

FURIES

**PORSCHE 911
TURBO S**

Prix de base 210.274 €

**AUDI R8
V10 PLUS**

Prix de base 190.270 €

**HONDA NSX**

Prix de base 192.500 €

DOCILES



McLAREN 570S

Prix de base 188.450 €

Si Honda ne pose pas la dernière NSX en *supercar*, celle-ci en a pourtant tous les attributs. Et les capacités. La preuve face aux exubérantes Audi R8 Plus, McLaren 570S et Porsche 911 Turbo S.

Texte David Leclercq | Photos Geoffroy Libert

En optant à la fois pour une hybridation de puissance et, chose inédite, un système de répartition vectorielle de couple totalement électrique sur le train avant, Honda positionne sa nouvelle NSX à l'avant-garde technologique, comme il l'avait fait pour la précédente, à la charnière des années 80 et 90. De quoi à nouveau jouer les exclusives dans sa classe de puissance (581 ch combinés) face à l'Audi R8 V10 Plus (610 ch), à la McLaren 570S (570 ch) et à l'inévitable Porsche 911 Turbo S (580 ch). Il n'y a par contre plus de Ferrari, la 488 GTB affichant aujourd'hui près de 100 ch de plus (670 ch).

SÉCURITÉ

► Active

Paradoxalement, on note l'absence généralisée de surveillants d'angles morts – ce qui serait pourtant assez utile vu la faible visibilité latérale et arrière – et d'alerte de franchissement de ligne ou encore de régulateur de vitesse actif. Sauf chez Porsche, qui propose ces équipements, même si le régulateur actif n'est opérant «que» jusqu'à 210 km/h. Les puristes seront par ailleurs ravis d'apprendre que les contrôles de stabilité sont tous totalement déconnectables.

► Passive

La sécurité passive se réduit à des airbags frontaux et rideaux faisant aussi office de latéraux! Seule la NSX en ajoute un pour les genoux du conducteur. Pour le reste, il va de soi que les structures sont ultrarigides, notamment pour la McLaren, qui fait usage de carbone pour sa coque centrale. La NSX recourt à une cage en aluminium flanquée de deux *crash-box*. Honda



1 | Les pièces rapportées, tels les *sideblades*, le *spoiler* avant et l'aileron arrière, sont toutes en carbone CFRP brillant sur la version V10 Plus de l'Audi R8.

2 | Le détail chic: le bouchon du réservoir en inox massif s'ouvre comme celui d'une voiture de course, en appuyant dessus et non plus en le dévissant.



VIE À BORD

1 | Le V10 de la R8 est un rescapé de l'ère *atmo*: les turbos sont remplacés par de la cylindrée pour des envolées stratosphériques qui emballent tous les sens.

2 | La planche de bord se passe d'écran central et met à contribution l'instrumentation numérique pour la navigation et les autres fonctions. Ce qui est à l'origine de pas mal de chipotages. Mais la qualité de finition est remarquable.

3 | Un peu plus facile à vivre au quotidien qu'une McLaren, l'Audi R8 n'égale pas les Honda NSX et surtout Porsche 911 en matière d'accès à bord. Cela dit, une fois en place, on n'a pas envie d'en sortir très vite...



AUDI R8 V10 PLUS



annonce une rigidité à la torsion supérieure de 150 à... 300% à celles des 911 et R8. McLaren n'est en revanche pas cité. Et pour cause: l'anglais doit encore surclasser le japonais avec sa cellule centrale en carbone (donnée pour 75 kg) et prolongée de deux structures porteuses en aluminium pour le moteur et les trains roulants.

TECHNIQUE

► Moteur

Le groupe de la NSX est complexe. Pour arriver à sortir 507 ch du V6 de 3,5 litres, les motoristes ont dû concevoir un tout nouveau moteur ouvert à 75° et implanté longitudinalement pour des raisons d'encombrement et de refroidissement. Ce 6 cylindres aux chambres tapissées de plasma recourt à la double injection directe et indirecte et à une lubrification par carter sec. Il est en outre épaulé par trois moteurs électriques (un arrière en prise directe sur le vilebrequin et un pour chaque roue avant) et une petite batterie lithium-ion de 1 kWh capable de délivrer jusqu'à 63 kW pendant une seconde. Tous ces éléments ajoutent du couple et de la puissance tout en réduisant la réponse des turbos pour porter le total cumulé à 581 ch et 646 Nm.

