

Kurzbeschreibung „Sodi GT3“

Das „Sodi GT3“ von Sodikart zeichnet sich durch folgende Qualitäten aus:

Sicherheit, Standfestigkeit, Ergonomie, Ästhetik, Fahrkomfort.

Technische Daten:

Rahmen:	Doppelter Spezialrohrrahmen Rundumschutz
Antrieb:	3fach gelagerte Hinterachse Riemenantrieb
Bremse:	hydraulische Bremse vom Typ SODI Automatisch nachstellbar, Bremsscheibe gelocht & innenbelüftet
Pedale:	Zentrales verstellbares Pedalesystem (Länge) SODI PATENT
Motor:	Honda 270 ccm (9PS)
Reifen:	Dunlop SL1 (Slicks), Dunlop KT9 (Regenreifen), Rugo Win-Grip (Spike-Reifen f. Ice-Kart)

Anti Brems Gas System:

Wird die Bremse betätigt, wird automatisch das Gaspedal zurückgeführt. Der Motor nimmt dann kein Gas mehr an.



2 - Go-kart reception

2.1 - Standards

This go-kart complies with the French standard NF S52-002 of February 2001.

This go-kart complies with the european standard 98/37. (Look on the right front of chassis the C.E. sticker.)



2.2 - Engine

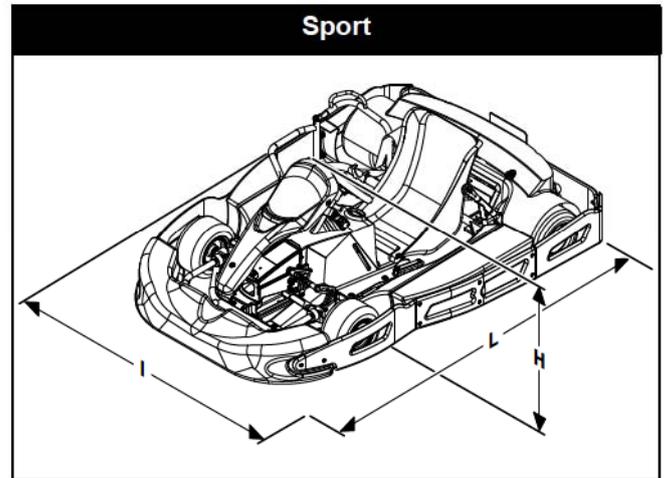
The Honda manual is always included with the delivery of Honda engine. Check that engine user maintenance guide is supplied, otherwise contact SODIKART.

Use only: Unleaded fuel 98.

2.3 - Delivery

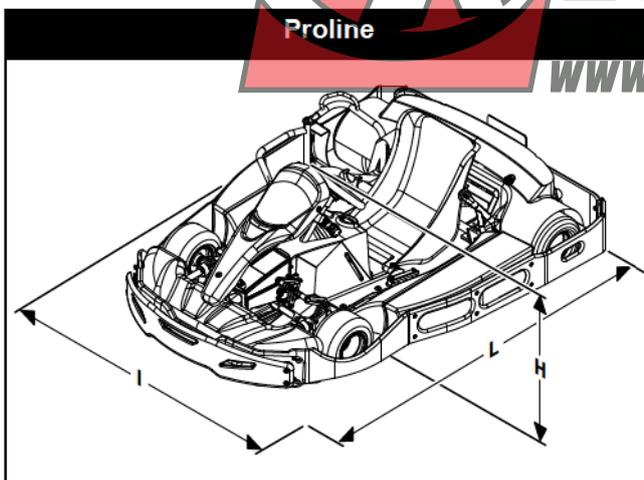
During the delivery, check the go-kart is not damaged, and all documents are supplied (user maintenance guide, engine user's guide, spare parts catalogue, otherwise contact SODIKART).

Make sure the go-kart and the engine correspond to your order.



Overall dimensions

	Sport
Length (L)	1 890 mm
Width (l)	1 245 mm
Height (H)	630 mm
Height with roll-over bar	1 040 mm



Overall dimensions

	Proline
Length (L)	1 780 mm
Width (l)	1 275 mm
Height (H)	630 mm
Height with roll-over bar	1 040 mm

