Essai – Nissan GT-R MY15 : La fureur du dragon !

La Nissan GT-R, tout le monde a entendu parler de cette véritable muscle car japonaise qui avait déchainé les passions lors de son arrivée sur le marché. Qu'en est-il aujourd'hui, après 8 ans de commercialisation ainsi qu'un récent et léger restylage ? Wheels And You vous livre ses impressions.

- V6 biturbo, essence, 3'799 cm^3
- 550 CV à 6'400 t/min
- 632 Nm de 3'200 à 5'800 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 315 km/h
- 0 à 100 km/h en 2.7 sec.
- Poids : 1'815 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'670 x 1'895 x 1'370
- Conso. mesurée : 13.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 275 g/km (G)
- dès CHF 116'900.-, mod. essayé: CHF 135'150.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

La GT-R est la descendante d'une grande lignée de sportives Nissan, connues sous le nom de Skyline, hélas quasi inexistante dans notre pays, de même qu'en Europe, car jamais officiellement importées. Cependant, les gênes sont là et, lors de son lancement, la GT-R arrive avec des objectifs clairs : bousculer les habitudes en allant grappiller des parts de marché un peu partout, mais surtout du côté de chez Porsche.

Si, dans un premier temps, cela semble avoir fonctionné, force est de constater que l'engouement pour cette super nipponne, communément appelée Godzilla, s'est ensuite étiolé. Pas que le produit ne soit pas / plus intéressant, mais surtout parce que la concurrence n'a pas cessé de travailler pour proposer des voitures toujours plus impressionnantes. Nissan n'est pas resté les bras croisés et, cette année à Genève, nous avons pu découvrir une déclinaison Nismo, le préparateur maison, qui promet d'être encore plus démoniaque.

En attendant, c'est aux commandes de la mouture 2015 en version « Track Edition » que nous vous proposons de découvrir ce qui se cache sous l'imposante carapace de cette Nissan GT-R.

A l'extérieur

Difficile de passer inaperçu au volant d'une GT-R ! La voiture est massive et ses dimensions sont généreuses. Rajoutez à cela une image « Fast & Furious » qui ne laisse pas indifférent et vous avez la recette du cocktail explosif.

Commençons par la face avant, celle qui vous verrez surgir dans votre rétro si vous avez tendance à squatter la piste de gauche sur l'autoroute. Futurs propriétaires de GT-R rassurez-vous, l'effet est tellement dissuasif que vous aurez rarement à attendre plus que quelques secondes pour qu'on vous laisse le champ libre. Certes, avec le récent restylage, la gueule s'est très légèrement adoucie, mais l'ensemble demeure plutôt agressif. L'immense bouche qui fait office de calandre semble vouloir avaler l'asphalte qui défile sous la voiture. Les grandes optiques à technologie hyper LED soulignées par les feux diurne représentés par un bandeau LED assurent un regard perçant à notre reptile.

Sa ligne athlétique reste relativement imposante, on ne joue pas dans la catégorie poids plume. A comparaison, les autres sportives paraissent petites à côté de la

GT-R. Son style aurait pu lui valoir un premier rôle au cinéma… si Goldorak avait eu une voiture.

La suite ne fait pas non plus dans la dentelle, puisque l'arrière anguleux surplombé d'un spoiler proéminent n'accentue en rien la finesse quasi nulle de la voiture. Et que dire de la quadruple sortie d'échappement qui fait passer tout échappement tuning pour un simple tuyau de plomberie.

Néanmoins, il faut reconnaitre que la Nissan GT-R a le mérite de proposer un look unique qui diffère complétement de la production automobile actuelle. Malgré tout cela, la voiture annonce un coefficient de trainée (Cx) de seulement 0.26. Comme quoi, de ce physique de débardeur, les ingénieurs japonais ont réussi à exploiter la quintessence pour en tirer tous les avantages. Donc, on aime ou on n'aime pas, mais il n'y a pas d'ambiguïté : cette japonaise au tempérament de feu en impose par sa présence, sa prestance et sa sophistication.