En face, la R8 Plus fait figure de rescapée avec son V10 atmosphérique. Ce 5,2 litres use aussi d'une double injection – qui permet de favoriser, en fonction du régime et de la charge, la puissance ou la sobriété – et son régime est plus élevé de 250 tr/min que dans sa version 540 ch afin d'atteindre le cap des 610 ch et des 560 Nm dans le cas de cette «Plus», et ce à des régimes plutôt stratosphériques (respectivement 8250 et 6500 tr/min). Le V8 Ricardo de la McLaren est un lointain descendant du premier 3,8 litres implanté

LES CHIFFRES

- Prix de base
190.270 €
- Conso moyenne de l'essai
13,6 l/100 km
- Conso mixte normalisée
12,3 l/100 km
- CO₂ / Déductibilité fiscale
287 g/km / 50%
- Volume du coffre
112 l
- 0-100/1000 m départ arrêté
3,0 s/19,6 s

LES QUALITÉS

- V10 époustouffant, sonorité
- Equilibre général
- Motricité, agilité, plaisir (*overspeed*)
- Performances étonnantes
- Relative polyvalence (accès, garde au sol)

LES DÉFAUTS

- Confort de suspension, insonorisation
- Boîte S-tronic brutale
- Manque de maintien aux épaules (sièges)
- Interface compliquée avec 1 seul écran
- Volant chargé en boutons

La suspension de la R8 est la plus rude de ce quatuor. Elle est efficace, mais pénalise le confort sur les longs trajets.



dans la MP4-12 C en 2011. Il a reçu de nombreuses évolutions et se voit toujours gavé par 2 turbocompresseurs pour délivrer 570 ch à 7500 tr/min et 600 Nm constamment de 5000 à 6500 tr/min.

Pour cette génération 991 «phase 2», Porsche a encore tiré davantage de son flat 6 grâce à de plus grands turbocompresseurs et une pression d'injection portée à 200 bars (140 précédemment). Résultat: 700 Nm – voire 750 lorsque l'on recourt à la fonction *overboost* –, ce qui porte la valeur spécifique à près de 200 Nm par litre de cylindrée. La puissance gagne, elle, 20 ch pour pointer à 580 ch. A l'usage, c'est précisément ce couple de la 911 Turbo S qui décoiffe: le moteur n'exhale certes pas les borborygmes d'un V8, mais une sonorité bien métallique et il se montre bien plein à tous les régimes, tandis que sa réponse apparaît tout bonnement fulgurante. Les mesures d'accélération et de reprises en témoignent largement: 2,8 s pour abattre le 0 à 100 km/h, c'est inégalé, sauf par une certaine Tesla Model S...



L'Audi enroule les courbes avec une vivacité insoupçonnée, tout en se montrant centrée à haute vitesse.



La NSX est équipée d'un différentiel autobloquant mécanique sur les roues arrière qui lui permet d'adopter des attitudes bien nettes.



HONDA NSX

Le V10 Audi (*Lambo*, en fait...) manifeste une rage croissante jusqu'au seuil des 6000 tr/min, où il se mue en démon faisant preuve d'une rare férocité qui ne se tarit qu'à... 8500 tr/min, soit au rupteur. Quelle déferlante!

D'expression, le V8 de la McLaren n'en manque pas non plus: ce 3,8 litres s'exprime par des poussées vigoureuses soulignées d'un grondement caractéristique qui s'amplifie encore lorsqu'on commute l'échappement sur le troisième niveau de résonance – via l'interface, mais c'est vraiment compliqué, alors qu'un interrupteur aurait suffi. Ici aussi, les envolées semblent sans limites grâce au meilleur rapport poids/puissance de ce quatuor (2,53 kg/ch), mais à condition d'accepter le temps d'inertie du turbo. Ce temps de latence est d'ailleurs un peu handicapant dans certains

Très impressionnante à basse vitesse, l'intervention du *torque vectoring* sur le train avant est homéopathe aux allures élevées.



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

LES QUALITÉS

- ▶ Moteur V6 ragueur, hybridation réussie
- ▶ Comportement/efficacité de la vectorisation à basse vitesse
- ▶ Confort global de marche et 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 optionnelle (2.300 €)
- ▶ Interface de bord compliquée, accès aux menus
- ▶ Feux à diodes faiblards (croisement et route)

cas de figure. La réserve s'applique par ailleurs aussi à la boîte robotisée, qui, trop souvent, hésite en usage courant. Mais sinon, quelle hargne!

Et le «petit» V6 de la Honda là-dedans? Eh bien, il s'en tire très bien. Le mode Quiet rend la voiture aussi paisible qu'une grande routière (le régime du moteur se voit d'ailleurs alors limité à 4200 tr/min), d'autant plus que la batterie permet d'effectuer quelques centaines de mètres à la seule force électrique. Une fois que les choses sérieuses commencent, on n'a que l'embaras du choix: mode Sport, Sport+ et même Track. En dessous de 6000 tr/min, le V6 accompagné des moteurs électriques pousse déjà velu, mais au-delà, il se met carrément à hurler et avec cette singularité de mélanger les puissances mécanique et électrique: la réponse est dès lors instantanée, tandis que la boîte à 9 rapports rend symboliques les chutes de régime. Ici aussi, l'ensemble apparaît plus que convaincant.

