

Information Presse

Marne-la-Vallée, 2 mars 2015

La Honda NSX Hybride fait ses débuts en Europe



- Un nouveau modèle qui propose une approche inoubliable de la sportivité
- Une conception révolutionnaire qui résout l'accent sur le contrôle par le pilote, la visibilité et le confort intérieur
- Le groupe motopropulseur hybride à transmission intégrale le plus sophistiqué actuellement disponible sur une GT
- Une coque composite novatrice, à la fois rigide et légère et rigide
- Des technologies d'avant-garde qui offrent un comportement dynamique, une stabilité et une vivacité sans équivalent aujourd'hui

Vingt-cinq ans après l'apparition de celle qui a bouleversé les codes de la catégorie, la version définitive de son héritière fait ses débuts sur la scène européenne à l'occasion de l'ouverture du Salon Automobile de Genève 2015.

Honda enregistrera les pré-commandes de la nouvelle hybride NSX à partir de l'été prochain, les premières livraisons aux clients Européens étant prévues début de l'année 2016. Spécialement conçue pour introduire une nouvelle approche de la sportivité dans le segment des GT, la NSX bouleverse les certitudes que l'on pouvait avoir jusque-là sur ce type d'automobile, tout comme l'avait fait la première génération 25 ans auparavant.

La NSX 2015 est équipée d'une toute nouvelle motorisation, un V6 longitudinal à 75°, biturbo et double ACT associée à 3 moteurs électriques ainsi qu'à une transmission double embrayage (DCT) à 9 rapports. Cette technologie Sport Hybrid est abritée au

sein d'un châssis composite léger et ultra-rigide, à l'origine de plusieurs premières mondiales concernant les matériaux ou les procédés de fabrication.

Développée sous le concept « *Une automobile centrée sur l'humain* », autrement dit une auto qui privilégie l'utilisateur à chaque étape de sa conception, cette nouvelle génération de NSX profite de l'homogénéité extrême qui existe entre sa motorisation hybride, son châssis et son habillage pour offrir une conduite exceptionnellement intuitive et réactive aux ordres de son pilote.

Ultime représentation de la performance et du prestige Honda, la NSX 2015 a été conçue sur le thème « Precision Crafted Performance ». Son développement est parti d'une feuille blanche et a nécessité près de 3 ans de développement intensif par une équipe de stylistes et d'ingénieurs du centre de développement Honda de Raymond, dans l'Ohio (États-Unis).

"Interwoven Dynamic Design"

L'extérieur de la nouvelle Honda NSX a exigé une attention particulièrement minutieuse en vue d'établir un équilibre optimal entre les caractéristiques d'une GT et la finalité de ces autos en matière de performances. Un résultat que l'équipe de développement évoque sous le terme "d'Interwoven Dynamic design".

La carrosserie présente des proportions classiques larges et basses, des surfaces soigneusement profilées, une face avant agressive et des feux arrière qui rendent hommage à la NSX d'origine.

Les entrées d'air latérales -une signature caractéristique de la NSX - et la prise d'air arrière alimentent le moteur placé en position centrale avant de diriger le flux d'air par-dessus le pavillon afin d'accroître l'appui aérodynamique. Pour s'accorder au nouveau V6 biturbo à 75° et à la transmission double embrayage à 9 rapports, la NSX définitive a été allongée (+ 76 mm) et élargie (+ 25 mm) tandis que l'habitacle a été légèrement avancé par rapport au concept présenté en 2013.

Chaque composant de l'habillage a été dessiné avec attention de façon à optimiser les écoulements d'air, à la fois au bénéfice des appuis aérodynamiques et du refroidissement des différents systèmes. La NSX a notamment fait l'objet de test intensifs dans la soufflerie de Raymond (Ohio), conduisant à plusieurs changements significatifs entre le concept et la version finale, notamment au niveau du capot, des prises d'air latérales, des bouches avant et du déflecteur de pavillon.

Conception de l'habitacle centrée sur le conducteur

En accord avec le concept qui a guidé le développement ("*Une GT centrée sur l'humain*"), la NSX a été dessinée à partir de l'intérieur, avec une priorité absolue donnée au pilote. Comme sur la première NSX, le "poste de pilotage" confère à l'utilisateur un contrôle, une visibilité et un confort exceptionnels. Bien que l'essentiel perdure depuis la NSX d'origine, les technologies et les techniques utilisées sur la nouvelle génération ont incroyablement évolué en vue de répondre aux exigences d'une GT moderne en matière de performances.

