



HONDA Renaissance de la mythique NSX



C'est peu dire que cette NSX était attendue. Modèle image et vitrine technologique pour Honda, cette seconde génération réussit son pari en s'imposant d'emblée comme une rivale crédible des références du segment du grand tourisme que sont la Porsche 911 Turbo et l'Audi R8 V10 Plus, et ce, aussi bien sur le plan des performances que des sensations. Il est juste dommage que son lourd système hybride, s'il se montre très efficace sur le plan dynamique, n'autorise pas une meilleure efficacité énergétique. Vingt-six ans après le lancement du modèle originel, la genèse de cette NSX de seconde génération aura été longue et tumultueuse.

Après le développement interrompu d'un modèle à moteur V10 placé en position centrale avant, à la fin des années 2000, le projet d'une nouvelle NSX à moteur arrière a débuté en 2011. Très proche sur le plan du design du modèle définitif qui fait l'objet de cet essai, cette itération du projet devait initialement être animée par une chaîne de traction hybride empruntée à l'Acura RLX (version américaine de la Honda Legend) constituée notamment d'un V6 3,5 atmosphérique implanté transversalement.

Ce n'est qu'en cours de développement qu'il fut décidé de concevoir une mécanique entièrement nouvelle afin d'atteindre le niveau de performances requis pour rattraper une concurrence se livrant ces dernières années à une course à la puissance effrénée.

Les très réputés motoristes Honda ont donc été priés de se remettre au travail pour concevoir un tout nouveau V6 à 75° de 3,5 litres de cylindrée gavage par deux turbo-compresseurs. En grande partie conçue et développée aux Etats-Unis, cette nouvelle NSX est assemblée dans l'usine Honda de Marysville (Ohio) à un rythme qui devrait atteindre 1 200 exemplaires par an, dont 190 seulement destinés à l'Europe pour la première année. Comme celle de 1990, cette nouvelle NSX est construite en aluminium, à l'exception des montants de pare-brise dont l'âme en acier formé à chaud a permis de réduire la section (à 89 mm) au bénéfice du champ de vision du conducteur et donc de son confort en ville et sur route sinueuse. Cette nouvelle NSX bénéficie aussi d'une étude aérodynamique poussée avec un bouclier dont les entrées d'air latérales génèrent des rideaux d'air pour réduire les turbulences devant les roues avant, tandis que des ouïes de débouillage derrière les ailes avant et sur le capot permettent de réduire la pression d'air dans les passages de roue pour générer de la déportance à haute vitesse.

La chaîne de traction hybride est constituée d'un V6 essence et de 3 moteurs électriques pour une puissance combinée de 581 chevaux. Installé en position centrale arrière longitudinale, le V6 3,5 litres biturbo de 507 ch se distingue par son angle inscrit de 75° et son double système d'injection, directe et indirecte, une première pour Honda. Installé en prise directe en bout de vilebrequin, le moteur électrique arrière de 48 ch est notamment utilisé pour compenser l'inévitable temps de réponse des turbo-compresseurs, mais aussi pour démarrer le V6 rapidement et silencieusement, et générer de l'électricité lorsque le niveau de charge de la batterie (d'une capacité d'environ 1 kWh) le nécessite. Le mouvement est transmis aux roues arrière par l'intermédiaire d'un différentiel à glissement limité mécanique entraîné par une boîte double embrayage, 9 rapports, spécifiquement conçue par Honda.

ÉTATS-UNIS

Sauvé par son pilote automatique



Photos : DR

En voilà un qui peut remercier la technologie... L'Américain Joshua Neally aurait pu mourir si sa voiture n'avait pas été équipée d'un pilote automatique.

Le 2 août, à Springfield, dans le Missouri, tandis qu'il rentre de son bureau par l'autoroute, l'avocat ressent des douleurs au niveau de l'estomac et du torse. Plutôt que d'appeler une ambulance, l'homme de 37 ans préfère activer le pilote automatique de sa Tesla Model X. Alors qu'il se trouvait à 32 kilomètres de l'hôpital le plus proche, sa Tesla le conduit directement aux urgences. La dernière chose dont se souvient Joshua Neally est d'avoir appelé sa femme pour lui dire qu'il devait probablement se rendre aux urgences. La suite du trajet demeure très floue dans sa tête, mais Joshua Neally se rappelle qu'il s'est garé tout seul dans le parking de l'hôpital. Plus tard, les médecins expliquèrent à Joshua Neally qu'il avait subi une embolie pulmonaire, une obstruction de l'artère pulmonaire, potentielle-

