JAS TENSEI DESIGNED BY PININFARINA:
LA RINASCITA DI UNA LEGGENDA

Anteprima mondiale della JAS Tensei disegned by Pininfarina

DNA racing e purezza stilistica elevano l'iconica NSX a una dimensione di esclusiva emozione di guida

- Il progetto unisce l'esperienza ingegneristica di JAS Motorsport all'eccellenza stilistica di Pininfarina.
- Un omaggio alla leggendaria Honda NSX del 1990, reinterpretata con una moderna carrozzeria in fibra di carbonio.
- Mantiene gli iconici fari a scomparsa, abbinati a un design aerodinamico all'avanguardia.
- Il suo cuore pulsante è il motore V6 originale, sviluppato in esclusiva dal celebre specialista britannico JUDD Power.

CAMBIANO (Torino) – ARLUNO (Milano) – 8 ottobre - Un nuovo capitolo della storia dell'automobile si apre oggi con l'anteprima mondiale della JAS Tensei disegnata da Pininfarina.

Questo progetto straordinario non è un semplice esercizio di nostalgia, bensì un'opera di completa riprogettazione ingegneristica che eleva la leggendaria Honda NSX del 1990 al rango delle supercar contemporanee. *Tensei* (転生) — termine giapponese che significa "rinascita" o "reincarnazione" — cattura perfettamente l'essenza di un'auto creata per fondere la purezza analogica del passato con le più avanzate tecnologie digitali e strutturali odierne.

Il progetto nasce dalla visione di JAS Motorsport — celebre specialista italiano con quasi 30 anni di successi nelle corse al fianco di Honda — che ha voluto creare il manifesto definitivo della pura dinamica di guida. Per realizzare questo obiettivo, è stata coinvolta Pininfarina, la più prestigiosa firma del design automobilistico al mondo, legata storicamente alla stirpe NSX fin dal concept HP-X del 1984.

Sotto il profilo stilistico, Pininfarina ha realizzato un capolavoro di equilibrio, modernizzando le proporzioni della coupé originale senza comprometterne la silhouette mozzafiato. Una sfida fondamentale è stata quella di mantenere gli iconici fari a scomparsa, completamente riprogettati utilizzando la tecnologia LED Matrix e meccanismi ultraleggeri in titanio.

La carrozzeria originale in alluminio è stata sostituita con pannelli in fibra di carbonio ad altissimo modulo, riducendo il peso e migliorando l'efficienza aerodinamica grazie a un fondo piatto e a un diffusore posteriore attivo. Il team di ingegneri di JAS Motorsport ha trasformato il telaio: la struttura è stata irrigidita mediante rinforzi derivati dall'esperienza agonistica maturata con la NSX GT3. Le sospensioni adottano uno schema a doppio triangolo all'anteriore — realizzato in alluminio di grado aerospaziale ricavato dal pieno — e una configurazione multi-link al posteriore, il tutto abbinato ad ammortizzatori KW a controllo elettronico sviluppati su misura.

L'impianto frenante, sviluppato da Brembo e dotato di dischi carboceramici, offre prestazioni eccezionali, degne della pista. Tuttavia, il cuore della JAS Tensei risiede nel suo gruppo propulsore: il progetto richiedeva di mantenere l'architettura V6, spingendola però ai limiti consentiti per un'auto omologata per uso stradale.

A tal fine, JAS ha stretto una partnership esclusiva con JUDD Power, la celebre azienda britannica fondata da John Judd e Sir Jack Brabham. JUDD ha utilizzato il monoblocco originale Honda V6 C30A, portando la cilindrata a 3,5 litri. Pur mantenendo l'aspirazione naturale, il motore è stato modificato per innalzare il limite di giri (con zona rossa a 8.500 giri/min) e incrementare la potenza a 425 CV.

Gli interni, disegnati da Pininfarina in collaborazione con partner di alto livello, ridefiniscono il concetto di lusso incentrato sul guidatore. L'abitacolo elimina le distrazioni digitali superflue pur conservando la celebre visibilità a 360 gradi della NSX originale ispirata a quella dei caccia F-16.

Lo fa arricchendola con materiali pregiati, una plancia minimalista e un'interfaccia uomo-macchina che fonde strumentazione digitale e analogica di alta precisione con dettagli in titanio lavorato dal pieno. Ciascuno dei 35 esemplari previsti della Tensei sarà realizzato su misura per il singolo cliente.

1 IL VALORE DEL PROGETTO (Radici e Leggenda)

La genesi della JAS Tensei risale all'autunno del 1990, l'anno in cui il mondo delle supercar cambiò per sempre con il debutto della Honda NSX. Quell'auto non era semplicemente una supercar; rappresentava una dimostrazione tecnologica capace di provare che un veicolo ad alte prestazioni con motore centrale potesse essere anche affidabile, ergonomico e adatto all'uso quotidiano.

Sviluppata con il contributo del tre volte campione del mondo di Formula 1 Ayrton Senna, la NSX divenne immediatamente il punto di riferimento del mercato per la dinamica di guida, costringendo i costruttori europei a ripensare da zero le architetture dei propri veicoli.

Tuttavia, il legame tra l'Italia e la NSX era iniziato ancora prima – precisamente nel 1984 –

quando Pininfarina svelò il concept Honda HP-X (Honda Pininfarina Experimental) al Salone dell'Auto di Torino. Fu proprio quel prototipo di ricerca aerodinamica e stilistica a convincere i vertici di Tokyo a dare il via libera al progetto di una vettura sportiva a motore centrale.

La JAS Tensei chiude il cerchio di questo storico percorso dopo oltre trent'anni. Il nome scelto per l'auto, *Tensei* (転生), evoca il concetto spirituale giapponese di "rinascita". Non si tratta né di un restomod né di una replica, bensì della trasmigrazione dell'anima della NSX originale in un corpo tecnologico moderno.

All'annuncio del progetto, l'impatto mediatico è stato immediato e globale. Non appena sono stati svelati i primi rendering delle forme della vettura, la risposta dei media internazionali – dall'America all'Asia – ha generato un interesse enorme. Il pubblico e i collezionisti hanno compreso subito il profondo valore culturale di una collaborazione che unisce la precisione ingegneristica giapponese all'esperienza agonistica di JAS Motorsport e al design senza tempo di Pininfarina.

2 NASCITA E SVILUPPO DEL DESIGN (L'arte di Pininfarina)

Il design della JAS Tensei è il frutto di un dialogo stretto e continuo tra il Centro Stile Pininfarina di Cambiano e JAS Motorsport. La sfida stilistica era complessa: aggiornare una silhouette considerata un capolavoro assoluto del design industriale senza ricorrere a orpelli barocchi o eccessi estetici fini a se stessi.

Rispetto al modello originale del 1990, Tensei presenta carreggiate ampliate di 170 mm all'anteriore e 190 mm al posteriore, conferendo una presenza su strada più imponente e un assetto più aggressivo. Il passo è stato leggermente allungato (+55 mm) per ridurre gli sbalzi. Nonostante questi interventi che ne accentuano la muscolosità, la purezza del profilo laterale e la caratteristica linea di cintura bassa sono state rigorosamente preservate.

La decisione più audace e complessa è stata quella di mantenere i fari a scomparsa. Elemento distintivo della prima serie (NA1), i fari a scomparsa sono ormai quasi scomparsi dal panorama automobilistico moderno a causa di vincoli normativi e aerodinamici.

Pininfarina e JAS hanno superato questo ostacolo progettando un sistema di apertura servoassistito ultra-rapido, dotato di sensori d'impatto all'avanguardia e cinematismi in alluminio. Da chiusi, i gruppi ottici si integrano perfettamente nel cofano in fibra di carbonio, garantendo un basso coefficiente di resistenza aerodinamica; una volta aperti, rivelano proiettori abbaglianti a LED ad alta intensità.

Il design aerodinamico evita vistose ali fisse a favore di un sofisticato sistema di gestione dei flussi d'aria interni. L'aria che entra dal muso raffredda i radiatori inclinati ed esce dietro le ruote anteriori, scorrendo lungo le fiancate per alimentare le ampie prese d'aria laterali destinate al motore V6.

Al posteriore spiccano lo spoiler aggiornato e l'iconica barra luminosa orizzontale — che accentua la larghezza visiva della Tensei — reinterpretata con una firma luminosa a LED tridimensionale e il logo JAS posizionato al centro.

3 DESIGN E MECCANICA AL TOP (Ingegneria derivata dalle corse stradali)

Sotto le linee scolpite da Pininfarina si cela l'anima ingegneristica di JAS Motorsport. Forte di decenni di esperienza nella realizzazione di auto vincenti nei campionati TCR e GT3 per conto di Honda,

JAS ha applicato alla Tensei le stesse metodologie analitiche utilizzate nel motorsport. La monoscocca originale in alluminio è stata sottoposta a scansione laser 3D e successivamente riprogettata per adattarsi alle prestazioni della Tensei. Per gestire la potenza erogata e l'aderenza offerta dai moderni pneumatici ad alte prestazioni, la struttura è stata rinforzata mediante l'incollaggio strutturale di elementi in carbonio nei punti chiave del telaio (montanti A, montanti B e tunnel centrale).

Tale modifica ha incrementato la rigidezza torsionale del telaio, creando una piattaforma rigida e reattiva che esalta la dinamica di guida. La carrozzeria è ora realizzata interamente in pannelli di fibra di carbonio pre-impregnata polimerizzata in autoclave, portando il peso a secco della vettura a soli 1.250 kg.

La geometria delle sospensioni è stata completamente ridisegnata. I bracci originali sono stati sostituiti da componenti a doppio triangolo realizzati in alluminio Ergal 7075 di grado aerospaziale, ricavati dal pieno tramite lavorazione CNC. Al posteriore è ora adottata una configurazione multi-link. Il sistema di ammortizzazione impiega ammortizzatori KW a quattro vie completamente regolabili, integrati.

