylindern eine größere Luftmenge zuführen und damit die Leistung steigern soll. Streng ge-

nommen handelt es sich dabei um einen Kompressor, doch im allgemeinen Sprachgebrauch – und auch Honda-intern – hat sich dafür das griffigere Wort „Turbo“ eingebürgert. Im Autobereich werden Elektro-Turbos schon länger eingesetzt, überwiegend in Form eines Abgas-Turboladers, der sich zusätzlich elektrisch antreiben lässt. Beim Honda-Projekt entfällt ▶



Über den vorderen Zylinderköpfen und direkt vor der Airbox sitzt der Turbo, dahinter schließt sich der kleine Elektromotor an, der ihn antreibt.

CONCEPT-MOTOR | Honda V3 Elektro-Turbo

jedoch die Abgasseite komplett, der Verdichter für die Frischluft wird allein vom Elektromotor angetrieben. Diese Ausführung ist einzigartig und bei Motorrädern ein Novum. Hondas E-Turbo dürfte von der kalifornischen Firma Garrett stammen, einem führenden Hersteller in diesem Bereich.

Im Vergleich zum Abgas-Turbolader bietet ein E-Turbo viele Vorteile. Weil er nicht im heißen Abgasstrom hängt, kommt er mit weniger Bauteilen aus, eine Ladeluftkühlung ist laut Honda nicht erforderlich. Zudem muss das Material für den Lader nicht absolut hitzebeständig sein, man spart also an Werkstoffkosten, auch der Einbau ist einfacher und damit günstiger. Größter Vorteil: Während beim Abgas-Turbolader der Motor erst mal auf Drehzahl und entsprechenden Gasdurchsatz und Temperaturen kommen muss, ehe der Lader loslegen kann, funktioniert der E-Turbo vom Start weg, bei jeder Drehzahl und in jedem Betriebszustand.

Doch wo Licht ist, da gibt es Schatten. Nachteile hat so ein E-Turbo nämlich auch. Um die zusätzliche Luft zu komprimieren, benötigt er Energie. Beim herkömmlichen Turbo gibt's die umsonst, eben aus dem energiereichen heißen Abgasstrom. Der

E-Turbo hingegen braucht elektrische Energie für seinen Elektromotor. Auch wenn dieser Motor, der hinter dem Verdichter sitzt, beim Honda-Concept sehr klein ausfällt, ist sein Strombedarf nicht unerheblich. Daher benötigen Batterie und Lichtmaschine größere Dimensionen als üblich. Dass die Lichtmaschine der Honda üppiger ist, lässt sich auf dem Foto aus der Vogelperspektive (rechts) am großen Lichtmaschinendeckel erkennen.

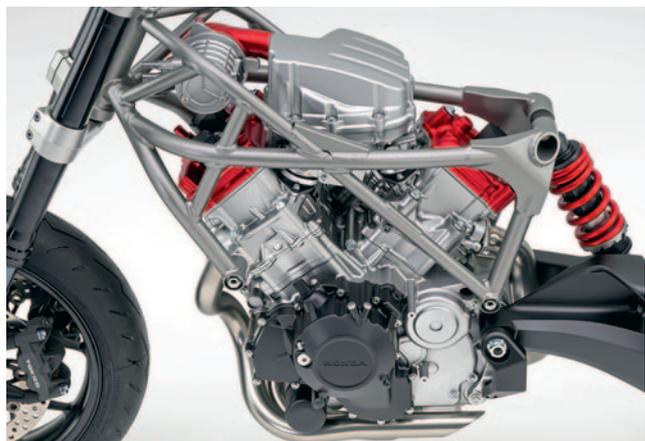
Die Batterie ließ Honda bei der Vorstellung des V3 einfach weg. Der wahrscheinlichste Platz für sie befindet sich über der Aluschwinge, zwischen dem hinteren Zylinder und dem direkt angelenkten Federbein, das etwas weiter nach hinten versetzt wirkt als üblich. Voraussichtlich wird es sich dabei um eine Lithium-Ionen-Batterie handeln, die gegenüber einer Bleibatterie leichter und kompakter, allerdings auch deutlich teurer ist.