**Keep go-kart in original configuration
Use spare parts of Sodikart origin**

WARNING

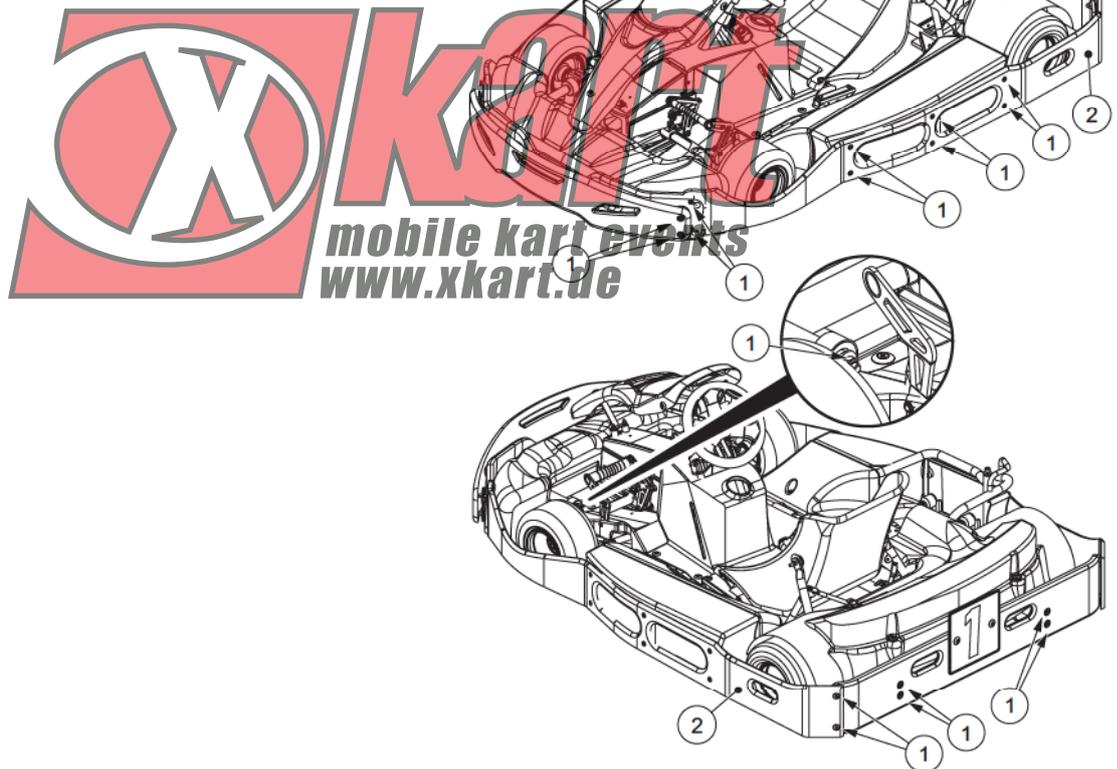
- ⇒ Change all damaged rims. A damaged rim may lead to a loss of tyre or loss of pressure and may lead to a serious or even fatal injury.
- ⇒ Check the tyre wear daily. Worn or damaged tyres may lead to a serious or even fatal injury.
- ⇒ Never run with worn or damaged tyres: a burst of tyre may lead to a serious or even fatal injury.
- ⇒ Always blow up tyre with the pressure recommended by the manufacturer.
- ⇒ Cold tyres have a reduced adherence, and increase the loss of control of the go-kart. This may lead to a serious or even fatal injury.
- ⇒ Too much grip reduces the stability of the go-kart under impact, and lead to a tendency to go on two wheels. It also increases the risk of riding over.
- ⇒ Store tyres in an appropriate area to prevent fire hazard.

3.6 - Bodywork parts

The bodywork parts are essential safety components. They protect the driver against:

- The rotating parts – risk of entanglement of long hair and loose clothes.
 - The stability under impact - risk of lifting, etc.
 - The hot areas - risk of burns.
- Check that the bodyworks parts are not damaged.
 - Check the bodywork fixations (1).
 - Check the state of protections (2).

GT3 PROLINE



Legend

- 1 Bodywork fixation
- 2 Protection

**Keep go-kart in original configuration
Use spare parts of Sodikart origin**

SCHALLGUTACHTEN NR. 03 1049 10

vom 21. Juli 2010

Lärmeinwirkungen im Einwirkungsbereich des
City Kart Cup Wesel



Gutachterliche Untersuchung
im Auftrag der:

Modena Race GmbH
Bökelmannstraße 1
65624 Altendiez

Ausfertigung als PDF-Dokument

Text: 17 Seiten
Dokument mit Anhang I bis VI: 35 Seiten

Zusammenfassung

Die Modena Race GmbH plant die Durchführung eines Kartrennens im Rahmen des City Kart Events auf dem Parkplatz an der Rundsporthalle in Wesel.

Der geplante Austragungsort befindet sich im südlichen Teil von Wesel an der Rundsporthalle. Das Umfeld ist durch eine Schule und durch Wohnnutzungen geprägt. Das nächstgelegene Wohnhaus befindet sich in einer Entfernung von ca. 50 m zur geplanten Rennstrecke.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurden die Schallimmissionen, welche durch die Veranstaltung an den betroffenen Immissionsorten hervorgerufen werden, ermittelt und mit den gemäß Freizeitlärmrass zulässigen Immissionswerten verglichen.

Ergebnis

Die Ergebnisse der Berechnung zeigen, dass die Immissionsrichtwerte für seltene Ereignisse gemäß Freizeitlärmrass für ALLGEMEINE WOHNGBIETE (WA) an Werktagen und an Sonn- und Feiertagen zur Tageszeit an den untersuchten Immissionsorten eingehalten werden.

Die gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte für kurzzeitige Schalldruckpegelspitzen in ALLGEMEINEN WOHNGBIETEN (WA) werden an den untersuchten Immissionsorten ebenfalls sicher eingehalten.



4 Beschreibung der Emissionsansätze

Maßgebliche Emissionen werden im Rahmen der Veranstaltung durch die Motoren- und Reifengeräusche der Karts während der Trainings- und Rennläufe erzeugt.

