

Honda NSX

Sportwagen der oberen Leistungs- und Preisklasse waren bis vor kurzem eine Domäne der Europäer. Aber auch auf diesem Sektor wird die Konkurrenz aus Fernost immer spürbarer. Nicht zuletzt bestärkt durch die durchschlagenden Erfolge in der Formel 1, wagte sich Honda mit dem NSX sogar in das besonders prestigeträchtige Segment der Mittelmotorzweisitzer vor und tritt damit auch ausserhalb der Rennpiste in direkte Konkurrenz mit Ferrari. Preislich werden mit dem 110 000 Franken teuren Coupé allerdings eher die Produkte des deutschen Sportwagenherstellers Porsche ins Visier genommen. Um das Imagedefizit gegenüber solch alteingesessenen Namen zu kompensieren, hat Honda für den NSX nicht nur in technologischer Hinsicht alle Register gezogen, sondern insbesondere auch dem Fahrverhalten und der Alltagstauglichkeit des 274 PS starken Boliden grosse Beachtung geschenkt. Und gerade in diesen Belangen ist den Japanern denn auch Erstaunliches gelungen.

Mittelmotorautos zeichnen sich in der Regel wegen der Konzentration der Massen im Schwerpunkt und der daraus resultierenden geringen polaren Trägheitsmomente durch ein zwar hochsportliches, aber gleichzeitig überdurchschnittlich anspruchsvolles Fahrverhalten aus. Insbesondere im Grenzreich reagieren sie eher nervös und giftig, zudem geht ihnen oft die konventionell gebauten Fahrzeugen eigene Stabilität bei hohen Tempi ab.

Gutmütiges Fahrverhalten

Der Honda NSX straft allerdings diese Theorien weitgehend Lügen, denn er kombiniert ausgesprochen hohe Querschleunigungen mit einem vergleichsweise gutmütigen Handling. Im Grenzbereich leicht untersteuernd ausgelegt, lässt er sich durch provozierte Lastwechsel und nachfolgenden dosierten Einsatz des Gaspedals zu einem harmonischen Drift über alle vier Räder verleiten. Um diesen an sich labilen Fahrzustand unter Kontrolle zu halten, braucht es keinen Artisten am Volant, mit Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer sollten allerdings solche Einlagen dennoch auf abgespernte Pisten beschränkt bleiben.

Ebenfalls unproblematisch ist die Richtungsstabilität im obersten Geschwindigkeitsbereich und beim Bremsen. Zugunsten dieser Ausgewogenheit, welche der Zweisitzer wohl nicht zuletzt auch seinen eher bescheidenen Reifenbreiten verdankt, haben die Honda-Ingenieure zwar das letzte Quentchen «Kurvengierigkeit» geopfert, denn das Einlenken könnte noch eine Spur spontaner und die Neigung des Aufbaus noch geringer ausfallen, doch dem Fahrspass tut dies keinen nennenswerten Abbruch.

Dazu kommt noch, dass der NSX punkto Fahrkomfort ebenfalls recht hohe Ansprüche erfüllen kann. Er ist keineswegs kompromisslos hart abgestimmt, sondern sein Schluckvermögen ist für einen derartigen Sportwagen beachtlich. Einzig bei langsamer Fahrt auf holprigen Strassen – beispielsweise Kopfsteinpflaster – rollen die speziell in Zusammenarbeit mit Honda für diesen Fahrzeugtyp entwickelten Yokohama-ZR-Reifen straff ab.

Die Zahnstangenlenkung verzichtet auf eine Unterstützung, und da sie recht direkt untersezt ist, verlangt sie insbesondere beim Manövrieren einen störend hohen Kraftaufwand. Der bei der Automatikausfüh-



rung vorhandene elektrische Servo vermag mehr zu überzeugen, denn wegen der geringeren Haltekräfte bei forscher Gangart ist der NSX präziser zu handhaben, und dem Fahrbahnkontakt tut die Lenkhilfe kaum Abbruch. Es erschiene daher sinnvoll, sie – eventuell in Verbindung mit einer noch direkteren Auslegung – beim Fünfgänger zumindest als Option anzubieten.

