

Vorstellung Honda NSX: Nach vorn mit Motoren-Kleeblatt

Von Axel F. Busse

Puh! War das eine lange Durststrecke! Aber jetzt spielt Honda wieder mit im Konzert der Supersportwagen: Vielleicht reicht es sogar zur ersten Geige. Der neue NSX ist technologisch feinste Gourmet-Kost, zubereitet von genialen Rennsport-Tüftlern, die es einst sogar schafften, anderthalb Liter Hubraum auf zwölf Zylinder zu verteilen.

Das ist allerdings lange her. Inzwischen machte das Projekt NSX allerhand Höhen und Tiefen durch. Eine Zangengeburt könnte man es nennen, die Wehen dauerten ein gutes Jahrzehnt, denn so lange ist es her, dass der erste Honda NSX eingestellt wurde. Über die mehrmalige Änderung des Antriebskonzepts hinaus wurde das Neuwagen-Projekt im Angesicht der Finanzkrise sogar vorübergehend ganz beerdigt. Welch ein Glück für zahlungskräftige Sportwagenkunden in aller Welt, dass Honda sich eines besseren besonnen hat.

Dass der Zweitürer flach und schnell sein sollte, auf Augenhöhe mit Konkurrenten wie Porsche 911 Turbo und Ferrari 458, das war von Anfang an klar. Nicht ganz so unstrittig war, welches Antriebskonzept gleichermaßen innovativ und ausreichend leistungsstark zu werden versprach. Temporär war sogar ein quer zur Fahrriechtung eingebauter V-Motor im Gespräch, so wie er den ersten NSX geprägt hatte. Mit sympathischer Offenheit räumt Chefingenieur Jason Widmer ein, dass die Hybrid-Variante nicht nur Freunde im japanisch-amerikanischen Honda-Team hatte. Die angestrebten Zielwerte wurden lange verfehlt, zeitweise sah es so aus, als bliebe nur ein traditionelles Antriebskonzept übrig. Schließlich gelang es doch, drei Elektromotoren und einen Verbrenner so musikalisch aufeinander einzustimmen, dass sie harmonisch und wechselseitig die Insassen begeistern.

„Sport Hybrid Super Handling All Wheel Drive“ nennt Honda das komplizierte Verfahren, nach dem elektrisch und leise durch die Nachbarschaft gerollt, aber auch unter lautstarken Getöse über den Rennkurs gebettet werden kann. Einen „Normal“-Modus

kennt der NSX nicht, stattdessen wählt der Fahrer aus „Quiet“, „Sport“, „Sport+“ und „Track“. Da im Track-Modus die Fahrhilfen und Stabilitätsprogramme nahezu vollständig deaktiviert sind, sollte die Gewöhnungsphase nicht allzu kurz sein, um unliebsame Überraschungen zu vermeiden.

In Sport und Sport+ stellt der NSX trotz der Gewalt von 427 kW / 581 System-PS und mehr als 600 Newtonmeter Drehmoment erstaunlich geringe Anforderungen an das fahrerische Können. Fast genügsam könnte man das Verhalten nennen, sehr stabil und ausgewogen mit erstklassiger Rückmeldung und viel mechanischem Grip, so dass auch Amateure keine Schwierigkeiten haben sollten, die Fuhre wieder einzufangen, wenn mal das Heck „kommt“. An der vorbildhaften Balance hat die Vorderachse ihr Verdienst, denn die beiden dort platzierten Elektromotoren helfen – notfalls mit unterschiedlichen Drehzahlen – den Renner ausgangs der Kurve auf stabilem Kurs zu beschleunigen.

Dabei ist der neue NSX kein Leichtfuß. Rund 1750 Kilogramm bringt er fahrfertig auf die Waage, woran der Anteil der lithiumionen-basierten Leistungs-Batterie und der übrigen Elektrik mit etwa 200 Kilogramm zu veranschlagen ist. Rein rechnerisch fährt der NSX also einen zweiten V6-Verbrenner spazieren. Der hinter den Sitzen montierte hat 3,5 Liter Hubraum und leistet für sich schon 373 kW / 507 PS, hinzu kommen 37 kW der E-Maschine, die direkt auf die Hinterachse wirkt und die je 54 kW, die an den Vorderrädern zum Einsatz kommen. Zu den Erstaunlichkeiten des Fahrerlebnisses gehört, dass die nebst ein oder zwei Insassen rund 1900 Kilogramm Masse weder im Lenkrad, noch bei Richtungswechseln oder hartem Einbremsen spürbar sind. Mit der elektrischen Lenkung zielgenau zu arbeiten, ist ein Kinderspiel, schon geringste Einschläge manövrieren in die anvisierte Richtung, nur 1,91 Umdrehungen sind es mit dem Volant von Anschlag zu Anschlag.