ment fatale. Ils ajoutèrent que c'était un miracle qu'il ait survécu au volant de son véhicule. Bien qu'il soit difficile de déterminer si la Tesla a bien sauvé Joshua Neally, l'homme reconnaît dans une interview accordée à la chaîne américaine KY3 que son état critique aurait pu lui faire perdre le contrôle de son véhicule, ce qui l'aurait transformé en projectile destructeur. S'il admet qu'il aurait été plus prudent d'appeler une ambulance, il tient à souligner la rapidité avec laquelle sa Tesla l'a conduit aux urgences. Sous pilote automatique, le véhicule est capable de changer de file et de s'adapter au trafic environnant. Mais la technologie n'est pas encore autonome et les conducteurs doivent régulièrement poser les mains sur le volant pour témoigner de leur présence, sinon le véhicule s'arrête. L'anecdote ne

pouvait pas mieux tomber pour le constructeur américain.

Depuis quelques mois, Tesla a été mis en cause dans plusieurs accidents impliquant l'autopilote de ses véhicules. En mai, un homme est mort en Floride après que le pilote automatique de sa Tesla Model S ait échoué à repérer un camion sur sa trajectoire.

En juin, un conducteur s'est blessé lorsque sa Tesla Model X a percuté des rails de sécurité dans le Montana. Dans cette dernière affaire, le constructeur américain explique que le pilote automatique n'est pas responsable du crash, puisqu'il n'était pas correctement utilisé. Tesla aime pourtant rappeler qu'un seul accident mortel est à déplorer sur les 200 millions de kilomètres parcourus en mode pilotage automatique par ses voitures. La société ajoute qu'en comparaison, aux Etats-Unis, il y aurait un mort tous les 150 millions de kilomètres parcourus par les voitures classiques.

SKODA ET CYCLISME Une longue histoire de passion



Skoda a participé activement à la préparation olympique du pistard tchèque Pavel Kelemen. Partenaire officiel du Comité olympique tchèque et mordu de cyclisme, Skoda participe aux JO 2016 ! La marque a en effet été présente sur le vélodrome de Barra et a pris un peu part aux épreuves de cyclisme sur piste à travers l'athlète Pavel Kelemen.

Pourquoi ? Tout simplement parce que le constructeur a participé activement à la préparation du pistard en mettant à sa disposition ses dernières technologies. Le cycliste a notamment profité des récentes recherches de Skoda en matière d'aérodynamisme.

Pour avoir la meilleure pénétration dans l'air possible, Pavel Kelemen et son vélo ont tout d'abord été scannés par 150 caméras haute définition. Les experts Skoda ont ensuite créé une image en trois dimensions puis produit une simulation CFD (mécanique des fluides numérique) qui leur a permis d'illustrer et d'analyser les différents mouvements d'air générés autour de l'athlète. «Une technologie habituellement utilisée dans le plus grand secret pour le développement de prototypes de véhicules», précise Skoda.

Grâce à ces précieuses informations, Pavel Kelemen a ainsi pu travailler au mieux sa posture lors de ses entraînements.

De quoi gagner quelques précieuses dixièmes de seconde sur la piste.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

L'offensive de Mercedes

L'offensive de Mercedes en matière de véhicules électriques se précise. Dernier évènement en date, la divulgation du patronyme de ces futurs modèles propres.

Au regard des dernières informations divulguées, tout porte à croire que les Mercedes électriques étrenneront l'appellation «EQ».

Mercedes souhaite offrir à ses futurs modèles électriques une appellation spécifique, comme c'est le cas chez BMW «i».

Et, selon nos confrères d'Autocar, la marque alle-



mande aurait finalement jeté son dévolu sur le nom «EQ», tout juste déposé par le constructeur.

Mercedes a également déposé plusieurs patronymes de 3 lettres (EQA, EQC, EQE, EQG and

EQS), qui laissent imaginer que chaque voiture électrique renverra à un modèle déjà commercialisé (l'EQA correspondant à la Classe A, EQC à la Classe C, etc.).

Signalons que les slo-

gans «Generation MEQ», «Generation EQ», et «EQ Inside» ont également été déposés par la marque à l'étoile. Tout comme «EQ Boost», qui pourrait correspondre à une gamme hybride.

Le constructeur à l'étoile devrait prochainement dévoiler son offensive plus en détail, avec notamment la présentation d'un modèle 100% électrique au Mondial de Paris 2016 (plusieurs sources évoquent SUV). Il pourrait être rejoint à l'horizon 2019 par l'EQS, une rivale directe de la Tesla Model S.