

# Honda *for you*

## Ein Hybrid für alle

Der neue Honda Insight

## Reise: Dresden bezaubert

Sehenswertes in vielerlei Gestalt

## Die Leichtigkeit des Seins

Honda CBF125 und staunende Blicke



*Endlich ein  
Hybrid für alle.*

*Der neue Honda Insight.*

Schon ab  
**19.550 €\***

Premiere am 18. April



Jeder kann etwas Gutes tun

Hybrid fahren war noch nie so günstig – und Umweltschutz noch nie so einfach: Der einzigartige Eco Assist® des Insight zeigt Ihnen nicht nur, wie umweltfreundlich Sie fahren, sondern maximiert zusätzlich auf Knopfdruck die Energieeffizienz des Fahrzeugs. So erreicht der Insight einen Verbrauch von nur 4,4 l/100 km und einen CO<sub>2</sub>-Wert von 101 g/km. Die Euro-5-Abgasnorm erfüllt er damit spielend. Und sein besonders kompakter Hybrid-Antrieb bietet noch einen Vorteil: genug Platz für 5 Personen und für jede Menge Gepäck. Alles Weitere erfahren Sie am besten bei einer Probefahrt ab 18. April bei Ihrem Honda Händler. Oder informieren Sie sich jetzt unter 01805/20 20 90\*\* oder auf [www.honda-hybrid.de](http://www.honda-hybrid.de).





Liebe Leserin, lieber Leser!

**Zuerst hat die Finanzbranche die Wirtschaftskrise und damit auch die Krise in der Automobilindustrie verursacht**, inzwischen hat dieser Schwerpunkt der weltweiten Produktion die Auslöser der Rezession sogar von den Titelseiten verdrängt. Der Bankensektor freut sich über die verminderte Aufmerksamkeit, die Automobilindustrie kämpft mit der Politik um tragfähige Lösungen für die Zukunft.

Ein Ansatz ist die sogenannte Umweltprämie, die zum einen für eine umweltfreundlichere Fahrzeugflotte in Deutschland sorgen soll und wird, zum anderen positive Impulse für die krisengeschüttelte Branche setzt. 2.500 Euro gibt es vom Staat beim Neukauf eines Fahrzeugs – da verfallen viele in eifrigen Aktionismus und übersehen, dass ein Automobil zumeist eine dauerhafte Investition darstellt. Auch in dieser Situation gilt also: Vertrauen, Qualität und gute Beratung sorgen für einen langfristigen Gewinn beim Neukauf.

## Vertrauen, Qualität und eine faire Beratung

Die Marke Honda ist in dieser Situation optimal aufgestellt, weil sie genau die gewünschte, zukunftsweisende Fahrzeugpalette anbietet und somit ideal auf die aktuellen Bedürfnisse des Marktes reagieren kann. Relativ kleine, „vernünftige“ und besonders umweltfreundliche Autos sind die Wahl der Zukunft.

Doch nicht nur wegen der Umweltprämie lohnt sich ein Besuch beim Honda Partner. Am Samstag, 18. April 2009, präsentieren wir Ihnen den neuen Insight, das günstigste Hybridfahrzeug auf dem deutschen Markt. Nebenbei gesagt: eines der Modelle, die Kundenwünsche und Anforderungen einer modernen Klimapolitik ideal kombinieren. Und so schauen wir trotz der schwierigen Zeiten optimistisch in die Zukunft und freuen uns auf Sie bei der Premiere des neuen Insight.

Dr. Alexander Heintzel und Jürgen Höpker-Seibert  
Honda Motor Europe (North) GmbH

# Inhalt **Honda for you** Ausgabe Frühjahr 2009



Sichtbar gemachte Dynamik: Der neue Honda Insight.

## 2 Neu: Honda Insight

Honda macht die Hybridtechnik erschwinglich – mit dem neuen Insight. Die „Ecolution“ des Familienautos startet bereits bei 19.550 Euro, und vereint klimafreundliche Mobilität mit vollwertigem Alltagsnutzen.

## 10 Honda auf der AMI Leipzig

Am 18. April startet der Insight bei den Händlern durch – bereits zwei Wochen zuvor konnten sich Messebesucher in Leipzig selbst einen Eindruck verschaffen. Doch die Premiere des Hybridautos war nur eine Facette der AMI ...



Hybrid-System im neuen Honda Insight.

## 12 Wissenswertes zu Hybrid & Co

Hybrid-, Elektro- oder Plug-In-System? Die Begriffe moderner Mobilität können auch verwirren. Thomas Brachmann von Honda R&D sorgt für Durchblick.

## 16 Accord Diesel Automatik

Das Warten hat sich gelohnt. Der Honda Accord vereint nun auch den souveränen Dieselmotor mit einem kommoden Automatikgetriebe.

## 18 Reise: Dresden bezaubert

Zwinger und Frauenkirche, Residenzschloss und Semperoper. Doch nicht nur Prachtbauten und Kunstschätze ziehen die Besucher in den Bann. Dresden hat viel mehr zu bieten ...



Dresden: Sächsische Landeshauptstadt in altem Glanz.

## 28 Motorrad: CBF125

Ehrlich, einfach, erschwinglich: die neue Honda CBF125 macht es einem leicht, die Faszination des Zweirads zu entdecken. Ein erster Fahreindruck.



Großes Vergnügen für kleines Geld: Honda CBF125.

## 32 Klassiker C72 und CB72

Der Urknall der Marke Honda in Deutschland: Ende der 50er Jahre kamen die ersten Bikes zu uns – zwei sind noch immer unterwegs. Und fitter denn je ...

## 34 Lust auf Garten ...

Frühjahrsputz im „Grünen Wohnzimmer“. Der Garten lockt – und die Arbeit in der frischen Luft kann jede Menge Spaß machen ...

## Honda for you

### IMPRESSUM

Herausgeber  
Honda Motor Europe (North) GmbH  
Spremlinger Landstraße 166  
63069 Offenbach  
Telefon 01805/202090  
(0,14 €/Min. aus dem Festnetz  
der Deutschen Telekom)  
Mail info@honda.de  
Internet www.honda.de

Verantwortlich für den Inhalt  
Dr. Alexander Heintzel  
und Jürgen Höpker-Seibert

Redaktion/Produktion  
Heiko P. Wacker, Susanne Kilmann,  
Thilo Kozik  
Produktion: Ina C. Schlee (Leitung)  
Fotos: Honda Motor Europe (North)  
GmbH, Werner Popp, Thorsten Weigl

Verlag/Anzeigen  
tema m GmbH  
Verlag und Medienhaus  
Kreishausstraße 9  
32051 Herford  
Telefon 05221/177-177  
Telefax 05221/177-199  
Mail info@tema-m.com

Rechtliche Hinweise  
Die Herausgeber übernehmen keine  
Haftung für Irrtümer oder Fehler.  
Alle Angaben sind bei Drucklegung  
(März 2009) gültig, doch behält sich der  
Herausgeber das Recht auf Änderungen  
vor.

Honda for you erscheint vierteljährlich.  
Einzelverkaufspreis 4,80 Euro.  
Kostenfrei bei Zusendung im Auftrag des  
Honda Händlers oder der Redaktion.



Honda Motorrad

**Honda hilft zum Führerschein**

Beliebtes Programm wird fortgesetzt

Honda hat ein Herz für Motorrad-Einsteiger und greift Führerschein-Neulingen und angehenden Fahrschülern unter die Arme: Einsteiger, die den Motorrad-Führerschein 2008 gemacht haben oder bis Ende 2009 erwerben werden, erhalten beim Kauf einer neuen Honda CBF600, Hornet 600, CBR600RR, Transalp oder Shadow Spirit einen Zuschuss von 1.000 Euro.

Voraussetzung ist die bestandene Führerscheinprüfung der Klasse A sowie die Fahrzeug-Zulassung bis 31. Dezember 2009. Das Programm gilt ab dem 1. April 2009 und ist limitiert auf 1.000 Teilnehmer bzw. Zuschüsse. Wer sich also den Wind um die Nase wehen lassen möchte, sollte die Gelegenheit nutzen.

Weitere Informationen gibt es bei allen Honda Motorrad-Vertragspartnern und auf den Internetseiten [www.honda.de](http://www.honda.de) sowie [www.bikeschein.de](http://www.bikeschein.de). ◀



Sicherheit

**Lebensretter auf Rollen**

Nie ohne Gurt! Hohes Risiko auch innerorts

Eine Meldung alarmiert: Laut ADAC verzichten immer mehr Fahrer innerorts auf das Anlegen des Sicherheitsgurtes. Dabei kann das fatale Folgen haben, wie ein Test des Münchner Automobilclubs zeigte: Schon bei Tempo 30 wirken derart hohe Beschleunigungskräfte auf den Menschen, dass sich dieser nicht mehr mit den Händen abstützen kann.

Doch unterschätzen viele das Risiko, das schon bei geringer Geschwindigkeit gegeben ist: Die Wucht, mit der man bei Tempo 30 ans Lenkrad prallt, entspricht einem Sturz aus vier Metern Höhe. Ist der Fahrer dabei nicht angeschnallt, drohen schwere Verletzungen – selbst wenn der Airbag zündet, der nur in Kombination mit dem Gurt richtig schützen kann. Der Gurt ist daher ein absolutes Muss – auch bei geringen Geschwindigkeiten. ◀

Honda Motor Europe (North)



Honda Automobile

**Vom Exot zum Massenprodukt**

300.000 Honda Hybridfahrzeuge verkauft

Ende Januar übersprang Honda die Marke von 300.000 verkauften Hybridfahrzeugen: ein weiterer Meilenstein auf dem Weg in eine klimafreundlichere Zukunft der Mobilität, die vor zehn Jahren noch in weiter Ferne schien. Damals spielte der Insight der ersten Generation als Hybridpionier den Vorreiter. Das zweiseitige Coupé mit seinem einzigartigen Design war das erste kommerziell produzierte benzinelektrische Hybridfahrzeug, das in Europa und in Nordamerika verkauft wurde. Es bereitete den Weg für den Civic IMA und Civic Hybrid sowie den Accord Hybrid, der in Nordamerika knapp 30.000 Freunde fand. Hybridfahrzeuge sind jedoch weltweit gefragt: Honda liefert die umweltfreundliche Technik inzwischen in rund 40 Länder.

Mit dem neuen Insight startet Honda in diesen Wochen in neue Hybrid-Dimensionen. Denn der schicke Wagen kombiniert die aerodynamische Form des ersten Insight mit dem Nutzwert eines Familien-Fünfsitzers und exzellenten Verbrauchs- und Emissionswerten. Ein Durchschnitt von nur 4,4 Litern und CO<sub>2</sub>-Emissionen von 101 g/km sprechen für sich. Erreicht wurde dies auch durch das serienmäßige „Eco Assist System“, das den Fahrer nachhaltig unterstützt und trainiert.

In Japan war der neue Insight schon kurz nach dem Start am 5. Februar ein Hit: Händler meldeten Besucherrekorde, so dass innerhalb des ersten Verkaufsjahres von 60.000 Einheiten alleine in Japan ausgegangen wird. In Europa sind im selben Zeitraum mehr als 30.000 Einheiten geplant, davon 5.000 in Deutschland. In den USA hingegen sollen sich 100.000 Kunden für den neuen Insight begeistern. Die Erfolgsgeschichte geht weiter ... ◀

Verbrauchsangaben Civic Hybrid:

innerorts 5,2 l/100 km, außerorts 4,3 l/100 km,  
kombiniert 4,6 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 109 g/km



# Der neue Honda

Klimaschutz 2.0: Der Hybrid





# Insight

wird erschwinglich



Dass effiziente Hybridautos das Klima schonen, das bewies schon der erste Honda Insight\*. Mit seinem sensationell günstigen Verbrauch setzte das pfiffige Coupé vor zehn Jahren Maßstäbe – und bereitete zudem den Weg für den neuen Insight. Gebaut nach denselben Grundprinzipien, und doch versehen mit ganz neuen Talenten tritt der Insight als echtes Familienauto an: flexibel, geräumig, effizient. Der wichtigste Aspekt dürfte jedoch sein Preis sein. Der nämlich liegt unter 20.000 Euro. Damit macht er die Hybridtechnik für viele erschwinglich: klimaschonende Effizienz wird bezahlbar.

\* Verbrauchsangaben siehe Seite 8.



## Honda Insight: „Ecolution“ des



„Ein ultra-grünes Produkt zu entwickeln, das sich nur Wohlhabende leisten können,“ erklärt Takayuki Arima, Präsident der Honda Motor Europe (North) GmbH, „entspricht nicht der Philosophie unseres Unternehmens. Denn Honda strebt seit jeher danach, ein Unternehmen zu sein, von dem die Gesellschaft will, dass es existiert. Diese Prämisse bestimmt unser Handeln. Und deshalb forderten wir unsere Ingenieure dazu auf, ein Hybridfahrzeug für jedermann zu bauen. Trotz der schwierigen Zeiten sind wir sehr zuversichtlich, dass wir mit dem neuen Insight\* ein Fahrzeug anbieten können, das sehr gut in die derzeitige Situation passt.“

### Der Honda Insight: Der Hybrid für alle

Der Präsident bringt es auf den Punkt. Denn wie soll ein übertrieben kompliziertes Hybridauto die Umwelt schonen, wenn der Preis die Menschen vom Kauf abhält? Immerhin fühlt sich rund die Hälfte aller poten-

\* Verbrauchsangaben siehe Seite 8.

Optimale Aerodynamik – genügend Kopffreiheit im Fond. Es lag nahe, die Karosserie als 5-türiges Fließheckmodell zu gestalten.





Knifflige Aufgabe, pfiffige Lösung: der Insight ist als „grünes“ Fahrzeug zu identifizieren und symbolisiert dennoch Dynamik und Fahrspaß.

## Familienautos

ziellen Kunden von den beachtlichen Anschaffungskosten eines Hybridautos abgeschreckt. Und genau deshalb ist die Zeit reif für einen echten „Volkshybriden“, wie manche den neuen Insight schon jetzt nennen.

Auch bei ihm vertrauen die Ingenieure auf die intelligente Kombination aus Benzin- und Elektromotor, die Honda IMA-Hybridsystem heißt. Seit nunmehr 20 Jahren wurde daran entwickelt und in den letzten Jahren peu à peu verfeinert – immerhin verkaufte Honda weltweit schon 300.000 Hybridfahrzeuge, und konnte so einen enormen Erfahrungsschatz anhäufen: „Unsere Ingenieure haben bei der Reduzierung der Kosten unseres Hybridsystems große Hartnäckigkeit und Fachwissen bewiesen, damit wir die Produktionskosten des Insight senken können. Da wir so viele intern gefertigte Komponenten verwenden, können wir unsere Prozesse kontinuierlich optimieren, wozu ein externer Lieferant nicht unbedingt in der Lage gewesen wäre,“ erklärt Yasunari Seki, Hauptentwicklungsleiter des Insight.



Eleganz und Klimaschutz in Kombination. Darüber hinaus ist der neue Insight mit einem Cw-Wert von 0,28 auch noch besonders aerodynamisch.

## Hybridtechnik wird bezahlbar



Die wesentlichen Komponenten der Hybridtechnik im Insight sind ein reibungsarmer 1,3-Liter-Ottomotor\*, der als Hauptantriebsquelle dient, ein nur 35,7 Millimeter dünner Elektromotor, eine nur 38 Kilo wiegende und dennoch sehr leistungsfähige Batterie sowie ein komfortables CVT-Automatik-Getriebe. Im Grunde hört sich das alles nicht gerade sensationell an – doch kommt es auf das optimale Zusammenspiel an.

### **Geizig beim Verbrauch, großzügig im Innenraum**

Der Verbrennungsmotor alleine leistet 88 PS (65 kW) und 121 Nm Drehmoment. Man darf jedoch die für Hybridsysteme typische Unterstützung durch den 14 PS (10 kW) starken Elektromotor nicht vergessen. Der

E-Motor unterstützt den Benziner genau dann, wenn er das bei niedrigen Drehzahlen gut brauchen kann. Ein Elektromotor nämlich hat sein maximales Drehmoment – bei genau 0 Umdrehungen. Das macht sich gerade beim energieintensiven Anfahren oder Beschleunigen bezahlt. In der Realität fährt sich denn der neue Insight außerordentlich dynamisch und spritzig: ein Spurt auf Tempo 100 in 12,5 Sekunden oder die Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h sprechen für sich. Das sind Fahrleistungen, die denen eines wesentlich größeren Motors entsprechen. Nur dass der kaum mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,4 Litern auskommt. Wobei die Entwickler sehr viel Wert darauf gelegt haben, dass man auch tatsächlich in der Realität nah an diesen Wert kommt und dieser nicht nur unter Laborbedingungen im Testzyklus erreicht werden kann.



Das kompaktere Hybrid-System des neuen Insight erlaubte eine verkürzte, aggressivere Frontpartie – und so auch sichtbar gemachte Dynamik.



Da die Batterien des Hybrid-Systems unter den Ladeboden passten, stehen nun 408 Liter Laderaum (VDA) zur Verfügung. Dies ist vergleichbar mit den meisten Wettbewerbern des C-Segments und übertrifft die Ladekapazitäten mehrerer Hauptkonkurrenten.

