

PRESSESPIEGEL

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER HONDA



| | |
|---------------------------------------|-------|
| HONDA HR-V | |
| Auto Zeitung | |
| 21/2025 | |
| EFFIZIENTES MULTITALENT | 2-3 |
| Badische Neueste Nachrichten | |
| 13.09.2025 | |
| JAPANER MIT DOKTORHUT UNTER DER HAUBE | 3 |
| Neue Osnabrücker Zeitung | |
| 18.11.2025 | |
| KOMPLEX, ABER UNKOMPLIZIERT | 4-5 |
| HONDA HR-V UND CIVIC | |
| tz/Münchener Merkur | |
| 25.11.2025 | |
| KOMPLIZIERT IST NUR DER NAME | 5 |
| HONDA CIVIC | |
| bfp Fuhrpark & Management online | |
| 13.10.2025 | |
| VOLLHYBRID ZWISCHEN SPORTLICHKEIT | |
| UND SPARSAMKEIT | 6-7 |
| Ostthüringer Zeitung | |
| 25.10.2025 | |
| IM MODELLJAHR 2026 SINKT DER PREIS | 7 |
| Main-Echo | |
| 31.10.2025 | |
| FRISCHES FÜR DEN DAUERBRENNER | 8 |
| Heilbronner Stimme | |
| 17.09.2025 | |
| HONDA GEHT EINEN EIGENEN WEG | 9 |
| HONDA TYPE R | |
| sport auto | |
| 10/2025 | |
| 60 225 KILOMETER - DAUERTEST | 10-16 |
| HONDA CR-V | |
| Schleswig-Holsteinische Landeszeitung | |
| 13.09.2025 | |
| DER ETWAS ANDERE HYBRID | 17 |



EFFIZIENTES MULTITALENT

Markanteres Design, weiterentwickelter Hybrid-Antrieb und mehr Komfort: Honda frischt den HR-V zum neuen Modelljahrgang umfassend auf.

Seite 2-3



VOLLHYBRID ZWISCHEN SPORTLICHKEIT UND SPARSAMKEIT

Honda hat dem Civic eine Schönheitskur spendiert.
Seite 6-7



| | |
|-------------------------------------|-------|
| HONDA CB1000GT | |
| Puls online | |
| 11.11.2025 | |
| FIREBLADE FÜR DIE LÄNGERE TOUR | 18 |
| HONDA CUV e: | |
| Motoretta | |
| 07/2025 | |
| UM DIE CURVE | 19-21 |
| EICMA 2025 HONDA NEUHEITEN | |
| World of bike online | |
| 12.11.2025 | |
| GLANZVOLLES HONDA LINE-UP | |
| EICMA 2025 HONDA V3R 900 PROTOTYP | 22-23 |
| Motorrad & Reisen online | |
| 04.11.2025 | |
| PROTOTYP MIT E-KOMPRESSOR | 24 |



FIREBLADE FÜR DIE LÄNGERE TOUR

Honda macht aus der Hornet 1000 einen Sporttourer. Er bringt auch gleich Koffer als Serienausstattung mit.

Seite 18



EFFIZIENTES MULTITALENT

Markanteres Design, weiterentwickelter Hybrid-Antrieb und mehr Komfort: Honda frischt den HR-V zum neuen Modelljahrgang umfassend auf.

Mit seinen kompakten Abmessungen ist der HR-V in der Großstadt bestens aufgehoben.

Seit September 2021 bietet Honda die aktuelle Generation des HR-V bei uns an. Einen sonderlich großen Kundenstamm hat der kompakte Crossover in den vergangenen Jahren nicht für sich gewinnen können, sodass er immer noch ein eher seltener Anblick auf unseren Straßen ist. Damit das nicht so bleibt, spendieren die Japaner dem HR-V, den es

weiterhin nur mit einem Antrieb gibt, zum neuen Modelljahrgang einige Neuerungen. Feine Retuschen an der ausdrucksstarken Front sowie neu zusammengestellte Ausstattungslinien sollen weitere Kaufanreize schaffen.

Bereits die Basisvariante Elegance bietet viele Funktions- und Komfortmerkmale, etwa Navigationsanlage, Sitzheizung, Rückfahrkamera, mit zehn Lautsprechern.

zahlreiche Assistenzsysteme oder die hochklappbaren Magic Seats in Reihe zwei – und das alles zum Preis von 33.900 Euro. Die von uns gefahrene Topausführung Advance Style Plus kostet zwar 40.500 Euro, bietet dafür aber diverse luxuriöse Dinge, etwa ein Panorama-Glasdach, Zweifarbt-Lackierung und eine Audioanlage mit zehn Lautsprechern.

KOMPLEXE TECHNIK, UNKOMPLIZIERT IM ALLTAG

Wie bereits erwähnt, lässt Honda den Kunden des HR-V bei der Motorisierung keine Wahl. Den Crossover gibt es lediglich mit dem e:HEV genannten Hybrid-System. Den größten Teil des Antriebs übernimmt eine E-Maschine. Im Hybrid-Modus treibt ein effizienter Atkinson-Motor die zweite E-Maschine an, die als Generator fungiert und den Strom für die Antriebsmaschine produziert. Außerdem kann der Verbrenner bei Bedarf auch direkt auf die Räder einwirken. In der Praxis bekommt der Fahrer vom komplizierten Zusammenspiel der Komponenten kaum etwas mit – zum Glück. In der Stadt fühlt sich der HR-V fast schon wie ein E-Auto an. Wenn sich der Vierzylinder-Benziner zuschaltet, bleibt das Geräuschniveau angenehm niedrig. Das liegt zum einen daran, dass Honda im Zuge der Modellpflege die akustische Isolierung verbessert hat. Außerdem arbeiteten die Entwickler

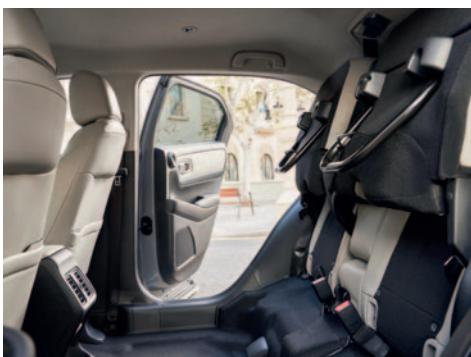


FAHRBERICHT | Honda HR-V e:HEV



Ansprechende Materialien und eine üppige Serienausstattung prägen das Innere.

Praktisch und seriennäbig: hochklappbare Magic Seats.



an der Drehzahlanpassung, sodass der Verbrenner nun mit weniger Umdrehungen ins Geschehen einsteigt.

Somit konnte Honda, was den Antrieb angeht, einen spürbaren Komfortgewinn im Vergleich zum Vor-Facelift-Modell erreichen. An Effizienz hat es dem System übrigens noch nie gefehlt, das beweist auch der Durchschnittsverbrauch, den der Bordcomputer nach unserer ausgiebigen ersten Testrunde ausspuckt. Demzufolge benötigt der HR-V durchschnittlich 5,3 Liter Superbenzin auf 100 Kilometern. Aber auch die sonstigen Fahr-eigenschaften überzeugen. Das Fahrwerk absorbiert die meisten Anregungen sehr ordentlich. Dabei liegt der Honda markentypisch satt auf dem Asphalt und lässt sich dank der präzise abgestimmten Lenkung auch mal zackig durch kurviges Terrain scheuchen.

Komfortabel sind zudem die Sitze geraten. Sie bieten ausreichend Seitenhalt und eine langstreckentaugliche Polsterung. Da-

TECHNISCHE DATEN

Honda HR-V e:HEV

4-Zylinder, 4-Ventile, Atkins-Motor, Partikelfilter; 79 kW / 107 PS, 131 Nm, 1.498 cm³; zwei E-Maschinen; Systemleistung: 96 kW / 131 PS; Systemdrehmoment: 253 Nm; Direktantrieb ohne Getriebe; Vorderradantrieb; L/B/H 4.355 / 1.790 (2.028)* / 1.582 mm; Radstand 2.610 mm; Leergewicht/Zuladung 1.377 / 493 kg; Kofferraum: 319 – 1.289 l; 0–100 km/h in 10,6 s; 170 km/h; WLTP-Verbrauch 5,4 l/100 km; CO₂-Ausstoß 122 g/km; Grundpreis 34.700 Euro

Alle Daten Werksangaben, *Breite mit Außenspiegeln

rüber hinaus bietet der HR-V ordentliche Platzverhältnisse für vier Erwachsene und eine ansprechende Material- und Verarbeitungsqualität. Somit spricht eigentlich nichts dagegen, dass sich der Freundeskreis des Japaners bald deutlich vergrößert.

Marcel Kühler ■

FAZIT

Der Honda HR-V ist ein angenehmer Alltagsbegleiter, der mit seinen kompakten Abmessungen und dem effizienten Hybrid-Antrieb gerade im urbanen Umfeld bestens aufgehoben ist. Das Facelift hat dem Japaner vor allem einen merklich verbesserten Komfort in den Bereichen Akustik und Antrieb beschert.

TESTFAHRT | Honda HR-V e:HEV

JAPANER MIT DOKTORHUT UNTER DER HAUBE

Mit dem HR-V schickt Honda einen Wagen mit komplexem Hybridsystem auf die Straße.

Als Honda vor gut einem Vierteljahrhundert ein Auto mit dem technoiden Namen HR-V von den Bändern rollen ließ, war das Hallo beträchtlich: Ein schlanker Kombi mit hohen Rädern und zunächst nur drei Türen läutete bei der Japan-Marke die SUV-Ära ein. Das Auto wirkte ein wenig wie ein Amphibienfahrzeug. Die Motorisierung war mit einem 105 und 124 PS starken Vierzylinder ziemlich konventionell.

Der jetzige HR-V hat mit dem Urahn nur noch den Namen gemein. Er ist mit 4,35 Metern länger geworden, deutlich breiter und von anderem Karosserie-Layout. Durch die in der C-Säule versteckten Türgriffe wirkt der Wagen coupéhaft kompakt; die Frontpartie mit schmalem Augenschlitz macht ihn filigran und elegant, das rückwärtige LED-Band progressiv.

Sitzposition und Platzverhältnisse vorn wie hinten sind für normal gewachsene Menschen angenehm luftig. Was wirklich herausragend ist an dem Honda HR-V, ist das Konzept der „Magic Seats“. Die Rücksitze lassen sich wie im Kino zur Rückenlehne hin weglassen. Dadurch entsteht ein breiter Raum von beträchtlicher Höhe. Zimmerpflanzen, Klappfahrräder und sperrige Güter lassen sich so sehr kommod transportieren. Der Kofferraum dahinter ist durchschnittlich: 319 Liter passen in Standard-Konfiguration hinein; maximal sind es 1.289 Liter. Immerhin: Der doppelte Kofferraumboden lässt Klein-kram verschwinden.

Beim Antrieb ziehen die Japaner sämtliche Register ihrer Kunst. Der kompakte Japaner hat gewissermaßen einen Doktorhut in Elektrotechnik und Maschinenbau unter der Haube. Denn das Hybridsystem namens e:HEV ist an Komplexität kaum zu überbieten: Es besteht aus gleich zwei Elektromotoren. Sie sind über eine undurchsichtige Elektronik-Einheit mit einem 1,5 Liter großen Benziner verbunden. Eine Lithium-Ionen-Batterie besorgt den nötigen Fahrstrom, ein Direktantrieb hält die Reibungsverluste gering.

Drei Antriebsmodi sind möglich: Ist der Modus „EV-Drive“ aktiviert, treibt die mit Energie aus der Batterie versorgte E-Maschine das Auto direkt an. Im Modus „Hybrid

Drive“ treibt der Benzimotor die zweite E-Maschine an. Die fungiert als Generator und produziert Strom für den elektrischen Antriebsmotor. Sobald „Engine Drive“ aktiviert ist, ist der Benzimotor dank Überbrückungskupplung direkt mit den Rädern verbunden. Die drei Antriebsmodi gehen nahtlos ineinander über. Das soll ein optimales Zu-



Der Honda HR-V betreibt hohen technischen Aufwand für einen möglichst geringen Kraftstoffkonsum. Drei verschiedene Antriebsmodi sind möglich.

sammenspiel gewährleisten. Beim Fahren in Innenstädten wechselt das System ständig zwischen Elektro- und Hybridantrieb. Sobald es schneller gehen soll, übernimmt der Verbrenner den Löwenanteil der Antriebsarbeit; bei Bedarf liefert der E-Motor per Boost-Effekt zusätzliches Drehmoment.

