

GUIDE ACHAT

DATSUN 300ZX « Z31 »

SOMMAIRE

1) Présentation du modèle

- caractéristique
- générations
- Z31 importées

2) Achat d'un Z31

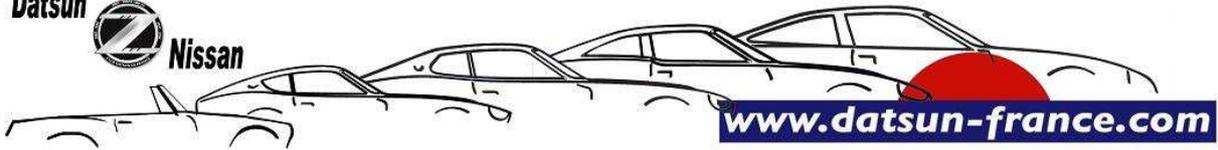
- Pièces fragiles
- Conseils



Datsun



Nissan



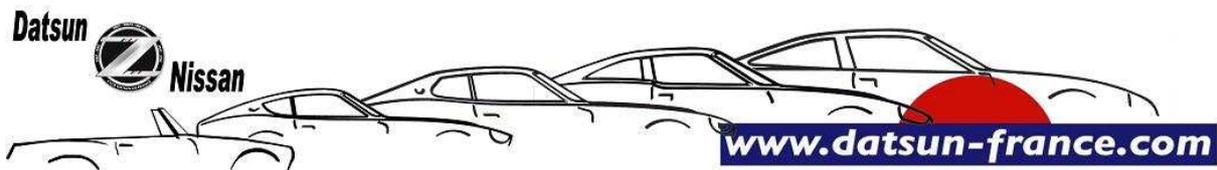
www.datsun-france.com

Version 2+2



Version 2 places :





Présentation du modèle

En 1984, la 300ZX (Z31), contrairement aux apparences, conserve le châssis de la 280ZX mais change de moteur et adopte un V6 (VG30E) OHC à 12 soupapes. La transmission est au choix, une boîte manuelle 5 vitesses ou une boîte automatique à 3 ou 4 rapports. C'est aussi l'année où le nom de famille inventé en 1932 et utilisé pour le marché occidental, Datsun, est abandonné au profit de Nissan.

Elle est aujourd'hui identifiée par son code châssis « Z31 » pour différenciation avec la 300ZX suivante, la « Z32 ».

La 300zx Z31, surnommée Corvette japonaise, était le véhicule japonais le plus puissant lors de ses premières années de production.

Il s'agit en France exclusivement d'un coupé 2+2 (4 places) commercialisé à 236 exemplaires de 1984 à 1989. La version 2 places n'a en effet pas été importée hors réception isolée.

Elle a connu deux générations en Europe. Les phases 1 et les phases 2.

Caractéristiques :

Motorisation :

Il existe deux moteurs en Europe pour cette voiture.

- Un modèle atmosphérique, VG30E, 170 chevaux, boîte automatique
- Un modèle turbo, VG30ET, 228 chevaux, boîte manuelle

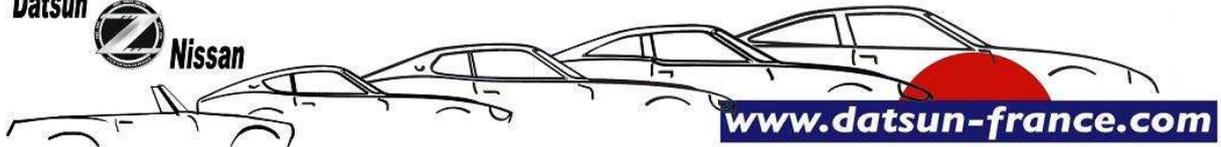
VG: Code du moteur Nissan (V6 injection de première génération)

30: 3.0 litres de cylindrée (2960 CC)

E: Electronic injection (Injection électronique)

T: Turbo compresseur

Il s'agit donc d'un V6 à 2 soupapes par cylindres (12 au total) et à un arbre à cames par rangée de cylindres.