Normalerweise nämlich geht beim Verzögern und Bremsen jede Menge Energie verloren – das Hybrid-System jedoch kann diese Energie zwischenspeichern. Sobald der Wagen langsamer wird, verwandelt sich der Elektromotor in einen Generator – ganz ähnlich wie beim Dynamo am Fahrrad –, der die Batterien im Unterboden lädt. Gibt der Fahrer Gas, wird aus dem Generator wieder ein E-Motor, der den Benzinantrieb unterstützt. Deshalb muss der Insight auch nie mit einer externen Stromversorgung aufgeladen werden – die Batterien speisen sich aus der regenerierten Energie, die sonst beim Bremsen verloren ginge.

Beim Verzögern, wenn die Zylinder des Motors ohne Last sind, wird die Verbrennung in allen vier Zylindern gestoppt und die Brennkammern werden von den Ven-

tilen geschlossen. Die Zylinderabschaltung VCM (Variable Cylinder Management) sorgt dafür, dass alle vier Zylinder bereits dann abgeschaltet werden, wenn bei Langsamfahrt nur ein geringes Drehmoment zum Vortrieb benötigt wird. In diesem Fall treibt allein der Elektromotor das Fahrzeug an, und die Kolben des Benzinmotors arbeiten im Leerlauf. Der Insight fährt in diesen Situationen beinahe lautlos und rein elektrisch. Nur wer aufmerksam lauscht, kann das leise Surren des Antriebs hören. Und selbst das bleibt aus, wenn der Insight an der Ampel steht. Dann nämlich schaltet sich der Verbrennungsmotor automatisch ab, bis man zum nächsten Anfahren den Fuß von der Bremse nimmt.

\* Verbrauchsangaben siehe Seite 8.





Modernes Ambiente: Konvexe Formen und ein großzügiges Raumgefühl machen die Fahrt im neuen Insight zu einem Vergnügen der besonderen Art.

Das Ergebnis all dieser technischen Feinheiten ist ein Fahrzeug, das sich leistungsmäßig wie ein Benziner verhält, mit 101 Gramm pro Kilometer weniger CO<sub>2</sub> als ein gleichwertiger Diesel emittiert und einen exzellent niedrigen Kraftstoffverbrauch aufweist. Zu verdanken ist das auch dem grünen „Econ-Knopf“, mit dem die Abstimmung des Insight noch einmal in Richtung Kraftstoffeffizienz verschoben wird, was sich auch im intelligenten Bewertungssystem des „Eco-Trainers“ niederschlägt: wer immer sparsam fährt, sammelt Punkte, die sich im Display als kleine Blättchen einer Blume widerspiegeln. Je mehr Blumen, desto vorbildlicher der Fahrstil.

### Der Eco Assist: Spaß beim Sparen

Der schönste Aspekt an der Hybridtechnik des Insight ist jedoch, dass sie den Nutzwert des Wagens nicht einschränkt. Denn von allen Innovationen abgesehen ist er ein absolut alltagstaugliches Auto mit fünf Sitzplätzen,

## Technische Daten Honda Insight

### Abmessungen:

Limousine mit fünf Sitzen, Länge/Breite/Höhe/Radstand:  
4.395 mm/1.695 mm/1.425 mm/2.595 mm;  
Kofferraumvolumen: 408 – 584 Liter (VDA), max. 1.017 Liter

### Motorisierung:

1,3-Liter-SOHC-i-Dsi i-VTEC: 88 PS (65 kW) bei 5.800 U/min, max. Drehmoment 121 Nm bei 4.500 U/min;  
Elektromotor: 14 PS (10 kW) bei 1.500 U/min, max. Drehmoment 92 Nm bei 0-500 U/min, 0-100 km/h in 12,5 Sek., Höchstgeschwindigkeit 182 km/h.  
Kraftstoffverbrauch (Super / 95 Oktan) auf 100 km:  
innerorts 4,6 – 4,7 Liter, außerorts 4,2 – 4,5 Liter, kombiniert 4,4 – 4,6 Liter. CO<sub>2</sub>-Emission: 101 – 105 g/km, Euro-5-Norm.

### Ausstattung:

Sechs Airbags, aktive Kopfstützen, zwei ISOFIX-Befestigungen, ABS mit EBD, Stabilisierungsprogramm VSA.

### Preise:

Insight: ab 19.550 Euro\*  
Insight Comfort: ab 20.550 Euro\*  
Insight Elegance: ab 22.200 Euro\*

\* Unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inklusive 19% MwSt. Den Endpreis einschließlich aller Nebenkosten erfahren Sie bei Ihrem Honda Vertragspartner.



Was wirklich wichtig ist: Neben Drehzahl oder Geschwindigkeit wird der Fahrer auch über den Lade/Entladezustand der Batterie informiert.



Zudem wechselt das Ambiente die Farbe. Vorbildliche Fahrweise wird mit „Grün“ belohnt – und mit kleinen Pflanzen im Display. Oder gar mit einer Blüte.

einer geteilt umklappbaren Rückenlehne – die ein Ladevolumen von bis zu 1.017 Litern erlaubt – und einer vollständigen Sicherheitsausstattung, die das Fließheckmodell zu einem vorbildlichen Auto machen.

### Mehr Hybrid braucht es nicht

„Wir haben einen Fünftürer mit Fließheck gebaut, weil wir das Fahrzeug in Europa populär machen wollten“, erklärte Hauptentwicklungsleiter Yasunari Seki. „Honda Amerika, der größte Markt, bat uns, ein Fahrzeug mit Stufenheck zu bauen. Wir aber bestanden auf einem Fließheck mit Heckklappe, da wir mit anderen umweltfreundlichen Fahrzeugen in Europa konkurrieren müssen

und daher einen Fünftürer benötigen. Unter dem Aspekt der Aerodynamik ist diese Form ebenfalls von Vorteil.“

Abgesehen davon steht das schnittige Design mit seinem cW-Wert von nur 0,28 für Dynamik und Fahrspaß – was wiederum den Bogen schlägt zum ersten Insight, der dem neuen Auto dieses Namens vor zehn Jahren den Weg bereitet hat. Eine folgerichtige Entwicklung hin zu einem besseren Klimaschutz also. So sieht Fortschritt aus. Bezahlbarer Fortschritt, wohlgermerkt ...

Der neue Honda Insight steht ab 18. April 2009 beim Honda Vertragspartner zur Probefahrt bereit. ◀

## Der neue Honda Insight: Modernste Hybridtechnik ab 19.550 Euro



Hallo, da bin ich!  
Der neue Honda  
Insight gab in  
Leipzig sein  
Deutschland-  
Debüt. Nie war  
der Einstieg in die  
Hybrid-Technik  
so günstig.



## Im Zeichen des neuen Insight Deutschland-Premiere auf der AMI Leipzig

Die Leipziger AMI machte auch in diesem Jahr ihrem Ruf als wichtigste Frühjahrsmesse Mitteleuropas alle Ehre. Rund 40 deutsche und internationale Hersteller boten einen umfassenden Marktüberblick, mehr als 60 Welt-, Europa- und Deutschland-Premieren machten Lust auf die Mobilität von Morgen. Wobei das im Falle des neuen Honda Insight nicht so ganz zutrifft. Hier begann die Zukunft nämlich schon: mit zahlreichen Probefahrten ...



Farbe der Unschuld: Civic Type R in der „Championship White Edition“.

**Honda hatte sich für die Deutschland-Premiere des neuen Insight etwas ganz Besonderes ausgedacht –** und bot den Messe-Besuchern die Möglichkeit, sich selbst einen Eindruck vom jüngsten Hybridmodell zu machen. Und das gut zwei Wochen vor dem offiziellen Verkaufsstart am 18. April 2009.

Entsprechend begeistert zeigten sich denn auch die „Testfahrerinnen und Testfahrer“, bei denen speziell der „Eco Assist“ gut ankam. Der einzigartige Assistent gibt in Echtzeit Rückmeldung zum ökologischen Fahrverhalten und hilft, das enorme Sparpotenzial des Insight Hybridsystems perfekt zu nutzen. Immerhin kommt der neue Honda mit einem Verbrauch von nur 4,4 Litern auf 100 Kilometer aus, was auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen senken hilft, die bei 101 Gramm je Kilometer liegen. Dass der Insight darüber hinaus auch die Euro-5-Norm erfüllt und somit bis Ende 2010 von der Steuer befreit ist, versteht sich fast von selbst. Je eher man sich den Insight zulegt, desto mehr Steuern lassen sich folglich einsparen.





Sonderlich schwer gemacht wird einem die Kaufentscheidung indes nicht: mit Preisen ab 19.550 Euro ist der Insight das mit Abstand günstigste Hybridfahrzeug auf dem deutschen Markt. Sein Einstiegspreis liegt damit 6.000 Euro unter dem des Toyota Prius, der einzigen Hybridalternative der Mitbewerber im C-Segment. Damit wendet sich der Honda Insight nicht länger nur an technikverliebte oder umweltbewusste Autokäufer, sondern stellt auch eine echte Alternative zu den konventionell angetriebenen Fahrzeugen seines Segments dar.

### Sondermodell Civic Type R

Nicht weniger faszinierend – aber doch in einer ganz eigenen Liga: der Civic Type R in der „Championship White Edition“. Das Sondermodell debütierte ebenfalls in Leipzig und basiert auf dem ohnedies schon großzügig ausgestatteten Topmodell, dem 3-türigen Civic Type R. Von diesem Sportler unterscheidet sich die neue Variante durch ein nochmals verbessertes Handling, das sich einem teilweise sperrenden Differential verdankt. Damit erzielten Testfahrer eine um 1,44 Sekunden schnellere Rundenzeit auf dem japanischen Rundkurs Tsukaba.

Die Sonderserie des Civic Type R unterscheidet sich durch die weiße Lackierung „Championship White“ der Karosserie und schicke 18-Zoll-Leichtmetallfelgen. Als Kontrast sind Türgriffe, Tankverschluss, Kühlergrill und die exklusive vierstellige Typenplakette in dunklem Chrom gehalten. Das neue Top-Modell der Type R Serie verfügt über den bekannten 2.0 I-i-VTEC Benzinmotor mit 201 PS (148 kW) und einer Maximaldrehzahl bis zu 8.000 U/min. Der Preis für die neue Top-Version des Type R beträgt 28.990 Euro. «

\* Verbrauchsangaben Honda Insight siehe Seite 8.

\*\* Verbrauchsangaben Honda Civic Type R:  
innerorts 12,7 l/100 km, außerorts 7,0 l/100 km  
kombiniert 9,1 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 215 g/km



Die Premiere vor der Premiere: In Leipzig stand der neue Insight für Testfahrten bereit – und zwar noch vor dem ...



... offiziellen Start am 18. April. Damit geht der günstigste Hybrid auf dem Markt mit ordentlich Rückenwind in den Verkauf.

Hybridauto, Elektrofahrzeug, Plug-In-System: Die Vielfalt moderner Mobilität sorgt oft für Verwirrung. Zumal gerade auch die Werbung gerne mit den unterschiedlichsten technischen Begriffen arbeitet. Dabei ist es gar nicht so schwer, bei Hybrid & Co den Durchblick zu bewahren, wie Dipl.-Ing. Thomas Brachmann von Honda Research & Development Europe weiß. Ganz im Gegenteil: die neuen Technologien sind ein überaus spannendes Kapitel.

## Wissenswertes zu Hybrid & Co

### Vor- und Nachteile verschiedener Hybridsysteme



**Thomas Brachmann arbeitet bereits seit 1992 bei der Honda R&D Europe GmbH in Offenbach.** Dort war der studierte Maschinenbauer zunächst Projektmanager für passive Sicherheitssysteme, bevor er bis 1995 in der Entwicklung von Airbagsystemen tätig war und schließlich in den Bereich der alternativen Fahrzeugantriebe wechselte. Seit dem Frühjahr 2000 ist er im Advanced Technology Research Department des Unternehmens für

die Entwicklung alternativer Antriebssysteme verantwortlich, zu denen neben den Hybridantrieben auch die Vorentwicklung von Brennstoffzellensystemen zählen.

**Überall hört man von Elektrofahrzeugen als Lösung für die CO<sub>2</sub>-Probleme. Warum baut Honda kein reines Elektrofahrzeug?**

**Thomas Brachmann:** Das Elektroauto kann eine zusätzliche Lösung zur weiteren Reduktion von CO<sub>2</sub> sein. Honda sammelt seit vielen Jahren Erfahrungen im Bereich der Elektrofahrzeuge, und unser Elektrofahrzeug Honda EV PLUS war ein Resultat unserer intensiven Entwicklung (Anm. der Redaktion: der Honda EV PLUS im Jahre 1996). Aber die Zeit war damals noch nicht reif für diese Technologie und das nicht nur im technischen Sinne, sondern auch in Hinblick auf den Anwendungsbereich. Die Reichweite, die uns die damalige Batterietechnologie erlaubte, war einfach nicht kundenfreundlich genug. Bevorzugt wurde und wird eine große Reichweite, und hier bietet die Hybridtechnologie Vorteile. Die Reichweite ist und bleibt ein Hauptproblem bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen. Unser Anspruch ist es, dem Kunden eine Reichweite von mehreren hundert Kilometern zu bieten und die „Wiederaufladung“ der Batterien, also das Betanken, innerhalb kürzester Zeit und „überall“ zu ermöglichen. Beides ist mit Elektrofahrzeugen und der heutigen Batterietechnik noch nicht möglich. Ein Beispiel zur Verdeutlichung: Ein Honda Accord mit Elektroantrieb, der die gleiche Reichweite und Leistung wie ein Modell mit Benzinmotor erreichen soll, würde mit heute verfügbarer Technik

ca. 2.000 Kilogramm mehr wiegen. Um die Kosten für sowohl reine Elektro- als auch für Hybridfahrzeuge zu reduzieren, muss entweder die Anzahl der Batteriemodule dramatisch gesenkt werden, oder aber die Kosten auf Seiten der Batteriehersteller müssen verringert werden.

Des Weiteren muss die Erzeugung und Bereitstellung der elektrischen Energie umweltfreundlich sein. Elektrofahrzeuge sind erst dann wirklich sinnvoll, wenn der Strom auch aus umweltschonenden Quellen wie z.B. Sonnen- und Windenergie gewonnen wird.

**Und deshalb konzentriert sich Honda auf die Hybridtechnik?**

**Thomas Brachmann:** Ja genau. Wir sehen die Hybridtechnik mittelfristig als effizienteste Art der Fortbewegung, solange Konzepte wie Brennstoffzellenantriebe oder Elektrofahrzeuge noch nicht flächendeckend angeboten werden können.

**Aber Hybrid ist ja nicht gleich Hybrid. Können Sie uns die Vorteile der von Honda favorisierten Mild-Hybrid-Technik verraten?**

**Thomas Brachmann:** Lassen Sie mich kurz zum Thema der Einteilung etwas sagen. Für uns gibt es die Definition in Voll- oder Mild-Hybride nicht. Diese Einteilung impliziert, dass ein Mild-Hybrid nicht rein elektrisch fahren könne. Das stimmt aber spätestens seit dem Civic Hybrid und dem Insight nicht mehr. Der Elektromotor treibt in einigen Situationen sehr wohl allein das Fahrzeug



Blaues Licht als rote Karte: der neue Insight zeigt dem Fahrer den aktuell hohen Verbrauch an. Nicht aggressiv, sondern lehrreich moderat.





Das Geheimnis des neuen Insight: Der kompakt dimensionierte Elektromotor sitzt auf der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors.

an. Wir betrachten das elektrische Fahren als Teil der Antriebs- und Fahrmodi-Strategie. Daher ist die Einteilung nach Aufbau der Hybridkomponenten aussagekräftiger und präziser. Unser Honda Insight, wie auch der Civic, hat ein paralleles Hybridsystem. Hier sitzt der kompakt dimensionierte Elektromotor auf der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors. Das gegenwärtig oftmals Voll-Hybrid genannte System im Markt ist ein leistungsverzweigtes System. Hier kommen ein großer dimensionierter Elektromotor und ein ähnlich großer Generator neben dem Verbrenner zum Einsatz. Durch den relativ großen Elektromotor ist auch rein elektrisches Anfahren möglich. Paradebeispiel hierfür ist der Toyota Prius.

## Kann ein Voll-Hybrid mehr? Kaum – er ist nur teurer

Die großen Unterschiede der Systeme implizieren gleichzeitig, wo die Vor- und Nachteile liegen. Der Insight mit seinem parallelen Hybridsystem ist sehr kompakt und leicht und auch die Batterie ist für den 14 PS starken Elektromotor sehr kompakt dimensioniert. Insgesamt liegt das Mehrgewicht durch die Hybridkomponenten beim Honda Insight bei nur 60 Kilogramm. Der Mehrpreis für die Hybridtechnik hält sich also in Grenzen, was sich auch deutlich im Preis des Insight von 19.550 Euro zeigt.

