



Honda Nederland BV, Nikkelstraat 17, 2984 AM.
Postbus 4130, 2980 GC Ridderkerk,
Telefoon 01804-57333. Fax 01804-23776, Telex 20147

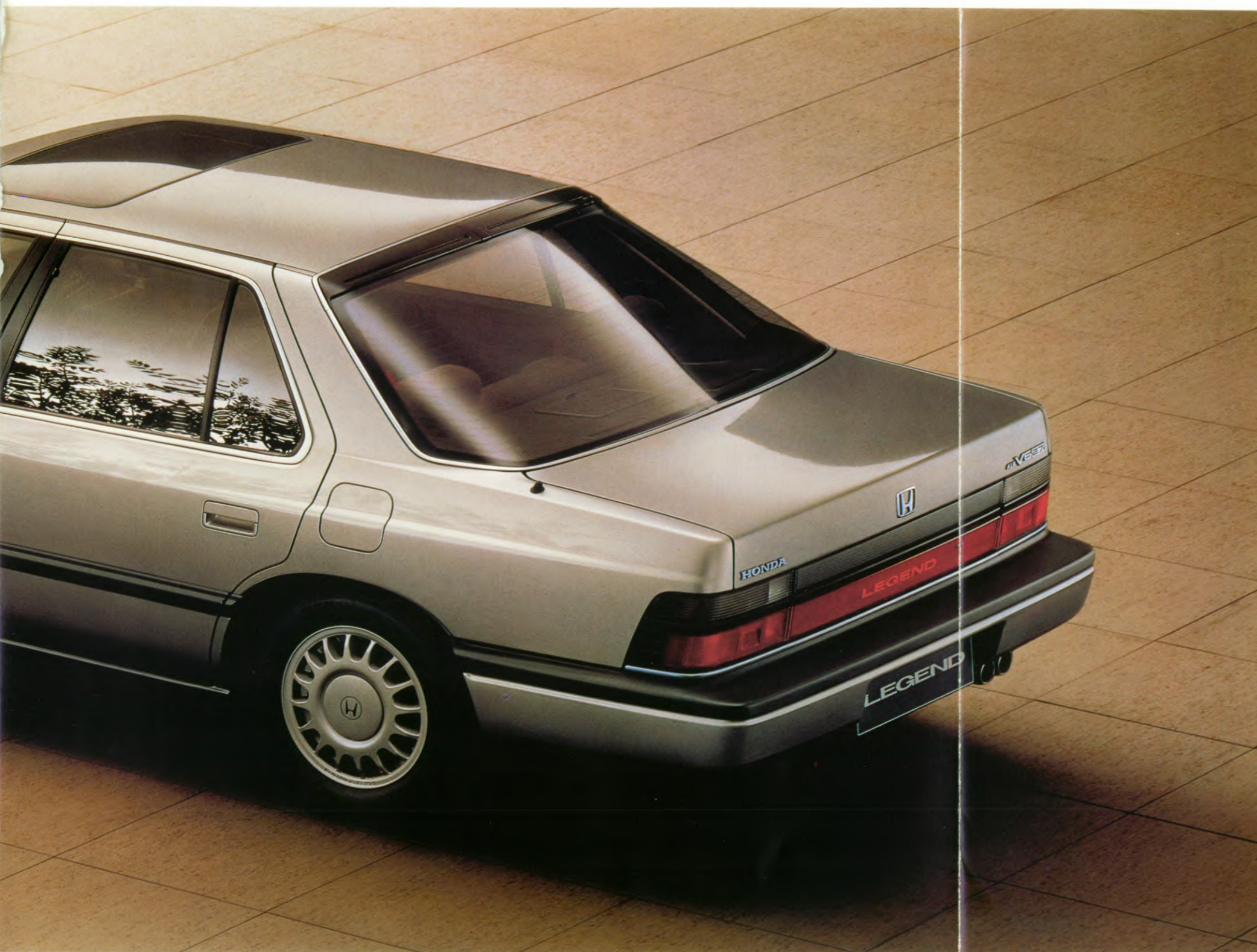


LEGEND

2.7i V6



HONDA

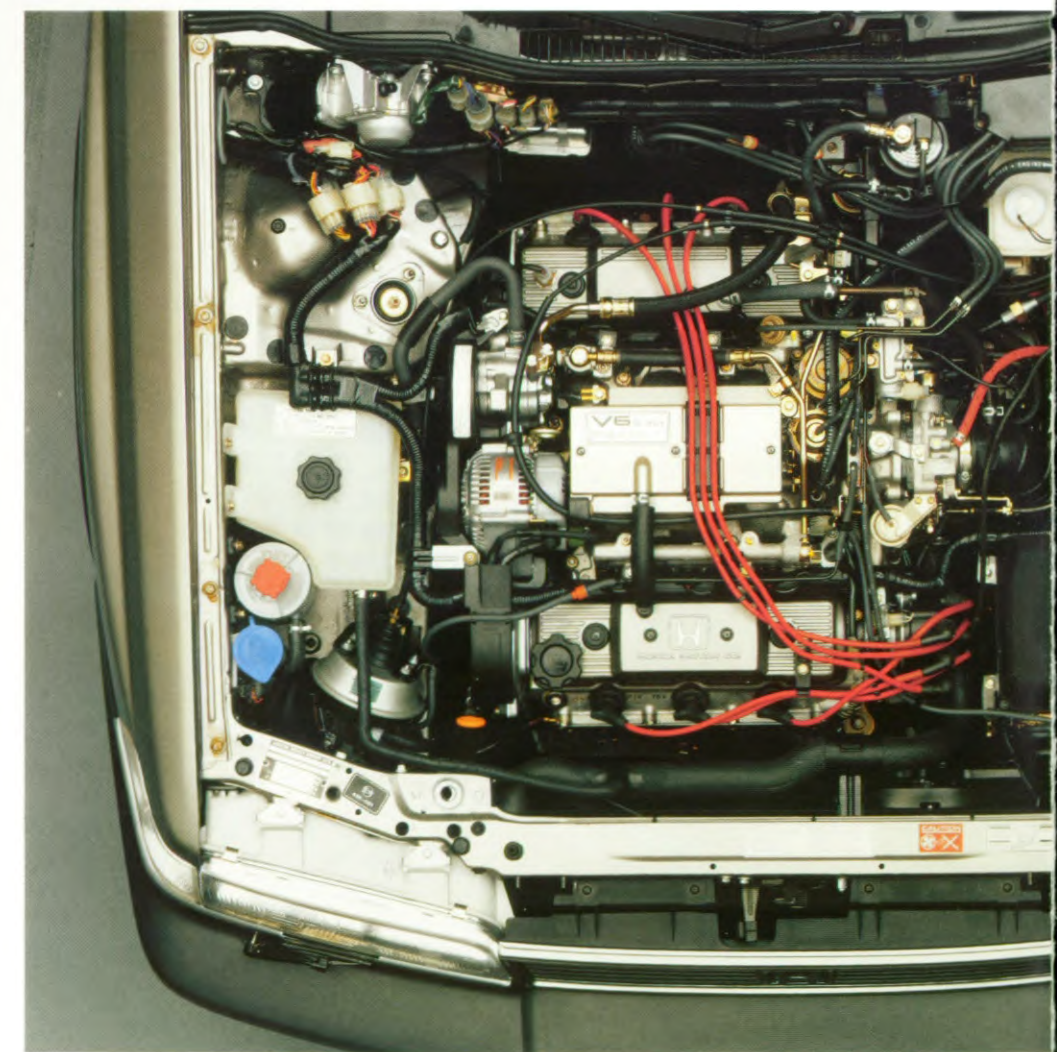


Hoogwaardige, moderne techniek is voor Honda vanzelfsprekend. Daarom beschikt ook de Legend Sedan 2.7 over een aantal uiterst moderne technische toepassingen. De speerpunt wordt gevormd door de 2.7 liter V6 motor met 24 kleppen, gefaseerde inlaat en PGM-FI injectie. Maar er is veel meer.