▶ Transmission

Dans la NSX, les moteurs électriques ne peuvent pas reporter le couple d'un éventuel patinage des roues arrière vers les roues avant. En effet, ils n'ajoutent que du couple et contribuent de ce fait aux performances, mais pas à la digestion de la cavalerie – ou si peu. Mais qu'importe, la fonction de répartition vectorielle des moteurs avant est intéressante, notamment dans le lent. Cette particularité donne l'impression que la voiture peut s'inscrire dans n'importe quel virage, quelle que soit la vitesse d'entrée. Ce qui n'est évidemment pas tout à fait vrai: à plus haute vitesse, cette fonction de *torque vectoring* se fait plus timide. La NSX est en outre équipée d'un différentiel autobloquant mécanique sur les roues arrière qui lui permet



1 & 2 | Hondamen, start your engines! Hybride, la NSX met à contribution 3 moteurs électriques en plus du V6 de 3,5 litres. De quoi porter la puissance combinée à 581 ch.



d'adopter des attitudes bien nettes. Curieusement, la McLaren fait fi de cet équipement – c'est un choix pour tous ses modèles. Or le différentiel ouvert engendre un léger flottement dans les prises de trajectoire. On oscille constamment entre sous- et survirage, de sorte que les attitudes manquent de netteté. Mais en contrepartie, à faible allure, la voiture aurait été moins douce avec l'*autobloc*, plus violente et donc encore plus pointue. D'autant qu'elle ne peut pas, elle, compter sur 4 roues motrices.

Les transmissions intégrales de la Porsche et de l'Audi pratiquent ce qu'on appelle l'«overspeed», ce qui revient à différencier la vitesse de rotation entre les essieux. En l'occurrence, ce ne sont pas les roues qui tournent à des vitesses différentes, ce qui est évidemment impossible, mais le pont avant se caractérise par une démultiplication finale plus longue de respectivement 3% pour l'Audi et 2,5% pour la Porsche. Le but? Créer un patinage permanent dans le coupleur pour le faire réagir plus rapidement et, lorsque celui-ci se ferme, pouvoir aussi transmettre du couple positif vers les roues avant même lorsque l'essieu arrière reçoit du couple négatif. Le bénéfice est double: stabiliser la voiture et la rendre plus agile en phase d'inscription en courbe, au lever de pied (le train avant «tire» le museau dans le virage pendant que le train arrière freine). C'est ce qu'on appelle de la contre-torsion: créer un effet de survirage grâce à l'overspeed du train avant. Cette fonction est restée longtemps secrète chez Porsche et elle est aujourd'hui aussi appliquée par Audi pour la R8 (ainsi que par Ford pour la Focus RS), mais curieusement pas par Lamborghini pour l'Huracán, où la division des chaînes cinématiques a manifestement gagné le bras de fer avec les gens du comportement compte tenu de l'usure que cet

VIE À BORD

- 1 |** La Honda sait accueillir: confortables et soutenant correctement, ses sièges sont excellents.
- 2 |** Le volant est aplati en bas et en haut, pour bien voir devant soi et laisser de la place aux jambes.
- 3 |** Sans le moteur, il serait plus simple de voyager. Vous êtes prévenus, pour les bagages, il va falloir rationaliser!
- 4 |** La connectivité prévoit d'origine les protocoles Apple CarPlay et Android Auto.



La McLaren tranche sur ses rivales: elle est délicate, pointue, mais pas indomptable pour autant. Il faut prendre le temps de l'apprivoiser.



McLAREN 570S

➔ artifice engendre et du nécessaire refroidissement qu'il nécessite (air/eau comme ici, par exemple). La R8 et la 911 sont par ailleurs équipées de différentiels autobloquants mécanique (Audi) et à contrôle électronique (Porsche) sur l'essieu arrière.

SUR LA ROUTE

► Confort de marche

Porsche et Honda ont créé la surprise avec deux véhicules étonnants de facilité au quotidien. A leur bord, pas question de suspensions en bois. Mieux: la 911 et la NSX se comportent à peu de chose près comme des berlines traditionnelles avec un filtrage de qualité malgré la taille des jantes et les pneus à profil ultrasbas. Elles restent ainsi plus confortables qu'une Mégane RS, voire qu'une Golf R, qui possède pourtant elle aussi un amortissement adaptatif. On n'est pas déçu non plus par l'insonorisation. Ce sentiment de bien-être est toutefois assez différent à bord de la R8 ou de la McLaren, plus abruptes. Et en particulier la R8, qui ajoute à la sonorité très présente du V10 une suspension raide même sur le mode le plus tolérant. La 570S présente quant à elle un amortissement qui prévient mieux des déformations, mais le V8, lui, donne toujours de la voix, même quand on ferme tous les clapets de l'échappement piloté. La McLaren présente de surcroît une direction beaucoup plus nerveuse que les autres, ce qui oblige à tenir fermement son volant.

► Tenue de route

D'emblée, la Porsche et la Honda marquent leur singularité, parce que la 911 se signale par la présence de barres antiroulis actives et la NSX par son système de

VIE À BORD

- 1 | Dans l'anglaise, on sent tout de suite une ambiance plus dépouillée, plus compétition. Plus pure...
- 2 | Les baquets sont de vrais écrins. Leur toucher est ferme, mais le maintien est optimal. Un régal sur circuit!
- 3 | L'interface de bord est complète, mais ses menus sont compliqués et l'écran pêche par une qualité d'affichage moindre.





