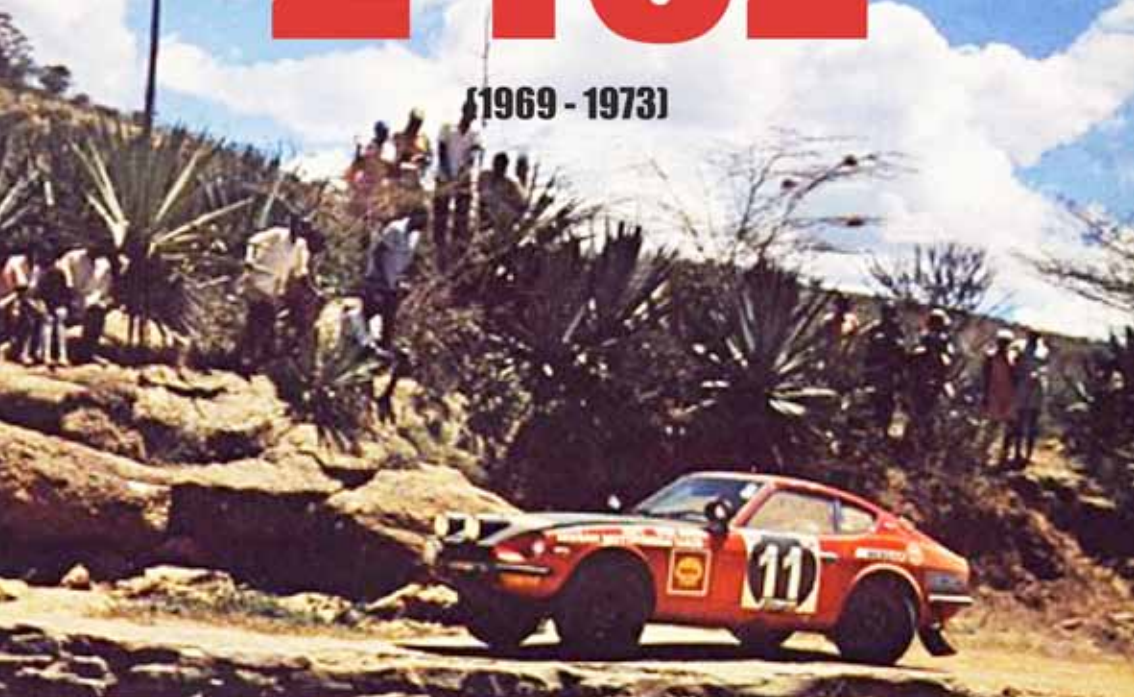




MYTHIQUE 240Z

[1969 - 1973]



Datsun

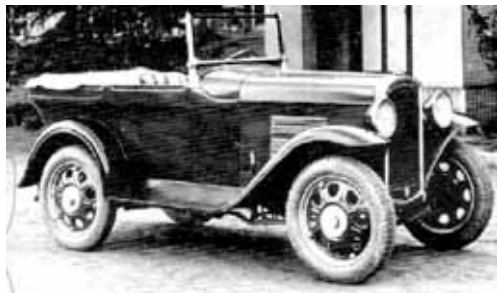
En 1913, Masujiro Hashimoto, un Japonais ayant fait des études et travaillé aux États-Unis, fonde la compagnie automobile Kaishinsha à Tokyo avec trois investisseurs, Kenjiro **Den**, Rokuro **Aoyama** et Meitaro **Takeuchi**, dont les initiales seront à l'origine de la marque **DAT**.

La première DAT (lièvre en japonais) produite est présentée à l'exposition Taisho de Tokyo au printemps 1914. DAT utilisera plus tard le slogan « Durable, Attractive and Trustworthy » (« Résistante, attrayante et digne de confiance ») également basé sur les trois lettres.

En 1931, une petite voiture, la **DATson** (« le fils de DAT » en anglais), est lancée. Un an plus tard, le nom devient « **Datsun** », en remplaçant « son » par « sun » (le « **soleil** », **symbole du Japon**).

Rachetée en 1933 par Nissan (alors sous le nom de Jidosha Seizo Co.), la marque n'a disparu qu'en 1983.

Le modèle le plus emblématique de Datsun fut le coupé 240Z bénéficiant d'un six cylindres en ligne de 2.4 litres et de 150 chevaux. Lui succéderont les versions 260Z, puis 280Z.



Datsun S211 1959

En 1959, la Datsun S211 est déjà surnommée Fairlady. Avec son look d'Austin Healey, c'est la suite logique des Roadsters du début des années 50 comme la DC-3.



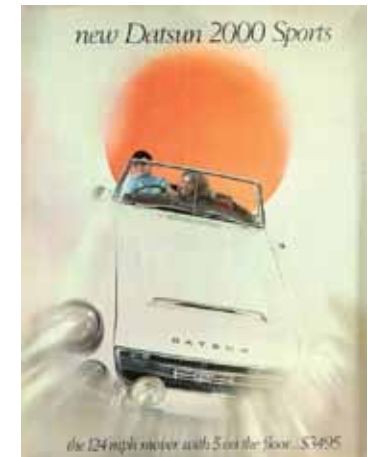
Datsun SPL212 1960

La SP212 est la première Datsun à porter officiellement le nom de Fairlady. Par rapport à la S211, elle voit sa cylindrée augmentée à 1189 cm³, ce qui lui confère une puissance de 45 ch et une vitesses maximum de 125 km/h. 288 exemplaires sont produits au total.



Datsun SPL213 1961

En 1961, la SP213 est un peu plus puissante avec 60 ch. Seulement 217 exemplaires sont fabriqués.



Datsun «2000» SR311 1967

La Datsun SR311, ou Datsun 2000 Sports de 1967 est munie d'un moteur de 137 ch puis 150 ch pour une cylindrée de 1982 cm³. La vitesse maximum dépasse alors les 200 km/h. Avec la Toyota 2000GT, c'est la première automobile japonaise à avoir une boîte de vitesse à 5 rapports de série. Elle participe à de nombreuses compétitions. Entre 1967 et 1987, elle remporte 10 Championnats National SCCA.



Datsun SP311 1965

Après avoir remporté le 1er GP du Japon dans sa catégorie en 1963, la Fairlady est maintenant considérée comme une vraie sportive. En 1965, la cylindrée monte à 1595 cm³ et la puissance est alors de 96 ch. 170 kmh de vitesse de pointe. Pete Brock les fait courir dans son écurie BRE en compétition SCCA.

L'aventure avec Yamaha

Yamaha collabore avec Nissan depuis 1962, notamment sur l'évolution de la Fairlady. Nissan mandate alors Yamaha pour la réalisation d'un coupé basé sur la Fairlady ainsi qu'une voiture sportive avec un moteur 2 litres qui pourrait être lancée sur le marché américain. Les autos sont dessinées avec l'aide du designer américain d'origine allemande Albrecht Goertz.



**Albrecht Goertz
et la Nissan Silvia
CSP311**

Le projet CSP311 est construit sur la base d'un châssis de Fairlady SP310. Le Coupé, baptisé Silvia, est enfin lancé en 1965.

En ce qui concerne le projet d'une voiture sportive à moteur 2 litres, Nissan et Yamaha conçoivent un cahier des charges très similaire à celui de Toyota pour sa future 2000GT. Le nom de code est A550X et plusieurs prototypes sont construits en 1964. Le moteur YX80 est développé par Yamaha, c'est un 4 cylindres DOHC de 120 ch.

Mais à la fin de l'année 1964, Nissan casse ses accords avec Yamaha, remercie Goertz, et charge son propre bureau de développement d'avancer le projet.



**Maquette du Projet A550X
dessiné par Goertz**

Yamaha, qui tenait fortement à développer la première GT japonaise, se tourne vers Toyota et achèvera le développement de la 2000GT !

Les prototypes A550X disparaissent mais tout cela sont les ingrédients de la future Datsun 240Z.



**Prototype de la Nissan
2000GT (A550X) réalisé
par Yamaha en 1964**

Suite au travail effectué chez Yamaha sur le projet de la Nissan 2000GT (A550X), Nissan charge son bureau de design de développer un coupé sportif capable de percer le marché nord américain.

Il faut se rappeler que Nissan a racheté Prince en 1966 et ses ingénieurs sont très expérimentés en moteurs de course, la Prince R380 a battu des records de vitesse. Ils sont aussi habitués aux structures monocoques, ce sont eux qui ont conçu le fameux Zéro, avion de chasse japonais de la deuxième guerre mondiale. L'histoire dit même que si la Fairlady s'appelle **Z**, se serait à cause du **Zéro**.

Conception

La Datsun 240Z (Fairlady Z au Japon) est une automobile construite par la firme Datsun, de l'année 1969 à 1973.

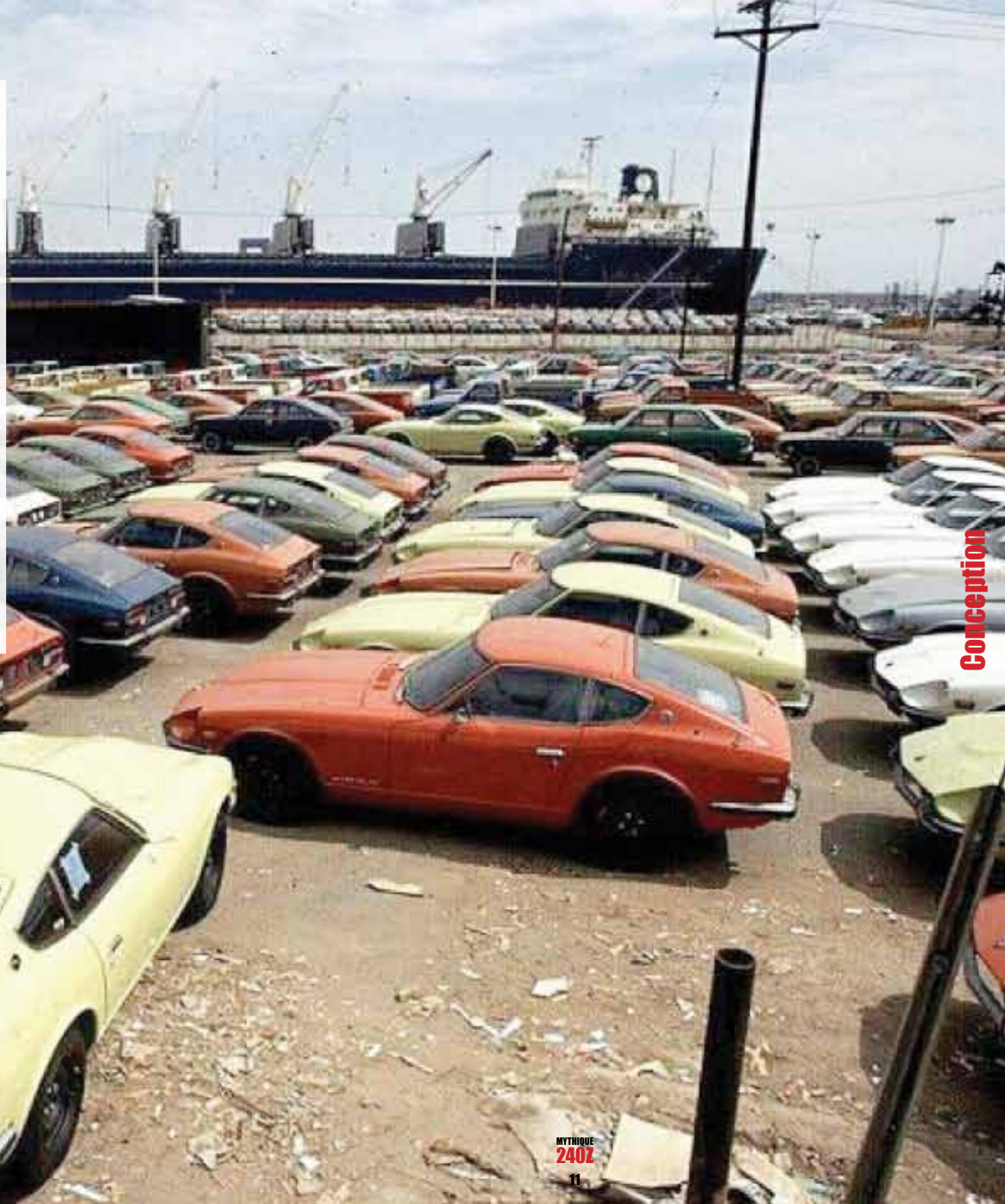
Ce modèle est doté d'un six cylindres en ligne de 2.4 litres et de 150 chevaux, c'est-à-dire la puissance d'une Porsche pour moins de la moitié de son prix.