Doch wo liegen nun die praktischen Vorteile für die Motorradfahrer? Das kommt ganz drauf an, wie Honda die Technik einsetzt. Möglich wäre ein brachialer Leistungsturbo, der eine brave 900er mit rund 100 PS in die Sphären von Supersportlern katalpultiert. Wahrscheinlich scheint

das aber nicht. Zum einen aus technischen Gründen, denn der kleine Elektromotor hat Leistungsgrenzen. Vor allem aber aus firmenpolitischen Gründen: Honda sucht ja wie fast alle Hersteller derzeit eher nach Wegen, das Motorradfahren grüner zu machen. Mit dem E-Turbo ließen sich Motorräder bauen, die sich beim entspannten Kurvenswing auf der Landstraße mit völlig ausreichenden 50 PS begnügen und nur beim Beschleunigen kurzzeitig den E-Turbo zuschalten. Der Motor wird sauberer und effizienter, denn er spart Sprit und damit Abgase, der Fahrspaß aber bleibt erhalten, ebenso der Motorsound. Mit einer solchen „hybriden“ Lösung könnten sich wohl selbst die hartnäckigsten Stromer-Gegner anfreunden. Für künftige Entwicklungen wäre es sogar denkbar, das Downsizing bei Motorrädern voranzutreiben und damit effizientere Motoren mit dem E-Turbo auszustatten.

Doch das ist Zukunftsmusik. Erstmal sollen die derzeit so verschwiegenen Honda-Leute verraten, was sie mit dem 900er-V3 Turbo vorhaben. Der hat übrigens sogar einen entfernten deutschen Vorfahren. Es war nämlich DKWs Rennmotorrad RM 350 aus der Nachkriegszeit, wegen ihres schrillen Kreischens auch „singende Säge“ genannt, das den Honda-Ingenieur Shinichi Miyakoshi Anfang der 1980er-Jahre zur Entwicklung der NS 500 inspirierte. Wie die DKW stattete er den Honda-Renner, mit dem Freddie Spencer 1983 die 500er-WM gewann, mit einem V3-Motor aus. Auf dieser Idee wiederum fußt der jetzige V3 – heutzutage natürlich als Vierstatt wie damals als Zweitakter. Und obendrauf eben mit dem wegweisenden E-Turbo, der uns hoffentlich bald spannende neue Motorräder bringt. ■

*Der V3 baut überraschend
schmal und kompakt. Voraussichtlich
packt ihn Honda zunächst
in ein Naked Bike.*



Ein geeigneter Platz für die Batterie, die größer sein muss als üblich, liegt zwischen dem hinteren Zylinder und dem Federbein.



Text: Eva Breutel,
Fotos: Honda, Zep Gori (1)

Luxusliner für Landratten



Text: Ralf Bielefeldt, Fotos: Alexander Klose, Honda

HONDA GL1800 GOLD WING TOUR

390 kg auf großer Fahrt durch Hamburg und Umgebung. Hondas Topmodell lässt alle anderen Reisemotorräder alt aussehen – optisch und in puncto Schaltkomfort.

Der Hamburger ist große Pötte gewohnt. Alle naselang kreuzen fernsehturmhohe Containerschiffe und Luxusdampfer mit den Ausmaßen einer Hochhaussiedlung durch den Hafen und die Elbe entlang. Ein wohlwollender Blick, ein kurzes Ahoi – dann ist auch gut. Wer aus dem Staunen nicht mehr herauskommt, outet sich als Tourist.

SCHNIEKE UND EXKLUSIV

Eine Fahrt mit der Honda GL1800 Gold Wing Tour über die Hamburger Elbchaussee – prestigeträchtigste Adresse der Hansestadt und größtenteils mit dem namensgebenden Elbblick gesegnet – gestaltet sich ähnlich. Der Kenner exklusiver Fahrzeuge ▶

*Schnittige Linie:
Die GL1800 wirkt bei aller Größe relativ schlank. Sie ist „nur“ maximal 905 mm breit und ragt über der Frontscheibe 1.430 mm hoch auf.*



FAHRBERICHT | Honda GL1800 Gold Wing Tour


Spot on! Die Front der Honda GL1800 Gold Wing Tour wird dominiert von einer wahren Batterie aus LED-Leuchten. Das i-Tüpfelchen: die tief platzierten Zusatzleuchten vor den Boxerzylindern.

Nimm mich mit, Kapitän, auf die Reise!

Der Sozia-/Soziuskomfort auf der GL1800 Gold Wing Tour ist unübertroffen. Sitzheizung, Rückenpolster, Armlehnen, Trittbretter – Beifahrer, was willst du mehr?!



Da steckt Leistung drin: Maximal 170 Newtonmeter Drehmoment bei 4.500 Umdrehungen pro Minute entwickelt der blitzsauber verpackte Sechszylinder-Boxermotor der GL1800.

flationsbereinigt soll das heute einem Betrag von circa 14.500 Euro entsprechen.

