

# NISSAN SUNNY, GTI TWIN CAM, 16 VALVE.

*Désireux d'acquérir une image sportive, Nissan a présenté en 1987 une version coupé de la Sunny. Elle est équipée comme le coach d'un moteur de 1600 cm<sup>3</sup> à quatre soupapes par cylindre alors que sa carrosserie spécifique offre un Cx de 0,29 qui lui permet d'atteindre une vitesse de pointe de plus de 200km/h.*



205 kilomètres à l'heure, 122 chevaux, direction assistée, la Sunny a tous les atouts pour réussir. Dommage que le couple moteur ne soit pas à la hauteur.

Pour un prix de 109 500 Frs, l'acheteur français dispose d'un véhicule à l'allure sportive très équipé d'origine: direction assistée, jantes en alliage, phares antibrouillard, rétroviseurs et vitres électriques, radio... bref, tout ce qui est fréquemment proposé en option moyennant finances.

Sous sa robe de sportive, très personnelle, les stylistes se sont contentés de cacher une Sunny GTI trois portes. L'habitacle ne peut renier ses origines japonaises tant en ce qui concerne la sellerie que le choix des matières dans lesquelles sont conçus le tableau de bord et les garnissages divers. L'espace vital est généreux à l'avant mais les passagers de grande taille ne supporteront pas de rester longtemps à l'arrière. Le coffre propose un volume de chargement important et modulable grâce aux dossiers rabattables de la banquette arrière.

## UN DESIGN TRÈS PERSONNEL

On aime ou on aime pas. Quoi qu'il en soit, cette Nissan toute de rouge vêtue, n'est pas discrète. Dans la rue, il est impossible de ne pas la remarquer. Sa ligne ne ressemble à celle d'aucune autre voiture et ne s'apparente à aucun style reconnu.

Taillé à coups de serpe, le dessin de la Sunny coupé a du caractère. Affublée d'un spoiler imposant intégrant deux antibrouillard, de larges jupes latérales et un becquet, elle laisse peu d'alternative aux kiteurs très en vogue actuellement outre-Rhin. Dans le dessin de ce coupé deux portes apparaît un souci évident de recherche aérodynamique. Son capot plongeant, sa face et son pare-brise très inclinés ainsi que les appendices rapportés lui permettent d'atteindre un Cx de 0,29 et

un S cx de 0,52. Les jantes en alliage de 14 pouces qui équipent la voiture de série, sont d'un dessin très sobre; d'un diamètre de quinze pouces, elles auraient visuellement mieux rempli les passages de roues et allégé la ligne.

## OPTIONS COMPRIS

Cela fait partie des atouts des autos japonaises. Presque toutes sont livrées avec une quantité d'équipements bien agréables en série. Le coupé Sunny n'échappe pas à cette règle et dispose de vitres à mouvement électrique, d'une direction assistée, de jantes en alliage équipées de pneus taille basse, d'anti-brouillard, de vitres teintées et d'un combiné radio-cassette stéréo FM à affichage digital d'une puissance de 2X15 W.

