

Essai - Honda NSX : La supercar GT en avance sur son temps...

Après environ cinq ans d'informations livrées au compte goutte, la Honda NSX deuxième du nom arpente finalement nos routes. La japonaise s'étant fait désirer, nous étions impatients d'en prendre les commandes. C'est maintenant chose faite et, croyez-moi, ça valait la peine d'attendre.



- V6 biturbo, 3'493 cm³ + trois électriques
- 581 ch à 7'500 t/min
- 646 Nm de 2'000 à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 9 rap.
- Vitesse maxi : 308 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.0 sec.
- Poids : 1'776 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'487 x 1'939 x 1'204
- Conso. mesurée : 13.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 228 g/km (G)
- dès CHF 216'000.-, mod.essayé: CHF 237'700.-

Texte: Sébastien Morand / Photos: Claude-Alain Ferrière, Thomas Chatton

En 1989, Honda vient bousculer Porsche et Ferrari en proposant la NSX,

interprétation nippone d'une super sportive. A l'époque, hormis pour des voitures comme la F40 ou la 959, on ne parlait pas encore de supercar.

Je me souviens de ce jour comme si c'était hier, j'ai même en tête la couverture d'un magazine qui présentait la NSX face à ses concurrentes du moment, à savoir la Ferrari 348 et la Porsche 911 type 964. Ma préférence d'adolescent passionné allait à l'italienne puis à l'allemande, délaissant la Honda.

Au fil du temps, j'ai pu prendre le volant de ces trois autos et mon opinion a radicalement changé. La japonaise devint très largement ma préférée du trio. Cette première NSX était sensationnelle à conduire, avec des performances et un comportement époustouflants. J'en ai encore des frissons. Vous imaginez donc avec quelle impatience j'attendais le moment de prendre le volant de sa descendante !



A l'extérieur

D'abord sceptique envers la silhouette de cette NSX, j'avoue ne pas avoir été d'emblée séduit. Même au Salon de Genève en mars dernier, la version définitive du modèle européen m'a laissé de marbre.

Cependant, au moment de prendre possession de ma voiture d'essai, tout se chamboule. Je l'aurais certes préférée en « Rouge Curva », à l'image de la première génération, mais je suis très rapidement charmé par cette déclinaison à la robe « Blanc Casino ». En fonction de la luminosité, la NSX vire de blanc à gris

et inversement, le résultat lui sied parfaitement.

Je découvre de visu le charme de ses lignes et, plus les jours passent, plus je la trouve belle. Son look futuriste de concept car détonne dans le paysage automobile, les têtes qui se tournent sur son passage le prouvent. Moi qui déplore l'uniformité des autos actuelles, je me réjouis que celle-ci sorte du lot !

Les traits sont tendus, le dessin est ultra dynamique, on dirait un avion de chasse furtif réincarné en voiture sportive. Les phares avant aux lignes acérées confèrent une impression de performance mais sans vulgarité. Malgré une largeur imposante, cette NSX semble compacte, toute en muscles, et là encore sans que cela soit too much. Un savant mélange entre bestialité et pureté. L'arrière-train bien campé sur ses larges pneumatiques renforce sa présence sur la route. Certes, les jantes proposent un dessin un peu torturé, mais cela colle bien à l'ensemble.

Il est vite évident que cette NSX ne laisse pas indifférent. Sa manière d'évoluer sur la route se distingue de ce qu'on voit habituellement. J'ai l'occasion de rouler devant comme derrière elle et je la trouve encore plus belle lorsqu'elle est en mouvement.





A l'intérieur

Lorsque je me glisse à bord, mon enthousiasme retombe. L'habillage de cuir rouge et noir fait penser à l'habitacle d'une Nissan GT-R et les différents boutons et commandes en plastique noir ne rendent pas hommage à l'extérieur. Je pense notamment aux palettes qui auraient pu être en métal. Ce n'est pas dramatique, mais à ce niveau de prix, on s'attend à mieux, surtout pour régater face à la concurrence. Le constructeur a tout misé sur les technologies qui animent cette NSX, délaissant d'autres aspects.

