

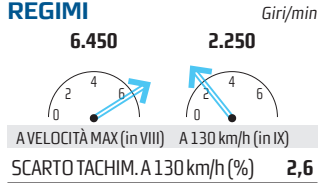
DATI VETTURA IN PROVA

MASSA (kg)	1.865
RIPARTIZIONE MASSA	
PNEUMATICI	CONTINENTAL
	CONTISPORTCONTACT 5P
ANT. 245/35ZR19 93Y POST. 305/30ZR20 103Y	

VELOCITÀ

MASSIMA (km/h)	310,535
----------------	----------------

REGIMI



CONSUMI IN D

Velocità in km/h	km/litro
90	12,4
100	11,9
130	10,3
150	9,2
RESISTENZA A 100 km/h (kW/CV)	22,0/30,0
RENDIMENTO A 100 km/h (%)	29,3

CONSUMI MEDI

Percorso	km/litro	km
CITTÀ	10,6	624
STATALE	10,8	638
AUTOSTRADA	10,6	623
MEDIA RILEVATA	10,7	628
MEDIA OMOLOGATA	10,0	590
SCARTO TRIP COMPUTER (%)	5,9	



ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	1,7
0-100	3,2
0-130	4,7
0-160	6,7
0-200	10,4
400 METRI DA FERMO	11,0
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	205,7
1 CHILOMETRO DA FERMO	20,2
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	259,5

RIPRESA IN D/VIII

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	1,6/2,5
70-100	2,0/3,5
70-120	3,0/5,4
70-130	3,5/6,5
70-140	4,1/7,7
30-60 km/h IN III	2,1

CAMBI MARCIA

A 7.500 giri/min	Km/h
PRIMA/SECONDA	70
SECONDA/TERZA	110
TERZA/QUARTA	150
QUARTA/QUINTA	188
QUINTA/SESTA	223
SESTA/SETTIMA	260
SETTIMA/OTTAVA (a 7.000 giri)	290
OTTAVA/NONA (a 6.450 giri)	310

PROVE DINAMICHE

Tenuta di strada e stabilità	Valore
ACCELERAZ. LATERALE	1,04 g ★★★★★
CAMBIO DI CORSIA	
SUL BAGNATO	81 km/h ★★
IN RETTILINEO	200 km/h ★★★★★
IN CURVA	106 km/h ★★★★★☆

Sull'asciutto, la NSX va molto bene: i valori di accelerazione laterale non sono elevatissimi per il tipo di macchina, ma i movimenti del corpo vettura sono sempre molto rapidi, con una stabilità di alto livello. Come ha dimostrato nei nostri classici cambi di corsia, le buone qualità di base del telaio si sposano con un'elettronica puntuale e non invasiva. Discorso che cambia radicalmente, però, sul bagnato, dove l'Esp interviene in ritardo e in maniera talmente blanda da non riuscire a contrastare l'ampio sovrasterzo che si manifesta immediatamente.

AGILITÀ DI MANOVRA

DIAMETRO DI STERZATA TRA MURI	12,2 m
GIRI DEL VOLANTE	1,8
SFORZO VOLANTE IN MANOVRA	1,8 kg
SFORZO FRIZIONE STATICO DINAMICO	-

FRENATA

km/h	Condizione	metri	g
100 A MINIMO CARICO		40,6	0,97
130 A MASSIMO CARICO		64,7	1,03
200 A MINIMO CARICO		146,8	1,07
100 SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ		48,1	0,82
100 SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO		101,2	0,39

Non impressiona nel classico 100-0, meglio alle alte velocità. Nel complesso, è un impianto capace di buone prestazioni.

RESISTENZA FRENI

Spazio d'arresto in metri	Valore
1	64,7
2	64,4
3	64,9
4	65,9
5	65,7
6	65,9
7	65,7
8	64,0
9	65,1
10	64,4

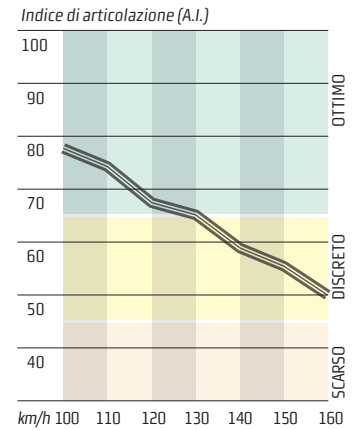
10 frenate da 130 km/h a pieno carico

Come sempre con vetture di questo genere, la velocità d'inizio della prova sale da 100 a 130 km/h. Ma per la NSX non fa differenza: i freni carbonceramici arrivano in fondo senza il minimo segnale di affaticamento.

