

# Honda *for you*

## Der sichere Athlet

Die neue Honda Accord Limousine

## Städtereise: Frankfurt

Börse, Banker und Bembel ...

## Interview: Ross Brawn

Mit Erfahrung in die Formel-1-Zukunft





**0 € Sonderzahlung,  
199 € monatl. Leasingrate.\***



Schon mal **CIVIC** gefahren?



Der Honda Civic\*\* überzeugt schon beim ersten Druck auf den Startknopf – mit Durchzugskraft, Agilität und Flexibilität. Aber auch mit dem günstigen Leasingangebot für 0 Euro Sonderzahlung und nur 199 Euro mtl. Rate. Testen Sie den Civic – jetzt bei Ihrem Honda Händler. [www.honda-civic.de](http://www.honda-civic.de)

Honda ist  
**Gesamtsieger**  
der J.D. Power  
Kundenzufriedenheits-  
studie 2007.\*\*\*

**J.D. POWER**  
AND ASSOCIATES

\* Ein Leasingangebot der Honda Bank GmbH für Privatkunden für den Civic 1.4 Comfort: 0 Euro Sonderzahlung, 199 Euro monatliche Rate, 36 Monate Laufzeit, 10.000 km/Jahr, zzgl. Überführungskosten. \*\* Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,6–9,1/außerorts 4,3–5,5/kombiniert 5,1–6,8. CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 136–160, gemessen nach 1999/100/EG. \*\*\* Details zur Studie in AUTO Straßenverkehr 16/07.



Liebe Leserin, lieber Leser!

**Endlich Sommer, endlich Sonne** – jetzt beginnen die schönsten Wochen des Jahres. Die Menschen zieht es in die Freibäder, zum Grillen in den Garten oder gleich in den Urlaub. Ganz egal, was Sie vorhaben – wir wünschen Ihnen viel Spaß dabei. Und als interessante Unterhaltungselektüre empfehlen wir Ihnen die neuste Ausgabe Ihres Magazins „Honda for you“.

So feierte der neue Accord kürzlich sein Debüt – das zu einer beeindruckenden Demonstration innovativen Know-hows wurde. Der sichere Athlet verblüfft seit dem 7. Juni mit einer Kombination aus stilsicherem Auftritt und geballter Sicherheitstechnik.

## Faszination für die schönsten Wochen des Jahres ...

Deren Entwicklung begann jedoch mitunter schon vor etlichen Jahren. Denn wenn bei Honda eine neue Studie für eine Messe vorbereitet wird, dann denken die Ingenieure immer weit voraus. Das führt dann regelmäßig zu avantgardistischen Prototypen und Konzeptstudien – in denen schon die Mobilität von Morgen schlummert. Da lohnt sich ein Blick zurück ...

Den Blick nach vorne gerichtet hat hingegen Ross Brawn. Der neue Formel-1-Teamchef bei Honda hat sich nach einer Pause als Privatier im Renngeschäft zurückgemeldet. Und er hat noch viel vor, wie er in einem Interview verrät.

Unternehmungslustig darf man auch als Besitzer einer neuen Transalp sein, die auf der Verkleidung frech die GPS-Daten des höchsten für Motorräder zugelassenen europäischen Passes in den französischen Alpen trägt. Ein Design-Gag vielleicht – ganz sicher aber auch eine Ansage, den Col de la Bonette zu erstürmen. Fahren Sie doch einfach mit in die Alpen – Sie müssen nur einige Seiten umblättern.

Doch Vorsicht – auf dem Weg zum Motorrad-Fahrbericht warten noch viele andere interessante Themen auf Sie, die einen unterhaltsamen Blick in die große Welt von Honda bieten. Im Garten, am Baggersee oder im Urlaub – ganz wie's beliebt. Wir jedenfalls wünschen gemeinsam mit Ihrem Honda Partner eine angenehme Unterhaltung in den schönsten Wochen des Jahres.

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

# Inhalt **Honda for you**

**Ausgabe Juli 2008**



## 4 **Neuer Honda Accord: Der sichere Athlet**

Gutes noch besser zu machen – so lautete die Aufgabe der Ingenieure bei der Entwicklung des neuen Honda Accord. Mit neuen Motoren und faszinierenden technischen Innovationen stellt er Maßstäbe auf. Nicht nur in Sachen Sicherheit

## 12 **Studien werden Wirklichkeit**

So avantgardistisch Studien auf einer Automesse auch wirken – am Ende geht es den Entwicklern stets um die Suche nach einer besseren Mobilität.

Die Suche ist hart, aber lohnend. Und faszinierend allemal, wie einige interessante Studien der Marke Honda beweisen. Ein Blick zurück nach vorne ...



Bestens gelaunt: Ross Brawn hat noch viel vor.

## 16 **„Mainhattan“ lässt grüßen ...**

Die Stadt kann mit ihrer Börse punkten, mit dem höchsten Büroturm Europas oder dem imposanten Flughafen. Doch was wäre die Metropole am Main ohne das unverzichtbare hessische Flair?

## 22 **Ross Brawn ist zurück!**

In einem Interview verrät der neue Chef des Honda Formel-1-Teams seine Pläne für die nächsten Jahre. Denn das Taktikgenie hat noch viel vor.

## 28 **Volle Kraft voraus!**

Honda präsentierte die neuen Außenbordmotoren BF40 und BF50 im ungewöhnlichen Ambiente einer südschwedischen Spätwinterlandschaft.

## 30 **Fahrbericht Honda Transalp**

Mit dem Fernweh-Bike unterwegs in den französischen Alpen – im natureigenen Terrain der Reisesüchtigen.

## 35 **Der Überflieger kommt nach Europa**

Ab 2012 wird der neue HondaJet in Europa ausgeliefert: Formel-1-Star Jenson Button hat sich die ersten beiden Exemplare gesichert.

## 36 **Perfekte Pflege für das kleine Paradies**

Expertentipps zum richtigen Umgang mit modernen Rasenmähern.



Die Transalp macht auch auf 2.715 Metern eine gute Figur.



Handlich und sicher: moderne Rasenmäher machen Spaß.



## **Honda for you**

### IMPRESSUM

#### Herausgeber

Honda Motor Europe (North) GmbH  
Sprendlinger Landstraße 166  
63069 Offenbach

Telefon 0 18 05 / 20 20 90

(0,14 €/Min. aus dem Festnetz  
der Deutschen Telekom)

Mail [info@honda.de](mailto:info@honda.de)

Internet [www.honda.de](http://www.honda.de)

#### Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Alexander Heintzel  
und Jürgen Höpker-Seibert

#### Redaktion/Produktion

Heiko P. Wacker, Susanne Kilimann,  
Stefan Gerhard

Produktion: Ina C. Schleaf (Leitung)

Fotos: Honda Motor Europe (North) GmbH,  
Hardy Elis, Werner Popp, Thorsten Weigl

#### Verlag/Anzeigen

tema m GmbH

Verlag und Medienhaus  
Kreishausstraße 9

32051 Herford

Telefon 0 52 21 / 177-177

Telefax 0 52 21 / 177-199

Mail [info@tema-m.com](mailto:info@tema-m.com)

#### Rechtliche Hinweise

Die Herausgeber übernehmen keine Haftung  
für Irrtümer oder Fehler.

Alle Angaben sind bei Drucklegung (Juni 2008)  
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.

# Leben bewusst genießen



**Meine Wellness.  
Meine Hotels.**

„**schlank und schön in österreich**“ präsentiert eine Auswahl der **besten Hotels für Gesundheit und Wellness**. Moderne Wellnesslandschaften, qualifizierte Entspannungs- und Fitnessangebote, gesunde Kulinarik sowie ein stimmiges Ambiente sind in allen 54 Häusern garantiert.

Erstmals finden Sie im Katalog 2008 ganz persönliche Tipps über die Highlights in den Hotels. Viel Spaß beim Lesen!

**Bestellen Sie gleich  
Ihren Gratis-Katalog!**  
[www.schlankundschoen.at](http://www.schlankundschoen.at)



Honda Motorrad

### **60 Millionen Honda Super Cub gefertigt**

Die Erfolgsgeschichte geht weiter ...

Entwickelt wurde die wendige Super Cub vom Firmengründer Soichiro Honda persönlich – bis heute liefern mehr als 60 Millionen Fahrzeuge vom Band. Damit ist die 1958 präsentierte Super Cub das erfolgreichste Motorrad der Geschichte. Und die ist noch lange nicht zu Ende. Denn während die Produktion andernorts unvermindert weiterläuft, wird inzwischen für die europäischen Märkte ein modernisiertes Modell, die Honda Innova, gefertigt.

Mit der Super Cub konnte die noch junge Marke Honda wichtige Erfolge feiern. Das viertaktende Leichtmotorrad wurde zu einem echten Evergreen. Was jedoch wenige wissen: die Wurzeln des vernünftigen Gefährts liegen im Rennsport. In seinen Memoiren ‚Honda über Honda‘ schrieb der Firmengründer später: „Das Modell Super Cub – CC 100 Honda hatte einen Motor mit 50 Kubik und entwickelte 4,5 PS. Dieses Ergebnis verdanke ich meinen Versuchen mit Rennmotoren. Tatsächlich brachte es das erste Modell mit 50 Kubik, das ich nach dem Krieg gebaut hatte, nur auf 0,5 PS. Für die Entwicklung hatte ich ein Jahr stiller Arbeit gebraucht.“ Ein weiterer Beweis dafür, wie wichtig der Sport schon immer für die Marke Honda war, die Mobilität für Millionen schuf.

„Wir hatten ein neues Transportmittel geschaffen, das den Bedürfnissen der Zeit vollkommen entsprach. Wir verkauften mehrere Millionen und stellten einmalige Rekorde auf. Wie die Blue Jeans und Coca Cola sollte die Marke Honda die Grenzen überschreiten und soziale Unterschiede verwischen. Verschiedene Versionen mit 50, 65, 70, 90 und 110 Kubik befriedigten im Laufe der Jahre vielfache Ansprüche. Wir waren stolz auf unsere Erfindung, weil sie für alle Leute passend war, für Verliebte wie für Hausfrauen, für den Arbeiter wie für den Spazierfahrer. Mit unserem Motorrad konnte jeder sein Ziel erreichen, in völliger Freiheit, ohne technische Probleme und große Kosten.“

Diesem Anspruch ist auch die neue Innova verpflichtet, deren sparsamer 125er Einspritz-Viertakter 6,8 Kilowatt (9,2 PS) leistet. Die nur rund 100 Kilo wiegende Innova – legitimer Nachfolger der Super Cub – ist in Deutschland bereits für bescheidene 1.850 Euro\* zu haben. «

\* Unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. 19 % MwSt. Den Endpreis einschließlich etwaiger Nebenkosten erfahren Sie beim Honda Vertragspartner.

Umwelt

### **E10: Biosprit-Verordnung gekippt**

„Nein“ zur höheren Bioethanol-Beimischung im Benzin

Als Umweltminister Gabriel im April diesen Jahres die Reißleine zog, da atmeten Millionen Autofahrer auf. Denn ob ihr Auto das geplante E10-Benzin hätte verdauen können, war je nach Modell fraglich. Vor allem Besitzern älterer Fahrzeuge – nicht zu vergessen die vielen Oldtimer und Motorräder – wäre im Zweifelsfall nur der Weg zur teureren Super-Plus-Zapfsäule geblieben. Diese Benzinsorte sollte von der erhöhten Biosprit-Beimischung ausgenommen werden. Aber auch bei zahlreichen Besitzern neuerer Fahrzeuge ließen sich nicht alle Bedenken ausräumen, bleibt doch die Umwandlung von Lebensmitteln wie Getreide in Kraftstoff angesichts steigender Lebensmittelpreise in vielen Schwellenländern zumindest moralisch bedenklich.

Ursprünglich war das Umweltministerium von 300.000 betroffenen Fahrzeugen ausgegangen – am Ende jedoch summierte sich die Zahl auf über drei Millionen, weshalb die „180-Grad-Wende“ unumgänglich wurde. Ungefähr jedes zehnte Auto in Deutschland wäre von der Verordnung betroffen gewesen. Nun soll alles beim Alten bleiben: dem Benzin werden weiterhin fünf Prozent Ethanol beigemischt, was auch für ältere Pkw unproblematisch ist. «

Aktion

### **Wer wird AutoFuxX 2008?**

Honda CR-V zu gewinnen

Wenn in diesen Tagen die Qualifikationsturniere zum AutoFuxX 2008 laufen, dann ist der Kreis der Bewerber schon merklich enger geworden. Nur die besten zehn kommen durch in den fünf Turnieren: dort ist Können gefragt und die Fähigkeit, ein Auto mit Köpfchen zu bewegen. Doch die Mühe lohnt: Dem Sieger winkt ein nagelneuer Honda CR-V Elegance Diesel im Wert von 31.500 Euro.

Schon zum dritten Mal sucht der ADAC gemeinsam mit seinen Aktionspartnern Bosch, Michelin und Shell Deutschlands sichersten, sparsamsten, technisch versiertesten und klügsten Autofahrer. 250 Kandidaten wurden im Mai ausgewählt, die sich noch bis 8. Juli jeweils einen Tag lang beweisen müssen. Nach einer theoretischen Prüfung stehen Fahrübungen, Reaktionszeitmessungen, Bremsversuche, Spritsparrunden und Geschicklichkeitsübungen auf dem Programm. Und damit alle die selben Chancen haben, werden die Fahrzeuge gestellt. Die Besten treffen sich schließlich am 13. September 2008 zum großen Finale im ADAC-Fahrsicherheitszentrum Berlin-Linthe. Dort wird sich dann herausstellen, welcher AutoFuxX künftig im eleganten Honda CR-V unterwegs ist. «



Honda Racing

### F1-Team kommt immer besser in Fahrt

Noch 10 Rennen bis zum Finale in Brasilien

Ross Brawn sorgt für frischen Wind bei Honda – das Formel-1-Team kommt immer besser in Fahrt, und immer zuverlässiger in die Punkteränge. „Nach meinem persönlichen Zeitplan möchte ich uns innerhalb der nächsten drei Jahre um die Meisterschaft kämpfen sehen“, meinte das Taktikgenie in einem Interview. Die Fundamente hierfür werden in den verbleibenden zehn Rennen der Saison 2008 gelegt. «

#### Formel-1-Termine 2008

04.07. – 06.07.	Großbritannien, Silverstone
18.07. – 20.07.	Deutschland, Hockenheim
01.08. – 03.08.	Ungarn, Budapest
22.08. – 24.08.	Europa, Valencia
05.09. – 07.09.	Belgien, Spa
12.09. – 14.09.	Italien, Monza
26.09. – 28.09.	Singapur, Singapur
10.10. – 12.10.	Japan, Fuji
17.10. – 19.10.	China, Schanghai
31.10. – 02.11.	Brasilien, Sao Paulo

Honda Racing

### Dani Pedrosa macht MotoGP spannend

Honda Team blickt zuversichtlich auf den Rest der Saison

Dani Pedrosa will es spannend machen in dieser Saison, das ist jetzt schon klar. In die noch ausstehenden zehn Rennen geht der spanische Pilot im Honda Team mit großer Zuversicht, und auch in der Meisterschaft wird er ein Wörtchen mitzureden haben. Doch die Konkurrenz ist stark – wer wird am Ende die besseren Nerven haben ... ? «

#### MotoGP-Termine 2008

28. Juni	Assen, Niederlande (Achtung: Rennen am Samstag)
13. Juli	Sachsenring, Deutschland
20. Juli	Laguna Seca, USA (nur MotoGP-Klasse)
17. August	Brünn, Tschechien
31. August	Misano, Italien
14. September	Indianapolis, USA
28. September	Motegi, Japan
05. Oktober	Phillip Island, Australien
19. Oktober	Sepang, Malaysia
26. Oktober	Valencia, Spanien

Honda Motor Europe (North)

Honda Automobile

### Accord Tourer gewinnt Designpreis

Der durchgestylte Lademeister siegt schon vor dem Debüt

Der S2000\* hat ihn, der Civic – und seit dem 23. Juni hat ihn auch der neue Accord Tourer\*\*. Die Rede ist vom renommierten „red dot design award“, mit dem Honda bereits zum dritten Mal ausgezeichnet wurde. Vergeben wird der Preis vom Design Zentrum Nordrhein-Westfalen – und wieder wurden 3.000 Vorschläge aus 51 Ländern eingereicht, was die Bedeutung des Wettbewerbs zeigt. Immerhin ist der „red dot design award“ einer der weltweit führenden Designwettbewerbe. Er wird jährlich an Hersteller von Produkten mit herausragendem Design in elf Produktdesign-Kategorien verliehen – 2008 übrigens zum 51. Mal.



