

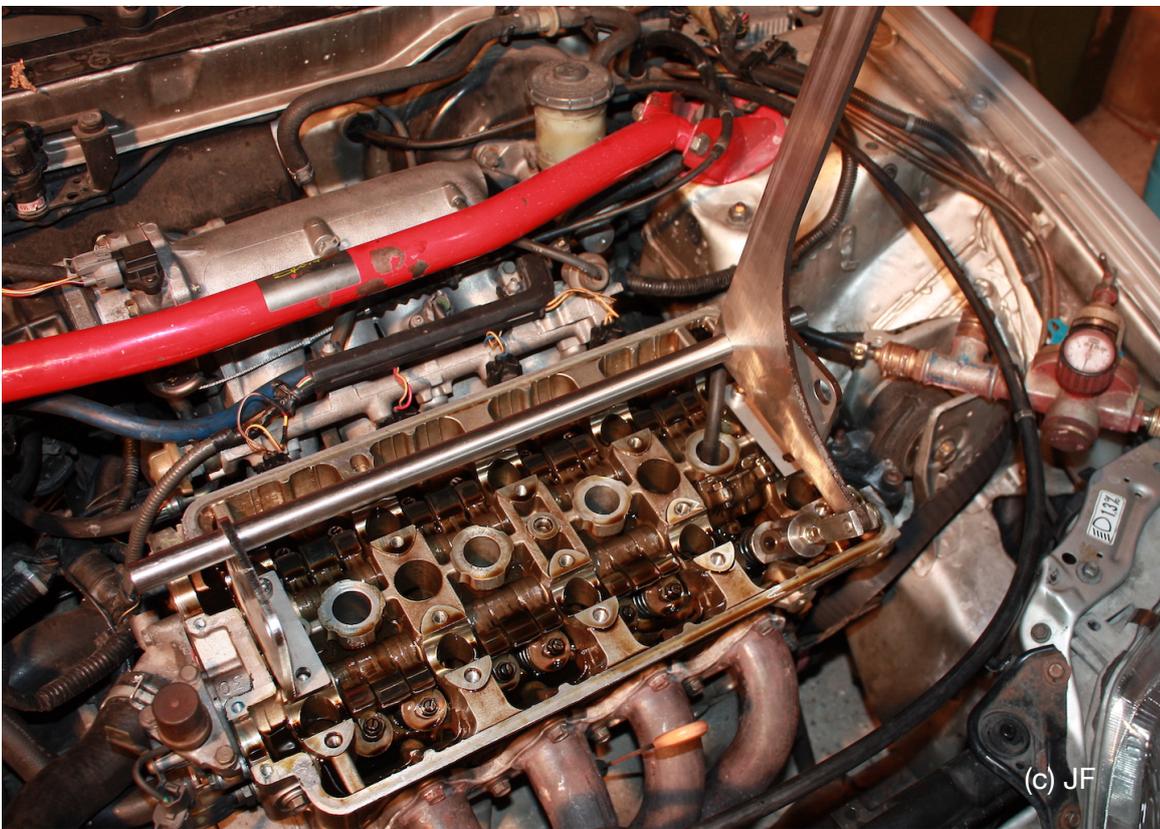


Keineswegs ein Mauerblümchen: Honda Accord aus dem Jahre 1997



Die Linienführung der Karosserie verleiht dem Accord eine zeitlose Eleganz. Dank des 2.4l Vierzylinders mit doppelten, obenliegenden Nockenwellen und einem manuellen 6-Gang Getriebe, überzeugt der Honda mit spritzigem Fahrgefühl und überraschend kultiviertem Lauf.

Einiges an Zeit und Geld investierte der Besitzer für die optische Aufwertung der Scheinwerfer, die bei diesem Fahrzeug vom späteren Facelift-Modell stammen. Kennern wird sie schon aufgefallen sein: Die äußerst seltene „Modulo“-Frontschürze, von Honda nur in einer kleinen Serie hergestellt. Ebenso die original von Honda hergestellten, für diese Front passenden Einsätze der Nebelscheinwerfer.



Kein leichtes Unterfangen: Austausch der Ventildfedern am eingebauten Motor

Nicht überall wo „Motorenbauer“ draufsteht, ist auch Motorenbauer drin. Im Zylinderkopf dieses Hochdrehzahl-Motors sind doppelt gewundene Ventildfedern verbaut. Bei der Revidierung des Zylinderkopfs durch eine Werkstatt wurde jedoch leider nicht darauf geachtet, die Federn richtig herum einzubauen. Das resultierte in einem ratternden Geräusch bei hohen Drehzahlen, sowie Leistungsverlust im oberen Drehzahlband.

Um die Ventildfedern bei eingebautem Motor wieder ordnungsgemäß einzusetzen, wird eine Hebelkonstruktion zum Komprimieren der Federn benötigt. Die oben abgebildete Konstruktion entstand nach einigen Stunden CAD-zeichnen, und wurde anhand der Zeichnung im Laserschneidverfahren hergestellt.

Um zu verhindern, dass die Ventile in den Brennraum fallen sobald sie nicht mehr von der Ventildfeder gehalten werden, muss der Brennraum vorsichtig unter Druck gesetzt werden. Eine ausgediente Zündkerze wurde unterhalb ihres Gewindes und an der Aufnahme für den Zündkerzenstecker abgesägt, gebohrt und ein schmales Rohrstück aufgeschweißt. Nach sorgfältigster Reinigung konnte die Konstruktion ins Zündkerzengewinde eingeschraubt werden, um den Brennraum abzudichten. Am Rohrstück wurde sodann ein Schlauch befestigt und dieser anschließend an Druckluft angeschlossen. Ein Druckminderer ist hierbei zwingend nötig, um Beschädigungen an Kolbenringen und Dichtungen zu vermeiden! Nun konnten die Federn gefahrlos umgebaut werden.

Der hier gezeigte Motor ist leider eine aussterbende Art: Mit 1.8l Hubraum und einer Verdichtung von knapp 12:1 leistet das von Honda in begrenzten Stückzahlen hergestellte Aggregat 210PS bzw. 198Nm - wenn die Drehzahl die 5400 Touren erreicht und die öldruckgesteuerte Verschiebung der Nockenwellenprofile auf das schärfere Profil erfolgt, startt so mancher ungläubig auf den Drehzahlmesser. Da marschiert die Nadel stetig bis in den roten Bereich, und der Begrenzer findet sich erst bei 8600 Umdrehungen. Ein Saugmotor mit Rennstrecken-Genen, der so manche Stunden unglaublichen Fahrspaß bescherte.