

Honda Prelude 78 - 83

Honda bekam als erster Autohersteller den offiziellen Segen des Kraftfahrtbundesamtes für das 4WS

Sonne, Stereo und Spitzentechnik – der Prelude betritt die Bühne (1978)

„Sonne, Stereo und Spitzentechnik“, so lautete die Einleitung zum Verkaufsprospekt des ersten Prelude. Selbst in den nachfolgenden Generationen lassen sich immer wieder klassische Designelemente finden, die den Honda Prelude ausmachen.

Das erste Modell war mit einem 1.6 Liter-Triebwerk ausgestattet und leistete 80 PS. Die Motorenkraft wurde entweder über ein 2-Gang-„Hondamatic“-Getriebe oder über ein 5-Gang-Schaltgetriebe auf die Vorderräder übertragen. Das 2-Gang-Automatikgetriebe wurde später durch eine modernere Variante mit drei Gängen abgelöst.

Als Radaufhängung kam vorne und hinten eine McPherson-Radführung zum Einsatz. Als erstes Fahrzeug seiner Klasse war der Prelude außerdem mit einem elektrisch bedienbaren Glasschiebedach ausgestattet.

Die zweite Prelude-Generation: Technik so weit das Auge reicht (1983)

Die zweite Generation war voll mit innovativer Technik: Drei Ventile pro Brennraum, zwei Gleichdruckvergaser, ein neues 4-Gang-Automatikgetriebe und die erste Double Wishbone-Radaufhängung an der Vorderachse. Als erster japanischer Autohersteller verbaute Honda zusätzlich das Antiblockiersystem ABS und setzte damit neue Maßstäbe auf dem deutschen Fahrzeugmarkt. Je nach Getriebe leistete der 1.8 Liter-Motor zwischen 100 und 105 PS.

Die markantesten Merkmale dieser Prelude-Generation waren die versenkbaren Scheinwerfer sowie die sehr schmalen A-, B- und C-Säulen. Im Jahre 1986 wurde das Fahrzeug zusätzlich noch um eine 2.0 Liter-Version mit 137 PS ergänzt.

Auto Daten	
Leistung	80 PS / 59 kW (bei 5300 U/min)
Hubraum	1.6 Liter (1590 ccm)
Länge/Breite/Höhe	4.090 mm / 1.635 mm / 1.295 mm
Motor	4 Zylinder, Reihenmotor, SOHC, 8 Ventile
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Verdichtung	8.4 : 1
max. Drehmoment	126.5 Nm (bei 3500 U/min)
Leergewicht	920 kg
Beschl. 0-100 km/h	13,8 sec
Serienbereifung	175/70 R13

Die dritte Generation: Der erste Wagen mit Vierradlenkung (1988)

Die dritte Generation setzte das Prelude-typische Design fort, wirkte allerdings flacher und eleganter. Das Fahrzeug war das erste Serien-Automobil der Welt mit einer lenkwinkelabhängigen Vierradlenkung: Dem Honda 4-Wheel-Steering-System (4WS). Dabei dirigiert ein mechanisch gesteuertes hinteres Lenkgetriebe die Hinterräder je nach Größe des Lenkradeinschlages entweder in die gleiche oder in die entgegengesetzte Richtung der Vorderräder.

Als erster Autohersteller bekam Honda auch in Deutschland den offiziellen Segen des Kraftfahrtbundesamtes für das 4WS. Den Prelude gab es hier in zwei Leistungsvarianten: Als 109 PS starken EX 2.0 mit zwei Gleichdruckvergasern und als EX 2.0i-16 mit 137 PS.

Honda Prelude 78 - 83

Erstmals mit VTEC-Power (1992)

Die vierte Prelude-Generation kam 1992 wahlweise mit einem 133 PS starken 2.0 Liter-Motor oder mit einem 160 PS starken 2.3 Liter-Motor auf den europäischen Markt. Beide Versionen waren gegen Aufpreis mit einem elektronischen 4-Gang-Automatikgetriebe erhältlich. Eine Besonderheit war außerdem der 2.2 Liter große VTEC-Motor mit 185 PS.

Auch der vierte Prelude war mit der Double Wishbone-Radaufhängung ausgerüstet. Das absolute Highlight war aber die neue und von nun an elektronisch geregelte Vierradlenkung. Durch die Umstellung von einem mechanischen auf ein elektrisches System entfiel die sonst erforderliche Verbindungswelle zwischen vorderem und hinterem Lenkgetriebe.

Die fünfte Generation: Ein einzigartiges Sport-Coupé (1997)

Für diesen Prelude standen zwei Motorvarianten zur Verfügung: Ein 2.0 Liter-Motor mit 133 PS und ein leistungsstärkerer 2.2 Liter-VTEC mit 185 PS. Für beide Motorvarianten war ein Automatikgetriebe mit sequentieller Sport-Schaltung erhältlich. Dieses neuartige Getriebe bietet nicht nur den Komfort eines Automatikgetriebes, sondern auch die Möglichkeit der manuellen Gangwahl in einer separaten Schaltebene. Gegen Aufpreis war im Topmodell eine elektronisch geregelte Vierradlenkung erhältlich. Ab 1998 wurde für den Prelude das Active Torque Transfer System (ATTS) angeboten – eine aktive Antriebskraftverteilung, die das Untersteuern in den Kurven verringern sollte.

