

So schreibt die Presse über Honda

Ausgabe 3 | Dezember 2018

FAHRBERICHT | HONDA CR-V HYBRID



HONDA CR-V HYBRID:

Stern online 13.11.2018 Der etwas andere Hybrid	2
Nordwest-Zeitung 24.11.2018 Benziner unterstützt E-Motor	2
Auto Straßenverkehr 26-2018 Benzin-Stromer	3
Mannheimer Morgen online 13.11.2018 Grünes Gewissen für SUV-Freunde	3
HONDA CR-V: Auto Straßenverkehr 24-2018 Nummer fünf lebt	4
REVUE HEUTE 08-2018 Familienkutsche	5
Off Road 10-2018 Nicht-Raucher	5
HONDA JAZZ: Mannheimer Morgen 13.10.2018 Viel Platz unterm hohen Dach	6
Wetzlarer Neue Zeitung 18.08.2018 Ein kleiner Japaner rockt den Campus	6
HONDA HR-V: Auto Zeitung 19-2018 Neues Design und optimierter Motor	7
DER NEUE TAG 18.08.2018 Dieses SUV filtert Geräusche weg	7
HONDA CIVIC: BUNTE 32-2018 Einer mit WOW-Effekt	7
HONDA CIVIC TYPE R: Fränkische Nachrichten 22.09.2018 Bärenstarkes Biest in krasser Optik	8
Augsburger Allgemeine 04.08.2018 Vollampf auf den Vorderrädern	8
HONDA NSX: Auto Zeitung 18-2018 Die Macht der Acht	9

MANNHEIMER
MORGEN

Grünes Gewissen für SUV-Freunde

Mit dem CR-V Hybrid schickt Honda sein kompaktes Erfolgs-SUV erstmals mit einer Kombination aus Verbrenner und Elektroantrieb auf die Straße.

Seite 3



VORGESTELLT | HONDA CB650R AUF DER EICMA



MOTORRAD

Mittelklasse-Vierzylinder im Neo Sports Café-Design

Auf dem Pariser Autosalon hatte Honda die Studie Neo Sports Café gezeigt, auf der EICMA stand die Serienversion dazu.

Seite 11

HONDA CRF450L: MOTORRAD 22-2018 L WIE LEGAL	10
HONDA CBR650R: MOTORRAD online 06.11.2018 Geschrunpfte Fireblade	11
HONDA CB650R: MOTORRAD online 06.11.2018 Mittelklasse-Vierzylinder im Neo Sports Café-Design	11
HONDA MONKEY: FUEL 04-2018 King's Monkey	11



Honda Engines legt vor Seite 12

HONDA ENGINES: Motorist 05-2018 Honda Engines legt vor	12
HONDA CENTER: Frankfurter Neue Presse 23.10.2018 Hier soll's grün werden	12



online | 13.11.2018



AUTONEWS | HONDA CR-V HYBRID

Der etwas andere Hybrid

Seinen CR-V bietet Honda bereits seit 1995 an. Nun geht der SUV in die fünfte Generation – und ist bald auch als Hybrid zu haben. Mit einem sehr speziellen Antriebssystem.



Der neue Honda CR-V Hybrid. Ab Februar 2019 bei den Händlern.

©press-inform - das Pressebuero

Am ehesten vergleichbar ist der Antrieb des Honda CR-V Hybrid noch mit einem Range Extender, wie er im BMW i3 oder im Opel Ampera zur Verlängerung der Reichweite arbeitet. Angetrieben wird der SUV in der Regel direkt per Elektromotor. Der Benzinmotor dient – zumeist – rein als Stromlieferant. Honda hat das Hybrid-System i-MMD (intelligent Multi-Mode Drive) getauft. Als Benzinmotor ist ein 2,0-Liter-Vierzylinder mit Atkinson-Zyklus eingebaut, der 107 kW/145 PS bei 6.200 U/min liefert. Der elektrische Antriebs-

motor leistet bis zu 135 kW/184 PS und ein maximales Drehmoment von 315 Nm. Entsprechend gibt es drei Fahroptionen. Im EV-Modus, der über eine Taste am Armaturenbrett auch erzwungen werden kann, läuft der Honda rein elektrisch. Die Antriebsenergie fließt aus dem Lithium-Ionen-Akku unter dem Boden des Kofferraumes direkt in den Elektromotor und von dort an die Räder. Automatisch passiert das beim Anfahren und bei niedrigen Geschwindigkeiten etwa in der Stadt. Die Reichweite beim rein elektrischen Fahren be-

trägt zwei Kilometer. Eine Plug-In-Funktion hat der CR-V Hybrid nicht.

Die zweite Antriebsvariante ist der Hybrid-Modus, in dem der SUV meist und im normalen Fahrverkehr unterwegs ist. Im Hybrid-Modus arbeitet der Benzinmotor. Aber er liefert seine Kraft nicht an die Räder, sondern an einen Generator, der daraus Strom erzeugt. Dieser Strom geht dann an den Elektromotor, der seinerseits die Räder bedient. Eventuelle Stromüberschüsse wandern in die Akkus und werden dort gespeichert. Der

Die Kombination aus Benzin- und Elektromotor ist im Honda CR-V Hybrid vorne unter der Haube untergebracht.



Sinn dahinter: Wenn der Verbrennungsmotor rein als Stromlieferant dient und nichts mit dem direkten Antrieb zu tun hat, dann kann er unabhängig von der Geschwindigkeit und den Fahrständen praktisch immer mit optimaler Leistung laufen – und damit optimal verbrauchsgünstig.

Nur in einigen Fällen arbeitet der CR-V im reinen Verbrenner-Modus, meist bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h. Wenn das System erkennt, dass die direkte Unterstützung nötig ist, koppelt es den Benzinmotor direkt an die Räder durch, der Honda fährt dann wie ein herkömmliches Auto mit Verbrennungsmotor. In der Praxis geschieht dies allerdings relativ selten, selbst auf der Autobahn reicht der Hybrid-Modus gut aus, um flott voran zu kommen. Eine weitere Besonderheit: Es gibt kein Getriebe. Die Energie geht direkt an die Räder.

Das hin und her Schalten zwischen den Betriebsmodi geschieht nahezu unmerklich. Lediglich auf dem sieben Zoll großen LCD-Fahrrdisplay kann man optisch verfolgen, was da gerade geschieht. Kein Ruckeln, keine Zugkraftunterbrechung – der SUV fährt sich wie ein ganz normales Automatik-Auto mit Verbrennungsmotor.

An eines allerdings muss man sich erst gewöhnen, weil es dem gewohnten Fahrgefühl widerspricht: Der – sehr leise – Verbrennungsmotor agiert auch akustisch weitgehend entkoppelt von den Befehlen an das Gaspedal.

Da hilft selbst die Active Sound Control nur bedingt, mit der Honda das Beschleunigungsgeräusch des Motors der jeweiligen Motordrehzahl anpassen will.

Ein Sportmodus soll für ein schnelleres Ansprechverhalten des Gaspedals sorgen – auf der Straße ist davon allerdings nicht viel zu merken. Was allerdings nicht wirklich ein Problem ist: Wie bei einem elektrischen Antrieb üblich, zieht das rund 1,7 Tonnen schwere Fahrzeug auch so schon ordentlich durch und ist mit Frontantrieb in flotten 8,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, mit Allradantrieb in 9,2 Sekunden. Bei 180 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht, dann wird abgeregelt. Über Schaltwippen am Lenkrad lässt sich die Verzögerung einstellen, wenn der Fahrer vom Gas geht. Der offizielle Durchschnittsverbrauch, gemessen nach WLTP: 5,3 Liter auf 100 Kilometer, was einem CO₂-Ausstoß von 120 g/km entspricht. Vergleichbare Benziner liegen in der Regel bei rund sieben Liter Verbrauch.

Ansonsten entspricht der hybride CR-V weitgehend seinem Bruder, der rein von einem 1,5-Liter-Benziner angetrieben wird und der seit Oktober auch in Europa auf dem Markt ist. In der neuen Generation verfügt er bei gleicher Außenlänge (4.600 mm) über einen bis zu 33 Millimeter längeren Radstand, der vor allem den Passagieren auf der Rückbank zugute kommt. Dort ist nun auch bei zurückgeschobenen Vordersitzen

ausreichend Platz für Erwachsene. Beim CR-V-Hybrid verzichtet Honda auf den Wahlhebel der Automatik – vier Knöpfe reichen. Der Kofferraum, dessen Klappe sich optional auch berührungslos öffnen lässt, fällt wegen der Akku-Packs unter dem Boden etwas kleiner aus als beim Benzinmotor: Er fasst 497 Liter (statt 561 Liter), bei umgeklappten Sitzen sind es 1.694 Liter. Auch auf der Straße benimmt sich der CR-V Hybrid nicht anders als sein rein über Verbrennungsmotor angetriebener Bruder. Die Lenkung ist präzise und ausreichend direkt, die Federung komfortabel. Selbst lange Strecken sind so kein Problem. Das Fahrverhalten erweist sich als gutmütig und problemlos. Die Karosserie ist steifer als bei der 4. Generation und auch das Crash-Verhalten wurde optimiert.

Bleiben die Preise. Wenn der Honda CR-V ab dem 16. Februar 2019 bei den Händlern steht, dann ist er in vier Ausstattungsvarianten erhältlich. Die Basisversion mit Frontantrieb kostet ab 32.290 Euro, die teuerste Modellvariante Executive ist ab 43.590 Euro zu haben. Mit in den Paketen sind je nach dem die umfangreichen Assistenzsysteme und Annehmlichkeiten von Einparkhilfe über Smartphone-Einbindung, Apple CarPlay und Android Auto, bis zu Head-Up-Display, adaptiver Geschwindigkeitsregelung, Verkehrszeichenerkennung, elektrischer Heckklappe und mehr. Wahlweise wird der CR-V mit Front- oder mit Allradantrieb angeboten. ■

NWZ 24.11.2018



FAHRBERICHT | HONDA CR-V HYBRID

Benziner unterstützt E-Motor

Honda CR-V mit etwas anderer Hybridtechnologie

Die mittlerweile fünfte Generation des Honda CR-V ist bereits seit Oktober auf dem Markt, allerdings ausschließlich mit dem 1,5-l-Vierzylinderbenzinmotor zu bekommen. Denn der Diesel ist raus aus der Motorenpalette des japanischen Kompaktklasse-SUV. Ab Februar wird eine mindestens 32.290 Euro teure Hybridversion angeboten. Und die wartet mit einer technischen Besonderheit auf.

Denn während bei Fahrzeugen mit Hybridantrieben bislang stets der Verbrenner von einem kleinen,

integrierten Elektromotor unterstützt wird, läuft es beim Honda im Prinzip genau anders herum. Der 145 PS bietende 2,0-l-Vierzylinderbenzinmotor ist nämlich eigentlich nur dafür da, den großen und starken Elektromotor (184 PS und 315 Nm) zusammen mit dem Generator mit Strom zu versorgen.

Ein herkömmliches Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen gibt es nicht. Stattdessen dreht das Elektro-Aggregat einfach immer höher. Gewöhnungsbedürftig: Tritt man das Gaspedal mit

Nachdruck, sieht man die Drehzahlen im Kombiinstrument in die Höhe schnellen, spürt aber zunächst nichts. Denn die Beschleunigung setzt erst verzögert ein. **Einen Schalt- oder Automatikwahlhebel sucht man im CR-V Hybrid vergeblich.** Stattdessen geht es auf Knopfdruck vorwärts, rückwärts oder zum Parken. Nach dem Drücken des Startknopfs signalisiert ein grünes Autosymbol die Fahrbereitschaft.

Der in der Basisversion nur mit Frontantrieb – in den höheren Aus-

Die fünfte Generation des Honda CR-V wird ab Februar auch in einer Hybridversion zu haben sein.



Foto: Jörg Staubach

stattungen für 2.000 Euro Aufpreis auch mit Allradantrieb – erhältliche CR-V surrt los, bewegt sich rein elektrisch, was rund zwei Kilometer geht, ohne dass Verbrenner und Generator Strom-Nachschub liefern müssen. Wer neben dem Fahrzeug steht, vernimmt eine dezente Melodie, die zum Beispiel Fußgänger vor dem ansonsten lautlosen Honda warnt.

In 8,8 Sekunden geht es aus dem Stand auf Tempo 100, bei 180 km/h wird dem Vorwärtsdrang ein Ende gesetzt. Der Normver-

brauch von 5,3 l/100 (120 g CO₂/km) kann sich sehen lassen.

Eine überraschend große Beinfreiheit finden die Passagiere in der zweiten Reihe vor. Das Kofferraumvolumen schrumpft wegen des Antriebs und trotz des sehr kompakten 1-kWh-Akus von 561

auf 497 Liter, die dritte Sitzreihe ist aus diesen Gründen nicht erhältlich. Die Heckklappe öffnet (gegen Aufpreis auch per Fußbewegung) nicht hoch genug. Wer länger als 1,80 Meter ist, muss beim Be- und Entladen den Kopf einziehen. **Jörg Staubach** ■



Benzin-Stromer

Honda streicht beim neuen CR-V den Dieselmotor und ersetzt ihn durch eine AUFWENDIGE HYBRIDVARIANTE, die auf ein herkömmliches Getriebe verzichtet.

Text: Stefan Cerchez, Fotos: Richard Pardon, Manuel Portugal

Nicht, dass die Hybridkonstruktion der Kollegen von Toyota mit ihrem komplexen Planetengetriebe Maschinenbau für Einsteiger wäre. Aber Honda geht mit seinem i-MMD-Hybrid-System (intelligent Multi-Mode Drive) einen eigenen und keinesfalls einfacheren Weg.