Elle est correctement équipée, mais là encore on pouvait espérer mieux. Pour exemple, le système d'infotainment arbore une interface plutôt simple, toutefois il dispose de tout le nécessaire. C'est avant tout fonctionnel, mais légèrement en retrait de la production actuelle et ça pourrait être plus sexy.

Au fil des jours, je m'y habitue, admettant que l'on achète une NSX pour les sensations qu'elle procure et non pour les éléments du cockpit. Cela correspond à ma philosophie de l'automobile mais, pour certains, cela peut être rédhibitoire. En fait, il faut la conduire quelques jours pour se rendre compte de ses réelles qualités. C'était aussi le cas avec la première génération.

Je me sens parfaitement bien aux commandes de cette NSX. Sur les quelques 900 km de mon essai, j'apprécie particulièrement son confort. Il s'agit bien d'une supercar, mais elle est parfaitement exploitable au quotidien, même pour avaler des kilomètres d'autoroute. Tout juste faudra-t-il limiter un peu les bagages si

vous prévoyez un voyage à deux, les espaces de rangement étant plutôt restreints. Dans l'habitacle ils sont quasi inexistants et le coffre dispose d'un volume de 110 litres seulement.



Sous le capot

Présentée sous une vitre et ornée de plusieurs caches en carbone, la pièce maitresse de cette NSX est un V6 3.5 biturbo développant 507 ch 6'500 à 7'500 t/min pour un couple maximum de 550 Nm entre 2'000 et 6'000 t/min.

Jusque-là, rien d'étourdissant pour le segment, mais c'est sans compter sur les trois moteurs électriques qui complètent le cœur de cette NSX. Un premier, en prise directe sur le moteur thermique et la transmission, développe 48 ch et 147 Nm. Deux autres, situés à l'avant et indépendants mécaniquement du premier ensemble placé à l'arrière, proposent chacun 37 ch pour 73 Nm et desservent les roues avant. C'est le premier moteur électrique et le V6 qui actionnent les roues arrière via une boîte double embrayage à 9 rapports. Ce combiné de technologie s'appelle Sport Hybrid SH-AWD et permet de délivrer ces performances sur les quatre roues, gage de comportement routier exemplaire.

C'est un peu compliqué, mais le résultat est à l'avenant. La puissance cumulée atteint donc 581 ch pour un couple de 646 Nm disponible entre 2'000 et 6'000 t/min. Cela permet une vitesse maximum de 308 km/h et un 0-100 km/h abattu en 3 secondes.

Si la fiche technique annonce, en cycle mixte, une consommation moyenne de 10.0 l/100km, je mesure pour ma part 13.9 l/100km alors que l'ordinateur de bord affiche 12.7 l/100km. Je trouve que c'est tout à fait raisonnable rapport aux performances. Et puis, ne pouvant tester cette NSX que durant quelques jours, je ne manque pas de solliciter franchement l'accélérateur.



Au volant

Parfaitement installé aux commandes, il me faut un peu de temps pour assimiler la disposition des boutons de la boîte. Les rétroviseurs extérieurs très anguleux offrent une splendide vue sur les ailes arrière et les prises d'air dont je ne me lasse pas.

La NSX dispose de quatre modes de conduite : « Quiet », « Sport », « Sport+ » et « Track ». Le premier est activé par défaut, je débute donc mon essai ainsi. Dans cette configuration, la part belle est faite au fonctionnement électrique, mais le moteur thermique s'enclenche rapidement si l'on n'est pas super doux avec la pédale des gaz. Voir la tête des gens lorsqu'on traverse un village sans faire de bruit avec une telle auto, ça n'a pas de prix.