La sortie de la 240Z fut un vrai coup de génie de la part de Nissan, propulsant sa notoriété à travers le monde au sein du petit clan des constructeurs de voitures de sport. Fiable et pas chère, la 240Z n'avait pour seul défaut que de devoir suivre les bouleversements de son époque pour survivre...

Au milieu des années Nissan, à travers sa marque Datsun réservée à l'exportation, brigue le marché américain pour développer ses ventes. Pour y parvenir, la marque japonaise a besoin d'un véhicule porteur d'image. Des études de marché indiquent au constructeur qu'il y a une place à prendre sur le segment de la voiture de sport. Le cahier des charges indique un coupé compact, sportif, performant et confortable à prix serré. En commercialisant son coupé Datsun 240Z (ou Nissan S30) le 22 octobre 1969, au prix de 3256 dollars, Nissan va assommer la concurrence et réussir un joli coup marketing en écoulant 116.712 exemplaires en seulement 4 ans et en inscrivant le nom de la Fairlady Z aux premières places des compétitions. Mais dès 1973, la marque va devoir s'adapter aux nouvelles réglementations des lois fédérales en matière de pollution et de sécurité. En 1974, la 240Z évolue donc en douceur pour devenir 260Z. C'est la première automobile japonaise à susciter un tel engouement et à voir naître des fan clubs à travers le monde. Elle devient la GT la plus vendue sur la planète.



Z / FairLady

Lorsque Nissan, à travers sa marque Datsun réservée à l'exportation, décide d'envahir le marché de la voiture de sport au pays de l'Oncle Sam, c'est en s'inspirant de ce qui se faisait de mieux dans la production occidentale mais en la dotant d'une véritable culture nipponne. Du caractère, du charme et surtout à l'époque un rapport performances, prix, homogénéité imbattable, vont autoriser à la Datsun 240Z un succès sans précédent pour une voiture de sport importée aux USA...

C'est sous l'impulsion de Yutaka Katayama (Mr K), alors président de Nissan US dans les années 60, que la marque Datsun allait développer et commercialiser **une des sportives les plus diffusées de tous les temps**. Après une étude de marché approfondie, il apparut évident aux yeux des dirigeants de la firme nipponne que ce qu'ils considéraient alors comme une simple niche avec des volumes estimés de 24 000 unités annuelles, n'était pas exploitée. Comprenez par-là que le marché américain ne comportait pas encore de coupé sportif à prix d'ami, les roadsters anglais étant désormais sur le déclin. Pour Nissan, le coupé était également double avec l'ambition de donner une nouvelle impulsion à son image de marque alors jugée trop bon marché par ses dirigeants. Nos amis japonais se mirent donc au travail pour accoucher d'un coupé sportif qui fera date sur le marché américain et qui rencontrera un succès énorme pour une auto sportive importée. Présentée le 22 octobre 1969 aux Etats-Unis, la Datsun 240 Z est vendue au prix ultra-compétitif de 3 526 dollars ! 200\$ de moins qu'une MG B et son 4 cylindres 95ch. 1000\$ de moins qu'une Volvo 1800 S 115ch. La demande explose à tel point que finalement même un an après, les modèles en occasions se vendaient **plus chers que le neuf** ! Ce fut la bousculade en concession ! Les premières 240Z n'arrivèrent qu'à l'automne. Nissan tablait sur 1 600 ventes annuelles... Et il en vendra près de 10 000 au 31 décembre. Le magazine Road&Track écrivait d'ailleurs « **Une type E au prix d'une MG-B ... ça vaut le coup d'attendre 7 mois la livraison !** ». L'usine de production Nissan à Hiratsuka du augmenter ses cadences de production pour tourner jusqu'à 11 000 voitures par mois comparées aux 2 000 prévues initialement. Le roadster Fairlady Sport fut sacrifié pour libérer de la place. 2 500 voitures franchissaient le Pacifique chaque mois. Katayama se lamentait qu'il pourrait en écouler 4 000, malgré un réseau famélique. Les chiffres de production sont de plus de 116.000 exemplaires fabriqués de 1969 à 1973 ! La Datsun-Nissan 240Z sera le point de départ d'une « success story » puisque 10 ans après son lancement, Nissan aura produit 542 208 véhicules.

Aujourd'hui encore, Nissan, avec son coupé et roadster 370 Z perpétue cette tradition et esprit du « Z » avec éclat...

Design

Il est aujourd'hui très difficile de donner une paternité au design de la Datsun 240 Z. Attribué au départ au designer allemand Albrecht Graf Goertz, Nissan démentit ces affirmations en précisant que c'était dans son bureau de style que les lignes du coupé japonais furent tracées. Pour mémoire, c'était **Albrecht Goertz qui était l'auteur des lignes de la Toyota 2000 GT**. Cela serait donc sous la direction de **Yoshihiko Matsuo**, Responsable du Design et chef du Projet « Z » que le coupé nippon a été dessiné. Les influences retenues par nos amis designers sont évidentes. D'ailleurs, eux même ne s'en cachent pas. Ce long capot n'est donc pas sans évoquer une des voitures de sport les plus célèbres de son époque : **la Jaguar Type E**. Son format général se rapproche de celui d'une **Porsche 911** « Classic », autre référence incontournable de la voiture de sport. La forme hatchback rappelle également certaines réalisations transalpines, et nous oserions même jusqu'à affirmer que de profil, la Datsun 240 Z offre une similitude de ligne et d'équilibre avec une **Ferrari Daytona**. La face avant reste agressive avec deux phares ronds engoncés qui encadrent



une calandre qui est avancée par rapport à la position des feux, un peu comme une Alfetta GTV. Le long capot est orné d'un bossage imitant les **Corvette ou Pontiac TransAm** contemporaines. L'arrière reste sobre et simple avec sa poupe à pan coupé. A noter une multitude de petits détails suggestifs ou dotés d'un réel intérêt pour l'efficacité de

l'auto : spoiler avant, becquet arrière, petits rétros ronds, arches de roues marquées... Les nombreuses touches de chromes rappellent que l'auto date de la fin des années 60. L'habitacle n'offre que deux places à ses occupants. Il faudra attendre 1974 pour pouvoir bénéficier de deux places d'appoints complémentaires avec un moteur plus gros et plus puissant. Impossible d'échapper aux standards alors en vigueur au Japon à l'intérieur de la Datsun 240 Z. C'est plastique et c'est noir ! Le dessin ne souffre pas la critique et est bien dans l'esprit de l'auto avec sa batterie de compteurs engoncés. Le volant tulipé trois branches offre une jante en bois un peu trop fine, mais le court levier de vitesses tombe pile sous la main. Gros avantage de la Datsun : elle offre un coffre pratique grâce au hayon et à une capacité suffisante. Les premières Datsun 240 Z étaient équipées de jantes à voile plein.

Moteur

A l'instar de Toyota et sa 2000 GT, Nissan va puiser dans sa banque d'organe existante pour motoriser son coupé sportif. Mais à la différence de son rival, Nissan va tout de même devoir travailler sérieusement sur son moteur. En effet, le six cylindres en ligne de 2,4 litres, avec un seul arbre à cames en tête à entraînement par chaîne, était basé sur celui de la Nissan Bluebird 510 de 1967 qui n'avait que... quatre cylindres ! Très classique de conception et alimenté par deux carburateurs SU, cette vaillante mécanique développe 150 ch SAE, ce qui correspond environ à 130 ch DIN (bien qu'aucune règle de calcul exacte puisse convertir des chevaux SAE en chevaux DIN). Ce moteur se distingue plus dans sa souplesse de fonctionnement et son couple conséquent à bas régime (20,5 mkg de couple maxi à 4 500 tr/mn) que dans des rotations élevées. Il autorise des performances élevées, pour l'époque, à ce coupé japonais, mais ne gratifie pas son conducteur de poussées brutales et franches. C'est plutôt la force tranquille. Les performances de la 240Z sont celles d'une 911T de 1970 avec 205 km/h en pointe et le 0 à 100 km/h abattu en 9,0 secondes. Mais la Datsun a pour elle un **physique suggestif et une âme**.

Chassis

Nissan a une nouvelle fois utilisé des éléments déjà existants pour la partie liaison au sol. La suspension avant à jambes de suspension et bras inférieurs et ressorts hélicoïdaux était comme celle de la berline Laurel 1800, tandis que le système à jambes de suspension et bras inférieurs triangulaires fut emprunté à la Lotus Elan. Cette architecture offrant ainsi une combinaison à la conduite assez joueuse : le train avant est plutôt sous-vireur, rendant la Datsun facile à la conduite et le train arrière indépendant remet l'auto dans sa trajectoire. La combinaison de freins à disque à l'avant et de tambours à l'arrière n'était pas toujours satisfaisante et montre aujourd'hui encore un manque d'efficacité et d'endurance, surtout avec nos repères d'autos modernes de la production automobile actuelle. La direction à crémaillère offre un bon ressenti de la route et est précise. Les jantes sont équipées de pneumatiques en 175 HR 14. Mais ce choix technique, cohérent à l'époque, autorise un niveau de confort que nous avons perdu depuis sur les voitures de sport. Avec tout juste plus d'une tonne sur la bascule (1068kg), ce coupé japonais rappelle également qu'un des fondamentaux du sport automobile est la limite de prise de poids. « The light is right » affirmait Colin Chapman, créateur de Lotus. En regardant la suite de la généalogie des « Z », on ne pourra que lui donner raison avec en guise de « fardeau », la Nissan 280 Z, alourdie à outrance et embourgeoisée.

Compétition

La Z brilla en rally une 2^{ème} place au Monte Carlo 1972 et aussi sur circuit : Pete Brock engageait déjà des Fairlady Sport en endurance. Son équipe BRE fit donc la transition vers la 240Z. Il aligna même une voiture à la Baja 1000 !

Mais son plus gros succès, c'est au Safari Rally. Le local Shekar Mehta fit 2^{ème} en 1971 et remporta l'épreuve en 1973. L'équipage Edgar Herrmann / Hans Schüller remporta aussi l'épreuve en 1970 (sur une autre Datsun, la 1600SSS) et en 1971 cette fois sur une 240Z, démontrant ainsi la fiabilité de la marque. Cela permit aussi de faire connaître Datsun en Europe. On a comparé alors la 240Z à la Honda S800 : voiture japonaise performante, fabriquée par un constructeur dont on n'avait jamais entendu parler ! Nissan participe à d'autres rallyes mondiaux, sans s'imposer. En parallèle, les Anglais de Samuri préparent des voitures privées destinés aux rallyes et aux courses de côte nationales.

En 1974, l'état Américain imposa des normes antipollution. Le catalyseur asphyxiait le 6 cylindres, qui passa du coup à 2,6l. Mais la grosse évolution, ce fut surtout l'allongement de l'empattement. La 2 places devint une 2+2.

Au Japon, la 240Z mène une carrière en GT. Nissan y propose un avant profilé, dit « shark nose » ou « long nose ». Aux 24 heures du Mans 1972, on vit apparaître brièvement une 240Z. En 1975, une voiture « française » débarque, engagée par André Haller, alors concessionnaire Datsun en Alsace. C'était une « shark nose » japonaise, passée par l'Afrique du sud. Il était accompagné du préparateur Hans Schuller et de Benoit Maechler (ancien de la Formule Bleue.) Malgré le manque d'expérience, le trio termine 26^{ème}. Pour 1976, Haller revint. Pour des raisons commerciales, la 240Z fut renommée « 260Z ». Il recruta Claude Buchet, qui avait plusieurs 24h au compteur, et Luc Favresse. Le soir, Haller perdit le contrôle et mourut sur le coup. Il reste l'homme de la première présence de Datsun/Nissan au Mans.

...dans la rue

... sur un parking de Californie



une famille dans le Colorado en 1972



... en Californie



devant le « Henle Sudent Village Georgetown University Washington DC »



en 1973, devant un magasin pour adultes...

Dealer



a new kind of
economy car



240-Z

Exciting "GT" performance and luxury. Amazingly modest price. 4-wheel independent suspension. Power front disc brakes. 150 HP "OHC" 6 cylinder engine. Up to 25 miles per gallon. The Z-car—latest in the Value Line of Datsun Sedans, Wagon, Pickup & Sports Cars.

DATSUN PRODUCT OF JAPAN
SEDANS • WAGON • PICKUP • SPORTS CARS

OCALA DATSUN SALES
415 N. MAGNOLIA 622-4111



Chilliwack (Canada)



Début 1970, il achète ou il accompagne ses parents ?