Und der geht so: Ein Zweiliter-Benzinmotor mit 145 PS treibt hier einen Generator an, dessen erzeugter Strom entweder in einen Lithium-Ionen-Akku fließt oder direkt einen Elektromotor (135 kW/315 Nm) versorgt, der die Vorderräder antreibt. Zudem kann der Verbrenner in einem bestimmten Geschwindigkeitsfenster auch direkt auf die Räder wirken oder Batteriestrom den CR-V kurzzeitig emissionsfrei fortbewegen.

Natürlich gewinnt der SUV beim Verzögern auch Energie zurück oder unterstützt mit seinem Elektromotor den Benzinmotor gezielt beim Beschleunigen.

Der zentrale Gedanke der Honda-Ingenieure: Den Verbrenner möglichst nah seines effizientesten Last- und Drehzahlbereichs betreiben, den lästigen Rest übernimmt oder unterstützt der E-Antrieb. Nebeneffekt dieser Konstruktion: Ein mehrstufiges Getriebe ist überflüssig, der Fahrakku kann verhältnismäßig klein ausfallen, da Strom quasi auf Abruf erzeugt wird.

Ruckfreies Zusammenspiel, leiser Verbrenner

Und wie stellt sich das beim Fahren dar? Kurze Antwort: harmonisch, ruckfrei und meist auch sehr leise. Das komplexe Zusammenwirken der verschiedenen Komponenten funktioniert nahtlos und ohne spürbare Stöße im Antriebsstrang – auch dann, wenn die Überbrückungskupplung den Verbrenner direkt mit den Antriebsrädern verbindet.

Der CR-V Hybrid fährt stets elektrisch an, wofür der Benzinmotor mit zunächst gleichbleibender Drehzahl den Strom erzeugt.

Je nach Leistungsanforderung legt die Zweilitermaschine nach, was akustisch nur dann auffällt, wenn es in Richtung Vollast geht. Dann erinnert der Verbrenner gut vernehmbar daran, wo das Kraftwerk sitzt, und verharrt entsprechend dem Beschleunigungswunsch auch länger bei hohen Drehzahlen.

Ansonsten ist er vor allem bei Landstraßen- oder gemäßigttem Autobahntempo kaum auszumachen, da der E-Motor hier sanft mit anschiebt. Hier zahlt sich aus, dass Honda der Hybridversion noch ein wenig



RUND 580 KILO darf der CR-V Hybrid zuladen, ins Heck passen regulär knapp 500 Liter.

Einen Teil des Kofferraum-Untergeschosses nimmt der Lithium-Ionen-Akku ein. Gutes Raumangebot.



mehr Dämmmaterial spendiert als dem Benzinmotor.

Apropos auszahlen: Bei unserer ersten, etwa 170 Kilometer langen Überlandtour pendelte sich der Verbrauch des rund 1,6 Tonnen schweren CR-V Hybrid laut Bordcomputer bei exzellenten 6,3 l/100 km ein. Allerdings deutete sich auf kurzen Autobahnetappen auch an, dass bei dauerhaft höheren Tempi und Lasten deutlich mehr Sprit in die Brennräume fließt. Da passt es ins Bild, dass Honda dem Vortrieb beim Tempo 180 ein Ende setzt und die Anhängelast des Hybrids auf 750 Kilo beschränkt – offiziell, um die Temperatur des E-Motors nicht in kritische Regionen ansteigen zu lassen. Dabei darf er aber immer noch 583–626 Kilo zuladen (mit Allradantrieb: 549–603 kg).

Wo wir gerade bei den Restriktionen sind: Die Zusatzbatterie nimmt einen Teil des Raums unterhalb des Ladebodens ein, was auch die Siebensitzeroption ausschließt. Der Standardkofferraum fasst aber immer noch 497 Liter.



DATEN

HONDA CR-V HYBRID 2WD

Preis	32.290 Euro
ANTRIEB	
Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette	
Hubraum	1.993 cm ³
Leistung bei Drehzahl	107 kW/145 PS bei 6.200/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	175 Nm bei 4.000/min
Elektromotor	
Leistung	135 kW/184 PS
Drehmoment	315 Nm
Vorderradantrieb, stufenloses Getriebe	
KAROSSERIE	
Länge	4.600 mm
Breite	1.855 mm
Höhe	1.679 mm
Radstand	2.663 mm
Tankinhalt	57 Liter
Kofferraum	497–1.694 Liter
Leergewicht	1.614 kg
Zuladung	626 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/750 kg
Serienbereifung	235/60 R 18 H
FAHRLEISTUNGEN	
0–100 km/h	8,8 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch	5,3 Liter S
CO ₂ -Ausstoß	120 g/km

Letzte Hybridhürde: der Preis.

Der günstigste Honda CR-V Hybrid beginnt bei 32.290 Euro – 1.800 Euro günstiger als ein Toyota RAV4 Hybrid. ■

FAZIT

Das Hybridkonzept ist neuartig, Stärken und Schwächen ähneln jedoch jenen der Konkurrenz.

Grünes Gewissen für SUV-Freunde



Mit dem neuen Honda CR-V Hybrid rollt ab Februar 2019 ein sparsames SUV mit ausgefeilter Technik zu den Händlern.

Von Mirko Stepan

Mit dem CR-V Hybrid schickt Honda sein kompaktes Erfolgs-SUV erstmals mit einer Kombination aus Verbrenner und Elektroantrieb auf die Straße. Damit leiten die Japaner nicht nur das Post-Diesel-Zeitalter für die Baureihe ein, sondern gehen mit ihrem Antriebskonzept auch einen anderen Weg als viele Konkurrenten.

Honda setzt anders als viele andere nicht auf einen Range Extender – also einen Reichweitenverlängerer – oder auf E-Motoren, die einen Verbrennungsmotor unterstützen. Honda arbeitet mit einem Verbrenner, genauer gesagt einem Atkinson-Benziner, der als Stromaggregat in Zusammenspiel mit einem Elektromotor fungiert, und Strom in einen Lithium-Ionen-Akku speist. E-Motor Nummer zwei dient als Antriebsquelle. Honda nennt das i-MMD Hybridsystem, das Kürzel steht für „intelligent Multi-Mode Drive“. Ist der Fahrer im Hybridmodus unterwegs, produziert der Verbrenner über den Generator elektrische Energie.

Das ist aber nicht der Standard-Anwendungsbereich, weil der Motor so konzipiert ist, dass er am effizientesten arbeitet, wenn er nicht als Antriebsquelle dient

Im EV-Modus fährt der CR-V bis zu zwei Kilometer rein elektrisch. Dazu ist noch ein Sport-Modus wählbar, bei dem die Gasannahme mehr Agilität mitbringt – in der Praxis aber der Grundausrichtung und dem Sparwillen des SUV widerspricht. Das lässt sich ohne große Übung und vor allem ohne spürbare Einschränkungen mit 5,9 Liter je 100 Kilometer bewegen.

Nicht schlecht für ein 1.700-Kilo-Auto, das aerodynamisch nicht auf höchste Effizienz ausgelegt ist – selbst wenn sich Lüftungsklappen im Frontgrill schließen, wenn es der Kühlungsbedarf zulässt, und der Unterboden optimiert ist.

Das Herzstück des i-MMD Hybridsystems ist ein 2,0-Liter-VTEC-Benzinmotor mit Atkinson-Zyklus und 107 kW/145 PS bei 6.200 U/min, gekoppelt mit einer E-Maximalleistung von 135 kW/184 PS bei einem Drehmoment von 315 Newtonmeter. So schafft es die Allradvariante in 9,2 Sekunden auf Tempo 100, bei 180 km/h ist dann Schluss. Der Allradantrieb ist der gleiche wie im normalen CR-V, wird also nicht durch E-Maschinen erzeugt, die einzeln Kraft an die Räder schicken.

Der CR-V erweist sich auf der 150-Kilometer-Testrunde als äußerst gutmütiges Reiseauto, das vorne, aber vor allem hinten ein großzügiges Platzangebot hat. Das Fahrwerk ist ganz klar auf Komfort ausgelegt, die schnelle Hatz ist nicht seine Stärke – macht aber nichts, dafür gibt es andere Autos. Was der CR-V beherrschen soll, beherrscht er: Sparsames Fahren, entspanntes Dahingleiten. Dabei streichelt er das grüne Gewissen, was will man mehr als SUV-Fahrer. Und über irgendwelche Dieseldiskussionen kann der CR-V-Fahrer nur schmunzeln.

Die Preisliste startet bei 32.290 Euro für das frontgetriebene Modell in der Version Comfort, der getestete AWD Elegance ist ab 36.990 Euro zu haben. Die Spitzenversion AWD Executive kostet ab 43.590 Euro. ■

TECHNISCHE DATEN

Honda CR-V Hybrid AWD Elegance

Fünftüriges SUV der Mittelklasse, Länge/Breite/Höhe/Radstand in Millimetern: 4.600/2.117 (mit Außenspiegeln)/1.689/2.662, Leergewicht: 1.672 kg, zul. Gesamtgewicht: 2.275 kg, Tankinhalt: 57 l, Kofferraumvolumen: 497 – 1.694 l.

ANTRIEB BENZINER: 2,0-Liter-Vierzylinder, Hubraum: 1.993 Kubik, Leistung: 107 kW/145 PS bei 6.200 U/min, max. Drehmoment: 175 Nm bei 4.000 U/min, **ANTRIEB E-MOTOR:** Leistung: 135 kW/184 PS, max. Drehmoment: 315 Nm, Maximalleistung: 135 kW/184 PS, Beschleunigung 0–100 km/h: 9,2 s, Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h, Direktgetriebe, Allradantrieb, Normverbrauch: 5,5 l Super/100 km, CO₂-Ausstoß: 126 g/km, Preis: ab 36.990 Euro.



Nummer fünf lebt

Die fünfte Generation des Honda CR-V präsentiert sich äußerlich kaum verändert, innen jedoch so HOCHWERTIG UND VARIABEL wie nie zuvor. Welche Qualitäten der SUV noch mitbringt, klärt der erste Test der Top-Variante mit Allradantrieb und 193 PS.



Text: Clemens Hirschfeld, Fotos: Hans-Dieter Seufert

Er ist einer dieser heimlichen Stars. Einer, den fast jeder kennt, zumindest im Ausland. Denn weltweit zählt der CR-V mit fast zehn Millionen verkauften Exemplaren seit 1996 zu den meistverkauften SUV. Nur in Deutschland ist der Erfolg mit aktuell knapp 80.000 zugelassenen Fahrzeugen immer noch ausbaufähig. Deshalb schicken die Japaner den neuen CR-V ein Jahr nach seiner Premiere in Übersee nun hierzulande ins Rennen.

Beim Außendesign setzt Honda auf Evolution statt Revolution. Die Änderung in der Frontpartie bemerken allenfalls Kenner. Augenscheinlicher sind da schon die nicht mehr vertikal, sondern horizontal angeordneten Heckleuchten, durch die das Heck deutlich bulliger wirkt.

Im Gegensatz zur Außenhaut hat sich innen eine ganze Menge getan: Weiche Kunststoffe, Holzdekor, helles und dunkles Leder sehen nicht nur schick aus, sondern fühlen sich auch so an. Die digitalen Cockpitanzeigen sind bunt animiert und gut ablesbar, was das herausklappende Head-up-Display eigentlich überflüssig macht. Auch einige Lenkradtasten hätte sich Honda sparen können, da sie die treffsichere Bedienung von Bordcomputer und Fahrassistenten mittels Steuerkreuzen unnötig verkomplizieren. Gleiches gilt für den

zentral aufgesetzten Infotainment-Bildschirm, der etwas zu zögerlich auf Touchbefehle reagiert.

Keine Qual: viel Ausstattung serienmäßig

Nichts zu meckern gibt's dafür an der umfangreichen Ausstattung. Schon zum Basispreis von 28.490 Euro bringt der CR-V ein umfangreiches Fahrassistentenpaket vom Spurhalter über Notbremsfunktion bis hin zum adaptiven Tempomat mit. Dazu sind bereits Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, LED-Scheinwerfer und Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Sprachsteuerung serienmäßig. Wer so edel wie eingangs beschrieben unterwegs sein will, der muss wie beim Testwagen die Executive-Ausstattung (ab 39.790 Euro) wählen. Dort sind mit Ausnahme des Automatikgetriebes, der dritten Sitzreihe und einer Anhängerkupplung alle Extras auf der Preisliste bereits an Bord.

Unabhängig davon, wie viel Geld man in den SUV investiert, man bekommt neben zahlreichen Ablagen jede Menge Platz. Bei nahezu unveränderten Außenabmessungen (4,60 Meter Länge) profitiert vor allem der Fond deutlich vom drei Zentimeter gewachsenen Radstand. Auch Großgewachsene können hier die Beine ausstrecken und sich dank variabler Lehnennei-



ALLRADGETRIEBEN hat der 1,5-Liter-Benziner keine Traktionsprobleme.

LANG GEZOGEN

Maximal 1,83 Meter misst der ebene Ladeboden des CR-V. Das Ladevolumen beträgt 561 – 1.756 Liter.



gung entspannt zurücklehnen. Der Zustieg hinten sowie die Montage von Isofix-Kindersitzen gelingt durch die großen Türen, die bis zu 85 Grad weit öffnen, besonders einfach. Erstmals bekommt man den CR-V optional mit zwei zusätzlichen Sitzplätzen, die im Kofferraumboden versenkt sind. Um diese zu entfernen, böte sich auch die Heckklappe an, die jedoch nur beim Executive via Fußschwenk elektrisch öffnet.