Für den neuen Honda Accord Tourer, der Anfang September auf den Markt kommt, entschied sich die internationale Jury wegen seiner innovativen Produktion und seinem attraktiven und qualitativ hochwertigen Designkonzept. Es ist der dritte Designpreis für Honda in der Kategorie „Verkehr“, nachdem 2001 schon der schnittige S2000 und der moderne Civic im Jahr 2006 ausgezeichnet wurden. Darauf verwies auch Professor Dr. Peter Zec, der zudem das beachtliche Niveau der Teilnehmer betonte. „Durch die hohe Zahl qualitativ hochwertiger Produkte hatte es unsere internationale Jury anerkannter Experten dieses Jahr besonders schwer, den Sieger auszuwählen“, meinte der Initiator des „red dot design awards“. Dabei fand er aber auch eine Erklärung für den Sieg des Honda Accord Tourer: „Ihr Produkt zeichnet sich durch Kreativität, ein innovatives Antriebskonzept und hohe Qualitätsstandards aus.“ Dem bleibt nichts hinzuzufügen. «

\* **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

\*\* **Verbrauchsangaben Honda Accord** siehe Seite 9.

Recht

### Barfuß im Auto unterwegs?

Nicht verboten – aber auch nicht ratsam

Natürlich ist die Verlockung groß, im Sommer auf schwere Schuhe zu verzichten. Wer sich jedoch in luftigen Flip-Flops ans Steuer setzt, geht ein gewisses Risiko ein. Kommt es nämlich zum Unfall – weil man beispielsweise an der Ampel von der Kupplung abrutscht, und dann dem Vordermann ins Heck fährt – kann das teure Folgen haben. Die leichten Schuhe mal eben abstreifen, ist aber auch keine Lösung, können doch diese beim Bremsen unter die Pedale rutschen. Außerdem hat man barfuss keinen sicheren Halt. Auch wenn es also nicht ausdrücklich verboten ist, barfuss zu fahren, so ist es doch auf keinen Fall empfehlenswert. Nackte Füße sollte man besser am Strand zeigen – und nicht im Auto. So warm es auch ist ... «

# Der neue Honda Accord

## Der sichere Athlet



„Wie können wir ein gutes Auto noch besser machen?“ lautete die Frage, die sich das Entwicklungsteam des neuen Accord stellte. Somit wurde der Sprung von der siebten zur achten Generation mehr eine Evolution statt eine Revolution. Sportlicher ist er nun, der Accord, dynamischer und markanter im Auftritt. Er ist aber auch sicherer und umweltfreundlicher: die Motoren erfüllen schon heute die künftigen Euro-5-Standards. Vorhang auf also für den neuen Honda Accord.





Dynamisch, sportlich, souverän. Der neue Honda Accord geht zunächst als elegante Limousine an den Start.

**Mit seiner sportlich-eleganten Linie**, den stilsicher ausgeformten Radläufen und der satt in die Breite gewachsenen Karosserie ist der neue Accord ohne Frage eine markante Erscheinung. Er ist aber auch eindeutig als Accord zu erkennen – ungeachtet der athletischen Form und der imposant gestalteten Front. Mit einem Wort: der neue Honda ist einfach noch ein gutes Stück erwachsener geworden und auch selbstbewusster.

Mit dieser Designstrategie setzt sich die japanische Traditionsmarke ganz bewusst über die Regel hinweg, einem Neumodell auch stets eine radikal neue Form zu geben, wie Hirofumi Shigeoka betont. „Der traditionelle japanische Ansatz wäre, bei einem Generationswechsel drastische Veränderungen am Design vorzunehmen,“ erklärt der Designchef des neuen Accord, „doch unser Ansatz ist in diesem Fall evolutionär, nicht revolutionär. Das Design des neuen Accord zeigt bewusst Kontinuität. Charakteristische Elemente wurden beibehalten und durch neue ergänzt.“ Der Lohn hierfür ist der „red dot award“, der dem Accord Tourer vom Design Zentrum Nordrhein Westfalen für seinen außergewöhnlichen Auftritt verliehen wurde – noch bevor das erste Fahrzeug Anfang September in Kundenhand ist.

Bereits am 7. Juni startete hingegen die Limousine – seitdem sorgt vor allem der neue Dieselmotor der zweiten Generation für Begeisterung. Immerhin war bereits das Vorgängeraggregat binnen kürzester Zeit eine auch von der Konkurrenz akzeptierte Messlatte. „State of the art“ ist inzwischen auch der neue Selbstzünder – und das nicht nur wegen der zehn zusätzlichen Pferdestärken, die dem 2,2-Liter-i-DTEC-Diesel\* spendiert wurden,

#### Diesel mit beeindruckender Agilität

sondern ganz besonders wegen der beeindruckenden und doch kultivierten Leistungsentfaltung. Mit seinen 150 PS (110 kW), die weiterhin bei 4.000 Touren anstehen, vor allem aber mit seinem maximalen Drehmoment von 350 Newtonmetern legt der Vierzylinder eine beeindruckende Agilität an den Tag. Zudem steht das maximale Drehmoment im gesamten Bereich zwischen 2.000 und 2.500 U/min an, was eine deutlich verbesserte Durchzugsstärke mit sich bringt.

Kräftig gehen auch die beiden Benziner zur Sache. Den Anfang macht hier der gründlich überarbeitete 2-Liter-i-VTEC-Benziner\* mit 156 PS (115 kW) bei 6.300 U/min und einem

maximalen Drehmoment von 192 Newtonmetern, das bereits bei 4.100 Touren ansteht. In den Schatten gestellt wird dieses Aggregat indes von der Topmotorisierung, dem 2,4-Liter i-VTEC\*, der elf PS und zehn Newtonmeter zulegte, und nun 201 PS (148 kW) bei drehfreudigen 7.000 U/min sowie 234 Newtonmeter leistet. Dass die Motoren bei gesteigerter Leistung auch noch sparsamer wurden, beweist die Ingenieurskunst, die bei Honda gepflegt wird.

Die Kraftübertragung übernehmen sauber schaltende Sechsganggetriebe – oder auf Wunsch eine fünfstufige Automatik, die ab Januar auch für den Diesel erhältlich sein wird. Die Automatik bietet ungeachtet ihres Komforts auch die Möglichkeit, aktiv in die Gangwahl einzugreifen – ganz sportiv mit Schaltwippen am Lenkrad und außerdem sequentiell manuell, wenn sich der Wahlhebel auf Position „S“ befindet.

Auch dies ist ein Ausdruck der neuen Dynamik des Accord, der selbst sportlich ambitionierte Fahrer mit seiner Agilität zu überraschen vermag. „Durch wesentliche Änderungen im Fahrwerksbereich konnten wir im Vergleich zum Vorgänger in punkto Agilität, Fahrstabilität auch bei hohen Geschwindigkeiten und

#### Honda Accord mit neuer Dynamik

dem Komfort große Schritte nach vorn machen“, fasst Projektschef Katsumi Horikawa die Details zusammen, und verweist dabei auf den tiefer liegenden Schwerpunkt, die breitere Spur, die neue Double-Wishbone-Einzelradaufhängung vorn, die hintere Multi-Link-Einzelradaufhängung mit variablen Stabilisatoren sowie auf die größere Karosseriesteifigkeit. All dies summiert sich in einem agileren Handling: der Accord reagiert nun deutlich schneller auf Lenkbefehle des Fahrers.

Auf langen Autobahnetappen hingegen ist es mitunter der Accord selbst, der den Kurs vorgibt – wenn der Fahrer dies möchte. Erstmals nämlich bietet Honda den 2002 bereits in Japan eingeführten aktiven Spurhalteassistenten „LKAS“ auch in Deutschland an. Das „Lane Keeping Assist System“ erkennt auto-

#### Steckbrief: Sieben Aspekte eines einmaligen Autos

- ▶ Sicherheit auf höchstem Niveau: Mit seinem aktiven Spurhalteassistenten LKAS, dem präventiven Fahrerassistenzsystem CMBS und der adaptiven Geschwindigkeitsregelung ACC setzt der Accord Maßstäbe.
- ▶ Das sportlich-dynamische Design bringt frischen Wind in die Mittelklasse – es wurde bereits mit dem „red dot Design Award“ ausgezeichnet.
- ▶ Alle Motoren erfüllen schon heute die künftigen Emissionsgrenzwerte der Euro-5-Norm.
- ▶ Debüt des neuen 2,2-Liter-i-DTEC-Dieselmotors\* (mit 150 PS/110 kW und 350 Newtonmetern).
- ▶ Effizientere und leistungsgesteigerte 2,0- und 2,4-Liter-i-VTEC-Benzinmotoren\* (mit 156 PS/115 kW bzw. 201 PS/148 kW).
- ▶ Dynamisches Fahrverhalten bei maximalem Fahrkomfort.
- ▶ Der aufgewertete Innenraum garantiert stressfreies Reisen.



\* Verbrauchsangaben Honda Accord siehe Seite 9.



Kraft und Charakterstärke prägen das Design des Accord, dessen muskulöse Form von allen Seiten ins Auge fällt.

## Vorbildliche Technik und ein markanter Auftritt

matisch die Fahrspur und warnt, wenn diese verlassen wird, ohne dass beispielsweise der Blinker betätigt wurde. Zudem berechnet es das optimale Lenkmoment, um das Fahrzeug so in der Mitte der Spur zu halten. Die Hoheit der Kontrolle behält dennoch jederzeit der Fahrer, der das System durch aktives Lenken „überstimmen“ kann.

Angeboten wird das „LKAS“ in Kombination mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung ACC und dem Kollisionswarn- und Schutzsystem CMBS. Ein Radar misst hier den Abstand zum Vordermann und warnt zunächst vor einer möglichen Kollision. Bei akuter Gefahr leitet das System eine Notbremsung mit bis zu 60 Prozent der vollen Bremsleistung ein. Im Gegensatz zum neuen Spurhalteassistenten ist das CMBS – das „Collision Mitigation Brake System“ – bereits aus dem Legend und dem CR-V bekannt. Zusammengefasst werden die Assistenzsysteme im „Advanced Safety Paket“, das für die Diesel- wie für die stärkere der beiden Benzinvarianten optional erhältlich ist.

Das Paket stellt die optimale Ergänzung der serienmäßigen Sicherheitssysteme des Accord dar, der generell über Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzern, sechs Airbags, ISOFIX-Kindersitzbefestigungen oder aktive Kopfstützen verfügt. Serienmäßig sind auch die elektrische Servolenkung EPS (Electric Power Steering) und das Stabilitätsprogramm VSA.

Im neuen Accord arbeiten diese beiden Systeme eng zusammen: So erkennt das adaptive EPS Fahrzeuginstabilitäten durch Seitenwind oder rutschige Kurven und macht das Lenken in die richtige Richtung einfacher und

### Moderne Technik setzt Maßstäbe

in die falsche Richtung schwerer. So merkt der Fahrer sofort in welche Richtung er lenken muss, um das Fahrzeug zu stabilisieren oder den Bremsweg zu verkürzen. Der Fahrer behält jederzeit die Kontrolle über die Lenkung und kann mit seinen Lenkbewegungen das System überstimmen. Auch hieran sieht man, dass der Mensch stets die oberste Kontrolle



Umweltfreundliches Kraftpaket mit kleinem Durst: Der neue Dieselmotor begnügt sich mit gerade einmal 5,6 l/100 km.



Sportlich bis ins Detail: Silberne Applikationen laufen von jeder Seite schick in der Mittelkonsole zusammen.

innehat. Es wird aber auch deutlich, auf wie vielen Wegen einem die moderne Automobiltechnik heute im Alltag des Straßenverkehrs unterstützend zur Seite stehen kann.

Die neue Mittelklasse von Honda kann somit nicht nur mit ihrem sportlich-dynamischen Auftritt punkten, sondern auch mit dem wohl sichersten Fahrgefühl in ihrem Segment. 30 Jahre nach seinem Europadebüt 1978 setzt der Accord wieder einmal technologische Maßstäbe. Aber das kennt man ja von ihm. Wie gesagt – er ist ganz der Alte geblieben ... «



Noch ein wenig Geduld bitte! Der Accord Tourer kommt im Herbst.

**Verbrauchsangaben Honda Accord Tourer:**

innerorts 7,5 – 12,5 l/100 km, außerorts 4,9 – 7,1 l/100 km, kombiniert 5,9 – 9,0 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 155 – 215 g/km

■ **Technische Daten Honda Accord**

**Abmessungen:**

Limousine mit fünf Sitzen, Länge/Breite/Höhe/Radstand: 4,73 Meter/1,84 Meter/1,44 Meter/ 2,71 Meter, Kofferraumvolumen: 467 Liter

**Motorisierung:**

**2,2-Liter-i-DTEC-Diesel:**

110 kW (150 PS) bei 4.000 U/min, max. Drehmoment 350 Nm bei 2.000 – 2.500 U/min, 0-100 km/h in 9,7 Sek., Höchstgeschwindigkeit 212 km/h, Verbrauch auf 100 km: innerorts 7,3 Liter, außerorts 4,9 Liter, kombiniert 5,6 Liter, CO<sub>2</sub>-Emission: 148 g/km.

**2,0-Liter-i-VTEC:**

115 kW (156 PS) bei 6.300 U/min, max. Drehmoment 192 Nm bei 4.100 – 5.000 U/min, 0-100 km/h in 9,4 Sek., Höchstgeschwindigkeit 215 km/h, Verbrauch auf 100 km: innerorts 9,4 (10,2) Liter, außerorts 5,9 (5,9) Liter, kombiniert 7,2 (7,5) Liter. CO<sub>2</sub>-Emission: 170 (178) g/km.

**2,4-Liter-i-VTEC:**

148 kW (201 PS), max. Drehmoment 234 Nm bei 4.300 – 4.400 U/min, 0-100 km/h in 8,1 Sek., Höchstgeschwindigkeit 227 km/h, Verbrauch auf 100 km: innerorts 11,9 (12,0) Liter, außerorts 7,0 (6,6) Liter, kombiniert 8,8 (8,6) Liter. CO<sub>2</sub>-Emission: 209 (204) g/km.

(Werte in Klammern für Automatikgetriebe)

**Ausstattung** (z. T. optional): ABS mit EBD, sechs Airbags, Adaptive elektrische Servolenkung EPS, aktiver Spurhalteassistent LKAS, adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC, Notbremssystem CMBS, Stabilisierungsprogramm VSA, Anhänger-Stabilisierungsprogramm TSA

**Preise:** 2,0-Liter-i-VTEC: ab 24.800 Euro\*;  
2,4-Liter-i-VTEC: ab 32.750 Euro\*;  
2,2-Liter-i-DTEC-Diesel: ab 28.675 Euro\*.

Der Honda Accord Tourer startet am 9. September 2008 ab 26.100 Euro\*. Mehr dazu in der nächsten „Honda for you“.

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



Gurte, Airbags, ABS – unsere Autos werden zum Glück immer sicherer, so dass die Zahl der Unfall- opfer seit den 70er-Jahren stetig sinkt. Die verschiedenen aktiven und passiven Assistenzsysteme würden aber kaum Wirkung zeigen, wären sie dem Luxussegment vorbehalten. Und genau deshalb bietet Honda das innovative „Advanced Safety Paket“ für den neuen Accord an – und macht es damit für breite Zielgruppen erschwinglich. Was aber verbirgt sich hinter dem fortschrittlichen Sicherheits- paket ...?

## Wie auf Schienen

### Der aktive Spurhalteassistent LKAS im neuen Accord

**Eine ganze Menge Know-how natürlich, wie man es von Honda gewöhnt ist.** Denn im Paket enthalten sind nicht nur ein adaptiver Tempomat und das Notbrems- system CMBS, das mit seinem Radar den Abstand zum Vordermann misst und vor einer möglichen Kollision warnt, sondern auch der erstmals bei uns angebotene Spurhalteassistent „LKAS“, der sein Debüt bereits 2002 in Japan feierte. Seitdem wurde das System stetig verbessert und auch an den bei uns üblichen Rechts- verkehr angepasst, so dass das „Lane Keeping Assist System“ auch auf deutschen Autobahnen perfekt funk- tioniert.

Eine direkt oberhalb des Rückspiegels montierte Kame- ra erkennt die Fahrbahnmarkierungen und somit jegliche Abweichung von der Fahrspur, die zu gefährlichen Situa- tionen führen könnte. Hierzu ein paar nüchterne Zahlen

des statistischen Bundesamtes: allein durch das Ab- kommen von der Fahrbahn außerorts verunglückten 2006 in Deutschland 62.740 Fahrer. 1.733 davon töd- lich.

