

# CLASSIC DRIVER

## Weshalb der Honda NSX der perfekte Klassiker der Zukunft ist

### Lead

Wir begrüßen Sie zu einer neuen Serie auf Classic Driver, in der wir die besten zukünftigen Klassiker im Classic Driver Markt beleuchten. Diese Woche widmen wir uns dem vermutlich einflussreichsten japanischen Supersportwagen – der Honda NSX.



Versetzen Sie sich in den Anfang der neunziger Jahre zurück: Eine Zeit, in der der Wunsch nach einem Supersportwagen natürlich nur in Italien erfüllt wurde. Ein nachvollziehbarer Umstand, denn Italiens Supercars atmen schiere Leidenschaft – ihr Design, ihr Sound und sogar ihre Namen wie Countach und Testarossa bewiesen, dass sie mehr waren, als Maschinen. Allerdings waren sie auch unzuverlässig, kostspielig in der Wartung und vielen Fällen kapriziöse automobiler Begleiter, die nicht einmal eine besonders gute Rundumsicht boten. Die Zeit schien reif für einen Störenfried, der den Status quo aufrütteln würde. Bühne frei für Honda, die bei der Chicago Auto Show von 1989 genau das mit der Enthüllung des NSX anstrebten.



Der NSX stellte, was Erwartungen an einen Supersportwagen betraf, nichts weniger als einen Paradigmenwechsel dar. Und das steckte schon in seinem Namen. Häufig wird erzählt, dass NSX für „New Sportscar Experimental“ steht, aber das ist nicht richtig. Die drei Buchstaben verweisen auf „New Sportscar Unknown World“, wobei das „X“ das mathematische Symbol für das Unbekannte repräsentiert. Sehr japanisch. Die Entwicklung des Handlings verantwortete kein Geringerer als der Über-Rennfahrer Ayrton Senna. Mit einem brüllenden, komplett aus Aluminium gefertigten V6 mit VTEC, der mit einem seidig agierenden manuellen Fünfganggetriebe vermählt wurde, sollte der NSX die anderen Supersportwagen vom hohen Ross stürzen, in dem die Ingenieure deren Schwächen in den Blick nahmen. Erschwingliche Honda-Ersatzteile ließen den Service nicht horrend teuer werden, das großzügige Greenhouse, das vom Cockpit eines F-16-Kampfflajets inspiriert worden war, bot exzellente Sicht und die präzise Fertigung war auf der Stufe mit derer des Superzugs Shinkansen. Mit der Folge, dass der NSX einfach nur funktionierte und lieferte – eine Vision, von der damals der typische Supercar-Eigner nur träumen konnte.





Warum hat dieser Honda das Zeug zum künftigen Klassiker? Viele würden wohl argumentieren, dass er bereits jetzt diesen Anspruch erheben darf, aber wir wollen uns trotzdem mit der Begründung beschäftigen. Zunächst: Der NSX wurde von einer Reihe von Premieren begleitet. Es war das erste Vollaluminium-Serienfahrzeug, Hondas erster Supersportwagen und der erste Honda, mit der ersten variablen Ventileinstellung VTEC (zumindest in den USA). Womöglich bedeutender ist die Tatsache, dass es sich hier um eines der letzten Autos dreht, die von Soichiro Honda abgesegnet wurden, ehe er 1991 verstarb. Damit verbindet er zugleich die Linie von Hondas Vergangenheit mit der Marke, wie wir sie heute kennen. Der NSX ist ein künftiger Klassiker, nicht weil er bezüglich schierer Leistung die Regeln neu schrieb, sondern weil die Japaner der Welt zeigten, dass ein Supercar unglaublich cool sein konnte, ohne dabei lachhaft unpraktisch sein zu müssen. Wenn Sie unserer Meinung sind und gerne einen NSX für Ihre Sammlung hätten, dann könnten Sie mit diesem makellosen [Exemplar in Formula Red von 1992 mit nur zwei Vorbesitzern](#) nichts verkehrt machen. Es wird am 1. Dezember versteigert. Zeit genug, Platz in der Garage zu machen!

#### **Galerie**