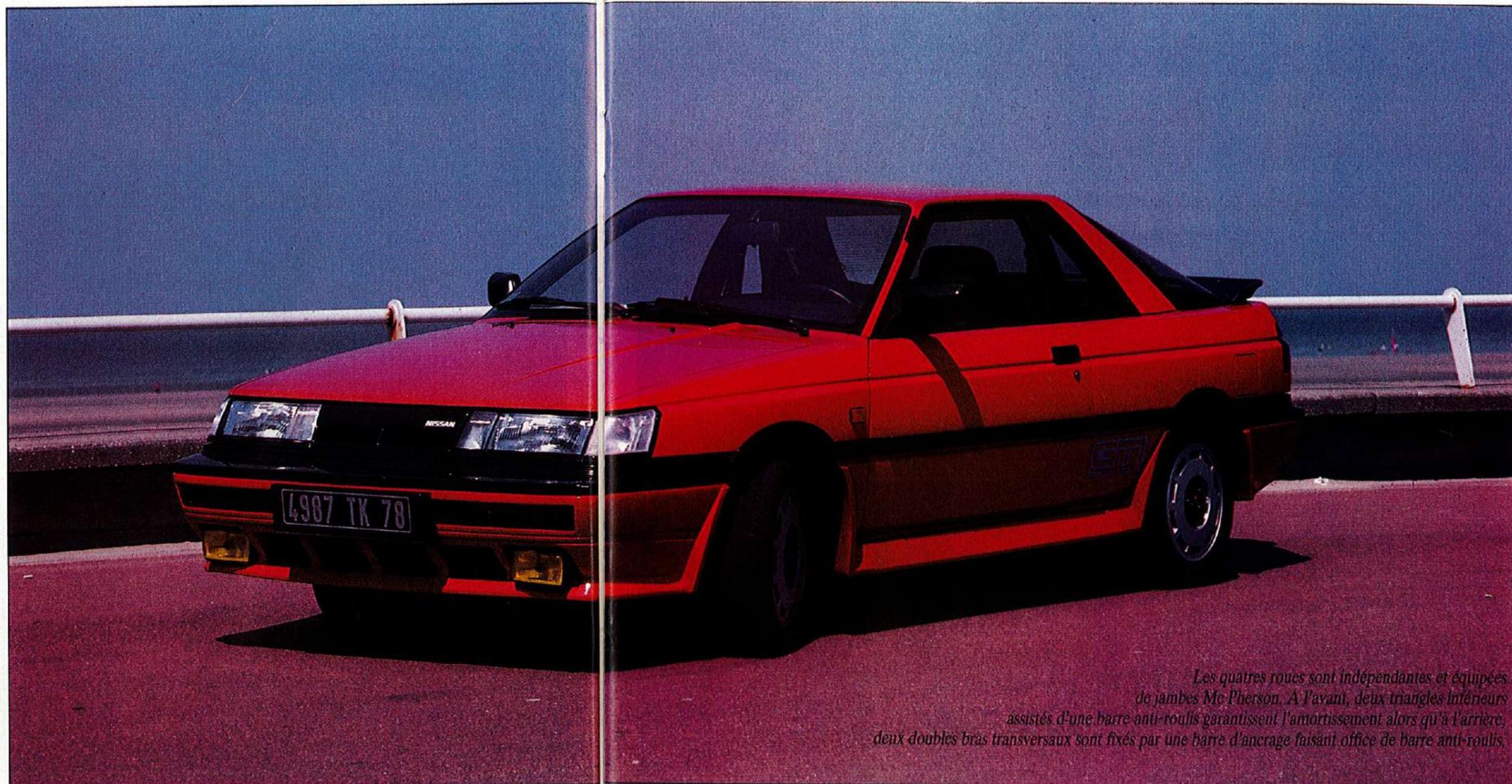
## EQUIPEMENT COMPLET

D'autres équipements, même s'ils ne font pas partie des options habituellement proposées, sont montés d'origine sur le coupé Sunny: réglage de la fréquence d'intermittence des essuie-glaces, essuie-glace arrière, quatre vitesses pour le ventilateur de chauffage, volant réglable, montre, nombreux vide-poches, témoin de porte mal fermée, avertisseur sonore de feux non éteints, etc.

Il ne manque pas grand chose. Le tableau de bord reprend les éléments dont le conducteur moyen se satisfait. Un gros compte-tours, un gros compteur, une jauge d'essence et la température du circuit de refroidissement sont complétés par une brochette de voyants et témoins logiques. La plupart des commandes sont bien disposées sauf celles des phares et feux de brouillard, introuvables dans l'obscurité.

## LE MOTEUR EST CONÇU SUIVANT DES TECHNIQUES MODERNES

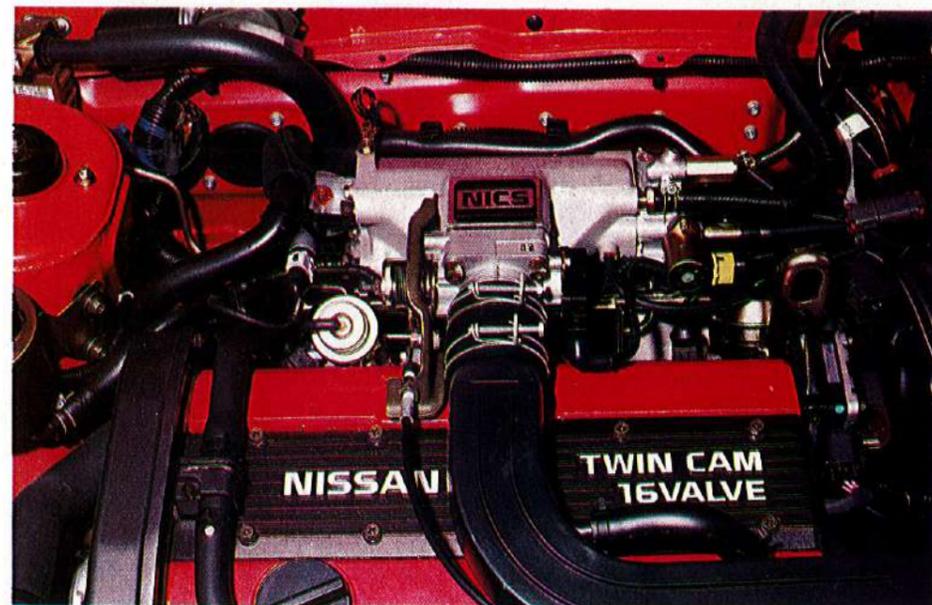
C'est un quatre cylindres en ligne à bloc en fonte. La culasse à quatre soupapes par cylindre est en alliage. Deux arbres à cames en tête, entraînés par courroies crantées, ouvrent les soupapes par l'intermédiaire de poussoirs hydrauliques. Un système d'admission variable contrôlé par un module électronique permet de réguler la vitesse et la pression de l'air pour former un mélange gazeux homogène suivant le régime. Il en résulte que la courbe de couple est pratiquement plate de 2800 à 5200 trs/mn. L'alimentation est assurée par une injection électronique multi-point avec coupure lors des décélérations. L'allumage est lui aussi géré électroniquement en fonction du régime moteur, de sa température, de la position de l'accélérateur et des phénomènes de détonation enregistrés par un capteur. Chacune des bougies dispose de sa propre bobine « haute tension ». Le refroidissement est assuré par un circuit de liquide avec vase de dégazage et ventilateur électrique à commande thermostatique. L'ensemble trouve place sous le long capot et reste bien accessible à toutes interventions éventuelles. La boîte de vitesses est à cinq rapports plus marche arrière. Elle est placée dans la prolongation du vilebrequin et commande les roues avant par deux demi arbres inégaux. L'embrayage est du type « monodisque à sec » à commande hydraulique.



