

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



HONDA

HONDA CR-V	
Weser-Kurier	
08.02.2025	
RAUMWUNDER IM GLOBALEN STIL	2-3
CAMPING	
03-2025	
ZUGWAGEN HONDA CR-V E:PHEV ADVANCE TECH	3
HONDA CIVIC TYPE R	
Heilbronner Stimme	
29.01.2025	
FAHRMASCHINE WIE AUS DEM BILDERBUCH	4-5
HONDA ZR-V	
DIE RHEINPFALZ	
15.03.2025	
GESCHMEIDIGES SPIEL DER KRÄFTE	6-7
HONDA HR-V	
AUTONOTIZEN online	
03.07.2025	
NUR AUF DEN ERSTEN BLICK TEUER	8-9
WOCHENSPIEGEL am Sonntag	
09.03.2025	
MIT MEHR AUSWAHL UND GESCHÄRFTEM DESIGN	9
HONDA JAZZ	
newcarz online	
20.02.2025	
DER VERKANNTE TAUSENDSASSA	10-11



FAHRMASCHINE WIE AUS DEM BILDERBUCH

Mit dem CIVIC TYPE R lässt sich erleben, was den Unterschied zwischen Fortbewegung und Faszination ausmacht.

Seite 4-5



WESER • KURIER

RAUMWUNDER IM GLOBALEN STIL

Bullig, offroadtauglich, geräumig: Seit den 1990er-Jahren zählt der CR-V zu den Klassikern im SUV-Segment.

Seite 2-3

HONDA

HONDA NC750X	
MO - Motorradmagazin	
04-2025	
SCHÖNE NEUE WELT	12-15
HONDA XL750 TRANSALP	
MO - Motorradmagazin	
04-2025	
MULTI TOOL	16-21
HONDA NT1100	
MO - Motorradmagazin	
03-2025	
SICHER REISEN	22-26



MULTI TOOL

Als kleine Schwester der Africa Twin gilt die HONDA TRANSALP schon lange als eine Art Schweizer Taschenmesser unter den Adventure Bikes. 2025 wird sie noch besser.

Seite 16-21



Kraftstoffverbrauch Civic Type R in l/100 km: kombiniert 8,2. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 186. CO₂-Klasse: G. 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 151-162. 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 HR-V e:HEV in l/100 km: kombiniert 5,4. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 122. CO₂-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV in l/100 km: kombiniert 4,5-4,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 102-108. CO₂-Klasse: C.



RAUMWUNDER IM GLOBALEN STIL

Bullig, offroadtauglich, geräumig: Seit den 1990er-Jahren zählt der CR-V zu den Klassikern im SUV-Segment. In seiner sechsten Generation präsentiert sich Hondas kräftiger Hochbeiner nicht nur gewohnt wuchtig, sondern auch als sehr tauglich für große Familien. Für den europäischen Markt steht er als Plug-in zur Verfügung. Letztere Variante wurde im Fahrtst auf Herz und Nieren geprüft.

Hondas neuer CR-V zeigt sich in seinem Erscheinungsbild weltlicher als zuvor. Und das liegt nicht nur an den gut zehn Zentimetern Längenzuwachs. Vielmehr bietet er kaum noch Anhaltspunkte, um ihn optisch als Japaner zu identifizieren.

Der Frontgrill ist optisch recht massiv geraten, schmale LED-Scheinwerfer flankieren ihn. Am Heck zeigen sich LED-Rückleuchten mit L-förmigen Signaturen, aus denen deutsche und schwedische Inspirationen sprechen. Diese Optik scheint beim CR-V-Programm, denn er wird nicht nur in Europa, sondern auch in den USA und China verkauft. Japan als Heimat bleibt hingegen außen vor.

Damit zum Interieur. Honda konform sind die typischen Sechseck-Wabengitter als Lüftungsdüsen eingebaut. Die Bedienelemente sind in bewährter Manier größtenteils physikalischer Natur, was für ihre Nutzerfreundlichkeit spricht. Ein digitales Cockpit ergänzt den Neun-Zoll-Zentralbildschirm und genügt der Digitalisierung vollkommen. Die Qualitätsanmutung im Innenraum ist hoch und muss sich an keiner Stelle verstecken.

Den größten Trumpf aber spielt der Honda CR-V mit seinem enormen Platzangebot aus: Von Kopf- und Beinfreiheit über bequemere Sitzpositionen bis zur raumschaffenden Rundumsicht – unter Platzmangel leidet hier niemand. Selbst

der Kofferraum bietet mit seinen 617 Litern genug Raum an, um den Jahresurlaub mit vier Personen anzutreten.

Vortrieb gewährleistet ein Antriebsduo, einmal bestehend aus einem 2,0-Liter-Reihenvierzylinder, der aus Benzin 148 PS generiert. Der andere Teil besteht aus einem 184 PS leistenden Elektromotor. Die Kraft wird über eine feste Übersetzung an die Vorderachse weitergeleitet. Allradantrieb gibt es beim Plug-in Hybrid, dieser ist nur mit dem Vollhybriden e:HEV erhältlich.

Das Fahrwerk zeigt sich erstaunlich straff abgestimmt, was aber dafür sorgt, dass dieses SUV so gut wie nie an Wank- oder Nickbewegungen leidet. Eine ebenso

straffe Lenkung lässt den Fahrer den Honda mit ausreichend Rückmeldung vom Fahrbahnzustand exakt manövrieren. Das Bremsverhalten ist gut dosierbar, mit einem sanften Wechsel zwischen Rekuperation und mechanischem Bremsvorgang. Das Zusammenspiel zwischen E-Antrieb und Verbrenner läuft harmonisch ab – die Wechsel spürt man nur, wenn die Leistung voll abgerufen wird. Dann liegen Tempo 100 auch nach 9,4 Sekunden an und der Vortrieb endet erst bei 195 km/h. Rein elektrisch soll der CR-V bis zu 79 Kilometer schaffen, was wir im Test nicht erreichen konnten. Das Aufladen dauerte im Test an einer öffentlichen AC-Ladesäule knapp vier Stunden. In dieser Zeit ▶

FAHRBERICHT | Honda CR-V

wurden 15 kWh geladen, denn der 17,7 kWh große Akku wird vom Hybridsystem nie völlig entleert, um das SUV bei ungeladenem Akku wie einen Vollhybrid anzutreiben. Nach dem Aufladen schätzte der Bordrechner die vollelektrische Reichweite auf 64 Kilometer. Erstaunlich nahe kamen wir diesem Wert mit 62 Kilometern.

Nachdem der Akku geleert war, fuhren wir die restlichen Kilometer bis zur 100-Kilometermarke mit einem Durchschnitt von 2,8 Litern auf den ersten 100 Kilometern. Mit leerem Akku waren es 7,1 Liter auf 100 Kilometer, was für einen PHEV in dieser Größe nicht schlecht ist. Auf der Sparrunde lag der CR-V mit leerem Akku bei 3,9 Litern auf hochgerechnet 100 Kilometer – auch das ist anerkennenswert. Da die Plug-in Hybridversion des CR-V ausschließlich in der Topausstattung „Advance Tech“ angeboten wird, darf man sich über eine entsprechend opulente Ausstattungsliste freuen. Zu dieser gehören unter anderem ein Panoramaglasdach, 18-Zoll-Räder, ein adaptives Dämpfersystem, sechs Fahrmodi, ein vollautomatischer Parkassistent, ein Bose-

Soundssystem, ein Head-up-Display sowie, als Premiere bei Honda, ein Querverkehrswarner.

Der Abstandstempomat reagierte ausreichend sanft, hatte aber einen recht spitzen Erfassungswinkel und verlor daher selbst auf Autobahnkurven gern den Vordermann aus dem Fokus. Dass beim Blinker setzen das Kamerabild der jeweiligen Außenkamera auf dem Zentralbildschirm erscheint, ist sicher gut gemeint, aber bei aktiver Routenführung und während eines Abbiegevorgangs ungünstig. Denn die Kartenansicht wird genau in diesem Moment durch das Kamerabild ersetzt.

Als Plug-in Hybrid startet der Honda CR-V mit fulminanter Ausstattung bei 60.800 Euro; das sind 10.900 Euro mehr als für das Einstiegsmodell.

Es lässt sich festhalten: Der Honda CR-V ist ein optisch sehr ansprechendes, überaus geräumiges und im Vergleich zu seinen direkten Konkurrenten auffallend hochwertig erscheinendes SUV, dessen ausgereifter Plug-in Hybridantrieb für souveränen Vortrieb sorgt. Das Fahrwerk ermög-

licht eine dynamische Fahrweise, ohne den Komfort schröpfen zu müssen. Ein Feinschliff an einigen Assistenzsystemen, dann gibt es tatsächlich nichts mehr zu meckern – außer vielleicht beim Preis. Denn knapp 61.000 Euro für den PHEV sind eine Ansage, und da der Vollhybrid e:HEV mit nicht viel weniger Ausstattung bereits für einige Tausender weniger zu haben ist, muss man schon ein echter Fan der PHEV-Technik sein und die präferierten Einsatzszenarien ziemlich exakt passen. Doch so oder so, hat sich der CR-V gemausert und dürfte nicht nur Fans der Marke begeistern.

Roberto Wenk ■

Eine ziemlich wuchtige Erscheinung, die ihre Qualitäten gerade im Familieneinsatz zeigt: der Honda CR-V.



Der in Schwarz gehaltene Innenraum überzeugt einerseits mit seinem Platzangebot. Dass zudem Wert auf eine hohe Verarbeitungsqualität gelegt wurde – das weiß zu gefallen.



CAMPING 03/2025

TEST-TELEGRAMM – ZUGWAGEN | Honda CR-V e:PHEV Advance Tech



■ Der Honda CR-V ist der globale Bestseller der Marke. In seiner sechsten Generation präsentiert sich das Erfolgsmodell selbstbewusster denn je, denn er kombiniert die fortschritt-

lichen und sportlichen Werte mit den neuesten Assistenzsystemen und passiven Sicherheitstechnologien, um herausragende Zuverlässigkeit, Dynamik und Komfort zu bieten.

Hochwertige Farben, Materialien und Stoffe im gesamten Innenraum rücken das Fahrzeug mehr denn je in Richtung Premium-Segment. Als erstes Honda Modell in Europa, ist der CR-V auch mit einem ebenso dynamischen wie effizienten Plug-in-Hybridantrieb erhältlich, dessen Batterie eine rein elektrische Reichweite von gut 80 Kilometern ermöglicht. Herzstück dieser Antriebsvariante ist ein 2,0-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor mit Hochdruck-Direkteinspritzung und Atkinson-Zyklus, der umfassend modifiziert wurde. Die intelligente Anordnung der elektronischen Komponenten sowie die im Unterboden platzierte Batterie ermöglichen ein Kofferraumvolumen von bis zu 617 Litern. ■

TECHNISCHE DATEN

Honda CR-V e:PHEV Advance Tech

Motor: 1.993 ccm, 4-Zylinder-Benziner, 106 kW/144 PS, max. Drehmoment 189 Nm bei 4.500 U/min., Elektromotor 135 kW/184 PS, max. Drehmoment 335 Nm, Lithium-Ionen-Batterie 17,7 kWh.
Schadstoffklasse: Euro 6e, CO₂-Emission kombiniert: 19 g/km, Effizienzklasse: A/E. Antrieb: Frontantrieb, Automatikgetriebe.
Reifen: 235/60 R 18.
Fahrwerte: 0-100 km/h 9,4 s, V_{max} 195 km/h.
Verbrauch: Kraftstoff mit Strom kombiniert: 0,9 l/100 km. Benzinverbrauch bei entladener Batterie kombiniert 6,2 l/100 km, Testverbrauch Solo/Gespann 6,9l/12,9 l, Benzin E 10, Tankinhalt 46,5 l.
Maße/Gewichte: L x B x H 4706 x 1.866 x 1.673 mm, Radstand 2.701 mm, Leergewicht 1.988 kg, Zuladung 442 kg.
Anhängelast: (12%) geb./ungebr. 1.500/750 kg, Gesamtzuggewicht k.A., Stützlast 75 kg.
Basispreis: 60.800 Euro, Anhängerkupplung abnehmbar 1.250 Euro. Stand 3/25

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 (EAER): 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.



