

Langgestreckte Stufenhecklimousine — Der Legend wirkt langgestreckt und elegant; mit 481 cm Gesamtlänge übertrifft er praktisch alle Konkurrenten. Der Luftwiderstandsbeiwert wird mit 0,32 angegeben. Die wesentlich teurere Ausführung mit Option Package erkennt man äusserlich an den Alu-Felgen.

Nun auch auf dem Schweizer Markt

Honda-Topmodell Legend

Man sprach zwar schon seit geraumer Zeit von dem Honda-Topmodell, das zusammen mit dem britischen Staatskonzern Leyland beziehungsweise Austin Rover entwickelt wurde und gleichzeitig auch als neues Rover-Modell entstanden ist. Doch

Mit dem Legend — dessen detaillierte Beschreibung bereits in «AR» 46/85 veröffentlicht wurde — tritt Honda erstmals in einer Wagenklasse an, die bisher von europäischen Fabrikanten beherrscht wird. Da es sich aber um eine japanisch-britische Gemeinschaftskonstruktion handelt, wäre es falsch, von einem erneuten japanischen Vorstoss zu sprechen. Der Legend wird nämlich in England gebaut, wobei es sich bei rund der Hälfte seiner Komponenten um britische Erzeugnisse handelt. Ganz am Rande erwähnt, kann man also darauf gespannt sein, unter welchem Herkunftsland das Bundesamt für Statistik uns den Legend präsentieren wird.

Honda und die Rover Group (ehemals British Leyland) bauen in Japan wie in England teils identische Modelle, wobei die «Fremdmarke» jeweils im Auftrag des Partners hergestellt wird. So entsteht in Longbridge neben dem Rover 200 der baugleiche Honda Ballade. Desgleichen werden nun auf dem gleichen Fließband, jedoch im Rover-Werk Cowley, der Rover 800 und der Honda Legend gebaut, und das gleiche gilt für das japanische Honda-Werk. Ausser der aus Japan stammenden Antriebseinheit besitzen diese beiden Modelle eine gemeinsame Karosseriestruktur und grossenteils identische Fahrwerkelemente. Unterschiedlich sind jedoch die Karosserieausformung wie auch die Interieurgestaltung.

Während der Rover 800 eine Stufenheckkarosserie mit sechs Seitenfenstern erhielt, handelt es sich bei dem Legend-Aufbau — ebenfalls mit abgesetztem Heck — um eine Extrapolation des Accord-Limousinendesigns mit vier Seitenfenstern. Offen-

bar wurde auf Markenidentität besonders grosser Wert gelegt, denn auf den ersten Blick fällt es gar nicht leicht, den 481 cm langen Legend vom immerhin 27 cm kürzeren Accord zu unterscheiden.

Doch der Legend ist eindeutig darauf ausgelegt, in der «Sechszylinderklasse» ein Wort mitzusprechen. Ausser auf den Rover 800 (469,5 cm lang) trifft er beispielsweise auf die entsprechend motorisierten BMW der Reihe 5 (462 cm), Ford Scorpio (469,5 cm), Lancia Thema (459 cm), Opel Omega (468,5 cm), Renault 25 (463 cm), Saab 9000 (462 cm, aber ausschliesslich 4-Zylinder-Motoren), Volvo 740/760 (478,5 cm), Audi 100/200 (479 cm, 5 Zylinder) und bereits auch auf die Mercedes-Benz der Mittelklasse (474 cm).

Genau mit der Hälfte der hier aufgeführten Konkurrenten hat der Legend den für Honda schon bereits traditionellen Vorderradantrieb gemeinsam. Und gerade in dieser höheren Fahrzeugstufe werden von den Fachleuten und Fans besonders eifrig Diskussionen um die vorzuziehende Antriebsart geführt.

nachdem er in Japan bereits im Herbst 1985 vorgestellt wurde, wird der Honda Legend erst in diesem Frühling auch auf dem Schweizer Markt Einzug halten, mit Katalysator, wie es sich gehört, und überdies zwei Lambdasonden.