DATSUN

l'arte di costruire automobili

prodotto della Nissan Motor Co. di Tokyo



DATSUN

Importatore e Distributore Esclusivo per l'Italia
DATSUN ITALIA S.p.A.
MILANO - VIA LOSANNA N. 40 - TEL. 24151-71100
ROMA - VIA S. PIETRO N. 100 - TEL. 4781-1111
Varese (Milano) - Via S. Pietro N. 100 - TEL. 4781-1111
A TUTTA ITALIA presso gli Autorizzati Datsun

il massimo prestigio di costruzione per la propria categoria



DATSUN 240Z
THE CAR
NOBODY
EXPECTED
UNTIL
1980

Capitol Motors

SYDNEY: 65 WILLIAM STREET, 31 9051
AUBURN: 100 PARRAMATTA ROAD, 648 3033

NEW CARS

HARBOR DATSUN

Freeway Close, 1 Block West of Harbor Freeway on Pacific Coast Highway
Marina City, California Telephone 213-534-4800

USED CARS

DATSUN

SALES • LEASING • SERVICE • PARTS

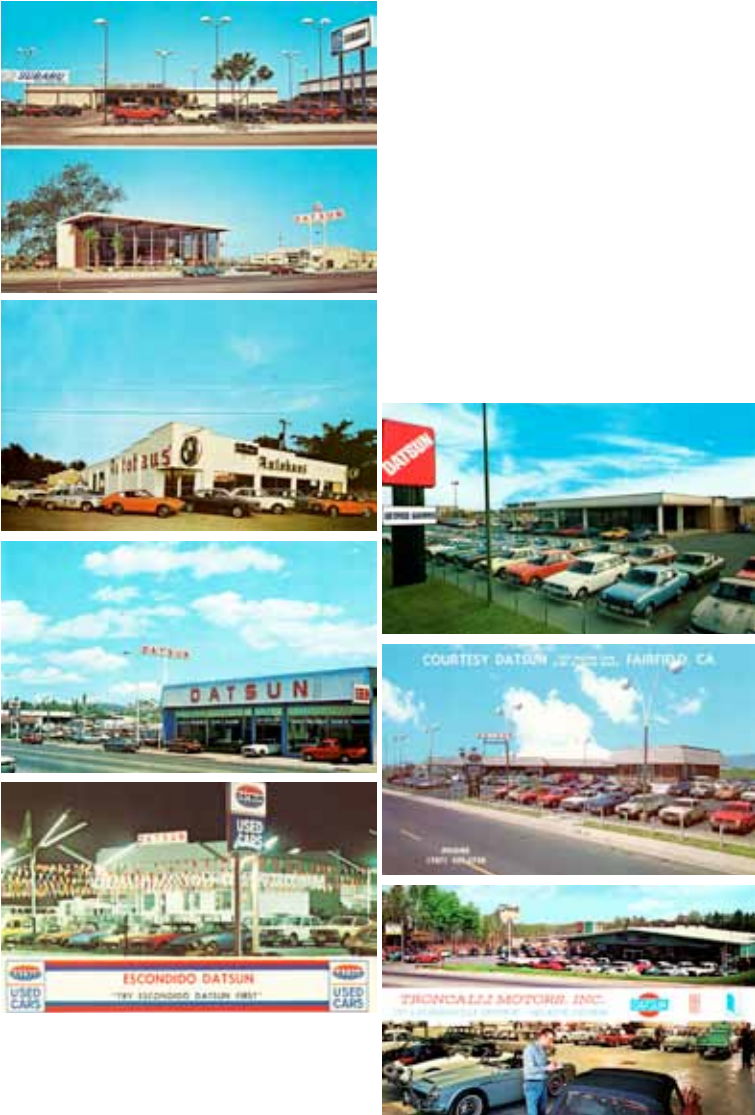
DATSUN **SEBRING** **DATSUN**
SALES CENTRE ELWOOD

Top Valuations
On Trade Ins

Excellent Selection of
Pre Owned Vehicles

Full range of Datsun vehicles available for immediate delivery also the best service and spare parts department in Melbourne.
Enquire about our Sebring Datsun conversion from \$2600.
Test drive Datsun today at

SEBRING MOTORS (Main Victorian Dealer)
65-69 Brighton Road, Elwood, Phone 91 1211 or 91 5249



Promotion...



Le concessionnaire
Econo Datsun Limited
a fourni ces Z pour
un challenge golf ou
tombola...



Shooting

photos officielles Europe



Ach... la campagne allemande !



There's about 100 million people in the world who don't own a car. That's a lot of people who don't own a car. But you can be one of the 100 million who do. Join a Minority Group.



DATSUN

Join a Minority Group

Eight hairpins that do your pocket a good turn.

Five things that you don't do much as driving is not just a hobby, it's a way of life. And when you add up all the corners you go round in a day, there are enough turns and twists to make you dizzy. And when you think of the mechanical stress, it's no wonder the hairpins are so important to the car.



Tough tests: the Datsun way to total economy.

DATSUN

Why the Datsun 240Z is the world's top selling sports car.



The world's top selling sports car is the Datsun 240Z. It's the car that's been sold in more than 100 countries. It's the car that's been sold in more than 100 countries. It's the car that's been sold in more than 100 countries.

DATSUN

Driving is more fun when you do it yourself with BAPGEON parts.



America's first name in imported car and truck parts.

Win a new Datsun 240-Z



Enter our "Pick a Perfect Datsun" Sweepstakes.

DATSUN

THE BEST OF BOTH POSSIBLE WORLDS!



DATSUN

A Datsun 240Z is a sports car.



DATSUN 240-Z Sports



My Datsun—I have more car for my money.



DATSUN



K

DATSUN is all you really need



DATSUN

For those who know and love a fine-tuned thoroughbred.



Introducing Datsun 240Z.

Arrive with the excitement of new Datsun 240-Z.



DATSUN

Datsun introduces a new kind of economy car... the 240-Z.



DATSUN

"Our Datsun—the kind of style that's right up our street."



DATSUN

In 1973, General took the Sprint Jet Roadster for imported cars. And you know what that means.



General

If you have trouble seeing at night, it may not be your eyes!



MARCHAL

Performance seekers.



American Racing Equipment

Bob Bondurant on Driving
"why I use Interpart equipment"

At the Bondurant School of High Performance Driving we teach advanced driving skills, car control and competition road racing. Our course which demands a lot from both car and driver has been tested by thousands of drivers, race cars and their performance efforts.

To assure we achieve the full advantage of learning and also provide an extra margin of safety, I have chosen Interpart's Multichannel suspension components: springs, shocks and stabilizer bars.

For more information as to how you can improve the safety, handling and appearance of your Datsun, Ford, Vega, Toyota, Civic or Volvo, we send you a more extensive, detailed 50 page coupon book for our catalogue.

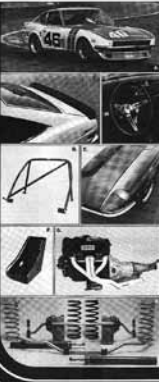


interpart
RACE-CAR EQUIPMENT

COUPON *****

Name _____
Address _____
City _____ State _____ Zip _____

PETE BROCK'S
240-Z
510
& 1200
PERFORMANCE COMPONENTS



BRE

240-Z



BRE



TOTAL

TOTAL AVERAGE GTS
the rally winner

The Small Car Expert
has a something new.

DATSUN



THE 1972 DATSUNS



Starting at the top.

For just \$2999, you can own a Datsun 240Z. This is the most exciting car you can own. It's a Datsun 240Z. It's a Datsun 240Z. It's a Datsun 240Z.

20 million people have switched to Champion Spark Plugs. Pete Brock is one of them.

CHAMPION

Le doigt est-il en voie de disparition?



DATSUN

It has long been man's dream to have a car that is as fast as a rocket, as comfortable as a cloud, and as easy to drive as a piece of cake. Now it's here. The Datsun 240Z. It's a Datsun 240Z. It's a Datsun 240Z.



Brian May

ma va là!

Datsun 240 Z
4 portes 1200 cc 1.34
Lire 4.000



GRATIS!
burago

"Datsun domine l'Est Africain Safari, emporte les 1ère (240Z) et 2ème (180B) places et l'informarques dans le rallye le plus terrible du monde."

Datsun 240-Z. It's different. And it shows.




Datsun 240-Z. It's different. And it shows.



for those who know and love a fine-tuned thoroughbred

Introducing Datsun 240Z.

Semperit. The radial for all reasons.



SEMPERIT

How Pete Brock put together two championships for Datsun.



240Z Wins 2 Production Championships.

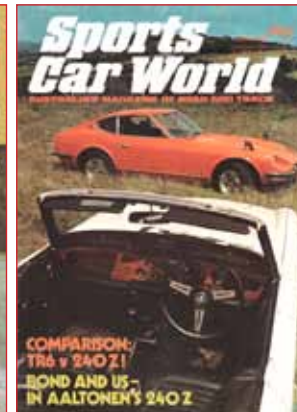
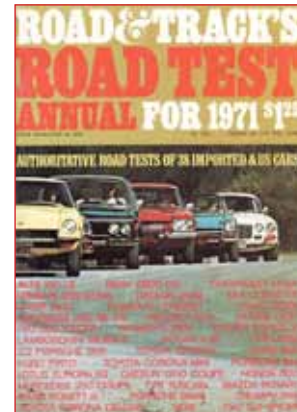
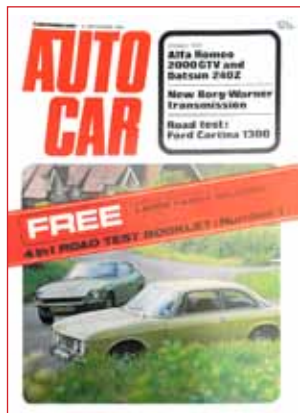
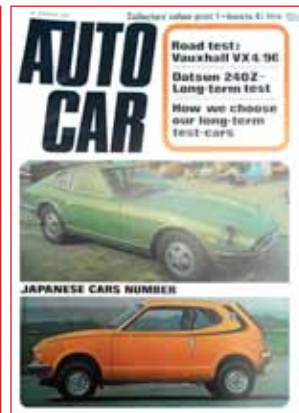
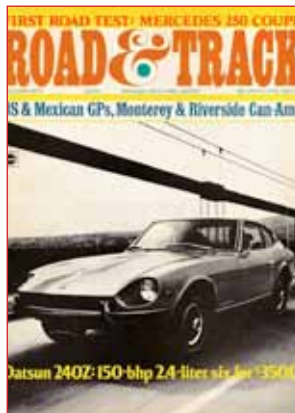
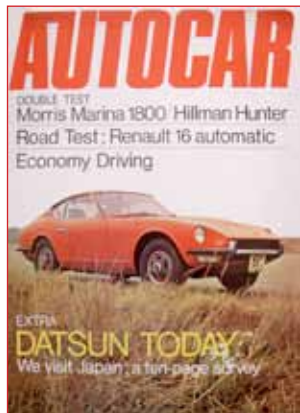
180B Wins 2 1200 cc Championships.

180B Datsun can be a great



Pete Brock's Champion cars: How to get one.

20 million people have switched to Champion Spark Plugs.



ETHIQUE
40Z
34

35



Pete Brock

L'histoire de Pete Brock (à ne pas confondre avec le pilote Australien Peter Brock) débute en 1955. Cet étudiant passionné de course auto s'ennuie à l'université de Stanford. Il faut avoir 21 ans pour courir et il n'en a que 19. Que faire d'ici là? Un jour, il entend parler d'une école de « design automobile près de Los Angeles » (en l'occurrence l'Art Center School de Pasadena, ZE école de design US.) 800km en voiture plus tard, il frappe à la porte du bureau d'admission: « Vous avez un book à nous montrer? – Un quoi? » Il disparaît, revient une heure après avec un classeur noir de dessins de hot-rods et est admis !

A la fin du semestre, l'école lui tend une facture. Il n'a pas de quoi payer. Un recruteur de la GM (Chuck Jordan, futur patron du bureau de style) passait par là. Brock lui explique ses soucis financiers et Jordan l'embauche !

A 19 ans, Brock a ainsi le privilège de travailler pour Harley Earl (premier vrai patron d'un bureau de design) et son adjoint Bill Mitchell (qui prendra sa suite à la fin des années 50). Un soir, Earl vient le voir et lui demande ce qu'il pense des voitures de General Motors. Culotté, ce débutant lui explique que côté design, GM est dans le faux et qu'il leur faudrait une voiture plus petite. Impressionné par cet aplomb, Earl confie à Brock un projet de « voiture pour étudiants », la Cadet (aucun lien avec l'Opel Kadett.) GM n'en veut pas, mais elle préfigure la Corvair. Notez aussi la partie arrière qui annonce la Corvette C2.



