

DÉJÀ PRÈS D'UN DEMI-SIÈCLE D'HISTOIRE

●●● ni celui de la célèbre génération de 1969. Elle semble juste encore plus trapue, avec une ligne de pavillon qui amorce sa descente dès le pare-brise et un porte-à-faux arrière carrément tronqué. Une allure sympathique pour cette deux places attendue à la fois plus petite et moins lourde que sa devancière, ce qui est de bon augure puisque son poids coquet constituait l'un des rares points faibles de la 350Z. Et, bien sûr, en troquant l'appellation 350 pour 370, la Z fait savoir qu'elle hérite de l'excellent V6 3.7 litres récemment étrenné par l'Infiniti G37 (voir essai page 84)... qui lui prête aussi sa plate-forme. Du coup, tout en étant plus légère, cette sportive sera encore plus vigoureuse que le modèle sortant, la puissance devant passer de 313 ch actuellement à au moins 330 ch.

La grande interrogation concerne la transmission. Bien sûr, la 370Z est une propulsion. Et bien sûr, elle disposera au départ d'une boîte manuelle à 6 rapports. Mais on ne sait pas encore si elle pourra goûter aux joies d'une boîte robotisée à double embrayage. Encore que, si la boîte manuelle est aussi plaisante que celle du modèle actuel, l'option robotisée n'aura rien d'indispensable en dehors des marchés "automatisés" tels les Etats-Unis et le Japon.

La Z sera lancée à la fin de l'année au Japon et dès le printemps en Europe, alors qu'en général le Vieux Continent doit patienter au moins un an après sa sortie japonaise. Mais si l'attente est encore trop longue pour vous et (surtout?) si vous n'avez pas les 40 000 € que devrait coûter la belle, vous pourrez vous défouler à son volant sur le jeu vidéo *Need For Speed* qui, dans sa 14^e version lancée le 20 novembre, vient d'intégrer la nouvelle Z; vous pourrez aussi y faire des "temps" avec la nouvelle... Mégane! ■

SES ATOUTS

*Moteur connu et très réussi.
Châssis et plaisir de conduite prometteurs.*

SES FAIBLESSES

Quid d'une boîte robotisée à double embrayage?



1962. FAIRLADY

Même s'il y eut des Nissan avant, la saga Fairlady débute en 1960 au Japon et prend une forme moderne en 1962 d'abord avec un 1.5 litre puis, en 1963, avec un 2 litres (ci-contre).



1969. FAIRLADY Z

Au Japon, la Fairlady devient Fairlady Z (280ZX à l'export) et débarque aux Etats-Unis. Dessiné par le styliste de la BMW 507, ce charmant coupé de 125 à 170 ch selon les versions scelle les fondations de la lignée.



1983. 300ZX

Trop attachée au marché américain, la Z comme les Ford Mustang et Chevrolet Camaro, s'alourdit et s'enlaidit. Mais contrairement à ses rivales, elle gagne en puissance: la 300ZX affiche jusqu'à 230 ch.

1989. 300ZX

La deuxième 300ZX était lourde et ne freinait pas très bien. Mais quelle ligne, quel châssis et quel moteur! La production annuelle atteint les 20 000 unités en 1990 et le V6 biturbo développe 280 ch. Un roadster fut produit mais non importé.



2003. 350Z

Le modèle sortant, décliné en roadster en 2005, a sublimé les qualités de la 300ZX tout en étant plus compact, rapide et plus agréable à conduire, par son agrément et ses sensations de conduite, le Porsche 944 et 968... le V6 plus. Seul véritable faiblesse: un poids encore trop élevé.



■ La nouvelle Z hérite de l'excellent V6 3.7 litres maison



Zex-appeal

La nouvelle "Z" sera plus compacte, plus légère, et bien sûr aussi plus puissante que sa devancière. Laquelle était déjà un vrai bonheur à conduire. Nissan détiendrait-il la recette de la sportive idéale ?

