

Der neue Legend ist deutlich grösser geworden

Honda auf dem Weg in die Oberklasse

Den direkten Kampf gegen den Lexus, den Infiniti und die europäischen Nobelmarken will Honda zwar Gerüchten zufolge schon in naher Zukunft mit einer zehnzylindrigen Luxuslimousine aufnehmen. Doch bereits mit der jüngsten Auflage des Legend, der deutlich grösser geworden ist, befindet sich die japanische Firma auf dem Weg in die automobile Oberklasse. Das Europadebüt dieses Modells wird im kommenden Frühjahr erfolgen.

Besonders in den Vereinigten Staaten haben Honda bzw. die auf höherwertige Modelle spezialisierte Tochtermarke Acura die Offensive ihrer japanischen Mitbewerber Toyota und Nissan im gehobenen Marktsegment deutlich zu spüren bekommen. Als direkter Rivale war nämlich der Legend eine Nummer zu klein, und überdies erwuchs ihm durch die neue Accord-Generation auch hausinterne Konkurrenz. Dasselbe gilt für Europa, wo sich allerdings Hondas oberste Modellreihe nie besonders grosser Popularität erfreute.

In seiner Neuauflage (vergl. Kurzbeschreibung in «AR» 45) kommt nun der Legend deutlich stattlicher daher. War die bisherige Generation noch auf die in zwischen gelockerten japanischen Steuernormen (Basismodell mit Zweilitermotor und einer Breite von 169,5 cm) abgestimmt, so hat sich der Nachfolger von diesen Fesseln gelöst und besitzt Aussenmasse, welche denjenigen eines Siebner-BMW oder eines S-Klasse-Mercedes kaum nachstehen.

In der Länge misst die Legend-Limousine nämlich jetzt fast fünf Meter, seine Breite beträgt 181 cm und die Höhe 140,5 cm. Ob sie auch punkto Innenraum mit den beiden deutschen Konkurrenten gleichziehen kann, lässt sich vorderhand mangels vergleichbarer Messwerte nicht beurteilen. Wegen der stark geneigten Heckscheibe dürften aber zumindest die Passagiere im Fond etwas weniger generöse Platzverhältnisse vorfinden.

Andererseits verleihen die fliesenden Linien und die stark geneigten Scheiben am lichten Pavillon dem Viertürer eine sportlich-elegante Note. Dass der Legend trotz seiner Abmessungen nicht besonders wuchtig wirkt, verdankt er auch der stark abfallenden Front mit kurzem Überhang. Die flachen Breitband-Leuchteinheiten sorgen für die erwünschte Familienähnlichkeit mit den kleineren Honda-Modellen, und die Heckpartie erinnert an das bisherige Legend-Coupé. Auch gewisse Parallelen zur neusten Accord-Generation sind offensichtlich.

Motor jetzt längs eingebaut

Mit 291 cm ist der Radstand um nicht weniger als 15 cm angewachsen. Diese grosse Differenz

ist nicht nur eine Folge der grösseren Aussenmasse, sondern auch der anderen Motoranordnung. War das V6-Triebwerk bisher quer vor der Vorderachse untergebracht, so sitzt es jetzt in Längsrichtung genau rittlings auf ihr, und dennoch bleibt der Legend ein Fronttriebler. Diese ungewohnte Anordnung, die besonders punkto Kraftübertragung recht komplizierte Lösungen erfordert, hat Honda erstmals 1989 bei der nur in Japan verkauften Topversion des Accord angewandt, welche über einen Reihenfünfzylinder verfügt.

Vorteile dieses Layouts sind laut Honda eine günstigere Gewichtsverteilung und damit ein besseres Handling einerseits sowie – als Folge des langen Radstands – höhere Richtungsstabilität, geringere Seitenwindempfindlichkeit, besseres Bremsverhalten und ein Komfortgewinn andererseits. Überdies konnte der maximale Einschlagwinkel der Vorderräder vergrössert werden, so dass der neue Legend über einen Spurenschlagmesser von bloss 10,6 m verfügt. In Sachen Raumaussparung dagegen sind kaum Vorteile zu erwarten, bedingt doch das Getriebe eine recht weit ins Interieur ragende Mittelkonsole wie bei einem Auto mit Hinterradantrieb.