Spécificité esthétique majeure de notre modèle « Track Edition », les jantes noires RAYS 20 pouces à 6 branches, dont une affublée du badge Nismo, sont superbes. D'ailleurs ce sont celles-là mêmes qui équipent la GT-R Nismo qui arrivera sur nos routes d'ici 2016.

A l'intérieur

L'habitacle lui aussi reflète l'esprit brut de cette voiture. La présentation est plutôt simple et l'utilisation de quelques plastiques disgracieux ne trompent pas : on retrouve les standards des sportives japonaises. Si cela peut déplaire à certains, l'essentiel est préservé : ça reste complet et ergonomique. D'ailleurs, l'on n'achète pas une Nissan GT-R pour la beauté de son intérieur, mais bel et bien pour les performances proposées, et là, pas de quoi être déçu !

Si le noir est omniprésent dans l'habitacle, je note quelques touches de rouge qui égaiyent la vie à bord, notamment sur le volant et sur les sièges. Ces derniers sont d'ailleurs très confortables et proposent un maintien suffisant, sauf peut-être lorsqu'on va chercher sur circuit les limites de l'auto. N'oublions pas que la vocation de la Nissan GT-R est de proposer les atouts d'une supercar tout en restant utilisable au quotidien. Et, à ce niveau, pas d'inquiétude à avoir, vous pouvez effectivement utiliser la voiture pour vos trajets de tous les jours. La

position de conduite plutôt haute, surtout en comparaison avec d'autres super sportives, propose une excellente visibilité et ne confère en rien l'impression d'être dans une voiture de sport habituellement très basse.

A cela s'ajoute un équipement ultra complet de série, deux places arrière qui peuvent dépanner si nécessaire, un coffre, plutôt généreux pour le segment, de 315 litres, ce qui en fait une voiture relativement pratique au regard de ses performances.

J'ai particulièrement apprécié l'interface graphique disponible via l'écran tactile du système Infotainement. Véritable outil de télémétrie, il propose une multitude de graphiques, mesures et autres données pour découvrir pleinement les performances dynamiques de la voiture au travers de cinq affichages personnalisables. Les geeks apprécieront.

Sous le capot

Le cœur qui anime cette GT-R est un V6 3.8 biturbo qui développe 550 CV à 6'400 t/min pour un couple maximum de 632 Nm disponible entre 3'200 et 5'800 t/min. Avec les années, ce moteur a gagné en puissance puisqu'il est passé de 480 CV lors du lancement en 2007 à maintenant 550 CV, voir même 600 CV pour la future version Nismo. A noter que, quelle que soit la finition choisie, « Premium Edition », « Black Edition » ou « Track Edition », les caractéristiques techniques sont les mêmes.

Autant être honnête tout de suite, et je pense que ça ne va pas vous surprendre, mais ça pousse très très fort ! La brutalité de la mécanique catapulte la voiture lorsqu'on écrase l'accélérateur et grâce à la motricité de la transmission intégrale ATTESA E-TS, on a l'impression d'arracher le goudron.

Pour transmettre la puissance aux roues, la GT-R dispose d'une boite à double-embrayage à 6 vitesses. Très rapide lorsqu'on l'exploite en manuelle, elle peut se montrer un peu brusque en mode automatique. C'est notamment lors de déplacements urbains que l'on ressentira le plus nettement les changements de rapport. Mais encore une fois, il faut rappeler que c'est le tempérament d'une super sportive qui se cache sous ses airs de grosse bagnole et c'est aussi une volonté de Nissan d'avoir laissé transparaitre ces différents bruits mécaniques.

Cependant, cette mouture 2015 a été grandement améliorée en terme de niveau de bruit et de vibrations dans l'habitacle mais, malgré cela, ça reste plutôt brut et ce n'est pas pour me déplaire.

Au niveau de la consommation, le constructeur annonce une valeur mixte de 11.8 l/100km. Vous imaginez bien que je n'ai pas réussi à obtenir une telle valeur, tant il est enivrant d'exploiter tous les chevaux de Godzilla. J'ai cependant mesuré une moyenne de 13.8 l/100km tout au long de mon essai, exception faite de mon passage sur le circuit de Bresse. Ça reste plutôt correct au vu du poids de l'engin, 1'815 kg, et de ses performances.