PAR FRÉDÉRIC GUIHAL

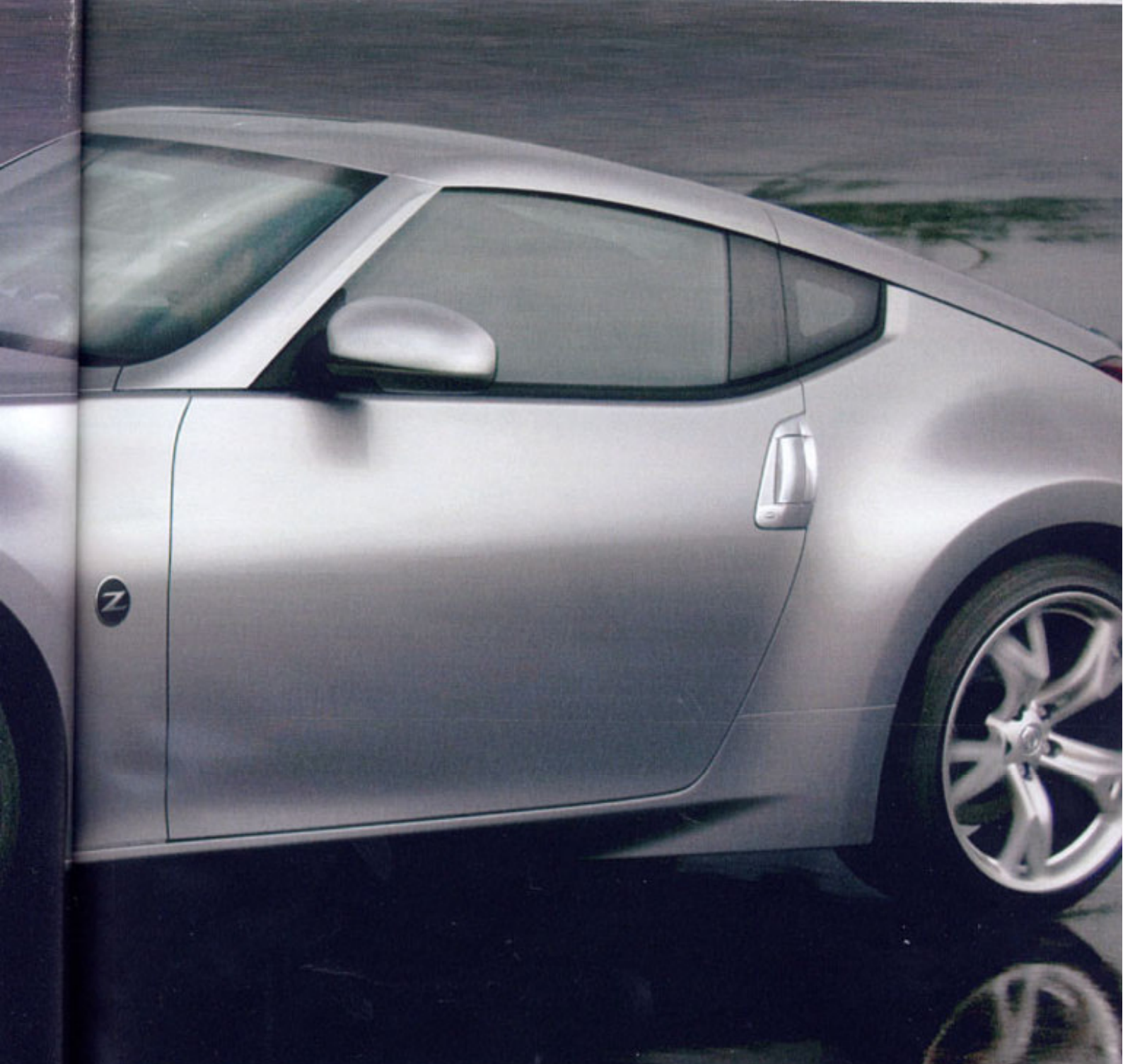
Des sportives de renom dans la production japonaise, il n'y en a pas eu beaucoup et certaines, comme la Toyota Celica, ont disparu. Il reste en tout et pour tout le roadster Mazda MX-5 dont la lignée ne débute qu'en 1989, et sa sœur la RX-8 dont les origines remontent tout de même au milieu des années 1960. C'est à peu près à cette époque que commence l'épopée de la Z chez Nissan.

Cette fameuse Z se paie aujourd'hui une nouvelle jeunesse, et ce cru promet d'être particulièrement savoureux. Car après une période d'errance pendant les années 1980

(voir page suivante), la Z s'est bien ressaisie. La dernière en date, la 350Z, lancée en 2003, était un charmant joujou, pétillant, croustillant... et performant. La nouvelle promet encore davantage, même si Nissan se refuse, à l'heure où nous mettons sous presse, à en dévoiler les caractéristiques techniques avant l'ouverture du Salon de Los Angeles, le 21 novembre... Ce qui est plutôt cruel car, une fois que l'on découvre ces formes évocatrices, on a sans délai envie de savoir ce qu'elles cachent.

Ce qui frappe, en tout cas, c'est que cette Z ne renie pas le design de sa devancière, ●●●

Très joli coup de crayon ! Attention coupé au prochain, la sera décliné roadster aussi de la même



La planche de bord reprend le principe des cadrans ronds de la 350Z, mais la présentation semble plus cossue et le design a perdu de son austérité.

de
ndue en
etemps
70Z
en
et la fin
année.