Das Ladeabteil ist recht gut strukturiert. Das etwas wabbelige Gepäckrollo findet bei Nichtgebrauch seinen Platz im Ladeboden. Der wiederum ist auch dann noch komplett eben, wenn die Rücksitzlehne fernentriegelt in zwei Teilen umklappt und ein in dieser Klasse kaum zu toppendes Volumen von maximal 1756 Litern schafft.

Keine Wahl: nur ein Benzin, keine Diesel

Anders als bei der Ausstattung hat der Kunde bei der Motorisierung vorerst keine Wahl: Unter der Haube arbeitet stets ein 1,5-Liter-Turbobenziner mit 173 PS und 220 Nm Drehmoment. Wer sich für die 2.700 Euro teure CVT-Automatik entscheidet, bekommt nicht nur einen gut funktionierenden Stauassistenten, sondern auch etwas mehr Leistung geboten. Selbst wenn 20 PS und 23 Nm Drehmoment Leistungsplus aus dem knapp 1,7 Tonnen schweren SUV keinen Sportwagen machen, spürt er dank des traktionsstarken Allradantriebs mit 9,3 Sekunden auf Tempo 100 recht flink vom Fleck. Aus der gleichen Geschwindigkeit steht er bereits nach beachtlichen 34,5 Metern. Mit der ruckfrei arbei-



KURZE BANK, dafür gibt's viel Platz für die Beine. Die Lehne lässt sich neigen.

VOLLES PROGRAMM Mit Leder, Panoramadach und Zweizonen-Klimaautomatik ist viel drin im SUV.



LED-SCHWEINWERFER sind ebenso serienmäßig an Bord wie die zahlreichen Fahrassistenten.



ELEKTRISCHE SITZE bei Variante Executive.

Auf einen Blick

Die Wahl des richtigen Motors fällt beim Honda CR-V momentan noch nicht so schwer, denn es gibt vorläufig nur einen: den 1,5-Liter-Turbobenziner mit 173 PS. Erst Anfang 2019 folgt die Hybridvariante mit zusätzlichem E-Motor.

Bis dahin ist der Vierzylinder aus dem Civic mit Vorder- oder Allradantrieb verfügbar und serienmäßig an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt.

Die Modelle mit Allradantrieb gibt es für 2.700 Euro mit einem CVT-Getriebe samt Schaltwippen und 20 PS mehr Leistung.

Die günstigste Version Comfort, ausschließlich mit Vorderradantrieb erhältlich, kostet ab 28.490 Euro und bringt bereits fast alle Fahr-



assistenten sowie eine umfangreiche Ausstattung mit. Allradantrieb ist ab Elegance optional (2.000 Euro), ab Lifestyle serienmäßig an Bord. Fast alle Extras sind bei Honda fest an die vier Ausstattungsvarianten gekoppelt.

MOTOREN UND PREISE

Motor	Ausstattung				
	Comfort	Elegance	Lifestyle	Lifestyle ²⁾	Executive
Benziner					
1.5 VTEC (173 PS)	28.490	31.190	36.290	37.990	39.790
1.5 VTEC (193 PS) ¹⁾	–	35.890	38.990	40.690	42.490

¹⁾ DCT: CVT-Automatikgetriebe und Allradantrieb; ²⁾ Siebensitzer

tenden stufenlosen Automatik wird der Vierzylinder in hohen Drehzahlen ziemlich brummig, mimt ansonsten den entspannten Reisewagen, dessen Durst sich mit einem Testverbrauch von 9,3 Litern Super auf 100 Kilometer noch in Grenzen hält. Etwas sparsamer dürfte die für Anfang 2019 geplante Hybridversion mit E-Motor samt separatem Generator werden.

Das komfortable Fahrwerk mag keine Kurven

Zum gediegenen Antrieb passt das ausgewogene Fahrwerk mit 19-Zoll-Bereifung, das lediglich harte Querfugen hör- und spürbar in den Innenraum weiterleitet. In flott angegangenen Kurven schiebt der Japaner gut kontrollierbar über die Vorderräder. Die Karosserie neigt sich dann gerne mit den Fliehkräf-

ten, was zusammen mit der rückmeldungsarmen Lenkung einen wenig agilen Eindruck hinterlässt. Doch all das passt zum unaufdringlichen Charakter des neuen Honda CR-V. Ob ihm das hierzulande mehr Kunden als bisher einbringt, steht auf einem anderen Blatt. ■

FAZIT

Der neue CR-V ist gut verarbeitet, bietet bis zu sieben Personen viel Platz und zahlreiche Extras. Dazu fährt er betont komfortabel. Der vollausgestattete Testwagen lockt mit Ledersitzen, Panoramadach und Head-up-Display. Doch die Basisvariante ist schon reichhaltig ausgestattet. Sie ist jedoch nicht mit CVT-Getriebe und Allradantrieb kombinierbar – damit fährt der CR-V aber am besten. Tipp: Die Elegance-Version für 35.890 Euro mit Navigationssystem und Einparkhilfe.



HONDA CR-V

Familienkutsche

Der Honda CR-V ging im Oktober in die nächste Runde. Kann der Japaner überzeugen?

Text: Jörg Scharffetter, Fotos: AGV

Während der CR-V weltweit das meistverkaufte SUV ist, fristet er in Deutschland noch ein ziemliches Nischendasein. Nun kam die nächste Version des Japaners im Oktober auch zu uns – andernorts ist er bereits zu haben.

In Sachen Größe bleibt fast alles beim Alten. Der CR-V ist weiterhin 4,60 Meter lang, allerdings hat sich der Radstand leicht vergrößert. Das bedeutet: Mehr Platz für die Insassen. Und: Den Wagen gibt es jetzt auch mit sieben Sitzen.

Erfreulich viel Platz

Innen empfangen uns schickes Leder und ein aufgeräumtes Cockpit. Die hohe Position des Schaltknaufs ist zunächst ungewohnt, gefällt aber auf Dauer sehr gut. Kurze, knackige Schaltwege lassen Fahrspaß aufkommen.

Während in den ersten beiden Sitzreihen keinerlei Platzprobleme herrschen, ist die neue dritte Sitzreihe zumindest bei erwachsenen Insassen lediglich eine Notlösung. Bereits ab einer Größe von etwa 1,70 Metern kommt man dem Dachhimmel unangenehm nah, die Beinfreiheit ist nicht viel besser. Daher nehmen hier besser Kinder Platz – für die könnte allerdings der Klappmechanismus der zweiten Reihe etwas zu schwer sein. Dafür erfreut den Mitfahrer, dass die hinteren Türen sehr weit aufschwingen. So gelingt der Ein- und Ausstieg leichter. Der Kofferraum ist durchschnittlich groß, als Fünftürer schluckt der Honda 561 Liter,

mit umgeklappter Rückbank werden es bis zu 1.756 Liter. Als Siebensitzer sind es noch 150 Liter.

Praktisch: Die Ladefläche ist in jeder Konfiguration komplett eben, die Ladekante ist niedrig – das erleichtert das Beladen.

Schick und komfortabel

Nun muss der Japaner zeigen, was er auf der Straße kann. Variation beim Motor gibt es nicht, Honda bietet lediglich einen einzigen Benzinmotor an. Es gibt ihn wahlweise mit manueller oder Automatik-Schaltung.

Trotz seines schneidigen Äußeren ist der CR-V nur bedingt sportlich unterwegs, es wird eher auf Komfort gesetzt. Wem ein niedriger Verbrauch wichtig ist, der setzt am besten auf die manuelle Schaltung: Laut Honda verbraucht der CR-V mit dieser 6,3 Liter, die Automatik-Version braucht wesentlich mehr: 7,1 Liter sind es laut Honda.

Optisch kommt der CR-V sportlich daher. Die Maße sind im Vergleich zum Vorgänger identisch.

DIE WICHTIGSTEN INFOS

- **Motor:** Vierzylinder Turbobenziner, 6-Gang- oder Automatikgetriebe
- **Spitze:** 200 – 211 km/h
- **Beschleunigung:** 9,3 – 10,0 s auf 100 km/h
- **Verbrauch:** 6,3 – 7,1 l
- **Kofferraum:** 150 – 561 / 1.509 – 1.756 Liter
- **Preis:** ab 28.490 Euro



Der Japaner ist jetzt als Siebensitzer erhältlich – in der dritten Sitzreihe darf man allerdings nicht zu groß sein.



Edle Materialien im Innenraum und ein aufgeräumtes Cockpit wissen zu gefallen.



Nicht-Raucher



Der neue Honda CR-V will mit einem großzügigen Platzangebot und verbessertem Allrad punkten. Der Diesel wurde aus dem Programm verbannt. Wird so viel Mut in Europa belohnt?



Gelungen: Das Cockpit erweist sich mit optimal positioniertem Touchscreen sowie Schalthebel als benutzerfreundlich.



Hingucker: Die dreidimensionalen LED-Heckleuchten des CR-V.

Von Guido Borck

Als 1995 der erste Honda CR-V das Licht der Welt erblickte, dachte in Europa noch keiner so wirklich über kompakte SUV nach. Inzwischen ist das Angebot rund um VW Tiguan und Co fast schon unüberschaubar und der letzte CR-V angegraut. Grund genug für eine Neuaufgabe. Schließlich ist der CR-V für Honda das wichtigste Modell und weltweit eines der meistverkauften SUV überhaupt.

Die fünfte Generation rollt bereits seit einem Jahr durch Nordamerika und startet im Herbst auch bei uns. Optisch ließ man sich beim neuen Modell auf keine großen Experimente ein. In den Grundzügen übernimmt es die Formensprache seines 2012 erschienenen Vorgängers. Allerdings wirkt es nun mit wesentlich schärferen Konturen und verbreiterten Radläufen sichtlich moderner und eine Spur durchtrainierter. Schmale LED-Scheinwerfer zählen beim CR-V immer zur Grundausstattung, die weit oben positionierten Heckleuchten (ebenfalls in LED-Technik) verleihen ihm einen eigenständigen Charakter.

Mehr Raum

Im Innern blickt der Fahrer nun auf ein modernes, klar strukturiertes TFT-Kombiinstrument. Nicht minder neu sind auch das hochauflösende Head-up-Display sowie das beheizbare Lenkrad gegen kalte Hände. Obwohl sich die Abmessungen beim CR-V kaum ver-

ändert haben, wuchs der Radstand mit 2,66 Metern um gute drei Zentimeter. Das sorgt für mehr Platz. Vorne passt alles und auf der Rückbank freuen sich jetzt langbeinige Mitfahrer über die üppige Kniefreiheit. Auch ist der Kofferraum mit 561 Litern riesig und bleibt dank zweistufigem Ladeboden selbst nach dem Umklappen noch eben. Dann stehen maximal 1.756 Liter bereit. Beim Topmodell Executive öffnet die Heckklappe neuerdings sogar elektrisch per ange-deutetem Fußkick.

Erstmals gibt es den CR-V auch als Siebensitzer. Der Einstieg in die letzte Sitzreihe gelingt zwar mit nur wenigen Handgriffen, sie zu entern erfordert jedoch ein gewisses Maß an Gelenkigkeit. Auch fällt das Platzangebot ganz hinten im CR-V – wie so oft – recht knapp aus und eignet sich allenfalls für den Nachwuchs oder zur Not für die Kurzstrecke.

Tschüss Diesel!

Die zahlreichen Diesel-Diskussionen haben nicht nur bei uns ihre Spuren hinterlassen, denn Honda verzichtet beim neuen CR-V auf einen Selbstzünder. Den wollen die Japaner Anfang nächsten Jahres durch einen Hybrid ersetzen. Dementsprechend übersichtlich ist das Motorenprogramm: Es gibt nur einen Benziner. Der 1,5-Liter-Turbo leistet im CR-V in Kombination mit einer präzise schaltbaren Sechsgangbox exakt 173 PS. Alternativ steht wieder ein



Alternativlos: Der 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbo.

CVT-Getriebe bereit. Wird die stufenlose Automatik gewählt, schickt der Benzindirekteinspritzer mehr Ladedruck an den Antrieb. Deshalb steigt die Leistung mit CVT auf 193 PS und das maximale Drehmoment liegt bei 243 Nm (Sechsgang: 220 Nm). Im direkten Vergleich wirkt der schwächere Handschalter um einiges spritziger und tritt kraftvoller an als die CVT-Variante. Aber wie fährt er sich sonst? Dank seiner mittelsamen Lenkung steht der Honda einer flotten Gangart nicht unaufgeschlossen gegenüber. Insgesamt aber ist der Japaner mehr der gemütliche Cruiser als ein Sportler und begeistert mit hohem Fahrkomfort. Nachlässigkeiten im Straßenbelag steckt der CR-V einfach weg. Verbessert wurde auch der Allradantrieb. Die Lamellenkupplung spricht schneller an. Das sorgt bei Nässe, Schnee, oder Ausflügen in leichtes Gelände für mehr Grip. Auf asphaltierten Straßen ist der CR-V dank Zugschalt-Allrad zumeist mit spritsparendem Frontantrieb unterwegs. Die Preise des neuen Honda CR-V starten bei 28.490 Euro.