Genau hier setzt LKAS an. Das System berechnet auf der Basis der Kameradaten die optimale Lenkkraft – eine Kombination aus einem Fünftel menschlicher Lenk- bewegung und bis zu vier Fünfteln assistierter Lenkkraft, um so das Fahrzeug in der Mitte der Fahrspur zu halten. Dass das System dabei aktiv die Lenkung unterstützt, verblüfft anfangs ein wenig. Doch gewöhnt man sich rasch an den Assistenten, der zudem akustisch warnt, wenn die Fahrspur verlassen wird, ohne zum Beispiel zu blinken. Das führt gleichzeitig zu einer gewissenhaften Betätigung des Blinkers, was auch andere Verkehrsteil- nehmer zu schätzen wissen.



Kleiner Spion: die Kamera verbirgt sich geschickt hinter der Scheibe. Damit hat sie sogar noch einen besseren Blickwinkel als der Fahrer.



Das System ist aktiv – das beruhigt. Noch vor zwei Jahren verunglückten bei uns 62.740 Fahrer, weil sie von der Straße abkamen.



## HONDA TECHNIK ■

Das LKAS hilft, den Accord in der Spur zu halten – während das CMBS den Abstand zum Vordermann misst, um vor einer Kollision warnen zu können.



Das LKAS unterstützt den Fahrer, indem es vier Fünftel der errechneten Lenkkraft beisteuert – was auf langen Fahrten ein wahrer Segen ist ...

Ein zentraler Punkt ist jedoch, dass der Mensch immer die volle Kontrolle und somit letzten Endes auch die Verantwortung behält, kann er das System doch durch aktives Lenken jederzeit „überstimmen“.

Auch arbeitet das LKAS nur unter bestimmten Bedingungen. So braucht das System Straßen mit beidseitigen, deutlich sichtbaren Fahrspurmarkierungen – und eine Mindestgeschwindigkeit von 72 km/h. In Innenstädten mit ständig wechselnden Markierungen oder Straßenbahnschienen macht das System ebenso wenig Sinn wie auf einer extrem kurvigen Strecke.

Der Fahrer muss zudem das Lenkrad festhalten. Denn sollte das System keine Lenkbewegungen mehr erkennen, schaltet es sich automatisch ab. Hinter dem Steuer ein Nickerchen zu machen, während das Auto dank Navigationssystem und Spurhalteassistent den Weg zum Ziel findet, funktioniert allenfalls im Kino. Ganz so weit sind wir heute noch nicht.

Andererseits muss man aber auch staunen angesichts der Möglichkeiten, die die Technik tatsächlich schon bie-

tet. Immerhin wäre das „Lane Keeping Assist System“ vor zwanzig oder dreißig Jahren als Science-Fiction abgetan worden. Heute hingegen kann es Leben retten. Gegenüber den 70er-Jahren ist das doch eindeutig ein Fortschritt, oder? «



... es warnt aber auch, verlässt man die Spur, ohne dass beispielsweise der Blinker betätigt wurde. Speziell in der Nacht kann das System deshalb Leben retten.

# Studien werden Wirklichkeit

## Wie die Ingenieure einst über die Mobilität von morgen dachten

Prototypen, Konzeptstudien und Designentwürfe haben zwei Gemeinsamkeiten: Sie sind sehr avantgardistisch, dürfen sich doch die Entwickler mit Ideen austoben, von denen niemand Serienreife verlangt. Und sie zählen auf Messen und Ausstellungen zu den besonders beliebten Fotomotiven. Zumal sich später dann doch das ein oder andere Detail an einem Serienfahrzeug wiederfinden kann. Für echte Autofans ist es denn ein regelrechter Sport, an neuen Modellen die Parallelen zu früheren Studien zu suchen. Eine Suche, die Spaß macht ...



Leichter Flitzer: der EP-X wog nur 620 Kilo. Die Grundidee – Agilität durch geringes Gewicht – wird auch im künftigen CR-Z verwirklicht.

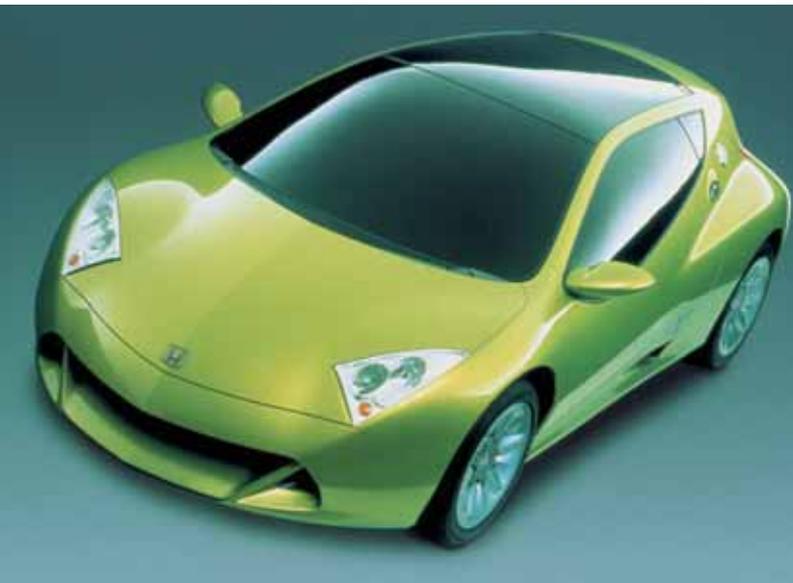
Wer sich mit den Honda Modellen der vergangenen beiden Jahrzehnte befasst, der findet zahllose interessante Entwicklungslinien, die konsequent auf aktuelle Fahrzeuge hinführen – und darüber hinaus schon jetzt einen kleinen Einblick in die Autos geben können, die uns morgen oder übermorgen bewegen.

So sorgte Honda im vergangenen Herbst in Tokio mit dem kompakten Hybridflitzer CR-Z für gehöriges Aufsehen – zumal Takeo Fukui, CEO der Honda Motor Corp. Ltd., in seiner traditionellen Rede zum Jahresende 2007 betonte, dass es ein Serienfahrzeug auf Basis der

Konzeptstudie CR-Z geben wird. So sportlich war die Hybrid-Technik noch nie.

Mit der Form und der Idee eines sparsamen Spaßmobils spielten die Designer und Ingenieure jedoch schon vor rund 20 Jahren. Damals sprach man noch vom Honda EP-X, was für „Efficient Personal eXperimental car“ stand. Erstmals vorgestellt wurde der Ideenträger 1991 – ebenfalls auf der Tokyo Motor Show.

Die kreativen Köpfe genossen bei der Arbeit große Freiheiten, sollte der EP-X doch nie in Serie gehen. Am



„(Fahr)Freude in ungeahnter Größe“ – so könnte man den Namen der Hybridstudie JV-X von 1997 übersetzen, was für „„J“oyful „V“alue-„X“ steht.

Bereits 1999 folgte dann das Serienmodell. Das erste Hybridauto von Honda war ein Meilenstein – und ist heute ein gesuchtes Sammlerstück.

anspruchsvollen Entwicklungsziel änderte dies freilich wenig, bemühte man sich doch um einen ebenso sparsamen wie spaßigen Zweisitzer – auch wenn die Einzelsitze recht unkommunikativ in Reihe angeordnet waren. Die Idee dahinter ist simpel: hohes Gewicht treibt den Verbrauch nach oben – und umgekehrt die Fahrdynamik und damit eben auch den Fahrspaß in den Keller. Wendige, leichte Autos wie der EP-X oder der kommende „Serien-CR-Z“ schlagen deshalb zwei Fliegen mit einer Klappe, um ein altes Sprichwort zu bemühen. Ein agiles Fahrzeug muss nicht zwangsläufig viel verbrauchen.

Dem Leichtbau frönte schon der nur 620 Kilo wiegende EP-X, der auf einem Aluminium-Monocoque basierte – damit hätte der kompakte, 70 PS (51,5 kW) starke Ein-Liter-Dreizylinder-Motor leichtes Spiel gehabt. Eine beachtliche Beschleunigung in Kombination mit guter

Aerodynamik hätte für sehenswerte Fahrleistungen gesorgt. Das Triebwerk, ein VTEC-E-Motor mit einem hohen Drehmoment von 100 Newtonmetern bei 3.500 U/min und einem breiten Drehzahlband, war eng verwandt mit dem Motor des 1997 präsentierten JV-X, der 1999 wiederum direkt in den „Insight“ mündete – dem ersten Hybridauto von Honda.

Mit der Hybridtechnik sollte in der Zeit bis zur Serienreife der Brennstoffzelle der Schadstoffausstoß gesenkt werden – was angesichts der gegenwärtigen CO<sub>2</sub>-Diskussion eine ganz besondere Bedeutung bekam. Die Freude am Fahren sollte dabei aber nie auf der Strecke bleiben, wie der Name JV-X verdeutlicht. Der steht für „Joyful Value-X“, was sich mit „(Fahr)Freude in ungeahnter Größe“ übersetzen lässt.

Eine weitere Hybrid-Studie: der IMAS. Vorgestellt 2003 in Tokio vereinte er fortschrittliche Antriebstechnik mit futuristischem Design ...



... das sich im dynamisch-keilförmigen CR-Z wiederfindet, der ebenfalls in Tokio debütierte.



Rote Rennflunder: Der 2002 in Genf vorgestellte Dualnote leistet 400 PS (294 kW). Doch der potente Hybrid braucht nur 5,6 l/100 km.



Nicht unbedingt schnittig – aber dafür zukunftsweisend. Die ersten Gehversuche machte die moderne Brennstoffzellentechnik im kantigen FCX-V4.

Manche sahen denn auch im JV-X bereits den Idealtyp des kleinen Sportwagens für das 21. Jahrhundert – während andere in ihm den Nachfolger des schmerzlich vermissten CR-X erblickten, auf den wiederum der CR-Z nicht nur mit seinem Namen Bezug nimmt. Man sieht also: nach circa 250.000 bislang verkauften Honda Hybrid ist die sparsame Technik aktueller denn je.

Von solchen Absatzzahlen ist die Brennstoffzellentechnik natürlich noch weit entfernt. Doch auch hier zeichnet sich schon jetzt eine Erfolgsgeschichte ab, die sich durchaus mit dem Siegeszug des Hybrids vergleichen lässt. Immerhin kann der aktuell in Serie gehende FCX Clarity bereits auf eine beachtliche Entwicklungsgeschichte zurückblicken.

Bereits mit gleichem Kürzel wurde 2001 – nach langjähriger Grundlagenforschung – der FCX-V4 präsentiert, wobei der viersitzige Zweitürer im Kleinwagen-Format parallel bereits in Kalifornien erprobt wurde. Stetig wurde die Brennstoffzellen-Antriebstechnik des FCX verbessert, wovon heute der FCX Clarity profitiert – auch wenn der rein äußerlich kaum noch etwas mit seinem Vorgänger gemein hat.



So sauber wie die Windkraft – die „Abgase“ des Honda Brennstoffzellenfahrzeuges bestehen aus nichts als Wasserdampf.

Mit seiner Form erinnert der Clarity eher an den 2002 in Genf vorgestellten Dualnote. Mit ihm präsentierte Honda ein überaus potentes Hybrid-Fahrzeug, dessen 3,5-Liter-V6-Motor mit einem Elektromotor/Generator kombiniert war, und atemberaubende 400 PS (294 kW) leistete – bei einem Kraftstoffverbrauch von nur 5,6 l/100 km.



Das klang noch vor wenigen Jahren wie Science-Fiction. Wer jedoch die Entwicklung ein wenig im Auge behält, der erkennt die logische Konsequenz, die hinter einem JV-X, einem EP-X, einem FCX oder einem Dualnote steht. Letztlich muss man also zugeben, dass Prototypen, Konzeptstudien oder Designentwürfe wohl noch eine dritte Gemeinsamkeiten haben: Sie blicken zwar weit in die Zukunft – doch manchmal rollen sie schneller in die Realität, als man zu träumen wagt ... «

Die Zukunft wird Wirklichkeit: In Kalifornien und ab Herbst auch in Japan befinden sich die ersten FCX Clarity in privater Hand.



„Clarity“ steht für „Klarheit“. Damit möchte Honda zum Ausdruck bringen, dass nicht nur ein Brennstoffzellenfahrzeug entwickelt wurde, sondern eine technisch überzeugende, klare Perspektive für die nachhaltige Mobilität der Zukunft. Und die beginnt eben meist mit kühnen Ideen und Studien ...

Eine der größten Automobilmessen der Welt findet hier statt. Der Flughafen ist der größte, die Wertpapierbörse die bedeutendste in Deutschland und eine der wichtigsten weltweit. Frankfurt kann mit Superlativen punkten. Sogar der höchste Büroturm Europas steht hier. Doch rund um die futuristischen Glaspaläste hat die Bankenmetropole Fachwerkromantik und einen fast ländlichen Charme bewahrt – was sie gleich noch sympathischer macht.



# Frankfurt

## Börse, Banker und Bembel ...

**Ein ganz normaler Wochentag, vormittags kurz nach halb elf.** Die weiße „Fieberkurve“ auf schwarzem Grund rutscht plötzlich ab. Zum ersten Mal an diesem Tag. Es sind die Aktienkurse des Pharmariesen, die an Wert verlieren. Auch einige Banken geraten in den Abwärtsstrudel. Die Männer und Frauen, die in den ringförmigen Arenen vor den Monitoren sitzen und auf die Tasten tippen, bewahren trotzdem stoische Ruhe. Sie sind die Mittler im hektischen Geschäft, Händler, die im Auftrag von Kreditinstituten und Finanzunternehmen Wertpapiere kaufen oder abstoßen. Die nervösen Zuckungen des Aktienindexes gehören zum Alltagsgeschäft, hier auf dem Parkett, der Frankfurter Börse, dem drittgrößten Wertpapierumschlagplatz der Welt.

Dass Frankfurt ganz anders ist als der Rest der deutschen Städte, merkt man nicht erst in der City, an der Börse, wo der Pulsschlag der deutschen Wirtschaft stärker als irgendwo sonst zu spüren ist. Man sieht es aus der Ferne, schon auf den ersten Blick. Fast 100 Hochhäuser prägen die Skyline der Mainmetropole. Kühne Architektenfantasien streben gen Himmel und es scheint, als wollten die großen Geldinstitute ihre Konkurrenzkämpfe auch in Höhenmetern austragen.

Vor zwanzig Jahren noch führte die Dresdner Bank-Zentrale das Ranking der gläsernen Giganten an. Der Turm mit den abgerundeten Ecken, den die Frankfurter „Silberling“ nennen, misst immerhin 166 Meter. Längst

Der Bürostress hat Pause: In der City laden zum Beispiel der schöne Platz vor der Alten Oper und grüne Fleckchen auf beiden Seiten des Mains zum Entspannen ein.





aber haben ihn andere überrundet. Derzeit hält der Commerzbank-Tower den Hochhaus-Höhenrekord. Nicht nur am Main, sondern in ganz Europa. 259 Meter ist der graue Riese aus Glas und Beton. Rechnet man die Antenne dazu, sind es sogar 300 Meter. In Sachen Popularität hat es der über 300 Millionen Euro teure Bau des britischen Star-Architekten Sir Norman Foster allerdings nie mit dem Messturm aufnehmen können. Das rote Gebäude mit der „Kirchturmspitze“ ist seit seiner Fertigstellung im Jahr 1990 Lieblingstower der Frankfurter und Wahrzeichen der Stadt.

Wer sich vom Fahrstuhl des Main Towers in den 54. Stock befördern lässt, dem liegt ganz Frankfurt zu Füßen, der begegnet den gigantischen Bürotürmen quasi auf Augenhöhe. Während sich auf der Aussichts-

### Überschaubares Areal und kurze Wege

plattform fast ausschließlich Touristen tummeln, dominiert unten, in den Straßenschluchten von „Mainhattan“, ein anderer Menschentyp: Der Banker. Feiner Zwirn in Grau oder Blau, blütenweißes Hemd, Krawatte und teure, auf Hochglanz polierte Schuhe – das sind seine Markenzeichen. In großer Zahl sieht man die smarten Anzugträger zur Mittagszeit. Dann schwärmen sie aus. Allein oder in Grüppchen streben sie mit eiligen Schritten zum Ziel. Die einen verschwinden in durchgestylten Bistros und Cafés. Andere zieht es an die rustikalen Imbissstände der Fressgass'. Aber auch das benachbarte Bahnhofsviertel erfreut sich bei den Businessleuten zunehmender Beliebtheit. Neben den Etablissements des Rotlichtmilieus haben hier in den letzten Jahren schicke Speiselokale eröffnet. Die Bahnhofs-

gegend schüttelt allmählich ihr Schmuttelimage ab und ist auf bestem Wege, richtig „trendy“ zu werden.

