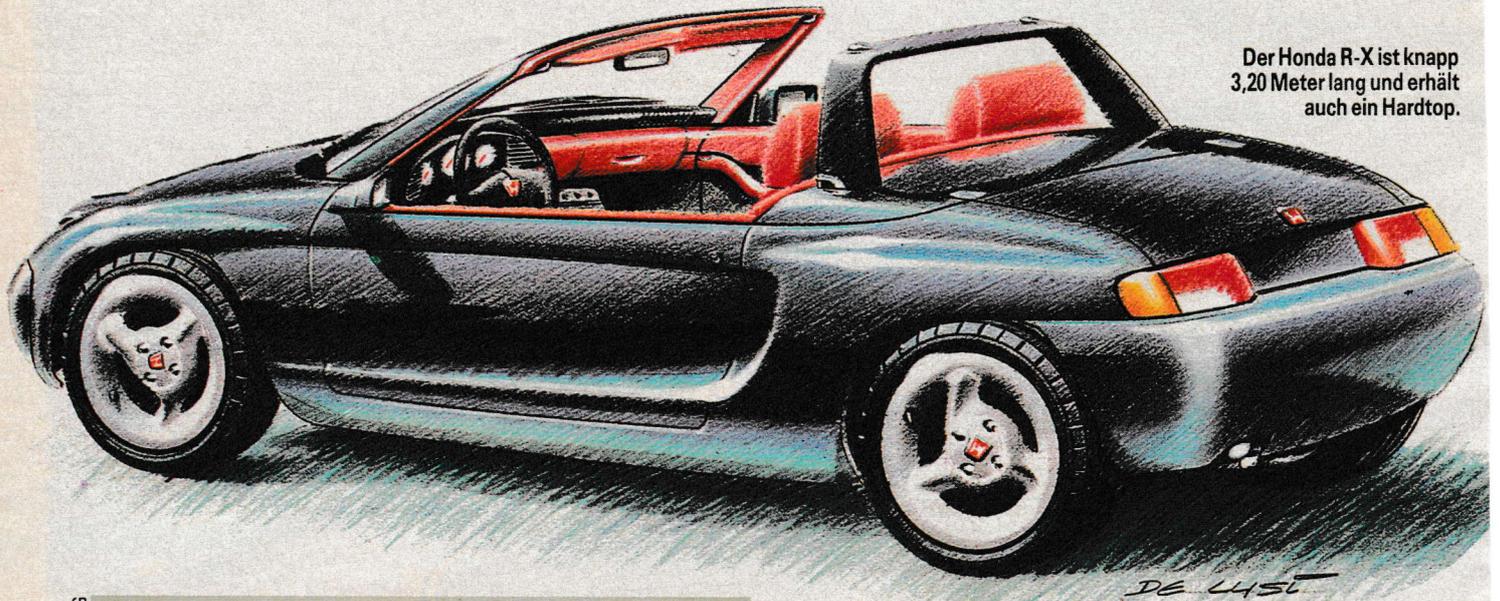


Große Lust auf kleinen Roadster

re half, die Renaissance des Motorrads einzuläuten. Die für den mageren Hubraum eindrucksvolle Leistung von 67 PS erkaufte Fans mit astronomischen Drehzahlen und zahlte mit ständiger mechanischer Insuffizienz.

Der legitime Nachfolger für die 90er Jahre wird mit solchen Problemen nicht zu kämpfen haben. Der Quali-

