

# Rétro : Nissan 300ZX Twin Turbo

Début des années 90, Nissan proposait un imposant coupé qui concurrençait certaines Porsche comme la 928 GT. Nous avons pu rouler avec un de ces modèles vieux de 30 ans.

## Le chiffre Z chez Nissan : une histoire qui remonte aux années 60

À cette époque, le président de Nissan souhaite sortir une petite voiture séduisante. Un petit cabriolet sportif mais pas trop. C'est là qu'est née la Datsun Fairlady 2000 (Datsun étant un constructeur propriété de Nissan). Un nom qui rend hommage à la comédie musicale du même nom que le dirigeant considérait, à juste titre, comme la plus belle du monde. En 1969, inspirée par la Fairlady, vient sur le marché la Datsun 240Z. Il s'agit là d'un coupé plus sportif dont le long capot avant abrite un V6. La lettre Z, c'est surtout parce que dans l'alphabet, il n'y a rien de plus loin, plus haut. Les générations de Datsun Z vont se succéder mais ce sont les premières, du début des années 70, qui aujourd'hui encore font le plus tourner les têtes. À la fin des années 80, Nissan décide de créer toute une gamme de coupés : 100 NX, 200 SX et surtout le 300 ZX qui signe le retour du Z. Un coupé 2+2 assez imposant dont la concurrente directe était la 928 de chez Porsche.

## Un coupé futuriste

Ce coupé affiche des formes futuristes pour l'époque. Un look semble-t-il presque sorti d'un Manga de cette période. C'est d'ailleurs Fumio Yoshida, designer de la 240Z, qui a planché sur le 300ZX. Une fois à bord, on s'aperçoit que cette Japonaise dispose d'un niveau d'équipement impressionnant encore de nos jours. Ce qui surprend, c'est le niveau de confort des sièges et la qualité globale des matériaux. Et si on regarde le début des années 90, les Japonais étaient parmi les meilleurs fabricants de voitures. Ce qui interpelle aussi, c'est l'ergonomie des commodos autour du volant et on s'y fait très vite. À l'arrière, pas beaucoup de place pour les deux passagers (nécessairement petits). Là aussi le Japonais s'est inspiré de la Porsche 928.

## Un univers onctueux

Le capot renferme un moteur V6 3,0 litres biturbo. À cette époque, le principe même d'avoir 2 turbos faisait frémir, mais pour gaver un V6 tenait presque de l'hystérie techniquement parlant. Une mécanique qui, à l'instar de toutes les autres japonaises de l'époque, était bridée à 282 ch. Dès les premiers tours de roues, on sent bien que le feulement du V6 vous embarque dans un univers très onctueux. Les accélérations ne vous soudent pas vraiment au siège, mais il faut reconnaître que 6,5 secondes seulement pour être à 100 km/h à cette époque, c'est plus que respectable. Les turbos se mettent réellement en action passée la barre des 4 000 tr/mn pour atteindre le régime maximum situé à 6 400 tours. Si la direction assistée se révèle assez ferme, elle offre une très bonne précision dans les enchaînements et rares seront les occasions de voir le train arrière de cette propulsion se mettre en défaut. Il faut dire que ce coupé est équipé de roues arrière directrices, une petite

révolution pour l'époque. De quoi renforcer l'agilité de la voiture sur petites routes. Mais ce qui surprend par dessus tout, c'est le niveau de confort qu'apporte la suspension de cette GT. Un engin qui peut vous faire traverser la France entière en prenant soin de vos lombaires, un peu comme sa concurrente de chez Porsche justement.

Trouver une 300 ZX en parfait état de nos jours n'est pas chose facile. En s'armant de patience, on peut trouver des versions bien entretenues pour moins de 20 000 euros. Et de toute évidence, sa cote devrait grimper assez rapidement...