Das Schöne an Frankfurt ist, dass es hier keine langen Wege gibt. Hauptbahnhof und Messegelände, Bankenviertel, Mainufer, Shoppingmeilen und hochkarätige Museen – alles liegt auf einem sehr überschaubaren Areal. Faszinierend sind die Kontraste, die Frankfurts City auf kleinem Raum zu bieten hat. Zu Füßen der Wolkenkratzer reihen sich schmucke Bürgerpalais aus der Gründerzeitpoche. Am Römerberg, dem großen Platz im Herzen der Altstadt, wartet die Mainmetropole sogar mit einer Fachwerkidylle wie aus dem Bilderbuch auf.

Ihr einstiges, mittelalterlich geprägtes Gesicht hat die alte Messestadt in den Bombennächten des Zweiten Weltkriegs verloren. Doch einige der schönsten Fachwerkensembles wurden wieder aufgebaut. Die rekonstruierte Ostzeile flankiert erst seit Mitte der 80er-Jahre wieder den Römerberg, auf dem im Mittelalter Turniere ausgetragen und Krönungsbankette gefeiert wurden.

Fakten und Stimmungen bestimmen das Geschäft auf dem Börsenparkett. Draußen beschwört der Stier den langanhaltenden Kursanstieg.

Wo soll es denn hingehen? Edelboutiquen in der Goethestraße, gemütliche Lokale am Römerberg – in Frankfurt liegt alles nah beieinander.



## Frankfurt: Börse, Banker und Bembel ...

Heute liefern die Häuser den fotogenen Rahmen für Jubelevents, bei denen sich heimgekehrte Nationalmannschaften auf dem Balkon des Rathauses von tausenden Fans feiern lassen.

Nur ein paar Minuten Fußweg liegen zwischen Römerberg und Paulskirche. Seit Kriegsende ist das Gebäude kein Gotteshaus mehr. Sondern politisches Denkmal von höchstem Rang. Man schrieb das Jahr 1848, als an dieser Stätte die erste frei gewählte Nationalversammlung der Deutschen zusammenkam. Mehr als 800 Parlamentarier hatten sich ein großes Ziel gesteckt: Eine einheitliche Verfassung und einen Grundrechtekatalog für ein geeintes Vaterland wollten sie ausarbeiten. Konservative Kräfte in Preußen und Österreich schauten dem Streben nach Gleichheit und Gerechtigkeit allerdings nicht lange zu. Die Aufstände, mit denen Teile der Bevölkerung die Verfassung durchzusetzen versuchten, wurden niedergeschlagen. Die Nationalversammlung schließlich mit Waffengewalt aufgelöst.

Auch wenn die Anfänge der deutschen Demokratie scheiterten – die Leistungen von 1848 wirken bis heute

fort und sind eingeflossen in die Verfassung der Bundesrepublik. In der Kirche, die als Wiege der deutschen Demokratie in die Geschichte eingegangen ist, werden heute nationale Ehrungen verliehen. Zum Beispiel der Friedenspreis des Deutschen Buchhandels und der renommierte Goethepreis.

Apropos Goethe. Der Dichterstern ist ein Sohn der Stadt und wer sich nicht als Kulturbanause outen will, stattet seinem Elternhaus am Großen Hirschgraben zumindest einen Kurzbesuch ab. Der große Goethe hat sich nicht immer wohlwollend über seine Heimatstadt ausgelassen. Doch das geschäftige Treiben in den verwinkelten Altstadtgassen gefiel dem Genie. Und wenn es dem Herrn Goethe anno Siebzehnhundertund einmal zu bunt wurde in der Stadt, ließ er sich mit dem Kahn auf die andere Seite des Mains übersetzen, ins grüne Sachsenhausen. Heute braucht man kein Boot mehr, um an das andere Ufer zu gelangen. Man schlendert einfach über den Eisernen Steg nach Sachsenhausen, das für die Frankfurter Oberschicht einst beliebtes Ausflugsziel und Innbegriff der Sommerfrische war.

Kopfsteinpflaster, Fachwerkhäuser und mehr als hundert Kneipen machen heute den Charme von Alt-Sachsenhausen aus. In den urigen Apfelweinschenken ist die Hektik schnell vergessen. Bei einem Bembel „Eppelwoi“ – einem Steinkrug mit Apfelwein – kann man den Tag ganz entspannt ausklingen lassen. Auf dem Rückweg in die City belohnt die Mainmetropole jeden, der über eine ihrer Brücken flaniert, mit einem ganz besonderen Panorama. Wenn die Fassaden von Mainhattans Wolkenkratzern vor dem Abendhimmel funkeln, sieht Deutschlands schönste Skyline noch atemberaubender aus. «

Vor den Beton-Giganten des Bankenviertels sehen die Katharinenkirche und die alte Hauptwache wie Spielzeuge aus.





In Alt-Sachsenhausen bitten nette Wirte zum „Eppelwoi“.

■ **Unterwegs in Frankfurt: Adressen**

## Sehenswertes

**Börse:** „Kapitalistendom“ nennen die Frankfurter den 1879 vollendeten Kuppelbau. Noch immer findet hier der Parketthandel statt. Zuschauer können auf der Besuchertribüne Atmosphäre schnuppern. Der Eintritt ist kostenlos, die telefonische Anmeldung mindestens 24 Stunden im Voraus ist unerlässlich. Montags bis freitags 10 bis 13 Uhr; Börsenplatz, Tel.: (069) 21 11 15 15.

**Main Tower:** Von der Aussichtsplattform in 200 Metern Höhe hat man die ganze Stadt im Blick. Öffnungszeiten im Sommer sonntags bis donnerstags 10 bis 21 Uhr, freitags und samstags bis 23 Uhr. Im Winter schließen Terrasse und Bar zwei Stunden früher. Neue Mainzer Straße 52; Tel.: (069) 91 32 - 01

**Paulskirche:** Als Wiege der deutschen Demokratie hat das Gebäude Geschichte gemacht. Im Inneren kann man die Chronik der Ereignisse von 1848 studieren und sich an den anekdotischen Szenen des rund 150 Jahre später gestalteten Wandfrieses erfreuen. Paulsplatz, täglich 10 bis 17 Uhr.

**Römer/Kaisersaal:** Das historische Areal am Römerberg wurde im Krieg zerstört, später wiedererrichtet. Der Römer ist heute Rathaus und beherbergt den rekonstruierten Kaisersaal, in dem bis 1806 die Krönungsbankette von zehn deutschen Kaisern ausgerichtet wurden. Römerberg, täglich 10 bis 13 Uhr und 14 bis 17 Uhr.

## Museen

**Deutsches Filmmuseum:** Hier gibt es spannende Einblicke in die Welt der bewegten Bilder und Technik zum Ausprobieren; täglich außer montags 10 bis 17 Uhr, samstags 14 bis 19 Uhr, Eintritt 2,50 Euro; Schaumainkai 41

**Kunsthalle Schirn:** Garant für wechselnde, oft hochkarätige Ausstellungen, dienstags, samstags und sonntags 10 bis 19 Uhr; mittwochs und donnerstags bis 19 Uhr; Eintritt 8 Euro, Römerberg 6.

**Naturmuseum Senckenberg:** Das größte und schönste Museum seiner Art in ganz Deutschland, hier kann man Saurierskelette und afrikanische Vormenschenschädel bestaunen, tägl. 9 bis 17 Uhr, mittwochs bis 20 Uhr.

**Goethehaus:** Das Gebäude ist rekonstruiert, Mobiliarstücke wie das Arbeitspult dagegen sind gerettete Originale. Tägl. 10 bis 18 Uhr, sonntags bis 17 Uhr, Führungen täglich 14 und 16 Uhr, Eintritt 5 Euro, Großer Hirschgraben 23.



Die Anfänge der Demokratie – künstlerisch interpretiert.

## Einkaufen

**Zwischen Rossmarkt und Alter Oper** liegen die Läden, in denen die Businesswelt nach Schönerm und Teurem stöbert. Die edelsten Labels – Versace, Tiffany & Co – finden sich in der Goethestraße.

**Kleinmarkthalle:** Der Wallfahrtsort für Frankfurter Feinschmecker, montags bis freitags 7.30 bis 18 Uhr, samstags bis 15 Uhr, Hasengasse 5.

**Ludwig Reiter:** Kein guter Eindruck ohne gute Schuhe, das Geschäft nahe der Alten Oper bietet klassische Kreationen für Damen- und Herrenfüße, Luginsland 1.

**Parfümerie Albrecht:** Hier gibt's die Stadt als Parfüm – „Ville de Francfort 1732“ heißt der Duft, alternativ ist „Goethes Rosenwasser“ zu haben, Fressgass'.

## Ausgehen

**Main Tower Bar:** Das Liftgeld ist gut angelegt. Denn 200 Meter über dem Straßenpflaster gibt's jede Menge Drinks und ein Wahnsinns-Panorama. Dienstags bis donnerstags 17.30 bis 1 Uhr, freitags und samstags bis 2 Uhr, Neue Mainzer Straße 52.

**Tigerpalast:** Akrobaten und Variétékünstler aus aller Welt sorgen für ein bisschen Nervenkitzel und jede Menge gute Unterhaltung, Heiligkreuzgasse 16, Tel.: (069) 920 02 20.

**Literaturhaus:** Internationale Autoren lesen aus ihren Werken vor, außerdem gibt es ein hübsches Caférestaurant, Schöne Aussicht 2, Tel.: (060) 756 18 40.

**Volkstheater Frankfurt:** Klassiker und Schwäne in hessischer Mundart „gebrabbelt“ – da kommt Freude auf, auch wenn man nicht alles 1:1 versteht. Großer Hirschgraben 21, Tel.: (069) 28 36 76.



## Übernachten

**Lindner Hotel & Residence Main Plaza:** Imposanter Backsteinturm am südlichen Mainufer, New York Atmosphäre am Main, direkt vor der Tür liegt ein schicker Wellnessstempel, Suiten ab 212 Euro; Walter-von-Cronberg-Platz 1; Tel.: (069) 66 40 10.

**Hotel Liebig:** Liebevoll mit Antiquitäten ausgestattetes Hotel in einem Jahrhundertwendehaus mit Garten, DZ ab 138 Euro, Wochenendtarife ab 115 Euro, Frühstück 14 Euro; Liebigstraße 45, Tel.: (069) 24 18 29 90.

Innen ganz  
schlicht, außen  
auf italienische  
Piazza getrimmt –  
das Biancalani in  
Frankfurts neuem  
Florentinischen  
Viertel.



Ob in urigen Apfelweinschenken oder pikfeinen Gourmettempeln – Frankfurts bietet reichlich Gelegenheit für kulinarischen Genuss. Die berühmte „Grüne Sauce“ ist der Klassiker am Main und ein absolutes Muss für jeden Regionalküchenfan. In den vielen „neuen“ Küchen sorgen die Phantasien kreativer Küchenchefs dafür, dass auch der verwöhnteste Gaumen glücklich wird.

## Es grünt so grün

**Knackfrisches Obst und Gemüse aus aller Herren Länder**, verführerisch duftende Backwaren, mediterrane Schlemmereien und Etliches, was Frankreichs Käsekosmos offeriert – die Frankfurter Kleinmarkthalle bietet dies alles und noch viel mehr. Genießer kaufen gern in der Halle mit dem 50er-Jahre-Flair, weil nicht nur das Angebot, sondern auch die Atmosphäre stimmt. Weil man hier schon mal naschen und bei Kaffee oder Latte Macchiato verweilen kann.

An jedem gut sortierten Gemüsestand der Halle fehlen natürlich auch die Kräuterpäckchen nicht, all die grünen Zutaten, die man für die berühmte „Grüne Sauce“ braucht. Kerbel und Kresse, Petersilie und Pimpinelle, Schnittlauch, Sauerampfer und Borretsch bilden die Kräuterbasis. Die gut gekühlte Sauce wird zu Fisch oder zum kalten Braten serviert, passt aber auch hervorragend zu Pellkartoffeln und Ei. Varianten der grünen Sauce sind seit eh und je in der französischen und der italienischen Küche bekannt. Wie das Rezept nach Frankfurt kam, weiß heute keiner mehr so ganz genau. Es könnten die Hugenotten gewesen sein, die ihre „sauce verte“ aus Frankreich an den Main mitbrachten. Vielleicht haben die Frankfurter ihre geliebte „Grie Soß“ aber auch einer italienischen Handelsfamilie zu ver-

danken, die sich Anfang des 18. Jahrhunderts in der Messestadt am Main niedergelassen hat.

Wie dem auch sei, die Kräutersauce ist längst eine Regionalspezialität, und dass Italiens Küche die Gastronomie der Bankenmetropole heute sehr bereichert, steht außer Frage. Mit 14 Punkten im Guide Millaut hat sich das 2002 eröffnete Biancalani bei Frankfurts Feinschmeckern einen Namen gemacht. Das Restaurant liegt unter den Arkaden des neuangelegte Florentinischen Viertels, direkt am südlichen Mainufer. Wer auf der Sonnenterrasse sitzt, genießt das Essen unter Olivenbäumen und Weinreben – mit Skylineblick.

Küchenchef Jan Maier, der schon in Spitzenhäusern wie dem Kölner „Wasserturm“, dem Hamburger „Darling Harbour“ und dem Saarbrückener „Oro“ die Kochmütze trug, verwöhnt die Gaumen der Gäste mit Fisch, Fleisch und hausgemachter Pasta. Das Geheimnis des Meisters ist schnell auf den Punkt gebracht: Maier setzt auf Saisonprodukte und auf die exzellente Qualität seiner Zutaten. Schon das exquisite Olivenöl mit Prädikat „extra vergine superiore“ ist ein Erlebnis. Wie köstlich einfach der Sommer schmecken kann, beweist der Brotsalat aus dem Biancalani, bei dem das grüne Öl aus der



Toskana, neben Tomaten, Gurken und krossen Ciabattascheiben die Hauptrolle spielt. Auch Kräuter fehlen nicht. So schließt sich der Kreis. «



**Kleinmarkthalle:** Der Wallfahrtsort für Frankfurter Feinschmecker, montags bis freitags 7.30 bis 18 Uhr, samstags bis 15 Uhr, Hasengasse 5

**Klaane Sachsehäuser:** gemütliche Apfelweinschenke, die Vorfahren von Seniorwirt Manfred Wagner wechselten vor über 100 Jahren den Beruf. Aus Gärtnern wurden Gastwirte, die selbst gekelterten „Ebbelwoi“ ausschenkten und deftige Schmankerl servierten. Montag bis Samstag 12 bis 24 Uhr, Neuer Wall 11, Tel.: (069) 615983.

**Biancalani:** Feines aus der italienischen Küche, das hervorragende Olivenöl und die raffinierten Meeressalzmischungen, auf die Küchenchef Jens Maier setzt, gibt's auch zum Mitnehmen. Mo. bis Fr. 12 bis 15 Uhr und 18 bis 22 Uhr, Sa. ab 18 Uhr. Walter-von-Cronberg-Platz 7, Tel.: (069) 689 776 15.

**Halle der Helden:** Auch Banker, Broker, Werber und Immobilienmakler haben mal Hunger. In trendig gestyltem Ambiente in einem ehemaligen Fabrikgebäude wird „World-Food“ geboten – vom Schweinefilet mit Bratkartoffeln bis zur Dorade auf Rucicola-Risotto. Täglich außer So. 12 bis 15 und 18 bis 23 Uhr, Hanauer Landstr. 192, Tel.: (0 69) 48 00 26 60.

**Villa Merton:** Gourmettempel mit Michelin-Stern im Frankfurter Diplomatenviertel, immer dienstags gibt es den S-Tisch, an blanken Holztischen werden kleine Tellergerichte serviert und es geht etwas hemdsärmeliger zu als sonst. Täglich 12 bis 14 und 18 bis 22 Uhr, am Wochenende nur nach Vereinbarung. Am Leonardsbrunn 12, Tel.: (069) 70 30 33.



Zutaten für Salat:  
ca. 200g dünne Ciabattascheiben,  
2 frische Tomaten, 4 Radieschen,  
½ Bund Junglauch, ¼ Salatgurke,  
geschält, etwas frische Minze,  
frischen Basilikum, glatte Petersilie  
Zutaten für Vinaigrette:  
Saft von einer Orange und zwei  
Zitronen, ca. 100 ml kalt gepresstes,  
schmackhaftes Olivenöl, z.B.  
BIANCALANI [OLIO], etwas Zucker

## Brot Salat

Rezept aus dem Biancalani, Rezept für 2 Personen

Zubereitung Salat:

Brot Scheiben auf ein geöltes Blech legen und bei 180° C im vorgeheizten Ofen 6 Minuten rösten. Gemüse und Kräuter nach Gusto schneiden bzw. zupfen und in einer Schüssel mischen, mit etwas Salz und weißem Pfeffer würzen.