Kart-Geräusche

Nach Angaben des Veranstalters werden Karts mit einem Hubraum von 270 ccm und 9 PS eingesetzt. Nach Herstellerangaben erzeugen diese Fahrzeuge einen Schalldruckpegel von $L_{PA} = 78 \text{ dB(A)}$ in einem Abstand von 7,5 m. Dies entspricht einem Schalleistungspegel von $L_{WA} = 103,5 \text{ dB(A)}$.

Da die Fahrgeräusche der Karts neben den Motorgeräuschen auch von Kurvenquietschen gekennzeichnet werden, wird im Sinne einer sicheren Prognose ein Zuschlag für die Tonhaltigkeit der Geräusche (immissionsseitig) von 3 dB zusätzlich bereits im Emissionsansatz berücksichtigt.

Für das Reifenquietschen wird ein Spitzenpegel von 108 dB(A) in Ansatz gebracht.



GX 270

Horizontal shaft gasoline (petrol) engine



Moteur à essence à arbre de prise de force horizontal

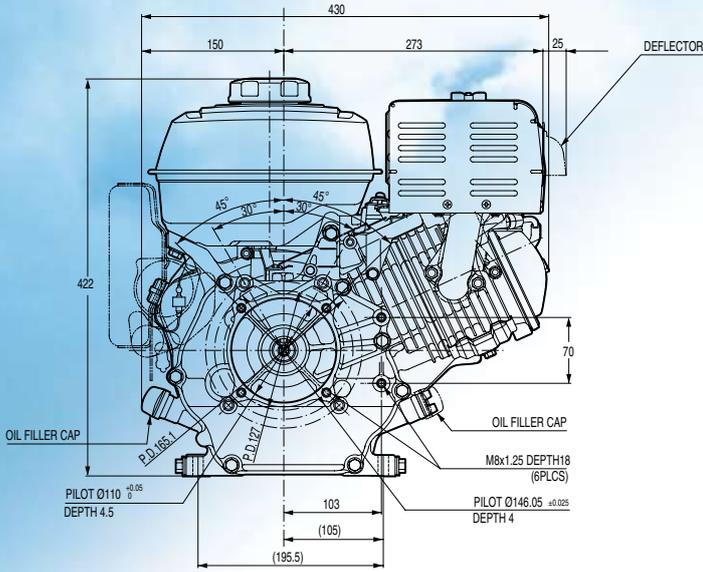
Benzinmotor mit horizontaler Kurbelwelle

Motore a benzina ad albero orizzontale

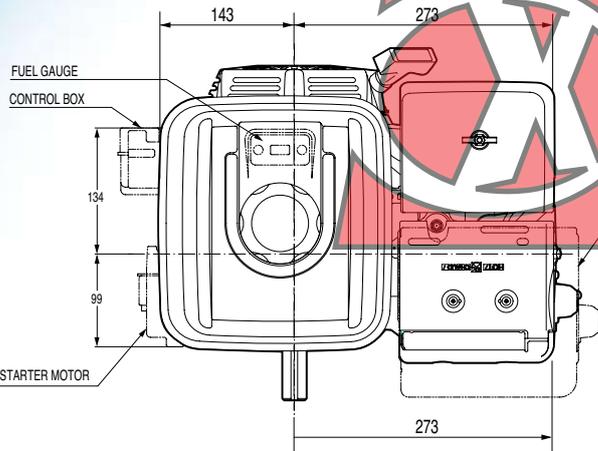
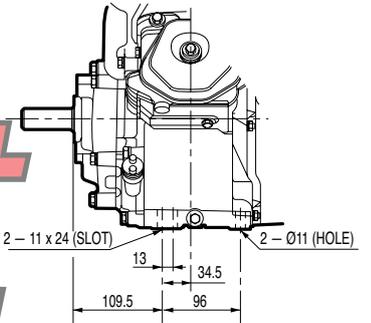
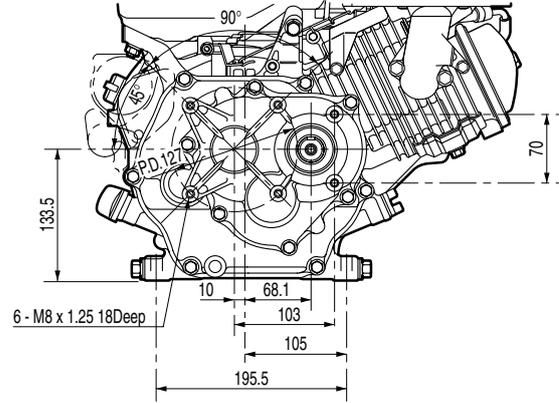
Bensinmotor med horisontell axel

