

## **Honda NSX**

### **à l'attaque de Porsche et Ferrari !**

Quoi de mieux qu'un avion de chasse comme inspiration pour aller prendre comme cible Porsche et surtout Ferrari ? C'est sans doute en partant de ce postulat que le designer Ken Okuyama et l'ingénieur Shigeru Uehara (on lui doit beaucoup de choses absolument fantastiques depuis son arrivée chez Honda en 1971, et jusqu'à sa retraite en 2007) se sont mis en quête d'étudier l'avion de chasse de l'US Air Force type F16 pour élaborer la supercar Honda, la NSX. L'équipe en charge de la NSX découvre les deux atouts fondamentaux du F16, à savoir son cockpit à vision panoramique (on voit absolument sous tous les angles), et son architecture, avec une cabine très en avant et une partie mécanique placée en arrière du cockpit, au centre de l'appareil... Rapporté à une voiture de sport à très hautes performances, ce principe du « cab forward » (cabine en avant) permet de placer la mécanique en position centrale pour un comportement d'une neutralité très efficace, tandis que la longueur arrière permet de trouver de la stabilité à haute vitesse. Le cahier des charges insufflé par la Direction est clair, la voiture sera aussi rapide que tout ce qui vient d'Allemagne ou d'Italie ! La concurrence est clairement désignée, notamment la Ferrari 328, qui à la même époque se mue en 348. Rien moins ! Pour un constructeur « généraliste » comme Honda (mais Honda est-il vraiment généraliste ?), le challenge est relevé... En outre, la NSX a fonction de vitrine technologique et doit emprunter beaucoup de choses acquises en F1. A de nombreux points de vue, cette supercar va constituer une petite révolution technologique. A commencer par sa structure même, la première monocoque tout en aluminium (bien avant Audi !) ! Sur le plan mécanique, un tout nouveau 3 litres V6 VTEC est installé : la puissance qui en ressort est de l'ordre de 274 ch à 7 300 tr/mn et le couple est de 294 Nm à 5 400 tr/mn. Le bloc est bien sûr tout en alu, et les bielles sont en titane (là encore, une première pour une voiture de série). Chaque culasse est à double arbre à cames en tête. Le C30A évoluera à partir de 1997 en C32B en gagnant 202 cm<sup>3</sup> (3 179 cm<sup>3</sup>). A noter que le C32B est alors accouplé à une nouvelle boîte 6 vitesses au lieu de la 5 vitesses précédente. Il faut observer le profil de la NSX pour comprendre la nature de son design : l'avant est planté dans le bitume, avec une cabine très avancée sur le train roulant. Ensuite la ligne de caisse devient rectiligne pour s'achever en légère ascension en un aileron formidablement bien intégré et à la fonctionnalité

aérodynamique étudiée. La Acura NS-X fait ses débuts au salon de Chicago 1989, après une mise au point par le pilote maison Ayrton Senna sur le circuit de Suzuka. Les performances de la NSX sont à la hauteur du cahier des charges, avec une vitesse maximale de 270 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 5,9 secondes. Pour comparaison, une Ferrari 348 fait exactement les mêmes chronos et la Porsche 911 Carrera type 964 atteint 260 km/h et les 100 km/h en 6 secondes. Le plus bel éloge fait à la NSX viendra de Gordon Murray, l'ingénieur ayant conçu l'extraordinaire McLaren F1 : *« A partir du moment où j'ai conduit la petite NSX, toutes les voitures de référence – Porsche, Ferrari, Lamborghini – que j'utilisais pour développer la McLaren se sont effacées. Bien sûr, la McLaren F1 allait être beaucoup plus rapide, mais la qualité de comportement de la NSX allait être notre nouvel objectif. »* Commercialisée à partir de 1990, la NSX allait connaître plusieurs évolutions et trois phases, jusqu'à 2005. En compétition, outre trois engagements au Mans en 1993, 1994 et 1995, elle a dominé les championnats japonais GT300 et GT500 pendant longtemps ! Aujourd'hui, Honda lance une nouvelle NSX, digne successeur technologique et stylistique du mythe des années 90...