*Les quatre roues sont indépendantes et équipées de jambes Mc Pherson. A l'avant, deux triangles intérieurs assistés d'une barre anti-roulis garantissent l'amortissement alors qu'à l'arrière, deux doubles bras transversaux sont fixés par une barre d'ancrage faisant office de barre anti-roulis.*



*Le moteur est un 1600 cm<sup>3</sup> double arbre à cames en têtes et 4 soupapes par cylindre. Très « clean » d'aspect, il manque cependant un peu de couple; reste un mystère: mais où sont donc les bougies? Elles sont cachées sous un carter en plastique noir, vissé entre les 2 arbres à cames.*





Au chapitre des bizarreries, cette Sunny est équipée de « deux phares qui n'en sont pas » de part et d'autres de la calandre.

#### DES QUALITES ROUTIERES DIGNES D'UNE GTI

Les suspensions Mc Pherson n'ont rien de révolutionnaires. Il y a bien longtemps qu'elles ont fait leurs preuves. Assez dures, elles laisseraient soupçonner des surprises sur revêtement mouillé mais il n'en est rien, le coupé Sunny garantit des vitesses de passage en courbe très rapides quelle que soit la météo. L'ensemble est sain. Seule la direction assistée « trop souple » dérange les conducteurs sportifs.

#### UN CONFORT DE SPORTIVE

Deux places avant spacieuses, des sièges fermes mais bien pensés revêtus d'un velours de bonne qualité; on s'y sent vite à l'aise. Les fauteuils offrent des maintiens latéraux et lombaires de qualité ainsi que de multiples possibilités de réglages. La visibilité est bonne bien que la ceinture de caisse soit assez haute. Toutefois, lors des manœuvres en marche arrière, les larges montants et l'aileron en caoutchouc gênent le conducteur. L'accès aux places arrière est aisé car les sièges avant basculent facilement, par contre l'espace prévu en hau-

teur n'est pas suffisant pour accueillir les passagers de plus de 1,55 mètre. De généreuses moquettes garnissent les planchers de l'habitacle et du coffre. L'insonorisation n'est pas l'atout majeur de cette Nissan. Elle dispose d'un beau moteur et celui-ci le fait savoir. Il tourne vite (4000 trs/mn à 100 km/h en cinquième) et devient fatigant lors des longs parcours. Le système de chauffage est bien étudié. Il dispose de quatre vitesses de ventilation et les passagers arrière apprécient les buses qui amènent l'air chaud jusqu'à leurs pieds.

#### UNE MECANIQUE SPORTIVE, CERTES MAIS PAS CIVILISEE

Malgré les 122 chevaux annoncés sur la notice technique, la Sunny coupé ne dispose pas de tous les arguments pour être fichée parmi les GTI les plus homogènes du moment. Certes elle est rapide, puisque capable d'atteindre 205 km/h, mais son moteur n'est pas aussi docile qu'on le désire à bas régime. Les accélérations sont molles et les reprises ne sont pas extraordinaires. C'est seulement à partir de 5000 trs/mn que le 1600 cm<sup>3</sup> s'exprime et cela jusqu'au régime de 6600 trs/mn

(régime de la puissance maxi). Pour l'utilisateur moyen, l'auto paraît ennuyeuse; il faut changer de rapport souvent à cause du manque de souplesse et de plus, malgré tous les systèmes très perfectionnés qui gèrent l'injection, les à-coups dus aux coupures d'alimentation à la décélération lorsque l'on roule dans un flot de véhicules à vitesse réduite ne sont pas faits pour rendre la voiture plus confortable. Le conducteur sportif va se faire plaisir, d'autant plus que le maniement de la boîte de vitesses est très agréable. Par contre, il va lui falloir s'arrêter à la pompe à essence tous les 300 kilomètres car le réservoir n'est pas assez volumineux pour autoriser une autonomie plus longue.