1984 läuft die letzte Gold Wing mit Vierzylindermotor und mittlerweile 94 PS vom Band. Diese GL1200 bringt bereits 333 Kilogramm auf die Waage. Im Jahr 1988 kommt die Gold Wing erstmals als Sechszylinder-Version auf den europäischen Markt. Die GL1500 leistet 98 PS und wuchert 150 Newtonmeter zum Hinterrad. Heute sind es 126 PS und

170 Nm. Die abgeregelte Höchstgeschwindigkeit beträgt aktuell 180 km/h.

ERSTAUNLICH BEHÄNDE

Immer wieder erstaunlich ist, wie behände sich die mächtige Gold Wing durch den Verkehr bewegt beziehungsweise bewegen lässt und selbst auf engen, abschüssigen Parkplatzzufahrten keinen Grund für Schweißausbrüche liefert (für die sorgte bei unserer Testfahrt der Hochsommer); ▶

registriert wohlwollend, was da Schniekies und Majestätisches an ihm vorbeigleitet – ein fast acht Zentner schweres Motorrad im Gegenwert von knapp 40.000 Euro, das sieht man auch hier nicht alle Tage. Und selbst, wer nicht so im Thema ist, kommt augenscheinlich nicht umhin, den prächtigen Luxusliner bis zum Entschwinden am Horizont mit seinen Blicken zu begleiten. „Donnerwetter“, mag der eine oder andere denken, „das is' ja mal ein flotter Dampfer“.

GANZ GROSSES FORTBEWEGUNGSKINO

Eine Gold Wing Tour lässt niemanden kalt, behaupte ich mal. Die schiere Präsenz und Länge (2.615 mm), die futuristische Front mit dem LED-Scheinwerfer-Gebirge, das riesige, im Stile eines Fernsehsessels gepolsterte Topcase, das opulente Cockpit, der ewig lange Tank, die elektrisch ausfahrende Panorama-Windschutzscheibe, der breite Lenker – und dann natürlich der Sechs-

zylinder-Boxermotor, der rechts und links aus der Verkleidung ragt. Das ist schon ganz großes Fortbewegungskino, das Honda hier bietet. Und eine echte Erfolgsgeschichte. Mit Fanclubs in aller Welt.

VOM SECHSZYLINDER-PROTOTYP ZUM VIERZYLINDER-SERIENBIKE

1972 rollt der erste Prototyp in Kumamoto (Japan) vom Band. Unter dem Namen M1 produzierte Honda damals eine Tourenmaschine mit einem flüssigkeitsgekühlten Sechszylinder-Boxermotor und Kardantrieb. In die Produktion schaffte es die M1 letztlich doch nicht – zu teuer, zu aufwendig, zu viele Zylinder. Dennoch gelangen Teile und Ideen aus diesem Konzept in die erste Gold Wing und legen den Grundstein für das Flaggschiff von Honda – anfangs mit 1.000 ccm Hubraum, vier Zylindern und 82 PS.

Laut Wikipedia wird das japanische „Big Bike“ 1975 in Deutschland für 9.268 DM angeboten. In-

Da passt was rein:

Giga-Topcase mit 61 Litern Stauraum – das reicht locker für Jacke, Handschuhe, Integralhelm (oder auch zwei).


Da steckt Musik drin:

Die hinteren Boxen hat Honda geschickt unterhalb der Armlehnen in den Sozius-Sessel integriert.



FAHRBERICHT | Honda GL1800 Gold Wing Tour



Ein Schiff wird kommen: entspannte Sitzhaltung, moderate Sitzhöhe (745 mm), breiter Lenker und gaaanz viel Platz zwischen den Rädern (vorn 18 Zoll, hinten 16 Zoll). Der Radstand beträgt üppige 1.695 mm.

das zeigen auch schon die bisherigen Fahrberichte und Vergleichstests von Motorrad & Reisen. Beim Rangieren hilft der Rückwärtsgang. In Schleichfahrt bugsiert der Kapitän seinen Asphaltstampfer damit selbst aus der kniffligsten Abstellungssituation. Denn längst nicht immer billigt das gemeine Parkplatzvolk der Königin der Straße den nöti-

gen Abstand zu. Vermutlich ahnt es nicht, vor welche Herausforderungen es die Fahrer vergleichbar schwerer Motorräder stellt.

