

Ziehen diese Japaner an



Geschickte Imitation: Das Toyota-Lenkrad sieht nur so aus, als wäre es aus Leder. Es läßt sich in der Höhe verstellen. Der Drehzahlmesser reicht bis 8000/min. Das ist übertrieben, denn mehr als 6400/min erlaubt der Drehzahlbegrenzer dem Motor nicht



Auch das Honda-Lenkrad läßt sich in der Höhe verstellen. Der Lenkradkranz ist mit griffsympathischem Leder bezogen. Gut: viele Fächer für Kleinkram. Wenig praxisgerecht: die Verteilung der Heizluft über Tasten in der Mittelkonsole. Da muß man schon genau hinschauen, die Aufmerksamkeit vom Straßenverkehr abwenden

gegen Toyota Camry GLi

BMW und Mercedes vorbei?



Die Kleinwagen- und untere Mittelklasse reicht den Japanern nicht mehr. Toyota Camry GLi (links) und Honda Accord EX 2.0i-16 sollen ihren Herstellern neue Marktanteile einfahren. Sogar BMW- und Mercedes-Kunden sollen umsteigen

Lange Zeit kopierten die Japaner nur, was die europäischen Hersteller ihnen vormachten. Jetzt wollen sie mit aufwendiger Motoren-Technik selbst zum Vorbild werden. Die neuesten Beispiele: der Toyota Camry GLi und der Honda Accord EX 2.0i-16

1967. In Deutschland regierte die große Koalition. Kiesinger war Bundeskanzler. Im Schatten dieser Ereignisse startete Honda – nur wenige werden sich erinnern – die Invasion japanischer Autos auf dem deutschen Markt. Dieses erste Auto aus Japan war der N 800, ein vielbelächelter Kleinstwagen. Erfolg war für die Japaner noch ein Fremdwort. Aber sie lernten schnell, kopierten geschickt, was die europäischen Hersteller vormachten. Ergebnis: Wagen wie der Toyota Corolla. Technisch noch einfach – aber zuverlässig. So eroberten sie mit billigen, gut ausgestatteten Klein- und Mittelklassewagen zunehmend mehr Marktanteile.

Und wie stellt sich die Lage heute dar? Nur nachahmen reicht den Japanern längst nicht mehr – und die „billige Mittelklasse“ auch nicht. Honda Deutschland sagt es deutlich: „Mit dem neuen Accord EX 2.0i-16 treten wir gegen den BMW 325i, den DB 190 E, den Saab 9000 Turbo an.“ Auch Toyota, japanischer Marktführer in Deutschland, schickt so ein Auto ins Rennen: den Camry GLi. Auto Bild untersucht, welche Erfolgsaussichten sie haben.

Schon nach den ersten Kilometern im Honda Accord EX 2.0i-16 und Toyota Camry GLi wird mir klar: Hut ab – das ist sehr ordentlich, was die Japaner da auf die Räder gestellt haben. Unter dem eher

biederen Blechkleid der Neulinge steckt eine geballte Ladung Technik: Vierzylindermotoren mit 16 Ventilen. Aus knapp zwei Litern Hubraum entwickelt der Honda-Motor stolze 137 PS, der Toyota 128 PS.

Besonders die Honda-Maschine ist enorm agil. Bei jeder Drehzahl zeigt sie ordentlich ihre Muskeln. Da kann der Camry nicht ganz mithalten (siehe Meßdaten). Freilich: Auch er ist ein flotter Bursche, der zu den Schnellen im Lande zählt. Erfreulich ist die niedrige Geräuschkulisse

Beide zählen zu den Schnellen im Lande

in den Limousinen. Ihr Sound klingt etwas brummig, bleibt aber bis 5000/min recht leise. Nur auf der Autobahn erlaubt sich der Accord einen Ausrutscher: Ab 150 km/h veranstaltet der Fahrtwind ein wahres Pfeifkonzert an der Karosserie. Das Blechkleid wurde anscheinend nicht für soviel Tempo gebaut.

