

AB
8000
EURO*

HONDA S2000

TEXT Michael Orth FOTOS Hardy Mutschler



*Preis in ordentlichem Zustand

Roadster waren mal kompromisslose Fahrmaschinen. Der Honda S2000 erinnert daran als moderne Version des klassischen Ideals: schnell, hart, begeisternd.

Mit diesem Moment müssen wir anfangen. Er macht den Unterschied. Ohne das, was in diesem Moment passiert, wäre dieser Wagen nicht er selbst. Bis dahin passiert nicht viel, nichts, was speziell zu erwähnen wäre, sofern ruhige Ereignislosigkeit nicht als erwähnenswert betrachtet wird.

Typisch Honda, das ist – in 30er-Zonen und durch Wohnstraßen unterwegs – der erste und auch später der dominante Eindruck, weil einfach alles passt, nichts auffällt und erst recht nichts ärgert, wenn schon bei Tempo 60 der sechste Gang eingelegt ist und der S2000 brav, aber nicht schwächlich auch bei 2000 Touren am Gas hängt, ein gut erzogener Zweiliter, der

**9000
/min**

Höher als **die VTEC-Maschine** des S2000 drehte kein normaler Seriensauger – immer wieder spektakulär

so auch in einem Kompakten mit zwei Kindersitzen niemanden überfordern würde. Aber der S2000 ist ja nun kein Kompakter mit Kindersitzen, er ist, so wollte Honda das verstanden wissen, „der offene Sportwagen einer wirklich neuen Generation“.

Unwirklich neu?

Was meinen die damit? Dass alte Knacker in der Kiste nix verloren haben? Oder wollen sie andeuten, es gebe eine unwirklich neue Generation, der, sagen wir, ein Porsche Boxster oder ein BMW Z3 respektive ihre Fahrer angehören? Und worin genau bestünde dann deren Unwirklichkeit? Die Gedanken haben Gelegenheit, sich ergebnislos ins Philosophische zu verflüchtigen, weil der

AB
8000
EURO*

HONDA S2000

Orth FOTOS Hardy Mutschler



*Preis in ordentlichem Zustand

er waren
ompromisslo-
rmaschinen.
nda S2000
t daran als
ne Version
ssischen
schnell, hart,
ternd.

Mit diesem Moment müssen wir anfangen. Er macht den Unterschied. Ohne das, was in diesem Moment passiert, wäre dieser Wagen nicht er selbst. Bis dahin passiert nicht viel, nichts, was speziell zu erwähnen wäre, sofern ruhige Ereignislosigkeit nicht als erwähnenswert betrachtet wird.

Typisch Honda, das ist – in 30er-Zonen und durch Wohnstraßen unterwegs – der erste und auch später der dominante Eindruck, weil einfach alles passt, nichts auffällt und erst recht nichts ärgert, wenn schon bei Tempo 60 der sechste Gang eingelegt ist und der S2000 brav, aber nicht schwächlich auch bei 2000 Touren am Gas hängt, ein gut erzogener Zweiliter, der

9000
/min

Höher als die
VTEC-Maschine
des S2000 drehte
kein normaler
Serienauger – immer
wieder spektakulär

so auch in einem Kompakten mit zwei Kindersitzen niemanden überfordern würde. Aber der S2000 ist ja nun kein Kompakter mit Kindersitzen, er ist, so wollte Honda das verstanden wissen, „der offene Sportwagen einer wirklich neuen Generation“.

Unwirklich neu?

Was meinen die damit? Dass alte Knaacker in der Kiste nix verloren haben? Oder wollen sie andeuten, es gebe eine unwirklich neue Generation, der, sagen wir, ein Porsche Boxster oder ein BMW Z3 respektive ihre Fahrer angehören? Und worin genau bestünde dann deren Unwirklichkeit? Die Gedanken haben Gelegenheit, sich ergebnislos ins Philosophische zu verflüchtigen, weil der

S2000 sie noch nicht festhalten kann, wenn die Motordrehzahl nur ein Drittel der Balken der Digitalanzeige zum Leuchten bringt. Ein bisschen schabt und rasselt es mechanisch aus dem Antrieb, aber das Geräusch ist eine schöne Untermauerung. Es stört nicht. Auch die Bedienung irgendwelcher Hebel und Schalter bleibt unbemerktes Nebenher, auch weil es kaum Hebel und Schalter gibt in diesem nüchternen, aber ergonomisch gelungenen Arrangement aus schwarzem Kunststoff, dessen großer Reiz in seiner Funktionalität liegt.