Beim leistungsverzweigten System sind alle Komponenten größer; somit ist das Gesamthybridsystem erheblich schwerer, und letzt-

endlich liegen auch die Kosten für dieses Hybridsystem höher. Bei den realen Verbrauchersparnissen wiederum nehmen sich beide Systeme nicht viel, und deshalb setzen wir schon immer auf das kompaktere, erschwinglichere System.

**Wenn man sich nun für den Insight entschieden hat: gibt es Dinge, auf die ich achten sollte? Oft wird ja zum Beispiel gefragt, ob man Hybride auch an der Steckdose aufladen kann oder was man macht, wenn man mal liegen bleibt und keine Steckdose in Sicht ist.**

**Thomas Brachmann:** Unsere Hybridfahrzeuge müssen nicht an die Steckdose, denn der Insight baut in erster Linie auf einem benzingetriebenen Verbrennungsmotor auf. Getankt wird also wie gewohnt, und unser IMA (Integrated Motor Assist) System könnte jederzeit auch komplett ohne den Elektromotor weiterfahren. Das System sorgt dafür, dass die Batterien zu jedem Zeitpunkt ausreichend geladen sind. Worauf Sie anspielen, sind sogenannte Plug-In-Hybridfahrzeuge. Bei diesem System wird es möglich sein, die größer dimensionierte Batterie aufzuladen und einige Kilometer rein elektrisch zu fahren. Abgesehen von der noch nicht flächendeckenden Infrastruktur ist aber auch mit der Technik kurzfristig nicht zu rechnen, da sich ganz ähnliche Probleme wie bei Elektrofahrzeugen bezüglich Kosten und Gewicht ergeben.

**Und der Diesel-Hybrid? Wäre das nicht eine noch effizientere Alternative, da der Verbrauch und auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Diesel geringer sind?**



Schon besser: Bei stärkerer Beschleunigung oder bei mäßigem Bremsen leuchtet das Ambiente grün und blau.



Perfekt: wirtschaftliche Fahrweise wird mit freundlich grüner Ambientbeleuchtung belohnt. So verhilft der Eco Assist zu niedrigem Verbrauch.



**Thomas Brachmann:** Sie haben Recht, das klingt auf den ersten Blick erstmal interessant. Aber der Diesel in Verbindung mit einem Hybridsystem bietet auf den zweiten Blick viele Nachteile. Der Dieselmotor ist konzeptionell bedingt im niedrigen Lastbereich effizienter als ein vergleichbares Benzinfahrzeug. Die zu erwartende Wirkungsgradsteigerung durch den zusätzlichen Einsatz eines Elektromotors, der gerade im unteren Drehzahlbereich seinen höchsten Wirkungsgrad hat, fällt dementsprechend geringer aus.

## Das Geheimnis des Hybrid: Vorausschauend fahren und bremsen

Zusätzlich ist jeder Dieselmotor in der Herstellung teurer als ein Benzinmotor. Der Kunde hätte also den Mehrpreis eines Diesels und die Kosten der Hybridtechnik zu tragen. Das alleine ist schon ein Ausschlusskriterium. Hinzu kommt noch die aufwendigere Abgasreinigung bei Dieselmotoren, welche die Dieseltechnik in Zukunft weiter verteuern wird.

**Können Sie denn aus Ihrer Sicht zum Abschluss noch ein zwei Tipps geben für jemanden, der mit einem Hybrid besonders sparsam unterwegs sein will?**

**Thomas Brachmann:** Es kommt viel auf das Verhalten des Fahrers an – und damit kann jeder schon einiges erreichen. Kein

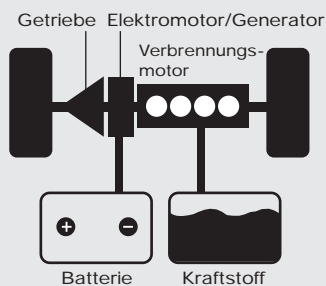
aggressives Beschleunigen, vorausschauend fahren und Energieverbraucher ausschalten, wenn man sie nicht zwingend braucht. Beim Hybrid ist es auch besonders wichtig, dass man richtig brems. Dies klingt zunächst einmal befremdlich, ist aber beim Hybridfahrzeug sehr wichtig. Denn nur wenn man bedacht brems, kann ein Hybridfahrzeug die Energie effizient zurückgewinnen, die ansonsten an der Bremse in Form von Wärme verloren gehen würde. Der Elektromotor wird beim Bremsen zum Generator und lädt die Batterie. Zu starke Verzögerung bedeutet, dass viel zurück gewonnene Energie in kürzester Zeit in den Batterien gespeichert werden muss. Da die Aufnahmekapazitäten der Batterie aber begrenzt sind, kann nicht die ganze Energie zurückgespeist werden, es geht also doch etwas verloren. Das ist ineffizient.

Im neuen Insight haben wir uns zusätzlich noch etwas Besonderes einfallen lassen. Das Eco Assist System gibt auf verschiedene Weise direkt Rückmeldung an den Fahrer, sodass er sofort sieht, wenn er nicht effizient beschleunigt, brems oder dahingleitet. So kann man schnell eine besonders sparsame Fahrweise erlernen. Erste Erfahrungen mit dem Insight zeigen bereits, dass Realverbräuche unter 5 Litern überhaupt kein Problem sind.

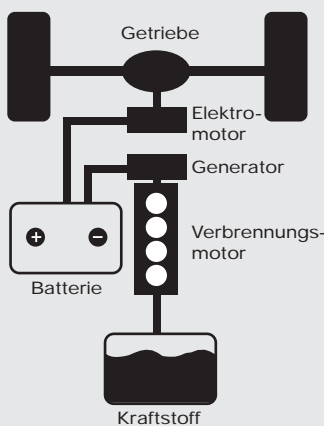
Herr Brachmann, vielen Dank für diese Tipps und das sehr aufschlussreiche Gespräch. «

## Übersicht der verschiedenen Hybridkonzepte

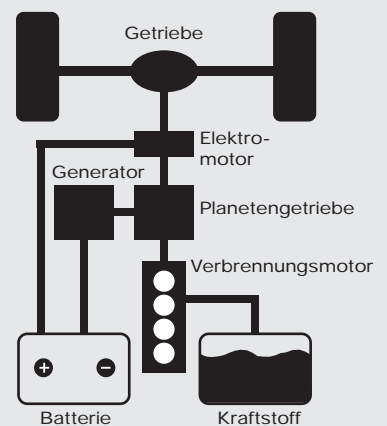
### Paralleler Hybrid



### Serieller Hybrid



### Leistungsverzweigter Hybrid



Es gibt drei Arten von Hybrid: parallele, serielle und verzweigte Systeme. Im seriellen Hybrid lädt der Verbrennungsmotor eine Batterie, die wiederum die Räder via E-Motor antreibt. Der Parallel-Hybrid hingegen hat zwischen dem Verbrennungsmotor und dem Antrieb einen Elektromotor, der auch als Generator arbeitet und beim Beschleunigen hilft. Das steigert die Effizienz des Systems, wie es beispielsweise bei Honda eingesetzt wird. Das verzweigte System wiederum, oft als Voll-Hybrid bezeichnet, setzt auf einen großen Elektromotor und einen ähnlich großen Generator. Das steigert jedoch Gewicht und Kosten.



Honda Motorrad

### Schwarzweißes Big Bike

Neues Outfit für die CB1300S

Beliebt ist die halbverkleidete Honda CB1300 in ganz Europa – besonders begehrt jedoch ist sie in Deutschland. Speziell die im Jahr 2005 erstmals angebotene halbverkleidete S-Version begeistert, bietet sie doch eine gefällige Optik in Kombination mit perfektem Windschutz. Drei von vier CB-1300-Käufern entscheiden sich denn auch für die Variante mit Verkleidung.

Für die gerade beginnende Saison gibt es die S nun auch in neuem Outfit, wobei das schwarzweiße Kleid die Eleganz des Big Bikes unterstreicht, das natürlich auch weiterhin in der klassischen weißbroten Farbkombination erhältlich ist. Beide Varianten rollen zudem auf goldfarbenen Felgen. ◀

Umfrage

### Autofahrer fordern den Abbau des Schilderwaldes

Jeder Dritte meint: Alle Verkehrsschilder weg!

Zuweilen sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht. Bei einem Spaziergang mag das ärgerlich sein – im Verkehrsalltag ist es lebensgefährlich. Irreführende Verkehrsschilder und eingeschränkte Sicht provozieren gefährliche Situationen geradezu.

Deshalb fordern deutsche Autofahrerinnen und -fahrer dringend den Abbau des Schilderwaldes. Bei einer bundesweiten Umfrage der Sachverständigenorganisation DEKRA sprachen sich 84,8 Prozent der Teilnehmer dafür aus, den Schilderwald zu lichten. Jeder Dritte (37,0 Prozent) kann es sich sogar vorstellen, komplett auf Verkehrsschilder zu verzichten.

Bestehende Verkehrsschilder seien nach Ansicht der Befragten oft irreführend (50,9 Prozent), widersprüchlich aufgestellt (44,5 Prozent) und nicht deutlich zu erkennen (43,2 Prozent). Jeder Dritte (32,8 Prozent) fühlt sich von zu viel Information überflutet, 28,2 Prozent kritisieren, der Schilderwald schränke öfter die Sicht ein und provoziere gefährliche Situationen.

Für 85,7 Prozent der Befragten steht indes auch fest, dass Verkehrsschilder dann sinnvoll sind, wenn sie vor Gefahrenstellen wie Steinschlag oder Fußgängerüberwegen warnen. Gerade Frauen (91,7 Prozent) legen Wert auf sicherheitsrelevante Beschilderungen. An der Umfrage nahmen 1.800 Personen teil, die zur Hauptuntersuchung an eine DEKRA Niederlassung kamen. ◀

Honda Kundenzufriedenheit

### Bewerten Sie Ihren Honda Vertragspartner!

Geplante Einführung im Mai 2009 unter [www.honda.de](http://www.honda.de)

Sind Sie Honda Fahrer und haben Sie Ihr Fahrzeug vor kurzem gekauft oder in einer Honda Werkstatt zum Service gehabt? Bitte nutzen Sie unsere Online-Kundenzufriedenheitsbefragung, um Ihre persönlichen Erfahrungen in diesem Zusammenhang an Ihren Honda Vertragspartner zurückzumelden.

Jede einzelne Rückmeldung ist von großem Wert für die Verbesserung der individuellen Kundenbetreuung. Durch die Teilnahme vieler können wir Trends erkennen – und Sie nehmen indirekt Einfluss auf die Verbesserung und Entwicklung von Serviceangeboten.

So möchten wir Sie schon heute herzlich einladen, an unserer Online-Kundenzufriedenheitsbefragung teilzunehmen. (Info: Verfügbar ab Mai 2009 auf unserer Homepage unter [www.honda.de](http://www.honda.de))

#### Was erwartet Sie?

- ▶ Die Befragung umfasst 14 Fragen zu Ihren Erfahrungen beim letzten Besuch Ihres Honda Vertragspartners und die Möglichkeit einen persönlichen Kommentar abzugeben.
- ▶ Alle erhobenen Informationen werden von Honda eins zu eins an den ausgewählten Honda Vertragspartner weitergeleitet und ausgewertet.

#### Wie können Sie teilnehmen?

- ▶ Auf unserer Internetseite [www.honda.de](http://www.honda.de). Hier finden Sie in der Kategorie Automobile und Motorräder den Link zur „Kundenzufriedenheitsbefragung“.
- ▶ Dort tragen Sie bitte Ihre persönlichen Daten, Informationen zu Ihrem Fahrzeug und zum Besuch bei Ihrem Honda Vertragspartner ein, den Sie bewerten möchten.  
Tipp: Die erforderlichen Fahrzeuginformationen finden Sie beispielsweise auf Ihrer Rechnung, im Fahrzeugschein oder im Servicenachweis.
- ▶ Ihr ausdrückliches Einverständnis vorausgesetzt, erhalten Sie per E-Mail einen persönlichen Zugang – und können nun an der Befragung teilnehmen.



#### Warum kann ich nicht teilnehmen?

- ▶ Ihr Honda Vertragspartner hat sich noch nicht für die Teilnahme am Programm angemeldet.
- ▶ Sie haben bereits innerhalb der letzten 4 Wochen an der Befragung teilgenommen.
- ▶ Aus Sicherheitsgründen ist Ihr persönlicher Zugang 2 Wochen nach Zustellung deaktiviert worden. ◀



## Souveräne Kraftentfaltung

### Accord Diesel jetzt auch mit Automatik erhältlich

Wer je die Kraft eines modernen Diesellagregats erlebt hat, der versteht, warum so viele auf den Selbstzünder vertrauen. Immerhin vereint ein Motor wie der im Honda Accord eingesetzte 2.2 i-DTEC sportliche Potenz mit hoher Wirtschaftlichkeit – die Zeiten phlegmatischer Diesel sind lange vorbei. Seit Anfang des Jahres gibt es jedoch noch einen weiteren Grund, sich zum „Ölbrenner“ zu bekennen: denn der Honda Accord mit Dieselmotor ist nun auch mit einer Automatik erhältlich.



Schon lange hatten sich die zahlreichen Dieselfans nach dieser Option gesehnt, die jedoch aus einem ganz einfachen Grund ein wenig verzögert im Modellprogramm auftauchte: Die Wartezeit war alleine durch die Tatsache bedingt, dass Honda immer getreu der Prämisse handelt, Eigenentwicklungen stets den Vorzug gegenüber dem Zukauf von Komponenten zu geben.

Natürlich wäre der Griff ins Regal eines Zulieferers rascher zu bewerkstelligen gewesen, um nicht nur die Benzinmodelle, sondern auch den Selbstzünder mit Automatik anbieten zu können. Doch hatten die Ingenieure das Ziel, ein Getriebe zu entwickeln, das sowohl in Sachen Übersetzungsverhältnis wie auch in Punkto Abstimmung perfekt mit dem i-DTEC-Dieselmotor der zweiten Generation harmoniert.

Indes hat sich das Warten mehr als gelohnt, verhilft die Fünfgangautomatik dem Accord doch zu wahrer Souveränität. Entspannt und unaufgeregter setzt der Schaltauto-





mat das bürige Drehmoment von immerhin 350 Newtonmetern in Vortrieb um. Sportlich straff – oder auch sorgenfrei geruhsam zieht der 150 PS (110 kW) starke Diesel-Accord seine Bahnen. Dass die fünf Schaltstufen auch über Schaltwippen am Lenkrad bedient werden können, versteht sich ebenso von selbst wie die nur marginal abweichenden Fahrleistungen und Verbrauchswerte gegenüber der Schalterversion.

Begeistern dürften sich für die Dieselaomatik nicht nur das Taxigewerbe oder Zeitgenossen, die viel im Auto unterwegs sind, sondern alle, die die Kraft ihres potenten Selbstzünders in guten Händen wissen möchten. Die sehr unauffällig arbeitende Aomatik beschert dem Accord somit ganz neue Talente, die man einfach mal gespürt haben muss, um sie wirklich verstehen zu können. «

#### ■ Technische Daten Honda Accord Diesel

Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile über zwei obenliegende Nockenwellen gesteuert (DOHC), Leichtmetall-Motorblock und -Zylinderblock, Abgasturbolader, Ladeluftkühlung, Common Rail Diesel Direkteinspritzung, Dieselpartikelfilter, Katalysator, Euro 5

Verbrauchsangaben Accord Diesel Aomatik:  
innerorts 8,5 - 8,6 l/100 km, außerorts 5,3 - 5,4 l/100 km,  
kombiniert 6,4 - 6,6 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emis. 170 - 174 g/km

Erhältlich ist das Aomatikgetriebe für den Accord 2.2 i-DTEC zu einem Aufpreis von 1.900 Euro (unverbindliche Preiseempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH).



Souveräner „Ölbrenner“: Mit seinem Drehmoment von 350 Newtonmetern sorgt der moderne Diesel des Accord für entspanntes Fahren.



Die speziell auf den Dieselmotor abgestimmte Fünfgang-Aomatik lässt sich per Wählhebel oder auch über Schaltwippen am Lenkrad bedienen.



Wie Phönix aus der Asche ist das alte Dresden aus den Weltkriegstrümmern wiedererstanden. Nach Jahrzehnten des Wiederaufbaus erstrahlt die sächsische Landeshauptstadt heute in altem Glanz. Aber nicht nur Prachtbauten und Kunstschätze, auch die Schönheiten des Elbtals ziehen Besucher in ihren Bann.

## Dresden bezaubert ...

**Dresden bezaubert.** Vor allem, wenn die „blaue Stunde“ schlägt. Wenn die Silhouette der Altstadt vor dem dunkelnden Himmel erstrahlt, wenn sich die Türme, Kuppeln und die Fassaden prachtvoller Palais im Wasser der Elbe spiegeln. Nicht nur Besucher, auch die Dresdner geraten bei diesem Anblick immer wieder ins Schwärmen. Dass Zwinger und Frauenkirche, Hofkirche

und Renaissanceschloss, Cosel- und Taschenbergpalais und viele andere historische Bauten wieder erstanden sind, erscheint vielen immer noch wie ein Wunder. Am Ende des Zweiten Weltkrieges war die einstige sächsische Kunstmetropole ein riesiges Trümmerfeld. Wie kein anderes Datum hat sich der 13. Februar 1945 in das kollektive Bewusstsein der Dresdner eingebrannt. Bei den verheerenden Luftangriffen einer Nacht kamen 35.000 Menschen ums Leben, die prächtige Altstadt legten die Bomber in Schutt und Asche.