FAHRMASCHINE WIE AUS DEM BILDERBUCH

Mit dem Civic Type R lässt sich erleben, was den Unterschied zwischen Fortbewegung und Faszination ausmacht.

Von
Alexander
Rülke

Hadte der Type R-Vorgänger beim Preis noch eine 4 vorne dran stehen, so kostet die aktuelle Generation satte 58.900 Euro. Dafür stellt Honda einen knapp 4,60 Meter langen Turbo-Sportler auf die Räder, der trotz Bügelbrett am Heck und dreiflutiger, mittiger Abgasanlage deutlich weniger krawallig daherkommt als frühere Varianten.

Die schicke Civic-Basis wird eben auch durch allerlei Dynamik-Zierrat nicht verunstaltet: Tieferlegung, breitere Backen, zusätzliche Lufteinlässe – zum Beispiel auf der Motorhaube – schwarze Außenspiegelkappen, schwarze 19-Zoll-Felgen (unser Testwagen hatte leider weniger passende, silberne 18-Zoll-Winterräder montiert) sowie rote Bremssättel ge-

hören ebenso dazu wie Type R-Schriftzüge vorn wie hinten.

Knallrote Sportsitze: Blickfang im dunkel gehaltenen Innenraum sind die knallroten Sportsitze, die herrlich eng geschnitten sind und sicher mit zum besten zählen, was man serienmäßig bekommen kann. Das digitale Cockpit ist mit 10,2 Zoll ansprechend geraten. ▶

FAHRBERICHT | Honda Civic Type R

Der nur neun Zoll kleine, aufgesetzte Infotainment-Bildschirm fällt im Konkurrenzvergleich leider etwas ab – auch, was die grafische Darstellung der Inhalte angeht.

Richtig gut gelungen ist den Designern der geradlinige Armaturenräger samt stylischem Lüftungsgitter und echten Drehreglern für die Klimaautomatik. Mit griffsympathischem, künstlichem Veloursleder wurde das großzügig einstellbare Lenkrad bezogen. Und die leicht erhöhte Kulisse inklusive Alu-Schaltknäufel sieht sportlich aus und liegt obendrein bestens in Reichweite. Auch hier gilt: Einen besseren Sechsgang-Handschalter sucht man aktuell wohl vergebens – präzise und kurz die Wege, bestens abgestimmt die Kraftschlüsse. Sagenhaft. Ein Ärgernis ist hingegen, dass Type R-Kunden auf das Bose-Soundsystem des „normalen“ Civic verzichten müssen. Es macht klanglich halt einfach den Unterschied.

329 PS: Für massig Vorwärtsdrang sorgt ein zwei Liter großer Vierzylinder, der dank Aufladung auf 329 PS und 420 Newtonmeter Drehmoment kommt. Und Honda gibt seinem 1,5-Tonner ordentlich

Auslauf, lässt ihn bis 7.000 Umdrehungen touren und regelt ihn auch nicht bei 250 Sachen ab: Erst bei 275 km/h ist nach Angaben des Herstellers Schluss.

Kaufentscheidender aber ist, wie sich der Type R im Alltag anfühlt: Er ist eine bocksteife Fahr-(spaß)maschine! Überraschend für einen Fronttriebler: Es gibt kaum spürbare Antriebseinflüsse in der Lenkung. Auch die Traktion kann voll überzeugen. Selbstredend hängt der Wagen exzellent am Gas – will aber auch dementsprechend gefüttert werden: 8,2 Liter sind es laut Norm (CO₂: 186 g/km), über zehn bei unseren Testfahrten.

Rennstrecken-tauglich: Neben Crystal Black Pearl und Sonic Grey Pearl wird der Type R auch in fetzigem Rallye Red, neutralem Championship White und giftigem Racing Blue Pearl angeboten – schön, wenn die Namensgebung der Farben mit der Fahrzeug-Attitüde harmoniert. Und dass der Type R eigentlich auf die Rennstrecke gehört, wird auch Honda nicht müde zu betonen – schließlich hat er auf dem Kurs von Suzuka eine Rekordzeit für Fronttriebler eingefahren.



Dreiflutige Abgasanlage und Monster-Spoiler, schwarze 19-Zöller und breitere Karosserie, dazu rote Sitze und ein roter Teppich im Innenraum: Der Type R ist eine echte Type.



Alles an ihm ist auf Performance ausgelegt: Alu-Haube und Heckklappe aus Kunstharz sparen Gewicht, Spoilerwerk und Lufteinlässe sorgen für ordentlich Abtrieb, die breitere hintere Spur sowie 265er-Reifen bringen mehr Stabilität – und on top gibt es einen eigenen Fahr-Modus für die Rennstrecke sowie ein Getriebe, das beim Runterschalten die Drehzahlen anpasst, um Leistungslöcher zu vermeiden. Das macht unfassbar viel Laune und zeigt, worin der Unterschied zwischen reiner Fortbewegung und automobilier Faszination liegt. Schade, dass Boliden wie der Honda Civic Type R dem Untergang geweiht sind (in Europa).

Ich werde sie vermissen. ■



Bietet drei Antriebsspielarten: Honda ZR-V.

GESCHMEIDIGES SPIEL DER KRÄFTE

Autos im Blick: Honda ZR-V – Nur als Vollhybrid mit Benzinmotor und Stromunterstützung erhältlich – Angenehmes Reisefahrzeug mit hoher Reichweite.

Früher hätte man den ZR-V vermutlich Kompakt-Van genannt, heutzutage läuft er unter Kompakt-SUV.

Der gut viereinhalb Meter lange Honda ZR-V bietet in jedem Fall mit einer einsteigefreundlichen Höhe von 1,61 Meter ein gefälliges Karosseriekleid – ohne besonders augenfällige Merkmale oder gar Eigenheiten, die eine Zuordnung zu Honda deutlich machen könnten – wenn man vom Markenzeichen auf der Motorhaube absieht. Der technologisch erfreulich umtriebige japanische Hersteller spielt hierzu

lande keine große Rolle in den Verkaufstatistiken. Schade, denn der Vollhybrid ZR-V ist ein angenehmer Alltagsbegleiter.

Wie fühlt man sich in dem Auto? Abgesehen davon, dass im Cockpit alles etwas dunkel gezeichnet ist, kann man sich schnell heimisch fühlen. Das liegt an der guten Bedienbarkeit mit Drehreglern und Tasten, die Lenkradschalter sind durchdacht, der berührungsempfindliche Bildschirm hat eine nachvollziehbare Menüstruktur. Selbst in die Ebene mit ausschaltbarer Funktion der nach jedem Motorstart auftretenden Piepstöne ▶



FAHRBERICHT | Honda ZR-V e:HEV

bei Tempüberschreitung kann man sich durchdrücken. Das Platzangebot ist absolut in Ordnung; wer mehr benötigt, sollte sich beim größeren Honda CR-V umschauen. In der Gegenrichtung steht der kleinere HR-V bereit.

Welchen Antrieb hat das Auto?

Der ZR-V reiht sich einzig in die Riege der Vollhybride ein, wobei Honda folgenden Weg geht: Mit seinem Zweiliter-Benziner und zwei Elektromotoren (einer als Generator und einer zum Antrieb) wird eine maximale Systemleistung von 184 PS/135 kW erzeugt – bei einem maximalen Drehmoment von 315 Newtonmetern.

Wir erlebten die drei Spielarten der e:HEV-Technologie so: Beim Anfahren oder langsamen Stadttempo arbeitet nur der Antriebs-Elektromotor – allerdings am Stück nicht mehr als bis zu zwei Kilometer komplett batterieelektrisch – mehr gibt die kleine Pufferbatterie nicht her. Im Hybridbetrieb erzeugt der Benzinmotor den Strom für stärkere Beschleunigung – somit sind alle Motoren beteiligt.

Bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 130 km/h ist hingegen alleine der Verbrennungsmotor für den Vortrieb zuständig.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 173 km/h. Die jeweiligen Systemänderungen kann man neben dem flüsterleisen Fahren im Elektrozustand nur am grünen „EV“ in der Instrumententafel erkennen. Da es kein Getriebe gibt, haben die Techniker simulierte Schaltstufen eingebaut, sodass akustisch beim Beschleunigen kein aufjaulendes Drehzahlband entsteht. Alles geschieht während der Fahrt ziemlich geschmeidig, sprich: leise und ruckfrei. Mittels Wippen am Lenkrad lässt sich die Stärke der Bremsenergie-Rückgewinnung beeinflussen.

Was bietet das Auto?

In der Elegance-Basis steht der ZR-V e:HEV gut ausgestattet ab 42.900 Euro in der Preisliste. Der Testwagen hatte mit der mittleren Sport-Ausstattung ab 44.600 Euro unter anderem folgende Zusatzmerkmale: Kühlergrill im Waben-Design, schwarze 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, elektrische Vordersitzverstellung und eine ebensolche Heckklappenbedienung, kabellose Mobiltelefon-Ladestation sowie abgedunkelte Seitenscheiben in der zweiten Reihe. Einen Allradantrieb hat der ZR-V nicht im Programm. Für den ist der größere CR-V zuständig.



Für welche Strecken eignet es sich?

Der e:HEV-Antrieb spielt seine kraftstoffsparenden Vorzüge vor allem in städtischen Gebieten aus, da er dort besonders oft elektrisch zu bewegen ist. Wir waren indes häufig auf der Autobahn mit Richtgeschwindigkeit 130 unterwegs und notierten einen Testverbrauch von 6,5 Litern Benzin – ein wirklich ordentlicher Durchschnitt, der eine Reichweite mit einer Tankfüllung von über 800 Kilometern ermöglicht.

Gundel Jacobi ■

TECHNISCHE DATEN

Honda ZR-V e:HEV Sport

- Typ: Kompakt-SUV; Preis: 44.600 Euro;
- L x B x H (m): 4,57 x 1,84 x 1,61;
- Radstand: 2,66 Meter;
- Leergewicht: 1.675 Kilogramm;
- Zuladung: 455 Kilogramm;
- Kofferraum: 380-1.312 Liter;
- Sitze: fünf;
- Tankinhalt: 57 Liter;
- Motor: Otto-Vierzylinder;
- Hubraum: 1.993 Kubikzentimeter;
- max. Leistung: 143 PS/105 kW bei 6.000 U/min;
- Elektro-Motor: 184 PS/135 kW;
- System-Drehmoment: 315 Newtonmeter;
- Spitze: 173 km/h; 0 auf 100 km/h: 7,9 Sekunden;
- Normverbrauch: 5,8 Liter Super,
- CO₂-Ausstoß: 131 Gramm/km,
- Testverbrauch: 6,5 Liter.