1 | Par son style, son nom et sa rareté, la McLaren dégage un vrai parfum d'exception. Et dans cet orange «historique», vous êtes certain de ne jamais passer inaperçu.

2 | Conçu par Ricardo, le V8 à le verbe facile. Mais il pêche aussi par un temps d'inertie dans sa réponse ainsi que par la gestion de boîte approximative en mode automatique.



autant qu'on la provoque. En cela, elle est un peu moins naturelle que la Porsche. Sur la route, la NSX est comme sur des rails. Ce qu'on aurait juste apprécié: une direction plus communicative et un amortissement encore un poil plus ferme en mode Track.

Véritable pur-sang anglais, la McLaren est caractéristique. Bien qu'excellent, son amortissement convient parfaitement à une utilisation sur circuit, mais moins sur les routes bosselées, où une vigilance de tous les instants semble de rigueur. Car les barres antiroulis – la suspension est ici classique, pas comme sur les 650S/675 ou, maintenant, la 720S – engendrent du copiage dans la direction, laquelle se signale par un manque de centrage. On en vient à hésiter à débrancher le contrôle de stabilité. D'autant que les ruades du moteur se produisent elles aussi assez brutalement. ➔

La 570S est la plus authentique et la plus caractéristique du quatuor. Elle exige du doigté et de vraies compétences de pilotage.



vectorisation électrique du couple sur son train avant.

Et la 911 scotche une fois de plus son auditoire: son comportement, c'est du nectar. Les inscriptions en courbe sont parfaites, les prises de lacet rapides et bien amorties, la tenue de cap sans faille et tout cela avec un côté facile et joueur qui permet d'enrouler avec une facilité déconcertante. Par ailleurs, le modèle «991» ne redoute plus les angles trop marqués qui donnaient des sueurs froides aux pilotes des modèles précédents. On se surprend du coup à *drifter* des 4 roues et à atteindre des prises d'angle hallucinantes tout en parvenant à rattraper la trajectoire. Merci aux 4 roues motrices et directrices (sans oublier l'autobloquant arrière actif), ainsi qu'aux barres antiroulis actives, à la raideur continûment variable. Car en raidissant progressivement l'arrière et en assouplissant l'avant, on contribue à inscrire la voiture, tandis qu'en raidissant l'avant et en assouplissant l'arrière, on contribue cette fois à rattraper l'angle de dérive. Pour un peu, certains trouveraient cette 911 Turbo S trop facile... Mais ce serait faire preuve de mauvaise foi.

La NSX est aussi empreinte de cette facilité. Pourtant, il fallait oser combiner cette hybridation de puissance avec ce dispositif de vectorisation du couple, la mise au point ayant dû être un véritable casse-tête. Mais c'est réussi, avec une voiture qui se montre précise et très efficace dans les portions sinueuses et lentes, où les moteurs électriques tirent comme par enchantement la voiture dans la courbe. L'agilité et la facilité d'inscription sont déconcertantes. Mais à plus vive allure, cette fonction de *torque vectoring* se fait plus discrète, au point que du sous-virage réapparaît. Dommage, même si l'on se dit que c'est sans doute mieux comme ça, car l'usage du *torque vectoring* à haute vitesse aurait sans doute eu pour effet de rendre le train avant trop nerveux. ESP débranché, elle reste joueuse, mais pour

LES CHIFFRES

- Prix de base
188.450 €
- Conso moyenne de l'essai
13,3 l/100 km
- Conso mixte normalisée
10,7 l/100 km
- CO₂ / Déductibilité fiscale
249 g/km / 50%
- Volume du coffre
144 l
- 0-100/1000 m départ arrêté
3,0 s/19,1 s

LES QUALITÉS

- ▶ Taillée pour la vitesse
- ▶ Vraie école de pilotage, sans compromis
- ▶ V8 biturbo expressif, performances
- ▶ Coffre pas ridicule
- ▶ Equipement complet

LES DÉFAUTS

- ▶ Manque de centrage de la direction
- ▶ Délicate, compétences requises
- ▶ Temps de réponse du V8 (inertie)
- ▶ Paramétrage gestion de boîte (A)
- ▶ Ergonomie compliquée

➔ Bref, la McLaren tranche sur ses rivales: elle est délicate, pointue, mais pas indomptable pour autant. Il faut prendre le temps de l'appivoiser. Il faut y aller en douceur et apprendre à profiter de cette «zone grise» autour du point milieu, qui permet d'osciller entre sur- et sous-virage pour tirer le meilleur de cet équilibre. Mais la 570S ne pourra pas aller aussi loin dans les angles de dérive: ils devront rester raisonnables sous peine de sanction. Quoi qu'il en soit, la britannique plaît par ses attitudes proches de celles d'une voiture de course ainsi que par l'aspect direct de ses commandes, évoquant celles d'une KTM X-Bow. Bref, McLaren nous sert un univers sans concession. Et il semble clair que la marque d'outre-Manche cherche avant tout à obtenir une netteté maximale en conduite rapide et coulée lorsque la pureté des trajectoires est prioritaire.