Die Dresdner haben ihr „Elbflorenz“ allerdings nie aufgegeben. Schon wenige Monate nach Kriegsende begann der Wiederaufbau des Zwingers. Der martialisch anmutende Name führt reichlich in die Irre. In Wirklichkeit ist der Dresdner Zwinger eine luftig heitere Anlage mit verspielten Pavillons, mit langen Galerieflügeln, mit einer Balustrade, auf der es sich wunderbar lustwandeln lässt. Im Hof erfreuen Wasserkünste, geometrische Rasenornamente und in Sandstein gemeißelte Figuren mit barocken Rundungen das Auge des Betrachters. Im Inneren finden sich die „Alten Meister“. Flämische, niederländische, spanische, französische und italienische Künstler sind hier mit herausragenden Werken vertreten. Besucher treffen auf Rembrandt und Vermeer, auf Giorgione und auf Raffaels „Sixtinische Madonna“. Zu



August der Starke frisch vergoldet: Dem Kurfürsten und Kunstliebhaber begegnet man allenthalben.



deren Füßen hat der italienische Meister, Pinselstrich für Pinselstrich, zwei pausbäckige Engelchen platziert. Die beiden kennt heute jeder, weil ihr Konterfei inflationär auf Dekorationsartikeln aller Art zum Einsatz kommt. Auch die berühmten Dresden-Ansichten von Bernardo Belotto, genannt Canaletto, gehören zur Sammlung. Hofmaler Canaletto postierte sich in den Jahren 1746 bis 1748 mit seiner Staffelei am rechten Elbufer, unterhalb der Augustusbrücke, um die sächsische Metropole von ihrer Schokoladenseite einzufangen.

Viele Prachtbauten und die außergewöhnlichen Kunstschätze, die sich hinter den Fassaden verbergen, verdankt die Stadt der Prunksucht aber auch dem erlesenen Geschmack von Friedrich August I, der um 1700 als „Kurfürst von Sachsen“ und „König von Polen“ regierte. In die Geschichte ist der mächtige Mann auch als „August der Starke“ eingegangen. Es heißt, der Sachsenfürst habe Hufeisen mit bloßen Händen verbiegen können. Und auch sonst muss Friedrich August recht gut bei Kräften gewesen sein. Neben einem legitimen Nachfolger soll er etliche außereheliche Kinder gezeugt haben. Manche Quelle sprechen von 267, andere geben die Zahl der fürstlichen Sprösslinge mit 365 an.

### Elfenbein, Gold und Edelsteine: Kunstschätze im „Grünen Gewölbe“

Hätte der Kurfürst den Unterhalt für die stattliche Nachkommenschaft aus der eigenen Schatulle bestreiten müssen, wäre die Anhäufung von Kunstschätzen möglicherweise bescheidener ausgefallen. So aber können Besucher heute neben alten Meistern die Schätze des „Grünen Gewölbe“ bewundern – eine unglaubliche Sammlung von Preziosen aus Elfenbein, Edelsteinen und Gold. Auch eine Leidenschaft für feines Geschirr trieb den kunstsammelnden Regenten an. Seine Porzellansammlung, die ebenfalls im Zwinger Platz gefunden hat, vereint Kostbarkeiten aus China und Japan und



edle Stücke aus der Porzellan-Manufaktur im benachbarten Meißen. Die wurde 1710 vom Kurfürsten selbst gegründet und gilt als die Wiege des weißen Hartporzellans in Europa.

Auf den Kunstreichtum ihrer Stadt sind die Dresdner stolz. Das Lebensgefühl in der Sachsenmetropole aber wird von der Elbe geprägt. Mit der Elbe lebt man. An ihren Ufern trifft man sich in lauschigen Biergärten oder zum Picknick auf der Wiese. Im Sommer werden Filmnächte am Elbufer veranstaltet und an den Wochenenden zieht der Elbflohmarkt Tausende Trödelfans an. In ausschweifenden Bögen windet sich der Fluss durch die Stadt. Die breiten Auen an seinen Ufern sind ein Stück Natur in Großstadtlage, das europaweit seinesgleichen sucht. Im Jahr 2004 hat die UNESCO das Dresdner Elbtal als Welterbe der Menschheit anerkannt. Kurz darauf trat die umstrittene „Waldschlösschenbrücke“ auf die politische Agenda. Verkehrsplaner wollen die bestehenden Elbquerungen durch eine weitere Verbin-

Zum Zwinger gehört der Glockenspiel-Pavillon. Die weißen Glöckchen aus Meißener Produktion spielen Melodien von Vivaldi, Mozart und Bach.



Da steht sie wieder: Die Rekonstruktion der barocken Frauenkirche erscheint vielen Dresdnern noch immer wie ein Wunder.



Ein Abend in der Semperoper: Für viele Klassik-Fans der Höhepunkt des Dresden-Besuchs.





## Dresden bezaubert ... mit Natur und Kultur

dungsachse zwischen Altstadt und Neustadt entlasten. Naturschützer und Elbtalfreunde laufen seither Sturm gegen das Projekt und die UNESCO hat sogar mit Aberkennung des kostbaren Titels gedroht. Bei einem Bürgerentscheid ging die Bürgerinitiative „Pro Waldschlösschenbrücke“, zu der sich verschiedene Parteien und Dresdner Unternehmer zusammengeschlossen haben, trotzdem als Sieger hervor. Die Brücke kommt. Auf Altstädter und Neustädter Seite haben die Bauarbeiten begonnen.

### Die Dresdner Neustadt: Shopping, Cafés & Nachtleben

Vorerst gelangt man am besten über die Albertsbrücke von der Altstadtseite in die Dresdner Neustadt. Ein wenig verwirrend ist das Verhältnis von alt zu neu für den Nicht- oder Neu-Dresdner zunächst schon. Denn die Neustadt von heute liegt auf dem rechten Elbufer und damit auf dem ursprünglichen Dresdner Altstadtgebiet. „Altendresden“ brannte 1685 ab und wurde als „Neue Stadt“ wieder aufgebaut, während „Neuendresden“ auf der linken Elbseite seither Altstadtstatus hat. Die Äußere Neustadt war zu DDR-Zeiten eine Nische, in der es sich vor allem die Unabgepassten eingerichtet haben. Heute leben viele Studenten und Künstler hinter den schmucken Gründerzeitfassaden. Wer die Hauptattraktionen besucht, die 2005 wieder eingeweihte Frauenkirche genügend bewundert hat, sollte unbedingt auch einen Neustadt-Bummel machen. Tagsüber locken kleine Geschäfte mit originellem Angebot. Am Abend gemütliche Kneipen, trendige Cafés und Bars. Wenn in der Semper-

oper der letzte Vorhang gefallen ist, fängt das Neustädter Nachtleben erst richtig an.

Nur eine knappe Autostunde von Dresden entfernt liegt die Sächsische Schweiz, die mit ihren bizarren Felsformationen beinahe wie eine Theaterkulisse wirkt. Wanderer, die sich das Terrain gern gemäßigten Schrittes erobern sind von der wildromantischen Bergwelt ebenso begeistert wie Kletterfans, die den Adrenalinkick an der steilen Wand suchen. Das Rohmaterial für dieses Stückchen „Schweiz“ in Sachsen hat eine mehrere Hundert Meter hohe Sandsteinplatte geliefert, die sich in grauer Vorzeit am Boden eines Kreidemeeres gebildet hat. Als sich das Meer zurückzog, gingen Wind, Wasser und Eis ans Werk, schufen in Jahrtausenden ein dramatisch schönes Gesamtkunstwerk. Wer mag und die nötige Muße hat, kann auch mit dem Schaufelraddampfer in das Reich der Tafelberge, Felsennadeln und Schluchten reisen. Eine Fahrt ab Dresden dauert etwa fünf Stunden. Aber, wie heißt es so schön, der Weg ist das Ziel – und die Fahrt auf der Elbe in jedem Fall ein großartiges Erlebnis. «



Die Sächsische Schweiz ist ein Naturparadies, weite Teile stehen als Nationalpark unter strengem Schutz.



## Sehenswertes

**Frauenkirche:** Dresdens altes und neues Wahrzeichen. Der Rundbau mit der beeindruckenden Kuppel galt seinerzeit als bautechnisches Wunder und verhalf seinem Planer, dem Ratszimmermeister George Bähr, zu Weltruhm. Zwei Tage nach den verheerenden Bombenangriffen vom 13. Februar 1945 gaben die ausgeglühten Kirchenpfiler nach und das ausgebrannte Gotteshaus ging in die Knie. Zu DDR-Zeiten war die Ruine Mahnmal und Symbol der Friedensbewegung. 1993 begann der Wiederaufbau, 2005 wurde die Frauenkirche feierlich wiedergeweiht und ist seither Besuchermagnet. Das neue Kuppelkreuz wurde übrigens von einem Londoner Kunstschmied, dem Sohn eines Bomberpiloten, als Zeichen der Versöhnung geschaffen.

**Zwinger:** Seinen Namen verdankt das Gebäudeensemble dem Standort an der einstigen Stadtbefestigungsanlage. Mit dem Kronentor, den Pavillons, dem Nymphenbad und den wunderbaren Steinmetzarbeiten gehört die Anlage zu den Meisterwerken des europäischen Barock. Der Zwinger beherbergt die berühmte Gemäldesammlung „Alte Meister“ und auch die Porzellansammlung August des Starken. Öffnungszeiten der Sammlungen: Dienstag bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr. Die Anlage selbst sollte man sich ruhig mal zu später Stunde anschauen.

**Residenzschloss/Grünes Gewölbe:** Die einstige Machtzentrale der sächsischen Kurfürsten wurde im Krieg völlig zerstört und ab 1985 wieder aufgebaut. Heute beherbergt das Schloss wieder das historische und das neue Grüne Gewölbe – eine Schatzsammlung, die Weltruf genießt. Zu den Glanzlichtern gehören das Juwelenzimmer und die filigranen Kunstwerke, die Hofschmied Johann Melchior Dinglinger für August den Starken aus Gold und Edelsteinen erschaffen hat. Täglich (außer Dienstag) von 10 bis 18 Uhr, Eingang über die Sophienstraße.

**Semperoper:** Das Königliche Hoftheater wurde von Baumeister Gottfried Semper entworfen. Nachdem die erste Version 1869 abgebrannt war, wurde das Bauwerk im Stil der Italienischen Renaissance bis 1878 wiederaufgebaut. 1945 fiel es den Weltkriegsbomben zum Opfer und wurde zu DDR-Zeiten nach be-

hutsamer Fassadensicherung weitgehend originalgetreu rekonstruiert. Führungen durchs Innere dauern ca. 45 Minuten, Theaterplatz, Infos und Anmeldung unter Tel.: 0351/4911496 oder unter [www.semperoper-führungen.de](http://www.semperoper-führungen.de).

**Schloss und Park Pillnitz:** Einst durfte sich hier die Gräfin Cosel, Mätresse von Friedrich August I, verlustieren. Nach Beendigung der Liaison beanspruchte der Kurfürst das Anwesen für sich und baute es zur Sommerresidenz aus. Besonders empfehlenswert ist ein Spaziergang durch den in die Elbtalandschaft eingebetteten Park. Im Chinesischen Pavillon finden Konzerte statt, für Botaniker ist die neun Meter hohe Pillnitzer Kamelie, die Ende des 18. Jahrhunderts von Japan nach Dresden gekommen ist, Hauptattraktion. Schlosspark Pillnitz, täglich ab 5 Uhr bis zum Einbruch der Dämmerung.

**Deutsches Hygiene-Museum:** Das 1912 eröffnete Haus versteht sich als „Universal-museum vom Menschen“. Berühmtestes Ausstellungsstück ist der „Gläserne Mensch“, ein riesiges Anschauungsmodell mit KörperInnenansicht. Das Museum zeigt interessante Sonderausstellungen und hat ein interaktives Museum für Kinder. Dienstag bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr, Großer Garten 1.

## Übernachten

**Hotel Taschenbergpalais:** Das Barockpalais ließ August der Starke einst für seine Lieblingsgefährtin Anna Constantia Cosel errichten. Hinter der originalgetreu rekonstruierten Barockfassade wartet Luxus im Kempinski-Stil, DZ ab ca. 200 Euro, Taschenberg 3, Telefon: 0351/49120.

**Zur Königlichen Ausspanne:** Pension in den Remisen eines Herrensitzes, idyllisch am Elbhänge gelegen, DZ ab 60 Euro (Mindestaufenthalt 2 Nächte), Eugen-Dietrich-Straße 5, Telefon: 0351/2689502, Internet: [www.koenigliche-ausspanne.de](http://www.koenigliche-ausspanne.de)

## Einkaufen

**Heinrichstraße/Königstraße:** In den letzten Jahren hat sich die Gegend rund um Heinrich- und Königstraße zum noblen Einkaufsquartier entwickelt. Hier gibt's gehobene Markenmode, elegantes Schuhwerk, kleine Ateliers schneidern nach Maß.

**Meißener Porzellan:** In Dresden kann man das berühmte „Meißener“ in zwei Filialen der Manufaktur erwerben: bei Karstadt in der Prager Straße 12 und im Hotel Hilton, An der Frauenkirche 5.

**Kunsthändlerpassagen:** Die kleinen Läden und Werkstätten in den Seitengassen der Hauptstraße stehen für Schmuck, Glas, Blaudruck, Antiquitäten, feine Seifen. Originel-

les und Kleidsames für den Kopf entwirft Juliane Schmidt im Atelier „Juli Maid“, Hauptstraße 9-19, Internet: [www.dresden-hauptstrasse.de](http://www.dresden-hauptstrasse.de)

**Kunsthofpassage:** Phantasievoll gestaltetes Shoppingareal auf der Neustädter Seite. Ein Dutzend Läden warten mit Schmuck, originellen Accessoires und feinen Papierwaren auf.

**Sächsisches Staatsweingut Schloss Wackerbarth:** Sekt und Wein probieren und die besten Tropfen kaufen, täglich 9.30 bis 20 Uhr, Wackerbadstraße 1, Radebeul, Telefon: 0351/89550, Internet: [www.schloss-wackerbarth.de](http://www.schloss-wackerbarth.de)

## Ausgehen

**Semperoper:** Tickets für klassische Opernaufführungen müssen lange im Voraus bestellt werden, bei Ballettveranstaltungen und modernen Opern sind die Chancen auf Restkarten deutlich größer, Tickethotline: 0351/4911740, Restkarteninfo: 4911777, Tageskasse in der Schinkelwache, Theaterplatz 2.

**Merlins Wunderland:** Das Restauranttheater zaubert einen Mix aus Bildern, Tönen und kulinarischen Genüssen, Zschonergrundstraße 4, Kartenvorbestellung unter Telefon: 0351/4219999.

**Märchen für Erwachsene:** Unter der bunten Glaskuppel der Tabakmoschee Yenidze fühlt man sich fast wie in „1001 Nacht“, Das Programm der Lesungen fragt man am besten im Internet ab: [www.1001maerchen.de](http://www.1001maerchen.de), Weißritzstraße 3, Telefon: 0351/4951001.



## Ausflug

Vor den Toren Dresdens liegt die **Sächsische Schweiz**. Vom Kurort Rathen aus führen lauschige Wege durch das Felsenareal hinauf zur „Bastei“. Der 190 Meter steil aufragende Felsen ist die bekannteste Aussichtsplattform der Gegend. Von hier aus kann man Kletterer beobachten, die „Mönch“ und „Höllenhund“ bezwingen. Wer nicht so gut zu Fuß ist, gelangt auch über den Asphalt zur „Bastei“. Vom Parkplatz aus lässt sich der Fußmarsch in etwa 10 Minuten bewältigen.



Sachsens Küche lockt mit einer Fülle süßer Versuchungen auf. Eierschecke, Quarkkeulchen und Stollen sind nicht nur bloße Naschereien, sondern „Kulturgüter“. Auf Spitzenniveau verwöhnt Mario Patts die Gaumen der Gäste. Der Dresdner war der erste ostdeutsche Koch, der einen Michelin-Stern bekam.



Das Gourmet-Restaurant Patts: Moderne Kreationen und „Sächsisch-Höfisches Essvergnügen“ beim ersten Dresdner Sterne Koch Mario Patts.

## Kulinarische Reise in die „Sächsische Küche“ „Speisen wie Gott in Deutschland“ und eine romantische Einkehr

**Was für die Engländer der Fünf-Uhr-Tea ist**, das ist für die Sachsen ihr „Schälchn Heeßn“. Kaffee trinkt fast jeder zu fast jeder Tageszeit. Wen wundert es da noch, dass es eine gewisse Melitta Bentz, Hausfrau aus Dresden, gewesen ist, die diese praktischen Filtertüten erfunden hat? Zum Kaffee darf es dann noch etwas Süßes sein. Klassiker im Dresdner Kuchenbuffet ist die Eierschecke, ein bodenständiges Schichtwerk mit reichlich Butter und Eiern, Vanillepudding und Quark. Auch auf die süßen Quarkkeulchen mit Zucker und Zimt schwören die Sachsen. Dresdner Christstollen ist der Inbegriff weihnachtlicher Nascherei. Dresdner Bäckereien liefern ihn in die ganze Welt. Über die Qualität des berühmten Gebäcks wacht der regionale Stollen-Schutzverband.

