



NISSAN 350Z

Fruit

défendu

Cette auto peut engendrer un phénomène d'impatience. Sa consommation est pour l'instant réservée aux Américains mais un contrebandier suisse peut vous la procurer.

JEAN-FRANÇOIS MARCHET - PHOTOS GREG

On connaît ce "cost-killer" médiatique qui s'appelle Carlos et qui a redressé Nissan en moins de temps qu'il a fallu à un certain Messier pour couler un marchand d'eau. Carlos, alias Monsieur Ghosn, n'a pas le droit de se demander ce qu'il fera demain. Il sera patron de Renault, une entreprise française qui fait de la Formule 1, a mangé Nissan, mais n'arrive pas à faire des voitures de sport, ni des beaux moteurs de série, pour un tas de raisons que nous ne développerons pas ici. Ce n'est pas grave. En effet, en prenant le contrôle de Nissan, Renault s'est offert une marque qui maîtrise voitures de sport et moteurs haut de gamme. C'est ainsi que le V6 3,5 litres VQ, qui a été repris par la Vel Satis, vient d'être distingué pour la neuvième année consécutive par un magazine professionnel américain. Ce moteur, on le retrouve dans la Formule Nissan, la nouvelle Formule Renault et le coupé 350Z.

La Z, c'est toute une histoire, une légende née en 69 et que Nissan a voulu faire pleinement revivre. La Z, comme la Mercedes 300 SL ou la Porsche 356, est une voiture de sport qui a bâti sa réputation aux États-Unis. Il est donc normal que sa transposition moderne soit axée sur ce marché porteur. En revanche, à partir du moment où nous sommes les patrons, nous aimerions bien pouvoir rouler en Z si l'envie nous en prend. Enfin, je me comprends. Mais il y a certainement des choses qui m'échappent. Car depuis que Renault a reçu les clés de la maison Nissan, nous sommes encore moins dérangés qu'avant par les coups de fil du service communication du constructeur japonais. C'est de Suisse que l'on nous a appelés pour nous proposer de conduire la 350Z. L'initiative en revient à un ancien agent Nissan qui s'est lancé dans une importation à titre isolé.

Revival

Apparue au salon de Tokyo 1969, la Z était à l'origine un coupé fast back* pesant tout juste une tonne et disposant d'un moteur 6 cylindres 2 litres simple arbre 130 ch et double arbre 160 ch. Le 2,4 litres qu'elle a eu à l'export lui a valu l'appellation 240Z alors que les Japonais ont repris pour elle le nom de Fairlady. Cette auto, qui s'est distinguée aussi bien en circuit qu'en rallye, s'est embourgeoisée et empâtée au fil du temps pour monter en gamme sur le marché US. Ce faisant, elle a fait carrière jusqu'en août 2000 et s'est vendue à 1,2 million d'exemplaires.

Au Salon de Détroit 2001, Nissan a présenté un concept-car très revival, très "racines" et défini comme "lust and love", c'est-à-dire "coup de foudre fait pour durer". Il va sans dire que la séduction a fait son effet. Toute la difficulté du projet a consisté à le commercialiser cet été pour un prix inférieur à 30 000 dollars. Dans son cahier des charges originel, le coupé japonais a eu pour valeurs-étalons la Corvette, le Boxster, le coupé Z3 M et la Skyline GT-R. L'influence génétique de cette dernière est du reste incontestable.

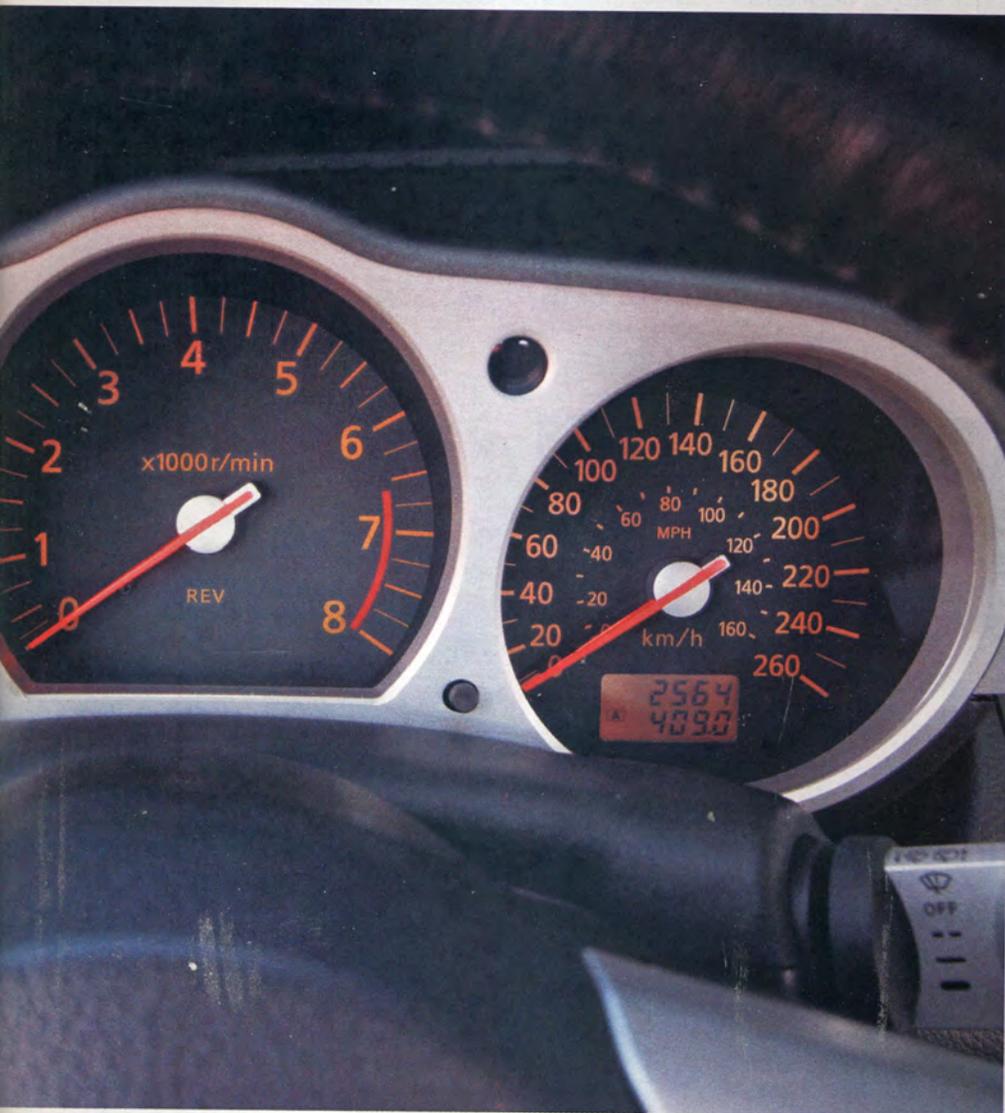
La Z a été voulue efficace et facile à conduire. Tout en étant une stricte 2 places de 4,30 mètres de long, elle est construite sur un empattement de 2,60 mètres. Sa suspension à double triangulation fait appel à une cinématique brevetée. Elle se compose de bras multiples en aluminium, complétés par une barre stabilisatrice sur les deux essieux. Le train avant est à double articulation inférieure alors que le train arrière est à rigidité différenciée en latéral et longitudinal. La direction à crémaillère est dotée d'une assistance variable. Le freinage a été directement emprunté à la Skyline GT-R et repose sur des disques de 324 mm à l'avant avec étriers 4 pistons, et 322 mm à l'arrière avec étrier 2 pistons. Les roues ont un diamètre minimum de 17 pouces ou 18 pouces, selon les versions, et sont chaussées de Bridgestone (RE 040 en 18 pouces). Tous les aides à la conduite sont là, à commencer par un ESP débrayable incorporant une fonction antipatinage.

Le V6 a été revu pour l'occasion. Ses conduits d'admission ont été agrandis, ses soupapes ont plus de levée et fonctionnent avec un calage de distribution variable en continu. Il développe selon les normes US une puissance de 287 chevaux à 6200 tr/mn pour un couple de 37 mdaN à 4800 tr/mn. Sa sonorité a été retravaillée à l'admission et à l'échappement avec pour inspiration la Ferrari Modena et la Maserati 3200 GT. La boîte mécanique 6 rapports est nouvelle. Compacte et légère, elle est rodée au banc avant d'être montée sur l'auto. L'arbre qui la relie au différentiel est en carbone et la fonction autobloquant est assurée par un viscoupleur.

Les tarifs pratiqués sur le marché américain font toujours rêver. Une fois arrivée en Suisse, la 350Z est proposée à un prix inférieur de 6 500 euros à celui du Z4, soit 10 000 euros de moins par rapport au Boxster S. C'est sur cette base qu'il convient de raisonner. Très léchée, très contemporaine dans son design, la Z n'échappe pas à une tendance nippon-californienne qui atténue son identité. Elle est néan-



350 Z



La finition intérieure est satisfaisante. Le souci du petit détail l'emporte sur la qualité pure des matières.

La Z des temps modernes est une auto sérieuse. Sous la jolie robe se cache une mécanique surveillée par l'électronique, ainsi qu'un châssis convaincant.



REPÈRES

*Estimations

NISSAN 350Z

MOTEUR	
Type (position)	V6 à 60° 245 longitudinal av.
Cylindrée (cm ³) (alésage x course)	3498 (95,5 x 81,4)
Puissance maxi (ch SAE à tr/mn)	287 à 6200
Couple maxi (m.daN SAE à tr/mn)	37 à 4800
TRANSMISSION	
Mode	Roues arrière motrices
Boîte de vitesses	Mécanique 6 rapports
CHASSIS	
Type	Caisse autoporteuse acier
Cx	0,30
DIMENSIONS	
Long./Larg./Hauteur (mm)	4309 / 1815 / 1319
Pneumatiques	225 & 245/45 ZR 18
POIDS	
Constructeur (kg)	env 1475
PERFORMANCES*	
Vitesse maxi (km/h)	240 km/h
0 à 100 km/h	6"5
1000 m DA	26"
BUDGET	
Prix de base	75 000 francs suisses

moins bien balancée et agréable à regarder, avec pour seule vraie faute de goût une antenne radio de pacotille plantée dans la fesse gauche. À l'intérieur, dessin et finition évoquent les standards allemands, sans en avoir tout à fait la qualité.

Raffinée

On est plus proche de Seat que d'Audi mais l'aspect "limite" de certains plastiques est compensé par un vrai souci du détail. Nous en donnerons pour exemple le rendu ouvragé et soigné du combiné instrumental dans ses parties non immédiatement visibles. Aux States, quatre niveaux de finition et d'équipement sont proposés : Enthusiast, Performance, Touring et Track. L'auto dont nous avons disposé est du niveau Touring. Elle dispose à de titre de l'ESP, d'un système Hi-Fi Bose dont le subwoofer occupe l'un des coffres de rangement placés derrière les sièges recouverts de cuir. Le niveau Track se distingue par des freins Brembo, des spoilers de carrosserie avant et arrière, ainsi que des roues plus légères. Le siège-conducteur est doté de

commandes de réglage électriques de recul de l'assise et d'inclinaison du dossier. Le combiné instrumental est solidaire de la colonne de direction dont l'angle se modifie manuellement. Les baquets offrent un soutien mesuré, sans doute pour ne pas comprimer les gros. La hauteur de la ceinture de caisse, quant à elle, nuit un peu à la visibilité. Le coffre, coiffé d'un hayon, n'est pas isolé de l'intérieur mais il est encombré par un renfort latéral qui fait écho à la barre anti-rapprochement du compartiment moteur. En définitive, la 350Z est une auto conviviale, bien pensée, qui ne souffre pas de gros défauts ergonomiques.

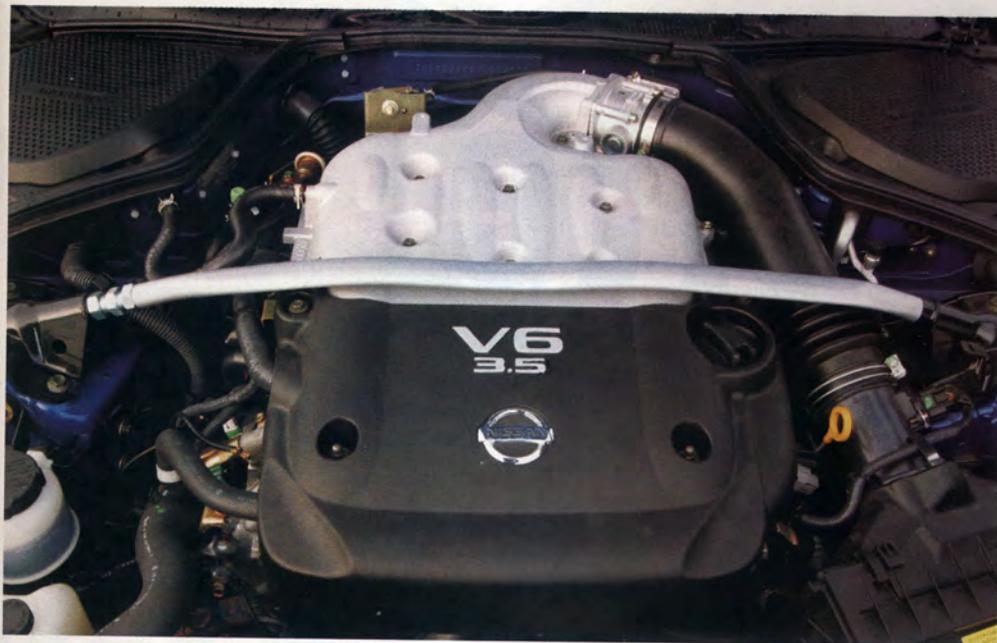
À la mise en route, le V6 s'exprime dans les graves, avec la noblesse des mécaniques exotiques. Il y a fort à parier que les normes européennes tendront à le faire baisser de niveau, à l'admission comme à l'échappement. La commande de boîte pourrait être plus douce et mieux guidée sur une auto de ce genre, mais elle ne pose pas de difficultés. De plus, on est frappé par le contrôle parfait des à-coups de transmission à chaque sélection de rapport. La

faible inertie de l'arbre et la gestion électronique de l'accélérateur ne doivent pas être étrangères au phénomène. En revanche, les possibilités infinies offertes par l'électronique nous ont valu une sacrée surprise. En effet, dans les paramètres du boîtier de gestion moteur, on trouve un programme de rodage qui a pour conséquence un bridage à deux niveaux. En dessous de 2 000 km puis de 2 000 à 5 000 km, le V6 ne peut être exploité à pleine charge. Cela veut dire que notre auto d'essai, qui avait moins de 3 000 km, n'avait rien dans le sac quand on enfonçait la pédale de gaz en grand, alors qu'elle fonctionnait normalement en conduite paisible. De plus, le dossier de presse publié cet été à l'occasion des lancements parallèles au Japon et aux États-Unis ne contient aucun chiffre officiel de performances. Obligation nous est faite d'imaginer, d'extrapoler. L'auto pèse environ 1475 kg avec les pleins. Elle tire plutôt long et les chevaux SAE Net ne correspondent pas aux CEE. On peut donc tabler sur un 0 à 100 km/h en 6,5 secondes, un 1 000 m DA en 26 secondes et une vitesse de

V6 3,5 l 287 ch
0 à 100 km/h: 6"5*
Env. 50 250 euros

*estimation





pointe de l'ordre de 240 km/h. Reste, que pour cette première prise en main, nous avons pu entrevoir les qualités d'un châssis très équilibré, évoquant dans son toucher une Porsche. À mon humble avis, la Z est une auto sérieuse, bien de son temps. À ce titre, elle ne respire pas le naturel. Son moteur ne fait pas corps avec votre pied droit, elle fait son poids, sa direction est un peu lourde et collante alors que sa motricité naturellement bonne est bien surveillée. Malgré sa vocation américaine, la 350Z est dotée d'un amortissement de qualité. Elle est confortable et bien tenue, tout en étant ferme. Enfin son freinage est puissant et facile à doser, secondé par un bon ABS. Aussi, quand, en plus, on remarque que des confrères américains l'ont jugée globalement supérieure à la Honda S2000, on a vraiment envie de mieux la connaître. Et dire que c'est un petit garagiste franco-suisse qui en fait la promotion ! ■

* Fast back : ligne de toit qui dessine une courbe en pente.

Le V6 que l'on connaît en France grâce à la Renault Vel Satis est retravaillé pour dépasser les 280 chevaux.



LA JOBIN CONNECTION



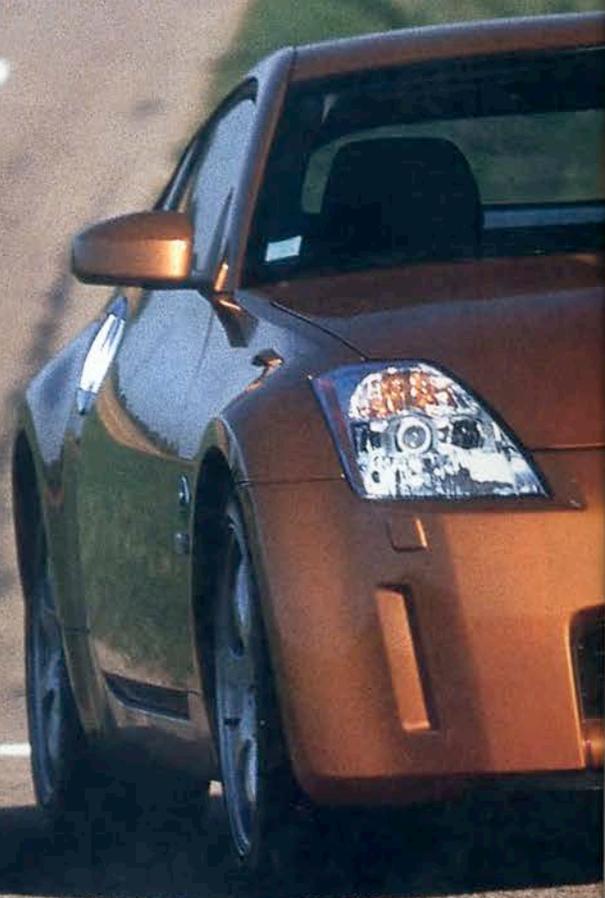
Gabriel et Nicole Jobin sont arrivés en Suisse au début des années 60. Ils ont longtemps été agents Nissan alors que leur fils Olivier s'est fait une réputation dans la carrosserie et le tuning. La maison Jobin, qui travaille pour l'importateur Lamborghini, s'est lancée dans une nouvelle aventure avec la 350Z.
Contact : Garage Jobin - 2905 Courtedoux . Tel : 00 41 32 466 67 34

ESSAI DÉTAILLÉ

NISSAN

Par Yves Maroselli

Photos: Xavier de Nombel



**La 350Z fait d'ores et déjà un malheur
aux États-Unis avec 29.737 unités vendues
depuis le début de l'année.**

350Z



PERFORMANCES

NISSAN 350Z

Conditions de l'essai

Dates	du 16 au 21 octobre 2003
Kilométrage de départ (km)	13.500
Distance parcourue (km)	1.200
Poids constructeur/mesuré (kg)	1.545/1.528
Répartition AV/AR (%)	53/47
Température (°C)	14
Pression atmosphérique (hPa)	1017
Vitesse du vent (km/h)	3

Facteurs de performances

Puissance spécifique (ch/l - kW/l)	80 - 59
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,29/N.M.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	5,46

Nos mesures

Vitesse maxi (km/h à tr/min) 253 à 5700 en 6^e

Vitesses maxi sur les intermédiaires (km/h) 61/99/143/180/225

Accélération (s)

- 400 m départ arrêté (vitesse) 14,8 (164 km/h)

- 1000 m départ arrêté (vitesse) 26,2 (209 km/h)

	vitesse lue	s
- 0- 60 km/h	62	3,4
- 0- 80 km/h	84	5,0
- 0-100 km/h	104	6,5
- 0-120 km/h	125	8,7
- 0-140 km/h	145	10,7
- 0-160 km/h	165	14,0
- 0-180 km/h	187	17,2
- 0-200 km/h	208	22,5

Reprises (s)

- 400 m à partir de 40 km/h (vitesse) 16,4 (136 km/h) 5^e 6^e

- 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse) 29,4 (196 km/h) 18,9 (115 km/h) 34,0 (165 km/h)

- 40- 60 km/h	3,5	5,4
- 40- 80 km/h	6,9	10,2
- 40-100 km/h	10,2	15,0
- 40-120 km/h	13,5	19,7
- 40-140 km/h	17,1	24,8
- 40-160 km/h	20,9	31,1
- 60- 90 km/h	5,1	7,4
- 90-120 km/h	4,8	7,0

Consommation

Moyenne de l'essai (l/100 km)	12,2
Minimum mesuré (l/100 km)	9,8
Maximum mesuré (l/100 km)	15,6
Selon norme (93/116):	
- urbaine (l/100 km)	16,6
- non urbaine (l/100 km)	8,7
- moyenne (l/100 km)	11,4
- émissions CO ₂ (g/km)	273
Volume du réservoir (l)	80
Autonomie pendant l'essai (km)	600

Comme un symbole de l'opulence retrouvée, la **350Z** vient couronner la gamme **Nissan** et donner une succession à la famille des coupés sportifs disparus dans la tourmente de la fin des années 90. En appliquant très soigneusement les recettes classiques de la conception d'une voiture de sport, les auteurs du projet ont remis le conducteur à sa place: au volant. Et c'est un régal.

Si Nissan souffre clairement d'un déficit d'image dans le créneau des voitures de sport en Europe, le constructeur nippon jouit par contre d'une excellente réputation dans ce domaine aux Etats-Unis et au Japon. Notamment grâce à l'énorme succès qu'avait connu sur ces marchés la série des coupés Z, inaugurée en 1969 par la 240 (la marque s'appre-

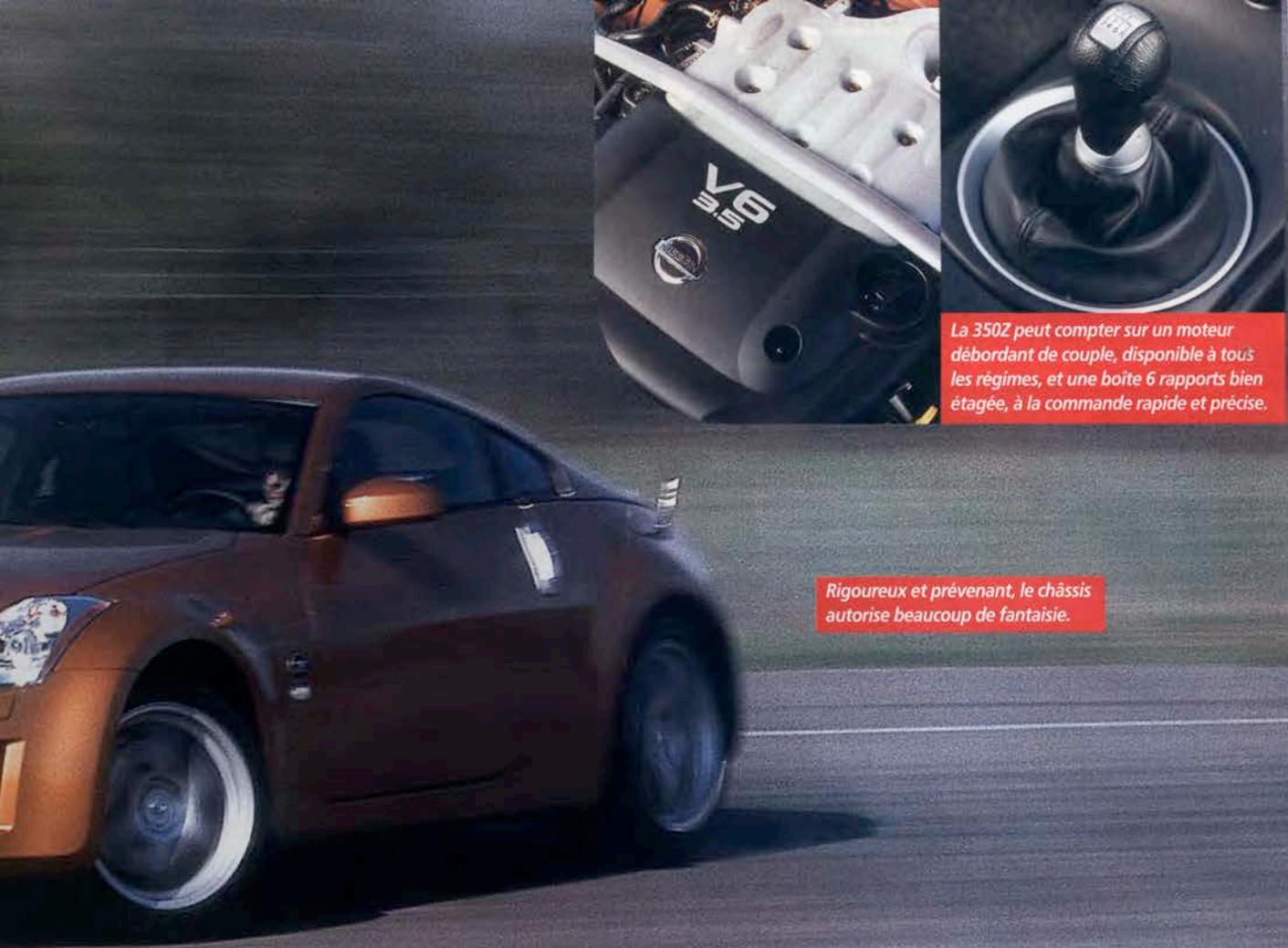
lait encore Datsun à l'époque), qui se distinguait déjà par un rapport prix/prestations exceptionnel. Fidèle à ce principe, la 350Z fait d'ores et déjà un malheur aux Etats-Unis, avec 29.737 unités vendues depuis le début de l'année, contre 22.675 Chevrolet Corvette et 14.576 BMW Z4 sur la même période. Un succès commercial qui permet à Nissan d'afficher des objectifs ambitieux pour l'année sur son marché domestique (12.000 exemplaires sur l'année), et pour l'Europe (6.000).

CONCEPTION D'ENSEMBLE

Basée sur une plate-forme de Skyline (une berline 4 portes non importée en Europe) raccourcie pour l'occasion (de 2,85 à

Un moteur disposé longitudinalement sur l'essieu avant et entraînant les roues arrière.

2,65 m d'empattement), la 350Z réutilise l'architecture de toutes les Datsun et Nissan Z qui l'ont précédée: celle d'un coupé biplace animé par un moteur disposé longitudinalement sur l'essieu avant et entraînant les roues arrière.



La 350Z peut compter sur un moteur débordant de couple, disponible à tous les régimes, et une boîte 6 rapports bien étagée, à la commande rapide et précise.

Rigoureux et prévenant, le châssis autorise beaucoup de fantaisie.

NISSAN 350Z

Consommation moyenne ..12,2 l/100 km
 Extrêmes de 9,8 à 15,6 l/100 km
 Vitesse maxi en 6^e 253 km/h
 1000 m départ arrêté 26,2 s
 Prix de base 350Z Pack 38.500 €

LES QUALITES

- Comportement très équilibré
- Différentiel à glissement limité
- Direction communicative et linéaire
- Freinage puissant et facile à doser
- Performances de bon niveau
- Rapport prix/prestations imbattable
- Super-ensemble moteur/boîte

LES DEFAUTS

- Amortissement légèrement insuffisant sur les mauvaises routes
- Masse excessive
- ESP pas totalement désactivable
- Bruits de roulement

D'apparence compacte, elle est pourtant plus encombrante que la plupart de ses rivales avec une longueur hors tout de 4,31 m, contre 4,04 à l'Audi TT, 4,09 à la BMW Z4, 4,06 à la Chrysler Crossfire. Il faut aller chercher une architecture à moteur central arrière (Porsche Boxster: 4,32 m) ou 2+2 (Mazda RX-8: 4,43 m) pour trouver plus long. Conjugée à une hauteur raisonnable (1,315 m), cette longueur favorise une bonne finesse aérodynamique (Cx de 0,29) malgré les traits un brin massifs de la carrosserie. Enfin, le capot et certains bras de suspension ont beau être en aluminium, la 350Z n'en avoue pas moins une masse élevée, mesurée par nos soins à 1.528 kg. Un excédent pondéral certain, dû notamment à une structure pensée non seulement pour un coupé, mais aussi pour un cabriolet (déjà commercialisé aux Etats-Unis).

Quant à l'arsenal de sécurité passive, la 350Z dispose de 6 airbags (2 frontaux, 2 latéraux thorax et 2 rideaux de tête) et de ceintures à prétensionneurs et limiteurs d'effort. Le siège du passager ne comporte pas de points de fixations Isofix pour siège d'enfant, pour la bonne raison que son airbag frontal n'est pas déconnectable.