Reste à évoquer la R8, qui, même si elle est l'une des moins confortables, est quand même bien mise au point. Mieux, en tout cas, que la Huracán absente de nos débats, cette dernière faisant indubitablement preuve de moins d'agilité et de plus de sous-virage chronique. L'Audi enroule les courbes avec une vivacité insoupçonnée, tout en se montrant centrée à haute vitesse. Un comportement rond qui s'explique par les effets de l'*overspeed*, ainsi que par des taux de blocage du différentiel plus doux (25/55% en accélération/décélération au lieu de 45/55% à la *Lambo*). Avec la R8, on peut aussi aller chercher loin du *grip* et profiter de glissades parfaitement maîtrisées, même si l'amortissement du lacet est moins réussi que dans le cas de la Honda NSX ou de la Porsche 911 Turbo S.

LES CHIFFRES

- Prix de base
210.274 € (coupé)
- Conso moyenne de l'essai
13,8 l/100 km
- Conso mixte normalisée
9,1 l/100 km
- CO₂/Déductibilité fiscale
212 g/km / 50%
- Volume du coffre
115 + 260 l
- 0-100/1000 m départ arrêté
2,8 s / 19,5 s

LES QUALITÉS

- ▶ Flat 6 civilisé et rageur (double personnalité)
- ▶ Performances 100% exploitables
- ▶ Facilité de prise en main
- ▶ Équilibre et comportement bluffants
- ▶ Polyvalence au quotidien (2+2)

LES DÉFAUTS

- ▶ Prix élevé
- ▶ Options mesquines (DAB)
- ▶ Moteur assez lisse (réponse)
- ▶ Espaces de rangement comptés

La 911 scotche une fois de plus son auditoire: son comportement, c'est du nectar!



▶ Performances

Au jeu du rapport poids/puissance, c'est logiquement la McLaren qui l'emporte, avec 2,53 kg/ch (contre 2,55 pour la R8, 2,76 pour la 911 et 3,05 pour la NSX) et le 1000 m DA qui va avec: il est exécuté en 19,1 s. Un record à ce niveau de gamme que même la 911 Turbo S ne peut égaler malgré ses 750 Nm et un 0 à 100 km/h plus rapide (du fait de sa transmission). La logique est donc respectée. Et, de toute façon, elles se tiennent toutes dans la même seconde.

PORSCHE 911 TURBO S



1 | Derrière les grands freins «Carbone» et les moyeux de roues, Porsche a opté pour des barres antiroulis actives à la raideur continûment variable.

2 | A 130 ou à 330 km/h, la gestion des forces aérodynamiques n'est pas la même... L'aileron mobile adapte la déportance.



VIE À BORD


► Habitabilité

La 911 est la seule à être une 2+2 accueillant deux enfants en bas âge à l'arrière. Ou alors deux adultes, mais pas trop grands et pour autant qu'ils acceptent de se contorsionner pendant le trajet. Mais c'est possible. Dans le même ordre d'idées, cette banquette sert aussi à accueillir un supplément de bagages. Ce qui est aussi envisageable derrière les sièges de la McLaren. Mais pas dans la R8 ni la NSX, cette dernière étant caractérisée par le coffre le plus exigü et torturé.

► Sens pratique

La 570S se fait mettre K.O. lorsqu'on considère l'accès à bord. Certes, les portes en élytre en jettent, mais elles s'avèrent peu pratiques, tout comme les baquets aux rebords saillants. La R8 est certes un peu plus facile, mais ce qui force l'admiration, c'est la facilité d'accès offerte par la 911 et la NSX. Pour l'habitacle, c'est l'Audi qui propose le plus d'espaces de rangement, puis la McLaren. Honda et Porsche, surtout, pourraient faire plus d'efforts à ce titre, ne serait-ce que pour ménager un réceptacle pour un portable.

► Connectivité

Nos sportives sont toutes connectées. Sauf la NSX, qui propose le système de navigation en option (à 2.300 €) alors que cet équipement est d'office proposé ailleurs. C'est vache. Et seules les 911 et McLaren proposent des applications de télémétrie (Porsche Track Precision App via votre téléphone et Track Telemetry chez 

VIE À BORD

1 | Sportive redoutable, certes, la 911 Turbo S n'en demeure pas moins un exemple d'ergonomie.

2 | La Porsche 911 est la seule à être une 2+2 accueillant deux enfants en bas âge à l'arrière. Ou des bagages...

3 | La petite molette magique qui transforme le caractère de la bête de puissante en bestiale...



La 911 Turbo S permet de dériver des 4 roues avec des angles hallucinants, mais toujours récupérables. Du grand art...



