

SCHLUSS VON SEITE 3

wärts, eine nicht enden wollende Drehzahlorgie. Wer auf einer Passfahrt ohne Durchhänger wirklich schnell unterwegs sein will, tut gut daran, die Motordrehzahl nicht unter 5000/min fallen zu lassen. Nach kurzer Gewöhnungszeit gehen Geräuschkulisse und Vorwärtsdrang wie ins Blut über, und es muss beim Fahrer eine gewisse Drehzahl-sucht diagnostiziert werden.

6-GANG-GETRIEBE Nicht gerade suchtliedernd wirkt das kompakt bauende 6-Gang-Getriebe. Die eng abgestufte Schaltbox – eine komplette Neuentwicklung – wird über kurze Gestänge bedient: knackiges Einlegen, präzise Hebelführung, sehr kurze Schaltwege. Zudem ist die Abstufung sehr gut auf den Motor abgestimmt, mit optimalen Anschlüssen beim Beschleunigen. Der Schaltstummel liegt dabei ausgesprochen gut in der Hand, das metallene Endstück fühlt sich

Das stete Rasseln und Singen aus dem Getriebe unterstreicht das rennsportliche Flair des Motors

aber bei niedrigen Temperaturen unangenehm kalt an. Das stete Rasseln und Singen aus dem Getriebe unterstreicht zugleich das bereits sehr rennsportliche Flair aus dem Motorraum. Kurz: ein Getriebe wie geschaffen für ein sportliches Auto.

Den hoch gesteckten Fahrleistungsangaben des Werks konnte der Testwagen allerdings (noch) nicht gerecht werden. Ihm kann aber zugute gehalten werden, dass er mit 2500 km noch beinahe jungfräulich zum Messplatz rollte. Für optimale Leistungsentfaltung wären gemäss Honda 10 000 km nötig. Die AR-Messungen wurden wie üblich mit zwei Insassen, zuzüglich Messinstrumente, vorgenommen. Den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h absolvierte der S2000 in 6,9 s (Werk: 6,2 s). Problematisch beim Anfahren ist, dass die Motordrehzahl beim «Greifen» der vorerst durchdrehenden Antriebsräder zu stark zusammenfällt und das für maximale Beschleunigung benötigte Drehmoment fehlt; Hubraum ist noch immer durch (fast) nichts zu ersetzen... Die Höchstgeschwindigkeit wird um 4 km/h verpasst,

wobei Honda «ihre» 241 km/h als Rennstreckenwert angibt.

WIE EIN ALLTAGSMOTOR Bereits in den bisherigen Sportmodellen, wie dem Accord Type R (vgl. Test in 23/99), überraschten die hoch gezüchteten Motoren mit ihrer ausgezeichneten Alltagstauglichkeit. Einer der Gründe dafür ist die variable Ventilsteuerung VTEC, dank der die Motoren auch bei niedrigen Drehzahlen geschmeidig laufen. Das ist beim S2000 nicht anders.

Selbst wenn beim gemütlichen «Bummeln» oder innerorts die Tourenzahl bis auf 1800/min (45 km/h im 6. Gang) hinunter fällt, reagiert der Motor aufs Gasgeben ohne Ruckeln oder Stottern. Der S2000 kann also genauso normal gefahren werden wie ein gewöhnliches Auto, mit einer Geräuschkulisse, die sich dann kaum von einem solchen unterscheidet.

REICHWEITE Eine ansprechende Seite offenbart der Motor an der Tankstelle: Der Testdurchschnitt liegt mit 9,8 L/100 km mitten im Konkurrenzumfeld. Bis der S2000 also an die nächste Zapfsäule «angedockt» werden muss, reist man mit seinem 50-L-Tank gut 500 km weit. Wer allerdings das Drehzahlpotenzial partout einsetzt, muss mit über 12 L/100 km rechnen.

KART-LIKE Der S2000 bietet ein ausgesprochen agiles Kurvenverhalten. Der Wagen reagiert spontan auf die mit 2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag sehr direkt ausgelegte Lenkung. Und wer bereits einmal Kart fuhr, findet hier ein ähnliches Fahrerlebnis. Bis in hohe Kurvengeschwindigkeiten läuft der S2000 völlig neutral durch Biegungen, um das Erreichen des Grenzbereichs, wo er eine Übersteuertendenz an den Tag legt, trotzdem frühzeitig und vor allem sanft anzukündigen. So kann der Fahrer rechtzeitig reagieren, wobei unterstrichen werden muss, dass der Wagen selbst im Grenzbereich mit gezielten Gasstössen und dem Lenkrad leicht beherrschbar ist.

Die leistungsfähige ABS-Bremsanlage bringt den Wagen sicher und auf kürzester Distanz zum Stillstand. Zudem ist auch bei starker Belastung kein Fading festzustellen. Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt, sein Schluckvermögen aber, nicht zuletzt wegen der gewählten Reifen-grösse, durchaus alltagstauglich.

BEQUEM... Die Leder bezogenen Schalensitze stützen ausgezeichnet. Allerdings können weder Fahrersitz noch Lenkrad in der Höhe verstellt werden, sodass Grossgewachsenen ein Teil des Lichterbandes des Drehzahlmes-



AGGRESSIV Grosse Kühleröffnungen, stark abgewinkelte Scheinwerfer und eine lange Motorhaube geben dem S2000 einen sportlich-aggressiven Look.



