

BEINAHE IKONEN



Honda-Jet

Ein Honda, der sieben Personen transportiert, ist eine Alltäglichkeit – auf dem Boden. Doch wenn es in die Lüfte gehen soll, ist mehr Aufwand vonnöten. Schon in den 1980ern hat Honda als größter Motorenhersteller der Welt in die Welt der Aviatik geschneppert und erste Jet-Triebwerke für Prototypen entwickelt. 2005 wurde beschlossen, mit einem eigenen Flieger in das Segment der kleinen Businessjets einzusteigen, ein Markt, der von Bombardier mit dem Learjet und Cessna mit der Citation dominiert wird.

Der geplante Start 2012 wurde mehrmals verschoben, allein die Zertifizierungsverfahren mit der US-Luftfahrtbehörde nahmen Jahre in Anspruch. Doch mittlerweile ist der Honda-Jet in der Luft, auch in Europa wurden erste Exemplare bereits ausgeliefert. Das 13 Meter lange Flugzeug hat Platz für fünf Passagiere und zwei Crews, angetrieben wird es von zwei jeweils 9,1 kN starken Mantelstromtriebwerken (Turbofans), die Honda gemeinsam mit GE entwickelt hat. Charakteristisch ist die Anordnung über den Flügeln, was u. a. eine besonders günstige Aerodynamik bewirken soll. Der Honda-Jet begnügt sich mit 1200 Metern Startbahn, steigt mit 1,2 km pro Minute auf maximal 13.000 Meter Dienstgipfelföhe bei Vmax Mach 0,73. Reichweite: knapp 2200 Kilometer, Preis: ca. 4,5 Mio. US-Dollar. (tiv)

NACHRICHTEN

Kritik an deutscher Elektroautoprämie

Norwegen hat es vorgemacht und will bald weitgehend frei von Autos mit Verbrennungsmotoren sein. Nun hat sich auch Deutschland durchgerungen, Elektroautos massiv zu fördern. Mit über einer Milliarde Euro wird in Deutschland der Kauf von Elektroautos verstärkt. Für reine Elektroautos wird es eine Kaufprämie von 4000 Euro geben, Plug-in-Hybride werden mit 3000 Euro je Auto gefördert (Obergrenze: 60.000 Euro Kaufpreis). Die Maßnahme stößt auch auf Kritik: Mit dem Geld würde der Absatz von E-Autos nicht langfristig gefördert. Andere Stimmen werfen der deutschen Regierung vor, nur die Autoindustrie zu fördern. Diese solle von sich aus ihren Kunden bessere Angebote machen.

Compliance-Hinweis:

Die Reisen zu Produktpräsentationen wurden von den Herstellern unterstützt. Testfahrzeuge wurden kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Extravaganz mit robuster Kupplung

Pilgerstätte. Seine Sportwagen waren exzentrisch und trugen die Namen von Kampfstieren. In der Heimat Emilia feiert man Ferruccio Lamborghinis 100. Geburtstag mit einem neuen Museum.

VON GEORG WEINDL

Es ging nur um eine kaputte Kupplung, aber es sollte eine große Geschichte daraus werden. Ferruccio Lamborghini, Bauernsohn aus der Gegend von Bologna, hatte längst Karriere gemacht als Hersteller von Traktoren, besaß eine florierende Fabrik in Cento nördlich von Bologna und leistete sich einen Ferrari 250 GTE. „Weil die Kupplung immer wieder Probleme machte, baute mein Onkel eine Kupplung von seinen Traktoren ein“, erzählt Fabio Lamborghini. Enzo Ferrari war nicht begeistert und soll erwidert haben: „Das Auto ist in Ordnung. Das Problem ist, dass du mit Traktoren umgehen kannst, aber nicht mit einem Ferrari.“

Die Replik kam rasch. Lamborghini wollte seinen eigenen Sportwagen und ließ den Designer Franco Scaglione einen futuristischen Prototyp zeichnen. „Bevor der 350 GT als erster Lamborghini 1964 in Serie ging, musste er auf Anweisung meines Onkels noch umgestaltet werden, damit er europäischer und eleganter wirkte“, erzählt Fabio Lamborghini.

Eine historische Anekdote und eine von vielen Geschichten, die das neue Museum der Familie Lamborghini in Fano di Argelato bei Bologna erzählt. Vor wenigen Monaten öffnete das Museum in einem schlichten Industriebau an der Strada Provinciale und dokumentiert das Schaffen des Gründers der Sportwagenschmiede, die seit 1998 Tochtergesellschaft der Audi AG ist. Die Lamborghini SpA hat ein eigenes Museum in der Zentrale in Sant'Agata.

