



Honda Legend 3.5-V6

Mit mehr Luxus und einem grösseren Motor setzt Honda mit seiner neuen Spitzenlimousine zu einer weiteren Offensive in der Oberklasse an.

Der erste Honda Legend wurde vor zehn Jahren vorgestellt. Die überwiegende Mehrheit der bisher 650 000 gebauten Einheiten fand als Acura Legend ihre Käufer in den USA. Die neue Generation geht in Nordamerika als Acura RL in den Verkauf. In Europa, wo die japanischen Oberklasselimousinen vor allem gegen die deutsche Konkurrenz einen schweren Stand haben, war der Legend bisher im Strassenbild nicht sehr präsent. Die Verantwortlichen bei Honda wollen nun mit der dritten Generation ihrer Toplimousine ein gewichtigeres Wort in einer Klasse mitreden, in der Prestige und Markenimage soviel zählen wie die Eigenschaften des Fahrzeugs.

Ab Juni lieferbar

Nach der Vorstellung am vergangenen Genfer Autosalon wird der neue Legend ab Juni in der Schweiz lieferbar sein. Er wird in einer einzigen, voll ausgestatteten Version zum unveränderten Preis von Fr. 64 000.- angeboten. Berücksichtigt man die Verbesserungen und das reichhaltige Ausstattungsniveau (siehe Kasten), kann das Preis/Leistungs-Verhältnis als weit günstiger bezeichnet werden als bisher; zumal das automatische Getriebe, das beim Vorgänger Fr. 2200.- Aufpreis kostete, nun serienmässig ist.

Bereits der Legend der zwei-

ten Generation hatte gegenüber dem Urmodell wesentliche Weiterentwicklungen aufzuweisen; er hatte in den Aussenabmessungen zugelegt, der Motor war längs statt quer eingebaut, und der Hubraum war auf 3,2 L gewachsen. In der neuesten Ausführung haben die Motorengebauer noch eins draufgelegt und den Hubraum des vierventiligen V6 auf 3,5 L vergrössert. Trotz des gleichgebliebenen Radstandes von 291 cm hat der Legend in der Gesamtlänge nochmals zugenommen und stösst mit 498 cm schon fast an die 5-m-Grenze. Die verwindungssteifere Karosserie ist gänzlich neu und wirkt mit dem grösseren Kühlergrill unaufdringlich elegant. Dank dünnen Dachsäulen konnte die Fensterfläche vergrössert werden. Die Innenabmessungen sind praktisch gleichgeblieben, mit Ausnahme von mehr Kopffreiheit und einem von 427 auf 450 L erweiterten Kofferraum.

Gleiche Leistung, mehr Drehmoment

Die Hubraumvergrösserung des V6 mit einem Gabelwinkel von 90° ergibt sich aus einem längeren Hub. Mehr Höchstleistung war nicht gefragt, und so bleibt es bei 205 PS, allerdings nun bei 5200/min (3,2: 5500/min). Die Motorentechnik von Honda hatten es vielmehr auf eine fülligere Drehmomentkurve abge-

sehen, was einen kräftigen Antritt aus niedrigen Drehzahlen garantiert. Der Maximalwert ist von 293 Nm bei 4400/min auf 297 Nm bei 2800/min angestiegen, was eine stattliche Verbesserung bei deutlich geringerer Drehzahl bedeutet. Ein drehzahlabhängig variables Saugrohr mit drei Stufen sowie zylinderspezifische Klopfensoren waren mitverantwortlich für die bulligere Drehmomentcharakteristik.

Der Aufbau des V6 3.5 gleicht dem des 3.2, doch hat er kaum Teile mit ihm gemein. Die beiden Hauptaufhängungen des Motors sind mit einer variablen Hydraulik versehen. Diese ist im Leerlauf sehr weich und absorbiert fast vollständig Motorenvibrationen und -geräusche. Bei höheren Drehzahlen stellt die Hydraulik auf hart, um dem Aufstellmoment entgegenzuwirken.

Der äusserst sanfte und elastische Sechszylinder ist ausschliesslich mit einem automatischen Getriebe kombiniert. Der «intelligente» Automat wechselt die Gänge je nach Fahrweise, beim Hoch- wie beim Hinunterschalten; er schaltet bei Bedarf in die nächstniedrige Stufe, wenn etwa bei Bergabfahrt die Motorbremse ausgenutzt werden soll. Ausserdem schaltet er beim Heben des Gaspedals nicht unweigerlich in den höchsten Gang, was bei konventionellen Automaten einen häufig-



Mit seinen 5 m Länge und 1,8 m Breite wirkt der neue Honda Legend stattlich. Im klar gestylten Heck verbirgt sich ein Kofferraum von 450 dm³.

gen Kritikpunkt darstellt. Die fast gänzlich eliminierten Schaltrümpfe verdienen spezielle Erwähnung. Zudem verursacht das Führen des Wählhebels von P auf D nicht das geringste Aufbäumen.

Zur Serienausstattung gehört eine Antriebsschlupfregelung, die über das Motorendrehmoment korrigierend eingreift, wenn ein Rad zum Durchdrehen neigt.

