

Hondas Spitzensportwagen NSX geht in Serie

Was lange währt...

Als Honda sein hochkarätiges Mittelmotorcoupé anlässlich der Chicago Motor Show im Februar 1989 erstmals dem Publikum vorstellte, war es schon weit über das übliche Prototypenstadium hinaus gediehen. Bis zum Beginn der eigentlichen Serienproduktion in den kommenden Wochen sind nun aber nochmals rund anderthalb Jahre vergangen, denn die Japaner haben ihren Einstieg in diese prestigeträchtige Kategorie besonders akkurat vorbereitet. Bei einem Probegalopp auf deutschen Strassen und auf dem alten Nürburgring konnten wir denn auch feststellen, dass der Honda NSX in seiner definitiven Version zu einem ausgesprochen harmonischen Sportzweisitzer herangereift ist, der den Vergleich mit der etablierten europäischen Konkurrenz nicht zu fürchten braucht.

Seit der ersten Vorstellung am Salon von Chicago (vergl. «AR» 7/1989) hat sich an Hondas neuem Prestigemodell äusserlich praktisch nichts mehr geändert. Auch an der Technik des Sportzweisitzers, die wir in der Ausgabe Nr. 27 desselben Jahres zusammen mit Eindrücken einer ersten Probefahrt noch eingehender beschrieben haben, wurde nur noch im Detail gefeilt. Und selbst die Bezeichnung NS-X, ursprünglich bloss der Codename des Projekts, wurde schliesslich – unter Verzicht auf den Bindestrich in Anlehnung an den kleinen Flitzer CRX – für die Serienausführung beibehalten, denn unter diesem Kürzel ist das Mittelmotorcoupé inzwischen jedem Autofan ein Begriff geworden.

Dass die Markteinführung des Vollblüters erst in den nächsten Monaten erfolgt, liegt an Hondas Hang zur Perfektion, welchen die japanische Firma – mit entsprechendem Erfolg – auch bei ihrem Engagement im Formel-1-Rennsport dokumentiert. Honda wollte gleich beim Einstieg ins Segment der hochkarätigen Sportwagen voll konkurrenzfähig sein, stellt doch der NSX ein wichtiges Aushängeschild für die gesamte Produktpalette dar.

Tauchen an einem neuen Modell eines Kleinserienherstellers Kinderkrankheiten und Qualitätsmängel auf, drückt man oft grosszügig beide Augen zu. Wenn die Form der Karosserie sowie der Sound des Motors aufregend genug und die versprochenen Fahrleistungen rekordverdächtig sind, ist der Nimbus der Marke nicht in Gefahr. Ganz anders verhält es sich dagegen, wenn ein grosser Automobilproduzent in solche Kategorien einsteigt, denn seine Produkte werden weiterhin

nach den üblichen Kriterien beurteilt.

So hat Honda beim NSX besonders hohe Anforderungen an die Fertigungsqualität gestellt und auf dem Areal des Entwicklungszentrums von Tochigi eigens für diesen Typ eine moderne Fabrik gebaut, wo 200 ausgesuchte Angestellte den Sportwagen mit besonderer Sorgfalt zusammenbauen. Die Verwendung ungewohnter Materialien erforderte ebenfalls eingehende Studien, bevor die Produktion aufgenommen werden konnte. So wird zwar das für die Struktur und alle Karosserieteile verwendete Aluminium wie gewöhnliches Blech in Pressen verarbeitet, doch verlangt es beim Schweißen einen viel höheren Aufwand, und zudem muss die Kontaktkorrosion an den Befestigungsteilen aus Stahl vermieden werden.

Gewichtsoptimiert

Trotz derartiger Probleme stand es in der insgesamt sechsjährigen Entwicklungszeit des NSX schon relativ bald fest, dass Leichtmetall in hohem Mass Verwendung finden sollte. Nur auf diese Weise liessen sich nämlich die Zielvorstellungen betreffend des Gewichts realisieren. Bei den geplanten Produktionszahlen von mehreren tausend Einheiten im Jahr kamen Kohlefaser oder andere Kunststoffe wegen der aufwendigen Fertigung (viel Handarbeit) nicht in Betracht, und in Stahl hätte allein die komplette Rohkarosserie etwa 140 kg mehr auf die Waage gebracht.

Weitere 60 kg liessen sich durch die Verwendung von Leichtmetall für sämtliche Aufhängungsteile, deren Hilfsrahmen sowie andere Bestandteile (z. B. die Sitzschalen) einsparen, und schliesslich ist – wie bei al-



Das Design wirkt relativ klassisch und kommt ohne modische Gags aus. In Sachen Ausstrahlung kann es allerdings nicht ganz mit den attraktivsten italienischen Exoten mithalten. Der NSX ist in drei Farben (rot, schwarz und grau) erhältlich. («AR»-Fotos)

len Honda-Motoren – auch das Kurbelgehäuse in einer Aluminiumlegierung gegossen.