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 Sport in l/100 km: kombiniert 5,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 131. CO₂-Klasse: D.



NUR AUF DEN ERSTEN BLICK TEUER

Der Honda HR-V ist seit rund dreieinhalb Jahren auf dem Markt. Der 4,34 Meter lange SUV-Crossover wirbt in einem heißumkämpften Marktsegment um Kunden und will dort vor allem mit seinem effizienten Hybridantrieb punkten. Seit Frühjahr 2025 steht das Facelift in den Verkaufsräumen der Händler.

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

Neue Front zum Facelift

Zu erkennen ist der überarbeitete Honda HR-V an einem neuen vorderen Stoßfänger und einem geänderten Kühlergrill. Die Scheinwerfer, die eine frische Tagfahrlicht-Signatur und abgedunkelte Gehäuse-Innenseiten bekommen haben, werden von einer Querleiste verbunden. Je nach Konfiguration ist sie schwarz oder silbern lackiert. Das Facelift umfasst zudem ein neues Innenleben der Lichtleiste am Heck, für die Karosserie stehen drei neue Lackfarben zur Wahl.

Die Cockpit-Architektur bleibt unverändert. Auch dieser Honda gefällt mit einer sinnvollen Mischung aus Tasten und Drehreglern nebst dem nicht zu großen Infotainment-Touchscreen. Die Grafiken des Navigationssystem wirken zwar nicht mehr taurisch, in den meisten Fällen dürfte man aber eh die Routenführungs-App eines Smartphones nutzen. Das Telefon kann induktiv geladen werden, während es ohne Kabel-

verbindung Inhalte via Apple Car Play oder Android Auto auf den Monitor schickt. Der untere Bereich der Mittelkonsole mit der Smartphone-Ablage wurde umgestaltet.

Gewohnt großzügig ist das Platzangebot im Innenraum des Honda HR-V. Außerdem gefällt der Japaner mit einer hohen Va-

riabilität. Wie der kleinere Honda Jazz erlaubt er das Aufstellen der Sitzflächen im Fond für den Transport von sperrigen Gegenständen. Der Hersteller spricht hierbei vom „Magic Seats“-Konzept. Außerdem kann man, zur Vergrößerung des 319 Liter fassenden Kofferraums, die Rücksitzlehnen nach vorne klappen. Dabei

senken sich die Sitzflächen leicht ab, es entsteht eine ebene Ladefläche mit bis zu 1.289 Liter Volumen.

Nach wie vor wird der Honda HR-V bei uns ausschließlich als Vollhybrid, also mit selbstladendem Akku ohne Stecker, angeboten. Das bei Honda e:HEV genannte System nutzt im HR-V ▶



FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV

einen 96 kW (131PS) starken Elektromotor als primäre Antriebsmaschine. Der 1,5 Liter große Benzinmotor mit 79 kW / 107 PS wird als Energielieferant zugeschaltet. Dabei spricht man von einem seriellen Hybrid. In bestimmten Fahrzuständen stellt eine Überbrückungskupplung die Verbindung zwischen Benzinmotor und Vorderrädern her, das System wechselt in den parallelen Modus. 5,4 Liter je 100 Kilometer verbraucht der Hybrid laut WLTP-Norm. Dieser Wert konnte in früheren Tests auch locker erreicht werden.

Vom Zusammenspiel der Motoren und dem Wechsel von einem Modus in den anderen bekommt man an Bord des Honda HR-V kaum etwas mit, sofern man nicht die Energieflussanzeige im Cockpit beobachtet. Mit dem Facelift wurde die Geräuschkämmung verbessert. Nicht nur Geräusche aus dem Antrieb, sondern auch aus den Radkästen und vom Verkehrsumfeld dringen nur noch leise in den Innenraum durch. Beim Rangieren hilft jetzt, ab der Ausstattungslinie Advance Style, eine 360-Grad-Kamera-Rundumsicht. Die Fahrwerksabstimmung verortet den Honda HR-V auch weiterhin im Komfortbereich. Die Federung schluckt große wie klei-

ne Unebenheiten gekonnt weg, sie fördert – wie der Antrieb – einen entspannten Fahrstil.

Preise und Ausstattung

Der untere Bereich der Mittelkonsole wurde beim Facelift überarbeitet. Der untere Bereich der Mittelkonsole wurde beim Facelift überarbeitet.

Die Preise für den gelifteten Honda HR-V starten bei 34.700 Euro. Damit ist das japanische SUV, das sich größtenteils zwischen Kleinwagen und Kompaktklasse ansiedelt, nicht günstig. Erst, wenn man neben der umfangreichen Serienausstattung auch die großzügigen Platzverhältnisse im Fond bei einer Proberunde erfährt und erkennt, dass der HR-V es auch mit durchaus größeren Mitbewerbern aufnehmen kann, lässt sich der Japaner objektiv besser einordnen. Eine Aufgabe, denen sich die Händler stellen müssen.

Über dem Basismodell HR-V Elegance parkt die Ausstattungslinie Advance in Preisliste und Konfigurator. Für sie sind dann weitere Pakete bestellbar. Unser Testwagen, lackiert in „Seabed Blue Pearl“ hört auf den komplizierten Namen HR-V Advance Style Plus. Bei ihm sind, neben

TECHNISCHE DATEN

Honda HR-V e:HEV Advance Style Plus

Antriebsart:	Hybrid
Antrieb:	Frontantrieb
Hubraum:	1.498 ccm
Anzahl und Bauform Zylinder:	4 in Reihe
Max. Leistung kW / PS:	79 kW / 107 PS bei 4.500 - 5.000 U/min
Max. Drehmoment:	131 Nm bei 4.500 - 5.000 U/min
Elektromotor, maximale Leistung kW:	96 kW (131 PS)
Elektromotor, maximales Drehmoment:	253 Nm
Tankinhalt:	40 Liter
Beschleunigung 0-100 km/h:	10,8 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit:	170 km/h
Norm-Verbrauch auf 100km:	5,4 Liter
Verbrauch real auf 100km:	5,8 Liter (lt. Bordcomputer)
Leergewicht / Dachlast:	1.452 kg / 45 kg
L x B x H (mm):	4.355 x 2.028 (mit Außenspiegeln) x 1.582
Basispreis Baureihe:	34.700 Euro
Basispreis Modellvariante:	41.300 Euro
Testwagenpreis:	42.100 Euro

einem Soundsystem mit zehn Lautsprechern und Zweifarblackierung, auch ein schwarzer Dachhimmel innen und ein Panorama-Glasdach serienmäßig. Der Listenpreis: 41.300 Euro. Dazu kommt die Perleffekt-Lackierung für 800 Euro, der Fahrzeugpreis summiert sich also auf 42.100 Euro. ■



FAZIT

Der frisch geliftete Honda HR-V steht bereits beim Händler. Das Facelift aktualisiert die Optik des Honda HR-V, außerdem gibt es eine bessere Geräuschkämmung für den Innenraum. Unverändert bleibt der effiziente Hybridantrieb. Er passt zum komfortabel abgestimmten Fließheck-SUV, das auch nach der Überarbeitung mit inneren Werten glänzt. Das und die umfangreiche Serienausstattung machen den Honda HR-V kaum teurer als die Konkurrenz.



WOCHENSPIEGEL AM SONNTAG 09.03.2025

Facelift | Honda HR-V e:HEV

MIT MEHR AUSWAHL UND GESCHÄRFTEM DESIGN

Honda wertet den HR-V auf.



Honda präsentiert das kompakte Coupé-SUV-Modell HR-V zum neuen Modelljahr mit überarbeitetem Außendesign, gezielten Modifikationen im Innenraum und einer erweiterten Farbpalette. Zudem hat Honda – auch aufgrund von Kundenfeedback – die Fahreigenschaften und den Geräuschkomfort seines europäischen Bestsellers weiter verbessert. Die Einführung zweier neuer Ausstattungslinien komplettiert die Überarbeitung des HR-V. In allen Versionen verfügt der HR-V jetzt über eine ausdrucksstärkere Frontpartie: Während der überarbeitete Kühlergrill eine neue obere Leiste in Crystal Black besitzt, zeichnet sich der ausgeformte vordere Stoßfänger durch markantere Charakterlinien aus. Im unteren Bereich wird er durch eine neue Verkleidung in hochglänzendem Schwarz ergänzt. Dies verleiht dem Fahrzeug ein entschlosseneres und hochwertiges Aussehen. ■



DER VERKANNT TAUSENDSASSA

Das Honda Jazz ist die Quintessenz aus vier Generationen, die über nunmehr 42 Jahre den Kleinwagenmarkt weltweit bereicherten.

In aktueller Generation ist er seit 2020 auf dem Markt und heißt in seinem Heimatland Japan eigentlich Honda Fit – und das seit Einführung der ersten Generation im Jahre 1983. In Europa wird er zudem ausschließlich als Vollhybrid HEV verkauft.

Letztes Jahr gab es ein Facelift, welches hier einem Test unterzogen wurde. Unser Testwagen besaß die zweithöchste Ausstattung „Advance Sport“ und die Außenfarbe „Urban Grey Pearl“, die als Metalliclack für 800 Euro in der Aufpreisliste zu finden ist.

Exterieur & Interieur – Vankultur schafft Freiraum

Von außen zeigt das Facelift einen neuen, vertikal etwas mehr Platz beanspruchenden Frontgrill, und eine neue Frontschürze verpasst dem Kleinwagen eine Extraportion Lebhaftigkeit. Auch am Heck gibt es eine neue Schürze, wodurch der Jazz nicht mehr ganz so hochbeinig wirkt und etwas gefälliger erscheint.

Im Innenraum muss der Betrachter lange suchen, um Neuerungen zum Vorfacelift zu finden. Das nun dreispeichige Lenkrad ist eines davon. Ansonsten bleibt es beim großzügigen Platzangebot, welches allein durch die großen Glasflächen und dem damit einhergehenden Raumgefühl einhergeht. Die zusätzlichen Dreieckfenster an den A-Säulen verleihen dem Auto etwas von einem Van und sorgen zudem für eine gute Sicht. Die Materialauswahl ist in dieser Klasse als sehr gut zu bewerten und die Verarbeitung bietet keinen Anlass zu Kritik. Hierbei kann er so manchen Konkurrenten hinter sich lassen.

Die Funktionalität des Honda Jazz ist enorm und überflügelt ebenfalls viele seiner direkten Wettbewerber mühelos. Die im Fond befindlichen Magic Seats lassen sich nach hinten hochklappen und schaffen somit Platz zum Transport von großvolumigen Dingen wie großen Pflanztöpfen oder Tornister.

Der Kofferraum schluckt anerkanntswerte 304 Liter und dank der niedrigen Ladekante gelingt dessen Nutzung einfach und bequem. Mit 1.205 Litern als maximales Fassungsvermögen zeigt sich der Honda Jazz weiterhin auf den vorderen Plätzen.

