

*Prelude*



**HONDA**









Wie in jonge jaren droomde ééns een echt sportieve auto te rijden, wordt levenslang door dat ideaal achtervolgd. Sommigen lukt het al 'aan de goede kant van de dertig', anderen moeten meer geduld hebben om dit te realiseren. In ons veeleisende en technisch hoogwaardige tijdperk is ook de sportwagen ingrijpend veranderd. De sportieve auto van nu is er voor àlle leeftijden. In plaats van brute kracht is er nu ruimte voor verfijnd rijplezier, optimale efficiency, gebruiksgemak en er is serieus nagedacht over veiligheid en het milieu, zonder in te boeten aan sportief karakter. Zo'n auto is de Honda Prelude. Ongeacht of u een jeugddroom wilt waarmaken, of gewoon een sportieve auto wilt: probeer 'm.

















2.0i (aluminium velgen optie)



De eerste indruk is al voldoende overtuigend. Vanuit welke hoek u de Honda Prelude ook bekijkt, dat eerste beeld zal nooit meer vervagen. Laag, breed, een tikje brutaal, maar toch slank en elegant. Alles wat u van een puur sportieve auto verwacht. Maar de Honda Prelude voldoet ook aan alle andere eisen die aan een moderne auto worden gesteld. Onder het uitdagende uiterlijk gaat puur vooruitstrevende techniek schuil. De Prelude is ook voor Honda een paradepaardje. Deze ranke sportcoupé geeft de richting aan in de ontwikkelingen in de moderne autotechniek. Ach, er zijn nou eenmaal leiders en volgers...







*Prelude*

*Prelude*  
2.0i









2.0i (aluminium velgen optie)





2.2i VTEC



## ONDER HET INDIVIDUALISTISCHE UITERLIJK HUIST GEAVANCEERDE TECHNIEK

Het geraffineerde uiterlijk geeft de Honda Prelude een heel persoonlijk karakter. De techniek, de drijvende kracht van de Prelude, is al even individualistisch.

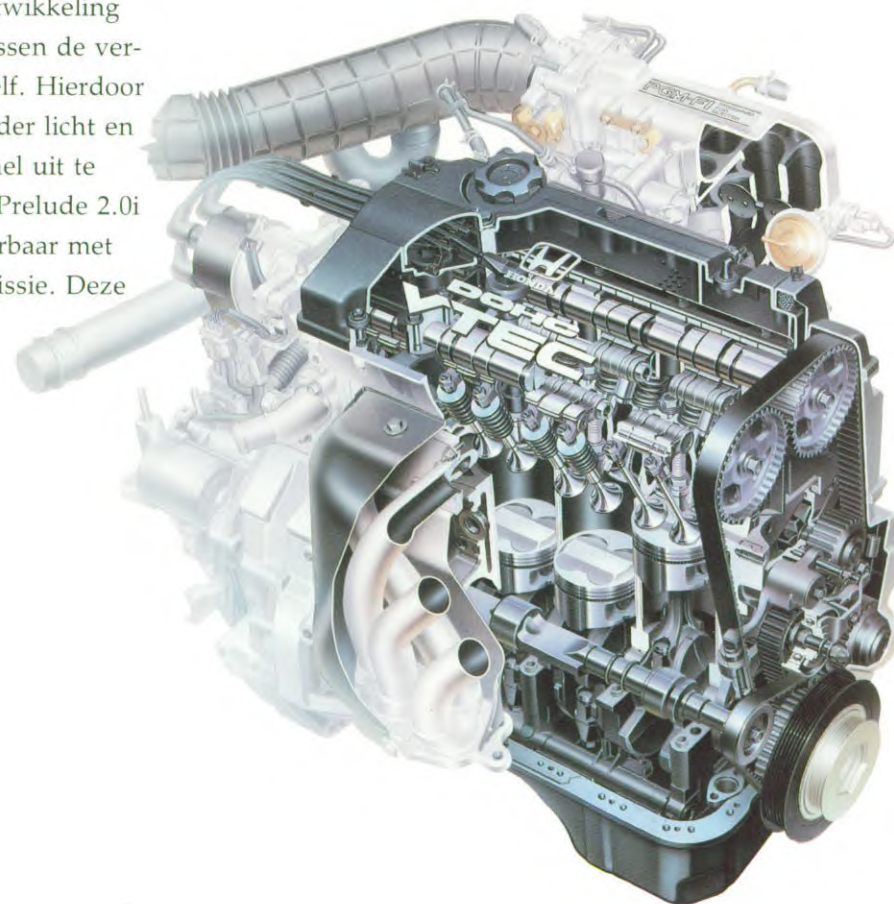
Voor de aandrijving van de Prelude biedt Honda keuze uit twee hypermoderne motoren, aangeduid met 2.0i en 2.2i VTEC. De 2,0 liter motor is geheel uit lichtmetaal vervaardigd en beschikt over vier kleppen per cilinder, die worden bediend door één bovenliggende nokkenas. Daardoor is deze krachtbron heel licht en compact. Binnen het motorblok zijn twee balansassen aangebracht, die de trillingen, veroorzaakt door de bewegende delen van de motor, aan de basis opheffen. Daardoor 'loopt' de 2,0 liter motor bijzonder trillingvrij, stil en soepel. Tot dit laatste aspect levert ook Honda's geheel elektronische PGM-FI injectiesysteem een duidelijke bijdrage. In deze specificatie beschikt de Prelude over een maximum vermogen van 98 kW/133 pk bij 5.600 tpm.