Im Hybrid-Modus nutzt das Antriebspaket zudem überschüssige Leistung des Verbrenners, um die Batterie zu laden. Beim Bremsen und Ausrollen wird rekupiert. Drei Temperamente („Sport“, „Econ“ und „Normal“) lassen sich händisch einstellen. Von der Komplexität des Systems und der ständigen Optimierung der Antriebsverhältnisse durch die Elektronik spüren die Insassen kaum etwas. Zweierlei jedoch fällt auf: Hoher technischer Aufwand verhilft dem Wagen nicht zu gefühlt viel Leistung. Und wer das Auto nicht ständig ausquetscht, kommt sparsam über die Runden.

Der Honda HR-V ist solide verarbeitet, er ist angesichts des technischen Aufwands mit weniger als 1,5 Tonnen Leergewicht überraschend leicht, und er lässt sich problemlos fahren. Lediglich Menüführung und Detailbedienung benötigen etwas Eingewöhnung. Die Lenkung des HR-V agiert etwas indirekt. Text und Foto: Wolfgang Voigt ■



KOMPLEX, ABER UNKOMPLIZIERT

Honda überarbeitet Civic und HR-V

Dezent überarbeitet: Der Honda Civic hat sich mit dem Facelift kaum verändert.

Im Oktober rollt der überarbeitete Honda Civic auf die deutschen Straßen. Der japanische Kompakt-Klassiker hat vor allen Dingen optische Anpassungen erfahren. Wie bisher gibt es den Civic ausschließlich als selbstladenden Hybrid mit 135 kW/184 PS starkem Elektromotor und 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 105 kW/143 PS.

Nicht nur auf den ersten Blick wirkt der überarbeitete Honda Civic Hybrid vertraut – man muss schon genau hinschauen, um die Änderungen wahrzunehmen. Die neuen Frontstoßfänger, Veränderungen am Kühlergrill oder an der Scheinwerferumrandung sind mit ausgesprochen feinem Zeichenstift geplant worden, der Wegfall

der Nebelleuchten ist da noch auffälligsten.

Auch im Innenraum halten sich die Überarbeitungen in Grenzen – veränderte Luftaustrittsdüsen sowie ein schwarzer Dachhimmel, der jetzt schon bei der Basisversion an Bord ist, zudem neue USB-C-Anschlüsse und eine kabellose Auflademöglichkeit für

Smartphone sind die wesentlichen Veränderungen.

Der Vollhybrid mit Namenszusatz e:HEV wird intelligent gesteuert, was weitgehend unbemerkt von den Passagieren geschieht. Die Besonderheit des Antriebs: Der Benzinmotor treibt nicht die Räder an, sondern er sorgt in den meisten Fahrsituationen dafür, dass die Elektromotoren mit Energie versorgt werden, die dann wiederum die Kraft an die Räder weitergeben.

Lediglich bei besonders starker Beschleunigung oder bei hohen Autobahn-Geschwindigkeiten fungiert der Verbrenner als Antriebsmotor – dann tritt er auch akustisch in Erscheinung, ansonsten halten sich Drehzahlen und Geräuschkulisse zurück. Und zwar so sehr, dass sich der Fahrer in den seltensten Fällen Gedanken über das komplexe Konglomerat aus den Motoren macht.

In der Stadt legt der Civic immer wieder längere Passagen rein elektrisch zurück, die Batterie ►



wird beim Bremsen bzw. Rollen zwischendurch aufgefüllt. Damit lassen sich bei nicht allzu starker Zurückhaltung Verbrauchswerte von unter fünf Litern je 100 Kilometer erreichen.

Wer möchte, kann den Civic auch dynamisch bewegen. Die direkte Lenkung und das gut abgestimmte Fahrwerk vermitteln ein stetes Gefühl von Kontrolle.

Auch ohne Sportwagengene – dafür gibt es den Civic Type R – lässt sich der Japaner präzise durch Kurven zirkeln und bietet auf der Landstraße eine angenehme Dynamik. Wer nicht gerade eben das Gaspedal bis zum Bodenblech durchdrückt, der erlebt eine harmonische Leistungsentfaltung und eine gute Balance aus Sport und Komfort.

Auch das kleine SUV Honda HR-V wurde überarbeitet; hier zeigen sich die optischen Neu-

rungen und die Anpassungen in der Preisliste ebenfalls in überschaubarem Rahmen.

Das Antriebslayout des Hybrids – auch hier einzige Motorenoption – ähnelt dem des Honda Civic, fällt aber mit einem 96 kW/131 PS starken E-Motor und einem 79 kW/107 PS-Verbrenner etwas schwächer aus.

Die „Magic Seats“, die sich wie ein Kinositz zusammenklappen lassen, sowie das überraschend große Platzverhältnis des 4,36 Meter langen SUV sind die größten Punde, mit dem der HR-V wuchern kann.

Die Preise für den HR-V starten selbstbewusst – nicht ungewöhnlich für Honda – bei 33.900 Euro und können bis auf 40.500 Euro steigen. Für den Honda Civic ruft man mindestens 37.900 Euro auf, was 1.500 Euro weniger sind als bisher.

Lothar Hausfeld ■



Auch das kleine SUV Honda HR-V wurde überarbeitet.



KOMPLIZIERT IST NUR DER NAME

Honda hat seinen hybriden Civic überarbeitet und senkt die Preise.



In Sachen Motoren hatte Honda schon immer die Nase vorn. Beim kompakten Klassiker Civic mit dem Namenszusatz e:HEV sorgt ein Vollhybrid dafür, dass der bange Kummer um die Reichweite entfällt. Innen und außen dezent aufgefrischt, rollt der japanische Bestseller jetzt zu den Händlern.

Kompliziert ist nur die Namensgebung. Beim e:HEV (Hybrid Electric Vehicle) sorgt ein Benzinmotor dafür, dass zwei Elektromotoren genügend Energie haben, um ihre Kraft auf die vier Räder zu übertragen. Im Civic ist das ein 2-Liter-Motor mit 143 PS, der mit den E-Antrieben 184 PS leistet und über ein Drehmoment von 315 Newtonmeter verfügt. Dieser spezielle Hybrid kommt ohne Getriebe aus, wechselt je nach Fahrsituation unmerklich zwischen Elektro-, Hybrid- und Verbrenner-Antrieb.

In der Stadt ist der Civic meist rein elektrisch unterwegs, die Batterie wird beim Bremsen und Segeln wieder aufgeladen. Beschleunigt man stärker, tritt der Hybridmodus in Aktion. Gibt man auf der Autobahn noch mehr Stoff, übernimmt der Benziner die Regie.

Bei einem knappen Aufgalopp wurde offenbar: Honda hat an der Motor-Charakteristik gearbeitet und das Geräusch-Niveau verbessert. Der Civic zeigt jetzt ein noch spontaneres Ansprechverhalten, beschleunigt geschmeidiger, und das Aufheulen des Motors, wenn der Benziner einsetzt, ist Vergangenheit. Vier Fahr-Modi sind möglich, bei „Sport“ wird ein satter Motorensound zugespielt. Laut WLTP-Norm soll sich der Kompakte mit 4,7 bis 5 Liter begnügen.

Auf den ersten Blick kommt einem der Civic Hybrid ausgesprochen bekannt vor. Andere Frontstoßfänger und ein schwarz umrandeter Kühlergrill sind ebenso dezenten Neuerungen wie die zweifarbig 18-Zoll-Leichtmetallräder mit Diamantschnitt. Innen gibt es neue USB-Anschlüsse, ein kabelloses Aufladen der Smartphones ist möglich.

Natürlich verfügt der Kompakte auch über die aktuellen Assistenz- und Sicherheits-Komponenten. Für den aufgewerteten Civic sind günstigere Preise angezeigt: Der Einstieg liegt bei 37.900 Euro (1.600 Euro weniger). Top ist „Advance“ und mit 41.400 Euro um 3.300 Euro billiger als der Vorgänger.

Klaus Ackermann ■

Effektives Hybridsystem:
Beim Honda Civic e:HEV treibt ein Benzinmotor, der knapp fünf Liter braucht, die beiden Elektromotoren an.



VOLLHYBRID ZWISCHEN SPORTLICHKEIT UND SPARSAMKEIT

Honda hat dem Civic eine Schönheitskur spendiert. Ab Oktober fährt das kompakte Facelift mit erweiterter Serienausstattung sowie etlichen Retuschen an Ex- und Interieur vor.

Feinschliff für die Effizienz-Ikone. Der neue Honda Civic, Modelljahr 25/26, tritt nach dem sanften Facelift mit aufpoliertem Design, cleveren Detailverbesserungen und vor allem dem nach wie vor eigenständigen Vollhybridantrieb an. In der überfüllten Golf-Klasse spielt der kompakte Japaner zwar auch weiterhin eher eine Nebenrolle, gleichwohl hat die mittlerweile elfte Generation des Honda-Dauerbrenners einiges zu bieten, das für mehr Aufmerksamkeit sorgen könnte.

Auch nach der Modellpflege ist der Civic e:HEV ausschließlich mit einem 2,0-Liter-i-MMD-Vollhybridsystem mit 184 PS und 315 Nm Drehmoment zu haben. Der bewährte Honda-Antrieb spielt seine Stärken in Stadt und Umland durch direkten E-Schub und flüsterleises Dahingleiten aus. Die Ingenieurskunst zeigt sich vor allem beim Zusammenspiel von Benziner und E-Maschinen: Im Stadtverkehr fährt er meist elektrisch, erst bei höherem Tempo

oder starker Last springt der Benziner effizient unterstützend ein oder treibt – bei Bedarf – im Direktantrieb die Vorderachse an. Das Resultat ist ein erfreulich niedriger Verbrauch. Im Alltagsbetrieb pendelt sich dieser laut Hersteller um fünf Liter ein, bleibt bei defensiver Fahrweise im urbanen Umfeld sogar mühelos darunter – echte Hybrid-Effizienz, ohne lästigen Kabelsalat und Reichweitenangst.

STÄRKEN IN STADT UND UMLAND

Eine der größten Überraschungen: Die typischen Hybrid-Nachteile wie nerviges CVT-Aufheulen oder Lastwechselreaktionen hat Honda gänzlich eliminiert. Das virtuelle e-CVT-Getriebe arbeitet unspektakulär und angenehm zurückhaltend. Die Fahrleistungen sind für einen Kompakten mehr als ausreichend: von null auf Tempo 100 in 7,8 Sekunden, 180 km/h Spitze – die Dynamik stimmt, gerade auch im „Sport“-Modus, der sogar Schaltstufen simuliert und eine

angenehm direkte Gasannahme bietet. Das Fahrwerk zeigt sich straff und vermittelt, gepaart mit dem präzise abgestimmten Lenkgefühl, durchaus sportliche Ambitionen. Unebenheiten werden jedoch recht deutlich weitergegeben – der Komfort leidet mittlerweile, insbesondere auf schlechtem Asphalt. Wer es soft mag, stößt hier an die Grenzen des sportiver ausgelegten Fahrwerks. Die serienmäßigen Assistenzsysteme und modernen Connectivitiy-Features fügen sich nahtlos ein: adaptiver Tempomat, Spurhalteassistent, Tot-Winkel-Warner, Verkehrszeichenerkennung und ein modernes Infotainment mit großem Touchscreen, Wireless Apple CarPlay und Android Auto sind bereits ab Werk an Bord.

Das Facelift bringt feine Retuschen am Exterieur – markanterer Grill, neue Felgen und frische Farben – und eine aufgewertete Serienausstattung. Innen bleibt das Cockpit geradlinig und aufgeräumt, jetzt aber mit höherwertigen Materialien und praktischen Lösungen wie dem Tastenfeld anstelle eines klassischen Wahlhebels. Platz? Auf Mittelklasse-Niveau: Bei 4,56 Metern Außenlänge und 2,73 Metern Radstand bietet der Civic reichlich Bein- und Kopffreiheit, vor allem im Fond, und einen Kofferraum von gut 410 Litern. Die niedrige Ladekante und breite Öffnung überzeugen im Alltag; mit umgeklappter Rückbank verschwindet selbst schweres Gepäck.

