



HONDA LEGEND 3,5 V6

MOTOR Ottomotor
 Zylinder: V6
 Hubraum: 3471 cm³
 Leistung: 217/295 kW/PS
 Drehmoment: 351 Nm bei 5000 U/min

KRAFTÜBERTRAGUNG
 SH-AWD (Super Handling AWD) Allradantrieb,
 5-Gang-Automatikgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU
 selbsttragende Karosserie,
 4 Türen, 5 Sitze

FAHRWERK (Vorder-/Hinterachse)
 Einzelradaufhängung, VA: Double Wishbone, Multi-Link-HA

BREMSEN
 ABS, EBD Scheibenbremsen, innenbelüftet

LENKUNG (ZAHNSTANGE)
 servounterstützt

FELGEN/REIFEN
 8 J x 17 Leichtmetall 235 / 50 R 17

ABMESSUNGEN; GEWICHTE
 L/B/H: 4957/1847/1452 mm
 Radstand: 2800 mm
 Leergewicht: 1920 kg
 zul. Gesamtgewicht: 2310 kg
 Anhängelast: 1600 kg (gebremst)
 750 kg (ungebremst)

FAHRLEISTUNGEN
 0-100 km/h: 7,3 s V-max: 250 km/h

VERBRAUCH (STADT/LAND/GESAMT)
 17,0/8,9/11,9 Liter Super

PREIS
 ab Euro: 67.500,- inkl. NoVA & MwSt.

BESONDERHEITEN
 aufwendigster Allradantrieb in der Luxusklasse



Mehr komfortabler Gleiter als Kurvenjäger - beim Legend mit seinem unverspielten Limousinen-Design baut Honda auf innere Werte und hohe Sicherheitsansprüche und weniger darauf, Hetzjagden auf kurvigen Straßen zu gewinnen

zumindest beim Ampelgrün-Kickdown sieht man anhand der Balkenbreite sehr gut die Umschichtung der Kraft. Exakte Werte darüber liefern die technischen Daten.

Selbst im Luxussegment noch selten anzutreffen ist eine aktive Innenraum-Geräuschreduktion: Mikrophone überwachen die in die Fahrgastzelle eindringenden Geräusche vom Antriebsstrang. Sobald unerwünschte Frequenzen registriert werden, erzeugt das ANC-System einen Gegenton und sendet ihn als umgekehrtes Phasensignal über die Türlautsprecher und Tieftöner des Audiosystems. Die Schwingungen überlagern sich und

löschen die störenden Tonsignale aus - eigentlich eh ganz einfach ...

Davon abgesehen glänzt der Legend mit Radartempomat (ACC) und Aufprall-Schadensbegrenzung (Collision Mitigation Brake System CMBS): Bei einer kritischen Unterschreitung des Mindestabstands wird der Fahrer durch akustische und optische Signale gewarnt. Reicht die Reaktion des Lenkers nicht, motiviert das System mit leichtem Bremsen und dem kurzen Straffen der Gurte. Nutzt das alles nichts, leitet CMBS einen harten Abbremsvorgang ein und straft die Sicherheitsgurte von Fahrer und Beifahrer, um die Folgen

eines möglichen Aufpralls zu mildern. Gebremst wird also erst dann, wenn der Unfall nicht mehr zu verhindern ist - mehr ist rechtlich nicht zulässig, denn die Verantwortung muss stets beim Fahrer bleiben.

Und die anderen Kürzel? AFS nennt sich das adaptive Kurvenlicht, EBD steht für die elektronische Bremskraftverteilung, VTEC heißt die variable Ventilsteuerung. ABS mit Bremsassistent (BAS) ist leicht, und PUH steht letztlich für die Pop-Up-Hood, also die bei Fußgängerunfällen hochschnellende Motorhaube. Weitere Infos liefert die Betriebsanleitung. Nehmen Sie sich die Zeit.