In de zeer sterke en sportieve 2,2 liter motor zijn alle hiervoor genoemde eigenschappen ook terug te vinden. Afgezien van de dubbele nokkenassen en het verschil in cilinderinhoud is het grote verschil de VTEC technologie. Ook dit in de autotechniek unieke systeem is een volledig eigen ontwikkeling van Honda. Het zorgt ervoor dat zowel de inlaat- als uitlaatkleppen van de motor verder worden geopend en langer open blijven wanneer de bestuurder prestaties van zijn Prelude verlangt. Deze techniek is een samenspel tussen geavanceerde elektronische en mechanische componenten en is geheel onderhoudsvrij. Het VTEC-systeem wordt samen met de benzine-inspuiting door een computer

gestuurd en gecontroleerd. Die computer zorgt er bijvoorbeeld ook voor dat het systeem niet kan worden gebruikt zo lang de motor niet op bedrijfstemperatuur is. VTEC geeft de motor een dualistisch karakter. Bij lagere en middelhoge toerentallen is deze zo soepel als maar wenselijk is, bijvoorbeeld in druk stadsverkeer. Als echte prestaties worden gevraagd, is pure racetechniek beschikbaar. Het maximum vermogen bedraagt een indrukwekkende 136 kW/185 pk bij 6.800 tpm, maar dat vertelt in dit geval slechts het halve verhaal. Om echt te begrijpen wat VTEC inhoudt, volstaat maar één manier: zelf rijden.

Beide versies van de Honda Prelude beschikken standaard over een handgeschakelde vijfversnellingsbak. Speciale aandacht hebben de Honda-technici besteed aan de ontwikkeling van het bedieningsmechanisme tussen de versnellingspook en de transmissie zelf. Hierdoor laat de versnellingsbak zich bijzonder licht en nauwkeurig met kleine, flitsend snel uit te voeren bewegingen bedienen. De Prelude 2.0i is in combinatie met ABS ook leverbaar met een viertraps automatische transmissie. Deze

biedt de bestuurder de keuze uit een comfortabeler of een sportiever schakelschema. In de sportieve stand schakelt de transmissie pas bij hogere toerentallen door naar de volgende versnelling, wat een fellere acceleratie mogelijk maakt.







2.2i VTEC



## VERFIJNDE TECHNIEK BLIJFT NIET BEPERKT TOT DE AANDRIJVING.

Eén van de vlakken waarop Honda een enorme reputatie heeft hoog te houden is ondersteltechniek: wielophanging, vering, schokdemping en remmen. Honda ging hierin al jaren geleden zijn eigen weg met een principe dat heeft geleid tot een combinatie van comfort en weggedrag dat met geen ander systeem kan worden bereikt: 'double wishbone'-wielophanging.

De eerste auto waarop Honda dit principe toepaste was ook een Prelude, twee generaties geleden. Die Prelude was een internationaal erkende doorbraak in wegligging. Na een revolutie volgt evolutie en in de loop der jaren heeft Honda dit eigen systeem geleidelijk verder ontwikkeld, met steeds betere resultaten. Voor deze Prelude heeft Honda het hele systeem opnieuw nauwkeurig onder de loep genomen.

