
Fahrbericht Honda NSX: Fernöstliche Perfektion

Von Jens Meiners

Das Neuerschaffen einer Ikone gehört zu den schwierigsten Übungen für einen Automobilhersteller. Beim Honda NSX, der sein Konkurrenzumfeld seinem Debüt 1990 restlos deklassierte, liegt die Latte so hoch, dass Honda vor fünf Jahren ein fast fertiges Nachfolgemodell noch einmal vollständig verworfen hat. Der Mittelmotorsportwagen mit extrem starkem V10-Motor passte konzeptionell nicht mehr in die Zeit; er konnte die Innovationskraft der Marke nicht ausreichend unterstreichen.

Die Ingenieure und Designer begannen noch einmal mit dem sprichwörtlichen weißen Blatt Papier. Basierend auf einem Entwurf aus Japan und maßgeblich entwickelt in den USA, wurde der NSX nunmehr als Hybrid-Sportwagen ausgelegt – wobei das Zurücklegen längerer Wegstrecken unter Strom ausdrücklich kein Entwicklungsziel war: Die dafür nötige Batteriekapazität hätte den NSX zu schwer gemacht.

Bei den drei eingebauten Elektromotoren – einer sitzt am Getriebe, zwei an der Vorderachse – geht es ausschließlich um die Fahrdynamik: Kinetische Energie wird rekuperiert, und das Ansprechverhalten beim Druck auf das Gaspedal ist derart spontan, dass man sich unwillkürlich an leistungsstarke Elektroautos erinnert fühlt.

Die E-Motoren überkompensieren die turbotypische Verzögerung beim Gasgeben, und wenn die zwei Mitsubishi-Turbolader vollen Ladedruck liefern, leistet der mittig angeordnete 3,5-Liter-V6 bis zu 507 PS. Das maximale Drehmoment wird mit 550 Newtonmetern (Nm) angegeben, ein Wert, der bei Praxisüberprüfungen noch übertroffen wurde. Honda-typisch handelt es sich um ein Hochdrehzahlkonzept; trotz Turboaufladung dreht der V6-Motor bis 7500 Umdrehungen pro Minute (U/min).

Um ein besonders kompaktes Package zu ermöglichen, hat Honda sich für den ungewöhnlichen Zylinderwinkel von 75 Grad entschieden. Das bedeutet leider auch, dass Akustik und Laufruhe in den komfortbetonten Fahrprogrammen und bei niedriger Last etwas zu wünschen übriglassen; wir hätten uns ein seidigeres Klangbild gewünscht.

Immerhin ist es auch möglich, ganz ohne Verbrenner zu fahren; für ein paar elektrische Kilometer reicht die Batteriekapazität. Derart kann man sich äußerst diskret fortbewegen, etwa um die gutnachbarschaftlichen Beziehungen am frühen Morgen nicht zu strapazieren. In den sportlichen Fahrprogrammen ist die Akustik überzeugender, aggressiv und emotional, wenngleich sich der NSX im Vergleich etwa zu AMG GT und Audi R8 erstaunlicher Zurückhaltung befleißigt.

Die Doppelkupplungs-Automatik des NSX verfügt über neun Gänge, die sich auch manuell über die lenkradfesten Schaltpaddel ansteuern lassen. Mit Ausnahme des ersten Gangs: Der dient lediglich dem Anfahren. Die naheliegende Frage, ob es wirklich so viele Gänge sein müssen, beantwortet sich am Steuer von selbst: Das Getriebe ist angenehm enggestuft, die Anschlüsse passen perfekt. Seine Höchstgeschwindigkeit von 307 km/h erreicht der NSX im achten Gang. Die aerodynamisch ausgefeilte Karosserie sorgt dabei für Abtrieb auf beiden Achsen. Der neunte Gang senkt die Drehzahl deutlich ab, wenn tempolimitiertes Dahinrollen erforderlich ist.

Der Grad der Agilität lässt sich über vier vorgegebene Fahrmodi variieren: Der Modus Quiet (englisch für leise) erlaubt elektrisches Fahren und ist auf maximalen Komfort ausgelegt; im Sport-Modus, der bei jedem Neustart als Rückfallebene dient, reagiert der NSX deutlich spontaner, bleibt jedoch ausreichend komfortabel, um lange Strecken zum

Genuss werden zu lassen.

Sport Plus entfesselt weiteres Potential für engagierte Fahrer, und die Auspuffklappen sind hier fast permanent geöffnet. Noch mehr Fahrspaß bietet der Track-Modus, der für die Rennstrecke entwickelt ist, aber auch auf der Landstraße gut funktioniert und hier bereits nennenswerte Driftwinkel erlaubt. Die Stabilitätskontrolle lässt sich übrigens auch komplett abschalten – wie es sich für einen Supersportwagen gehört.

