

NISSAN 200 SX 1.8 TURBO 16 S

UNE VRAIE SPORTIVE

Enfin une Nissan sportive.
Sa cible : les Porsche 944, Toyota Celica, Honda Prélude et VW Corrado. Un bon rapport qualité-prix, et quelques défauts...



La marque a été longtemps connue en France sous le nom de Datsun. Puis, le groupe qui contrôlait l'entreprise a préféré utiliser son nom propre et on ne parle plus aujourd'hui que de Nissan. En France, la marque est importée depuis toujours par une entreprise familiale dont les attaches automobiles en sont au moins à la seconde génération. Jean-Pierre Richard est ainsi l'animateur d'un groupe qui s'est dernièrement associé à Nissan pour former une société importatrice, suivant une technique qui n'est d'ailleurs pas tellement courante, le plus grand nombre des marques importantes préférant - quelquefois à tort d'ailleurs - prendre le contrôle absolu de leur sociétés importatrices.

Nissan est en quelque sorte le second géant japonais de l'automobile, derrière Toyota sans doute mais nettement devant Mitsubishi, Honda et Mazda. On a eu longtemps le sentiment qu'à l'inverse de Honda et même de Toyota, Nissan préférerait les gros volumes de vente à la richesse technologique. Pourtant, discrètement, les techniciens de la marque s'intéressent depuis plusieurs années au sport automobile en général - aux USA surtout - et, plus particulièrement, aux 24 Heures du Mans!

Au fil des ans, les voitures engagées par Nissan aux 24 Heures se rapprochent ainsi insensiblement des places d'honneur, au point qu'il ne serait pas insensé de prévoir pour les années qui viennent une victoire japonaise dans l'épreuve mancelle, à moins que le quatuor européen Jaguar-Mercedes-Peugeot-Porsche ne parvienne à se faire respecter, comme nous sommes en droit de l'espérer...

Mais, en attendant le jour, peu glorieux pour le Vieux Continent, où le drapeau blanc frappé du soleil levant flottera sur la patrie des rillettes de porc (Tours étant comme on le sait la capitale des rillettes d'oie), voilà que, pour la première fois, la société Richard SA s'avise d'importer une véritable voiture de sport! S'agit-il là d'une volonté délibérée du constructeur ou, au contraire, l'importateur a-t-il été subitement agressé par le démon des performances, je ne trancherai pas et, au demeurant, seule compte la qualité globale du produit qui nous est ainsi présenté!

Au reste, la cible de ce coupé aux formes modernes est désignée sans ambages dans la documentation fournie par l'importateur. On y parle on ne peut plus clairement de la Porsche 944, de la Toyota Celica, de la Honda Prélude et de la VW Corrado et les comparaisons sont nombreuses, aussi bien techniquement que commercialement.

En premier lieu, intéressons-nous donc au moteur.

Disposé longitudinalement, ce quatre cylindres en ligne 83x83,6 bloc fonte possède très précisément une cylindrée de 1806 cm³, correspondant à une puissance administrative française de 8 CV avec la boîte mécanique cinq rapports et de 9 CV avec la boîte automatique 4 vitesses à pilotage électronique proposée en option. Déjà, le raffinement se constate au niveau de la culasse : deux arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée et, comme il se doit sur un moteur à haut rendement moderne, quatre soupapes par cylindre.

Mais, qui plus est, l'alimentation s'effectue avec l'aide - efficace en l'occurrence - d'un turbo Garrett T25 dont le souffle oscille entre 0,5 et 0,7 bar de suralimentation. Un échangeur air-air permet, d'après le constructeur, d'abaisser de 40° les températures à l'admission, cela au bénéfice du rendement. L'allumage est électronique et participe à un système de gestion mis au point par Nissan et couplé avec l'injection, électronique elle aussi. Chaque bougie dispose, grâce à un procédé également breveté Nissan, de sa propre bobine haute tension.

Dans ces conditions, la puissance développée atteint 171 ch à 6400 tr/mn, avec un couple maximal de 23,2 mkg à 4000 tr/mn, les 22 mkg étant atteint dès 2500 tr/mn. Compte tenu de la cylindrée, les motoristes nippons nous offrent donc une puissance spécifique de 94,6 ch au litre, valeur éminemment respectable s'il en est puisque le niveau record en voitures « client » s'établit légèrement au-dessus de 100 ch/l!