MOTEUR

Sous le capot, on retrouve le V6 (à 60°) 3,5 litres tout en alliage qui anime déjà, alliance Renault-Nissan oblige, les Espace et Vel Satis, mais aussi de nombreuses Nissan et Infinity malheureusement réservées aux marchés américains et japonais. Un large éventail de modèles qui explique que ce moteur VQ soit produit à plus d'un demi-million d'exemplaires par an. La vocation sportive de la 350Z a justifié quelques évolutions mécaniques par rapport, notamment, aux versions installées sous les capots frappés du losange: les collecteurs d'admission, d'échappement, le diagramme de distribution (qui reste variable en continu à l'admission), les cartographies d'injection et d'allumage sont spécifiques. Des évolutions qui ont permis de porter la puissance de 245 à 280 ch, le régime passant de 6000 à 6200 tr/min. Pour sa part, le couple maxi atteint 363 Nm à 4800 tours, contre 330 à 3600 auparavant. Cette valeur permet au V6 japonais d'intégrer le cercle très fermé des mécaniques atmosphériques délivrant plus de 100 Nm/l (103,8 exactement). Une performance remarquable compte tenu d'un rapport volumétrique

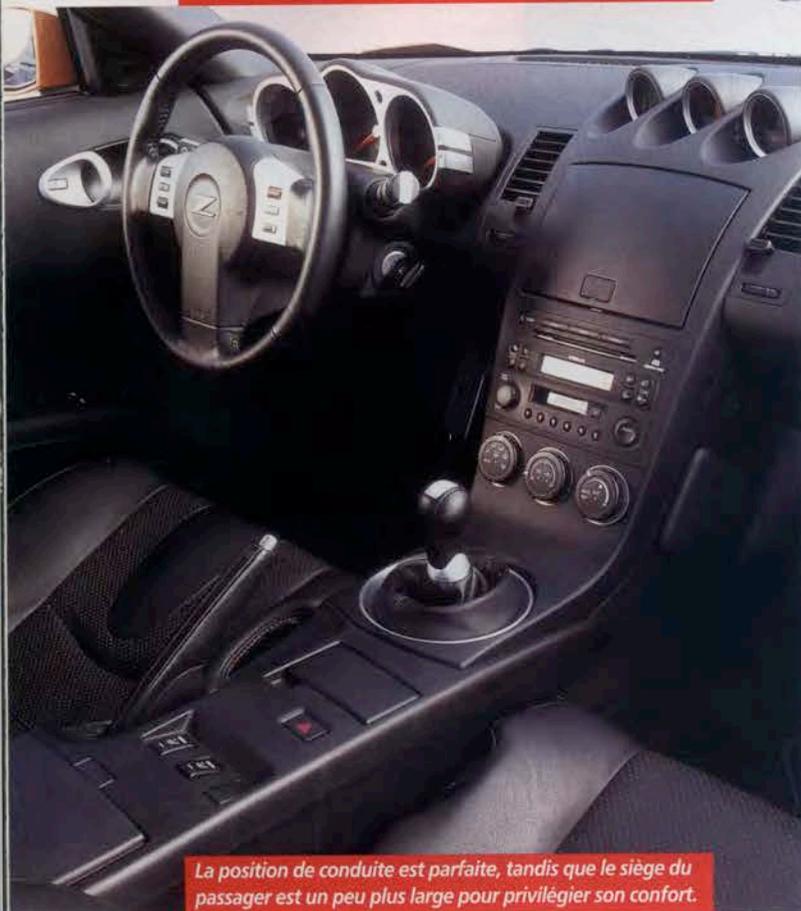
NISSAN 350Z **ESSAI DÉTAILLÉ**



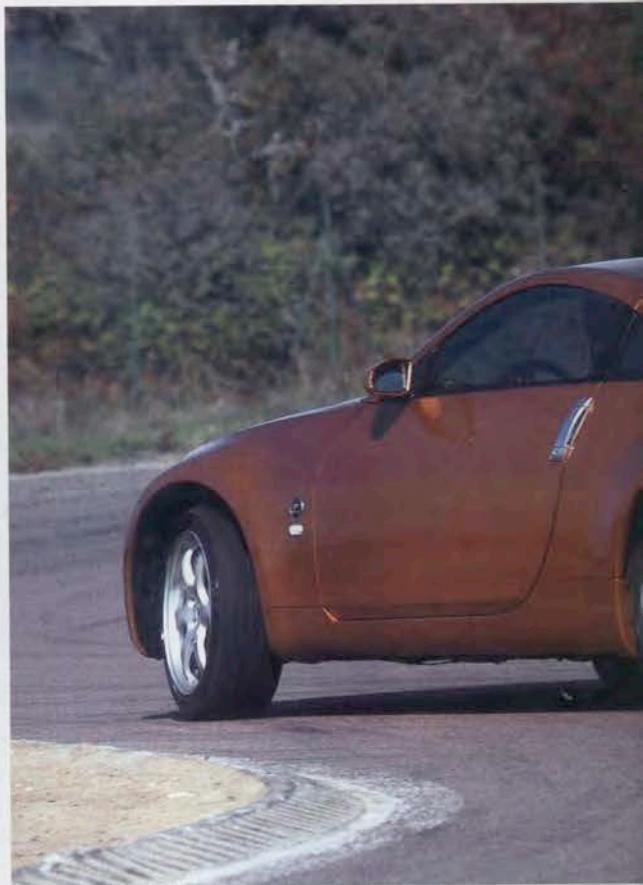
Le bloc à instruments est solidaire de la colonne de direction et bouge avec elle lorsqu'on l'ajuste en inclinaison.



Très agréables au toucher, les boutons-poussoirs et basculeurs s'inspirent du design d'anciennes chaînes hi-fi japonaises.



La position de conduite est parfaite, tandis que le siège du passager est un peu plus large pour privilégier son confort.



qui reste relativement bas (10,3:1). Cela dit, même dans cette version affûtée, ce V6 3,5 litres n'a rien de pointu. Particulièrement disponible à bas et moyens régimes, il déborde de couple dans ce registre (il fournit 300 Nm dès 1800 tr/min) et y émet une sonorité grave et caverneuse à souhait, superbe. Par contraste, c'est plutôt à haut régime que ce V6 se montre un peu moins à l'aise, plus rugueux et manquant un peu d'allonge avec un rupteur intervenant relativement tôt (à 6800 tr/min sur les deux premiers rapports, à 6600 ensuite).



PERFORMANCES

Propulsée par une mécanique souple et puissante, la 350Z est capable de performances remarquables. En accélération, elle abat le kilomètre départ arrêté en 26,2 s, faisant jeu égal avec une Clio V6 (26,2) et une Audi TT 3,2 DSG quattro (26,4), et ce malgré une motricité inférieure (47% seulement de la masse réside en situation statique sur l'essieu arrière, contre 59 pour la Clio, alors que l'Audi est une 4 roues motrices). Elle laisse logiquement à quelques longueurs la Chrysler Crossfire (28,0), et ne se fait (à peine) distancer dans cet exercice que par les sensiblement plus légères BMW Z4 3.0 (25,9) et Porsche Boxster S 3.2 (25,9). Les reprises aussi sont très bonnes, la 350Z ne réclamant

respectivement que 4,8 et 7,0 s pour passer de 90 à 120 km/h en 5^e et 6^e, contre 5,5 et 7,1 à la Renault Clio V6, et 5,1 et 6,6 à la BMW Z4 3.0. Limitée électroniquement à 250 km/h (en fait à 253 selon nos mesures), la vitesse de pointe permet de confirmer la présence des 280 ch.

Ce que nous retenons de ces chiffres, c'est que la Nissan 350Z gagne d'emblée ses galons de vraie sportive, et ce malgré une masse franchement élevée pour sa catégorie (1.525 kg annoncés par Nissan, 1.528 mesurés par nos soins). Cela dit, nous ne pouvons nous empêcher d'imaginer de quoi elle aurait été capable avec 200 kg de moins à emmener (1.325 kg, soit la masse d'une Boxster, un peu plus qu'une Z4 ou qu'une Honda S2000): à coup sûr, c'aurait été la nouvelle référence de la catégorie...



CONSOMMATION

Bien né, le V6 VQ présente un excellent rendement. Ainsi, et malgré sa masse élevée, une Nissan 350Z conduite calmement sur les grands axes pourra facilement rester sous la barre des 10 l/100 km. Un parcours sinueux exigeant plus de relances et favorisant un style de conduite plus «épiqueurien» aura forcément tendance à alourdir la note (de 13 à 14 l/100), tout comme les évolutions en milieu urbain (de 15 à 16 l/100). Notre essai, réa-



Le positionnement relatif des pédales d'accélérateur et de frein ne facilite pas la manœuvre du talon-pointe.



Efficace, tout en restant facile à conduire, la 350Z offre ce que l'on attend de toute voiture de sport.

TECHNIQUE

NISSAN 350Z

Moteur

Disposition	longitudinale sur l'essieu avant
Type	6 cylindres en V à 60° essence atmosphérique
Matériau bloc/culasses	alliage/alliage
Cylindrée (cm ³)	3498
Alésage x course (mm)	95,5 x 81,4
Rapport volumétrique	10,3 : 1
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	280/206 à 6200
Couple maxi (Nm à tr/min)	363 à 4800
Distribution	2 x 2 arbres à cames en tête, 24 soupapes
— entraînement	par courroie crantée
— calage/levée/durée variable	admission en continu/—/—
— commande des soupapes	poussoirs
— compensation du jeu	hydraulique
Alimentation	injection indirecte multipoint séquentielle
Suralimentation	—
— refroidissement de l'air de charge	—
— pression absolue (bar)	—
Gestion du moteur	électronique intégrale

Transmission

Type	aux roues arrière
Boîte de vitesses manuelle	6 vitesses
Boîte de vitesses automatique	—
Différentiel à glissement limité	viscocépteur
Rapport de pont	3,538 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tr/min (km/h)	
— 1 ^e	3,794 : 1 (9,3)
— 2 ^e	2,324 : 1 (15,2)
— 3 ^e	1,624 : 1 (21,8)
— 4 ^e	1,271 : 1 (27,8)
— 5 ^e	1,000 : 1 (35,4)
— 6 ^e	0,794 : 1 (44,5)
— AR	3,446 : 1 (10,3)

Châssis

Type	caisse autoportante en acier galvanisé
Carrosserie	coupé 3 portes/2 places
Suspension AV	triangles supérieurs, 2 bras inférieurs ressorts hélicoïdaux, amortisseurs monotubes barre antiroulis
Suspension AR	triangles supérieurs, 3 bras inférieurs ressorts hélicoïdaux, amortisseurs monotubes, barre antiroulis
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (324/30), étriers fixes à 4 pistons
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (322/22), étriers fixes à 2 pistons
ABS/aide au freinage d'urgence	série/série
Antipatinage/contrôle de stabilité	série/série
Direction	crémaillère assistée
— assistance	hydraulique constante
— nombre tours volant	2,75
— ø braquage murs/trottoirs (m)	11,2/N.C.

lisé en terrain mixte, et à bon rythme comme il se doit pour une auto de cette trempe, a été sanctionné par un appétit moyen d'un peu plus de 12 l/100. Compte tenu des 80 l du réservoir, notre autonomie était donc de 600 km. Le rayon d'action de la 350Z va dès lors de 450 à 750 km en fonction du style de conduite.

TRANSMISSION

Le mouvement est transmis aux roues arrière via, dans l'ordre, une boîte manuelle à 6 rapports, un arbre de transmission en fibre de carbone et un différentiel dont le glissement entre les sorties est limité par un viscocépteur. Ce dernier détail a toute son importance, indiquant que la 350Z a été développée afin de disposer d'une bonne motricité sans l'appoint d'une électronique castratrice pour la mécanique. Bien étagés, les 6 rapports ménagent des accélérations optimales et une vitesse de pointe (limitée électroniquement à 250 km/h) dûment atteinte en 6^e. En outre, la commande est ici assurée par une bonne vieille tringle, système qui s'impose ici, compte tenu de la proximité de la boîte (quelques centimètres devant et sous le levier). Certes, celle-ci requiert une certaine

poigne et transmet un peu plus de vibrations provenant de la mécanique que les dispositifs à câbles aujourd'hui en voie de généralisation. Mais elle se montre en contrepartie incomparablement plus précise, informative (les verrouillages de chaque rapport sont clairement ressentis) et rapide que ces derniers. Digne des dispositifs Porsche d'architecture équivalente (968, 928), l'agrément de ce système nous paraît même supérieur à la référence actuelle en la matière: les boîtes Getrag et ZF proposées par BMW.

DIRECTION

A assistance hydraulique constante, la direction de la 350Z est une des meilleures qu'il nous ait été donné d'utiliser. Elle se montre certes un peu lourde à basse vitesse, mais c'est là le prix à payer pour un dispositif bien centré, procurant une montée en effort bien marquée au cours du braquage et, par là, un caractère suffisamment communicatif (c'est par l'évolution de l'effort résistant de la direction que le conducteur peut «lire» et anticiper les réactions de son automobile). Très précise, elle est aussi particulièrement linéaire dans sa ré-

A assistance hydraulique constante, la direction de la 350Z est une des meilleures qu'il nous ait été donné d'utiliser.

NISSAN 350Z PORTRAIT-ROBOT

DEFAULT MAJEUR	★	4 pts
EN DESSOUS DE LA MOYENNE	★★	8 pts
DANS LA MOYENNE	★★★	12 pts
AU-DESSUS DE LA MOYENNE	★★★★	16 pts
QUALITE MAJEURE	★★★★★	20 pts

MOTEUR

Puissance	★★★★
Souplesse	★★★★★
Nervosité	★★★★★
Sonorité	★★★★

TRANSMISSION

Embrayage/douceur si BVA	★★★★
Changement de vitesse	★★★★★
Etagement	★★★★★

DIRECTION

Précision	★★★★★
Agrément	★★★★★
Rayon de braquage	★★★

TOTAL CONDUITE

172/200

Même dans cette version affûtée, ce V6 3,5 litres n'a rien de pointu. Particulièrement disponible à bas et moyens régimes, il déborde de couple dans ce registre. L'embrayage est un peu ferme, comme la commande de boîte à tringles, par ailleurs très rapide et communicative. La direction de la 350Z est une des meilleures qu'il nous ait été donné d'utiliser. Très précise, elle est aussi particulièrement linéaire dans sa réponse, même à haute vitesse. Une caractéristique qui la rend particulièrement agréable sur les routes sinueuses et contribue ainsi à mettre le conducteur immédiatement à l'aise. La seule réserve concerne ici le diamètre de braquage, un peu élevé et par là pénalisant en manœuvre.



A l'avant, les gros disques ventilés sont pincés par des étriers fixes à 4 pistons.

FREINAGE

Puissance	★★★★
Endurance	★★★★
Progressivité	★★★★

COMPORTEMENT SECURITE ACTIVE

En ligne droite	★★★★★
En virage	★★★★★
Motricité	★★★★
Adhérence	★★★★
Eclairage	★★★★

SECURITE PASSIVE

Frontale	★★★★★
Latérale	★★★★★

TOTAL SECURITE

176/200

Le système de freinage offre un bon mordant et des décélérations puissantes et faciles à doser. L'endurance du système s'avère suffisante. Toujours progressif, donc prévisible en phase transitoire, le comportement se montre aussi efficace que facile à appréhender. Agile grâce à un train avant mordant et précis, la 350Z reste toujours stable grâce à un train arrière bien calé. Même lorsque l'antipatinage est débranché, une motricité optimale est assurée par le différentiel à glissement limité. La 350Z offre 6 airbags (2 frontaux, 2 latéraux thorax et 2 rideaux de tête) et des ceintures à prétensionneurs et limiteurs d'effort.

CONFORT

Suspension	★★★
Sièges avant	★★★★
Position de conduite	★★★★
Ergonomie	★★★★
Habitabilité avant	★★★★
Habitabilité arrière	★★★★
Banquette/sièges arrière	★★★★
Insonorisation	★★★
Chauffage/climatisation	★★★★
Ventilation	★★★★

TOTAL CONFORT

150/200

Excellente sur les bons revêtements, la suspension se désunit légèrement sur les routes bosselées. La position de conduite est parfaite grâce aux réglages de la colonne de direction (profondeur et inclinaison) et du siège (hauteur et inclinaison d'assise). Celui du passager est en outre légèrement plus large pour optimiser son confort. L'insonorisation des bruits mécaniques et aérodynamiques (un peu couverts par ceux de roulement) donne toute satisfaction, tout comme le fonctionnement de l'ensemble ventilation/climatisation.

CARROSSERIE

Accès aux places AV	★★★★
Accès aux places AR	★★★★
Visibilité	★★★★

COFFRE

Capacité	★★★★
Accès	★★★★
Modularité	★★★

ACCESSOIRES

Instruments	★★★★
Commodités/rangement	★★★★
Équipement de série	★★★★
Finition intérieure	★★★★

TOTAL FONCTIONNALITE

160/200

D'un volume généreux pour la catégorie, le coffre est obstrué par une imposante barre anti-rapprochement.



L'accès à l'habitacle est très facile grâce à la généreuse ouverture des portières. La visibilité périphérique est plutôt bonne comparée à celle proposée par les autres coupés de la catégorie. Censé pouvoir accueillir deux sacs de golf, le coffre offre un volume de chargement plutôt généreux comparé à la concurrence (273 l), mais celui-ci est obstrué par une imposante barre antirapprochement située entre les points de fixation supérieurs des amortisseurs arrière. L'absence de boîte à gants est astucieusement compensée par un logement suffisamment volumineux pour accueillir un attaché-case derrière le siège du passager.

La 350Z propose une excellente position de conduite grâce aux multiples réglages.



CONSUMMATION

Route/autoroute	★★★★
Ville	★★★
Autonomie	★★★

ENTRETIEN

Programme d'entretien	★★★★
Programme de garanties	★★★★
Qualité perçue	★★★★

PRIX

Prix/prestations	★★★★★
Prix/équipement	★★★★
Prix/qualité	★★★★
Prix/valeur probable de revente	★★★★

TOTAL BUDGET

148/200

Une Nissan 350Z conduite calmement sur les grands axes pourra facilement rester sous la barre des 10 l/100. Un parcours sinueux exigeant plus de relances et favorisant un style de conduite plus « épicurien » aura forcément tendance à alourdir la note (de 13 à 14 l/100), tout comme les évolutions en milieu urbain (de 15 à 16 l/100). En bonne japonaise qui se respecte, la 350Z est garantie 3 ans ou 100.000 km, tandis que Nissan fournit une assistance 24h sur 24 sur la même durée. Le rapport prix/prestations proposé par la 350Z est de loin le meilleur de la catégorie. Ses qualités intrinsèques devraient en faire une voiture de connaisseur gardant une bonne cote à la revente.

SCORE TOTAL 806/1000

EQUIPEMENT

Fonctionnalité

* Pour information-non importée en Belgique

	NISSAN 350Z	
	Base*	Pack
Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S	S/S
- multifonction	S	S
Sièges conducteur/passager	-/-	S/S
- à réglages électriques	S/-	S/-
- réglables en hauteur	S/-	S/-
- réglables en inclinaison d'assise	-/-	-/-
- réglables en soutien lombaire	-	-
Banquette AR	-	-
- dossier(s)/assise(s) rabattables	-	-
- trappe à skis/sac à skis	-	-
Rétroviseurs extérieurs	S	S
- asphérique côté conducteur	S/-/S	S/-/S
- électriques/rabattables/dégivrants	-/-	-/-
- électrochromes G/D	-	-
Rétroviseur intérieur électrochrome	-	-
Espaces de rangement	1/-	1/-
- porte-gobelets AV/AR	-/-	-/-
- armoirières au dos des sièges AV	-	-
- tiroir sous siège passager AV	S/-	S/-
- bacs de portières AV/AR	S/S	S/S
Verrouillage centralisé/télécommande	S	S
- condamnation automatique en roulant	-	-

Sécurité

	NISSAN 350Z	
	Base	Pack
Airbags	S/S/-	S/S/-
- frontaux/latéraux AV/latéraux AR	S/-	S/-
- de tête AV/AR	-	-
Dispositifs d'aide à la conduite	S/S	S/S
- ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S	S/S
- antipatinage/contrôle de stabilité	-/-	-/-
- surveillance pression des pneus/affichage	-/-	-/-
- aide au parking AV/AR	S	S
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	-	-
Ceintures de sécurité AR	-	-
- centrale à 3 points	-	-
- latérales à limiteur d'effort	-	-
Appui-tête AV/AR	S	S
- réglables en hauteur	-	-
Point d'ancrage Isofix AV/AR	-	-
Eclairage	S	S
- projecteurs au xénon	-	-
- allumage automatique	S	S
- projecteurs antibrouillards	-	-
Eclairage du seuil des portes AV/AR	-	-
Essuie-glace AV	S/S	S/S
- intermittence/pauses réglables	-	-
- automatique à capteur de pluie	S	S
Lave/essuie-glace AR	-	-
- balayage automatique en marche AR	-	-

Instrumentation

	NISSAN 350Z	
	Base	Pack
Jauge d'huile électrique	-	-
Manomètre/thermomètre d'huile	S/-	S/-
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	S/S	S/S
Ordinateur de bord	S	S
- consommation moyenne/instantanée	S/S	S/S
- vitesse moyenne/instantanée	S/S	S/S
- distance parcourue/autonomie	S/S	S/S
Indicateur d'intervalles d'entretien	S	S

S = Standard O = Option A = Accessoire -- = Non disponible ou sans objet

Notre 350Z disposait de l'option jantes en alliage forgées (4 kg de moins par jante).



Esthétique

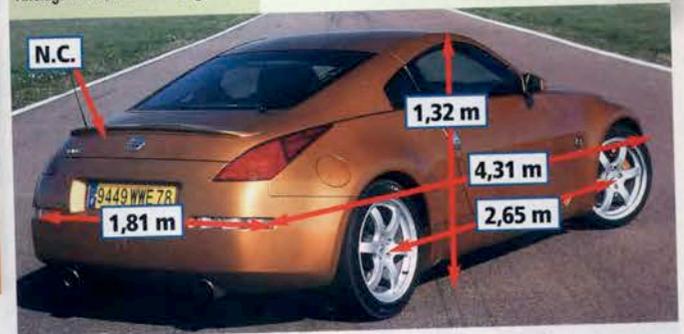
	NISSAN 350Z	
	Base	Pack
Boucliers teints/rétroviseurs extérieurs teints	S/S	S/S
Peinture métallisée	-	O
Jantes en alliage	S	S
Intérieur en tissu/velours/Alcantara/cuir	-	S
Volant/pommeau gainés de cuir	S/S	S/S

Confort

	NISSAN 350Z	
	Base	Pack
Air conditionné manuel/automatique	-/S	-/S
- réglage séparé G/D	-	-
- capteur d'ensoleillement/toxicité	-	-
Toit ouvrant manuel/électrique	-	-
Lève-vitres électriques AV/AR	S/-	S/-
- fermeture automatique au verrouillage	-	-
Eclairage intérieur	1/-	1/-
- plafonniers AV/AR	2/-	2/-
- lampes de lecture AV/AR	S/S	S/S
Miroirs de courtoisie G/D	S/S	S/S
- éclairés	-/-	-/-
Accoudoir central AV/AR	-	-
Équipement audio	-/S	-/S
- radiocassette/radio-CD	S/S	S/S
- changeur de CD/en façade	S	S
- commandes au volant	-/-	S/-/-
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	-/-	-/-
Système de navigation	-	-

MENSURATIONS

	NISSAN 350Z
Dimensions	
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4310/1815/1320
Empattement (mm)	2650
Voies AV/AR (mm)	1535/1545
Largeur aux coudes AV/AR (mm)	N.C./N.C.
Pneus	Bridgestone RE040
- véhicule de série	225/45 R 18 91W
- véhicule de l'essai	245/45 R 18 96W
Roue de secours	temporaire T 155/80 R17 100M
Volume du coffre (dm ³)	N.C.
Poids et volume	
Poids à vide/total autorisé (kg)	1.525/N.C.
Attelage freiné/non freiné (kg)	N.C./N.C.



ponse, même à haute vitesse. Une caractéristique qui la rend particulièrement agréable sur les routes sinueuses et contribue ainsi à mettre le conducteur immédiatement à l'aise.

Enfin, une géométrie soignée du train avant à triangles superposés (l'axe de pivot est notamment déterminé par le point de concours de deux biellettes indé-

pendantes formant le triangle inférieur, permettant de réduire et de mieux maîtriser les valeurs de déport) évite toute remontée de couple parasite, même sur les plus mauvais revêtements. La seule réserve concerne ici le diamètre de braquage, un peu élevé, donc pénalisant en manœuvre.

Une géométrie soignée du train avant évite toute remontée de couple parasite.

FREINS

La 350Z est ralentie par de grands disques ventilés pincés par des étriers à 4 pistons à l'avant, 2 à l'arrière, fixes et fabriqués par l'italien Brembo dans les deux cas. La centrale hydraulique

intégrant les fonctions d'ABS à répartiteur électronique, d'ESP et d'antipatinage est fournie par Nissan. L'ensemble offre un bon mordant et des décélérations puissantes et faciles à doser grâce à une consistance de pédale ferme et constante. L'endurance s'est avérée suffisante, même lors de notre brève escapade sur

BUDGET	NISSAN 350Z PACK
Prix de base (€)	38.500
Options (€)	
Peinture métallisée/pearl	500
Intérieur Orange Cuir (Alezan Ambré)	500
Garantie	
Pièces et main-d'œuvre	3 ans, limitée à 100.000 km
Défauts de peinture	3 ans
Perforations dues à la corrosion	12 ans
Assistance	24h sur 24 durant 3 ans
Entretien	
Vidange	tous les 15.000 km
Entretien	ou au minimum une fois par an tous les 15.000 km
	ou au minimum une fois par an 200
Nombre de points de service	
Frais d'exploitation	
Puissance fiscale (CV)	18
Taxe annuelle de roulage (€)	1.183,38
Taxe de mise en circulation (€)	4.709 (Euro 4)



LES CONCURRENTES essayées par le Moniteur



AUDI TT V6 3.2 DSG

Le Moniteur Automobile
N°1298

SES QUALITES

- Excellente boîte auto et manuelle
- Motricité garantie (quattro)
- Performances et sonorité du 3.2 V6
- Coffre au volume très utilisable

SES DEFAUTS

- Places arrière 100% virtuelles
- Filtrage déficient
- Espaces de rangement inexistant
- ESP pas totalement désactivable



CHRYSLER CROSSFIRE

Le Moniteur Automobile
N°1301

SES QUALITES

- Comportement routier
- Confort de marche
- Boîte 6 bien étagée
- Sonorité du V6 envoûtante

SES DEFAUTS

- Visibilité arrière et de 3/4 arrière
- Volant trop grand et trop bas
- Prix un peu exagéré



RENAULT SPORT CLIO V6

Le Moniteur Automobile
N°1288

SES QUALITES

- Comportement sur bon revêtement
- Freinage puissant et endurant
- Esthétique très réussie
- Performances de bon niveau

SES DEFAUTS

- Comportement sur mauvaise route
- Confort sur mauvaise route
- Diamètre de braquage de camion
- Position de conduite dépassée

circuit. La fiche technique qui nous a été fournie fait aussi état d'une fonction d'assistance au freinage d'urgence, mais nous n'avons jamais pu la mettre en évidence. Une absence éventuelle que nous ne saurions regretter, compte tenu du caractère parfois perturbant de ce type d'assistance en conduite sportive.

TENUE DE ROUTE

La 350Z dispose d'un châssis rigide sur lequel s'articulent des essieux sophistiqués et rigoureux. Toujours progressif et par là prévisible en phase transitoire, le comportement se montre aussi efficace que facile à appréhender. Agile grâce à un train avant mordant et précis, la 350Z reste toujours stable grâce à un train

arrière acceptant les plus forts appuis sans jamais souffrir d'élasticité parasite qui pourrait provoquer un écart de trajectoire perturbant. En outre, cette stabilité n'est pas obtenue au prix d'un sous-virage excessif, l'équilibre restant toujours proche d'une neutralité très efficace en virage inscrit.

Bref, il est d'autant plus regrettable que le plaisir de conduite distillé par un châssis aussi réussi, c'est-à-dire réagissant de façon aussi logique et prévisible aux gestes du pilotage, soit gâché par une stratégie de fonctionnement d'ESP qui, si elle peut apparaître seulement infantilissante pour le conducteur, s'avère surtout piègeuse en pratique. Car, comme beaucoup de contrôles de stabilité récents, celui de la 350Z reste actif au freinage, même lorsqu'il a été déconnecté au tableau de bord.

Proche du sans-faute, le comportement de la 350Z ne souffre que d'un amortissement légèrement insuffisant sur mauvaise route.

NOS PRECEDENTS ESSAIS DETAILLES sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 196 et 197 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.

	NISSAN 350Z Pack	AUDI TT COUPÉ 3.2 DSG	CHRYSLER CROSSFIRE	RENAULT CLIO V6
Prix de base (€)	38.500	42.450	38.720	37.900
Équipement				
Airbags de tête	série	—	—	série
Airbags frontaux	série	série	série	série
Airbags latéraux AV/latéraux AR	série/—	série/—	série/—	série/—
Aide au freinage d'urgence	série	série	série	—
Contrôle de stabilité	série	série	série	—
Aide au parking arrière	—	—	—	—
Capteur de pluie	—	—	—	série
Radio K7/CD	—/série	—/série	—/série	—/série
Phares au xénon	série	série	—	série
Climatisation automatique	série	série	série (bi-zone)	série
Intérieur en cuir	série	série	série	série
Peinture métallisée	500	505	605	série
Système de navigation	—	3.569 (+ Radio Concert)	—	—
Régulateur de vitesse	série	315	série	option ultérieure
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	253	250	242	243
1000 m DA (s)	26,2	26,4	28	26,2
60- 90 km/h en 5'/6' (s)	5,1/7,4	3,7 en D	7,6/10,3	5,7/7,4
90-120 km/h en 5'/6' (s)	4,8/7,0	4,1 en D	6,5/9,4	5,5/7,1
Conso moyenne de l'essai (l/100)	12,2	11,4	12,8	13,4
Conso en cycle mixte (l/100)	11,4	9,8	10,4	11,9

De ce fait, non seulement il empêche les conducteurs les plus sportifs et responsables (donc adeptes d'excursions sur circuit) d'inscrire correctement l'auto en virage serré, mais en plus, il contribuera à les surprendre lors d'un lever de pied en courbe rapide (l'auto survire dans ce contexte, alors qu'elle reste stable lors d'un freinage en appui, même brutal). C'est d'ailleurs cette technique que nous avons dû utiliser pour provoquer les attitudes de survirage, certes parfois un peu accentuées, réclamées par le photographe. L'occasion de constater qu'ESP mis à part, la 350Z est très facile à conduire en dérive, grâce notamment à la courbe de couple rebondie du moteur et au différentiel à glissement limité.

CONFORT

Excellente sur les bons revêtements, la suspension se désunit légèrement sur les routes bosselées, par la faute, semble-t-il, d'un amortissement suivant une certaine tendance allemande dans ce domaine: les mouvements de caisse (débattements de basse vitesse) sont peu freinés pour préserver un bon confort sur les inégalités de faible amplitude (la 350Z s'en sort plutôt bien sur une route pavée), tandis que des butées longues et souples entrent très tôt en action lors des compressions. Résultat: la suspension donne l'impression d'être excessivement raide à l'abord d'ondulations plus marquées, puis de flotter en détente lorsqu'on arrive au sommet des obstacles. En outre, la carcasse très rigide des pneumatiques, garante pour une bonne part du bon comportement routier, s'avère relativement sonore sur les revêtements granuleux ou au passage d'obstacles isolés tels que des bouches d'égout.

Cela dit, la 350Z reste néanmoins suffisamment conciliante pour être considérée comme première voiture du ménage, parfaitement utilisable au quotidien. D'autant que l'habitacle se montre très accueillant pour les deux occupants. La position de conduite est parfaite grâce aux réglages de la colonne de direction (profondeur et inclinaison) et du siège (hauteur et inclinaison d'assise). Celui du passager est en outre légèrement plus large pour optimiser son confort, certes au détriment du maintien latéral, mais il paraît logique

En plus d'être une réussite sur le plan dynamique, la Nissan 350Z est la moins chère de sa catégorie!

que le conducteur ne conduise vraiment sportivement que lorsqu'il est seul à bord. L'insonorisation des bruits mécaniques et aérodynamiques (un peu couverts par ceux de roulement) donne toute satisfaction, tout comme le fonctionnement de l'ensemble ventilation/climatisation.

CARROSSERIE

Si sa hauteur relativement modeste (1,31 m) garantit à la 350Z une bonne finesse aérodynamique (Cx de 0,29), elle ne compromet pas pour autant l'accès à l'habitacle, très facile grâce à la généreuse ouverture des portières. La grande dimension de ces dernières réclame toutefois une certaine prudence lorsqu'elles sont manipulées dans un parking. Censé pouvoir accueillir deux sacs de golf, le coffre offre un volume de chargement plutôt généreux comparé à la concurrence (273 l), mais celui-ci est obstrué par une imposante barre antirapprochement située entre les points de fixation supérieurs des amortisseurs arrière. Notre modèle d'essai ne disposait pas encore du cache-bagages solidaire du hayon (intégré à la dotation de série) qui viendra soustraire au regard des passants la partie arrière du compartiment à bagages. La partie située devant la barre antirapprochement pourra aussi être recouverte par un cache disponible au rayon accessoires.