Der für den Honda Legend und den Rover 800 neuentwickelte V6-Motor wird sowohl in einer 2- wie in einer 2½-Liter-Version gebaut (und für das kürzlich vorgestellte Legend-Coupé sogar bereits auch in einer 2,7-Liter-Ausführung). Es handelt sich um einen V-Motor mit vier Ventilen je Zylinder und einem Gabelwinkel von 90°; um eine gleichmässige Zündfolge zu erzielen sind die Kurbelzapfen jeweils um 30° gegeneinander versetzt. Dieses Konzept findet sich auch bei anderen modernen V6-Motoren; noch eher ungewöhnlich für einen «Gebrauchsmotor» ist nicht nur die Bestückung mit vier Ventilen pro Zylinder, sondern auch deren Bedienung durch nur eine obenliegende Nockenwelle je Zylinderreihe, was durch Verwendung von Schwinghebeln mit Hydrosockeln ermöglicht wird.

In Europa wird der Legend vorerst ausschliesslich mit dem 2493-cm³-Aggregat geliefert, das mit dem Honda-eigenen elektronischen Einspritzsystem PGM-FI versorgt wird. Für die Ausführung mit Katalysator (und je einer Lambdasonde pro Zylinderreihe) wird eine ein-

heitliche Leistung von 150 PS bei 5800/min angegeben (ohne Kat.: 173 PS bei 6000/min, ohne Kat., aber mit automatischem Getriebe: 167 PS bei 6000/min), während das maximale Drehmoment mit 207 Nm bei 4500/min zur Verfügung steht (ohne Kat.: 217 Nm bei 5000/min bzw. 221 Nm bei 4000/min). Es gibt ihn wahlweise mit einem 5-Gang-Getriebe oder 4-Stufen-Getriebeautomat; letztere Kraftübertragung hat eine neue elektronische Steuerung der Wandlerüberbrückung erhalten.

Preis ab Fr. 34 500.—

Für die Schweiz wurde der Preis des Honda Legend mit Handschaltgetriebe auf Fr. 34 500.— festgelegt. Dies dürfte im Konkurrenzumfeld in Anbetracht des Wagen- und Motorkalibers sowie der serienmässigen Ausrüstung ein durchaus faires Angebot sein. Zur Ausstattung zählen ein Tempomat, ein elektrisches Schiebe- und Hubdach, elektrische Scheibenheber auch für die hinteren Seitenfenster, Zentralverriegelung, geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, Lenkrad und Fahrersitz höhenverstellbar, elektrisch verstellbare Aussenspiegel, Radio/Kassetten-Gerät mit vier Lautsprechern und elektrischer Antenne sowie zahlreiche Beleuchtungseinrichtungen.

Wer zudem noch eine Klimaanlage, Alu-Felgen, einen elektrisch mehrfach verstellbaren Fahrersitz, heizbare Vordersitze, verstellbare Kopfstützen auch hinten, eine Scheinwerfer-Wisch-/Waschanlage sowie ein noch raffinierteres Radiogerät eingebaut haben will, bezahlt für dieses «Option Package» einen Mehrpreis von 8900 Franken, was den Wagenpreis auf Fr. 43 400.— beziehungsweise mit Metalllackierung auf rund Fr. 44 000.— schnellen lässt. Das automatische Getriebe, das nur in Verbindung mit dem Option Package zu haben ist, kostet weitere Fr. 1600.—

Man legt bei Honda Wert auf die Feststellung, dass zu diesen Preisen qualitativ Hervorragendes geboten werde. Hiefür garantiert die von der japanischen Marke in eigener Regie in Swindon, Südengland, eingerichtete Zentrum für Qualitätssicherung. Dort wird jeder Legend, nachdem er in Cowley vom Fließband gerollt ist, einem eingehenden Qualitätsprüfungsprogramm unterzogen. Dieses beinhaltet auch die Probefahrt über eine Teststrecke mit elektronisch registrierten Erschütterungsprüfungen. Korrekturen können zwar grossenteils an Ort und Stelle vorgenommen werden, doch gehen Wagen, die den Honda-Anforderungen nicht genügen, mitunter kurzerhand ins Werk zurück.