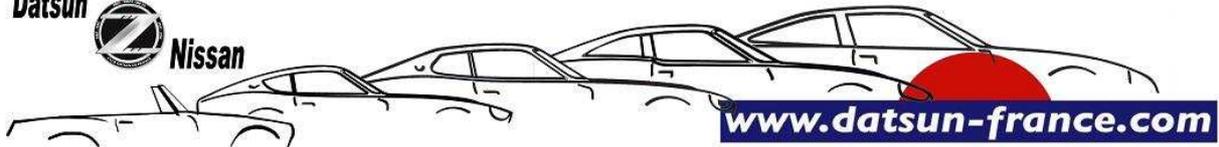
Options et finitions :

La voiture est équipée de série et des options suivantes :

- direction assistée, vitres et rétroviseurs électriques
- climatisation et régulateur de vitesse
- sièges à réglages gonflables des lombaires
- sellerie cuir
- toit targa (demi-toits vitrés amovibles)
- autoradio K7
- ABS
- antibrouillards

Plus le modèle aura d'équipement et plus il aura de valeur en collection.





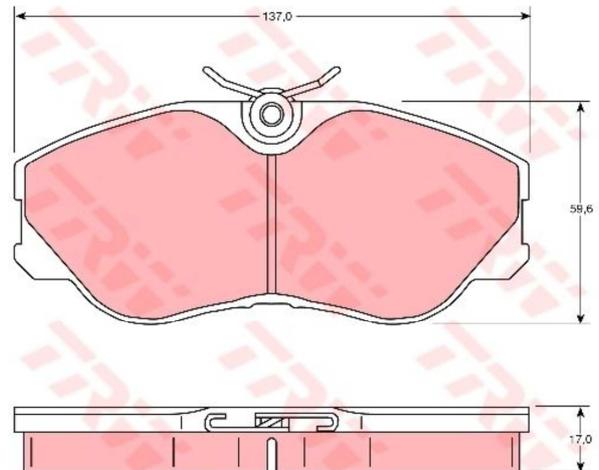
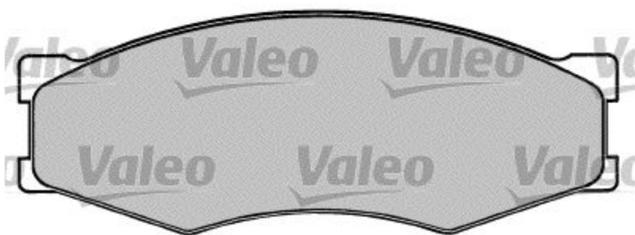
Généralités :

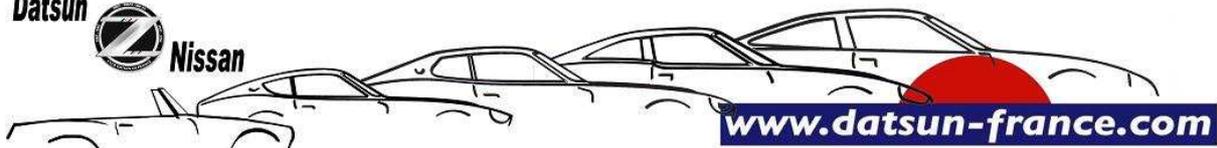
Il existe deux carrosseries différentes. La première phase des Z31 a été commercialisée jusqu'à mi-1987. Après cette date on parle de modèles phase 2. Il y a quelques différences mécaniques entre ces deux phases.



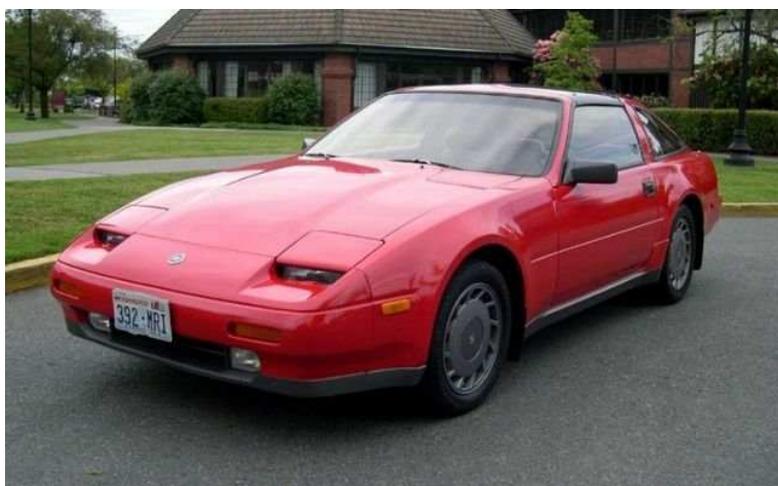
En Atmo, les moyeux de roues sont en 4 gougeons 4x114.3mm jusqu'à 85 quand les suivantes ainsi que toutes les versions turbo sont montées en 5 gougeons. Attention lors du remplacement des disques de frein ou des jantes !