Benzinmotor met horizontale uitgaande as

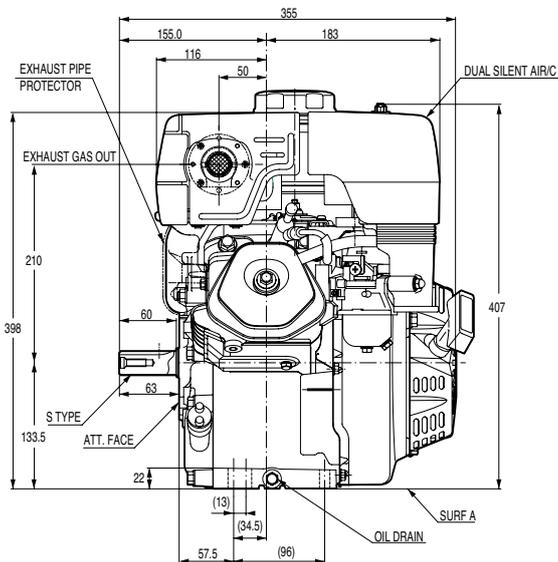
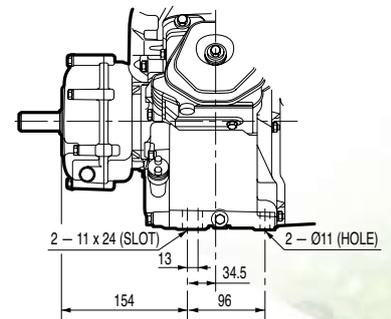
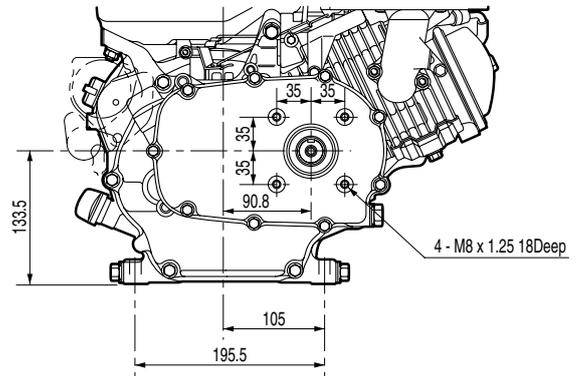
GX 270