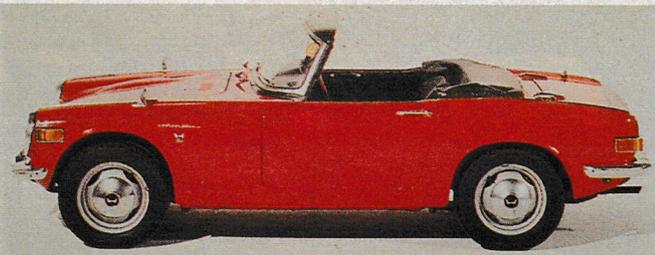
tätsstandard ist dem der übrigen Produkte des erfolgreichsten Formel-1-Aktivisten der letzten Jahre angemessen. Für den deutschen Cabrio-Sommer '91 steht der R-X noch nicht bereit. Tip: Schon jetzt beginnen, etwa 28 000 Mark bis zur Saison '92 anzusparen. In der Höhe bewegt sich der Preis für deutsche Fans. *Thomas Lang*



Der Honda R-X ist knapp 3,20 Meter lang und erhält auch ein Hardtop.

DE 4456

Foto: AUTO ZEITUNG



R-X-Vorbild aus den 60er Jahren: Der Honda S 800.

Wer sagt denn, ein Steuer-gesetzeswerk würde nichts Sinnvolles hervorbringen? Dem japanischen Fiskus darf jedenfalls eine der aufregendsten Neuerscheinungen des Jahres zugeschrieben werden. Im Land der aufgehende Sonne sind Autos unter 3,20 Meter Außenlänge und mit weniger als 660 cm³ steuerlich stark begünstigt. Kein Wunder, daß die japanischen Hersteller in dieser Nische große Erfahrungen und eine eindrucksvolle Modellvielfalt anführen können.

Die Idee, diese Fahrzeuggattung mit einem zweisitzigen Roadster zu krönen, stammt von Honda. Der für Februar vorgesehene Premierentermin wurde zwar auf unbestimmte Zeit vertagt, fest steht jedoch, daß er kommt, der Honda R-X. Das

Namenskürzel soll sich an das der übrigen Sportkame-raden des Hauses – NS-X, CRX – anlehnen.

Der Zweisitzer wird mit abnehmbarem Hardtop angeboten und erhält für den einheimischen Markt den 61 PS starken Dreizylinder aus dem Kleinwagen Honda Today.

Die Exportversionen für Amerika und Europa bekommen einen Einliter-Vierzylinder mit zirka 75 PS Leistung. Der R-X darf durchaus Erinnerungen an das erste japanische Auto auf deutschen Straßen, den Honda S 600, beziehungsweise den S 800 wecken. Der schnuckelige Zweisitzer wurde als Coupé und Roadster angeboten und von dem legendären Vierzylindermotor angetrieben, mit dem Honda ab Mitte der 60er Jah-

TREND

Käfer und Ente, das sind die Image-Autos der Zukunft. So zumindest behaupten es englische Trendsetter. In der Londoner Szene hat mittlerweile der Run auf die wenigen auf der Insel noch erhältlichen Krabbel- und Geflügeltiere begonnen. Die kräftige Nachfrage ließ die Preise in den Himmel wachsen. Dabei ist nicht angesagt, eines der rustikalen Vehikel im Straßenverkehr zu benutzen, „nicht fahren, sondern haben“, lautet die Devise.

Sollten die englischen Hips und Yuppies mit ihrem Trend auch in Deutschland Nachahmer finden, dürfen dies sich nur freuen. Denn beide Oldies rollen noch in großer Stückzahl auf den Straßen, kosten vergleichsweise kleines Geld. Um die 6000 Mark muß man für einen gut erhaltenen oder restaurierten Käfer aus den späten Fünfzigern auf den Tisch blättern. Wer selbst Hand anlegen will, findet bestens

sortierte Ausstatter (z.B. „Käferland“, Kampchaussee 73, 2050 Hamburg 80), die vom Ausstellfenster bis zum Hupenzierring alle Teile liefern können. Den „Döschewo“ gibt es noch günstiger, die Ersatzteilsuche ist jedoch bei Citroën schwieriger als bei VW. □



Brezelfenster erhöht Käferwert.



Nicht fahren, sondern haben: Ente.

Fotos: Archiv AUTO ZEITUNG