



Caractéristiques techniques

DATSUN 260 Z 2+2, 1978

- **Moteur** 6 cylindres en ligne en position longitudinale AV, bloc fonte, culasse alu, 2 565 cm³ (83x79 mm), 150 ch DIN à 5 600 tr/mn, 21,9 mkg à 4 400 tr/mn, rap. vol. 8,3 : 1, 1 arbre à cames en tête, vilebrequin 7 paliers, 2 carburateurs Hitachi-SU (trois carburateurs Weber DCOE-40 sur modèle essayé).
- **Transmission** aux roues AR, boîte 5 vitesses, rapport de pont 3,7 : 1.
- **Direction** à crémaillère.
- **Freins** à double circuit hydraulique avec assistance, disques AV, tambours AR avec ailettes de refroidissement.
- **Suspension** à 4 roues indépendantes avec combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs, jambes de forces McPherson et barres stabilisatrices.
- **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, coupé 2 portes avec hayon, 2+2 places.
- **Dimensions** longueur 4,425 m, largeur 1,65 m, hauteur 1,285 m, empattement 2,605 m, voies AV/AR 1,355/1,345 m.
- **Roues** jantes alu, pneus 195/70VR14.
- **Poids** (à vide) 1 200 kg.
- **Performances** vitesse maxi (usine) 210 km/h, 400 m D.A. 17 sec.



ACHETER UN COUPÉ 260 Z 2+2

> QUE VÉRIFIER ?

Les mêmes choses que sur la 240 Z car, hormis l'empattement plus long, la 260 Z 2+2 est la même voiture. On peut toutefois ajouter de vérifier l'état de la planche de bord, dont le plastique de piètre qualité a tendance à se fissurer sous l'action du soleil. Attention enfin aux canalisations d'essence au niveau du remplissage et du coffre dont le raccord plastique en forme de T se craquelle.

> COMBIEN ?

Moins rare et moins exclusive que la 240 Z, la 260 Z 2+2 a une cote moins élevée. Comptez entre 7 000 et 8 000 € pour un très bel exemplaire. Une version préparée comme très bien restaurée peut prétendre à 12/13 000 €. Pour une voiture à restaurer, donnez ce que vous pouvez pour les raisons déjà expliquées plus haut !

❶ L'habitacle de la 260 Z 2+2 se veut confortable... surtout à l'avant !

LES STYLISTES ONT RALLONGÉ UN COUPÉ SPORT TOUT EN LUI CONSERVANT DES PROPORTIONS ÉLÉGANTES. JOLI TRAVAIL...



❷ Le tableau de bord perpétue le design original mais dans une version plus soft. ❸ Accessoires seventies bien choisis et indispensables, de vrais rétroviseurs "sport". ❹ La marque et le modèle s'affichent avec fierté sur la planche de bord d'une manière très américaine.



ANASTASIO LOPERA :

« ON RESSENT LA ROUTE À SON VOLANT. »

C'est un magnifique travail de carrosserie qu'a accompli Anastasio qui nous présente une auto plus neuve que neuve sur ce plan ! Et pour le plaisir, il fait réaliser une sellerie tout cuir pleine fleur qui reprend les coutures d'origine !

« En 1987, à l'âge de 22 ans, je cherchais une voiture à restaurer. Un ami m'a alors indiqué qu'une auto à vendre traînait dans une concession Nissan... Il faisait

un peu sombre dans la partie du garage où elle était exposée et lorsque je l'ai vue, j'ai immédiatement voulu l'acheter, bien que je ne connaissais pas ce modèle ! J'aime son style sportif, sa rareté et sa conduite. C'est une partie de plaisir mais c'est aussi physique : on ressent la route à son volant. J'aime le contraste entre l'agressivité de la voiture quand on la regarde et sa docilité lorsqu'on l'a en main. En 2004, je l'ai entièrement

démontée et j'ai restauré toute la carrosserie dans les règles de l'art, de la formation des tôles jusqu'à la peinture, mon premier métier étant carrossier. Je n'ai soustrait que le cadmiage, le chromage et la sellerie. Pour le moment, la mécanique est d'origine, hormis les trains roulants et suspensions refaits. »

Avec ses arêtes vives, le dessin de la chute de toit confère autorité et élégance à la 260 Z.



❺ Forcément, le coffre de la 260 Z 2+2 rétrécit mais reste profond. ❻ On retrouve ici les trappes à malices de la 240 Z. ❼ Les vitres de custode du coupé 2+2 s'entrouvrent afin d'aérer légèrement les passagers arrière.

260 Z 2+2 : la surprise !

Avec la 260 Z 2+2, les stylistes ont tenu la gageure de rallonger un coupé sport tout en lui conservant des proportions élégantes. Ça, c'est fort ! Loin d'être plus massif, son profil gagne en autorité et ses ailes arrière se détachent de la chute du toit avec davantage d'agressivité que sur la courte 240 Z. Le dessin du tableau de bord a aussi évolué, "s'américanisant" sensiblement, sans pour autant changer radicalement. Notre modèle jouit d'une restauration d'orfèvre, d'autant plus méritée que son capot abrite un autre trésor : un moteur préparé. Les deux carburateurs Hitachi ont été remplacés par un trio de Weber accompagnés d'un arbre à cames résolument plus pointu qui accroissent la puissance du six cylindres en ligne Datsun dans des proportions remarquables. Ça promet !

On ne peut pas évaluer sa puissance réelle ici, mais les 150 ch de la fiche technique sont largement dépassés... À vue de nez, nous descendons sous la barre des 9 secondes sur un 0 à 100 km/h.

Ce beau moteur dévastateur impressionne par sa puissance à fond de cinquième : la poussée est forte et bien présente, d'autant que le rapport de pont est plus long que celui de la Datsun 240 Z. Si la montée en régime est lente, la prise de vitesse sur ce rapport vous bluffe par sa rapidité et les (censuré !) km/h sont très vite engloutis. Jusqu'où ira-t-elle ? Je ne peux pas le dire... On retrouve au volant de la 260 Z 2+2 les sensations de la 240 Z : une direction légère ; des enchaînements de virages rapides et neutres, sans réactions dans la direction, qui permettent d'accélérer dès les attaques de courbes. Quant à la boîte, les verrouillages sont certes fermes, mais le maniement est lent et demande de décomposer chaque changement de rapport, avec une cinquième qu'il faut aller chercher loin, loin, au fond à droite. Comme celle de la 240 Z, elle émet un sifflement permanent désagréable qui ne rassure pas sur la longévité potentielle de certains de ses composants, encore qu'elle accepte de monter dans les tours sans faiblir. Comme on dit, simple question d'habitude... Mais quelle auto !



❶ 1974 Présentation de la nouvelle 260 Z, déclinée en version deux places et 2+2. Cette dernière est la seule commercialisée en France.

❷ 1975 Un nouveau moteur 2,8 l alimenté par injection électronique Bosch est commercialisé uniquement en Amérique du Nord. L'augmentation de la cylindrée est destinée à compenser la perte de puissance due aux pots catalytiques.

❸ 1978 Fin de production de la 260 Z.



❹ 1978 Commercialisation de la 280 ZX en coupé deux places et 2+2. La nouvelle direction assistée optionnelle ne dispose pas d'une crémaillère mais d'un