L'habitacle de la supercar NSX offre une visibilité exceptionnelle vers l'avant, des commandes simples et intuitives et une ergonomie de tout premier ordre. Par exemple, les sièges avant offrent un maintien extraordinaire, un confort exceptionnel et un accès facile pour le conducteur et le passager.

L'instrumentation de la NSX est confiée à un écran à cristaux liquides qui affiche les données du véhicule ainsi que différents paramètres sélectionnés par le pilote *via* la commande du "Système Dynamique Intégré" installée sur la console centrale. Et dans la mesure où cette commande contrôle ce puissant centre d'information, il paraissait logique que le bouton « Power » qui donne vie au moteur hybride soit aménagé en son centre.

Imbriqué sous le tableau de bord en cuir fabriqué à la main, un élément structurel du châssis reste clairement visible, rappelant le design d'un roadster sportif. Un montant de pare-brise ultrafin mais particulièrement rigide et une instrumentation en position basse minimisent les risques d'obstruction visuelle pour le pilote.

Motorisation Hybride

Parfaitement en phase avec la philosophie originelle, la nouvelle génération de NSX a été conçue pour proposer une expérience encore inconnue dans la catégorie des voitures de sport, qui mettent en avant les capacités du pilote, offrant des réactions exceptionnellement intuitives et rassurantes.

Pour développer le moteur le plus sophistiqué, le plus avancé et le plus intelligent du monde des GT, les ingénieurs Honda ont mis à profit toute l'expertise de l'entreprise en matière de motorisations hautes performances et de technologies hybrides, tout comme ils ont profité de 2 décennies d'expérience sur les technologies dynamiques de distribution du couple, y compris le fameux système de traction intégrale à très grande maniabilité SH-AWD (Super-Handling All-Wheel Drive).

Au cœur des performances de la NSX se trouve donc un tout nouveau bloc biturbo placé en position centrale, avec architecture V6 à 75°, distribution double ACT et transmission par boîte 9 rapports à double embrayage. Ce V6 se distingue par une distribution compacte inspirée de la compétition et par un système de lubrification à carter sec qui participe à l'abaissement du centre de gravité. La transmission double embrayage à 9 rapports permet de changer de rapports instantanément et de rétrograder à haut régime.

Installé entre la motorisation thermique et la transmission, le moteur électrique arrière participe à la qualité des accélérations, des freinages et des changements de rapports. Les roues avant sont entraînées par une paire de moteurs électriques indépendants haute puissance qui délivrent un couple immédiat et permettent une distribution dynamique optimale entre roues gauche et droite.

La NSX profite de ces moteurs avant pour ajouter encore aux performances en accélérations et aux freinages, avec une réactivité quasi instantanée et un comportement qui semble tout simplement anticiper la volonté du pilote. Un résultat obtenu à l'issu d'essais intensifs sur quelques-uns des circuits routiers les plus exigeants du monde, notamment la fameuse boucle Nord du Nurburgring.

Coque composite

Toujours dans la lignée de la première NSX - qui fût la première GT à coque aluminium -, la nouvelle NSX inaugure une toute nouvelle génération de coque composite, à l'origine de plusieurs premières mondiales tant au niveau des matériaux que des procédés de fabrication.

Cette coque est composée d'une « ossature interne ouverte », assemblage d'aluminium, d'acier haute résistance et d'autres matériaux ultramodernes. Les forces de torsion et de flexion sont entièrement absorbées par cette structure hyper rigide fixée à un plancher en fibres de carbone qui profite également de techniques d'assemblage ultramodernes.

Afin de réduire son poids de manière significative, la NSX tire parti des toutes dernières avancées en matière de fonderie. Ces nouvelles technologies permettent d'associer la souplesse des techniques de fonderie en termes de conception et de fabrication avec les qualités de résistance et de capacité d'élongation offertes par le forgeage. Quand aux panneaux de l'habillage, ils résultent de la combinaison entre aluminium et matériaux composites SMC (sheet molding composite).

Technologies ultramodernes pour performances stupéfiantes

des principaux composants du groupe motopropulseur de la NSX – le moteur central, les moteurs jumeaux avant et le pack de batterie « Sport Hybrid » avec son unité de contrôle – est optimisée pour concentrer les masses de la voiture au plus bas et vers le centre du véhicule afin d'améliorer davantage l'équilibre et la réponse dynamique. La combinaison de cette disposition et de cette coque légère permet à la NSX de revendiquer le centre de gravité le plus bas de sa catégorie.