Probefahrts-Eindrücke

In Südfrankreich hat sich vergangene Woche Gelegenheit geboten, mit ersten Exemplaren des Honda Legend längere Probefahrten zu unternehmen. Um eine Quintessenz gleich vorwegzunehmen: Hinsichtlich Fahreigenschaften lässt der Legend mit den amerikanischen angehauchten früheren Sechszylindermodellen aus Japan keinen Vergleich mehr zu. Er lässt sich ebenso freudvoll sportlich und sicher dirigieren wie renommierte europäische Fabrikate... und er ist ja auch «ein halber Europäer».

manifestiert sich nur geringfügig. Vor allem sind bei plötzlichem Gaswegnehmen kaum Lastwechselreaktionen zu befürchten. Wir hätten unsere Probefahrten (mit den auf Michelin-MXV-Reifen rollenden Testfahrzeugen) allerdings ausschliesslich auf trockenen Fahrbahnen durchgeführt.

Der Fahrersitz, der auch eine verstellbare Lendenstütze bietet, ist auf sicheren Seitenhalt und gute Benaufflage ausgeformt. Er ist angenehm straff gepolstert. Zudem liegt die Fahrwerkabstimmung eher auf der sportlichen Seite, was das hohe Niveau des Fahrkomforts nach dem Gusto der meisten Fahrer jedoch kaum beeinträchtigen dürfte. Die Anzeigenelemente wie die Bedienungselemente sind — abgesehen von dem auch in diesem Wagen etwas tief liegenden Radio — logisch und übersichtlich angeordnet.

Drehfreudiger V6

Sein Vierventil-V6 allerdings ist eine hochmoderne japanische Konstruktion. Er erwies sich als rasch ansprechend und drehfreudig. In Verbindung mit dem 4-Stufen-Automat — und wir haben hauptsächlich diese Ausführung probefahren — war sowohl auf Autobahnen wie auf Gebirgsstrassen eine auf zügige Zwischenspurts ausgelegte Fahrweise möglich. Mit Kick-down liess sich bis 6000/min beschleunigen (Beginn des roten Tourenzählerbereichs bei 6500/min), wobei der Motor ein gehaltenes «Fauchen» vernehmen liess.

Bei sportlicher Gangart machten sich die Schaltvorgänge entsprechend der schnellen Getriebereaktionen mit kleinen Ruckbewegungen bemerkbar. Die gewählte Getriebestufe — P/R/N/D4/D3/2 — wird im Armaturengewirt angezeigt. Bei gleichmässiger Fahrt auf der Autobahn bleibt der Motor bis zu «recht hohen» Tempi praktisch unhörbar, so dass einzig einige Windgeräusche in das Interieur dringen.

Die kurze Vergleichsfahrt mit einer 5-Gang-Version bewies uns die Geschwindigkeit des 2½-Liter-Motors. Nicht nur konnte problemlos im fünften Gang mit 50 km/h gefahren werden, es war sogar möglich, aus bloss 20 km/h in der obersten Getriebestufe rucklos zu beschleunigen.

Rasch ansprechende Lenkung

Die Servolenkung ist mit 3½ Umdrehungen vom einen zum andern Anschlag ziemlich direkt ausgelegt. Sie lässt bei Geradeausfahrt kaum Widerstand spüren und verlangt daher vor allem auf der Autobahn zunächst einige Angewöhnung. Auf kurvenreichen Strecken erlaubt ihr schnelles Ansprechen andererseits mühelos eine zügige bis forcierte Fahrweise. Auch auf unebenem Belag zeigt der Frontantrieb — zumindest in Verbindung mit dem Automatengetriebe — keinerlei Unarten.