La boîte mécanique - il ne m'a pas été possible d'effectuer un essai de la boîte automatique - est montée relativement court puisqu'en 5^e surmultipliée, la vitesse 1000 tr/mn ne dépasse pas 35,04 km/h.

La suspension est à quatre roues indépendantes et l'avant bénéficie des services d'un ensemble McPherson classique, avec tirants plus barre stabilisatrice. En revanche, la suspension arrière est extrêmement sophistiquée, chaque roue étant contrôlée par un ensemble comportant deux triangles et un tirant transversal, plus une barre stabilisatrice.

De la sorte, les ingénieurs prétendent contrôler et régler automatiquement, cela en fonction des attitudes de la voiture, le pincement, le carrossage, le roulis, la plongée au freinage et le cabrage à l'accélération. Les jantes alliage de 15 sont larges de 6 pouces et supportent des pneumatiques 195/60 d'origine japonaise.

De son côté, le freinage, muni en série d'un ABS d'origine Nissan, est assuré par quatre disques, venti-

lés à l'avant, tandis que la direction à crémaillère est assistée en série.

Longue de 4,53 mètres et haute seulement de 1,29 mètre, la carrosserie a bénéficié d'une étude aérodynamique attentive, comme le prouve a priori un Cx annoncé de 0,30! Bouclier avant, aileron arrière souple semi-intégré, vitres et poignées de portières affleurantes, rien ne manque à la panoplie, pas même une prise d'air pour le turbo, logée dans le bouclier. Pesée par nos soins, la voiture ayant servi à nos essais accusait sur la bascule 1243 kg en ordre de marche, avec une répartition des poids de 52 % sur l'avant et, comme on pouvait s'en douter, de 48 % sur l'arrière.

Lancé sur l'anneau de Montlhéry, le coupé 200 SX nous a gratifié d'une vitesse de pointe de 226 km/h qui correspond bien aux indications fournies par le constructeur. En ce qui concerne la nervosité, les 400 mètres départ arrêté ont été parcourus en 15 s 5/10^e et les 1000 mètres en 28 s 4/10^e.

Dans le domaine des reprises, notons entre autres les 29 s 5/10^e chronométrées lors de notre test en 4^e (en prise) avec départ de la mesure à 50 km/h et aussi un 80/140 km/h en 5^e effectué en 15 s 6/10^e, ce temps correspondant à une distance parcourue de seulement 468 mètres.

Au volant, les sensations personnelles du conducteur confirment bien le verdict des chiffres.

VITESSE MAXI : 226 km/h
1 000 m DÉPART ARRÊTÉ : 28,4 s
CONSOMMATION SPORTIVE : 20,2 litres aux 100 km
PRIX : 164 900 F



▲ La silhouette de la 200 SX est véritablement aérodynamique, avec ses boucliers intégrés et ses portières affleurantes : Cx 0,30.

◀◀ Le bloc moteur en fonte d'une cylindrée de 1806 cm³, coiffé d'une culasse à quatre soupapes par cylindre développe 171 ch à 6 400 tr/mn.

◀ Le comportement routier de cette Nissan est remarquable, bien aidé par son train arrière au-dessus de tout reproche.

En dépit de la discrétion du moteur, de son excellent équilibrage et de la qualité aérodynamique d'une carrosserie peu bruyante à grande vitesse, l'incontestable brio de la mécanique ne fait aucun doute.

La sainte alliance du multisoupapes et du turbo fonctionne ici à 100% - que la 405 MI 16 en prenne de la graine - et le résultat est extrêmement agréable. L'inertie du turbo est faible, son entrée en action rapide et le couple disponible à bas régime est déjà important, avec, bien entendu, une sacrée poussée à pleine charge peu avant 4 000 tr/mn !

Et comme la boîte fait preuve de son côté d'une douceur et d'une précision de commande quasi irréprochables, la voiture se plie avec la plus grande docilité à tous les styles de conduite sur tous les terrains, avec, quand même, des aptitudes toutes particulières à rebondir de virage en virage, telle une véritable balle.

En contrepartie de ce très beau tempérament, l'appétit de la cavalerie ne fait aucun doute.