Aber auch der Motor selbst wurde gründlich überarbeitet. Es handelt sich zwar noch immer um einen V6 mit Leichtmetallblock, dessen Gabelwinkel von 90° durch eine speziell gekrümmte Pleuellwelle kompensiert wird. Durch das Erhöhen der Bohrung auf 90 mm und einen auf 84 mm vergrösserten Pleuellweg stieg jedoch der Hubraum von bisher 2,7 Litern auf 3206 cm³. Die Zylinderköpfe sind völlig neu, auch wenn die vier Ventile eines Brennraums weiterhin von einer einzigen obenliegenden Pleuellwelle pro Reihe betätigt werden.

Der bisherige komplizierte Mechanismus – Schleppebel mit Hydrosockeln, die einseitig direkt, auslassseitig dagegen über Stossstangen und Kipphebel auf die Ventile einwirkten – ist einer konventionellen Lösung gewichen. Wie bei den SOHC-Vierzylindern erfolgt die Betätigung jetzt über Aluminiumkipphebel, welche allerdings beim Legend einen hydraulischen Spielausgleich besitzen.



Wie heute bei Viertürern die Regel, optimiert Honda die Resonanzaufladung im Ansaugsystem durch variable Rohrlängen. Durch ein System von Klappen, das je nach Drehzahl und Last die Luft auf drei verschiedenen Wegen in die Brennräume strömen lässt, wird der Drehmomentverlauf verbessert. Das Maximum von 299 Nm fällt zwar erst bei 4500/min an, doch zwischen 1500 und 6000/min lassen sich laut Herstellerdiagramm mindestens 80 % dieses Werts mobilisieren.

Dass das 10:1 komprimierte Aggregat mehr auf Durchzugskraft als auf extreme Leistungsabgabe ausgelegt wurde, belegt nicht nur der Höchstwert von 158 kW (215 Netto-PS der japanischen Norm), sondern auch die zugehörige Nenn-drehzahl von bescheidenen 5500/min. Sollte später eine potentere Variante erwünscht sein, liesse sich der V6 mit den VTEC-DOHC-Zylinderköpfen des NSX-Sportwagens nachrüsten. Hubraumkleinere Ausführungen wird es dagegen kaum mehr geben, denn dieses Segment wird jetzt von den höherwertigen Accord-Typen abgedeckt.

Nur mit Frontantrieb

Nur eine Variante existiert vorläufig auch punkto Kraftübertragung, nämlich Frontantrieb in Verbindung mit einem Vierstufenautomat. Wie bei Honda üblich, arbeitet letzterer nicht mit Planetensätzen, sondern es handelt sich um ein Zweiwel-lengetriebe. Gegenüber dem Vorgänger wurde der Wandler vergrössert, und die verfeinerte Elektronik soll jetzt noch sanftere Schaltmanöver ermöglichen. Im Export wird allerdings auch ein Fünfgang-Handschaltgetriebe erhältlich sein.

Ferner bietet sich die Anordnung der Kraftübertragung geradezu an für einen zusätzlichen Antriebsstrang zu den Hinterrädern; von einem Allrad-Legend ist bisher jedoch nicht die Rede. Die Limousine sollte auch mit zwei Antriebsrädern kaum

Traktionsprobleme kennen, verfügt sie doch (wenigstens in Japan) serienmässig über ein Schlupfregelsystem.

Wie bei den meisten Honda-Modellen und auch beim bisherigen Legend sind alle vier Räder an sogenannten «Multi-link»-Aufhängungen befestigt. Wegen der günstigeren Platzverhältnisse (Längsmotor) konnte jedoch an der Vorderachse die Kombination von einem einfachen unteren Querlenker und einer Nachlaufstrebe durch einen steiferen, L-förmigen Dreiecklenker ersetzt werden. Zur Aufnahme der Verankerungspunkte dient ein Hilfsrahmen aus Aluminium, und spezielle Gummilager sollen Geräusche sowie Schwingungen noch effizienter vom Aufbau fernhalten.