Voll auf der Höhe ist die grosszügig dimensionierte Bremsanlage. Die vier belüfteten Scheibenbremsen stecken selbst Extrembelastungen auf einem Circuit ohne merklichen Verlust an Effizienz weg. Einer betont sportlichen Gangart ebenfalls nicht hinderlich ist das Antiblockiersystem, setzt doch die Regeltätigkeit erst bei

deutlichem Schlupf ein, so dass harte Bremsmanöver auch akustisch signalisiert werden.

Zwei Gesichter

Das zweite herausragende Element des Honda NSX neben seinem Fahrverhalten ist die Antriebseinheit. Zwar kann der Dreiliter-V6 nicht mit dem beeindruckenden Schub gewisser Turbomotoren oder hubraumgewaltiger Sauger aufwarten, doch als Folge der variablen Steuerzeiten seiner 24 Ventile nach Hondas VTEC-Prinzip vereinigt er zwei gänzlich verschiedene Gesichter in sich. Unten heraus ist er lammfromm und brav, im oberen Drehzahlbereich dagegen beinahe so bisig wie ein Renntriebwerk.

Im fünften Gang zieht er ab etwa 800/min ruckfrei weg, und

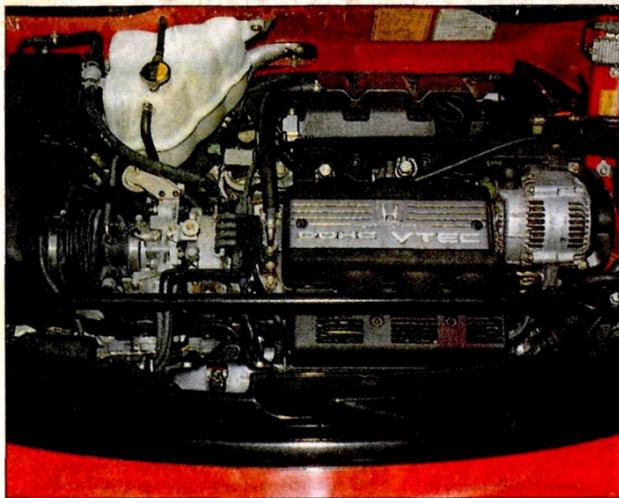
um im Verkehr mitzuschwimmen, sind keine häufigen Schaltmanöver erforderlich. Nicht ganz lupenrein wirken höchstens die auf das ganze Auto übertragenen leichten Vibrationen zwischen Leerlauf und etwa 1400/min, welche den 90°-Gabelwinkel des V6 verraten. Andererseits reagiert er im mittleren bis oberen Drehzahlbereich ausgesprochen spontan auf kleinste Befehle des Gaspedals und dreht locker an den Begrenzer (ca. 8300/min) hoch.

Beim Übergang auf die «spitzeren» Ventilsteuerzeiten, welcher am betriebswarmen Motor mit etwa 6000 Touren erfolgt und auch am unvermittelten Ansteigen der Tonlage wahrnehmbar ist, erlebt der V6 quasi einen «zweiten Frühling» und legt nochmals zu. Unterhalb

werden derartige Drehzahlorgien im Rücken der Passagiere durch einen tollen Sound, der einen zum Griff nach dem Schaltknüppel verführen kann, auch wenn dies eigentlich gar nicht nötig wäre.

Dank des enorm breiten nutzbaren Drehzahlbandes musste weder zu einem Sechsganggetriebe noch zu einer langen Gesamtuntersetzung gegriffen werden. Insbesondere letzteres kommt natürlich der Durchzugskraft entgegen, und so sind denn auch die 19,3 Sekunden, welche der von uns gemessene NSX benötigte, um im fünften Gang von 40 auf 120 km/h zu beschleunigen, für einen hochgezüchteten Sportmotor und ein Leergewicht von im-

Schluss auf Seite 23



Typisch Mittelmotor – Die Zugänglichkeit gehört nicht zu den Stärken des quer eingebauten V6-Motors. Neben der Glaskuppel muss noch eine weitere Abdeckung angehoben werden. («AR»-Fotos)