Si des valeurs surprenantes de modicité peuvent être notées à faible vitesse - mais pourquoi rouler lente-

ment avec cet engin ? - le conducteur énergique atteindra des sommets quand même remarquables, comme en témoignent les 20,2 litres/100 km que j'ai personnellement consommés au cours de mon essai routier. Mais il est bien vrai qu'on ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs...

Cela étant dit, voyons de quelle manière toute cette fougue peut être utilisée. Une chose est certaine :

le train arrière de cette voiture est d'une efficacité remarquable.

Non seulement l'adhérence ne souffre pas la moindre critique mais, de surcroît, la motricité est telle que le couple « passe » jusqu'au goudron sans problèmes, bien qu'il n'ait même pas été prévu de différentiel à glissement limité.

Donc, respect intégral de la trajectoire en ligne droite et guidage parfait en courbe. Malheureusement, les qualités de ce train arrière sont telles que, jointes à la puissance du moteur, il s'ensuit un cocktail d'agressivité tellement détonant que le train avant a quelquefois du mal à aller jusqu'au bout de la cavalcade. Au reste, c'est peut-être du côté des pneumatiques qu'il faut aller chercher les véritables responsables d'une certaine tendance au sous-virage qui apparaît lorsqu'on se met en tête de pousser l'engin dans ses derniers retranchements.

Pour éviter l'apparition du phénomène - plus désa-

LES PRIX

	(F)	164 900
Puissance fiscale (CV)	8	
Climatisation	10 000	
Boîte automatique	8 600	

QUALITÉS

- TRÈS BEAU MOTEUR
- BONNE BOÎTE
- Tenue de route généralement très bonne
- Confort général suffisant
- Belle présentation

DÉFAUTS

- Amortisseurs et pneumatiques à revoir
- Forte consommation

LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres) Bloc	4 en ligne fonte
Nombre de soupapes par cylindre	4
Arbres à cames (entraînement)	double (courroie)
Alimentation/allumage	gestion intégrale Nissan « ECES » (injection)
Turbocompresseur (pression maxi)	Garrett T25 (0,7 bar) + échangeur air/air
Cylindrée (cm ³)	1 809
Alésage x course (mm)	83 x 83,6
Rapport volumétrique	8,5
Régime maxi (tr/mn)	7 000
Puissance (ch DIN à tr/mn)	171 à 6 400
Couple maxi (mkg DIN à tr/mn)	23,3 à 4 000
Puissance au litre (ch)	95
Couple au litre (mkg)	12,9

AERODYNAMIQUE

S (m ²)	1,84
SCx (m ²) Cx	0,55 - 0,30

POIDS

Total (kg)	1 243
Répartition avant/arrière (%)	52/48
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,3

PNEUMATIQUES

Dimension	195/60 VR 15
Jantes	6 JJ 15

CARROSSERIE-CHASSIS

Type	coupé, 2 + 2 places
Suspension avant	McPherson (triangles) + barre anti-roulis multibras, combinés
Arrière	ressorts amortisseur, barre anti-roulis
Direction	à crémaillère, assistée
Tours de volant - Démultiplication	3 1/4 - 16,2
Diamètre de braquage (m)	10,7 (hors tout)
Freins avant (diamètre en mm)	disques ventilés (257)
Arrière	disques (266)
Antiblocage	oui

TRANSMISSION

Aux roues	arrière
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Rapports de boîte (1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e /5 ^e)	3,592/2,057/1,361/1,000/0,821
Rapport de pont	3,916
Vitesses à 1 000 tr/mn (1/2/3/4/5)	8,0/13,4/21,2/28,7/35,0
Maxi. sur intermédiaires (1/2/3/4)	56/98/148/201
Autobloquant	non

DIMENSIONS-CAPACITÉS

Empattement (mm)	2 475
Voies avant-arrière (mm)	1 485 - 1 465
Longueur-largeur-hauteur (mm)	4 535 - 1 690 - 1 290
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	1 000 - 1 060
Garde au sol (mm)	145
Coffre (dm ³)	260
Réservoir d'essence (litres)	60

ESSAIS TECHNIQUES :

