Essai – Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Après une première 370Z Nismo au style très affirmé mais qui n'a pas marqué les esprits en Europe, Nissan profite du récent restylage de ce modèle pour remettre en avant le label Nismo. De cette mouture, plus élégante et plus sportive, Wheels And You vous livre son ressenti après plus de 2'000km parcourus par monts et par vaux à son volant.

- 6 cylindres en V, essence, 3'696 cm^3
- 344 CV à 5'750 t/min
- 371 Nm à 5'200 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'496 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'410 x 1'870 x 1'310
- Conso. mesurée : 11.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 248 g/km (G)
- dès CHF 65'500.-, mod. essayé: CHF 57'590.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Nismo, pour « Nissan Motorsport », est le département performance fondé en 1984 par Nissan. Pendant plus de 20 ans, il se consacre principalement à la course automobile. Il appose ensuite son label sur des modèles de série, d'abord au Japon, puis en Europe, sur les Juke, 370Z et même sur la GT-R lors du dernier Salon de Genève. A l'instar de ce qui se fait chez les concurrents, le label Nismo consiste à doper l'agrément sportif d'un modèle donné. Hormis les attributs esthétiques décrits au prochain paragraphe, sur la 370Z cela se traduit par un moteur légèrement dopé, des pneus arrière plus larges, un châssis plus ferme, une direction recalibrée ainsi que de superbes sièges baquets. Voyons sans plus tarder ce que cela donne en pratique !

A l'extérieur

Profitant du récent restylage de la gamme, la 370Z Nismo 2015 adopte un style plus raffiné et se veut moins anguleuse que sa devancière. Les bas de caisse ainsi que les parties inférieures des boucliers ont été redessinés et reçoivent des appendices de couleur rouge qui contrastent magnifiquement avec le blanc nacré de notre exemplaire d'essai.

L'ancien aileron, qui révélait une image tuning et qui entravait une visibilité déjà réduite, a laissé place à un plus élégant becquet. Selon Nissan, celui-ci procure un meilleur appui au sol grâce à la modification conjointe des boucliers. On note aussi la présence de généreuses ouïes latérales à l'arrière, que l'on retrouve – plus petites – à l'avant. La signature optique a également évolué avec des phares avant à fond noir secondés par des nouveaux feux diurnes à LED. Bien qu'il ne soit pas annoncé comme plus sonore, l'échappement est spécifique et siglé du label Nismo visible sur ses deux énormes embouchures. Les jantes 19″ en alliage sont elles aussi spécifiques au modèle Nismo avec une finition noire/argentée.

La 370Z Nismo se différencie donc sur de nombreux points stylistiques des autres 370Z, sans pour autant tomber dans la démesure. Et si certains éléments auraient mérité davantage de soin dans leur implantation (tel le becquet arrière constitué d'une plaque superposée au hayon d'origine), je dois avouer que j'ai trouvé

l’ensemble de très bon goût et affichant juste la bonne dose de sportivité.

A l’intérieur

A peine ai-je ouvert la portière que l’on remarque les superbes baquets Recaro, mêlant cuir et alcantara rouge. Contrairement au volant qui n’est pas ajustable en profondeur, ceux-ci sont parfaitement adaptés ma grande taille, leur appui-tête se logeant à quelques centimètres du ciel de toit. Pour s’allier à la couleur des sièges, plusieurs revêtements – dont celui du volant – présentent des surpiqures rouges, alors que l’alcantara donne le ton sur les contre-portes et le volant.

Pour le reste, l’habitacle étant le même que sur les autres versions, l’ergonomie en reprend les défauts : l’affichage de l’OBD ne se pilote pas via un comodo mais par une touche située à côté des compteurs, et bien que le grand écran central soit tactile, il est disposé trop loin du conducteur pour se passer des touches de navigation. Il est également regrettable que la vitesse ne soit pas affichée en digital, le tachymètre étant décentré et ne brillant pas par sa lisibilité, d’autant plus que l’écran de l’OBD aurait largement la place d’accueillir cette information. La qualité de fabrication des matériaux fait défaut par endroits, comme la coiffe des compteurs en plastique dur ou le contour de l’écran constitué d’un fin similicuir d’aspect fragile.

Il n’y a aucune option disponible pour la Nismo, mais heureusement l’essentiel est bien là : climatisation automatique, GPS, Bluetooth, accès et démarrage sans clé, détecteur de pluie, allumage/extinction automatique des feux, projecteurs xénon et sonorisation Bose avec subwoofer intégré sont de la partie.

