
Unterwegs: Mit dem Honda Jazz Crosstar zur Oosterschelde

Von Hans-Robert Richarz, ccm

Auf die Idee, die niederländische Provinz Zeeland mit dem Spitznamen „Kölner Bucht“ zu schmücken, ist seltsamerweise noch niemand gekommen. Dabei liegt der Gedanke nahe. Denn kein anderer Küstenbereich ist mit dem Auto von der Domstadt aus so schnell zu erreichen wie der südholldändische Mündungsbereich der Flüsse Rhein und Maas in die Nordsee zwischen Cadzand im Westen und Renesse sowie Stellendam im Osten.

Entsprechend zahlreich sind dort während der Sommersaison Begegnungen mit Fahrzeugen, die ein „BM“ für den Rhein-Erft-Kreis, ein „GL“ für den Rheinisch-Bergischen Kreis, ein „K“ für Köln oder ein „SU“ für den Rhein-Sieg-Kreis auf ihrem Kennzeichen tragen. Wir machen mit unserem „F“ auf dem Nummernschild dagegen eine Ausnahme. Wir sind zwar in einem Vorort Kölns zuhause, nutzen aber für den Kurztrips an die niederländische Küste den Jazz Crosstar e-HEV, den Honda Deutschland in Frankfurt am Main zur Verfügung gestellt hat.

Der zu den Kleinwagen gehörende Crosstar spielt in der Jazz-Familie die Rolle eines SUV. Sie spiegelt sich in erster Linie gegenüber seinen Brüdern und Schwestern durch einen robusten Eindruck vermittelnde Optik wider: Dazu gehören eine um ein Wenig erhöhte Bodenfreiheit, integrierte Dachreling, ein größerer Kühlergrill, schwarze Radhausverkleidungen, auffallende Seitenschweller sowie schwarz-silberne Alufelgen.

Für seinen Antrieb ist die Kraft dreier Herzen zuständig: Sein teilelektrisches e-HEV-System basiert auf zwei Elektromotoren sowie einem Vierzylinder-Benzinmotor. Dabei können während der Fahrt drei verschiedene Modi in Aktion treten. Erstens reiner Elektroantrieb, wobei eine Lithiumionen-Batterie die erforderliche Energie zur Verfügung stellt. Zweitens Hybridantrieb, bei dem der Verbrenner den zweiten Elektromotor als Generator antreibt und so dem elektrischen Antriebsmotor Strom liefert. Drittens schließlich der reine Motorantrieb, wobei allein der Benziner seine 98 PS (72 kW) mittels einer Überbrückungskupplung direkt an die Vorderräder schickt. Anstelle eines herkömmlichen Getriebes ist der Jazz mit einer elektronisch gesteuerten stufenlosen Kraftübertragung ausgerüstet.

Los geht es immer elektrisch

Losfahren und niedrige Geschwindigkeiten mit vorsichtigem Gasfuß bewältigt der Crosstar im Allgemeinen nur mit Strom. Danach geht es bis etwa 80 km/h im Hybridmodus weiter, bis danach der Vierzylinder das alleinige Kommando übernimmt. Diese Kombination sorgt für einen sparsamen Verbrauch, der sich in der Gegend von fünf Litern auf 100 Kilometer einpendelt. Doch auch wenn der Verbrenner alleine in Aktion ist, wie während der knapp drei Stunden Autobahn von Köln über Maastricht, Antwerpen und Gent nach Cadzand an der Nordsee, bleibt der Spritdurst erfreulich zurückhaltend.

Mehrstündige Reisen fallen in einem Kleinwagen oftmals ermüdend aus. Nicht so im Crosstar. Der Platz für die Insassen vorne wie hinten lässt kaum Wünsche offen, und die Sitze sind rücken- und gesäßfreundlich geformt. Wind- und Fahrgeräusche schonen die Ohren. Darüber hinaus schaffen die großzügig gestaltete Windschutzscheibe zusammen mit den vorderen Dreiecksfenstern links und rechts sowie den versenkten Scheibenwischern ein helles, luftiges und großzügiges Raumgefühl, was das Ihrige zum Reisekomfort beiträgt.

Der Westen Zeelands ist ein idealer Ausgangspunkt für eine Reise quer durch die

Schelde. Sie beginnt in Terneuzen, der Stadt mit dem nach Rotterdam und Amsterdam drittgrößten Hafen der Niederlande. Hier verbindet der 2003 eröffnete und fast sieben Kilometer lange und mautpflichtige Westerschelde-Straßentunnel das Festland mit der Halbinsel Zuid-Beveland und ersetzt seither die Fährverbindung zwischen Breskens und Vlissingen. Weiter geht es über Middelburg und die N 57 bis Vrouwenpolder im äußersten Norden der Halbinsel Walcheren, wo wieder die Nordsee in Sicht kommt.