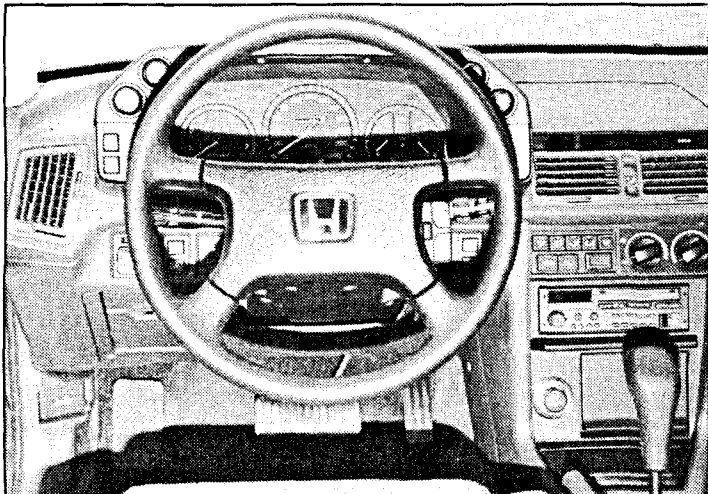
Die dem Vorderradantrieb eigene Untersteuertendenz

Neue Detailideen

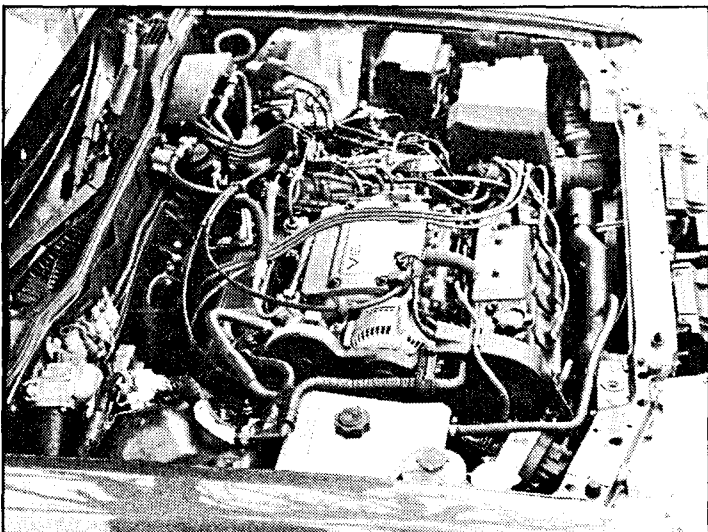
Dass die Konstrukteure gerade im Bereich Bedienung nicht vor neuen Ideen zurückschreckten, beweisen etwa die auf der rechten Seite des Lenkrades integrierten Tasten für die Tempokonstanthalte-Vorrichtung oder die unterhalb der Fahrertür-Armlehne zu findende Kofferraum-Öffnungstaste. Zu den zahlreichen Ablagen zählen ein Fach mit Deckel oben auf Armaturenbrettmittelle, ein Kassettenfach mit Deckel unterhalb des Radios, ein ebenfalls abgedecktes Fach in der als Armstütze dienenden Mittelkonsole, ein Fach für den Erste-Hilfe-Set in der Hutablage sowie Fächer in den vorderen Türen und Kartentaschen in der Rückseite der Vorderlehnen.

Hinsichtlich Platzangebot gibt sich der mit 276 cm Radstand aufwartende Legend sehr grosszügig. Auch fünf grossgewachsene Personen finden mehr als genug Beinraum und — vor allem vorne — eine grosszügig bemessene Kopffreiheit. Auch der fünfte Insasse fühlt sich auf dem mit einer Sitzmulde versehenen Mittelplatz unter der hochklappbaren breiten hinteren Mittelarmlehne bequem aufgehoben. Die vorderen Sitzgurten lassen sich am Mittelpfosten in zwei Höhen fixieren, und ein weiteres Komfortmerkmal bildet das stufenlos ausstellbare elektrische Schiebepad. Die Rundumsicht ist hervorragend, und die Velourspolsterung wirkt ebenso wohnlich wie gepflegt.