Inutile de préciser que ce genre de véhicule ne s’illustre guère par sa praticité. Stricte deux places, la 370Z permet néanmoins de ranger vestes et sacs derrière ses sièges, à condition de ne pas oublier de les récupérer avant de sortir, les sièges n’étant malheureusement pas rabattables. Le coffre, comptant un volume de 235 litres sous son hayon, est d’une hauteur ridicule mais présente l’avantage d’offrir une surface respectable qui permet notamment d’embarquer un snowboard ou un vélo, à condition que votre passager(ère) supporte l’avancement quasi-total de son siège.

Sous le capot

Souhaitant rester à contre-courant en ne cédant pas à la tentation du downsizing, Nissan ne propose toujours pas de bloc suralimenté sur la 370Z, même sur sa version la plus musclée. Le bloc est donc toujours le même : un 6 cylindres en V qui affiche une cylindrée de 3.7 litres. Pour la Nismo, les ingénieurs ont réussi à en extraire 16 CV de plus, portant sa puissance à 344 CV pour un couple maximum de 371 Nm. Alors que la vitesse maximale est toujours bridée à 250 km/h, le 0-100 km/h est abattu en 5.2 secondes grâce aux seules roues arrière et à travers une boîte manuelle à 6 rapports, la boîte robotisée à 7 rapports n'étant pas disponible sur la Nismo.

Malgré les diverses évolutions, Nissan n'a toujours pas daigné implanter de système Start-Stop. De ce fait, la consommation urbaine tutoie les 15 l/100km, chiffre sur lequel il faut également tabler en conduite active. Sur un parcours mixte faisant peu appel à mon pied droit, la consommation s'est arrêtée à 11.4 l/100km, un chiffre qui n'a finalement rien de rédhibitoire en regard de la cylindrée et des prétentions de la bête.

Au volant

Dès les premiers kilomètres, je découvre avec plaisir une commande de boîte précise et courte, si bien que mon poignet ne se déplace que de 8.5 cm pour passer de la première à la deuxième. Les verrouillages sont fermes et n'accrochent pas, procurant d'entrée d'excellentes sensations. Les quelques kilomètres qui me sont nécessaires à sortir de la ville mettent en évidence qu'il ne s'agit pas d'un véhicule taillé pour évoluer dans le trafic, en raison d'angles morts marqués et d'une visibilité arrière restreinte. Heureusement, je peux compter sur la caméra de recul qui s'avère nécessaire pour voir ce qui se cache sous le niveau du hayon.

Les suspensions très fermes ainsi que les sièges à coque rigide, durs mais procurant un excellent maintien, me font ressentir toutes les aspérités de la chaussée, rendant le confort sur autoroute spartiate. J'ai la vive impression de me retrouver dans une vraie sportive, sentiment qui se vérifie rapidement sur les routes sinueuses, puisque c'est bien là que l'on prend la pleine mesure de l'engin.

Sur les enchaînements longs du col du Simplon, elle se montre logiquement à la hauteur de mes espérances, m'invitant rapidement à appuyer sur le bouton magique (autrement dit : anti-patinage et ESP désactivés). Mais qu'en sera-t-il sur les petits virolos de la vallée Formazza ? Eh bien même au fin fond de cette vallée où les routes présentent compressions et virages serrés sur des revêtements irréguliers, je n'ai jamais été surpris en mal par l'auto, continuant même à provoquer de légers déhanchements du train arrière sans arrière-pensée.

Avec son moteur en position centrale avant, elle ne souffre pas de la tendance au sous-virage marquée de certaines de ses homologues à moteur arrière. De ce fait, rentrer sur les freins n'est pas une nécessité absolue pour bénéficier d'un bon pouvoir directionnel. Mais le train avant n'en parait pas lourd pour autant. En entrée de courbe, le placement des roues est d'une précision rare à travers une direction communicative à souhait. Puis, le train arrière accepte d'enrouler à la demande tout en se montrant assez progressif lors des dérives et sans être perturbé par le différentiel à glissement limité (de type viscocoupleur). La boîte, dont l'étagement et la commande sont impeccables, est munie de la fonction rev-matching qui ajuste automatiquement le régime à la perfection à chaque rétrogradage. En d'autres termes, cet artifice déconnectable dispense – à raison ou à tort – son conducteur de l'exercice du talon-pointe. Une pure merveille tant le système se montre efficace !