ÜBERRASCHENDE QUALITÄTEN AUCH ALS DIENSTWAGEN

Im Fuhrpark und als Dienstwagen bietet der Civic überraschende Qualitäten: Die Kombination aus moderatem Listenpreis – der Einstieg beginnt ab 31.849 Euro (alle Preise netto zzgl. USt.) – niedrigen Emissionen und hoher Effizienz macht ihn steuerlich attraktiv. Die 5-Sterne-Bewertung im Euro-NCAP-Test, umfassende Sicherheitsausstattung und zuverlässige Honda-Technik sprechen►

IM MODELLJAHR 2026 SINKT DER PREIS

Dezente Modellpflege – ausschließlich mit effizientem e:HEV Vollhybridsystem



Text und Foto: Bernd Scheffel

Der 4,55 m lange und 1,41 m flache Honda Civic e:HEV besticht optisch durch seine coupé-förmige Dachlinie.

ohnehin für sich. Nur mit Anhängelast (bis 750 kg) und vergleichsweise begrenzter Individualisierungsoptionen könnten gewerbliche Nutzer hadern.

WIE SCHLÄGT SICH DER HONDA IM WETTBEWERB?

Der Civic ist zwar weniger dynamisch – doch in Sachen Raumangebot, Komfortausstattung und nützliche Assistanten legt der Honda ein dickes Paket vor. Der Antrieb ist kultivierter, die Hybrid-Technik praxistauglicher als bei vielen Mitbewerbern. Ein Toyota Corolla Hybrid ist – mit ähnlich hoher Effizienz, aber unverbindlicherem Langstreckenkomfort und weniger digitaler Assistenz – der technisch nächste Verwandte, erreicht aber nicht ganz den harmonischen Gesamtarakter des Honda. Der Golf ist im direkten Vergleich haptisch oder technisch konservativer, bei

ähnlichen Preisen zumeist schlechter ausgestattet.

Der behutsam überarbeitete Honda Civic empfiehlt sich mit konsequent elektrifiziertem Hybrid-Konzept, stimmigem Design und großzügigem Platz als eigenständige Alternative in der Kompaktklasse. Technisch ambitioniert, im Auftritt gereift, im Alltag überraschend effizient – und als Dienstwagen auch wirtschaftlich ein starker Kandidat, solange Agilität und Fahrkomfort nicht die entscheidenden Kriterien sind. Honda bleibt in der Nische – aber erstmals mit viel mehr Stil und Substanz als nötig. Michael Neher ■

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic e:HEV
Segment: Kompaktklasse · Karosserie: 5-Sitzer
Maße / Kofferraum: 4.560 x 1.802 x 1.408 mm / 410–1.220 l
Hybrid: 184 PS | 5,0–4,7 kWh | 114–108 g CO₂ / ab 31.849 Euro
Versicherung: KH: 14 | VK: 24 | TK: 24
Verbrauch, Emissionen und Reichweiten nach WLTP; Preise netto zzgl. USt.



Nur ein bisschen digital. Im wertigen Cockpit kommen weiterhin auch ganz oldschool, Tasten und Knöpfe zum Einsatz. Die deshalb nicht ganz so arg überfrachtet wirkende Ansicht und folgerichtig auch klassischere Bedienung dürfte gewiss so manchem Kunden sehr entgegenkommen.



Um die behutsam überarbeitete Schrähecklimousine gleich auf Anhieb zu erkennen, benötigt es schon einen recht geübten Blick. Die Frontpartie wurde frisch gestaltet, die Schürzen sind neu, der Grill ist dezent retuschiert.

Die 11. Generation des Honda Civic setzt auch nach seiner optischen Überarbeitung weiterhin ausschließlich auf das effiziente e:HEV (Hybrid Electric Vehicle) Vollhybridsystem.

Dabei bringt ein Elektromotor (135 kW/184 PS) die Kraft auf die Vorderachse. Der Zwei-Liter-Vierzylinder (105 kW/143 PS) dient als Generator für das Erzeugen des Stroms. Er arbeitet nach dem Atkinson-Prinzip. Hierbei wird der Kraftstoff mehrmals mit hohem Druck in die Brennräume gespritzt. Eine Kupplung gibt es bei der Vollhybrid-Technologie nicht.

Für die direkte Verbindung zwischen Benziner und Vorderrädern ist bei höheren Geschwindigkeiten eine Überbrückungskupplung zuständig. Ein Wählhebel ist also nicht mehr notwendig. Er wird deshalb von einem Tastenfeld ersetzt. Diese Spritzechnik ist schon eine interessante Zwischenlösung auf dem Weg zur Elektromobilität. Die ausgeklügelte Technologie sorgt die meiste Zeit für den elektrischen Antrieb. Lediglich wenn der Fahrer kraftvoll beschleunigt, treibt der Verbrenner die Vorderräder direkt an. Somit ist ein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von fünf Litern pro 100 Kilometer kein Wunschdenken.

Gerade haben die Honda-Designer die 4,55 Meter lange und 1,41 Meter flache Fließhecklimousine

sine dezent überarbeitet. Groß Hand anlegen brauchten sie dabei nicht. Denn sie kam schon durchaus mit einem eleganten Blechkleid daher. Es reichten behutsame Retuschen am Kühlergrill und neue Schürzen. An der Frontpartie konnten sie auf Nebelscheinwerfer verzichten. Ihre Aufgabe übernehmen die neuen LED-Scheinwerfer. Der Fahrgastraum wurde auch etwas modernisiert. Die Materialauswahl und die Verarbeitungsqualität kommen schon ans Premiumniveau heran.

Einst galt der Honda Civic als Bestseller der Marke. Seit dem Marktstart 1972 haben sich weltweit mehr als 27,5 Millionen Käufer in über 170 Ländern für den Kompaktklassiker entschieden. Er fuhr seither in etwa 50 unterschiedlichen Designformen vor. Auch hierzulande gibt es zahlreiche Civic-Liebhaber. In den besten Zeiten hatten sich jährlich bis zu 15.000 Interessenten zum Kauf eines Honda Civic entschieden. Daran ist beim anhaltenden Trend bei der Kaufentscheidung zum SUV oder Crossover wohl kaum zu denken. Auch wenn der Listenpreis für das Modelljahr 2026 tatsächlich gesunken ist. Der Einstieg in die Civic-Welt beginnt mit der Basisvariante Elegance bei 37.900 Euro. Freilich kein Schnäppchen, aber immerhin 1.600 Euro günstiger als das Vorgängermodell. ■

FRISCHES FÜR DEN DAUERBRENNER

Fährt schon in der elften Generation mit beständiger Fangemeinde und jetzt einem optischen Facelift sowie einem selbstladenden Hybridsystem, der Honda Civic.



ANTRIEB: Das selbstladende Hybridsystem, das nicht auf Strom aus der Steckdose angewiesen ist, blieb beim Civic unverändert. Es besteht aus einem 2,0 Liter großen Benzin-Direkteinspritzer mit 143 PS, der hauptsächlich zur Stromerzeugung dient, und einem 135 kW/184 PS starken Elektromotor, der den Wagen zumindest so lange antreibt, wie keine hohen Geschwindigkeiten abgerufen werden.

AUSSENDESIGN: Bei der jüngsten Überarbeitung lag das Hauptaugenmerk auf der Optik. Neu sind Frontstoßfänger, Seitenlufteinlässe und Stoßstangenspoiler. Der Kühlergrill bekam ein verändertes Aussehen und gemeinsam mit den Scheinwerfern eine schwarze Umrandung; den unteren Lufteinlass ziert ein neues Grillmuster, neben dem die Nebelscheinwerfer weggefalten sind. Mit diesen Maßnahmen wirkt die Frontpartie des japanischen Kompaktwagens markanter und sportlicher.

SICHERHEIT: Die Ausstattung ist erfreulich umfangreich und reicht von Einparkhilfen und einer Rückfahrkamera bis hin zu automatischem Fernlicht und Totwinkelwarner. Nur beim adaptiven Fernlicht, das andere Verkehrsteilnehmer vor Blendung schützt, muss zum Spitzmodell gegriffen werden.

INNENRAUM: Der schwarze Dachhimmel wurde auf alle drei Ausstattungslinien (Elegance, Sport und Advance) ausgeweitet. Die Lüftungsdüsen bekamen Akzente in Mattchrom für mehr Eleganz. Einige Schalter sind entfallen. Dennoch können eine ganze Reihe von Einstellungen über Tasten und Schalter vorgenommen werden. Weniger praktisch ist die komplette Umstellung der USB-Anschlüsse auf den Typ C, zumal die derzeit am häufigsten verwendete Technologie nach wie vor Typ A ist.

PLATZANGEBOT: Mit einer Außenlänge von 4,56 Metern ist die Schräg-

heck-Limousine inzwischen zumindest im oberen Bereich der Kompaktklasse angelangt. Knie- und Beinfreiheit auf der Rücksitzbank sind großzügig dimensioniert, der Kofferraum fasst je nach Ausstattung zwischen 410 und 1.220 oder zwischen 404 und 1.187 Liter. Riesig ist die Heckklappe, etwas höhlenartig der Kofferraum.

FAHRVERHALTEN: Auch bei zügiger Gangart auf der Autobahn, wenn der Verbrenner voll im Einsatz ist, ist die fünftürige Limousine erstaunlich leise und kultiviert unterwegs.

KOMFORT: Das Lenkrad des Honda Civic lässt sich im Elegance-Niveau (Testwagen) nicht beheizen. Immerhin sind bei dieser Variante die Vordersitze beheizbar.

UMWELTSCHUTZ: Mit Euro 6e-bis erfüllt der Civic bereits die zweite Stufe der Euro 6e-Abgasnorm. In der Elegance-Ausstattung kommt die Limousine mit 4,7 Litern Super laut

WLTP-Norm 100 Kilometer weit. Nach einer zügigen Testrunde meldete der Bordcomputer exakt 5,0 Liter. Text und Foto: Thomas G. Zügner ■

TECHNISCHE DATEN

Honda Civic e:HEV

Preis (Elegance) 37.900 Euro. Vierzylinder-Benziner, 1.993 ccm, 105 kW/143 PS bei 5.900 U/min, 186 Nm bei 4.500 U/min, Elektromotor mit 135 kW/184 PS und 315 Nm Drehmoment, Frontantrieb, fünftürige Schrägheck-Limousine mit fünf Sitzplätzen, Kofferraum 410 bis 1.220 Liter, Leergewicht 1.517 kg, Zuladung 348 kg, Länge/Breite/Höhe 4.561/1.801/1.41 m, Spurz 180 km/h, 0 bis 100 in 7,8 s, WLTP-Verbrauch 4,7 Liter Super/100 km, CO₂-Ausstoß 108 g/km.

FAZIT

Er ist wahrlich ein Dauerbrenner. Der Honda Civic befindet sich bereits in seiner elften Generation, die Anfang Oktober in modifizierter Form auf den Markt kam. Die Überarbeitungen sind außen wie innen in erster Linie optischer Natur. Die Liste der kostenpflichtigen Sonderausstattungen beschränkt sich mit Ausnahme der abnehmbaren Anhängerkopplung und einer hübschen Außenfarbe als Grau auf subjektiv gesehen überflüssigen Design-Schnickschnack.

FAHRBERICHT | Honda Civic e:HEV

Honda ist der größte Motorenhersteller der Welt. Mehr als 25 Millionen Aggregate verlassen jährlich die Werke und treiben Pkw, Motorräder, Boote, Rasenmäher und andere Fahrzeuge an. Eine noch höhere Anzahl kann das Modell Honda Civic für sich reklamieren, gewaltige 27 Millionen Exemplare davon gelangten seit 1972 auf die Straßen der Welt. Ab Oktober ist in Deutschland eine runderneuerte Version mit einem bemerkenswerten Hybrid-Antrieb verfügbar.

ENTWICKLUNG: Der Civic hat im Laufe seiner globalen Karriere eine erstaunliche Entwicklung hingelegt. Das lässt sich schon an den Dimensionen ablesen. Gestartet ist er in seinem Heimatland als so genanntes Kei-Car. Das sind jene vierrädrigen Mobilitätshilfen, deren Käufer dank der Längenbeschränkung auf unter 3,60 Meter beim Erwerb des Wagens keinen Parkplatz dafür nachweisen müssen. Der Civic der heutigen elften Generation überragt dieses Limit um fast einen Meter, geht damit eigentlich schon als coupéhafte Limousine der unteren Mittelklasse durch. In Deutschland hat er allerdings gegen die SUV-artigen Modelle seiner Marke einen schwerer werdenden Stand.