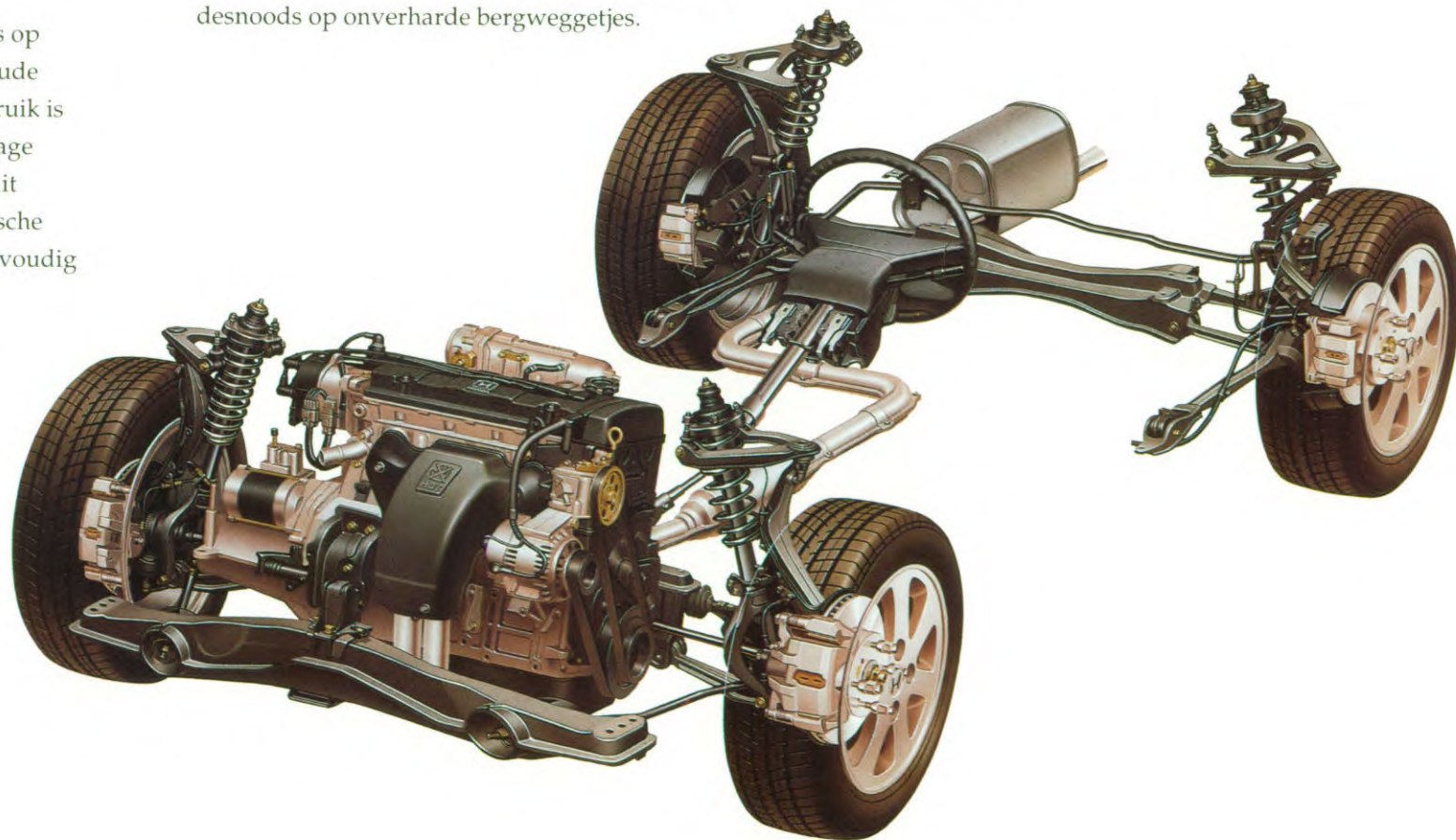
Met gebruik van de meest recente kennis op dit vlak is het hele onderstel van de Prelude nieuw ontwikkeld, waarbij volledig gebruik is gemaakt van de mogelijkheden die het lage zwaartepunt en de grote wielbasis van dit model bieden. Diverse nieuwe geometrische inzichten zijn hierin ten volle benut. Eenvoudig

gesteld komt het erop neer dat alle wielen van de Prelude onder elke omstandigheid zo nauwkeurig mogelijk vertikaal op de weg blijven. Dus ook tijdens krachtig remmen of fel accelereren, in verschillende bochten, bij in- of uitveren, of een willekeurige combinatie van deze factoren. Hierin spelen de door Honda zelf ontwikkelde schokdempers ook een belangrijke rol. Door een uitgekiende inwendige constructie werken deze progressief, wat inhoudt dat ze steviger worden, naarmate ze zwaarder worden belast.

Het resultaat is dat de Honda Prelude ondermeer een opvallend goede richtingsstabiliteit heeft. Onder alle omstandigheden blijft de Prelude nauwkeurig en moeiteloos de koers volgen die u hem oplegt, in rechte lijn, in lange of korte bochten, op strak asfalt, op ongelijke kasseien of desnoods op onverharde bergweggetjes.

De standaard bekrachtigde besturing blijft bijzonder nauwkeurig, maar is vrij van ongewenste effecten, zoals doorgifte van oneffenheden in het wegdek.

Elke Honda Prelude beschikt rondom over schijfremmen, op de voorwielen zijn ze inwendig geventileerd. Daardoor wordt de wrijvingswarmte snel afgevoerd, waardoor de remmen ook bij extreme belasting, bijvoorbeeld bij lange afdelingen in de bergen, hun maximale vertraging blijven bieden. ABS, Honda's eigen geavanceerde anti-blokkeer remsysteem, wordt standaard geleverd op de Prelude 2.2i en is ook leverbaar op de 2.0i. Door al die maatregelen biedt de Honda Prelude steeds veel comfort en rijplezier en bovendien blijft u heer en meester over elke verkeerssituatie.

















## EEN AUTO HEEFT VIER WIELEN; WAAROM ZOULDEN WE ER DAN MAAR TWEE GEBRUIKEN OM TE STUREN?

Vierwielbesturing is een relatief nieuwe ontwikkeling in de autotechniek. Met de vorige Prelude was Honda de eerste autofabrikant ter wereld die een auto in serieproductie nam, die leverbaar was met meesturende achterwielen.

Het doel van vierwielbesturing is tweeledig. Een nauwkeurige geleiding van de achterwielen, dat maakt dat de auto op snelheid rustiger en meer exact doseerbaar reageert op kleine richtingsveranderingen en tegelijk een betere wendbaarheid bij parkeren en dergelijke. Die vereisten zijn tot zekere hoogte tegenstrijdig, maar Honda is in staat gebleken beide te realiseren.

In deze nieuwe generatie wordt de besturing van de achterwielen langs elektronische weg geactiveerd en gecontroleerd. Voor het kommando van de achterwielbesturing wordt uitgegaan van drie gegevens: snelheid van de auto, de hoek waaronder het stuur wordt verdraaid en de snelheid waarmee dit wordt gedaan. Die drie gegevens zijn bepalend voor zowel de hoek als de richting van de bestuurd achterwielen.