Wie viel Kapazität genau die Batterie hat mag Honda derzeit noch nicht verraten, dass der Generator sogar bergauf nachlädt, kann man jedoch in der Cockpit-Anzeige sehen. Der Innenraum ist durchaus geschmackvoll gestaltet, wenngleich sich die Innenarchitekten gewisse Freiheiten erlaubten, die man von den als eher konservativ verschrieenen japanischen Herstellern nicht so kennt. Die lichte Atmosphäre in der Kommandozentrale wird nicht nur von den relativ großen Scheiben, sondern auch von den schmalen A-Säulen bestimmt, so dass die Sicht nach vorn und zur Seite coupé-untypisch gut ist. Wenn die stark geneigte Frontscheibe nicht so viele Spiegelungen der Lüftungswaben zuließe würde, könnte man sie sogar erstklassig nennen. Über die Sicht nach hinten wird besser der Mantel des Schweigens gedeckt, die müssen fast allein die Außenspiegel gewährleisten.

Die oben und unten abgeflachte Geometrie des Lenkkranzes betont die Eigenständigkeit des Nippon-Renners, die ihm äußerlich noch nicht so recht zugewachsen zu sein scheint. Passanten am Straßenrand drehen sich reihenweise um, fotografieren und gestikulieren, aber können sie wirklich sagen, mit welchem Fabrikat sie es da zu tun haben? Das Mittelmotor-Konzept prägt die Karosserien vieler Kontrahenten von Audi bis McLaren, und wenn man mehr als eine Dekade Pause zwischen zwei Generationen lässt, ist es schwierig, einen Wiedererkennungswert zu generieren. In der Frage des Gepäcktransports orientiert sich der neue NSX jedenfalls an seinem Vorfahren: Da vorne Platz für Kühlung, Steuerungs-Elektronik und Elektromotoren gebraucht wird, ist das 110-Liter-Staufach hinter dem Motor platziert.

Der Drehknopf für die Fahrmodi ist das zentrale Steuerungsorgan, Park- oder Rückwärtsbewegung werden von Tasten aktiviert. Der Druckknopf zur Betätigung der automatischen oder manuellen Getriebefunktion spielt eher eine Nebenrolle. Beim manuellen Schalten fällt auf, dass der Gangwechsel fast schneller als der Hebelweg erfolgt. Der ist nämlich im Vergleich zu Sportboliden ähnlichen Kalibers eher lang, während die neugängige Doppelkupplungs-Schaltbox mit enormer Geschwindigkeit die Übersetzungen durchdekliniert. Hartes Bremsen aktiviert automatisch den Wechsel in kürzere Gänge, notfalls über drei Stufen hinweg, im Track-Modus auch gern mit klangvollen Zwischengas-Stößen.

Fahrmaschinen wie der NSX müssen Anforderungen an Reisekomfort nicht unbedingt erfüllen, ihnen verzeiht man gewöhnlich, wenn die Federung rustikal und die Dämpfung grobschlächtigen Kalibers ist. Bei der Honda-Flunder ist derlei Nachsicht nicht erforderlich, denn die für den NSX spezifizierte Variante des Magnetic-Ride-Systems vermittelt soliden Fahrkomfort. In den Dämpfern werden, wie es bei einigen GM- oder Audi-Modellen ebenfalls angewandt wird, kleine Metallpartikel im Bruchteil einer Sekunde elektrisch aktiviert, so dass die gewünschte Verhärtung oder Erweichung eingesteuert wird. Erfreulich gelassen wirkt der Bolide als Cruiser: Der neunte Gang kann dank den bulligen Drehmoments selbst bei City-Tempo angewendet werden. Zwar fast zwei Liter jenseits des NEFZ-Wertes endete die erste Testfahrt, jedoch erscheinen 12,3 Liter je 100 Kilometer absolut klassenkonform.