ÜBERARBEITUNG: Vielleicht ändert sich das in den kommenden Monaten, denn das Modell geht mit diversen Designüberarbeitungen an Interieur und Exterieur sowie einer erweiterten Serienausstattung an den Start. Dabei wurde auf die stärkere Akzentuierung der Fahrzeugfront Wert gelegt und der neu gestaltete Kühlergrill ist nunmehr schwarz umrandet. Neue Verkleidungen am Bug und den vorderen Scheinwerfern sollen für eine höherwertige und sportlichere Optik sorgen. Die klarere Struktur wird durch den Wegfall der Nebelscheinwerfer untermauert,



Der Honda Civic geht nun mit diversen Modifikationen an Interieur und Exterieur sowie mit einer erweiterten Serienausstattung auf Kundenfang.



der Spoiler am unteren Teil des Stoßfängers ist nun in Wagenfarbe lackiert. Ein schwarzer Dachhimmel ist in der Kabine künftig obligatorisch. Alle Ausstattungsreihen der Neuwagen verfügen ab sofort über einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der bislang nur in höheren Ausführungen enthalten war, ab der Variante „Elegance“ ist eine kabellose Ladeschale für Smartphones inklusive. Beim Civic in der „Sport“-Variante sind ab sofort ein neues beheiztes Lenkrad sowie ein 10,2 Zoll großes digitales Kombi-Instrument an Bord. Die Top-Ausführung „Advance“ glänzt zudem mit einer Ambiente- und Fußraumbeleuchtung. Die Preise starten bei 37.900 Euro.

OPTIMALER WIRKUNGSGRAD: Es überrascht nicht, dass ein renommierter Motorenhersteller beim Hybrid-Antrieb selbstbewusst seinen eigenen Weg geht. Bereits in vielen Modellen verfügbar und somit auch im neuen Civic kommt das

sogenannte e:HEV-System zum Einsatz. Dabei ist ein zwei Liter großer Benzin-Direkteinspritzer sowohl für den Antrieb der Räder, als auch für das Laden der Batterie über einen Generator zuständig. Elektrisches Fahren in reinem Batteriebetrieb ist ebenfalls möglich. Eine spezielle Steuerungs-Elektronik sorgt dafür, so heißt es von Honda, dass die Aggregate stets mit optimalem Wirkungsgrad laufen können und folglich die Effizienz gesteigert wird.

KOMPLEX: So greift etwa der Elektromotor im Stadtverkehr ein, wenn häufig aus dem Stillstand oder langsamer Fahrt beschleunigt werden muss und der Verbrenner durch wiederkehrendes Hochdrehen seinen Verbrauch erhöhen würde. Beim Bremsen ist das Rekuperationssystem in der Lage, bis zu 75 Prozent der eingesetzten elektrischen Beschleunigungs-Energie zurückzugewinnen und der Batterie zuzuleiten. Das komplexe Zusammenspiel der Aggre-

gate kann allerdings auch dazu führen, dass bei geringem Ladezustand des Akkus und geringem Tempo der Verbrennungsmotor aktiviert wird, um über den Generator die Batterie zu laden. In dem Fall macht sich der Benziner akustisch mehr bemerkbar, als er es aufgrund der geforderten Geschwindigkeit eigentlich müsste. Ein Stück weit muss man sich also von der vertrauten Begleitmelodie des herkömmlichen Autofahrens verabschieden und die Elektronik einfach machen lassen. Das gilt auch für extreme Beschleunigungsphasen, zum Beispiel beim Überholen auf der Landstraße. Zwar spricht der Verbrenner spontan und unmittelbar an, es vergeht aber auch die eine oder andere Sekunde, bis die wahrgenommene Geschwindigkeit der hörbaren Motordrehzahl entspricht. Gemeinsam bringen Benzin- und E-Motor 184 PS auf die Straße, was ein Spurvermögen von unter acht Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und eine Spitzen-Geschwindigkeit von 180 erlaubt.

VERBRAUCH: Die ersten Testfahrten im Rhein-Main-Gebiet vor der nahen Markteinführung des neuen Modells bestätigten weitgehend die vom Hersteller versprochenen Effizienz-Vorteile der Honda-Entwicklung. Laut Bordrechner konsumierte der Wagen bei wechselnder städtischer Landstraßen- und Autobahnfahrt genügsame 5,2 Liter auf 100 Kilometer (CO₂-Emission: 123 g/km).

www.stimme.de | Axel F. Busse ■

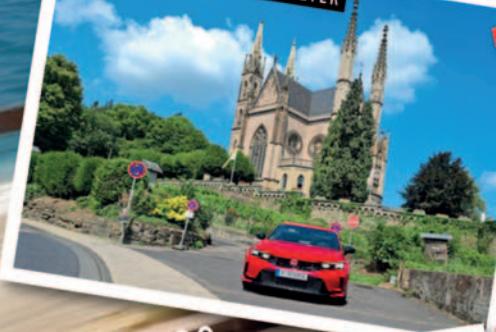
60225 KILOMETER

IM RENNSPORT SAGT MAN: WER LÄNGER SCHNELL IST, WIRD SIEGEN. DER DAUERTEST DES HONDA CIVIC TYPE R KLÄRTE ALLE FRAGEN ZU SPEED UND AUSDAUER SO ÜBERZEUGEND, DASS ER ZUM DAUERFEST WURDE.

TEXT: MARCUS SCHURIG, FOTOS: MARCUS SCHURIG, STEFAN HELMREICH,
HANS-DIETER SEUFERT, CLEMENS HIRSCHFELD, DINO EISELE

REMAGEN

DEUTSCHLAND, 315 KILOMETER



FERNPASS

ÖSTERREICH, 255 KILOMETER



SPA

BELGIEN, 404 KILOMETER



MARANELLO
ITALIEN, 711 KILOMETER





In den Geisteswissenschaften gilt die Verpflichtung, dass der Autor im Vorfeld seiner Abhandlung klärmacht, wo er steht. Das ist das Eingeständnis, dass es keine totale Neutralität geben kann, sondern dass jedes Ergebnis auch von der eigenen Einstellung abhängt. In den Naturwissenschaften ist das bekanntlich anders, hier entscheiden physikalische und mathematische Gesetzmäßigkeiten

über richtig oder falsch – da gibt es fast nie zwei Urteile zu derselben Sache.

Beim Honda Civic Type R auch nicht. Da sind sich alle Menschen einig, die ein Herz für Sportautos haben. Doch auch dieses Urteil ist vom Standpunkt abhängig. Kürzlich hat ein sehr schneller und erfolgreicher Rennfahrer kundgetan, was er von den Frontkraxlern hält: „Ich finde Frontantrieb langweilig, das ist für

mich wie Anti-Autofahren.“ Der Mann heißt Max Verstappen und ist F1-Champion. Gipfel der Ironie: Sein Red-Bull-Team ist mit Honda verbandelt – und sein Dienstwagen ist ein Honda Civic Type R ...

Macht sein hartes Urteil diesen Dauertest womöglich überflüssig? Nein, wir alle dürfen eine Meinung haben. Rein physikalisch und philosophisch hat der große Max natürlich ►

DAUERTEST | Honda Civic Type R



Type-R-Momente
Hinter dem roten Dauer-
tester mussten sich auf der
Nordschleife auch stärkere
Autos anstellen (oben); im
Vergleich zum Lancia Delta
Integrale (rechts) ist der
Honda Civic heute fast ein
ausgewachsenes
Flaggschiff.



Im Durchschnitt
Über 41.150 Kilometer pro-
tokollierte das Bordmenü
einen Durchschnittsver-
brauch von 10,8 Litern, über
die Gesamtdistanz waren es
10,5 Liter. Bei der Tour nach
Le Mans (rechts) reichten
sogar 10,2 Liter.



Type-R-Momente
Der Honda Civic Type R ist ein
Spaßauto, das zum Spielen
animiert, manchmal auch
zum Abheben (s. unten). Im
Ruhezustand kann der große
Heckspoiler (unten rechts)
auch mal als Theke zweck-
entfremdet werden.



vollkommen recht: Die Vorderräder müssen beschleunigen, lenken und bremsen, die Hinterräder rollen mit, damit das Heck nicht auf dem Boden schleift. Die Aufgabenverteilung ist beim Heckantrieb eleganter und die Fahr-dynamik zündender.

Bevor wir loslegen: Wo steht der Autor dieses Dauertests? Zehn Jahre Touristenverkehr auf der Nordschleife, aus Kostengründen mit Frontantrieb. 15 Starts beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring, meistens mit Frontantrieb. Bei der grundsätzlichen Glaubensfrage ist der Autor mittlerweile zum Heckantrieb konvertiert, aber Herz und Hirn lieben den Frontantrieb immer noch.

Nachdem alle Fronten geklärt sind, zum Thema: 60.225 Kilometer im Civic Type R waren im Rückblick keine Arbeit, eher pures Vergnügen. Und das sagen sogar die Jünger der rotierenden Hinterräder: „Das ist mit Abstand der beste sportliche Fronttriebler, den man für Geld kaufen kann“, urteilt sport auto-Tester Uwe Sener. Der Mann ist halber Profi-Drifte und damit im Lager der BMW-Fraktion verortet. Aber wenn es um den Type R geht, gerät sogar Uwe ins Schwärmen: „Der Motor ist klasse, das Handschaltgetriebe ist absolut genial und superpräzise, dazu haben alle Konkurrenten auf Automatik oder DKG umgerüstet – noch ein guter Grund, den Type R zu kaufen.“

BUMS UNTER, WUMS OBEN

Nach 60.000 Kilometern hat der Civic aber mehr als nur warme Worte verdient. Also fräsen wir uns mit System einmal durch den roten Wagen. Motor? Setzen, Note 1. Es ist nicht eine spitze Charakteristik, die dem Rennbetrieb huldigt und dem Civic Type R zur Bestnote verhilft, es sind die Allround-Qualitäten: sehr gutes Ansprechverhalten, viel Drehmoment untenherum, trotzdem eine konstante, gleichmäßige Leistungsabgabe bis in oberste Drehzahlregionen, wobei ab 4.500/min noch ein Nachschlag mit der japanischen Kelle serviert wird. Dieser letzte Knalleffekt setzt sich bis zur Drehzahlgrenze von 7.000/min fort – Gang für Gang, Kilometer für Kilometer, Monat für Monat.

Der bipolare Motorcharakter aus Wums unten und Bums oben gehört zur DNA der Type-R-Modelle, es gibt sogar eine technische Plausibilität: Seit Urzeiten ist die variable Ventilverstellung samt doppeltem Nockenwellenprofil (VTEC) ein USP der Honda-Sportler, sie ist verantwortlich für den Spagat zwischen guter Brennraumfüllung unten und freiem Durchzug oben. Als 2015 die Turbos Einzug hielten, ging der Handlungsstrang nicht verschütt, er wurde vielmehr weitergesponnen und um eine stufenlose Phasenverstellung der Nockenwellen ergänzt. Damit wurde der

Type-R-Turbomotor mit nahezu quadratischer Hub-Bohrungs-Auslegung mit 329 PS und 420 Nm endgültig zur Benchmark im hart umkämpften Zweiliter-Segment.

Klingt nach Verherrlichung? Ist Verherrlichung! Aber der Dauertest lieferte auch Anlass zum Nörgeln. Der Durchschnittsverbrauch lag mit 10,5 Litern im Rahmen sportlich bewegter Sportwagen. Natürlich kann jeder Holzkopf den Verbrauch mit Dauervolllast verdoppeln. Wer sich aber mit Hirn auf der Autobahn im sechsten Gang mit 3.500/min und etwa 160 km/h durchlaviert, wird mit relativer Effizienz belohnt. Oberhalb von 3.500/min beginnt verbrauchstechnisch die Todeszone.

Der Verbrauch ist aber nicht der springende Punkt, es ist vielmehr der Tank, der für eine ärgerliche Limitierung sorgt: 47 Liter Tankvolumen klingen nicht nach übertrieben wenig, aber das Frühwarnsystem des Bordcomputers ist vorsichtig programmiert, sodass alle Kutschier immer nur 30 plus x Liter nachtankten – womit sich die Reichweite auf halb leeren Autobahnen auf etwa 300 Kilometer eingepgelt. Zehn Liter mehr hätten bei der Realreichweite so einen Unterschied gemacht!

Schließlich ploppte anlässlich eines Rennstrecken-Long-Run-Tests auf der Nordschleife noch das Thema Hitzeanfälligkeit auf: Bei hohen Temperaturen ab 35 Grad wird dem ➤

BEZOGEN AUF FAHRDYNAMIK UND
PERFORMANCE SPIELT DER HONDA CIVIC TYPE R IN DER LIGA
HOCHWERTIGER SPORTWAGEN



DAUERTEST | Honda Civic Type R



Tanz mit Händen und Füßen
Das Type-R-Konzept setzt im Sinne der Ursprünglichkeit und Radikalität noch auf die voluminöfängliche Mitwirkung sämtlicher Fahrer-Extremitäten.