Es fällt beim Umherbummeln nicht schwer, den S2000 zu mögen, weil er so freundlich ist, nirgends zu zwicken und nicht nervig zu klappern. Außerdem sieht er so schlicht aus, so

Schon bei 2000/
min bringt der
Motor 80 Pro-
zent des maxi-
malen Drehmo-
ments. Der
S2000 taugt
auch für ruhige
Gangart. Aber
ihn nicht hin und
wieder zu treten,
hieß, etwas zu
verpassen: über
6000 Touren ein
irres Spektakel

klar. Eine einfache und einfach zu erfassende Form, keine, die mit überzogenen Linien dem Geltungsbedürfnis der Insassen schmeicheln soll, dabei aber doch viel mehr deren formal-ästhetische Fehlorientierung zum Ausdruck bringt. Der Honda ist auf den ersten Blick beinahe ein bisschen zu zurückhaltend geraten. Der zweite revidiert das Urteil: Er geht frontal auf die breit ausgestellten vorderen Radhäuser und die biestig nach innen gezogenen Scheinwerfer.

Das jedenfalls ist die Ansicht, die Nicola Legittimo am besten gefällt. Er steht vor seinem S2000 in Silverstone Metallic, Modelljahr 2002, es fällt das Wort „sexy“, dann die Tür ins Schloss und der Motor nach Druck auf den

roten Knopf links vom Lenkrad in einen ruhigen Leerlauf. „Dass ein Großserienhersteller ein Auto baut, das bis auf ein paar Kleinteile völlig eigenständig ist, beeindruckt mich immer noch“, sagt Nick und erzählt davon, dass er seinen S2000 neu gekauft habe, ohne auch nur einen Meter mit dem Auto gefahren zu sein. „Ich ging mit einem 964er Porsche schwanger, aber dann sah ich den S2000, und er war sofort mehr als ein Ersatz.“ Wieso?

„Weil mich das technische Konzept überzeugt und das spektakuläre Fahrgefühl begeistert, diese Leichtfüßigkeit, die Agilität, das Direkte, dass der S2000 nicht nur schnell ist, sondern sich auch so anfühlt. Honda hat ihn als „driver's car“ vermarktet, und



genau das ist er auch. Die Einheit von Fahrer und Maschine finde ich unübertroffen.“ Lange bleibe der S2000 sehr neutral, erzählt Nick weiter, komme dann aber in einen schmalen Grenzbereich, wo er auch der spitzen Lenkung wegen nicht leicht wieder zu fangen sei. Hinter Versicherungsprämien, die mal so hoch waren wie für einen 911 Turbo, dürften wie hinter den stark dezimierten Bestandszahlen viele dramatische Geschichten stehen.

Unterdessen kommt der kompakte Vierzylinder auf Temperatur. Und ist

so weit für den Moment, in dem der S2000 sein zweites Gesicht zeigt, den Moment, in dem er ernst macht, sehr ernst. Die Hand umschließt den kleinen Schaltknopf am Ende dieses kurzen Hebels, drückt ihn wenige Millimeter nur vom vierten in den dritten und zieht ihn sofort zurück in den zweiten. Schnell verlässt der linke Fuß die Kupplung, während der rechte sensibel, aber alles andere als zögerlich aufs Gas steigt.

Und dann passiert's. Bei 5850 Umdrehungen öffnet unter Last ein elek-

Wer braucht schon weiche Polster bei 8500 Umdrehungen? Wichtiger sind im S2000 Sitzposition und Seitenhalt, und die stimmen. Die schlicht schöne Karosserie ergänzen an diesem Exemplar von 2002 leichte 17-Zoll-Räder von OZ

tronisch angesteuertes Magnetventil. Das setzt eine Hydraulikleitung in der Schleppebelwelle unter Druck. Zwischen den jeweils drei Rollenschlepphebeln über den Ventilaugen drückt es einen Verbindungsbolzen heraus, sodass die bis dahin leerlaufenden mittleren Hebel Ein- und Auslass steuern. Betätigt über ein zweites, schärferes Nockenprofil, öffnen sie die Ventile früher und weiter als die Hebel, die das bei niedrigen Drehzahlen erledigen. VTEC, kurz für „Variable Valve Timing Electronic Control“, nennt