Eine neue Geometrie weist die Hinterradaufhängung auf. War der obere Querlenker bisher wie bei den Vorderrädern möglichst hoch angeordnet, so ist die neue Variante viel kompakter. Ausserdem wurde die massive untere Längsschwinge durch zwei Zugstreben mit gemeinsamem Drehpunkt ersetzt, welche ebenfalls zur Reduktion der ungefederten Massen beitragen.

Die Limousine rollt auf 15-Zoll-Rädern der Dimension 205/65, besitzt eine Vierscheiben-Bremsanlage (vorn belüftet) mit hauseigenem Dreikanal-ABS, und die Zahnstangenlenkung wurde mit einer geschwindigkeitsabhängigen Unterstützung versehen. Eine aktive Vierradlenkung sucht man dagegen vergeblich.

Hohe passive Sicherheit

Die Vereinigten Staaten sind für Honda ein ausgesprochen wichtiger Markt, und so wurde beim neuen Legend neben der aktiven auch die passive Sicherheit besonders stark forciert. Als erstes in Japan gebautes Auto verfügt er beispielsweise über Gurtstrammer für die Vordersitze und kann neben dem Airbag im Lenkrad mit einem analogen System für den Beifahrer ausge-



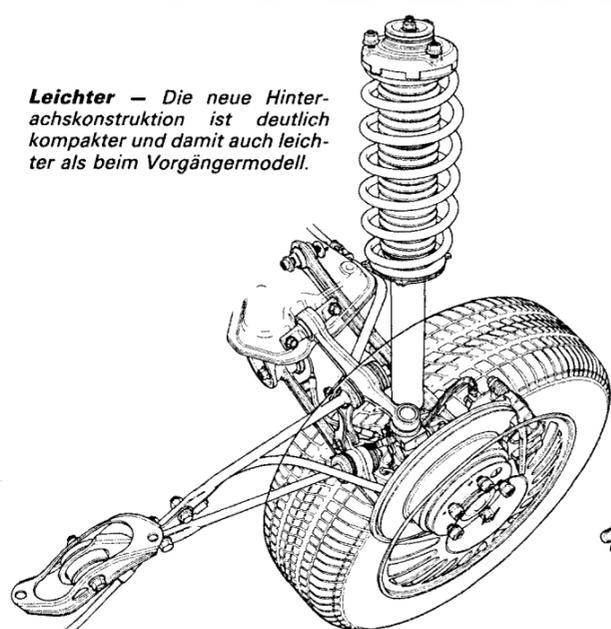
Vorläufig nur viertürig – In Japan wurde der neue Honda Legend erst als Limousine vorgestellt. (Werkfotos)

rüstet werden. Auch die Wagen, welche in Japan und Europa verkauft werden, entsprechen übrigens den besonders strengen US-Aufprallnormen.

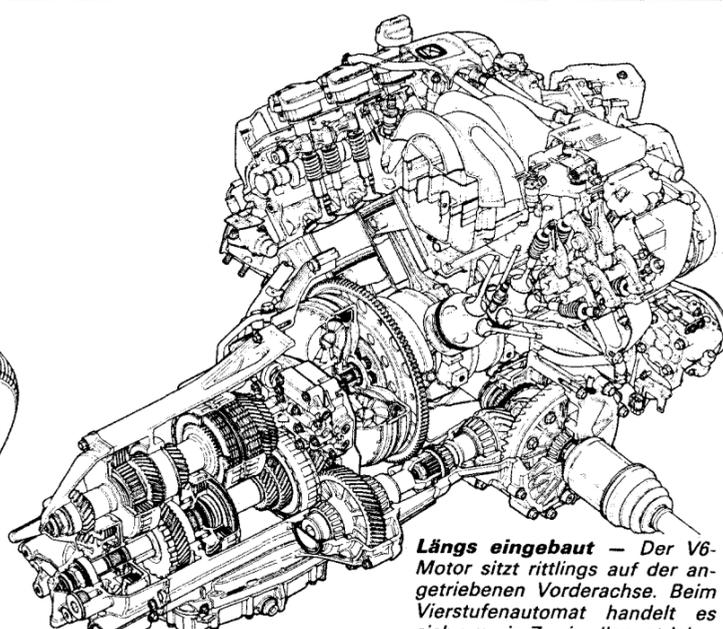
Betont luxuriös ist die Serienausstattung. Neben Edelholzeinlagen am Armaturenbrett und an den Türverkleidungen, beheizbaren Aussenspiegeln und einer Musikanlage mit CD-Wechsler im Kofferraum gehören selbst elektrisch verstellbare und beheizte Vordersitze oder eine Klimaautomatik dazu. Bei der teureren Ausführung sind sogar Lederpolster, elektrisch regulierbare hintere Einzelsauteils (inkl. Heizung), ein Memory für Fahrersitz und Lenkradposition, schlüsselfreie Türschlösser und ein Navigationssystem mit Bildschirm in