Reihenvierzylinder sehr warm, was sich durch hohe Ölttemperaturen von 140 Grad jenseits der vom Bordsystem tolerierten Grenzwerte bemerkbar macht. Das Problem ist bei den Rennstrecken-Rittern der Type-R-Community über einschlägige Foren-Einträge auch belegt.

Thema Sound? Viel mehr als ein basslastiges Gegrummel kommt bei einem Zweiliter-Turbo nicht raus, das einzige akustische Highlight ist das Fauchen des Laders und das Zischeln des Wastegates. Deshalb biegen viele Type R der aktuellen Baureihe FL5 und des kantigeren, aber technisch baugleichen Vorgängers FK8 mit modifizierten Abgasanlagen ums Eck. Immerhin: Drei Endrohre sind ein echter USP im Sportwagensegment.

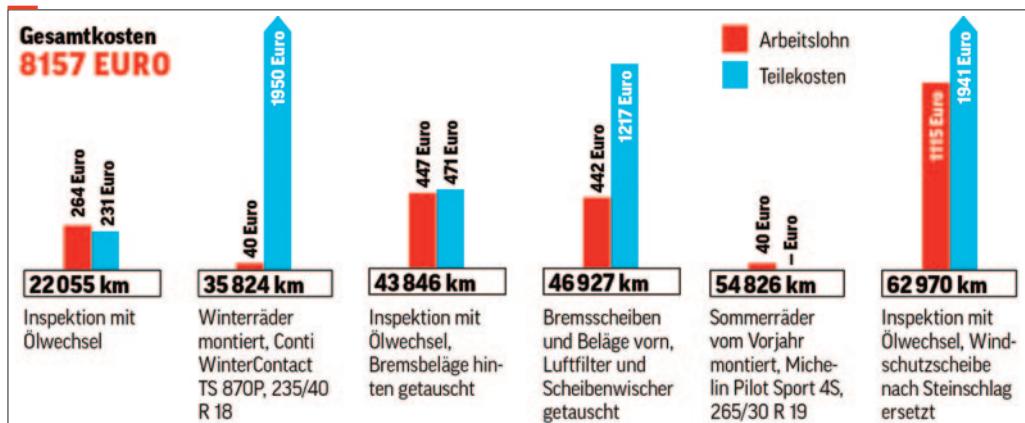
Seien wir offen und ehrlich: Beim Kapitel Getriebe überschlagen wir uns jetzt im kritiklosen Anhimmeln. Wir haben keine andere Wahl. Erstens preisen wir Honda dafür, so lange am Handschalter festgehalten zu haben. Zweitens loben wir ausdrücklich die

haarsträubend gute Simplizität der Bedienung. Jede Oma kommt mit dem Sechsganggetriebe klar, aber auch die Rundenzeitenjäger auf der Nordschleife sind happy. Die Schaltpräzision ist nicht von dieser Welt, der kleine Joystick auf der Mittelkonsole agiert so präzise, als wäre er eine Verlängerung humanoider Extremitäten. Dass dann auch die Kupplung makellos mitspielt und über die Distanz keine Blößen zeigte, passt ins Gesamtbild. Toll auch die Rev-Match-Zwischengas-Funktion beim Runterschalten. Getriebe? Setzen, Note 1++!

DOPPELÄUFIGE SCHROTLINTE

Wenn wir über die besten und sportlichsten Fronttriebler der Welt reden, nutzen wir meist den Anglizismus „Hot Hatch“, also die „heissen Fließheckautos“. Sie bauen meistens auf Allerwertsware auf, aber im Endstadium balancieren sie an der Grenze zum Sportwagen. GTI, GSi, GR, RS – und eben Civic Type R. ►

DAUERTEST-WARTUNGSKOSTEN



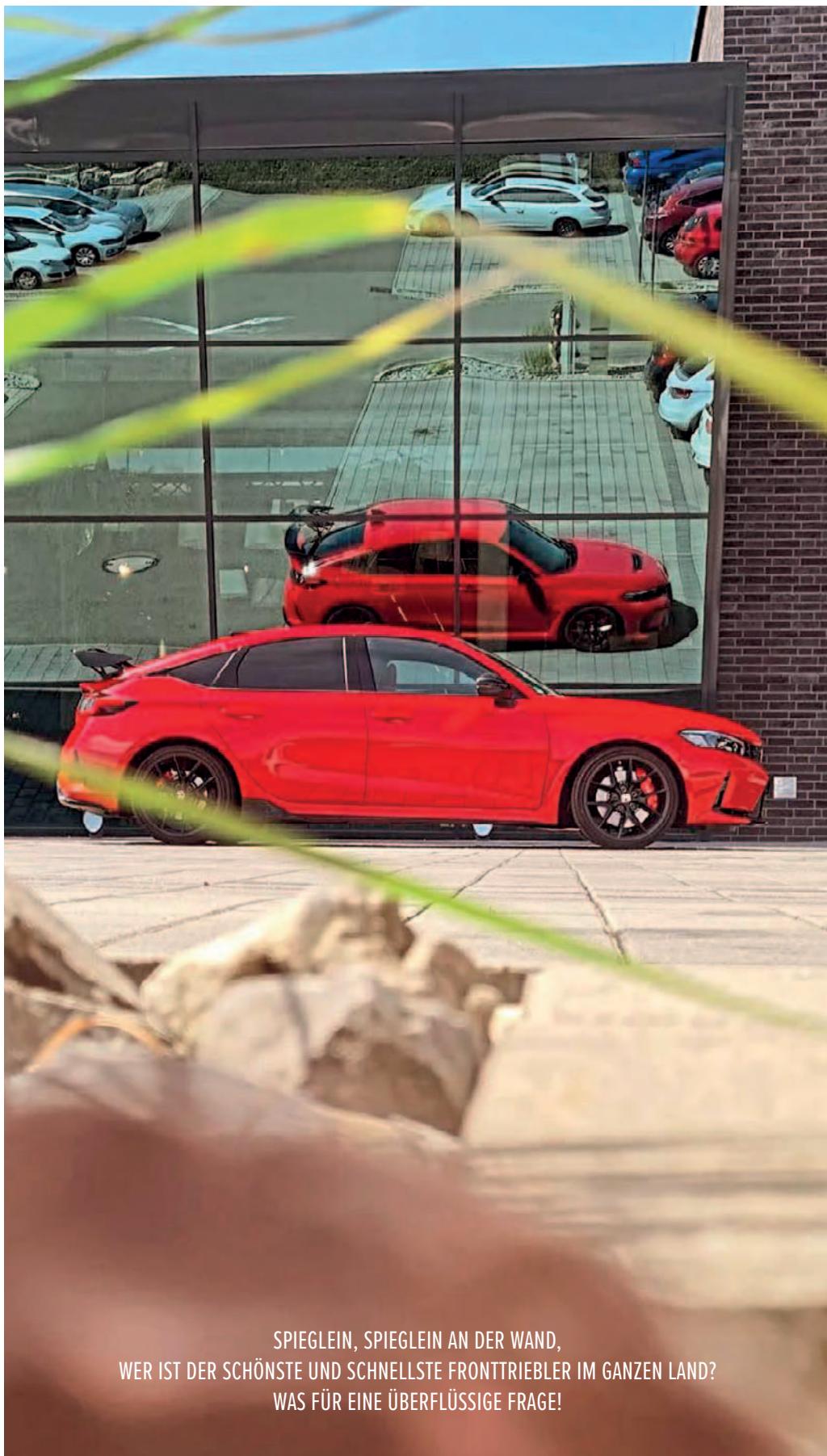
TECHNISCHE DATEN

Honda Civic Type R

| Motor | | |
|--|-----------|-----------------------|
| Typ, Aufladung | | R4, Turbo |
| Bohrung x Hub | mm | 86,0 x 85,9 |
| Hubraum cm³/Verdicht. | | 1.996 / 9,8 |
| PS/kW/Drehzahl | | 329 / 242 / 6.500 |
| Nm/Drehzahl | | 420 / 2.600 – 4.000 |
| Kraftübertragung | | |
| Antriebsart | | Vorderrad |
| Getriebeart, Gänge | | manuell, 6 |
| Bremsen | | |
| Bremsscheibenbauart | | Stahl, innenbelüftet |
| Scheiben-Ø v/h. | mm | 350 / 305 |
| Räder | | |
| Bereifung | vorn | 265/30 R 19 |
| | hinten | 265/30 R 19 |
| | | Michelin |
| | | Pilot Sport 4S |
| Felgenbreite v/h. | Zoll | 9,5 / 9,5 |
| Karosserie | | |
| L x B x H | mm | 4.594 x 1.890 x 1.401 |
| Radstand | mm | 2.734 |
| Tankvolumen | l | 47 |
| Preise | | |
| Grundpreis | Euro | 58.900 |
| Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras* | Euro | 58.900 |
| Testwagenpreis | Euro | 59.700 |
| 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 | 1.428 |
| Verteilung v/h. | % | 61,7 / 38,3 |
| Leistungsgewicht | kg/PS | 4,3 |
| Verbrauch | l/100 km | 6,9 / 16,3 / 10,5 |
| Beschleunigung | s | DT-Anfang/DT-Ende |
| 0 – 40 km/h | | 2,0 / 2,1 |
| 0 – 100 km/h | | 5,7 / 5,9 |
| 0 – 160 km/h | | 12,4 / 12,8 |
| 0 – 200 km/h | | 19,8 / 20,6 |
| Zwischenstart | s | DT-Anfang/DT-Ende |
| 100 – 200 km/h | | 14,1 / 14,7 |
| GP-Kurs Hockenheim | min | 2,014 |
| Slalom | km/h | 70,7 |
| Bremsweg/Verzögerung | m / ms² | 37,2 / 10,4 |
| aus 100 km/h kalt | | 33,9 / 11,4 |
| aus 100 km/h warm | | 137,3 / 11,2 |
| aus 200 km/h | | * keine |
| sport auto-Wertung | | |
| GP-Kurs Hockenheim | Pkt./max. | 2.01,4 min |
| Slalom | | 13 / 25 |
| 0 – 100 km/h | | 18 m 70,7 km/h |
| 100 – 0 km/h (warm) | | 17 / 20 |
| Leistungsgewicht | | 5,7 s |
| Preis/Performance | | 9 / 15 |
| Summe | | 33,9 m |
| | | 4,3 kg/PS |
| | | 966 Euro/Pkt. |
| | | 10 / 10 |
| | | 71 / 100 |

Messbedingungen DT-Anfang:
Lufttemperatur 20 °C, Asphalttemperatur 31 °C, Luftdruck 1.016 mbar
Messbedingungen DT-Ende:
Lufttemperatur 23 °C, Asphalttemperatur 32 °C, Luftdruck 1.015 mbar

DAUERTEST | Honda Civic Type R



Der Honda ist aus Homologationsgründen mittlerweile zum Fünftürer mit stattlicher Länge mutiert und muss damit als Transformer-Hot-Hatch gelten. Das hat aber Vorteile: Fünf Türen, vier Sitzplätze und ein ordentlicher Kofferraum machen den Civic Type R zu einer fantastischen Allzweckwaffe, die gerade im drögen Dauertest-Alltag mit Praktikabilität punktet.

Noch präziser: Die Kombination aus sanfter Alltagstauglichkeit und brutaler Sportlichkeit macht den Civic Type R zur doppelläufigen Schrotflinte, zu einem automobilen Chamäleon. Nicht alles davon muss man mögen, aber nichts macht ihn zum Kompromiss. Beim Design hat der Kunde theoretisch sogar die Wahl: kantig und gebraucht (FK8) oder rundgelutscht und neu (FL5).

Die Recaro-Sitze in Reihe eins sehen mit ihrer fetten Polsterung fast nach Mittelalter aus, aber funktionell gibt es nichts zu maulen: guter Seitenhalt und ausreichender Komfort. Der Verstellbereich von Sitz und Pedalerie erlaubt das zügige Auffinden der perfekten Position im ergonomischen Dreieck. Hinten ist genug Platz für echte Erwachsene, was in allen Sportklassen heute schon per se eine Ausnahme ist.

Alle wesentlichen Innenraum-Essentials samt dem heute üblichen Klimbim mit Connectivity, Entertainment oder Navigation sind im Civic Type R vollständig oder rudimentär vorhanden. Alles, was das Sportfahrerherz ab- oder umstellen will, ist da. Tempowarnung: abstellbar. Start-Stopp-Funktion: abstellbar. Auch der größte Spaßkiller des modernen Automobilbaus, der Lane Assist, ist abstellbar. Bei der Innenraum-Funktionalität gibt es null Mankos, die hier Erwähnung finden müssten. Dass die roten Sportsitze zur roten Sportlackierung (Rallye Red) passen, war gut gemeint; warum die Fußmatten die Sache dann noch übertreiben müssen, ist nach Durchzählung der Fleckenanfälligkeit eher fraglich. Geschenkt! Und ansonsten? Setzen, Note 1.