Les plaquettes de frein avant n'ont pas la même taille. Le premier schéma « gris » représente des phases 1, le deuxième schéma « rose » des phases 2.





La carrosserie a subi un restylage essentiellement perceptible sur les faces avant et arrière.



On peut voir que les phases 1 sont plus anguleuses, le nez plus pointu quand la phase 2 voit ses boucliers ton caisse s'arrondir et la prise d'air sur le capot disparaître.

La face arrière n'est pas en reste et les feux rouges se sont transformés en un bandeau.

Mise à part quelques modifications (suppression des amortisseurs réglables sur les phases 2), elles sont mécaniquement presque identiques.



Z31 importées :

La Z31 a été commercialisée en France à seulement 236 exemplaires. A ces 236, on peut rajouter quelques véhicules qui ont été importés (essentiellement des Etats Unis). Attention, ces modèles présentent quelques différences notables et nous déconseillons d'acquérir un modèle importé incomplet. Vous risqueriez de ne pas trouver de pièces pour votre voiture en Europe.

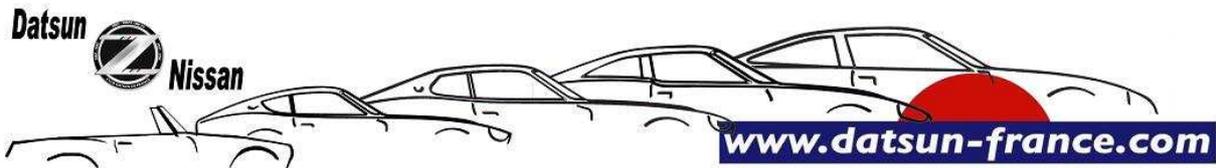
Quelques exemples de différences :

- Taille des vitres et des toits T-Top qui diffèrent entre 2places et 2+2
- Existence d'une phase 3 équipée d'un turbo T25 en lieu et place de notre T3 européen
- Place des répéteurs de clignotants différente (derrière les roues avant en Europe)
- Gestion électronique des phases 2 différente, et des phases 3.
- Tailles des disques et plaquettes qui sont beaucoup plus variées que chez nous.
- Catalyseur aux USA
- Pare soleil sur les T-Top

Il existe aussi des différences avec Z31 au sein de l'Europe. Les Z31 belges et hollandaises par exemple peuvent recevoir une boîte manuelle sur le VG30E (atmo), alors qu'en France ce moteur est uniquement équipé d'une boîte automatique. Il est donc important d'identifier la provenance du véhicule avant achat pour adapter les sources de pièces.

Le collector ultime : 1984 version 50^{ème} anniversaire - 5000 exemplaires, 2 places turbo boîte mécanique ou automatique... non importée en France





Achat d'une Z31 :

La Z31 est une voiture de 30 ans très peu diffusée. Vu qu'elle n'a pas été beaucoup commercialisée, il devient très difficile d'en trouver une en bon état. Les pièces peuvent être difficiles à trouver. Nous allons nous attarder sur les choses à surveiller et à vérifier lors de votre achat.

1) Le plus gros point faible de la voiture est l'électronique. Il est courant que les éléments du tableau de bord (compte tours, compteur kilométrique, jauge à essence) ne fonctionnent mal, voire pas du tout. Le problème vient souvent d'une oxydation des connectiques ou des soudures sur les circuits imprimés.