Die reichhaltige Ausrüstung wie auch das sportliche Temperament und die hohe Fahrsicherheit lassen den Legend als eine attraktive Bereicherung im Spektrum der gehobenen Fahrzeugklasse erscheinen. Gf.



Sportlich und übersichtlich — Das Instrumentarium wirkt sportlich-nüchtern, die Bedienungselemente sind übersichtlich angeordnet. Im Option Package ist auch eine Klimaanlage enthalten.



Quer eingebauter Vierventil-V6 — Der Motorraum des Honda Legend ist reichlich angefüllt. In der US-83-Ausführung mit Abgaskatalysator (und zwei Lambdasonden) stehen 150 (statt 173) PS zur Verfügung. Der gleiche Motor findet sich auch im Rover 800.

Kurzporträt

● Geräumige Stufenhecklimousine mit Vorderradantrieb; parallel entwickelt und hergestellt mit Rover 800; für Europa in England gebaut.

● 2,5-Liter-V6-Motor mit 24 Ventilen, quer eingebaut (aus Japan); US-83-Ausführung mit 150 PS (110 kW) bei 5800/min; max. Drehmoment 21,1 mkp (207 Nm) bei 4500/min. 5-Gang-Getriebe oder 4-Stufen-Automat.

● Abmessungen: Radstand 276 cm, Spur 149/145 cm, Aussenmasse 481 x 173½ x 139 cm, Kofferraum 470 L, Reifen 205/60 VR 15; Leergewicht 1350 kg.

● Fahrleistungen (mit Kat., 5-Gang/Automat, Werkangaben): 0 bis 100 km/h in 8,9/10,2 s, 0 bis 160 km/h in 23,9/27,8 s, Spitze 203/198 km/h.

● Preise: Fr 34 500.—; mit Option Package Fr 43 400.—; mit Option P und Hondamatic Fr 45 000.— (Metalllackierung Fr. 600.—).

EU: 6000/Jahr

Gemäss Angaben von H. Kizawa, dem Leiter der in Frankfurt niedergelassenen Europa-Zentrale von Honda, erwartet Honda, auf dem europäischen Markt schon im ersten Jahr des Einstiegs in die «Executive Car»-Klasse 6000 Legend absetzen zu können. Grosse Bedeutung sollte diesem Modell aber auch auf dem nordamerikanischen Markt zukommen (wo es von Japan aus an das Acura-Verkaufsnetz geliefert wird und den europäischen Importwagen der Oberklasse Konkurrenz bieten dürfte).

CH: 50/Monat

Wie W. Bösiger, Verkaufsleiter der in Genf domizilierten Honda Automobile (Suisse) SA, ausführte, werden in einer ersten Phase ab Mai die 200 ersten Legend in die

Schweiz geliefert; anschliessend wird mit einem monatlichen Absatz von rund 50 Exemplaren gerechnet. Die 240 Honda-Händler in der Schweiz seien bereits auf den Legend vorbereitet; man ziehe es vor, das Vertriebsnetz qualitativ statt quantitativ wachsen zu lassen.

Noch kein ABS

Leider gibt es den Honda Legend noch nicht mit ABS. Honda konnte sich im Gegensatz zu Rover nicht dazu entschliessen, das deutsche ABS einzubauen, weil die japanische Firma mit dem ALB bereits über ein eigenes (wenn auch etwas einfacher aufgebautes) Antiblockier-Bremssystem verfügt. Es soll aber nicht möglich sein, auf dem gleichen Fließband zwei unterschiedliche ABS einzubauen. rg