Jorge CLAVELL et DIDIER FOUQUET

FREINAGE

(ABS)	Distance (mètres)
-------	-------------------

A PARTIR DE 100 km/h

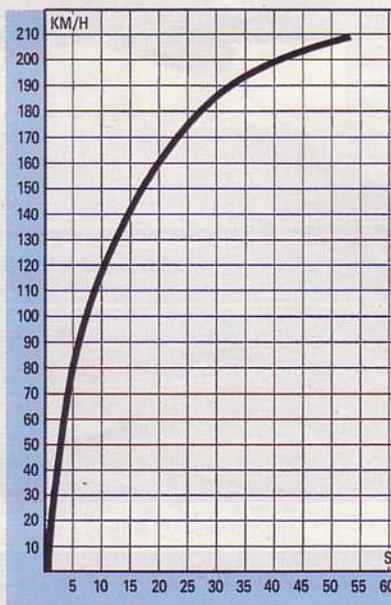
Limite du blocage à froid	41
Limite du blocage à chaud	49

A PARTIR DE 140 km/h

Limite du blocage à chaud	76
---------------------------	----

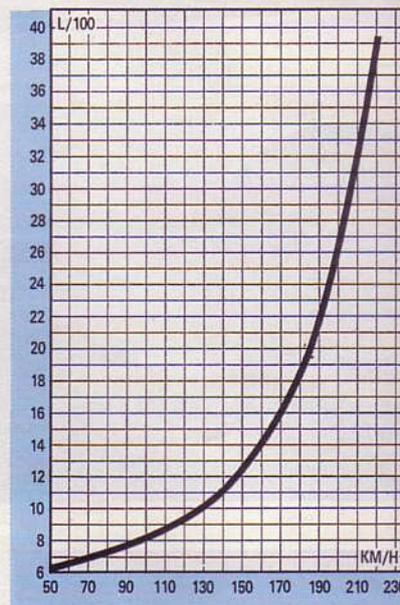
A l'arrière le hayon découvre un coffre de bonne capacité pour un coupé de cette catégorie, il même possible de rabattre les dossiers.

ACCÉLÉRATION VITESSE/TEMPS



km/h	secondes
50	2,7
60	3,5
70	4,3
80	5,3
90	6,3
100	7,8
110	9,2
120	10,7
130	12,3
140	14,4
150	16,9
160	19,6
170	22,7
180	26,6
190	31,7
200	42,2
210	53,6

CONSUMMATION STABILISÉE



LES PERFORMANCES

VITESSE MAXI

(km/h)	226
--------	-----

DÉPART ARRÊTÉ

400 m (s)	15,5
1 000 m (s)	28,4

REPRISES

Depuis 50 km/h en 4°: 400 m (s)	16,2
1 000 m (s)	29,5
En 5°: 400 m (s)	18,6
1 000 m (s)	33,8
De 80 à 140 km/h en 5° (s-m)	15,6 - 468
De 80 à 120 km/h en 5° (s-m)	10,8 - 293
en 4° (s-m)	7,3 - 197
en 3° (s-m)	5,2 - 142

CONSUMMATIONS

Routière (litres aux 100 km)	20,2
Economique (litres aux 100 km)	8
Autonomie (km)	+ de 250

km/h (en 5°)	Litres aux 100 km
50	6,4
60	6,7
70	7
80	7,4
90	7,8
100	8,2
110	8,7
120	9,4
130	10
140	11
150	12,3
160	14
170	16
180	18,5
190	22
200	27,2
210	32,1
220	39,1

NISSAN 200 SX



gréable que dangereux au demeurant -, il suffit d'appliquer la puissance avec une touche de progressivité alors que la voiture a déjà pénétré dans la courbe. Mais si le liant de la conduite y gagne, le chrono fait évidemment la moue. D'autre part, les mises en appui énergiques et prolongées laissent apparaître une légère tendance au pompage (réactions verticales de suspension à fréquence plus ou moins rapide) et, en définitive,

je pense que cette très remarquable suspension ne trouve pas les partenaires qu'elle mérite dans les pneumatiques et les amortisseurs qui lui sont actuellement associés.

Et c'est très dommage !...

Pour demeurer objectif, il convient cependant de reconnaître que, dans son état actuel, la suspension - qui ne dispose pourtant d'aucune possibilité de réglage plus ou moins électronique - assure, en plus d'une tenue de route de qualité, un confort généralement satisfaisant, avec des sièges qui, à l'avant tout au moins car l'arrière..., s'avèrent aptes à préserver sans problèmes l'intégralité physique de leurs occupants.