Au volant

Confortablement installé aux commandes, j'aborde les premiers kilomètres avec une légère appréhension, car le gabarit de la voiture est un peu encombrant. Cependant, comme je vous le disais plus haut, même si on est au volant d'une super sportive, la position de conduite est plutôt standard et offre une bonne visibilité. Une fois la taille de la voiture assimilée, je ne peux que constater la facilité de prise en main.

En utilisation normale, la voiture est douce, les commandes sont faciles, tout est vraiment fait pour exploiter cette GT-R au quotidien. Même en ville, ça ne pose pas de souci, il faut juste trouver une place de parc assez grande pour caser la bête. Un petit bémol, le modèle « Track Edition » ne dispose pas d'aide au stationnement, à priori pour un gain de poids. Il faut donc être très prudent au moment de manœuvrer. Heureusement la caméra de recul aide un minimum.

Notre version « Track Edition » étant développé par Nismo, on retrouve quelques éléments très proches de la compétition. Grâce à des collages supplémentaires, la rigidité de la carrosserie est accrue. De plus, la suspension a été modifiée, les barres stabilisatrices avant et arrière sont spécifiques et le tarage des ressorts est plus ferme. Tout cela fait que cette GT-R dispose d'un amortissement plutôt dur, je n'hésite donc pas à abuser du mode « Comfort » de la suspension pour tous mes trajets autoroutiers.

Ainsi optimisée et avec autant de chevaux sous le capot, elle incite à être très prudent pour conserver son permis. Car malgré son utilisation souple et docile, le

tempérament de cette GT-R peut exploser à tout instant si l'on est un peu trop généreux avec la pédale d'accélérateur. Le paysage commence alors à défiler très vite et l'on sort vite des limites du raisonnable.

Du coup, afin de pouvoir outrepasser ces limites, je suis allé tester la voiture sur le circuit de Bresse. Là, une fois le casque sur la tête, on ne craint plus d'abuser de la mécanique endiablée. Attention toutefois aux excès d'optimisme, la voiture est tellement performante qu'on atteint rapidement des vitesses très impressionnantes et cela avec facilité. Du coup, comme l'échappement et le moteur sont, finalement, peu expressifs en terme de sonorité, en tout cas pas assez à mon goût, on peut ne pas se rendre compte de la vitesse réelle. Heureusement, le comportement de la voiture est plutôt sain malgré son poids et les freins performants développés par Brembo aident à redescendre sur terre.

Les tours s'enchainent, et j'assimile progressivement la fureur de l'engin. Je passe les différents éléments (transmission, amortissement et contrôle dynamique de stabilité VDC) en mode « R » et la Nissan GT-R laisse exploser toute sa fougue. C'est très impressionnant ! Lors de franches relances en sortie de virage, la voiture dérive de l'arrière tout cela reste totalement maitrisable. Quel plaisir ! Il faut savoir que, si la transmission peut se faire sur les quatre roues, c'est uniquement sur les roues arrière que, par défaut, la puissance est transmise. Le transfert sur l'avant se fait qu'en cas de nécessité et au maximum à hauteur de 50% du couple.

Comme je le disais, malgré le poids du bestiaux, la tenue de route est excellente et la prise de roulis contenue. Cette GT-R est une véritable arme sur une piste. Je reste toutefois plutôt raisonnable, car avec une telle utilisation, la consommation d'essence monte en flèche et la gomme se désagrège à vue d'œil.

Verdict

Je me réjouissais de tester cette Nissan GT-R et je ne suis pas déçu. Véritable missile sol-sol, une machine à sensations, la GT-R propose des performances phénoménales pour un tarif plutôt raisonnable. En effet, la version de base débute à CHF 116'900.-, alors qu'il faudra compter CHF 133'900.- pour notre modèle « Track Edition ». Mais à ce prix, tout ou presque est de série et cela quel que soit le modèle choisi. Bien sûr, ça reste une somme importante, mais au vu du produit

proposé, c’est imbattable.

