



Caractéristiques techniques

DATSUN 280 ZX 2+2, 1982

- **Moteur** 6 cylindres en ligne tout alu en position longitudinale AV, 2 753 cm³ (86x79 mm), 150 ch DIN à 5 200 tr/mn, 22,5 mkg à 4 200 tr/mn, rap. vol. 8,3 : 1, 1 arbre à cames en tête, vilebrequin 7 paliers, injection Bosch L-Jetronic.
- **Transmission** aux roues AR, boîte 5 vitesses, rapport de pont 3,70 : 1. Boîte automatique 3 rapports en option.
- **Direction** à crémaillère, avec assistance.
- **Freins** à double circuit hydraulique avec assistance, disques AV(ventilés)/AR.
- **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. Hard-top (en deux parties) sur 280 ZX 2+2T.
- **Dimensions** longueur 4,54 m, largeur 1,69 m, hauteur 1,30 m, empattement 2,52 m, voies AV/AR 1,395/1,39 m.
- **Roues** jantes alu, pneus 195/70VR14.
- **Poids** (à vide) 1 240 kg (2+2T : 1 260 kg).
- **Performances** vitesse maxi 205 km/h, 0 à 100 km/h env. 8 sec.



ACHETER UN COUPÉ 280 ZX 2+2

> QUE VÉRIFIER ?

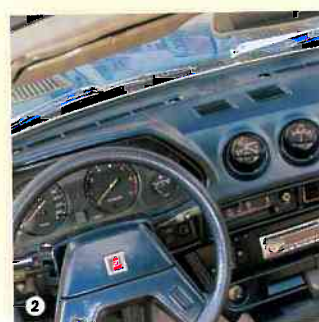
On reprend les mêmes et on recommence ! La 280 ZX a certes pris de l'embonpoint, mais demeure fondamentalement la même voiture que ses aînées. Les plastiques de la planche de bord et du volant souffrent également de l'exposition aux rayons solaires... Pour les versions équipées du T-Bar Roof, vérifiez l'étanchéité des joints et la présence des sacs destinés à les abriter lorsqu'ils sont démontés. L'injection ne pose pas de problèmes lorsque la voiture fonctionne régulièrement, de plus, c'est un système Bosch qui, s'il est ancien, n'a rien d'exotique en Europe.

> COMBIEN ?

Un excellent exemplaire se négocie aux alentours de 12 000 €. Comme pour les générations précédentes : plus il y a de choses à refaire, plus vous devrez négocier le prix car, là encore, le coût d'une restauration dépassera de loin la valeur de l'auto.

1 Marc Aurélien a offert à sa ZX une sellerie tout cuir d'inspiration très... britannique !

AVEC L'INJECTION ET LA DIRECTION ASSISTÉE, LA CONDUITE S'EN TROUVE RADICALEMENT CHANGÉE.



2 Le tableau de bord a définitivement basculé dans le style américain. 3 Le creux abritant les phares s'allonge de façon plus agressive sur la 280 ZX. 4 Le dessin des roues change et les jantes s'élargissent pour accueillir de plus gros pneus.



MARC AURÉLIEN :

« TOUT GRIS, CELA MANQUAIT DE CHARME... »

Cet heureux propriétaire a lui aussi passé beaucoup de temps sur sa 280 ZX. En plus des gros travaux de carrosserie, Marc n'a pas hésité à lui offrir une sellerie personnalisée digne d'une Aston Martin, et soigner les détails jusqu'à recouvrir de cuir tous les plastiques intérieur ! « Je l'ai depuis 2003. J'avais acheté une Jaguar XJ 40 en très mauvais état à un vendeur peu délicat. Je suis retourné le voir et lui ai échangé son XJ contre la 280 dont j'aimais la ligne. Elle présentait alors un état pitoyable. J'ai dû démonter les longerons avant de faire refaire la carrosserie au niveau des bas de caisse et passages de roues avant comme arrière. J'ai ensuite attaqué les trains roulants, suspensions, freins, fait refaire les roues et l'intérieur qui était gris souris en cuir bleu et jaune. Tout gris, cela manquait de charme. La restauration a duré trois ans. Je n'ai eu aucun problème avec la mécanique et notamment avec l'injection. Depuis, j'ai restauré une Jaguar XJS V12 et j'ai un cabriolet Saab. »



Noire d'origine, la partie haute des pare-chocs et la bande de protection latérale ont été repeintes en bleu, allégeant ainsi la silhouette de la 280, plus massive que ses aînées.



5 Le coffre a profité de l'accroissement de la longueur de la 280 ZX. 6 Le T-bar roof offre les joies de la conduite découverte. 7 La grande lunette dégage confortablement la rétrovision.



boîtier à recirculation de billes alors que la direction sans assistance est toujours confiée à une crémaillère.



1980 L'option T-Bar roof est proposée sur les deux carrosseries.



1982 Léger face lift avec prise d'air NACA sur le capot moteur. Les montants entre les vitres avant et arrière sont désormais noirs. La direction assistée, dorénavant à crémaillère, est montée en série.

1983 Fin de production de la première génération de Datsun Z. Le nouveau coupé qui la remplace s'appelle maintenant Nissan 300 ZX.

280 ZX 2+2 : moderne !

Je me souviens, en découvrant la 280 ZX au salon de l'auto 1978, d'un coup de foudre immédiat. La modernisation du dessin original, où la calandre avait disparu et les vitres arrière s'étaient allongées, lui donnait beaucoup de classe, d'autant que sa largeur avait visiblement augmenté. Trente ans après et face à ses sœurs aînées, ce modèle 1982 équipé des T-tops optionnels introduits pour 1980 semble très massif, avec ses gros pare-chocs et son porte-à-faux arrière, lui aussi rallongé. Heureusement, l'impression est atténuée par l'accroissement des surfaces vitrées et les chromes. La présentation intérieure a totalement oublié ses gimmicks latins pour adopter un style 101 % Yankee. Le confort y a considérablement gagné : il y a enfin de l'espace aux coudes, la jante élargie du volant en mousse est plus douce et assure une meilleure prise en main, et le dossier des sièges peut remonter davantage afin d'avoir une position de conduite moins tendue. Dorénavant alimentée par injection et dotée d'une

direction assistée, la conduite s'en trouve radicalement changée. Seule la boîte de vitesses perpétue la tradition en persistant à siffler désespérément ! Au volant de cette ultime mouture de la première génération de Z, les sensations de conduite ont perdu leur aspect "rétro". Cette fois, on est aux commandes d'une voiture moderne. Bien assise sur ses pneus plus larges, la ZX bénéficie de suspensions confortables qui absorbent mieux les irrégularités de la chaussée. Mieux, mais pas totalement ! Malgré l'assistance, la direction bénéficie toujours d'une courte démultiplication facilitant la conduite sportive. Elle se durcit enfin à grande vitesse, rendant la 280 très sûre pour des conducteurs inexpérimentés à la pratique des voitures anciennes. Si les sensations sont extrêmement atténuées comparées aux 240 et 260 Z, les performances sont améliorées, le 0 à 100 km/h chutant, selon mon essai, sous la barre des 8 secondes, l'injection facilitant la montée dans les tours par une réponse immédiate lors d'accéléérations musclées. Objectivement, une sacrée Z, mais que certains jugeront trop moderne !