EIER KÖNNEN NIE SCHADEN, PENUNSEN AUCH NICHT

390 Kilogramm wiegt die Honda GL1800 Gold Wing Tour mit allem Ornat, das sei hier noch einmal

erwähnt. Eine gehörige Portion Eier in der Hose kann also nicht schaden, denn allein die Entscheidung, einen solchen Kaventsmann reiten zu wollen, bedarf einer gewissen Courage – trotz der moderaten Sitzhöhe von nur 745 mm. Manch erfahrener Zweiradzosse winkt von vornherein ab: Nix für mich, viel zu schwer –

Gründe, etwas gegen ein Bike vom Kaliber der Gold Wing zu haben, sind vordergründig schnell gefunden.

Einer ist sicherlich auch der Preis: Ab 39.990 Euro begehrt Honda derzeit für die Gold Wing Tour. Hüstel. Ohne Gepäckhalle und Airbagsystem sind es 30.990 Euro. Das klingt schon sozialverträglicher, ist aber wahrlich eine schöne Stange Geld. Als Gegenwert gibt es Reisekomfort auf höchstem Niveau, legendäre Qualität, unkaputtbare Technik und verhältnismäßig geringe Unterhaltskosten: 5,5 Liter auf 100 Kilometer gibt Honda als Durchschnittsverbrauch an. Zum Service bittet Honda alle 12.000 Kilometer oder einmal im Jahr.



Da steht es geschrieben: „Dual Clutch Transmission“. Als einziges der zahlreichen DCT-Modelle von Honda hat das Doppelkupplungsgetriebe der Gold Wing sieben statt sechs Fahrstufen.

7-GANG-DCT SERIENMÄSSIG

Am Bedienkonzept und der vorbildlichen Vernetzung hat Honda seit dem letzten Relaunch nichts geändert. Für den Modelljahrgang 2024 gab es lediglich neue Lackkleider. Das famos funktionierende

FAHRBERICHT | Honda GL1800 Gold Wing Tour


Klare Sache: links und rechts Rundinstrumente, in der Mitte ein großes TFT-Display, das exakt und gut ablesbar die Routenführung anzeigt (selbst wenn es hier ein wenig spiegelt).

7-Gang-DCT-Doppelkupplungsgetriebe ist weiterhin serienmäßig an Bord. Eine sehr gute Entscheidung: Alles andere als automatisierte, auf Wunsch per Finger gewechselte Fahrstufen wäre ein Frevel bei diesem Premiumleiter. Ebenso weniger Platz für die Garderobe der Besatzung: Das 61 Liter fassende Oversize-Topcase

ist selbstverständlich aufpreisfrei an Bord (plus 60 Liter Stauraum im Kofferset). Rückenpolster und Armlehnen gehören hier zur Standardausrüstung, ebenso der einzige Airbag in der Motorradwelt. Zum Glück haben wir den nicht gebraucht. Wäre doch zu schade um diesen Luxusliner für Landratten. ■

PRO

- + herausragender Tourenkomfort
- + kraftvoller Motor
- + gute Fahrdynamik
- + perfekter Wetter- und Windschutz
- + viel Stauraum

CONTRA

- hohes Gewicht
- hoher Preis



Airbag in einem Motorrad? Gibt es nur bei Honda und nur in der GL1800 Gold Wing Tour. Die Technik ist komplex – und leider sehr teuer.

HONDA GL1800 GOLD WING TOUR
Motor

| | |
|-----------------------|---|
| | Sechszylinder-Boxermotor, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder |
| Bohrung x Hub | 73 x 73 mm |
| Hubraum | 1.833 ccm |
| Nennleistung | 126 PS (93 kW) bei 5.500 U/min |
| max. Drehmoment | 170 Nm bei 4.500 U/min |
| Verdichtung | 10,5:1 |
| Abgasnorm | Euro 5 |
| Höchstgeschwindigkeit | 180 km/h |
| Wartungsintervalle | Erstinspektion nach 1.000 km, danach jährlich oder alle 12.000 km |

Kraftübertragung

| | |
|----------|---|
| Kupplung | elektronisch-hydraulisch gesteuert, Scheiben im Ölbad (DCT) |
| Getriebe | 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe |

| | |
|------------|-------------|
| Endantrieb | Kardantrieb |
|------------|-------------|