AERODINAMICA

CX STRADALE	0,363
SUPERFICIE FRONTALE (m²)	2,068
CX PER SUPERFICIE (m²)	0,751

CONFORT ACUSTICO

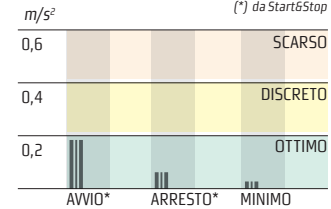


km/h	Condizione	dB (A)
50	SU ASFALTO	59,2
50	SU ASFALTO DRENANTE	70,4
50	SU PAVÉ	78,4
MAX IN ACCELERAZIONE		80,3

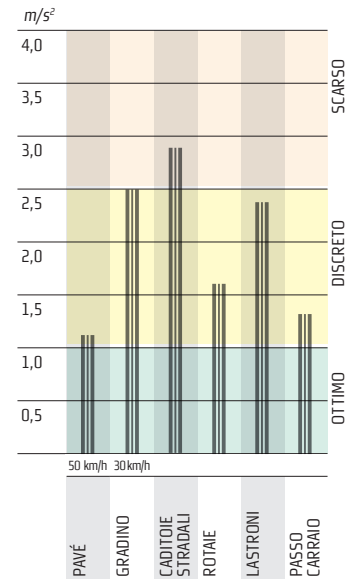


Il V6 ha un gran bel suono. E, fino a 70 km/h, si può viaggiare anche in più perfetto silenzio.

VIBRAZIONI SEDILE GUIDA



CONFORT SOSPENSIONI





è il carburante utilizzato nelle prove di Quattroruote

LA PAGELLA

POSTO GUIDA	Impostazione di base corretta, da vera sportiva, con poche regolazioni (non è prevista neppure quella in altezza). Il sedile è un po' ingombrante.
★★★★	
COMANDI E STRUMENTI	Il manopolone per le modalità di guida, tra tunnel e console, è nella zona bassa della plancia. I tasti che sostituiscono la leva del cambio sono comodi.
★★★★	
AUDIO E NAVIGATORE	Un po' sottotono, vista la vettura: si tratta infatti di un touch screen non particolarmente ricco né raffinato. In compenso, il feeling è immediato.
★★★★☆	
CLIMATIZZAZIONE	Impianto bizona a controllo elettronico, le cui buone qualità sono dimostrate dalla capacità di farsi dimenticare: 22 gradi, Auto e via.
★★★★☆	
VISIBILITÀ	In manovra, i limiti tipici delle auto con motore centrale. Bene invece quando si guida, grazie anche al montante lungo e sottile degli specchi esterni.
★★★★	
FINITURA	Tipicamente giapponese: è curata e ben fatta, di sicuro, ma non si va molto più in là. Un'auto del genere meriterebbe qualche guizzo in più.
★★★★	
ACCESSORI	Lista corposa, vista la tipica asciuttezza orientale. Si arriva a 10.100 euro per i dettagli di carbonio della carrozzeria e a 12.000 per i freni carboceramici.
★★★★	
DOTAZIONI DI SICUREZZA	I grandi classici, ovviamente, ci sono tutti. Mancano, invece, gli ormai innumerevoli dispositivi di assistenza alla guida.
★★★	
ABITABILITÀ	C'è posto per un paio di passeggeri e nulla più, che però possono contare su un certo agio. E anche salire e scendere non crea problemi.
★★★★	
BAGAGLIAIO	Apprezzabile la capacità (superiore a quella dichiarata), ma la forma lunga e stretta non lo rende adatto neppure a un trolley di piccole dimensioni.
★★★	
CONFORT	Insospettabilmente morbida, per la supercar che è. Digerisce senza troppi problemi persino il pavé e, all'occorrenza, lascia in pace i timpani.
★★★★	
MOTORE	I tre motori elettrici rendono la risposta del V6 immediata in tutte le situazioni. Segue poi un bellissimo (e cattivissimo) allungo fino a 7.500 giri.
★★★★★	
ACCELERAZIONE	Poco più di tre secondi per arrivare a 100 all'ora. E dopo altri 7,2 si è già a 200, con una spinta che ancora non accenna a diminuire.
★★★★★	
RIPRESA	In Drive, il kick down trasforma la ripresa in accelerazione. Anche senza scalare marcia, comunque, tempi di assoluto rispetto.
★★★★★	
CAMBIO	Con i doppia frizione, i passaggi di marcia sono sempre inavvertibili. Ma qui di più. E pure la velocità di cambiata è spettacolare.
★★★★★	
STERZO	Soltanto lodi per un comando che mette insieme una buona prontezza con un'ottima precisione e altrettanta progressione.
★★★★★	
FRENI	Decelerazioni adeguate sia quando serve la forza sia quando è necessario l'equilibrio. I 581 cavalli, però, meriterebbero qualcosa in più.
★★★★	
SU STRADA	Facile, intuitiva e capace di far dimenticare la sua massa, alle andature consentite. Sul bagnato, l'Esp è decisamente troppo permissivo.
★★★★	
CONSUMO	Non rivaleggia con una BMW i8 (che ha il termico ben più piccolo ed è plug-in), ma mette a segno risultati interessanti. E migliori del dato omologato.
★★★★	
PREZZO	Cifre molto elevate, ma è il prezzo di mercato: Ferrari, Lamborghini e affini sono tutte attorno, e spesso oltre, i 200 mila euro.
★★★	
GARANZIA	Tre anni di garanzia sull'intera vettura, che salgono a cinque (con il limite dei 100.000 chilometri) per le componenti del sistema ibrido.
★★★	