Antrieb und Fahreigenschaften – Einer der Besten

Und zwar einer der besten Vollhybrid-Antriebe, die es aktuell auf dem Markt gibt. Wie bereits im Vorfaceliftmodell arbeitet hier ein 1.5-Liter-Reihenvierzylinder mit einem E-Motor zusammen – ein weiterer vom Benziner angetriebener E-Motor dient als stromerzeugender Generator. Die Systemleistung stieg von vormals 109 auf nun 122 PS, während das maximale Drehmoment bei stattlichen 253 Newtonmetern unverändert blieb.

Das HEV-Konzept beherrscht neben dem rein elektrischen EV-Modus den Hybridmodus, bei dem der E-Motor den Vortrieb übernimmt, während der Verbrenner

mittels Generators den dafür notwendigen Strom erzeugt, der auch in einer kleinen Lithium-Ionen-Batterie zwischengespeichert werden kann. Diese Batterie wurde unter den beiden Vordersitzen positioniert, was den opulenten Platz im Kofferraum erklärt.

Nur bei Vollast wird der Benziner mit einer sogenannten Überbrückungskupplung direkt mit der Vorderachse verbunden und treibt diese dann zusätzlich beziehungsweise hauptsächlich an. Das alles geschieht so gut wie unbemerkt für die Insassen, was für eine nahezu perfekt gelungene Abstimmung der einzelnen Komponenten spricht. Ohne Übertreibung gehört dieser Vollhybrid in puncto Zusammenspiel der Komponenten zu den Besten seiner Zeit und überzeugte nicht nur durch seine komfortable Arbeitsweise sondern auch durch seine Effizienz – dazu kommen wir später noch genauer.

Im Großteil des Alltags bleibt der Benziner nur Stromerzeuger und der E-Motor das antreibende Aggregat. Zudem fällt der Antrieb immer wieder in den rein elektrischen Modus, indem er die Energie aus der Batterie nutzt und somit entsprechend auch Kraftstoffkosten spart. Das Laden der kleinen Hybridbatterie geschieht ausgeklügelt mittels Rekuperation und durch den Benziner, wodurch immer genügend „Soft“ zur Verfügung steht.

Drei Fahrprogramme ändern neben der Gasannahme auch die Drehwilligkeit des Benziners, der im Sportmodus öfter bei Laune gehalten wird und die Rekuperation verstärkt, um die Batterie stets bei gutem Füllstand zu halten und bei Beschleunigungen maximale Unterstützung leisten zu können.

Dank des hohen Drehmoments ist der Vorwärtsdrang des Honda Jazz Facelifts sehr ausgeprägt und das Auto wirkt stets agil und „gut im Futter stehend“. Das Fahrwerk tendiert leicht straff, ohne

TEST | Honda Jazz e:HEV

unkomfortabel zu erscheinen. Dadurch bleibt der Jazz auch bei Höchstgeschwindigkeit (175 km/h) und in zügig gefahrenen Kurven und bei anderen Lastwechseln gut beherrschbar und seine leichtgängige Lenkung zeigt keine Besonderheiten in puncto Präzision oder Feedback.

Das Bremsverhalten wirkt dank gutem Pedalgefühl sicher, und die Bremsanlage bleibt auch bei forcierter Nutzung standfest ihren Aufgaben treu. Der Motor ist nur bei deftiger Beschleunigung gut vernehmbar, doch bleibt nach Erreichen der gewünschten Geschwindigkeiten angenehm zurückhaltend in niedrigeren Drehzahlen. Das gilt selbst bei Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen.

Trotz des Leistungszuwachses benötigt der Jazz nicht mehr Kraftstoff – im Gegenteil. Im Drittelmix waren es mit 5,2 Litern auf 100 Kilometer exakt so viel wie beim Vorfacelift. Dafür zeigte das aktuelle Modell auf der Sparrunde eine noch bessere Effizienz und kam bei 3,4 Litern auf hochgerechnet 100 Kilometer mit 0,3 Liter weniger aus als der Vorgänger.

Ausstattung, Komfort, Technik

Die „Advance Sport“-Ausführung erkennt man durch die schwarz lackierten Außenspiegel, etwas Style Dekor und der Sportpedale.

Dagegen befinden sich das 9-Zoll Honda Connect-Multimedia-System samt Navi, DAB+, Wifi-Hotspot und den Konnektivitätslösungen Android Auto plus Apple CarPlay bereits bei der Basisvariante mit an Bord des Jazz. Die Routenführung zeigt eine übersichtliche Kartendarstellung und berücksichtigte Verkehrsstörungen; allerdings nicht so zeitnah wie die Google-Lösung Android Auto.

Der Sprachassistent wurde etwas verbessert, und überhaupt ist das Infotainment mit offensichtlich mehr Rechenleistung versehen worden, denn es fährt nun schnel-

ler hoch und zeigt auch sonst schnellere Reaktionszeiten bei der Bedienung.

Der Abstandstempomat – ebenfalls bereits im Basismodell dabei – ertete erneut großes Lob, da er nicht nur die Abstände zum Vordermann sehr sanft und zuverlässig anpassen konnte, sondern auch einen großen Erfassungswinkel des Bereichs vor dem Fahrzeug vorwies. Hier konnte er sogar den größeren CR-V auf die Plätze verweisen – beeindruckend!

Ebenfalls positiv aufgefallen war, dass der Spurhalteassistent seine einstige Sturheit verloren hat und bei den zudem selten gewordenen Fehlinterpretationen nicht wie beim Vorgänger sofort und vorübergehend in einen Dornröschenschlaf fiel.

Wichtige Neuerung mit dem Facelift für alle Freunde des Anhängerbetriebs: Das Honda Jazz Facelift darf nun auch als Zugpferd eingesetzt werden. Wenn es auch nur maximal 500 Kilogramm sind, die an den Haken dürfen, so ist dies doch ein weiterer Vorteil und eine Maximierung der Praktikabilität des Kleinwagens. Aufpreis für die abnehmbare Anhängerkupplung: 1.250 Euro.

Varianten und Preise

Mit dem Facelift fiel die einstige Basisvariante „Comfort“ weg, wodurch seither „Elegance“ als Einstieg gilt, der nun bei 26.950 Euro liegt – eine klare Preiserhöhung. Dafür zieht allerdings auch mehr Ausstattung in den Kleinwagen ein, und neben Voll-LED-Licht und dem Honda Connect-Infotainment findet sich auch Honda Sensing, Sitzheizungen vorne plus Klimaautomatik und 15 Zoll-Räder im Repertoire des Einstiegsmodells wieder.

„Advance“ – für mindestens 29.300 Euro gesellen sich on top eine Lenkradheizung, Keyless-Zugang und ein Totwinkelassistent zur Serienausstattung hinzu.

TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz 1.5 i-MMD e:HEV Advance Sport

Farbe:	Urban Pearl Grey Metallic
Fahrzeugklasse:	Kleinwagen / Fünftürer
L x B x H (m):	4,09 x 1,97 mit Außenspiegel x 1,56
Radstand (mm):	2.517
Antrieb:	Reihenvierzylinder-Ottomotor mit OPF plus E-Motor
Hubraum (ccm):	1.498
Hybridart:	Vollhybrid
max. Leistung Verbrenner/E-Motor:	79/90 kW (107/122 PS)
Systemleistung:	90 kW (122 PS)
max. Drehmoment Systemleistung (Nm):	253
Getriebe:	stufenlose Automatik CVT
Antriebsart:	Vorderachse
Durchschnittsverbrauch (WLTP):	4,7 l/100 km
Durchschnittsverbrauch (NewCarz):	5,2 l/100 km
CO ₂ -Emissionen (Werksangabe):	106 g/km
Abgasnorm (WLTP):	6d IFC-FCM
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h (sec):	9,6
Wendekreis (m):	10,7
Bodenfreiheit (mm):	136
Kofferraumvolumen (l):	304 bis 1.205
Leergewicht (kg):	1.314
Zuladung (kg):	376
max. Anhängelast ungebremst/gebremst (kg):	500/500
max. Stützlast (kg):	k. A.
max. Dachlast (kg):	35
Tankgröße (l):	40
Kraftstoffart:	Benzin E5/E10 mind. 95 Oktan
Basispreis:	26.950 Euro
Neupreis des Testwagens:	31.900 Euro



Wer es drauf anlegt, kommt mit den 40 Litern im Tank ohne weiteren Tankstopp auch quer durch die Republik.



Zudem überzeugte der Jazz mit seinem Platzangebot, dem ansprechenden Innenraum...



...sowie einem angenehmen Fahrverhalten plus der guten Ausstattung.

„Advance Sport“ – Die getestete Variante startet bei 31.100 Euro und zeigt sich zusätzlich mit Dekor, schwarzen Spiegeln außen und Sportpedalen mit besonders dynamischer Note.

„Crosstar Advance“ – Mit speziellem Bodykit frönt der Kleinwagen ab 30.500 Euro optisch den Offroad-Ambitionen und er-

hält obendrein LED-Nebelleuchten und eine Dachreling.

Die Motorisierung bleibt in Europa alternativlos als Vollhybrid, während der Jazz beziehungsweise „Fit“ in Japan auch als Benziner und in China als Honda Life angeboten wird.

Text und Fotos: Roberto Wenk ■

FAZIT

Viele Vorzüge, keine echten Schwächen

Kleinwagen gibt es viele. Entsprechend schwer ist es, sich in dieser Fahrzeugklasse zu etablieren. Doch was anderen vereinzelt schwerfällt, scheint dem Honda Jazz auch als Facelift keine Mühe zu machen. Auch wenn er hierzulande irgendwie nicht so richtig auf dem Schirm potenzieller Kleinwageninteressenten zu sein scheint. Zu Unrecht, wie unser Test zeigt. Denn allein in seiner Funktionalität, seiner Praktikabilität und seines Platzangebots wird es schwer, wenn nicht gar unmöglich, eine Alternative zu finden.

Dazu kommt ein sehr moderner Vollhybrid, der sich überaus komfortabel anfühlt und bei zurückhaltender Fahrweise auch sein volles Effizienzpotenzial entfaltet. Wer ihn leistungstechnisch hingegen ausreißt, ist mitunter mit reinen Verbrennern sogar sparsamer unterwegs. Sein Preis ist nach dem Facelift zwar gestiegen, doch dafür gibt es einmal mehr Ausstattung beispielsweise mit teilweise hervorragend arbeitenden Assistenzsystemen, und im direkten Vergleich zum Wettbewerb bleibt der Jazz immer noch als günstigste Derivat einzustufen.

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. Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV Advance in l/100 km: kombiniert 4,6. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 104. CO₂-Klasse: C. Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV Advance Sport in l/100 km: kombiniert 4,7. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 106. CO₂-Klasse: C. Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV Crosstar Advance in l/100 km: kombiniert 4,8. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 108. CO₂-Klasse: C.



SCHÖNE NEUE WELT

Mit frischer Optik und verfeinerter Technik geht Hondas NEW CONCEPT in die nächste Runde sowie neue Wege in Sachen Ressourcen-Verbrauch und Standfestigkeit. Ist die NC750X damit spannend oder langweilig?

Mittelklasse ist so ein schwieriges Wort, das eigentlich alles bedeuten kann: „von allem genug“ genauso wie „todlangweilig“. Bei Honda muss man die 750er-Zweizylinder sicher noch zur Mittelklasse zählen, und damit auch die frisch renovierte

Honda NC750X. Die nimmt in jedem Fall eine Sonderstellung ein mit ihrem großen Staufach da, wo man den Tank vermuten würde. Ein großartiges Detail oder der Gipfel an Biederkeit? Einkäufe oder einen Helm ganz praktisch und langweilig da ab-

legen, wo bei normalen Motorrädern der Grundstoff für Fahrspaß und Wildheit prominent gebunkert wird? Wo kommen wir denn da hin mit Outlaw-Image, ungezügelter Fahrfreude (mit V-e-r-b-r-e-n-n-e-r!) und Freizeit-Spaß?