Die gastronomische Szene der Elbmetropole hat nach der politischen Wende ihre eigene friedliche Revolution erlebt. Heute locken schicke Tapas- und Sushi-Bars. Beim Edel-Italiener kann man mediterrane Gaumenfreuden am Elbestrand genießen. Indisch? Australisch? Alles da. Russische Küche gab's schon vor der Wende. Mit ihren gefüllten Teigtaschen und dem deftigen Borretsch hat sie nach wie vor viele Fans.

Der Star am Dresdner Gastronomie-Himmel heißt Mario Patts. Der Dresdner war der erste ostdeutsche Koch, der den Ritterschlag der Michelin-Tester erhielt, bereits 1995 adelten sie den jungen Kreativen mit einem Stern. Damals kochte Mario Patts noch in der „Erholung“, dem kleinen Restaurant, das seine Eltern auf

dem „Weißen Hirsch“, der idyllischen Siedlung am Elbhang, betrieben. Fortan fuhren dicke schwarze Limousinen vor. Kurt Biedenkopf, Sachsens langjähriger Ministerpräsident, Altkanzler Helmut Kohl und Altbundespräsident Richard von Weizsäcker ließen sich bei dem frischgebackenen Sterne Koch schmecken. Sogar Frankreichs früherer Staatspräsident Mitterrand ließ sich bei Patts zeigen, wie „Gott in Deutschland“ speist.

Inzwischen betreibt Familie Patts in Dresden-Briesnitz ein Hotel mit Gourmetrestaurant. Dort komponiert der Kochkünstler mit allen Herrlichkeiten, die einem Spitzenkoch des 21. Jahrhunderts zur Verfügung stehen: Hummer, Jakobsmuscheln, Gänseleber, Bisonfilet ... Patts Gäste können sogar in den Genüssen der kurfürstlich-



königlichen Küche schmelgen. Mit Leidenschaft sammelt der 40-Jährige historische Menükarten und bereitet in seiner Küche Speisen zu, die vor 100 Jahren und mehr die Gaumen sächsischer Adelsleute erfreuten. So wartet er zum Beispiel mit Supreme von Wachtel und getrüffeltem Ziegenjoghurt auf, mit Kabeljau im Speckmantel, Strudel vom Fasan, Medaillon vom Reh im Steinpilz auf sahniger Polenta und mancherlei mehr.

Nach kulinarischen Höhenflügen haben auch wieder die einfachen Dinge des Lebens ihren Reiz. Bei schönem Wetter laden entlang der Elbe viele lauschige Biergärten zur romantischen Einkehr ein. Mit Blick aufs Wasser genießt man hier ein Radeberger oder ein Gläschen Sekt aus sächsischer Kellerei. ◀

#### Adressen:

##### Gourmet-Restaurant Pattis:

Moderne Kreationen und Sächsisch-Höfisches Essvergnügen beim Sternekoch Mario Pattis, Dienstag bis Samstag, nur abends, Merbitzer Straße 53, Telefon: 0351/42550.

##### Schillergarten:

Eine Dresdner Institution mit gutbürgerlicher Küche. Biergarten, Garten-Café und ein herrlicher Blick auf die Loschwitzbrücke, das berühmte „Blaue Wunder“, lohnen die Anfahrt allemal; täglich geöffnet, Schillerplatz 9, Telefon: 0351/811990.

##### Pfunds Molkerei:

Der Milchladen einer Molkerei wurde schon vor über 100 Jahren eröffnet. Mit seinen historischen Villeroy & Boch-Kacheln wird er heute als „schönster Milchladen der Welt“ betitelt. Feinschmecker kaufen hier internationale Käsespezialitäten. Bei Käseplatte und einem Wein kann man sich auch gleich vor Ort ein wenig stärken. Täglich geöffnet, 10 bis 18 Uhr, Sonntag bis 15 Uhr, Bautzener Straße 79, Telefon: 0351/808080.

##### Coselpalais:

Das zauberhafte „Grand Café“ im einstigen Palais der Gräfin Cosel hat ein ausgezeichnetes Kuchenbuffet. Selbstverständlich fehlt darin auch die beliebte Eierschecke nicht. Auf der Terrasse hat man die Frauenkirche fest im Blick, täglich 11 bis 23 Uhr, An der Frauenkirche 12, Telefon: 0351/4962444.



Pfunds Molkerei gilt als „schönster Milchladen der Welt“. Hier kaufen nicht nur Feinschmecker internationale Käsespezialitäten.



Das „Grand Café“ Coselpalais in der Dresdner Altstadt. Hier werden duftende Kaffeespezialitäten auf Meißener Porzellan serviert.

## Medaillon vom Reh im Steinpilz auf Sahniger Polenta mit Rhabarberravioli

in einer Holunderblütenjus Jagddiner Sr. Majestät Albert von Sachsen, am 10. September 1901

Rezept von Mario Pattis, Gourmet-Restaurant Pattis (Rezept für 4 Personen)



**Zutaten:** 280 g paniertes Rehrücken, 50 ml Olivenöl, 50 ml Traubenkernöl, je ein Zweig Rosmarin und Thymian, 4 zerdrückte Wachholderbeeren, 5 ml alter Balsamico-Essig, 4 Steinpilze, 8 Scheiben Sommertrüffel, 120 g Gänsestopfleber, 120 g Kalbsfarce (evtl. beim Metzger bestellen), Schweinenetz, Salz, Pfeffer.

**Für die Sauce:** 1,5 kg gehackte Parüren vom Reh, 3 Essl. Nussöl, 20 weiße Pfefferkörner, 2 zerdrückte Wachholderbeeren, 2 Tomaten, 80 g Karotten, 80 g Zwiebeln, 60 g Sellerie, Thymian, Rosmarin (je ein kleiner Zweig), 150 ml Rotwein, 100 ml Madeira, 400 ml reduzierter Wildfond, 1 Spritzer Sherryessig, Honig, Zartbitterkuvertüre, Holunderblütensirup.

**Für die Polenta:** 50 g Butter, 30 g Schalottenwürfel, 120 ml Sahne, 50 g Polenta, Mark einer Vanilleschote, Salz, Pfeffer.

**Für den Ravioliteig:** 150 g Mehl, 50 g Hartweizengrieß, 2 Eier, 20 ml flüssige Butter, 70 ml Wasser, Salz (Zutaten zu einem geschmeidigen Teig zusammenfügen, 30 Minuten ruhen lassen). **Für die Rhabarberfüllung:** 150 g gekochter Rhabarber, 1 Ei. Steinpilze und Kerbel zum Garnieren.

**Zubereitung Rehrücken:** Das Fleisch in vier Stücke schneiden, mit Salz und Pfeffer würzen, mit Balsamico einreiben, und im Olivenöl von allen Seiten kurz anbraten. Dann die Kräuter zugeben, ziehen lassen, kühl stellen. Das Schweinenetz ausbreiten, den Trüffel verteilen und mit Fleischfarce bestreichen. Die Gänseleber in 4 Scheiben schneiden, mit Salz und Pfeffer würzen, auf der Farce platzieren. Danach wieder mit etwas Farce bestreichen und die Rehmedaillons darauf geben. Die Stiele von den Pilzen entfernen, restliche Farce in die Pilze streichen und diese auf die Medaillons setzen. Das Schweinenetz drum herum einschlagen. Die Pilze auf der Trüffelseite kurz in Traubenkernöl anbraten, drehen und für ca. 12 Minuten bei 180 Grad in den Ofen schieben, danach 10 Minuten ruhen lassen.

**Zubereitung der Sauce:** Die Parüren in Nussöl mit geschchnittener Zwiebel, Sellerie und Karotten kräftig anrösten. Tomaten zugeben, kurz mitrösten. Mit Rotwein und etwas Madeira ablöschen, mit Wildfond auffüllen, Thymian, Rosmarin, Wachholderbeeren und Pfeffer zugeben und ca. 1,5 Stunden köcheln lassen. Durch ein Tuch passieren und bis zur leicht zähflüssigen Konsistenz reduzieren. Mit Sherryessig, restlichem Madeira, Honig, Kuvertüre und Sirup abschmecken.

**Zubereitung der Polenta:** Schalottenwürfel in Butter glasig dünsten, mit Sahne und Vanillemark aufkochen, Polenta unter ständigem Rühren einrieseln lassen, mit Salz und Pfeffer abschmecken.

**Zubereitung Rhabarberravioli:** Ravioliteig ausrollen, Rhabarber im Abstand von ca. 4 cm verteilen und die Zwischenräume mit verquirltem Ei bepinseln. Den Teig umklappen und gut festdrücken. Mit einem Teigrädchen die Ravioli schneiden, auf einem Blech mit Backpapier verteilen, mit Butter bestreichen und 10 Minuten bei 180 Grad backen.

Das Fleisch halbieren, mit Ravioli, Polenta und Sauce auf dem angewärmten Teller arrangieren, mit Steinpilzen und etwas Kerbel garnieren.



Buchtipp

**R steht für Racing**

Faszinierendes Buch zum Honda Civic Type R

Firmengründer Soichiro Honda sagte einmal: „Without Racing, there is no Honda“. Damit bezog er sich auf das Engagement im Wettbewerb – aber auch auf den Racing-Spirit in jedem Kundenfahrzeug. Ganz besonders deutlich wird der im Honda Civic Type R. Immerhin lebt der sportlichste aller Civic das Credo des Firmengründer wie kaum ein anderes Auto.

Drei namhafte Autoren und der bekannte Fotograf Stefan Warter gingen nun auf die Suche nach der Essenz des Civic Type R, und tauchten dabei tief in die Philosophie und die Technik des Wagens ein. Der Belgier Paul Frère, der Brite Jason Barlow und Werner Jessner aus Österreich begleiteten die Entwicklungsteams in Japan und Europa, fuhren die legendäre Nordschleife des Nürburgrings ab und vertieften sich bis über beide Ohren in die Geschichte des charismatischen japanischen Wagens, der sein charakteristisches rotes Badge – das Erkennungszeichen eines echten Sportwagens von Honda – völlig zu Recht trägt.

Intensive Gespräche mit Projektverantwortlichen und fantastische Bilder runden das Buch ab, das auf einer zwei Jahre andauernden Recherche basiert. Das Resultat: pure Faszination. Genau die schimmert in diesem Buch immer wieder durch, und macht es zu einem Zeugnis automobilier Leidenschaft. Soichiro Honda hätte seine Freude daran.

Jason Barlow, Paul Frère, Werner Jessner, Stefan Warter: Honda Civic Type R. Delius Klasing Verlag Bielefeld, 224 Seiten, 168 Farb-, 10 S/W-Fotos, 12 Abbildungen, gebunden mit Schutzumschlag, 2 Lesebändchen, ISBN: 978-3-7688-2524-5, Preis: 39.90 Euro. «

Verbrauchsangaben Honda Civic Type R:

innerorts 12,7 l/100 km, außerorts 7,0 l/100 km, kombiniert 9,1 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 215 g/km

Umwelt

**Kampf dem Feinstaub**

Acht neue Umweltzonen in Deutschland

Anfang 2009 haben acht weitere bundesdeutsche Kommunen eine so genannte „Umweltzone“ eingerichtet, die nur noch mit entsprechender Feinstaubplakette befahren werden darf. Ohne gelbe, rote oder grüne Plakette an der Windschutzscheibe droht nun auch in Augsburg, Bremen, Heilbronn, Herrenberg, Karlsruhe, Mühlacker, Pforzheim und Ulm ein Bußgeld von 40 Euro. Zudem muss man mit einem Punkt in Flensburg rechnen.

Vorgeschrieben ist die Plakette für alle Autos, Lastwagen und Busse – unabhängig, ob sie mit Otto-, Diesel-, Gas- oder Elektromotor fahren. Zudem gilt die Plakettenpflicht für Anwohner wie für Durchreisende, und somit auch für Besucher aus dem Ausland. Wer Gäste einladen möchte, sollte dies bedenken. Immerhin gilt die Plakettenpflicht nun schon in 30 Kommunen. «



Honda Motorrad

**Fernweh-Bike**

Attraktive Konditionen für die Pan-European

Die Pan-European ist ohne Frage eines der faszinierendsten Reisemotorräder überhaupt. Souverän, elegant, pflegeleicht: Wer sorglos reisen möchte, ist mit dieser V4-Maschine gut beraten. Zumal Honda nun allen Interessenten attraktive Sonderkonditionen bietet.

Bis zu 3.000 Euro Ersparnis sind möglich beim Kauf einer Pan-European aus dem Modelljahr 2009 und früher, wenn die eigene Gebrauchmaschine in Zahlung gegeben wird. Denn für das gebrauchte Motorrad kann der Kunde seit Anfang März mit einer Inzahlungnahmepremie von bis zu 3.000 Euro über DAT/Schwacke-Schätzwert rechnen. Selbstverständlich geben alle teilnehmenden Honda Motorrad-Vertragspartner zu den möglichen Sondervergütungen gerne weiter Auskunft. «







Honda Motorrad

### Mit Vollgas in die neue Saison

Marcel Schrötter: Der Meister startet durch

Ein 2. Platz beim letzten Rennen auf dem Hockenheimring reichte Marcel Schrötter im vergangenen Herbst für den Titel „Internationaler Deutscher Meister“ in der Klasse IDM 125. Damit fand die turbulent begonnene Saison einen mehr als versöhnlichen Abschluss: Immerhin folgte nach dem 1. Platz im ersten Rennen gleich ein Sturz in Oschersleben. Von den restlichen sechs Rennen jedoch gewann er vier, so dass er zuversichtlich in die neue Saison blickt, in der seine Honda RS 125 die Nummer 1 tragen wird. Zudem steht ihm auch Rennsport-Legende und fünf-facher Weltmeister Toni Mang zur Seite, der den blonden Pflug-dorfer vor vier Jahren kennen lernte, und ihn seither unterstützt. Wenn das mal keine guten Vorzeichen sind ...? «

#### IDM-Terminkalender 2009

24. bis 26. April:	EuroSpeedway Lausitz
15. bis 17. Mai:	Motorsport Arena Oschersleben
29. bis 31. Mai:	Nürburgring
19. bis 21. Juni:	Sachsenring
3. bis 5. Juli:	Salzburgring (Österreich)
31. Juli bis 2. August:	Schleizer Dreieck
21. bis 23. August:	TT Circuit Assen (Niederlande)
11. bis 13. September:	Hockenheimring



(Fahr-)Kunst kommt von Können: Im vergangenen Jahr reichte Marcel Schrötter ein zweiter Platz im letzten Rennen für den Meistertitel.



V4-Concept-Bike: In Köln ein Highlight. Das abgeleitete Serienmodell kommt 2010.

Honda Motorrad

### Vom V4-Concept-Bike zur Serie

Fans können Einfluss nehmen

Atemberaubend, faszinierend, emotional: mit dem V4-Concept-Bike sorgte Honda für eines der am häufigsten fotografierten Highlights der InterMot 2008. Doch im Gegensatz zu vielen anderen Konzeptfahrzeugen wurde die rote Traummaschine nach der Messe nicht einfach weggepackt. Denn Shigeru Takagi, Präsident von Honda Motor Europe, kündigte ein Serienfahrzeug mit direktem Bezug zum V4-Concept für kommendes Jahr an. Und als ob das nicht schon prickelnd genug wäre, lädt Honda nun alle Fans ein, Einfluss zu nehmen auf die Entwicklung des neuen V4-Modells.

Hierfür wurde eigens die Homepage [www.honda-v4.de](http://www.honda-v4.de) eingerichtet, die seit der InterMot zur festen Adresse aller V4-Freunde wurde. Immerhin finden sich hier nicht nur Hintergrundberichte zur Erfolgsgeschichte des V4-Motors bei Honda – angefangen von der legendären RC30 bis hin zur aktuellen VFR – oder Grußkarten, sondern auch ein Newsletter sowie eine kleine Umfrage. Denn Honda würde gerne wissen, wie Motorradfahrer über das V4-Concept denken, und was sie sich von künftigen Serienmodellen erträumen. Die ersten Modelle werden im kommenden Jahr schon Wirklichkeit. Wünsche gehen eben zuweilen doch in Erfüllung. «





Honda Racing

### 12 Stunden von Sebring

Acura ARX-01b sichert sich Klassensieg

Normalerweise ist Sebring im sonnigen Florida ein eher beschauliches Städtchen. Doch schon der Spitzname „The City on the Circle“ macht deutlich, dass es ab und an etwas lauter werden kann im so genannten Highlands County. Hier nämlich wird im März traditionell die Rennsaison für Sportwagen eröffnet, derzeit im Rahmen der „American Le Mans Series“.