Den Leichtbaubestrebungen entgegen liefen die Vorkehrungen zum Bestehen der besonders harten amerikanischen Aufprallnormen und die der Preisklasse entsprechende, luxuriöse Serienausstattung, denn Honda hat sich entschieden, den NSX für die ganze Welt nur in einer Einheitsversion anzubieten. Abweichungen bestehen höchstens in minimalen Ausrüstungsdetails (z. B. zusätzliche Leuchten für die USA), während Annehmlichkeiten wie Klimaanlage, elektrisch verstellbare Sitze oder ein Tempokonstanthalter auch den Asketen unter den Käufern geliefert werden, für welche solche Zutaten nur überflüssigen Ballast bedeuten.

Immerhin, auch die kompromisslosesten Sportwagenfreaks brauchen sich nicht sonderlich aufzuregen, denn mit 1370 kg macht der NSX im Vergleich zu



Der Honda NSX besitzt ein effizientes, aber dennoch gutmütiges Fahrverhalten. Gegenüber früheren Prototypen wurde die Aufbauneigung in rasch gefahrenen Kurven deutlich reduziert.

Schluss auf Seite 19

Am Lenkrad: ein ausgewogener Sportwagen

Nach dem Willen seiner Erbauer soll der Honda NSX keine extreme Fahrmaschine für Spitzlenkner, sondern ein «humane» Sportwagen sein, der trotz ausgeprägtem Temperament und Agilität leicht beherrschbar ist und sich auf jeder Art von Strasse zuhause fühlt. Im Vordergrund stand also seine Ausgewogenheit, und dieses Ziel haben die Japaner denn auch zweifellos erreicht. In zahllosen Runden auf dem alten Nürburgring, dessen vielfältige Ansprüche das bestausgebaute Testgelände nicht zu simulieren vermag, erhielt der NSX seinen letzten Schliff, und er kann nun ohne weiteres gegen die illustre europäische Konkurrenz von Nobelpreisen wie Ferrari oder Porsche antreten.

Das Mittelmotor-Konzept schafft zweifellos günstige Voraussetzungen für ein sportwagengerechtes Handling. So besitzt auch der NSX mit 42 % vorn und 58 % auf den angetriebenen Hinterrädern eine ideale Gewichtsverteilung, die sich bei leeren Benzintank wegen dessen Lage zwischen den Sitzen und dem Motor kaum verändert. Dazu kommen ein tiefer Schwerpunkt und geringe polare Trägheitsmomente infolge der Konzentration der Massen.

Als Kehrseite der Medaille reagieren Zentralmotor-Sportwagen allerdings oft labil,

haben einen sehr schmalen Grenzbereich und sind daher schwer zu beherrschen. Nicht so der Honda NSX, dem man unproblematische, für seine Leistung sogar gutmütige Fahreigenschaften attestieren darf. Das Eigenlenkverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, lässt sich aber durch provozierte Lastwechsel und anschließenden Gaseinsatz in ein dosiertes Übersteuern oder einen gut kontrollierbaren Drift aller vier Räder überleiten. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind allerdings derart hoch, dass solche Experimente auf öffentlichen Strassen tunlichst vermieden werden sollten.

Dank der ausgezeichneten Traktion wünscht man sich auf trockenen Strassen nie Allradantrieb, um die gut 270 PS auf den Boden zu bringen, und selbst bei schwierigen Verhältnissen dürfte die Schlupfregelung in den meisten Fällen als Ersatz genügen.

Wegen ihrer variablen Übersetzung fühlt sich die Zahnstangenlenkung beim Manövrieren oder in engen Kurven nicht besonders schwergängig an, bei forscher Fahrt dagegen erfordert sie beträchtliche Haltekräfte. Dafür vermittelt sie noch einen etwas besseren Bodenkontakt als die etwa gleich direkt übersetzte Servolenkung der Automatikversion. Die Bremsen stecken auch hohe

Dauerbelastungen ohne Anzeichen von Fading weg, und das sportlich ausgelegte ABS, welches zuweilen ein leichtes Blockieren toleriert, wirkte selbst bei harter Fahrweise auf der Rennstrecke vertrauenserweckend.

Ausgesprochen drehfreudig

Für Stimmung sorgt im NSX aber auch der Motor. Es ist nicht in erster Linie die schiere Kraft, auch wenn die Werksangaben punkto Beschleunigung (0–100 km/h in 5,9 s, Viertelmeile in 13,9 s) durchaus glaubhaft erscheinen, sondern vielmehr seine spontane Reaktion auf kleinste Befehle des Gasfusses und die unglaubliche Drehfreudigkeit, die an ein reinerassiges Renntriebwerk erinnert.

