



Caractéristiques techniques

DATSUN 240 Z, 1973

- **Moteur** 6 cylindres en ligne en position longitudinale AV, bloc fonte, culasse alu, 2 393 cm³ (83x72,7 mm), 151 ch SAE à 5 600 tr/mn, 20,1 mkg à 4 400 tr/mn, rap. vol. 9 : 1, 1 arbre à cames en tête, vilebrequin 7 paliers, 2 carburateurs Hitachi-SU.
- **Transmission** aux roues AR, boîte 5 vitesses, rapport de pont 3,36 ou 3,9 : 1.
- **Direction** à crémaillère.
- **Freins** à double circuit hydraulique avec assistance, disques ventilés AV, tambours AR.
- **Suspension** à 4 roues indépendantes avec combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs, jambes de forces McPherson et barres stabilisatrices.
- **Structure/Carrosserie** coque autoportante acier, coupé 2 portes avec hayon, 2 places.
- **Dimensions** longueur 4,136 m, largeur 1,63 m, hauteur 1,286 m, empattement 2,305 m, voies AV/AR 1,356/1,347 m.
- **Roues** jantes acier (alu de 260 sur modèle essayé), pneus 175HR14.
- **Poids** (à vide) 1 025 kg.
- **Performances** vitesse maxi 205 km/h, 0 à 100 km/h 9,1 sec.



ACHETER UN COUPÉ 240 Z

> QUE VÉRIFIER ?

Prioritairement, l'état de la carrosserie. Et d'abord, l'invisible : le plancher pourrit en premier et écoule l'eau dans les longerons. Ils rouillent dès l'avant jusque sous l'habitacle. Vérifiez aussi les supports de spoiler avant, puits d'amortisseurs avant qui rouillent de l'intérieur, ainsi que les bras McPherson. Il faut pouvoir les examiner par le dessous et gratter pour contrôler leur état. Le visible : bas d'ailes, de caisse, de portes, les arches de roues arrière et les porte-à-faux. Le moteur est solide mais il faut respecter les impératifs suivants : contrôler le jeu de la chaîne de distribution (claquements) et le jeu aux soupapes tous les 5 000 km. Surveillez les fuites de la pompe à eau, le joint de culasse (mauvais démarrages à froid) et les compressions. Attention au collecteur d'échappement : à cause du poids, les goujons se desserrent ou cassent, pouvant endommager la culasse alu. Un des points les plus délicats reste la transmission : restez attentif aux bruits de synchros à chaque changement de rapport, au trop grand jeu AV/AR dans le levier de vitesses (boîte usée), ainsi qu'aux sifflements de pont et cognements à chaque changement de rapport. Les synchros de type Porsche de la boîte sont fragiles.

> COMBIEN ?

Chose rare sur le marché, un très bel exemplaire se négocie entre 10 000 et 20 000 €. Il est impératif de discuter les bases à bas prix car le budget restauration pour la carrosserie dépassera largement la valeur actuelle de l'auto.



2 Mélange d'ambiances Ferrari et pony car pour le plaisir des yeux. 3 Les rétros sont bien français, en revanche ! 4 Des jantes alu de 260 Z ont ici remplacé les modèles en tôle d'origine.



ERIC ARCHINARD :

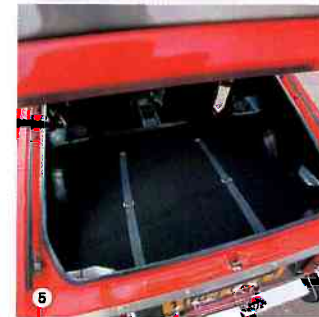
« EN REVOYANT CETTE 240 Z, JE N'AI PAS RÉSISTÉ ! »

“La patience est une vertu” pourrait écrire en lettres d'or ce passionné. Eric a effectivement passé beaucoup de temps à restaurer son bijou et plus encore afin de trouver des pièces. « L'envie m'est venue par hasard. Je cherchais un petit cabriolet italien ou anglais. Le garagiste qui s'occupait de ma voiture de tous les jours m'a parlé d'un client qui possédait une sportive japonaise sans se rappeler du modèle. Elle se trouvait alors dans une grange... Quand j'avais une vingtaine d'années, j'avais vu sur un parking une 240 Z très délabrée qui m'avait beaucoup tenté. En revoyant cette 240 Z, je n'ai pas résisté ! La transaction fut conclue en mars 1995. Je l'ai montée sur cales et l'ai désossée. J'ai trouvé une boîte de vitesses à Montpellier, des roues de 260 Z à Clermont-Ferrand, puis j'ai commandé les ailes et les pièces manquantes... chez Nissan ! J'ai confié la restauration de la carrosserie à un professionnel. Il a gardé la voiture quasiment un an mais a très bien travaillé. C'était en 1998 et l'auto a toujours l'éclat du neuf ! Je participe à des rallyes de régularité avec ma Z depuis dix ans, mais je m'en sers aussi pour des balades dominicales, et même pour aller travailler lorsqu'il fait beau. »