Points à vérifier :

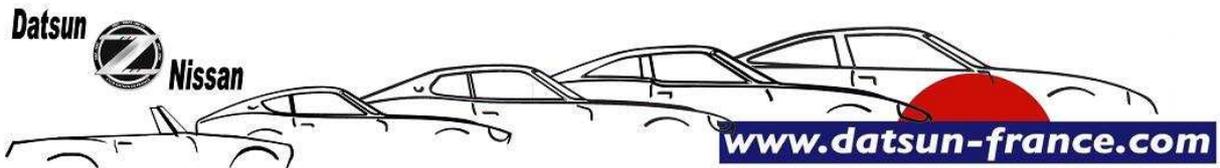
- Boîtiers électronique de commande de pompe à carburant (dans l'aile AR droite)
- Combiné d'instrumentation défaillant
- Faisceau et connectique du calculateur ECCS d'injection

2) La carrosserie extérieure résiste assez bien au temps et on ne dénote pas de rouille particulière. Il est courant chez les véhicules que l'eau de pluie s'infiltré entre les feux arrière et la carrosserie. Cela peut occasionner de l'eau stagnante dans la partie arrière de la voiture (emplacement de la roue de secours et emplacement de l'abs). Si cela n'est pas traité, il y a un risque de corrosion avancée dans le coffre de la voiture.

Points à vérifier :

- Oxydation des bas d'aile AV et AR.
- Bas de caisse.
- Emplacement de la roue de secours.
- Tôles de longeron av droite et gauche.
- Dômes d'amortisseurs AV (au raccordement de la tôle du passage de roue et du dôme d'amortisseur)
- Planchers AV au niveau des pieds passagers et conducteur.
- Ancrage de traverse arrière sur le plancher.
- Passages de roue AV et AR.

3) Les pare chocs avant et arrières sont faits dans une mousse dure. Il est extrêmement rare de les trouver en bon état. Surveillez s'ils n'ont pas été repeints et si oui, s'ils ne cachent pas en dessous des cloques ou des boursouflures.



4) Le bloc moteur est très résistant, il n'y a que peu de risque qu'un problème vienne de ce côté-là.

Points à vérifier :

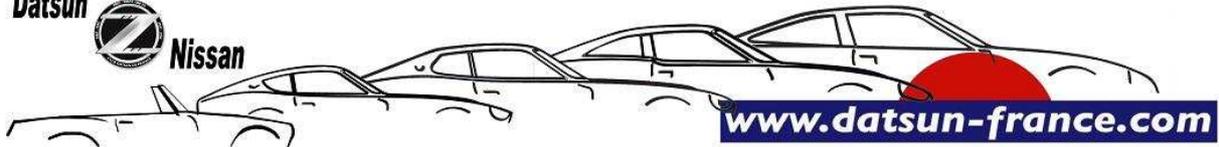
- Age et kilométrage de la courroie de distribution
- Etat du turbo
- Fissures collecteur échappement
- Fuite sur les durites de DA et du radiateur d'huile.
- Rupture des silencieux blocs moteur + Bv + pont AR
- Fuite pompe à eau.
- Fuite d'huile sur les joints spi de pont AR
- Débitmètre d'air défaillant.
- Capteur de pression d'huile et capteur de vitesse BV.
- Difficulté de Passage de vitesse de 1ème en 2ème
- Difficulté de Passage de vitesse de 3ème en 4ème
- Difficulté de passage de la MA
- Grippage des étriers AR
- Grippage des câbles de frein à main

5) Les pneumatiques d'origines sont des 225/50/16. Mais il existe beaucoup d'autres configurations avec des tailles différentes à l'avant et à l'arrière en fonction de la taille des pneus. Pensez à vérifier que les tailles sont homologuées au contrôle technique.

Datsun



Nissan



Palmarès

1984-1989



Bob Sharp Racing fait courir des 300ZX tant en SCCA GT-1 qu'en IMSA GTU. BSR remporte le championnat GT-1 chaque année consécutive de 1984 à 1988. Paul Newman, qui fait partie de l'équipe depuis 1977 a gagné un bon nombre de courses au volant de 240Z, 280ZX et 300ZX.

(Plus de détails sur ce site:

www.datsunhistory.com)

BSR Nissan 300ZX GT1

Palmarès 300zx Z31

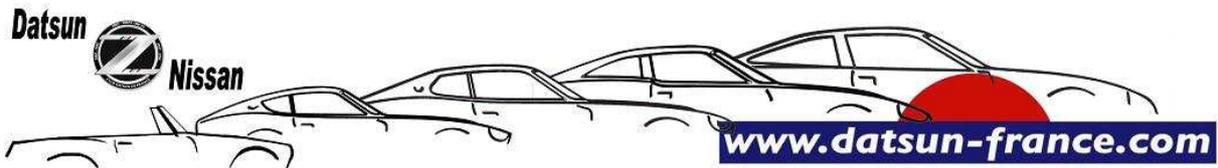
De 1984 à 1985 un modèle stock de démonstration a été conçu, la Z31 a participé à de nombreuses courses.