REDUCTION TYPES



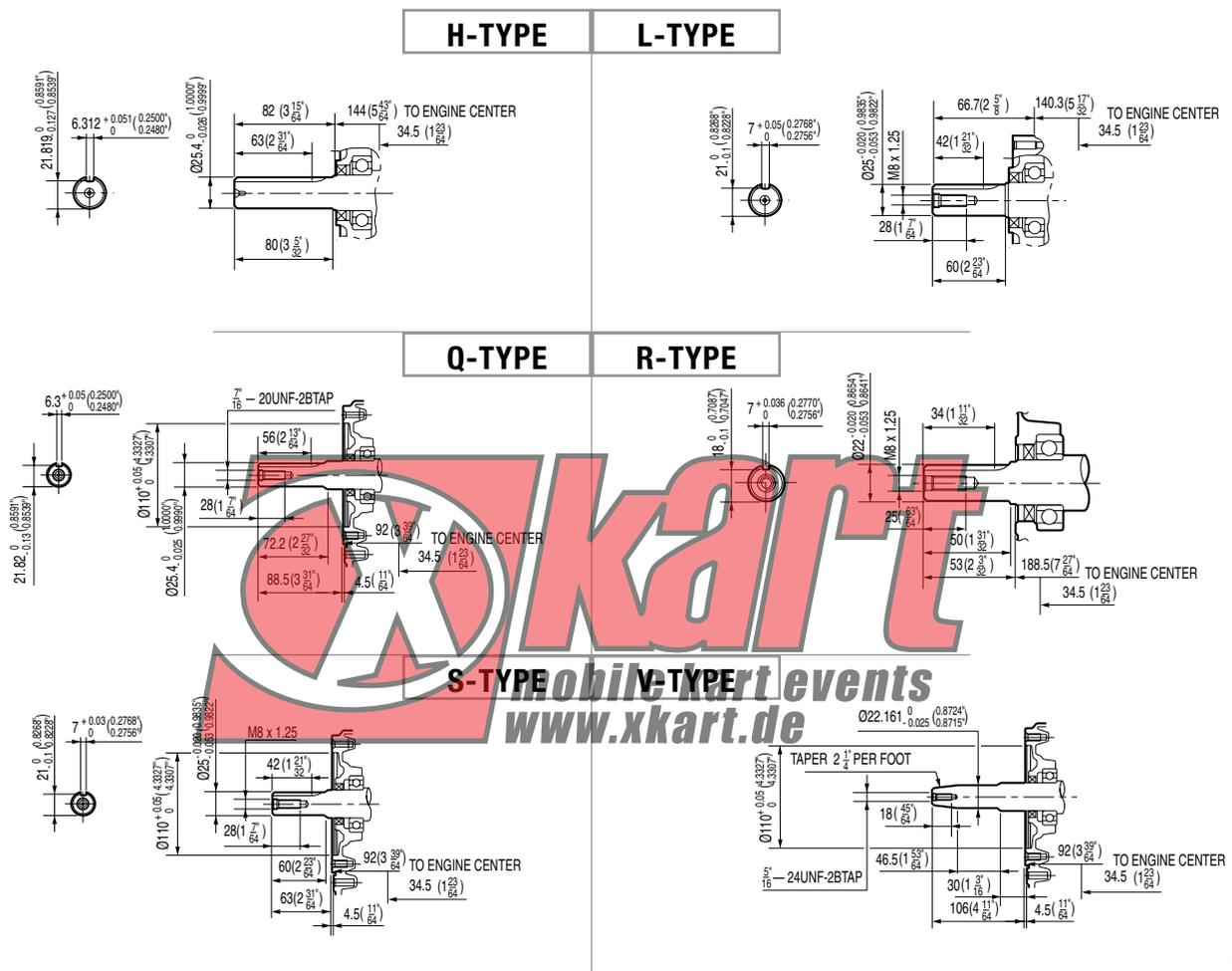
1/2 REDUCTION 1/2 REDUCTION WITH CLUTCH



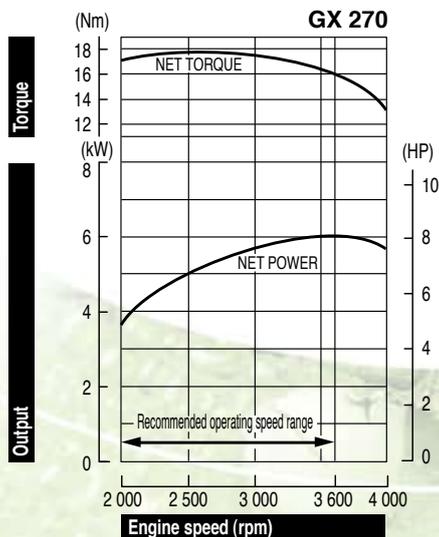
Dimensions Unit: mm (in.)

STANDARD TYPE

PTO SHAFT DIMENSIONS



XKart
 www.xkart.de



The power rating of the engine indicated in this document is the net power tested on a production engine for the engine model and measured in accordance with SAE J1349 at a specified rpm. Mass production engines may vary from this value. Actual power output for the engine installed in the final machine will vary depending on numerous factors, including the operating speed of the engine in application, environmental conditions, maintenance, and other variables.

La potenza indicata in questo documento, è la potenza netta rilevata su questo modello di motore in fase di produzione, ed è stata misurata secondo la procedura SAE J1349 ad un numero di giri specifico. Nella produzione di massa si possono riscontrare variazioni rispetto a questi valori. La potenza del motore installato nella macchina può dipendere da numerosi fattori, incluso il numero di giri al quale il motore è impiegato, le condizioni ambientali, dal livello di manutenzione ed altre variabili.

La puissance du moteur indiquée dans ce document est une puissance nette obtenue par l'essai d'un moteur de série selon la norme SAE J 1349 à une vitesse de rotation donnée. La puissance d'un autre moteur de production peut être différente de cette valeur indiquée. La puissance réelle d'un moteur installé sur une machine dépendra de différents facteurs comme la vitesse de rotation, les conditions de température, d'humidité, de pression atmosphérique, de maintenance et autres.

De bepaling van het vermogen van de motor, vermeld in dit document, is het netto vermogen getest op een productiemotor en gemeten in overeenstemming met SAE J1349 aan een specifieke t/min. Motoren van massaproductie kunnen van deze waarde variëren. Het werkelijke vermogen van de geïnstalleerde motor in het eindproduct kan afwijken, afhankelijk van talrijke factoren, zoals de operationele snelheid van de motor in een applicatie, omgevingsfactoren, onderhoud en andere variabelen.

Die Leistungsangabe der in diesem Dokument aufgeführten Motoren ist die Netto-Leistung gemäß SAE J1349, getestet bei einer definierten Drehzahl an einem Produktionsmotor. Bei Motoren aus Serienproduktion kann der Wert abweichen. Die Leistungsabgabe in einem Fertigergerät weicht, bedingt durch unterschiedliche Faktoren, wie Motordrehzahl in der Applikation, Umwelteinflüsse, Grad der Instandhaltung und andere Einflüsse ab.

Den i detta dokument nämnda motors effekt, är uppmätt i netto effekt. I enlighet med mätmetoden SAE J1349. Massproducerade motorer kan avvika från nämnda värde. Den faktiska effekten för varje motor kan variera beroende på bl a. varvtal, yttre omgivning, underhåll, typ av applikation, mm.

Specifications

Model	GX 270
Engine type	Air cooled 4-stroke OHV petrol engine, 25° inclined cylinder, horizontal shaft
Bore x stroke	77 x 58 mm
Displacement	270 cm ³
Compression ratio	8.2 : 1
Net power	6.0 kW (8.0 HP) / 3 600 rpm
Cont. rated power	4.6 kW (6.2 HP) / 3 000 rpm 5.1 kW (6.8 HP) / 3 600 rpm
Max. net torque	17.7 Nm / 1.80 kgfm / 2 500 rpm
Ignition system	Transistorised
Starting system	Recoil (electric start optional)
Fuel tank capacity	5.3 l
Fuel cons. at rated power	2.5 L/hr - 3 600 rpm
Engine oil capacity	1.1 l
Dimensions (L x W x H)	380 x 430 x 422 mm
Dry weight	25 kg