Im Gegensatz zu einem solchen benimmt sich der Dreiliter aber im Leerlauf sowie Go-and-Stop-Betrieb manierlich und entwickelt ab etwa 3000/min ausreichend Schub, um zügig voranzukommen. So richtig los gehts dann aber nochmals bei 6000 Touren, wenn das VTEC-System die grossen Querschnitte freigibt, was sich übrigens auch akustisch bemerkbar macht. Der stürmische Vorwärtsdrang hört erst bei deutlich über 8000/min auf, wenn der Begrenzer in Aktion tritt.

Begleitet werden solche Drehzahlgorgien von einem tol-

len Sound im Rücken, so dass man sich bisweilen zu einem Griff nach dem Schalthebel mit seinen extakt definierten und überaus kurzen Wegen verleiten lässt, auch wenn es angesichts der beträchtlichen Durchzugskraft des Sechszylinders gar nicht nötig wäre. Gegen aussen bleibt die Geräuschkulisse allerdings auch beim Hochdrehen erstaunlich bescheiden, und der Honda soll in seiner jetzigen Ausführung die strengen Schweizer Lärmnormen ohne zusätzliche Anpassungen schaffen.

Etwas weniger faszinierend und manchmal sogar aufdringlich wirkt der V6 in Verbindung mit dem Getriebeautomat, für welchen er übrigens – bei unverändertem Drehmomenthöchstwert – mittels zahmerer Steuerzeiten auf 255 PS gedrosselt wurde. Wenn er auch der handgeschalteten Version beim vollen Beschleunigen nicht die Stange halten kann, so bleibt der NSX mit Automat doch ein richtiger Sportwagen.

Die Elektronik ist so programmiert, dass die einzelnen Gangstufen bei Vollgas fast bis zur Höchstzahl ausgefahren werden können und die Schaltmanöver zügig, aber dennoch weich ausfallen. Ein selbsttätiges Zurückschalten beim Herunterbremsen in Position D ist allerdings nicht vorgesehen, und wer die einzelnen

Stufen manuell betätigt, muss ohne die Kick-down-Funktion auskommen.

Trotz seiner sportlich straffen Abstimmung fühlt man sich im Honda NSX recht komfortabel aufgehoben, und dazu tragen auch die mit Leder bezogenen sowie elektrisch verstellbaren Sitze mit weichem Mittelteil und gut führenden Seitenwülsten bei. Fahrer von kleiner Statur würden allerdings eine Höhenverstellung begrüßen, obwohl das Lenkrad axial sowie in der Neigung einreguliert werden kann, und die Sichtverhältnisse rundum für einen Sportwagen überdurchschnittlich gut sind.

Kaum ins Blickfeld ragt auch das Armaturenbrett, dessen Bezug echtem Leder täuschend ähnlich sieht, aber bei starker UV-Strahlung nicht altern soll. Im klassisch sportlichen Stil sind die Analoginstrumente gehalten, während die breite Mittelkonsole mit den Knöpfen und Displays der Klima- und Musikanlage sowie einem kleinen Staufach zwischen den Fahrteilen dem japanischen Trend entspricht. Trotz seiner kleinen Abmessungen beherbergt das Lenkrad einen Airbag.

Die Richtungsanzeiger und Scheibenwischer werden über Hebel links und rechts des Volants bedient; die übrigen Bedienungselemente sind an Satelliten zusammengefasst oder

sitzen auf der Mittelkonsole. Ein störendes Detail: Der NSX besitzt zwar Zusatzleuchten im Frontspoiler, leider werden sie aber nicht als Lichthupe eingesetzt, sondern zu diesem Zweck müssen die Klappscheinwerfer ausgefahren werden.

Ab Dezember auch bei uns

Wir waren noch mit Vorserienautos unterwegs, die teilweise mit kleinen Mängeln behaftet waren, doch insgesamt bewegte sich die Verarbeitungsqualität auf einem hohen Niveau. In den nächsten Wochen läuft die Produktion des NSX definitiv an, und in erster Priorität werden anschliessend die USA versorgt. Europa kommt Ende Jahr an die Reihe, und im Dezember sollen die ersten 40 Exemplare in der Schweiz eintreffen.

Über 160 weitere Bestellungen – die überwiegende Mehrheit in «Ferrari»-Rot und mit Fünfganggetriebe – können allerdings erst 1991 oder gar 1992 ausgeführt werden. Trotz des gegenüber ersten unverbindlichen Angaben deutlich höheren Preises – in der Schweiz wird der Honda zwischen 120 000 und 140 000 Franken kosten – übersteigt nämlich die Nachfrage die Produktionskapazität bei weitem. Auch in dieser Beziehung beginnen die attraktivsten Sportler aus Fernost den europäischen Edelmärkten Konkurrenz zu machen! ka