ACCESSOIRES

En plus du cache-bagages cité précédemment, un filet empêchant l'intrusion du chargement dans l'habitacle fera partie de la liste des accessoires. Les instruments situés juste devant le conducteur sont complétés par trois petits compteurs installés sur la partie centrale de la planche de bord. Outre la pression d'huile et le niveau de charge de la batterie, ils intègrent aussi l'affichage de l'ordinateur de bord. Apprécié au quotidien, la qualité perçue de l'habitacle apparaît remarquable, tandis que l'absence de boîte à gants est astucieusement compensée par un logement suffisamment volumineux pour accueillir un attaché-case derrière le siège du passager.

ENTRETIEN & APRÈS-VENTE

En bonne japonaise qui se respecte, la 350Z est garantie 3 ans ou 100.000 km, et Nissan fournit une assistance 24h sur 24 sur la même durée. Rassurant, d'autant que le régime d'entretien est le même que pour n'importe quel autre produit de la marque.

CONCLUSION

Nissan nous rappelle que ce n'est pas si difficile de faire une vraie voiture de sport, c'est-à-dire une auto proposant des performances élevées, mais surtout un plaisir de conduite qui la distingue du reste de la production automobile. Pour cela, certains éléments sont nécessaires à défaut d'être suffisants: la propulsion par les roues arrière assistée d'un différentiel à glissement limité. Vous pouvez chercher, à ce niveau de puissance et de prix il n'y en que deux: la Honda S2000 et la Nissan 350Z. Et en plus d'être une réussite sur le plan dynamique, cette dernière est la moins chère du lot! Il serait peut-être temps que les constructeurs non japonais se réveillent...

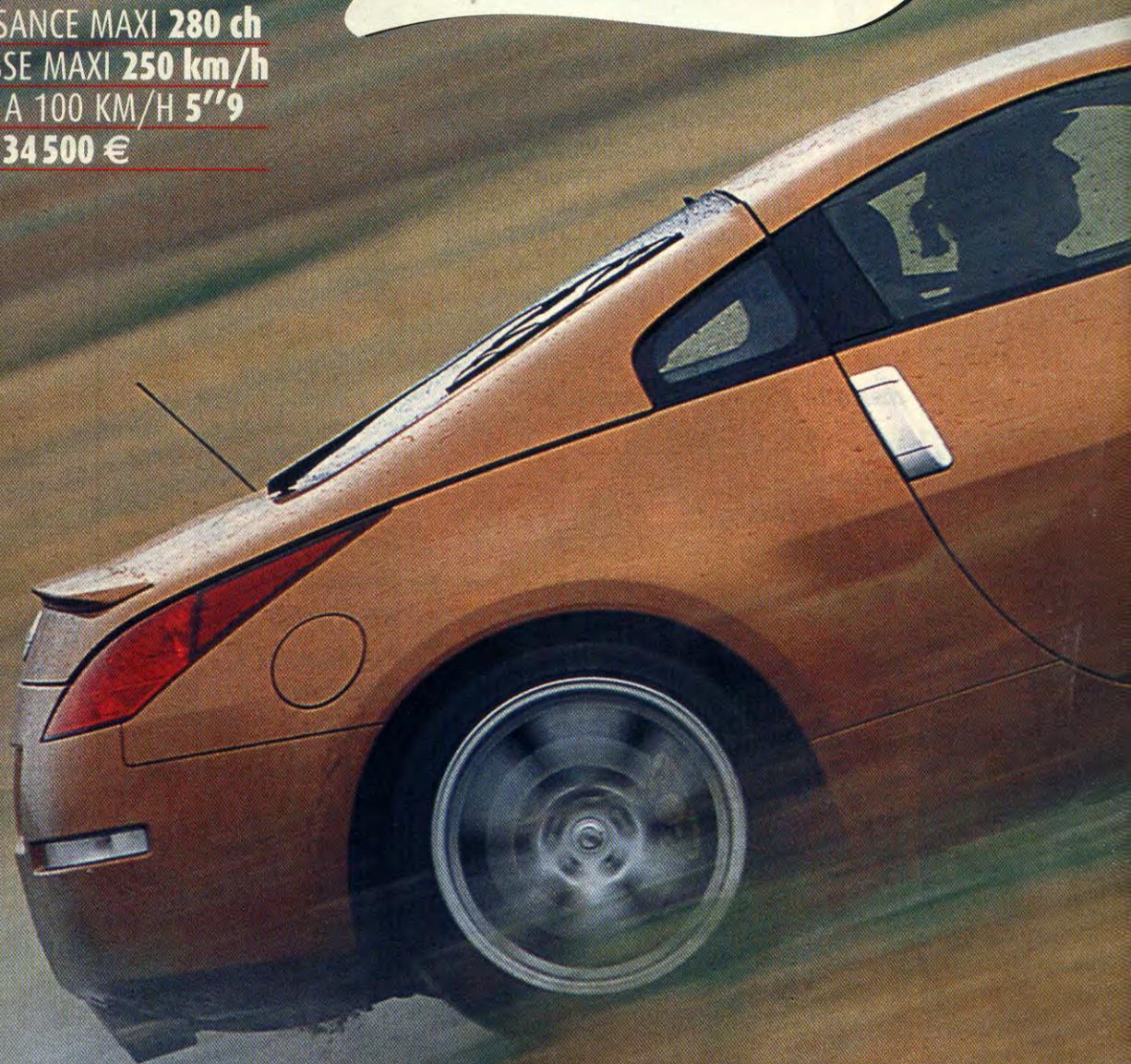
ESSAI

NISSAN 350Z

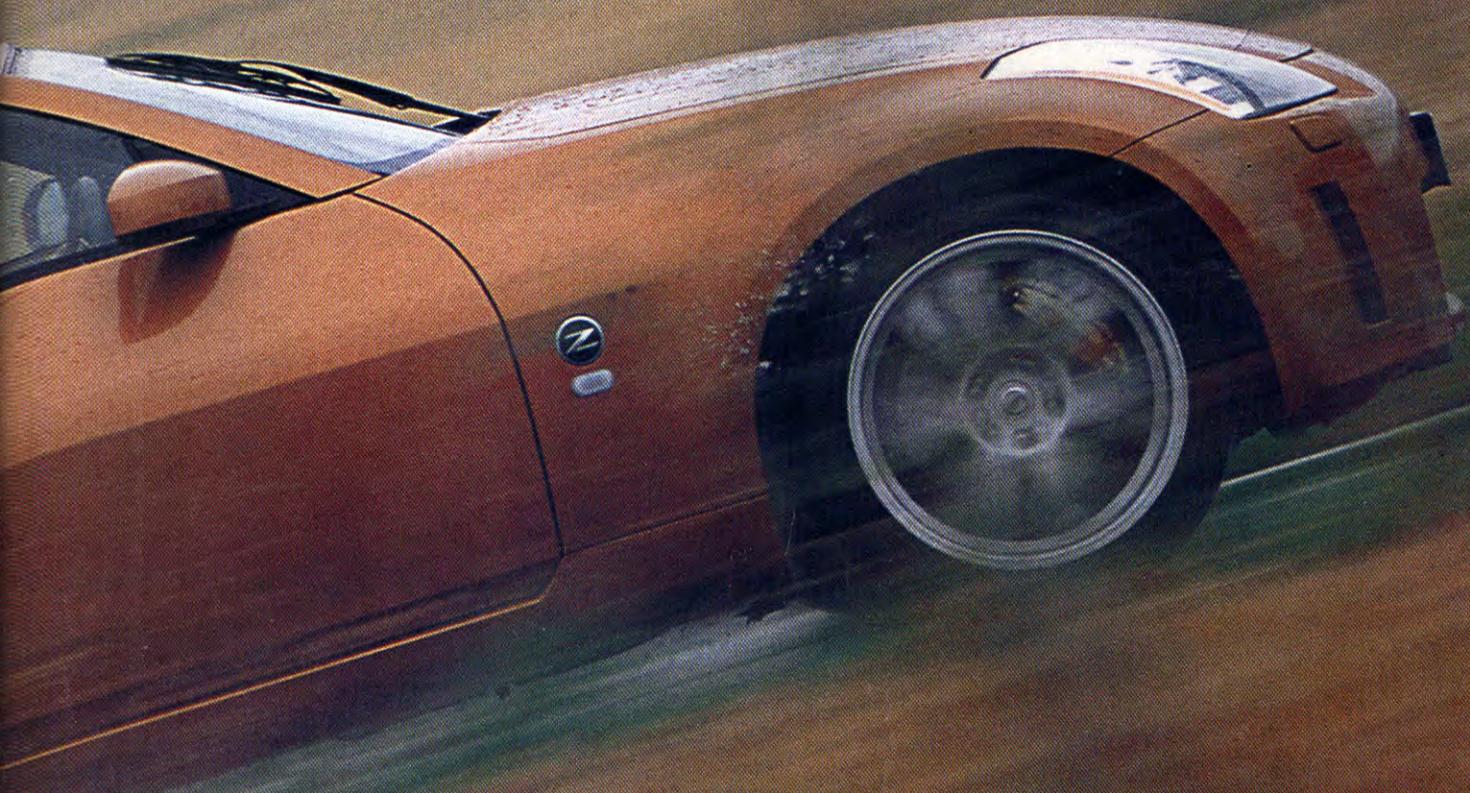
Un Z qui



PUISSANCE MAXI 280 ch
VITESSE MAXI 250 km/h
DE 0 A 100 KM/H 5''9
PRIX 34 500 €



veut dire Sport



Produit à plus d'un million d'exemplaires, le concept Z incarne la sportivité selon Nissan. Trois décennies après le lancement de la mythique 240 – première GT à arborer ce sigle –, c'est au tour du coupé 350 de relever le défi. Une tâche qu'il entend accomplir avec les honneurs.

Texte **JORGE CLAVELL** - Photos **CHRISTIAN CHIQUELLO** et **D.R.**

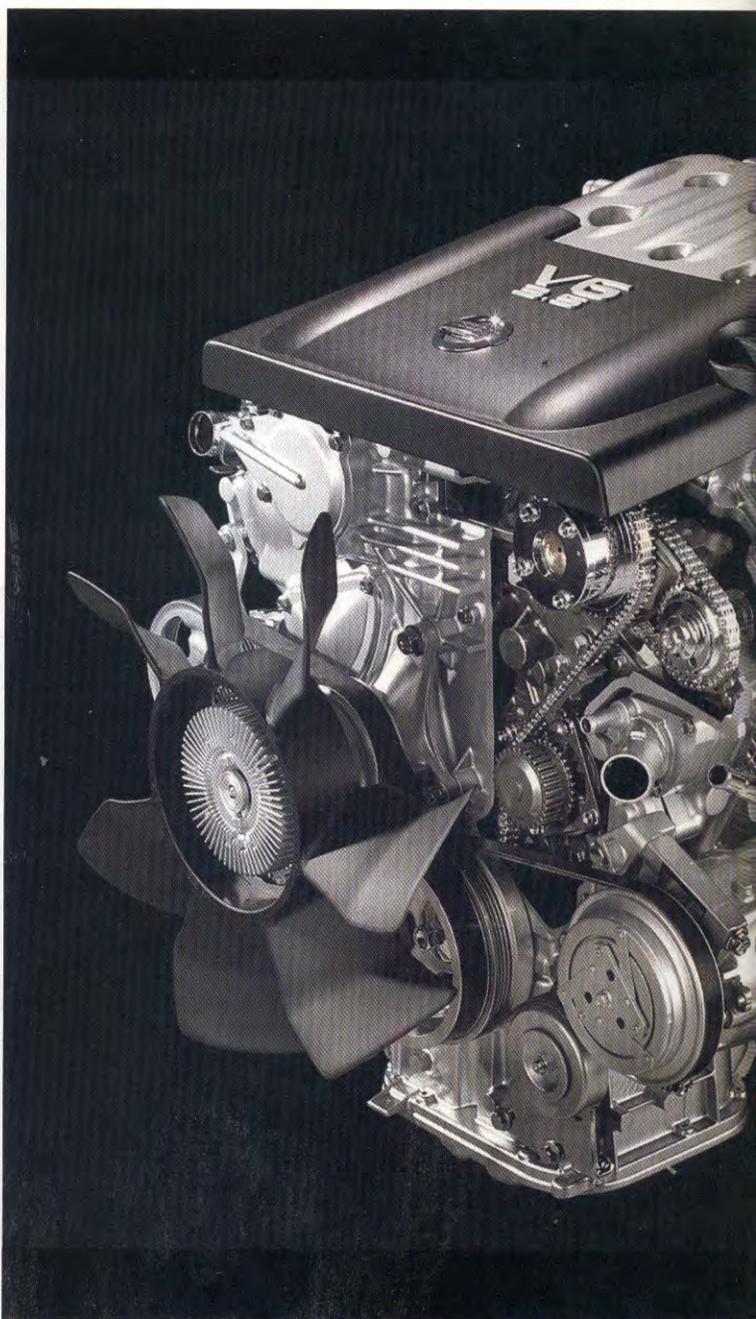
Le Japon possède déjà ses valeurs classiques, celles qui, vingt ou trente ans après, ont ce pouvoir d'arrêter un instant sur elles le défilement de nos souvenirs. Citons, pêle-mêle, la Toyota 2000 GT, la Honda S800 ou la Datsun 240Z. Justement, la Nissan 350Z est l'héritière de cette dernière, une sportive qui, à une époque où le style des voitures asiatiques désolait par son affligeante banalité, se caractérisait déjà par l'originalité de ses contours. Dans le design des voitures asiatiques contemporaines, c'est l'évolution entreprise par Nissan qui est sans doute la plus marquante. En quelques années à peine, une influence nouvelle s'est exprimée au travers de quelques modèles franchement séduisants et dont cette 350Z fait indiscutablement partie. Un coupé aux lignes généreuses qui a pourtant failli ne pas voir le jour après les déboires économiques récemment rencontrés par Nissan. Heureusement, dès son arrivée en 1999, Carlos Ghosn, le président mis en place par Renault, entérinera sa production malgré un plan de redressement drastique.

Sans renier ses origines, la 350Z présente une ligne remarquablement originale dont l'audace est très adroitement contenue dans des formes et des volumes qui rappellent fortement l'Audi TT et, sous certains angles, la Porsche 911. D'ailleurs, si l'on compare le résultat obtenu au prix de cette dernière, la japonaise se présente comme un tour de force in-

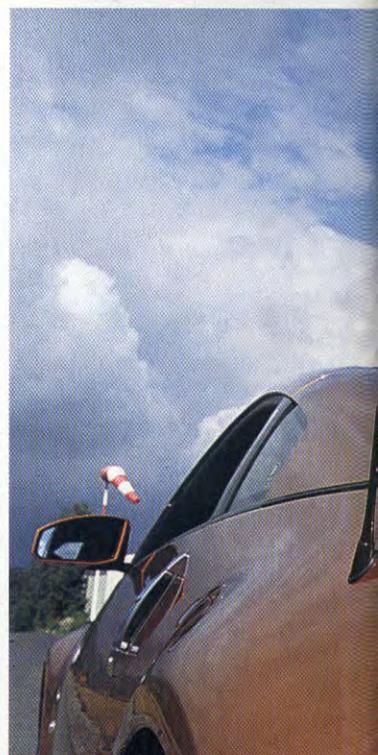
dustriel car, pour le prix d'une Carrera actuelle on peut s'offrir deux 350Z! D'accord, Nissan n'a pas l'aura de Porsche mais l'écart est aussi conséquent que la comparaison instructive.

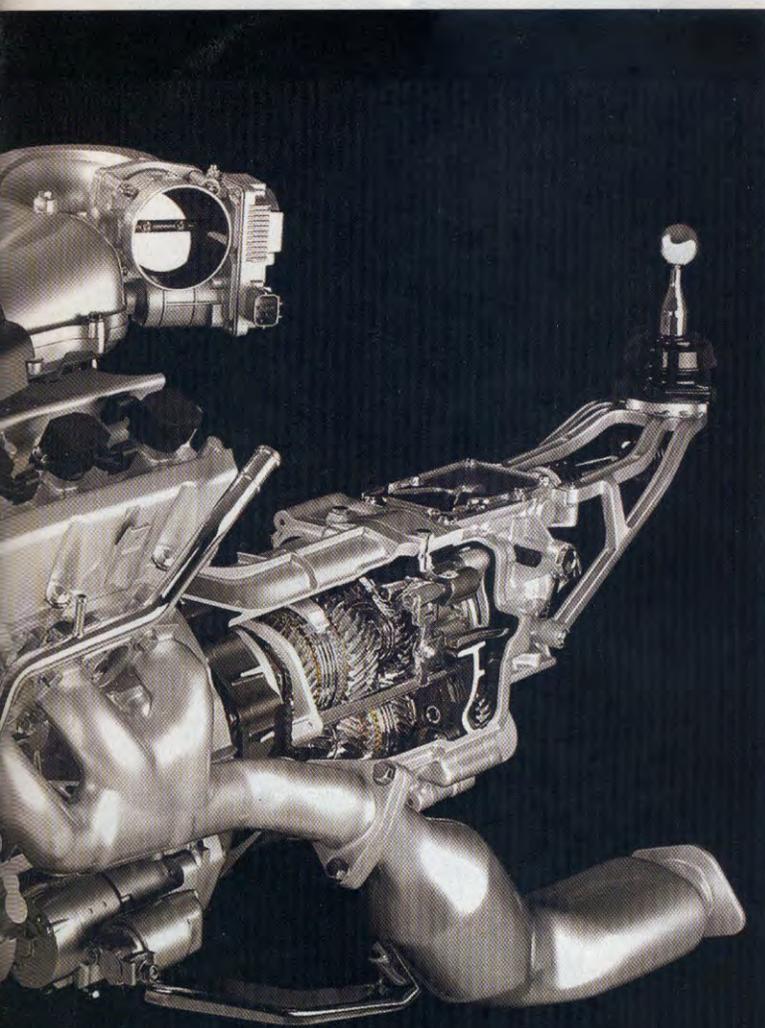
Tout pour plaire

D'après ce que nous avons déjà pu constater, la ligne du coupé nippon fait quasiment l'unanimité. Strict deux places affichant une longueur hors tout de 4,31 m pour un poids de 1 430 kg, il apparaît comme un modèle de Grand Tourisme à l'allure bien dynamique. Sous l'épiderme de cet alligator métallique, ce n'est pas triste non plus puisque, installée longitudinalement sur l'essieu avant, on retrouve une version remaniée du moteur de la Maxima (le VQ35DE), berline qui, au pays du Soleil Levant, jouit de 260 chevaux. A la base paré d'à peu près tous les raffinements modernes (4 arbres à cames en tête avec calage variable à l'admission, 24 soupapes, gestion intégrale), ce V6 tout en alliage bénéficie à présent d'une admission et d'échappements modifiés, ce qui lui permet de revendiquer 280 chevaux et 37 mkg. Une puissance somme toute mesurée pour un 6 cylindres de 3,5 litres mais qui satisfait l'accord tacite passé entre les constructeurs japonais qui se sont engagés à ne pas produire de moteurs de plus de 210 kW (286 ch). Cela donne une vingtaine de chevaux et 2 mkg supplémentaires par rapport à la version originale, exploitables au travers d'une nouvelle boîte de vitesses à six rapports via un ▶



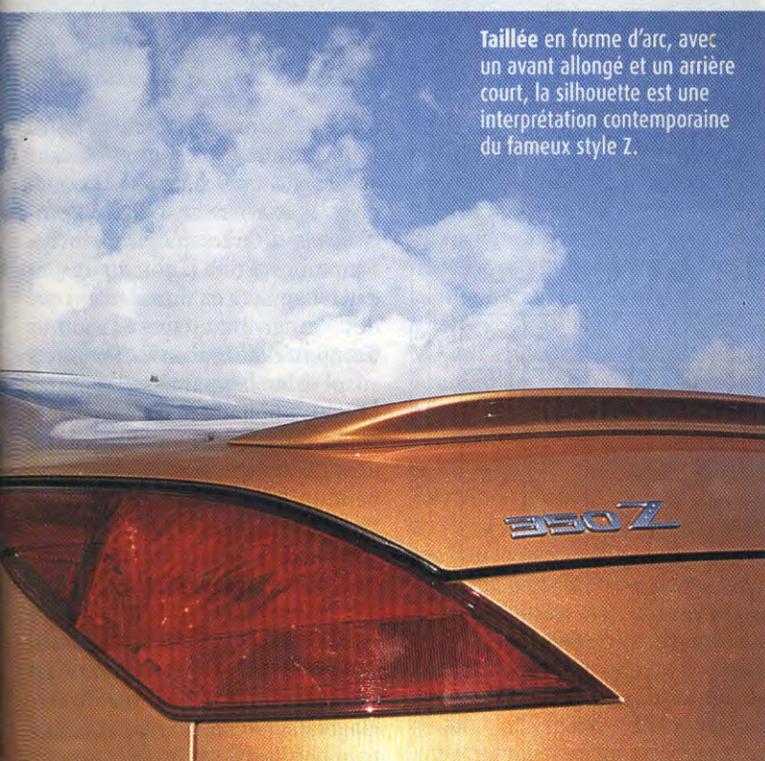
De niveau correct, la finition intérieure se distingue par de nombreux inserts en aluminium : volant, levier, commandes tableau de bord, pédalier, poignées de portes...





Un six cylindres en V pour 280 chevaux de la plus noble espèce

Taillée en forme d'arc, avec un avant allongé et un arrière court, la silhouette est une interprétation contemporaine du fameux style Z.



Pour faciliter sa visibilité, le combiné général est solidaire de la colonne de direction et se déplace avec le volant lors du réglage en hauteur ou en profondeur de ce dernier.

Proposés en option aux Etats-unis, les freins Brembo (étriers en alu à quatre pistons à l'avant et deux à l'arrière) font partie de la dotation de série sur toutes les versions européennes.



350Z ROADSTER

Décapsulée

Bientôt disponible sur le marché US, le roadster 350Z a peu de chances de traverser l'Atlantique.



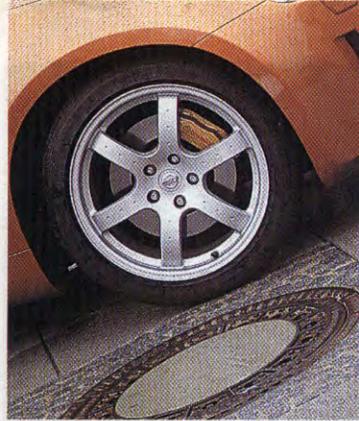
Dévoilé à l'occasion du Salon de New York (avril dernier), le 350Z cabriolet est déjà entré en production au Japon. Conçu plutôt comme une auto « loisirs » plus que comme un véritable roadster sportif, il ne devrait

pas être importé chez nous en raison des trop nombreuses modifications que son européenisation engendrerait. Car, contrairement aux clients américains, nous sommes assez exigeants en ce qui concerne la rigidité de la

coque. Bien entendu, il ne faut jamais dire jamais mais, quitte à dépenser des sous supplémentaires, chez Nissan Europe on préférerait alors le faire dans la réalisation d'un coupé plus puissant, ou plus léger, voire les deux !



Ornée de l'incontournable lettre Z, la traverse arrière participe activement au renforcement de la carrosserie.



Seule monte homologuée, les Bridgestone Potenza RE040 se montrent impériaux sur le sec mais perdent rapidement de leur superbe lorsqu'ils évoluent sur un sol mouillé.

TECHNIQUE

MODÈLE	350Z
Moteur	
Type (cylindres)	V6 à 60°
Emplacement	avant
Disposition	longitudinale
Cylindrée (cm ³)	3 498
Alésage x course (mm)	95,5 x 81,4
Rapport volumétrique	10,3 : 1
Bloc/culasse	alliage/alliage
Soupapes par cylindre	4
Arbres à cames	2 doubles (admission à calage variable)
Entraînement	chaîne
Alimentation/allumage	gestion intégrale Nissan EGR
Puissance maxi (ch à tr/mn)	280 à 6200
Puissance au litre (ch)	80
Couple maxi (mkg à tr/mn)	37,0 à 4800
Couple au litre (mkg)	10,6
Régime maxi (tr/mn)	6600
Rupteur (tr/mn)	6700 (6800 en 1 ^{er} /2 ^e)

Transmission

Type	propulsion												
Boîte de vitesses	6 rapports												
Rapport de boîte, vitesse à 1000 tr/mn, et vitesse maxi en	<table border="0"> <tr> <td>1^{er}</td> <td>3,794 - 9,2 - 61</td> </tr> <tr> <td>2^e</td> <td>2,324 - 15,1 - 100</td> </tr> <tr> <td>3^e</td> <td>1,624 - 21,6 - 142</td> </tr> <tr> <td>4^e</td> <td>1,271 - 27,6 - 182</td> </tr> <tr> <td>5^e</td> <td>1,000 - 35,0 - 231</td> </tr> <tr> <td>6^e</td> <td>0,794 - 44,1 - 250</td> </tr> </table>	1 ^{er}	3,794 - 9,2 - 61	2 ^e	2,324 - 15,1 - 100	3 ^e	1,624 - 21,6 - 142	4 ^e	1,271 - 27,6 - 182	5 ^e	1,000 - 35,0 - 231	6 ^e	0,794 - 44,1 - 250
1 ^{er}	3,794 - 9,2 - 61												
2 ^e	2,324 - 15,1 - 100												
3 ^e	1,624 - 21,6 - 142												
4 ^e	1,271 - 27,6 - 182												
5 ^e	1,000 - 35,0 - 231												
6 ^e	0,794 - 44,1 - 250												
Rapport de pont	3,538												
Antipatinage	série (TC)												
Autobloquant	série (visco-coupleur)												

Roues

Pneus (marque)	Bridgestone
Type	Potenza RE040
Dimensions avant	225/45 R 18 W
Arrière	245/45 R 18 W
Jantes avant/arrière	8 - 8 1/2 J 18

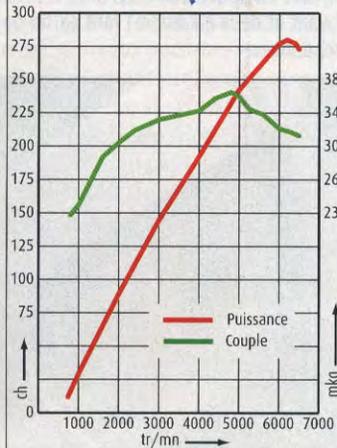
Châssis

Type	coupé
Nombre de places	2
SCx (m ²) - Cx	0,29
Suspension AV/AR	« multibras », combinés ressort/amortisseur, barre antiroulis
Contrôle de trajectoire	série (ESP)
Direction	crémaillère, assistée
Tours de volant (Ø de braq.)	2,6 (11,3)
Freins avant (Ø en mm)	disques ventilés (324)
Arrière	disques ventilés (322)
Etriers AV/AR	4/2 pistons (Brembo)
Antiblocage	série (ABS + EBD)

Poids/dimensions

Poids contrôlé (kg)	1 430
Répartition AV/AR (kg)	757/673 (53/47)
Poids/puissance (kg/ch)	5,1
Réservoir (litres)	80
Long. - larg. - haut. (mm)	4 310 - 1 815 - 1 320
Empattement (mm)	2 650
Voies AV/AR (mm)	1 535 - 1 545

V6 - VQ35DE



BUDGET

Prix (€)	34 500
Puissance fiscale (CV)	15
Airbag conducteur/passager	série/série
Airbags latéraux	série
Audio 4HP + chargeur 6CD	série
Climatisation automatique	série
Jantes alliage RAYS	1 000
Peinture métallisée	500
Sellerie cuir	2 400 (*)
Ordinateur de bord	série
Phares au Xénon	série
Régulateur de vitesses	500
Rétros électriques	série

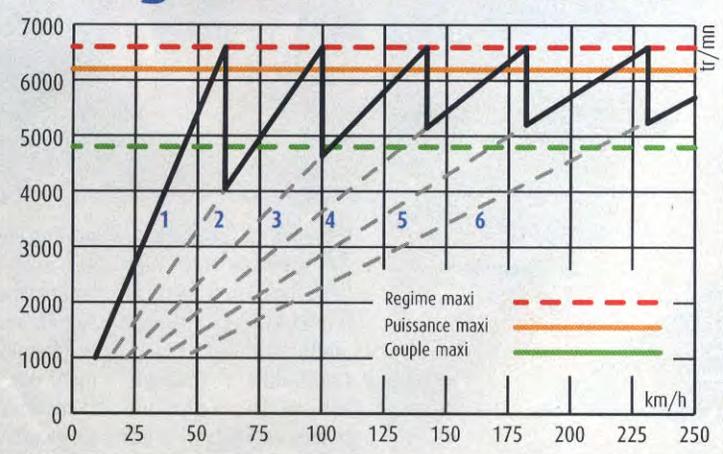
PERFORMANCES

Vitesse (km/h)	250 (limitée)
Régime (tr/mn)	5 700
De 0 à 100 km/h	5''9

(*) Pack comprenant régulateur de vitesses, système Bose ZHP 240 watts, sièges chauffants, sièges électriques, sièges cuir.



Diagramme de vitesses



► arbre de transmission en carbone. Enfin, la volonté d'exceller s'exprime également au niveau des suspensions dont les attaches exploitent les possibilités offertes par le principe « multibras » afin d'obtenir un guidage rigoureux en même temps que des microbraquages induits. Composées de bras en alu forgés, ces suspensions apparaissent comme une évolution très perfectionnée des traditionnels triangles superposés dont l'usage s'est généralisé en compétition. Dans l'habitacle également flotte un fort parfum de sportivité. Un univers généreux où conducteur et passager sont cependant séparés par les contours d'une large console centrale sur laquelle les manes, placés au sommet, ont été orientés vers le pilote. Offrant de nombreux réglages, les baquets de type intégral sont habillés de cuir sur la version



Malgré un poids qui la situe dans la catégorie des lourds sur le ring des GT, cette Nissan n'est pas dépourvue d'une certaine agilité

Pack et, comble du raffinement, arborent des dossiers différents, celui du pilote étant légèrement plus enveloppant au niveau des bourrelets latéraux afin d'assurer un meilleur maintien pour le commandant de bord. De diamètre convenable et avec une jante qui remplit agréablement les mains, le volant ne cache rien d'un combiné solidaire de la colonne de direction et dans lequel le compte-tours trône au centre de l'instrumentation.