MONTAG MORGEN 13.10.2018

IM TEST | HONDA JAZZ



Viel Platz unterm hohen Dach

Der Honda Jazz überzeugt mit hoher Variabilität im Innenraum

Es gibt Kleinwagen, die ihrem Segment eigentlich entwachsen sind. Denn sie bieten auf allen Sitzplätzen trotz kompakter Abmessungen reichlich Kopf- und Beinfreiheiten sowie einen akzeptabel großen Kofferraum. Über solch ein eindrucksvolles Raumangebot verfügt auch der Honda Jazz. Die coole Kiste mit dem hohen Dach schont mit ihren Maßen Knie- und Frisuren der Insassen.

Zudem können Koffer über eine angenehm niedrige Ladekante in ein Fach gehievt werden, das ein Volumen von 354 Litern aufweist. Ratzfatz lassen sich die Rücksitze versenken. Dies zeitigt dann ein ebenes Fach mit einer Kapazität von 1.314 Litern.

Große Windschutzscheibe Punkten kann der Jazz aber auch mit seinen Kinossesseln, den so-

genannten Magic Seats. Vier unterschiedliche Modi lässt das Gestühl zu. Unter anderem können die Sitzflächen wie bei Kinositzen in senkrechter Position hochgeklappt werden. Da lassen sich dann hinter den Vordersitzen hohe Gegenstände unterbringen. Das nennt man große Innenraumvariabilität, die durch die Position des unter den Vordersitzen platzierten Kraftstofftanks ermöglicht wird.

Trotz der kompakten Abmessungen bietet der Honda Jazz mit seinem langen Radstand viel Bein- und Kopffreiheit. Der japanische Kleinwagen kostet mindestens 16.990 Euro.

Zum Gefühl der Geräumigkeit trägt auch die große Windschutzscheibe bei, die weit hinten mit dem Dach zusammenläuft.

Ansonsten gibt sich der Innenraum sehr aufgeräumt. Die schwarze Armaturentafel und Oberflächenverkleidung werden durch Zierelemente mit Chromakzenten aufgewertet. Zahlreiche Fächer nehmen die verschiedensten Utensilien auf. An der Verarbeitung der Materialien gibt es nichts zu meckern. Nicht erschrecken muss der Fahrer, wenn die Beleuchtung des Tachos von Weiß zu Grün wechselt. Dann nämlich pflegt der Wagenlenker eine effi-



Die Rücksitze können im Honda Jazz wie im Kino hochgeklappt werden. Dann entsteht hinter den vorderen Stühlen Stauraum.

ziente Fahrweise, und die trägt bekanntlich zu einem geringeren Verbrauch bei. Apropos: Laut Werk verbraucht der Vierzylinder mit 102 PS im Durchschnitt 5,2 Liter Benzin auf 100 Kilometern. Ein guter Wert, der bei Testfahrten nur minimal mit 0,7 Litern übertrifft wurde.

102 und 130 PS

Neben dem 102 PS starken 1,3-Liter-Vierzylinder bietet der japanische Autohersteller zusätzlich einen 1,5-Liter-Vierzylinder an, der 130 PS leistet. Der gefahrene 1.3 i-VTEC Elegance entwickelt ein maximales Drehmoment von 123 Newtonmetern (Nm). Die Ausführung mit manuellem Sechsganggetriebe erreicht in 11,4 Sekunden die 100-Kilometer-Marke. Der Vortrieb endet bei 190 km/h. Damit zählt der Honda Jazz nicht unbedingt zur Kategorie der Rennsemeln. Flottes Vorankommen ist aber alle mal möglich, wobei der ausdrucksstarke Japaner mit der geschwungenen Front auch keineswegs die Autobahn fürchten muss.

DATEN

Honda Jazz 1.3 i-VTEC Elegance

- Motor: Vierzylinder-Benziner
- Hubraum: 1.318 ccm
- Leistung: 75 kW/ 102 PS
- Max. Drehmoment: 123 Nm
- Antrieb: Vorderradantrieb, manuelle Sechsgang-Schaltung
- Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
- Beschleunigung: 0-100 km/h in 11,4 Sekunden
- Verbrauch pro 100 Kilometer (Werksangaben): innerorts: 6,1 l, außerorts: 4,7 l, gesamt: 5,2 l
- CO₂-Emission: 119 g/km
- Abgasnorm: Euro 6d-TEMP
- L/B/H mm: 4.028/1.694/1.525
- Leergewicht: 1.073 kg
- Kofferraum: 354 bis 1.314 Liter
- Preis: 20.390 Euro
- Serienausstattung: ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Stabilisierungsprogramm, Berganfahrhilfe, City-Notbremsassistent, Einparkhilfe, Fernlicht-, Spurhalteassistent, Rückfahrkamera, Verkehrszeichenerkennung, Infotainmentssystem inkl. CD-Player, Radio und Internet-Browser, Klimatisierungsautomatik.

Im Vergleich zu seinem Vorgänger präsentiert sich der überarbeitete Jazz eine Spur sportlicher. Dies erkennt man an der geschärften Optik und man spürt es beim Fahren. Das eher straff abgestimmte Fahrwerk lässt den Komfort dennoch nicht vermissen. Leicht erhöht genießen die Insassen den Fahrspaß. Der japanische Kleinwagen lässt sich dabei agil steuern – wendig in der Stadt und handlich auf der Landstraße. Der Honda Jazz 1.3 i-VTEC Elegance kostet mit einer manuellen Sechsgang-Schaltung 20.390 Euro. Der Basispreis liegt bei 16.990 Euro.

Klaus Neumann ■

Wetzlarer Neue Zeitung 18.08.2018

FAHRBERICHT | HONDA JAZZ 1.5 DYNAMIC

Ein kleiner Japaner rockt den Campus

Mit 130 PS unter der Haube kann der Neue nicht nur leise Töne

Schon 1983 brachte Honda den Jazz nach Europa. Viel Aufmerksamkeit war dem knapp 3,40 Meter langen Straßenmusikanten allerdings nicht beschieden. Nach nur vier Jahren erklang der Schlussakkord.

Anfang des Jahrtausends dann der zweite Anlauf. Und siehe da: Vor allem die junge Kundchaft ließ sich begeistern. Zwischen den Twingos, Kas und Micras vor dem Campus parkte nun auch so mancher Jazz.

Die vierte Generation ist seit 2013 unterwegs. Höchste Zeit also für ein paar Veränderungen. Anfang des Jahres ging es daher kurz ins Kosmetikstudio und in die Boutique sowie für einen ausgiebigen Einkaufsbummel in den Elektronikläden. Hat es sich gelohnt? Wir gingen mit dem Topmodell, dem Jazz 1.5 Dynamic, auf Tournee. Listenpreis: 20.390 Euro.

Das Näschen pudern und den Lippenstift nachziehen – den Rest machen dann die Elektroniker Rein optisch hat sich beim Jazz nichts großartig geändert: Ein bisschen Puder aufs Näschen, den



Lippenstift nachziehen und eine Handvoll trendige Farben fürs Bleckkleid – das war es so ziemlich. Dazu kommt das überfällige Update in der Assistenz- und Konnektivitätsabteilung. Außerdem – und jetzt wird es echt interessant – ein neuer Motor für alle, die mit dem Jazz auch mal abrocken wollen. Der Benziner mit 130 PS macht aus dem Honda zwar keinen GTI, dem Piloten aber trotzdem mächtig Fahrspaß. In unter neun Sekunden

geht es aus dem Stand auf Tempo Hundert und Schluss mit lustig ist erst an der 190 km/h-Marke.

Dafür muss es unter der Haube allerdings ganz schön rund gehen. Und zwar 4.600 mal pro Minute. Erst bei dieser Drehzahl steht das maximale Drehmoment von 155 Nm und damit die volle Motorpower zur Verfügung. Das knackig ausgelegte Fahrwerk, die bissigen Bremsen und die direkt ansprechende Lenkung haben nichts da-



gegen, wenn der Jazz einen auf „Wilde Maus“ macht.

Wer die Nadel des Drehzahlmessers regelmäßig in die Nähe der roten Markierung treibt, darf allerdings nicht erwarten, den

Am Aussehen des Honda Jazz hat sich nach dem Update kaum etwas verändert. Der rote Streifen unter dem Kühlergrill kennzeichnet die schnelle 130-PS-Variante.

theoretischen Spritverbrauch von durchschnittlich 5,9 Litern auf hundert Kilometern auch nur annähernd zu erreichen. Wir bemühten uns um eine halbwegs zivile Fahrweise und verbrannten auf dieser Strecke gut sechs Liter Superbenzin.

Das ist aber immer noch in Ordnung. Viel mehr als nur in Ordnung ist hingegen das Raumangebot in dem im Laufe der Jahre auf stolze vier Meter gewachsenen „Kleinwagen“. Fünf Personen dürfen sich auf den Magic-Seats lang und breit machen.

Magische Sitze? Na ja, wohl eher praktische. Sie lassen sich inklusive Beifahrersitzlehne zu einer ebenen Ladefläche versenken oder wie Kinossessel hochklappen. So kann die Hobbygärtnerin auch 2,50 Meter lange Bohnenstangen oder knapp 1,30 Meter hohe Zimmerpflanzen transportieren. Selbst bei voll besetztem Passagierabteil passen immer noch 354 Liter zwischen

die Rücksitzlehnen, die Heckklappe und die Laderaumabdeckung. Das sind rund 50 Liter oder ein kleiner Koffer mehr als bei den meisten Klassenkameraden.

Bestens ausgerüstet ist der aufgefrischte Jazz auch in Sachen autonomem Fahren: Kollisionswarner, Verkehrszeichenerkennung, intelligente Geschwindigkeitsregelung, Spurhalte-, Notbrems- und Fernlichtassistent sind serienmäßig an Bord. Auch die Komfortausstattung lässt kaum Wünsche offen. Das gilt vor allem für das Infotainmentsystem, das über einen 7-Zoll-Touchscreen verfügt und sich bestens mit dem Smartphone des Piloten versteht.

FAZIT

Gut ausgesehen hat der Jazz schon immer. Viel Platz für Kind, Kumpels und Kegel bietet er auch nicht erst seit gestern. Jetzt ist Hondas Kleinster auch elektrotechnisch auf dem neuesten Stand und mit dem neuen Motor auch schnell mal auf mehr als 180 – und das für 20.390 Euro.

Text: Christian Reiche, Fotos: J. Weber

Neues Design und optimierter Motor

Ab Oktober soll das überarbeitete City-SUV auch hierzulande auf der Erfolgsspur beschleunigen



Eine hochglänzende, dunkle Chromspange vorn und dunkle Chromapplikationen am Heck kennzeichnen den Honda HR-V des Modelljahrs 2019.

Unter der Haube kommt ein 130 PS starker 1,5-Liter-Benziner zum Einsatz, der 155 Nm bei 4.600/min liefert. Das Aggregat wurde mit gezielten Maßnahmen wie „Plateau-Honen“ auf weniger Reibung zwischen Kolben und

Zylinderwänden getrimmt. Eine spezielle Beschichtung der Steuerkettenführung soll ebenfalls die Reibung verringern, gleichzeitig Standfestigkeit und Effizienz erhöhen.

Der Motor ist wahlweise mit Schalt- oder stufenloser CVT-Automatik erhältlich.

Neben einer nun verbesserten Geräuschdämmung kommt je nach

Das City-SUV Honda HR-V kommt zum Modelljahr 2019 mit aufgefrischter Optik und optimierten Motor.

Ausstattung die Active Noise Cancellation zum Einsatz. Diese überwacht mit zwei Mikrofonen die Geräuschentwicklung an Bord und produziert bei Bedarf Gegen-schall, um Störgeräusche zu neutralisieren. ■

Dieses SUV filtert Geräusche weg

Im Oktober kommt die Neuauflage des Honda HR-V mit frischerem Design, aufgewertetem Interieur und Technik-Neuerungen

Eine dunkle Chromspange zielt künftig die Front des aufgefrischten Honda HR-V, außerdem hat Honda die LED-Tagfahrlichter neu gestaltet. Die Frontschürze ist zudem mit neuen Lufteinlässen versehen. Die Rückleuchten werden von dunkleren Einfassungen umschlossen. In höheren Ausstattungsvarianten sind Front- und Heckbeleuchtung mit LED-Technik ausgerüstet. 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und ein verchromtes Auspuff-Endrohr komplettieren das Design der Topmodelle.

Innen sollen neu gestaltete Vordersitze mit modifizierten Sitzpolstern und Rückenlehnen für mehr Seitenhalt und Komfort sorgen, für höhere Ausstattungen bietet Honda auch eine Stoff-Leder-



Neue Optik mit aufgefrischem Design: Der Honda HR-V für das Modelljahr 2019 rollt im Herbst 2018 zu den Händlern.

Kombination mit Doppelziernähten an. Auch die Geräuschdämmung hat Honda mit Blick auf den Komfort verbessert. Neu im HR-V: das Active Noise Cancellation System (ANC), das bei Bedarf Audiosignale sendet, um Niederfrequenzgeräusche zu neutralisieren.