Mit dabei – und zwar ganz vorne – auch Adrian Fernández und Luis Diaz vom Team „Lowe’s Fernandez Racing“ im pfeilschnellen Acura ARX-01b, die sich vor wenigen Tagen den Titel in der Klasse LMP2 sichern konnten. Der rund 550 PS starke Wagen mit der Startnummer 15 legte während der Renndauer von zwölf aufreibenden Stunden 360 Runden zurück. Im Gesamtklassement landete das Duo aus Mexiko City mit dem Achtzylinder-Boliden auf dem vierten Rang, was auch dem revolutionären Chassis-Design von „Honda Performance Development“ und „Wirth Research“ zu verdanken war.

Honda bietet mit der Marke Acura seit über 20 Jahren Luxusautomobile und besonders sportliche Modelle in den Vereinigten Staaten an – wobei der Erfolg bei den 12 Stunden von Sebring weit über die USA hinaus für Aufmerksamkeit sorgte. Rennstrecken-Sensationen sind eben manchmal auch in beschaulichen Städtchen möglich. «



Honda Racing

### VLN Langstreckenpokal

Zehnmal durch die „Grüne Hölle“ – Start zur Rennsaison 2009

Echte Rennsportfans fiebern bereits seit Wochen dem Beginn der Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring entgegen, der VLN. Denn hinter den drei knackigen Buchstaben verbirgt sich die erfolgreichste Breitensportserie Europas. Gegründet wurde die „Veranstaltergemeinschaft Langstreckenpokal Nürburgring (VLN)“ bereits 1977 – doch auch 30 Jahre später hat das hochkarätige Spiel mit Gas und Bremse nichts von seiner Faszination verloren. Ausgetragen wird die „BFGoodrich Langstreckenmeisterschaft“ auf dem legendären Nürburgring, wo auch für die Saison 2009 wieder zehn Rennen vorgesehen sind. Bereits Anfang April wird in diesem Jahr die 56. ADAC Westfalenfahrt ausgetragen, den Saisonhöhepunkt bildet das 6-Stunden-ADAC Ruhr-Pokal-Rennen am 29. August, während der 34. DMV Münsterlandpokal am 31. Oktober die Saison beschließt.

Heiße Kandidaten fürs Treppchen sind in diesem Jahr die Autos mit dem großen „H“ im Logo – zumal auch der Honda Civic Cup in seiner dritten Saison wieder ein Höchstmaß an Spannung verspricht. Routinier Jürgen Nett bildet ein Team mit Christoph Dupré, gelegentlich wohl verstärkt durch Vater Claus Dupré. Die erfahrene Mannschaft gilt als Messlatte für alle anderen. Ein schnelles Fahrertrio bietet auch das Honda VLN Junior-Team auf: Kristian und Dennis Nägele sorgten bereits für Aufsehen, während sich Tim Scheerbarth durch gute Ergebnisse den Aufstieg ins Team der FH Köln verdiente. Urs Bressan und Stephan Wölflick



Das faszinierende Spiel mit Bremse und Gas: im April beginnt wieder der VLN-Langstreckenpokal.

(2009 mit Guido Bühler) zählen ebenfalls zum Kreis der Favoriten, waren sie doch im vergangenen Jahr oft in der Spitzengruppe unterwegs. Einmal hätte es sogar fast für den Platz ganz oben auf dem Siegerpodest gereicht.

Alle Wettbewerbe – mit Ausnahme des 6-Stunden-Rennens – führen über die Distanz von vier Stunden auf der 24,433 Kilometer langen Kombination aus Nürburgring sowie der Nordschleife, eben der „Grünen Hölle“. «

#### Die vorläufigen Termine 2009 im Überblick:

04.04.2009	56. ADAC Westfalenfahrt
18.04.2009	34. DMV 4-Stunden-Rennen
02.05.2009	51. ADAC ACAS H&R-Cup
13.06.2009	40. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy
27.06.2009	49. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen
18.07.2009	32. DMV Grenzlandrennen
29.08.2009	6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen
03.10.2009	41. ADAC Barbarossapreis
17.10.2009	33. DMV 250-Meilen-Rennen
31.10.2009	34. DMV Münsterlandpokal



Kann man einen Bestseller noch verbessern? Ja, meint Honda, und spendiert seinem europaweiten Roller-Verkaufsschlager SH125i eine durchdachte Modellpflege. Die wohlfeilen Maßnahmen machen den dynamischen Allrounder noch praxistauglicher, sicherer und attraktiver.

## Optimierter Tausendsassa ...

### Der dynamische Allrounder: Honda Roller SH125i

**Dieser Roller ist eine einzige Erfolgsstory:** Seit 1984 hat Honda mehr als 500.000 Exemplare der SH-Rollerfamilie produziert, kein anderes Zweirad fand europaweit mehr Liebhaber. Seine Ausnahmestellung verdankt der SH ausgeprägten Alltagsqualitäten, die ein völlig unkompliziertes Fahrverhalten, einen quirligen Antrieb sowie eine großzügige Ergonomie umfassen. Trotz dieser umfassenden Vorzüge hat Honda den Bestseller im Detail weiter verfeinern können. Wichtigste Neuerung ist das Verbundbremssystem CBS mit je einer Scheibenbremse vorn und hinten. Durch dieses bewährte Kombisystem wird die Bremskraft zwischen Vorder- und Hinterrad verteilt, wodurch sich eine sehr effektive, einfach handhabbare Verzögerung ergibt, die den 136-Kilo-Floh jederzeit im Zaum hält.

Obwohl die Besatzung ohnehin eine rückschonende Haltung mit viel Übersicht genießt, gerieten die Platzverhältnisse noch großzügiger und die Sitzhöhe mit mode-

raten 785 Millimeter vertrauenerweckend niedrig – jetzt bietet der SH wirklich jeder Körperstatur ein bequemes Plätzchen.

Herzstück des Rollers ist ein hochmoderner, flüssigkeitsgekühlter Einzylinder mit effizienter Einspritzanlage und elektronisch geregelter Abgasregelung. Das ist Hightech vom Feinsten, die den SH sauber, flott und zum Leidwesen aller Mineralölkonzerne äußerst sparsam durch Stadt und Land beflügelt. Durch die großen Sechzehnzollräder und eine ausgewogene Gewichtsverteilung bleibt der SH selbst auf hoppeligem Untergrund und über Kopfsteinpflaster stabil und komfortabel.

Ein kleines Windschild und die sportliche Linienführung machen den optimierten SH noch dynamischer und empfehlen ihn als spaßige Lösung für verstopfte Innenstädte und steigende Benzinpreise. «



Schon bei ihrem Debüt auf der Kölner InterMot sorgte die CBF125 für staunende Blicke, stahl die Achttelliter-Maschine doch manchem großen Motorrad die Schau. Und das ganz ohne Starallüren. Denn genau hier liegt ihr Erfolgsgeheimnis begründet: Die neue CBF125 spricht einen extrem breiten Kreis von Interessenten an.

## Die Leichtigkeit des Seins

### Neue Honda CBF125 sorgt für staunende Blicke ...

**Frei nach dem Goethe-Motto „Wer vieles bringt, wird vielen etwas bringen“** überzeugt die flotte Maschine optisch wie technisch. Davon fühlen sich nicht nur junge Leute angesprochen, die die 125er bereits mit 16 Jahren fahren dürfen – sondern auch gesetzkundige Semester, die clever und günstig unterwegs sein möchten, ohne auf echten Motorradfahrspaß verzichten zu müssen.

Ungeachtet des günstigen Preises von gerade einmal 2.150 Euro überrascht die CBF mit ihrem erwachsenen Eindruck, der nicht zufällig an den Stil größerer Modelle aus dem Hause Honda erinnert. Die moderne Linie der kompakten Halbverkleidung und der getönten Verkleidungsscheibe sorgen für sportliche Optik und praxisgerechten Windschutz, während aerodynamisch ausgefeilte Belüftungsöffnungen unerwünschte Luftwirbel vermeiden. Das sorgt auch auf der kleinsten CBF für Fahrkomfort.

Und der beginnt noch vor dem Dreh des Zündschlüssels, fiel doch die Sitzhöhe mit 79,2 Zentimetern angenehm niedrig aus – wie es sich eben gehört für eine zünftige Allrounderin, auf der man wirklich alles perfekt im Griff hat. Denn die 125er rollt spielerisch einfach los,

als würde man sie schon seit Jahren kennen. Dabei kam sie erst im Januar auf den Markt.

Die vergleichsweise schmalen Reifen und das beinahe lächerlich niedrige Gewicht von gerade einmal 128 Kilo – vollgetankt wohlgemerkt – sorgen in Kombination mit der aufrechten Sitzhaltung für eine faszinierende Agilität. Leichtfüßig wie ein Fahrrad biegt die wieselflinke Honda noch um die kleinste Ecke. Damit ist die CBF auch im Innenstadverkehr unschlagbar, zumal sie sich exakt dirigieren und unkompliziert von einer Schräglage in die andere bringen lässt. Hierbei schluckt die Honda selbst üble Dellen im Asphalt, ohne dass Unruhe ins Fahrwerk käme.

#### **Kleines Motorrad für jede Gelegenheit**

Schon mit 16 darf man die Honda CBF125 fahren – sofern ein Führerschein der Klasse A1 vorliegt. Aber auch Autofahrer, die ihren Führerschein der „Klasse 3“ vor dem 1. April 1980 erworben haben, dürfen mit der CBF den unschlagbar günstigen (Wieder-)Einstieg in die Faszination des Zweirads wagen.







#### ■ Technische Daten: Honda CBF125

Einen Beitrag zur Agilität leistet natürlich auch der luftgekühlte Viertakt-Einzylinder, der von einer elektronischen PGM-FI Benzineinspritzung mit Kraftstoff versorgt wird und selbstverständlich über einen Elektrostarter und ein geregeltes Katalysatorsystem verfügt, das für die Einhaltung der EURO-3-Norm bürgt. Dass der sparsame, 11 PS (8 kW) starke Zweiventiler stets sauber am Gas hängt, versteht sich von selbst. Das gilt auch für den ebenso ruhigen wie vibrationsfreien Motorlauf, der ein ungeahntes Maß an Fahrvergnügen bietet, selbst wenn man zu zweit auf Tour geht. Und die kann bei einer Reichweite von fast 500 Kilometern auch mal etwas opulenter ausfallen. Der außergewöhnliche Aktionsradius verdankt sich dem niedrigen Verbrauch und dem großen 13-Liter-Tank.

#### **Kleines Geld, großes Vergnügen: Die neue CBF125 spricht viele an**

Ein günstiger Einstiegspreis, ein extrem niedriger Verbrauch und die dennoch hohen Alltagstalente machen die neue CBF125 nicht nur zu einem verführerischen Angebot für den Zweirad-Nachwuchs, sondern auch zu einer ernsthaften Alternative für Pendler, die auf das Flair eines „richtigen“ Motorrads weder auf dem Weg zur Arbeit noch am Wochenende verzichten möchten. Stauende Blicke wird die erwachsene CBF deshalb auch künftig auf sich ziehen – die Kölner InterMot bot hier nur einen ersten Vorgeschmack. «

#### **Motor:**

Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit geregelter Katalysator, 2 Ventile, OHC, Hubraum: 124,7 ccm, max. Leistung: 8,3 kW/11,3 PS bei 8.000 U/min (95/1/EC), max. Drehmoment: 11,2 Nm/6.250 U/min (95/1/EC), Gemischaufbereitung: PGM-FI (Elektronische Kraftstoffeinspritzung), 5-Gang-Getriebe

#### **Abmessungen:**

Rahmen-Typ: Stahl-Zentralrohrrahmen, Radstand: 1.270 mm, Sitzhöhe: 792 mm, Gewicht vollgetankt: 128 kg, max. Zuladung: 180 kg, Tankinhalt: 13 Liter

#### **Radaufhängung:**

Vorn: Teleskopgabel mit 30 mm Standrohrdurchmesser und 115 mm Federweg  
Hinten: Zwei hydraulisch gedämpfte Federbeine, Federvorspannung 3-fach einstellbar, Federweg 87 mm

#### **Räder:**

Aluminium-Gussräder  
Felgengröße vorn: 17M/C x MT1,85  
hinten: 17M/C x MT2,15  
Reifengröße vorn: 80/100-17M/C (46P)  
hinten: 100/90-17M/C (55P)

#### **Bremsen:**

vorn: 240-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Zweikolben-Bremszange, hinten: 130-mm-Ø-Trommelbremse

**Preis:** 2.150 Euro (unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH)



Erst sicher,  
dann schnell.  
Dass Sicherheit  
wirklich Spaß  
macht, beweist  
„Fun & Safety“  
nun schon seit  
sechs Jahren.

## Sicherheitstraining „Fun & Safety“ Mit Sicherheit spaßig: Kurse für Wiedereinsteiger

Fun & Safety, das erfolgreiche Motorrad-Sicherheitstraining von Honda und dem ADAC, startet bereits in seine sechste Saison. Schon weit über 13.500 Teilnehmer wurden bei den eigens für Wiedereinsteiger konzipierten Kursen gezählt. Immerhin ist das Eintagestraining, bei dem sowohl das Motorrad wie auch die komplette Ausrüstung gestellt werden, mit nur 135 Euro ein echtes Schnäppchen. Bundesweit wird Fun & Safety in insgesamt sechs ADAC-Fahrsicherheitszentren angeboten.

**Unkompliziert soll er sein, der Wiedereinstieg in die faszinierende Welt des Motorrads.** Damit spricht das Programm die insgesamt sechs Millionen Menschen an, die zwar einen Führerschein, aber kein Motorrad besitzen. Jedoch ins Blaue hinein ein Fahrzeug kaufen oder sich nach 20 oder mehr Jahren ungeübt auf eine fremde Maschine setzen, das möchte auch niemand. Ein Fun & Safety-Training ist hier die ideale Lösung.

Unter Anleitung geschulter ADAC-Instruktoren besteht auf abgesperrtem Gelände die Möglichkeit, den Spaß am Motorradfahren und das Gefühl fürs Zweirad wieder neu zu entdecken. Hierfür stehen an allen sechs Standorten moderne Maschinen der beliebten CBF-Modellreihe mit 600 und 1000 Kubik zur Verfügung, die selbstverständlich mit ABS ausgestattet sind. Das sorgt ebenso für die „gefühlte Sicherheit“ wie die professionelle Anleitung der Instrukturen. Meist stellt sich deshalb überraschend schnell das Gespür fürs richtige Handling wieder ein. Das Einzige, was man braucht – ist ein Führerschein.

Dabei lernen die Teilnehmer alles in Theorie und Praxis, was im Alltag zum sicheren Vergnügen auf zwei Rädern gehört: Handhabung des Motorrads, Technikcheck, Slalom und langsames Fahren, korrekte Blickführung,

Lebenswichtig:  
Nicht auf ein  
Hindernis zu-  
halten, sondern  
instinktiv aus-  
weichen – das  
kann man üben.







Sie zeigen, wo's langgeht: Erfahrene ADAC-Instruktoren helfen beim Weg zurück in die faszinierende Welt des Zweirads.

Kurvenfahrt und Schräglage, ABS-Bremungen bei nassen wie trockenen Verhältnissen sowie Ausweichmanöver.

Alle Kurse finden auf ADAC-Trainingsanlagen unter Leitung speziell geschulter Instrukturen statt; mit Blick

auf maximalen Lernerfolg sind die Gruppen auf jeweils zehn Teilnehmer beschränkt.

Informationen gibt es beim Honda Motorrad Vertragspartner, im Internet unter [www.honda.de](http://www.honda.de) sowie unter der Telefonnummer 01805-356666 (0,14 Euro/Min.). «

#### Verlosung: Motorrad-Buch gewinnen

Lösen Sie unser kleines Rätsel – und gewinnen Sie eines von 5 Exemplaren des Buches „Die obere Hälfte des Motorrads – Über die Einheit von Fahrer und Maschine“ von Bernt Spiegel.

#### Frage: Wie heißt das erfolgreiche Motorrad-Sicherheitstraining von Honda und dem ADAC?

Bitte schreiben Sie das gesuchte Lösungswort auf eine Postkarte. Senden Sie bitte die frankierte Postkarte (Wichtig: Vergessen Sie Ihren Absender nicht!) an:

**Honda Motor Europe (North) GmbH · Kundenzentrale · Postfach 20022 · 63077 Offenbach**

Alle Einsender nehmen an der Verlosung teil.

**Einsendeschluss: Samstag, 9. Mai 2009.**

Teilnahmeberechtigt ist, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat. Mitarbeiter der Honda Motor Europe (North) GmbH und ihre Vertriebs- und Servicepartner sowie deren Angehörige sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Eine Barauszahlung der Preise erfolgt nicht. Die Gewinner werden direkt benachrichtigt.