Das moderne Toyota-Triebwerk brilliert mit einem sehr niedrigen Benzinver-

brauch. Auf der Auto Bild-Verbrauchsstrecke begnügte es sich mit nur 9,4 Litern Superbenzin pro 100 Kilometer. Übrigens: Nach einer Korrektur des Zündzeitpunkts verträgt der Camry auch bleifreies Normalbenzin. Wer will, kann ihn zudem mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator bestücken (121 PS, 27 390 Mark). Damit ist er drei Jahre und zehn Monate steuerfrei (Steuerersparnis: 1656 Mark). Beides ist beim Honda nicht möglich. Außerdem brauchte er mit elf Litern pro 100 Kilometer deutlich mehr Supersprit. Wer dem Honda auf der Autobahn die Sporen gibt, muß sogar mit bis zu 19 Litern auf 100 Kilometer rechnen.

Die Zeiten, wo japanische Ingenieure Einfachfahrwerke mit starren Hinterachsen bauten, sind endgültig vorbei. Accord und Camry haben moderne Fahrgestelle mit ringsum einzeln aufgehängten Rädern. Leider gibt es noch Probleme mit der Abstimmung. Obwohl der Honda ein straffes Fahrwerk hat, schwingt sein Heck

Lesen Sie weiter auf Seite 30

Du hast bei mir eingeschlagen wie der Blitz
Donnerwetter, meinte der Kleine Freund,
hoffentlich nicht nur, weil ich ein Mehrwert-
und „Flash“ heiße.



Renault empfiehlt elf Motoröle.

...
Modell bin



Das MehrWert-Modell:
der neue Renault 5 „Flash“
Als TD und TL.
Der Kleine Freund.



Es passiert wie aus heilem Himmel. Man geht über die Straße – und da steht es. Ein Hit von Auto. Mit dem gewissen „Mehr“. Schon funkts. Der Blitz hat eingeschlagen. Leider, leider steht man meist wie vom Donner gerührt da, wenn man den Preis erfährt. Zum Glück gibt's Ausnahmen, bei denen fängt gerade dann erst so richtig an zu knibbeln.

Donnerwetter – flüpt man aus – beim neuen Renault 5 „Flash“ muß die Sonderpolsterung nicht extra bezahlt werden? Auch nicht die Radzierblenden? Aber sicher die schicken Farben gala-blau, granat-rot und polar-weiß mit dem heißen Striping „Flash“ Nicht? Und die Heck-Wischwaschanlage? Und die 2 Außenspiegel? Das kostet doch sicher was, daß man den linken von innen einstellen kann. Auch serienmäßig? Und sogar einzeln umklappbare Rücksitze? Dann wird sicher an der Technik gespart. Was? 5-Gang-Getriebe? Und schadstoffarme 1,1 l Benzin- bzw. 1,6 l Diesel-Motoren? Das bringt ja sogar noch Steuerersparnis. Ein Sound zum Abfahren ist das. Apropos Sound, meinte der Kleine Freund, die Radiovorrüstung mit Dachantenne und 2 Lautsprechern in den Vordertüren kostet keine müde Mark mehr.

Bei der unverbindlichen Preisempfehlung ohne Überführung von DM 13.890,- für den TL „Flash“ oder den günstigen Leasing-Konditionen sollte man unbedingt mit einem der „Flash“-Modelle abfahren. Schließlich soll niemand, wenn der Blitz mal eingeschlagen hat, im Regen dastehen.

Finanzierung und Leasing mit Autoverstand. Renault Bank.
Renault in Btx: * 25151 *

RENAULT
Autos zum Leben.

Technische Daten



Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, zwei oben, Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Hubr. 1958 ccm, Bohr. x Hub 81 x 95 mm, Verdichtung 9,5:1, 101 kW (137 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 170 Nm bei 5000/min, elektr. Benzeinspritzung, Einzelradaufh. vo. Schraubenfedern, Stabi; hl. Schraubenfedern, Stabi, Längs- und Querlenker, Scheibenbr., ABS gegen Aufpreis, servounterstützte Zahnstangenlenkung, Anhängelast gebr. 1400 kg, Tankinhalt 60 Liter.

Insgesamt ist das Kurvenverhalten des Honda Accord EX 2.0i-16 unproblematisch. Aber: Bei Lastwechseln bricht das Heck aus, und die Servolenkung ist zu leichtgängig, vermittelt zu wenig Straßenkontakt.

Fortsetzung von Seite 27

nach, ist der Wagen voll beladen, schlägt die Federung sogar bis zum Anschlag durch. Der neue Toyota hat Schwierigkeiten auf Kopfsteinpflaster. Viele der kurzen Schläge gibt er ungefiltert an die Passagiere weiter.