Komplettausstattung

Die europäischen Konkurrenten in dieser Klasse verfügen generell über eine weniger umfassende Serienausstattung; dafür kann per Aufpreisliste fast jeder erdenkliche Luxus zugekauft werden. Honda hat mit dem Legend einen ganz anderen Weg gewählt und bietet serienmässig so gut wie alles an, was das Herz begehrt. Eine Aufpreisliste gibt es nicht, und der Kunde hat nur gerade die Wahl der Farbe.

Klimaautomat, Innenausstattung mit Leder und Edelholz, elektrisch verstellbarer Fahrersitz mit Memory und elektrisches Schiebedach sind nur die auffälligsten Merkmale der Serienausstattung, deren wichtigste Posten im nebenstehenden Kasten aufgeführt sind. Gleiches gilt für die Sicherheitsausstattung, die alles umfasst, was man in dieser Klasse erwarten darf.

Der Innenraum ist äusserst wohnlich und komfortabel, aber nicht von überbordender Opulenz. Schalter und Anzeigen sind untadelig plazierte, und eine Vielzahl von durchdachten Details wie etwa das über dem Innenrückspiegel angebrachte Brillenetui belegen, dass es oft Kleinigkeiten sind, die den Aufenthalt im Auto noch angenehmer gestalten können.

Der Legend ist trotz seiner respektablem Abmessungen ein

erstaunlich handliches Fahrzeug. Hauptverantwortlich dafür ist die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, die einerseits Rangieren fast mit einem Finger erlaubt, andererseits aber bei höherem Tempo angenehm straff wirkt. Einziger Kritikpunkt ist die zu geringe Rückstellkraft beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven.

Die Fahrwerksabstimmung wurde auf die Bedürfnisse der europäischen Märkte angepasst und zeichnet sich durch einen gelungenen Kompromiss zwischen Komfort und Fahrverhalten aus. Strassenunebenheiten werden zumeist elegant ausgeglichen, und die Karosserie zeigt bei schneller Kurvenfahrt nur eine Spur von Aufschaukeln. Der eher als Reisewagen konzipierte Legend ist nicht für die Kurvenhitz bestimmt, doch zeigt er sich selbst bei aggressivem Fahrstil als stabil und sicher. Im Grenzbereich herrscht ein leichtes Untersteuern vor, und selbst ein Heben des Gaspedals im Kurvenscheitel provoziert keine tückische Lastwechselreaktion. Zu diesem problemlosen Verhalten gesellen sich sehr wirksame Bremsen und ein stabiler Geradeauslauf sowie eine bis in den höchsten Geschwindigkeitsbereich einwandfreie Schallisolation.

Bester Komfort, Dynamik, der sanfte und kräftige 3,5-L-V6, eine grosszügige Vollaustattung und eine vorbildliche Verarbeitungsqualität zum gleichen Preis wie das Vorgängermodell – all das macht den Honda Legend zu einem noch überzeugenderen Angebot als das Vorgängermodell. Die kommenden Verkaufsmonate müssen zeigen, ob der in Samaya bei Tokio gebaute Oberklasselimousine bei uns der erhoffte Verkaufserfolg beschieden sein wird. Die dazu nötigen Qualitäten hat der Legend jedenfalls klar unter Beweis gestellt. «AR»

Honda Legend 3.5-V6 Messergebnisse

Messbedingungen	
km-Stand	2200
Ausstemperatur	11 °C
rel. Luftfeuchtigkeit	94 %
Luftdruck	971 mbar
Betonbelag	
Belastung: 2 Personen + 10 kg	
Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten	
Gewichte	
Leergewicht (DIN)	1660 kg
Gewichtverteilung v/h	60/40 %
Leistungsgew. (DIN)	11,0 kg/kW
	8,1 kg/PS

Zählereichung	
40 km/h Zähler =	37 km/h eff.
60 km/h Zähler =	57 km/h eff.
80 km/h Zähler =	77 km/h eff.
100 km/h Zähler =	95 km/h eff.
120 km/h Zähler =	115 km/h eff.
140 km/h Zähler =	135 km/h eff.
160 km/h Zähler =	155 km/h eff.
180 km/h Zähler =	175 km/h eff.
200 km/h Zähler =	194 km/h eff.
1 km nach Zähler	974 m

Höchstgeschwindigkeit	
Mittel aus beiden Richtungen	214 km/h

Beschleunigung aus dem Stand	
0 – 40 km/h s	2,9
0 – 60 km/h s	4,5
0 – 80 km/h s	6,9
0 – 100 km/h s	9,4
0 – 120 km/h s	13,6
0 – 140 km/h s	18,4
0 – 160 km/h s	24,9
0 – 180 km/h s	38,3
0 – 200 km/h s	57,3
1 km stehender Start s	30,7

Beschleunigung in den Stufen				
	II.	III.	IV.	
40 – 60 km/h s	2,4	1,6	1,6	
40 – 80 km/h s	5,0	4,0	4,0	
40 – 100 km/h s	7,6	6,6	6,6	
40 – 120 km/h s	–	10,7	10,7	
40 – 140 km/h s	–	15,5	15,5	
40 – 160 km/h s	–	22,0	20,0	
40 – 180 km/h s	–	–	35,4	
40 – 200 km/h s	–	–	54,4	

Treibstoffverbrauch	
(Benzin 98 ROZ unverbleit)	
Testverbrauch	ca. 13 L/100 km
Ölverbrauch:	nicht messbar

Technische Daten

Preis: Fr. 64 000.-
Testwagenlieferant: Honda (Suisse) SA, 1242 Satigny.

