



GUIDE ACHAT DATSUN 280ZX



DATSUN 280 ZX 2+2

Feb.79

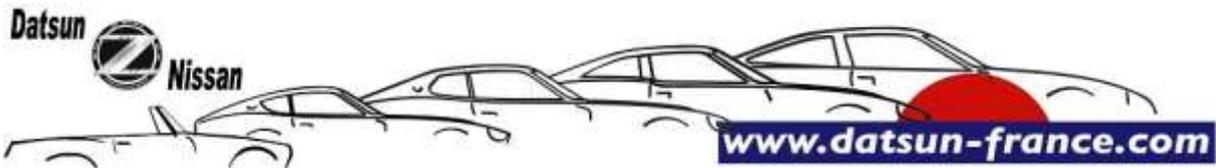
L'évolution des goûts du marché Américain a amené le modèle Z à s'orienter vers le luxe et évoluer d'un modèle sportif vers un GT à quatre places lors du renouvellement de la série 240/260Z vers le 280ZX.

Cette évolution du coupé Z qui offre des caractéristiques supérieures de sécurité et de comportement autant qu'une

combinaison de luxe, confort et performance, était parfaitement en ligne avec le changement de goût des acheteurs. Ceux-ci avaient abandonné les sportives anglaises de leur jeunesse pour des véhicules plus confortables et marquaient un intérêt croissant pour les économies d'énergie.

Le décalage a été bien fait et a permis à Datsun, sur le continent Américain, d'être concurrent des Toyota Supra, Mazda RX7, Mitsubishi Starion, Porsche 924 et Alfa Romeo GTV6 tout en restant compétitif en SCCA racing.





Alors que la caisse a changé avec un travail aérodynamique important abaissant le Cx de 0.467 à 0.385, le moteur a été globalement reporté entre la série Z et la



280ZX. D'une cylindrée de 2753cc avec un taux de compression de 8.3 :1, la carburation est désormais confiée à une injection Bosch L-Jetronic et le six cylindres en ligne n'offre désormais plus que 135ch et 19.5daNm. Elle est disponible en boîte automatique à trois vitesses ou mécanique à 5 vitesses reprises du modèle précédent (hors version turbo). Le réservoir a été agrandi à 80L (+20L). La version Grand Luxe apporte en option la sellerie velours, essuie-glace arrière, vitres électriques, direction assistée, rétroviseurs électriques, laves phares, chaîne hi-fi, jauges à double graduation et potentiellement les T-Top, demi-toits vitrés amovibles.

Les dessous de la 280ZX proposent quatre suspensions indépendantes pour l'avant Macpherson et barre antiroulis 22mm accompagnées à l'arrière de bras tirés et barre antiroulis. Les freins sont confiés à 4 disques avec des rotors ventilés à l'avant pour arrêter les jantes de 14". La direction est confiée à un boîtier à recirculation de billes entre 79 et 81 puis crémaillère en 82 et 83.

Maintenant l'héritage de la Z, le 2 places de 1979 court le 0-100km/h en 9.2sec pour une vitesse maximale de 200km/h en boîte mécanique et 180km/h en boîte automatique.

En France et Belgique, Février 1980 voit l'apparition des T-Top sur les 2+2, 1981 voit la fin de l'import du châssis 2places après 30 exemplaires vendus (France+Suisse hormis un exemplaire GL en 1983 par la concession de Poitiers), jusque-là uniquement commercialisé en version sans T-Top et, en Belgique (France à confirmer) sans direction assistée.

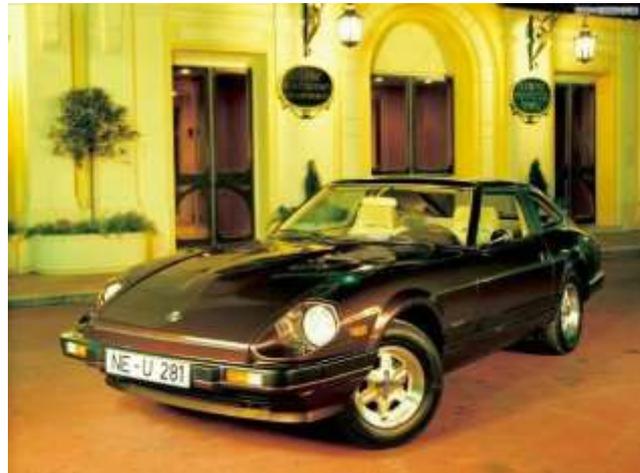
En 1981, le moteur est revu avec un taux de compression de 8.8 :1 pour arriver à 145ch à 5200tr/min et 21daNm à 4000tr/min. Au printemps 1981 apparaît aux USA et Japon une version Turbo (uniquement en 2 places et boîte automatique) pour 180ch et 0-100km/h en 7.3sec, avec un capot avec prise d'air NACA, refroidissement de différentiel et jantes de 15", 23mm d'antiroulis à l'avant et un train arrière optimisé (silentblocs, transmissions, montage pont, tarages).