WARUM KANN DAS NUR HONDA?

Vom Alltag zum anderen Extrem: In unzähligen Einzel-, Super- und Vergleichstests hat sport auto den Civic Type R für seine Performance-Qualitäten im sportlichen Kompaktsegment gelobt. Nach über 60.000 Kilometern gibt es keinen Anlass für Korrekturen. Fahrdynamisch zählt der Honda zu den anspruchsvollsten Hot Hatches aller Zeiten. ▶

DAUERTEST | Honda Civic Type R

WAS UNS AUFGEFALLEN IST

**Einfach nur zum Abschalten**

Der Honda Civic Type R ist hardcore. Folglich kann man alles, was nicht lebenswichtig ist, konsequent abschalten, auch die Warnung für Tempoüberschreitungen. Dafür muss das Auto aber stehen und die Handbremse gezogen sein.

**Der Joystick als Ort der Seele**

Das Sechsgang-Handschaltgetriebe funktioniert dermaßen gut, dass man glauben könnte, das gesamte Auto sei quasi um den Schaltthebel herumkonstruiert worden. Fast alle Konkurrenten nutzen mittlerweile langweilige Automatikgetriebe.

**Hart zu hart für die Harten?**

Im Fahrdynamikprogramm konnte man die eigenen Set-up-Präferenzen kombinieren. Fast alle Piloten stellten die eh schon harte Lenkung und die eh schon harte Dämpfung auf die Komfortstufe – nicht auf „Sport“ und schon gar nicht auf den +R-Modus.

Im Vergleich zur Konkurrenz ist er auf der Rennstrecke spitzer, härter und brutaler, aber ohne echte Einschränkungen bei Verbindlichkeit und Folgsamkeit. Am Limit sollte man wissen, was man tut. Wer sich auf die physikalischen Ausreden von Herrn Verstappen verlässt, der könnte zur Rache sogar mal abgeworfen werden.

Sehr positiv zu bewerten ist der Umstand, dass man sich das Set-up über das Dynamikmenü selbst zusammenstellen darf. Interessanter Funfact: Der individuelle Dynamikmodus schien bei allen Testpiloten immer derselbe gewesen zu sein: Alles auf scharf, gleich +R-

Modus, nur Lenkung und Dämpfung verharren immer auf „Comfort“, noch nicht mal auf „Sport“! Will sagen: Der Civic ist schon ab Werk ein harter Hund – und die Testredakteure sind es offenbar nicht.

Zur herausragenden und stilbildenden Track-Tauglichkeit des Type R gehören zwei weitere Punkte: Erstens muss die 350 mm große Bremse an der Vorderachse bereits seit der Vorgängerversion FK8 als Benchmark bei Bremsleistung und Dosierbarkeit gelten. Die herausragende Eigenschaft der Honda-Bremse ist aber ihre vollständige Unempfindlichkeit gegenüber brutaler Misshandlung auf der Rennstrecke. Da rubbelt nichts, da quietscht nichts, da gibt es keine welligen Brems scheiben nach Trackdays. Trotzdem war nur ein einziger Tausch von Belägen und Scheiben nach 45.000 Kilometern nötig, trotz einiger flotter Ründchen. Warum kann das so nur Honda?

Zweitens natürlich die Reifen: Die serienmäßigen Michelin Pilot Sport 4S sind eine Art Zwischending zwischen UUHP-High-Performance-Reifen und Semislicks. Dazu hat Honda überrissen, dass der Grip die Pforte zum Himmel öffnet – besonders bei Fronttrieblern. So steht der rote Westentaschen-Ferrari auf 265er-Michelin-Pellen rundum, was schon ein Statement ist. Interessenten und Besitzern sei trotzdem eine Eselsbrücke empfohlen: Die Michelin-Reifen gehören in die Kategorie O bis O – Ostern bis Oktober. Bei Kälte oder Kühle wollen sie warm gewalkt werden, bei sehr viel Wasser neigen sie auch zu spontanen Schwimmeinlagen. Das Zeugnis im Kapitel Sportlichkeit und trackorientierte Fahrdynamik? Setzen, Note 1. Vielleicht 1–, aber nur

bei saublöden Rahmenbedingungen wie Glut hitze. Kälte und Nässe bringen übrigens das Frontantriebskonzept prinzipiell immer in Bedrängnis: wenig Grip, weniger Spaß.

Sie vermuten, das positive Votum sei den persönlichen Vorlieben des Autors geschuldet? Lesen Sie. Kollege Carl Nowak: „Was für ein Auto! Das beste Getriebe diesseits des Porsche 911 GT3, drehzahliger Motor und eine Fahrpräzision vom anderen Stern.“ Kollege Stefan Helmreich: „Gigantische Fahrdynamik dank der Quasi-Semis. Negativ sind nur der winzige Tank und der tollpatschige Abstands tempomat.“

Der Honda Civic Type R ist ein Musterschüler, gemessen an unseren Noten. Fehlt nur die Preisdebatte, die in Fan-Kreisen gerne hochemotional geführt wird. Für den Type-R-Wonnebrocken ruft Honda mittlerweile 58.900 Euro auf. Da kann man schon mal kurz schlucken. Zwei Gegenargumente: Das Sportmodell unterscheidet sich stark von der Civic-Ab sprungbasis, der konstruktive Aufwand ist hoch – und der Preis auch. Zweitens steht bei allen ernsthaften Konkurrenten wie Golf GTI Clubsport, Toyota GR Yaris oder BMW 235 xDrive Gran Coupé mittlerweile auch eine Fünf an der ersten Stelle. Bei sport auto sagt man dann: traurig, aber Lahr!

Weil der Preis nicht wirklich Teil der Eigenschaftswertung ist, bleibt der Honda Civic Type R bei sport auto also ein Einser-Schüler. Und das ist keine Frage des subjektiven Standpunkts. Und Honda muss für Max Verstappen auch keinen heckgetriebenen Civic bauen. Also sagen wir, was wir immer sagen: Der Type R ist der GT3 der Kompaktklasse. Setzen, Note 1. ■



DAUERTEST-GESAMTBILANZ

- Kilometerstand bei Dauertest-Beginn 2.830 km
- Kilometerstand bei Dauertest-Ende 63.055 km
- gefahrene Kilometer 60.225 km
- Spritverbrauch insgesamt 6.309 Liter
- Verbrauch minimal 6,9 l/100 km
- Verbrauch maximal 16,3 l/100 km
- Durchschnittsverbrauch 10,5 l/100 km
- Ölverbrauch außerhalb der Inspektionen 1,2 Liter
- Grundpreis 2024 58.900 Euro
- Extras 800 Euro: Lackierung Rallye Red
- Testwagenpreis 2024 59.700 Euro
- Schätzpreis am Dauertest-Ende 33.775 Euro
- Wertverlust 25.925 Euro
- Grundpreis 2025 58.900 Euro

DER ETWAS ANDERE HYBRID

Der Honda CR-V: sparsam, komfortabel und geräumig / Besondere Technik an Bord



Technische Daten - Honda CR-V e:PHEV

Motor: 2-Liter-Benziner (109 kW/148 PS), Elektromotor (135 kW/184 PS), **max. Drehmoment:** 335 Nm, **0-100 km/h:** 9,4 s, **Vmax:** 195 km/h, **Automatik, Frontantrieb.** **Maße:** Länge: 4,71 m, **Leergewicht:** 1.988 kg, **zulässiges Gesamtgewicht:** 2.430 kg, **Kofferraumvolumen:** 567-1.710 l, **Anhängelast (gebremst):** 1.500 kg, **Testverbrauch:** 4,8 l, **Grundpreis:** 60.800 Euro, **gefahren Version:** 61.600 Euro, **Versicherungstypklassen (KH/TKVK):** 15/24/28.



ten Fällen über den flüsterleisen Elektroantrieb oder die akustisch zurückhaltende Gemeinschaftsarbeit der beiden Motoren freuen. Und über den Fahrkomfort: Nur der Plug-in-Hybrid verfügt serienmäßig über ein adaptives Dämpfersystem, das für eine spürbare Ausgeglichene Fahrweise und größeren Komfort sorgt.

Wie beim Vollhybriden hat Honda die Dimensionen der Motoren anders angeordnet als bei den meisten Konkurrenten. Während dort in der Regel ein kleiner Elektromotor den stärkeren Benziner unterstützt, ist beim Japaner der E-Antrieb stärker als der Verbrenner. Auch die Arbeitsweise des Duos unterscheidet sich vom konventionellen PHEV: Die Räder werden elektrisch angetrieben, der Benzinmotor stellt die dafür benötigte Energie zur Verfügung.

Das komplexe System wird in den meisten Betriebszuständen vom Fahrer kaum bemerkt. Wer also genau wissen will, welche Energie gerade wie wohin fließt, kann sich über einen Info-Bildschirm ein entsprechend grafisches Schaubild anzeigen lassen. Wen das nicht interessiert, der wird sich einfach in den allermeis-

dass man den CR-V eher mit Zurückhaltung bewegen sollte.

Dann spielt er seine harmonische und komfortable Grundhaltung am besten aus, bleibt in puncto Geräuschentwicklung dezent. Und kann auch bei leerer Batterie mit Benzinverbräuchen von um die fünf Litern aufwarten. Bei regelmäßiger Stromzapfen sinkt der Benzinverbrauch natürlich.

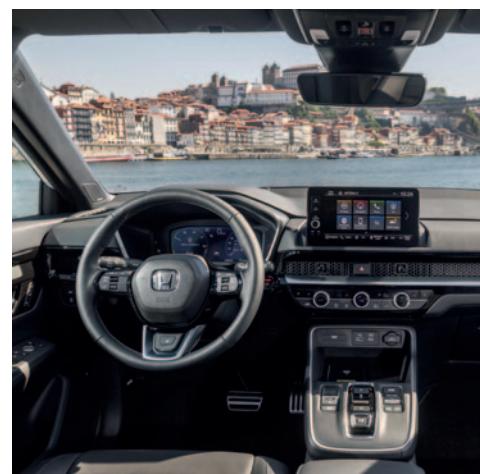
Im Innenraum setzt Honda auf ein konventionelles Layout; hier gibt es noch echte Tasten, Schalter und Knöpfe, das Display ist vergleichsweise klein, bietet aber alle heutzutage relevanten Möglichkeiten. Die Materialauswahl gefällt, allenfalls die wenig intuitive Gangwahl mittels verschiedener Tasten und Knöpfe ist auf den ersten Blick etwas verwirrend, man gewöhnt sich aber daran.

Die Größe des Kofferraums (587-1.710 Liter) gefällt, die Bein-

freiheit auf den hinteren Sitzen ist besser als bei den meisten Konkurrenten, sodass die Frage vom Anfang bleibt, warum Honda hierzulande deutlich weniger Autos als an anderen Orten der Welt verkauft. Liegt es am Preis? Der PHEV kostet mindestens gut 56.900 Euro – das ist selbstbewusst, aber Modelle mit Stecker sind allgemein keine Schnäppchen.

Lothaer Hausfeld ■

Hübsch, aber selten: Der Honda CR-V ist in Deutschland nicht so häufig anzutreffen.



Klassisches Cockpit mit echten Tasten und kleinem Display.

FIREBLADE FÜR DIE LÄNGERE TOUR

Honda macht aus der Hornet 1000 einen Sporttourer. Er bringt auch gleich Koffer als Serienausstattung mit.



Auf der Motorradmesse EICMA 2025 in Mailand hat Honda mit der CB1000GT einen neuen Sporttourer vorgestellt, der Leistung, Fahrspaß und Langstreckenkomfort in einem alltagstauglichen Paket vereint. In Deutschland dürfte das neue Modell zur kommenden Saison zu Preisen um 15.000 Euro starten.

Abgeleitet wurde die GT von der Hornet 1000. Als Antrieb dient ein flüssigkeukühlter Reihenvier-

zylinder, der einst in der CBR1000RR Fireblade für sportliche Spitzenleistungen sorgte. In der überarbeiteten Tourer-Ausführung leistet das Triebwerk 110 kW/150 PS, was dem rund 230 Kilogramm schweren Motorrad eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h ermöglicht. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Sechsganggetriebe mit Anti-Hopping-Kupplung und Quickshifter an das per Kette angetriebene Hinterrad. Den

Verbrauch gibt Honda mit 6,0 Litern je 100 Kilometer an; bei einem 21-Liter-Tank ergibt sich damit eine praxisgerechte Reichweite von mehr als 300 Kilometern.