Peu après, Bill Mitchell organise un concours interne pour imaginer la remplaçante de la Corvette. La proposition de Brock est retenue. Ce sera la future Stingray. Elle débute en course à la fin des années 50 sous le nom de « Stingray racer ». Hélas, peu après, Chrysler, Ford et GM s'engagent à renoncer à la compétition. Brock claqué la porte.

En 1960, il investit ses économies dans une Copper-Monaco qu'il pilote en SCCA. Pour vivre, il travaille pour son préparateur, Hollywood Motors. Carroll Shelby arrive chez Hollywood Motors pour tenter de convaincre le patron, Max Balchowsky, de construire avec lui une voiture de course. Balchowsky refuse. Alors Shelby monte une école de pilotage et il prend Brock comme pilote.



Plus tard, Shelby fait courir des Cobra. Brock le persuade qu'avec une carrosserie profilée, la Cobra serait redoutable. Cela donnera la Cobra Daytona de 1964. Ironie de l'histoire, son homonyme, Peter Brock, se tuera à bord d'une Cobra Daytona.

En 1965, Shelby postule pour sous-traiter la GT40. En parallèle, il fait construire une voiture en vue des 24 heures du Mans 65. Shelby remporte le contrat de la GT40 et la type 65 est oubliée.

Brock n'a pas sa place dans le programme GT40. Alors il quitte Shelby et fonde sa propre structure, Brock Racing Enterprises. BRE débute avec l'engagement d'Hino Contessa en SCCA, sous la bannière du « Sumarai Racing ».



Puis BRE construit un projet plus ambitieux: la sport Samurai. Objectifs: le Grand Prix du Japon 1967 et les 24 heures du Mans. Mais les tuiles s'enchaînent. Au Grand Prix du Japon, la Samurai est disqualifiée pour garde au sol insuffisante. Peu avant, le président de Hino est mort et sa firme fut absorbée par Toyota.



Brock présente à Toyota un nouveau projet, la JP6, qui deviendra donc une Toyota. Mais le constructeur décide de confier le projet (ainsi que l'engagement en course des 2000 GT) à Carroll Shelby (proche de Yamaha, qui a conçu la 2000 GT.)



Pour faire enrager Toyota, Brock souhaite faire courir des Datsun. Il pense que le roadster Fairlady peut faire une bonne voiture de course. Mais il découvre que l'actuel team Datsun aux Etats-Unis est géré par le gendre d'un des responsables de Datsun USA! Donc, pas question de monter une équipe concurrente. Brock fait jouer son carnet d'adresse et il se trouve que son ex-contact que Hino est un ami d'enfance du président de Nissan. Ce dernier donne deux Fairlady roadster au BRE et d'emblée, elles rionphent en SCCA.



Le BRE devient le représentant exclusif de Datsun en course, pour les Etats-Unis. En 1970, ainsi, ils ont la primeur des nouvelles 240Z.



En 1971, la TransAm crée une catégorie « 2,5l ». Le BRE y engage des Datsun 510 et elles remportent deux titres consécutifs, malgré la présence de BMW et d'Alfa-Romeo « usine ».



En parallèle, le BRE est présent en baja. Pour la première édition de la Baja 1000, en 1967, le BRE engage une 510 4 portes pour une ex-motarde.



L'équipe devient un concurrent régulier des baja. Les coupés 510 arrivent, mais elles sont trop fragiles. L'usine Nissan refuse d'écouter les doléances de Brock. Ils ne vont quand même pas prendre des leçons d'un gaijin, non ?

Pour la baja 1000 1972, Brock a un nouveau projet: une 240Z surélevée, avec des pneus tout-terrain et équipée de longues portées. Brock la pilotera lui-même.

Ensuite, le BRE connaît de nouveau une période de galères. Après les deux titres des Datsun BRE, la TransAm liquide la catégorie 2,5l et avec la crise du pétrole, Datsun décide de se retirer de la compétition.

Le BRE tente alors d'engager une Lotus/Ford de F5000 pour John Morton. Mais après deux courses, il détruit la voiture et Brock n'a plus les moyens de la réparer. Le BRE est liquidé.

Les pilotes Datsun...

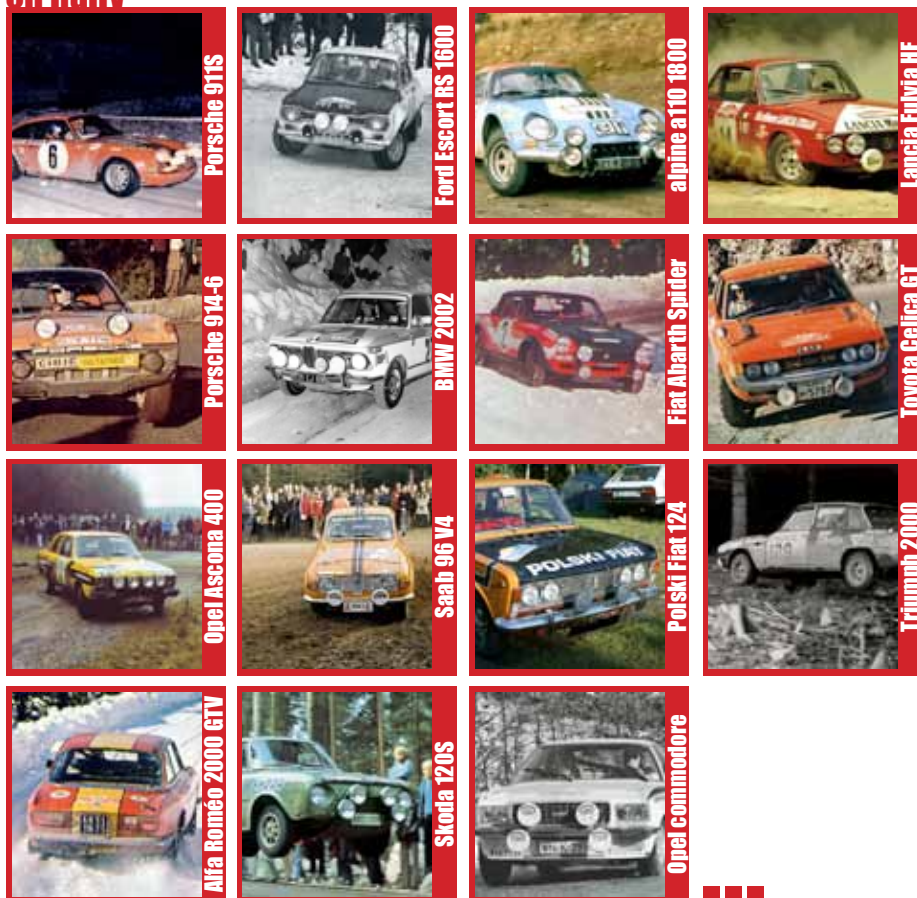


... et les autres



... les autos concurrentes

en Rally



au Safari



sur Circuit (-2.5l)



1970

RAC



7ème + Rauno Aaltonen / Paul Easter

NC Tony Fall / Geraint Phillips

NC Edgar Herrmann / Hans Schuller

NC John Bloxham / Norman Salt

Nissan Motor Co. Ltd

Nissan Motor Co. Ltd

Nissan Motor Co. Ltd

Nissan Motor Co. Ltd

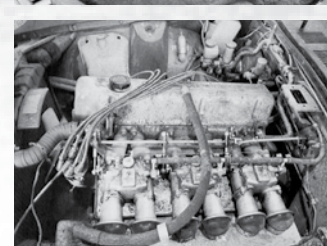


[#18]

7ème + Rauno Aaltonen / Paul Easter



MYTHIQUE
240Z
44



MYTHIQUE
240Z
45

1970

1970

[#32] NC  Edgar Herrmann /  Hans Schuller



Cadwell Park Castrol Rallycross



14^{ème}  John Bloxham

Old Woking Service Station



[#55]

[#25]

 Tony Fall /  Geraint Phillips



Le pilote Tony Fall pose près de sa Datsun 240Z avant le départ du RAC International Rally of Great Britain. La course commence à l'Aéroport de Longford (Irlande).



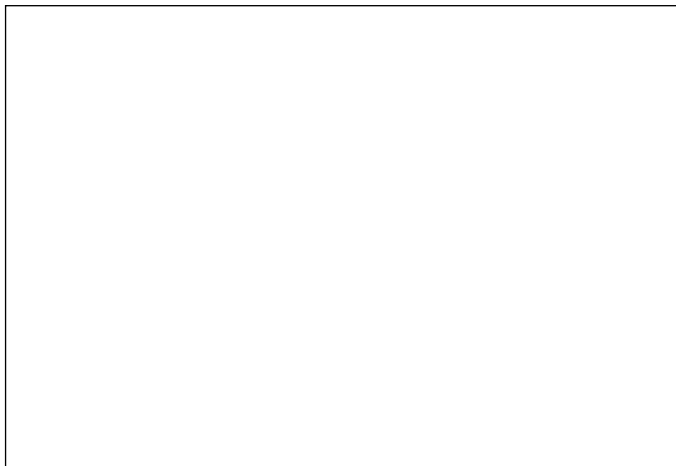
Torbay Rally



 Tony Fall /  Geraint Phillips

Old Woking Service Station

(#31)



1000km Suzuka



• Kawakami Nishino / • Koji Fujita

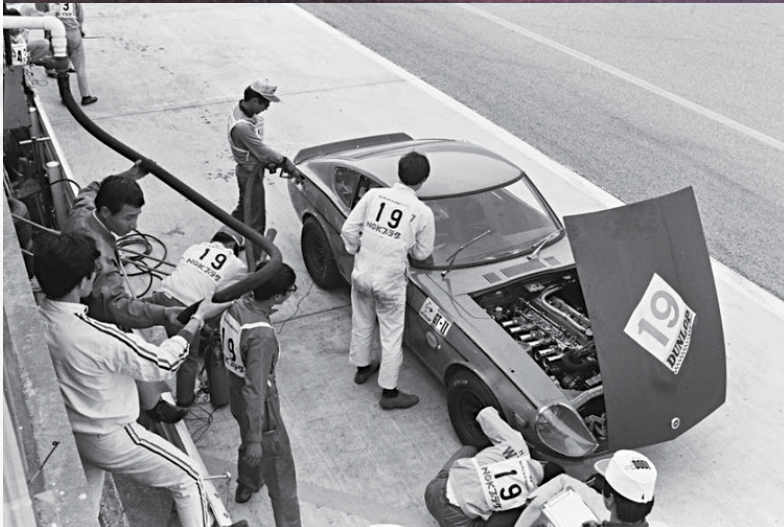
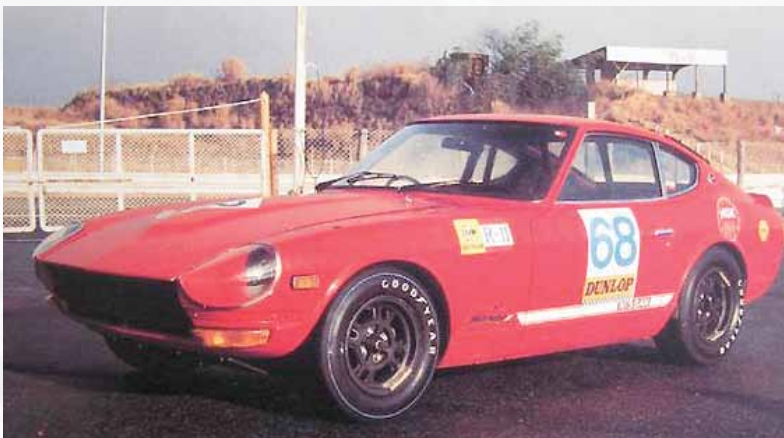


(#16)



De retour au Japon, la Fairlady 432Z gagne pour la première fois à la course des 1000km de Suzuka. La 240 Z6 la remplacera bientôt.

1970



1000km Fuji



• Kunimitsu Takahashi / • Motoharu Kurosawa



[#6]

1970

SCCA C Production



 John Morton

Brock Racing Enterprises (BRE)



(#46)



En 1970, la Datsun 240Z était une nouveauté. L'équipe de Peter Brock BRE engage deux Z en compétition SCCA C Production cette année là : John Morton (# 46) et John McCombs (# 3). Avec Bob Sharp, ils remportent pratiquement toutes les courses pour la première année en compétition !

Si vous suivez la carrière de John Morton, vous apprécierez ce sourire sans retenue, c'est une rareté.



