

Agenda

NSX: "Sono tornata"

È stato un lavoro dettato dalla passione, ma finalmente la seconda Supercar di Honda è pronta per la strada. Di **Ben Miller**

VENTISEI ANNI DOPO la presentazione al motor show di Chicago del 1989, Honda, o, più precisamente, Acura, ha rivelato che la seconda generazione della NSX è pronta alla produzione. Ci sono voluti tre anni, alla squadra di sviluppo, per ingegnerizzare il concept del 2012 in una Supercar adatta alla strada che fosse degna del nome NSX, e ci vorrà ancora un altro po' perché sia messa a punto del tutto. Vogliono continuare a perfezionare questo nuovo modello di punta, prima della data di produzione fissata al 2016.

Vista dall'esterno, incredibilmente non pare esser cambiata di molto, il ché è una grande cosa, visto che gli appassionati colti da colpo di fulmine erano notevolmente in soprannumero rispetto a quelli che brontolavano, quando il concept venne presentato. Notiamo comunque che le prese d'aria e le aperture di scarico si sono allargate, suggerendoci che prendere quel suo propulsore ibrido e tutte le componenti di raffreddamento, e ficcarle negli spazi del concept del 2012 non dev'essere stato facile. Non dimentichiamoci che ci sono un bel po' di cose lì dentro. Il cuore pulsante dell'unità è il V6 biturbo a carter secco, che manda potenza esclusivamente sulle ruote posteriori attraverso una trasmissione DCT a



nove rapporti. Tale spinta è affiancata da tre motori elettrici; uno alloggiato nella trasmissione stessa alimentando l'asse posteriore, e due posti anteriormente ad azionare una ruota ciascuno. La batteria si trova all'interno del telaio dietro l'abitacolo, e sebbene la NSX si possa guidare unicamente con l'energia elettrica, non è un modello plug-in, quindi la sua autonomia sarà modesta. Oltre a rendere la NSX a quattro ruote motrici quand'è necessario, il setup a tre motori contribuisce ad azionare la distribuzione della coppia indipendente basata sulla frenata, sistema battezzato Agile Handling Assist da Honda. La promessa del capo progetto Ted Klaus è di un'agilità e di una stabilità straordinarie, in

A I sedili promettono un gran supporto laterale; le specifiche del telaio invece suggeriscono che avrete veramente tanto bisogno di quel supporto

grado di strabiliare qualsiasi pilota.

La NSX offrirà quattro modalità di guida selezionabili da un controller rotativo centrale: Quiet, che sfrutterà più l'elettrico; Sport, la modalità standard, più Sport Plus e Track. Tutte e quattro modificheranno i soliti set di parametri; acustica, sospensioni, propulsore, sterzo e servo-freno elettrici. Il telaio è una struttura intensiva in alluminio che fa uso strategico di acciaio ad alta resistenza.

Le sospensioni sono a doppio braccio oscillante su tutte e quattro le ruote, che montano freni Brembo con dischi in ceramica. La velocità massima è ancora sconosciuta Klaus afferma: "Abbiamo come metro di paragone la Ferrari 458 e l'Audi R8 V10". Ottimo!