En août 82, la turbo obtient une boîte manuelle BW T5 et est disponible en 2places et 2+2 pour 7.7sec sur le 0-100 et 208km/h en Vmax.

En plus de la direction à crémaillère, 1982 voit aussi une optimisation du réglage des suspensions sur tous les modèles et du capot NACA généralisé, des pare-chocs ton caisse en polyuréthane, de nouvelles jantes aluminium, une nouvelle calandre et des feux rouges revus.

Une voix de synthèse pour les alertes de sécurité apparaît sur le marché américain.



En attendant le 300ZX « Z31 » pour 1984, 1983 voit une ultime révision de la 280ZX amenant un tarage de suspension assoupli pour le confort, les atmosphériques et turbo ont désormais les mêmes suspensions assorties de pneus élargis à profils plus bas.

Un tableau de bord digital est disponible en option aux USA.



La version Turbo apparaît en Europe mi-83 sur le marché Allemand (T-Top uniquement) et Belge (T-Top en option) en version 2+2 avec 200ch. Trois 2+2 turbo ont été vendues en France en 1983 via des démarches locales.

Aujourd'hui les 280ZX sont collectionnées par deux profils de personnes : tantôt collectionneurs amateurs de ce GT grand luxe tantôt second choix devant l'envolée des tarifs de la 240Z.

Les premiers préféreront une version GL avec T-Top quand les seconds préféreront une version base, plus légère.

Les 82-83 seront privilégiées pour leur comportement châssis et direction à crémaillère quand les 79-81 avec leurs pare-chocs chromés et accastillages inox de vitres latérales distillent un charme plus 70'.

Comme dans toutes les marques automobiles, la version 2 places est plus recherchée que la 2+2 bien que cette dernière permette de prendre plaisir en famille.

Châssis/Carrosserie :



L'avancée dans la protection anticorrosion (blackson bitumeux remplacé par produit anti-gravillon synthétique) signifie que la 280ZX est théoriquement mieux protégée que la 240Z mais en pratique n'en sont pas exemptes. La zone sensible est la tôle du plancher qui tient les pattes de renfort de la traverse de train arrière. Une inspection est nécessaire en avançant les sièges et soulevant la moquette. Les

autres zones de corrosion sont les planchers et longerons du fait des points de soudures et des joints imparfaits laissant l'eau entrer dans les longerons rouillant alors de l'intérieur. Le compartiment moteur est peint sans apprêt de sous-couche ce qui le rend sensible à la corrosion surtout la traverse avant et le support radiateur. Les autres zones à contrôler sont la zone du hayon autour des feux rouges, le bac à batterie, les bas de caisse, l'encadrement de pare-brise, l'arrête du capot, les passages de roues dans les ailes, le bac à roue de secours... Les phares en ampoules H4 sont très faciles à approvisionner chez tous les grossistes automobiles.

Intérieur :



Les 280ZX viennent avec un équipement pléthorique, donc, il faut contrôler le bon fonctionnement de tout. Le vinyle des tableaux de bords peut être craqué. Des sur-coques en ABS sont disponibles aux USA pour une restauration à moindre coût.

Les intérieurs sont disponibles en bleu, rouge, noir ou marron. Bleu et rouge sont sensibles à la décoloration due au soleil.

Les vérins de hayons souvent inopérants sont disponibles pour la version 2places comme pour la 2+2.



Moteur :



Bien entretenu, un moteur de 200000km n'est pas inquiétant.

Selon les années, les culasses et blocs L28 ont évolués mais tout est interchangeable.

Bien que la culasse N47 (sorties échappement rondes) ait été montée sur certains marchés, les culasses les plus courantes en France sont les N42 ou P90 (1982) en échappement carré.

En 1983, certaines voitures turbo sont équipées de la P90a à poussoirs hydrauliques. En cas d'installation de collecteur d'échappement sport, le type de culasse est à vérifier pour avoir la bonne forme de tubes (rond vs carré).

Transmission :

En boîte automatique, le pont est de type R180 de ratio 3.54 alors que les boîtes mécaniques sont équipées du R200.

Pour les atmo, entre 1979 et 1980, les rapports de ponts sont 3.7 puis 3.9 à partir de courant 1980.