Listino completo a pag. 246 o su quattroruote.it/listino/honda/nsx

Con lode
★★★★
Vale ½ stella
★
Ottimo
★★★★
Buono
★★★★
Discreto
★★★★
Sufficiente
★★★★
Insufficiente
★★★
Legenda (vale per tutte le tabelle della prova): ★

+ PREGI

Doppia anima. L'appeal e le prestazioni di una supercar, unite a una comodità e a consumi che la rendono adatta anche all'utilizzo quotidiano.

Prestazioni. Lo splendido V6 conferma la tradizione motoristica della Casa. E, sommato ai tre motori elettrici, regala alla NSX numeri straordinari.

- DIFETTI

Taratura Esp. Sul bagnato, gli interventi dell'elettronica sono estremamente blandi e recuperare dopo uno scarto può diventare complesso.

Freni. Impianto più che adeguato, a badare ai puri numeri. Ma servirebbero comunque maggior mordente e un pedale dal feeling più incisivo.

IN SINTESI

SE AVETE VOGLIA DI EMOZIONARVI, cercate in Rete il meraviglioso filmato dove Ayrton Senna, al culmine della carriera, guida in pista una NSX. Parliamo del modello originario, ovviamente, ispirato alla Ferrari 348 (e, per l'ergonomia degli interni, al caccia F-16) e figlio di quell'idea, tipicamente giapponese, che non esista nulla, in Europa, che non possa essere fatto meglio in Giappone. Quelle immagini di Senna in pista sono qualcosa di straordinario: il campione brasiliano passa da una curva all'altra con una maestria che è seconda soltanto alla naturalezza, in un tripudio di scalate, controsterzi e punta-tacco. Da allora sono trascorsi venticinque anni, quanto basta per passare dalla guida analogica a quella digitale: la NSX di oggi è un concentrato di tecnologia, a cominciare dal complesso e raffinato sistema ibrido, pensato ovviamente in funzione della prestazione piuttosto che del risparmio. Il risultato è pregevole: la supersportiva giap è capace di dire con autorevolezza la sua in un mondo dove tutti sono alla strenua ricerca di originalità e diversità. La linea e il layout meccanico sono di totale avanguardia e, in questo senso, stupisce la poca disponibilità dei moderni dispositivi di assistenza alla guida: d'accordo, è una macchina tutta da guidare, ma ciò non di meno stupisce l'assenza di dotazioni ormai molto diffuse come il regolatore di velocità attivo e la frenata automatica. Comunque la NSX, fosse il caso di dirlo esplicitamente, è un'auto con cui ci si può divertire. E molto, perché questa ambivalenza che la tiene in perfetto equilibrio tra l'essere una vera sportiva o una "semplice" gran turismo è forse il suo segreto più riposto e prezioso.

© Riproduzione riservata