Unter der Motorhaube des Honda HR-V arbeitet zum Marktstart des neuen Modelljahrs der 1.5 i-VTEC Benziner, der aus 1,5 Li-

tern 130 PS generiert und ein maximales Drehmoment von 155 Newtonmetern bei 4.600 U/min entwickelt. In Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe schafft er den Sprint auf Tempo 100 in 10,2 Sekunden, mit stufenlosem CVT-Getriebe werden 11,2 Sekunden benötigt. Im Frühjahr 2019 erweitert zudem der stärkere 1,5-Liter-VTEC-Turbo-Benziner die Motorenpalette. ■



Einer mit WOW-Effekt

HONDA CIVIC 1.6 i-DTEC Der japanische Kompaktwagen ist geräumige Familienkutsche und schnittiger Sportler zugleich

Heckleuchten wie Hummerscheren. Vorn rasant modelliert. Die zehnte Generation des neuen Honda Civic fällt auf – nicht nur beim Design. Viele fragen sich immer noch: Wie spricht man das aus? Ziwick? Ziwitsch? Oder gar Kiwik? Ganz einfach: Siwick. Sprachwissenschaftlich gesehen

ist der Name des japanischen Bestsellers (2017 weltweit rund 830 000 mal verkauft) ein sogenanntes Palindrom – vorwärts wie rückwärts gelesen mit den gleichen Buchstaben. Wie „Madam“ etwa. Motor-technisch gesehen haben Honda-Ingenieure großen Aufwand betrieben, um den neuen 1.6 i-DTEC-

Diesel so zu optimieren, dass er verschärften Abgasnormen entspricht – ganz ohne AdBlue, das den Ausstoß von Stickoxiden reduziert.

Nur den Griff berühren, und schon öffnet sich die Tür. Unterwegs muss sich nicht viel schalten, denn der Motor nimmt auch unter

1.000 Umdrehungen ausreichend Gas an. Der Civic schaltet sich flott in kurzen Stufen und läuft dank Extradämmung ohne Radau. Vorn sitzt man tief, hinten auch und dabei recht weit rückwärts gelehnt, was ein luftiges Gefühl verleiht. Allerdings schmälern die breiten C-Säulen die Sicht nach schräg hin-



Hohes Hinterteil mit markanten Leuchten, die ein Spoiler miteinander verbindet. Der Kofferraum fasst 478 Liter.



Sportlich sieht der neue Honda Civic aus – dank flacher Silhouette und modellierten Lufteinlässen.

Fahrerzentrale mit digitalen Anzeigen und 18-Zentimeter-Touchscreen – hier mit 6-Gang-Schaltgetriebe. Eine Automatik mit neun Gängen folgt im Herbst.

ten etwas. Serienmäßig sind Notbrems, Spurhalteassistent, automatischer Abstandsregler, Kollisionswarnsystem und vieles mehr an Bord wie auch StartStopp. Vollgetankt reicht der Sprit für rund 1.000 Kilometer. Das sollte genügen von München bis Rom (915 km), wenn nicht zu wild gefahren wird.

Ein Palindrom dient mir als Fazit: wow! **Beate Siewert** ■

DATEN

HONDA CIVIC 1.6 i-DTEC

Größe: 4,52 / 1,80 / 1,43 Meter
Motor: Vierzylinder-Diesel (erfüllt die Abgasnorm Euro 6d-TEMP), 120 PS, max. Drehmoment: 300 Nm bei 2.000 U/min, Spitze: 201 km/h, Verbrauch: ab ca. 3,5 l/100 km, CO₂-Wert: 93 g/km (nach MNEFZ)
Preis: ab 21.390 Euro



Bärenstarkes Biest in krasser Optik

Sportskanone aus Japan bietet außergewöhnliche Fahrwerte / Kerniger Vierzylinder mit 320 PS

Es gibt wenige Autos, die mehr polarisieren. Der Honda Civic Type R zieht die Blicke auf sich. Bei Fans der krassen Optik geht der Daumen hoch. Dafür erntet man als Fahrer dieser Sportskanone aber auch mindestens genauso oft Kopfschütteln.

In einer Zeit, in der Neuwagen vor allem sauber und sparsam sein sollen, hat es einer wie der Type R nicht leicht. Zumindes, wenn man allein nach dem Äußeren geht. Das „R“ steht natürlich für Racing. Und die Designer haben offensichtlich alle Möglichkeiten ausgeschöpft, diese Eigenschaft auch über das Blechkleid wiederzugeben. Das ist definitiv gelungen. Das aggressive Design des keilförmigen Flitzers lässt sofort erkennen, dass hier ordentlich Leistung unter der Haube steckt. Nicht nur wegen des markanten Heckspoilers oder der ausgestellten Radhäuser. Wäre der Type R mit einer Startnummer versehen und mit Werbung beklebt, er würde glatt mal von der Marke abgesehen – als DTM-Rennwagen durchgehen. Bei der Entwicklung wurde großer Wert auf ausgezeichnete Aerodynamik gelegt – das Design soll „schließlich nicht nur für minimalen Luftwiderstand und Auftrieb sorgen, sondern auch für maximale Aufmerksamkeit bei den anderen Verkehrsteilnehmern“, so Honda.

Der Hersteller macht keinen Hehl daraus, dass man mit dieser



Ready for take off: Der Honda Civic Type R beschleunigt in 5,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h.



supersportlichen Version des Civic an Grenzen gehen will. Optisch, vor allem aber auch mit Blick auf Leistung und Fahrwerte. Und die haben es in sich: 320 PS, 5,7 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h und eine Spitzengeschwindigkeit von beinahe unverschämten 272 km/h – Kennzahlen eines Rennwagens. Politisch korrekt ist das nicht. Soll es aber auch nicht sein. Das Erscheinungsbild ist dabei quasi die Visualisierung der Stärke. Besonders erwähnenswert sind hier der monströse Heckspoiler, der mittig im Diffusor platziert Dreirohrauspuff und die Hingu-

cker-Front mit Gitter-Grill, extrem scharf geschnittenen Scheinwerfer-einheiten, Lufteinlass in der Motorhaube und Carbon-Leiste.

Bei der Seitenansicht stechen die wie Kiemen wirkenden Lufteinlässe sowie die markanten Radhäuser heraus, welche die exklusiv für den Type R entworfenen 20-Zoll-Leichtmetallfelgen in Szene setzen.

Auf der Straße liegt der Wagen wie ein Brett. Ganz egal welcher von insgesamt drei Fahrmodi aktiviert ist („Comfort“, „Sport“ oder „+R“) – das Fahrzeug ermittelt ständig Geschwindigkeit, Abroll-

verhalten und G-Kräfte zur Straße oder Rennstrecke und passt die adaptiven Stoßdämpfer, Lenkkräfte, das Ansprechen der Schaltung und die Gasannahme entsprechend an.

Der hochtourige Motor des feurigen Fronttrieblers fordert schon bei 1.600 Umdrehungen pro Minute zum Gangwechsel auf. Ab 2.400 U/min geht dann so richtig die Post ab, passender Sound inklusive. Schluss mit lustig ist erst bei 7.000 Umdrehungen – dann hängt die Nadel im roten Bereich und im Armaturenbrett fängt es munter an zu blinken.

Auch wenn das Fahrwerk extrem straff abgestimmt ist und die Sportsitze auch nicht gerade Langstreckenkomfort bieten – der japanische „Kampfsportler“ lässt sich nicht nur wüst und wild fortbewegen.

Das ziemlich biestig aussehende Kraftpaket kann auch ganz zahm sein – mit einem verhältnismäßig sparsamen Kraftstoffverbrauch. Laut Honda liegt dieser im Durchschnitt bei nur 7,8 Litern Super Plus. Und so weit weg von der Realität liegt dieser Wert gar nicht. Wer das Potenzial des Supersportlers nicht ausschöpft, brav im Fahrmodus „Comfort“ bleibt, beim Beschleunigen Zurückhaltung übt und die knackige Sechsgang-Handschrift schulmäßig nutzt, kann den Type R relativ problemlos mit unter neun Litern fahren. In der Theorie.

Aber: Wer am Steuer eines Civic Type R sitzt, wird eher früher als später auch mal auf die Tube drücken. Dann presst es einen unweigerlich in den Sitz, ab geht die Rakete und der Verbrauch steigt. Im zweiwöchigen Test, der sowohl gemütliche als auch sportlichere Passagen beinhaltete, kam am Ende ein Durchschnitt von letztlich überraschenden 9,7 Litern heraus.

In den Civic Type R passen vier erwachsene Personen. Isofix-Vorrichtungen an den Rücksitzen sind Serie und machen den Sportler in Kombination mit einer Kofferraum-Kapazität von immerhin 420 Litern sogar familientauglich.

Honda Civic Type R 2.0 VTEC Das Testfahrzeug in Zahlen

• Motor:	Vierzylinder, Reihe
• Hubraum:	1.996 ccm
• Leistung:	235 kW (320 PS)
• bei U/min:	6.500
• max. Drehmoment:	400 Nm
• bei U/min:	2.500 bis 4.500
• Normverbrauch:	7,8 Liter Super Plus
• CO ₂ -Emission:	178 g/km
• Testverbrauch:	9,7 Liter
• Beschleunigung von 0-100 km/h:	5,8 sec.
• Höchstgeschwindigkeit:	272 km/h
• Länge/Breite:	4.557/1.877 mm
• Höhe/Radstand:	1.434/2.699 mm
• Leergewicht:	1.380 kg
• Zuladung:	380 kg
• Kofferraum:	420 bis 786 Liter
• Tankinhalt:	46 Liter
• Grundpreis:	36.990 Euro

Unter dem Strich passt auch das Preis-Leistungs-Verhältnis. Denn im Grundpreis des Type R (ab 36.990 Euro) ist in puncto Sicherheits- und Komfortausstattung eigentlich alles an Bord, was Honda zu bieten hat.

Bei der 3.500 Euro teureren GT-Version kommen noch einige Fahrerassistenzsysteme wie Ein- und Auspark- oder Toter-Winkel-Assistent hinzu – außerdem LED-Nebelscheinwerfer sowie ein verbessertes Infotainmentsystem samt Navigation.

Ansonsten ist die Aufpreisliste recht kurz. Hier finden sich verschiedene Sonderlackierungen, ein Carbon-Paket sowie ein Beleuchtungspaket für den Innenraum.

Fabian Greulich ■

FAZIT

Mit Vernunft hat der Honda Civic Type R nichts am Hut. Sein Design ist nicht nur Show. Der Wagen ist ein bärenstarkes Biest, das man bändigen muss. Nicht ohne Grund hält der Vierzylinder als „schnellstes frontgetriebenes Serienfahrzeug aller Zeiten“ den Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife.

Augsburger Allgemeine 04.08.2018

Volldampf auf den Vorderrädern

Ein Fronttriebler taugt nicht wirklich zum Sportwagen? Der Honda Civic Type R schon

Für gewöhnlich ist der Frontantrieb nicht der beste Freund des Sportfahrers, führt doch die Kombination aus Antriebs- und Lenkkräften an ein und derselben Achse mitunter zu unerwünschten Nebenwirkungen.

Man kann aber aus der Not auch eine Tugend machen. So wie Honda. Die Japaner haben mit dem Honda Civic Type R den schärfsten Serien-Frontkratzer unserer Zeit

im Programm. Jedenfalls legen das die Rekorde nahe, die der Nippon-Renner sammelt wie andere Punkte in Flensburg: Nordschleife, Magny-Cours, Spa, Silverstone, Estoril – auf all diesen Traditionskursen hat der Civic Type R zuletzt Bestzeiten aufgestellt in der Klasse der Autos, die von der „falschen“ Seite angetrieben werden. Spätestens wenn man selbst am Steuer dieses lustigen Asiaten sitzt, rela-

tivieren sich die Vorurteile. Es ist den Entwicklern tatsächlich gelungen, die konstruktionsbedingten Nachteile des Frontantriebs zu minimieren: Die Reifen finden erstaunlich viel Grip, die Antriebskräfte zerren nicht wirklich unangenehm am Lenkrad.

Bleibt man in Kurven tapfer auf dem Gas, ist freilich beherztes Festhalten am Volant angesagt – ganz ohne das berüchtigte Untersteuern geht es dann doch nicht. Andererseits ist es gerade diese Spur Unberechenbarkeit, die das Pilotieren des Honda zur hellen Freude werden lässt: Dieses wilde Biest bleibt nicht neutral bis in alle Ewigkeit, sondern es lebt und weiß sei-

nen Gebieter zu überraschen – so oder so. Erstaunlich: Dieses Auto wird umso ruhiger, je schneller es wird. Und es wird verdammt schnell.

Über jeden Zweifel erhaben: der Zweiliter-Turbomotor, der 320 PS und 400 Newtonmeter anbietet. Im mittleren Drehzahlbereich setzt die Zwangsbeatmung mit Furor ein. Anders als andere aufgeladene Aggregate löst sich dieses nicht nach oben heraus auf, sondern dreht gierig hoch. 7.000 Touren sind kein Problem, jedoch ist der rote Bereich so schnell erreicht, dass der Fahrer mit dem Schalten kaum hinterherkommt – zumal diese Arbeit an einem win-



Die Flügel hoooooch: der Honda Civic Type R.

zigen Knüppel manuell erledigt werden muss. Ein Automatikgetriebe, das über Wippen am Lenkrad befehligt werden kann, würde diesen Stress reduzieren. Andererseits: Das Röhren in der Kulisie, während die 320 PS an der anderen Hand toben und der Turbo giftig zischt, macht auch schon wieder teuflisch Spaß. Gut, dass einen die erstklassigen Sportsitze förmlich an Becken und Schulter festhalten.

Das Digitalinstrument kann eine Stoppuhr, die G-Kräfte oder eine grün-gelb-rote Schaltpunkt-Anzeige einblenden. Ja, schon eine irre Kiste!

Zum Fahrgefühl passt das Design, das sich irgendwo zwischen Matchbox und „Tokyo Drift“ einsortiert. Über den Heckflügel verlieren wir hier kein Wort, japanische Höflichkeit.