Lamborghini war Tüftler und Perfektionist. Sein Erfolg mit Traktoren beruhte darauf, dass er den Bauern in der Poebene hochwertige und zuverlässige Technik zu günstigen Preisen liefern konnte. Bei den Sportwagen waren günstige Preise kein Thema. Ferruccios Vorstellungen vom Design waren eher klassisch, orientierten sich am großen Konkurrenten Ferrari. 1966 lieferte er mit dem Miura ein automobiles Gesamtkunstwerk. Im Mu-



Im Zeichen des zornigen Stiers: Prototyp des 350, Ferruccio Lamborghini.

MUSEUM F. LAMBORGHINI

2015 eröffnete die Familie Lamborghini das Museum in Fano di Argelato. Auf 5000 Quadratmetern ist das Schaffen Ferruccios mit Sportwagen, Traktoren und unbekannteren Kreationen sowie 1000 Fotos aus Privatbesitz dokumentiert. Das Museum liegt nah der Autobahnausfahrt Bologna Interporto. Stilgerecht: Anreise über Modena vorbei am Maserati-Werk und der Lambo-Zentrale Sant'Agata. Geöffnet Dienstag bis Samstag 10 bis 13 Uhr, 14 bis 17.30; museolamborghini.com



Fabio Lamborghini, Neffe von Ferruccio: „Ferrari war nicht begeistert.“

Der hetzige Roadster kann jetzt auch auf ernst

Neuvorstellung. Der beliebte Mercedes SLK heißt jetzt SLC und wurde für ein paar weitere Saisons aufgefrischt. In der AMG-Variante ist der Zweisitzer gar zum ernst zu nehmenden Boxster-Rivalen aufgewertet.

Mit dem neuen S-Klasse-Cabriolet huldigt Mercedes ja der größten Opulenz unter freiem Himmel diesseits von Bentley und Rolls-Royce, wir berichteten vor Kurzem.

Naturgemäß schlanker in jeder Beziehung gibt sich der erfrischte Roadster aus dem Hause, vormals bekannt als SLK. Wie schon das Sortiment der SUVs folgt auch der Zweisitzer der neuen Modellreihenfolge, wonach der letzte

Buchstabe die atmosphärische, technische und preisliche Klassenzugehörigkeit verrät.

Kleine Mitgift

Der nunmehr als SLC geführte Roadster ist zwar schon länger unterwegs als die aktuelle C-Klasse, doch hat er bei der Überarbeitung eine kleine Mitgift aus dem Programm erhalten – kosmetisch etwa in Form einer neuen Frontpartie.

Auch das Interieur wurde hochwertiger getrimmt und mit allerlei neuen Funktionen versehen, zum Beispiel einem neuen Farbdisplay und der Auswahl von fünf Fahrprogrammen.

Sonst ist der SLC im Wesentlichen geblieben, wofür er als SLK vielfach geschätzt wurde – ein unkomplizierter, hetzig, aber nicht übertrieben sportlich zu fahrender Zweisitzer mit Klappblechdach.

Insofern besteht die echte Neugierkeit in der AMG-Variante, die vom bloß übermotorisierten Poser zum vollwertigen Sportwagen gereift ist. Das liegt hauptsächlich daran, dass die AMG-Ingenieure die Vorderachse aus dem diesbezüglich überaus kompetenten C63 AMG in den knapp über 4,1 Meter langen SLC 43 verpflanzt haben. Und das ändert so gut wie alles – Einlenkverhalten, Spurstabilität, kurz: die ganze Fahrdynamik. Das Auto verkneift sich auch bei attackierender Fahrweise überleitete Tendenzen zum Untersteuern. Auf diese Weise lassen sich Kurvengeschwindigkeiten erzielen, die im alten AMG undenkbar wären, jedenfalls unter Beibehaltung von

Sicherheitsreserven. Untermauert wird der neue Anspruch vom aufgeweckten 3,0-Liter-V6, der dank zweier Turbolader maximal 367 PS mobilisiert (SLC 43, ab 69.390 Euro). Angenehm: Mit der serienmäßigen Neun-Gang-Automatik ist das Auto wesentlich umgänglicher als mit dem etwas ruppigen Multi-Kupplungsgetriebe des C63. Tatsächlich liegt hier ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis vor, etwa verglichen mit der neuen Vierzylindergeneration von Porsche. Jawohl, den Mercedes darf man neuerdings in einem Atemzug mit dem Boxster nennen.

Das Mehrheitsprogramm werden freilich die SLC-Vierzylinder mit 156, 184 oder 245 PS stellen (ab 46.700 Euro). Ein Unding bleibt die Dieseldieter (250d, ab 46.700 Euro) – ein Auto, dessen olfaktorische und Schadstoffemissionen einen als hinterher Fahrenden zwingen würden, das Dach zu schließen und auf Umluft zu schalten. Offen fahren ist ohnehin ein rares, sich erst bei freier Strecke entfaltendes Vergnügen geworden. Beim Pendeln bleibt immer öfter das Dach geschlossen. (tiv)



Es kann losgehen: Der zum echten Sportwagen gereifte Mercedes-AMG SLC 43.