Ihr neuer Auftritt für 2025 löst das Dilemma nicht unbedingt auf, zeigt aber ganz klar weiter in Richtung Praktikabilität, Ausgewogenheit und auch Richtung Umwelt. So wird der Gepäckfach-Einsatz der NC750X aus recycelten Autoteilen (alte Stoßstangen) ge- ▶

TEST | Honda NC750X

Optisch hat die NC750X auf jeden Fall einen Schritt nach vorn gemacht, harmonisch bleibt sie eindeutig eine Honda.

fertigt, und ihre Verkleidungsteile sind umweltverträglicher durchgefärbt statt lackiert. Unter der als Stauraum nutzbaren Tankatrappe (23 Liter Inhalt!) wird zwar weiter verbrannt, dies aber möglichst effektiv mit einem versprochenen Verbrauch von 3,5 Litern und natürlich nach aktueller Euro 5plus Abgasnorm.

Das neue Äußere des New Concept (dafür steht NC) ist gefällig und sieht vielleicht etwas erwachsener aus als das bisherige Modell. Der Aufwand, der nötig ist, um das neue Konzept praktisch umzusetzen, bleibt unverändert groß: Der Fahrer sitzt praktisch auf dem Tank, der über einen Stützen unter dem Soziussitz befüllt wird. Die „Oberzüge“ des Stahlrohrrahmens sind viel niedriger angeordnet als üblich, um Platz fürs Gepäckfach zu schaffen, das Fahrgestell erinnert damit insgesamt eher an einen Maxi-Roller als an ein Motorrad. Aus gleichem Grund ist die Zylinderbank des flüssigkeitsgekühlten Reihen-Zweizylinders ungewöhnlich stark nach vorn geneigt, was einen vergleichsweise langen Radstand von 1.525 Millimetern bedingt.

Ungewöhnlich ist beim Triebwerk aber nicht nur die Zylinderanordnung. Mit einem Bohrung/Hub-Verhältnis von 77 mal 80 Millimetern ist dieser auch als Langhuber ausgelegt – heutzutage eine absolute Ausnahme, da dies zwar ein hohes Drehmoment verspricht, aber kaum Spitzenleistung oder Drehfreude erwarten lässt. Die Leistungsausbeute ist mit 58,6 PS bei 6.750/min denn auch überschaubar und früh anliegend, das Drehmoment mit 69 Nm bei 4.750/min in der Spitze immerhin schon 2.000/min früher verfügbar. Was ja so alles durchaus zum



Konzept vom praktischen, Ressourcen schonenden und angenehmen Begleiter auf zwei Rädern passt. „Peace of mind“, meint das Honda-Marketing-Sprech.

Zum von der Papierform her eher gemütlichen Motor passt das Doppelkupplungsgetriebe, welches Honda der NC750X mitgibt. Die Gangwechsel übernimmt damit die Elektronik, indem bei einem an sich normalen Sechsgang-Schaltgetriebe grundsätzlich zwei Gangradpaare gleichzeitig ineinandergreifen, zwischen denen mithilfe zweier aufeinander gebauter Kupplungen hin und her geschaltet wird. Das DCT der NC750X kann dabei auf das gerade erst grundrenovierte DCT-

Elektronikpaket zugreifen, nicht aber auf eine Sechssachsen-IMU, die wohl aus Kostengründen fehlt. So hat das DCT weniger Parameter zur Verfügung, um die nächstgewünschte Gangstufe vorherzusagen. ABS und Traktionskontrolle sind damit außerdem nicht kurventauglich.

Alles in allem also ein mehr vernünftiges als spannendes Paket, das Honda da für 2025 bereitstellt und das wir in der Gegend von Alicante einen Tag lang ausführlich testen können. Was dabei gleich beim Aufsteigen auffällt: Die neue NC750X ist Mittelklasse schon in Sachen Platzangebot. ▶

Hier wohnt das New Concept: 23 Liter Stauraum zwischen den Schenkeln. Eine passende Innentasche gibt es als Zubehör.



TEST | Honda NC750X



Die neue NC750X profitiert vom letzten Stand bei Honda in Sachen Display und Bedienung. Fein und einfach.

1,90 Meter Testfahrergröße lassen sich zwar unterbringen, das Platz- und Bewegungsangebot geht dabei aber mehr in Richtung „knapp“ als „großzügig“.

Zweiter erster Eindruck gleich beim Losfahren: ein spürbar sehr niedriger Schwerpunkt und ein nicht gerade bissiger Motor. Der setzt sein Drehmoment zwar ab Standgas in passablen Vortrieb um und klingt ordentlich zweizylindrig. Schon in mittleren Drehzahlen geht ihm aber spürbar die Puste aus, und Richtung Höchstleistung auszudrehen ist nicht unbedingt seins. Trotzdem fordert man den Reihen-Twin als Fahrer häufig in diese Richtung (irgendwie muss es ja vorwärts gehen) und landet dabei schnell im Drehzahlbegrenzer.

Hier schlägt die Stunde des Doppelkupplungs-Getriebes: Dieses kann zwar an der übersichtlichen Leistung ebenso wenig etwas ändern wie an deren etwas zäher Darreichung. Dafür kann man mit einem Knopfdruck die Art und Weise festlegen, wie man sich motorseitig bewegen möchte, und dann alles Weitere der Honda überlassen. Heißt im Klartext: Die Fahrmodi beeinflussen auch die Arbeitsweise des DCT. Im Standard-Modus schnuffelt der 750er-Triebhling niedertourig vor sich hin und kann fallweise per konsequentem „Kickdown“-Befehl am



Gasgriff zum Runterschalten und etwas mehr Vorwärtsdrang animiert werden. Im Sport-Modus wiederum ist das Drehzahlniveau insgesamt deutlich höher und die Leistungsentfaltung im Rahmen des Möglichen spontaner, ohne dass man je Gefahr laufen würde,

in den roten Bereich zu kommen. Das DCT legt einfach rechtzeitig die nächste Gangstufe ein und schlägt in diesem Punkt klar den NC-Piloten mit manuell zu betätigender Schaltbox. DCT wäre damit im Falle der NC750X unsere Wahl, trotz Aufpreis und schwer wie-

gender zehn Kilogramm Mehrgewicht. Es passt einfach gut zum Charakter des Motorrads und entlastet den Fahrer.

Auf Seiten Fahrwerk fordert die NC750X trotz recht langem Radstand und ungewöhnlicher Rahmenkonstruktion weniger ►

TEST | Honda NC750X



▲ **New Concept und bewährte Farbmuster.**
In Marketing-Deutsch, von links: Matt Pearl Glare White, Earth Khaki, Fighting Red, Earth Black.

Klassische Telegabel und Bremszangen-Aufnahme, dafür jetzt zwei Scheiben.
Der Langhuber streckt seine Zylinder weit nach vorn, die Rahmenoberzüge kommen dem Motor weit entgegen, um Platz zu schaffen fürs großzügige Gepäckfach.



Kompromisse ab als beim Motor. Ihr Handling ist nicht spielerisch leicht, aber sicher und eindeutig. Die Federelemente federn und dämpfen angemessen. Die jetzt vorn mit einer zweiten Bremscheibe auferüstete Bremsanlage erfüllt unauffällig und belastbar ihren Job. Mittelmaß, in dem Fall positiv besetzt, in beiden Punkten: Es passt einfach alles zu diesem Motorrad, ist nicht zu aggressiv oder ruppig ausgelegt und bietet doch ordentliche Reserven. Auch eine NC750X, das dürfen wir in Spanien auf unseren Lieblings-Teststrecken ausprobieren, lässt sich flott bewegen, wenn es denn sein soll. Richtig flott sogar, was Linienwahl, Schräglagenfreiheit und die Grenzen von Fahrwerk und Bremsen angeht.

Limitierender Faktor bleibt der Motor: Laufen lassen, Drehmo-

ment ausnutzen, dann geht das schon. Oder den Sport-Modus des DCT aktivieren, die einem für dieses Motorkonzept immer zu hoch vorkommenden Drehzahlen am besten durch Ignorieren des Drehzahlmessers ausblenden und Spaß haben. Der Unterschied beider Herangehensweisen manifestiert sich allerdings nicht wirklich massiv in Sachen Tempo, weswegen unsere persönliche Strategie mit der NC750X immer so aussehen würde: leistungsmäßig treiben lassen, linienmäßig kompensieren. An die versprochenen Verbrauchswerte kommen wir heute so oder so nicht ansatzweise heran.

Die große Stunde der New Concept schlägt dann, wenn auf der (kurzen) Tour doch etwas mitgenommen werden soll, ohne sich zu bekofern. Wenn es sich beim

Herumfahren (oder Commuten) anbietet, auch noch schnell einzukaufen. Oder bei der sonntäglichen Genussrunde spontan die Lust auf Brötchen, Kuchen oder Abendessen durchschlägt. Alles keine große Herausforderung mit der NC750X, die vor allem eines ist: außergewöhnlich praktisch. Das kann man dann gern spannend oder langweilig finden.

Stefan Piwek ■

TECHNISCHE DATEN

HONDA NC750X

Preis: ab 9.400 Euro plus Nebenkosten
Leistung: 58,6 PS (43,1 kW) bei 6.750/min, Drehmoment 69 Nm bei 4.750/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, Vier Ventile pro Zylinder, sohc, Bohrung x Hub 77 x 80 mm, Hubraum 745 ccm, Verdichtung 10,7, Zwei-in-eins-Abgasanlage, Nassschmierschmierung, Mehrscheiben-Ölbaddkupplung mit Anti-Hopping-Funktion, Sechsganggetriebe (optional Doppelkupplungsgetriebe DCT), Endantrieb über Kette
Fahrwerk: Diamond Stahlrohrrahmen. Vorn Telegabel, Ø 41 mm, nicht einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Stahl-Kastenschwinge mit über Prolink angelenktem Federbein, Federvorspannung einstellbar, Federweg 120 mm. Leichtmetall-Speichenräder. Bereifung vorn 120/70 ZR17 M/C, hinten 160/60 ZR17 M/C. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Zweikolben-Bremszange, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Bremszange. Radstand 1.525 mm, Lenkkopfwinkel 27 Grad, Nachlauf 111 mm, Sitzhöhe 802 mm, Tankinhalt 14,1 Liter, Gewicht vollgetankt 216 kg, zulässiges Gesamtgewicht 425 kg
Grundausrüstung: elektronischer Gasgriff, drei voreingestellte, zwei programmierbare Fahrmodi, Traktionskontrolle, ABS, LED-Beleuchtung, 5-Zoll-TFT-Touchscreen-Display, USB-C-Anschluss (optional)
Garantie und Service: zwei Jahre Garantie, Inspektion bei 1.000, dann alle 12.000 km

FAZIT

Ein Herzens-Motorrad ist die NC750X dort, wo sie sich von der Masse unterscheidet, und so macht sie vor allem der Stauraum unterm „Tank“ sympathisch und praktisch – wohl deshalb findet man sie bei Honda in der Kategorie „Adventure“. Technisch ist das Ganze unverändert pfiffig und souverän umgesetzt, mit insgesamt tadelloser Funktion und in unseren Augen am liebsten mit dem Doppelkupplungsgetriebe (DCT). Vor allem wegen des langhubig ausgelegten, eher an einen großen Roller erinnernden Motors sollte man aber auch wirklich praktische Verwendung sehen für das große Staufach unterm Tank. Wen das nicht interessiert, der ist nicht reif fürs New Concept und mit anderen, „normalen“ Motorrädern in jedem Fall besser bedient.