Spezifikationen

Modell	GX 270
Motortyp	Luftgekühlter 1-Zylinder 4-Takt OHV Benzinmotor, um 25° geneigter Zylinder, horizontale Kurbelwelle
Bohrung x Hub	77 x 58 mm
Hubraum	270 cm ³
Verdichtung	8.2 : 1
Netto-Leistung	6.0 kW (8.0 HP) / 3 600 min ⁻¹
Max. Dauerleistung	4.6 kW (6.2 HP) / 3 000 min ⁻¹ 5.1 kW (6.8 HP) / 3 600 min ⁻¹
Max. Netto-Drehmoment	17.7 Nm / 1.80 kgfm / 2 500 min ⁻¹
Zündsystem	Elektronische Zündung
Starter	Reversierstarter (Elektrostart Sonderausstattung)
Tankinhalt	5.3 Liter
Benzinverbrauch bei Dauerleistung	2.5 L/h - 3 600 min ⁻¹
Motorölkapazität	1.1 Liter
Maße (L x B x H)	380 x 430 x 422 mm
Trockengewicht	25 kg

Specificaties

Model	GX 270
Motortype	luchtgekoelde 4-takt OHV benzine-motor, 25° hellende cilinder, horizontale uitgaande as
Boring x slag	77 x 58 mm
Cilinderinhoud	270 cm ³
Compressie	8.2 : 1
Netto vermogen	6.0 kW (8.0 HP) / 3 600 t/min
Continu nominaal vermogen	4.6 kW (6.2 HP) / 3 000 t/min 5.1 kW (6.8 HP) / 3 600 t/min
Max. netto koppel	17.7 Nm / 1.80 kgfm / 2 500 t/min
Ontsteking	Electronische ontsteking
Startsysteem	Terugslag (electrische start optioneel)
Tankinhoud	5.3 Liter
Brandstofverbruik aan nominaal vermogen	2.5 l/u - 3 600 t/min
Motoroliecapaciteit	1.1 Liter
Afmetingen (L x B x H)	380 x 430 x 422 mm
Drooggewicht	25 kg

Spécifications techniques

Modèle	GX 270
Type du moteur	Moteur à essence monocylindre 4 temps OHV, refroidissement à air, cyl. incliné 25°, arbre de prise de force horizontal, cyl. chemisé en fonte
Alésage x course	77 x 58 mm
Cylindrée	270 cm ³
Taux de compression	8.2 : 1
Puissance nette	6.0 kW (8.0 HP) / 3 600 tr/mn
Puissance en service continu	4.6 kW (6.2 HP) / 3 000 tr/mn 5.1 kW (6.8 HP) / 3 600 tr/mn
Couple maximum	17.7 Nm / 1.80 kgfm / 2 500 tr/mn
Système d'allumage	Transistorisé
Système de démarrage	Lanceur (démarrateur électrique en option)
Cap. du réservoir d'ess.	5.3 l
Consommation de carburant en service continu	2.5 litre(s)/heure - 3 600 tr/mn
Capacité d'huile moteur	1.1 l
Dimensions (L x l x H)	380 x 430 x 422 mm
Poids à sec	25 kg

Dati tecnici

Tipo	GX 270
Tipo di motore	Motore monocilindrico OHV ad albero orizzontale, ciclo otto, 4 tempi, cilindro inclinato di 25° raffreddamento ad aria forzata
Alesaggio x corsa	77 x 58 mm
Cilindrata	270 cm ³
Rapporto di compressione	8.2 : 1
Potenza netta	6.0 kW (8.0 HP) / 3 600 giri/min
Potenza nominale continua	4.6 kW (6.2 HP) / 3 000 giri/min 5.1 kW (6.8 HP) / 3 600 giri/min
Coppia massima	17.7 Nm / 1.80 kgfm / 2 500 giri/min
Accensione	A transistor senza contatti
Avviamento	A strappo con autoavvolgente (elettrico opzionale)
Capacità serbatoio	5.3 Litri
Consumo combustibile alla potenza nominale	2.5 Litri/ora - 3 600 giri/min
Capacità coppa olio	1.1 Litri
Dimensioni (Lu x La x A)	380 x 430 x 422 mm
Peso a secco	25 kg

Spécifikationer

Modell	GX 270
Motortyp	Luftkyld 4-takts bensinmotor med överliggande ventiler, 25° lutande cylinder, Horizontal axel
Cylinderdiameter x slaglängd	77 x 58 mm
Slagvolym	270 cm ³
Kompressionsförhållande	8.2 : 1
Netto effekt	6.0 kW (8.0 HP) / 3 600 varv per minut
Rek. kontinuerlig effekt	4.6 kW (6.2 HP) / 3 000 varv per minut 5.1 kW (6.8 HP) / 3 600 varv per minut
Max. netto vridmoment	17.7 Nm / 1.80 kgfm / 2 500 varv per minut
Tändsystem	Transistor
Startsystem	Rekyl (elektrisk start som tillval)
Tankvolym	5.3 Liter
Bränsleförbrukning vid märkeffekt	2.5 L/tim - 3 600 varv per minut
Oljevolym	1.1 Liter
Dimensioner (L x B x H)	380 x 430 x 422 mm
Torrvtikt	25 kg

HONDA
ENGINES

Honda Europe NV
EUROPEAN ENGINE CENTER
Langerbrugstraat 104
B-9000 Gent
TEL: + 32 (0)9 250 12 11
FAX: + 32 (0)9 250 14 24

www.honda-engines-eu.com

France • European Engine Center • Product information center

Parc d'Activités de Pariest • Allée du 1er Mai, BP 46 • Croissy Beaubourg • F-77312 Marne-la-Vallée Cedex 2
TEL: + 33 (0)1 60 37 30 16 • FAX: + 33 (0)1 60 37 33 66