Les boîtes sont solides mais le point à surveiller est l'état des synchros en particulier pour la 2° et 3°. Les boîtes 79-80 wide-ratio ont les 2 premiers rapports courts alors que les 80-83 « close ratio » ont les 2 premiers rapports allongés et une 5° longue assortis d'un pont plus court 3.9.

Hors roulements et joints, les pièces deviennent difficiles à approvisionner mais des solutions d'échange vers des boîtes Nissan plus récentes et disponibles existent.

Les différentiels sont solides, particulièrement en R200 mais l'excès de jeu de fonctionnement est à contrôler (claquements).

Freins et suspensions :

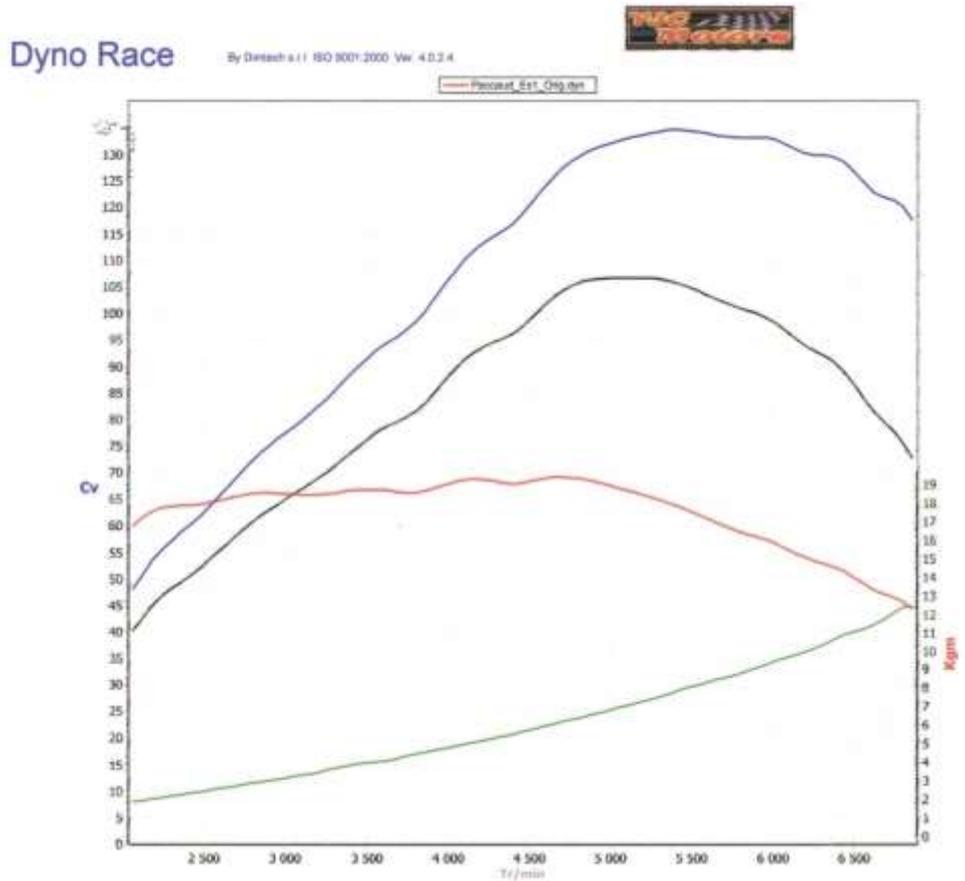
Les freins à disques avec freins avant ventilés sont d'un bon niveau pour l'époque. Les freins arrière ont évolué à partir de 1982 avec des composants incompatibles. Les suspensions sont excellentes pour le tourisme mais avouent leur limite en utilisation sportive. Au niveau freinage et suspensions, une large palette de choix s'offre aujourd'hui pour les sportifs, souvent en approvisionnement USA ou Japon.

Disques et plaquettes sont disponibles chez tous les grossistes automobiles avec un petit avantage de disponibilité sur les 82/83.

Courbes puissance :

Moteur 1981 : 93000kms d'origine (moteur F54 culasse N42)

Modifications : bobine Hi perf, ligne échappement route un peu libérée, filtre air « admission directe »



Puissance moteur: 134.5 Cv / tours: 5420

Puissance aux roues: 105.7 Cv

Puissance Dissipée: 28.8 Cv

Puissance corrigée DIN: 140.2 CV [DIN 70020]

Couple: 19.4 m/Kg / tours: 4700

Pression atmosphérique: 980 mbar

Température extérieure: 24.9 °C

Rapport final: 4.2

Mesure pneu: 205/60-15

Rapport total: 2.0

Diamètre roue: 627 mm

Vitesse d'essais: 4^e Vitesse

Temps d'accélération: 14.6 Sec.

Date/heure de l'essais: 13/07/2011 16:08:51