We beweren natuurlijk niet dat de Honda Legend rechtstreeks afstamt van de Formule 1-racers met Honda turbo-motoren waarmee de beste teams Grand Prix-overwinningen en wereldtitels aaneen rijgen. Wel is het zo dat diverse zeer vooruitstrevende technische toepassingen in de motor van de Legend in Grands Prix onder de meest extreme omstandigheden zijn beproefd en hebben bewezen wat ze waard zijn. Het is geen toeval dat zowel Honda's onoverwinnelijke Formule 1-race-motor als de krachtbron in de Legend een V6-configuratie kennen. Als Legend-rijder heeft u geen 900 pk nodig en u aast ook niet op bekens en lauwerkransen. Honda heeft echter geleerd dat constructies die goed genoeg zijn om wereldkampioen te worden, ook kunnen dienen om de meest soepele krachtbron voor een comfortabele limousine te creëren. Gewoon, omdat Honda op elk gebied gewend is het best mogelijke te leveren.

2.7 liter V6 met vier kleppen per cilinder

De 2.7 liter V6 beschikt voor een optimale 'ademhaling' over vier kleppen per cilinder, twee inlaat- en twee uitlaatkleppen. Daardoor kan altijd voldoende mengsel aangevoerd worden voor een optimale vullingsgraad van de cilinders. Dat merkt u direct aan de snelle respons van de motor op de geringste beweging van het gaspedaal en de felle acceleratie vanaf elke snelheid. Om de motor met in totaal 24 kleppen toch relatief compact te houden is gekozen voor een constructie met één nokkenas per cilinderrij. Via een uitgekiend systeem met tuimelaars en drukstangen bedienen die de vier kleppen per cilinder, waarbij van elke afzonderlijke klep de speling hydraulisch wordt gecontroleerd. Als vanzelfsprekend beschikt ook deze motor over Honda's eigen PGM-FI volledig elektronische brandstofinjectiesysteem. De 2.7 liter Legend-motor heeft daarnaast een elektronisch geregeld, gefaseerd inlaatsysteem.



Combinatie van comfort en prestaties



Ervaar de Legends

Met de Legend Sedan 2.5 en de Legend Coupé 2.7 plaatste Honda zich met twee opmerkelijke auto's in de exclusieve klasse.

Twee auto's met vergelijkbare technische basis. Ligt het accent in de Legend Sedan vooral op ruimte en comfort; bij de, overigens ook zeer comfortabele, Legend Coupé ligt het accent meer op prestaties, wat ondermeer blijkt uit de 2.7 liter motor.

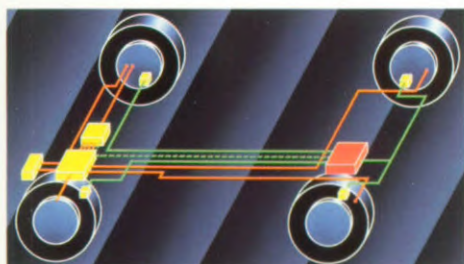
Tussen die twee gevestigde modellen bestond ruimte voor een combinatie: De Legend Sedan 2.7. Met vier portieren, alle ruimte en praktische mogelijkheden van de Sedan en dankzij de machtige 2.7 liter V6 hetzelfde prestatie-potentieel als de Coupé.

Veeleisende automobilisten kunnen daarmee binnen het hoogwaardige Legend-concept zelf bepalen waarop zij nadruk willen leggen. In deze brochure worden de voor de Legend Sedan nieuwe 2.7 liter motor, de volautomatische versnellingsbak en het vernieuwde anti-blokkeer remsysteem beschreven.