Germany • Honda Engines • Selling agent

Honda Logistik Center Deutschland GmbH • Sprendlinger Landstraße 166 • D-63069 Offenbach/Main
TEL: + 49 (0)6 98 30 93 65 • FAX: + 49 (0)6 98 30 91 28

Italy • Honda Engines • Selling agent

Honda Logistic Centre Italy S.p.A. • Via Strà 153 - 154 • I-37030 Colognola ai Colli (VR)
TEL: + 39 045 6173341 • FAX: + 39 045 6151270

Sweden • Honda Engines • Selling agent

Honda Logistics Center Sweden AB • Box 50583 • Väst kustvägen 17 • SE-20215 Malmö
TEL: + 46 40 38 07 00 • FAX: + 46 40 38 07 88

United Kingdom • Honda Engines • Selling agent

Honda Logistics Centre (UK) Ltd. • Viscount Way, South Marston Park • Swindon SN3 4TN, UK
TEL: + 44 (0)1 455 55 94 29 • FAX: + 44 (0)1 455 55 94 28

All specifications are subject to change without notice.
Les caractéristiques techniques peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis.
Spesifikationer kan ändras utan föregående meddelande.

Le specifiche sono soggette a cambiamento senza preavviso.
Die Spezifikationen können ohne Vorankündigung geändert werden.
Alle technische specificaties kunnen op elk ogenblik en zonder kennisgeving gewijzigd worden.

Ref. EEC - TS 2008/16 - GX 270

© www.honda.com

Pressemitteilungen

3 Jahres Garantie - Oft kopiert, nie erreicht - Neues Line-up der Mid GX-Motoren - Neues Line-up der GX-Motoren - Neue Generation V-Twin

Neues Line-up der Mid GX-Motoren

Honda kündigt die Einführung der überarbeiteten GX120, GX160 und GX200 Serie an

Mit der Einführung der aktualisierten Version der ‚Mid GX-Motoren‘ hält Honda seine Position als führender Motorenhersteller auch im Bereich kleiner Benzinmotoren.

Zu Beginn des Jahres 2010 kündigte Honda die Einführung der aktualisierten GX240/GX270 /GX340/GX390-Serie an. Für diese Modelle besteht das Line-Up aus einer Standard und einer i-GX-Version :



Standard-Version: Geeignet für eine breite Palette von Hochleistungs-Anwendungen, mit herausragenden Werten im Bereich Emissionen, Startverhalten, Kraftstoffverbrauch, Leistung, Geräusch und Vibration.

iGX Version: mit einem elektronischen, werkseitig programmiertem Drehzahlregler ausgestattet, um den Motor für Anwendungen mit automatischen Leerlauf und "Auto-Choke" auszurüsten.

Neue Funktionen, wie variabler Zündzeitpunkt (Digital CDI), erhöhte Verdichtung, verbesserte Vergasereffizienz sowie ein leichtgewichtiger Kolben, führen zu erhöhten Leistungs- und Drehmomentwerten bei gleichzeitiger verbesserter Kraftstoffeffizienz sowie zur Senkung der Geräusch- und Vibrationswerte. Abmessungen und äußere Erscheinung des Motors bleiben nahezu unverändert, um 100% Austauschbarkeit mit den aktuellen GX240/270 /340/390-Motoren zu gewährleisten. Aus dem gleichen Grund bleibt die Bezeichnung der Motoren unverändert.

Wir freuen uns, dass wir jetzt den Start der komplett neu gestalteten GX120, GX160 und GX200-Baureihe verkünden können. Bis Ende 2011, Anfang 2012 werden sie schrittweise die bestehenden GX120, GX160 und GX200 Motoren ersetzen.

Angelehnt an die Verbesserung der GX240, GX270, GX340 und GX390-Serie, hat Honda die neue Mid GX-Serie mit technologisch fortschrittlichen Funktionen entwickelt (kann je nach Modell GX120, 160, 200 abweichen; die Merkmale entsprechen weitestgehend denen der GX240/270/340/390-Serie). Wie bei der ‚Big GX Serie‘ werden mit der Weiterentwicklung vor allem geringere Emissionen und verbesserte Leistung erreicht.

Weil die Abmessungen der neuen Motoren im Wesentlichen denen der vorhandenen GX-Modelle entsprechen, werden Erstausrüster am Design ihrer Geräte nichts verändern müssen.

Durch die Konfiguration der neuen Honda GX-Modelle reduziert sich der Ausstoß von Schadstoffen wie Kohlenwasserstoff (HC) und Stickoxid (NOx) unter Beibehaltung der gleichen Leistung wie bei den bisherigen Honda GX-Modellen. Zwar kann die genaue Messung je nach Modell abweichen, insgesamt reduziert sich jedoch der Ausstoß von HC aufgrund geringeren Ölverbrauchs durch eine geänderte Kolbenform und einen geänderten Kolbenring zusammen mit einem modifizierten Vergaser. Darüber hinaus reduzieren sich die NOx-Emissionen durch eine Anpassung im Zündzeitpunkt, wodurch Verbrennungstemperatur und Druck reduziert werden.