Fahrwerk/Bremsen

| | |
|----------------------|--|
| Rahmen | Druckguss-Aluminium-Doppelträgerrahmen |
| Federelemente vorn | Doppel-Querlenker-Aufhängung |
| Federelemente hinten | Zentralfederbein |
| Federweg v/h | 110 mm/105 mm |
| Radstand | 1.695 mm |
| Nachlauf | 109 mm |
| Lenkkopfwinkel | 30,5° |
| Räder | Gussfelgen |
| Reifen vorn | 130/70R18 M/C |
| Reifen hinten | 200/55R16 M/C |
| Bremse vorn | 320-mm-Doppelscheiben, schwimmend gelagert, 6-Kolben-Bremszangen |
| Bremse hinten | 316-mm-Scheibe, 3-Kolben-Bremszange |

| | |
|------------------|---|
| Assistenzsysteme | Kurven-ABS, schräglagenabhängige Traktionskontrolle, Fahrmodi, Reifendruckkontrollsystem, semiaktives Fahrwerk, Tempomat, Berganfahrhilfe |
|------------------|---|

Maße/Gewichte

| | |
|-----------------------|--------------------|
| Länge | 2.615 mm |
| Breite (über Spiegel) | 925 mm |
| Höhe (über Spiegel) | 1.430 mm |
| Sitzhöhe | 745 mm |
| Gewicht fahrfertig | 390 kg |
| zul. Gesamtgewicht | 593 kg |
| Zuladung | 203 kg |
| Tankinhalt | 21,1 Liter |
| Standgeräusch | 88 dB(A) |
| Fahrgeräusch | 70 dB(A) |
| Fahrzeugpreis | 39.990 Euro |

EINFACH GUT

Klassisches Styling ist schon lange beliebt, und kleine Hubräume erfreuen sich einer immer größeren Nachfrage. Was also liegt näher, als beides zu kombinieren? Ergebnis ist dieser wunderschöne, kompakte Single.

Genuss-Fahrer will Honda ansprechen, heißt es in der Presseinfo zur GB350S, die auf der EICMA jetzt offiziell auch für den Import nach Europa vorgestellt wurde. Denn in Japan und Indien, wo die GB gebaut wird, bereichert der Einzylinder das Straßenbild schon länger. Und ab 2025 nun also auch in Deutschland.

Was äußerlich nach klassischem Oldie englischer Prägung aussieht, ist im Inneren aber tatsächlich ein moderner, neu konzipierter, auf Sparsamkeit, Effizienz und Leichtlauf getrimmter Single mit Offset-Zylinder und asymmetrischem Pleuel.

Als Verbrauch nennt Honda 2,5 Liter im Schnitt auf 100 km, was bei 15 Litern Sprit im Stahlblechtank für bis zu 600 Kilometer reichen kann. Luftgekühlt mit 348 Kubik und bewusst langhubig ausgelegt, soll der SOHC-Single trotz seiner vergleichs-

weise bescheidenen 21 PS für einen spürbaren Antritt aus niedrigen Drehzahlen sorgen. Honda traut dem Antrieb mit seinen 29 Nm maximalem Drehmoment hier offenbar einiges zu: Eine abschaltbare Traktionskontrolle soll helfen, seine Kräfte stets sinnvoll und sicher einzusetzen. Der fünfte und letzte Gang des Getriebes ist auf Elastizität ausgelegt und soll, was optimistisch klingt, schon ab 30 km/h für ruckfreies Beschleunigen bis zur Höchstgeschwindigkeit von offiziell 114 km/h sorgen können.

Bei der Beleuchtung setzt Honda auf LED-Technik rundum. Im Falle einer Vollbremsung leuchten die hinte-

ren Blinker automatisch als Notbremsignal für den nachfolgenden Verkehr mit auf. Das Cockpit besteht aus einem analogen Tacho in Rundhühenoptik, ergänzt durch eine digitale Ganganzeige und eine Verbrauchs- und Restreichweitenanzeige.

Vom Zweikanal-ABS (und von der erwähnten Traktionskontrolle) abgesehen verzichtet Honda auf den Einsatz elektronischer Spielereien. Ein Stabilisator über dem Vorderrad soll ein Verwinden der Gabel bei kräftiger Betätigung der Einscheibenbremse verhindern. Zum Gepäcktransport gibt's Satteltaschen als optionales Zubehör, für Allwetterfahrer auch Heizgriffe. Die GB350S wird es in drei Farben geben: Blau, Schwarzmetallic und Grau.

Michael Schümann ■



Verzichtet auf Luxus, aber kombiniert Nutzwert mit Stil – eine gelungene Mischung.

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.