Motor (ECE): 6 Zylinder in V 90° (90x91 mm), 3474 cm³; Verdichtung 9,6:1; 151 kW (205 PS) bei 5200/min; 43,5 kW/L (59 PS/L); 297 Nm (30,3 mcp) bei 2800/min; Oktanbedarf 95 ROZ.

Motorkonstruktion: Längsmotor vorn, 4 Ventile in V; 2x1 obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb); Leichtmetallblock und -köpfe; 4fach gelagerte Kurbelwelle; Öl 5 L, Ölkühler; elektronische Einspritzung; Batterie 55 Ah, Alternator 110 A; Wasserpumpe.

Kraftübertragung auf Vorderäder: 4-Stufen-Automat: I. 2,458; II. 1,454; III. 0,948; IV. 0,688; R 1,880; Achsunters. 4,176; Antriebsschlupfregelung.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserie; vorn doppelte Dreieckquerlenker; hinten doppelte Querlenker, Zugstreben; Kurvenstabilisator vorn/hinten. Schraubenfedern, Teleskopdämpfer. Vierrad-Scheibenbremsen (vorn belüftet), Scheibendurchmesser 28 cm; ABS, Fuss-Feststellbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung mit Servo; Treibstofftank 68 L; Reifen 215/55 ZR 16, Felgen 6,5 J.

Karosserie: Limousine 4 Türen, 5 Sitze.

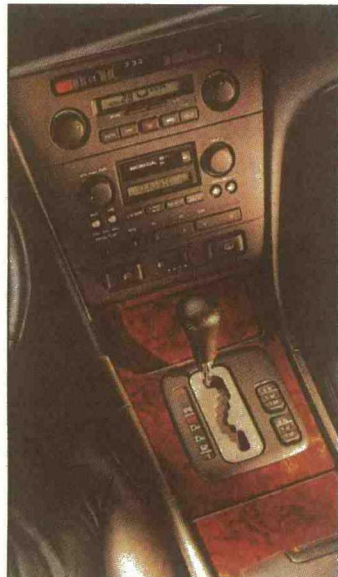
Dimensionen: Radstand 291 cm, Spur 155/154 cm; Bodenhöhe 15 cm; Wendekreis 11 m; Kofferraum 450 dm³; Länge 498 cm, Breite 181 cm, Höhe 143 cm.

Fahrleistungen (Werkangaben): Höchstgeschwindigkeit 220 km/h; Geschw. bei 1000/min im obersten Gang 41,0 km/h; Beschleunigung 0–100 km/h 9,1 s; Verbrauch ECE (Gemischt/Stadt/Überland) 12,2/17,0/9,4 L/100 km.

Ausstattung

Komfort: Lederinterieur, Edelholzapplikationen, getönte Scheiben, CFK-freie Klimaautomatik, Tempomat, elektrisches Schiebedach, Hi-Fi-Anlage mit 8 Lautsprechern und in die Heckscheibe integrierter Antenne, geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, verstellbares Lederlenkrad, Zentralverriegelung mit Fernbedienung und automatischem Schliessen von Fenstern und Schiebedach, elektrische Scheibenheber, elektrisch verstellbarer und beheizter Fahrersitz mit Memorystellung, Entriegelung von Kofferraum und Benzinfüllklappe von innen, Digitaluhr, Warnsummer für Licht, Aussentemperaturanzeige, Staub- und Pollenfilter, Mittelarmstütze vorn (ver-

stellbar) und hinten, beleuchtetes und abschliessbares Handschuhfach, Leseleuchte, Fussstütze für den Fahrer, Dachkonsole mit Brillenetui, Getränkehalter, Skisack, Kofferraumbelichtung, Stossfänger, Türgriffe und Aussenpiegel in Wagenfarbe, Metalllack, Alu-Felgen, usw. **Sicherheit:** Airbags für Fahrer und Beifahrer, Gurtstraffer und höhenverstellbare Gurtenummelnpunkte vorn, ABS, Seitenaufprallschutz, höhenverstellbare vordere und hintere Kopfstützen, Scheinwerferwaschanlage, verstellbare Scheinwerfer, drittes Bremslicht, Nebelscheinwerfer, Nebelschlussleuchte, Wegfahrsperrung usw. **Aufpreisliste:** keine.



Der neue 3,5-Liter-Motor ist ausschliesslich in Kombination mit einer Vierstufenautomatik erhältlich.