La manière forte

Etant donné qu'une automobile est surtout faite pour être pilotée et que la 350Z ne devrait pas être décevante sur ce plan, nous entamons rapidement la procédure de mise à feu. D'emblée, la réponse du 6 cylindres Nissan surprend par son intensité : un ronflement rauque et

profond de bon augure qui rappelle une certaine BMW. Résultat d'une recherche approfondie, cette empreinte sonore suggère, au ralenti, une dépense de puissance généreuse mais s'avère moins claironnante par la suite, restant un peu trop gutturale à notre goût. Tout le contraire d'une M3 qui, en pareille circonstance, se bonifie d'un écho métallique du plus bel effet. Cela dit, les goûts et les couleurs... Bref, plein à tous les étages, le V6 japonais est somptueux de douceur et d'onctuosité. A tel point que c'est son agrément au quotidien que l'on remarque en premier en raison de la disponibilité dont il fait preuve. Comme avec une boîte automatique, il accepte de repartir dès les plus bas régimes sans que l'on soit obligé de toucher au levier de vitesses ! Une générosité dans l'effort garante d'une vigueur que seule l'ac-

tion d'un rupteur électronique, intervenant à 6 600 tr/mn (6 800 tr/mn sur les deux premiers rapports), semble pouvoir arrêter. Du coup, certains regretteront de ne pas pouvoir tirer un peu plus sur le moteur. 7 000 tours nous paraissent un minimum avec un V6 atmosphérique. Mais, est-ce vraiment gênant ? Pas tellement car ce qui compte, c'est de pouvoir disposer d'une puissance facile, accessible sans effort, dès que l'on effleure l'accélérateur. Ce qui est bien le cas ici.

Aux normes européennes

Sur la route, l'influence d'une carrosserie généreuse au poids si important reste sensible car la voiture ne se départit pas d'une certaine inertie. Mais le guidage des roues est rigoureux, le choix des suspensions est bien défini et la motricité en

tous points remarquable malgré la vigueur non feinte de la mécanique. Il faut dire qu'en matière de tenue de route, les 350Z « européennes » se devaient d'avoir un comportement plutôt ferme, tout le contraire de celui dont font preuve les versions destinées au marché américain. Un compromis obtenu notamment suite aux nombreux essais réalisés sur la *Nordschleife*, la fameuse boucle nord du circuit du Nürburgring ! Roues de 18 pouces exclusivement chaussées de Bridgestone Potenza RE040, amortissement plus ferme, apparition des quelques appendices aérodynamiques spécifiques (fond plat, petit déflecteur installé sur le bouclier avant), freins Brembo, autobloquant par visco-coupleur... Des modifications ciblées visant à mieux maîtriser les mouvements de roulis et de tangage (pompages transver-

La 350Z présente une ligne originale dont l'audace des formes rappelle l'Audi TT ou la Porsche 911



► saux et longitudinaux) et qui ont permis d'améliorer sensiblement la stabilité générale. L'équilibre perçu est donc excellent, et même parfaitement exploitable, grâce à la générosité du moteur. Ce qui n'empêche pas de rester toujours prudent, surtout sur le mouillé. Une propulsion de 280 chevaux, aussi saine soit-elle, cela impose du respect!

Quand l'ESP s'en mêle

Certainement influencé par une répartition asymétrique des masses (53 % du poids sur l'essieu avant), le coupé Nissan sous-vire naturelle-

ment à l'inscription. En entrant trop vite dans une épingle, on constate que l'auto proteste: les pneus hurlent et la direction s'allège, intimant l'ordre de modération. Qui plus est, l'intervention de l'ESP (correcteur électronique de trajectoire) n'est pas d'un grand secours car son intervention sur les freins et sur le moteur empêche de renverser la situation. Le fait de soulager plutôt les gaz en appui, du moins à cette vitesse relativement réduite, fait rentrer les choses dans l'ordre. Mais attention à ne pas accélérer trop fort ou trop tôt, ce qui provoque une amorce de décroche-

ment du train arrière... et la réactivation de l'ESP. Pour nous, le comportement de la 350Z devient beaucoup plus agréable et prévisible une fois que l'ESP est déconnecté et que l'on pilote ensuite avec doigté. Dans ce cas seulement, le Z se montre incisif, consent très peu de roulis et fait preuve d'une belle adhérence. A condition toutefois de ne pas toucher à nouveau aux freins car cela réactive momentanément l'ESP! Bref, en étant propre sur les trajectoires, on sous-vire moins et on profite davantage d'un équilibre quasi-exemplaire. Cette sûreté est d'autant plus

précieuse qu'elle permet de bien se concentrer sur les changements de vitesses, pas toujours très faciles à effectuer lorsque l'on cherche à gagner du temps sans marquer le mouvement de baionnette qu'il convient au moins d'esquisser.

Depuis le lancement de la 240, chaque nouvelle Z a été marquée par une évolution constante dans le domaine dynamique. Le coupé 350 établit à son tour de nouveaux standards dans ce domaine, ne serait-ce que par le formidable équilibre qu'il propose entre agrément de pilotage et facilité de conduite. ■

Les plus

- Look sportif
- Moteur vigoureux
- Prix compétitif
- Position de conduite
- Comportement intéressant

Les moins

- ESP déconnectable partiellement
- Adhérence sur le mouillé
- Régime de rotation faible



Le positionnement bas des sièges permet de recevoir des informations « en direct » sur les réactions du châssis. Faisant preuve d'une fermeté convenable, le petit levier de vitesses pâtit d'une course transversale trop importante qui ralentit son maniement.

LES RIVALES DIRECTES

Un choix cornélien

Plein de bonnes intentions, le coupé 350Z débarque dans une catégorie où personne ne lui fera de cadeaux.

Tous les constructeurs le savent, le Grand Tourisme est un genre automobile qui supporte mal la médiocrité. Marque traditionaliste par excellence, Alfa Romeo propose donc ici l'un de ses plus prestigieux fleurons : le GTV 3.2. Récemment doté d'une variante légèrement dégonflée du V6 de la 156 GTA, ce coupé particulièrement réussi ravira davantage les amateurs par ses perfs ou

son look que par ses manières. Equipé également d'un V6 de cylindrée similaire, le TT joue plutôt la carte de la sécurité grâce à sa transmission intégrale. Un caractère équilibré qui contraste avec la vivacité dont fait toujours preuve l'inénarrable Honda S2000, et dont la nouvelle Clio V6 n'a que faire étant donné sa personnalité hors du commun et sa conception ultra sportive.

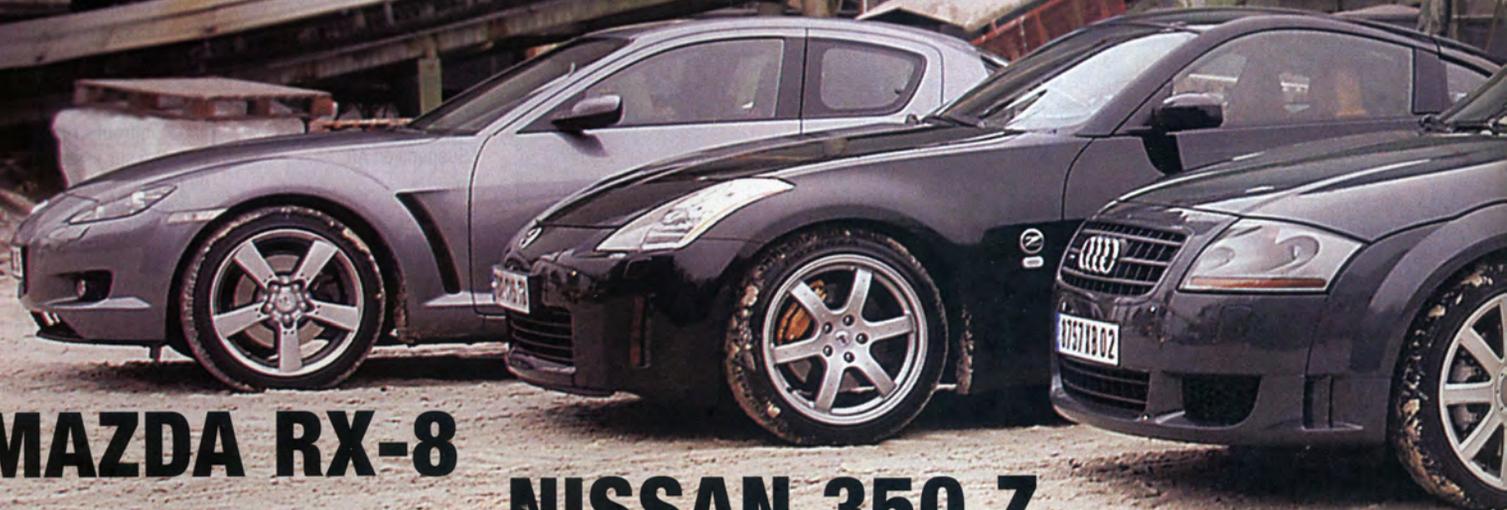


	ALFA ROMEO GTV 3.2 V6	AUDI 3.2 V6	HONDA S2000	RENAULT CLIO V6
Technique				
Type (cylindres)	V6 à 60°	V6 à 15°	4 en ligne	V6 à 60°
Cylindrée (cm ³)	3 179	3 189	1 996	2 946
Soupapes par cylindre	4	4	4	4
Arbres à cames	2 doubles	double (calage variable adm. et échapp.)	double, calage et levées variables	2 doubles (calage variable adm.)
Puissance (ch à tr/mn)	240 à 6 200	250 à 6 300	240 à 8 500	255 à 7 150
Couple maxi (mkg)	29,5 à 4 800	32,6 à 2 800	21,2 à 7 500	30,6 à 4 650
Transmission	traction	intégrale	propulsion	propulsion
Antipatinage	série (ASR)	série (EDS)	-	-
Autobloquant	-	central (Haldex)	Torsen	-
Boîte de vitesses	mécanique 6 rapports	mécanique 6 rapports	mécanique 6 rapports	mécanique 6 rapports
Pneus avant	225/45 R 17	225/45 R 17	205/55 R 16	205/40 R 18
Arrière	225/45 R 17	225/40 R 18	225/50 R 16	245/40 R 18
Poids total (kg)	1 445	1 520	1 271	1 425
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	255	250	240	240
De 0 à 100 km/h	6"5	6"4	6"5	6"5
Budget				
Prix (€)	36 600	42 000	41 500	37 700
Puissance fiscale (CV)	18	12	16	18
Airbags frontaux	série	série	série	série
Climatisation	série	série	série	série
Contrôle de trajectoire	non	série	non	non

CONCLUSION

Positionnement imbattable. Aussi rigoureux à manier qu'un coupé BMW ou une Porsche 911 et plus palpitant à piloter qu'une Audi TT ou une Chrysler Crossfire, le 350Z fait une entrée très remarquée dans le cercle des sportives confirmées. Non exempt de certains reproches, son équilibre dynamique est toutefois digne des meilleures, son allure lui confère un attrait certain et son prix la place de façon extrêmement compétitive sur le marché. Que demander de plus ?

NOTE: **8/10**

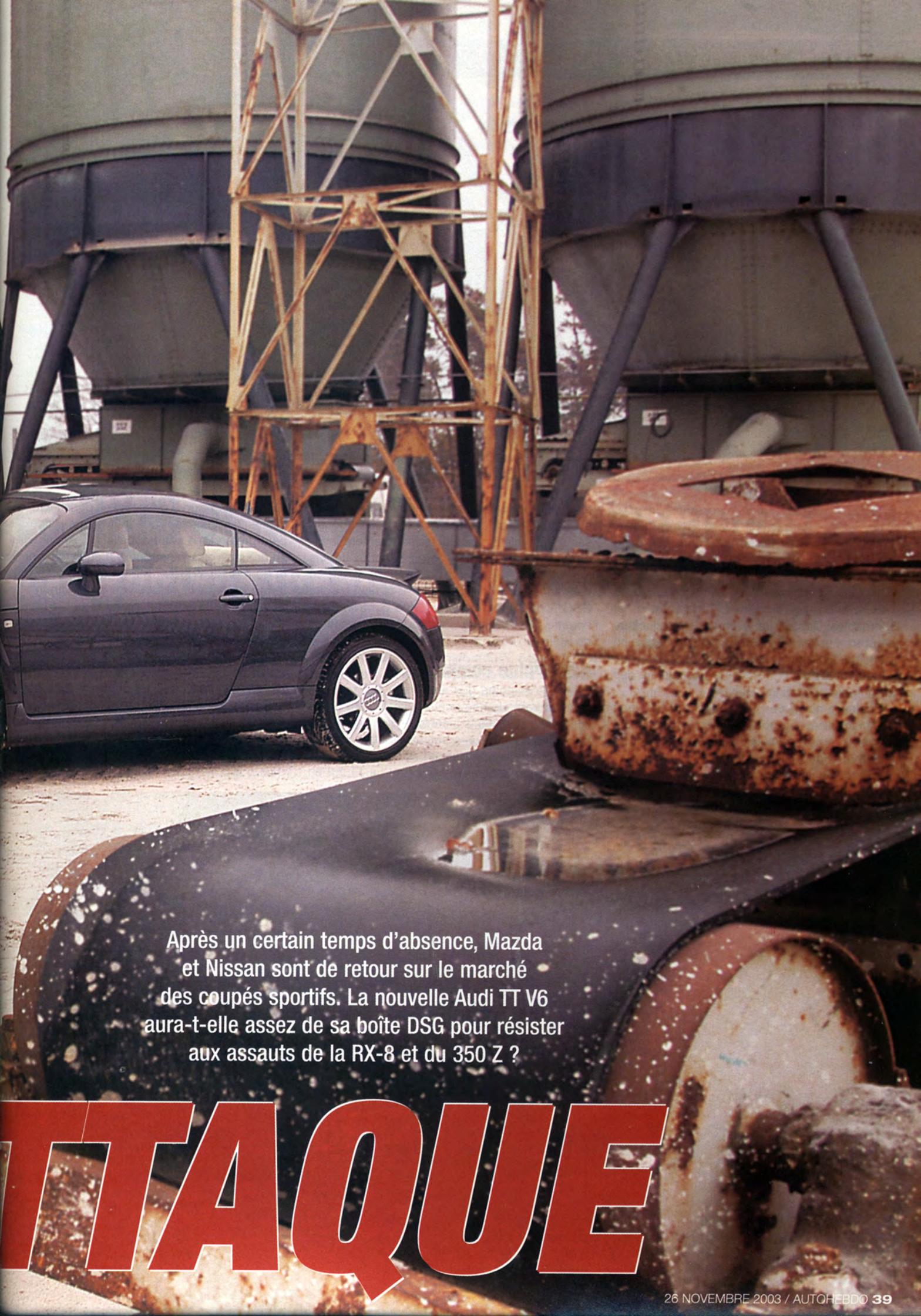


MAZDA RX-8

NISSAN 350 Z

**AUDI TT 3.0
QUATTRO**

L'EMPIRE CONTRE-A



Après un certain temps d'absence, Mazda et Nissan sont de retour sur le marché des coupés sportifs. La nouvelle Audi TT V6 aura-t-elle assez de sa boîte DSG pour résister aux assauts de la RX-8 et du 350 Z ?

TTAQUE



Une des particularités de la Mazda est la présence de portes arrière à ouverture inversée. Qui a dit qu'un coupé ne pouvait pas être pratique ? L'habitacle est traité avec goût même si certains plastiques mériteraient d'être de meilleure qualité.

L'arrêt de la production des Mazda RX-7 et Nissan 300 ZX avait laissé un grand vide dans le cœur des passionnés. Il faut avouer qu'elles représentaient dignement le clan des sportives performantes, attachantes et abordables. Depuis, les Allemands ont quelque peu monopolisé le marché, tout du moins en France. C'est donc avec un intérêt certain que nous avons suivi la naissance des projets des deux constructeurs japonais.

Si Mazda n'a jamais caché que la RX-8 serait commercialisée sur notre territoire, Nissan s'est laissé le temps de réfléchir et a entretenu le suspense. Fort heureusement, la 350 Z n'a pas été réservée au seul marché américain. Pour

fêter cette déferlante de nouveautés, nous avons décidé de confronter nos deux japonaises à une valeur sûre qui laisse rarement indifférent, l'Audi TT. Cette dernière abrite depuis peu le VR6 3,2 litres du groupe VW, déjà vu dans la Golf R32, accouplé à la fameuse boîte DSG à double embrayage. Une confrontation somme toute logique puisque les concepteurs de la Nissan 350 Z avaient pour cible l'Audi.

Hierarchie complexe

Malgré le poids des ans, le TT est toujours aussi attirant. Je ne parle pas seulement de sa ligne mais aussi de la technique qui l'équipe. La marque aux anneaux a bâti sa réputation sur la technicité de ses produits et en particulier sur la transmission intégrale ou Quattro. Le TT 3.2 en

est bien sûr pourvu même si les puristes (extrémistes ?) vous diront que le système Haldex ne peut prétendre à cette appellation. Appartenant au groupe Volkswagen, Audi a également profité du moteur VR6, un six cylindres à angle très fermé grâce à la disposition des cylindres en quinconce. Là encore, certains ont du mal à avaler la pilule. Mais ce qui nous intéresse le plus aujourd'hui, c'est l'implantation de la boîte DSG (Direct Shift Gearbox) dont nous vous avons déjà parlé. Cette boîte mécanique robotisée se singularise par un double embrayage et deux arbres concentriques qui se partagent les pignons des 6 rapports. L'avantage de ce système est de pouvoir avoir une vitesse engagée tandis que la suivante est prête, n'attendant que le jeu des embrayages pour être activée.





La RX-8 et la 350 Z offrent un rapport prix-plaisir de conduite imbattable

Pour l'instant, seul le groupe VW propose un tel système.

Pour autant, la Mazda RX-8 n'est pas en este côté technique, un sujet cher à la marque japonaise. Les aficionados de la marque le savent bien, la remplaçante de la RX-7 possède également un moteur rotatif. Par contre, il n'est plus suralimenté. Cela ne l'empêche pas d'offrir une puissance respectable. Certains d'entre vous se demandent ce qu'est un moteur rotatif ?

Plutôt que de convertir un mouvement linéaire (le piston dans le cylindre) en un mouvement rotatif à l'aide d'un vilebrequin, Félix Wankel (l'inventeur du moteur rotatif) a eu l'idée de faire tourner le piston dans une chambre. De forme triangulaire, le piston décrit une courbe spécifique (appelée trochoïde) qui le fera passer tour à tour devant les lumières d'admission et d'échappement. Ainsi sans système complexe de distribution, le moteur est nettement plus léger

qu'un autre de conception classique. Son rendement est également meilleur puisqu'il fournit plus de temps moteur par tour de vilebrequin qu'un 4 temps.

Autre avantage, les régimes de rotations ne sont pas limités par la vitesse linéaire des pistons. Par contre, on lui reprocha dans le temps de consommer beaucoup d'huile. Les ingénieurs de Mazda nous ont assuré qu'un travail important sur les segments avait permis de ►



La Nissan 350 Z est la seule des trois à ne pas offrir de places arrière. L'intérieur est chaleureux, bien que certains détails de finition soient un peu trop américains. En version Pack, (nos photos), l'équipement est complet. Admirez le détail de la poignée de porte qui souligne élégamment la ligne de la voiture.

réduire cette surconsommation de manière significative. Le bidon d'huile qui se trouvait dans le coffre de notre voiture d'essai ne m'a pas vraiment convaincu sur le sujet... Autre point peu commun de la RX-8, c'est un coupé 4 portes, sans montant central, et dont celles de l'arrière s'ouvrent à l'inverse des avant !

Comparativement, la Nissan 350 Z paraît bien classique. Comme la Mazda, c'est une propulsion à moteur avant. Son V6 atmosphérique de 3,5 litres équipe dans une version moins poussée ses cousines Renault Vel Satis et Espace haut de gamme. Elle se distingue des deux autres en n'offrant que deux places et en revendiquant la plus forte puissance. La Nissan joue davantage sur le design que sur la technique pour faire chavirer les cœurs. On peut dire que

l'aime pour ça le TT. Parce qu'une fois à bord, on en profite aussi. En revanche, il fait payer cher son statut de premier de la classe avec une liste d'options plutôt salées.

Côté design, la Mazda RX-8 n'est pas en reste. Certes, mieux vaut ne pas la comparer directement avec l'Audi en termes de qualité. Mais elle regorge de détails pleins de charme. Ainsi, la forme triangulaire du piston est omniprésente. On la retrouve sur le levier de vitesses, dans les appuis-têtes des sièges, sur le capot et dans le bouclier arrière d'où émergent les deux sorties d'échappement. Les compteurs sont eux aussi soignés bien que l'indication numérique de la vitesse ne soit pas très lisible. Et par les temps qui courent, mieux vaut savoir à quelle allure on roule !

pas tous les mêmes valeurs.

À ce stade, il est difficile d'établir une hiérarchie. Voyons donc ce que la conduite nous réserve.

Comme c'est le cas avec toutes les Audi, le TT 3.2 Quattro ne demande aucune adaptation. Soit on est claustrophobe et l'on en ressort de suite, soit on se sent à l'aise. Les commandes tombent idéalement sous la main et les dimensions de l'auto sont plutôt rassurantes. D'ailleurs, c'est la plus petite des trois. Et puis avec la boîte DSG, n'importe quel quidam peut se prendre pour un pilote. Il suffit de positionner le levier sur D, voire sur S et d'accélérer à fond.

Le résultat est saisissant puisque l'on ne ressent aucune rupture de couple sans avoir le phénomène de glissement des boîtes automa-



les designers ont réussi leur coup. La ligne est douce et imposante à la fois tandis que des petits détails comme les poignées de portes amènent un petit côté bourgeois chic. L'habitacle est également soigné même si la qualité de certains plastiques ne peut rivaliser avec l'univers de l'Audi.

Design et charmes

Cependant, l'intérieur de la 350 Z est chaleureux, a fortiori quand la couleur de la sellerie cuir se marie à merveille avec la teinte extérieure, comme c'était le cas sur notre voiture. Mais répétons-le, le spécialiste de la finition, c'est bien Audi. Plus que cela, le TT incarne la symbiose parfaite des designs intérieur et extérieur. Plus de cinq ans après sa sortie, le coupé allemand n'a toujours pas pris une ride. Comble de bonheur pour les propriétaires, l'habitacle est également traité avec soin. Je ne sais pas si vous partagez mon point de vue, mais moi je

La console centrale est également une réussite avec les commandes de la radio positionnées en cercle façon CD. Cela peut paraître futile pour certains mais cela participe grandement au bien-être à bord. Un point de vue que le constructeur japonais a décidé d'explorer à fond. En effet, la RX-8 peut se vanter d'offrir des portes arrière. Inutile de dire que, combinées avec l'absence de montant central, l'accessibilité aux places arrière en est grandement facilitée. Dommage que les sièges ne disposent pas d'une commande de coulissement pour que cela soit parfait. Au moins la Mazda ne nécessite pas de faire un choix entre la voiture et la famille. Car si le TT possède bien des sièges arrière, je vous souhaite bien du courage pour y installer un siège enfant... Quant à la Nissan, elle ne se pose même pas la question. Un petit dessin sur la garniture du hayon vous expliquera comment procéder pour faire tenir deux sacs de golf ! Assurément, nous n'avons

tiques. Bien sûr, il y en a bien quelques-uns qui n'aiment pas parce que c'est trop doux ! En attendant, c'est efficace. Couplée avec le système Quattro, la boîte DSG permet au TT d'atteindre 100 km/h en 6"5 et de franchir les 1000 m en 26"7. Je vous avoue que j'ai été un peu déçu par ces chiffres, compte tenu des 250 chevaux que développe le V6. Mais il ne faut pas oublier que cette allemande rondouillarde s'est un peu empâtée. Sur la balance, elle n'avoue pas moins de 1570 kg, soit respectivement 50 et 195 kg de plus que la Nissan et la Mazda.

Pourtant, la RX-8 ne profite pas de son poids plume pour survoler la séance de mesures. Elle paye ici le manque de couple de son bi-rotor. Dans des conditions d'adhérence précaires, nous n'avons pas réussi mieux que 27"6 au kilomètre. Mais d'après certains de nos confrères qui ont pu la mesurer sur sol sec, la RX-8 se situe aux alentours de 27"3. Dans cet exercice,

la Nissan 350 Z fait parler la poudre et les 280 chevaux de son V6 3,5 litres. Lors de l'ultime essai, nous avons effectué un excellent 25"9 qui la place devant une Subaru WRX STI. Excusez du peu ! La hiérarchie n'est pas tout à fait respectée pour les reprises puisque l'Audi agit comme une vulgaire boîte automatique, même en mode manuel, en rétrogradant sur enfoncement de la pédale d'accélérateur. Ici encore, la RX-8 souffre de son manque de couple et rend près de trois secondes à la Nissan de 80 à 120 km/h en 6^e.

Sportive dans les chiffres, la Nissan 350 Z l'est également en termes de conduite. Tout d'abord ses commandes sont dures, que ce soit l'embrayage ou bien la boîte. L'expression communément employée est virile mais cela a

ment, celle-ci est bien élevée et intervient en douceur. Rassurez-vous, la Nissan n'est pas un piège à la moindre averse, loin s'en faut. Elle demande de la vigilance et de l'humilité, ce que l'on a un peu oublié avec toutes ces voitures sur-assistées et sans saveur.

Caractères

Sur le sec, la Nissan 350 Z s'est révélée saine et très performante. De quoi jouir sans retenue du V6, au son rauque et à l'aise à tous les régimes. On pourra tout au plus lui reprocher des montées en régime trop linéaires. Mais ce qui est sûr, c'est qu'il en a dans le ventre. À tout point de vue, elle demande un minimum d'attention.

C'est un peu le reproche que l'on peut faire au TT. Très rassurant, il permet de rouler vite en

souvent s'arrêter sur les butées des amortisseurs. Autant dire que le confort n'est pas son point fort.

Par rapport à la Nissan, elle est moins sensible aux remontées vibratoires de faible amplitude mais absorbe moins les raccords de chaussée. Elles sont en tous cas toutes les deux assez fatigantes pour le dos en usage quotidien. Côté moteur, l'Audi est également un régal pour les mélomanes. Par rapport à celui de la Nissan, le VR6 émet un son plus métallique et légèrement moins grave. Il faudra cependant se contenter de la musique pour les sensations. Car la boîte DSG, aussi excellente soit-elle, lisse encore un peu plus le caractère du 3,2 litres. Quant à la zone rouge, vous ne vous y aventurerez jamais, la boîte prenant soin de passer le

L'Audi TT ravira les amateurs de belles choses et ceux qui veulent rouler par tous les temps en toute sécurité



L'Audi TT ne déroge pas à la règle de la marque aux anneaux. La finition est exemplaire. Dommage que le levier de vitesses singe ceux des boîtes automatiques.



un petit côté macho déplaisant. Les bruits de pont et la sonorité grave du V6 renforcent le sentiment d'être dans une voiture à part, comme on en voit de moins en moins. La Z impose le respect. Il faut caresser l'accélérateur sous peine de déclencher à tout bout de champ l'antipatinage et l'ESP. Ce dernier peut être partiellement désactivé mais réapparaît à chaque pression sur la pédale de frein, comme sur les Porsche.

Sur le mouillé, la Nissan n'est pas très à son aise. La faute à un couple généreux, un amortissement trop ferme et des pneumatiques pas très performants par temps humide. En outre, les Bridgestone Potenza RE 040 génèrent un bruit de roulement élevé, pratiquement insupportable sur revêtement à gros grain. La Mazda qui partage le même équipement souffrait du même mal. Toujours est-il que sous la pluie, la 350 Z n'est pas très prévenante et utilise fréquemment son électronique. Fort heureuse-

ment, toutes circonstances sans se rendre compte de l'état d'adhérence. Ainsi, je me suis gentiment fait piéger sur le circuit de Montlhéry lorsqu'il a fallu que je freine. Eh oui, une quatre roues motrices ne freine pas mieux qu'une autre voiture ! Facile à conduire, l'Audi n'en est pas pour autant une voiture bien équilibrée. On comprend d'ailleurs pourquoi l'ESP se remet en fonction à la moindre alerte. Souffrant d'une répartition de masse axée sur le train avant, le TT a une fâcheuse tendance à vouloir faire passer les roues de derrière en premier lorsque les choses se corsent. D'accord, pour arriver au tête-à-queue, il faut avoir volontairement débranché l'ESP et ne pas contrebraquer quand l'arrière décroche (le fait de contrebraquer réactive l'ESP). Mais quand même, on sent bien que le châssis de l'allemande est du genre nerveux. Là encore, son amortissement ne joue pas en sa faveur. L'arrière, plus souple que l'avant, est fortement sollicité par effet de balancier et vient

rapport supérieur 200 tours avant, quel que soit le mode choisi. Pas très sport tout ça.

Reste la Mazda. Son architecture mécanique, très proche de la Nissan, pourrait en effrayer certains sur chaussée humide. Pourtant, sans être du niveau de l'Audi en termes d'adhérence, la RX-8 se montre d'une facilité et d'une efficacité déconcertantes. Bien que disposant des mêmes pneumatiques que la Nissan, la Mazda peut difficilement être prise en défaut de motricité. Comme quoi, parfois, le manque de couple peut être un avantage. Mais la RX est également moins sensible aux raccords de pont en appui. Il faut dire que son empattement et son amortissement très réussi lui assurent un équilibre des plus convaincants. Elle est également la seule à pouvoir se passer totalement de l'ESP si l'on maintient le bouton assez longtemps. Il m'est avis que cette fonction n'a pas vraiment été étudiée pour les clients puisqu'il devient impossible de la réactiver sans couper le contact. ➤

CLASSEMENT
note sur 10

	350 Z	TT 3.2	RX-8
PERFORMANCES			
Accélérations	9	8	7
Reprises	8	9	7
COMPORTEMENT			
Efficacité sportive	9	7	8
Facilité de conduite	7	9	8
Freinage	9	7	7
AGREMENT			
Moteur	9	8	8
Confort	6	6	9
Finition	7	9	7
BUDGET			
Prix / Équipement	8	6	9
Consommation	6	7	6
RÉSULTAT FINAL			
Total sur 100	78	76	76
Classement	1^{re}	2^e	2^e

Chacune possède sa pro
mais seules les japonaises
prétendre au statut de ré

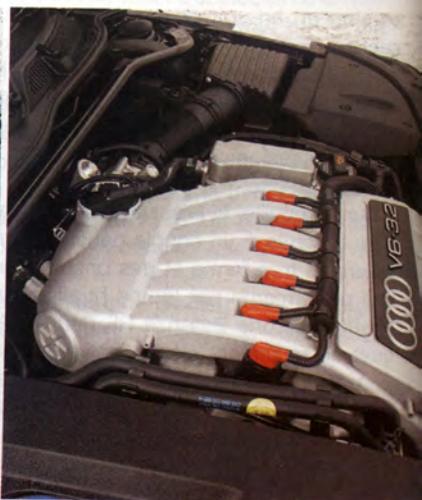


Comme je le disais au début, le moteur rotatif puise sa force dans ses régimes de rotation élevés. La RX-8 arbore d'ailleurs un compte-tours gradué jusqu'à 10 000 tours dont la zone rouge débute à 8500. S'il n'est pas nécessaire de flirter avec ces régimes pour apprécier la Mazda, le fait d'y avoir goûté risque de vous plonger dans la dépendance. Le son caractéristique du bi-rotor, à mi-chemin entre la turbine et la moto,

est extrêmement gratifiant. C'est d'autant plus agréable que ce n'est pas fatigant à la longue. Rouler en troisième sur l'autoroute pour en profiter pourrait cependant laisser apparaître un caractère obsessionnel.