MULTI TOOL

Als kleine Schwester der Africa Twin gilt die HONDA TRANSALP schon lange als eine Art Schweizer Taschenmesser unter den Adventure Bikes: vergleichsweise simpel und leicht und dabei ungemein universell. Für 2025 wird sie noch besser.

Von Stefan Piwek

Geländefahren war nie mein großes Hobby, und ein Motorrad-Journalistenleben auf Reisen, Landstraßen und Rennstrecken ließ bisher nie die Notwendigkeit aufkommen, sich auf losem Untergrund besonders sicher zu bewegen — da hat MO andere Spezialisten, und die sitzen heute nicht im Sattel, weil wir Geländeambitionen eigentlich auch bei der Honda XL750 nicht ganz oben auf der Prioritätenliste sehen. Dass beim Test der für 2025 in vielen Details überarbeiteten Transalp in Portugal schon nach wenigen Kilometern auf Schotter abgebogen wird, der schnell in gröberes Geläuf übergeht, kommt also ein bisschen unerwartet. Natürlich erschreckt man damit weder einen echten Geländefahrer noch einen Weltreisenden, für mich dürfte der Blick übers Geröll Richtung Tal aber gern weniger steil ausfallen, ebenso wie der schon von hier auszumachende Anstieg auf den nächsten Hügel.

Augen zu und durch? Gravel Mode sei Dank übernimmt die Transalp den Job fast von allein. In den Rasten der 750er zu stehen fällt mit 1,90 Metern Größe erstaunlich leicht, auch wenn ich anfangs eher ungeschickt am Lenker klammere und ein bisschen brauche, um mit leicht nach vorne

geneigtem Oberkörper so etwas wie Balance zu finden. Das Motorrad ist nicht klein, der Lenker nicht extrem hoch, der Tank zum Fahrer hin angenehm schmal — das passt zusammengenommen nicht schlecht fürs Stehen in den Rasten, trotz meiner Größe.

Der normalerweise von mir komplett ignorierte Fußhebel für die Hinterradbremse sitzt für mein (Straßen-)Jempfinden ziemlich tief, wird aber gerade dadurch schnell zum zuverlässigen Verbündeten. ABS und Traktionskontrolle können (und müssen) separat abgeschaltet werden, was nur in den beiden individuell abstimmbaren User Modes geht — schlecht für spektakuläre Fotos, aber gut, um dem weniger Geübten zu helfen. Das Hinterrad rattert und rutscht für meinen Geschmack jedenfalls auch so genug, es kommt mit der vollen Elektronik-Unterstützung aber tatsächlich schnell so etwas wie Sicherheit auf. Auch beim Reihen-Twin, mit dem die Transalp den Berg hochbüffelt, egal wie ungeschickt ich die Gänge sortiere.

Das ist es, was die Transalp können soll und was sie seit Erscheinen des Ur-Modells 1987 immer aus gemacht hat: Ein zuverlässiger Begleiter zu sein für ein ►

TEST | Honda XL750 TRANSALP



*Zurück zu den Wurzeln
mit 21-Zoll-Vorderrad serienmäßig
und legendärer Farbgebung für
300 Euro Aufpreis.*

TEST | Honda XL750 TRANSALP



Instrumente und die überschaubare Bedieneinheit links am Lenker sind neuester Honda-Standard und werten die Transalp deutlich auf. Der Gravel-Mode hilft weniger Geübten im Gelände, lässt der Transalp dabei genug Freiheit fürs Bergziegeln.

Der Racer würde viel mehr Staub aufwirbeln, der Normalo freut sich, dass ihn die Honda überall sicher hinträgt.

sehr breites Einsatzspektrum; ein Motorrad, das unheimlich viel kann, wenn auch nicht alles davon perfekt. Dafür ist sie legendär, und das funktioniert prinzipiell auch sehr gut für die moderne Neuauflage des Honda-Klassikers, die seit 2023 auf dem Markt ist.

Nicht so geglückt war bislang die Fahrwerksabstimmung dieser Neuauflage, so dass sich die Transalp zuletzt auch einen Ruf als schaukelig und wenig harmonisch in Sachen Fahrwerk verdient hat. Die Kritik war tatsächlich so breit und massiv, dass man in Japan schnell aufhorchte und bereits jetzt, nur zwei Jahre nach dem Launch der 750er Transalp, die gründlich überarbeitete Version präsentiert. Die bekommt unter anderem die bei Honda gerade aktuelle, hübsch aufgeräumte und gut ablesbare TFT-Infozentrale sowie die dazu passenden, erfreulich schlichten und leicht zu verstehenden Bedieneinheiten an den Lenkerenden.



Vor allem aber bekommt die überarbeitete Honda XL750 Transalp neu abgestimmte Federelemente, an denen primär ein Federbein mit mehr Progression und Dämpfung die Balance des Motorrads gerade rückt. Jetzt schaukelt nichts mehr, die Front und das Heck federn und dämpfen tatsächlich in trauter Harmonie. Vor allem die Telegabel der Honda zeigt beim Bremsen, dass Transalp

in Sachen Federwege auf jeden Fall auch Gelände bedeutet: 200 Millimeter vorn und 190 Millimeter hinten erheben sie weit über profane Straßen-Motorräder und sind auch deutlich mehr, als das die üblichen Crossover-Bikes gern bieten.

Also doch ein verkappter, weil äußerlich eher zart im Reise- oder Allround-Segment angesiedelter Gelände-Hopser? Das 21 Zoll gro-

ße Vorderrad spräche unbedingt dafür und erweist sich ebenso wie die Erstbereifung Metzeler Karoo Street als absolut Geländeeinsteiger-freundlich: Das Vorderrad vermittelt prima, was da auf dem losen Untergrund unter einem passiert, und man hat schnell ein gutes Gefühl dafür, wohin das Vorderrad will. Haftung gibt es für Schotter und Geröll auch genug, und man kann sich ►

TEST | Honda XL750 TRANSALP

schön herantasten an das Off-road-Thema.

Wer hier ernsthafte Ambitionen hat, ist mit einem deutlich kleineren und leichteren Geländehopser trotzdem besser aufgestellt. Auch, weil es dabei nicht gleich (auch dem Geldbeutel) so weh tut, wenn man einmal auf der Seite liegt. Für das gelegentliche Bewältigen von nicht zu grobem Gelände ist die Transalp jedoch gut gerüstet und gibt schnell Vertrauen. Fern- oder auch Nahreisende, die nicht hauptsächlich abseits befestigter Straßen spektakulär vorankommen wollen, finden in ihr ebenfalls einen guten Begleiter. Oder im Honda-Zubehör den passenden Schutz für größeren Unfug.

Ein Motorrad, das unheimlich viel kann, wenn auch nicht alles davon perfekt.

Apropos Reise: Bei Honda stehen gleich zwei Gepäcklösungen auf der Optionsliste: Hartschalenkoffer sowie das passende Topcase (wie auf den Fotos) oder schlankere Softbags. Beide Lösungen haben unterschiedliche Trägersysteme und lassen sich daher nicht einfach kombinieren oder schnell tauschen. Die festen Boxen sind guter Zubehör-Standard, die Softbags schick und universell — die Taschen können wahlweise seitlich oder auf der passenden Gepäckbrücke montiert werden.

Etwas besser und befreiter fährt sich das Motorrad ohne das ganze Gepäck, welches den Masseschwerpunkt natürlich spürbar nach hinten und nach oben verschiebt und dazu außerdem Gewicht addiert. Dieser Effekt hält sich jedoch in Grenzen, die 750er Transalp bleibt auch voll bekokkett ein agiles Motorrad, selbst im (leichten) Gelände.

Dort beginnt sie schon mit wenig Übung richtig Spaß zu machen. Und daran ändert sich auch nichts, als wir ein paar Gelände-Kilometer später wieder auf befestigte Stra-

ßen zurückkehren. Die sind in Portugal besonders schön und kurvig und griffig. Schnell kann man hier geradezu in einen Kurvenrausch kommen, so schön und flüssig surft es sich durch Berg und Tal. Es zeigt sich schnell: So wie die Transalp kein echtes Gelände-Motorrad ist, ist sie natürlich auch kein reines Straßen-Bike. Es zeigt sich aber auch: Weit weg davon ist sie nicht. Das 21-Zoll-Vorderrad führt auf Asphalt naturgemäß etwas weniger präzise, und die Front taucht wegen der langen Federwege beim Bremsen unvermeidbar ein bisschen weg. Aber insgesamt ist es ein sehr feines, rundes Fahren mit ihr, und tatsächlich nicht so weit entfernt ▶

TRANSALP ZUBEHÖR

Die Transalp lässt sich mit originalem Honda-Zubehör stark individualisieren und extremen Einsatzzwecken anpassen.

Was die sehr universelle Basis nicht hergibt, das kann auf diesem Wege leicht und unkompliziert nachgerüstet werden, und die Honda XL750 wird so mit überschaubarem Aufwand noch ro-

buster, geländetauglicher oder gleich „ready for Fernreise“. Die schlichte Eleganz des Transalp-Designs lässt man damit aber ein gutes Stück weit hinter sich, und auch preisgünstig ist so ein „Fulldresser“ nicht mehr unbedingt. Eine Überlegung wert ist in jedem Fall die sehr feine Komfort-Sitzbank. ■



Anything goes (Auszug Honda Original-Zubehör): Front-Sturzbügel (402 Euro), LED-Nebellampen (215 Euro), Motorschutz (443 Euro), Seitentasche / Softbag (je 265 Euro), Gepäckbrückentasche / Softbag (370 Euro), Komfort-Sitzbank (169 Euro), Kühlergrill (206 Euro), Handprotektoren (161 Euro), hohe Windscheibe (142 Euro), Hardcase Seitentkoffer (1.442 Euro), Hardcase Topcase (829 Euro), Rückenpolster Topcase (ab 98 Euro), Rallye-Fußrasten (105 Euro), Komfort-Soziusfußrasten (115 Euro), Hauptständer (216 Euro). Nicht im Bild: Schallschleier (361 Euro), Griffheizung (222 Euro), niedrige Sitzbank (185 Euro), 12-Volt-Steckdose (38 Euro), Alarmanlage (211 Euro). Wer hart rechnen möchte, bekommt diverses Zubehör außerdem vorsortiert in insgesamt fünf Paketen (Adventure, Komfort, Rallye, Touring). Vorbei die Zeiten, als man einfach nur ein Motorrad gekauft hat.

TEST | Honda XL750 TRANSALP



Solides Honda-Bauwerk, mit der neuesten Generation Transalp wieder made in Japan. Klassische Prolink-Umlenkung für das jetzt top abgestimmte Federbein.