1970 – principales courses

Rally	Pilote / Co-pilote	Ecurie
RAC (UK)	7 ^{ème}  Rauno Aaltonen /  Paul Easter (#18) NC  Tony Fall /  Geraint Phillips (#25) NC  Edgar Herrmann /  Hans Schuller (#32) NC  John Bloxham /  Norman Salt (#55)	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd
Cadwell Park Castrol Rallycross (UK)	14 ^{ème}  John Bloxham (#55)	Old Woking Service Station
Torbay Rally (UK)	 Tony Fall /  Geraint Phillips (#31)	Old Woking Service Station
Circuit	Pilote / Co-pilote	Ecurie
1000km Fuji (J)	  Kunimitsu Takahashi /  Motoharu Kurosawa (#6)	-
1000 km Suzuka (J)	  Kawakami Nishino /  Koji Fujita (#16)	-
Mosport [GT/T]	7 ^{ème}  Peter Ferguson (#240)	Kovac Motors
SCCA National Summit Point (USA)	 Bob Sharp (#33)	Brock Racing Enterprises (BRE)
SCCA National Ontario (USA)	 John Morton (#46)	Brock Racing Enterprises (BRE)
SCCA National Phoenix (USA)	 John Morton (#46)	Brock Racing Enterprises (BRE)
SCCA National Road Atlanta (USA)	 Bob Sharp (#33)	Brock Racing Enterprises (BRE)
US Champions Road Atlanta (USA)	 John Morton (#46)  Bob Sharp (#33)  John Mc Comb (#3)	Brock Racing Enterprises (BRE) Brock Racing Enterprises (BRE) -

1971

1971

RAC



17^{ème} Edgar Herrmann / Hans Schuller
 19^{ème} Shekhar Mehta / Lofty Drews
 NC Tony Fall / Mike Wood
 NC Rauno Aaltonen / Paul Easter
 NC Rob Janssen / Jaap Dik

Nissan Motor Co. Ltd
 Shekhar Mehta
 Nissan Motor Co. Ltd
 Nissan Motor Co. Ltd
 Datsun Nederland

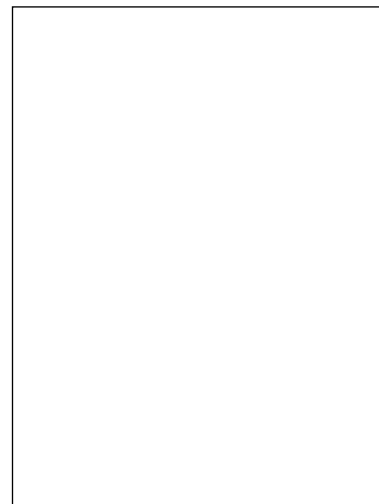


de gauche à droite :
 Tony Fall
 Lofty Drews
 Rauno Aaltonen



(#5)

17^{ème} Edgar Herrmann / Hans Schuller



(#26) 19^{ème} Shekhar Mehta / Lofty Drews

1971



(#18)  Tony Fall /  Mike Wood



(#96)  Rob Janssen /  Jaap Dik



1971

(#10) + Rauno Aaltonen /  Paul Easter



RALLY MONTE CARLO



5^{ème} + Rauno Aaltonen /  Paul Easter

10^{ème}  Tony Fall /  Mike Wood

NC  Ewold Van Bergen /  Minota Van Bergen

Nissan Motor Co. Ltd

Nissan Motor Co. Ltd

Nissan Motor Co. Ltd



1971



(#62) + Rauno Aaltonen /  Paul Easter



1971

(#70) Tony Fall / Mike Wood



Ewold et Minota Van Bergen



(#76)
 Ewold Van Bergen / Minota Van Bergen



1

Welsh Rally



🇬🇧 Tony Fall / 🇬🇧 Mike Wood

Old Woking Service Station



(#3)



Scottish Rally



NC 🇬🇧 Tony Fall / 🇬🇧 Mike Wood

Old Woking Service Station



Tony Fall,
'Bio lady',
Mike Wood

(#4)



1971

Rally TAP



NC Rob Janssen / Jaap Dik
NC Tony Fall / Mike Wood

Datsun Nederland
Old Woking Service Station



(#30) Rob Janssen / Jaap Dik



Après un tonneau spectaculaire au début de l'épreuve, la Z a le toit complètement écrasé. N'ayant pas de camion d'assistance, Rob Janssen a fait la route du Portugal aux Pays-bas sans pare-brise !!!



Race de Nippon



1^{er} • Kunimitsu Takahashi / • Masahiro Hasemi
2^{ème} • Miyakodaira / • Teranishi

(#91)

Tony Fall /  Mike Wood



MYTHIQUE
240Z
72



**Vainqueurs de la course (GTS-3 Classe et général),
Hasemi et Takahashi dans leur 240Z 'Works' SCCN.
Miyakodaira et Teranishi dans un autre 240Z les
suivent à la deuxième place.**

MYTHIQUE
240Z
73

1971

1971

Acropolis Rally



NC  Rob Janssen /  Jaap Dik

Datsun Nederland

[#39]



East African Safari



1 Edgar Hermann / Hans Schuller
2 Shekhar Mehta / Mike Doughty
7ème Rauno Aaltonen / Paul Easter

Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd



1971



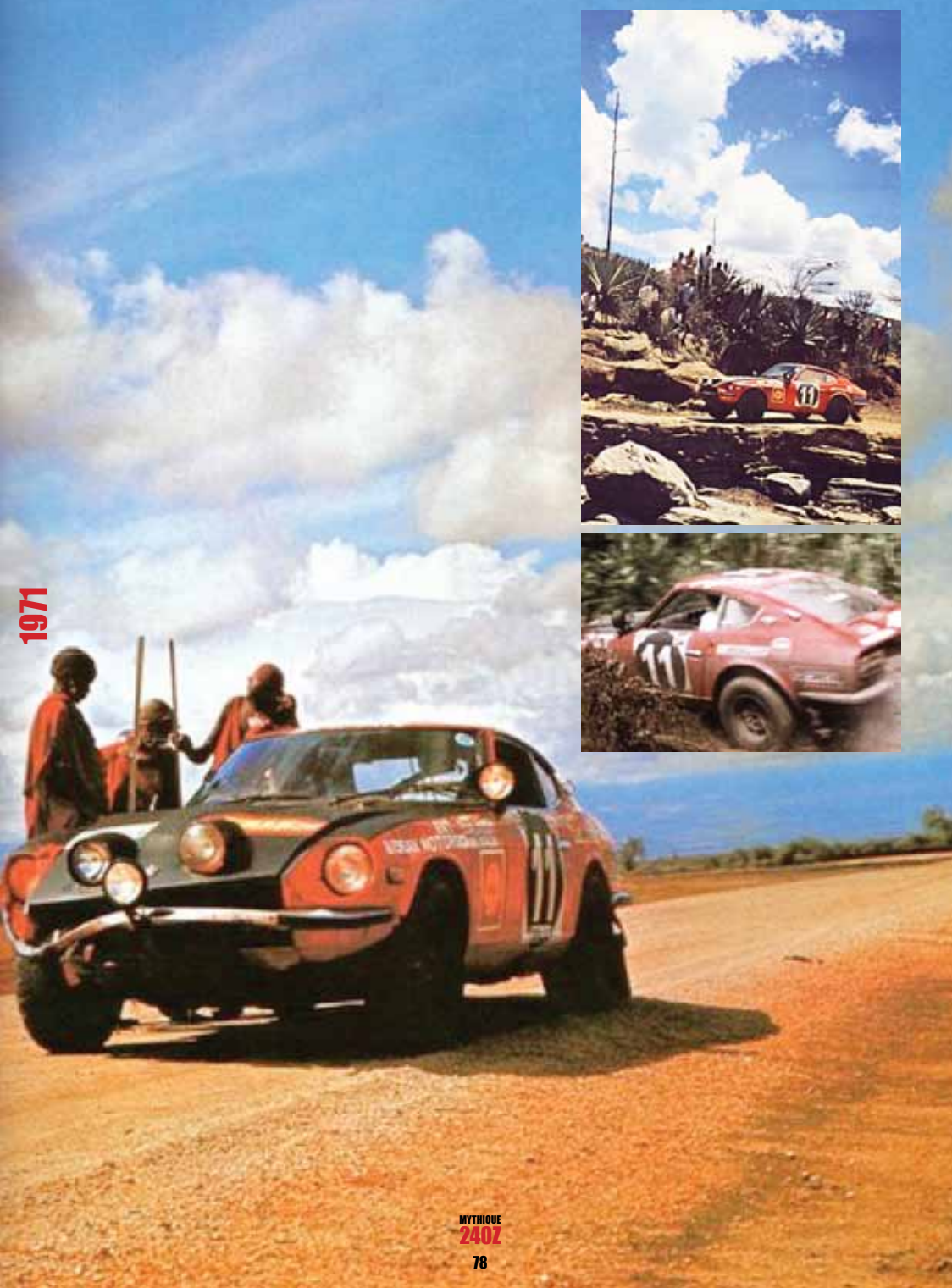
(#11)

Edgar Hermann / Hans Schuller



1971

1971



[#31]

Shekhar Mehta /  Mike Doughty



1971



(#12) + Rauno Aaltonen / Paul Easter



SCCA C Production



John Morton
 Bob Sharp (#33)
 Dan Parkinson (#3)

Brock Racing Enterprises (BRE)
NY Metro Datsun Dealers
Dan Parkinson

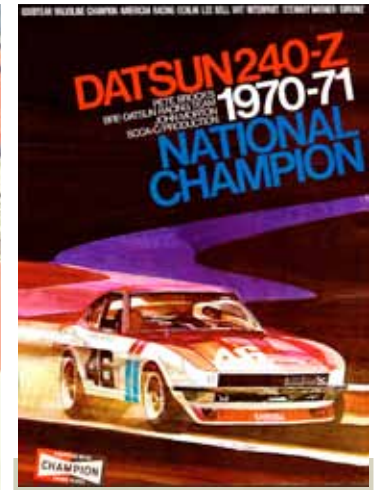


1971



(#46)

 **John Morton**



1971 - principales courses

Rally	Pilote / Co-pilote	Ecurie
Rallye Monte Carlo (F)	5 ^{ème}  Rauno Aaltonen /  Paul Easter (#62) 10 ^{ème}  Tony Fall /  Mike Wood (#70) NC  Ewold Van Bergen /  Minota Van Bergen (#76)	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd
East African Safari (Kenya)	1 ^{er}  Edgar Hermann /  Hans Schuller (#11) 2 ^{ème}  Shekhar Mehta /  Mike Doughty (#31) 7 ^{ème}  Rauno Aaltonen /  Paul Easter (#12)	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd
Welsh Rally 1971 (Pays de Galles)	1 ^{er}  Tony Fall /  Mike Wood (#3)	Old Woking Service Station
Rallye Acropolis (GR)	NC  Rob Janssen /  Jaap Dik (#39)	Datsun Nederland
Scottish Rally (ECS)	NC  Tony Fall /  Mike Wood (#4)	Old Woking Service Station
Rallye Internacional TAP (P)	NC  Rob Janssen /  Jaap Dik (#30) NC  Tony Fall /  Mike Wood (#91)	Datsun Nederland Old Woking Service Station
RAC (UK)	17 ^{ème}  Edgar Herrmann /  Hans Schuller (#5) 19 ^{ème}  Shekhar Mehta /  Lofty Drews (#26) NC  Tony Fall /  Mike Wood (#18) NC  Rauno Aaltonen /  Paul Easter (#10) NC  Rob Janssen /  Jaap Dik (#96)	Nissan Motor Co. Ltd Shekhar Mehta Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd Datsun Nederland
Rallye du Bandama (Côte d'Ivoire)	5 ^{ème}  François Turco /  Donth (# ?)	-
Circuit	Pilote / Co-pilote	Ecurie
Race de Nippon (J)	1 ^{er}  Kunimitsu Takahashi /  Masahiro Hasemi (#16) 2 ^{ème}  Miyakodaira /  Teranishi	- -
250km Fuji	5 ^{ème}  Haruhito Yanagida	-
200 mile Fuji	2 ^{ème}  Haruhito Yanagida	-
US Champions Road Atlanta (USA)	1 ^{er}  John Morton (# 46) 2 ^{ème}  Bob Sharp (#33) 3 ^{ème}  Dan Parkinson (#3) 4 ^{ème}  Jim Fitzgerald (#38) 6 ^{ème}  Rob McFarlin (#49)	- NY Metro Datsun Dealers Dan Parkinson Jim Fitzgerald F.A.R. Performance, Inc.
Paul Whiteman Trophy Daytona (USA)	9 ^{ème}  Jim Fitzgerald (#98)	-
IMSA 250 miles Summit Point (USA)	18 ^{ème}  Mel Shaw /  Larry Weaver (#53)	-
IMSA 200 miles Daytona (USA)	45 ^{ème}  Bill King (#15)	-

1971

1972

RAC



11^{ème} + Rauno Aaltonen / Paul Easter
 18^{ème} Tony Fall / Mike Wood
 43^{ème} Roy Fidler / Barry Hughes (#34)
 NC Shektar Mehta / Martin Homes

Datsun U.K. Ltd
 Datsun U.K. Ltd
 Datsun U.K. Ltd
 Datsun U.K. Ltd



(#6)

+ Rauno Aaltonen / Paul Easter



(#18)

Tony Fall / Mike Wood



(#26)

Shektar Mehta
 Martin Homes

Rally Monte Carlo



3^{ème} + Rauno Aaltonen / Jean Todt
 29^{ème} Tony Fall / Mike Wood

Nissan Motor Co. Ltd
 Nissan Motor Co. Ltd



Le Team Datsun officiel
 au départ de ce
 Monte Carlo 1973



Rauno Aaltonen aide
 à la pose des stickers



(#5)

③ + Rauno Aaltonen / 🇫🇷 Jean Todt



Jean Todt, tout jeune co-pilote,
3^{ème} du classement général !