Je bascule vite en « Sport », ça reste utilisable en exclusivement électrique, mais la voiture est un peu plus affûtée. A mon goût, c'est le réglage le plus adapté au quotidien. Très homogène, la NSX se conduit avec aisance, quel que soit le milieu où elle évolue. Sa largeur est légèrement handicapante, mais on s'y habitue. Sur autoroute, je reviens en « Quiet », inutile d'abuser des ressources pour quitter

Genève en fin d'après-midi.

Au moment d'attaquer les petites routes, je passe en « Sport » puis en « Sport+ ». Ce sont alors tous les moteurs qui sont à ma disposition en permanence. Fini le mode écolo, l'auto se diabolise gentiment. L'échappement est lui aussi un peu plus présent et les vocalises du moteur, décevantes au début du test, se font plus présentes et plus savoureuses.

La route se dégage, j'enfonce l'accélérateur. L'aiguille du compte-tours bondit, la vitesse également. La poussée est phénoménale ! Je constate immédiatement les bénéfices de l'hybridation, tant la réactivité est excellente. Petit bémol toutefois : c'est super linéaire et ça manque un peu de brutalité. Mais ceci a aussi l'avantage de rendre la NSX plus exploitable, à l'instar finalement d'une GT. Reste qu'avec de telles performances et ce niveau de technologie, elle a sa place dans la catégorie supercar. C'est peut-être un nouveau créneau : les supercar GT. Elle peut concurrencer une Audi R8 ou une Porsche 911, voire une BMW i8, mais également une McLaren 570S. Les quatre roues motrices lui donnent un avantage face à l'anglaise, sa plus proche rivale selon moi. J'ai d'ailleurs l'occasion de rouler sur chaussée mouillée et je constate l'efficacité du système Honda. Même en écrasant l'accélérateur, l'adhérence est au rendez-vous. C'est bluffant, tout comme le comportement routier qui reste exemplaire.

Le feeling de conduite est, dans l'absolu, assez proche de son ancêtre, c'est très efficace et d'une précision chirurgicale. Tout comme lorsque j'avais conduit la première NSX, j'ai le sentiment de retrouver des sensations éprouvées dans ma Lotus Elise. Si ce n'est que l'auto est plus grande et surtout plus puissante. Du coup, le paysage défile beaucoup plus vite.

Les kilomètres s'enchainent aussi prestement que les virages sont avalés, je me régale et, comme rarement avec une supercar, je n'ai pas envie que ça s'arrête. Cela vous surprend ? En fait, avec une Ferrari ou une McLaren, on a tendance à vouloir rouler toujours plus vite. A l'inverse, avec cette NSX, il est tout à fait possible de passer d'une conduite ultra sportive à un rythme beaucoup plus cool et vice-et-versa, toujours avec un plaisir immense.

Conquis par l'agilité et la précision de la voiture, je me retrouve à attaquer une descente de col. Ce n'est pas un tracé que j'affectionne et, généralement, j'opte pour une conduite tranquille. Je commence à attaquer les courbes. Là, mon

ressenti est différent et j'augmente le rythme. La NSX se place parfaitement sur la route, le train avant offre une rigueur exceptionnelle. Le feeling de la direction est excellent et la cadence s'accroît sans gêne rapport au poids de l'auto. Ses quasiment 1.8 tonnes sur la balance pourraient être handicapantes, mais que nenni ! Je me retrouve en bas en un temps record, jamais je n'avais avalé cette descente aussi rapidement. Je suis bluffé, comme avec aucune autre voiture, j'ai envie de remonter pour réitérer l'exercice. Raisonnablement, je décide de continuer ma route, passant brièvement en mode « Track » sur un autre tronçon, mais cette option n'apporte pas grand-chose sur route ouverte. Puisqu'elles ne sont pas intrusives, autant conserver les assistances électroniques.

Les quelques jours au volant de cette nouvelle NSX sont enivrants, aussi bien pour commuter entre la maison et le bureau que pour arsouiller dans un col. Cette japonaise me séduit, mais il va falloir la rendre. Je vais la regretter !