Au moment de faire les comptes, on ne peut parler de domination franche de l'une des trois. Au risque de paraître hypocrite, je me risquerai à dire que toutes les trois sont de bonnes voitu-

res. Mais qu'elles ne correspondent pas à la même clientèle. Ainsi, l'Audi peut difficilement revendiquer le statut de sportive tant elle est castratrice pour les sens. Cependant, elle ravira les amateurs de belles choses et ceux qui veulent rouler par tous les temps en toute sécurité. La Nissan, c'est un peu la pure et dure. Ses commandes demandent de la poigne et rouler sans l'électronique sous la pluie requiert un



personnalité uvent s sportives



minimum de connaissances acrobatiques. L'absence de places arrière renforce ce côté exclusif. Enfin, la Mazda RX-8 se situe entre les deux. Facile à prendre en mains, pratique grâce à ses places arrière et intéressante par son moteur rotatif, cette japonaise pourrait bien représenter le coupé idéal. Seules ses performances en retrait par rapport aux deux autres la privent de la plus haute marche du podium. ■

EN CLAIR

Logiquement, c'est la plus sportive des trois, la Nissan, qui gagne aux points. Il faut dire qu'à part le confort, elle n'a pas de réel défaut. Personnellement, je la mettrai pourtant à égalité avec la Mazda, plus polyvalente, pleine de malice mais également à l'aise sur circuit. Ce n'est pas tous les jours que l'on trouve une voiture qui concilie vie de famille et soif de pilotage. Quant à l'Audi, pas assez sportive, elle est toujours le symbole du design et de la finition. Mais à quel prix ?



AUDI
TT 3.2 QUATTRO

MAZDA
RX-8

NISSAN
350 Z

TECHNIQUE

MOTEUR			
Type (position)	6 cylindres en V à 15° (transversale avant)	Bi-rotor de type Wankel (longitudinale avant)	6 cylindres en V à 60° (longitudinale avant)
Distribution (entraînement)	2 ACT (chaîne)	3 lumières d'admission et 2 d'échappement par rotor	2x2 ACT (courroie) calage variable à l'admission
Alimentation / Allumage	Gestion électronique Bosch Motronic ME 7.1.1 collecteur d'admission à géométrie variable	Gestion électronique 2 bougies par rotor collecteur d'admission variable en fonction du régime	Gestion électronique
Cylindrée (cm ³) (alésage x course)	3189 (84 x 95,9)	654 x 2	3498 (95,5 x 81,4)
Rapport volumétrique	11,3 : 1		10,3 : 1
Régime maxi	6500	9000	6750
Puissance maxi (ch CEE à tr/mn)	250 à 6300	240 à 8200	280 à 6200
Couple maxi (m.daN CEE à tr/mn)	32 de 2800 à 3200	21 à 5500	36 à 4800
TRANSMISSION			
Mode	Aux quatre roues	Aux roues arrière	Aux roues arrière
Boîte de vitesses	Robotisée à double embray.	Mécanique à 6 rapports	Mécanique à 6 rapports
V Max sur intermédiaires	54/91/128/172/215	NC	63/102/147/188/238
Antipatinage	Géré par le système Quattro	Autobloquant et ESP	Viscocooupleur et ESP
CHÂSSIS			
Type	Coque autoporteuse acier	Coque autoporteuse acier	Coque autoporteuse acier
Cx (SCx)	0,32 (0,63)	NC	0,29 (NC)
Suspension AV	McPherson triangulé combinés ressort / amortisseur, barre antirollis	Doubles triangles combinés ressort / amortisseur, barre antirollis	Triangles supérieurs et bras inférieurs, combinés ressort / amortisseur barre antirollis
Suspension AR	Multibras ressorts hélicoïdaux amortisseurs à gaz barre antirollis	Multibras combinés ressort / amortisseur barre antirollis	Triangles supérieurs et bras inférieurs, amortisseurs ressorts hélicoïdaux barre antirollis
Direction (tours de volant)	Crémaillère assistée (2,8)	Assistance électrique (3)	Crémaillère assistée (2,75)
Diamètre de braquage (m)	10,6		11,2
Freins avant	Disques ventilés Ø 334 mm	Disques ventilés Ø 303 mm	DV Ø 324, étriers 4 pistons
Freins arrière	Disques ventilés Ø 265 mm	Disques ventilés Ø 302 mm	DV Ø 322, étriers 2 pistons
Antiblocage	Oui	Oui	Oui
DIMENSIONS / CAPACITÉS			
Empattement (voies AV / AR mm)	2422 (1528 / 1513)	2700 (1500 / 1505)	2650 (1535 / 1545)
Long / Larg / Hauteur (mm)	4041 / 1764 / 1346	4435 / 1770 / 1340	4310 / 1815 / 1315
Pneumatiques	225/45 R 17	225/45 R 18	225/45 et 245/45 R 18
Réservoir d'essence (l)	62	61	80
POIDS			
Vérifié (répartition AV / AR %)	1570 (60/40)	1375 (51/49)	1520 (53/47)
Poids / puissance (kg / ch)	6,28	5,73	5,42

PERFORMANCES

VITESSE (KM/H)			
Maxi (régime)	250 (limitée)	240	250 (limitée)
ACCELERATIONS			
0 à 100 km/h	6"5	7"2 (sol humide)	6"0
400 / 1000 m DA	14"7 / 26"7	15"4 / 27"6 (sol humide)	14"2 / 25"9
REPRISES			
80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	5"4 en D	8"4 / 10"2 / 13"8	5"9 / 7"8 / 10"9
CONSUMMATION			
Moyenne (autonomie en km)	12,5 l / 100 km (490)	13,3 l / 100 km (450)	13,1 l / 100 km (610)

BUDGET

PRIX DE BASE (EUROS)			
France	42 670	33 500	36 900 (Version Pack)
OPTIONS (EUROS)			
Sellerie cuir	Série	Série	Série
Siège conducteur électrique	-	Série	Série
Peinture métallisée	550	274	500

*Données usine

AUDI TT 3.2 V6 DSG
CHRYSLER CROSSFIRE
MAZDA RX-8 231 CH
NISSAN 350Z

MATCH Chacun



Photos: David Noels

sa voie...

Un **coupé**, oui, mais pour quoi faire? Du sport pur et dur? Pour frimer? Ou parce que plus grand n'est pas (ou plus) nécessaire? Avec la nouvelle offre récemment apparue sur le marché, un même type de carrosserie peut cacher plusieurs utilisations possibles et donc satisfaire des attentes diversifiées. La preuve par la confrontation de quatre coupés ayant chacun une personnalité bien affirmée...

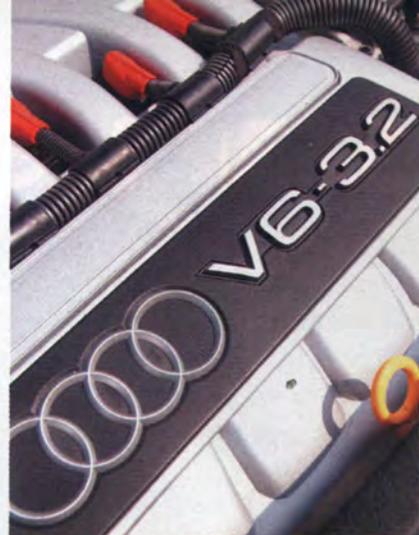
Par Xavier Daffe



4 COUPÉS MATCH



La boîte DSG de l'Audi est non seulement la meilleure de cette confrontation mais peut-être aussi de la production automobile actuelle. Elle se commande depuis le levier ou le volant.



Vif et plein à tous les régimes, le V6 procure à la TT un caractère rageur et... sportif.

Hasard du calendrier ou véritable regain d'intérêt pour un créneau naguère en perte de vitesse, le coupé semble opérer actuellement un retour au premier plan de l'actualité. En quelques mois, en effet, sont apparus deux coupés japonais diaboliques: la Mazda RX-8 et la Nissan 350Z. L'exotique et très attachante (à plus d'un titre) RX-8 renoue avec une tradition Mazda du moteur rotatif inaugurée en 1967 par la Cosmo Sport, soit deux ans à peine avant le lancement de la 240Z de Nissan (qui s'appelait Datsun à l'époque).

Deux modèles emblématiques qui trouvent donc aujourd'hui une descendance. Laquelle est confrontée en quelque sorte à une résurrection. Celle d'un coupé Chrysler enfin rigoureux et agréable à conduire, la Crossfire, qui peut en outre compter sur une ligne ravageuse. Et

l'Audi TT, qui n'est pas neuve, elle, mais dont le V6 3.2 l'est, et plus encore son incroyable boîte de vitesses DSG à deux embrayages.

Quatre architectures de coupé similaires, quatre moteurs proches en performances, quatre vocations voisines, axées sur l'agrément de conduite: tout incitait à la confrontation. Action...

MOTEURS ET PERFORMANCES

Des quatre moteurs confrontés ici, trois sont d'architecture relativement classique et similaire. Il s'agit de trois V6, dont l'angle du «V» varie de 15° pour l'Audi, qui présente de surcroît la particularité de recouvrir son bloc d'une culasse unique, à 60° pour celui de la Nissan et 90° pour la Chrysler. En

revanche, la Mazda et son rotatif font bande à part. Son petit birotor fort compact de 231 ch n'atteint que 2.6 litres de cylindrée «virtuelle», ce qui lui vaut au passage la meilleure puissance spécifique de la confrontation (plus de 88 ch/l), suivie respectivement par la Nissan (80), l'Audi (78) et la Chrysler (68).

En performances pures, la Nissan vire en tête, talonnée par l'Audi. Les deux autres sont plus avares en sensations.

A l'usage, le rotatif Mazda est... le plus déroutant. Ses montées en régime paraissent infinies. Et pour cause, le rupteur n'intervient qu'à 9200 tours! Il mugit dans un feulement aigu que l'on croirait sorti du 4 cylindres d'une moto japonaise.

Bien entendu, il n'a pas le coffre du 3.5 litres Nissan, dont la pléthore de centimètres cubes se traduit notamment par un couple spécifique record de 140 Nm/l. Ce qui explique qu'il soit particulièrement à l'aise à bas et moyen régimes, un peu moins en haut. A l'usage, son mode d'emploi est donc diamétralement opposé à celui du rotatif Mazda.



Le V6 de la Nissan est le plus impressionnant de disponibilité grâce à un couple très généreux.



AUDI TT 3.2 V6 DSG

Consommation moyenne	. 11,4 l/100 km
Extrêmes de 9,4 à 14,2 l/100 km
Vitesse maxi en 6 ^e 250 km/h
1000 m départ arrêté 26,4 s
Prix de base 42.450 €

Tant que le revêtement est bon, le comportement routier de la TT est sans surprise et empreint d'efficacité.



LES QUALITES

- Association moteur/boîte
- Boîte géniale
- Frugalité étonnante du V6
- Performances et musicalité
- Motricité garantie
- Equipement de qualité, peu d'options
- Coffre pratique et utilisable

LES DEFATS

- Mode S vraiment très sportif
- Places arrière virtuelles
- Filtrage déficient
- Châssis... « en bois »
- Habitacle confiné
- Espaces de rangement inexistant

MOTEUR-BOÎTE ET PERFORMANCES

- 1.** Audi TT 3.2 V6 DSG **5 points**
- 2.** Nissan 350Z **4 points**
- 3.** Mazda RX-8 231 ch **3 points**
- 4.** Chrysler Crossfire **2 points**

Entre les deux, le V6 Audi séduit immédiatement par sa réponse à l'accélérateur et par la sonorité émanant de sa ligne d'échappement, superbe.

Quant au V6 Chrysler, il n'a pas la fibre sportive de ses concurrents et il joue dans un registre plus paisible. Rond et onctueux, il est le plus «pépère» de la bande, malgré une sonorité là aussi agréablement étudiée. Cependant, la Crossfire n'apparaît pas larguée face au chrono grâce à son poids mesuré qui lui permet d'afficher un rapport poids/puissance voisin de ceux de l'Audi et de la Mazda, toutes trois se

situant cependant en retrait logique par rapport à la Nissan.

Derrière la Nissan, qui caracole donc en tête, mais talonnée par l'Audi, il faut admettre que les chiffres bruts ne plaident guère en faveur de la Chrysler, qui, elle, se tient côte à côte avec la Mazda. Le chrono laisse donc apparaître deux pelotons distincts, qui filent néanmoins tous

deux à bonne allure. Mais son incroyable ensemble moteur/boîte DSG (bluffante celle-là) et son niveau de performances comparable à celui de la Nissan, place l'Audi en tête de ce chapitre, devant la 350Z de Nissan, la Mazda RX-8, qui exige d'être cravachée, et la Crossfire, trompeusement placide, mais plus avare en sensations.



D'origine Mercedes, le V6 de la Chrysler présente un fonctionnement lisse, sans beaucoup de personnalité. Hormis une musicalité réjouissante.



La version 231 ch de la RX-8 bénéficie d'une très bonne boîte à 6 rapports.



Le rotatif de la Mazda semble ne jamais devoir s'arrêter de monter en régime. Coupure à... 9200 tours!



COMPORTEMENT

Depuis son lancement, l'Audi TT traîne une piètre réputation en matière de comportement routier. Des critiques dont a partiellement tenu compte la marque lorsqu'elle a procédé à quelques aménagements, lesquels s'avèrent malheureusement insuffisants pour concurrencer valablement les concurrentes, plus rigoureuses sur ce plan.

Le châssis de Golf IV est en l'occurrence poussé dans ses derniers retranchements et si le bilan peut encore faire illusion tant que le revêtement s'apparente à un billard, le comportement se désunit rapidement à l'abord des chaussées dégradées. Percussions, rebonds et infidélités à la trajectoire viennent alors compliquer la tâche de celui qui est derrière le volant. Heureusement, le modèle 3.2 peut compter sur sa transmission in-

tégrale non permanente quatre pour lui garantir une motricité à tout moment optimale.

Le comportement routier de la Chrysler représente une vraie et agréable surprise. La Crossfire n'affiche pas ce caractère pataud et sous-vireur de la Mercedes SLK dont elle est issue, et son train avant en particulier apparaît comme le meilleur de la bande. Neutre, précise et incisive, la Crossfire est un régal pour le conducteur averti (surtout s'il débranche l'ESP), mais jamais compliquée ou traître pour celui qui adopte une conduite plus détachée.

Avec sa légèreté relative, sa répartition des masses idéale, le recours à un très bon autobloquant Torsen, ses liaisons au sol bien guidées et son amortissement adéquat, c'est la Mazda RX-8 qui remporte cette manche. Elle est aussi précise et rigoureuse que la Nissan, qui la

La RX-8 possède tous les ingrédients d'une authentique sportive, y compris un ESP totalement déconnectable.

La Crossfire n'est pas la plus sportive. Mais son maintien de caisse et son amortissement atteignent des niveaux jamais rencontrés sur une Chrysler.



COMPORTEMENT ROUTIER

- 1.** Mazda RX-8, 231 ch **5 points**
- 2.** Chrysler Crossfire **4 points**
- 3.** Nissan 350Z **3 points**
- 4.** Audi TT 3.2 V6 DSG **2 points**

Par ses très bonnes prédispositions naturelles et sa relative légèreté, la RX-8 remporte la palme du comportement routier.



CHRYSLER CROSSFIRE

Consommation moyenne . 12,8 l/100 km
 Extrêmes de 9,1 à 14,7 l/100 km
 Vitesse maxi en 6^e 242 km/h
 0-100 m départ arrêté 28,0 s
 Prix de base 38.720 €
 Prix de base Autostick 40.535 €

- LES QUALITES**
- Comportement routier
 - Confort de marche
 - Boîte 6 bien étagée
 - Ligne craquante
 - Sonorité du V6
 - Finition
 - Sièges de qualité

- LES DEFAUTS**
- Visibilité AR et de trois quarts arrière
 - Accès au coffre
 - Pas de cache-bagages
 - Lacunes d'équipement
 - Liste d'options réduite
 - Volant trop grand, trop bas
 - Prix... Mercedes!

talonne. En revanche, elle est nettement moins sensible à l'état de la route et de son revêtement. Elle virevolte de point de corde en point de corde avec aisance et pratiquement sans inertie, sans jamais dévier de sa trajectoire. Toutes ses commandes (direction, freins, boîte...) se montrent de surcroît précises et agréables.

Très rigide et bénéficiant de trains roulants sophistiqués et bien guidés, la Nissan 350Z est celle dont le comportement

routier apparaît le plus sportif... tant que le revêtement est bon. Elle est alors empreinte d'équilibre, de vivacité et d'agilité malgré une masse non négligeable. Progressive et prévisible, elle est facile à appréhender. Malheureusement, son ESP, contrairement à celui des trois autres, n'est jamais totalement déconnectable et, sur un mauvais revêtement, son amortissement paraît perfectible; la 350Z oscille entre raideur excessive et flottement.



Bien équilibrée et très efficace sur un bon revêtement, la «Z» souffre d'un amortissement perfectible et d'une masse non négligeable.



Seule à bénéficier d'une transmission intégrale (non permanente), la TT ne souffre pas de problème de motricité.

CONFORT

Moyennement efficace et trop rapidement perturbée par la mauvaise qualité du revêtement routier, l'Audi TT est donc aussi l'une des moins confortables des quatre protagonistes réunies ici. C'est bien entendu la rançon d'un châssis excessivement raide, d'une suspension pratiquement privée de débattements et de pneus au profil si bas qu'ils rendent les jantes fort vulnérables.

De surcroît, son dessin particulier fait du TT un coupé à l'habitacle confiné, claustrophobique et dont les places arrière sont en tout état de cause inutilisables par la faute d'un manque d'espace pour les jambes et la tête. En revanche, et assez curieusement compte tenu des pneus à profil très bas, les bruits de roulement apparaissent bien contenus et ne viennent en tout cas pas perturber la musicalité du V6.

N'y allons pas par quatre chemins: la Chrysler Crossfire remporte la palme du confort, de peu devant la Mazda RX-8. Elle le doit à un châssis extrêmement



Le volant de la RX-8 est réglable en hauteur. Pourtant, les grands gabarits le trouveront toujours trop bas...



Sur la Nissan Z, le bloc d'instruments est solidaire de la colonne de direction.



Les sièges du conducteur et du passager de la Nissan Z possèdent une largeur différenciée.

conciliant, qui filtre de manière remarquable les aspérités de la route et parvient à limiter autant que possible les mouvements de caisse parasites. Les deux occupants (la Crossfire est une stricte deux places) se déplacent alors dans un habitacle douillet et accueillant, une impression renforcée par la qualité des sièges.



Les sièges du coupé TT manquent de soutien latéral compte tenu des vitesses de passage.



Robuste et bien fini, le tableau de bord de la TT est celui qui présente le mieux.

économique et fonctionnel, au bord de la RX-8 et une qualité guère de celle de l'Audi.

MAZDA RX-8 231 CH

Consommation moyenne . 14,8 l/100 km
 Extrêmes de 11,9 à 17,8 l/100 km
 Vitesse maxi en 6° 237 km/h
 1000 m départ arrêté 27,8 s
 Prix de base 36.999 €

LES QUALITES

- Concept de « coupé » 4 (vraies) places
- Moteur... de moto (9200 tours!)
- Polyvalence d'usage
- Comportement routier, confort
- Rapport prix/prestations intéressant
- Vrai autobloquant Torsen
- Toutes commandes précises

LES DEFAUTS

- Consommation encore élevée
- Manque de ressources à bas régime
- Quelques équipements indisponibles
- Accès au coffre malaisé
- Visibilité de trois quarts arrière



Les sièges de la RX-8 reprennent à la base des appuie-tête un motif symbolisant le piston rotatif du moteur.

Petit bémol: la présence de bruits aérodynamiques (bruits de vent principalement) à haute vitesse, qui peuvent devenir lassants à la longue.

Juste derrière la Crossfire, se tapit la RX-8, qui jouit d'un châssis remarquable. Son amortissement de qualité lui garantit en effet non seulement un très bon comportement routier, mais également

Par son châssis extrêmement conciliant, la Crossfire s'affiche comme la plus confortable.

un confort de marche très appréciable, sans raideur excessive. La RX-8 se montre ainsi très conciliante et polyvalente, parfaitement apte à un usage quotidien et insensible au style de conduite et au type de route. Le niveau sonore est légèrement

supérieur à celui qui règne à bord de la Crossfire, mais s'il est « présent », le bruit du rotatif est aussi très sympathique, et en tout cas différent de tout ce que l'on connaissait jusqu'à présent.

Enfin, le coupé 350Z s'installe en troisième position, juste devant l'Audi TT, qui

ferme la marche. Il est en effet trop tributaire de la qualité du revêtement rencontré et

ses pneus aux flancs très rigides (garants d'un très bon comportement) induisent des bruits de roulement trop importants. Lui aussi est une stricte deux places, mais sa position de conduite figure parmi les meilleures.

Accueillants et confortables, les sièges de la Crossfire autorisent de longues étapes.



peu sportif - de la Crossfire grand et trop bas. Mais il compte des meilleurs trains avant.



Intégralement reprise de la Mercedes SLK, la console centrale de la Crossfire manque d'originalité.

CONFORT

1. Chrysler Crossfire **5 points**
2. Mazda RX-8 231 ch **4 points**
3. Nissan 350Z **3 points**
4. Audi TT 3.2 V6 DSG **2 points**

FONCTIONNALITÉ

Près de 40 cm séparent la plus courte, l'Audi TT, de la plus longue, la Mazda RX-8. Entre les deux s'intercalent la Nissan puis la Chrysler. Mazda, Nissan, Audi, Chrysler: c'est aussi le classement des meilleurs volumes de coffre (de 290 à 215 l, en passant par 273 pour la Nissan et 220 pour l'Audi) et celui du plus grand empattement. Il est dès lors logique que la Mazda trône comme la plus habitable. Elle propose quatre vraies places, toutes accessibles même aux adultes de grande taille grâce à son système de portes arrière inversées «Freestyle». Celles-ci ne peuvent se manipuler que lorsque celles d'avant sont ouvertes, mais, conjuguées à l'absence de montant central, elles facilitent grandement l'accès aux places arrière.

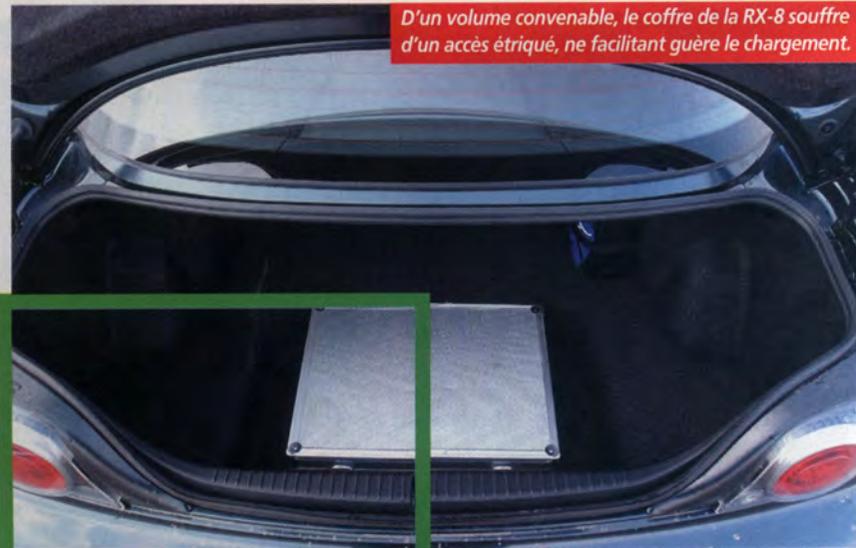
Ce faisant, la RX-8 soigne sa polyvalence, puisque les pères de famille pourront enfin opter pour un «coupé», 4 portes, 4 places. Des aspects pratiques encore accrus grâce à la longue console courant entre les quatre sièges et comportant de multiples espaces de rangement. Dans les trois autres, les places arrière sont soit inutilisables (TT), soit carrément inexistantes (Crossfire, 350Z).

Pour en revenir au volume du coffre, les chiffres bruts sont une chose, l'exploitation qu'il est possible d'en faire en est une autre. Ainsi, avec ses 273 l, le coffre de la 350Z pourrait paraître généreux. En réalité, une grosse barre antirapprochement reliant les cloches de suspension en... barre l'accès, le rendant pratiquement inaccessible à autre chose que des sacs de sport souples (ou des clubs de golf, dit la brochure commerciale).

Pis: celui de la Crossfire est non seulement le plus petit, mais aussi le moins pratique. Difficile d'accès à cause d'un hayon étroit et profond, il est en outre démuné

Grâce à son large hayon, la TT autorise un accès très aisé à son coffre. Elle est de surcroît la seule à proposer une banquette rabattable.

D'un volume convenable, le coffre de la RX-8 souffre d'un accès étriqué, ne facilitant guère le chargement.



FONCTIONNALITÉ, ASPECTS PRATIQUES

1. Mazda RX-8 231 ch **5 points**
2. Audi TT 3.2 V6 DSG **4 points**
3. Nissan 350Z **3 points**
4. Chrysler Crossfire **2 points**

Pour sa part, la Crossfire souffre d'un coffre petit, pas facile d'accès et dans lequel rien ne dissimule le contenu aux regards indiscrets.



NISSAN 350Z

Consommation moyenne . 12,2 l/100 km
 Extrêmes de 9,8 à 15,6 l/100 km
 Vitesse maxi en 6° 253 km/h
 1000 m départ arrêté 26,2 s
 Prix de base 35.000 €
 Prix de base Pack 38.500 €

LES QUALITES

- Comportement très équilibré
- Direction communicative
- Freinage
- Performances de haut niveau
- Rapport prix/prestations imbattable
- Super-ensemble moteur/boîte
- Vrai autobloquant (visco)

LES DEFAUTS

- Amortissement sur mauvaises routes
- Masse excessive
- ESP pas totalement désactivable
- Bruits de roulement



Le coffre de la Nissan est barré par une imposante barre anti-rapprochement qui limite ses capacités de chargement...



Les poignées de portes massives et en alu contribuent à la ligne râblée de la Z.



... à tel point qu'un mode d'emploi est nécessaire pour expliquer le chargement de deux sacs de golf.

de cache-bagages, lesquels restent donc en permanence à la vue des passants.

Cela dit, la Mazda, dont le volume est le plus grand, n'est pas gâtée non plus par un accès lui aussi étroit et peu aisé, sans hayon. Et finalement, c'est peut-être l'Audi, dont le coffre n'affiche que 220 l, qui s'avère la plus pratique à charger. Son hayon dégage bien l'accès et ses dossiers rabattables permettent de l'adapter aux besoins du moment. Sachant que de toute façon, ses places arrière sont inhabitables, autant les considérer comme un espace de chargement supplémentaire.

A noter que la visibilité périphérique n'est jamais satisfaisante, mais des quatre, ce sont les TT et Crossfire les moins bien loties.

4 COUPÉS MATCH



BUDGET

De 42.450 à 35.000 €; plus de 7.000 € séparent la plus chère (Audi TT) de la plus abordable (Nissan 350Z). C'est relatif, bien sûr, mais 7.000 € juste pour 30 ch de... moins, une boîte DSG, certes géniale, et une transmission quatre pseudo-intégrale, ça commence à faire beaucoup.

D'autant qu'à l'autre extrême, la Nissan ne part pas non plus démunie. Elle est même la championne du rapport prix/performance. Car une concurrente dotée d'un gros V6 de 280 ch, de réelles aptitudes sportives et des ingrédients qui vont avec (châssis à la hauteur, vrai autobloquant, freins indestructibles...) à ce niveau de prix, ne cherchez pas, il n'y en a pas. Même si, pour obtenir un équipement de confort comparable, par exemple, à celui de la RX-8 Révolution, il faut monter à la version Pack, affichée alors à près de 38.500 €.

Donc, là encore, celle qui peut se prévaloir du meilleur rapport prix/équipement, c'est la Mazda RX-8, qui, en 231 ch, se présente sous une version unique, pratiquement tout compris: air conditionné automatique, 8 airbags, cuir, système de navigation DVD et audio Bose avec chargeur frontal 6 CD...

Derrière, la Crossfire confirme qu'elle se prend pour... une Mercedes déguisée. 38.000 € alors que bon nombre d'équipements sont carrément indisponibles et que la liste d'options se réduit à la portion congrue, c'est disons... exagéré. Et injustifié, dans la mesure où la Crossfire reprend

EQUIPEMENT ET BUDGET

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. Nissan 350 Z | 5 points |
| 2. Mazda RX-8 231 ch | 4 points |
| 3. Chrysler Crossfire | 3 points |
| 4. Audi TT 3.2 V6 DSG | 2 points |

bon nombre d'éléments mécaniques déjà largement utilisés et éprouvés par la SLK.

Mais examiner le budget, c'est aussi prendre en compte les coûts d'utilisation, et notamment ceux liés à la consommation. Là, la bonne surprise vient de l'Audi TT, dont le V6 est pratiquement le plus explosif et le plus performant en même temps que le plus sobre. 11,4 l/100, c'est pratiquement un litre de moins que sa plus proche rivale, la Nissan 350Z et ses 12,2 l/100. C'est que le moteur présente un bon rendement. La boîte DSG également. Et dès lorsqu'ils sont associés...

Suit la Crossfire avec 12,8 l/100, qui reste raisonnable, comme son potentiel de performances, du reste, et la RX-8 (14,8 l/100), dont le rotatif, bien qu'en progrès significatif, surtout par rapport à la dernière RX-7, reste un peu glouton.

CONCLUSION

S'il s'agit d'opter pour un coupé à vocation essentiellement sportive qui fait primer les performances et les aptitudes dynamiques sur tout le reste, deux choix s'imposent: d'une part, l'Audi TT 3.2 V6 et sa fabuleuse boîte de vitesses DSG, à condition de ne pas habiter une région où l'entretien des voiries est déficiente. Et de ne pas trop souffrir de problèmes de dos. D'autre part, la Nissan 350Z, qui oppose aux évolutions légères et graciles de la Mazda RX-8 des passages en force et la brutalité de son V6 bourré de couple. Une sorte de «virilité» confirmée par des lignes râblées et massives.

A ces sportives presque sans concessions, la Mazda RX-8 répond par une plus grande homogénéité, par des aptitudes sportives guère éloignées de ces deux rivales grâce à ses très bonnes prédispositions naturelles et par une polyvalence bien plus grande. Ce qui lui vaut de remporter ce match aux points.

Enfin, la Crossfire (stricte deux places, comme la Nissan) s'adresse aux hédonistes et aux esthètes pour qui le confort un tantinet cossu et bourgeois prime la performance pure ou les aspects pratiques.

Un coupé pour quoi faire? Les réponses sont désormais multiples...