Zubereitung Vinaigrette:

Saft und Öl in eine Flasche geben, kurz mit Zucker abschmecken und verschlossene Flasche kräftig shaken.

Abschließend den Salat mit der Vinaigrette und den gerösteten Brotscheiben vorsichtig mischen und mit etwas frischem Parmigiano Reggiano oder Pecorino Käse servieren.



Zutaten:  
1 Paket Kräutermischung „Grüne  
Sauce“ (d.h.: Kresse, Kerbel, Schnitt-  
lauch, Sauerampfer, Petersilie,  
Pimpinelle und Borretsch, insgesamt  
ca. 300 g), 4 Eier (hartgekocht),  
2 Esslöffel Essig, 2 Esslöffel Öl,  
¼ Liter Schmand oder saure Sahne,  
150 g Joghurt, Salz, Pfeffer

## Frankfurter Grüne Sauce

Rezept für 4 Personen

Zubereitung:

Alle Kräuter verlesen, gründlich waschen und abtropfen lassen. Anschließend sehr fein hacken. In einer Schüssel mit Essig, Öl, Schmand und Joghurt verrühren. Die hartgekochten Eier klein hacken und unterheben. Mit Salz und Pfeffer abschmecken.

Danach mindestens 1 Stunde kalt stellen.

Vor dem Servieren nochmals umrühren.

Man kann die hart gekochten Eigelbe auch auslösen, durch ein Sieb streichen, zunächst mit Öl verrühren und erst dann alle anderen Zutaten zugeben.

Ross Brawn gilt als ein „Urgestein“ der Formel 1 – immerhin kennt er die Königsklasse des Motorsports seit Mitte der 70er-Jahre. Seit kurzem nun ist der Rennfuchs bei Honda an Bord, wo er sich nach seinem privaten Jahr wieder voll ins Geschehen stürzt. Wir haben uns mit ihm über die Formel 1 und die Perspektiven von Honda unterhalten.

## Mit Erfahrung in die Zukunft

Interview mit Ross Brawn, Teamchef Honda Formel-1-Team



Alles blickt auf Ross Brawn: Alexander Wurz (Testfahrer) sowie die Piloten Rubens Barrichello und Jenson Button.



Erfahrene Hasen unter sich: Rubens Barrichello und Ross Brawn kennen die Formel 1 wie nur wenige.

**Nach einem Jahr Abstinenz vom Sport sind Sie nun mit dem Honda Racing F1 Team zurück in der Formel 1. Wie wurden Sie von alten Freunden und Konkurrenten aufgenommen?**

**Ross Brawn:** Das Jahr abseits vom Sport ließ mich erkennen, was ich alles an der Formel 1 vermisste, wenn ich nicht dabei bin. Ich habe den Wettkampf vermisst, Teil eines Teams zu sein, das sein Bestes gibt. Einer Gruppe anzugehören, die an einem Rennen teilnimmt, ist ein echter Nervenkitzel. Es war daher großartig, zurück in der Formel 1 zu sein. Sowohl alte Freunde aus meinen früheren Teams und den Medien als auch meine neuen Kollegen bei Honda begrüßten mich herzlich.

**Sie begannen Ihre Arbeit für Honda im November, am Ende einer Saison, die alles andere als erfolgreich für das Team verlaufen war. Wieso gingen Sie zu Honda, in einer solchen Situation?**

**Ross Brawn:** Nun, Honda hat Rennsportgeschichte geschrieben, das fand ich interessant, und ich spürte, dass Honda und ich die gleiche Wellenlänge haben. Ich war außerdem beeindruckt von Hondas Siegeswillen und dem Engagement für die Formel 1. Das Beste aus Hondas einzigartigen Ressourcen zu machen, war für

mich eine sehr attraktive Aufgabe. Ich habe bereits von außen gespürt, dass das Team Honda über gute Ressourcen und talentierte Menschen verfügt, und dass sich die Honda Motor Company äußerst intensiv und ernsthaft mit dem Rennsport befasst. Seit ich in dem Team bin, hat sich dieser Eindruck nur verstärkt.

**In den Jahren, in denen Sie für Benetton und Ferrari arbeiteten, erwarben Sie sich den Ruf, ein „strategisches Genie“ zu sein. Was dürfen wir von Ihnen in Zukunft erwarten?**

**Ross Brawn:** Ich hoffe, als Teamchef kann ich bei Honda meine Erfahrung aus einem siegreichen Team einbringen, Prioritäten aufzeigen und Philosophien vermitteln, die man zum Siegen braucht. Es ist oft eine Frage des Vertrauens. Wenn man einmal Meisterschaften gewonnen hat, ist man sich der eigenen Bedürfnisse viel besser bewusst.

Auch wenn ich bei Honda den Titel „Teamchef“ trage, bin ich mehr technisch orientiert als andere Teamchefs. Ich sehe meine Rolle eher als Koordinator. Es geht darum, dem Team die nötigen Grundlagen zu geben, um Rennen und eventuell die Meisterschaft zu gewinnen. Wir haben einige sehr talentierte Ingenieure und



Ross is back! Nach einem Jahr als Privatier freut sich der neue Teamchef von Honda auf die anspruchsvolle „Herausforderung Formel 1“.

Strategen, die unsere Rennstrategie überaus souverän umsetzen können. Natürlich werde ich wo nötig helfen, habe aber volles Vertrauen in unser Team. Wir werden gemeinsam siegen.

**Sie arbeiten nun seit 1976 in der Formel 1. Was war der dramatischste Wandel, den Sie seit damals in dem Sport gesehen haben?**

**Ross Brawn:** Meinen ersten Job in der Formel 1 hatte ich 1976 als Motorenmechaniker im Williams-Team. Danach war ich Mechaniker bei March und dann wieder bei Williams, bevor ich mich der Aerodynamik widmete

und schließlich Chefkonstrukteur bei Arrows wurde. Ich war lange Zeit Technischer Direktor bei Benetton, bevor ich zu Michael Schumacher kam und um ihn ein Ferrari-Team aufbaute. Ich denke, ich kenne nun alle Elemente der Formel 1!

Die wichtigste Veränderung in dem Sport seit 1976 ist die verbesserte Sicherheit. Die Teams und die FIA haben in den letzten Jahren hart daran gearbeitet. Heutige Formel-1-Wagen erreichen Spitzengeschwindigkeiten von 340 km/h und Fliehkräfte von bis zu 5 G in schnellen Kurven. Es ist daher absolut unumgänglich, dass die Fahrzeuge stabil genug sind, einen Hochgeschwindigkeitsaufprall zu überstehen, und dass die Auslaufbereiche der Rennstrecken das Fahrzeug ausreichend abbremsen, damit der Fahrer bei einem Unfall geschützt ist.

Wir haben in den letzten Jahren einige sehr spektakuläre Unfälle gesehen, die glücklicherweise alle gezeigt haben, dass die verbesserten Sicherheitsstandards wirken. Fahrer wie Robert Kubica in Kanada letztes Jahr und Heikki Kovalainen in Spanien konnten nach schweren Unfällen ihre stabil und sicher gebauten Fahrzeuge ohne größere Verletzungen verlassen.

**Als Sie bei Williams begannen, war Jenson noch nicht einmal geboren, und nun fährt er einen Rennwagen mit über 700 PS. Was denken Sie über sein Potential? Und was denken Sie über Rubens, der nun der erfahrenste Formel-1-Fahrer aller Zeiten ist?**

**Ross Brawn:** Ich bin mit unseren Fahrern bei Honda dieses Jahr sehr glücklich. Mit Rubens und Jenson haben wir zwei der erfahrensten Fahrer in der Formel 1, gekonnt unterstützt von Alex Wurz, einem der besten Entwicklungsfahrer der Branche.



Ein Blick zurück: Ralf und Michael Schumacher, Ross Brawn und sein heutiger Fahrer Jenson Button auf dem Treppchen in Suzuka.



Flavio Briatore feierte seine Erfolge ab 1994, Ross Brawn dominierte die Formel 1 nach 2000. Stefano Domenicali (Mitte) ist Ferrari-Teamchef.

Immer um Punkte kämpfen will Honda in dieser Saison: „Nur so werden wir eine stabile Grundlage haben, von der aus wir ambitioniertere Ziele angehen können.“



Jenson hat einige außergewöhnliche Qualitäten als Rennfahrer, und ich bin besonders beeindruckt von der Art und Weise, wie er sich in den letzten Jahren verhalten hat, als die Zeiten bei Honda hart waren. Er hat nach der langen Zeit, die er nun in der Formel 1 dabei ist, Erfolg verdient. Ich hoffe sehr, wir können ihm den geben.

Moderne Formel-1-Fahrzeuge werden ständig weiterentwickelt, da sich alle Teams in der Saison verbessern möchten. Wie immer werden wir bis zum letzten Rennen weitere Verbesserungen einführen.

## Ross Brawn: 30 Jahre Formel 1 und die Zukunft von Honda

Rubens steht ziemlich weit oben auf der Liste der besten Fahrer, mit denen ich gearbeitet habe. Zählt man unsere gemeinsame Zeit bei Ferrari hinzu, kenne ich Rubens schon sehr lange. Er hat ein sehr gutes Gespür für das Auto und kann so zu seiner Entwicklung beitragen. Rubens fährt beständig und entschlossen. Ende letzten Jahres äußerte er sich sehr begeistert über die Zukunft von Honda und forderte mich auf, mitzumachen. Er ist gerade zum erfahrensten Formel-1-Fahrer aller Zeiten geworden – eine fantastische Leistung. Wieder an der Seite von Rubens zu arbeiten macht richtig Spaß, und er bringt dem Team sehr viel.

**Jenson hat in Barcelona mit dem neuen Aerodynamikpaket die ersten Punkte der Saison für Honda geholt. Wird es in dieser Saison einen weiteren großen Schritt nach vorn geben?**

**Ross Brawn:** Der RA108 unterscheidet sich von seinem Konzept her völlig von seinen Vorgängern. Dies betrifft das aerodynamische Layout und die mechanische Struktur. Unsere Auslegungsphilosophie sieht im Bereich Aerodynamik einen größeren Spielraum für Optimierungen vor, dieser lässt sich für Leistungsverbesserungen innerhalb der Saison nutzen.

Wir wollten eine ausgezeichnete Aerodynamik mit Stabilität verbinden und haben daher das Chassis so überarbeitet, dass es mit den verschiedenen aerodynamischen Elementen und der Federung zusammenarbeitet. Dieser Ansatz sollte größeres Potential für weitere Entwicklungen innerhalb der Saison bieten.

**Wann denken Sie ist Honda bereit, wieder Rennen zu gewinnen?**

**Ross Brawn:** Unser Ziel für 2008 ist, an die Position in der zweiten Hälfte der Saison 2006 anzuknüpfen, als Honda bei jedem Rennen um Punkte kämpfte. Nur so werden wir eine stabile Grundlage haben, von der aus wir ambitioniertere Ziele angehen können.

Hinsichtlich Menschen und Ressourcen weist das Honda Racing F1 Team alle Bestandteile auf, mit denen das Team Erfolge erringen kann. Honda möchte Rennen und Weltmeisterschaften gewinnen. Wir sind allerdings schon lange im Renngeschäft und wissen, welche große Herausforderung dies ist.

Nach meinem persönlichen Zeitplan möchte ich uns innerhalb der nächsten drei Jahre um die Meisterschaft kämpfen sehen. Nächstes Jahr, 2009, sollten wir die ersten Ergebnisse der Stärkung unseres Teams sehen, um dann im dritten Jahr beweisen zu können, wozu wir fähig sind. «



In drei Jahren soll die Meisterschaft ins Visier genommen werden. Ross Brawn hat klare Ziele.

# GRAND PRIX

## TRAVEL TEAM



## Formel 1 - Jetzt wird's spannend!

### GP Deutschland, Hockenheim, 20.07.2008

Die Formel 1 wird immer spannender. Nach Kimi Raikkönen und Lewis Hamilton führt nun Robert Kubica die WM an. Aber auch die Honda Fahrer Jenson Button und Rubens Barrichello fahren unter Führung von Ross Brawn immer weiter nach vorne und kämpfen um wertvolle Punkte! Erleben Sie pure Formel-1-Spannung jetzt live – im brodelnden Kessel von Hockenheim beim Traditions-Grand-Prix! Für Sie haben wir ein besonders attraktives „Rundum-sorglos-Spezialpaket“ zusammengestellt: Sie übernachten im 5-Sterne Kempinski Hotel Gravenbruch, in dem einst auch die DFB-Elf residierte, und beobachten Qualifying und Rennen von der überdachten Haupttribüne direkt bei Start-und-Ziel und der Boxengasse. Abends gibt es noch ein Race-Dinner für Sie!

Unser Leistungspaket: 1 Übernachtung im DZ inklusive Frühstück (Sa-So) • Eintrittskarte Haupttribüne (Do-So) • Besuch der Boxengasse (Do) • Race Dinner (Sa) • Shuttle-Transfer Hotel - Rennstrecke und zurück (Sa+So) • Fan-Package: Rucksack, Formel-1-Kappe, Ohrstöpsel, Lanyard mit Ticketholder, Sonnencreme • Lunchpaket (So) • Race Call: Interview mit Tourenwagenchampion und Formel-1-Experte Markus Gedlich • Paddock Club/Boxengasse auf Anfrage

**Preis pro Person im Doppelzimmer: 999 EUR**  
Zusatz-Nacht: 129 EUR/Nacht, Einzelzimmer-Zuschlag: 89 EUR/Nacht

**Einzeltickets:**

Haupttribüne (überdacht): 499 EUR

Nordtribüne A/B: 289 EUR

**Ihr Partner für Formel-1-  
und Event-Reisen:**



**GRAND PRIX TRAVEL TEAM**

**Telefon (+49) 0221 / 399 8990**

**Telefax (+49) 0221 / 399 8993**

**E-Mail: [Info@GPTT.de](mailto:Info@GPTT.de)**

**GPTT.de**

Der Ritt durch die „Grüne Hölle“ ist legendär – die Atmosphäre entsprechend faszinierend am Nürburgring. Auch in diesem Jahr zog das „ADAC Zurich 24-Stunden-Rennen“ wieder die Massen an die Nordschleife. Erneut am Start: das „Team Honda Challenge“, das erstmals mit einem Civic Type R antrat – und am Ende sogar hinter zwei Honda S2000 den 3. Platz in der Klasse SP3 belegte.



## Team Honda Challenge erfolgreich

In 9 Minuten 56 Sekunden durch die „Grüne Hölle“

**Ein mehr als respektables Ergebnis**, handelt es sich doch um kein Rennsportteam im „normalen Sinn“, wie Team-Manager Patrik Ponec von Honda R&D (Research & Development) erklärt. „Das Team ist in seiner Form ein weltweites Projekt, das man in jeder Honda R&D Einrichtung finden kann. Es soll allen Mitarbeitern die Möglichkeit bieten, sich der Faszination Motorsport widmen zu können, um so die Kultur des Honda Racing Spirits am eigenem Leib erleben zu können“, erklärt der langjährige Mitarbeiter der Entwicklungsabteilung. „In Deutschland besteht dieses Projekt seit der Gründung der R&D Organisation, also seit mehr als 15 Jahren, in denen sich mehrere Generationen von jungen Ingenieuren, Technikern oder Designern engagieren konnten.“

In seiner aktuellen Form existiert das Team seit vier Jahren – und steht im engen Kontakt zu JAS Motorsport, dem offiziellen Honda Partner für Racing Customer Support. Nach dem Einsatz eines Accord Super 2000 sollte nun eine neues Projekt gestartet werden – auf Basis des neu homologierten Honda Civic Type R R3. „Wir haben JAS bei der Entwicklung des R3 unterstützt, und dann im November die Entscheidung getroffen, gemeinsam mit JAS und dem Tuningspezialisten Mugen Euro-Power eine Langstreckenversion auf

Basis des R3 Civic für den Nürburgring zu entwickeln“, blickt Patrik Ponec zurück.

Der Civic Type R ist – wie man im seriennahen Civic Cup sieht – schon im Serientrimm ein wettbewerbsfähiges Sportfahrzeug, und eine solide Basis für die Langstrecke. Durch die Mugenspezifikation stieg zudem die Motorleistung auf 265 PS an, während das Standardgetriebe gegen eine sequentielle Schaltbox ausgetauscht wurde. „Das Fahrwerk basiert zum großen Teil auf originalen Teilen, die für den Renneinsatz modifiziert



In Lauerstellung: der Rennbolide kurz vor dem Start.