Verdict

Honda nous a fait patienter longtemps, mais le résultat est au rendez-vous. Cette NSX deuxième génération est une véritable réussite dont il faut prendre le volant pour véritablement s'en rendre compte. Les performances s'allient à la polyvalence, la NSX se veut plus GT que supercar, mais les sensations sont au rendez-vous. J'en redemande !

Reste qu'avec un tarif qui débute à CHF 216'000.- et un réseau de distribution ultra limité (un seul véritable point de vente en Suisse), cela va être difficile d'inonder le marché. A priori, ce n'est pas l'intention du constructeur japonais. Difficile à comprendre, tant cette NSX mérite d'être connue. On parle d'une déclinaison un peu moins chère, sans système hybride, qui pourrait être intéressante également.

J'allais conclure mon article sur le fait que je trouve cette voiture trop onéreuse

par rapport à la concurrence, mais suite à une conversation avec une figure emblématique de la NSX, un certain M. Claude Sage, je revois mon jugement. En fait, cette nouvelle NSX n'est pas assez chère et, malgré quelques imperfections de présentation, elle est en avance sur son temps... mais comme pour son ancêtre, il nous faudra plusieurs années pour nous en rendre compte !



Prix et options - Honda NSX

Prix de base : CHF 216'000.-

Peinture métallisée « Blanc Casino » : CHF 1'200.-

Freins en carbone-céramique : CHF 12'000.-

Compartiment moteur en fibre de carbone : CHF 4'100.-

Pack Technologie : CHF 2'600.-

(Honda Connect avec Navigation Garmin et lecteur CD, Aides au stationnement avant et arrière (avertisseurs))

Sellerie Cuir Semi-Aniline & Alcantara : CHF 1'800.-

(incluant les sièges chauffants et électriques à 4 réglages)

Prix TOTAL : CHF 237'700.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette Honda NSX.





A lire aussi

Essai - Honda HR-V 1.5 : Carton rouge à la CVT

Premier contact - Honda Civic Type R (FK8) : Lutte pour la meilleure traction

Essai - Honda Civic Type R : Une voiture de course sur route, pour tous !

Essai - Honda Jazz : Le mini-monospace par excellence !

Premier contact - Honda HR-V : Le nouveau SUV au petit air de coupé...

Premier contact - Honda Civic Type R : L'attente et la récompense !

Essai - Honda CR-V 2.2 i-DTEC : Valeur sûre !

Essai - Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC : Style, volume et sobriété !

Essai - Honda Civic 2.2 i-DTEC : Un sens civique plus aigu que jamais

Premier contact - Honda CR-V : La saga continue de plus belle !

Essai - Honda Jazz Hybrid : Bonne ou fausse note?

Essai - Honda CR-Z GT : La sportive "verte"

Sport Auto - Honda NSX GT3

Présentation - Honda Civic Type R prototype MY2017

Présentation - Honda Civic Hatchback MY2017

Evènement - Honda Sport Days au Castellet, 20 et 21 août 2016

Présentation - Honda Clarity Fuel Cell

Nouveauté - Honda Jazz

Nouveauté - Honda HR-V

Avant-première : Honda Civic Type R

Nouveauté - Honda NSX

Présentation - Honda Civic Type R - Les premiers détails

Nouveauté - Honda Civic Sport

Présentation - Honda Jazz Prototype

Présentation - Honda HR-V Prototype

Evénement - Honda Suisse invite les propriétaires de Civic Type R à Spa Francorchamps !

Avant-Première - Honda NSX

Présentation - Honda Civic Type R Concept

Présentation - Honda Civic Type R : Les prémices

Présentation - Honda Civic Tourer

Genève 2012 - Honda CR-V Prototype

Genève 2012 - Honda NSX Concept

Genève 2012 - Honda EV-STER

Présentation - Honda CR-V European Prototype

Nouveauté - Acura (Honda) NSX Concept

Spyshots - Honda Civic 2012

Genève 2011 - Honda Jazz Hybrid