#### Die obere Hälfte des Motorrads

Nur wenn Mensch und Maschine eine Einheit bilden, fährt man schnell, sicher und vor allem gut Motorrad. Doch das, was so spielerisch-leicht aussieht, ist in Wirklichkeit eine höchst komplexe Angelegenheit, die ein unglaublich hohes Maß an Koordination, Konzentration und Anpassungsfähigkeit erfordert. Bernt Spiegel zeigt, wie man die Einheit von Fahrer und Maschine wirklich erreicht. Diese „ganz andere Fahrschule“ beschreibt auch die Grundlagen der Fahrphysik, wie man ein perfektes Fahrertraining aufbaut und seine Fähigkeiten im Sattel realistisch einschätzt. Denn auch das ist klar: Gutes Motorradfahren fängt immer im Kopf an.

304 Seiten

2 sw-Abbildungen

40 Farbabbildungen

38 Zeichnungen

140 x 205 mm, broschiert

ISBN 978-3-613-03064-0

Preis: 24.90 Euro







Jung gebliebene Windgesichter: Hans Kallenbach und Torsten Berger sind mit ihren 60er-Jahre-Schätzchen oft im Kraichgau unterwegs.

## Zwei Klassiker der ersten Stunde

### Ein faszinierendes Duo: Honda C72 und CB72

Es ist Samstag, kurz nach Mittag – und ich bin mit einem spannenden Kapitel Zweiradgeschichte verabredet. Mit jenem Motorradmodell nämlich, das anno 1959 den Anfang machte für die Marke Honda in Deutschland. Denn noch vor dem offiziellen Startschuss fand eine Handvoll der bis dato unbekannteren Nipponbikes den Weg in die Alte Welt. Die erste landete in Nürnberg: eine C71. 1960 lautete die Bezeichnung nach kleinen technischen Änderungen dann C72 für die Tourenversion sowie CB72 im Falle der sportlicheren Variante. Und genau diese beiden Twins höre ich nun plötzlich näher kommen ...



Zeitzeugen: Originale Embleme und Rechteckklampen sind heute gesuchte Details.

**Ich will mich mit Torsten Berger treffen**, der seine 1963er CB72 vorstellen möchte. Und tatsächlich biegt er wenige Sekunden später auf den Parkplatz an der kleinen Landstraße nördlich von Karlsruhe ein – gefolgt von seinem Freund Hans Kallenbach auf dem Schwestermodell, der C72, die einst als Touringvariante an den Start ging.

Bildschön stehen die beiden Klassiker beieinander, als ob die Jahre spurlos vorübergegangen wären. „Das ist aber erst seit wenigen Monaten der Fall“, meint Torsten schmunzelnd, während die beiden Windgesichter Helm und Jacke ablegen. „Bis vor kurzem war das noch ein bedauerliches Häuflein Elend“, blickt er zurück ins Jahr 2004, als er das Motorrad aufstöberte. „Seit Jahren hatte die Kleine im Freien gestanden, und war in einem erbarmungswürdigen Zustand. Doch das war mir egal – ich wollte die 250er unbedingt.“

Einst hatte er genau dieses Modell schon einmal für 13 Jahre gefahren, dann jedoch – leider – gegen eine Maico getauscht. „Das nagte lange an mir, vermisste ich doch die Zuverlässigkeit der Honda sehr – und so ging vor fünf Jahren schon in gewisser Weise ein Traum in Erfüllung.“ Allerdings sollte es vier lange Jahre dauern, bis der Traum auch Flügel hatte. „Die Kolben waren fest, der Motorblock gebrochen. Es kamen immer neue Probleme hinzu, die gemeistert werden wollten“, fasst er die Odyssee zusammen, in deren Verlauf Ersatzteile aus der ganzen Welt vereint wurden. Die Tachowelle aus den

USA, ein Bremszug aus Kanada, Ventile aus den Niederlanden und Kolben aus Frankreich sowie weitere Teile aus England der Schweiz, ja sogar aus Thailand und Malaysia, machten die Maschine wieder flott. Und zwar gemeinsam mit einigen Ersatzteilen, die Torsten einst an seiner eigenen Honda abgebaut hatte. Denn Blinker oder Soziusrasten waren an einem Sportbike jener Zeit unnötiger Ballast. „Doch als ich die Sachen auf dem Dachboden zufällig wiederfand – ich hatte sie ganz vergessen – da war das wie Weihnachten für mich. Außerdem fährt jetzt auch ein Stück meiner ersten Honda immer mit. Ein gutes Gefühl.“

Eine Restaurationsgeschichte versteckt sich auch hinter der 20 PS (15 kW) starken C72 von Hans, die als zivilere Schwester der sportlichen CB72 von Torsten bezeichnet werden kann. Ein wenig schlichter in der Ausstattung – ein Drehzahlmesser fehlt ebenso wie die verstellbaren Fußrasten –, dafür jedoch mehr für komfortables Reisen gedacht, besticht die 250er noch heute. Indes brauchte es viel Zeit, bis das Motorrad mit der schicken roten Sitzbank wieder unterwegs war.

### **Motorräder mit Geschichte: Honda CB72 und C 72**

„Bereits 1988 habe ich sie auf eine Annonce hin in Siegen gekauft, dann aber die ohnedies langsam angegangene Restauration aus privaten Gründen für zehn Jahre unterbrochen“, erinnert sich Hansi, wie ihn seine Freunde nennen dürfen. „Zum Glück aber habe ich sie nie hergegeben, so dass ich Ende der 90er Jahre einen Fachbetrieb mit der Komplettierung beauftragen konnte. Das habe ich nicht einen Tag bereut“, freut sich Hans, der immer wieder Lob für das charakteristische Motorrad mit dem Pressstahlrahmen bekommt, das mit der eckigen Lampe und den eckigen Stoßdämpfern Akzente setzt. Eben genau so, wie das schon anno

#### **Honda Special Edition „Meilensteine on Tour“**

Ende September bietet Honda eine Klassiker-Tour für die Highlights aus den 60er und 70er Jahren an.

Ausgehend von Motorradmuseum Röth im Odenwald geht es zum Heidelberger Schloss und über den Schwarzwald und den Bodensee in die Schweiz. Durch die Vogesen führt die Tour schließlich zurück nach Deutschland und durch den Pfälzer Wald bis nach Südhessen.

(Fahrer/in im DZ: 690 Euro; Beifahrer/in: 490 Euro)

Weitere Informationen unter: [www.honda.de](http://www.honda.de) oder bei der Honda Travel Programm Hotline unter der Telefonnummer (0 56 91) 62 67 21.

1959 bei der C71 der Fall war, die den Anfang machte für alle Motorräder der Marke Honda in Deutschland.

Ungeachtet der besonderen Historie bestechen beide Klassiker mit ihrem reinen, ehrlichen Fahrgefühl. Noch immer ist die 25 PS (18 kW) starke CB72 die sportlichere der beiden Schwestern – erkennbar auch am originalen Lenkungsdämpfer jener Zeit, der für den Rennsport entwickelt worden war, und sich zufällig auf einem Oldtimermarkt fand. Die Touringvariante C72 hingegen lädt eher zum gediegenen Ritt über kleine Seitenstraßen ein.

Auf einer solchen trennen sich denn auch unsere Wege wieder, wollen doch die beiden Herren noch eine längere Runde mit ihren Lieblingen drehen. Und so verschwinden Torsten und Hans nach kurzem Winken in einer Wolke aus prickelndem Zweizylindersound um die nächste Kurve. Noch eine ganze Weile lausche ich dem Echo der kernigen Motoren, bevor ich mich auf den Heimweg mache. Schön, dass ein spannendes Kapitel Zweiradgeschichte noch lange nicht zu Ende ist. ◀



Sportlich straff durch die 60er Jahre – und in die Gegenwart: Noch heute ist die 25 PS starke CB72 flott unterwegs.



Die C72 hingegen ist alleine an den opulenten Schutzblechen und dem komfortablen Sattel als souveräne Touringvariante erkennbar.



Selten hart war der Winter 2008/2009 – und selten lang. Noch in der zweiten Märzhälfte sorgten Schnee und Eis für ein Verkehrschaos. Inzwischen jedoch ist die schmutzige Jahreszeit vergessen, im Garten regt sich an allen Ecken das neue Grün, recken sich Sträucher und Blumen nach der Sonne. Auch den Menschen zieht es nun ins Freie: es gibt ja auch jede Menge zu tun im Garten ...

## Aus Liebe zum Garten

Frühjahrsputz im „Grünen Wohnzimmer“ – mit dem richtigen Gartengerät ...



**Hier und dort blühen zwar schon vereinzelt Blumen** wie manche Magnolie und zahlreiche Osterglocken, doch andere Schmuckstücke brauchen spätestens jetzt dringend Pflege. Beetrosen beispielsweise sollten vom toten Holz des Vorjahres befreit werden, damit die Pflanzen neu austreiben können, ohne dass sich Krankheiten ins gesunde Holz ausbreiten. Apropos ausbreiten: das tun jetzt auch die Wühlmäuse wieder besonders gerne. Ein guter Schutz sind hier passende Pflanztaschen, mit denen sich speziell Blumenzwiebeln schützen lassen. Mit etwas Begabung kann man diese Hüllen auch aus Drahtgeflecht selbst herstellen.

Fast noch wichtiger ist jedoch ein gründlicher Frühjahrsputz, bei dem auch gerne vehement gegen vertrocknetes Gestrüpp, Laub oder Unkraut vorgegangen werden darf. Wer nämlich dem Unkraut schon im April jeden Freiraum lässt, wird im Sommer kaum mehr Herr der Lage sein. Und während der Nachbar genüsslich im Schatten liest, hat man selbst alle Hände voll zu tun. Besser also frühzeitig für „klare Verhältnisse“ sorgen. Das gilt für den Nutzgarten natürlich noch viel mehr als für den reinen Ziergarten.

### **Ein bisschen Mühe im Frühling für große Gartenlust im Sommer**

Bei der Gelegenheit kann man auch die Basis für blühende Sträucher im Sommer legen, die nun zurückgeschnitten werden möchten – vor allem, wenn diese schon einige Jahre auf dem Buckel haben. Manche Sträucher kann man auch teilen, und nach einer „Dünger-Bestechung“ zu neuer Blütenpracht animieren.

Und auch um den Rasen sollte sich nun und endlich der Garten-Liebhaber kümmern, was beispielsweise mit dem neuen Rasenmäher HRX 537C VK ganz besonders leicht geht. Das neue Einsteigermodell in die 53-cm-Klasse mit Versamow®-Technik von Honda setzt nicht nur in Sachen Schnellstart Maßstäbe, sondern auch in der Variabilität. So lässt sich die Geschwindigkeit





bequem an die Gegebenheiten anpassen, während das Multitalent sowohl mulchen als auch mähen kann, ohne dass die Messer ausgetauscht werden müssen: Fangen, Auswerfen, Mulchen und Laub schreddern – vier Funktionen in einem Rasenmäher. Und das alles ohne kompliziertes Zubehör: das einzigartige 4-in-1-Versamow®-System erlaubt zehn Einstellungsstufen zwischen Fangen und Mulchen. Lediglich ein Hebel über dem Mähdeck wird entsprechend umgelegt, und schon ist die Rasenpflege schnell und einfach erledigt.

### **Mulchen oder Mähen? Multitalente können alles**

Für größere Flächen wiederum bietet sich die Anschaffung eines Rasentraktors an. Auch hier sind die Rasenkönige von Honda unschlagbar. Denn was bringt ein perfekt gemähter Rasen, wenn er unter dem herumliegenden Grasschnitt nicht zu sehen ist? Mit dem HF 2315 HM besteht diese Gefahr nicht, sorgt doch das patentierte Mäh- und Fang-System von Honda nun auch in der Klasse der Rasentraktoren mit 92 cm Schnittbreite und stufenlosem Hydrostat-Radtrieb für perfekt gemähtes Grün. Die Mäh- und Fangeinheit des neuen Honda HF 2315 HM wurde vollständig überarbeitet, so dass das Mähdeck nun über zusätzliche Luftschlitze an der Oberseite verfügt, die für eine ständige Luftzufuhr sorgen, und so einen konstanten Luftstrom auch bei niedrigen Schnitthöhen gewährleisten.

Zudem geben zwei Lüfterräder über den Messern dem Schnittgut mehr Schwung in den konisch geformten

Auswurfkanal. Das grobmaschige Netz des Fangkorbs wiederum lässt die Luft im System entweichen und hält so den Luftstrom konstant, während die über dem Netz hängenden Lamellen Staub und Graspartikel in Richtung Boden ablenken. Durch die verbesserte Aerodynamik im Luftleitsystem des HF 2315 HM wird der Grasschnitt noch besser bis in den Fangkorb transportiert – ganz ohne Verstopfen des Auswurfkanals.

Ein schöner Garten lebt jedoch nicht alleine vom Rasen, sondern auch von der Vielfalt des Grüns: Rasenkanten, Hecken oder ein kleiner Teich bieten Abwechslung fürs Auge, erfordern aber auch individuelle Pflege, die mit einem Rasenmäher alleine nicht zu gewährleisten ist. Die perfekte Lösung bieten hier komfortable Freischneider.





### Schonend zum Rücken, aber kraftvoll gegen Gestrüpp

So zurückhaltend Honda 4-Takt-Motorsensen gegenüber dem Benutzer sind, so vehement gehen sie an die Arbeit. Der UMS 425 von Honda beispielsweise verfügt über einen kraftvollen Viertakter, der seine Kraft über einen gebogenen Metallwellenantrieb überträgt. Selbstverständlich ist das Aluminiumgehäuse, das Motor und Schaft verbindet, mit einem integrierten Antivibrationssystem ausgerüstet.

Der lange Schaft schont den Rücken, während der ergonomische Griff eine sichere Handhabung auch über längere Zeit ermöglicht. Nicht einmal zum Verlängern des Fadens muss man sich mehr bücken: im neuen Tap & Go-Fadenkopf schiebt eine Halbautomatik den Faden je nach Bedarf nach – individueller und einfacher Gartenpflege steht nun nichts mehr im Wege. Immerhin will man ja das „Grüne Wohnzimmer“ auch genießen können. An einem sonnigen Nachmittage beispielsweise. Nach dem harten Winter haben wir uns das allemal verdient ... «

### Drei starke Helfer von Honda



#### Freischneider

Komfortables Arbeiten ermöglicht der Freischneider UMS 425 mit seinem kraftvollen Viertaktmotor, der seine Kraft über einen gebogenen Metallwellenantrieb überträgt, bzw. über eine starre Welle im Falle der Motorsensen UMK 425 und 435. Eine weitere Besonderheit: das Antivibrationssystem, durch das auch längeres Arbeiten ermüdungsfrei gelingt. Im neuen Tap & Go-Fadenkopf schiebt zudem eine Halbautomatik den Faden je nach Bedarf nach. Die Preise beginnen ab 339 Euro\* für die UMS 425 sowie ab 469 Euro\* für die UMK-Modelle.



#### Rasenmäher

Der neue HRX 537C VK setzt mit 53 cm Schnittbreite nicht nur in Sachen Schnellstart Maßstäbe, sondern auch in der Variabilität. Die Geschwindigkeit lässt sich bequem variieren, zudem kann der Mäher auch Mulchen und Laub schreddern – vier Funktionen in einem Gerät, das mit 1.229 Euro\* den Einstieg in die außergewöhnliche Klasse der HRX 537 Versamow®-Benzinrasenmäher markiert. Weitere Besonderheiten: Autochoke und Motorstopp.



#### Rasentraktor

Der Honda HF 2315 HM sorgt mit einer Schnittbreite von 92 cm, stufenlosem Hydrostat-Radantrieb und elektromagnetischer Zuschaltung des Mähwerks für perfekt gemähtes Grün. Zwei Lüfterräder über den Messern geben dem Schnittgut mehr Schwung in den konisch geformten Auswurfkanal, Lamellen lenken Staub und Graspartikel in Richtung Boden ab. Der Einstieg in die Welt der Honda Rasentraktoren beginnt um 3.399 Euro\*.

\* Unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH.





BUGA-  
Geschäfts-  
führer Jochen  
Sandner (Mitte)  
und Honda-  
Manager Jürgen  
Krantz (rechts)  
mit Mitarbeitern  
der BUGA an  
der neuen  
Gartentechnik.

## „Sieben Gärten Mittendrin“

### Honda ist Partner der Bundesgartenschau 2009

Unter dem Motto „Sieben Gärten Mittendrin“ lädt die kleinste Landeshauptstadt Deutschlands zu einer einmaligen Bundesgartenschau auf 550.000 qm Fläche ein. Denn Schwerin hat sich für die BUGA 2009 einige pfiffige Ideen ausgedacht, um die erwarteten 1,8 Millionen Besucher mit der Faszination lebendigen Grüns zu begeistern. Mit dabei Honda. Als Partner der Bundesgartenschau 2009.

**Die Bundesgartenschau in Schwerin wird eine besondere Ausstellung sein,** hebt sie sich doch mit gleich drei Merkmalen aus der über 50-jährigen Geschichte der Bundesgartenschauen heraus: Im Mittelpunkt der Exposition steht die historische Entwicklung der Gartenbaukunst vom 18. Jahrhundert bis heute. Damit ist die Schweriner Ausstellung eine BundesGARTENSchau im eigentlichen Wortsinn.