300 KILOMETER REICHWEITE

Das Fahrwerk der CB1000GT ist konventionell aufgebaut, aber elektronisch gesteuert: eine USD-Gabel vorn und eine Zweiarmwinge mit Zentralfederbein hinten sorgen für Stabilität und Komfort. Eine Sechs-Achsen-IMU ermöglicht Kurven-ABS, während das elektronische „Throttle-by-Wire“-System drei Fahrmodi bereitstellt, die Leistung, Motorbremse und Traktionskontrolle einschließlich Wheelie-Control orchestrieren. Der Fahrer kann zwischen den Fahrmodi Sport, Standard, Tour und Rain wählen; ein Individual-Modus erlaubt die Feinabstimmung persönlicher Präferenzen. Die Bremsanlage von Nissin arbeitet mit zwei 310-Millimeter-Scheiben vorn und einer 240-Millimeter-Scheibe hinten. Auf den

17-Zoll-Alugussräden sind Reifen der Dimensionen 120/70 ZR17 vorn und 180/55 ZR17 hinten montiert.

Die CB1000GT ähnelt im Fahrersitz eher einer Reiseenduro als einem Supersportler: Die Sitzposition ist aufrecht und entspannt, die Halbschalenverkleidung mit Doppelscheinwerfer und das in fünf Stufen arretierbare Windschild bieten guten Windschutz. Zum serienmäßigen Lieferumfang gehört ein Touringpaket mit zwei Hartschalenkoffern (zusammen 65 Liter Volumen), Heizgriffen und Handprotektoren. Weitere Komfortfeatures wie Tempomat, Keyless-System und Hauptständer runden die tourentaugliche Ausstattung ab.

Das Cockpit mit dem 5-Zoll-TFT-Display erlaubt dank Hondas RoadSync Konnektivitätsfunktionen wie Navigation oder in Kombination mit Head-Set-Helm auch Telefonie. Für das verbundene Smartphone ist eine USB-Ladebuchse an Bord. Mario Hommen ■



ELEKTRO-TEST | Honda CUV e:

**Vollflächig:**

Von vorn symbolisieren das schmale LED-Tagfahrlichtband und der LED-Scheinwerfer die moderne Konstruktion, Lenker- und Frontverkleidung sind eine Spielwiese für Aufkleber-Fans.



UM DIE CURVE

Weltmarktführer Honda wagt sich erstmals mit einem Elektroleichtkraftroller auf den europäischen Markt. Motoretta konnte das Clean Urban Vehicle bereits fahren.

Schon im Jahre 2022 verkündete Honda im Rahmen seiner globalen Strategie für Klimaneutralität die Einführung von zehn elektrisch angetriebenen Zweirädern bis 2025. Das Jahr haben wir jetzt, und was ist mit den versprochenen Elektro-Hondas? Tatsächlich bieten die Japaner Stand jetzt sogar dreizehn E-Zweiräder an. Und wo? Vor allem in den bevölkerungsreichen Ländern Asiens. Beispielsweise fährt der riesige Markt in Indien jetzt schon zu sieben Prozent elektrisch – da macht das Honda-Engagement also Sinn.

Und auf dem alten Kontinent? Startet Honda das elektrische Abenteuer erst: Der CUV e: (steht für: Clean Urban Vehicle, electrified) ist das elektrische Premierenmodell, gebaut in Thailand, dem wir zwischen Kopfsteinpflaster, Ampelstart und Citychaos auf die Zellen fühlen. Womit wir beim Thema sind: Für den Antrieb ist ein maximal 8,2 PS starker E-Drive-Seitenmotor zuständig, der – in die gegossene Einarm-Leichtmetallschwinge integriert – das Hinterrad über ein Zahnradgetriebe antreibt. Im Prinzip gibt es drei Fahrmodi mit deutlich differenzierender Vehemenz im Antritt bei stets sanftem Anfahrverhalten: Eher zurückhaltend in Standard, schafft der CUV e: in Sport ziemlich frech die versprochenen 83 km/h Spitze – insofern benötigen CUV e:-Piloten mindestens die A1-Lizenz. Im Eco-Modus dauert dies eine halbe Ewigkeit, der ist nur was fürs Kilometerklauben bei schlappem Batteriestand. Normal gefahren im WMTC-Mix soll der Bordstrom für 72 Kilometer reichen.

Die Energie bezieht der Japaner aus zwei herausnehmbaren 1,3-kWh-Batterien, Honda Mobile Power Pack e: genannt. Dabei handelt es sich um austauschbare Hochleistungsakkus, die auch für andere Zwecke eingesetzt werden können: Beispielsweise in Komatsu- und ►

ELEKTRO-TEST | Honda CUV e:


GLEICHZEITIG MIT DEM CUV e:
**BRINGT HONDA DIE ZWEITE GENERATION DER ROADSYNC-APP
MIT KARTENNAVIGATION**

Denyo-Minibaggern, indischen Rikschas und dem Honda Power Pod als universeller Energielieferant zum Campen. Großer Vorteil: In Thailand, Indonesien, Indien und Japan gibt es Akkustationen, an denen man seinen leeren Stromspeicher einfach gegen einen volen austauschen kann.

Großer Nachteil: In Europa gibt es mit Malmö nur eine Pilotregion,

in der das Konzept getestet wird. In allen anderen Gegenden muss man die gut zehn Kilo schweren Behälter aus dem Stauraum wuchten und in den beiden bereits zum Lieferumfang gehörenden steckdosentauglichen Ladestationen parken.

Für die Praxis bedeutet das: Spätestens nach 36 Kilometern sollte man den Rückweg antre-

ten, um die leeren Akkus nicht mit Bus und Bahn nach Hause transportieren zu müssen. Sind diese einmal in den Ladestationen, dauert's sechs Stunden, bis die leer gefahrenen Speicher wieder komplett gefüllt sind.

Über den jeweiligen Akkustand informiert ein sieben Zoll großes, von einem Vier-Wege-Joystick am linken Lenkerende bedientes TFT-Display, das mit einer weiteren Neuerung aufwartet: Gleichzeitig mit dem CUV e: bringt Honda die zweite Generation seiner hauseigenen Konnektivitätslösung auf

den Markt: Verknüpft mit dem Handy, zeigt die RoadSync-Duo-App neben üblichen Konnektivitätsmerkmalen wie eingehenden Anrufen und SMS eine Vollkartennavigation mitsamt EV-spezifischen Infos an. Beispielsweise kalkuliert die hinterlegte Software den Restbatteriestand bei Erreichen des Ziels und wählt die Route neu in Abhängigkeit von der elektrischen Reichweite.

Zu einem Test auf Watt und Volt gehören aber auch ganz normale Rollerqualitäten. Angefangen bei der Unterbringung – auf ►

ELEKTRO-TEST | Honda CUV e:

**Sicher ist sicher:**

Im Trittbrett verbirgt sich eine herkömmliche 12-Volt-Batterie zur Versorgung des Basisbordnetzes mit Instrumententafel und Beleuchtung. Mit seinen knappen Dimensionen sortiert sich der CUV e: in die Kompaktklasse ein, erkennbar unter anderem am knappen Fußraum.



dem Kompaktling geht es ab 1,80 Meter Körperlänge recht eng zu – bis zum Fahrkomfort, der auf 1a-Asphalt tadellos ausfällt. Wird das Geläuf indes ungnädig mit Kopfsteinpflaster oder Schlaglöchern, streicht das Einzelfederbein im Heck alsbald die Segel und bürdet dem Halteapparat diese Arbeit auf.

Dafür lassen sich seine 120 Kilo mühelos durch den Verkehr dirigieren, hier gibt er eine souveräne Figur ab, und zum Verzögern reicht eine etwas teigige Einzelscheibe vorn mit kräftiger Trommel hinten, die kombiniert agieren. Dass eine Traktionskontrolle und ein Rückwärtsgang an Bord sind, ist schön, erscheint aber ein wenig überkandidelt. Unter der Sitzbank begrenzen die Akkus die Mitnahmekapazität. Ein robuster Gepäckträger im Zusammenspiel mit dem nicht abschließbaren Handschuhfach, das eine kleine Trinkflasche aufnimmt und einen USB-Anschluss beinhaltet, mildern die Auswirkungen ab.

Gemessen am Preis von fast 5.000 Euro wird der CUV e: eigentlich erst dann interessant, wenn am Straßenrand Austauschkästen die Reichweite im Handumdrehen nach Belieben verlängern – wie in Malmö, Tokio oder Bangkok. Thilo Kozik ■

TECHNISCHE DATEN

Honda CUV e:**MOTOR**

Bauart: bürstenloser Gleichstrommotor
Kühlung: Fahrtwind
Nennleistung: 5,7 PS (4,2 kW)
Spitzenleistung: 8,2 PS (6 kW)
Max. Drehmoment: 22 Nm
Akku: Lithium-Ionen, 2 x 1,3 kWh (2 x 26 Ah)
Betriebsspannung: 48 V
Kraftübertragung: direkt, Seitenantrieb

FAHRWERK

Rahmenbauart: Stahlrohrrahmen
Federung vorn: Telegabel, ø 26 mm
Federung hinten: Einarm-Triebsatzschwinge mit einem Federbein, nicht einstellbar
Federweg vorn/hinten: 95 mm / 75 mm
Bremse vorn: eine Scheibe, ø 190 mm, Einkolben-Schwimmsattel, CBS
Bremse hinten: Trommel, ø 130 mm, CBS
Felge vorn: 2,15 x 14
Felge hinten: 2,50 x 12
Bereifung vorn: 100/90-12, Duro DM 413F
Bereifung hinten: 110/90-12, Duro DM 413
Räder: Leichtmetallguss, fünf Doppelspeichen

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 1.970/1.100/675 mm
Radstand: 1.310 mm
Sitzhöhe Fahrer: 765 mm
Leergewicht: 120 kg
Akkugewicht: 10,2 kg
zul. Gesamtgewicht: 292 kg
Farben: Weiß, Silber

AUSSTATTUNG

Hauptständer, rundum LED-Beleuchtung, Keyless-System mit Zentralriegel für Lenkschloss und Zündung, Taste zur Fernentriegelung der Sitzbank, nicht abschließbares Handschuhfach mit USB-Ladebuchse, fernumschaltbare TFT-Anzeige mit Bluetooth-Konnektivität, ausklappbare Sitzurspräsenz, Taschenhaken, Gepäckträger, Feststellbremse, drei Fahrmodi sowie ein Rangiergang rückwärts, Traktionskontrolle, zwei separate Ladegeräte

MESSWERTE (Werksangabe)

Topspeed: 83 km/h Power (45 km/h Eco)
Beschleunigung 0 – 100 m: 8,3 s
Reichweite: 72 km
Verbrauch: 63 Wh/km
Ladezeit Volladnung: 6 Stunden
Ladezeit 25 auf 75 Prozent: 2 h, 40 m

SERVICE

Wartungsintervall: nach 1.000 km oder einmal im Jahr, dann alle 6.000 km
Garantie: zwei Jahre

PREIS

4.999 Euro inkl. NK

PLUS

- tolles Konnektivitätsangebot
- tadellose Verarbeitung
- ausreichende Endgeschwindigkeit
- gut ablesbares TFT-Display

MINUS

- unkomfortable Federung
- keine Onboard-Lademöglichkeit
- Akkus recht schwer
- kein ABS

GLANZVOLLES HONDA LINE-UP

Premiere für neue CB1000GT und WN7-Elektromotorrad, E-Clutch-Technik für zwei 750er und drei 500er Twin-Modelle und V3R 900 Prototyp mit E-Kompressor.



Honda präsentierte auf der EICMA in Mailand die Neuheiten seiner umfangreichen Modellpalette für 2026. Im Mittelpunkt standen der neue Premium-Sporttourer CB1000GT und als erstes Elektromotorrad die Honda WN7. Dazu stellte Honda stolz den Prototyp V3R 900 mit E-Kompressor vor. Angetrieben vom neuen V3-Motor mit elektrisch angetriebenem Kompressor werden die Entwicklungsfortschritte dieser weltweit neuen Motorentechnologie in einem beeindruckenden Chassis demonstriert. Honda's kontinuierliches Be-

streben, weltweit innovative Technologien anzubieten, zeigt sich ebenfalls in der Integration der einzigartigen Honda E-Clutch-Technologie in fünf weiteren Mittelklasse-Modellen. Mit der Europapremiere der neuen CB1000F, den umfassend modellgepflegten Scootern SH125i und SH150i, dem neuen EV-Branding und einer neuen Bekleidungs-Kollektion unterstreicht Honda einmal mehr sein Engagement, mit der breitesten und umfassendsten Modellpalette der Motorradbranche die Wünsche seiner Kunden zu erfüllen.