CLASSEMENT FINAL

- | | |
|-----------------------|-----------|
| 1. Mazda RX-8 231 ch | 21 points |
| 2. Nissan 350Z | 18 points |
| 3. Chrysler Crossfire | 16 points |
| 4. Audi TT 3.2 V6 DSG | 15 points |



CARACTÉRISTIQUES	AUDI TT 3.2 DSG	CHRYSLER CROSSFIRE 3.2	MAZDA RX-8 HP	NISSAN 350 Z
Moteur	transversal AV 6 cylindres en V (15°), culasse unique 2 ACT, 24 soupapes oui, admission et échappement 3189 250/184 à 6300 tr/min 320 de 2800 à 3200 tr/min	longitudinal AV 6 cylindres en V (90°) 2 ACT, 18 soupapes (2 adm., 1 échapp.) non 3199 218/160 à 5700 tr/min 310 à 3000 tr/min	longitudinal, central AV rotatif bi-rotor atmosphérique non 654 (2.616 en cylindrée « corrigée ») 231/170 à 8200 tr/min 211 à 5500 tr/min	longitudinal AV 6 cylindres en V (60°) 2 x 2 ACT, 24 soupapes oui, à l'admission 3498 280/206 à 6200 tr/min 363 à 4800 tr/min
Facteurs de performances	78,4 6,1 0,32/0,64	68,1 6,3 N.C./N.C.	88,3 6,2 0,30/N.C.	80 5,5 0,29/N.C.
Transmission	aux 4 roues, semi-permanente Haldex DSG, robotisée à 6 rapports oui, EDS opérant sur les freins/EDS	aux roues AR manuelle à 6 rapports oui/non	aux roues AR manuelle à 6 rapports oui/oui, Torsen	aux roues AR manuelle à 6 rapports oui/oui, viscocoupleur
Type Antipatinage/différentiel autobloquant Vitesses à 1000 tr/min (km/h) en 1°/2°/3°/4°/5°	8,3/14,0/19,7/26,5/33,2/40,2	8,3/14,2/21,6/29,9/37,1/44,2	7,2/12,0/16,6/22,9/27,2/32,3	9,3/15,2/21,8/27,8/35,4/44,5
Châssis	McPherson triangulés, barre antiroulis essieu multibras (3 bras/roue), barre antiroulis disques ventilés (334) disques ventilés (265) oui/oui assistée à crémaillère, hydraulique	double bras transversaux, barre antiroulis essieu multibras (5 bras/roue), barre antiroulis disques ventilés (300) disques pleins (278) oui/oui assistée à recirculation de billes, hydraulique	double triangulation, barre antiroulis essieu multibras (5 bras/roue), barre antiroulis disques ventilés (323) disques ventilés (302) oui/oui assistée à crémaillère, électrique	triangles supérieurs, 2 bras inférieurs, barre antiroulis triangles supérieurs, 3 bras inférieurs, barre antiroulis disques ventilés (324) disques ventilés (322) oui/oui assistée à crémaillère, hydraulique
Suspension avant	2,8 N.C./10,6 4041/1764/1345	3,1 N.C./10,3 4059/1766/1305	3,0 N.C./10,6 4430/1770/1340	2,75 11,2/N.C. 4310/1815/1320
Suspension arrière	2429 1528/1505 N.C./N.C. de 220 à 490 (dossiers rabattus) 1.520/N.M.	2400 1493/1502 N.C. (aux épaulés: 1338/-) 215 1.388/1.376	2700 1500/1505 N.C. (aux épaulés: 1393/1395) 290 1.425/N.M.	2650 1535/1545 N.C./N.C. 273 1.545/1.528
Freins avant (ø en mm) Freins arrière (ø en mm) Antiblocage/aide au freinage d'urgence Direction — nombre de tours — à braquage entre murs/trotoirs (m) Longueur/largeur/hauteur (mm) Empattement Voies AV/AR Largeur aux coudes AV/AR Volume du coffre (dm³ VDA) Poids constructeur/contrôle (kg) Pneumatiques — dimensions d'origine — dimensions sur véhicule d'essai Type de roue de secours Capacité réservoir (l)	Pirelli PZero Rosso 225/45 ZR 17 91Y 225/40 ZR 18 92Y bombe anticrevaison 62	Michelin Pilot Sport 2 225/40 ZR18 (AV) — 255/35 ZR 19 (AR) idem bombe anticrevaison 60	Bridgestone Potenza RE040 225/45 R 18 91W 245/45 R 18 96W temporaire 80	
Nos mesures	250 à 6200 tr/min en 6° (limitée)	242 à 5300 tr/min en 6°	237 à 7000 tr/min en 6°	253 à 5700 tr/min en 6°
Vitesse maxi (km/h)	14,6 (160 km/h) 26,4 (206 km/h) 6,5	15,6 (153 km/h) 28,0 (196 km/h) 7,8	15,6 (152 km/h) 27,8 (199 km/h) 7,4	14,8 (164 km/h) 26,2 (209 km/h) 6,5
Accélérations (s)	en Drive 14,0 (160 km/h) 25,8 (205 km/h) 3,7 4,1	en 4° 16,9 30,0 5,2 5,3	en 5° 18,8 33,5 7,6 6,5	en 6° 21,0 38,0 10,3 9,4
Reprises (s)	— 400 m à partir de 40 km/h — 1000 m à partir de 40 km/h — de 60 à 90 km/h — de 90 à 120 km/h	en 4° 16,9 30,0 5,2 5,3	en 5° 18,8 33,5 7,6 6,5	en 6° 21,0 38,0 10,3 9,4
Consommation	11,4 9,4 14,2 13,6/7,6/9,8	12,8 9,1 14,7 15,4/7,6/10,4	14,8 11,9 17,8 15,8/8,9/11,4	12,2 9,8 15,6 16,6/8,7/11,4
Budget	42.450 — 16	38.720 40.535 (Automatique 5 rapports) 16	36.999 — 14	35.000 38.500 (Pack) 18
Prix de base (€)	—	—	—	—
Autres versions (€)	—	—	—	—
Puissance fiscale (CV)	—	—	—	—
Équipement et options (€)	série/série série série série/série/- série 611 série/série série/série —/série série (cuir + Alcantara) —/série série série/- 381 — —/1.760 compris dans option CD Concert 3.570 (comprend option CD concert) série	série/série série série série/série/- — 605 —/série série/série série/série série —/série (semi-automatique) série —/- série — —/série — — —	série/série série série série/série/série — 500 série/- série/- série/série série —/série série —/- — —/série série série (DVD) série	série/série série série série/série/série série 500 série/série série/- —/-(Pack: série/série) série —/série série —/- — (Pack: série) — —/série série — (Pack: série) série —
Essai Moniteur n°	1298	1301	1304	1302

Photos: Sébastien Mauroy



La jeune

L'arrivée du **Z4 Coupé M** permet à **BMW** de revenir au contact avec son rival préféré, **Porsche**, et son récent coupé **Cayman S**. Cette inévitable confrontation est ici arbitrée par l'un des plus séduisants coupés de ces dernières années, la **Nissan 350Z**, dont le V6 est récemment passé à 300 ch.

Par David Leclercq



garde

Ca fait déjà plus de 20 ans que BMW est venu chercher des crosses au plus emblématique des constructeurs de voitures de sport, Porsche. A l'époque, la première M3 possédait suffisamment de hargne pour venir concurrencer la 968. La confrontation entre la grande maison munichoise et le petit constructeur de Zuffenhausen a connu un renouveau au milieu des années 90 avec l'introduction du Boxster, que BMW a mis dans la ligne de mire de son Z3. Désireux de renchérir, BMW a rapidement décliné son roadster en un coupé. Un modèle qui, même s'il

n'a pas connu le succès escompté, a tout de même conforté Porsche dans l'idée de revenir exploiter le créneau des coupés sportifs plus «grand public» avec le Cayman (la 968 n'ayant pas eu de descendance). Aujourd'hui, moins de 6 mois après la sortie du Cayman S, BMW revient dans la course avec le Coupé Z4 M.

Une rencontre s'imposait donc tout naturellement, arbitrée par la 350Z, qui non seulement représente le meilleur rapport prix/prestations de la catégorie, mais aussi symbolise la montée en puissance de Nissan dans le segment des voitures de sport... en attendant la future GTR

(2008) qui, selon le Japonais, devrait rivaliser avec la 911 Turbo.

REALPOLITIK

Economie oblige, Cayman S et coupé Z4 M empruntent largement à leurs aînés. Le Cayman dérive logiquement du Boxster, qui, lui-même, partage beaucoup d'éléments (moitié de caisse et train avant) avec la 911 Carrera. Par rapport au Boxster, l'adjonction d'un toit en dur et d'un hayon a permis de sensiblement augmenter la rigidité de la structure. Côté moteur, le Cayman S reprend la cylindrée (c'est-à-dire ici le vilebrequin) de la pre-



Repris de la M3 E46, le 3.2 fait toujours valoir son caractère explosif à hauts régimes.

mière 911 type «996» (de 1998), mais avec les culasses et le système *Variocam Plus* de la 911 type «997» actuelle.

A l'instar du roadster dont il dérive, le coupé Z4 reprend quant à lui de nombreux éléments de la précédente Série 3 (de 1998), notamment pour les liaisons au sol. C'est également le cas de la puissante version M, pour laquelle les ingénieurs du département M GmbH ont largement puisé dans les pièces de la M3 E46. C'est vrai pour la mécanique, la transmission, mais également une partie des trains roulants, la direction hydraulique (et donc plus électrique comme sur les autres Z4), les freins (de la CSL) ainsi que la monte pneumatique spécifique (ContiSport-Contact M3).

De son côté, la stricte 2 places 350Z dérive très étroitement de l'actuelle 2+2 dénommée Skyline ou Infiniti G35 selon les marchés. Premier modèle de la reconstruction de l'image sportive de Nissan, ce coupé lancé à l'été 2002 vient de subir un discret restylage dont l'évolution la plus profonde concerne son V6 de 3,5 litres.

DES CHEVAUX A (TOUTE) VAPEUR

Le restylage de la 350Z passe inaperçu. Tout au plus les *aficionados* noteront-ils que la calandre et les optiques (désormais bi-xénon) ont été redessinés, tandis qu'à l'arrière, les feux sont à diodes. Mais c'est sous le capot que se cache la plus importante des modifications: le 3.5 V6 passe de 280 à 301 ch, une puissance déjà entraperçue dans l'édition limitée «300 ch» en l'honneur du jeu Gran Turismo sur



Playstation. Ce gain de 21 ch est dû à de nouveaux pistons et à des arbres à cames redessinés. Reprofilé, le collecteur d'admission est plus court, mais aussi plus large qu'auparavant, en vue de favoriser les hauts régimes. Bien que la puissance grimpe de 7%, l'opération est préjudiciable au couple, qui perd 10 Nm: de 363 à 353 Nm, toujours disponibles au régime de 4800 tr/min.

Le Cayman S tire quant à lui 295 ch à

du 3,8 litres de la Carrera S. Les collecteurs d'admission intègrent deux volets pilotés. Bien remplie, la courbe de couple fait un palier à 340 Nm de 4400 à 6000 tr/min.

Le Z4 M fait ici office de référence avec son mythique 3,2 litres qui affiche 343 ch, soit 42 de plus que la 350Z et 47 de plus que le Cayman. Son bloc en fonte – qui commence à dater – détient toujours le record de couple spécifique chez les atmosphériques de grande série (112,5 Nm/l).

En outre, son architecture longue course (91 mm) ne l'empêche nullement de pratiquer les hauts régimes, son rupteur n'intervenant qu'à 8000 tr/min! Non content d'être le plus puissant, le 6 en ligne bavarois revendique la valeur de couple la plus élevée: 365 Nm à 4900 tr/min.

Le Z4 M fait ici office de référence avec son mythique 3,2 litres de 343 ch, soit 42 de plus que la 350Z et 47 de plus que le Cayman.

6250 tr/min de son *flat 6* de 3,4 litres. Si la distribution variable provient de la 911, les arbres à cames, spécifiques, sont ceux



Avant de lancer nos trois bolides devant l'objectif de Sébastien, notre photographe, une séance de lavage s'imposait. Tout le monde a été mis à contribution.

COMPARATIF BMW Z4 COUPÉ M vs NISSAN 350Z ET PORSCHE CAYMAN S



BMW Z4 COUPÉ M

Consommation moyenne .. 14,2 l/100 km
Extrêmes de 10,8 à 18,4 l/100 km
Consommation Euromix .. 12,1 l/100 km
CO₂ 292 g/km
1000 m départ arrêté 24,3 s

Prix de base 59.300 €

LES QUALITES

- Mécanique exceptionnelle
- Accord moteur/boîte et agrément
- Niveau de performance
- Esthétique de caractère
- Equipement complet

LES DEFATS

- Amortissement insuffisant
- Comportement peu gratifiant sur les routes sinueuses
- Autonomie limitée (55 l)
- Confort de suspension perfectible
- Manque d'espaces de rangement



Fidèle à celui du roadster, l'habitacle du Z4 Coupé est spacieux. Mais les espaces de rangement font défaut. A six rapports, la commande de boîte fait merveille, mais elle exige de la poigne.



Spécifiques à la version M, les sièges procurent un bon maintien.



Menés jusqu'au cœur de la France, nos trois bolides ont englouti 526 litres de carburant pour un total cumulé de 4.710 kilomètres.

BATAILLE D'ARCHITECTES

Nous voilà donc en présence de trois 6 cylindres affichant chacun une architecture spécifique. Face au chrono, on imaginait que le Z4 M ferait la loi. D'autant que le coupé munichois partait avantagé par son rapport poids/puissance plus favorable. Cette hiérarchie mathématique n'est pourtant pas respectée dans la réalité, où c'est le nez du Cayman qui émerge le premier du peloton. Certes, la Porsche est plus lente d'un dixième sur le 1000 m DA, mais, grâce à sa meilleure motricité (malgré l'absence d'autobloquant) favorisée par une répartition des masses avantageant l'essieu arrière moteur, elle l'emporte sur l'exercice du 0 à 100 km/h ou, plus largement, du 400 m DA. Une vraie performance qu'elle réédite d'ailleurs en reprises grâce à un rapport poids/couple particulièrement favorable (3,9 kg/Nm, contre 4 kg/Nm au Z4 M).

Sur la route, le flat 6 conserve son avance. Souple et onctueux à bas régime, il renforce sa présence et sa poussée au fil de la montée en régime pour finalement révéler un caractère explosif en haut. Une vraie catapulte qu'on ne se lasse pas de titiller. D'autant que sa sonorité métallique est du plus bel effet.

Le 3,2 litres du Z4 est lui aussi une belle



Grâce à un collecteur et des pistons redessinés, le V6 a gagné 20 ch. Mais il a perdu 10 Nm.

pièce d'orfèvrerie. Pas aussi pointu qu'on aurait pu l'imaginer, il se montre assez docile à bas régime, où il accepte de ronronner tranquillement sous les 2000 tr/min. Cela dit, un simple effleurement de l'accélérateur – qui manque d'ailleurs de progressivité – entraîne une réponse franche et virile. Mais c'est à partir des 4500 tr/min que ce 6 cylindres se révèle complètement, prenant alors les vocalises et le tempérament de feu d'un moteur de compétition. Pour les non-avertis, mieux vaudra consommer avec modération.

Handicapé par le poids excessif de la 350Z (1.530 kg, soit deux quintaux de plus que le Cayman), le V6 Nissan a fort à faire. L'évolution portée à 300 ch ne nous a d'ailleurs pas totalement convaincus. Même si elle parvient à grappiller près d'une demi-seconde en accélération, les reprises pâtissent sérieusement du défi-

NISSAN 350Z

Consommation moyenne ..	12,4 l/100 km
Extrêmes	de 10,1 à 16,0 l/100 km
Consommation Euromix ..	11,7 l/100 km
CO ₂	280 g/km
1000 m départ arrêté	25,8 s
Prix de base	38.700 €
Prix de base Pack	42.200 €

LES QUALITES

- Accord moteur/boîte
- Comportement équilibré
- Direction informative et linéaire
- Freinage endurant
- Différentiel à glissement limité
- Rapport prix/prestations imbattable
- Qualité de finition en amélioration

LES DEFATS

- Poids trop élevé
- Evolution moteur 300 ch sans intérêt
- Comportement sur routes dégradées
- ESP parfois intrusif
- Bruits de roulement
- Quelques lacunes d'équipement
- Ceinture de sécurité gênante



La planche de bord de la 350Z présente une meilleure finition grâce à l'utilisation de revêtements plus flatteurs. L'instrumentation a également été redessinée pour plus de lisibilité.



L'absence de réglage en profondeur du volant induit une position de conduite trop haute.



C'est sur le tracé de Charade, long de 4 km, que notre séance de photos a eu lieu. Chacun des 18 virages est placé sous la surveillance d'une caméra.



cit de couple. Une caractéristique décelable non seulement à l'examen des mesures chronométrées (où l'on perd pratiquement une seconde dans tous les exercices), mais aussi sur la route, où il faut davantage essorer le compte-tours pour relancer la machine. *Last but not least*, la sonorité rauque si agréable de la version 280 ch a également perdu de sa superbe.

LE FIL DU TAILLEUR

Pour faire passer leur imposante cavalerie à la route, nos trois coupés ont reçu un traitement «sur mesure» de leurs liaisons au sol. Ainsi, si le Z4 M dérive étroitement du roadster M, sa rigidité structurelle plus importante a permis d'adop-

ter des tarages d'amortissement et des raidisseurs de barres antiroulis spécifiques afin d'accroître encore la précision de conduite. Comme pour la M3, la motricité du train moteur est optimisée par un gros diffé-

Handicapé par le poids excessif de la 350Z (1.530 kg, soit deux quintaux de plus que le Cayman), le V6 Nissan a fort à faire.

rentiel autobloquant hydraulique. On l'a dit, la direction est également à assistance hydraulique (mais moins directe que celle des autres Z4), tandis que les imposants pneus Continental ont été développés autour de la M3 E46. Pour le freinage, on retrouve les gros disques ventilés perforés *compound* (montés semi-flottants sur un

bol en aluminium pour réduire les masses non suspendues) de la CSL pincés par des étriers flottants monopistons.

Vu comme un modèle à part entière, le Cayman a également fait l'objet de réglages spécifiques. Ici aussi, l'augmentation de la rigidité a entraîné une redéfinition des liaisons élastiques, ainsi que des barres antiroulis et des tarages des ressorts/amortisseurs. L'objectif des metteurs au point était de rendre le Cayman vif et agile, mais pas trop brutal. L'absence de différentiel autobloquant vient d'ailleurs confirmer cette intention.

Chez Nissan, le passage du V6 de 280 à 300 ch n'a pas entraîné de modification particulière. Ce coupé dispose donc tou-



Notre descente sur le circuit représentait une occasion unique de tester les limites de ces trois coupés. C'est aussi le temps d'échanger les impressions.

PORSCHE CAYMAN S

Consommation moyenne .. 13,2 l/100 km
Extrêmes de 10,8 à 16,8 l/100 km
Consommation Euromix .. 10,6 l/100 km
CO₂ 254 g/km
1000 m départ arrêté 24,4 s
Prix de base 62.315 €

LES QUALITES

- Moteur extra (élasticité, puissance)
- Sonorité du *flat-six*
- Commandes (direction, boîte, freins)
- Comportement précis et efficace
- Confort de marche étonnant
- Qualité des sièges (confort, maintien)
- Aspects pratiques (2 coffres)

LES DEFAUTS

- ↘ Pas d'autobloquant
- ↘ Prix salé
- ↘ Options chères
- ↘ Equipement de série limité



A bord du Cayman, les utilisateurs de 911 ne seront pas dépaysés. Lumineux, l'habitacle est très agréable du fait d'une finition irréprochable et d'astuces (rangements) bien pensées.



Les sièges Porsche sont exemplaires de confort et de maintien. Un must!



Bon pied bon œil (il vaut mieux), notre photographe a imprimé 1.092 images sur sa carte numérique. Vive le digital!



jours des mêmes trains roulants rigoureux, d'un petit autobloquant (viscocoque) et d'un freinage signé Brembo.

UN CAYMAN AUX DENTS LONGUES

Pour juger le plein potentiel de nos trois protagonistes, nous avons pu nous rendre sur le superbe circuit de Charade, au pied du Puy-de-Dôme, à un jet de pierre de Clermont-Ferrand. Un tracé très technique (voir encadré) long de 4 km, mais aussi très exigeant en raison des nombreux dénivelés. A ce petit jeu, le Cayman ne tarde pas à s'imposer, faisant valoir son

remarquable équilibre qui découle notamment de son architecture à moteur central arrière. Vif et agile, il virevolte littéralement autour de son axe, changeant d'appui instantanément, mais toujours avec progressivité. Le Cayman peut en outre compter sur sa direction bien cali-

Vif et agile, le Cayman virevolte autour de son axe, changeant d'appui instantanément, mais toujours avec progressivité.

brée (montée en effort, centrage) qui accepte encore les corrections, même sous fort appui. Monté sur notre voiture d'essai, l'amortissement piloté (1.694 €) ajou-

te encore à son efficacité, apportant un surcroît de précision lorsque la configuration «sport» est sélectionnée.

Puissamment motorisé, le Z4 M l'est sans doute un peu trop dans le sens où sa précision de conduite est nettement moins convaincante que celle du Cayman. Rapidement décelable, le sous-amortissement engendre une attitude de flottement dans les phases transitoires. Cette caractéristique induit également ce que l'on pourrait appeler des «crises de sous-virage» où le train avant perd son pouvoir directionnel. Finalement, le seul moyen d'exploiter le Z4 est de se retrousser les manches et d'y aller franco. Quitte à en faire trop. Mais c'est là la seule manière d'obtenir des mises en appui nettes et un comportement plus constant. L'autre déception du Coupé BMW, c'est son freinage peu endurant. Un vrai handicap, même sur route ouverte, que la 350Z et le Cayman en particulier ne connaissent pas. La Porsche est en outre la seule à pouvoir recevoir des freins carbone-céramique (8.385,30 €). Indestructibles!

Sur une piste bien coulée, la Nissan s'en sort assez bien, faisant preuve d'un bel équilibre. Certes, sa masse élevée, le poids supérieur supporté par son train avant et ses pneumatiques plus modestes l'empêchent d'aligner le potentiel d'adhérence de ses rivaux, mais elle s'impose face au Z4 grâce à des réactions bien plus faciles à appréhender. Dommage, par contre, que l'ESP, même déconnecté, réintervienne dès la première sollicitation des freins.

Sur des routes sinueuses ou dégradées, la Porsche confirme sa domination avec une précision de conduite qui n'est jamais altérée. Sa seule faiblesse est décelable dans les épingles, où l'absence d'autobloquant dessert la motricité. Sur ce terrain, si les châssis des Z4 et 350Z se désunissent assez rapidement par la faute d'un amortissement insuffisant, c'est la Nissan qui déçoit le plus par sa direction qui devient franchement imprécise et ses nombreuses réactions de battement de roue.



Après une boucle de 150 km menée sur les superbes flancs du Mont D'Or, nos trois coupés ont repris la route du retour vers Paris.

SPORTIFS, MAIS PRATIQUES

Sportifs dans l'âme, nos trois coupés ont aussi été soignés pour l'accueil des passagers. Surtout la Porsche, dont l'habitacle lumineux est agréable et la finition proche de celle offerte par une 911. Pour le confort, le Cayman domine encore les débats grâce à la progressivité de son amortissement et à des sièges au maintien remarquable. Les aspects pratiques n'ont pas été oubliés malgré une architecture à mécanique centrale arrière, avec deux coffres à bagages (un avant et un arrière) pour un volume total de 410 l.

Mieux insonorisée que le Cayman, la 350Z offre elle aussi un vaste coffre ainsi que de nombreux espaces de rangement (coffres derrière les sièges, sous le siège avant ou dans la console centrale). Depuis

le restylage, la finition enregistre de sérieux progrès grâce à des habillages plus cossus pour les portières et certaines parties du tableau de bord. Redessinée, l'instrumentation est aussi plus lisible qu'auparavant. On regrette par contre la position de conduite imparfaite (trop haute) et que la colonne de direction ne soit réglable qu'en hauteur.

Le coupé Z4 reprend la planche de bord du roadster, mais s'en distingue par l'utilisation de quelques plastiques de qualité supérieure (habillage des montants A...) Si le coffre est logeable et facile d'accès, les espaces de rangement manquent cruellement dans l'habitacle. Mais le Z4 est aussi le moins tolérant pour les lombaires de ses occupants: ses sièges sont fermes et sa suspension se montre rude sur les grosses aspérités. L'insonorisation souffre aussi d'importants bruits de roulement.

LE PRIX DU PLAISIR

En 20 ans de confrontation, Porsche et BMW n'ont jamais été aussi proches pour ce qui touche l'aspect financier. Cependant, calculette en main, le Z4 reste affiché 3.000 € de moins que le Cayman, un avantage doublé par un équipement plus généreux. De série, il offre la clim' automatique, les sièges chauffants, le cuir, le régulateur de vitesse et les projecteurs au xénon. Un «pack» qui, sur le Cayman, fait grimper la facture de près de 5.500 €. Bref, entre ces deux-là, si, pour certains, c'est une affaire de goût, pour d'autres, le dilemme restera une affaire de sous. La 350Z conserve quant à elle son titre de meilleur rapport prix/prestations de la catégorie. C'est vrai qu'à moins de 40.000 €, elle est donnée, d'autant que l'équipement est à l'avenant (sièges électriques et phares bi-xénon de série).

CONCLUSION

En faisant abstraction du prix, il n'y a pas à tortiller, le Cayman S s'impose largement grâce à son redoutable compromis confort/efficacité/plaisir de conduite. Si, sur le papier, le Z4 M est capable d'en remonter à la Porsche, sa partie châssis nous a fort déçus. Trop peu rigoureuse, elle gâche le plaisir au volant. Cela dit, le coupé M possède de sérieux arguments, à commencer par un ensemble moteur/boîte incroyable de ressources et une esthétique de dragster ravageuse. La Nissan 350Z fait toujours figure de maître-achat dans le segment des coupés sportifs. Ce qui, en soi, est déjà une performance. A moins de 40.000 € – soit 20.000 € de moins que ses deux concurrents –, on peut l'absoudre de son poids excessif ou de son manque de rigueur sur les chaussées déformées. ■



COMPARATIF BMW Z4 COUPÉ M vs NISSAN 350Z ET PORSCHE CAYMAN S

CIRCUIT DE CHARADE

C'est sur le circuit de Charade, près de Clermont-Ferrand, que nous avons confronté nos trois coupés. Un tracé magnifique situé au pied du Puy-de-Dôme et particulièrement exigeant tant sur le plan du pilotage que pour les mécaniques en raison des nombreux dénivelés (9% en moyenne). Merci à toute l'équipe du circuit pour son accueil chaleureux lors de notre séance de photos et ses conseils. La structure de Charade regroupe de nombreuses activités, dont une école de pilotage et des formations 4x4. Renseignements sur www.charade.fr/ ou par téléphone au +33-(0)4.73.295.295. **D. L. ■**



CARACTÉRISTIQUES

Moteur

	BMW Z4 COUPÉ M	NISSAN 350 Z	PORSCHE CAYMAN S
Type	longitudinal avant	longitudinal avant	longitudinal central arrière
Distribution	6 cylindres en ligne	6 cylindres en V à 60°	6 cylindres à plat opposés
Diagramme variable	2 ACT, 24 soupapes	2 x 2 ACT, 24 soupapes	2 x 2 ACT, 24 soupapes
Cylindrée (cm³)	calage admiss. et échapp. 3246	calage en continu (admission) 3498	calage + levée variable 3386
Puissance maxi (ch/kW)	343/252 à 7900 tr/min	300/221 à 6400 tr/min	295/217 à 6250 tr/min
Couple maxi (Nm)	365 à 4900 tr/min	353 à 4800 tr/min	340 de 4400 à 6000 tr/min

Facteurs de performances

Puissance spécifique (ch/l)	105,4	85,8	87,1
Poids/puissance (kg/ch)	4,3	5,11	4,8
Aérodynamique: Cx/SCx	0,35/0,66	0,29/N.C.	0,29/0,57

Transmission

	BMW Z4 COUPÉ M	NISSAN 350 Z	PORSCHE CAYMAN S
Type	aux roues AR	aux roues AR	aux roues AR
Antipatinage	manuelle, 6 rapports	manuelle, 6 rapports	manuelle, 6 rapports
Vitesses à 1000 tr/min (km/h)	oui, DSC	oui, TCS	oui, PSM
en 1°/2°/3°/4°/5°	7,7/13,4/20,1/27,3/33,5/39,4	8,3/13,5/19,4/24,8/31,5/39,8	9,6/16,2/22,5/28/32,6/38,6

Châssis

	BMW Z4 COUPÉ M	NISSAN 350 Z	PORSCHE CAYMAN S
Suspension AV	pseudo-McPherson triangulé, amortisseurs bitubes	triangles sup., 2 bras inférieurs, amortisseurs monotubes	pseudo-McPherson, amort. bitubes (pilotes en option)
Suspension AR	essieu multibras, amortisseurs bitubes	triangles sup., 3 bras inférieurs, amortisseurs monotubes	pseudo-McPherson, amort. bitubes (pilotes en option)
Freins AV (ø en mm)	disques ventilés (345)	disques ventilés (324)	disques ventil./perforés (318)
Freins AR (ø en mm)	disques ventilés (345)	disques ventilés (322)	disques ventil./perforés (299)
Antiblocage ABS/répartiteur électronique EBD	série/série	série/série	série/série
Direction/assistance	à crémaillère/hydraulique	à crémaillère/hydraulique	à crémaill. à pas var./hydr.
- nombre de tours	2,8	2,75	2,62
- ø braquage entre murs/trottoirs (m)	10,5/N.C.	11,3/N.C.	11,1/N.C.
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4113/1781/1271	4310/1815/1320	4341/1801/1305
Empattement (mm)	2497	2650	2415
Voies AV/AR (mm)	1486/1516	1535/1545	1486/1528
Largeur aux coudes AV/AR (mm)	1495/N.C.	1534/N.C.	1340/N.M.
Volume du coffre (dm³ VDA)	de 245 à 300	N.C.	410 (150 + 260)
Poids constructeur/contrôle (kg)	1.495/N.C.	1.534/N.C.	1.340/N.C.
Pneumatiques	Continental SportContact M3	Bridgestone Potenza RE040	Michelin Pilot Sport
- dimensions d'origine (AV/AR)	225/45 R18/255/40 R18	225/45 R18/245/45 R18	235/40 R18/265/40 R18
- dimensions sur véhicule d'essai	idem	idem	idem
Type de roue de secours	kit de réparation	temporaire	kit de réparation
Capacité réservoir (l)	55	80	64

Nos mesures

	BMW Z4 COUPÉ M	NISSAN 350 Z	PORSCHE CAYMAN S
Vitesse maxi (km/h)	250 à 6300 tr/min en 6°	250 à 6300 tr/min en 6°	277 à 7000 tr/min en 6°
Accélérations (s)			
- 400 m (vitesse de passage)	13,8 (175 km/h)	14,5 (164 km/h)	13,5 (170 km/h)
- 1000 m (vitesse de passage)	24,3 (228 km/h)	25,8 (221 km/h)	24,4 (221 km/h)
- de 0 à 100 km/h	5,5	6,2	5,4
Reprises (s)			
- 400 m à partir de 40 km/h	en 5° 17,2 (136 km/h) 19,1 (118 km/h)	en 5° 17,0 (135 km/h) 19,8 (113 km/h)	en 5° 16,5 (136 km/h) 18,2 (122 km/h)
- 1000 m à partir de 40 km/h	29,8 (204 km/h) 33,4 (178 km/h)	30,0 (194 km/h) 35,0 (166 km/h)	29,5 (206 km/h) 32,6 (182 km/h)
- de 60 à 90 km/h	5,4 7,1	5,8 8,0	5,2 6,6
- de 90 à 120 km/h	5,4 6,6	6,0 8,0	5,0 6,0

Consommation

Parcours commun (l/100)	12,4	13,2	14,2
Minimum (l/100)	10,1	10,9	10,8
Maximum (l/100)	16,0	16,8	18,4
Urbaine/extra-urbaine/mixte (l/100)	18,2/8,6/12,1	16,7/8,9/11,7	15,3/7,8/10,6
CO ₂ (g/km)	292	280	254

Budget

Prix de base (€)	59.300	38.700	62.315
Autre version (€)	-	42.200 (Pack)	-
Puissance fiscale (CV)	16	18	18

Équipement et options (€)

ABS/aide au freinage d'urgence	série/série	série/série	série/série
Aide au stationnement	415	-	520,30
Airbags frontaux/latéraux/de tête	série/série/-	série/série/série	série/série/série
Air conditionné manuel/automatique	-/série	-/série	série/484
Antipatinage/contrôle de stabilité	série/série	série/série	série/série
Chargeur CD	430	série sur Pack	556,60
Freins en composite	-	-	8.385,30
Peinture métallisée	645	500	859,10
Projecteurs au xénon	série	série	1.113,20
Radiocassette/radio-CD	-/série	-/série	-/série
Régulateur de vitesse	série	série sur Pack	459,80
Rétroviseurs électriques/dégivrants/rabattables	série/série/230	série/série/-	série/série/-
Rétroviseurs électrochromatiques ext./int.	325/165	-/-	556,60
Sièges AV régl. en hauteur/électriques/chauffants	série/1.200/série	série/série/série	série/1.585,10/423,50
Sièges en cuir	série	série sur Pack	2.965,50
Suspension pilotée	-	-	1.694
Système de navigation	de 1.360 à 2.260	série sur Pack	3.073,40
Toit ouvrant électrique	-	-	-
Volant réglable en hauteur/profondeur	série/série	série/-	série/série



S contre Z

L'arrivée du **Porsche Cayman S** nous donne l'occasion de nous pencher à nouveau sur un coupé qui avait séduit d'emblée lors de sa sortie en 2003, le **Nissan 350Z**. Pour une confrontation amicale entre deux voitures qui ont tout compris au plaisir automobile. Preuve, par deux marques figurant parmi les plus rentables du monde, que certains – et non des moindres – y croient encore...