Les chiffres publiés par ailleurs laissent apparaître un freinage très satisfaisant à froid mais moins efficaces à chaud. En conduite très rapide, les trajectoires de freinage sont parfaites et l'antiblocage fonctionne avec une louable discrétion, c'est-à-dire sans vibrations. En revanche, j'ai personnellement noté une détérioration progressive du freinage sur l'avant à très grande vitesse, sans pourtant que se manifestent les symptômes classiques de la plaquette usée. Peut-être y a-t-il là également un problème de parfaite mise au point à régler...

Certes, cette japonaise bon teint affiche bien les qualités mais aussi les défauts classiques de sa race. Bien qu'en grand progrès, les stylistes de là-bas n'ont pas encore réussi, à des exceptions près, à se dégager totalement des influences européennes auxquelles ils se sont copieusement abreuvés durant plusieurs décennies. Conséquence majeure : un certain manque de personnalité dans le dessin, qui devrait permettre à Porsche - entre autres - de dormir tranquille durant encore plusieurs années...

Cela étant, la voiture n'est pas désagréable à contempler, fort bien finie extérieurement, tandis que son aspect intérieur s'avère digne de la réputation japonaise.

Pourtant, il serait temps que les Japonais se souviennent qu'un jour, il y a bien longtemps de cela, un de ces « diables au long nez » qu'ils s'acharnent tellement à surpasser dans tous les domaines - même celui du stress, semble-t-il - a écrit que l'ennui naquit un jour de l'uniformité. A force de vouloir imiter BMW, Mercedes et Porsche, toutes les planches de bord japonaises finissent par se ressembler plus ou moins, au point de laisser quelque peu.

Quant à l'équipement de série, il serait plutôt du genre copieux. Il comporte entre autres une condamnation centrale, l'ouverture à distance du coffre et de la trappe à carburant, des lave-glaces électriques avec commande automatique côté conducteur, à pression variable en fonction de la vitesse, un combiné radio à quatre haut-parleurs et bien d'autres menus perfectionnements...

Comment conclure ? Sans doute en saluant la réussite des techniciens qui ont réussi à lancer un produit présentant un tel rapport qualité-prix. Il reste que l'importateur de la marque - et plus encore son réseau - devront s'habituer à un style de voiture et de clientèle qu'ils n'ont guère approché jusqu'à aujourd'hui... Et, pour commencer, il importe que la Nissan 200 soit équipée des pneumatiques et des amortisseurs qu'elle mérite.

André COSTA



L'influence allemande est bien présente dans l'aspect de cette planche de bord, la recette n'est pas originale mais efficace. Les sièges bien dessinés maintiennent convenablement les passagers même en conduite très sportive !



	NISSAN 200 SX	AUDI Coupé 2.2 E	VW Corrado G60	VOLVO 480 Turbo
COMPARATIF EXPRESS	Moteur (type)	4 cylindres	5 cylindres	4 cylindres
	Nombre de soupapes par cylindre	4	2	2
	Suralimentation	turbo	non	compresseur
	Cylindrée (cm ³)	1 809	2 226	1 781
	Puissance (ch à tr/mn)	171 à 6 400	136 à 5 700	160 à 5 600
	Couple maxi (mkg à tr/mn)	23,3 à 4 000	19 à 3 500	23 à 4 000
	Puissance au litre (ch)	95	61	90
	Couple au litre (mkg)	12,9	8,5	12,9
	Longueur (m)	4,54	4,37	4,05
	SCx (m ²) - Cx	0,55 - 0,30	0,60 - 0,32	0,58 - 0,32
Pneumatiques	195/60 VR 15	205/60 VR 15	185/55 VR 15	
Poids (kg)	1 234	1 204	1 164	
Vitesse maxi (km/h)	226	205	225	
1 000 m départ arrêté (s)	28,4	31,4	30	
De 80 à 140 km/h en 5 ^e (s)	15,6	25,2	19,7	
Depuis 50 km/h en 4 ^e : 1 000 m (s)	29,5	32,9	31	
Prix (F)	164 900	168 000	197 400	
Puissance fiscale (CV)	8	11	7	