Rally TAP



4^{ème} Tony Fall / Mike Wood

NC Ant. Carlos de Oliveira / Ed. Bon de Sousa (#81)

NC Chris Sclater / Bob de Jong

Entrepasto / OWSS

Kendall

Withers of Winsford

(#74)

Tony Fall / Mike Wood



(#84)

Chris Sclater
 Bob de Jong



(#20)

Tony Fall / Mike Wood



Acropolis Rally



6ème Shekhar Mehta / Paul Easter

Shekhar Mehta



(#2)

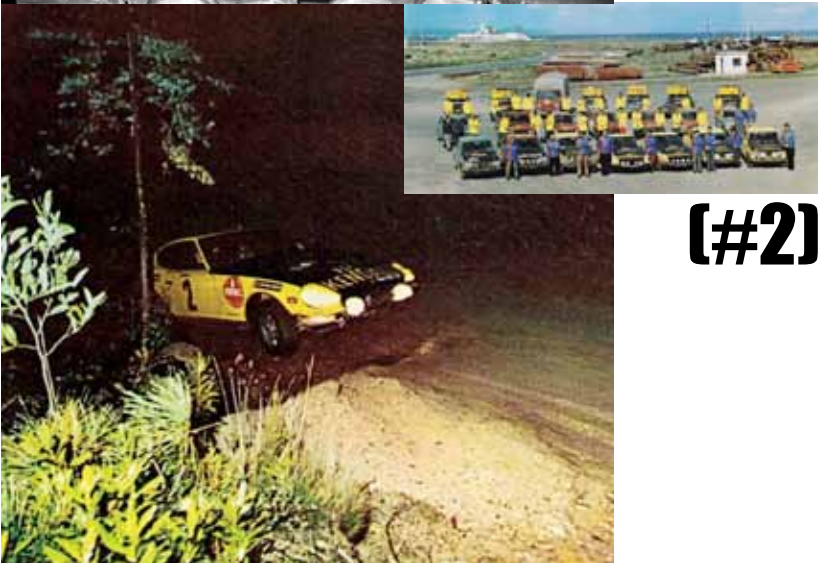
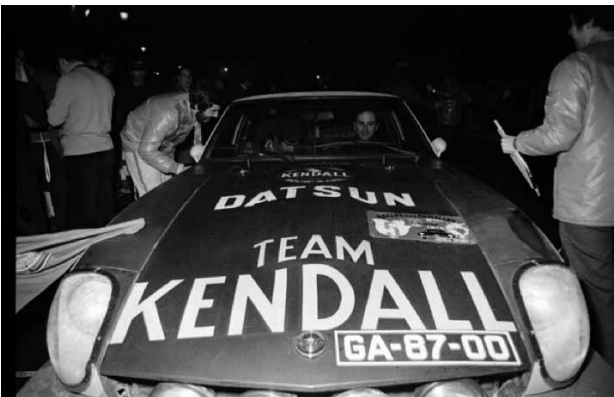


Rally Camélias



Ant. Carlos de Oliveira / Ed. Bon de Sousa

Kendall/Entrepoto



(#2)

1972

1972

Scottish Rally



7ème Tony Fall / Mike Wood
 NC Shekhar Mehta / Paul Easter
 NC Roy Fidler / Barry Hughes

Old Woking Service Station
 Shekhar Mehta
 Withers of Winsford



(#4) Tony Fall / Mike Wood



ARCTIC RALLY - NEW ZEALAND - TASMAN RACING
AUTOSPORT
 Report of first Uniroyal/Autosport round



(#13) Roy Fidler / Barry Hughes



Mintex Rally



NC Tony Fall / Mike Wood

Old Woking Service Station

Mike Wood et Tony Fall
au départ...

(#11)

(#8)

Shekhar Mehta
 Paul Easter



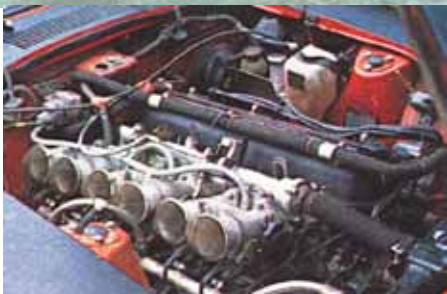
Rally de Suède



?? Harry Kallstrom



La puissance du moteur de 255 ch et le poids de la Z sont des handicaps certains dans ces conditions glacées et humides.

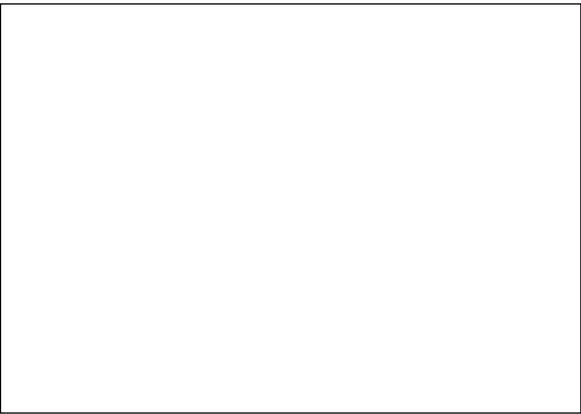


Boucles de Spa



Roy Fidler / Bob de Jong
NC Charles Vanstalle « Chavan » / Robert Loyens

Withers of Winsford
-



(#???)
 Roy Fidler
 Bob de Jong



(#4)
 Charles Vanstalle « Chavan »
 Robert Loyens

1972

1972

② Southern Cross Rally



+ Rauno Aaltonen / + Steve Halloran

Nissan Motor Co. Ltd



(#1)



East African Safari



5^{ème} + Edgar Herrmann / + Hans Schuller
6^{ème} + Rauno Aaltonen / + Tony Fall
10^{ème} + Shekhar Mehta / + Mike Doughty

Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd



(#10)

+ Edgar Herrmann
+ Hans Schuller



1972



(#8)

 Shekhar Mehta
 Mike Doughty



1972



(#5)

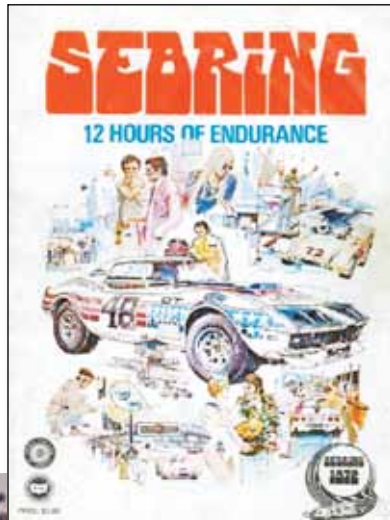
 Rauno Aaltonen
 Tony Fall

Sebring 12h



NC Craig Ross / Jacques Groleau

Ross Racing Ltd.



(#73)



Nürburgring 300km



NC Rob Janssen

Datsun Nederland N.V.



(#112)



SCCA Road Atlanta



Bob Sharp

Brock Racing Enterprises (BRE)



(#33)



SCCA1972 SCA Virginia



7ème Todd Dickinson

-



(#41)

Le Mans



Non qualifié  Rob Grant /  Martin Birrane / Serge Trosch 

Motor Racing Facilities Ltd.

1000km Suzuka



1972

(#47)

1972

Offroad Baja 500



?? Pete Brock / Lee Midgley Simoniz/Brock Racing Enterprise/Datsun



(#300)



MYTHIQUE
240Z
114



Peter Brock engagea cette 240Z en 1972 pour la Baja 500.

Les courses tout terrain sont la forme préférée de compétition de Peter Brock. BRE prépara notamment des pick-up Datsun pour l'édition 1967, puis entre 1968 et 1972 des Datsun 510S.

Il s'agit de la seule 240Z que Peter Brock ait à la fois construite et conduite. Livrée par l'usine en Septembre 1972, cette 240Z est similaire à la 240Z usine engagée dans l'East African Safari Rallye.

MYTHIQUE
240Z
115

1972

1972

1972 - principales courses

Rally	Pilote / Co-pilote	Ecurie
Rallye Monte Carlo (F)	 Rauno Aaltonen /  Jean Todt (#5) 29 ^{ème}  Tony Fall /  Mike Wood (#20)	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd
Boucles de Spa (B)	 Roy Fidler /  Bob de Jong (#4) NC  Charles Vanstalle « Chavan » /  Robert Loyens	Withers of Winsford -
Mintex Rallye (UK)	NC  Tony Fall /  Mike Wood (#11)	Old Woking Service Station
Rallye das Camélias (P)	 Ant. Carlos de Oliveira /  Ed. Bon de Sousa (#2)	Kendall/Entrepasto
East African Safary (Kenya)	5 ^{ème}  Edgar Herrmann /  Hans Schuller (#10) 6 ^{ème}  Rauno Aaltonen /  Tony Fall (#5) 10 ^{ème}  Shekhar Mehta /  Mike Doughty (#8)	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd
Rallye Acropolis (GR)	6 ^{ème}  Shekhar Mehta /  Paul Easter (#2)	Shekhar Mehta
Scottish Rally (ECS)	7 ^{ème}  Tony Fall /  Mike Wood (#4) NC  Shekhar Mehta /  Paul Easter (#8) NC  Roy Fidler /  Barry Hughes (#13)	Old Woking Service Station Shekhar Mehta Withers of Winsford
Rallye Internacional TAP (P)	4 ^{ème}  Tony Fall /  Mike Wood (#74) NC  Ant. Carlos de Oliveira /  Ed. Bon de Sousa (#81) NC  Chris Sclater /  Bob de Jong (#84)	Entrepasto / OWSS Kendall Withers of Winsford
Southern Cross Rally (AUS)	 Rauno Aaltonen /  Steve Halloran (#1)	Nissan Motor Co. Ltd
RAC (UK)	11 ^{ème}  Rauno Aaltonen /  Paul Easter (#6) 18 ^{ème}  Tony Fall /  Mike Wood (#18) 43 ^{ème}  Roy Fidler /  Barry Hughes (#34) NC  Shektar Mehta /  Martin Homes (#26)	Datsun U.K. Ltd Datsun U.K. Ltd Datsun U.K. Ltd Datsun U.K. Ltd
Rally du Maroc (MC)	NC  Shekhar Mehta /  Lofty Drews (#5)	Nissan Motor Co. Ltd
Rally de Suède (S)	??  Harry Kallstrom	-
Offroad Baja 500	NC  Pete Brock /  Lee Midgley (#300)	Simoniz/BRE/Datsun
Circuit	Pilote / Co-pilote	Ecurie
300 mile Fuji (J)	 Haruhito Yanagida	-
250km Fuji (J)	9 ^{ème}  Haruhito Yanagida	-
300km Fuji (J)	5 ^{ème}  Haruhito Yanagida	-

US Champions Road Atlanta (USA)	 Bob Sharp  Jim Fitzgerald 5 ^{ème}  Jim Gammon 7 ^{ème}  Jack Scoville 8 ^{ème}  Rob McFarlin 13 ^{ème}  Glen Bohner 15 ^{ème}  Walt Maas	Bob Sharp Racing Bob Sharp Racing Frank Boulton Jack Scoville - - Bay Area Datsun Dealers
3h Daytona (USA)	37 ^{ème}  Craig Ross /  Jacques Groleau (#78) 40 ^{ème}  Bill King (#15)	Ross Racing Ltd. -
200 miles Lime Rock (USA)	16 ^{ème}  Bob Speakman /  William MacFarlane (#41)	Bob Speakman
3h Bryar (USA)	23 ^{ème}  Tom Flavin /  Don Haines (#73)	Thomas Flavin
SCCA Regional Virginia (USA)	7 ^{ème}  Todd Dickinson (#41)	-
250 miles Daytona (USA)	54 ^{ème}  Dale Detrick (#73)	Thomas Flavin
3h Lourenço Marques (Mozambique)	15 ^{ème}  Robert Grant /  Willie Tuckett	-
Sebring 12 heures (USA)	NC  Craig Ross /  Jacques Groleau (#73)	Ross Racing Ltd.
Nürburgring 300km (D)	NC  Rob Janssen (#118)	Datsun Nederland N.V.

