



Godzilla, le monstre de la route

1963, un petit constructeur japonais du nom de Prince produit depuis 6 ans la Skyline, une berline bien tranquille. Cette 4 portes aux formes inspirées des voitures américaines de la fin des « fifties » affiche péniblement 60 chevaux. C'est pourtant elle qui va être à l'origine d'une longue lignée de voitures de sport et donner naissance à la sportive japonaise la plus emblématique de tous les temps, la GT-R.

Le premier Grand Prix du Japon a lieu en 1963 sur le tout nouveau circuit de Suzuka. Il a pour objectif de promouvoir l'industrie automobile nipponne dans le monde entier. Mais ce sont les Occidentaux, plus expérimentés, qui dominent cette première édition. La résistance s'organise rapidement, mais



c'est un constructeur peu connu en dehors des frontières qui va donner la réplique aux Occidentaux. Dotée d'un tout nouveau moteur 6 cylindres de 2 litres, d'une boîte à 5 vitesses et de freins à disques à l'avant, une petite flotte de Prince Skyline GT est engagée en 1964. Seul, un prototype Porsche 904 réussit à leur tenir tête, mais les Skyline (ligne d'horizon en français) trustent les 5 places suivantes, ce qui ne manque pas d'attirer l'attention.

La naissance du mythe

Comme de nombreuses marques japonaises, la Prince Motor Company est issue de l'aéronautique, et ses ingénieurs maîtrisent des techniques de fabrication avancées. Lorsque le gouvernement décide des regroupements dans l'industrie automobile du pays, c'est le groupe Nissan qui absorbe Prince. Dès lors, la conjugaison des talents de Prince et de la puissance économique de Nissan va faire merveille.

Fin 1968, le badge GT-R (pour Gran Turismo Racing) apparaît pour la première fois au salon de Tokyo sur la Nissan 2000 GT-R. Commercialisée dès février 1969, elle est dotée d'un six cylindres à double arbre-à-cames en tête de 160 cv, d'une boîte 5 vitesses, et atteint allègrement 200 km/h. 1971 voit la sortie de la version coupé, affirmant plus nettement encore le caractère sportif de l'auto. Le modèle évolue en 1973 avec une nouvelle génération équipée d'une carrosserie fastback. La lunette arrière inclinée et la ligne de coffre rejoignent l'arrière



d'un seul trait, un dessin très à la mode à cette époque. Mais la nouvelle venue est balayée par la crise pétrolière, et moins de 200 exemplaires voient le jour.

Traversée du désert

La performance n'étant pas politiquement correcte en cette période de crise, une longue traversée du désert commence pour la Skyline GT-R. Le modèle standard n'en continue pas moins son bonhomme de chemin durant plus de 15 années. Mais tel le phénix renaissant de ses cendres, le label

sportif de la marque est de retour en 1989. Souhaitant s'imposer en Groupe A, la catégorie reine des courses de voitures de tourisme, Nissan a en effet tout spécialement développé une nouvelle auto. La marque a acquis la maîtrise des moteurs turbo, aussi la nouvelle venue en est-elle dotée ainsi que d'une transmission à 4 roues motrices, seule solution pour passer toute la puissance. Il faut dire que, dans sa configuration piste, la voiture dépasse les 600 cv !!...

GT-R, le retour !!

Lorsque la Skyline 8^{ème} génération voit le jour, la version GT-R type R32 de série dispose d'un 6 cylindres double turbo de 2,6 litres et 280 cv, et d'une transmission intégrale dite ATTESA E-TS pilotée électroniquement. Les roues arrière sont constamment motrices, tandis qu'une fraction variable de la force motrice est transférée aux roues avant, en fonction des conditions de route et du type de conduite. La voiture dispose en outre du système HICAS, qui permet aux roues arrière un certain braquage. Une tenue de route démoniaque et des performances hors normes, les ingrédients qui vont faire le succès de la GT-R sont désormais réunis.



En vue de l'homologation de la voiture de course, la Skyline GT-R « Nismo » est produite à 560 exemplaires. Encore plus élaborée, elle reprend le nom de la division compétition du constructeur, abréviation de Nissan Motorsport.

1995 voit la sortie du type R33. Sa ligne générale n'est pas très éloignée de la R32, mais l'aérodynamique a été améliorée. La technique est elle aussi assez proche, avec un ABS plus performant. Plus lourde, la R33 est aussi plus rigide et plus stable, et donc un peu mieux adaptée à une utilisation routière.

En 1999 apparaît la R34. Plus courte, son style est revu et bénéficie en outre d'un porte-à-faux avant réduit, gage d'une plus grande vivacité de conduite.



Nouvelle coupure entre 2002 et 2007, date d'arrivée de la Nissan GT-R type R35. Le nom Skyline a disparu, et le moteur est désormais un V6 de 3,8 litres. La nouvelle venue est totalement inédite, mais reprend les codes qui ont fait le succès de la lignée : moteur double turbo et transmission intégrale. Ses performances en font désormais

un vrai challenger pour les Porsche de pointe... à un tarif moitié moins élevé. Elle revendique le surnom de Godzilla dont le magazine australien Wheels a affublé la R32 en 1989. Les prestations sont en effet celles d'une supercar, avec une puissance affichée de 550 cv en série, 600 pour la version Nismo. Gageons que ce n'est pourtant qu'une étape...

La GT-R a donc traversé les années avec bonheur. Née avec le boom économique japonais, elle perpétue aujourd'hui la tradition nippone de haute technicité. Ses succès en course sont nombreux, et les préparateurs se sont emparés de sa mécanique, dont ils tirent aujourd'hui des puissances supérieures à 2000 cv. Le mythe est plus vivace que jamais, et l'engouement des amateurs n'est pas près de se tarir.