Das Fahrverhalten des Camry ist gewöhnungsbedürftig. Bei der ersten schnell gefahrenen Kurve hatte ich das Gefühl, der Wagen will dem Einschlag der Vorderräder nie mehr folgen. Zwar ist es typisch für ein Frontantriebsauto, daß es über die Vorderräder zum Kurvenaußenrand drängt (Fachbegriff: Untersteuern). Bei den meisten Fahrzeugen genügt es dann jedoch, den Fuß vom Gas zu nehmen, um wieder die Richtung zu finden. Nicht so im Toyota, ihn bekomme ich erst im letzten Augenblick wieder in den Griff.

Im Honda gibt's in Sachen Kurvenverhalten keine Probleme, solange es trocken ist. Beide Autos mögen keinen rutschigen Untergrund. Dann drehen die Vorderräder fast haltlos durch. Deshalb ist es im Winter schon mehr als leichtsinnig, mit Sommerreifen weiterzufahren.

Noch ein Wort zu den Bremsen: Der Honda Accord war mit ABS ausgerüstet (Aufpreis: 2000 Mark). Das heißt bei Honda ALB (Anti-Lock-Brake) und wirkt im neuen 16-Ventiler-Accord auf alle vier Räder (bisher wirkte das Honda-ABS nur auf die Hinterräder). Das ABS funktioniert ordentlich. Leider stellt es seinen Dienst ein, wenn der Wagen langsamer als 20 km/h fährt. So kann es passieren, daß sich das Auto noch auf den letzten Metern einer Bremsung quer stellt. Die Toyota-Bremsen lassen sich gut dosieren, packen fest zu. Leider gibt's im Camry auch gegen Aufpreis kein ABS.

Bedienungskomfort wird in den Limousinen großgeschrieben. Die Armaturenbretter sind aufgeräumt, die großen Rundinstrumente tadellos ablesbar. Servolenkung, elektrische Fensterheber und eine Fernentriegelung für Kofferraum und Tankverschluß gehören zu den angenehmen und in anderen Autos

Luxuriöse Extras sind serienmäßig

längst nicht selbstverständlichen Bedienungserleichterungen. Die Sitze sind bequem. Straff, aber nicht zu hart. Weit herumgezogene Sitzbacken halten bei schneller Kurvenfahrt den Körper fest.

Wie es sich für über 4,50 Meter lange Autos gehört, können es sich die Passagiere vorne wie hinten bequem machen – vorausgesetzt, sie sind nicht größer als einsachtzig. In der Gestaltung des Kofferraums sammelt der Toyota einen Pluspunkt. Seine Rücksitzlehnen lassen sich umlegen. So ist auch das Durchladen sperriger Gegenstände möglich.

Kleine Kostprobe dessen, was Toyota und Honda serienmäßig haben: Fünfganggetriebe, Zentralverriegelung, getönte Fenster, Velourspolster, Drehzahlmesser... Honda liefert darüber hinaus noch ein elektrisches Glasschiebedach und ein Stereo-Cassetten-Radio. Das läßt die auf den ersten Blick relativ hohen Preise (Honda 30 890 Mark, Toyota 26 490 Mark) in einem etwas günstigeren Licht erscheinen.

Fazit: Die beiden neuen Japaner sind spritzige Familienwagen mit kleinen Schwächen in der Fahrwerksabstimmung. Der Honda Accord EX 2.0i-16 überzeugt in erster Linie durch seinen drehfreudigen Motor. Der Toyota Camry GLI glänzt mit einem sehr günstigen Benzinverbrauch. Aber ob das gegen BMW und Mercedes reicht? Abo



Der 16-Ventil-Motor im Honda ist quer eingebaut. Er ist bereits aus dem Honda Prelude bekannt. Seine großen Stärken: gutes Ansprechen auf Befehle vom Gaspedal und ein enormes Drehvermögen. Ohne besonders angestrengt zu wirken, schafft er locker 7000/min.



Die Platzverhältnisse auf der Honda-Rückbank sind ausreichend. Nachteil: Weil sie etwas niedrig angebracht ist, müssen die Passagiere ihre Beine anziehen. Gut: die bequeme Polsterung und eine Mittelarmlehne. Leider lassen sich die Sitze nicht umlegen.