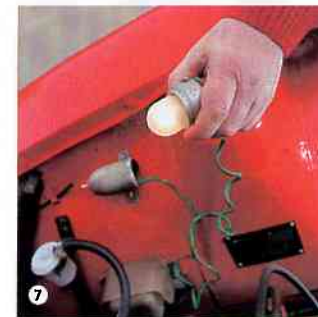


Court et tronqué net, l'arrière de la 240 Z contraste avec bonheur avec la longueur de l'avant.

LA QUATRIÈME EN PRISE DIRECTE VOUS PROPULSE AVEC UNE BELLE ÉNERGIE AU-DELÀ DES 4 000 TOURS.



5 Le coffre est généreux mais son seuil de chargement trop haut. 6 Une trappe donne accès au remplissage des liquides de frein et d'embrayage. 7 Cette bien pratique baladeuse est d'origine.



240 Z : promesses tenues

Comment ne pas être séduit par la 240 Z ? Le dessin de sa face avant, ses phares plantés dans le creux des ailes et l'immense distance qui sépare les arches de roues des portières dégagent un fort parfum de grand tourisme... à l'italienne ! L'arrière, avec son aileron et ses larges feux entourés de chrome, joue en revanche un air plus proche du rock'n'roll que de la Scala de Milan, mais n'en tape pas moins dans l'œil. Le style intérieur mélange là aussi avec un bonheur égal ces influences italo-américaines. Il y a de la Ferrari 365 California là-dedans, mais aussi du pony car, surtout au centre de la planche de bord où sont installés le système de chauffage/ventilation, le lecteur de cartes et la radio. Sans oublier le sacro-saint volant tulipe imitation bois ! Un simili à gros grain rappelant mal le cuir recouvre les panneaux latéraux et la sellerie, qui s'avère confortable, hormis un réglage de dossier trop incliné en arrière et résolument dédié au sport. Bonne nouvelle, l'auto est spacieuse pour les grands gabarits, si ce n'est un léger manque de largeur aux coudes. Mais passons à l'essentiel...

La direction est très directe et légère. Peut-être trop, puisqu'elle manque de précision à haute vitesse où il convient de ne pas avoir les mains lourdes sur le volant. Le moteur, d'une souplesse remarquable, est aidé par le pont au rapport très court qui permet de bonnes reprises à très bas régimes, y compris sur le cinquième rapport surmultiplié. Même si elles sont étonnantes sur celui-ci, on s'amuse surtout à pousser la 4^e en prise directe qui vous propulse avec une belle énergie au-delà des 4 000 tours. C'est d'ailleurs le régime idéal pour apprécier les accélérations, franches. En dessous, elles sont relativement douces. Les suspensions sportives offrent le minimum de confort sur un beau revêtement pour devenir littéralement “tape-cul” dès qu'il est de mauvaise qualité. Le comportement routier est en revanche remarquable : la 240 Z enfle les virages avec aisance et rapidité d'une façon presque neutre, si ce n'est une propension à s'écarter un peu trop sur la roue arrière extérieure. Mettons cela sur le compte de l'usure des amortisseurs... Mais les sensations n'en demeurent pas moins “rétro” aux commandes de ce coupé, typique de son époque.

Les grandes dates

des 240 Z, 260 Z et 280 ZX

Attention : pour plus de clarté, ne sont mentionnées ici que les versions vendues à l'époque en France.

► **1966** Le projet d'un coupé GT pour le marché américain est mis en chantier.

► **1969** Présentation au Japon et aux USA de la 240 Z où elle est vendue au prix d'une MGB en offrant des performances proches de celles d'une Porsche 911 !

► **1971** Victoire d'une 240 Z à l'East African Safari.



► **1972** Commercialisation de la 240 Z en Europe.

► **1973** Seconde victoire à l'East African Safari et présentation du prototype de la 2+2.

► **1974** Arrêt de production de la 240 Z.