Und ein unauffälliger Schalldämpfer, der durch unaufdringlichen, angenehmen Sound auffällt.



von einem Straßen-Motorrad. Vor allem liegt die überarbeitete Transalp jetzt stabil, absolut nichts schaukelt hier auch nur im Ansatz. In Kurven geht sie auch mit dem großen und schmalen Vorderrad willig, Grip bieten die Metzeler in jedem Fall genug. Wer die Transalp fliegen lässt (das geht!), der wird am ehesten noch davon gebremst, dass das Limit am Vorderrad sich nicht ganz so klar zeigt, sie einfach ab einem bestimmten Punkt mit einem etwas schwammigeren Feedback andeutet: Nun reicht es mal langsam.

Dass eine flotte Gangart überhaupt möglich ist und Freude bereitet, liegt nicht zuletzt an ihrem

Triebwerk. Dieses ist ein moderner Zweizylinder-Reihenmotor, wie er sich in der Mittelklasse heute praktisch überall mehr oder weniger klar durchgesetzt hat. Im Vergleich zu einem V-Twin (wie ihn die Transalp früher besaß) spart man Gewicht, Platz und Kosten, und dank 270-Grad-Kurbelwellenversatz bollert er sogar angenehm zweizylindrig.

Der 755 ccm große Transalp-Twin ist, ebenfalls wie heute üblich, mit einem Bohrung/Hub Verhältnis von 87 mal 63,5 Millimetern natürlich deutlich auf der kurzhubigen Seite und damit eher auf Spitzenleistung und Drehzahl ausgelegt. Sich im Bereich der bei 9.500/min anstehenden ▶

Ohne Zubehör schlank und wohlproportioniert; die Basis-XL750 kommt optisch, haptisch und preislich ausgewogen.



TEST | Honda XL750 TRANSALP

Höchstleistung zu bewegen, fällt denn auch nicht schwer. Gefühlt, ohne den Motor zu quälen, lässt sich dieser im oberen Bereich des Drehzahlbands halten und auswingen. Dass er untenrum trotzdem kultiviert und recht bullig ans Werk geht (siehe nochmal Gelände-Teil), darf man als sehr großes Plus verstehen. Der Quickshifter funktioniert tadellos, ist aber nicht serienmäßig verbaut.

Die sehr üppig dimensionierten Bremsen machen die Straßen-Hatz ebenfalls gut mit, sind zuverlässig dosierbar und nicht zu bissig — das wäre im Gelände und überhaupt mit dem schmalen Vorderrad auch nicht ideal. Und

sonst? Man sitzt gut aufgehoben und gemütlich auf der Transalp, der Lenker ist für Straßeneinsatz nicht zu hoch positioniert, und alles ist Honda-fein arrangiert und verarbeitet. Zur serienmäßig schon guten und bequemen Sitzbank gibt es eine Komfort-Alter-

native, die — noch vor den Gepäcklösungen — unsere erste Empfehlung in Sachen Werks-Zubehör wäre, weil straffer gepolstert und einen Tick höher. Sehr bequem und ein Zugewinn vor allem, aber nicht nur, auf Langstrecken. ■

FAZIT

Wofür ist die Honda XL750 Transalp nun ideal? Fernreise, Gelände, Alltag oder Freizeit? Von allem ein bisschen, und in allem nicht extrem, aber rundum überzeugend. Im Sattel einer Transalp wünscht man sich kein größeres Fernreise-Motorrad, keinen extremeren Geländegänger, nichts Leichteres oder Praktischeres zum Commuten und eigentlich auch kein anderes Motorrad für die gemütliche (oder auch mal flotte) Feierabend-Runde. Das war schon immer die DNA der Transalp und ihre größte Stärke: Sie kann wie wenige andere Motorräder ein in allen Bereichen glücklich machender Begleiter auf zwei Rädern sein. Mit dem nun überarbeiteten Fahrwerk ohne jede Einschränkung.

TECHNISCHE DATEN

HONDA XL750 TRANSALP

Preis: ab 10.450 Euro plus Nebenkosten (300 Euro Aufpreis in Weiß)
 Leistung: 91,8 PS (67,5 kW) bei 9.500/min, Drehmoment 75 Nm bei 7.250/min
 Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, sohc. Bohrung x Hub 87 x 63,5 mm, Hubraum 755 ccm, Verdichtung 11. Zwei-in-eins-Abgasanlage. Nasssumpfschmierung. Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung mit Anti-Hopping-Funktion, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kette
 Fahrwerk: Diamond-Stahlrahmen. Vorn Upside-down-Telegabel, Ø 43 mm, Federvorspannung einstellbar, Federweg 200 mm. Hinten Leichtmetall-Kastenschwinge mit über Prolink angelegtem Federbein, Federvorspannung einstellbar, Federweg 90 mm. Leichtmetall-Speichenräder, mit Schlauch. Bereifung vorn 90/90 R21 M/C, hinten 150/70 R18 M/C. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Zweikolben-Bremszange. Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Einkolben-Bremszange. Radstand 1.560 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 111 mm, Sitzhöhe 850 mm. Tankinhalt 16,9 Liter, Gewicht vollgetankt 210 kg, zulässiges Gesamtgewicht 417 kg
 Grundausstattung: Elektronischer Gasgriff, vier voreingestellte und zwei programmierbare Fahrmodi. Traktionskontrolle, einstellbar. Tempomat. Integral-ABS, schräglagenoptimiert. LED-Lichteinheiten. 5-Zoll-TFT-Touchscreen-Display. Bluetooth-Konnektivität (für Honda RoadSync App). USB-C-Anschluss. Quickshifter und 12V-Steckdose optional
 Garantie und Service: zwei Jahre Garantie. Inspektion bei 1.000, dann alle 12.000 km



TRANSALP HISTORIE

Die erste Honda Transalp hat den Kult um dieses Motorrad geprägt, sowohl stilistisch als auch, was ihren universellen Charakter angeht. Als 600er mit 50 PS nicht gerade übermotorisiert, wurde der Hubraum im Lauf von insge-

samt 25 Jahren Bauzeit immer wieder leicht aufgestockt, die Produktion ab 1997 von Japan nach Italien oder Spanien verlegt.

Nach zwei Modell-Updates folgte im Jahr 2008 die komplett neue 700er Honda-Transalp

mit kleinerem 19-Zoll-Vorderrad und großem Rundscheinwerfer. Nach wiederum zehn Jahren Pause folgte dann die Reihen-Twin und die Rückkehr zum 21-Zöller vorn sowie die Produktion in Japan. ■



Honda XL600V Transalp: 1987 bis 1993



Honda XL600V Transalp: 1994 bis 1999



Honda XL650V Transalp: 2000 bis 2007



Honda XL700V Transalp: 2008 bis 2012



SICHER REISEN

Mehr Elektronik, Komfort und Wetterschutz. Die HONDA NT1100 will es ihrem Fahrer bequem machen mit der Überarbeitung für 2025.

Von Stefan Piwek

Von vorn betrachtet, könnte die NT1100 auf den ersten Blick auch als Riesen-Scooter durchgehen. Technische Basis ist aber die Africa Twin – und die NT ein ganz entspannter Tourer von der fahraktiven Sorte.

Stahlblau ist der wolkenlose Himmel heute in den Bergen nördlich von Málaga. Die gewundene Landstraße schlängelt sich durch die Ebenen und dann immer wieder hoch hinauf, direkt an den Felswänden entlang, mit Blick weit runter auf die wilde Landschaft.

Die Straßen sind rau, hier und da geflickt oder zerfurcht, dabei sehr griffig und mit abwechslungsreichen Bögen unterschiedlichster Radien versehen. An vielen Biegungen oder Kuppen lässt sich kaum erahnen, was dahinter folgt. Dazu haben lokale Unwetter auch

hier oben ihre Spuren hinterlassen, immer wieder liegt unvermittelt Geröll auf der Piste oder vom Berg heruntergespülter Schlamm und Sand. Ein Motorrad-Paradies mit Überraschungs-Garantie.

Rekorde wollen wir heute nicht aufstellen, denn wir sind unterwegs

auf der 2025er Honda NT1100. „New Touring.“ Was Honda damit genau meint, steht sicher irgendwo geschliffen niedergeschrieben als Werbe- und PR-Botschaft. Das Erlebnis NT erschließt sich aber auch von ganz allein: aufrecht und gut geschützt sitzen, ohne ►

TEST | Honda NT1100



Mit Eleganz und Praktikabilität ans Ziel: Die NT1100 hat dazugewonnen

einen riesigen, schweren Reise-dampfer bewegen zu müssen. Die NT1100 ist heute im Vergleich mit anderen Tourern eher Mitte: zwei Zylinder in Reihen-Anordnung, eine obenliegende Nockenwelle, 1.084 ccm, 102 PS, 238 Kilogramm Gewicht vollgetankt (zwölf Kilo obendrauf für das Koffersystem), etwas bauchig vorn, eher schlank hinten.

In Zukunft nicht mehr ganz so schlank, denn die schicken Koffer sind jetzt 25 Millimeter breiter und fassen acht Liter mehr Volumen, damit auch ein Integralhelm reinpasst – optisch okay, praktisch natürlich ein großer Fortschritt. Zur Grundausstattung der NT1100 gehören auch ein Hauptständer sowie USB- und Stromanschluss im Cockpit. Dazu kommt LED-Beleuchtung rundum, vorn mit einem neu gestalteten „Scheinwerfer-Gesicht“. Die Blinker sind in die Verkleidung gewandert und spie-

geln sich damit nicht mehr störend im durchsichtigen Kunststoff der die Verkleidungsscheibe flankierenden Windabweiser. Beides ist ebenfalls neu, und die Scheibe lässt sich jetzt einfach mit einer Hand und auch ganz gut vom Fahrersitz aus während der Fahrt in fünf Positionen justieren – wenn auch unverändert nur manuell.

Auch sonst wurde an der seit 2021 erhältlichen NT1100 gezielt modifiziert und weiter in Richtung Komfort und Tourentauglichkeit aufgerüstet. Die zweiteilige Sitzbank ist jetzt vorn schmaler und hinten breiter sowie partiell mit einem griffigeren Bezug versehen. Die optisch eher wie eine Halbschale daher kommende Verkleidung zeichnet seitlich etwas schlanker, gibt dem Fahrer aber besseren Wetterschutz, weil sie durch verschiedene Abweiser nach unten hin aerodynamisch ergänzt wird. Die Räder werden

Twin-Power, jetzt auf dem Stand der aktuellen Africa Twin.

Dank Sechssachsen-IMU dazu kurventaugliche Fahrhilfen und ein feiner arbeitendes Doppelkupplungsgetriebe (DCT), das mit zehn Kilogramm schwer wiegt.



durch geänderten, vorn auch längeren Spritzschutz besser abgeschirmt. Insgesamt wirkt die NT optisch jetzt noch mehr wie eine ganz große Schwester des flotten Mega-Rollers X-ADV – pardon, nach Honda-Lesart ist das natürlich gar kein Roller.