Honda hat sich zum Grundsatz gemacht, mit seinen Motoren immer die strengsten Abgasnormen der Welt erfüllen zu können. Für Europa müssen Motorenhersteller die "Euro 2" Abgasnormen erfüllen, die aktuelle Benchmark sind jedoch die Abgas- und Verdunstungsemissions-Standards der US-Umweltbehörde EPA Phase-3. Die aktuellen "Euro 2" Verordnungen haben keine Anforderungen in Bezug auf die Verdampfung des Kraftstoffs durch den Tank und den Kraftstoffleitungen, was bedeutet, dass Motoren, die nur die "Euro 2" erfüllen würden und nicht "US EPA Phase3 'und / oder' CARB Tier 3', mit ihren Verdunstungsemissionen stärker die Umwelt belasten würden.

Honda verkauft in der GX-Serie in Europa bereits seit vielen Jahren sogenannte "U"-Motoren. Dies sind Motoren, die die Euro 2 Norm erfüllen, die EPA Phase 2 (und jetzt Phase 3) sowie die CARB Tier 3-Standards.

Im Vergleich zu Motoren, die nur die EURO2 Abgasvorschriften erfüllen, haben wir folgendes erreicht :

- **52% geringere Abgas-Emissionen (HC + NOx).** Wenn wir die GX120/160/200 und GX240/270/340/390 Motor Verkäufe in Europa der letzten 12 Monate in Betracht ziehen, bedeutet dies eine Reduktion von insgesamt rund 2.243 Tonnen HC + NOx über die geschätzte Lebensdauer der Motoren.
- **83% weniger Verdunstungsemissionen (HC).** Wenn wir die GX120/160/200 und GX240/270/340/390 Motor-Verkäufe in Europa der letzten 12 Monaten in Betracht ziehen, bedeutet dies eine Reduktion der Verdunstungsemissionen von insgesamt 913 kg HC / Tag. Da Euro 2 keine Normen in Bezug auf Kraftstoffverdampfung hat, haben wir die Standards der CARB Tier 3 mit denen der CARB Tier 2 verglichen (voraussetzend, dass die heutigen Standardtanks die Tier 2 erfüllen).

Diese faktische Berechnung berücksichtigt nicht einmal die strengeren EPA Phase 3 Standards. Die aktualisierte GX Serie erfüllt die Richtlinien der EPA Phase-3 - die strengsten Abgasvorschriften der Welt.

Hintergrund der EPA für diese Entscheidung war das Ziel, die Kohlenwasserstoff-Emissionen aus kleinen Benzinmotoren um rund weitere 35 Prozent zu reduzieren. Abhängig von der Größe des Motors, treten diese neuen Abgasnormen 2011 oder 2012 in den Vereinigten Staaten in Kraft. Dass wir die Motoren auch in Europa verkaufen, zeigt unser Engagement für die Zukunft, denn eigentlich müssten die Motoren in Europa lediglich die EURO2 Abgasnormen erfüllen (keine Richtlinien in Bezug auf Verdunstung überhaupt).

Die Einführung der GX-Serie im Jahr 1983 war ein großer Erfolg für die Motorenindustrie. Tatsächlich ist Honda seit mehr als 25 Jahren Marktführer im Bereich für professionelle Anwendungen. In diesem Zeitraum haben andere Hersteller neue Motoren entwickelt, die speziell auf den Bereich der GX-Serie abgestimmt sind. Darüber hinaus erfordern die heutigen Probleme bzgl. Benzinverbrauch und Kosten sowie auch die zukünftigen Abgasvorschriften den Einsatz neuer Technologien in unseren Motoren, um zu gewährleisten, dass OEM-Produkte "Powered by Honda" weiterhin die Bedürfnisse der Kunde befriedigen und einen Wettbewerbsvorteil bieten.

Honda ist der weltweit größte Motorenhersteller mit mehr als 18 Millionen Einheiten für Auto, Motorrad, Marine sowie Power Equipment (Geschäftsjahr April 2009 bis März 2010). Honda bietet eine komplette Serie von kleinen Benzinmotoren für den kommerziellen Bereich, für die Miet-Industrie und für anspruchsvolle Verbraucher-Anwendungen. Unsere Motoren sind nicht nur in den Anwendungen von einigen unserer wichtigsten Wettbewerber übernommen, sie sind auch eine Quelle der Inspiration für viele von ihnen.

Wir bei Honda haben es uns zum Ziel gesetzt, kontinuierlich unsere Motorenpalette zu stärken und überdurchschnittlich gute Motoren zu liefern, um einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Herstellern zu halten. Bei Honda sind wir überzeugt, dass es bessere Alternativen als "Kopieren" gibt, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Honda wird auch weiterhin diesen Weg gehen!

Wir sind zuversichtlich, dass die nun komplett aktualisierte GX Serie auch weiterhin helfen wird, eine Vielzahl von Anwendungen zu unterstützen, ganz im Sinne von

"helping people get things done".

Honda Europe EEC, März, 2011



[Zurück zur vorherigen Seite](#)