Comme La Trans-American sedan, où elle remporte une victoire en 1986 sur Lime-Rock

De 1985 à 1987, l'écurie Electramotive a développé la GTP ZX-Turbo, qui courait en IMSA GT, catégorie GTP, badgé comme une Fairlady Z, cette voiture utilisait un châssis Lola T810 propulsé par le VG30ET (moteur de la Z31). Durant son développement, au cours de 1987, la voiture devait dominer le IMSA-GT en 1988, grâce à de nouveaux éléments combinés, châssis, transmission et pneus plus fiables. Ceci a contribué au succès de l'équipe. Le moteur à simple arbre à came en tête, VG30ET (moteur de la Z31) faisait près de 1000 chevaux, avec une plage de régime de 4000 à 9000 tours par minute et ce sur un seul turbo.

All Japan Rally Champion

1985 Z31 remporte le rallye du Japon



Le mans catégorie C1

Source : http://en.wikipedia.org/wiki/1986_24_Hours_of_Le_Mans

<http://www.formula2.net/1986.htm>

<http://www.formula2.net/1987.htm>

<http://www.formula2.net/1988.htm>

<http://www.formula2.net/1989.htm>

Année événement Place gen/groupe Voiture Moteur

1986 24 Heure du Mans 16é/10é R85V VG30ET (Z31)

1986 24 Heure du Mans 41é/23é R86V VG30ET (Z31)

1987 24 Heure du Mans 32é/15é R86V VG30ET (Z31)

1988 24 Heure du Mans 42é/23é March R88S VG30ET (Z31)

1988 24 Heure du Mans 43é/24é March R88S VG30ET (Z31)

1989 24 Heure du Mans 27 é/19é March R88V VG30ET (Z31)

IMSA GT : catégorie GTP 1988

Source :

http://en.wikipedia.org/wiki/1988_IMSA_GT_Championship_season

Equipe electramotive

(http://www.johnstarkeycars.com/pages/articles/articles_11.html)

Circuit Place Voiture Moteur

Road atlanta 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET (Z31)

Palmbeach 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)

Lime Rock 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)

Mid-ohio 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)

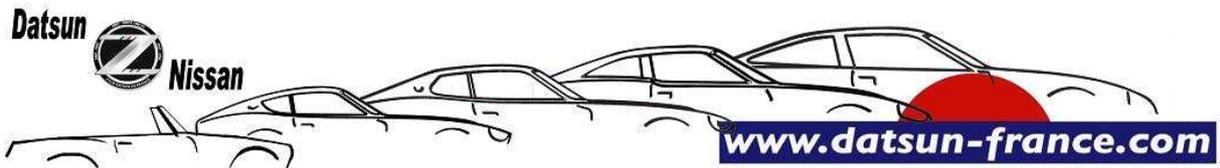
Watkins Glen 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)

Road America 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)

Portland 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)

Sears Point 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)

Columbus 1er Electramotive Nissan ZX-T VG30ET(Z31)



SCCA

Source : <http://salondelauto.autohebdo.net/2009/02/20/l'evolution-de-la-nissan-z/>

<http://www.datsunhistory.com/Sharp.html>

<http://www.datsunhistory.com/Racehistory1.html>

Championnat **SCCA A**

Année Place Voiture Moteur Pilote

1985 1er 300ZX (Z31) VG30ET(Z31) Pepe Pombo

1987 1er 300ZX (Z31) VG30ET(Z31) Pepe Pombo

Championnat **SCCA GT1**,

Année Place Voiture Moteur Pilote

1984 1er 300ZX (Z31) VG30ET(Z31) Jim Fitzgerald

1985 1er 300ZX (Z31) VG30ET(Z31) Paul Newman

1986 1er 300ZX (Z31) VG30ET(Z31) Paul Newman

1987 1er 300ZX (Z31) VG30ET(Z31) Scott Sharp

1988 1er 300ZX (Z31) VG30ET(Z31) Scott Sharp