Auf kurvigen Landstraßen ist der NSX in seinem Element: In weniger als drei Sekunden wird die 100-km/h-Marke durchmessen, der Allradantrieb sorgt für überragende Traktion. Das Bremsgefühl ist für einen Hybriden ausgesprochen natürlich und unproblematisch, und die perfekt gewichtete und leichtgängige elektromechanische Servolenkung ist direkt ausgelegt und arbeitet äußerst präzise. Darüber hinaus können die vorderen E-Motoren die Vorderräder einzeln mit Drehmoment beaufschlagen, um den Wagen noch dynamischer einlenken zu lassen. Das Magnetic-Ride-Fahrwerk sorgt für perfekte Bodenhaftung, ohne sich durch ungebührliche Härte zu profilieren.

Dass der NSX durch die Elektrifizierung relativ schwer geraten ist, nämlich immerhin knapp 1,8 Tonnen, ist in der Praxis nicht spürbar: Durch seinen niedrigen Schwerpunkt, die perfekte Gewichtsverteilung von 42:58 und die Torque-Vectoring-Systeme fühlt er sich so leichtfüßig an wie kaum ein anderer Supersportwagen.

Zu diesem Eindruck tragen natürlich auch die kompakten Abmessungen sowie die hervorragende Rundumsicht bei, letzteres eine Eigenschaft, durch die sich früher viele Honda-Modelle auszeichneten. Die Armaturentafel baut niedrig, das Lenkrad ist oben abgeflacht, und die aus höchstfestem Stahl gefertigte A-Säule ist ungewöhnlich schmal ausgefallen.

Die Sitze passen wie angegossen und bieten sehr guten Seitenhalt, und die Armaturentafel ist liebevoll verarbeitet, wenngleich einigermaßen zerklüftet. Warum der Drehknopf zur Auswahl der Fahrmodi viel größer ausgefallen ist als die Tasten zur Bedienung des Getriebes, bleibt das Geheimnis der Honda-Designer.

Die haben ansonsten hervorragende Arbeit geleistet: Die auf Fotos etwas generisch wirkende Karosserie entfaltet ihre Wirkung auf der Straße durch ihre extremen Proportionen. Der NSX ist gedrungen, zum Sprung bereit; die von uns gefahrene Variante in "source silver" wirkt wie in flüssiges Metall getaucht. Dazu erstrahlen die LED-Frontscheinwerfer in kalter Pracht.

Die Perfektion des neuen NSX erschließt sich erst so richtig im Konkurrenzzumfeld: Der Audi R8 bleibt Konzept und Design des Vorgängers verhaftet, sein Schwestermodell Lamborghini Huracán wirkt unfertig und rau; der Ferrari 488 Italia ist auf der Straße nervös, während Porsche sich an das Heckmotorkonzept klammert. Wer wiederum einen Hybriden fahren möchte, kann nur auf den BMW i8 ausweichen. Der sieht zwar noch extremer aus, kann dem Honda jedoch fahrdynamisch nicht das Wasser reichen.

Um einen neuen NSX sein eigen zu nennen, müssen mindestens 185 000 Euro den Besitzer wechseln. Das ist viel Geld, aber wohl nicht zuviel für einen Supersportwagen, der die Messlatte für das ganze Segment ein gutes Stück höherlegt.

Daten Honda NSX

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

Radstand (m): 2,63

Motor: V6-Benziner, 3493 ccm, Biurbo, Saugrohr- und Direkteinspritzung

Systemleistung: 373 kW / 507 PS bei 6500-7500 U/min

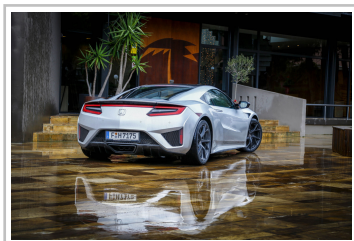
max. Drehmoment: 550 Nm bei 2000-6000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 307 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,0 Liter
CO2-Emissionen: 228 g/km (Euro 6)
Leergewicht: 1776 kg
Kofferraumvolumen: 110 Liter
Wendekreis: 12,1 m
Räder / Reifen: 8 J x 19 / 245/35 ZR 19 vorn, 11 J x 20 / 305/30 ZR 20 hinten
Preis: 185 000 Euro

Bilder zum Artikel



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



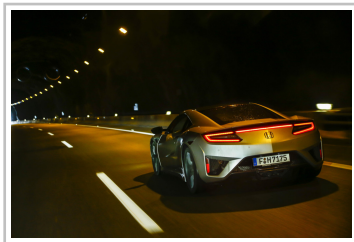
Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi
Carricondo



Honda NSX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda/Asensi
Carricondo