Bij lage snelheden, tot 30 km/u, sturen de achterwielen altijd tegengesteld aan de voorwielen. Als het stuur naar rechts wordt verdraaid, wijzen de achterwielen naar links, en omgekeerd. Daardoor wordt in essentie de draaicirkel van de auto veel kleiner. Moeiteloos is de Prelude op deze wijze in de kleinste parkeergaatjes te manoeuvreren.

Bij kruissnelheden, boven 90 km/u, sturen de achterwielen altijd in dezelfde richting als de voorwielen. Als het stuur naar rechts wordt

verdraaid, sturen de achterwielen eveneens iets naar rechts. Overdreven voorgesteld gaat de auto hierdoor als het ware diagonaal bewegen, maar de hoek waaronder de achterwielen worden gestuurd is zo klein dat dit nooit storend is. Het effect van de vierwielbesturing is echter wel dat de auto rustiger en nauwkeuriger reageert op stuurbewegingen.

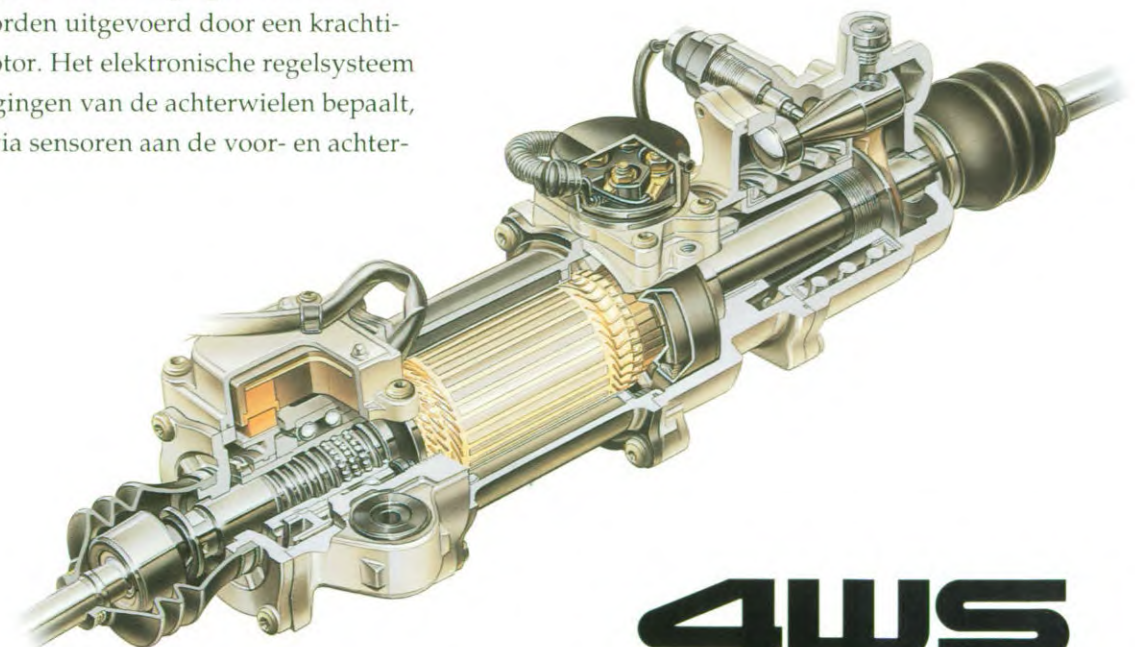
Bij middelhoge snelheden, dus tussen 30 en 90 km/u, kunnen de achterwielen zowel mee- als tegensturen. Die keuze wordt bepaald door de snelheid waarmee en de hoek waaronder het stuurwiel wordt verdraaid. Bij kleine stuurbewegingen reageert de auto zoals hiervoor omschreven bij hogere snelheden. Bij forse en snelle stuuruitslagen, bijvoorbeeld in een 180 graden bocht zoals een hairpin, sturen de achterwielen tegengesteld, waardoor deze bochten veel gemakkelijker genomen kunnen worden.

Het systeem staat geheel immers in dienst van de veiligheid. De bewegingen van de achterwielen worden uitgevoerd door een krachtige elektromotor. Het elektronische regelsysteem dat de bewegingen van de achterwielen bepaalt, controleert via sensoren aan de voor- en achter-

wielen continu of die overeenkomen met de kommando's. In het zeer onwaarschijnlijke geval dat daarin een verschil zou ontstaan, schakelt het systeem onmiddellijk de besturing van de achterwielen uit, die daardoor geleidelijk terugkomen in de rechtuit-stand.

In het geval van een slip komen de achterwielen automatisch in de rechtuit-stand om correcties voorspelbaar te maken.

De unieke Honda's elektronische vierwielbesturing is standaard op de Prelude 2.2i. In vorm, constructie en werkwijze een nouveauté in de automobieltechniek, die weer op naam van Honda komt te staan. De theorie is interessant, maar alleen een uitgebreide proefrit kan u overtuigen van het revolutionaire effect op de weg.



**4WS**  
Elektronisch geregelde vierwielbesturing

4 wielbesturing uitsluitend leverbaar op 2.2i VTEC.

Foto links: achterwielen sturen in tegengestelde richting ten opzichte van de voorwielen.  
Foto rechts: achterwielen sturen in dezelfde richting als de voorwielen.