1972

1973

RAC



14^{ème} Harry Kallstrom / Claes Billstam
 21^{ème} Kevin Videan / Peter Rushford
 NC Tony Fall / Mike Wood (#17)
 NC Chris Sclater / Martin Homes (#22)
 NC Richard Jackson / Harry Heath (#195)
 NC Jon Stangle / Lynda George (#222)

Datsun UK Ltd
 Kevin Videan
 Datsun UK Ltd
 Datsun UK Ltd
 Fletcher Motors (Leeds) Ltd
 Jon Stangle



Tony Fall et Mike Wood au paddock



(#71)

Kevin Videan / Peter Rushford

MYTHIQUE
240Z
 120



(#5)
 Harry Kallstrom
 Claes Billstam



MYTHIQUE
240Z
 121

1973

1973

Rally Press on Regardless



 John Smiskol /  Carol Smiskol

(#4)



1000 Lacs



NC  Shekhar Mehta /  Ensio Mikander

Shekhar Mehta

(#6)

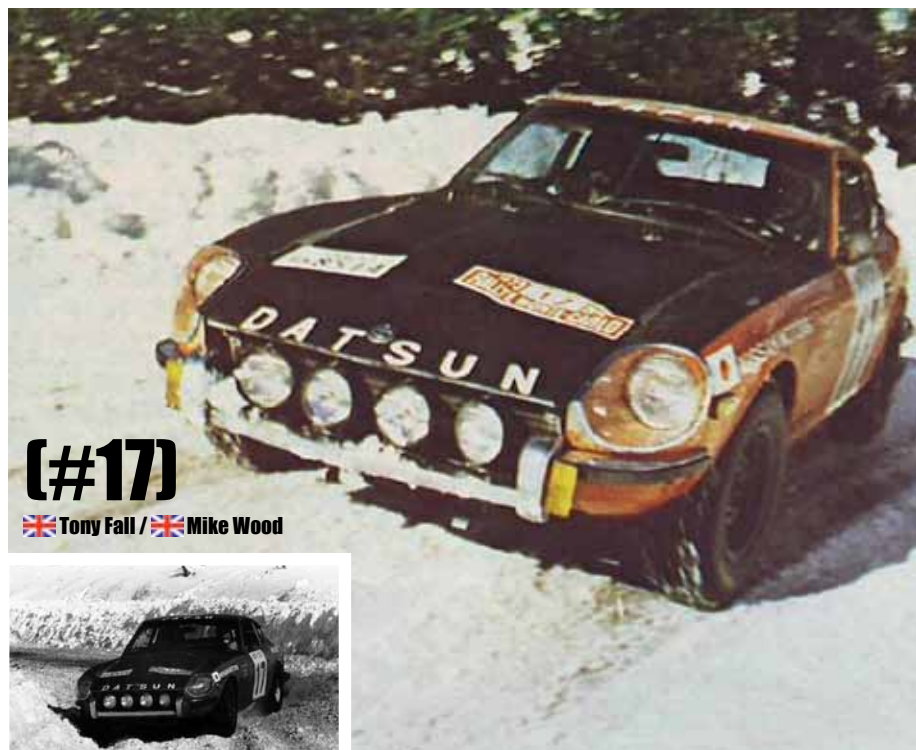


Rally Monte Carlo



9^{ème} Tony Fall / Mike Wood
18^{ème} Rauno Aaltonen / Paul Easter

Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd



(#17)

Tony Fall / Mike Wood





(#10)

+ Rauno Aaltonen /
 + Paul Easter

Tour de Corse



22^{ème} • Y. Nishimura / • A. Tanaka



(#39)

East African Safari



1^{er} Kenya Shekhar Mehta / Kenya Lofty Drews
NC + Finland Rauno Aaltonen / United Kingdom Paul Easter
NC Kenya Edgar Herrmann / Germany Hans Schuller (#11)

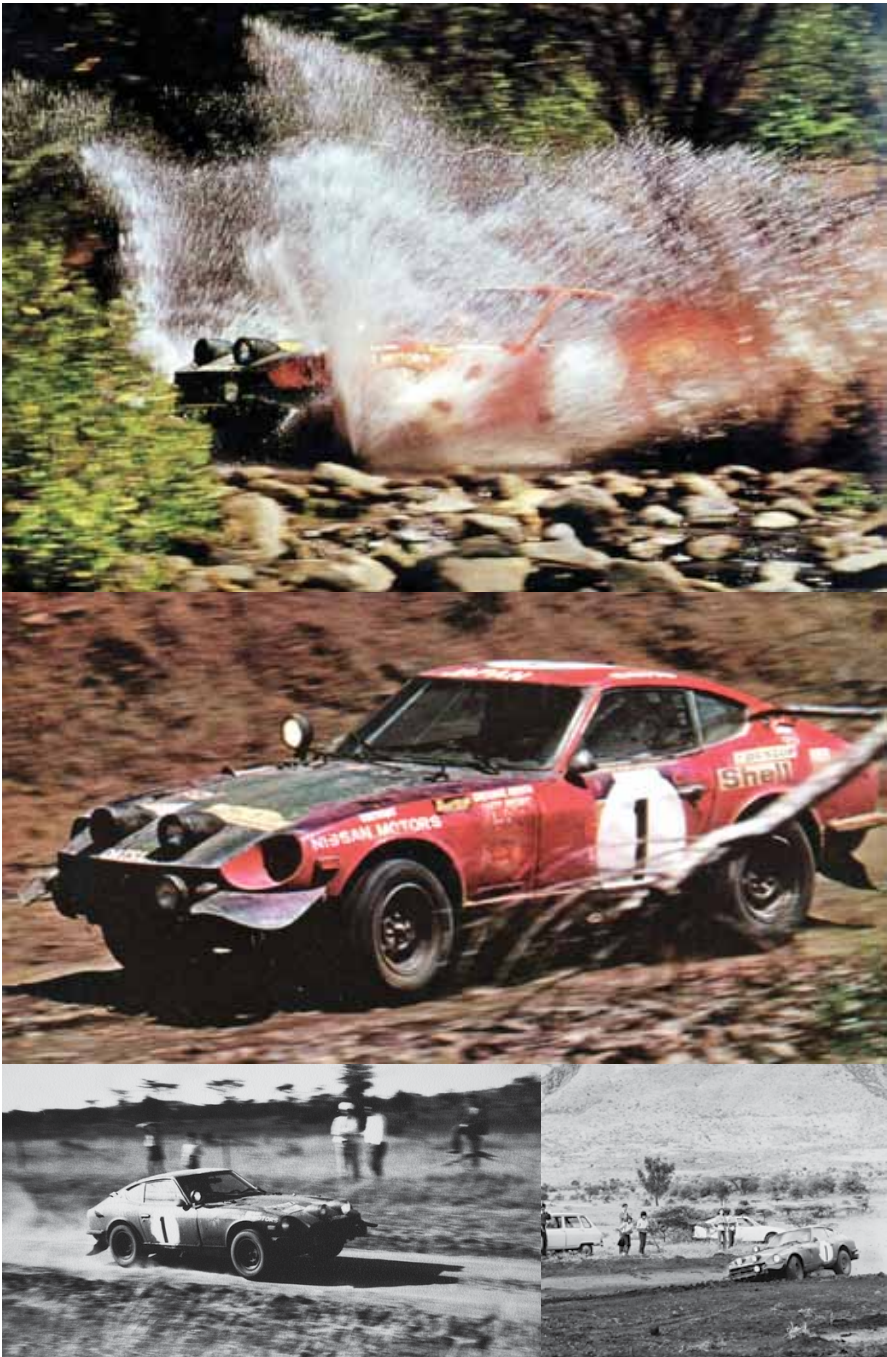
Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd



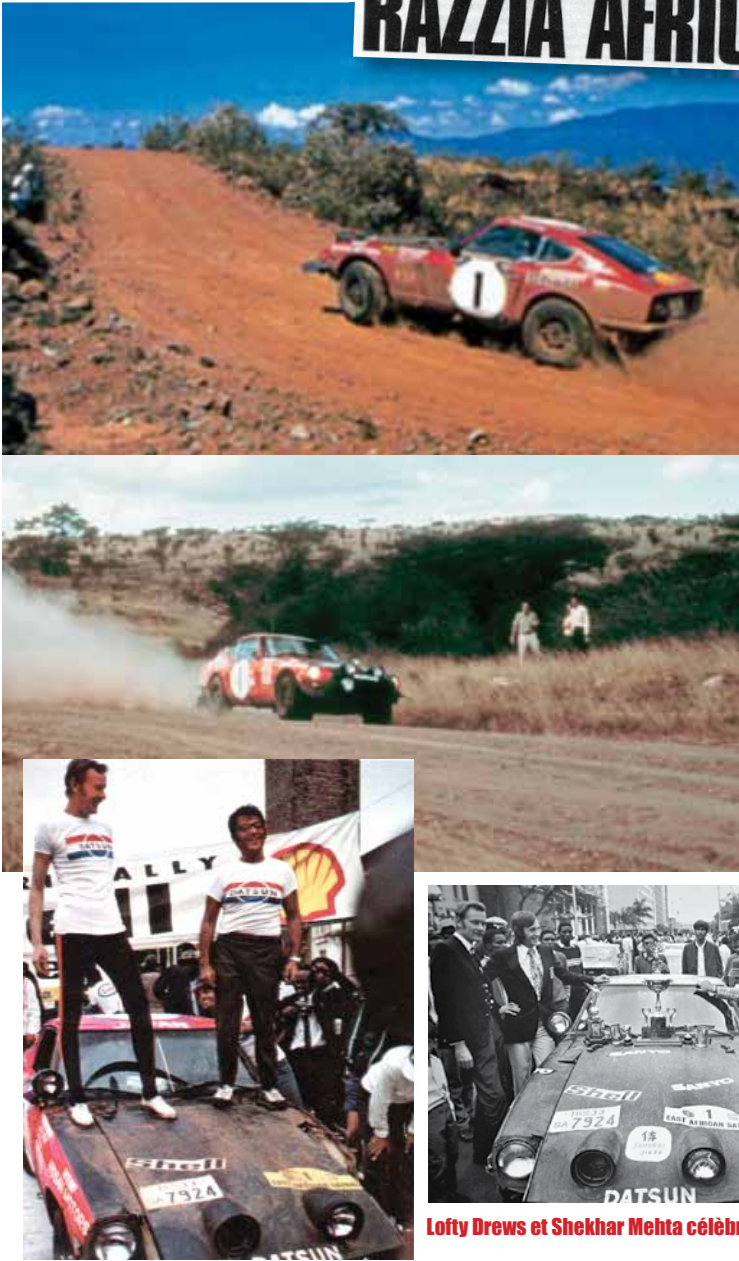
(#1)

Kenya Shekhar Mehta /
Kenya Lofty Drews

1973



DATSUN POURSUIT SA RAZZIA AFRICAINE



1973

Lofty Drews et Shekhar Mehta célèbrent leur victoire



(#6)

+ Rauno Aaltonen /  Paul Easter



Rally du Bandama



NC  Shekhar Mehta /  Claes Billstam (#°7)

NC  Alain Ambrosino

NC  Noujaïm Kal (#°9)

Ambrosino



(#41)

 Alain Ambrosino



Rally do BCA



NC Antonio Carlos Oliveira (#75) Tabaqueira



Rally del Sherry



9ème David L. Franks / Barry Savory (#28)
11ème Mario Figueiredo / Manuel Romão de Sousa (#11)
23ème Davis Highson / Geraint Philips (#29)

Pos.	Nom	Matricule	Marque
1	David L. Franks	1001	Ford Escort
2	Barry Savory	1002	Ford Escort
3	Mario Figueiredo	1003	Ford Escort
4	Manuel Romão de Sousa	1004	Ford Escort
5	Davis Highson	1005	Ford Escort
6	Geraint Philips	1006	Ford Escort
7	Antonio Carlos Oliveira	1007	Ford Escort
8	Tabaqueira	1008	Ford Escort
9	...	...	...
10	...	...	...
11	...	...	...
12	...	...	...
13	...	...	...
14	...	...	...
15	...	...	...
16	...	...	...
17	...	...	...
18	...	...	...
19	...	...	...
20	...	...	...
21	...	...	...
22	...	...	...
23	...	...	...
24	...	...	...
25	...	...	...
26	...	...	...
27	...	...	...
28	...	...	...
29	...	...	...
30	...	...	...
31	...	...	...
32	...	...	...
33	...	...	...
34	...	...	...
35	...	...	...
36	...	...	...
37	...	...	...
38	...	...	...
39	...	...	...
40	...	...	...
41	...	...	...
42	...	...	...
43	...	...	...
44	...	...	...
45	...	...	...
46	...	...	...
47	...	...	...
48	...	...	...
49	...	...	...
50	...	...	...



