

Cet article a été acheté par MOREAU Michel

Email : M3MOREAU@AOL.COM

Id. : 18937

Date : 14/08/2006

Afin d'en préserver l'authenticité, cet article n'a pas été modifié ni mis à jour depuis sa parution dans le Moniteur Automobile N°1302 du 06/11/2003.
Les prix, par exemple, ne sont peut-être plus d'actualité.

Pour rappel, Mon Moniteur vous offre d'autres avantages comme par exemple :



E-mail alerte pour des articles spécifiques : nous vous avertirons par e-mail dès qu'un article à paraître dans le Moniteur Automobile concernera une marque ou un modèle que vous nous aurez indiqués.



Newsletter : vous recevrez tous les 15 jours un e-mail reprenant la couverture et le sommaire du Moniteur Automobile en vente en librairie

Pour accéder à ces fonctionnalités, retournez sur Mon Moniteur.

Nous vous remercions de votre confiance et nous vous souhaitons une bonne lecture.

L'équipe Moniteur Automobile

ESSAI DÉTAILLÉ

NISSAN

Par Yves Maroselli

Photos: Xavier de Nombel



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

350Z



NISSAN 350Z **ESSAI DÉTAILLÉ**

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)	18,9 (115 km/h)
- 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse)	29,4 (196 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 États-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'appe-

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 États-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 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.

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 34.500 €
 Prix de base 350Z Pack 36.900 €

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, ç'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	2x2 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	viscocoupleur
Rapport de pont	3,538 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tr/min (km/h)	
– 1 ^{re}	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 antirouls
Suspension AR	triangles supérieurs, 3 bras inférieurs ressorts hélicoïdaux, amortisseurs monotubes, barre antirouls
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 hydraulique constante
– assistance	2,75
– nombre tours volant	11,2/N.C.
– ø braquage murs/trottoirs (m)	

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 viscocoupleur. 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

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

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-

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	★★★★★
Étage	★★★★★

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

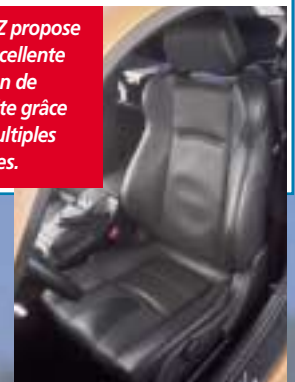
160/200

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.



CONSOMMATION

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

Sécurité	NISSAN 350Z	
	Base	Pack
Airbags		
– frontaux/latéraux AV/latéraux AR	S/S/-	S/S/-
– de tête AV/AR	S/-	S/-
Dispositifs d'aide à la conduite		
– ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S	S/S
– antipatinage/contrôle de stabilité	S/S	S/S
– surveillance pression des pneus/affichage	-/-	-/-
– aide au parking AV/AR	-/-	-/-
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	S	S
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		
– projecteurs au xénon	S	S
– allumage automatique	-	-
– projecteurs antibrouillards	S	S
Eclairage du seuil des portes AV/AR	-	-
Essuie-glace AV		
– intermittence/pauses réglables	S/S	S/S
– automatique à capteur de pluie	-	-
Lave/essuie-glace AR	S	S
– 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'ensoufflement/toxicité	-	-
Toit ouvrant manuel/électrique	-	-
Lève-vitres électriques AV/AR	S/-	S/-
– fermeture automatique au verrouillage	-	-
Eclairage intérieur		
– plafonnier(s) AV/AR	1/-	1/-
– lampes de lecture AV/AR	2/-	2/-
Miroirs de courtoisie G/D	S/S	S/S
– éclairés	S/S	S/S
Accoudoir central AV/AR	-/-	-/-
Equipement audio		
– radiocassette/radio-CD	-/S	-/S
– changeur de CD/en façade	S/S	S/S
– commandes au volant	S	S
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	-/-/-	S/-/-
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	
	Base	Pack
Prix de base (€)	34.500	36.900
Options (€)		
Régulateur de vitesse	500	série
Bose Sound System (7 HP 240W)	1.000	série
Sièges en cuir noir chauffants	-	série
Réglage électrique des sièges	-	série
Jantes en alliage forgées	1.000	1.000
Peinture métallisée	500	500
Intérieur en 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 et entretien	tous les 15.000 km ou 1 an maximum	
Nombre de points de service	264	
Frais d'exploitation		
Puissance fiscale (CV)	20	



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 128 et 129 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.

	NISSAN 350Z	AUDI TT COUPÉ 3.2 DSG	CHRYSLER CROSSFIRE	RENAULT CLIO V6
Prix de base (€)	34.500	42.670	38.300	39.700
Équipement				
Airbags de tête	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	–	option gratuite	série	série
Peinture métallisée	–	550	série	série
Système de navigation	–	1.590	–	–
Régulateur de vitesse	500	430	série	série
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 ^e /6 ^e (s)	5,1/7,4	3,7 en D	7,6/10,3	5,7/7,4
90-120 km/h en 5 ^e /6 ^e (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. Appréciable 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...