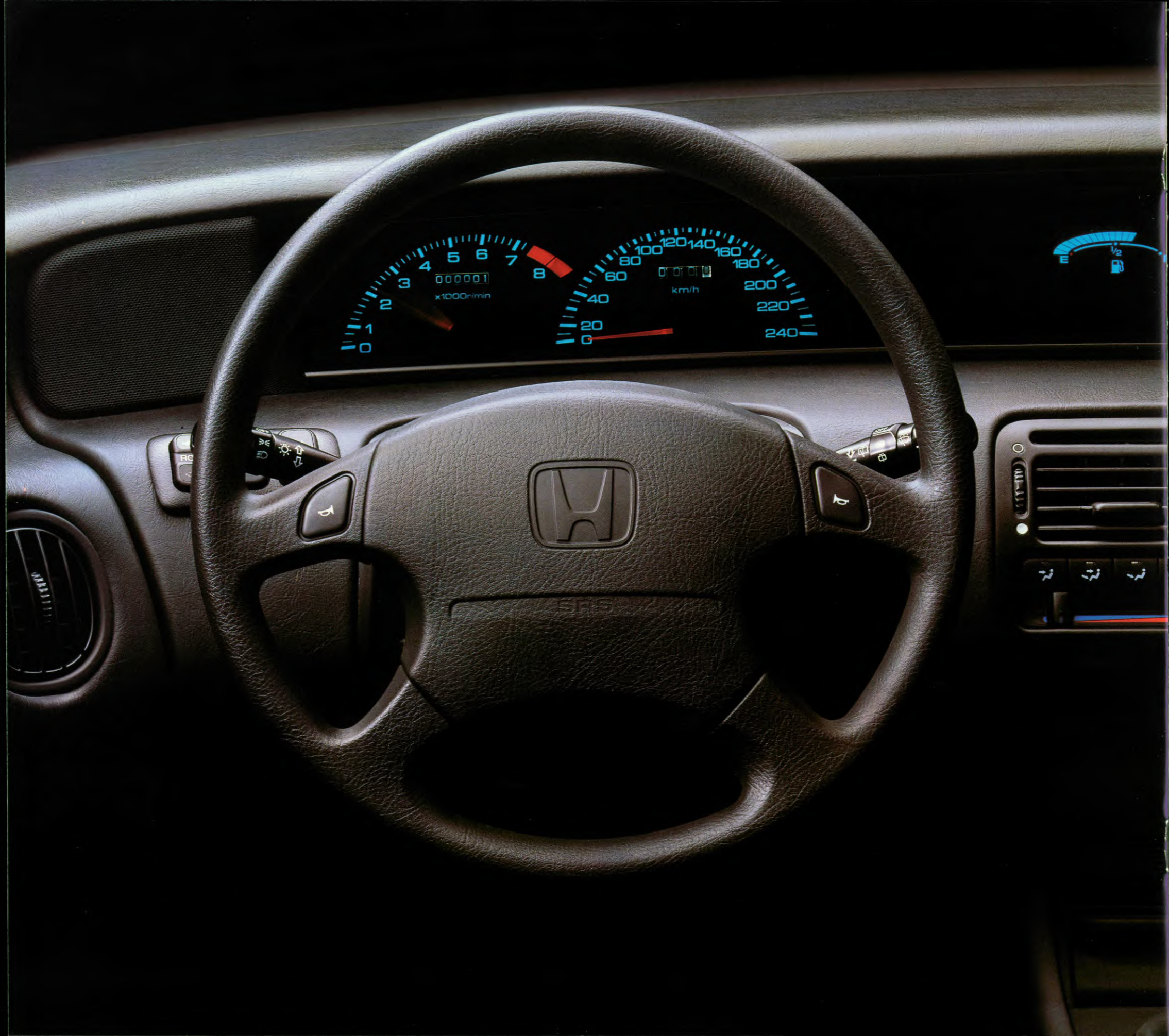






Interieur 2.2i VTEC





SRS





## EEN NIEUWE KIJK OP VORMGEVING, OOK IN HET INTERIEUR.

De rake en ranke lijnen van de Honda Prelude blijven niet beperkt tot de krachtige uitstraling. Het interieur is in lijnvoering even bijzonder. De wijze waarop het dashboard overgaat in de portieren bijvoorbeeld, maakt het interieur veel meer tot een eenheid, waarin bestuurder en passagier zich veilig, behaaglijk en besloten voelen.

Een opmerkelijke breuk met traditionele vormgeving is te vinden in het dashboard van de Prelude. De hoofdinstrumenten zijn niet langer ondergebracht in een aparte console, die 'op' het eigenlijke dashboard staat. In de Prelude liggen toerenteller en snelheidsmeter recht voor de bestuurder in het vlak van het dashboard zelf. Kleinere meters, voor brandstofvoorraad en motortemperatuur, liggen ook in dat vlak, verder naar rechts, maar nog steeds in het directe blikveld van de bestuurder.

Het stuurwiel zelf is in hoogte verstelbaar, waardoor een ideale zitpositie voor bestuurders van uiteenlopend postuur mogelijk wordt.