Courbe de puissance assez plate, montées en régime plutôt lentes, ce moteur 1600 double arbre à cames est plutôt décevant dans cette voiture. On a l'impression que le moteur mouline sans jamais donner de chevaux. Il aurait peut-être mieux fallu que les ingénieurs japonais se penchent sur une courbe de puissance intermédiaire donnant un léger « coup de pied au c... ». Avec quelques kilos en moins; le cocktail eut été nettement meilleur!

L'intérieur est sobre d'aspect, les sièges avant maintiennent correctement et les commandes tombent bien en mains. Par contre, c'est dommage pour les passagers arrière qui risquent le torticolis s'ils dépassent 1,50 m et cinq minutes de trajet. Petit bonus pour eux, les vides-poches latéraux sont immenses.



## LES +

- ligne originale
- qualité de finition et de construction
- équipement de série très complet
- très bon sièges avant
- excellent CX
- vitre électrique chauffeur à montée et descente automatiques (le doigt n'a pas besoin de rester sur le bouton)
- tenue de route très saine.

## LES -

- direction trop souple
- bruit fatigant à haut régime (insupportable à 5 600 trs/mn)
- manque de couple à bas régime
- autonomie limitée
- coupures d'alimentation à la décélération produisant des à-coups désagréables
- manque de garde au toit pour les passagers arrière.



### FICHE TECHNIQUE

#### COUPE SUNNY GTI 16 SOUPAPES

<b>MOTEUR</b>	
Cylindrée cm <sup>3</sup>	1598
Alésage x Course mm	78 x 83,6
Taux de compression	10,0 : 1
Puissance maxi ch DIN	122 à 6 600 trs/mn
Couple maxi mkg	14,1 à 5 200 trs/mn
Puissance administrative	09
Disposition	transversale
Type	4 cylindres en ligne
Matériau :	
- bloc moteur	fonte
- culasse	alliage
Distribution	double arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée entièrement électronique
Alimentation et allumage	cartier d'huile cloisonné pompe à huile à engrenages sur extrémité de l'arbre moteur
Graissage	
<b>TRANSMISSION</b>	
Mode	traction
Boîte de vitesses	5 rapports
Rapports de boîte/km/h à 1000 tr	
1ère	3,062 / 7,71
2ème	1,826 / 12,93
3ème	1,286 / 18,37
4ème	0,975 / 24,23
5ème	0,809 / 29,18
MA	3,417 / 6,91
Rapport de pont	4,4706
Embrayage	monosodique à sec, commande hydraulique
<b>CIRCUIT ELECTRIQUE</b>	
Batterie	sans entretien 12V / 45 Ah
Alternateur	triphasé régulation électronique intégrée (12V / 50 A)

<b>CHASSIS</b>	
Type	coque autoporteuse
<b>DIRECTION</b>	à crémaillère assistée hydrauliquement
Diamètre de braquage	10,20 m
Volume de coffre (litres)	
normal	273
banquette abaissée	514
<b>CONSOMMATIONS (l/100 km)</b>	
90 km/h	6,8
120 km/h	8,6
cycle urbain	10,7
<b>PERFORMANCES</b>	
Cx / Scx	0,29 / 0,52
Vitesse maxi km/h	205
Accélération (s) :	
0/100 km/h	9,7
<b>SUSPENSION</b>	
avant	indépendante de type Mc Pherson ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques double effet. triangles inférieurs et barre anti-roulis ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques double effet. doubles bras transversaux parallèles double circuit en diagonale avec servofrein disques ventilés disques
arrière	
<b>FREINS</b>	
avant	
arrière	
<b>ROUES</b>	
Jantes	alliage 5 1/2 J 14
Pneumatiques	185/60 R 14
<b>POIDS (kg)</b>	
Poids à vide	1080
<b>DIMENSIONS (m)</b>	
Longueur hors tout	4,235
Largeur hors tout	1,665
Hauteur hors tout	1,325
Empattement	2,430

# GRAND PRIX DE L'AGE D'OR LANVIN

AUTODROME  
LINAS  
MONTLHÉRY  
25-26 JUIN 1988