DATEN & FAKTEN Honda S2000

Motor Typ F20CVTEC, wassergekühlter Reihen-Vierzylinder aus Leichtmetall, Bohrung x Hub 87 x 84 mm, Hubraum 1997 cm³, Leistung 240 PS bei 8300/min, maximales Drehmoment 208 Nm bei 7500/min, Drehzahlbegrenzer bei 9000/min, Verdichtung 11:1, fünf Kurbelwellenlager, zwei obenlie-

gende Nockenwellen, Kette, Stirnräder, vier Ventile pro Zylinder, Rollenschlepphebel, variable Ventilsteuerung VTEC, elektronische Benzineinspritzung Honda PGM-FI

Kraftübertragung Sechsgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Torsen-Hinterachsdifferenzial 25 Prozent

Karosserie und Fahrwerk

Selbsttragende Karosserie mit Verstärkungsrahmen, Einzelradaufhängung mit doppeltem Dreiecksquerlenker, Federbein, Stabilisator, Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung, ab 2006 ESP, Reifen vorn 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16

Maße und Gewicht L x B x H

4135 x 1750 x 1285 mm, Radstand 2400 mm, Gewicht 1275 kg

Fahrleistungen und Verbrauch

Vmax 241 km/h, 0-100 km/h in 6,2 s, Verbrauch 11,5 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl 1999 bis 2009: 110673 Exemplare



KAUFBERATUNG HONDA S2000

Hondas S2000 ist die sehr gelungene und konsequente Neuinterpretation des klassischen Roadsters vom Zuschnitt etwa eines Austin-Healey 100: hart, fahraktiv, schnell, spartanisch. Aber: Der Honda ölt nicht.

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ★★★★★ Alltagstauglichkeit | ★★★★★ Unterhaltskosten |
| ★★★★★ Ersatzteile | ★★★★★ Verfügbarkeit |
| ★★★★★ Reparaturfreundlichkeit | ★★★★★ Nachfrage |

KAROSSERIE-CHECK

Der S2000 sei kein Ganzjahres-Auto, meint der Besitzer des Foto-Autos, Nicola Legittimo. Dafür fehle es an **Rostschutz**. Auf der anderen Seite ist der Aufbau extrem steif, weil er von einem **Kastenprofilrahmen** stabilisiert wird, dessen gabelartige Fortsätze Achsen und Aggregate tragen. Sehr empfindlich reagiert der feinnervige S2000 auf Veränderungen am **Fahrwerk**. Vereinzelt scheuern **Verdecke** durch die **Verriegelungsmechanik** ermüdet, Glasheckscheibe ab 2002, 17-Zoll-Räder in Serie ab 2004.

TECHNIK-CHECK

Der VTEC-Zweitliter ist nicht nur für einen Hochdrehzahlmotor robust und haltbar. Nur bis zur Umstellung der Ölspritzdüsen 2002 konnte es **thermische Probleme** am hinteren Zylinder geben. Ölverbrauch kann auch in Folge zu dünnflüssigen Öls auftreten. Knackt die **Antriebswelle**, muss sie in der Regel nur gefettet werden. Das **Differenzial** braucht regelmäßige Ölwechsel, Steuerkette und Spanner sollten keine Geräusche von sich geben.

PREISE

Bei Einführung 1999 Honda S2000	62400 DM
Bei Produktionsende 2009 Honda S2000	35 590 Euro
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)	14 500/7500 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Idol Motorsport, Gartenstraße 10, 56414 Dreikirchen, Tel. 064 35/54 3632, www.idol-motorsport.de
Wimmer Rennsporttechnik, Löhndorferstraße 231, 42699 Solingen, Tel. 02 12/264 3000, www.wimmer-rst.de
Honda S2000 Owners Club, Hintergasse 4, 68307 Mannheim, Tel. 06 21/78 97 75 67, www.s2k.de

ERSATZTEILE

Gerade mal sechs Jahre nach Verkaufsende ist die Teilebeschaffung über den **Honda-Händler** ein leichtes, wenn auch kein billiges Unterfangen. Performance-Parts sind etwa über spoonsports.eu oder von Haustuner Mugen (mugen-power.com) zu haben.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1 Hitzeschäden letzter Zylinder | 6 Synchronringe Getriebe |
| 2 Ölverbrauch | 7 Rostschutz |
| 3 Kupplungsresseln | 8 Unfälle, Verbastelungen |
| 4 Knacken der Antriebswelle | 9 Steuerkettenspanner |
| 5 Hinterachsdifferenzial | 10 Radlager, FW-Einstellung |



