

## Vor 25 Jahren brachte Honda den „Nippon-Ferrari“: Der wahre Exot

Von Axel F. Busse

**In Computerspielen wie „Need for Speed“ oder „Race Driver“ fährt er die Konkurrenz immer noch in Grund und Boden, im wirklichen Leben ist er inzwischen fast so selten wie ein Sechser mit Zusatzzahl: Der Honda NSX. Vor einem guten Vierteljahrhundert bekamen die ersten Kunden ihren „Nippon-Ferrari“, in Deutschland insgesamt 271 Mal verkauft.**

Die stolzen Besitzer hüten ihren Supersportler wie andere ihren Monet oder die Blaue Mauritius. Schon 2005 wurde die Produktion des NSX wieder eingestellt. Weltweit brachte es der Zweisitzer innerhalb von 15 Jahren auf etwas mehr als 18 000 Exemplare, die überwiegend von Hand gefertigt waren. Rechnerisch sind das etwa einhundert pro Monat – und damit weniger, als im Juni zum Beispiel vom Opel Mokka jeden Tag in Deutschland neu zugelassen wurden.

Der NSX ist also ein wahrhaftiger Exot. Ein deutsches Internet-Fanforum sprach 2008 von noch einhundert zugelassenen Fahrzeugen hierzulande. Doch die Gemeinde ist nach wie vor begeistert von dem Wagen, der seinen Sonderstatus unter anderem dadurch begründet, dass es auch fünf Jahre nach seiner Einstellung keine realistische Aussicht auf einen Nachfolger gab. Zum Ende der für Europa vorgesehenen Produktion im September 2005 ließ der Hersteller via Pressemeldung zwar mitteilen, das „die Super-Sportwagen-freie-Zeit im Honda-Programm ... nicht von langer Dauer“ sein und der „NSX-Nachfolger mit V10-Aggregat“ auf den Markt kommen werde. Die Entwicklung eines „höchst innovativen Technologieträgers“ laufe bereits „auf vollen Touren“. Doch wie sich heraus stellen sollte, wurde nichts daraus.

„Der Honda NSX ist meines Erachtens einer der am meisten unterschätzten Sportwagen“, sagt einer, der sich in der Szene auskennt. Marco Werner war nicht nur im Super Tourenwagen Cup als Honda-Werksfahrer auf der Piste unterwegs, sondern holte 2005 mit Audi den ersten seiner insgesamt drei Siege beim 24-Stunden-Rennen in Le

Mans. „Er versammelt alle Attribute, die einen wahren Sportler ausmachen: Technisch hatte Honda alles aufgeboden, was gut und teuer war“, sagt der Rennfahrer.

Schon vor 25 Jahren hatten die Honda-Konstrukteure die Bedeutung des Fahrzeuggewichts für eine herausragende Performance entdeckt. Das Modell NSX war der erste Serien-Sportwagen weltweit, dessen Karosserie weitgehend aus Aluminium gefertigt war. Innovativ waren auch der Verzicht auf mechanische Steuerelemente für die Servolenkung sowie die Betätigung der Drosselklappen. Deren vollelektronische Aktivierung wurde zu einer der ersten Serien-Anwendungen der so genannten „Drive-by-Wire“-Technologie, die später von vielen Herstellern übernommen werden sollte. Tempomat und Antriebsschlupfregelung werden beim ersten NSX ebenfalls elektronisch gesteuert.

Dank der nur 1,20 Meter hohen Karosserie und der gestreckten Silhouette hatte das Auto schnell den Beinamen „Nippon-Ferrari“ weg. Dass es trotz reichlicher Verwendung von Leichtbaumaterial und Verzicht auf mechanische Steueraggregate nicht gelang, das Gewicht des fahrbereiten Autos deutlich unter 1450 Kilogramm zu drücken, lag an dem Komfortanspruch des Sportwagens: Weder auf Klimaautomatik und HiFi-System mit CD-Wechsler mussten die Insassen verzichten, noch auf elektrisch gesteuerte Ledersitze oder Airbags. Polster- und Dämmmaterial bringen zusätzliche Kilos auf die Waage. Die Kunst des Weglassens wurde erst 2002 konsequent geübt: Das Modell NSX-R wurde offiziell mit 1244 Kilogramm gewogen.

Als technisches Meisterwerk entpuppte sich auch der zunächst drei Liter große V6-Motor. Er besitzt Titan-Pleuel und Platin-Zündkerzen, die teuren Werkstoffe trieben den Neupreis zuletzt auf rund 90 000 Euro. Der Motor ist direkt hinter den beiden Sitzen quer zur Fahrtrichtung eingebaut. 1995, also lange bevor zum Beispiel BMW oder Audi mit der Vokabel „Hochdrehzahlkonzept“ operierten, ließ dieser Motor Drehzahlen von bis zu 8000 Touren zu. Seine höchste Leistung erreicht das Aggregat bei 7300 Touren, sein maximales Drehmoment von 304 Newtonmetern bei 5300. In der letzten Ausbaustufe war der Hubraum des Motors 3,2 Liter groß und 280 PS stark. Das reichte für fast ebenso viele Stundenkilometer Höchsttempo.

Das enorme Beschleunigungsvermögen (4,9 Sekunden von Null auf Hundert) und die beeindruckende Top-Geschwindigkeit fordern von den Insassen allerdings eine gewisse Leidenschaft. Der kaum 40 Zentimeter hinter ihren Ohren gelegene Ansaugtrakt und die nur wenig weiter entfernte Abgasanlage verbreiten bei Vollgas eine derart infernalisches brüllende Geräuschkulisse, dass Ohrstöpsel und Helm als hilfreiche Accessoires angesehen werden können.

Letzterer bietet sich vor allem dann an, wenn man die Absicht hat, das Targadach abzunehmen. Nicht, dass die Zugluft stören würde. Aerodynamisch ist der NSX immer noch auf der Höhe der Zeit und die Insassen gut geschützt. Aber der fette Krawallsound schwappt ohne Dach noch ungefilterter auf die wie in einem Flugzeug-Cockpit liegenden Insassen. Das hält die Eigentümer der wenigen zum Verkauf stehenden Exemplare aber nicht davon ab, je nach Baujahr und Laufleistung zwischen 20 000 und 70 000 Euro zu verlangen.

„Er sieht gut aus, bringt eine stramme Leistung auf die Straße und begeistert mit einem Sound, der süchtig macht“, charakterisierte Marco Werner einst den Honda NSX. Seine Aussage kann auch als Messlatte für einen Nachfolger gelten. Im Jahr 2005 waren in den USA, einem der Hauptmärkte, verschärfte Abgasbestimmungen in Kraft getreten, die weitreichende und damit zu teure Nachbesserungen des inzwischen mehr als 15 Jahre alten Motor- und Auspuff-Grundkonzeptes erfordert hätten. Sie wurden von Honda als Hauptgrund für die Einstellung genannt.

Nachdem im Januar 2007 in Detroit ein GT-Sportwagenkonzept als potenzieller Nachfolger des NSX präsentiert worden war, machte die weltweite Finanzkrise dem Projekt dem Garaus: Im Dezember 2008 gab der damalige Honda-Chef Takeo Fukui den Abbruch aller NSX-Nachfolgemodell-Entwicklung bekannt. Zur Freude der Fans ist es nicht dabei geblieben. Der neue NSX trumpft sogar mit vier Motoren auf. (ampnet/ab)

## Bilder zum Artikel

---



Honda NSX alt und neu.



Honda NSX alt und neu.

---



Honda NSX (2005).

---