TECHNIQUE	AUDI R8	HONDA NSX	McLAREN 570S	PORSCHE 911
	V10 Plus			Turbo S
Type	V10 <i>atmo</i> à 90° central	V6 à 75°, central, hybride série-parallèle	V8 biturbo central	<i>flat</i> 6 biturbo en porte-à-faux AR
Carburant	essence 95	essence 95	essence 98	essence 95
Cylindrée (cm³)	5204	3493	3799	3800
Puissance (ch/kW à tr/min)	610/449 à 8250	507/373 de 6500 à 7500	570/419 à 7500	580/427 à 6750
Couple (Nm à tr/min)	560 à 6500	550 de 2000 à 6000	600 de 5000 à 6500	750 de 2250 à 4000
Dépollution	2 catalyseurs trifonctionnels	2 catalyseurs trifonctionnels	2 catalyseurs trifonctionnels	2 catalyseurs trifonctionnels
NORMES				
Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	17,5/9,3/12,3	10,3/9,9/10,0	16,5/7,4/10,7	11,8/7,5/9,1
Emissions de CO ₂ (g/km)	287	228	249	212
Dépollution	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6

HYBRIDATION

Moteurs électriques	-	3 moteurs (2 AV, 1 AR), synchrone à aimant permanent	-	-
Puissance (ch/kW à tr/min)	-	37/27 à 4000 (AV) - 49/36 à 3000 (AR)	-	-
Couple (Nm à tr/min)	-	73 de >0 à 2000 (AV) - 148 de 500 à 2000 (AR)	-	-
Batterie (type/capacité)	-	lithium-ion/1 kWh	-	-
Puissance combinée (ch/kW)	-	581/427	-	-
Couple combiné (Nm)	-	646 Nm	-	-

TRANSMISSION

Aux roues	aux 4 roues	aux 4 roues	aux roues arrière	aux 4 roues
Boîte de vitesses	robotisée, 2 embrayages, 7 rapports	robotisée, 2 embrayages, 9 rapports	robotisée, 2 embrayages, 7 rapports	robotisée, 2 embrayages, 7 rapports
Régime sur le rapport supérieur à 70/90/120 km/h (tr/min)	en Drive 1700/2200/3000	en Drive -	en Drive 1500/1500/2000	en Drive 1400/1400/1900

CHASSIS

Suspension AV	triangles superposés, amortisseurs (pilotes en option), barre antiroulis	double triangulation en alu, barre antiroulis (26,4x3,3), amortissement piloté magnétique	triangles superposés, amortisseurs pilotés, barre antiroulis	pseudo-McPherson, amortisseurs pilotés en option, barre antiroulis actives de série
Suspension AR	triangles superposés, amortisseurs, pilotés en option, barre antiroulis	essieu multibras en alu, barre antiroulis (24,9x3), amortissement piloté magnétique	triangles superposés, amortisseurs pilotés, barre antiroulis»	multibras, amortisseurs pilotés en option, barre antiroulis actives de série
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques en carbone-céramique (380/N.C.), étriers fixes à 6 pistons	disques ventilés, étriers fixes à 6 pistons (370x33), disques en carbone-céramique optionnels (380x33)	disques en carbone-céramique (394/36), étriers fixes à 6 pistons	disques en carbone-céramique (410/36), étriers fixes à 6 pistons
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques en carbone-céramique (356/N.C.), étriers fixes à 4 pistons	disques ventilés, étriers fixes à 4 pistons (361x33), disques en carbone-céramique optionnels (361x33)	disques en carbone-céramique (380/34), étriers fixes à 4 pistons	disques en carbone-céramique (390/32), étriers fixes à 4 pistons
Direction	à crémaillère	à crémaillère	à crémaillère	à crémaillère
Assistance	électromécanique	électromécanique	électromécanique	électromécanique
ø de braquage murs/trottoirs (m)	N.C./11,2	12,1/N.C.	N.C./12,4	N.C./10,6

DIMENSIONS	AUDI R8	HONDA NSX	McLAREN 570S	PORSCHE 911
	V10 Plus			Turbo S
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4425/1940/1225	4487/1939/1204	4530/2095/1202	4507/1880/1297
Empattement/Voies AV/AR (mm)	2650/1647/1591	2630/1659/1620	2670/1656/1583	2450/1541/1590
Largeur intérieure AV/AR (mm)	1500/-	1515/-	1460/-	1410/1260
Garde au toit AV/AR (mm)	980/-	960/-	990/-	1000/75
Espace aux jambes AR mini/maxi (mm)	-/-	-	-/-	20/250
Volume du coffre (l)	112	110	144	115 (AV) + 260 (AR)
Poids en ordre de marche (kg)	1.684	1.801	1.440	1.600
Poids total autorisé (kg)	1.895	N.C.	N.C.	1.990
Attelage freiné/non freiné (kg)	-/-	-	-	-
Capacité carburant (l)	73	59	72	68

La 911 propose les freins en carbone-céramique que la Honda relègue au rang d'option à... 11.700 €!



→ McLaren). Cela dit, la britannique pêche aussi par une interface franchement labyrinthique et un écran d'une résolution indigne d'un produit de ce prix.