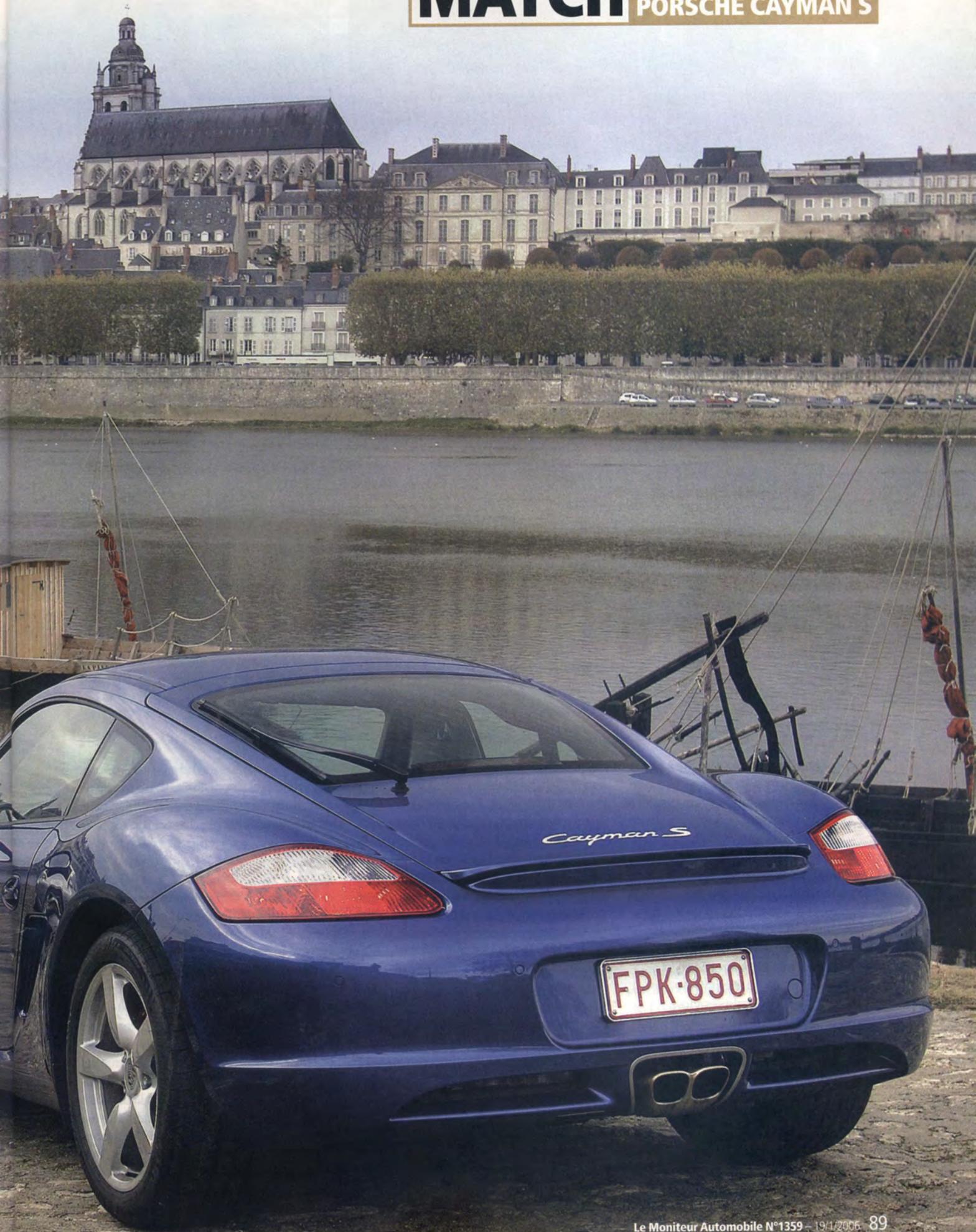
Par Xavier Daffe



Photos: Sébastien Mauroy

MATCH

NISSAN 350Z
PORSCHE CAYMAN S





Le tableau de bord s'avère très ergonomique et bien fini. Mais les espaces de rangement sont peu nombreux. Un défaut qui devrait être corrigé sur les versions 2006.



Les sièges sont parfaits en maintien comme en confort. Celui du conducteur est plus étroit.



Le volume de coffre s'avère peu généreux et peu exploitable du fait d'un imposant renfort.



LES QUALITES

- Comportement équilibré
- Différentiel à glissement limité
- Freinage efficace
- Direction réussie
- Rapport prix/prestations imbattable
- Accord moteur-boîte

LES DEFAUTS

- Masse excessive
- Amortissement sur route dégradée
- ESP intrusif en conduite sportive
- Bruits de roulement

Sans doute parce qu'elle a fait la majeure partie de sa carrière aux Etats-Unis, on a un peu tendance à oublier que la lignée de Datsun devenues Nissan Z est pratiquement aussi ancienne que la Porsche 911, née en 1964. La Datsun 240Z débarque en effet en 1969, animée – déjà – par un 6 cylindres (en ligne) de 2.4 litres et 150 ch positionné à l'avant et entraînant comme il se doit les roues arrière. Les plus avertis se souviennent de sa participation au RAC Rally de 1970, de ses victoires dans le difficile East African Safari Rally en 1971 et 1973 ou encore de sa troisième place au Monte-Carlo en 1972, avec l'équipage Aaltonen... Todt!

Par la suite, les générations successives allaient peu à peu dévier de la pureté originelle pour s'embourgeoiser progressivement: 260Z en 1974, 280Z en 1975, 280ZX en 1979, 280ZX Turbo en 1981, 300ZX en 1984, 300ZX Turbo en 1991 et...

fin provisoire de la lignée en 1996, avec l'arrêt de la production, avant la présentation du *concept car Z* à Detroit en 1999, débouchant en 2003 sur la 350Z actuelle.

Curieusement, cette histoire de la «Z» colle d'assez près à celle de la 911, qui a suivi grosso modo la même trajectoire pour ses modèles de série, même si son passé en compétition est incomparable-

La lignée des Datsun devenues Nissan Z est pratiquement aussi ancienne que celle des Porsche 911...

ment plus riche... et si la lignée ne s'est jamais véritablement interrompue. Même si il s'en est parfois fallu de peu.

Aujourd'hui, Porsche décline le concept de sportivité en lançant le coupé Cayman S, reprenant en quelque sorte le flambeau abandonné il y a 15 ou 20 ans par la 911, lorsque celle-ci s'est détournée du plaisir pur et légèrement ésotérique pour se parer d'une facilité de conduite la rendant

accessible au plus grand nombre, donc... plus rentable. L'occasion était trop belle de confronter deux «héritières» (re)plaçant le conducteur au centre des priorités.

FORCES EN PRESENCE

Le coupé 350Z est maintenant bien connu, même si, de nouveau, c'est aux Etats-Unis que Nissan en écoule les deux tiers de la production. Son succès repose sur une recette toute simple: une coque compacte, un (gros) moteur placé à l'avant et entraînant les roues arrière, au travers d'une boîte 6 et – cerise sur le gâteau – d'un petit autobloquant au niveau du différentiel arrière. Le tout reposant sur des suspensions rigoureuses et des freins à la hauteur.

Elle est pourtant simple, la recette du bonheur. Porsche ne l'a jamais vraiment oubliée, mais la remet au goût du jour avec intelligence. Compacte, râblée, disposant d'un moteur pour le moins vivant



NISSAN 350Z

Consommation moyenne .. 13,1 l/100 km
 Extrêmes de 10,9 à 16,4 l/100 km
 Vitesse maxi en 6^e 253 km/h
 1000 m départ arrêté 26,2 s
 Prix de base 35.900 €
 Version Pack 39.400 €

Le coupé 350Z est une propulsion comme on les aime; équilibré, prévenant et... facile dans des conditions «limites». Un bon point pour l'autobloquant de série.

derrière les sièges de ses deux occupants, la Cayman S jouit de surcroît elle aussi de liaisons au sol efficaces et de freins évidemment à la hauteur de la réputation de la marque. Voilà donc deux coupés strictement biplaces, à l'architecture différente, mais visant le même objectif: le plaisir de celui qui est derrière le volant. *Driver-oriented*, disent les Anglo-Saxons.

Même si elle a l'air visuellement plus frêle, la Cayman S est plus longue que la 350Z de... 3 cm pour une largeur et une hauteur globalement identiques, à l'un ou l'autre centimètres près. La japonaise dispose par contre d'un empattement nettement plus généreux (+24 cm) et de voies plus larges, pour une empreinte au sol plus carrée. Sa ligne plus massive est en fait le reflet de la réalité: elle affiche environ 185 kg de plus sur la balance.

FLAT-SIX...

Bien qu'élaboré à partir d'éléments d'origine diverse (bloc de Boxster S réalé-

sé, culasses de 911, arbre à cames de 911 «S»...), le 3.6 – flat-six, évidemment – de la Cayman S est une réussite. Avec 295 ch et un couple constant de 340 Nm entre 4400 et 6000 tours, il parvient à se montrer à la fois souple et disponible en bas (grâce en bonne partie au système Variocam Plus, lui aussi repris de la 911), rageur et véritablement explosif au-delà de 5000 tours. Le rupteur (à 7250 tours) est atteint sans difficulté sur chacun des rapports.

Répondant constamment présent, ce boxer est un véritable bonheur à toutes les allures, capable d'évoluer à très bas régime sur le rapport supérieur et de tutoyer la zone rouge avec le même entrain. Le tout, dans une sonorité variant du grave au métallique qui l'identifie immédiatement comme un produit de Zuffenhausen. Maudite presse écrite, qui interdit de partager avec vous, lecteurs, un bruit pareil...

Le cœur du Cayman S est de surcroît secondé par une boîte manuelle à 6 rap-

ports à la commande optimisée et à l'étagement parfait. La meilleure disponibilité du flat-six a par exemple permis de déterminer des rapports de 1^{er} et 2^e légèrement plus longs, donc plus exploitables en conduite sportive que ceux du Boxster S (qui lui a prêté sa boîte et 40% de ses organes), alors que la vitesse maxi (277 km/h!) est atteinte en 6^e, légèrement au-dessus du régime de puissance.

Bref, un ensemble moteur/boîte parfaitement cohérent développé avec l'efficacité pour unique objectif... si l'on excepte, l'oubli – inacceptable pour les puristes – de l'autobloquant. Ce dernier est, pour l'heure, réservé en option à la 911. Faut bien lui laisser quelques prérogatives...

... CONTRE V6!

Le V6 à 60° de 3,5 litres de la 350Z est repris de la grande série et on le retrouve dans de nombreux modèles de l'alliance Renault-Nissan. La vocation plus sportive du coupé lui vaut néanmoins quelques



Direction peu linéaire et moteur central arrière imposent une certaine circonspection dans des conditions d'adhérence précaires. Mais le PSM veille...

PORSCHE CAYMAN S

Consommation moyenne ..	13,2 l/100 km
Extrêmes	de 10,8 à 16,8 l/100 km
Vitesse maxi en 6°	277 km/h
1000 m départ arrêté	24,4 s
Prix de base	62.315 €

adaptations faisant passer sa puissance de 245 à 280 ch: collecteurs d'admission, d'échappement, cartographies d'injection et d'allumage, diagramme de distribution lui sont spécifiques. Son couple culmine à la valeur généreuse de 363 Nm, dispensés avec force pratiquement sur toute la plage de régimes. C'est d'ailleurs par cette caractéristique que le bloc Nissan se signale le plus.

Vigoureux à bas régime, il permet des relances fulgurantes sur pratiquement tous les rapports, mais s'essouffle vite au-delà de 6000 tours, alors que le limiteur intervient dès 6800 tours sur les deux premiers rapports, 6600 ensuite. Grâce à un couple spécifique voisin (103,8 Nm/l, contre 100,4 pour le Cayman S), le V6 fait pratiquement jeu égal avec la disponibilité du moteur allemand, mais quand le premier s'essouffle, l'autre accepte de prendre encore 1000 tours.

Au moins la sonorité du bloc japonais n'a-t-elle rien à envier à celle du teuton,

bien que le registre des vocalises soit différent. Différent, mais tout aussi enthousiasmant. De même, d'ailleurs, que la boîte, à 6 rapports évidemment, correctement étagés et sélectionnés par une commande par tringles qui donne l'impression, par des blocages très «mécaniques», d'un le-

Avec 26,2 s sur le 1000 m DA, on ne peut pas dire que la 350Z soit amorphe; c'est simplement que la Cayman est carrément explosive.

vier directement planté dans le carter de boîte. Précis, informatif, mais aussi vibrant et un peu ferme, il est bien celui d'une sportive. Qui a la bonne idée, au demeurant, de doter son différentiel d'un petit autobloquant par viscosoupleur qui favorise la motricité. Il faut dire que, des deux, la japonaise en avait sans doute le plus besoin du fait de sa répartition des masses prépondérante sur l'avant (53/47%), au contraire de celle de la Porsche (45/55%), de par son moteur central arrière.

FACE AU CHRONO

Plus légère, plus rageuse, mieux profilée et dotée d'une meilleure motricité «naturelle», la Cayman S laisse objectivement le coupé Nissan derrière en matière d'accélération. Sur le 1000 m départ arrêté, la différence atteint 1,8 s.

Avec 26,2 s sur cet exercice, on ne peut pas dire que la 350Z soit amorphe; c'est simplement que la Cayman est carrément explosive. Elle a l'exubérance latine quand la Nissan se la joue «force tranquille», c'est-à-dire sur le couple. D'ailleurs, ses temps de reprises n'ont rien à envier à ceux de la Porsche, celle-ci ne prenant réellement l'avantage qu'en 6° grâce à une démultiplication finale plus courte (38 km/h à 1000 tours, contre 44).

Par ailleurs, comme d'habitude, Porsche – dont la Cayman S dépasse 275 km/h – renonce à limiter la vitesse maxi de ses voitures, contrairement à Nissan, qui bloque la 350Z à 250 km/h, déjà bien suffisants.



Identique à celui du Boxster, l'habitacle du Cayman respire la qualité et... l'ambiance Porsche. A l'instar du coupé Nissan, la position de conduite est excellente.



Les sièges du Cayman pâtissent de dossiers trop étroits pour être confortables.



Avec ses deux coffres très logeables, le Cayman est sans doute le plus pratique des coupés sportifs.

LES QUALITES

- Moteur extraordinaire
- Sonorité envoûtante
- Direction, boîte, freins...
- Comportement (route et piste)
- Confort préservé
- Habitabilité (garde au toit)
- Aspects pratiques (coffres, hayon...)

LES DEFATS

- Absence d'autobloquant
- Prix
- Equipement de série
- Prix de certaines options



Les chiffres relevés par notre matériel de mesure corroborent en quelque sorte le typage différent des moteurs respectifs. Ou leur personnalité, si vous préférez...

PILOTAGE PORSCHE

Quoi de mieux qu'un circuit pour jauger les aptitudes sportives de coupés qui se prétendent tels? Direction le site du Val-de-Vienne, dans la région de Poitiers, pour une matinée de *drift* (de «survirage provoqué et entretenu», si vous préférez...) plutôt humide. Quelques tours préalables de reconnaissance et d'échauffement permettent de se rendre compte de l'absence d'adhérence de la piste en cette matinée froide de décembre. Qu'importe: au moins, l'équilibre naturel des prétendantes sera plus facile à cerner. Ainsi que leur motricité et leur facilité de contrôle dans des conditions précaires.

Dans ces conditions, la Cayman se révèle diablement équilibrée, mais éprouve des difficultés à entrer dans les courbes

serrées en raison d'un sous-virage chronique. Technique habituelle, que les Porscheistes connaissent bien: ne pas entrer trop vite, charger l'avant en prolongeant le freinage jusqu'au point de corde (en faisant gaffe à ne pas déclencher l'ABS, sinon, l'«ESPSM», même préalablement débranché, se remet en action) et réaccélérer progressivement en contrôlant du volant et de l'accélérateur le survirage de puissance ainsi créé. Des attitudes fluides, coulées et des réponses instinctives aux injonctions de pilotage facilitent le travail de celui qui est au volant. A condition de rester dans un angle de dérive raisonnable. A vouloir trop en faire (pour satisfaire le photographe, par exemple), moteur central aidant, la manœuvre peut devenir incontrôlable et se terminer en toupie. Ou dans un beau 360° guère académique.

LA Z SE LA JOUE...

A ce sujet, le coupé Nissan laisse plus de latitude et de place à l'improvisation.

Pour le faire entrer dans les parties serrées, rien de plus simple: modérer sa vitesse d'entrée, braquer les roues, donner un grand coup de gaz et contrôler ce qui se passe ensuite avec le volant et l'accélérateur. Guère efficace face au chrono, mais jubilatoire à souhait... L'arrière léger, l'importance du couple, la direction linéaire et l'autobloquant permettent en effet d'enrouler la courbe avec un angle de dérive constant. Ça fait un peu vieille garde, surtout pour les «jeunes», élevés à l'école de la traction, mais on n'a encore rien trouvé de mieux comme expression du plaisir de conduite. C'est mon avis et je le partage...

Cela dit, la Nissan a tout de même un peu tendance à se laisser embarquer par sa masse excessive et sa remise en ligne impose une bonne dose d'anticipation, d'autant plus grande que l'angle de dérive est important. Et, plus intrusif encore que celui de la Porsche, son ESP réintervient automatiquement à la première sollicita-

tion des freins. Moins excessive dans ses attitudes, la Porsche possède moins d'inertie et ses temps au tour (éventuellement enregistrés par le pack Sport Chrono) sont logiquement meilleurs.

SUR LA ROUTE

Aptes aux excursions sur circuit, dernier sanctuaire de la libre expression du pilotage, ces deux coupés sont bien entendu également parfaitement adaptés à un usage routier, rassurez-vous. Certes, leurs suspensions paraissent alors fermes, surtout aux allures lentes. Mais l'inconfort n'est jamais flagrant. L'amortissement de légèrement moindre qualité de la Nissan par rapport à celui de la Porsche la rend plus sensible à l'état du revêtement. Dégradé, celui-ci mettra à mal la fidélité à la trajectoire de la 350Z par rapport à la Cayman, plus imperturbable. La japonaise est aussi davantage victime de bruits de roulement, en provenance des pneus et des projections diverses (pluie, gravillons...) dans les ailes, moins bien isolées.

Dans les deux cas, la position de conduite est parfaite. La colonne de direction se règle sur les deux plans à bord de la Porsche, mais uniquement en hauteur dans la Nissan. Cette dernière dispose en revanche de meilleurs sièges, prodiguant un soutien accru aux épaules alors que le dossier de la Cayman se révèle trop étroit pour être véritablement confortable. Enfin, au moment des départs en week-end, on apprécie la capacité de chargement de l'allemande, dont l'addition des volumes

Utiliser l'une ou l'autre dans ses déplacements quotidiens n'a rien d'une punition, bien au contraire...

de coffre avant et arrière porte la capacité à 410 l. La Nissan n'offre que 235 l dans un volume arrière, barré, qui plus est, par un imposant renfort de coque. Il faut même un mode d'emploi pour y faire entrer deux clubs de golf; voyez le genre...

Quoi qu'il en soit, utiliser l'une ou l'autre dans ses déplacements quotidiens n'a rien d'une punition, bien au contraire...

LE SUJET QUI FÂCHE

Parlons prix. Au vu du tarif affiché par la Cayman S, la Nissan Z a tout de la bonne affaire. Certes légèrement moins performante et obligeant son propriétaire à arborer un porte-clé Nissan plutôt que Porsche, elle dispense un plaisir de conduite à peine moindre, un équipement plus riche, la même qualité de fabrication et une ligne tout aussi suggestive.

De son côté, pour une Porsche, la Cayman n'est disons... pas trop chère. Surtout par rapport à une 911, pour un niveau de prestations à peine moindre. Et en matière d'équipement, elle dispose de l'essentiel, mais de rien d'autre. Même la climatisation automatique constitue une option. Parmi de nombreuses autres. Cela dit, si Porsche avait la bonne idée de proposer une Cayman «Club Sport» – équipée d'un autobloquant – à l'équipement dépouillé et au prix raboté comme il l'avait fait en son temps avec la 968 CS, je ne serais pas contre. Mais aux dernières nouvelles, ce n'est pas à l'ordre du jour.



Le roadster comme on l'aime

Par Jean-Claude Letrou

Cinq ans après la conclusion de l'alliance avec Renault, les objectifs ambitieux fixés par Carlos Ghosn, alors nouveau PDG de **Nissan**, sont atteints. Cela permet au constructeur japonais de repartir de plus belle avec des produits séduisants comme ce **roadster 350Z**, qui sera disponible en Europe l'année prochaine.

La précédente décennie a été un calvaire pour Nissan, qui a perdu des sommes considérables et s'est fourvoyé dans une politique de gamme incohérente. Il ne faut donc pas s'étonner si les coupés sportifs, pourtant au centre de la culture de Nissan depuis le début des années 70, avaient disparu dans la tourmente. L'accord conclu avec Renault ayant permis de remettre l'entreprise sur la voie du succès et surtout des bénéfices, on a vu les coupés sportifs repointer illico le bout de leur capot.

En 2002, Nissan lançait le superbe coupé Z, héritier, du moins en esprit, de la fameuse 240Z. Cette voiture mythique, dont plus d'un million d'exemplaires furent

produits depuis son lancement en 1969, avait donné une nouvelle impulsion au marché du coupé, notamment aux Etats-Unis. Son prix modique (\$3.526 à l'époque) rapporté aux prestations offertes par son 6 cylindres 2.4 litres de 150 ch était im-

Le roadster 350Z, disponible depuis un an sur le marché américain, sera commercialisé chez nous courant 2005.

battable. La clientèle avait adhéré en masse à la proposition du constructeur japonais, qui s'appelait encore Datsun.

C'est cette formule magique que les coupé et roadster 350Z sont chargés de faire revivre. La recette est simple: prenez un coupé deux places à l'esthétique radi-

cale, au moteur puissant et mélodieux, aux roues arrière motrices, serrez les prix sans faire pour autant l'impasse sur l'équipement et vous aurez la 350Z. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, les résultats commerciaux sont excellents. En

2003, les Américains ont acheté 36.728 coupés et cabriolets 350Z.

Le marché belge, qui ne dispose pour l'instant que du seul coupé, en a absorbé pour sa part 85 en

moins de quatre mois, ce qui est plus qu'honorable.

UN GRAND ROADSTER

C'est le cabriolet, ou plutôt le roadster, que nous avons découvert aux Etats-Unis,

La capote s'escamote électriquement sous un volet rigide laissant apparaître deux légers bossages.



LE NOUVEAU PARI DE NISSAN

à San Francisco, au cours de la «Nissan 360 Experience». Il s'agit d'une «grand-messe» destinée à donner une vue d'ensemble de la production de la marque Nissan et de sa division de luxe Infinity.

Face à la baie étaient alignés 70 modèles, la plupart inconnus des Européens, avec en première ligne le roadster 350Z, disponible depuis maintenant un an sur le marché américain et qui sera commercialisé chez nous courant 2005.

Privée de son toit, la 350Z n'a rien perdu de sa séduction. En dépit de ses 4,30 m de long, ce qui en fait un des plus grands roadsters du marché, elle conserve cette silhouette ramassée de fauve à la force contenue. Cette apparente compacité tient beaucoup à sa quasi-absence de porte-à-faux. Reposant sur une plate-forme de berline Skyline raccourcie de 20 cm, le roadster 350Z a bien entendu été rigidifié, ce qui a eu pour effet de faire passer sa masse de 1.450 à 1.600 kg.

Cette surcharge pondérale sera sans doute sensible lors des mesures d'accélération et de reprises, mais est difficilement perceptible dans les conditions normales de circulation sur les routes américaines. De toute façon, les 287 ch sont suffisamment vaillants pour affronter sans sourcilier ce supplément de poids.

Après avoir été déverrouillée manuellement, la capote, doublée et pourvue d'une vraie vitre arrière, s'escamote élec-

Le but de la «Nissan 360 Experience» ne consistait pas qu'à faire découvrir l'ensemble de la gamme Nissan aux journalistes du monde entier, mais aussi et surtout à porter la bonne parole et rappeler que les paris lancés en 1999 après l'annonce de l'alliance Renault-Nissan étaient gagnés. Ce fut le cas du *Nissan Revival Plan*, destiné à retrouver la voie des bénéficiaires dès la première année et à diviser l'endettement par deux; un objectif atteint un an plus tôt que prévu.

Le second pari, *Nissan 180*, avait pour objectifs de vendre un million de voitures de plus dans le monde, d'atteindre 8% de marge opérationnelle du chiffre d'affaires et de réduire à zéro l'endettement dans le secteur automobile. Les deux derniers objectifs ont déjà été atteints et le premier est en passe de l'être.

Aujourd'hui, Nissan, en pleine santé, vend 3 millions de voitures dans 192 pays, possède 27 usines réparties dans 18 pays, 3 centres de recherche et développement et 3 de *design*.

C'est le moment de lancer de nouveaux défis. Le prochain consiste à imposer au plan mondial Infinity, sa marque de luxe. Lancée aux Etats-Unis en 1989 pratiquement en même temps que Lexus, division luxe de Toyota, la marque Infinity a rapidement connu le succès sur le marché nord-américain grâce à des voitures luxueuses exclusivement animées par des V6 ou V8 et disposant souvent d'une transmission intégrale. Mais alors que Lexus s'était attaqué dès le début des années 90 au marché européen, avec des résultats assez modestes, il faut bien le reconnaître, Infinity se cantonnait dans le marché américain.

Dès l'année prochaine, cette marque sera introduite sur le marché sud-coréen. Ensuite viendront le Japon, la Chine et la Russie. La dernière servie sera l'Europe occidentale, qui ne sera certes pas le marché le plus facile à conquérir. Les obstacles rencontrés par Lexus sont là pour témoigner de la difficulté qu'il y a à y imposer une nouvelle marque. **J.-C.L.**



Long de 4,30 m, le roadster 350Z conserve une silhouette de fauve due en grande partie à la quasi-absence de porte-à-faux.

DIMENSIONS ET POIDS

NISSAN 350Z CABRIOLET

Longueur/largeur/hauteur (mm)	4303/1815/1327
Empattement (mm)	2650
Voies AV/AR (mm)	1535/1545
Volume du coffre (l)	116
Réservoir de carburant (l)	76
Poids en ordre de marche (kg)	1.600

CARACTERISTIQUES

NISSAN 350Z CABRIOLET

Moteur

Cylindrée (cm ³)	3498
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	287/211 à 6200
Couple maxi (Nm à tr/min)	371 à 4800

Transmission

Boîte de vitesses manuelle	6 rapports
Boîte de vitesses automatique	5 rapports

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
0-100 km/h (s)	5,9
Consommation (l/100 km)	
— urbaine	16,6
— extra-urbaine	8,7
— mixte	11,4
— CO ₂ (g/km)	273

Budget

Prix indicatif de base (€)	± 40.000
----------------------------	----------



L'habitacle est celui du coupé. Mais certains plastiques et matériaux de la planche de bord devraient être revus pour le marché européen.

triquement en une vingtaine de secondes sous un volet rigide laissant apparaître deux légers bossages du plus bel effet. Il ne reste aux deux occupants qu'à profiter des bienfaits du grand air et de la musique du moteur. Evidemment, c'est le coffre qui fait les frais de l'opération: les 116 l de volume annoncé, même s'ils nous semblent pessimistes, ne permettent guère d'emporter plus de deux sacs de voyage. Et encore, pas trop volumineux.