Op de achterbank en gedeeltelijk doorlopend tussen de voorstoelen bevindt zich een royale middenconsole, die zowel voor vóór- als achterzittenden dienst doet als armsteun en tegelijkertijd als opbergruimte en die een belangrijk deel van de functie van het handschoenvakje overneemt. Daardoor is de noodzaak van een grote opbergruimte in het 'gestroomlijnde' dashboard verdwenen.



De portieruiten zijn elektrisch te bedienen.











## DE STOELN IN DE PRELUDE OMSLUITEN HET LICHAAM EN PASSEN IN HET KARAKTER VAN DE AUTO.

De Honda Prelude is een sportieve auto in de moderne betekenis van het begrip. Natuurlijk is de Prelude in staat tot forse prestaties. Daarnaast genieten hoogwaardig comfort op lange trajecten en een verfijnd rijplezier hoge prioriteit. Dat ligt besloten in het karakter van de auto.

De sportwagenkoper zal binnen alle aanvaardbare grenzen een geïnspireerde rijstijl hebben. Dat vraagt om stevige stoelen, met een sterke profilering, die zorgen voor een goede steun in alle richtingen, maar vooral zijdelings. Ook bij snel bochtenwerk geven de stoelen in de Prelude geen krimp. Op lange afstanden gelden andere voorwaarden. Een goede steun in de rug, in de lendenen en onder de bovenbenen helpen ook na uren doorrijden vermoeidheid voorkomen. Daarnaast zijn de Prelude stoelen ook nog eens uiterst aantrekkelijk vormgegeven. Het oog wil tenslotte ook wat.

Uiteraard hebben de bestuurder en voorpassagier in de Prelude alle ruimte die men zich maar kan wensen. In het achterkompartment biedt de Prelude voor een coupé-model ook opvallend veel ruimte.



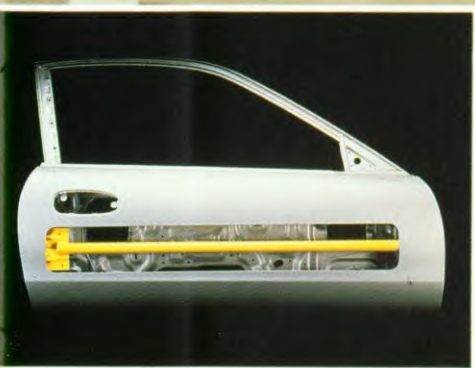


**SRS**  
AIRBAG

2.2i VTEC



## DE ZEKERHEID OOK OP HET ONZEKERE TE ZIJN VOORBEREID.



**ABS**  
Anti-lock Brake System



Het veilige gevoel dat volgt uit de zekerheid dat aan alles is gedacht en uw Honda Prelude ook op de meest kritische momenten een betrouwbare partner is, bevordert het plezier dat u aan elke rit beleeft. Veiligheid, zowel in actieve als passieve vorm, is een konstante, beslissende faktor geweest in de ontwikkeling van elk onderdeel van de Honda Prelude. Passieve veiligheid bestaat uit het totaal van alle maatregelen die de inzittenden van de auto beschermen wanneer een ongeval niet meer is te vermijden. Actieve veiligheid omvat daarentegen juist maatregelen die helpen een ongeval te voorkomen. Sommige konstruktieve eigenschappen van de Prelude hebben invloed op beide vormen van veiligheid. Dat gaat bijvoorbeeld op voor de bijzonder stevige carrosseriekonstruktie. De grote stijfheid van het koetswerk zorgt, samen met de verstevigungsbuizen in de portieren, bij een eventuele aanrijding voor een zeer goede bescherming van bestuurder en passagiers. Tegelijk betekent de stevige carrosserie een solide basis voor alle bijzondere geometrische effecten van de wielophanging in bochten, bij krachtig remmen enzovoorts. Maar er is meer. Op beide veiligheidsgebieden biedt de Honda Prelude tenminste één bijzondere extra eigenschap. In actieve zin is dat bijvoorbeeld het door Honda volledig zelfstandig ontwikkelde anti-blokkeer remsysteem. Daardoor blijft de Prelude ook onder de meest extreme omstandigheden, als het er ongewild echt op aan komt, volledig beheersbaar en bestuurbaar. Denk bijvoorbeeld aan een combinatie van remmen en uitwijken op nat of glad wegdek. In de passieve zin biedt Honda een ook al geheel zelf ontwikkelde airbag voor bestuurder en passagier.

Dit systeem zorgt ervoor dat in geval van een frontale aanrijding in een fractie van een seconde een luchtkussen wordt opgeblazen, dat het lichaam van de bestuurder en passagier beschermt tegen onzachte aanraking met het stuurwiel of dashboard. Deze airbag, letterlijk vertaald 'luchtzak', is van een zachte en sterke nylonsoort en zit ingenieus opgevouwen in de naaf van het stuur. Als de elektronische sensoren een plotselinge zeer sterke vertraging constateren, een aanrijding dus, genereert een patroon in 0,11 seconden een grote hoeveelheid onschadelijk gas waarmee de airbag wordt gevuld. Aan de achterkant van de luchtzak zitten een aantal ventilatieopeningen waardoor het gas weer kan ontsnappen. Als het bovenlichaam van de bestuurder naar voren beweegt, wordt hierdoor de airbag leeg gedrukt, waarop de dempende werking berust. Uiteraard staat of valt het nut van zo'n voorziening bij de betrouwbaarheid van het systeem. Het bekende Amerikaanse ruimtevaartinstituut NASA, dat dergelijke betrouwbaarheids-onderzoeken uitvoert, kwalificeert de betrouwbaarheidsgraad van de Honda Airbag op 99,9999%. Hoger wordt eenvoudigweg niet gegeven. Dat gegeven spreekt voor het algehele kwaliteitsniveau van de Honda Prelude. In een andere betekenis is die kwaliteit bijvoorbeeld terug te vinden in de zeer grondige bescherming van het koetswerk tegen corrosie. Daartoe is een groot deel van het plaatwerk gemaakt van verzinkte staalplaat. Dat kan eenvoudigweg niet roesten. Dat Honda de Prelude een garantie van zes jaar tegen doorroesten van de carrosserie meegeeft, is daardoor in feite een understatement.