Tobias Schaumann ■

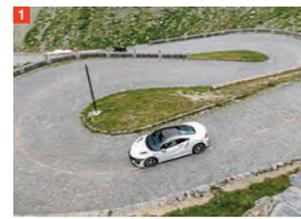
DATENBLATT

Honda Civic Type R

• Hubraum:	1.996 ccm	• Kofferraum:	457 – 823 l
• Leistung:	320 PS bei 6.500/min	• 0 – 100 km/h:	5,8 s
• Drehmoment:	400 Nm ab 2.500/min	• Top-Tempo:	272 km/h
• Getriebe:	6-Gang-Handschrifter	• Normverbrauch:	7,8 l Super
• Länge/Breite/Höhe:	4.56/1,88/1,43 m	• CO ₂ / Energieeffizienzklasse:	178 g/km / E
• Leergewicht/Zuladung:	1.380/380 kg	• Preis:	ab 36.990 Euro



Die Macht der



Umweltschützer:
Am kümmerlichen Rest des Rhone-Gletschers schaltet der NSX auf E-Antrieb.



- 1 Tremola-Straße am Gotthard:** Kehren-Irrsinn auf uraltem Kopfsteinpflaster.
- 2 Kaiserwetter:** geschmeidiges Kurvensurfen unter schneebedeckten Gipfeln.
- 3 Elektro-Sensibilität:** Leise summend vorbei, du hörst selbst die nach Fliegen klatschenden Ohren und das Grummeln aller vier Kuh-Mägen.

220-Kilometer-Acht durch Bern, Wallis, Uri und Tessin: Die klassische Pässe-Runde im Herzen der Schweiz gehört zum Traditionsrepertoire des Gran Turismo-Lifestyles – neu erlebt im Hybrid-Racer Honda NSX

Text: Johannes Riegsinger, Fotos: Frank Ratering

Willkommen im steinernen Herz der Alpen. Grauer Fels, brachial aus der Erdkruste gezackte Tausend-Meter-Brocken – nur in den grünen Tälern pirscht sich die Welt der Menschen heran an das Eis und die unüberwindbaren Wände.

Seit Jahrhunderten haben die Bewohner der Alpen diese Giganten studiert wie einen altbekannten Feind, mit dem man längst in verbissener Symbiose lebt, der zum Anfang und Ende geworden ist, zum Alles, zum Gesetz. In allen Himmelsrichtungen sind die Berge hier im Inneren der Schweiz eine ständige Erinnerung an menschliche Dimensionen. Klein, Bedeutungslos. Sterblich.

Aber natürlich gibt sich Homo Sapiens wie immer damit nicht zufrieden. Steinzeit-Jäger wagten sich ans Ende der Täler. Händler huschten während der wenigen Sommer-Wochen über riskante Schleichwege von Nord nach Süd. Säumer nahmen das Risiko der Schluchten, reißen Bergbäche und steilen Rampen auf sich. Irgendwann dann kamen die Armeen der Römer. Spätestens im Mittelalter begannen die Menschen die Berge als Instrument zu sehen: Zoll-Sperre, militärisches Bollwerk in den Zwisten zwischen Regionen und Reichen. Und langsam, aber stetig wurden aus Pfaden Wege, aus Wegen Straßen, aus Straßen Routen. In herrlichem Größenwahnsinn den Bergen abgetrotzt.

Kurvensurfen auf Alpen-Pässen
Wen wundert es, dass diese Straßen auch die ersten Automobilisten schon magisch anzogen, die sich stauend und verbissen über die Berge kämpften. Maschinen-Verrücktheit, Abenteuerlust und Fernweh gingen hier eine Symbiose ein, die nur für Stubenhocker wunderbarlich war. Das alte Europa feierte Autos, die Berge wurden zum Tempel dieses Kults und die Berg-Pässe zum Hochaltar.

Ein gutes Jahrhundert später zieht das Gros der Auto- und Lkw-Kolonnen gelangweilt und ge-

stresst durch Tunnel und Stautrassen über die Alpen – aber es gibt sie trotzdem noch, die klassischen Routen hoch oben unter den Gipfeln. Man muss sich Zeit für sie nehmen. Den inneren Abenteuergeist für eine 360-Grad-Wahrnehmung öffnen. Und es hilft, wenn man ein Auto fährt, das den Rhythmus der Bergstrecken perfekt aufnimmt. Mit Kraft und Fluss und Präzision. Im Idealfall ist es zurückhaltend und leise, ein mildes Energiebündel, denn die Berge mögen keinen Krawall. Wer diese kostbare Welt mit anderen teilt

und sie ganzheitlich erleben möchte, tut gut daran, auf schlankem Fuß zu fahren.

Deshalb spuckt ein geschäftiges Paralleluniversum in Innertkirchen, Kanton Bern, einen weißen Honda NSX aus – er ist mit Lichtgeschwindigkeit aus einer erdnahen Umlaufbahn getropft, Wurmloch mit Eingang im Norden, und jetzt ist er materialisiert. Kantig wie ein Eiskristall mit dumpf summendem Biturbo-V6, an Vorder- und Hinterachse zerrten Elektromotoren. Er ist die klügere Ausgabe eines BMW i8, die Budget-Version eines Porsche 918 Spyder, ganz bestimmt aber auf ganz eigene Weise ein Geniestreich. Japanisch bis ins Mark, technikverliebt, exzessiv humorlos und gleichzeitig auf unterhaltsame Weise verspielt.

An der Tankstelle steht nebenan ein Pulk Ferrari, deren Fahrer mit Goldkarten aus Louis Vuitton-Portemonnaies bezahlen – Polo-Hemden von Dolce und Gabbana, Schuhe von Gucci, Sonnenbrillen

von Prada, Hosen von Armani – und sie sehen den Honda. Fassungslos. Sprachlos. Eine Welt der Marken fällt klirrend in Scherben. Dabei haben sie den NSX nicht einmal fahren sehen. Das wäre die Ausradierung einer inneren Werte-Landkarte. Denn auf dem Weg zum Sustenpass nach Osten wird schnell klar: Der Honda NSX ist ein Bergkönig. Sanft und atemberaubend schnell zugleich.

Kluges Auto für alte Straßen

Wie dieser Racer aus dem Software-Zeitalter auf der uralten Pässe-runde aufspielt, das hätten wir nicht erwartet. Auch bei uns muss das innere Koordinatensystem neu justiert werden: Statt steril und eiskalt zu sein, stellt sich heraus, dass der NSX auch die Magie der großen, europäischen Straßenklassiker aufnimmt und reflektiert. Er lässt die Straße ihre Geschichten erzählen. Kann ganz schnell und leidenschaftlich sein, wenn man es will, duckt sich aber in einen angenehmen Stealth-Mode, sobald das die klügere Herangehensweise ist. Er ist kein alles dominierendes Gassenhauer auf den Parkplätzen und in den Applauskurven, sondern er taucht leise auf, wird freundlich-interessiert beäugt, alle

Blicke folgen der drahtigen Maschine. Wohlwollend. Was für eine Wohltat: ein Supersportler ohne Brustgetrommel, ein Supersportler für Erwachsene.

Das lässt einem Luft, um sich auf die Straße zu fokussieren. Auf den wilden Sustenpass. Die sonderbare Welt im Zeitlupen-Trab hinunter bis Andermatt. Dann folgt der Furkapass mit seinem Cinemascope-Szenario. Als hätte er ein schlechtes Klimawandel-Gewissen, schaltet der NSX am kümmerlichen Rest des Rhone-Gletschers auf Elektroantrieb. Wird aber gleich darauf hart und heftig am Nufenen, der besiegt werden will. Mit glasklarem Lenkungs-Feedback, bissig zupackendem Antrieb – 581 PS Systemleistung, zuckrig zuschiebende E-Maschinen in so perfektem Timing, dass es einem ganz warm zwischen den Ohren wird. Und eine Fahrzeugbalance, die sich trotz der knapp 1,8 Tonnen Leergewicht eher nach 800 kg anfühlt. Wie Honda das hinbekommt? Betriebsgeheimnis. Dann das sanfte Ansprechverhalten der Federung auf den Kopfsteinpflaster-Kilometern an der alten Tremola-Gotthardpass-Straße. Wieder Furka, dann Grimselpass.

Der sonnige Bergnachmittag wird zum verschwitzten, frühen Abend. Wir sind ganz ruhig. Bei Innertkirchen lassen wir das Autobahn-Wurmloch nach Hause aus – morgen geht die alte Acht gerade noch einmal. ■

Eine Fahrzeugbalance, die sich trotz der knapp 1,8 Tonnen Leergewicht eher nach 800 Kilogramm anfühlt.

Honda NSX
ANTRIEB
V6-Zylinder, 4-Ventiler, Biturbo, Hubraum: 3.493 cm³; 3 Elektro-Motoren (h. 35 kW/48 PS, v. 2 x 27 kW/37 PS); Systemleistung: 427 kW/581 PS b. 6.500 – 7.500 /min; max. Drehm.: 646 Nm bei 2.000 – 6.000 /min; 9-Gang, Doppelkupplung; Allradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK
Zweifürer Sportwagen; Reifen v.: 245/35 ZR 19, h.: 305/30 ZR 20; L/B/H: 4.487/1.939/1.204 mm; Radstand: 2.630 mm; Leergewicht: 1.847 kg; Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 2,9 s; Höchstgeschw.: 308 km/h; EU-Verbrauch 10,0 l SP/100 km, CO₂-Ausstoß 228 g/km; Grundpreis: 191.000 Euro
Alle Daten Werksangaben



- 4 Gran Turismo:** Computer-Racer mit großen Gefühlen, sauberer Ergonomie und Meilenfresser-Potenzial. Ein Tag lang Powersurfen – ganz easy.
- 5 Dynamic Modes** von elektrisch elegant bis Alte-Schule-rabiat. In den Bergen muss Sport Plus nicht sein.
- 6 Digitales Cockpit auf Traditionsroute:** Der NSX darf so sein, hier ist Computer-Folklore ganz authentisch.



MOTORRAD 22-2018

FAHRBERICHT | HONDA CRF450L



L WIE LEGAL

Von Johannes Müller

Wer zum Spaß Enduro fahren will, findet sich in einer Zwickmühle. Echtes, leichtes Sportgerät ist nur mit einer handvoll PS homologiert, abseits abgesperrter Strecken illegal. Straßenenduros sind für echtes Gelände zu schwer. Mit der CRF450L unternimmt Honda den tapferen Versuch, diesen Zwiespalt aufzulösen. Juhe!

Kennen Sie den TransEuroTrail? Der TET ist ein 38.000 Kilometer langes Netz von legal befahrbaren Offroad-Wegen kreuz und quer durch Europa. Er lebt von der Community. Die scoutet Routen, hält sich über deren Zustand auf dem Laufenden und, extrem wichtig, hat sich einen ehrenhaften Verhaltenskodex gegeben, damit gesetzeskonformes Endurofahren auf dem Kontinent weiterhin für alle möglich bleibt. Neben der Frage, wohin das nächste Abenteuer geht, dreht sich in den Foren alles um die Wahl des richtigen Motorrads. Machbar ist vieles auch mit Reise-„Enduros“, aber letztlich ist die Sache klar: Wenn nicht nur

Schotterautobahnen unter die Räder sollen, kann eine Geländemaschine gar nicht leicht genug sein. Das Problem mit den wirklich leichten Sportenduros? Sie sind motorisch teils fragil, brauchen alle paar Stunden Zuwendung. Vor allem aber scheitern sie an Abgas-, erst recht Lautstärkebestimmungen. EXC, WR und Konsorten werden für die Homologation bis zur Unfahrbarkeit zugestopft, heraus kommt eine Zulassung mit Plusminus 12 PS. So fährt natürlich keiner.

Auftritt Honda, wo man dieses Dilemma erkannt hat und mit der CRF450L – L wie Legal – eine Lösung parat haben will.

Die 450L baut auf dem Motocrosser CRF450R auf. Verfügt also über einen wettbewerbserprobten, höchst stabilen Alurahmen, stabile, üppig dimensionierte Showa-Fahrwerkskomponenten und ernsthafte Offroad-Ergonomie. Die L rettet viel von der Federleichtigkeit des Sportgeräts hinüber: 131 Kilogramm gibt Honda an, ein achtbarer Wert für eine voll StVZO-konforme Sportenduro mit anständigem LED-Licht, Kennzeichen, Blinkern, Spiegel, Tacho und Zündschloss. Auch bei den am Motocross-Motor notwendigen Modifikationen fallen die richtigen Stichworte: mehr Schwungmasse, niedrigere Verdichtung,

zahmeres Nockenprofil (Honda verwendet in diesen Motoren eine einzelne Nockenwelle, die die Einlassventile direkt über Tassenstößel, die Auslassventile über Kipphebel betätigt, das nennt sich Unicam), sechs statt fünf Gänge und ein größerer Kühler sollen die Fahr- und Haltbarkeit des Motors verbessern. Kurzer Einwurf zu Letzterem: 1.000 Kilometer Ölwechselintervalle mögen nach viel klingen, sind es im Gelände aber nicht. Und 30.000 km bis zur Motorrevision wären beim gedachten Einsatzzweck viele, viele Jahre.

Klingt vielversprechend. Nur steht da ein Elefant im Raum: In der europäischen Variante bleiben von den knapp 60 PS des Motocrossers bloß 25 übrig. In den USA kommt man dank weniger restriktiver Gesetzgebung in den Genuss von angemessener erscheinenden 40 Pferden. Nun ist Leistung ja bekanntermaßen nicht alles, erst recht nicht bei einer Enduro. Aber 25 PS aus einem 450er? Den Eckdaten nach eine suboptimale Ausgangslage. Doch sind wir nicht nach England gekommen, um Eckdaten zu vergleichen, also endlich rein in den Matsch.