st er auch. Die Einheit von Maschine finde ich unal. „Lange bleibe der S2000“, erzählt Nick weiter, „in einen schmalen ch, wo er auch der spitzen egen nicht leicht wieder zu. Hinter Versicherungsprämal so hoch waren wie für Turbo, dürften wie hinter lezimierten Bestandszahlen ntische Geschichten stehen. essen kommt der kompakte r auf Temperatur. Und ist

so weit für den Moment, in dem der S2000 sein zweites Gesicht zeigt, den Moment, in dem er ernst macht, sehr ernst. Die Hand umschließt den kleinen Schaltknopf am Ende dieses kurzen Hebels, drückt ihn wenige Millimeter nur vom vierten in den dritten und zieht ihn sofort zurück in den zweiten. Schnell verlässt der linke Fuß die Kupplung, während der rechte sensibel, aber alles andere als zögerlich aufs Gas steigt.

Und dann passiert's. Bei 5850 Umdrehungen öffnet unter Last ein elek-

Wer braucht schon weiche Polster bei 8500 Umdrehungen? Wichtiger sind im S2000 Sitzposition und Seitenhalt, und die stimmen. Die Karosserie ergänzen an diesem Exemplar von 2002 leichte 17-Zoll-Räder von OZ

tronisch angesteuertes Magnetventil. Das setzt eine Hydraulikleitung in der Schleppebelwelle unter Druck. Zwischen den jeweils drei Rollenschlepphebeln über den Ventilpaaren drückt es einen Verbindungsbolzen heraus, sodass die bis dahin leerlaufenden mittleren Hebel Ein- und Auslass steuern. Betätigt über ein zweites, schärferes Nockenprofil, öffnen sie die Ventile früher und weiter als die Hebel, die das bei niedrigen Drehzahlen erledigen. VTEC, kurz für „Variable Valve Timing Electronic Control“, nennt

Honda die variable Ventilsteuerung, die sie 1989 mit dem Integra im Automobilbereich einführen. „Als bekäme der Motor die zweite Luft“, hatte Nicola Legittimo gesagt. Es fühlt sich an wie vom wilden Affen gebissen.

Mehr Gas, mehr Drehzahl

Zwischen der 3 und der 4 hatten die Leuchtbalken im Drehzahlmesser Anlauf genommen, waren an der 5 vorbei auf die 6 gejagt, um genau dann, als hätte es eine Explosion gegeben, überfallartig zum Ende der Anzeige zu stürmen. Kurz glüht bei 9000 die gesamte Skala, darunter falten sich hastig flackernd die Ziffern des Digitaltachos in den dreistelligen Bereich, zack, vor mit dem Hebel, dritter Gang. Kaum leiser und kaum weniger heiser schreit metallisch die Maschine schon wieder nach mehr, mehr Gas, mehr Drehzahl.

Schon nach ein paar Sekunden füllt den windumtosten Kopf ein Rauschen, und schnell wird aus dem Rauschen ein begeisternder Rausch. „Der Drehzahlkick“, schreit Legittimo gegen den Motor an, „kann einen süchtig machen.“ Der Mann hat recht. ■



Fazit

Vorsichtig sein, **ganz vorsichtig!** Sonst hat er einen ganz schnell, der S2000. Ihn zu fahren, zeigt vor allem, wie schnell man manchen Reizen erliegt: seiner leichtfüßigen, direkten Art, dem Kick der Drehzahl. Extrem, aber auch extrem unterhaltsam.

& FAKTEN Honda S2000

F20CVTEC, wasser-gehen-Vierzylinder aus Bohrung x Hub 87 x 100 mm, Nockenraum 1997 cm³, Leistung 208 Nm bei 3300/min, Drehmoment 208 Nm bei 3300/min, Verdichtung 11:1, fünf Ventile pro Zylinder, zwei obenlie-

gende Nockenwellen, Kette, Stirnräder, vier Ventile pro Zylinder, Rollenschlepphebel, variable Ventilsteuerung VTEC, elektronische Benzineinspritzung Honda PGM-FI **Kraftübertragung** Sechsgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Torsen-Hinterachsdifferenzial 25 Prozent

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende Karosserie mit Verstärkungsrahmen, Einzelradaufhängung mit doppeltem Dreiecksquerlenker, Federbein, Stabilisator, Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung, ab 2006 ESP, Reifen vorn 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16

Maße und Gewicht L x B x H 4135 x 1750 x 1285 mm, Radstand 2400 mm, Gewicht 1275 kg
Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 241 km/h, 0-100 km/h in 6,2 s, Verbrauch 11,5 l/100 km
Bauzeit und Stückzahl 1999 bis 2009: 110 673 Exemplare