der Mittelkonsole inbegriffen. Letzteres umfasst neben Karten und weiteren Informationen auch die Funktionen eines Fernsehgeräts oder Mobiltelefons.

Für den Export dürfte Honda aus Preisgründen wohl auf einige dieser Accessoires und Gadgets verzichten, dennoch wird der neue Legend zweifellos deutlich teurer zu stehen kommen als sein Vorgänger. Sein Europadebüt soll er – wohl zusammen mit einem bisher nicht vorgestellten Coupé auf verkürzter Plattform – im Frühling 1991 (am Genfer Automobilsalon?) feiern. Die ersten Auslieferungen werden dagegen laut Auskunft des Schweizer Importeurs frühestens gegen Ende des ersten Semesters erfolgen. ka



Leichter – Die neue Hinterachskonstruktion ist deutlich kompakter und damit auch leichter als beim Vorgängermodell.



Längs eingebaut – Der V6-Motor sitzt rittlings auf der angetriebenen Vorderachse. Beim Vierstufenautomat handelt es sich um ein Zweiwel-lengetriebe.

Technische Daten

Karosserie, Gewichte: Limousine, 4türig, 5 Sitze; Gewicht leer (DIN) ab 1560 kg.

Motordaten (Katalysator, JIS netto): 6 Zyl. in V 90° (90 x 84 mm), 3206 cm³; Kompr. 10:1, 158 kW (215 PS) bei 5500/min, 49,3 kW/L (67,1 PS/L); 299 Nm (30,5 mkg) bei 4500/min.

Motorbauart: Längs eingebauter Frontmotor, Bezeichnung C 32A. 4 Ventile (in V) pro Zylinder, hydr. Spielausgleich, je 1 obenl. Nockenwelle (Zahnriemen) pro Reihe; Leichtmetall-Zylinderköpfe und Motorblock; 4fach gelagerte Pleuellwelle; Öl 5 L, Motorelektronik (Einspritzung, Zündung) PGM-FI.

Kraftübertragung (auf Vorderräder): Getriebeautomat (hydr. Wandler und 4stufiges Zweiwel-lengetriebe) mit Programm, Achsunter. 4,367 (1,394 x 3,133). Einige Versionen mit Antriebs-schlupfregelung TCS.

Untersetzungsverhältnisse: I. 2,476, II. 1,451, III. 0,973; IV 0,630; R 1,809.

Fahrgestell: Selbsttragende Karosserie; rundum Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern und koaxialen Stossdämpfern; vorn unterer und oberer Dreieck-querlenker, hinten doppelter unterer und einfacher oberer Querlenker, untere und obere Zugstrebe, Kurvenstabilisator v+h. Vierradscheibenbremse (vorn belüftet) mit Servo und ABS, Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung mit Servo; Treibstofftank 68 L; Reifen 205/65 HR 15, Felgen 6,5 J.

Dimensionen: Radstand 291 cm, Spur 155/154 cm, Bodenfreiheit 15,5 cm, Wendekreis ca. 11,5 m. Länge 494 cm, Breite 181 cm, Höhe 140,5 cm.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit ca. 220 km/h (Angabe Red.), Geschw. bei 1000/min im IV Gang 43,1 km/h; Leistungsgewicht ab 9,9 kg/kW (7,3 kg/PS); Verbrauch ca. 8–14 L/100 km (Angabe Red.).