Wo die CRF450L entsprechend ihres Erbguts dann klar zur Sportenduro tendiert. Die Ergonomie ist genretypisch, die Sitzhöhe mit 940 Millimetern normal hoch. Viel Bewegungsfreiheit bei wenig Komfort herrscht auf der schön schmalen Tank-Sitzbank-Kombination, der kleine 7,6-Liter-Tank, übrigens aus Titan, ermöglicht das. Angenehm gekröpft liegt der nicht überbreite Lenker auch im Stehen gut zur Hand, und die Rasten bieten guten Halt. Wir fahren eine flüssige, offene, aber nicht schnelle Runde auf gemischtem, teils schlammigem Terrain. In den

Vordergrund spielt sich zunächst das Fahrwerk: Supersensibel arbeitet die fürs Enduro modifizierte, mit Stahlfedern bestückte Gabel, sie saugt Steine, Wurzeln und Wellen so auf, wie man sich das wünscht. Tadellos auch das per Umlenkung beaufschlagte Federbein, das im Vergleich zur Front etwas straffer agiert. Kein Problem, das Fahrwerk ist voll einstellbar. Die verwendete Erstbereifung aus dem Hause IRC ist ein Mischreifen, der auch Straße kann. Trocken, bei gemäßigttem Tempo, geht das, wird es anspruchsvoller, müssten ernsthaftere Reifen drauf. Das Fahrwerk der CRF450L aber überzeugt auf ganzer Linie.

Und der Motor? Nun, fürs Hobby, und wenn man ehrlich mit sich selbst ist, reichen die 25 PS natürlich aus. Nicht mehr, nicht weniger. Der Motor steigt schon unten angenehm kräftig ein, läuft zudem für einen Einzylinder mit sportiver DNA über das gesamte Drehzahlband sehr vibrationsarm. Mittig legt er verhalten zu. Und obenheraus bietet er zwar hohe Drehzahlreserven, packt aber nichts mehr drauf. Prickelnd ist das nicht, dafür aber sehr einsteigerfreundlich. In flüssigem Terrain ist die Fahrbarkeit gut, über Stunden und Tage betrachtet schon diese Form der Leistungsabgabe zudem Kräfte. Kein unbedeutender Punkt.

Das positive Bild der unbedingten Fahrbarkeit wandelt sich im Unterholz ein wenig. Leicht verblockte Auf- und Abfahrten, Wurzeln – Erster-Gang-Terrain offenbart, dass dem Ex-Crosser trotz dickerer Kurbelwellen noch mehr Schwungmasse gut täte. Wiederholt ploppt nicht nur uns die CRF450L aus. Das Standgas manuell per Einstellschraube etwas anzuheben hilft. Trotzdem sollte immer ein Finger an der sehr leichtgängigen, gut dosierbaren Kupplung liegen, um im Bedarfsfall die Drehzahl nicht zu weit abfallen zu lassen. Auch wirkt das Mapping des Motors in langsamen Passagen nicht ganz perfekt, die Gasannahme aus langsamen Ecken heraus könnte feiner sein. Ein zahmes Muli ist die CRF motorisch nicht geworden. Auf der Gegenseite wäre da wieder das leichte, stabile und entschieden hochwertige Chassis. Es funktionierte auch im Wald bar jeder Kritik.

Zurück zur Basis geht's auf Asphalt. Hier ist das Sechsganggetriebe ein Segen, es fällt außerdem auf, welchen Aufwand man zur Geräuschkämpfung betrieben hat: Ruckdämpfer im Hinterrad,

Eine echte Enduro, nur mit Licht, Blinkern, Rückspiegel und Kennzeichen. Ganz legal von Trail zu Trail, so das Ziel.

Was ist anders?

- Technische Änderungen zur CRF450R**
- Kurbelwelle mit 12 % mehr Schwungmasse
 - Geändertes Nockenwellenprofil für mehr Durchzug bei niedrigen Drehzahlen
 - Getriebe mit sechs statt fünf Gängen
 - Größerer Kühler und elektrischer Lüfter
 - Auspuff mit vergrößertem Volumen
 - Alu-Heckrahmen verlängert
 - Rahmensteifigkeit angepasst
 - Gabel und Federbein angepasst; weichere Federn, angepasste Dämpfercharakteristik
 - LED-Licht, -Rücklicht, -Blinker, Spiegel, Tachoeinheit, Zündschloss
 - Radstand um 18 Millimeter verlängert
 - Nachlauf um 6 Millimeter verlängert
 - Serviceintervalle verlängert; Ölwechsel nach 1.000 Kilometern (R: 15 Stunden), Motorrevision nach 30.000 Kilometern (R: Kolbenwechsel nach 15 Stunden)

Urethan in der Schwinge, auch Schwingenschleifer, Kettenblatt und Gehäuseabdeckungen sind auf die eine oder andere Weise gedämmt. Was man merkt. Die Bremse: kräftig, perfekt dosierbar. Die CRF450L fühlt sich so wohl auf dem Asphalt, dass hier einige Zusatzponys dann doch hübsch wären.

Fazit? Einerseits, andererseits. Einerseits schön, dass Honda Haltbarkeit und Legalität bei einer Sportenduro sucht. Die angesprochene, von Wettbewerbsambitionen freie Zielgruppe wird sich neben Versicherungsschutz über Gewicht, Fahrwerk, sicher auch die Optik und Verarbeitung freuen. Wird sich mehrheitlich vielleicht eher mehr Schwungmasse wünschen als mehr Leistung. Jedoch an der Kasse schlucken. Mit 10.690 Euro trägt die CRF450L nämlich nicht das Preisschild von Hobbygerät, sondern von Profimaterial. ■



Links: Die kompakte Tachoeinheit zeigt neben dem Nötigsten auch die bisher verbrauchte Spritmenge. Sinnvoll bei schmalen 7,6 Litern.



Rechts: Der extrem kompakte Antrieb stammt aus dem Motocrosser CRF450R. Die Kunststoffblenden dienen der Geräuschkämpfung.

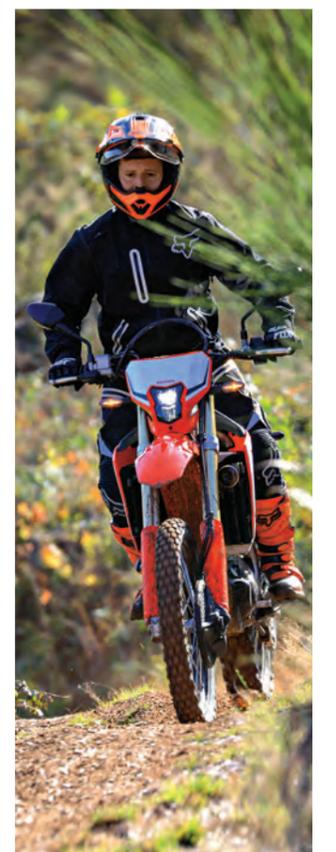
HONDA CRF450L

Motor
Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor; eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Gabelkipphebel und Tassenstößel, Einspritzung, 1 x Ø 46 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 137 W, Batterie 12 V/4,5 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbackkupplung, Sechsganggetriebe, Kette.
Bohrung x Hub 96,0 x 62,1 mm
Hubraum 449 cm³
Nennleistung 18,4 kW (25 PS) bei 7.500/min
Max. Drehmoment 32 Nm bei 3.500/min

Fahrwerk
Brückenrahmen Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 49 mm, hydraulischer Lenkungsämpfer, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Scheibenbremse vorn, Ø 260 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel.
Speichenräder Alu-Felgen 1.60 x 21; 2.15 x 18
Reifen 80/100 21; 120/80 18

Maße + Gewichte
Radstand 1.500 mm, Lenkkopfwinkel 61,5 Grad, Nachlauf 122 mm, Federweg v./h. 268/300 mm, Sitzh. 940 mm, Leergewicht 131 kg, Tank 7,6 Liter.

Öl- und Filterwechsel alle 1.000 km
Farbe Rot
Preis inkl. Nebenkosten 10.690 Euro



Geschrumpfte Fireblade



Die neue Honda CBR650R ersetzt die bekannte CBR650F. Gestylt wie eine kleine Fireblade soll sie in der Mittelklasse für Unruhe sorgen. Premiere feierte die CBR650R auf der EICMA in Mailand.

Wie sich schon die CB650F und die CBR650F die Technik teilen, so teilen sich nun auch deren Nachfolger die Hardware. Entsprechend erhält auch die R-Version ein verbessertes Fahrwerk und mehr Power.

Optik-Anleihen bei der Fireblade
Die Ähnlichkeit zur großen Fireblade ergibt sich durch den neuen 15,4-Liter-Tank sowie die keilförmig gezeichnete Vollverkleidung samt dem neuen Doppelschein-

werfer, die wie alle anderen Leuchten auf LED-Technik setzen.

Die Sitzposition wurde mit unter der oberen Gabelbrücke montierten Stummeln sportlicher.

Die Sitzhöhe beträgt weiterhin 810 mm. Das neue LCD-Instrumentendisplay im Cockpit der CBR650R wird zusätzlich durch eine Ganganzeige und einen Schaltindikator aufgewertet.

Änderungen an Rahmen und Tank sowie an den überarbeiteten Fußrasten sparen 6 Kilogramm

Gewicht. Vollgetankt bringt die CBR650R 207 Kilogramm an den Start.

Eine 41 mm-Showa-SFF-USD-Gabel, radial montierte Vierkolben-Bremssättel und schwimmend gelagerte 310er Bremsscheiben sowie eine 240er Scheibe mit Einkolbenzange hinten ergänzen die Ausstattung der CBR650R.

Ein neues Design erhielten auch die Gussfelgen, die Reifen in den Dimensionen 120/70 ZR17 und 180/55 ZR17 tragen.

Leistung steigt auf 95 PS

Der 649 cm³ große Vierzylinder darf jetzt 1.000/min höher drehen (bis 12.000 Touren) und wurde im Ein- und Auslassbereich modifiziert sowie die Verdichtung erhöht. In Summe sollen die Modifikationen eine Leistung von 95 PS und 64 Nm auf den Prüfstand spülen. Auch eine 48-PS-Variante wird angeboten. Zur weiteren Ausstattung zählen natürlich ABS sowie eine Anti-Hopping-Kupplung und eine einstellbare Traktionskontrolle.

Zu haben sein wird die neue Honda CBR650R in den zwei Farben „Matt Gunpowder Black Metallic“ und „Grand Prix Red“. Preise und einen Marktstarttermin nannte Honda noch nicht. **Uli Baumann**

©www.motorradonline.de

KING'S MONKEY

Er hat sie ALLE gehabt. Wer kann das schon von sich behaupten? Customizer Dirk Oehlerking, im ersten Leben Enduro-Champion, im zweiten Yamaha-Händler und derzeit einer von Deutschlands bekanntesten Custombike-Buildern, hat irgendwann zwischendurch 16 Honda Monkeys besessen, die von ihm alle mehr oder weniger umgebaut wurden.

Egal, ob nun mit Scheibenbremse aus einer Kreidler oder mit V2-Antrieb. Nun hat der Gelsenkirchener sich der neuen Honda Monkey 125 gewidmet und ihr ein Flat Track-Kleid angezogen. Der am Glemseck 101 präsentierte Umbau sorgte im Internet weltweit für Furore und wurde auf diversen Plattformen gehypt. Obwohl für das Projekt lediglich sechs Wochen Zeit zur Verfügung standen, ist der kleine Affe sehr gelungen.

Alles, was Dirk für überflüssig hielt, flog raus. Beleuchtung, ein Teil des Kabelbaums, Wegfahrsperr sowie das ABS. Um den Flat Track-Style aufzunehmen, verbaut er einen anderen Lenker, wechselte auf Heidenau K66-Bereifung und nutzte eine Sitzbank statt des fetten Einzelsitzes. Hierfür wanderte die Batterie ein paar Zentimeter tiefer in den Rahmen. Der Auspuff stammt teilweise von einer Honda Monkey älteren Baujahres. Krümmer samt Lambda-sonde sind original. Ein kleiner K & N-Filter ersetzt die Airbox,



Dirk Oehlerking mit Basisbike. Der fertige Tracker wurde am Glemseck 101 präsentiert. GP-Star Mick Doohan machte die Sitzprobe, Pressesprecher Erik Mertens initiierte das Projekt.

Hinterrad und Schwinge federn über YSS-Piggyback-Stoßdämpfer. Auf die Frage, ob der Offroad-affine Dirk mit seiner Monkey irgendwann mal am Start stehen wird, grinste der Ruhrpottler kopfschüttelnd. Seine Tracker Monkey tourt derzeit über die Messen dieser Welt. Und wird wahrscheinlich in einem Showroom ihr Gnadenbrot bekommen. **Uli Baumann**

©www.motorradonline.de

Mittelklasse-Vierzylinder im Neo Sports Café-Design

Auf dem Pariser Autosalon hatte Honda die Studie Neo Sports Café gezeigt, auf der EICMA stand die Serienversion dazu.

Nachdem Honda bereits in der Top-Klasse und bei den Einstiegern mit neuen Naked-Bikes punkten kann, folgte auf der EICMA mit der neuen CB650R die Attacke auf die Mittelklasse. Die Japaner greifen dabei auf das bewährte Rezept der Schwestermotore zurück.