START Die Startertaste – links vom Lenkrad bei der Radiobedienung.



DREHZAHLBAND Neben der grossen Digitalanzeige für die Geschwindigkeit werden die Drehzahlen mit einem Leuchtbandbogen angezeigt.



LUFT Eigene Lüfterposition und Zusatzluftaustritte fürs Offenfahren.



DYNAMIK Das Aussenstyling wird auch im Detail gepflegt. So nimmt der Rückspiegel (nicht beheizbar) die dynamische Karosserieform auf.



KNIFFLIG Das Verdeck öffnet in Windeseile (8 s.). Die Persenning ist hingegen nur sehr mühsam zu befestigen, ist aber Teil des Windschutzsystems.

sers verdeckt bleibt. Die Bedienung der Schalter und Hebel ist problemlos. Unbrauchbar sind allerdings die Sonnenblenden, die zu wenig nach vorne geklappt werden können und somit jegliche Sicht versperren. Bei herbstlichem Scheibenbeschlag schliesslich vermisst man eine beheizbare Heckscheibe (im S2000 aus Kunststoff) und beheizbare Aussenspiegel. Das Kofferraumvolumen (160 L) ist zwar eher bescheiden, die mittige Vertiefung ermöglicht aber den Transport von drei Harassen (je 6x1,5 L). Und

im Passagierraum fehlen neben einem kleinen Netzchen gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, denn die beiden vorhandenen Fächer sind auf Schulterhöhe zwischen den Sitzen nur umständlich erreichbar.

...UND LAUT Die Ausstattung ist ansonsten komplett und umfangreich (vgl. S.3). Eine Uhr sucht man aber vergeblich. Das elektrisch betätigte Verdeck ist im Nu geöffnet und geschlossen (je 8 s.), als langwierige und Fingernagel brechende Angelegenheit ent-

puppt sich dann aber die Montage der steifen und Platz raubenden Persenning. Trotzdem drängt sich ihre Montage für längere Fahrten auf, denn sie dient türseitig als Ergänzung zum optionalen und absolut empfehlenswerten Windschott (Fr. 431.-). Offen unterwegs, hält sich die Verwirbelung in akzeptablem Rahmen, und sie erhöht sich nicht wesentlich, wenn man Tempo 100 überschreitet. Höhere Geschwindigkeiten in Deutschland fährt man dann aber doch besser mit geschlossenem Fahrzeug, wobei

oben aus um das ungepolsterte Verdeck ein wahrer Orkan tobt. So probiert man die erreichbare Höchstgeschwindigkeit nicht zuletzt zwecks Schonung des Gehörs wohl kaum aus, obwohl gerade der stoische Geradeauslauf bei hohem Tempo dem Wagen die Krone aufsetzt. Boxster und Co. haben mehr als nur eine Alibikonkurrenz erhalten. ◇

Weitere Bilder des Honda S2000 finden Sie auf dem Internet unter www.automobilrevue.ch

HONDA S2000 IM VERGLEICH



FAHRZEUGTYP		HONDA S 2000	AUDI TT* ROADSTER 225 PS	BMW Z3 2.8	LOTUS ELISE	MERCEDES-BENZ SLK 230	PORSCHE* BOXSTER 2.7
Zylinderzahl/Hubraum	(cm ³)	4/1997/VTEC	4/1781/Turbo	6/2793	4/1795	4/2295/Kompressor	6/2687
Leistung	(PS bei U/min)	240/8300	225/5900	192/5300	120/5500	193/5300	220/6400
max. Drehmoment	(Nm bei U/min)	204/7500	280/2200	275/3950	165/3000	280/2500	260/4750
Gewicht leer/max. zul.	(kg)	1250/1535	1475/1775	1330/1510	750/940	1320/1585	1260/1570
Leistungsgewicht	(kg/PS)	5,2	6,5	6,9	6,3	6,8	5,7
Geschw. bei 1000/min im V./VI. Gang	km/h	34,8	38,2	36,5	36,9	42,0	37,7
Höchstgeschwindigkeit	(km/h)	237	237*	218	203	240	250*
0-100 km/h	(s)	6,9	6,7*	6,8	6,8	6,7	6,6*
0-160 km/h	(s)	16,2	-	17,2	19,5	16,6	-
0-200 km/h	(s)	27,9	-	37,9	-	31,4	-
40-120 km/h im V./VI. Gang	(s)	18,6/23,5	-	19,0/-	21,5/-	20,6/-	-
40-160 km/h im V./VI. Gang	(s)	29,0/39,9	-	29,7/-	35,6/-	31,6/-	-
stehender km	(s)	27,0	-	27,2	28,0	26,7	-
Verbrauch im Mittel	(L/100 km)	9,8	(EU) 9,4*	11,0	7,4	9,7	(EU) 9,9*
min. bis max.	(L/100 km)	7,0-12,7	-	8,9-12,8	6,5-8,2	7,6-13,0	-
Preis	(ab Fr.)	56 500.-	59 230.-	53 900.-	46 200.-	57 350.-	65 800.-
Test in AR.		44/99	-	18/97	38/98	44/96	**

* Werkangaben ** Test mit bisherigem Motor (2.5/204 PS) in AR 47/96



WINDSCHOTT Das kleine, klappbare Glasteil schützt wirkungsvoll vor Zugluft – eine lohnende Option.



LADEBUCHT Werkzeug und Papiere sind tief im Kofferraum verstaut; die Bucht fasst drei Harassen.