Le combiné d'instrumentation de la R8 est entièrement numérique, ce qui permet de se passer d'écran central. C'est certes plus joli, mais c'est aussi plus délicat pour le client, qui doit jongler avec de petits menus et chipoter tout en roulant. On notera par ailleurs que seuls Honda et McLaren offrent la radio DAB de série (payante chez Audi et Porsche), des mesquineries à l'heure où la bande FM est condamnée.

BUDGET**► Consommation**

Toutes restent globalement dans la même zone des 13 l/100 km en roulant correctement. Mais sans abuser, faute de quoi la demande grimpera vite au-dessus des 15 l/100 km. Voire atteindra les 30 l/100 km en utilisation sur circuit. A l'inverse, il est difficile de descendre sous les 10 l/100 km, même avec la Honda et sa batterie de 1 kWh, qui permet pourtant très régulièrement de couvrir quelques centaines de mètres en mode entièrement électrique.



► Fiscalité

La fiscalité est forcément plein pot en Wallonie et à Bruxelles, où un malus de 2.500 € s'ajoute pour les véhicules à fortes émissions de CO₂. Sauf pour la Porsche (700 €) et la Honda (1.200 €), qui restent



ÉQUIPEMENT	AUDI R8	HONDA NSX	McLAREN 570S	PORSCHE 911
	V10 Plus			Turbo S
Prix en € S = série - = non disponible ou sans objet	BASE	BASE	BASE	BASE
Airbags latéraux AV/AR	-/-	-/-	-/-	-/-
Airbags rideaux AV/AR	S/-	S/-	S/-	S/S
Airbags de genoux G/D	-/-	S/-	-/-	-/-
Contrôle de stabilité/déconnectable	S/S	S/S	S/S	S/S
Différentiel autobloquant	S	S	-	S
Feux à diodes/intensité variable	S/S	S/S	S/S	S/S
Feux automatiques/capteur de pluie	S/S	S/S	S/S	S/S
GPS intégré	S	2300	S	S
Climatisation manuelle/automatique	-/S	-/S	-/S	-/S
Régulateur de vitesse/de distance	356,96/-	S/-	S/-	S/-
Peinture métallisée/peinture spéciale	inclus/de 3.702,60 à 8.893,50	S/1.000-6.600	1.770/5.830	S/2.904-5.844,30
Intérieur en tissu/Alcantara/cuir	-/-/S	-/-/S	-/S/S	-/-/S
Amortissement adaptatif	S	S	S	S
Barre antiroulis actives	-	-	-	S
Freins céramiques	S	11.700	S	S
Pack Carbone	7.096,65 (ext.)	9.800 (ext.)	4.070-11.020 (ext.)	1.064,80 (ext.)
Radio DAB	538,45	S	S	520,3

PERFORMANCES	AUDI R8	HONDA NSX	McLAREN 570S	PORSCHE 911
	V10 Plus			Turbo S
FACTEURS DE PERFORMANCES				
Puissance spécifique (ch/l)	117,2	166,6 (combinée)	150	152,6
Couple spécifique (Nm/l)	107,6	184,9 (combiné)	157,9	197,4
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,36/0,72	0,363/0,751	N.C.	0,31/0,64
Rapport poids/puissance (kg/ch)	2,55	3,05	2,53	2,76
Répartition du poids AV/AR (%)	42/58	42/58	42/58	N.C.
Pneus véhicule de l'essai AV/AR	Continental SportContact2 245/35 R19 (AV)-295/35 R19 (AR)	Continental SportContact2 245/35 R19 (AV) - 305/30 R20 (AR)	Pirelli PZero Corsa 225/35 R19 (AV)-285/35 R20 (AR)	Pirelli PZero Sottozero 245/35 R20 (AV)-295/30 R20 (AR)

NOS MESURES

VITESSE MAXI				
absolue (km/h)	330 (constructeur)	310	328 (constructeur)	330 (constructeur)
sur les intermédiaires (km/h)	68/103/139/174/219/277	72/112/152/189/261/290	90/120/168/216/271/N.M.	68/116/169/225/273/N.M.
ACCELERATIONS (S)				
0-60 km/h	1,6	1,8	1,8	1,4
0-100 km/h	3,0	3,3	3,0	2,8
0-160 km/h	6,2	6,9	5,8	6,1
0-200 km/h	9,5	10,7	8,7	9,5
400 m départ arrêté (vitesse)	10,8 (212 km/h)	11,2 (202 km/h)	10,6 (217 km/h)	10,6 (211 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	19,6 (269 km/h)	20,3 (255 km/h)	19,1 (273 km/h)	19,5 (267 km/h)
REPRISES (S)				
30-60 km/h en 2°/3°/4°	1,2	1,7	2,0	1
60-90 km/h en 4°/5°/6°	1,3	1,7	1,9	1,4
90-120 km/h en 4°/5°/6°	1,5	2,3	2,2	1,7
400 m à 40 km/h en 4°/5°/6°	10,0	11,1	10,8	10,3
1000 m à 40 km/h en 4°/5°/6°	19,0	20,5	20,5	19,3
CONSUMMATION LORS DE L'ESSAI				
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	9,3/33,3 (sur circuit)/13,6	10,6/25,6 (sur circuit)/13,3	9,7/35,6 (sur circuit)/13,3	9,7/28,7/13,8
autonomie (km)	≈ 520	≈ 430	≈ 540	≈ 490

1 | La McLaren en jette avec ses portes à ouverture en élytre. Mais l'accès est franchement compliqué! C'est sans doute pour cela que la nouvelle 720 S (lire p.34 du présent numéro) prévoit une découpe dans le toit, facilitant l'accès à bord.