Gegenüber der Honda CB650F, die die CB650R beerbt, setzt die Neue auf einen modifizierten Rahmen, einen neuen, längeren 15,4-Liter-Kraftstofftank sowie eine überarbeitete Fußrastenanlage, die zusammen 6 Kilogramm Gewicht einsparen. Insgesamt bringt die CB650R vollgetankt nur noch 202 Kilogramm auf die Waage. Dazu kredenzt Honda eine neue 41er-Showa-SFF-USD-Gabel, radial

montierte Vierkolben-Bremssättel und schwimmend gelagerte 310er Bremsscheiben am Vorderrad sowie neue Felgen, die mit Reifen der Dimension 120/70 ZR17 und 180/55 ZR17 bestückt sind. Der Hinterradstoßdämpfer, der sich

Die CB650R folgt den Linien der Schwester-Modelle CB1000R, CB300R und CB125R.

nur in der Vorspannung variieren lässt, ist direkt an die Gusschwinge im Bananenprofil angelenkt. Hinten verzögert eine 240er Scheibe in Kombination mit einer Einkolben-Zange. ABS gehört natürlich zur Serienausstattung.

Die Überhänge vorne und hinten wurden deutlich eingekürzt, was zu einer dynamischeren Linie führt. Metallische Oberflächen zieren etliche Bauteile des Vierzylinder-Bikes.

Bei der Ausstattung setzt die neue CB650R auf einen modernen LED-Rundscheinwerfer, Rücklicht und Blinker glänzen ebenfalls mit LED-Lichttechnik. Im Cockpit hinter dem konifzierten Rohrlenker, der nun weiter vorn und tiefer sitzt, informiert ein LCD-Display, welches neben einer Ganganzeige auch einen Schaltindikator bietet. Der Pilot selbst thront in einer Sitzhöhe von 810 mm. Der 649 cm³ große Reihenvierzylinder legt dank Modifikationen auf der Einlass- und der Auslassseite, überarbeiteten Steuerzeiten sowie höherer Verdichtung und ein um 1.000 Touren auf 12.000/min. angehobenes Drehzahllimit um rund 5 Prozent an Leistung zu. Damit kommt die CB650R auf 95 PS und 64 Nm Drehmoment. Aber auch die Mid-



range-Power soll von der Überarbeitung profitiert haben. Optional wird auch eine 48-PS-Version zu haben sein. Zu den weiteren neuen Features gehören auch eine Anti-Hopping-Kupplung sowie eine einstellbare Traktionskontrolle.

Die CB650R ist in vier Farbvarianten erhältlich: Graphite Black, Candy Chromosphere Red, Matt Crypton Silver Metallic, Matt Jeans Blue Metallic. Preise und einen Marktstarttermin nannte Honda aber noch nicht. **Uli Baumann**



NEUE MOTOREN

Ab kommendem Jahr wird die neue Abgasverordnung Euro 5 gelten, die strengere Regeln für die Hersteller der in den Markt gebrachten Motoren mit sich bringt. Honda reagiert darauf mit der Einführung der neuen GCVx-Modelle 145, 170 und 200 sowie des GX50. MOTORIST war bei der Präsentation in Erlensee dabei.

Honda Engines legt vor



Honda Engines war in diesem Jahr erstmals auf der GaLaBau in Nürnberg präsent. Hintergrund für den Hersteller aus Japan mit Deutschlandsitz in Frankfurt am Main ist, offen auf Fragen im Markt zur neuen Motorengeneration reagieren und die Motoren Endanwendern, OEM-Partnern und auch Service leistenden Händlern präsentieren zu können.

Vom Zeitalter des Akkus im Gartengeräte-Umfeld ist immer wieder die Rede, und die starke disruptive Wirkung, von der etwa im letzten Heft Stihl-Geschäftsführer Heribert Benteler sprach, wird kaum jemand infrage stellen. Trotz alledem ist der Verbrennungsmotor im professionellen Umfeld nach wie vor das Mittel der Wahl – auch noch bei handgetragenen und handgeführten Geräten. Angesichts der immer strengeren Emissions-Vorschriften des Gesetzgebers, die mit der Stärkung der Lithium-Ionen-Technologie korrelieren, bleibt es daher eine wichtige Aufgabe der Motorenhersteller, die Verbrennungsmotoren auf neue Richtlinien anzupassen und sie zu verbessern.

Dieser Notwendigkeit sind die neuen GCVx 145/170/200-Modelle und der GX50-Motor geschuldet. Honda nutzte die Anpassungen jedoch für weitere Features, die den Industrie-Kunden des Herstellers über die reine Vorschrifts-Konformität hinaus Vorteile bieten.

Bleiben wir zunächst bei den erstgenannten Neulingen. Die neuen GCV, mehr als zwanzig Jahre nach der Premiere der ersten Motoren aus der Reihe, stehen für Lösungen mit vertikaler Kurbelwelle. Diese werden auf Rasenmähern oder auch Kehrmaschinen eingesetzt.

Das kleine „x“ weist auf den Generationswechsel hin. Statt wie bisher zwei, gibt es nun die drei Hubraum-Varianten 145, 170 und 200 ccm. Laut Hersteller konnten das Verbrennungsverhalten optimiert, die Wärmeübertragung mittels Komfort-Auto-Choke-Sys-

tem verbessert und die Geräusch-Emission verringert werden. Einfacher im Service macht sie der größere Tankstutzen zum leichteren Einfüllen des Kraftstoffs. Öl-ablassen soll nun bequemer vonstattengehen dank einer geänderten Öl-ablassposition. Darüber hinaus ist der Luftfilterdeckel werkzeuglos zu öffnen, eingeschraubte Stehbolzen machen die Vergasermontage einfacher. Das Gleiche gelte für



Der GX50 für handgetragene Geräte.

den Kurbelwellenaustausch, so der Hersteller. Für OEM-Partner der Frankfurter ist das völlig neue Design ein Schlüsselargument. Die Motorabdeckung hat keine Kühlrippen mehr, was die Gestaltungsmöglichkeiten im eigenen CI wesentlich vereinfacht. Wichtig ist, dass die Motoren der Euro-5-Richtlinie entsprechen. Gleichzeitig erfüllen sie auch die Vorschriften der in mancher Hinsicht überraschenderweise deutlich strengeren nord-amerikanischen CARB/EPA.

EURO 5 – WAS IST NEU?

Die Euro-Norm legt Grenzwerte für den Ausstoß von Luftschadstoffen für Kraftfahrzeuge fest. Im Falle der thematisierten EU-Stufe-5 heißt es in erster Linie, dass eine Verringerung der Partikelmasse auf nur noch 10/15 mg/kWh (abhängig von der Leistungsklasse) und eine Senkung der Partikelanzahl auf maximal 1 x 10¹² pro kWh erfolgen soll. Bis dato wurden Kleinmotoren mit Leistungen unter 19 kW (25,8 PS) zugelassen, was sich nun ändert.

Die Motoren sind nämlich ganz bewusst breit aufgestellt, was die Abgasrichtlinien betrifft, wie Sales Manager Oliver Böse erklärt: „Da die weltweiten Regularien einen eher uneinheitlichen Fokus auf Emissionen haben, zum Beispiel in Europa auf CO₂ und den USA auf HC+NO_x, stellt das Honda natürlich vor große, aber nicht unlösbare Herausforderungen. In der Vergangenheit, wie mit Einführung der Euro 5 auch, boten und bieten wir für viele Applikationen diese 'unified'-Motoren an, die in alle Regionen mit Abgaszertifizierung verkauft werden können. Eine Ausnahme stellt die chinesische Abgasrichtlinie dar, für die es nur dafür zertifizierte Motoren bei Honda gibt.“

Einem Pionier der 4-Takter für handgetragene Geräte steht es natürlich gut zu Gesicht, auch hier vorzulegen, wenn es um geänderte Abgasvorschriften geht. 1997 konnte Honda mit den GX22 und GX31 imponieren. Eigentlich galt es bis dahin als ausgemacht, dass 4-Takter für Geräte, die in krassen Lagen – etwa auch kopfüber – verwendet werden, nicht infrage kommen und dafür darüber hinaus zu schwer seien. Seither und spätestens seit der nächsten Generation der GX-Geräte Anfang des Jahrtausends wurden die Motoren etwa in Freischneidern oder auch in Baugeräten wie Ministampfern erfolgreich verbaut. In diesem Kontext von einem Siegeszug der 4-Takter zu sprechen, ist nicht übertrieben.

Die drei neuen Modelle der GCVx-Reihe. Die Motorabdeckung hat keine Kühlrippen mehr, was die Gestaltungsmöglichkeiten für die OEM-Partner erweitert.



Honda Mann Alexander Braun an einem Beispielmäher mit neuem GCVx-Motor.



V. l. n. r.: Alexander Braun, Oliver Böse und Andreas Röttger von Honda stehen voll hinter der neuen GCVx-Generation.

Mit dem GX50 gibt es nun also einen Neuling aus der Honda Schmiede. Er verfügt über ein verbessertes Leistungsgewicht von 0,32 kW/kg und entspricht damit, so der Hersteller, dem eines 2-Takters. Der Vorteil sind natürlich die deutlich niedrigere Geräuschentwicklung und Vibration.

Der GX50 ist speziell für seine Anwendungen serienmäßig mit einem Papier-Luftfilterelement ausgestattet. Das überarbeitete Design bringt handfeste Vorteile mit sich. Dazu zählen die bessere Stabilität und das verminderte Risiko von Kratzern auf der Abdeckung beim Ablegen des Gerätes und eine einfachere Reinigung des gesamten Produktes, in dem der Motor verbaut ist.

Ziel des neuen Modelles ist ganz explizit das Wachstum in diesem Bereich und auch bei den GX25/GX35-Modellen. Nicht verwunderlich ist es daher, dass Honda interessierte OEM adressiert, die auch im Profi-Bereich zunehmend

auf von Akkus betriebene Motoren setzen.

„Zieht man für die intensiven Nutzungen solcher Anwendungen einen GX50 in Betracht (zum Beispiel für Freischneider, die teilweise 5 Tage die Woche bis zu 6 Stunden in Betrieb sind), wäre ein Batteriebetrieb keine Option. Auch wenn man den zunehmenden Trend zur Elektrifizierung berücksichtigt, ist man bei Honda der Meinung, dass es in diesem Bereich immer noch einen großen Markt für einen Benzinmotor gibt, da sich, parallel zum Ausbau der Elektrifizierung, auch der Honda M4-Motor, vor allem durch seine Effizienz, weiterentwickelt hat und der Motor somit einer der saubersten Benzinmotoren auf dem Markt ist.“

Eine spannende Einschätzung, die MOTORIST weiter beschäftigen wird, wenn wir uns im kommenden Jahr noch einmal intensiv mit der Akku-Thematik auseinandersetzen.

Frankfurter 23.10.2018

NEWS | KLIMAAANPASSUNG

Hier soll's grün werden

Honda Center an der Hanauer Landstraße macht mit beim Förderprogramm

Was tun, wenn nächstes Jahr die Hitze zurückkehrt und diese Trockenheit? Wie begegnen wir ihnen? Grün ist alle Theorie: Pflanzen sollen helfen, an Fassaden, in Hinterhöfen, auf den Dächern. Eines dieser Dächer besuchte Umweltdezernentin Rosemarie Heilig (Grüne) am Montag.

Das Honda Center an der Hanauer Landstraße hat 150 seiner insgesamt 1.000 Quadratmeter Flachdach bepflanzen lassen, mit Lavendel, Thymian und Sedum, die übrige Fläche soll noch folgen. Nutznießer seien Bienen, Hummeln und Schmetterlinge, freut sich die Stadt, auch der Energiebedarf für Heizung und Kühlung sinke, das Unternehmen spare Abwassergebühren, zudem verlängere sich die Lebensdauer des Daches.

„Ich finde es toll, dass wir jetzt die ersten fertigen Projekte des Förderprogramms besichtigen können“, sagte Stadträtin Heilig beim Ortstermin. 50 Prozent der Ausgaben für die Begrünung bezahlt die Stadt aus ihrem Programm „Frankfurt frischt auf“, das inzwischen „auf Hochtouren“ laufe, so Heilig. Zehn Millionen Euro stehen für diese Klimaanpassung bis Ende 2022 zur Verfügung. Etwa 100 Anträge von Privatpersonen und Firmen lägen vor, zehn Prozent seien in konkreter Planung. „Besonders freut mich, dass sich auch Unternehmen wie Honda daran beteiligen.“ 10.000 Euro kostet das Dachgrün auf dem Autohaus, 5.000 bezahlt die Stadt.

Honda Deutschland Manager Matthias Heinrichs berichtete, die Mitarbeiter hätten sogar an ande-



ren europäischen Honda Standorten Interesse für vergleichbare Projekte geweckt.

Etwas weiter östlich tun sich Firmen zusammen, um ebenfalls dem Klima zu helfen. Das „Nachhaltige Gewerbegebiet in Fechenheim-Nord/Seckbach“ mit 30 Mitgliedern stellte bei seiner „6. Unternehmer-Werkstatt“ sein Klimaschutzkonzept vor. Dazu zählen etwa der gemeinsame Einkauf von

Rosemarie Heilig und Honda Vertreter stehen unterhalb der Stelle, die nächstes Jahr grün sein soll.

„Grünen Strom“, der den CO₂-Ausstoß und zugleich die Energiekosten reduziert, und die Nutzung von Betriebswasser mit dem Ziel, Trinkwasser einzusparen. Im nächsten Schritt sollen Hot Spots im Gewerbegebiet identifiziert werden, die Energiesparpotenzial bieten.

Kraftstoffverbrauch Honda Automobile in l/100 km: kombiniert 10,0-3,4. CO₂-Emission in g/km: 228-91 (alle Werte nach 1999/94/EG).