2.0i (aluminium  
velgen optie)



# Technische Specificaties Prelude

		2.0i	2.0i ABS	2.2i VTEC
<b>Motor</b>	Motor	Vloeistof gekoeld, 4 cilinders in lijn, 4-taktmotor cross-flow cilinderkop, dwarsgeplaatst		
	Klepbediening	SOHC (enkele nokkenas)		DOHC (dubbele nokkenas)
	Cilinderinhoud (cc)	1.997		2.157
	Boring x slag (mm)	85 x 88		87 x 90.7
	Compressieverhouding	9.5 : 1		10.0 : 1
	Vermogen kW/PK/tpm	98/133/5.300		136/185/6.800
	Koppel Nm/tpm	179/5.000		212/5.300
	Koeling	Gesloten koelsysteem met elektrische ventilator		
	Ontsteking	elektronisch, PGM-IG		
	Brandstofsysteem	PGM-FI, elektronisch geregelde Multi Point injectie		
	Katalysator	Elektronisch geregeld, drieweg		
	Benzinesoort	Euro loodvrij (RON 95)		
	Brandstoftankinhoud (l)	60		
<b>Transmissie</b>	Transmissie	Handgeschakeld, 5 gesynchroniseerde versnellingen vooruit, 1 achteruit		
			Volautomaat: 3 rijstanden vooruit, 4 versnellingen (S en N-stand)	
	Koppeling	Handgeschakeld: enkelvoudige droge plaatkoppeling		
			Viertraps volautomaat: koppelvormer 'lock-up' en 'low hold'	
	Overbrengingsverhoudingen	Handgeschakeld	Automaat (ABS)	Handgeschakeld
	1e	3.307	2.705	3.307
	2e	1.809	1.366	1.950
	3e	1.269	1.028	1.360
	4e	0.966	0.750	1.071
	5e	0.787		0.870
	achteruit	3.000	2.047	3.000
	eindreductie	4.266	4.285	4.062
<b>Karosserie</b>	Karosserie	Zelfdragende kooikonstructie met geprogrammeerde kreukelzônes voor en achter		
<b>Wielophanging</b>	Wielophanging	Rondom onafhankelijk met Double wishbone en stabilisator		
<b>Stuurinrichting</b>	Stuurinrichting	Tandheugel met snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging		
				elektronische geregelde vierwielbesturing
	Aantal sturomwentelingen	2.9		2.7
	Draaicirkel spoor/koets (m)	11,0/11,7		9,7/10,4
<b>Remsysteem</b>	Remsysteem	Bekrachtigd, diagonaal gescheiden, remdrukbegrenzer achter		
		ABS: Honda's vierwiel anti-blokkeer remsysteem		
	Remmen voor/achter	geventileerde schijven/schijven		
<b>Banden</b>	Banden	staalgordel radiaal, tubeless		
	Bandenmaat	195/65R14H		205/55R15V
	Velgmaat	5.5J-14		6.5J-15
<b>Maten en Gewichten</b>	Inhoud kofferruimte (l)	278		
	Lengte x breedte x hoogte (mm)	4.440 x 1.765 x 1.290		
	Wielbasis (mm)	2.550		
	Spoorbreedte voor/achter (mm)	1.525 / 1.515		
	Bodemvrijheid (mm)	145		
	Kentekengewicht (kg) handgeschakeld	1.193	1.208	1.305
			1.228	
	Max. toegestaan totaalgewicht (kg)	1.720		
	Max. aanhangwagen- gewicht (kg) geremd	1.200		
		500		
<b>Prestaties/verbruik</b>	Topsnelheid handgeschakeld	201		226
	Brandstofverbruik (ECE l/100 km)	handgeschakeld	automaat (ABS)	handgeschakeld
	stad	10,8	11,3	10,9
	90 km/u	6,6	6,7	6,9
	120 km/u	8,3	8,4	8,6