D’ailleurs, en terme de concurrence, la cible est clairement la Porsche 911 Turbo, mais là, vous êtes quasiment au double du prix de la Nissan. Alors bien sûr, la finition allemande est supérieure, le badge est plus noble et meilleure est la présentation, mais, au final, si ce sont les performances qui vous intéressent, vous avez meilleur temps d’opter pour une GT-R.

Reste à voir comment cette voiture va évoluer, car depuis 2007, les améliorations sont minimes et même si la GT-R Nismo promet d’être encore plus démoniaque, Nissan va devoir proposer prochainement un véritable nouveau modèle pour re-dynamiser les ventes.

Prix et options – Nissan GT-R “Track Edition”

Prix de base : CHF 133’900.-

Peinture métallisée « Gun Metallic » : CHF 1’250.-

Prix TOTAL : CHF 135’150.-

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

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de cette Nissan GT-R, ainsi qu’à toute l’équipe du Circuit de Bresse pour leur sympathique accueil et la mise à disposition de leur piste pour notre shooting photos réalisé à l’occasion d’une journée organisée par le Friend’s Team Motorsport et l’ARFEC (Association Romande des Familles d’Enfants atteints d’un Cancer).

A lire aussi

Essai – Nissan X-Trail : Le retour d'un aventurier, en tenue de soirée

Essai – Nissan Qashqai : Toujours le plus attractif crossover du marché ?

Essai – Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Premier contact – Nissan Juke : L'essentiel reste !

Essai – Nissan Juke : Pokemon Car

Genève 2012 – Nissan Juke Nismo Concept

BIENVENUE
AU
CIRCUIT de
BRESSE
GAN ASSURE Odile PIRAT
ZH·790875
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·790875
Wheels-And-You.com

NISSAN
brembo
NISSAN
nismo
FORGED
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

20:25
SURALIMENTATION
TEMP HUILE MOTEUR
PRESS HUILE MOTEUR
Vue personnalisée 1
20:25
ACCEL/FREINAGE G
PÉDALE DE FREIN
PÉDALE D' ACCÉL.
Vue personnalisée 2
20:25
ACCELERATION G
CIRCUIT CARBURANT
CARBURANT/DIST
Vue personnalisée 3
20:25
TEMP EAU
TEMP HUILE MOTEUR
TEMP HUILE TRANS
PRESS HUILE MOTEUR
PRESS HUILE TRANS
VITESSE
Vue personnalisée 4

NISSAN
Wheels-And-You.com

GT R
00:00.00
00:04.86
00:05.57
Enregistreur du temps

x1000r/min
10448
4256
km
0
km/h
P

Track
Edition
Wheels-And-You.com

ZH 790 875
Wheels-And-You.com

ZH 790 875

ZH·790875
Wheels-And-You.com

ZH·790875
Wheels-And-You.com

ZH·790875
Wheels-And-You.com

GT
R
ZH·790875
www.nissan.ch
Wheels-And-You.com

GT R
SOURCE
Wheels-And-You.com

PUSH AUTO
SAVE
COMF
ESC OFF
OFF
Wheels-And-You.com

GT
R
BACK
MAP
ROUTE
VOICE
DEST
INFO
SETTING
TEL
VOL
PUSH
FM·AM
DISC·AUX
TA
SEEK
TRACK
MIX·RPT
LIST
TUNE / FOLDER
A/C
MODE
REAR
PUSH AUTO
PUSH OFF
PUSH DUAL
20:25
00:00.00
0
km/h
VITESSE
3
00:04.86
2
00:05.57
0:00
min.
TEMPS
TEMPS ECOULE
Enregistreur du temps
bar
SURALIMENTATION
4x4
AR
COUPLE AVANT
%
PÉDALE D' ACCÉL.
G ABSOLUE
VITESSE
ACCEL/FREINAGE G
Vue personnalisée 5
W.A.Y
Wheels-And-You.com

CIRCUIT de
BRESSE
W.A.Y
Wheels-And-You.com
NISSAN
GT
R
790875
Wheels-And-You.com

ZH·790875
Wheels-And-You.com

ZH·790875
Wheels-And-You.com

ZH 790 875

ZH 790 875
Wheels-And-You.com

ZH·790 875
www.nissan.ch
Wheels-And-You.com

ZH·790 875
Wheels-And-You.com