Ein starkes Team – rechts die drei Fahrer: Cyril Kalbassi, Oluf Bendixen und Fabian Ottmann (von vorne nach hinten).

wurden. Von außen unterscheidet sich der Renn-Civic deutlich durch seine massive Karosserie, die eine breitere Spur und eine deutlich verbesserte aerodynamische Effizienz ermöglicht“, fasst Patrik Ponec die Arbeiten zusammen. „Das gesamte Projekt entstand nach dem Feierabend, und das Styling wurde nach den Ideen unseres Designers Oluf Bendixen entworfen, der auch selbst hinter dem Lenkrad des Civic sitzt.“

Dort galt es zwar ein anstrengendes – aber zum Glück recht pannenfreies Rennen zu bestreiten. „Die Zuverlässigkeit hat uns alle überrascht“, freute sich der Team-Manager nach dem Rennen. Erst gegen 3 Uhr in der Nacht gab es Probleme mit einer beschlagenen Frontscheibe. Da der Wagen aus Gewichtsgründen eine beheizbare Scheibe und keine Lüftung besitzt, führte ein defektes Heizrelais zum Beschlagen. Eine elektrische Brücke behob das Problem binnen einer halben Stunde, was jedoch drei Runden kostete. Außerdem nahm der Motor gegen 8 Uhr in der Früh im unteren Drehzahlbereich das Gas nicht mehr korrekt an. Als Übeltäter hatten die Techniker von Mugen rasch eine defekte Lambdasonde diagnostiziert, so dass der Wagen anschließend sicher und problemlos ins Ziel kam.

Und das war eine echte Gemeinschaftsleistung des „Racing Spirit“, rekrutiert sich doch das Team Honda Challenge fast ausschließlich aus den Reihen von Honda R&D. „Egal ob Ingenieur, Designer oder Sekretärin – jeder ist herzlich willkommen, im Rahmen seiner Möglichkeiten mitzuwirken. So lernt man nicht nur die Kollegen aus anderen Bereichen kennen, man lernt auch viel über Honda, über das Produkt sowie über die

Technik. Ich denke, das ist einmalig in der Automobilindustrie – und es macht Honda so besonders“, betont Patrik Ponec, der bereits in die Zukunft schaut.

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen. „Wir sind gerade am Anfang. Ziel war zunächst eine Standortbestimmung. Wir wollten wissen, wo das Potential des Autos liegt, und wie sich unsere Ideen auf der Rennstrecke bewährt haben. Dass wir im ersten Rennen direkt auf den 3. Platz vorfahren konnten, hatten wir so nicht erwartet. Wir alle sehen aber noch ein immenses Potential. So werden wir das Fahrzeug bis zum nächsten Jahr noch näher an das Gewichtslimit von 980 Kilo bringen. Ferner planen wir, einen größeren Tank zu verbauen, der uns an den Klassenstandard von 100 Litern bringt. Weiteres Potential sehen wir zudem in der Weiterentwicklung der Fahrwerksgeometrie“, blickt der Team-Manager nach vorne. „Bis 2010 wollen wir das beste Fahrzeug der Marke Honda im Feld sein. Unsere Partner Mugen und JAS werden uns bei dieser Zielsetzung weiter unterstützen.“ «

► Ergebnisse 24-Stunden-Rennen siehe Seite 38.

#### ■ Info: Team Honda Challenge

Patrik Ponec (Ex-Fahrer und Team-Manager), Cyril Kalbassi (Technischer Direktor und Fahrer), Oluf Bendixen (Verantwortlich für Design und Fahrer), Fabian Ottmann (PR und Fahrer), Fred Bauch (Chef-Mechaniker), Sven Bone (Datenanalyse und Junior-Fahrer), Michael Fischer, Sandy Pickula und viele weitere Mitarbeiter von Honda R&D



## Winterliche Weltpremiere in Schweden

Beim europaweiten Einführungsevent der neuen Außenbordmotoren Honda BF40 und BF50 erlebten die wichtigsten europäischen Bootsjournalisten, Importeure und Händler High-Tech im ungewöhnlichen Ambiente einer südschwedischen Winterlandschaft. Stefan Gerhard, Redaktionsleiter des Bootshandel-Magazins, war dabei.

**Mit einer parallel in Yokohama, Amsterdam und dem österreichischen Tulln ausgerichteten Weltpremiere** hat Honda seine beiden neuesten Bootsmotoren am 6. März 2008 der Öffentlichkeit präsentiert (Honda for you Ausgabe 7/2008). Wenige Wochen später folgte der Praxistest bei einem von Honda Nordic ausgerichteten Einführungsevent.

Drei Tage lang war die südschwedische Insel Orust nördlich von Göteborg mit seinen noch eiskalten Fjordgewässern fest in der Hand einer Hundertschaft von Bootsprofis. Diese kamen, um die neuen BF40 und BF50 – und die damit brandneu eingeführten Systeme ECOmo und BLAST – unter Testbedingungen zu (er)fahren. Unangemeldet mit dabei waren feiner Neuschnee auf den Inseln des Schärengartens und ein grimmiger Winterwind, der den aus ganz Europa und Südafrika angereisten Honda Mitarbeitern, Importeuren und Journalisten ins Gesicht blies.

Durch die Panoramascheiben des behaglich im maritimen Stil eingerichteten Hotels bot sich ein beeindruckender Ausblick auf das Geschehen am Stenungsbaden Yacht Club. Hier warteten mehr als ein Dutzend Boote mit unterschiedlichsten Motorisierungen auf ihren Einsatz im Testrevier, das im Sommer zu den beliebtesten Ferienregionen Schwedens zählt. Frühlingsgefühle kamen bei den Teilnehmern trotz drei Grad Celsius kalten Außentemperaturen nach dem informativen Einführungsvortrag der Honda Ingenieure auf: es ging aufs Wasser.

Ist der Motor schon gestartet? Der achtern mit der Kamera sitzende Kollege checkt noch einmal per Augenschein, ob der BF50 startklar ist – dank der Benzineinspritzung gehören Startprobleme der Vergan-



Prominente Bootsfahrt: Der vierfache Class-1-Rennboot-Weltmeister Steve Curtis rast mit den Teilnehmern im Powerboot über die Fjorde.



Weltpremiere vor beeindruckender Kulisse: Die Verbindung zwischen Insel und Festland am Stenungsbaden Yacht Club.

genheit an. Zu hören ist auch kaum etwas. Bei Standgas, so der allererste Eindruck, erfreut das Aggregat durch eine beeindruckende Laufruhe. In beiden neuen Modellen, mit denen die Creme der europäischen Bootsjournalisten den Rundkurs um die Insel Orust fuhr, kommt das bereits aus dem Honda BF75 bekannte BLAST-System zum Einsatz. Damit wird das Ansprechverhalten bei der Beschleunigung unter 3.500 U/min verbessert, so dass wir dank Frühzündung und verändertem Mischungsverhältnis von Luft und Kraftstoff nun schneller in Gleitfahrt kommen.

Bei leicht kabbeliger See zeigt der 50-PS-Motor sowohl mit einem Zodiac-RIB (ein Schlauchboot mit Festrumpf) als auch am Heck des Mini-Daycruisers „Terhi Big Fun“ ein ungewöhnlich kraftvolles Ansprechverhalten über das gesamte Drehzahlpektrum und große Geschwindigkeit bei Fahrt unter Volllast.

Der Fahrtwind auf dem Fjord war dabei deutlich lauter als der Motor, wenn überhaupt etwas zu hören war. Angesichts der guten Erfahrungen mit den Motoren

#### Aggregat mit beeindruckender Laufruhe

kamen die rund 120 Teilnehmer des Events mit einem breiten Lächeln auf den gefrorenen Gesichtszügen zurück an den Steg.

Das Rahmenprogramm mit dem „Internationalen Kart-Cup“ war für die eingeladenen Spezialisten in Sachen Motoren passend gewählt: Die Karts wurden von Honda Motoren angetrieben. Zweifellos war der Höhepunkt jedoch die Anwesenheit von Class-1-Rennboot-Weltmeister Steve Curtis. Der Ritt über den Fjord im offenen, bei der Rennserie Honda Formula 4-Stroke eingesetzten Cougar-Zweisitzer mit BF225-Serienmotor bleibt mir in Erinnerung: Denn Helme konnten wir bei über 100 km/h beide nicht mehr aufsetzen. «



Blick auf die Steganlage des Stenungsbaden Yacht Clubs.



Dank Benzineinspritzung gibt es trotz extremer Bedingungen keine Startschwierigkeiten. Dabei imponiert der neue BF50 durch seine außergewöhnliche Laufruhe.

Wenn einen das berühmte Reisefieber befällt, dann gibt es kein Halten. Man zählt die Tage bis zum Urlaub, schwelgt in der Routenplanung und genießt schon vorab das Gefühl der Unabhängigkeit – die im Sattel einer Honda Transalp ganz besonders faszinierend ist. Nicht nur, weil ihr die Designer eine Verkleidung mit den Koordinaten eines ganz besonderen Berges mit auf den Weg gaben ...

# Honda Transalp

## Über die Alpen und dann immer weiter ...

**Der 2.715 Meter hohe Col de la Bonette in den französischen Alpen** ist der höchste Gipfel in Europa, der über eine für Motorräder zugelassene Straße erreichbar ist. Damit verwiesen die Designer auf die außergewöhnliche Tourentauglichkeit der Transalp, die ihre Freunde seit 20 Jahren als wendige Reiseenduro begeistert. Zur aktuellen Saison wurde das handliche Fernweh-Bike nun gründlich überarbeitet. Vor allem dem Motor widmeten die Ingenieure ihre Aufmerksamkeit.

Wunderbar kernig hängt der 52-Grad-V2 am Gas – ein Resultat der modernen Zylinderköpfe, in denen nun vier statt drei Ventile das auf 680 ccm gewachsene Triebwerk beatmen. Gemeinsam mit der neuen Einspritzanlage sorgt der größere Hubraum für die um sieben PS gestiegene Leistung. In nüchternen Zahlen ausgedrückt leistet der Twin nun 60 PS (44 kW) bei 7.750 U/min und ein maximales Drehmoment von 60 Newtonmeter bei 6.000 Touren. Doch was sind schon trockene Daten im Vergleich zur Realität?

Wir haben unser Quartier in einem kleinen Dorf in den französischen Seealpen nahe der italienischen Grenze aufgeschlagen, und uns von der Anreise erholt. Etwas abfällig reden wir vom „Kilometerfressen“. Das mag sich derb anhören, trifft die Sache aber genau. Zum Glück hat die Transalp die Strecke trotz des vielen Gepäcks bravourös gemeistert. Immerhin soll es ja über den Pass gehen, und dort kann es selbst im Sommer empfindlich kühl werden. Nach der Pflicht auf der Autobahn ruft nun nämlich die Kür – und die soll auf dem Col de la Bonette stattfinden. Die Koordinaten ins Navigationssystem einzugeben war ein Kinderspiel – sie sind ja auf der Verkleidung einlackiert.

Im kleinen Örtchen Jausiers beginnt die Auffahrt zum Pass – bereits hier, auf rund 1.200 Metern – weht ein strammer Wind. Davon lassen wir uns aber nicht abschrecken, und gehen beherzt die Straße an, die das Tal der Ubaye mit dem Tal der Tinée bei Saint-Étienne-de-Tinée verbindet.





Gut eingepackt starten wir auf die knapp 50 Kilometer lange Piste, der wir bei strahlendem Sonnenschein nur zu gerne folgen. Anfangs überraschend breit wird sie bald zu einem immer enger werdenden Asphaltband. Zum Glück ist die neue Transalp so agil – beinahe von alleine legt sie sich in die Kurven, und lässt sich auch an engen Stellen wunderbar leicht dirigieren. Wir fühlen uns wie echte Himmelsstürmer – selbst Schlaglöcher halten uns nicht auf, während der Twin aus jeder Kehre nach vorne drängt. Sobald die Nadel des Drehzahlmessers die Marke von 1.500 Touren passiert hat, schiebt die Transalp vehement voran.



Alpenglücken: Die Transalp tritt in vier schicken Farben an.

Nach rund 20 Kilometern stehen wir vor den „Casernes de Restefond“ – einer 1931 von Maginot befestigten Militäranlage. Zum Glück sind diese Zeugen der Vergangenheit heute nur noch aus historischer Sicht interessant. Wir aber wollen weiter! Denn nun sind es nur noch wenige Kehren, bis die Straße den Scheitelpunkt der Route erreicht – die Transalp scheint von ganz alleine auf den 2.715 Meter hoch gelegenen Durchstich zu stürmen, als ob sie die dünne Höhenluft gar nicht bemerkt. Wer hat je behauptet, mit 60 PS könne man keine Gipfel erklimmen?

Wir sind so gut in Schwung, dass wir dabei fast einen unverzeihlichen Fehler machen, und an der berühmten Bonetteschleife vorbeirauschen. Denn hier beginnt der zwei Kilometer lange Rundkurs um die „Cime de la

#### ■ Technische Daten: Honda Transalp

**Motor:** flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-52-Grad-V-Motor mit geregelter Katalysator, 4 Ventile, Hubraum: 680 ccm, max. Leistung: 60 PS (44,1 kW) bei 7.750 U/min (95/1/EC), max. Drehmoment: 60 Nm bei 6.000 U/min (95/1/EC), Gemischaufbereitung: PGM-FI (Elektronische Kraftstoffeinspritzung), 5-Gang-Getriebe

**Abmessungen:** Rahmen-Typ: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Radstand: 1.515 mm, Sitzhöhe: 841 mm, Gewicht vollgetankt: 219 kg (inkl. ABS), Zuladung: 200 kg, Tankinhalt: 17,5 Liter

**Radaufhängung vorn:** 41-mm-Ø-Teleskopgabel, 177 mm Federweg  
**hinten:** Pro-Link System mit einstellbarer Druckstufe, 173 mm Federweg

**Räder:** Aluminiumspeichenräder, Größe: 100/90-19 (vorn); 130/80 R 17 (hinten)

**Bremsen vorn:** 256 x 4 mm Doppelscheibenbremse mit Zweikolbenbremszangen (bzw. Dreikolbenbremszangen bei Version mit Combined ABS) und Sintermetallbremsbelägen

**hinten:** 240 x 6 mm Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange

**Preis:** ab 7.090 Euro; Aufpreis ABS: 600 Euro (unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH).

Bonette“, die ihren höchsten Punkt bei 2.802 Metern erreicht. Und da ist er nun – der höchste Punkt, den man in Europa mit dem Motorrad auf einer offiziellen Straße erreichen kann. Wer noch weiter hinaus will, muss die letzten Höhenmeter bis zum 2.862 Meter hohen Gipfel zu Fuß meistern. In Motorracklamotten nicht einfach – aber angesichts des unbeschreiblichen Panoramas ein echtes Muss!

Viel zu lange genießen wir den herrlichen 360-Grad-Rundumblick, so dass wir erst in der Dämmerung am Ziel im schmalen Tal der Tinée ankommen. Müde sind wir, und auch ein wenig durchgefroren. Einzig der Transalp scheint die Tour nichts ausgemacht zu haben. Ja nun – es war ja auch irgendwie ein Heimspiel für sie, hier in den Alpen. Auf dem Col de la Bonette ... «



## Erst sicher, dann schön ...

### Unterwegs mit der Allrounder Tour „Perfekt Biken“

Mit der Allrounder Tour „Perfekt Biken“ bietet Honda bereits im zweiten Jahr die ideale Mischung aus Touren durch herrliche Landschaften und einem bewussten Fahrtraining. Hier steht nicht die größte Schräglage im Mittelpunkt, sondern der sichere Fahrspaß. Andreas Jaroschewski war das natürlich nur recht, saß er doch seit 25 Jahren nicht mehr auf dem Motorrad. Die Teilnahme kam völlig überraschend für ihn – als Gewinn in einem Preisausschreiben. Wir haben ihn bei seiner Rückkehr aufs Zweirad begleitet ...