VOCALISES CAVERNEUSES

Mécaniquement identique au coupé, le roadster en reprend le V6 3.5 de 287 ch

Au volant du roadster 350Z, on retrouve les sensations procurées par les voitures sportives de naguère.

selon la fiche technique américaine et 280 dans nos contrées. Un moteur que nous

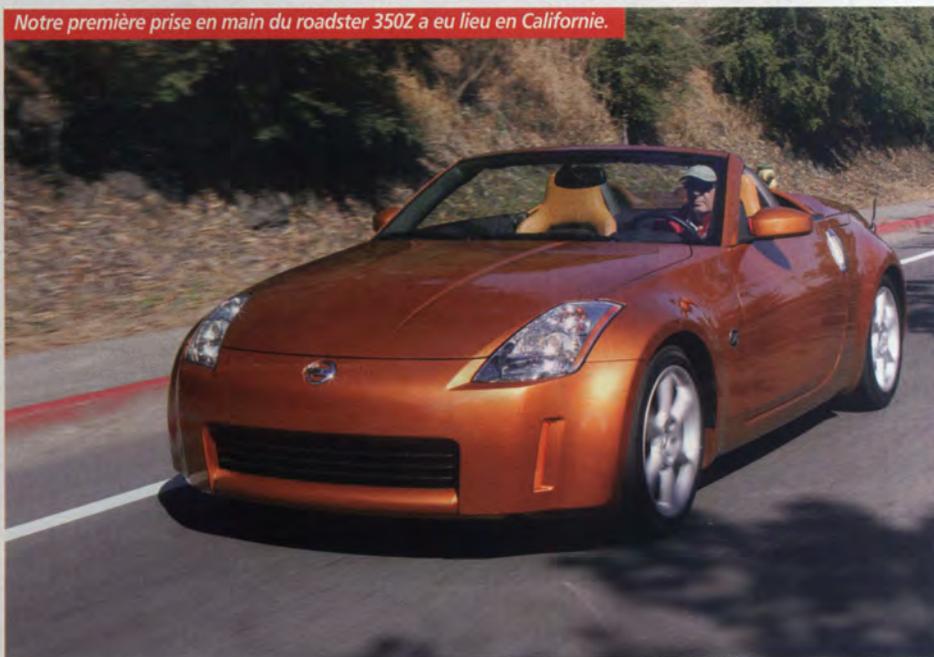
connaissons bien, puisque c'est celui qui équipe les Renault Vel Satis et Espace, mais qui dispose pour la circonstance d'un diagramme de distribution et d'une cartographie spécifiques qui, outre un gain substantiel en puissance, porte le couple à un excellent 371 Nm au régime assez élevé, il est vrai, de 4800 tr/min.

Ce moteur plein, rond et volontaire contribue pour une très grande part au plaisir que distille cette auto, en particulier grâce à ses vocalises cavernieuses. Au volant du roadster 350Z, on retrouve les sensations fortes procurées par les voitures sportives de naguère. Il y a osmose entre le conducteur et la machine.

Ainsi, la commande de boîte à tringles est précise, mais un peu ferme et nécessite de bien décomposer les mouvements. De même, la direction, un peu lourde et déroutante à basse vitesse, s'allège ensuite et devient d'une précision chirurgicale quand la cadence s'accélère. Le freinage, assuré par des disques ventilés – à 4 pistons à l'avant –, donne la même sensation de plénitude grâce à une course réduite et à une consistance ferme de la pédale.

Enfin, le comportement routier précis doit beaucoup à des suspensions judicieusement élaborées. Contrairement à certaines propulsions artificiellement dotées d'un tempérament sous-vireur destiné à rassurer le bourgeois, le roadster 350Z assume presque entièrement son statut

Notre première prise en main du roadster 350Z a eu lieu en Californie.





NISSAN MURANO : UN LOOK DE STAR

CARACTERISTIQUES

NISSAN MURANO

Moteur

Cylindrée (cm ³)	3 498
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	245/180 à 5800
Couple maxi (Nm à tr/min)	334 à 4400

Transmission

Boîte de vitesses manuelle	—
Boîte de vitesses automatique	6 rapports à variation continue

Budget

Prix indicatif de base (€)	± 45.000
----------------------------	----------

DIMENSIONS ET POIDS

NISSAN MURANO

Longueur (mm)	4765
Largeur (mm)	1689
Hauteur (mm)	1880
Empattement (mm)	2824
Voies AV/AR (mm)	1630/1625
Volume du coffre (l)	923
Réservoir de carburant (l)	82
Poids en ordre de marche (kg)	1736

A la fin de cette année, Nissan importera en Europe le Murano, un luxueux SUV qui viendra concurrencer les BMW X5, Mercedes ML et autres Lexus RX 300. Ce grand gaillard de 4,76 m de long et de 1,88 m de haut, destiné avant tout au marché nord américain, se singularise par son esthétique originale très voisine de celle d'un concept car de salon qui donnera sans aucun doute un coup de vieux à la concurrence.

Luxueusement équipé, présenté avec soin, son habitacle marie avec élégance le cuir et l'aluminium. Très bien équipé, (un seul niveau de finition sera disponible), il dispose notamment d'une excellente chaîne et d'un GPS à affichage en 3 D. Spacieux à l'intérieur, mais un peu juste en coffre en dépit du volume annoncé qui correspond au chargement jusqu'au niveau du toit, il dégage une impression de qualité très rassurante.

Motorisé par le même V6 3.5 litres que la 350 Z, mais en version 245 ch, il dispose d'une transmission automatique à variation continue à laquelle on a offert artificiellement 6 rapports. Un système qui lui convient parfaitement. Désormais, la CVT est tout à fait adaptée aux moteurs disposant d'un couple important et la pénible sensation de glissement qu'elle générerait n'est plus qu'un fâcheux souvenir.

Destiné plus à la route qu'aux épreuves de trial le Murano fait appel à des suspensions indépendantes à l'avant et à l'arrière, mais s'offre une transmission intégrale calquée sur celle du X-Trail. Il dispose, bien entendu, d'un ESP couplé à un différentiel actif à glissement limité. Sur le marché belge il souffrira de l'absence de moteur Diesel, c'est la raison pour laquelle Nissan Belgique n'escompte pas en vendre plus de 100 exemplaires par an au prix très concurrentiel d'environ 45.000 €. **J.-C.L.**



Motorisé par le V6 de 3,5 litres de la 350Z mais en version 245 ch, luxueusement équipé, le Murano débarquera à la fin de l'année en Europe et viendra concurrencer les BMW X5, Mercedes ML et Lexus RX 300.

de propulsion. Presque parce que, si le conducteur se pique au jeu et s'avise de faire glisser le train arrière, l'ESP le coupe immédiatement dans son élan. Et ne comptez pas le désactiver, l'interrupteur situé sous le tableau de bord ne fait que repousser son seuil d'intervention, mais ne le déconnecte jamais totalement.

DES CORRECTIONS POUR L'EUROPE

L'habitacle du roadster est celui du coupé. On retrouve sous les yeux du conducteur le bloc à trois gros instruments solidaire de la colonne de la direction et,

au centre de la planche, les trois cadrans (voltmètre, manomètre d'huile et montre/ordinateur) orientés vers le conducteur. La présentation est sobre et de bon goût avec un superbe pédalier en alu et des sièges enveloppants (cuir/tissu sur notre voiture d'essai, mais tout cuir sur le marché français).

Ce qui laisse fortement à désirer, en revanche, c'est l'aspect bas de gamme de certains plastiques et matériaux composant la planche de bord et l'habitacle des voitures destinées au marché américain. Mais, on nous l'a juré, ce défaut sera corrigé sur les voitures qui seront vendues

en Europe à partir de 2005. Nous le vérifierons. Sur le marché belge, l'équipement sera identique à celui du coupé et le prix de la voiture devrait être fixé aux alentours de 40.000 €.

Fort en sensations comme les roadsters de jadis, mais offrant la technologie et la fiabilité d'aujourd'hui, le roadster 350Z est à coup sûr extrêmement séduisant pour qui aime les voitures à forte personnalité. Si, comme on nous l'a promis, la qualité apparente des voitures qui seront vendues sur le Vieux Continent est irréfutable, il sera bien armé pour s'imposer. ■



Guide d'achat

La petite muscle car de Nissan vieillit plutôt bien et offre, pour un prix modique, des plaisirs simples. Trop beau pour être vrai ?

Par Peter Tomalin et Pat Panick

2003-2009

Nissan 350Z

Cela fait maintenant 15 ans que Nissan a lancé son coupé 350Z et me voilà nostalgique. Pas seulement parce que j'ai longuement roulé avec cette auto à l'époque, mais aussi parce que de nos jours il est fort peu probable qu'un constructeur ose lancer un petit coupé propulsion animé par un V6 3,5 litres de 280 ch transitant via une boîte manuelle, le tout pour le prix d'un TT de base. Le 350Z a d'abord été lancé au Japon puis aux USA et ce n'est qu'une année plus tard, durant l'été 2003, qu'il débarque en Europe avec une suspension revisitée par les équipes du Centre Technique Nissan Europe situé en Grande-Bretagne. Les réglages furent appréciés au point que Nissan décida de les élargir

à tous les marchés. Vendu à son lancement moins de 35 000 euros, beaucoup cédèrent à la tentation d'ajouter encore un gros millier d'euros pour s'offrir les jantes 18 pouces Rays optionnelles qui avaient pour avantage de peser chacune 4 kg de moins que les éléments d'origine.

La version Roadster débarque en mars 2005, juste avant les séries limitées Gran Turismo 4 et 35th Anniversary Edition. Ces dernières recevaient un bonus faisant passer la puissance à 300 ch tandis que, de son côté, le pic de couple était positionné plus bas et la courbe de couple, plus plate, en faisait une auto plus musculeuse sur les premières graduations du compte-tours. Ce moteur se retrouvait sur toutes les versions dès 2006.

En 2007, on note le plus gros changement avec le remplacement du V6 VQ35DE par le VQ35HR (pour High Response) développant 313 ch et prenant jusqu'à 7500 tr/mn. Le travail sur l'allégement des commandes (direction, embrayage et boîte) commencé dès 2006 se poursuit, faisant de cette dernière version la plus douce de toutes. Avec l'omniprésence actuelle de coupés à petit moteur turbo et/ou équipés de boîte à palettes au volant, nul doute qu'un gros coupé propulsion, à moteur V6 atmosphérique et boîte manuelle offrira une expérience de plus en plus attractive avec le temps. Beaucoup d'exemplaires sont à vendre, ce qui maintient les prix assez bas, mais les plus beaux modèles commencent à prendre de la valeur. Choisissez ceux-là. ☒

QUE SURVEILLER ?



MOTEUR

Le premier moteur codé DE fut remanié en 2006 pour amener sa puissance de 280 à 300 ch puis une nouvelle fois en 2007 pour devenir la version HR offrant 313 ch. Le HR fut une belle amélioration que ce soit en termes de performance comme de fiabilité. Le principal souci avec les premiers moteurs fut leur consommation d'huile. Et comme le catalyseur travaille plutôt correctement,

on ne voit pas forcément de fumée à l'échappement. Une segmentation fatiguée est souvent la cause, et le temps que le voyant d'alerte s'allume, le mal est fait. Reste qu'il faut surveiller le niveau d'huile car la plupart des Z en consomment et interroger le propriétaire de la voiture. La partie centrale de l'échappement peut parfois fissurer, soyez donc à l'écoute d'un bruit anormal. La plus grosse révision

intervient à 90 000 km et coûtera autour de 650 euros.

TRANSMISSION

Des claquements en provenance de l'essieu arrière ne sont pas rares et sont causés par les joints des cardans. Ils peuvent ne pas être remplacés, plusieurs propriétaires ayant constaté qu'un démontage, un bon graissage des cannelures et un serrage adéquat pouvaient résoudre



INFORMATIONS



350Z VQ35DE (VERSION HR)

Moteur	V6, 3 498 cm ³
Puissance	280 ch à 6 200 tr/mn (313 ch à 6 800 tr/mn)
Couple	363 Nm à 4 800 tr/mn (358 Nm à 4 800 tr/mn)
Transmission	manuelle 6 rapports, propulsion, DGL
Poids	1 525 kg soit 5,45 kg/ch (1 532 kg soit 5,11 kg/ch)
0-100 km/h	annoncé 5'9 (5'7)
V-Max	250 km/h (limitée)
Prix en 2010	34 900 euros (36 700 euros)

PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES (TTC)

Pneus Bridgestone RE050	
225/45/18	145 euros
245/45/18	150 euros
Kit embrayage (bi-disque)	830 euros
Suspension AV	460 euros
Suspension AR	290 euros
Disques AV	1 500 euros
Disques AR	500 euros
Plaquettes AV	120 euros
Plaquettes AR	80 euros
Bras de suspension AV	350 euros

ENTRETIEN

Révision tous les ans ou 15 000 km :
de 150 à 500 euros

Bougies à changer à 90 000 km :
entre 150 et 250 euros



RIVALES

AUDI TT (MK1).

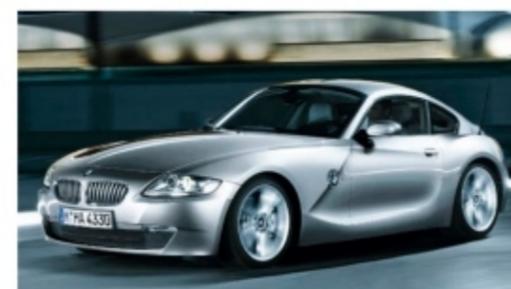
Si vous n'avez pas peur des gros kilométrages, vous pouvez rouler en TT quattro de 225 ch pour bien moins de 4 000 euros. À l'inverse, une rare version Sport de 240 ch vous coûtera dix fois plus ! Quant aux versions V6 3,2 l de 250 ch, elles se trouvent à partir de 8 500 euros.

BMW Z4 (E85)

Comme pour le 350Z, le Z4 est proposé en versions coupé et cabriolet. La version 3,0 litres, pure propulsion, dispose de 271 ch et d'un comportement pour le moins dynamique. À partir de 10 000 euros

TOYOTA GT86

D'une certaine façon, l'équivalent moderne de la 350Z est la GT86 (avec son cousin BRZ). La puissance est moindre (200 ch) mais l'expérience de conduite offerte par cette propulsion joueuse se veut plus fun. On commence à en trouver autour de 17 000 euros.



le problème. C'est une opération assez simple à faire, à la portée de n'importe quel bricoleur ou très rapide à effectuer par un professionnel. Une des plus grosses dépenses sera le remplacement de l'embrayage qui atteint vite 2 500 euros en concession, soyez attentif à tout patinage ou broutage durant l'essai. En utilisation normale, il peut durer 60 000 km.

SUSPENSION, DIRECTION, FREINS

Des bruits en provenance de la suspension avant signifient très probablement que les rotules et silentblochs des bras inférieurs de suspension nécessitent un remplacement. Les éléments d'origine coûtent près de 300 euros mais certains en profitent pour améliorer le guidage de leur auto en choisissant des rotules de meilleure qualité. Si le

modèle est équipé des jantes 18 pouces de série, les pneus doivent être du 225/45 à l'avant et 245/45 à l'arrière. Les experts recommandent d'utiliser les Bridgestone d'origine.

CARROSSERIE, HABITACLE, ÉLECTRICITÉ

Pas de problème sérieux de rouille pour l'instant, il faut tout de même vérifier le montant A et le tour du

pare-brise pour détecter tout début de corrosion, ce qui signifierait, si c'est le cas, que l'élément a été remplacé. Vérifier que les portes ne tombent pas sur leurs charnières quand vous les ouvrez. *A contrario*, il est normal que les vitres descendent quand vous ouvrez cette porte. Sur le coupé, vérifiez que le coffre n'est pas humide et qu'il s'ouvre sans souci. Le bouchon de réservoir peut rester bloqué, si

c'est le cas, un actuateur a sans doute rendu l'âme. Assurez-vous également que les optiques ne sont pas opaques. L'habitacle se révèle robuste et seuls les renforts latéraux du siège conducteur montrent des signes d'usure. Un habitacle abîmé devra éveiller votre attention quant à l'utilisation de l'auto. Vérifiez qu'aucun voyant d'alerte n'est allumé, des problèmes d'airbag ou d'ABS peuvent être coûteux à réparer. ☒

J'EN AI UNE

GRÉGOIRE



« J'ai acheté ma 350Z de 2005 avec 58 000 km au compteur il y a 8 ans dans une concession Nissan. Elle avait été correctement entretenue jusque-là et je possédais tout son historique. Il s'agissait du modèle de base car je souhaitais absolument un exemplaire de couleur bleue (ou noire) qui s'accorde parfaitement avec les grosses poignées de porte en aluminium.

J'ai parcouru environ 56 000 km avec elle, que ce soit pour aller faire les courses ou pour partir en voyage. En ville, ma

consommation s'élève à environ 12 l/100 km mais partout ailleurs, je suis sous les 10 l/100 km. Par chance, je n'ai pas à supporter trop de bouchons pour aller en ville car l'embrayage peut vite devenir fatigant. Mais de toute façon, dès que je me retrouve sur une petite route de campagne, j'oublie tout ça. Je l'ai amenée une seule fois sur circuit. C'était formidable de pouvoir la pousser car sur la route, le grip est tel qu'il est très rare d'approcher ses limites. J'ai assez vite perdu les freins qui n'ont pas aimé la répétition des

grosses décélérations. Je vais devoir améliorer cela avant la prochaine journée piste. Jusqu'ici, elle a été extrêmement fiable et je n'ai été stoppé que par une batterie à plat. C'est à cette occasion que j'ai découvert que la 350Z utilisait une batterie spéciale que l'on ne trouve pas partout. J'ai également un capteur de pédale d'accélérateur intermittent qui fait s'allumer un voyant d'alerte au tableau de bord pendant quelques jours. Puis, ça disparaît sans autre conséquence. Vu que le remplacer me coûterait plus de 1 000 euros, je fais avec ! La serrure ne s'ouvre jamais suffisamment pour déverrouiller la porte de coffre, il faut donc manipuler le bouton d'ouverture d'une main et l'ouvrir en même temps de l'autre main. C'est un problème connu. J'ai pensé remplacer ma

350Z mais à chaque fois que j'en reprends le volant sur de petites routes, je me ravise. C'est une auto qu'il faut vraiment bousculer pour en tirer le meilleur, je la définirais plus comme une muscle car que comme une sportive aiguisée. Elle reste toutefois très engageante à conduire et son look est toujours aussi moderne et remarquable. Et ça aussi, cela m'empêche de la mettre en vente. »



CE QUE NOUS EN DISONS

Premier contact, septembre 2003

« Elle est réactive, équilibrée et, plus que tout, elle offre un comportement naturel et se conduit sans effort pour une propulsion. Engagez-vous en courbe, la direction ainsi que le roulis paraissent parfaitement corrélés ; l'adhérence est grande et la suspension retranscrit bien le relief de la route sans être pour autant perturbée par ce dernier. Petites et grandes bosses sont absorbées avec la même efficacité. Même sur le mouillé, il faut en vouloir pour perdre l'arrière, l'auto reste calme et toujours éminemment amusante.

La direction, qui semble au début artificiellement lourde, devient très vite naturelle, elle est accompagnée d'un changement de rapports précis bien aidé par un levier de vitesses directement relié à la boîte.

Le V6 sonne fabuleusement mais il pêche un peu par son manque de peps. Pas très excitant. Peut-être est-ce sa puissance insuffisante ou plus sûrement la façon trop linéaire avec laquelle il la délivre. Face à l'Audi TT, à l'Alfa GTV V6 ou au coupé BMW 325Ci, le 350Z sera le premier choix des vrais amateurs de pilotage. »



DANS LES PETITES ANNONCES



Dès 8 500 euros, vous trouverez des exemplaires recommandables mais avec le volant du mauvais côté. L'importation de versions anglaises est assez répandue et si vous voulez l'équivalent

en conduite à gauche, il faudra alors déboursier plutôt autour des 10 000 euros. À ce prix, ce sont des versions 280 ch aux kilométrages souvent conséquents, mais globalement l'état des exemplaires en vente

paraît relativement bon. Pour des modèles de moins de 100 000 km et/ou de plus de 300 ch, les tarifs dépassent tout de suite les 15 000 euros. Comptez 3 000 euros de plus pour un Roadster. ✕

JAPAN COLLECTOR

日本コレクター



JAPAN COLLECTOR

NISSAN 350Z

C'est en souhaitant renouer avec le concept initial de la lignée que Nissan a créé sa 350Z. Un coupé 2 places propulsion renfermant un 6 cylindres atmosphérique capable de distiller un plaisir de conduite rare à un prix défiant toute concurrence. Pour autant, cette voiture de sport est-elle vraiment l'héritière de la mythique 240Z ?

Texte : Sylvain Masse Photos : Ludovic Clini

Notre modèle : 2003 Nissan 350Z Z33



Bien que massive, la poupe renvoie une certaine élégance avec ses feux originaux.



« LE DESIGN DE LA NISSAN ASSOCIE PASSION, PERFORMANCE ET FONCTIONNALITÉ »



NISSAN 370Z

Nous sommes en 1999 lorsque Nissan dévoile au Salon de Détroit une étude pour célébrer les 30 ans de la 240Z. Par son style néo-rétro, mais aussi par son moteur de 2,4L, cette Z Concept multiplie les clins d'œil au coupé originel de 1969. Si le projet est salué, il n'est ceci dit pas jugé viable en l'état par la direction. Malgré tout, Nissan croit en un successeur à la 300ZX, retirée de la vente trois ans plus tôt sur la plupart des marchés. Ainsi, en 2001, un nouveau concept-car est présenté au public avec une ligne modernisée, plus mature, et une motorisation plus puissante de type V6. C'est ce véhicule, dessiné par le studio californien de La Jolla, qui aboutira à la commercialisation de la 350Z, d'abord en 2002 en Amérique du Nord et au Japon, puis en Europe l'année suivante. Affrontant sur son segment les Mazda RX-8, Audi TT et BMW Z4, cette Z33 connaîtra plusieurs évolutions au cours de sa carrière sous nos latitudes. Née sous la forme d'un coupé emmené par un VQ35DE de 280ch, elle sera déclinée en version Roadster dès 2004, puis la 35th Anniversary Edition (en référence aux 35 ans de la 240Z) de 2005 introduira un moteur révisé de 300ch qui sera adopté pour le millésime 2006 sur toute la gamme. Celui-ci sera ensuite remplacé en 2007 par le nouveau VQ35HR de 313ch

qui accompagnera le modèle jusqu'à sa fin de commercialisation en 2009 pour laisser place à la 370Z. Mais assez parlé d'histoire et passons sans plus attendre à la voiture de ces pages, un des premiers exemplaires sortis sur le sol français que son propriétaire JérémY nous a fait la gentillesse de nous proposer. C'est parti !

RETOUR AUX SOURCES

En faisant le tour de la voiture, on remarque que le coup de crayon du début des années 2000 n'a presque pas pris une ride aujourd'hui. Fidèle à l'ADN des Z, le design de la Nissan inspiré par le concept « Lust then love » (le désir puis l'amour) associe passion, performance et fonctionnalité. Il se traduit par un long capot, un toit arrondi et un arrière court. Parmi les traits marquants figurent les optiques aux formes très géométriques (équipées à l'avant de projecteurs au Xénon) fuyant des pare-chocs jusqu'aux ailes musclées, les poignées de porte élégantes en aluminium massif ou encore le petit becquet apposé sur la poupe, soulignée par deux belles sorties d'échappement. Signalons que les deux nervures du capot disparaîtront en 2007 au profit d'un bossage central évoquant celui des 240Z. Proposée de série avec des jantes en alliage de 18 pouces, la Nissan

chasse sur notre modèle du jour les fameuses Rays optionnelles en aluminium forgé, plus légères de 4 kilos chacune. Une fois à bord, nous découvrons un habitacle pour seulement deux personnes à la présentation sportive. Confortablement assis dans son siège de type baquet, le conducteur profite de commandes à l'ergonomie savamment étudiée. Par exemple, le volant et le combiné d'instrumentation regroupant les principales informations sont réglables en hauteur simultanément pour une vision parfaite quelle que soit votre taille. En haut de la console centrale trônent trois manomètres additionnels, rappelant encore une fois la configuration des premières Z. Une attention qui ravira les nostalgiques ! Si côté position de conduite, il n'y a vraiment rien à redire, la finition générale en revanche s'avère moyenne, positionnement tarifaire agressif oblige. De même, on regrettera l'absence de rangements pratiques, la boîte à gants étant remplacée par un logement qui n'est accessible qu'en basculant le siège passager. Quelques trappes et renforcements sont bien disposés ça et là, mais le tout manque quelque peu de volume. Ceci étant dit, la dotation de série s'avère complète avec notamment la climatisation automatique, la direction assistée, la fermeture centralisée à distance, six airbags, un système anti-démarrage... La 350Z de cet essai étant une version



Très bien conçu, le V6 de 3,5L Nissan est coupleux et volontaire en toute situation.



La coque des rétroviseurs est profilée.



Dernière les jantes Rays optionnelles niche un solide freinage Brembo avec étriers 4 pistons à l'avant.

LES IMPRESSIONS DU PROPRIÉTAIRE

Alors qu'il rêvait du modèle lorsqu'il était adolescent, Jérémie est devenu propriétaire de cette magnifique 350Z il y a deux ans. Affichant seulement 45 000km au compteur, cette quatrième main très bien entretenue donne entière satisfaction au jeune homme de 24 ans qui, outre sa ligne sportive évocatrice, met notamment en avant la qualité de sa mécanique : « *J'apprécie beaucoup le couple du V6, même si j'ai un faible pour les hauts régimes des moteurs Honda.* » La fermeté des commandes est également un point fort selon lui : « *Par rapport aux modèles sortis à partir de 2006, le volant, les pédales et la boîte de vitesses de cette Z offrent un feeling plus viril.* » La tenue de route non plus ne souffre d'aucun reproche à ses yeux : « *Le comportement est extrêmement sain. Mais attention lorsque l'on enlève l'antipatinage, on a vite fait de se faire peur sur route humide si l'on n'est pas habitué à la conduite d'une propulsion !* » Un vrai coupé sportif donc, au coût d'entretien très raisonnable, que Jérémie a néanmoins décidé de mettre en vente. Si vous êtes intéressé, vous pouvez retrouver sa 350Z sur la plateforme Benzin.fr.



Ce levier à débattement court est un régal !



Un équipement intérieur sportif et généreux, sans pour autant paraître bourgeois.

NISSAN 370Z

Pack, nous profitons en plus ici de sièges chauffants électriques en cuir noir, d'un système audio CD Bose à six haut-parleurs et *subwoofer*, ou encore d'un régulateur de vitesse. De solides arguments pour séduire !

SENSATIONS PURES

Empruntant la plateforme Nissan FM, qu'elle partage entre autres avec la Skyline V35, la 350Z adopte un moteur placé en arrière de l'essieu avant, le plus près possible du tablier pour favoriser la répartition des masses. S'il reste un V6, il n'est plus suralimenté contrairement au 3L de la 300ZX, unique version proposée alors en France. Dérivé du moteur des Altima, Elgrand ou Pathfinder, ce VQ35DE perfectionné compense la perte des deux turbos de son aïeul par une cylindrée supérieure. Ce 3,5L à la construction tout alu dispose de culasses à double arbre à cames en tête avec quatre soupapes par cylindres et du système de contrôle de la distribution à variation continue Nissan CVTCS. Il délivre 280ch à 6200tr/min, contre 300 à 6800tr/min sur sa variante optimisée de 2005 et 2006. Le VQ35HR quant à lui, fort d'une double admission et d'un taux de compression plus élevé, ira jusqu'à 313ch, obtenus au régime encore plus élevé de 7000tr/min. Accouplé à une boîte manuelle à six rapports au court levier de vitesses, le V6 de notre modèle fait passer sa puissance aux roues arrière par le biais d'un arbre de transmission monobloc en

fibre de carbone, avec l'aide également d'un différentiel à glissement limité. A l'usage, ce VQ35DE se montre souple et puissant, et sa sonorité à l'échappement bien présente flatte l'oreille de l'amateur de mécaniques de caractère. La direction à assistance hydraulique offre un excellent retour d'information tandis que la suspension multibras en aluminium, bien servie par un amortissement plutôt ferme et deux barres anti-rapprochement (une dans la baie moteur, l'autre dans le coffre), induit un comportement rigoureux et très équilibré, en dépit du poids important de la bête. Grâce à la présence d'un correcteur électronique de trajectoire couplé à un contrôle de motricité (tous deux désactivables), la Z est également prévenante et sûre, quelles que soient les conditions climatiques. Enfin, le freinage Brembo bien dimensionné, secondé par un ABS à quatre voies, se montre à la hauteur, même sur route de montagne. Il s'avérera en revanche un peu juste sur circuit. Pour conclure, cette 350Z est une vraie voiture de sport, performante, efficace, mais une voiture de sport que l'on peut tout à fait utiliser au quotidien. Elle a cette capacité de vous donner le sourire à chaque fois que vous en prenez le volant, avec cette impression très nette de conduire une voiture différente des autres. Certes, elle n'a peut-être pas (encore ?) l'aura de la 240Z, mais son alliance réussie de la modernité et du passé en fait définitivement un incontournable pour tout amateur de sensations pures.



Les sièges en cuir sont de série sur la 350Z Pack.



« LA 350Z VOUS DONNE LE SOURIRE À CHAQUE FOIS QUE VOUS EN PRENEZ LE VOLANT »



Discret, le becquet aiguise subtilement l'arrière.

Moteur / Transmission

VQ35DE, 6 cylindres en V à 60° longit. av., 3498cc, 95,5 x 81,4mm, 280ch à 6200tr/min, 37mkg à 4800tr/min, rap. vol. 10,3:1, DOHC + admission variable CVTCS, 24 soupapes, injection électronique ECCS, transmission aux roues ar., boîte de vitesses manuelle 6 rapports, autobloquant type viscoupleur, ESP + TCS (déconnectables)

Châssis / Trains / Freinage

Coupé 3 portes, suspensions multibras av./ar, barre stabilisatrice av./ar., disques ventilés av. (324mm)/ ar. (322mm), ABS + EBD, pneus av. 225/45ZR18 /ar. 245/45ZR18

Dimensions / Poids

Longueur 4310mm, largeur 1815mm, hauteur 1315mm, empattement 2650mm, poids 1600kg

Performances

0-100km/h 5,9s, vitesse maxi 250km/h (bride électronique)

Consommation

Mixte 11,4L/100km

Les plus : Ligne sportive, moteur et châssis excellents, plaisir de conduite

Les moins : Finition passable, peu de rangements, poids important

Les points sensibles

La Nissan 350Z affiche une fiabilité « à la japonaise » qui fait qu'elle ne pose en règle générale aucune grosse déconvenue aux propriétaires. Malgré tout, quelques points sont à surveiller, particulièrement sur les premiers millésimes. Un des problèmes connus et répertoriés chez Nissan concerne les poussoirs du V6 qui font du bruit en prenant du jeu et peuvent endommager soupapes et arbres à cames s'ils ne sont pas remplacés. L'embrayage et les synchros de boîte sont également à contrôler avec un risque d'usure prématurée en fonction de l'utilisation. Si vous entendez un claquement sec lors des marches arrière et au démarrage en première, il s'agit probablement des demi-arbres de roues arrière qui demandent à être démontés, pivotés de 180°, graissés puis resserrés. Les silentblochs de tirants de chasse avant peuvent aussi poser problème s'ils sont fortement sollicités. Enfin, les moteurs de lève-vitres, capricieux, doivent être parfois nettoyés ou remplacés, et le poste Bose est sujet à quelques dysfonctionnements.

La cote de l'occasion

Bénéficiant d'un excellent rapport prix/performance, la 350Z est un modèle sportif toujours très intéressant à rechercher sur le marché de l'occasion. D'autant que ce n'est pas à proprement parler un véhicule rare et qu'il n'est pas encore trop difficile de mettre la main sur un exemplaire d'origine. Selon la tendance des dernières annonces publiées, la moyenne des prix pour une 350Z française en bel état d'origine se situerait actuellement autour de 15 000 euros. Les premiers millésimes de 280ch peuvent se trouver à partir de 11 000 euros environ, tandis qu'il vous faudra déboursier généralement 17 000 euros et plus pour les dernières évolutions de 313ch. Les modèles décapotables, à l'époque plus chers à l'achat, profitent sans surprise d'une légère surcote.