# Uitrusting Prelude

	2.0i(ABS)	2.2i VTEC		2.0i(ABS)	2.2i VTEC
<b>Waarschuingslampjes voor:</b>			<b>Interieur</b>		
Remyloeistofnivo/handrem	S	S	Moquette stoel en interieurbekleding	S	S
Grootlicht	S	S	Sigare-aansteker vóór (verlicht)	S	S
Richtingaanwijzers	S	S	Asbak vóór verlicht	S	S
Oliedruk	S	S	Koplamphoogte instelbaar	S	S
Laadsysteem	S	S	Zwenkbare zonnekleppen	S	S
Alarmknipperlichtinstallatie	S	S	Make-up spiegel rechter zonneklep	S	S
Achterrautverwarming	S	S	Elektrische antenne	S	S
Mistachterlicht	S	S	2 luidsprekers voor	S	S
Brandstofvoorraad	S	S	2 tweeters voor	-	S
Werking remlichten	S	S	2 luidsprekers achter	S	S
Vergrendeling portieren/kofferklep	S	S	Stereo radio/cassette-speler	S	S
Werking PGM-FI systeem	S	S	4-spaaks stuurwiel	S	S
Werking ABS	-(S)	S	Lederen stuur	-	S
Schakelpositie automaat (O)	S	-	Portiervakken	S	S
"Sportstand" automaat (O)	S	-	Driepuntsrolgordels voor	S	S
Regelbare dashboardverlichting	S	S	Twee driepuntsrolgordels achter	S	S
Werking SRS Airbag	-	S	Instelbare lendesteun bestuurdersstoel	S	S
Werking 4WS systeem	-	S	Rugleuning voorstoelen met fijnverstelling en geheugenfunctie (mechanisch)	S	S
<b>Waarschuwingstoon</b>			Rechter deel achterraugleuning neerklapbaar (skiluijk) (afsluitbaar)	S	S
Brandende verlichting bij openen bestuurdersportier/kontakt af	S	S	Groot middenconsole achter met afsluitbaar opbergvak	S	S
<b>Meters</b>			Voetsteun linksvoor	S	S
Benzinevoorraad	S	S	Centrale portiervergrendeling	S	S
Snelheid (dag- en totaalteller)	S	S	Kofferdeksel van binnenuit te ontgrendelen	S	S
Toerenteller	S	S	Tankvulklepje van binnenuit te ontgrendelen	S	S
Temperatuurmeter	S	S	Elektrisch te bedienen stalen schuif/kanteldak	S	S
			Elektrisch bediende zijruiten voor	S	S
			Twee elektrisch instelbare buitenspiegels	S	S
<b>Ventilatie-/verwarming</b>			<b>Exterieur</b>		
Recirculatiestand	S	S	Gelaagde voorruit	S	S
Afsluitbare ventilatioeroosters	S	S	Getint glas rondom	S	S
Verlicht bedieningspaneel	S	S	Halogeen koplampen	S	S
Aanjager met 4 snelheden	S	S	Grootlicht met verstralers	S	S
Regel-richtbare roosters	S	S	Alarmknipperlichtinstallatie	S	S
Zijruitontwaseming	S	S	Semi-verzonken ruitewissers met twee snelheden/interval/tipstand	S	S
Temperatuur-instelling met schuif	S	S	Elektrische ruitespoeiers voor (2)	S	S
Druktoetsbediening	S	S	Achterrautewisser	S	S
"Hoofd koel-voeten warm" systeem	S	S	Mistachterlicht	S	S
Air-conditioning	O	O	Ruitespoeiers in carrosseriekleur	S	S
Achterrautverwarming	S	S	Spiegelhuizen in carrosseriekleur	S	S
<b>Diversen Dashboard</b>			Bumpers in carrosseriekleur	S	S
Verstelbare stuurkolom (hoogte)	S	S	Deurgrepen in carrosseriekleur	S	S
Stuurbekrachtiging	S	S	Luxe wheel covers	S	-
Cruise control	-	S	15" aluminium velgen	-	S
Digitaal kwartsklokje	S	S	Spoiler in voorbumper geïntegreerd	S	S
Handschoenvakje	S	S	Spatlappen voor	S	S
<b>Extra Veiligheid</b>			Uitlaat met dubbel eindsierstuk	S	S
Brandstoftank "roll-over" afsluitklep	S	S	4WS Vierwielstuursysteem	-	S
ABS anti blokkeer remsysteem	O	S	Achterspoiler in carrosseriekleur	-	S
SRS Airbag bestuurder	-	S	S = standaard - = niet leverbaar O = optie of accessoire		
SRS Airbag passagier	-	S			

2 jaar garantie zonder kilometerbeperking, 3 jaar garantie op lak, 6 jaar garantie op doorroesten van binnenuit.

Ofschoon deze brochure met de grootst mogelijke zorg is samengesteld kan geen aansprakelijkheid worden aanvaard voor eventuele onjuistheden terwijl wijzigingen blijven voorbehouden. Geringe verschillen in model, uitvoering en kleur t.a.v. de omschrijvingen en foto's zijn per land mogelijk.

## Kleuren Prelude 2.0i en 2.2i VTEC



**Frost White\***  
NH-538  
2.0i



**Cassis Red Pearl**  
R-82P  
2.0i



**Phantom Gray**  
NH-561 P  
2.0i / 2.2i VTEC



**Britany Bluegreen**  
BG-23M  
2.0i / 2.2i VTEC



**Sebring Silver**  
NH-552M  
2.0i / 2.2i VTEC



**Milano Red**  
R-81  
2.2i VTEC

\* Speciale bestelling/extra levertijd

**Interieurkleur: Black**

Honda Nederland B.V.,  
Nikkelstraat 17,  
Postbus 4130,  
2980 GC Ridderkerk.  
Telefoon 01804-57333.  
Fax 01804-23776.





**HONDA**