→ dans des zones plus raisonnables, ce qui permet quelques «économies». En Flandre, c'est pareil: les rejets de CO₂ inférieurs permettent à la 911 et à la NSX de se voir taxer moitié moins à l'immatriculation. Pour la taxe de circulation annuelle au Nord du pays, c'est encore la Honda qui prend l'avantage grâce au fait qu'elle est hybride.

► Prix/équipement

On se rappellera que si la Porsche est la plus chère (210.000 €), elle est bien équipée et propose les freins en carbone-céramique que la Honda relègue au rang d'option à... 11.700 €. Compte tenu de ce que cela s'ajoute à la navigation, ça semble un peu pingre. Mais c'est sans doute oublier que le contenu technologique de cette Honda pèse dans la balance. Tout comme son degré de rareté: il n'y en aura que 500 pour l'Europe. On notera enfin que la McLaren s'érige plus que jamais comme la voiture du puriste: elle est la seule à proposer un «Track Pack» à 21.130 €, qui regroupe entre autres des sièges «carbone», des jantes forgées, la télémétrie et l'échappement sport.

NOTRE VERDICT

Ce comparatif se solde par la victoire de la 911, formidablement homogène quel que soit le secteur de jeu. La deuxième place de la NSX constitue une autre victoire, car ce modèle signe le retour fracassant de Honda, qui a osé recourir à une technologie franchement complexe à maîtriser. Le pari est gagné. La R8 termine en 3^e position grâce à son équilibre et son gros V10 *atmo*, qui en fait sans doute la sportive la plus «vieille école» de ce comparatif. La McLaren termine dernière. C'est finalement assez injuste, car elle est la plus radicale du lot. Elle est donc, par essence, la sportive des puristes, celle qui exige le plus d'aptitudes de pilotage. Bref, c'est une voiture de grand garçon. ■

BUDGET	AUDI R8	HONDA NSX	McLAREN 570S	PORSCHE 911
	V10 Plus			Turbo S
Prix de base (€)	190.270	192.500	188.450	210.274 (coupé)
Prix de base voiture de l'essai (€)	190.270	192.500	188.450	223.583,80 (cabriolet)
Coût total des options présentes (€)	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.
TAXES & ASSURANCES (€)				
TMC/taxe annuelle de roulage (Région flamande)	10.728,65/3.462,21	4.521,06/1.788,91	9.911,13/2.235,44	3.397,5/1.990,22
TMC/taxe annuelle de roulage (BXL et Wallonie)	4957/2574,91	4.957/1.498,73	4957/1777,12	4957/1777,12
Malus Région wallonne	2.500	1.200	2.500	700
GARANTIE				
Pièces et main-d'œuvre	2 ans, kilométrage illimité	3 ans, max. 100.000 km	3 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité
Défauts de peinture/corrosion	3 ans/12 ans	3 ans/12 ans	3 ans/10 ans	3 ans/10 ans
Garantie de mobilité	à vie (sous conditions)	3 ans	3 ans	2 ans, kilométrage illimité
ENTRETIEN				
Rythme	suitant l'indicateur (max. 30.000 km)	suitant l'indicateur, programme non défini	15.000 km/1 an	suitant l'indicateur
Nombre de points de service	5	8 en Europe, aucun en Belgique/Luxembourg	1	9
COÛTS MENSUELS DE LEASING (€)				
Leasing 5 ans/75.000 km	sur demande	sur demande	sur demande	sur demande
Leasing 4 ans/140.000 km	sur demande	sur demande	sur demande	sur demande
Taxe CO ₂ mensuelle	185,54	131,26	150,58	116,54
Déductibilité fiscale (%)	50	50	50	50
Avantage Toute Nature mensuel	2.446,33	2.420	2.422,93	2.403,13

LeasePlan

It's easier to leaseplan

CLASSEMENT/20	SÉCURITÉ	TECHNIQUE	SUR LA ROUTE	VIE À BORD	BUDGET	MOYENNE
1 PORSCHE 911 TURBO S	16	17	18	17	13	16,2
2 HONDA NSX	14	17	16	17	15	15,8
3 AUDI R8 V10 PLUS	14	17	16	15	14	15,2
4 McLAREN 570S	14	15	15	14	16	14,8

Ce comparatif se solde par la victoire de la 911, formidablement homogène quel que soit le secteur de jeu.

Merci aux responsables du circuit des Ecuyers à Beuvarde (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. Info: www.circuitdesecuyers.com