Die BUGA in der Landeshauptstadt Mecklenburg-Vorpommerns ist eine sehr kompakte Schau. Alle Ausstellungsareale sind rund um das Schweriner Schloss in direkter Nachbarschaft zur Altstadt angeordnet, was kurze Wege ermöglicht. Und schließlich werden die „Sieben Gärten“ der Schweriner Schau durchweg am Wasser liegen – und somit eine unmittelbare Verbindung der Landeshauptstadt zum Wasser herstellen.

Sieben unterschiedliche – aber gleichermaßen schöne – Gärten zeigen die Entwicklung der Gartenbaukunst durch die Jahrhunderte. Dabei kontrastieren neuzeit-

liche Gartenanlagen mit naturbelassenen Arealen, während Blumenschauen und unzählige Veranstaltungen für Unterhaltung sorgen.

Besondere Highlights sind die scheinbar über dem Wasser schwebende „Schwimmende Wiese“, der „Spazierweg auf dem Wasser“ und die Hallenschauen – doch braucht es hierfür einen umfangreichen Technikpark, der von Honda, dem neuen Kooperationspartner der BUGA, zur Verfügung gestellt wird. Selbstverständlich arbeiten alle Geräte, vom Freischneider über die Rasentraktoren bis hin zu den Laubbläsern, mit der neuesten 4-Takt-

Motorentechnologie von Honda. Die Geräte sind leise und die Emissionen gering.

Honda ist im Übrigen auch seit Jahren Partner der UNESCO-Biosphärenreservate, die auf der BUGA präsent sein werden – und unterstützt deren ständige Ausstellung im Küchengarten. Darüber hinaus wird Honda selbst die BUGA mit verschiedenen Informationsinseln auf dem Ausstellungsareal bereichern.

Eine Reise nach Schwerin lohnt sich in diesem Jahr demnach ganz besonders. Die Bundesgartenschau öffnet ihre Pforten am 23. April 2009. «

#### Die Bundesgartenschau 2009 in Schwerin:

##### Zahlen - Daten - Fakten

Dauer: 23. April bis 11. Oktober 2009  
Erwartete Zahl der Besucher: 1,8 Millionen  
Gesamtbudget: 74,5 Millionen Euro  
Davon Investitionen: 43 Millionen Euro  
Gesamtfläche der BUGA 2009: 550.000 qm  
Weitere Informationen unter: [www.buga-2009.de](http://www.buga-2009.de)





Honda Automobile

## Honda Accord & Civic: 5 Sterne bei Euro NCAP

Sicherheit in neuen Maßstäben

Euro NCAP hat ein neues Bewertungsschema entwickelt, das die Gesamtsicherheit eines Fahrzeugs in Betracht zieht – und sowohl dem Civic als auch dem Accord 5 Sterne verleiht. Der Honda Accord erreichte dabei von der Höchstwertung für den Insassenschutz 86 Prozent, für den Kinderschutz 79 Prozent, für den Fußgängerschutz 54 Prozent und für die Sicherheitssysteme 85 Prozent. Nach dem vorherigen Bewertungssystem hatte der Accord beim Kriterium Insassenschutz 5 Sterne für Erwachsene und 4 Sterne für Kinder erhalten, beim Fußgängerschutz 3 Sterne.

Das neue Bewertungsschema von Euro NCAP – dem herstellerunabhängigen Crashtest-Programm „European New Car Assessment Programme“ – enthält eine gewichtete Wertung und berücksichtigt viele Sicherheitsaspekte eines Fahrzeugs, die bislang mehr oder minder unter den Tisch fielen: Testergebnisse für den Schutz von Insassen (50 Prozent), Kindern (20 Prozent) und Fußgängern (20 Prozent) werden ebenso berücksichtigt wie die Verfügbarkeit von Sicherheitssystemen (10 Prozent).

Dabei ist für das Erreichen der begehrten 5 Sterne eine Mindestgesamtwertung von 70 Prozent erforderlich. Zudem müssen mindestens 85 Prozent der in den 27 EU Ländern verkauften 2009er Modellvarianten des jeweiligen Fahrzeugs serienmäßig mit Sicherheitsassistenzsystemen

ausgestattet sein. Bei Honda sind diese als „VSA“ seit Jahren im Programm. Sicherheit kommt eben nicht von heute auf morgen – und Sicherheit mit 5 Sternen schon gar nicht. Aber sie zahlt sich früher oder später aus. Der Accord und der Civic sind hier gute Beispiele. «



Hauptuntersuchung

## Prüfer nehmen Elektronik stärker ins Visier

Neue Prüfmethode ab 1. April 2009

Bremsen, Fahrwerk, Licht in Ordnung? Rost am Rahmen, Reifen abgefahren? Bislang ging es bei der Hauptuntersuchung vor allem um sehr handfeste Dinge, die der Prüfenieur notfalls mit dem Schraubenzieher nachprüfte. Moderne Autos hingegen stellen ganz andere Ansprüche, und deshalb nehmen die Prüfer von April 2009 an auch die Sicherheitselektronik stärker ins Visier.

Betroffen hiervon sind etwa drei bis vier Millionen Autos, die vom 1. April 2006 an zugelassen wurden und jetzt erstmals zur Hauptuntersuchung müssen. Damit soll sichergestellt sein, dass ABS, ESP oder Airbag in gutem Zustand sind. „Der Autofahrer muss sich auch bei einem älteren Fahrzeug noch darauf verlassen können, dass sicherheitsrelevante Systeme im Fall des Falles einwandfrei funktionieren“, sagt Reiner Sauer, Entwicklung Prüftechnik bei DEKRA. «



Honda Unternehmen

## Honda stärkt den Standort Hessen

Spatenstich: Honda Akademie in Erlensee

Ein bescheidener Spatenstich markierte den Anfang zu einem 15-Millionen-Euro-Projekt: dem europäischen Schulungszentrum im hessischen Erlensee. Damit bekennt sich die japanische Traditionsmarke Honda auch in schwierigen Zeiten nachdrücklich zum Standort Hessen und Europa. Der Startschuss fiel am 23. März 2009 mit dem symbolischen ersten Spatenstich durch Bernhard Maßberg, Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbau im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Unterstützt wurde der Landesvertreter durch Takayuki Arima, Präsident der Honda Motor Europe (North) GmbH, sowie zahlreiche Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung. „Diese Akademie ist auch ein weiteres Bekenntnis von Honda zum Standort Europa und zum Standort Hessen. Denn bereits seit 1968 sind wir in Offenbach zu Hause“, merkte Takayuki Arima sichtlich stolz an.

Bereits im kommenden November soll die neue Honda Akademie fertig gestellt sein. Dann werden auf dem 53.000 Quadratmeter großen Gelände Verkäufer sowie Servicepersonal aller Produktbereiche aus ganz Kontinentaleuropa geschult. Auf einer 15.000 Quadratmeter großen Dynamikfläche im Außenbereich wird die praktische Ausbildung an der gesamten Produktpalette ermöglicht. Sie ist aufgrund der immer komplexeren Sicherheitssysteme im Automobil- und Motorradsektor ein wichtiger Ausbildungsbestandteil der Zukunft. «



Schöner lernen: Schon bald werden Mitarbeiter aus ganz Europa in Hessen geschult.

## Buchtipps

**Geschichte eines Kultmotorrads**

Honda Gold Wing: Reisefieber auf zwei Rädern

Wo auch immer eine Honda Gold Wing auftaucht, lenkt sie die Blicke auf sich. Opulent und souverän macht sie im Stand nicht weniger Eindruck als während der Fahrt. Eine Legende eben, gesegnet mit den gigantischen Leistungsreserven eines Sechszylinder-Boxermotors: Ein Power-Sixpack der besonderen Art, der für ein unvergleichliches Fahrgefühl bürgt.

Unvergleichlich war indes schon die erste Gold Wing, die 1975 auf der Kölner IFMA ihr Debüt gab – und die Konkurrenz zur Statistenrolle verdammt. Immerhin hatte es nie zuvor ein Motorrad wie die damals vorgestellte GL 1000 gegeben: ein satter Liter Hubraum, ein wassergekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit sagenhaften 82 PS (60 kW) und ein pflegeleichter Kardanantrieb.

Damit waren die Grundlagen des Mythos gelegt. Denn während die meisten anderen Maschinen jener Zeit ohne regelmäßige Wartung nicht über die Runden kamen – von längeren Strecken ganz zu schweigen – verführte die pflegeleichte Gold Wing regelrecht zur Fernreise. Entsprechend sah man den Luxustourer rasch auf allen Erdteilen.

Daran hat sich bis heute nichts geändert, auch wenn dem Motor im Laufe der Zeit jede Menge Hubraum und zwei weitere Zylinder wuchsen, so dass nun aus 1.832 Kubikzentimetern Kraft geschöpft werden kann. Immer schon war die Gold Wing Maßstab ihrer Klasse, und revolutionierte den Tourismus auf zwei Rädern: seit mehr als 30 Jahren besticht das Flaggschiff mit Komfort, Handlichkeit und robusten Genen.

Ein faszinierendes Gesamtpaket also, dem Pascal Szymezak ein würdiges Denkmal setzt, lässt er doch in seinem reich bebilderten Buch die bemerkenswerte Evolution des Kultmotorrads Revue passieren. Präsentiert werden alle Modelle mit sämtlichen technischen Daten der über 30-jährigen Produktionszeit. Attraktive, teilweise exklusiv aufgenommene Fotos lassen das passende Fernweh-Feeling aufkommen, das jetzt pünktlich zum Saisonstart nicht nur bei der eingeschworenen Fangemeinde für Juckreiz in der Gashand sorgt – und für staunende Blicke der Passanten. ◀

Pascal Szymezak: Honda Gold Wing. Geschichte eines Kultmotorrads. Heel Verlag Königswinter, 208 Seiten, ca. 260 farbige Abbildungen, gebunden mit Schutzumschlag, ISBN: 978-3-86852-038-5, Preis: 29.90 Euro



Braucht Gegner, keine Opfer:  
Bis heute ist der S2000 auch auf der Rennstrecke zuhause.

Honda Automobile

**Sayonara S2000: Eine Legende geht in Rente**

Produktionsende im Juni 2009

Es war ein Geburtstagspräsent der besonders sportlichen Art: 1999 beschenkte sich Honda zum 50-Jährigen mit dem S2000, einem Meisterstück der Ingenieurskunst. Bereits die Zahlen sprachen damals für sich: 240 PS aus nur zwei Litern Hubraum – und das ohne Turboaufladung. Drehzahlen bis 9.000 U/min, 241 km/h Spitze, eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,2 Sekunden und ein Handling zum Niederknien.

Der S2000 setzte in vielen Belangen Maßstäbe, und das nicht nur, weil sein Vierzylinder fünfmal mit dem Titel „International Engine of the Year“ ausgezeichnet wurde. Nun jedoch endet die Produktion – nach über 110.000 verkauften Exemplaren. Dem Kultstatus wird das indes keinen Abbruch tun, verkörpert der reinrassige Roadster den „Honda Spirit“ doch in Reinkultur. Nicht nur wegen seines hinter der Vorderachse eingebauten Triebwerks oder des charakteristischen Heckantriebs.

In seiner Bauzeit wurde der S2000 äußerlich nur geringfügig verändert. Immer weiter verbessert wurde in mehreren Evolutionsstufen vor allem die ohnehin schon hervorragende Karosseriesteifigkeit. Auch in Sachen Sicherheit setzte der S2000 Maßstäbe. 2002 wurde er im Euro-NCAP Test klarer Sieger bei den Roadstern mit vier Sternen und erzielte ein Spitzenergebnis von 79% beim Insassenschutz. Seit 2006 ist auch ESP serienmäßig an Bord.

Nun jedoch heißt es Abschied nehmen: im Werk in Suzuka und weltweit bei den Fans. Doch hat sich der S2000 schon jetzt seinen Platz gesichert im Olymp wahrer Klassiker. Der S2000 ist tot – es lebe der S2000! ◀

Verbrauchsangaben Honda S2000: innerorts 13,9 l/100 km, außerorts 7,8 l/100 km, kombiniert 10,0 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 236 g/km





Takeo Fukui

**Die schwierige Wirtschaftslage zwingt auch Honda zu Einschnitten in Produktion und Entwicklung.** Zugleich aber werden wir die Gelegenheit nutzen, und eine in dieser Form noch nie da gewesene Bündelung der Ressourcen einleiten, um effiziente, Kraftstoff sparende Produkte realisieren zu können.

Dazu gehören unter anderem der neue Insight, die Ende kommenden Jahres anlaufende Serienversion des CR-Z Concept oder die Hybridversion des Jazz. Diese Fahrzeuge sind unserer Meinung nach die richtige Antwort auf die derzeitige Situation. Aus Sicht von Honda ist die Hybridtechnologie im Moment die beste und realistischste Technologie, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen effektiv zu senken.

## Krisen können auch Chancen bieten – man muss sie nur nutzen

Darüber hinaus eruiieren wir die Entwicklung von Mittel- und Oberklasse-Modellen mit Hybridantrieb und werden in den nächsten zwei Jahren ein Elektro-Motorrad auf den Markt bringen. Zudem wollen wir die Elektromotoren-Produktion für Hybridfahrzeuge auf 250.000 Einheiten pro Jahr steigern, um im nächsten Schritt auch unser Ziel zu erreichen, jährlich 500.000 Hybridfahrzeuge weltweit zu verkaufen.

Verfolgen wollen wir diese Ziele mit allen verfügbaren Ressourcen – auch wenn dies in wirtschaftlich schwierigen Zeiten bedeutet, mit lieb gewonnenen Traditionen brechen zu müssen. Dazu gehören nicht zuletzt die Einstellung der Entwicklung des NSX-Nachfolgers mit V10-Motor sowie der Ausstieg aus der Königsdisziplin des Motorsports, der Formel 1.

Diese Entscheidungen fielen uns nicht leicht – dass sie jedoch notwendig waren, steht außer Zweifel. Doch letztlich braucht es in einer Krise kein Wehklagen, sondern den Mut zur Veränderung. Dann kann eine Krise auch eine Chance sein. Man muss sie nur nutzen.

Es grüßt Sie herzlichst  
Ihr Takeo Fukui,  
Präsident und CEO der Honda Motor Co., Ltd.



1.352 Liter Laderaum

Flexibler Innenraum  
dank „Magic Seats“

6 Airbags

Panorama-Glasdach

Ab 16.790 Euro

Euro 5 mit i-VTEC®

Jetzt neu

Mehr **CIVIC** denn je.

Mehr Civic\* gab es noch nie: Entdecken Sie den mit 1.352 Litern größten Laderaum seiner Klasse, den flexiblen Innenraum mit „Magic Seats“, das sportliche Design und viele andere Details. Jetzt im neuen Civic ab 16.790 Euro\*\*. Noch mehr erfahren Sie am besten bei einer Probefahrt oder unter der Telefonnummer 01805/20 20 90\*\*\* und natürlich auch auf [www.honda-civic.de](http://www.honda-civic.de)



\* Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,5–10,0/außerorts 4,3–5,8/kombiniert 5,1–7,3. CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 132–169, gemessen nach 1999/100/EG. \*\* Unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH. \*\*\* 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, ggf. abweichende Preise aus dem Mobilnetz. Abb. zeigt Sonderausstattung.

Honda ist  
**Gesamtsieger**  
der J.D. Power  
Kundenzufriedenheits-  
studien 2008.  
**J.D. POWER**  
AND ASSOCIATES  
Details zur Studie  
in AUTO TESTS 07/2008



# WOZU EIN AUTO FAHREN, DAS SEINE EIGENE OLQUELLE BRAUCHT?

149 € monatl.  
FINANZIERUNGSRATE\*



Der neue Honda *Jazz*.  
Vernunft-ist-der-neue-Punk.de



Bis zu 1.396 Liter Ladevolumen und ein flexibles Innenraumkonzept? Ist Punk. Überall einen Parkplatz finden? Auch Punk. Serienmäßiges Stabilisierungsprogramm? 73 kW (100 PS)\*\* bei einem Verbrauch von nur 5,3 l/100 km und ein CO<sub>2</sub>-Wert von gerade mal 125 g/km? Absoluter Punk! Den neuen Honda Jazz bei Ihrem Honda Händler Probe fahren? Ist vernünftig. Denn Vernunft ist der neue Punk. Mehr Informationen erhalten Sie unter 01805/20 20 90\*\*\* oder auf [www.vernunft-ist-der-neue-punk.de](http://www.vernunft-ist-der-neue-punk.de)

\* Ein Angebot der Honda Bank GmbH, gültig bis zum 30. Juni 2009, z. B. für den Honda Jazz 1.2 Trend auf Basis der unverbindlichen Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH von 14.890 Euro // Anzahlung: 2.500 Euro // Laufzeit: 48 Monate // Monatliche Rate: 149 Euro // Effektiver Jahreszins: 1,99 % // Danach Begleichung des Restbetrags in Höhe von 5.956 Euro. \*\* Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,5–6,6/außerorts 4,5–4,8/kombiniert 5,3–5,5. CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 125–130, gemessen nach 1999/100/EG. \*\*\* 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, ggf. abweichende Preise aus dem Mobilnetz.

**HONDA**

Honda Bank GmbH