CB1000GT

Die neue CB1000GT, ein Premium-Sporttourer, erweitert Honda's Modellpalette um ein perfekt ausgestattetes, technologisch fortschrittliches Motorrad für alle, die Wert auf reichlich Komfort auf langen Strecken legen und abseits der Autobahn auf kurvenreichen Landstraßen Fahrspass pur erleben möchten. Ausgestattet mit dem von der Fireblade abgeleiteten

Vierzylindermotor, der auch die CB1000 Hornet antreibt, vereint die GT sportliches Fahrverhalten mit erstklassigem Langstreckenkomfort. Dies wird durch das dynamische Design, das semiaktive, elektronisch gesteuerte Showa EERA-Fahrwerk und eine neue GT-Verkleidung ermöglicht, die sowohl die Aerodynamik als auch den Wetterschutz optimiert. Zur Serienausstattung gehören elektronisch gesteuertes Gasgriff-Management, über 6-Achsen-Bewegungs-Sensorik gesteuerte Fahrprogramme inklusive Kurven-ABS und sicherheitsfördernder HSTC-Traktionskontrolle, integrierte Gepäckkoffer, Heizgriffe, Hauptständer, Quickshifter, Tempomat, eine automatische Blinkerrückstellung, Handprotektoren und die Honda RoadSync-Konnektivität.

HONDA WN7

Die Honda WN7, das erste große Elektromotorrad des Weltmarktführers, feiert auf der EICMA Weltpremiere. Die komplett neue Ma-

schine wurde unter dem Motto „Be the wind“ entwickelt, um kultiviertes, leises und sanftes Fahrgefühl sowie fulminantes Beschleunigungspotential zu bieten, das nur Elektrofahrzeuge ermöglichen. Umfangreiche Tests auf europäischen Straßen trugen dazu bei, dass die WN7 alle Erwartungen in punkto Funktion, Fahrspaß und Zuverlässigkeit erfüllt. Ausgestattet mit einem 9,3-kWh-Lithium-Ionen-Akku und einem 18-kW-Motor bietet die Honda WN7 eine Reichweite von 140 km. Neben dem Laden an der heimischen Wallbox ist ebenfalls Aufladen an CCS2-Schnellladestationen (wie für Elektroautos) möglich, damit ist ein Laden von 20 % auf 80 % in nur 30 Minuten erledigt.

Die Ausstattung der Honda WN7 umfasst eine Voll-LED-Beleuchtung inklusive einzigartiger Tagfahrlichtsignatur, ein Frameless-Chassis, Kurven-ABS, mehrere Fahrmodi, einstellbare regenerative Bremsfunktion, Rangierhilfe mit Vorwärts/Rückwärts-►

Honda CB1000GT



EICMA 2025 | Honda Premieren, Technik und Prototypen

Funktion, einen Tempomat sowie eine sicherheitsfördernde HSTC-Traktionskontrolle. Das schlanke, moderne Design wird durch ein neues Honda-Logo ergänzt. Passend zum bahnbrechenden Fahrzeug erscheint zur Honda WN7 zeitgleich ein neues Elektrofahrzeug-Branding für Honda Zweiräder.

V3R 900E PROTOTYP MIT E-KOMPRESSOR

Dazu stellte Honda auf der EICMA 2025 den weiter entwickelten Prototyp der V3R 900 mit E-Kompressor aus. Dieses mit Spannung erwartete Motorrad mit V3-Motor mit E-Kompressor wird 900 cm³ Hubraum aufweisen und soll neue Maßstäbe setzen. Als Motorrad-Weltneuheit kommt ein elektrisch angetriebener Kompressor zum Einsatz, der eine präzise Steuerung des Ladedrucks und damit hohes Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen ermöglicht. So kann die künftige V3-Neuheit eine Leistung auf dem Niveau eines 1.200-cm³-Motors erreichen und gleichzeitig die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit erfüllen.

Das Entwicklungsteam verfolgt das Ziel, begeisternde Fahrzeuge zu realisieren, die Kundenerwartungen übertreffen und die in Honda's Vision 2030 formulierte „Freude an freier und unbeschwerter Mobilität“ verwirklichen. Der nach dem Motto „Non-Rail Roller Coaster“ entwickelte Prototyp verquickt begeisternde

Technik mit reichlich Entwicklungs-Knowhow und soll aufregenden Fahrspass mit ruhig-souveräner Gelassenheit verbinden. Den spektakulären Prototyp der V3R 900 mit E-Kompressor zeichnet ein Bodywork mit asymmetrischen Seitenverkleidungen aus, während sich das Tankemblem im „Honda Flagship WING“-Design präsentiert, das ab dem nächsten Jahr schrittweise bei Topmodellen eingeführt wird.

NEUE HONDA-MODELLE MIT E-CLUTCH:

2026ER XL750 TRANSALP, CB750 HORNET, NX500, CBR500R UND CB500F HORNET

Für das Modelljahr 2026 wird das Honda E-Clutch-System – welches 2024 in den Vierzylinder-Modellen CBR650R und CB650R debütierte – optional in fünf weiteren Modellen erhältlich sein. Das System arbeitet schneller und sanfter als ein Quickshifter und ermöglicht ein sportliches Fahrerlebnis der Extraklasse. Es begeistert mit einfacher Bedienung, da Anfahren, Anhalten und Schalten ohne Bedeutigung des Kupplungshebels erfolgen können – der Fahrer betätigt einfach nur das Schaltpedal.

Zusätzliche Flexibilität bietet die Möglichkeit, bei Bedarf den Kupplungshebel zu nutzen. Bei den Modellen XL750 Transalp und CB750 Hornet wird das Honda E-Clutch-System ebenfalls optional angeboten. In Verbindung mit dem elektronischen Gasgriff-Management (Throttle-by-Wire) bietet das E-Clutch-System zu besonders

sanften Schaltvorgängen weitere Vorteile wie etwa automatisches Zwischengas beim Herunterschalten. Ein weiterer Vorteil der XL750 Transalp auf Offroad-Terrain ist sanftes Hochschalten auch bei durchdrehendem Hinterrad. Weil die Honda E-Clutch in Verbindung mit der Throttle by Wire-Technik in der Lage ist, Schaltmanöver auf Basis der Überwachung der Vorder- und Hinterrad-Umdrehungen entsprechend perfekt zu regeln.

Dazu ist das Honda E-Clutch-System 2026 erstmals optional für drei beliebte 500-cm³-Modelle erhältlich: für die CB500 Hornet, die NX500 und die CBR500R. Die Kombination aus Sportlichkeit, einfacher Bedienung und Vielseitigkeit eröffnet Fahrern, die diese seit Jahren beliebten Maschinen schätzen, neue Fahrspaß-Dimensionen. So wird das Honda E-Clutch-System auch für Modelle verfügbar, die mit dem A2-Führerschein gefahren werden können, wodurch mehr junge Fahrer in Europa von dieser fortschrittlichen Technik profitieren können.

SH125i/SH150i

Die für das Modelljahr neu gestalteten SH125i und SH150i, Europas beliebteste Roller, präsentieren sich mit überarbeitetem Design, einer neuen Lichtsignatur und einem 5-Zoll-TFT-Display, was die Attraktivität weiter steigert. Die neue Frontpartie ist vom Schwestermodell SH350i inspiriert und verleiht dem Trio aus dem Honda-Werk im italienischen Atessa eine markante visuelle Identität. Die zeitlose Eleganz der SH125i- und SH150i-Scooter trägt zu ge steigerter Attraktivität bei.

CB1000F UND NEUE FARBEN FÜR VIELE WEITERE MODELLE

Auf der EICMA wurde die Honda CB1000F präsentiert, ein Retro-inspiriertes Vierzylinder-Bike. Die CB1000F fasziniert als handliches, durchzugsstarkes Naked-Bike, das

Honda V3R 900 E-Kompressor



mit markantem Design, umfangreicher Ausstattung und durchzugsstarker Fahrdynamik aufwartet – dank des modifizierten Fireblade-Triebwerks – und viel Begeisterung entfachen dürfte. Zudem wurden neue Farben für die Crossover NC750X, das Scooter-Flaggschiff SH350i und die Modelle Gold Wing und Gold Wing Tour vorgestellt, während die legendäre Luxustourer-Sechszylinder-Maschine in ihr sechstes Produktionsjahrzehnt startet.

VORSTELLUNG DER 2026ER HONDA BEKLEIDUNGS-KOLLEKTION

Hondas Auftritt auf der EICMA 2025 wurde durch eine erweiterte und weiterentwickelte Kollektion offizieller Honda-Markenbekleidung abgerundet. Die neue Kollektion deckt verschiedene Bereiche der traditionsreichen Honda-Geschichte ab und zelebriert legendäre Modelle, Designs und Motorsport-Erfolge. Die neue, fashionabile Kollektion wird ab Frühjahr 2026 bei Honda-Händlern und online verfügbar sein.

ZUSAMMENARBEIT MIT KUROMI

Ein weiteres Highlight auf der EICMA waren zwei Motorräder mit exklusiver Folierung im Stil der beliebten japanischen Kultfigur „Kuromi“. Die in Zusammenarbeit mit der Sanrio Co., Ltd. als Sonderedition für die EICMA entstandenen Modelle – eine lila-pink CB750 Hornet und eine CBR1000 RR-R Fireblade in für Kuromi typischen Schwarz-Lila Farbtönen – unterstreichen Honda's kontinuierliches Engagement, ein breites Publikum für das Motorradfahren zu begeistern. Jasmin Müller ■

Honda WN7





PROTOTYP MIT E-KOMPRESSOR

Ein Jahr ist vergangen, seit Honda seinen V3-Viertaktmotor mit E-Kompressor präsentierte. Jetzt legen die Japaner nach und zeigen den Prototyp V3R 900.

Auf der EICMA 2024 hatte Honda seinen neuen V3-Motor mit elektrischem Kompressor erstmals als Motorkonzept vorgestellt. Jetzt ist klar: Im Prototyp V3R 900 wird es weiterentwickelt. Das künftige Serienmodell soll dank Hondas neuartiger Technologie Maßstäbe

setzen. Das Entwicklungsteam verfolgt laut Honda das Ziel, „begeisternde Fahrzeuge zu realisieren, die Kundenerwartungen übertreffen“, und jene Freude an freier und unbeschwerter Mobilität verwirklichen, die Honda einst in seiner Vision 2030 formuliert hat.

75°-V-DREIZYLINDER MIT 900 CCM HUBRAUM
Der Honda V3R 900 mit E-Kompressor verquickt begeisternde Technik mit reichlich Entwicklungserfahrung und soll aufregenden Fahrspaß mit beruhigender Gelassenheit verbinden.

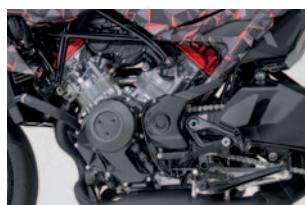
Am 75°-V-Dreizylinder hält Honda fest. Dazu wird nun der Hubraum mit 900 ccm bestätigt, in Verbindung mit ungewöhnlich schlanker und kompakter Bauweise.

Als Motorrad-Weltneuheit (gemäß Honda-Wissenstand) kommt ein elektronisch angetriebener Kompressor zum Einsatz, der eine präzise Steuerung des Ladedrucks und damit hohes Drehmoment bereits bei niedrigen

Drehzahlen ermöglicht. So könne die künftige V3-Neuheit eine Leistung auf dem Niveau eines 1.200-ccm-Motors erreichen und gleichzeitig höchste Anforderungen an die Umweltverträglichkeit erfüllen.

Das Bodywork des Honda V3R 900 mit Kompressor-Prototypen zeichnet sich durch asymmetrische Seitenverkleidungen aus, während sich das Tankemblem im „Honda Flagship WING“-Design präsentiert, das ab dem nächsten Jahr schrittweise bei Hondas Topmodellen eingeführt wird. Mal schauen, was auf der EICMA 2026 dazu steht – oder im nächsten Jahr auf uns zurollt.

Ralf Bielefeldt ■



So kompakt sieht er aus, der 75°-V-Dreizylinder mit E-Kompressor. Bislang ist alles noch im Prototypen-Versuchsstatus, aber Honda hält an seinem neuartigen Motorkonzept fest.