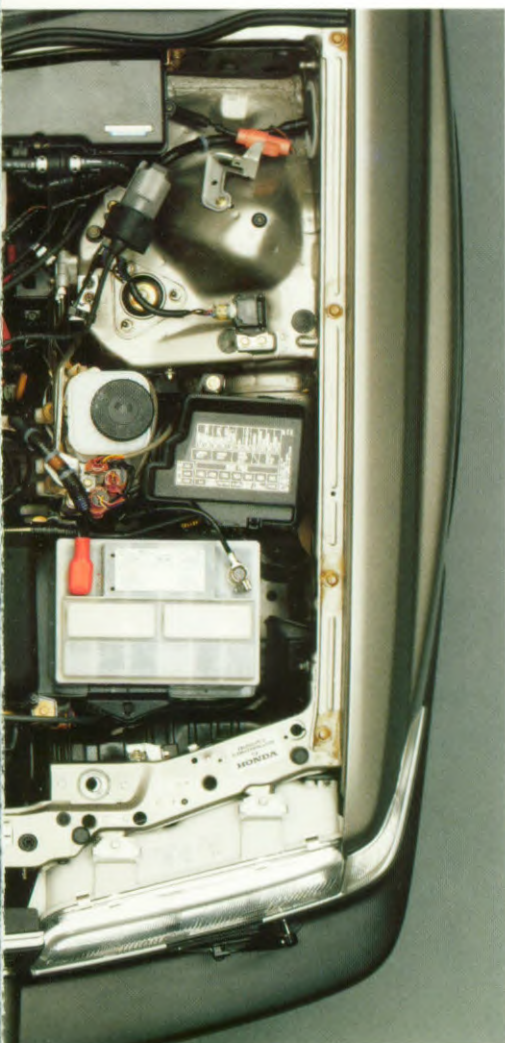
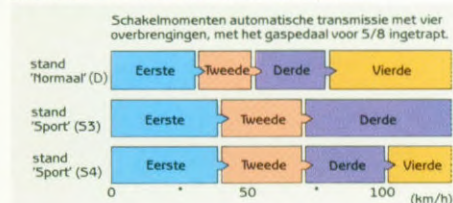
Technische gegevens Legend 2.7i V6

Motor	Vloeistof gekoeld, 6 cilinder V motor, met één bovenliggende nokkenas per cilinderrij, dwarsgeplaatst, 24 kleppen (2 inlaat- en 2 uitlaatkleppen per cilinder), cross-flow cilinderkop	Aantal omwentelingen met stuur	3,45	
Boring x slag	87,0 x 75,0	Draaicirkel	11,0 (wielen)	12,2 (koets)
Compressieverhouding	9,0 : 1	Remmen	Voor en achter schijfremmen (vóór geventileerd). Met ALB II: Honda's 4-wiel anti-blokkeer remsysteem	
Cilinderinhoud	2675 cm ³	Banden	205/60VR-15	
Vermogen kW/PK tpm (ISO)	124/169/5900	Velgmaat	6J-15	
Maximum koppel Nm/tpm (ISO)	225/4500	Afmetingen in mm	Lengte 4.810, breedte 1.735, hoogte 1.390, wielbasis 2.760, spoorbreedte voor 1.490, spoorbreedte achter 1.450	
Koeling	Gesloten koelsysteem, regeling met thermostaat en elektrische ventilator (twee snelheden)	Gew. in kg Handgesch. Automaat	1.380 1.405	
Ontsteking	Electronisch	Max. toelaatb. gewicht in kg Vooras Achteras	1.850 1.005 865	
Carburatie	PGM-FI electronisch benzine-injectiesysteem met electronisch geregelde drieweg katalysator	Max. aanhanggewicht in kg. Geremd Ongeremd	1.500 500	
Benzinetank inhoud	68 liter, normaal loodvrij	Max. kogeldruk	70 kg	
Transmissie	Voorwielaandrijving. Handgeschakeld: 5 gesynchroniseerde versnellingen vooruit, 1 achteruit. Automaat: 3 rijstanden, 4 versnellingen vooruit, 1 achteruit. Twee keuzestanden: 'D' en 'S'	Max. daklast	70 kg	
Koppeling	Handgeschakeld: Enkelvoudige droge plaatkoppeling. Automaat: Koppelomvormer met electronisch geregelde vergrendeling in de 2e, 3e en 4e versnelling (indien keuzehendel in D4 staat).	Benzineverbr. vlg. 80/1268 eec in liters per 100 km Handgesch. stad 90 km/u 120 km/u Automaat stad 90 km/u 120 km/u	12,9 8,2 9,3 14,0 9,1 10,2	
Overbrengingsverhoudingen handgeschakeld	1e 2.923 2e 1.789 3e 1.222 4e 0909 5e 0750 R 3000 Eindreductie 4200	Max. snelheid Handg./Autom.	213 km/u	207 km/u
Overbrengingsverhoudingen automaat	1e 2.647 2e 1.555 3e 1.058 4e 0.794 R 1.904 Eindreductie 4.266	Acceleratie van 0-100 km/u in sec. Handg./Autom.	8,8 sec.	9,4 sec.
Carrosserie	Zelfdragende kooiconstructie, geprogrammeerde kreukelzones voor en achter	Ofschoon deze informatie met de grootst mogelijke zorg is samengesteld kan geen aansprakelijkheid worden aanvaard voor eventuele onjuistheden, terwijl wijzigingen blijven voorbehouden.		
Wielophanging	Vóór onafhankelijke constructie met "double wish-bone". Achter onafhankelijke constructie. Voor en achter schroefveren en torsiestabilisatoren. Achter schroefveren progressief.			
Stuurinrichting	Tandheugel met snelheidsafhankelijke bekrachtiging.			