«AR»-Test 39/1991		Messergebnisse	
Honda NSX			
Fahrleistungen		Höchstgeschwindigkeit	
Beschleunigung		Mittel aus beiden Richtungen 265 km/h	
aus dem Stand	in den Gängen	II.	III. IV. V.
0–40 km/h s 1,9	40–60 km/h s 1,7 2,6 3,6 4,8		
0–60 km/h s 3,0	40–80 km/h s 3,5 5,3 7,2 9,6		
0–80 km/h s 4,4	40–100 km/h s 5,3 7,8 10,6 14,3		
0–100 km/h s 6,1	40–120 km/h s 7,1 10,4 14,3 19,3		
0–120 km/h s 8,1	40–140 km/h s — 13,2 18,0 24,1		
0–140 km/h s 10,7	40–160 km/h s — 16,0 21,6 29,1		
0–160 km/h s 13,4	40–180 km/h s — 19,6 25,9 34,6		
0–180 km/h s 17,0	40–200 km/h s — — 30,3 41,4		
0–200 km/h s 21,8	40–220 km/h s — — 37,2 50,8		
0–220 km/h s 41,2	40–240 km/h s — — — 63,8		
0–240 km/h s —			
1 km stehender Start: 25,4 s			
Zählereichung		1 km nach Zähler = 977 m	
effektive km/h	39 59 79 98 117 136 155 174 192 211 229 247		
abgelesene km/h	40 60 80 100 120 140 160 180 200 220 240 260		
Messbedingungen		Betonbelag Belastung: 2 Personen + 10 kg	
km-Stand	14 400		
Aussentemperatur	17 °C		
rel. Luftfeuchtigkeit	60 %		
Luftdruck	986 mbar		
Treibstoffverbrauch (Bleifrei 95 ROZ)		Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten	
Gesamttestverbrauch: 11,8 L/100 km			
Im Test gemessene Durchschnittswerte von 9,8 bis 16,3 L/100 km			
1 Kilometer mit stehendem Start (Vollbeschleunigung) ca. 48 L/100 km			
Ölverbrauch: nicht messbar			
Gewichte		Lenkradumdrehungen: 3,2	
Leergewicht (DIN)	1350 kg		
Gewichtsverteilung v/h	42/58 %		
Leistungsgewicht (DIN)	6,7 kg/kW 4,9 kg/PS		
Störungen im Test: keine			

Technische Daten	
Preis: Fr. 110 000.—	Untersetzungsverhältnisse: I. 3,071; II. 1,727; III. 1,23; IV. 0,967; V. 0,771; R 3,186.
Testwagenlieferant: Honda Automobiles (Suisse) SA, 1242 Saigny.	Fahrgestell: Selbsttragende Karosserie aus Aluminium. Rundum Einzelradaufhängung mit unteren und oberen Dreieckquerlenkern, Schraubenfedern und koaxialen Dämpfern sowie Kurvenstabilisatoren.
Motordaten (Kat., ECE): 6 Zyl. in V 90° (90×78 mm), 2977 cm³; Kompr. 10,2:1; 201 kW (274 PS) bei 7300/min, 67,5 kW/L (92 PS/L); 284 Nm (29 mkp) bei 5400/min; Oktanbedarf 95 ROZ; 15,16 Steuer-PS.	Vierrad-Scheibenbremse (belüftet) mit Servo und ABS, Scheiben-Ø 28,2 cm, Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung; Treibstofftank 70 L; Reifen (Yokohama A 022) vorn 205/50 ZR 15, hinten 225/50 ZR 16, Felgen 6,5/8 J.
Motorkonstruktion: Quergestellter Mittelmotor, mit Getriebe und Differential verblockt. 4 Ventile (in V 60°) pro Zyl., 2×2 oben.	Dimensionen: Radstand 253 cm, Spur 151/153 cm, Bodenfreiheit 13,5 cm, Wendekreis 11,6 m. Kofferraum VDA 155 dm³. Länge 443 cm, Breite 181 cm, Höhe 117,5 cm.
Nockenwellen (Zahnriemen), variable Steuerzeiten VTEC; Leichtmetall-Zylinderköpfe und -Motorblock, trockene Büchsen, 4fach gel. Kurbelwelle; Öl 6,3 L, Ölkühler; digitale Motorelektronik (sequentielle Einspritzung, Direktzündung) PGM-FI.	Karosserie, Gewicht: Coupé 2türig, 2 Sitze; max. zul. Gesamtgewicht 1520 kg.
Batterie 12 V 65 Ah, Alternator 110 A; Wasserkühlung, Inh. 12 L.	Fahrleistungen (Werksangaben): Spitze 270 km/h, Geschw. bei 1000/min im V. Gang 37 km/h; Beschl. 0–100 km/h 5,9 s; Verbrauch ECE 7,8/9,2/12,9 L/100 km.