In dieser Gegend spielte sich vor fast 70 Jahren eine Katastrophe ab. In der Nacht vom 31. Januar auf den 1. Februar 1953 ereignete sich die schwerste Nordsee-Sturmflut des 20. Jahrhunderts, die in den Niederlanden mehr als 1800 Menschen das Leben kostete, fast 100.000 Überlebende mussten ihre Häuser und Wohnungen verlassen.

Der Deltaplan

Schon wenige Wochen nach dem schrecklichen Unglück begannen Überlegungen für den so genannten Deltaplan, der später als das revolutionärste Wasserbauprojekt der Welt in die Geschichte einging. Dazu wurde in den folgenden Jahrzehnten ein ausgeklügeltes System aus Sturmflutsperrwerken, Dämmen und Schleusen errichtet. Seither haben sich die Niederlande darauf eingerichtet, mit dem Wasser zu leben, und rühmen sich mittlerweile des besten Hochwasserschutzes der Welt. Inzwischen sind auch Pläne in der Diskussion, wie dem angesichts der Klimaerwärmung ansteigenden Meeresspiegel zu begegnen ist.

Das spektakulärste Bauwerk, teils Deich und teils mobile Sperranlage, ist das Oosterschelde-Sperrwerk zwischen den Inseln Schouwen-Duiveland und Noord-Beveland. Dort können Besucher die Anlagen innen wie außen besichtigen. Daneben zeigt der Wasserpark „Neeltje Jans“, wie Wasser auch Spaß machen kann. Auf dem an die Deltawerke angrenzenden Gelände befindet sich ein Vergnügungspark mit einem Spielplatz, wo junge Besucher ihren eigenen Wasserfall kreieren, den Lauf eines Bachs verlegen, Schleusen bedienen, Wasser mit einer Tretmühle wegpumpen oder einfach nur eine lange Wasserrutsche hinunter gleiten können.

Nicht erst bei der Rückreise von der Oosterschelde nach Sluis in Zeeland, wo wir unser Nachtquartier aufgeschlagen haben, machen sich die serienmäßigen Ausstattungsdetails des Honda Jazz Crosstar angenehm bemerkbar. Sie lassen kaum einen Wunsch offen. Daher umfasst die Liste aufpreispflichtiger Extras nur wenige Positionen wie zum Beispiel ein Illuminationspaket für die Fußraumbelichtung oder individuelle Stoßfänger-Verkleidungen. Dagegen sind die Sicherheitseinrichtungen, Fahrerassistenzsysteme und weiteren Annehmlichkeiten für einen Kleinwagen mehr als komplett. Ob Alarmanlage, Spurhalteassistent, adaptive Geschwindigkeitsregelung und automatische Fahrlichteinschaltung sowie Klimaautomatik – es fehlt so gut wie nichts. Besonders erwähnenswert sind die acht Lautsprecher inklusive Hochtönern vorn, die den Wagen zum rollenden Konzertsaal machen.

So erwies sich der Wochenend-Ausflug mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV nicht nur als interessante Abwechslung mit eindrucksvoller Wasserbau-Technik niederländischer Ingenieure, sondern auch als eine angenehme Reise mit einem langstreckentauglichen Kleinwagen. (Hans-Robert Richarz, cen)

Daten Honda Jazz Crosstar e-HEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,09 x 1,97 x 1,56

Radstand (m): 2,52

Antrieb: R4-Benziner, 1498 ccm, 98 PS, Direkteinspritzung, 80-kW-E-Motor

Höchstgeschwindigkeit: 173 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.

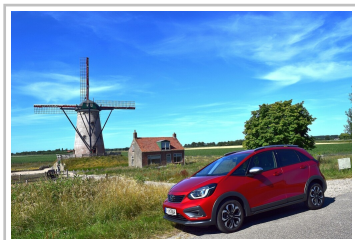
WLTP-Verbrauch: 4,8 Liter

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 88 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1325 kg / max. 385 kg
Kofferraumvolumen: 298–1199 Liter
Wendekreis: 10,1 m
Bereifung: 185/60 R 16
Basispreis: 27.760 Euro

Bilder zum Artikel



Unterwegs mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV in der niederländischen Provinz Zeeland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV in der niederländischen Provinz Zeeland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV in der niederländischen Provinz Zeeland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV in der niederländischen Provinz Zeeland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV in der niederländischen Provinz Zeeland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV in der niederländischen Provinz Zeeland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Honda Jazz Crosstar e-HEV in der niederländischen Provinz Zeeland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Sturmflutwehr Oosterschelde in den Niederlanden.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz
