



Il était en 1989: Honda présentait la première NSX (*New Sports eXperimental*), supercar complètement atypique par ses choix techniques – structure en alu, V6 à distribution variable, suspensions à double triangulation en alu forgé notamment. Elle avait été imaginée comme une vitrine technologique, qui s'annonçait de surcroît plus facile à prendre en main et exploitable que les Ferrari et Porsche de l'époque. Cerise sur le gâteau: le développement et la mise au point avaient bénéficié de l'expertise du pilote brésilien Ayrton Senna. Reconnue aux USA et au Japon, mais moins en Europe, où Honda soutenait mal la comparaison avec les marques de prestige, la NSX – construite jusqu'en 2005 – n'avait jusqu'ici pas connu de descendance, le projet de nouveau modèle à moteur V10 lancé vers 2007 ayant avorté. Il aura fallu attendre 2011 pour que Honda

se décide enfin à revenir dans la course. Et toujours en privilégiant le décalage. Car la nouvelle NSX (*New Sport eXperience*, cette fois) ne fait rien comme les autres avec son hybridation qui combine un V6 suralimenté et 3 moteurs électriques, dont les deux situés à l'avant (un par roue) assurent une fonction de vectorisation du couple au bénéfice de l'agilité. Sur le papier, Honda a déjà gagné son pari.

CHÂSSIS

► Suspension

Honda est donc parti d'une feuille blanche. La structure remet à l'honneur l'aluminium – comme pour le premier modèle – afin de réduire le poids et de compenser la masse de l'hybridation (4 moteurs au total). La voiture combine ainsi du carbone (pour le

LES CHIFFRES

- **Prix de base**
192.500 €
- **Conso moyenne de l'essai**
13,3 l/100 km
- **Conso mixte normalisée**
10,0 l/100 km
- **CO₂/déductibilité fiscale**
228 g/km / 50%
- **Volume du coffre**
100 l
- **0-100 / 1000 m départ arrêté**
3,3 s / 20,3 s

HONDA NSX

Il aura fallu attendre plus de 10 ans pour que Honda remplace sa légendaire NSX. Aujourd'hui, cette ultrasportive prend à nouveau des allures de vitrine technologique, en particulier avec son hybridation de puissance, qui intègre une fonction de répartition vectorielle du couple sur le train avant.

Texte David Leclercq | Photos Geoffroy Libert

plancher essentiellement) et des matériaux composites pour les panneaux de carrosserie à une majorité d'aluminium pour la coque et les suspensions, sauf pour la baie de pare-brise, réalisée, elle, en acier formé à chaud pour en réduire la section (89 mm) et accroître la visibilité de trois quarts avant. La structure est par ailleurs renforcée au moyen de 860 points de soudure refroidis instantanément par des jets d'eau. De quoi optimiser la rigidité à la torsion, annoncée comme étant supérieure de 150 à... 300% à celle de ses rivales (911, R8...).

Présentant les traits d'un avion furtif – il ne lui manque que les ailes –, la NSX présente une aérodynamique logiquement soignée, mais franchement complexe, car la technologie embarquée nécessite le refroidissement de pas moins de 10 échangeurs de température (radiateurs avant du moteur thermique, refroidisseur du module à moteurs jumeaux TMU,

condensateur, refroidisseur des engrenages de transmission, gestionnaire de la distribution d'énergie hybride, etc.). Un vrai casse-tête pour les aérodynamiciens, qui ont dû en outre se passer d'éléments mobiles afin de réduire les coûts et le poids. Sans qu'on puisse connaître les valeurs d'appui, tenues secrètes, la NSX est une sportive déportante: elle crée un effet de sol à haute vitesse qui la plaque à la route grâce, par exemple, aux ouïes de débouillage creusées dans les ailes et le capot, qui permettent de réduire la pression dans les passages de roues. Les flux d'air traversent par ailleurs les montants de custodes pour réduire les turbulences, donc la traînée, tandis qu'à l'arrière, une prise d'air court tout le long de la base de la vitre. L'air qui s'y engouffre ressort après avoir refroidi le moteur juste au-dessus des blocs optiques, ce qui permet au véhicule de se passer d'aileron mobile. Honda annonce au bout du compte une

LES QUALITÉS

- ▶ V6 rageur, hybridation réussie
- ▶ Comportement, vectorisation à basse vitesse
- ▶ Confort global de marche, facilité de prise en main
- ▶ Equipement assez complet
- ▶ Visibilité périphérique

LES DÉFAUTS

- ▶ Tarif costaud, rareté organisée (500 ex. pour l'Europe)
- ▶ Coffre réduit (110 l)
- ▶ Navigation en option (2.300 €)
- ▶ Interface de bord compliquée, accès aux menus
- ▶ Feux à diodes faiblards (croisement et route)

VIE À BORD



SENS PRATIQUE

Si la NSX a tous les attributs des *supercars*, elle révèle pourtant la facilité d'utilisation d'une Civic. Ou d'une Porsche 911, si vous préférez, n'était l'exiguïté du coffre (110 l), de surcroît exposé à la chaleur du moteur thermique. Car, au contraire d'autres sportives, il n'y a de place ici ni derrière les sièges (batterie lithium-ion) ni même sous le capot avant, les moteurs électriques du *torque vectoring* et les calculateurs occupant toute la place disponible. La NSX ne demande par ailleurs aucun effort pour s'y installer ou s'en extraire, une qualité plutôt rare dans cette catégorie. A l'intérieur, tout est soigné et la finition est

absolument irréprochable. Bref, la NSX est agréable à vivre, même si les espaces de rangement auraient pu être optimisés. Il n'y en a que deux (dont un à couvercle) en bout de console centrale. Des bacs de portes ainsi qu'un emplacement facilement accessible pour un téléphone portable, par exemple – et, éventuellement, une station de charge sans fil comme dans la nouvelle Civic – auraient constitué des petits plus...

ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

La NSX arrive bien équipée d'emblée, ce qui semble logique lorsqu'on paie 192.500 €. Elle possède ainsi 5 airbags (dont celui pour les genoux du conducteur), un dispositif de freinage signé Brembo, un accès/démarrage sans clé,

l'amortissement adaptatif, l'alarme couplée au système d'immobilisation, la climatisation automatique bizona, un régulateur de vitesse (pas actif), la caméra de recul (mais pas les capteurs de stationnement), les feux entièrement faits de diodes, le rétroviseur intérieur électrochrome, les sièges chauffants, l'allumage automatique des phares et les capteurs de pluie ainsi qu'un système multimédia à écran tactile de 7", mais qui reste à ce stade dépourvu de la navigation. Dommage.

OPTIONS

Une petite quinzaine d'options est proposée, mais les plus importantes sont incontestablement le système audio évolué (Studio, 580 W, 9 HP,

A Le train avant de la NSX est mû par deux moteurs électriques qui, en plus de contribuer aux performances grâce à leur puissance (37+37 ch), accroissent l'agilité grâce à une fonction de vectorisation du couple. Hyperefficace, surtout à basse vitesse!

B La qualité de la finition est digne de n'importe quelle voiture de haut de gamme. Tout est soigné, même si l'ergonomie n'est pas toujours au sommet.

C Les espaces de rangement ne sont pas très nombreux à bord. Dommage que le bac de rangement central prévu pour un portable ne propose pas de recharge par induction.





LA LISTE COMPLÈTE DES OPTIONS EST SUR WWW.MONITEURAUTOMOBILE.BE



B

Si la NSX a tous les attributs des supercars, elle révèle pourtant la facilité d'utilisation d'une Civic.

- 1 | Pour une meilleure visibilité, le volant est aplati dans ses parties basse et haute. Les montants de pare-brise sont aussi très fins.
- 2 | Cet interrupteur permet de sélectionner les 4 modes de conduite: *Quiet* pour se déplacer en toute décontraction, *Sport*, *Sport+* et *Track*. Ces deux derniers sont les plus démonstratifs.
- 3 | La boîte robotisée à 9 rapports s'actionne via ces interrupteurs. La disposition de type «aviation» des boutons est agréable à l'œil, mais pas toujours très pratique.
- 4 | Le volume du coffre, symbolique, fait partie des points faibles de la NSX dans l'optique d'un usage quotidien.
- 5 | Les sièges procurent à la fois une bonne position de conduite, du confort et du maintien.

2.300 €) associé au GPS et aux capteurs de stationnement et les freins en carbone céramique (11.700 €). Ensuite, tout dépendra des goûts. Sachez que les peintures bleue et rouge nacrées coûteront quelque 6.600 € et que les décorations en carbone (couvre-moteur, pack sport extérieur comme intérieur) feront grimper la note de quelques milliers d'euros. Mais on n'est plus à ça près...



déportance supérieure à celle d'une 911 Turbo ou d'une R8 Plus. Et plus encore si l'on s'offre l'aileron fixe en carbone (facturé 3.300 €), qui augmente encore la pression sur l'essieu arrière.

Comme auparavant, le châssis de la NSX fait appel à un essieu à double triangulation à l'avant, mais à pivot semi-virtuel afin de réduire le déport à la fusée et les couples parasites qui pourraient remonter des deux moteurs électriques avant dans la direction. L'essieu arrière est en revanche un multibras (et plus à double triangulation) en aluminium. L'ensemble est complété par un amortissement adaptatif magnétique réglable selon 2 lois: une plus douce pour les modes *Quiet* et *Sport* et une autre plus tarée pour les modes *Sport+* et *Track*.

► Direction

La direction de la NSX est électromécanique, c'est-à-dire qu'elle présente une double crémaillère, l'une reliée à la colonne de direction et l'autre à un moteur électrique qui fournit l'assistance nécessaire. A noter que, comme chez Porsche, la crémaillère est à pas variable; la direction devient donc de plus en plus directe à l'approche des butées. L'effort au volant dépend évidemment du mode de conduite sélectionné. Il en ressort une direction bien centrée et précise tout au long de la phase de braquage et finalement assez linéaire malgré le pas variable, dans le sens où tout reste naturel. L'assistance, donc l'effort à fournir au volant, est conforme au mode sélectionné, mais il faut tout de même souligner que l'ensemble aurait pu être un peu plus communicatif pour une voiture de cette trempe.

► Freins

La NSX laisse le choix: des freins classiques, certes largement dimensionnés et signés Brembo (disques pincés par des étriers fixes à 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière), ou les freins en carbone céramique proposés en option à un prix franchement élevé (11.700 €). Ce sont ces derniers qui équipaient notre modèle d'essai et il faut bien dire qu'ils valent sans doute la dépense, en particulier si l'on évolue de temps à autre sur un circuit. Le système s'est montré redoutable d'efficacité, ne montrant aucun signe de perte d'endurance. La commande en elle-même apparaît par ailleurs en tout point idéale: puissance et progressivité sont en rendez-vous dès le premier ralentissement, ce qui fait taire les mauvaises langues qui soutiennent que les disques «carbone» doivent arriver à température avant de donner leur plein potentiel.

TECHNIQUE

► Moteur

La chaîne hybride de la NSX devait au départ être celle de l'Acura RLX (version américaine de la Legend) qui, elle aussi, utilise un 3,5 litres V6 implanté transversalement. Il n'a été décidé qu'en cours de mise au point de concevoir finalement un tout nouveau moteur, unique possibilité pour garantir un niveau de performance égal à celui des concurrentes. Les motoristes ont donc mis au point un V6 inédit dont les chambres de combustion dérivent étroitement de celles du 2 litres de la Civic Type R. Ce 3,5 litres est gavé par 2 turbocompresseurs, mais il est ouvert à 75° et désormais implanté longitudinalement à la fois pour des raisons d'encombrement et de refroidissement du dispositif de suralimentation. Ce moteur recourt par ailleurs à une



CONNECTIVITÉ



SIGNÉE GARMIN

Signée Garmin, la navigation présente une cartographie pas toujours lisible. On loupe dès lors parfois un point de passage faute de détails sur la carte.

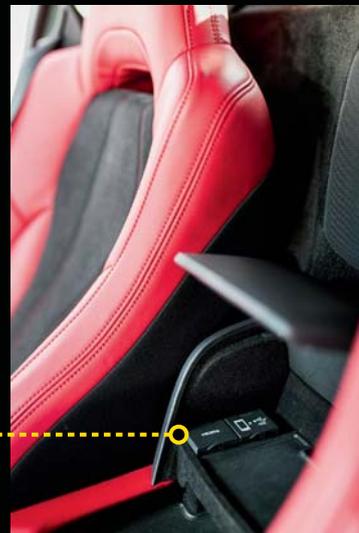


AFFICHAGE

L'affichage de bord n'est pas 100% numérique. Ce qui signifie qu'il est impossible d'afficher la carte devant soi. Pour compenser, le logiciel indique simplement le prochain point de bifurcation.

APPLE CARPLAY ET ANDROID AUTO

Les protocoles Apple Car Play et Android Auto sont disponibles. Mais pas en Belgique (Android), où le service n'est toujours pas proposé.



USB & HDMI

La NSX vit avec son temps: elle propose fiche USB et HDMI. Une prise 12 V classique subsiste néanmoins, mais il faut la trouver: elle niche aux pieds du passager avant.

La NSX est livrée sans système de navigation! Certes, l'installation de base inclut Apple Car Play (avec la fonctionnalité Siri) et Android Auto (pour pouvoir utiliser Google Maps, Google Now et Google Play Music) ainsi qu'une

connexion Bluetooth musicale et pour les téléphones portables (de bonne qualité), mais il aurait été bienvenu que cette vitrine technologique ait droit elle aussi à la dernière évolution du système comme la nouvelle Civic. Ce dernier est plus complet, plus intuitif

et, surtout, beaucoup plus rapide que celui utilisé ici. Car voyager dans les menus demande de la patience et une bonne vue, les informations étant trop serrées sur l'écran. Dommage, donc. Comme l'absence de recharge sans fil pour les téléphones portables.

ON AURAIT APPRÉCIÉ QUE LA NSX AIT NOTAMMENT DROIT À LA **DERNIÈRE ÉVOLUTION** DE L'INTERFACE DE LA CIVIC.

→ double injection, directe et indirecte (une première pour la marque), utilise des revêtements en plasma pour ses chemises et recourt à une lubrification par carter sec, qui évite tout risque de déjaugage tout en permettant d'abaisser le centre de gravité en installant le bloc plus bas dans le châssis. Au total, ce V6 délivre à lui seul 507 ch et 550 Nm, une puissance et un couple auxquels il faut évidemment ajouter ceux des 3 moteurs électriques. Celui situé à l'arrière fournit 49 ch et 148 Nm et il est installé en prise directe sur le vilebrequin, permettant ainsi un surcroît de puissance (il n'est donc pas débrayable), mais aussi de compenser le temps de réponse des turbocompresseurs, de faire démarrer le V6 rapidement et de faire office de générateur pour la batterie de 1 kWh implantée derrière les sièges. Les deux moteurs électriques avant, un par roue (37 ch et 73 Nm et débrayés au-dessus de 200 km/h pour ne pas dépasser leur régime maxi de fonctionnement), sont aussi là pour augmenter les performances et le freinage régénératif en décélération, mais pas seulement. Car ils assurent également la répartition vectorielle en virage qu'on évoquera un peu plus loin. La puissance combinée atteint les 581 ch et 646 Nm, de quoi effectivement tenir tête aux ténors de la catégorie tels que les 911 Turbo S (580 ch), Audi R8

V10 Plus (610 ch), voire McLaren 570S (570 ch). Du moins lorsque le bon mode est sélectionné. Car sur le mode Quiet (ou «calme»), la NSX ne laisse rien présager de ses capacités. Il faut sélectionner le mode Sport+, voire Track, pour voir le V6 turbo se réveiller au point qu'il n'a plus grand-chose à envier à un V8. Car il fait preuve d'une réponse immédiate (merci aux moteurs électriques) et d'envolées qui forcent l'admiration, le tout agrémenté d'une bande son qui nous rappelle presque *Star Wars*, effets *Dolby Surround* grâce aux silencieux qui sont alors court-circuités et qui laissent le V6 gronder amplement à bas régime et hurler comme un *fantastic beats* lorsqu'on le pousse au-delà des 6000 tr/min. Un vrai dragon! De gentille hybride fonctionnant facilement en mode tout électrique, la NSX peut donc se muer en redoutable *supercar*, qui nous mène jusqu'à l'assuétude la plus profonde. Un solide «trip», mais pas du tout «bad»!

► Transmission

La NSX n'est pas seulement hybride: avec ses deux moteurs électriques à l'avant, elle est aussi une «intégrale» (4x4), tout en offrant une répartition vectorielle de couple. Le reste de la chaîne de transmission est aussi atypique: l'engin fait usage d'une

POUR GOÛTER AUX CAPACITÉS DE LA BÊTE, IL FAUT DONC ENCORE POUSSER LE CURSEUR D'UN CRAN ET CHOISIR LE MODE SPORT+.



boîte robotisée à 2 embrayages (humides, vu la puissance) et 9 rapports spécialement élaborée pour l'occasion. Particularité: pour limiter son encombrement en longueur, les deux arbres primaires ont été implantés parallèlement l'un à l'autre, donc pas de manière concentrique – c'est-à-dire placés l'un derrière l'autre. Le pilotage de la boîte dépend évidemment du mode de conduite choisi. Sur le mode Quiet, celle-ci fait dans la discrétion, passant les rapports assez tôt avec autant de douceur que possible, tandis qu'à l'inverse, le mode Sport+ ou Track pousse volontairement les intermédiaires très loin et ponctue les décélérations de gros rétrogradages ponctués de doubles débrayages magistraux agrémentés de crépitements. Le tout avec une belle douceur, car la gestion ne verse jamais dans la brutalité de la boîte PDK d'une 911 Turbo en mode Sport+ ou de l'eGear en mode Corsa d'une Lamborghini Gallardo. Bref, c'est tout le plaisir du pilotage qui est mis en avant, comme celui des oreilles. Les palettes au volant sont accessibles et faciles à utiliser, tout le contraire du plateau de commande (P/R/N/D) implanté sur la console et dont l'ergonomie n'est pas idéale, même s'il est vrai qu'il existe pire ailleurs – les designers ayant été tentés de faire plus joli que pratique à cet égard. →

LA NSX RÉVÈLE UNE POLYVALENCE SANS ÉGALE AU QUOTIDIEN, AU POINT DE PRESQUE SURPASSER PORSCHE ET SA 911.



➔ L'essieu arrière est pourvu de différentiel autobloquant mécanique (ratio de 33% en accélération et 44% en décélération) préchargé de 30 Nm pour accélérer sa réponse. Enfin, il faut signaler que le système 4x4 n'en est pas réellement un: il est incapable de transférer ou de reporter les excès de puissance de l'essieu arrière vers les roues avant. Et pour cause: les 2 moteurs électriques placés sous le capot comptent pour 8,5% de la puissance totale – et 18% du couple total. Cette fonction n'est donc là que pour accroître les performances.

SUR LA ROUTE

► Confort

La NSX a ceci de particulier: comme le modèle des années 90, elle révèle une polyvalence sans égale au quotidien, au point de presque surpasser Porsche et sa 911 grâce à l'hybridation qui permet à la japonaise de glisser à basse vitesse dans un silence de cathédrale. Certes, avec une batterie de 1 kWh, on n'ira pas très loin, mais avec quelques précautions, on parvient à parcourir presque 3 km sans faire démarrer le V6, pour autant que la vitesse ne dépasse pas les 50-60 km/h. Voilà une supervoiture pour le moins polymorphe qui permet de profiter d'une douceur et d'un confort de premier ordre, y compris sur le plan acoustique, car le V6 s'allume et s'éteint (dans les phases de décélération sur le mode Quiet, toujours) dans une absolue discrétion. Chapeau!

La prise en main est elle aussi un jeu d'enfant, avec un accès nettement plus aisé que dans une Audi R8, une Ferrari 488 GTB ou une McLaren 570S. La visibilité périphérique est aussi inégalée dans la catégorie, avec une facilité en manœuvres qui s'apparente à celle d'une Golf malgré la largeur considérable – nous exagérons à peine. Et cela vaut aussi de trois quarts avant grâce à la finesse des montants A. La forme du volant aplatie dessus et dessous vise le même objectif: accroître la visibilité vers l'avant tout en dégagant de l'espace pour les genoux. Bien vu, même si cette forme atypique déconcerte aussi. Car prendre le volant «par

les coins» dans les épingles s'avère antinaturel. La position de conduite est quant à elle excellente quel que soit le gabarit et les sièges (électriques, mais non réglables en hauteur ni pour les lombaires) associent confort et maintien optimal.

La suspension s'avère être parfaitement amortie et les deux réglages proposés remplissent très bien leur fonction: la réponse est toujours très progressive et la qualité du filtrage est tout bonnement étonnante sur les modes Quiet et Sport. Bien sûr, en Sport+ et Track (tarage identique), la suspension restitue la route avec plus de fermeté, mais ce réglage n'est pas exagéré, en tout cas dans le cadre d'un usage routier.

► Tenue de route

Les deux moteurs électriques de 37 ch et 74 Nm chacun qui occupent tout le compartiment avant sont là ➔

LES CONCURRENTES



HONDA NSX

Cylindrée (cm³)	3493
Puissance (ch/kW à tr/min)	581/427 (combinée)
Couple (Nm à tr/min)	646 (combiné)
Vitesse maxi (km/h)	310
0-100 km/h (s)	3,2
1000 m départ arrêté (s)	20,3
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	13,3
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	10,3/9,9/10,0
CO ₂ (g/km)	228
Prix de base (€)	192.500



AUDI R8 V10 PLUS

Cylindrée (cm³)	5204
Puissance (ch/kW à tr/min)	610/449 à 8250
Couple (Nm à tr/min)	560 à 6500
Vitesse maxi (km/h)	330
0-100 km/h (s)	3
1000 m départ arrêté (s)	19,6
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	13,9
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	7,5/9,3/12,3
CO ₂ (g/km)	287
Prix de base (€)	190.270



PORSCHE 911 TURBO S

Cylindrée (cm³)	3800
Puissance (ch/kW à tr/min)	580/427 à 6750
Couple (Nm à tr/min)	750 de 2250 à 4000
Vitesse maxi (km/h)	330
0-100 km/h (s)	2,8
1000 m départ arrêté (s)	19,5
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	13,8
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	11,8/7,5/9,1
CO ₂ (g/km)	212
Prix de base (€)	210.273,80

FICHE TECHNIQUE | HONDA NSX

TECHNIQUE

MOTEUR	
ARCHITECTURE	hybride série-parallèle
SOURCE ÉLECTRIQUE	
Moteur	3 moteurs synchrones à aimant permanent
Puissance (ch/kW à tr/min)	AV: 2 x 37/27 à 4000 AR: 49/36 à 3000
Couple (Nm à tr/min)	AV: 2 x 73 de >0 à 2000 AR: 148 de 500 à 2000
Transmission	AV: embrayage à sens unique AR: en prise directe sur le vilebrequin
Boîte de vitesses	AV: double pignon/AR: -
SOURCE THERMIQUE	
Moteur	V6 ouvert à 75°, carter sec, position centrale longitudinale
Carburant	essence
Cylindrée (cm³)	3493 (91x89)
Puissance (ch/kW à tr/min)	507/373 de 6500 à 7500
Couple (Nm)	550 de 2000 à 6000
Dépollution	catalyseur trifonctionnel
Transmission	aux roues AR
Boîte de vitesses	boîte robotisée 9 rapports
PUISSANCE AUX ROUES	
Puissance combinée (ch/kW à tr/min)	581/427
Couple combiné (Nm)	646
BATTERIES	
Type	lithium-ion
Énergie utile (kWh)	1 kWh
Voltage (V)	3.6
Nombre de cellules/modules	72/18
Disposition	derrière les sièges AV
Refroidissement	par air (AC du véhicule)
Poids (kg)	16,4
NORMES	
Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	10,3/9,9/10,0
Emissions de CO ₂ (g/km)	228
Dépollution	Euro 6
TRANSMISSION	
Type	aux 4 roues avec les moteurs AV
Différentiel	différentiel AR autobloquant (ratio de 33 et 44%) + fonction de vectorisation avec les 2 moteurs AV
CHASSIS	
Type	coque autoportante en aluminium extrudé + crash-box
Carrosserie	supercar 2 portes/2 places
Suspension AV	double triangulation en alu, barre antiroulis (26,4x3,3), amortissement piloté magnétique
Suspension AR	essieu multibras en alu, barre antiroulis (24,9x3), amortissement piloté magnétique
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés, étriers fixes à 6 pistons (370x33), disques en carbone céramique en option (380x33)
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés, étriers fixes à 4 pistons (361x33), disques en carbone céramique en option (361x33)
Direction	crémaillère à pas variable (ratio de 12,9 à 11,07:1)
Assistance	électrique, moteur monté sur la crémaillère
Nombre de tours de volant	1,9
ø de braquage murs/trottoirs (m)	12,1/N.C.

PERFORMANCES

CONDITIONS DE L'ESSAI	
Dates	du 17 au 22 mars 2017
Kilométrage de départ (km)	16.250
Distance parcourue (km)	≈ 1.400
FACTEURS DE PERFORMANCES	
Puissance spécifique (ch/l)	166,6 (puissance combinée)
Couple spécifique (Nm/l)	184,9 (puissance combinée)
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,363/0,751
Rapport poids/puissance (kg/ch)	3,05
Répartition de poids AV/AR (%)	42/58
Pneus du véhicule d'essai AV/AR	Continental SportContact6 245/35 R19 (AV) - 305/30 R20 (AR)

NOS MESURES

VITESSE MAXI	
absolue (km/h)	310 à 6450
sur les intermédiaires (km/h)	72/112/152/189/261/290/310
ACCÉLÉRATIONS (S)	
0-60 km/h	1,8
0-100 km/h	3,3
0-160 km/h	6,9
0-200 km/h	10,7
400 m départ arrêté (vitesse)	11,2 (202 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	20,3 (255 km/h)
REPRISES (S)	
30-60 km/h en Drive (Track)	1,7
60-90 km/h en Drive (Track)	1,7
90-120 km/h en Drive (Track)	2,3
400 m à 40 km/h en Drive (Track)	11,1
1000 m à 40 km/h en Drive (Track)	20,5
CONSOMMATION DE L'ESSAI	
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	10,6/25,6 (sur circuit)/13,3
autonomie (km)	≈ 430

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)	4487/1939/1204
Empattement/Voies AV/AR	2630/1659/1620
Pneus de série	245/35 R19 (AV) - 305/30 R20 (AR)
Roue de secours	-
Largeur intérieure AV/AR (mm)	1515/-
Garde au toit AV/AR (mm)	960/-
Espace aux jambes AR mini/maxi (mm)	-
Volume du coffre (dm³)	110
Poids en ordre de marche (kg)	1.801
Poids total autorisé (kg)	N.C.
Attelage freiné/non freiné (kg)	-
Capacité carburant (l)	59

BUDGET

Prix de base (€)	192.500
Prix de base véhicule de l'essai (€)	192.500 (base)
Coût total des options présentes (€)	N.C.
PACKS & OPTIONS SPÉCIFIQUES (€)	
Pack Sport Carbon extérieur (jupes, spoiler, levre, diffuseur en carbone)	9.800
Spoiler AR en carbone	3.300
Capot moteur en carbone	3.900
Disques de freins en carbone céramique	11.700
jantes «blade»	20.000
Pack Carbone intérieur	3.200
Honda Connect Navigation	2.300
Ciel de pavillon en Alcantara	1.500
Eclairage des portes et seuils	3.339
Filet à bagages	67
TAXES & ASSURANCES (€)	
TMC/taxe annuelle Région flamande	4.521,06/1.788,91
TMC/taxe annuelle BXL & Wallonie	4.957/1.498,73
Malus Région wallonne	1.200
GARANTIE	
Pièces et main-d'œuvre	3 ans, 100.000 km
Défauts de peinture/corrosion	3 ans/12 ans
Garantie de mobilité	3 ans
ENTRETIEN	
Rythme	selon l'indicateur de maintenance, programme non défini
Nombre de points de service	8 en Europe, aucun en Belgique ni au Luxembourg
COÛTS MENSUELS DE LEASING (€)	
Full lease 5 ans/75.000 km	sur demande
Full Lease 4 ans/140.000 km	sur demande
Taxe CO ₂ mensuelle	131,26
Déductibilité fiscale (%)	50
Avantage Toute Nature mensuel	2.420



PORTRAIT ROBOT | HONDA NSX

LA DYNAMIQUE

LE MOTEUR	1	4	8	12	16	20
Puissance	█	█	█	█	█	█
Souplesse	█	█	█	█	█	█
LA TRANSMISSION						
Agrément	█	█	█	█	█	█
Etagement	█	█	█	█	█	█
LA TENUE DE ROUTE						
En ligne droite	█	█	█	█	█	█
En virage	█	█	█	█	█	█
LA DIRECTION & LES FREINS						
Puissance des freins	█	█	█	█	█	█
Dosage des freins	█	█	█	█	█	█
Précision de la direction	█	█	█	█	█	█

MOYENNE **16,33/20**

Cette NSX s'en remet à l'hybridation. Mais une hybridation de puissance, avec 4 moteurs pour offrir 581 ch et 646 Nm combinés. Les 3 électriques palliant l'inertie du thermique suralimenté à bas régime, les performances sont détonantes. Douce et rapide, la boîte 9 est exemplaire. Le comportement est rassurant et facile à appréhender à défaut d'être joueur. C'est la tendance. L'efficacité est totale, au freinage aussi avec les disques en carbone céramique (11.700 €).

LA SÉCURITÉ

ACTIVE	1	4	8	12	16	20
Prévention d'accident	█	█	█	█	█	█
Aides actives à la conduite	█	█	█	█	█	█
Visibilité périphérique	█	█	█	█	█	█
Qualité de l'éclairage	█	█	█	█	█	█
Efficacité de l'ESP	█	█	█	█	█	█
PASSIVE						
Systèmes de retenue	█	█	█	█	█	█
Airbags	█	█	█	█	█	█
Fixations Isofix (siège enfant)	█	█	█	█	█	█
Cotation Euro-NCAP	█	█	█	█	█	█
Offre d'options de sécurité	█	█	█	█	█	█

MOYENNE **14,20/20**

La NSX fait ce qu'elle doit au chapitre de la sécurité. Ne vous attendez donc pas à un régulateur de vitesse actif ou à un freinage «piétons» ni aux alertes de franchissement de ligne ou des objets logés dans les angles morts. Cela dit, Honda a tout de même pris la peine d'intégrer un airbag pour les genoux du conducteur. Pas besoin de plus, d'ailleurs... L'ESP est en outre particulièrement efficace, voire castrateur lorsqu'un débordement pointe.

LE CONFORT

DE ROULAGE	1	4	8	12	16	20
Suspension	█	█	█	█	█	█
Insonorisation	█	█	█	█	█	█
Position de conduite	█	█	█	█	█	█
Ergonomie	█	█	█	█	█	█
D'ASSISE						
Sièges avant	█	█	█	█	█	█
Banquette/sièges arrière	█	█	█	█	█	█
Habitabilité à l'avant	█	█	█	█	█	█
Habitabilité à l'arrière	█	█	█	█	█	█
CLIMATIQUE						
Chauffage/climatisation	█	█	█	█	█	█
Ventilation	█	█	█	█	█	█

MOYENNE **15,00/20**

L'un des gros points forts de cette NSX, c'est sa facilité d'utilisation et son confort au quotidien. En mode Quiet, la suspension se montre prévenante, tandis que sur l'autoroute, on entend à peine le 3.5 V6 turbo. Étonnant. La position de conduite est excellente, mais l'ergonomie aurait mérité plus de simplification, s'agissant d'une sportive où l'on doit d'abord se concentrer sur la conduite. Chauffants d'office, les sièges offrent un confort et un maintien de qualité.

LE SENS PRATIQUE

CARROSSERIE	1	4	8	12	16	20
Accès à bord à l'avant	█	█	█	█	█	█
Accès à bord à l'arrière	█	█	█	█	█	█
HABITACLE						
Aspects pratiques/rangements	█	█	█	█	█	█
Équipement de série	█	█	█	█	█	█
Finition	█	█	█	█	█	█
COFFRE						
Accès	█	█	█	█	█	█
Volume	█	█	█	█	█	█
Modularité banquette	█	█	█	█	█	█

MOYENNE **12,60/20**

La NSX ménage aussi une grande aisance d'accès et une visibilité périphérique inédite pour un véhicule de ce gabarit – il faut se souvenir que la 911 est plus compacte et moins large. Cela dit, à l'intérieur, on attendait tout de même quelques espaces de rangement en plus ainsi qu'un coffre digne de ce nom qui permette au moins de partir en week-end. Parce qu'avec 110 l et une ouverture aussi étroite, c'est sous-vêtements et brosse à dents, et rien d'autre...

LA CONNECTIVITÉ

GPS	1	4	8	12	16	20
Définition de la carte	█	█	█	█	█	█
Calcul d'itinéraire	█	█	█	█	█	█
Efficacité de la navigation	█	█	█	█	█	█
STREAMING AUDIO						
Qualité sonore	█	█	█	█	█	█
Compatibilité applications	█	█	█	█	█	█
ERGONOMIE DES MENUS						
Facilité d'appareille. smartphone	█	█	█	█	█	█
Encodage données	█	█	█	█	█	█
Services en ligne	█	█	█	█	█	█

MOYENNE **13,38/20**

Honda propose une voiture connectée, mais pour autant qu'on paie 2.300 € pour la navigation. On aurait apprécié qu'elle bénéficie de la dernière évolution du système, découvert dans la nouvelle Civic. Pour le reste, la connexion Bluetooth est de série tant pour les téléphones que pour la lecture de musique. Mais là encore, le système ne semble pas supporter toutes les fonctions d'un streaming en ligne du type Spotify (pochettes...).

LE BUDGET

SERVICE	1	4	8	12	16	20
Entret./extens. possibles	█	█	█	█	█	█
Garantie	█	█	█	█	█	█
PRIX						
Version de base	█	█	█	█	█	█
Voiture essayée	█	█	█	█	█	█
Options	█	█	█	█	█	█
Valeur de revente	█	█	█	█	█	█
LA CONSOMMATION						
Urbaine	█	█	█	█	█	█
Routière	█	█	█	█	█	█
Autonomie	█	█	█	█	█	█
Les émissions de CO ₂	█	█	█	█	█	█

MOYENNE **13,50/20**

A 192.500 €, la NSX se hisse au niveau des R8 V10 Plus ou McLaren 570S; elle en donne un peu plus grâce à son équipement. Cela dit, parce qu'il n'y en aura que 500, on peut considérer son achat comme un investissement, d'autant plus que son contenu technologique impressionne. La consommation reste en rapport avec la puissance et le type d'utilisation. Points de service les plus proches: Düsseldorf ou Paris... Autant le savoir!

Notre cotation traduit la manière dont le modèle essayé se comporte par rapport à d'autres concurrentes de la même catégorie. Il n'est donc pas pertinent de comparer les notes de deux voitures n'appartenant pas au même segment de marché.

moyenne générale
14,17/20

→ pour accroître les performances, mais aussi l'agilité et l'efficacité en courbe. Ils sont capables d'appliquer un couple positif ou négatif à chaque roue pour créer du lacet indépendamment des roues arrière (et des moteurs). En gros, c'est un peu ce que fait la transmission intégrale de la Ferrari GTC4 Lusso, mais de manière totalement électrique, ce qui constitue une première. Porsche y avait pensé pour la 918 Spyder avant d'abandonner l'idée compte tenu de la complexité de la mise au point. Honda aura persévéré et c'est sans doute en partie ce qui explique aussi le temps mis à peaufiner cette NSX.

Polymorphe, la sportive de Honda l'est aussi sur la route, où elle révèle plusieurs visages. En mode Quiet, tout est optimisé pour rouler décontracté. Avec précision, certes, mais avec une puissance somme toute limitée. Et le mode Sport apparaît un peu comme trompeur parce que, hormis un moteur thermique qui ne se coupe plus (sauf à l'arrêt) et des prises de régimes plus marquées (le mode Quiet ne va pas au-delà des 4200 tr/min), il n'y a pas de grande différence en matière de réponse à l'accélérateur. Pour goûter aux capacités de la bête, il faut donc encore pousser le curseur d'un cran et choisir le mode Sport+. Là, le plaisir et le pilotage peuvent enfin s'exprimer librement avec une voiture ultrarapide, très efficace et donc très centrée, au point qu'on prend rapidement confiance quel que soit l'état de la route. Et le dispositif de vectorisation dans tout ça? Eh bien, il apporte sa pierre à l'édifice en matière d'efficacité et d'agilité. Du moins à basse vitesse pour les virages à rayon serré, où le système contribue à inscrire la voiture avec un rare aplomb. C'est un peu comme si on avait accroché un câble invisible à l'avant de la voiture et qu'on l'avait relié à la corde du virage pour voir la



Le compartiment avant est largement encombré par le gestionnaire de puissance et les deux moteurs électriques.

voiture pivoter et s'inscrire comme par enchantement, mais le tout avec un naturel déconcertant. Toutefois, si elle apparaît appréciable à basse vitesse, la vectorisation se fait plus timide aux allures plus élevées, sans doute en partie pour éviter de rendre le train avant trop nerveux et ne pas créer trop de survirage soudain. Ce qui semble logique, car les roues avant ne peuvent pas soulager un éventuel excès de puissance, mais seulement ajouter du couple. Dès lors, on pourrait se retrouver dans la situation suivante: un train arrière qui part dans un furieux patinage pendant que l'avant tente de redresser la voiture avec ses 2 x 37 ch, qui ne représentent qu'une toute petite partie de la puissance. Bref, cette fonction de *torque vectoring* travaille uniquement dans le sens d'une plus grande efficacité, mais ne permet apparemment pas, à plus haute vitesse, de tirer la trajectoire vers la neutralité parfaite: on constate une réapparition du sous-virage. Le contrôle de stabilité reste par ailleurs assez interventionniste, y compris sur la position la plus sportive Track, pourtant censée être plus tolérante. Or il y a un moyen de se faire plaisir avec cette NSX. Il suffit de débrancher l'ESP totalement pour retrouver une voiture qui pivote et se place allègrement – mais pour autant qu'on la provoque, toujours – et sans que cela ne verse dans le scabreux: les prises d'angle sont toujours parfaitement amorties.

► Performances

Les efforts pour alléger la NSX sont louables, mais ils ne parviennent pas à gommer la masse: 1.800 kg, établissant le rapport poids/puissance à 3,05 kg/ch. A titre de comparaison, la R8 V10 Plus annonce 2,55 kg/ch et la 911 Turbo S 2,76 kg/ch. C'est ce qui explique que le 0-100 km/h est exécuté en 3,3 s, contre 3,0 à l'Audi et →

L'HYBRIDATION DE LA NSX EST AVANT TOUT UNE HYBRIDATION DE PUISSANCE, ELLE N'A PAS VRAIMENT DE VOCATION ÉCOLOGIQUE.



→ 2,8 à la Porsche. Bon, dans l'absolu, c'est évidemment une broutille: toutes les reprises sont météoriques, si toutefois on a pris la peine de se caler sur le bon mode de conduite – Sport+ en l'occurrence, qui débride toutes les capacités des moteurs. Bref, la NSX convainc et elle se place dans le peloton de tête des meilleures ultrasportives de la planète.

BUDGET

► Consommation

L'hybridation de la NSX est avant tout une hybridation de puissance, elle n'a pas vraiment de vocation écologique. La preuve par les chiffres d'homologation, qui ne sont pas trompeurs pour une fois et qui ne misent pas sur la (toute petite) batterie pour afficher des valeurs irréalistes. Honda annonce un cycle combiné de 10 l/100 km et 228 g/km de CO₂, qui peut directement être mis en rapport avec celui d'une McLaren 570S à moteur V8 (10,7 l et 249 g) ou d'une 911 Turbo S (9,1 l pour 212 g). Bref, il ne faut pas s'attendre à la frugalité d'une Prius... De fait, en usage courant et pour peu que l'on se fasse un minimum plaisir à l'occasion, la consommation moyenne va tourner

autour des 13 l/100 km, voire davantage si l'on abuse des ressources. Mais il ne faut pas espérer descendre sous la barre des 10 l/100 km, même avec toutes les précautions du monde. Ce qui, pour un monstre de 582 ch, est en réalité tout à fait logique.

► Fiscalité

Qui va se soucier de la fiscalité d'une voiture de près de 200.000 €, revendiquant 581 ch et qui, de plus, deviendra vraisemblablement une valeur refuge du fait de la limitation de sa production? Personne, évidemment. Signalons dès lors simplement que l'hybridation limitera tout de même la TMC flamande (4.521,06 €), tandis qu'en Wallonie, le malus CO₂ sera «réduit» à quelque 1.200 €.

► Prix/équipement

Bien que *supercar*, la NSX reste fidèle à la tradition japonaise qui veut qu'un véhicule haut de gamme présente un équipement complet. C'est le cas ici, même si l'on comprend mal qu'à 192.500 € l'unité, la navigation (surtout) et les freins en carbone céramique (11.700 € tout de même) soient toujours proposés en option. Mais ce sont là les deux seules options qu'il faut véritablement cocher.

Merci aux responsables du circuit des Ecuyers à Beuvardes (Aisne) pour leur accueil lors de notre essai. Ce tracé technique de 3,5 km vous accueille notamment pour des stages auto et moto ainsi que pour des journées ouvertes.
Informations sur <http://circuitdesecuyers.com/>.



PLUS DE PHOTOS
DE CET ESSAI SUR
moniteurautomobile.be



NOTRE VERDICT

Honda a beau clamer que la NSX est une «simple» sportive, celle-ci restitue pourtant les performances et le très haut niveau de conduite des *supercars*. Et avec l'argument supplémentaire de proposer, comme le premier modèle du nom, un degré de technicité inconnu de la catégorie. C'est surtout vrai pour l'hybridation combinée au système de répartition vectorielle de couple, qui lui confère une éblouissante agilité à faible allure. Bien sûr, d'aucuns auraient préféré une voiture plus joueuse – ce sera peut-être avec l'hypothétique future NSX-R 100% thermique? –, mais cela aurait sans doute été au détriment de la stabilité, donc de la facilité de conduite et de prise en main qui caractérisent cette deuxième génération de NSX et qui étaient aussi les traits dominants de la première génération. Car, à la façon d'une 911, cette Honda reste parfaitement utilisable au quotidien, n'était la petitesse de son coffre. Bref, avec cette sportive, le Japonais gagne son pari d'un retour en force. Et il en fait déjà un «collector», puisque seuls 500 exemplaires seront distribués en Europe sur toute la durée de vie du modèle. ■

Avec cette sportive, Honda gagne son pari d'un retour en force et en fait déjà un «collector»...