**Dass diese Rückkehr nicht einfach war, gibt Andreas unumwunden zu.** „Auf den ersten Metern wäre ich vor Bammel fast gestorben“, gesteht er schmunzelnd. „Obwohl der Gedanke an ein Motorrad in den letzten Jahren immer wieder aufkam.“ Das Haus und die Familie sorgten jedoch dafür, dass der Außendienstmitarbeiter einer Messgerätefirma zwar den Führerschein in der Tasche hatte, aber nie den Schlüssel des eigenen Bikes. „Meine Erfahrungen beschränkten sich auf ein Mofa und ein Moped mit 50 Kubik – und das war dann aber auch schon alles.“

Ein Preisausschreiben beim Herrenausstatter Engbers brachte den Stein ins Rollen. „Ich war völlig baff, als ich auf einmal Post bekam, konnte ich mich doch an die Teilnahme gar nicht mehr erinnern“, wundert sich Andreas noch Monate später, nachdem er zunächst ein Tagestraining absolvierte, um wieder in die Materie zurückzufinden. Seine Frau hatte die Karte für ihn ausgefüllt – und so dafür gesorgt, dass der Gatte nun an einem wunderschönen Maitag mit der gestellten CBF600 die Seitenstraßen Nordhessens erkundet. Hier, wo das Verhältnis zwischen Ampeln und Kurven oft bei 1:1000 liegt, lässt sich der Genuss am Motorrad ganz ausgezeichnet genießen – auch dank Tourguide Winfried „Winni“ Scheibe.

In der Szene ist der erfahrene Motorradfahrer und -journalist jedem bekannt – vor allem als vehementer Verfechter guter ABS-Bremsen. „Ein Motorrad ist ein

Smalltalk im Grünen: regelmäßige Pausen lockern die Tagestouren auf und sorgen für eine entspannte Atmosphäre.





Landschaft  
satt, Wälder  
und Seen –  
und so gut wie  
keine Ampeln:  
Nordhessen  
ist das Biker-  
Eldorado  
schlechthin.

extrem dynamisches Fahrzeug, das jedoch auch beherrscht werden will. Vor allem das Bremsen will geübt sein, damit man in einer Notsituation oder in einer zu frisch angegangenen Kurve nicht falsch reagiert!“

Genau deshalb hat „Winni“ gemeinsam mit Honda das „Duale Perfektionstraining“ ausgearbeitet, das sich zum Ziel gesetzt hat, die unterbewussten Handlungsabläufe der hohen Kunst des Motorradfahrens bewusst wahrnehmbar zu machen. Die Grundlagen zum Bremsen und Ausweichen werden zunächst auf einem Verkehrsübungsplatz trainiert, während die weiteren Übungen zum lockeren Sitzen, zum Lesen der Fahrbahn, zur Blickführung oder zum Lenkimpuls während der beiden Tagestouren durch Nordhessen geübt werden – quasi nebenher. Den Abschluss macht dann am vierten Tag eine letzte Einheit auf dem Übungsplatz. Dort wird das Gelernte nochmals vertieft: „Wir wollen durch diese Kombination aus Training und Ausflug die ‚erfahrenen‘ Techniken erkenn- und verstehbar machen, um sie ganz bewusst einzusetzen“, betont „Winni“ Scheibe, der als erfahrener Instruktor um die hohen Anforderungen auf dem Motorrad weiß.

Die überraschen natürlich auch Wiedereinsteiger Andreas, der sich trotzdem immer wohler fühlt. „Am Anfang war ich fix und fertig von der ungewohnten Anstrengung“, berichtet der 44-jährige Familienvater. „Es klappt von Kilometer zu Kilometer besser – ein tolles Gefühl!“ Längst macht sich eine gewisse Euphorie bemerkbar – der sorgenvolle Blick ist verschwunden. „Zum 50. Geburtstag mache ich mir selbst ein Geschenk“, versichert Andreas inzwischen. „Und zwar eins mit zwei Rädern!“ Die anderen Tourteilnehmer, die regelmäßig auf dem Motorrad unterwegs sind, nicken ahnend. Wenn einen der Zweiradvirus erwischt hat, wartet man ungern sechs Jahre ...

Petra Bunjes beispielsweise hat vor einiger Zeit sogar ihr Auto verkauft, und fährt nur bei Glatteis mit dem Bus. „Im Jahr kommen locker 30.000 Kilometer zusammen“, überschlägt die Mainzerin. „Das macht nicht nur Spaß, sondern ist auch praktisch. Vor allem wegen der ewigen Suche nach einem Platz. Die erspare ich mir gerne“, meint die junge Bikerin zwinkernd. Ihrer CBF600 der ersten Generation übrigens sieht man den ganzjährigen Einsatz nur bedingt an. Andererseits muss auch Petra



„Das Bremsen ist unsere Lebensversicherung“, betont „Winni“ immer wieder. Als erfahrener Instruktor hat er aber auch technische Tipps parat.

Zielsicher findet  
Tourguide „Winni“  
selbst kleinste  
Seitenstraßen,  
auf denen  
man sich ganz  
wundervoll  
im Kurven-  
geschlängel  
verlieren kann.



## Wenn das Verhältnis zwischen Kurven und Ampeln bei 1000:1 liegt ...

zugeben, dass ihr Weg ins Büro nicht so herrlich zum Fahren einlädt wie manche der von „Winni“ ausgewählten Strecken rund um Willingen im Sauerland.

Der für seine Skisprungschanze bekannte Ort ist das „Basislager“ der Touren. Hier, im Sauerländer Hof, übernachten die Teilnehmer, ohne dass sie wegen ihrer Motorradkleidung schief angeschaut würden. Immerhin sind Motorradfahrer bei Walter Saure, der selbst begeisterter Biker ist, immer willkommen. Walter kennt auch die Vorlieben seiner Kundschaft, und sorgt unter anderem mit einem deftigen Grillabend für die passende Atmosphäre.

„Auch das ist wichtig“, betont „Winni“. „Wir wollen den Teilnehmern nicht nur eine Anleitung zum sicheren Fahren geben, sondern auch dafür sorgen, dass das

Ganze Spaß macht. Das ist nämlich das Geheimnis des Perfektionstrainings, das für maximal acht bis zehn Leute je Gruppe ausgelegt ist. Sonst wird es zu unübersichtlich“, fasst „Winni“ beim Abschluss zusammen.

Der offizielle Teil ist beendet, doch sitzen alle noch lange im Sauerländer Hof. Bilder und Adressen werden ausgetauscht, die vergangenen Tage dürfen Revue passieren – abreisen möchte niemand so recht. Zu sehr hat das Erlebte die Gruppe zusammengeschweißt, in der sich auch „Neuling“ Andreas sichtlich wohl fühlt. Der Bammel hat sich längst gelegt – was bleibt, ist Ungeduld. „Warten bis zum 50. Geburtstag? Ne, auf keinen Fall“, stellt er fest. „Ich muss mich dringend mal mit meinem Händler über eine CBF unterhalten. Wenn nicht jetzt – wann dann?“ Aus dem sorgenvollen Blick am ersten Tag ist längst ein offenes Grinsen geworden ... «

Gruppenfoto  
mit Dame auf  
Schloss Waldeck:  
Andreas schaut  
noch ein wenig  
skeptisch – am  
Ende war auch  
er restlos  
begeistert.



### ■ Honda Allrounder Tour „Perfekt Biken“

Die Honda Allrounder Tour „Perfekt Biken“ wird in dieser Saison noch einmal vom 28. bis zum 31. August zu einem Preis ab 490 Euro angeboten.

Informationen zu diesem und zu allen anderen Tourenangeboten gibt es beim Honda Vertragspartner, bei der Honda Travel Programm Hotline unter der Telefonnummer (05691) 62 67 21 oder im Internet bei [www.honda.de](http://www.honda.de)

Künftig wird es den faszinierenden HondaJet auch in Europa geben. Damit reagiert Honda auf die starke Nachfrage in den USA, wo sich das innovative Leichtbau-Flugzeug seit seinem Debüt vor zwei Jahren enormer Beliebtheit erfreut. Die ersten beiden Modelle in Europa werden an den Formel-1-Piloten Jenson Button gehen, der damit die Grundlage für sein Charter-Flugunternehmen schaffen möchte.



## Der HondaJet kommt nach Europa

### Formel-1-Pilot Jenson Button macht den Anfang

**Zwar wird es noch ein wenig dauern, bis der erste Jet übergeben wird.** Doch schon jetzt setzt der HondaJet mit der besten Leistung, dem geringsten Verbrauch, dem größten Laderaum oder der geräumigsten Kabine Maßstäbe in seiner Klasse. Deshalb eignet er sich ideal für Kunden und Betreiber von Leichtbau-Jets aus dem geschäftlichen Sektor.

„Wir sind sehr zuversichtlich, was das Potenzial des Charter-Fluggeschäfts betrifft, wie auch bezüglich der einzigartigen Vorzüge des HondaJet, der unserem Unternehmen zu einem erfolgreichen Start

verhelfen wird“, meinte der smarte Brite Jenson Button. „Beeindruckt bin ich vor allem von den vielen technischen Innovationen des HondaJet, der die höchste Leistung, Effizienz und Agilität seiner Klasse bietet, ohne dabei den Umweltschutz außer Acht zu lassen. Meine persönlichen Erfahrungen mit Honda und dem Bewusstsein für Leistung, Qualität und Ingenieurskunst in jedem Detail stellen den Wert des HondaJet unter Beweis.“ Dieser erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 773 Stundenkilometern und bietet in der Executive-Konfiguration fünf Passagieren sowie zwei Besatzungsmitgliedern ein

luxuriöses Ambiente samt voll ausgestattetem Waschraum. „Wir freuen uns sehr, den Vertrieb in Europa jetzt aufnehmen zu können, nachdem bereits seit einiger Zeit ein stetiger Strom von Anfragen interessierter Kunden bei uns eingeht. Diese können sich ab sofort einen HondaJet reservieren lassen“, meinte Michimasa Fujino, Präsident und CEO der Honda Aircraft Company. „Wir setzen alles daran, unseren Kunden in Europa nicht nur ein Produkt, sondern auch einen Vertrieb und einen Service von höchster Qualität anzubieten, denn wir wollen die Erwartungen der Reisenden und der Besitzer von Privat-Jets nicht nur erfüllen, sondern übertreffen.“



Ein Modell zur Einstimmung von Michimasa Fujino: Jenson Button bestellte zwei HondaJet für sein Charter-Unternehmen.



Modern, luxuriös und geräumig: Der HondaJet setzt nicht nur in seiner Klasse Maßstäbe.

Erst vor kurzem hatte Honda den Vertrieb des HondaJet auf ganz Nordamerika ausgedehnt. „Die Ausweitung des HondaJet-Vertriebs auf Europa ist ein wichtiger Schritt in der ständigen Weiterentwicklung unserer Geschäftsstrategie, mit der wir die rasante weltweite Nachfrage nach dem HondaJet befriedigen wollen“, so Michimasa Fujino, der sich natürlich über den prominenten Premierenkunden aus dem Honda Formel-1-Team freut. «

Der Garten ist ein kleines grünes Paradies – und auch ein Spiegel des Besitzers. Manche legen Wert auf perfekte Gestaltung. Andere wiederum lieben den Charme wild wuchernder Pflanzen. Das ändert jedoch nichts an der Notwendigkeit, sich um den Rasen zu kümmern – was heute zum Glück keine Schwerstarbeit mehr sein muss, bietet doch der Markt eine Fülle verschiedener Modelle, die nach ihrem Schneidwerk – Sichelmesser oder Mähspindel – und der Art des Antriebs unterschieden werden. Vor dem Kauf gilt es jedoch, einiges zu beachten. Hier die häufig gestellten Fragen und die Antworten vom Fachmann.

## Sommerzeit ist Gartenzeit

### Der richtige Rasenmäher für das kleine Paradies

#### Was gilt es beim Kauf eines neuen Rasenmähers zu beachten?

Zunächst einmal ist zu beachten, was gemäht werden soll – Rasen oder Wiese? Wie groß ist das zu mähende Gelände und wie ist es beschaffen? Will man den Grasschnitt nur fangen oder damit mulchen? Und in welcher

Nachbarschaft wird gemäht? Immerhin gibt es in manchen Wohngebieten bestimmte Lautstärkeregelungen. Ein weiteres Kriterium ist, wer hauptsächlich mäht, wie alt derjenige ist und wie fit. Manchmal scheiden zu schwere Geräte von vornherein aus – wie auch schwergängige Seilzugstarter. Hier ist ein Elektro-Start ideal. Bestens beraten ist man beim Kauf natürlich beim Fachhändler, der sich durch die Abfrage all dieser Kriterien auszeichnet.

#### Welche technischen Angaben sind wirklich wichtig?

In erster Linie Schnittbreite, Motorleistung, Startmechanismus und Lautstärke. Die Schnittbreite richtet sich nach der Grundstücksgröße, dem Anteil der Rasenfläche und dem Nutzer selbst. Die Leistung wiederum bezieht sich auf die Schnittbreite des Mähers. Je größer die Schnittbreite des Mähers, desto höher die Leistung. Weiterhin sollten Startverhalten und -mechanismus des Rasenmähers beachtet werden. Auch die Lautstärke ist entscheidend. Nicht zu vergessen die Tatsache, ob das Gerät ein Markengerät ist, also ob Qualität und Service stimmen.

#### Welcher Mäher ist für welches Grundstück geeignet?

Bis 100 qm Rasenfläche rechnet man mit 33 cm Schnittbreite. Bis 500 qm mit 42 cm Schnittbreite, ab 800 qm mit 53 cm usw. Generell kommt es aber auch darauf an, welchen Anteil die Rasenfläche einnimmt. So ist es bei einem Grundstück mit vielen Wegen zwischen den Rasenflächen ratsam, einen Mäher mit Messerkupplung zu wählen, da dann die Messer beim Über-



Mit dem richtigen Rasenmäher macht die Gartenarbeit Spaß.



Für große Rasenflächen jenseits von 1.000 Quadratmetern empfehlen Experten einen Rasentraktor.

queren des Weges gestoppt werden können, ohne den ganzen Rasenmäher ausschalten zu müssen. Bei kleinen Parzellen dagegen empfehlen sich leichte, manövrierfähige Modelle mit einfacher Ausstattung. Ab einer Fläche von 1.000 qm, also bei wirklich großen Grundstücken mit viel Rasen, ist der Umstieg auf einen Aufsitzmäher oder Rasentraktor zu empfehlen. Der Rasentraktor alleine genügt allerdings nicht, Ecken und Ränder sollten trotzdem mit einem Rasenmäher oder zumindest Freischneider bearbeitet werden.

### Was macht den Umgang mit dem Gerät leichter?

Der Leichtstart, so verrät es schon der Name, erleichtert das Starten ungemein. Ein Radantrieb ist vor allem bei großen und breiten Flächen empfehlenswert, die auch die eine oder andere Steigung beinhalten. Ansonsten eignet sich ein Schiebemäher genauso gut. Der Nullradius ist bei kleinen Parzellen und eher sperrigen Mähern nützlich. Ein klappbarer Holm erleichtert den Transport und die Lagerung. Ist der Mäher kippbar, lassen sich Mähdeck und Messer einfacher reinigen. Auch sollte der Fangkorb leicht zu entnehmen sein.

### Wie steht es mit der Wartung? Gibt es Dinge, die man selbst bewerkstelligen kann?

Prinzipiell steht die Wartung einmal im Jahr ins Haus. Das genaue Intervall findet sich im Serviceplan des Rasenmähers. Der Nutzer kann alle Punkte selbst durchführen, die in der Bedienungsanleitung beschrieben sind, wie z. B. Ölwechsel, Austausch von Zündkerzen und Luftfilter. Die Kontrolle und der Austausch des Mähmessers sind Punkte, die zwar vom Nutzer

selbst erledigt werden können, Experten raten aber davon ab. Man braucht dazu Spezialwerkzeug und muss einen bestimmten Drehmoment einhalten. Das sollte besser vom Fachmann erledigt werden. Er kann den Mäher nach der Saison auch optimal für die Winterpause vorbereiten, damit der Start in das nächste Frühjahr ohne Überraschungen gelingt. «



Der Schnellverschluss erlaubt einfaches Umklappen des Holms und erleichtert den Transport.



Der Fangsack sollte leicht zu entnehmen sein – am besten nach oben.

Sicherheit

## Sommerreifen im Test

Test des ACE: Billig kann auf Dauer teuer werden ...