Hinter der generalüberholten, aber immer noch auf den ersten Blick als NT erkennbaren Silhouette ist die 1100er, und das ist das eigentliche Geheimnis des pffiffigen Konzepts, nach wie vor ganz Africa Twin. Mit der teilt sich das Motorrad nämlich den Rahmen ▶

TEST | Honda NT1100

und den Motor, während Formgebung und Fahrwerk dem anderen Einsatzzweck angepasst sind. Die sehr aufrechte, bequeme Sitzposition teilen sich damit beide Motorräder (der NT-Fahrer sitzt etwas weiter nach vorn gebeugt), und auch das lockere Handling und die gute Beherrschbarkeit einer Africa Twin finden sich grundsätzlich unverändert in der NT1100 wieder. Die Geländetauglichkeit wird aber geopfert zu Gunsten von strafferen, eindeutiger für den Straßeneinsatz ausgelegten Feder-elementen mit kürzeren Federwegen.

Ein Kurvenräuber ist die Honda NT auch damit nie gewesen, das lockere Dahingleiten und der schwungvolle Tanz durch das Kur-

vengeschlängel sind mehr ihre Domäne. Perfekt fürs Hinterland von Málaga, wo die Konzentration ganz bei Straßenführung und -zustand samt kleinen Überraschungen sowie das bewusste Aufsaugen der Umgebung bleiben kann. Die NT1100 unter einem? Lässt sich so leicht und selbstverständlich dirigieren, dass das Fahren mit ihr wirklich nur Fahren meint und nicht Aufpassen, Korrigieren oder Anpassen.

Zwei geänderte „Kleinigkeiten“ verbessern das Motorrad enorm. Zum einen gibt es die automatisch schaltende DCT-Version jetzt auch als NT1100 DCT Electronic Suspension mit aktivem Fahrwerk. Die sich in 15 Millisekunden immer wieder geschwindigkeitsabhängig

nachregulierende Dämpfer-Abstimmung von Upside-down-Telegabel vorn und Mono-Federbein hinten lässt die NT fast schweben, ohne dass man sich vom Untergrund entkoppelt fühlt. Sehr souverän stellt sich das Fahrwerk auf die Straßengegebenheiten ein und – das ist das Kunststück bei dieser Art Fahrwerk – vermittelt dabei einen immer gleichen Eindruck von der Federarbeit unter einem.

Gekoppelt ist das Ganze natürlich an die Fahrzeugelektronik wie auch an die verschiedenen Fahrmodi. „Rain“ lässt die Leistung sehr sanft einsetzen, gibt so mehr Sicherheit und macht gleichzeitig die Federung softer. „Urban“ ist ein ordentlicher Alltagsmodus mit

immer noch sehr komfortablem Fahrwerk. „Tour“ dagegen arbeitet etwas straffer und mit aggressiver dargereicherter Motorleistung. „Sport“ gibt es an der NT1100 (und auch an der Africa Twin) nicht, was man als Hinweis auf den Einsatzzweck dieser Motorräder verstehen darf. In den beiden detaillierter programmierbaren Fahrermodi, wenn man sie denn findet (als User 1 oder 2 die Sprachtaste links am Lenker länger nach vorn ziehen), lässt sich alles noch etwas aggressiver und härter abstimmen. Zum Racer wird die NT1100 auch damit natürlich nicht, aber einen Tick mehr Reserven und Stabilität für die Kurvenhatz findet man so schon. Auf einen zusätzlichen Passagier und/oder ▶



◀ Als DCT Electronic Suspension passt die NT ihr Fahrwerk den Straßengegebenheiten an. Gut zu erkennen die dafür auf die Gabelholmen aufgesetzte Technik.

Auch ganz Africa Twin: zweiseitiger Informationsturm, bei verbundenem Headset nutzbar für Apple Car Play oder Android Auto. Die Bedienung vom Lenker ist komplex, weil tastenreich.



TEST | Honda NT1100


Angemessene Bremsen und hübsches Gepäcksystem. Die Koffer bauen nicht mehr ganz so schlank, dafür immer noch schön nah am Motorrad, und es geht jetzt ein Integralhelm rein. Montage und Bedienung sind praktikabel, ohne Schlüssel geht allerdings gar nichts.



Gepäck lässt sich die NT aber auch einfach über eine Taste einstellen, die die Federvorspannung dem zusätzlichen Gewicht anpasst (auch dies per Menu feiner einstellbar als User 1 oder 2).

Die zweite große Neuerung „unter der Haube“: Die NT1100 bekommt jetzt die moderne Sechschachsen-IMU, die die Africa Twin schon für 2024 deutlich aufgewertet hat. Weil das Motorrad damit Bewegungen in alle Richtungen registriert, kann die Fahrzeug-Elektronik viel genauer auf die Fahrzustände reagieren und viel besser vorhersagen, was als nächstes passieren wird. Das hilft dem aktiven Fahrwerk, vor allem aber dem Doppelkupplungs-Getriebe. DCT ist keine Automatik im eigentlich Sinne, sondern ein Schaltgetriebe, bei dem immer zwei Gänge gleichzeitig eingelegt sind. Über zwei aufeinander gebaute Kupplungen wird der Kraftschluss von einem zum nächsten Gang realisiert, indem die eine Kupplung öffnet und die andere schließt. Dass es dafür eine ausgefeilte Elektronik braucht, ist offensichtlich. Dass die Sechschachsen-IMU hier einen Quantensprung

Zur Wahl: Vergleichsweise günstige Grundausstattung oder volle Elektronik-Unterstützung

darstellt, ist leicht erfahrbar. Bisher an der NT eher ruppig und in der Gangwahl manchmal schwer nachvollziehbar, funktioniert DCT hier nun, wie es soll: mit geschmeidiger Schaltarbeit und einer Gangwahl, die sich bemüht, das schöne Drehmoment des Honda-Twins optimal zu nutzen.

Das funktioniert super, wenn man etwas brummig in niedrigen bis mittleren Drehzahlen unterwegs ist. Wer im oberen Leistungsende des Zweizylinders wildern will, muss sich dagegen bewusst Mühe geben und den Gasgriff stets weit offen halten; oder eben die sechs Gänge mit den Tasten links am Lenker selbst sortieren. Zwar lässt sich das DCT im Automatik-Modus in drei Stufen schärfen, zu dem insgesamt höheren Drehzahlniveau kommt dann aber ein zunehmend ruppiger Leistungseinsatz. Nochmal: NT1100 (und auch Africa Twin) kennen aus gutem Grund keinen Sport-Modus. Und, finales Statement zum Thema, bremsen ist

daher auch mehr sicher und kontrolliert als wild und bissig, jetzt dafür mit Kurven-ABS.

Dass auch der Motor für 2025 mit dem der schon im Vorjahr modifizierten Africa Twin gleichzieht, fällt angesichts der sehr gelungenen (Neu-)Abstimmung von DCT und elektronischem Fahrwerk weniger ins Gewicht. Kurbelwelle, Pleuel und Kolben wurden ebenso anders gestaltet wie der Ansaugtrakt, die Kompression dazu leicht auf 10,5 erhöht. Das ergibt im unteren und im mittleren Drehzahlbereich mehr Drehmo-

ment, welches auch in der Spitze um sieben Prozent zugelegt hat und (als Maximum) 750 Umdrehungen früher anliegt. Weil der Hubzapfenversatz unverändert bei 270 Grad liegt, bollert der Reihen-Twin dazu weiter nett wie ein großvolumiger V2.

Das Gesamtbild passt, wenn man mit dem New Tourer das macht, wofür er gedacht ist. In unserem Fall führt uns das entspannt zu einem Berggasthof abseits der Touristenpfade, wo wir spanischen Schinken und gebackene Sardellen genießen und zum Flan einen ausgezeichneten Café solo haben.

Siesta gibt es für uns nicht, stattdessen geht es am Nach- ▶

TECHNISCHE DATEN

HONDA NT1100

Preis: 14.400 / 15.500 / 16.900 Euro (Standard / DCT / DCT Electronic Suspension), jeweils plus Nebenkosten
Leistung: 102 PS (75 kW) bei 7.500/min, Drehmoment 112 Nm bei 5.500/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 92 x 81,5 mm, Hubraum 1.084 ccm, Verdichtung 10,5. Zwei-in-eins-Abgasanlage. Nasssumpfschmierung. Mehrscheiben-Ölabkupplung mit Anti-Hopping-Funktion / Doppelkupplung (DCT). Sechsganggetriebe. Endantrieb über Kette
Fahrwerk: Mehrtellige Rahmenkonstruktion aus Stahlrohren und Stahlprofilen mit angeschraubtem Rahmenheck aus Aluminium. Vorn Upside-down-Telegabel, Ø 43 mm, Federvorspannung einstellbar / elektronisch geregelt und per Menü voll einstellbar, Federweg 150 mm. Hinten Leichtmetall-Kastenschwinge mit über Prolink angelegtem Federbein, Federvorspannung einstellbar / elektronisch geregelt und per Menü voll einstellbar, Federweg 150 mm. Leichtmetall-Gussräder, schlauchlos. Bereifung vorn 120/70 ZR17, hinten 180/55 ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm. Vierkolben-Radialbremszange. Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Einkolben-Bremszange. Radstand 1.535 mm, Lenkkopfwinkel 26,5 Grad, Nachlauf 108 mm, Sitzhöhe 820 mm. Tankinhalt 20,4 Liter, Gewicht vollgetankt 238 / 248 / 249 kg (jeweils plus 12 kg für Koffersystem), zulässiges Gesamtgewicht 432 kg
Grundausstattung: Elektronischer Gasgriff, drei voreingestellte und zwei programmierbare Fahrmodi. Traktionskontrolle, einstellbar. Tempomat. Integral-ABS, schräglagenoptimiert. LED-Lichteinheiten. LCD-Infoleiste plus 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen-Display, kompatibel mit Apple CarPlay und Android Auto (bei verbundener Headset), Bluetooth-Anbindung, USB-Anschluss. Bordsteckdose
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion bei 1.000, dann alle 12.000 km

TEST | **Honda NT1100**

Schon beim Vorgänger war die Verkleidungsscheibe manuell in der Höhe einstellbar.

Jetzt ist das aber vom Fahrersitz aus möglich und dazu deutlich leichter.

Rollen lassen: Die neue NT1100 macht selbst flott bewegt Spaß, ist praktisch und bequem und bringt einen auch über die ganz große Distanz sicher ans Ziel.



mittag über dichtbefahrene Hauptstraßen zurück zum Ausgangspunkt der Testrunde. In weiten Bögen werden jetzt spaßig Kilometer gemacht, wobei wir uns immer wieder in den fließenden Verkehr einfädeln müssen. Alles völlig entspannt zu meistern auf der NT1100, die von wuseligen Landstraßensurfern bis hin zum Feierabendverkehr auf der Über-

holspur einfach alles elegant und easy meistert. Das Motorrad nimmt sich sehr zurück, agiert fast ein bisschen im Hintergrund, dem eigentlichen Fahren gehört hier die ganz große Bühne. Selbst hohe Reisegeschwindigkeiten gehen da locker vom Lenker, und wir staunen mehr als einmal beim Blick auf die Instrumente.

Stefan Piwek ■

FAZIT

Die Honda NT1100 hat eine eingeschworene Fangemeinde, die das hochbeinige Reisen diesseits von Geländeambitionen schätzt und kein fettes Tourenschiff bewegen will. Für alle, die dieses Erlebnis bisher nicht teilen, erweitert Honda den Einsatzbereich des New Tourers für 2025 erheblich. Bessere Ausstattung sowie ein geschliffenerer Umgang in Sachen Fahrwerk und DCT machen die NT zu einem der lässigsten und am entspanntesten zu bewegendem Motorrädern auf dem Markt.



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.