La conception « Advanced Sports Package » revendiqué par la NSX 2015 trouve sa meilleure illustration dans l'implantation des principaux éléments de sa motorisation : le moteur thermique en position centrale, deux moteurs électriques à l'avant et le pack de batterie « Sport Hybrid » avec son unité de contrôle ont été soigneusement disposés de façon à concentrer les masses au plus bas et au plus près du point central afin d'améliorer davantage l'équilibre et le comportement dynamique. La combinaison de ces implantations judicieuses et d'un poids réduit permet à la NSX de revendiquer le centre de gravité le plus bas de sa catégorie.

La NSX est campée sur des suspensions en aluminium totalement indépendantes, à l'avant comme à l'arrière, et son incroyable puissance se transmet au tarmac par des pneus haute performance ContiSportContact™ – 245/35Z R19 à l'avant et 295/30Z R20 à l'arrière – montés sur des jantes en alliage d'aluminium de 19 x 8,5 pouces à l'avant et de 20 x 11 pouces à l'arrière.

Un freinage puissant, progressif et rassurant est assuré par une paire d'étriers monobloc 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, le tout coiffant des disques à hautes performances carbone-céramique.

Le comportement routier est largement optimisé par le système hybride à 4 roues motrices Sport Hybrid SH-AWD (Sport Hybrid Super-Handling All Wheel Drive), qui garantit des réactions quasi instantanées à chacune des impulsions du pilote – changement de direction, freinage ou action sur les gaz tout en offrant les avantages caractéristiques des transmissions à 4 roues motrices : stabilité, contrôle et performances au démarrage. Le système de freinage actif Agile Handling Assist (AHA) utilise la subtile application d'une force de freinage pour accroître la réactivité et la stabilité dynamique.

Le système dynamique intégré (Integrated Dynamic System) à cadran de la NSX propose les modes Quiet, Sport, Sport+ et Track. Le système règle la réponse sur les réactions des moteurs, de la transmission et du châssis, mais aussi sur le bruit du moteur en fonction des besoins du pilote et des conditions de conduite. Le mode « Quiet » permet une conduite « tout électrique » à basse vitesse sur courte distance. Les réactions dynamiques du véhicule deviennent de plus en plus acérées en passant du mode Sport à Sport+, puis finalement au mode Track, avec lequel la NSX révèle la pleine étendue de ses capacités.

Le système dynamique intégré (Integrated Dynamic System) de la NSX propose au pilote le choix entre les modes « Calme, Sport, Sport+ et Piste ». L'IDS intervient sur le comportement des moteurs, de la transmission et du châssis mais aussi sur la sonorité mécanique en fonction des conditions de roulage et des besoins du pilote. Le mode « Calme » autorise de son côté une conduite « tout électrique » à basse vitesse et sur courte distance alors que les réactions de l'auto deviennent de plus en plus acérées alors que l'on passe du mode Sport à Sport+ puis finalement au mode Piste avec lequel la NSX révèle la pleine étendue de ses capacités et de ses performances.

La nouvelle NSX dispose d'un mode de démarrage assisté « Launch » qui permet des départs instantanés avec l'aide simultanée de la motorisation thermique et des trois moteurs électriques.

Nouveau site de production

La NSX sera fabriquée dans le nouveau centre de production PMC (Performance Manufacturing Center) de Marysville dans l'état de Ohio (États-Unis), où une centaine de collaborateurs hautement qualifiés vont assurer la réalisation complète des coques et de la peinture ainsi que l'assemblage final.

Le PMC et ses processus ont été développés pour harmoniser expertise et technologie dans une nouvelle approche de la fabrication. En prenant en charge la construction de la carrosserie en interne, Honda garde un contrôle total sur l'ensemble de la qualité de la carrosserie, y compris la robustesse, la précision des suspensions, l'ajustement et la finition, depuis la construction initiale jusqu'à l'assemblage final.

Les collaborateurs du PMC pourront compter sur des techniques novatrices pour élever encore leur expertise et revendiquer un niveau de qualité unique dans le monde très spécialisé des GT de série.

Vous pouvez consulter et télécharger les communiqués de presse et les photos en haute définition sur le site média Honda : www.hondanews.eu. Ce site, strictement réservé à l'usage des journalistes, nécessite un enregistrement. Les données d'accès personnelles sont envoyées immédiatement après avoir rempli le formulaire en ligne.