„Je geringer der Rollwiderstand eines Reifens, desto geringer der Verbrauch“, denken sich viele, und greifen angesichts aktueller Spritpreise zu entsprechenden Pneus. Der Schuss kann indes nach hinten losgehen, haben doch Sommerreifen mit einem besonders geringen Rollwiderstand auf nasser Fahrbahn einen längeren Bremsweg. Darauf verwies kürzlich der Auto Club Europa (ACE) in Stuttgart unter Berufung auf einen Test von 16 Sommerreifen. Es wurde erneut deutlich, dass manche Billigreifen zwar mit niedrigem Rollwiderstand aufwarten können, dabei gleichzeitig aber Sicherheitseinbußen in Kauf genommen werden müssen. Das beweist den generellen Zielkonflikt in der Reifenentwicklung, die ständig auf der Suche ist nach dem idealen Kompromiss zwischen Nassbremsen und Rollwiderstand. Die Entwicklung des „runden Gummis“ ist eben manchmal eine Sache mit Ecken und Kanten ... «

Honda Racing

## Ergebnisse 24-Stunden-Rennen

Vier Klassensiege von Honda in der „Grünen Hölle“



Nach dem Höllenritt über die Nord-schleife darf sich eigentlich jeder als Sieger fühlen – nicht nur die Fahrer, sondern auch alle Teams. Zumal beim 24-Stunden-Rennen wieder beeindruckende Zeiten in den Asphalt gebrannt wurden. Honda war mit 25 gestarteten Fahrzeugen die drittstärkste Marke in der Eifel – 20 sahen die Zielflagge. Insgesamt

gab es vor 220.000 Zuschauern vier Klassensiege zu feiern.

Andreas Mäder, Reinhold Renger, Reiner Schönauer und Roland Rehfeld fuhren ihren Honda S2000 auf den 19. Platz in der Gesamtwertung und waren damit schnellster Honda im 216 Teilnehmer starken Feld. Zudem lagen sie in einer der größten Klassen, SP3, vorn. Dort machten Markus Fugel, Steve Kirsch, Ruben Zeltner und Uwe Wächtler im Honda S2000 sowie Cyril Kalbassi, Oluf Bendixen, Fabian Ottmann im erstmals angetretenen JAS-Honda Civic Type R den Dreifach-Triumph perfekt.

In der Klasse SP4 hatte der zweite S2000 vom Team Mäder mit Andreas Mäder, Eugen Sing, Friedhelm Mihm und Jürgen Bäumler die Nase vorn. Der Honda Civic Type R von Fleper Motorsport belegte hier mit Hisanao Kurata, Rhodri Hughes, Werner Uetrecht und Florian Fricke den zweiten Rang.

In der Klasse des tv14 Honda Civic Cups siegten Claus und Christoph Dupre, Jürgen Nett und Rolf Schütz vor Peter Venn, Marcel Hoppe, Harald Thönnies und Herbert von Danwitz sowie dem Pink Power-Team mit Ludger Schulten, Jürgen Henrich, Helmut Engelbracht und Dominic Scheib. Auch in der Klasse N1-2 gab es einen Honda Dreifacherfolg: die Neuseeländer Stuart Owers, Michael Eden, Lewis Scott sowie Mark Corbett gewannen in einem Honda Civic Type R vor zwei weiteren Honda Teams. Alle Ergebnisse finden sich unter <http://adac.24h-rennen.de> «

Honda Motorrad

## Meilensteine mit Herzblut

Kaleidoskop zur Faszination auf zwei Rädern



Betrachtet man die ersten Jahre der Marke Honda, so könnte man sich beinahe im Märchen wännen. Immerhin schaffte es der junge Soichiro binnen weniger Jahre, den größten Motorradproduzenten der Welt zu schmieden. Er wollte mit dem Zweirad die Welt erobern. Und das gelang ihm. Kaum zehn Jahre nach der Firmengründung kam der erfolgreiche Einstieg in

den Rennsport, weitere zehn Jahre später markierte die CB 750 den Meilenstein in der Motorrad-Geschichte schlechthin.

Denn Ende der 60er-Jahre war das Motorrad zum Fahrzeug des armen Mannes verkommen. Wirklich Spaß am Bike hatten nur die „ewig Gestrigen“ – bis die CB 750 Four kam. Die nämlich vollbrachte es, dem Fortbewegungsmittel Motorrad völlig neue Attribute zu verleihen. Von Spaß am Fahren und von Freizeitgestaltung war auf einmal die Rede. Nicht mehr davon, von A nach B fahren zu müssen und dabei möglicherweise nass zu werden, obgleich es doch schöne, regendichte Autos zum Reisen gab. Das Hobby Motorrad im heutigen Sinne war geboren und brachte gerade in den 70er-Jahren zahllose wunderbare Maschinen hervor.

An sie erinnert Jürgen Gaßebner in seinem lesenswerten Buch, das eine gelungene Auswahl an Klassikern, Tuning- und Rennmaschinen aus dem Hause Honda vorstellt. Natürlich erhebt der Autor keinen Anspruch auf Vollständigkeit – so beschränkte er sich ganz bewusst auf die Viertakter, die schon ein Markenzeichen von Honda waren, als die Konkurrenz noch voll auf Zweitakter setzte. Bei Honda dachte man immer ein wenig anders – und das führte zu zahllosen Meilensteinen, die eine Würdigung allemal verdient haben. Selbst wenn der wirtschaftliche Erfolg wie im Falle der legendären Ovalkolben-Maschine NR 750 ausblieb.

Illustriert mit rund 200 Bildern setzt der Autor einigen der herausragendsten Motorrädern der letzten Jahrzehnte ein würdiges Denkmal, das mit 38 Euro jedoch seinen Preis hat. Und dennoch ist das Buch ein Schmankerl für jeden echten Fan von Honda – eine mit viel Liebe gemachte Galarevue der besonderen Art eben. «

Jürgen Gaßebner:

Honda Meilensteine. Classic – Tuning – Racing.

Elementbuch Verlag, 191 Seiten, rund 200 Abbildungen, gebunden, ISBN: 978-3-9811662-4-8, Preis: 38 Euro

Reise-Tipp

**Bilden Sie eine Gasse!**

Beim Stau auf der Autobahn ist Vorsicht geboten

Die Sonne brennt, der Verkehr steht – und der Krankenwagen kommt nicht durch. Ein typisches Bild in diesen Tagen. Dabei ist es ganz einfach: Bilden Sie eine Gasse! Denn bei der Rettung von Menschenleben auf der Autobahn geht es um Sekunden.

Schon wenn sich der Stau entwickelt, müssen sich die Fahrzeuge so einordnen, dass umgehend eine Gasse gebildet werden kann. Folglich haben die Autos auf Autobahnen und Außerortstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung eine Gasse in der Mitte der Fahrbahn zu bilden. Dazu weichen sie nach links oder rechts aus. Bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen wird eine Durchfahrt zwischen der linken und der mittleren Fahrbahn gebildet, wenn der Verkehr stockt. Bei noch mehr Spuren wird die Rettungsgasse stets zwischen der äußersten linken und der rechts daneben liegenden Spur gebildet. Dann kommt der Krankenwagen durch – wie auch der Abschleppdienst. Und wenn der seine Arbeit tun kann, löst sich auch der Stau rasch wieder auf. «

Honda Unternehmen

**Takayuki Arima**

Neuer Präsident bei Honda Motor Europe (North)

Takayuki Arima (49) ist seit 1. April 2008 der neue Präsident der Honda Motor Europe (North) GmbH mit Sitz in Offenbach am Main. Er hat die Verantwortung für die Märkte in Deutschland, Österreich und Benelux. „Die Wahrnehmung der Marke Honda als innovativer Anbieter qualitativ hochwertiger Produkte wird weiter steigen. Neue faszinierende Produkte erweitern in den kommenden Jahren das Angebot und werden im Handel zu Wachstum und Stärkung der Marke beitragen. Ein wichtiges Element im Automobilbereich ist hierzu sicherlich der neue Accord. Er steht für die moderne Ausrichtung von Honda – mit einer markanten Ausstrahlung, die den Wert der Marke ideal repräsentiert“, so Takayuki Arima.

Die Laufbahn von Takayuki Arima bei Honda begann bereits vor 27 Jahren. Zuletzt leitete er in der Zentrale von Tokio aus die Abteilung Regional Operations für Nord-Amerika im Overseas Operations Office No.1.

Sein Vorgänger Takuji Yamada wechselt von Offenbach nach Tokio. Dort ist er im Juni zum Direktor und Mitglied des Vorstands von Honda Motor Co. Ltd. berufen worden und hat nun die Verantwortung für den Bereich Power Product Operations. «



Honda Motor Europe (North)



Nur 2,8 Kilogramm wiegt die japanische Innovation: Die experimentelle Gehhilfe unterstützt schwache oder gehbehinderte Menschen.

Honda Unternehmen

**Honda stellt experimentelle Gehhilfe vor**

Ein vielversprechender Ansatz für gehbehinderte Menschen

Rüstig und forsch durchs Leben schreiten – das ist für viele ältere Menschen oft nur noch eine vage Erinnerung. Eine mögliche Lösung stellte nun Honda in Osaka vor. Es handelt sich hierbei zwar noch um ein experimentelles Modell, doch der Ansatz ist vielversprechend. Vorgestellt wurde die Gehhilfe, die Ältere und Personen mit schwacher Beinmuskulatur beim Gehen unterstützen kann, im Rahmen der BARRIER FREE 2008, der Internationalen Ausstellung für Rehabilitation, Senioren- und Behindertspflege, die Ende April im japanischen Osaka stattfand. Mit den Forschungsarbeiten begonnen wurde bereits vor neun Jahren. Ziel war die Entwicklung einer Gehhilfe, die dem Menschen jenseits von Auto oder Motorrad die Freude an der Mobilität bieten kann.

Die Innovation wiegt nur rund 2,8 kg, und lässt sich einfach an einem Gürtel um Hüfte und Oberschenkel tragen. Der Benutzer wird dadurch kaum belastet – zudem lässt sich die Gehhilfe an unterschiedliche Körperformen anpassen. Flache, bürstenlose Motoren sowie ein von Honda entwickeltes Steuerungssystem sorgen für die kompakten Maße der Gehhilfe, die auf einer Studie über das menschliche Gehen basiert, die im Rahmen der Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für ASIMO, dem humanoiden Roboter von Honda, durchgeführt wurde.

Die Motoren der Gehhilfe werden über eine kooperative Steuerung auf Grundlage der Informationen von Hüftwinkelsensoren geführt. Die Gehhilfe verlängert so den Schritt des Benutzers gegenüber seinem normalen Schritt und führt dadurch zu einem leichteren Gehen – und das bis zu zwei Stunden lang, wenn man eine Gehgeschwindigkeit von 4,5 Stundenkilometern zu Grunde legt. Gegenwärtig wird die Realisierbarkeit des neuen Hilfsmittels untersucht – die ersten „Test-Geher“ jedenfalls zeigten sich überrascht, als die Gehhilfe Messebesuchern in Osaka zur Probe angeboten wurde. Die Chancen stehen also nicht schlecht, dass künftig auch ältere oder gehbehinderte Menschen „rüstig aus-schreiten“ können. «



Takeo Fukui

**Takeo Fukui, Präsident und CEO der Honda Motor Co.,** blickte kürzlich in die Zukunft des Hybridantriebs. Dabei betonte er, dass Honda das Thema Umwelt sehr ernst nimmt – und mit der Entwicklung einer bezahlbaren Hybridtechnik einen Beitrag für eine umweltschonende Mobilität leisten möchte.

Aus diesem Grund wird Honda ein weltweit verfügbares Hybridfahrzeug einführen, das einen Beitrag leisten wird zur Reduzierung der globalen Fahrzeugemissionen. Ab Verkaufsbeginn im kommenden Frühjahr plant Honda den weltweiten Absatz von 200.000 Fahrzeugen pro Jahr. Um die Hybridverkäufe weiter zu steigern, wird das Unternehmen in den nächsten Jahren einen sportlichen CR-Z-Hybrid, den Civic Hybrid und zusätzlich auch den Jazz als Hybrid anbieten. Mit allen vier Modellen zusammen plant Honda dann einen Jahresabsatz von etwa 500.000 Einheiten.

## Honda setzt Meilenstein im Umweltschutz: Weltweite Einführung des Hybridfahrzeugs startet 2009

Das neue Modell wird ein komfortabler und kompakter 5-Türer mit fünf Sitzplätzen sein, der im Design den Vorgaben des FCX Clarity folgen soll. Seine Stärken werden im Kraftstoffverbrauch, bei der Wendigkeit, im Komfort und beim Design liegen. Eine neue elektronische Steuereinheit und eine wesentlich leichtere und kompaktere Batterie sollen für niedrige Produktionskosten sorgen. Im eigens dafür modernisierten Werk Suzuka wird auch der schmaler bauende Motor entstehen. Bei der völlig neuen Plattform wird die Hybrid-Steuereinheit und die Batterie unterhalb des Kofferraums untergebracht sein. Zahlreiche neue Technologien wie ein Sparassistent für niedrigen Verbrauch werden den Fahrer in die Lage versetzen, das Potential des Fahrzeugs optimal nutzen zu können.

Takeo Fukui hält jetzt die Zeit für gekommen, nicht nur über Hybridtechnologie zu reden, sondern diese auch weltweit verfügbar zu machen. Die Ermutigung vieler Kunden, Hybridfahrzeuge mit geringem Verbrauch und Emissionen zu fahren, wird sich weltweit in reduziertem CO<sub>2</sub>-Ausstoß bemerkbar machen. Damit wird Honda seiner Verantwortung als globales Unternehmen gerecht.

## Vorschau Honda for you Ausgabe September 2008

**Der neue Honda Accord Tourer**  
Der praktische Kombi im Designer-Outfit



**Die DN-01:**  
Der Cruiser mit dem „Human Touch“ –  
easy wie ein Roller, kernig wie ein echtes Bike



## ***Asphalt ist schon grau genug. Der neue Honda Jazz Style.***

Mit dem neuen Honda Jazz 1.4 Style können Sie sich sehen lassen – ob bei Großeinkäufen oder Familienausflügen. Dank seines flexiblen Innenraumkonzepts bietet er bis zu 1.323 Liter Laderaum. Und mit der schicken Zusatzausstattung – 14-Zoll-Leichtmetallfelgen und Nebelscheinwerfer – sparen Sie auch noch bis zu 1.000 Euro gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH für ein vergleichbar ausgestattetes Basismodell. Was sonst noch für den Honda Jazz 1.4 Style spricht, zeigt Ihnen gern Ihr Honda Händler. Oder Sie informieren sich unter 01805/20 20 90 (0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, ggf. abweichende Preise aus dem Mobilnetz) oder unter [www.honda-jazz.de](http://www.honda-jazz.de)



Kraftstoffverbrauch Honda Jazz 1.4 Style in l/100 km: innerorts 6,9–7,2/außerorts 4,9–5,0/kombiniert 5,7–5,8.  
CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 134–137, gemessen nach 1999/100/EG.



**Sehen Sie es mal so:  
Jede Umleitung verlängert den Fahrspaß.**

**Die Straße entspannt erleben.**

**Der Honda **CR-V**.**



**299 € monatliche Leasingrate  
inklusive GAP-Absicherung.\***

Mit dem Honda CR-V immer gelassen unterwegs sein: dank der kraftvollen i-CTDi®-Dieseltechnologie und umfangreicher Sicherheitsausstattung. Als erstes Auto seiner Klasse bietet der Honda CR-V das optionale präventive Fahrerassistenzsystem CMBS. Es erkennt bevorstehende Kollisionen und warnt den Fahrer. In Notfällen werden die Sicherheitsgurte gestrafft und das System bremst den Wagen automatisch ab. Aber der Honda CR-V bietet noch mehr: zum Beispiel das elektronische Stabilitätsprogramm VSA und den automatisch zuschaltenden Allradantrieb. Was sonst noch im Honda CR-V steckt, erfahren Sie am besten bei einer Probefahrt. Oder Sie informieren sich unter 01805/20 20 90\*\* oder unter [www.honda-crv.de](http://www.honda-crv.de)



\* Ein Leasingangebot der Honda Bank für Privatkunden, gültig bis zum 30.09.2008, für den CR-V 2.2 i-CTDi® Comfort: 4.000 Euro Sonderzahlung, auch begleichbar durch Inzahlungnahme Ihres gebrauchten Fahrzeugs, wobei ein möglicher höherer Inzahlungnahmewert zu Gunsten einer noch niedrigeren monatlichen Leasingrate verwendet oder in bar ausgezahlt werden kann. 36 Monate Laufzeit, 30.000 km Gesamtfahrleistung, 299 Euro monatliche Rate, zzgl. Überführungskosten. Gemäß den Bedingungen des GAP-Merkblatts deckt die GAP-Absicherung im Falle eines Totalschadens oder Diebstahls die Differenz, die sich zwischen dem Abrechnungswert des Leasingvertrags und dem Wiederbeschaffungswert ergeben kann. \*\* 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, ggf. abweichende Preise aus dem Mobilnetz.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 8,1/außerorts 5,7/kombiniert 6,5. CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 173, gemessen nach 1999/100/EG.

**HONDA**

Honda Bank GmbH