

Wo die Deutschen in Frankfurt wenig zu bieten haben – in der erschwinglichen Mittelklasse –, zeigen die Japaner etliche Neuheiten. Weltpremiere in Frankfurt hat am 14. September der neue Honda Accord. Er ist von außen fast der alte, unterm Blech aber ganz neu und vor allem eins: sehr, sehr leise

NOCH
12
TAGE
BIS ZUR
IAA

Hondas neuer A

Deutschland ist Honda wichtig genug, um die vierte Generation des Accord fern der Heimat und noch acht Wochen vor dem Tokioter Autosalon vorzustellen: ein Auto für den zweiten Blick. Die bisherige Silhouette des Wagens bleibt erhalten – auch wenn es wesentliche Änderungen an der Technik und bei den Abmessungen gibt.

Von Shinichi Taceda

Harmonie war das Ziel der Erneuerung. Eine typisch japanische Philosophie, die das Bemühen wiedergibt, alle Eigenschaften und Charakterzüge zum Wohle des Ganzen in Einklang zu bringen. Bei den Autos allerdings war das bisher nicht so offensichtlich. Eher wurde der Kunde ständig mit Neuheiten bombardiert, Modellwechsel der krassensten Art am laufenden Band. Honda schwenkt nun ab von dieser Methode und kümmert sich – ganz im europäischen Stil – um die Feinarbeit. Was am alten Accord schon gut war, blieb auch beim neuen erhalten. Hinzu kommen Fortschritte, die der Stand der Autotechnik erzwingt.

Der Accord, der einst in der unteren Mittelklasse startete, schiebt sich jetzt in die obere Mittelklasse vor. In Europa soll er ein Konkurrent für Omega und Scorpio sein; sein Preis – wahrscheinlich zwischen 28 000 und 36 000 Mark – hat mit

von Motor- und Fahrwerksgeräuschen haben sie einen Wagenboden nach Sandwich-Bauart konstruiert (auf das Bodenblech folgt eine Lage Asphalt, dann eine dünne Metallfolie, darüber noch einmal Dämmmaterial), und die Schallübertragung wurde vom traditionellen Gestänge auf Kabelzüge umgestellt. Obwohl sich mit dieser technisch eleganten Lösung schon die Briten und jüngst VW beim Passat Ärger einhandelten, ist Honda sicher, eine besonders präzise Fünfgangschaltung entwickelt zu haben.

Weiter gedrosselte Windgeräusche machen den Mittelklasse-Honda zu einem Flüster-Accord. Im Werk wurden bei Tempo 150 km/h im Innenraum nur 63 dB (A) gemessen – ein Wert, den die meisten Oberklassenmobile nicht mal bei Tempo 100 erreichen.

Mit Breitspur und längeren Federwegen (vorne 25 mm, hinten 14 mm mehr) marschiert Honda in Richtung Komfort unter Beibehaltung einer gehörigen Portion Sportlichkeit. Das stärkste Triebwerk hat in Zukunft 2,2 Liter Hubraum, leistet 150 PS, beschleunigt auf Tempo 100 in 8,4 Sekunden und schafft 212 km/h Spitze.

Hondas neuer Fünfzylindermotor, über den schon lange gemunkelt wurde, geht vorläufig nicht in den Export. Nur die Japaner dürfen ihn testen.

Alles in allem: Der neue Honda Accord marschiert langsam, aber sicher in die Oberklasse ein.

Wie schon bisher hat der Accord innen eine wohliche Atmosphäre. Das Cockpit ist übersichtlich und ohne typisch japanischen Schnickschnack, wenn man von einem kleinen Fach für Münzen absieht. Die Sitze sind stärker ausgeformt



japanischen Billigangeboten nichts mehr zu tun.

Der neue Accord legt zwölf Zentimeter in der Länge zu. Das Dach wird höher, die Türen breiter, die Glasflächen größer. Die Kniefreiheit hinten ist jetzt tadellos. Da hat er fast fünf Zentimeter mehr zu bieten.

Auch bei den Sitzen hat man investiert: zwei Zentimeter mehr Sitztiefe. Folge: eine bessere Oberschenkelauflage für Langstreckenfahrten. Der Kofferraum vergrößert sich auf 444 Liter, serienmäßig ist eine „Durchreiche“ in der hinteren Mittelarmlehne für Skier und ähnliches.

Der technische Anspruch, den Honda mit dem Accord erhebt, wird deutlich größer. Für 85 Prozent der Karosserie werden verzinkte Bleche verwendet. Alle Glasflächen – selbst die Streuscheiben der Scheinwerfer – verlaufen bündig mit dem Wagenkörper, das bedeutet eine Verbesserung der Aerodynamik.

Auf zwei Neuheiten sind die Ingenieure besonders stolz: Zur besseren Dämpfung

Technische Daten

Vorläufige Angaben zum Spitzenmodell: Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, 16 Ventile, elektronische Benzineinspritzung, quer eingebaut, Frontantrieb, Hubraum 2156 cm³, Bohrung x Hub 85 x 95 mm, Verdichtung 9,8:1, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5900/min, Zahnstangenlenkung, Einzelschraubenlenkung, vier Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Bereifung 195/60, Länge 4685 mm, Breite 1695 mm, Höhe 1390 mm, Radstand: 2720 mm, Spurweite (vorn/hinten): 1475/1480 mm, Leergewicht: 1305 kg, Wendekreis: 10,6 m, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h = 8,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 212 km/h, serienmäßig: Drei-Wege-Kat.



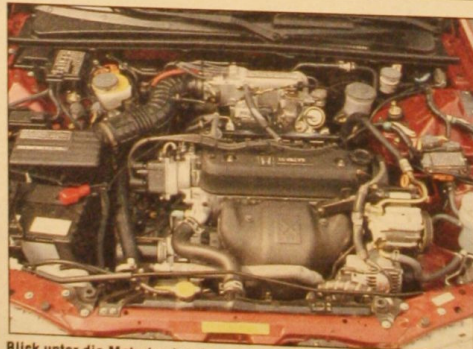
Der Zuwachs an Länge außen und innen ist kaum zu erkennen (Foto rechts). Schon eindeutiger fiel die weiter abgeflachte Motorhaube mit den schmalen Scheinwerfern (Foto oben) aus. Die Windschutzscheibe wurde erheblich größer



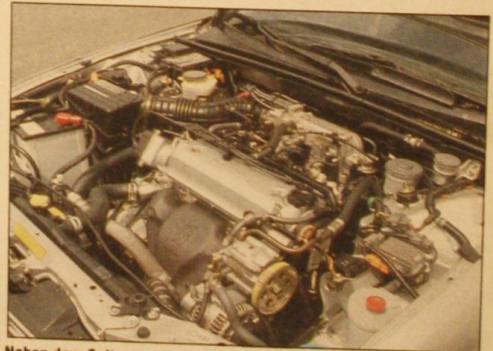
Accord: Feinschliff im Flüsterton



Fotos: K. Ostwara



Blick unter die Motorhaube: So sieht der neue 2,2-Liter-Motor mit Vierventilkopf und elektronischer Benzineinspritzung aus. Vorteil dieser Maschine: hohe Durchzugskraft schon bei niedriger Drehzahl



Neben dem Spitzenmodell gibt es weiterhin beim Accord die etwas leistungsschwächeren Zweilitermotoren. Sie sind wahlweise mit 90 und 136 PS lieferbar.