Pluspunkte – Minuspunkte

Honda Accord EX 2.0i-16

- + sportliche Fahrleistungen
- + guter Geradeauslauf
- + präzise Schaltung
- + bequeme Sitze
- + gute Handlichkeit
- + komplette Serienausstattung
- + ABS gegen 2000 Mark Aufpreis
- auch gegen Mehrpreis kein Katalysator erhältlich
- hoher Benzinverbrauch
- hohe Windgeräusche

Toyota Camry GLI

- + variabler Kofferraum
- + bequeme Sitze
- + Katalysator erhältlich
- + niedriger Benzinverbrauch
- + übersichtliche Karosserie
- gewöhnungsbedürftiges Fahrverhalten bei zügiger Fahrweise
- schlechter Wiederverkaufswert
- auch gegen Aufpreis kein ABS



Technische Daten

TOYOTA CAMRY

Vierzylindermotor, vorne quer eingeb., zwei obenl. Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Hubr. 1998 ccm, Bohr. x Hub 86 x 86 mm, Verdichtung 9,8:1, 94 kW (128 PS) bei 5600/min, max. Drehmoment 179 Nm bei 4400/min, elektr. Benzineinspritzung, Einzelradaufh., vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi; hinten McPherson-Federb., Längslenker, Stabi, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, servounterstützte Zahnstangenlenkung, Anhängel. gebr. 1500 kg, Tankinhalt 60 Liter.

Flottes Kurvenfahren artet im Camry GLi leicht in schweißtreibende Kurbel am Lenkrad aus. Der Toyota untersteuert sehr stark. Das heißt: Erschleibt vehement über die Vorderräder zum Kurvenaußenrand



Auch der Toyota-Motor ist quer eingebaut. Die 16-Ventil-Maschine ist eine Weiterentwicklung aus dem Toyota Celica. Ihr Klang ist recht rau. Davon hört der Fahrer dank der guten Geräuschdämmung aber wenig. Erfreulich: der sehr sparsame Benzinverbrauch

Was ist ein 16-Ventiler?



Ein 16-Ventiler ist ein Vierzylindermotor mit 16 Ventilen – je vier pro Zylinder. Jeweils zwei sind für die Zufuhr des frischen Benzin-Luft-Gemischs (Einlassventile) sowie für den Abtransport des verbrannten Gemischs (Auslassventile) zuständig. Herkömmliche Motoren haben nur ein Einlass- und ein Auslassventil. Vorteil der 16-V-Technik: Zwei kleine Ventile lassen sich im engen Zylinderkopf besser unterbringen, lassen mehr Luft durch als ein großes. Durch

zwei Ventile paßt mehr Luft als durch nur ein Ventil. Der Motor mit den vier Ventilen pro Zylinder kann also besser durchatmen (Gaswechsel); besonders bei hohen Drehzahlen, wenn sich die Luft an den Ventilen staut. In der Praxis bedeutet der bessere Gasaustausch mehr Leistung, spritzigeres Ansprechen des Motors bei niedrigen Drehzahlen, höhere Drehzahlen. Und: ein günstiger Verbrauch. Das muß nicht immer stimmen, siehe Accord.



Die Platzverhältnisse im Toyota-Fond reichen auch für Erwachsene. Die Bank ist höher angebracht als im Honda, deshalb bequemer. Ein klarer Vorteil: Die Sitze lassen sich einzeln umklappen. So können drei Passagiere und Gepäck mitfahren. Im Winter passen sogar die Skier ins Auto

Testwerte

Honda Accord

Toyota Camry

Preis: ①	30 890 Mark	26 490 Mark
Benzinverbrauch: ②	6,8/7,9/10,4 l/100 km	5,8/7,5/8,9 l/100 km
Testverbrauch:	11,0 l/100 km (Super)	9,4 l/100 km (Sup. a. bleib.)
Höchstgeschwindigk.:	209 km/h	197 km/h
Beschleunigung:	0–100 km/h in 8,4 Sek.	0–100 km/h in 9,4 Sek.
60–120 km/h 1./4./5. Gang:	13,0/17,2 Sek.	in 14,7/21,1 Sek.
1 km mit steh. Start:	29,6 Sek.	31,0 Sek.
Maximale Zuladung:	505 kg	515 kg
Wartungsintervalle:	alle 10 000 km	alle 10 000 km
Inspektionskosten: ③	250–300 Mark	200–250 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	432 Mark	432 Mark
Haftpfl.vers. ⑤	1282 Mark	1282 Mark

① Listenpreis (Grundaustattung.) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzl. noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu. ② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei

konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr. ③ Kosten für den großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten. ④ Bei jährlicher Zahlungsweise. ⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlungsweise in der Regionalklasse drei.