Ebenso unkompliziert wie technisch anspruchsvoll, ebenso energisch wie gelassen, leicht zu beherrschen und voller souveräner Kraft – so präsentiert sich der neue NSX. Jason Widmer ist überzeugt, dass ein High-End-Antrieb, wie der dort verwirklichte einen weit höheren Preis rechtfertigen würde als die 180 000 Euro, die das Auto in Deutschland kosten wird. Dass kein Navigationssystem darin enthalten ist, könnte man verschmerzen, denn die Micky-Mouse-Grafik mit einem Autosymbol, das die

Fahrtrichtung nur erahnen lässt, ist der Ernsthaftigkeit dieses Supersportwagens nicht angemessen. Weitaus schmerzhafter wird wohl auf manche Wohlhabende die Tatsache wirken, dass nur 50 Exemplare jährlich ihren Weg nach Deutschland finden sollen.

Daten Honda NSX

Länge x Breite x Höhe (m): 4,49 x 1,94 x 1,20

Randstand: 2,63 m

Motor: V6-Beziner, 3493 ccm, Biturbo

Leistung: 373 kW / 507 PS

Max. Drehmoment: 550 Nm bei 2000 bis 6000 U/min

Elektromotoren vorn: 27 kW / 37 PS

Maximales Drehmoment: je 73 Nm

Elektromotor, hinten: 35 kW / 48 PS

Maximales Drehmoment: 147 Nm

Lithium-Ionen-Batterie

Systemleistung: 427 kW / 581 PS

Gesamt-Drehmoment: 646 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 308 km/h

Reichweite, batterieelektrisch: k.A.

Verbrauch auf 100 km (nach EU-Norm): 10,0 Liter

CO2-Emissionen: 228 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1763 / 232 kg

Kofferraumvolumen: 110 Liter

Reifen v/h: 245/35 R 19 / 305/30 R 20

Basispreis: 180 000 Euro

Bilder zum Artikel



Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



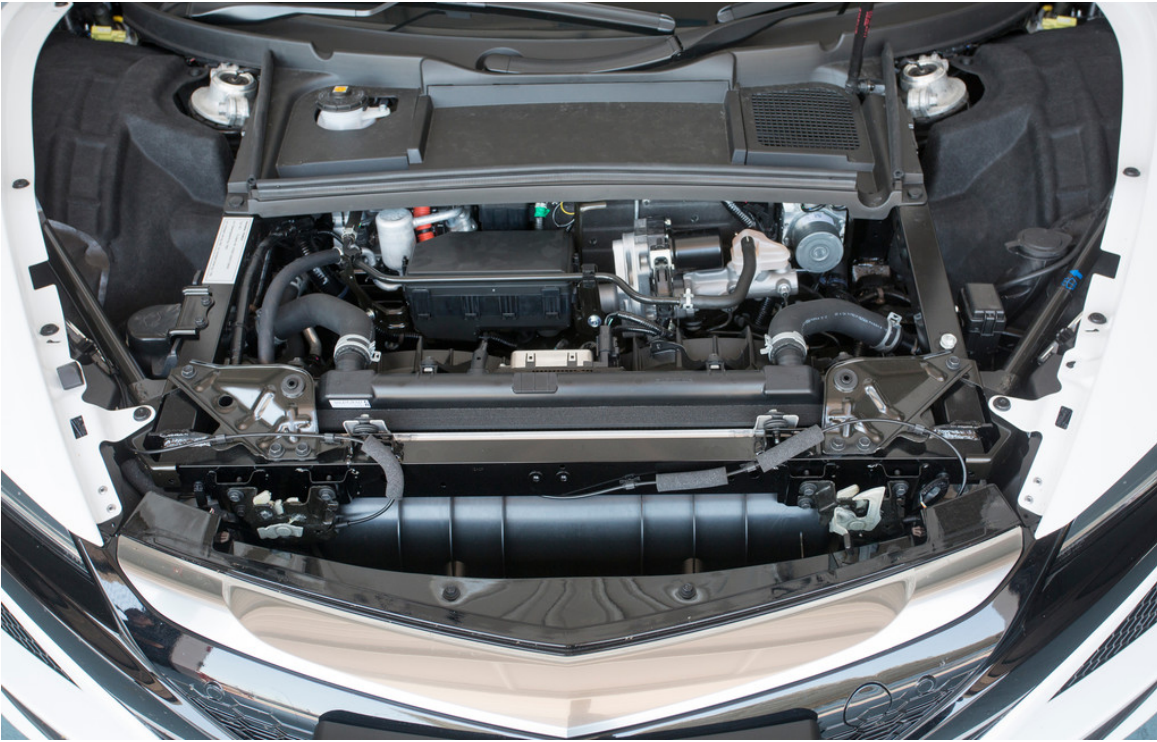
Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



Honda NSX.



Jason Widmer.



Jason Widmer.



Honda NSX.