Grâce à des gommes de 285 mm de large, le train arrière exploite toute la cavalerie sans broncher et les pertes de motricités sont inexistantes lors des départs arrêtés. Les freins sont également à la hauteur et dotés d'une endurance dont je ne suis pas arrivé à bout, même en descente.

Les conditions météo hivernales aidant, j'ai eu l'occasion de pouvoir jauger l'auto sur plusieurs kilomètres de routes enneigées dont quelques montées légères. Les pneus très larges conjugués au train arrière n'accusant que 47% du poids de l'auto pourraient faire craindre le pire. Pourtant, en pratique, l'auto est loin d'être ridicule sur la neige, et nombreux furent les badauds ébahis – au volant de leur 4×4 – de me croiser à bord d'un tel bolide dont le train arrière avait tendance à jouer au crabe au moindre appel des gaz.

Sur le plan de la conduite, il ne fait aucun doute que la 370Z Nismo est probablement un des cocktails les plus homogènes qu'il me fut donné d'essayer, même en comparaison avec des autos plus performantes et souvent bien plus

onéreuses. Alors oui, évidemment, l'excellent châssis supporterait bien quelques dizaines de chevaux supplémentaires – mais pour quel tarif ? – et l'échappement mériterait d'être plus expressif. Car si le timbre rauque du gros V6 est bien ajusté à bas régime, il manque de voix dans les tours. En revanche, il offre un excellent agrément de conduite dans toutes les conditions. Plein de 1'500 t/min jusqu'au rupteur placé à 7'500 t/min, on pourra simplement lui reprocher d'être trop linéaire, mais c'est le revers de la médaille de ces sportives qui savent se conduire « sur le couple » et donc qui s'apprécient également à allure modérée, pour le bonheur de votre passagère… et celui de votre permis !

Verdict

Authentique sportive dotée d'une plastique aguicheuse, la 370Z Nismo fait la part belle aux sensations de conduite à travers un ensemble qui se veut totalement homogène. A contrario, quelques lacunes persistent tant sur le plan de l'ergonomie qu'au niveau de la qualité de certains matériaux. Mais, au vu du prix et de l'agrément sportif qu'offre cette auto, ai-je vraiment le droit de m'en plaindre ? Je dois avouer que j'ai été conquis par ce véhicule et qu'il me fut bien difficile de rendre les clés…

Placée à CHF 57'590.- avec le rabais Euro qui court actuellement tout en présentant un équipement complet, elle est un cœur à prendre pour puriste à la recherche d'une motorisation noble couplée à une excellente boîte manuelle, le tout secondé par une direction, des freins et des trains roulants dignes de sportives de rang supérieur. Sans oublier les excellents sièges baquets Recaro qui participent assurément au plaisir de conduite !

Prix et options – Nissan 370Z Nismo

Prix de base : CHF 65'500.-

Remise EURO : CHF -7’910.-

Prix TOTAL : CHF 57’590.-

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

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de cette Nissan 370Z Nismo, ainsi qu’à la filiale d’Ecublens du groupe RRG Léman pour la logistique.

A lire aussi

Premier contact – Nissan Juke : L’essentiel reste !

Essai – Nissan Juke : Pokemon Car

Genève 2012 – Nissan Juke Nismo Concept

ZH·452777
W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

NISMO

370Z

W.A.Y.

W.A.Y.

nismo
W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

V6
VVEL
nismo
NISSAN
W.A.Y.

REV
nismo
x1000
r/min
W.A.Y.

ZH 452777
W.A.Y.

ZH 452777
W.A.Y.

W.A.Y.

NISSAN
ZH·452 777
www.nissan.ch
W.A.Y.

ZH 452777
W.A.Y.

ZH 452777
W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

W.A.Y.

nismo

Information ▸ Historique
8:28
BACK
l/100km
30
20
10
0
Intervalles de reset
Dernier
VOICE
DEST
ROUTE
TEL
DISP
INFO
STATUS

Statut ▸ Arrêt audio
8:27
Conso moyenne
Consom-mation
Dist. avant réservoir vide
485 km
W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

370Z
NISSAN
ZH·452777
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

ZH 452777
W.A.Y.

ZH 452777
W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

ZH·452777
W.A.Y.

370Z
NISSAN
ZH·452777
W.A.Y.

W.A.Y.

nismo
S-MODE

ZH 452 777

W.A.Y.