Geringe verschillen in model en/of uitvoering t.a.v. de foto's en omschrijvingen zijn per land mogelijk.



Drie kanaals vierwiel anti-blokkeer remsysteem.



Daarmee wordt een einde gemaakt aan het dilemma tussen de vereisten voor een optimale cilindervulling bij verschillende toerentallen. Bij lage toerentallen voldoen lange inlaatkanalen met een kleine diameter het beste, terwijl bij hogere toerentallen juist korte kanalen, met een grote doorsnede gewenst zijn. Deze motor heeft beide. Afhankelijk van de belasting van de motor en het toerental wordt voor het ene of het andere kanaal gekozen via een overgangsfase.

Al deze technisch hoogwaardige voorzieningen dienen behalve het pure prestatieniveau, vooral de souplesse van de motor. De 2.7 liter Legend motor wordt geleverd met een elektronisch geregelde drieweg-katalysator.

Electronisch gestuurde viertraps automatische transmissie

Standaard is de Legend Sedan 2.7 voorzien van een handgeschakelde vijfversnellingsbak. Tegen meerprijs is een automatische transmissie leverbaar, die technisch even geavanceerd is als de motor zelf. Deze beschikt over vier versnellingen, met een automatische twee-fasen 'lock-up' in de koppelmvormer, die werkt in de keuzestand 'D' en 'S4' op de drie hoogste versnellingen. Geheel naar keuze van de berijder kunnen met deze automatische transmissie drie verschillende schakelpatronen worden gebruikt. Behalve het normale patroon kan worden gekozen voor de stand 'Sport'. Hierin wordt om te beginnen pas bij een hoger toerental naar de volgende versnelling geschakeld, waardoor de acceleratie duidelijk sneller verloopt. In 'Sport' schakelt de transmissie bovendien niet naar de vierde versnelling om bijvoorbeeld op bochtige trajecten een zo groot mogelijke respons op het gaspedaal te houden. Wanneer men de vierde versnelling juist weer wil gebruiken kan door gebruik van de toets 'S4' alsnog de vierde versnelling worden ingeschakeld, maar wel vanaf hogere snelheden dan in de stand 'D'. De automatische transmissie dient op het eerste oog vooral het comfort, maar juist door de alternatieve schakelpatronen draagt ook de 'auto-maat' bij tot het sportieve karakter van de Legend Sedan 2.7.

Anti-Blokkeer remsysteem via drie kanalen op alle wielen

In een auto met zeer hoge prestaties, zoals de Legend Sedan 2.7, is een ruim bemeeten remsysteem even belangrijk als een krachtige motor. De Legend Sedan 2.7 is voorzien van Honda's eigen anti-blokkeersysteem van de tweede generatie, ALB-II. In dit systeem wordt de snelheid van alle wielen continu gemeten door twee micro-processors. Wanneer tijdens het rijden één of meer wielen plotseling veel langzamer gaan draaien en dus dreigen te blokkeren, wordt de remwerking op de betreffende wielen fractioneel onderbroken, waardoor deze blijven draaien en de auto dus bestuurbaar blijft. Deze regeling vindt plaats via drie kanalen: één kanaal voor elk voorwiel en één kanaal

voor beide achterwielen. De bestuurder kan de auto dus volledig beheersen wanneer wordt geremd op een glad of onregelmatig wegdek. Als het ALB-systeem niet zou werken, blijft het remsysteem zelf normaal functioneren, omdat beide volledig onafhankelijk van elkaar kunnen werken. Rondom beschikt de Legend Sedan 2.7 over schijfremmen met een grote diameter.