

Egoïstes !

Ah, ils se sont fait plaisir ! A nous aussi, puisqu'ils nous l'ont (trop) brièvement prêtée, avant de la renvoyer au Japon. La Skyline ? Du sur-mesure pour passionnés de technique et de conduite. Quelle leçon !

Produit à 5000 exemplaires, pour raisons d'homologation, le nouveau coupé Skyline GT-R ne sera vendu et ne courra en Groupe A qu'au Japon. C'est bien dommage.

Belle vitrine

La présentation de cette super automobile était surtout le prétexte à une solide et passionnante conférence technique « châssis ». Les techniciens Nissan y ont mis tout leur savoir.

Le train arrière fait bien sûr partie de cette génération de « multi-bras » qui permettent de conserver la plus grande stabilité dans les situations les plus scabreuses : freinage d'urgence en courbe par exemple. Il est complété par une direction gérée électroniquement. Le système Super-Hicas fait braquer les roues arrière dans le sens inverse des roues avant, pour faciliter l'entrée en courbe, puis

dans le même sens pour la stabilité de la trajectoire.

Devant, les ingénieurs ont dessiné le porte-roue idéal selon eux, puis le bras supérieur tout aussi idéal et ont relié le tout par une pièce originale. D'où l'appellation « multi-bras », plus inhabituelle pour un train avant.

Intégrale à la carte

Le morceau de bravoure est la transmission, intégrale et variable. Informé par les capteurs de vitesse des quatre roues (qui servent à l'anti-blocage), ainsi que les accéléromètres longitudinal et transversal, un ordinateur répartit à chaque instant le couple entre les trains avant et arrière. La Skyline est bâtie comme une propulsion. Mais si les roues arrière conservent la priorité, pour l'agrément, l'efficacité et la sécurité commandent de transférer l'excès de couple vers celles de devant.

Cela, par l'intermédiaire d'un embrayage multi-disques, auquel est appliquée une pression variable.

La répartition de couple varie aussi lors des freinages et si l'ABS entre en action, la Skyline redevient une pure propulsion.

Au volant ? On ne s'occupe de rien. Il ne s'agit que de s'appliquer et se faire plaisir dans un maximum de sécurité. On sent un peu la répartition de couple varier. Le comportement est très rassurant : jamais la Skyline ne sousvire, tandis que les amorces de survirage sont immédiatement contre-carées. De la belle ouvrage !

On en oublierait presque le moteur. Il s'agit pourtant d'un six cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, 24 soupapes, suralimenté par... deux turbos céramique, rien moins. Avec 280 ch à 6 800 tr/mn et 36 mkg à 4 400 tr/mn, il se montre docile et explosif à la fois. Quant aux freins, ils sont prêts pour la course : disques ventilés partout et, devant, de superbes pinces en alliage léger, ailetées et à quatre pistons.

Avec la complicité de fins pilotes européens qui ont longuement « limé » le Nürburgring, les techniciens Nissan viennent de mettre au point un formidable engin. La Skyline GT-R repousse loin les limites de l'efficacité et de la sécurité, tout en préservant un immense agrément de conduite. C'est ce dernier point le plus impressionnant... et le plus frustrant. Adieu !

Yves Bey-Rozet