4 - IL MOTORE ASPIRATO JUDD V6 (Esperienza in Formula 1)

Il propulsore della Tensei rappresenta un'eccellenza ingegneristica e ridefinisce il concetto di motore aspirato ad alte prestazioni, grazie alla collaborazione con l'azienda britannica JUDD Power.

Fondata nel 1971 da John Judd Sr. e dal pilota e costruttore Sir Jack Brabham (tre volte campione del mondo), la Engine Developments (nota a livello globale come JUDD) ha scritto pagine indelebili nella storia del motorsport, realizzando motori vincenti per Formula 1, Formula 3000 e celebri gare di durata come la 24 Ore di Le Mans e la 24 Ore di Daytona.

JUDD Power è partita dal blocco motore originale Honda C30A V6 – mantenendone l'architettura e l'angolo tra le bancate – ma riprogettando completamente ogni singolo componente interno. La cilindrata è stata portata da 3,0 a 3,5 litri, grazie anche a un nuovo albero motore in acciaio a corsa corta derivato dalla tecnologia delle competizioni.
Tra le caratteristiche principali del motore JAS-JUDD V6 figurano le nuove testate in lega leggera realizzate secondo le specifiche JUDD Power, dotate di alberi a camme dal profilo aggressivo e valvole in titanio. Il sistema VTEC originale è stato sostituito da una distribuzione da competizione a fasatura fissa, ottimizzata per il flusso d'aria ai regimi più elevati.

Il sistema di aspirazione adotta corpi farfallati singoli per ogni cilindro, alloggiati in un plenum in fibra di carbonio a vista, garantendo una risposta immediata al comando dell'acceleratore. La lubrificazione a carter umido, dotata di una pompa di recupero multistadio — essenziale per prevenire cali di pressione dell'olio durante le curve ad alta accelerazione laterale in pista — ha inoltre permesso di abbassare di 45 mm la posizione del motore all'interno del telaio.

Il propulsore eroga 425 CV a 8.200 giri/min, con un regime massimo fissato a 8.500 giri/min. Il sound prodotto dallo scarico in Inconel idroformato richiama inconfondibilmente l'urlo dei motori da Gran Premio degli Anni '90.

La potenza viene trasmessa alle ruote posteriori tramite un cambio manuale a 6 marce con schema a H e una frizione bidisco in carbonio. È presente anche un differenziale meccanico autobloccante di tipo Torsen, per assicurare il massimo coinvolgimento fisico tra pilota e macchina.

5 - INTERNI MADE IN ITALY (Lusso su misura e purezza analogica)

Salire a bordo e impugnare il volante della JAS Tensei significa immergersi in un ambiente dove il minimalismo racing incontra la raffinata artigianalità italiana. Pininfarina ha ridisegnato gli interni preservando l'eccezionale ergonomia originale — voluta da Ayrton Senna — caratterizzata da una plancia bassa e montanti sottili che offrono un'eccellente visibilità anteriore.

Ogni superficie è rivestita con materiali pregiati. La plancia ha una finitura opaca antiriflesso, abbinato a inserti in pelle pieno fiore a concia naturale e Alcantara nera, scelta per le sue proprietà antiriflesso e per il grip offerto nelle zone di contatto dinamico.

I sedili monoscocca sono stati sviluppati in esclusiva da Sabelt. Realizzati in fibra di carbonio a vista, i sedili presentano un'imbottitura densa — rivestita in pelle pieno fiore cucita a mano — posizionata esclusivamente nei punti di contatto anatomici chiave.

Nonostante l'indole estrema della vettura, la regolazione micrometrica consente al pilota di trovare la posizione di guida ideale rispetto a volante e pedaliera. Il volante stesso — privo di comandi per evitare distrazioni al pilota — ha un diametro contenuto, è rivestito in Alcantara

e presenta un riferimento in titanio a ore 12.

La console centrale ospita lo splendido gruppo cambio manuale a 6 marce con leveraggio a vista; un capolavoro di ingegneria di precisione che sfoggia un pomello ricavato dal pieno in alluminio (a richiesta titanio).

La strumentazione rinuncia ai grandi touchscreen moderni a favore di un quadro ad alta definizione realizzato su misura, che abbina la grafica (selezionabili) di un ampio contagiri analogico centrale con zona rossa a 8.500 giri/min a due schermi OLED laterali configurabili, dedicati esclusivamente alle temperature dei fluidi, alle pressioni operative e ai tempi sul giro.

Un impianto di climatizzazione automatica leggero e un sistema audio minimalista ma ad alta fedeltà — progettato specificamente per contrastare le frequenze acustiche del motore JUDD Power — completano un abitacolo concepito per offrire l'eccellenza dell'esperienza di una guida 'pura'.

CONTATTI

Press and media relations
Jamie O'Leary · media@jas-tensei.com · +44 772 5087 316

PR and marketing communications
Bianca Dibenedetto · relations@jas-tensei.com · +39 345 1115 405

Repository Media: jas-tensei.media