Rally du Maroc



NC Shekhar Mehta / Geraint Phillips
NC Pierre Saucet / Michel Mitri

Old Woking Service Station



Roy Dorkings
et Shekhar Mehta



(#5)

Shekhar Mehta / Geraint Phillips



Domage la voiture était en
tête du rally au moment de
l'accident...



Selon Mehta, « conduire la Z était l'attente
permanente de l'accident »



(#44)

🇫🇷 Pierre Saucet / 🇫🇷 Michel Mitri



Southern Cross Rally



8^{ème} 🇺🇸 Bob Watson / 🇺🇸 Jeff Beaumont
NC 🇬🇧 Tony Fall / 🇬🇧 Mike Halloran

Nissan Motor Co. Ltd
Nissan Motor Co. Ltd



La 240Z était un mystère pour moi ... juste une voiture de rallye très difficile à conduire ... il fallait jeter la voiture d'un côté à l'autre de la route, même en lignes droites ... elle me terrifiait.
Bob Watson

9h Kyalami



4^{ème} • Kunimitsu Takahashi / • Kensi Tohira
6^{ème} 🇿🇦 Arnold Chatz / 🇿🇦 Geoff Mortimer

E. L. van Bergen
E. L. van Bergen



(#15)

🇯🇵 Kunimitsu Takahashi / 🇯🇵 Kensi Tohira



(#16)

🇿🇦 Arnold Chatz / 🇿🇦 Geoff Mortimer

Zandvoort



2 🇳🇱 Rob Janssen - 10.6.1973
2 🇳🇱 Hans Ernst - 26.8.1973

Datsun Radio Noordzee Racing Team
Datsun Radio Noordzee Racing Team



(#83)

🇳🇱 Rob Janssen



(#20)

🇳🇱 Hans Ernst



SCCA C Production



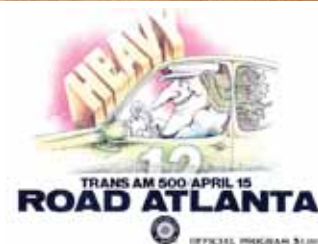
1 **Bob Sharp**
3 **Walt Maas**

**N. Y. Metro Datsun Dealers
FAR Performance**



(#33)

Bob Sharp



MYTHIQUE
240Z
142



(#45)
 Walt Maas

ENTRY LIST

1973 ENTRY LIST	SCCA	SCCA
1. Terry Gentry, Louisville, Ky. 2. J.E. Jackson, Indianapolis, Ind. 3. Dan Parkman, Cincinnati, Ohio 4. Donald Sawyer, Clearwater, Fla. 5. Vic Palmer, Birmingham, Ala. 6. Bob Sawyer, Louisville, Ky. 7. Steve Miller, Chicago, Ill. 8. Bob Sawyer, Louisville, Ky. 9. Larry Miller, Indianapolis, Ind. 10. Bob Sharp, Wilson, Conn. 11. Bob Sawyer, Kansas City, Mo. 12. Roger Blackman, Indianapolis, Ind. 13. Jim Fitzgerald, Cincinnati, Ohio 14. Dr. D.W. Frazier, Oak, Ohio 15. Bob Taylor, Palo Alto, Calif. 16. Walt Maas, Mountain View, Calif. 17. David Smith, Berkeley, Calif. 18. Frank Mansfield, Irvine, N.C. 19. Jim Ray, College Station, Tex. 20. Charles Thompson, The Woodlands, Tex. 21. Gary Kuhlman, Lodi, Calif. 22. Bill Ruff, Lynnwood, Wash.	1. Terry Gentry, Louisville, Ky. 2. J.E. Jackson, Indianapolis, Ind. 3. Dan Parkman, Cincinnati, Ohio 4. Donald Sawyer, Clearwater, Fla. 5. Vic Palmer, Birmingham, Ala. 6. Bob Sawyer, Louisville, Ky. 7. Steve Miller, Chicago, Ill. 8. Bob Sawyer, Louisville, Ky. 9. Larry Miller, Indianapolis, Ind. 10. Bob Sharp, Wilson, Conn. 11. Bob Sawyer, Kansas City, Mo. 12. Roger Blackman, Indianapolis, Ind. 13. Jim Fitzgerald, Cincinnati, Ohio 14. Dr. D.W. Frazier, Oak, Ohio 15. Bob Taylor, Palo Alto, Calif. 16. Walt Maas, Mountain View, Calif. 17. David Smith, Berkeley, Calif. 18. Frank Mansfield, Irvine, N.C. 19. Jim Ray, College Station, Tex. 20. Charles Thompson, The Woodlands, Tex. 21. Gary Kuhlman, Lodi, Calif. 22. Bill Ruff, Lynnwood, Wash.	1. Terry Gentry, Louisville, Ky. 2. J.E. Jackson, Indianapolis, Ind. 3. Dan Parkman, Cincinnati, Ohio 4. Donald Sawyer, Clearwater, Fla. 5. Vic Palmer, Birmingham, Ala. 6. Bob Sawyer, Louisville, Ky. 7. Steve Miller, Chicago, Ill. 8. Bob Sawyer, Louisville, Ky. 9. Larry Miller, Indianapolis, Ind. 10. Bob Sharp, Wilson, Conn. 11. Bob Sawyer, Kansas City, Mo. 12. Roger Blackman, Indianapolis, Ind. 13. Jim Fitzgerald, Cincinnati, Ohio 14. Dr. D.W. Frazier, Oak, Ohio 15. Bob Taylor, Palo Alto, Calif. 16. Walt Maas, Mountain View, Calif. 17. David Smith, Berkeley, Calif. 18. Frank Mansfield, Irvine, N.C. 19. Jim Ray, College Station, Tex. 20. Charles Thompson, The Woodlands, Tex. 21. Gary Kuhlman, Lodi, Calif. 22. Bill Ruff, Lynnwood, Wash.



MYTHIQUE
240Z
143

1973

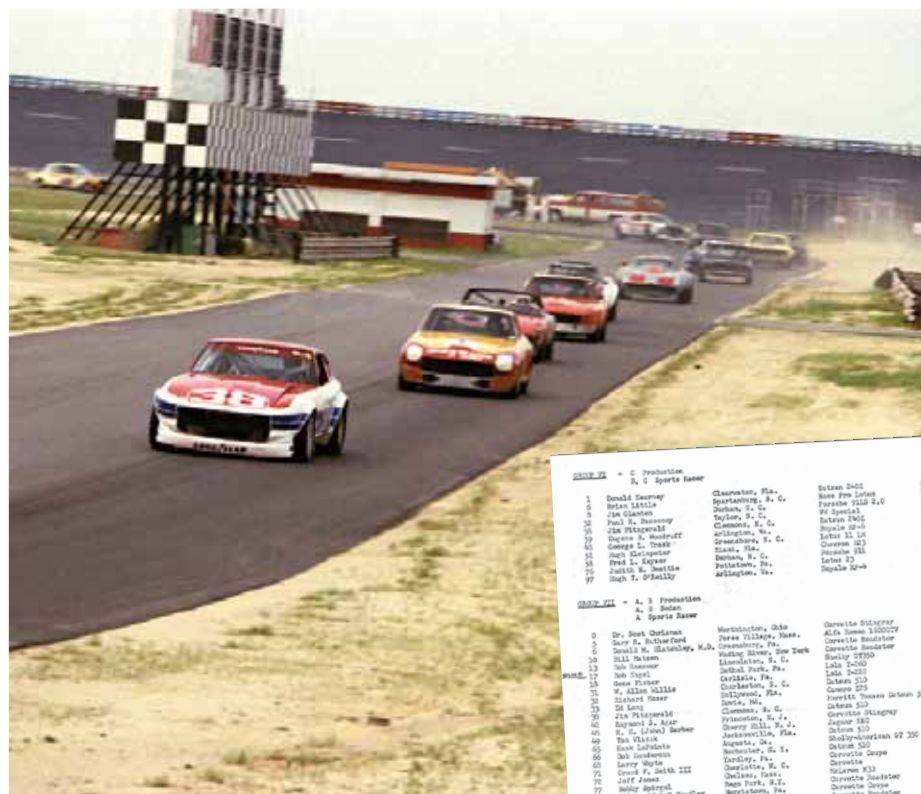
1973

SCCA Spring 1 Nationals



1 Jim Fitzgerald
NC Donald Kearney

Jim Fitzgerald



GROUP 1 - C Production			
A. 1 Sports Racer			
1	Donald Kearney	Clemson, Fla.	Lotus 49
2	Ray E. Richardson	Marlborough, N. C.	Lotus 49
3	John Little	Durham, N. C.	Lotus 49
4	Jim Clanton	Durham, N. C.	Lotus 49
5	Paul R. Hensley	Wilmington, N. C.	Lotus 49
6	Jim Fitzgerald	Clemson, S. C.	Lotus 49
7	Dwight S. Woodruff	Arlington, Va.	Lotus 49
8	George L. Wade	Greensboro, N. C.	Lotus 49
9	John Elvington	Greensboro, N. C.	Lotus 49
10	Paul L. Egan	Durham, N. C.	Lotus 49
11	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
12	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
13	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
14	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
15	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
16	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
17	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
18	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
19	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
20	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
21	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
22	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
23	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
24	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
25	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
26	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
27	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
28	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
29	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
30	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
31	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
32	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
33	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
34	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
35	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
36	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
37	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
38	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
39	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
40	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
41	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
42	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
43	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
44	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
45	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
46	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
47	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
48	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
49	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
50	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
51	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
52	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
53	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
54	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
55	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
56	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
57	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
58	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
59	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
60	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
61	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
62	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
63	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
64	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
65	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
66	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
67	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
68	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
69	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
70	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
71	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
72	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
73	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
74	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
75	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
76	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
77	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
78	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
79	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
80	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
81	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
82	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
83	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
84	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
85	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
86	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
87	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
88	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
89	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
90	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
91	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
92	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
93	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
94	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49
95	John Elvington	Arlington, Va.	Lotus 49



[#38] Jim Fitzgerald



[#1] Donald Kearney



Donald Kearney et Jim Fitzgerald en pleine discussion

Sebring 12h



31^{ème} Jacques Groleau / Craig Ross / Bill Shaw (#74)
43^{ème} Bob Lapp / Mike Meldeau

J. G. Racing
Bob Lapp



(#88)

1973 - principales courses

Rally	Pilote / Co-pilote	Ecurie
RAC (UK)	14 ^{ème}  Harry Kallstrom /  Claes Billstam (#5) 21 ^{ème}  Kevin Videan /  Peter Rushford (#71) NC  Tony Fall /  Mike Wood (#17) NC  Chris Sclater /  Martin homes (#22) NC  Richard Jackson /  Harry Heath (#195) NC  Jon Stangle /  Lynda George (#222)	Datsun UK Ltd Kevin Videan Datsun UK Ltd Datsun UK Ltd Fletcher Motors (Leeds) Ltd Jon Stangle
Rally Press on Regardless (USA)	3 ^{ème}  John Smiskol /  Carol Smiskol	-
Rallye Monte Carlo (F)	9 ^{ème}  Tony Fall /  Mike Wood 18 ^{ème}  Rauno Aaltonen /  Paul Easter	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd
Mintex Rally (UK)	8 ^{ème}  Roy Fidler /  Bob de Jong (#12)	Withers of Winsford
East African Safari Rally (Kenya)	1 ^{er}  Shekhar Mehta / Lofty Drews (#1) NC  Rauno Aaltonen /  Paul Easter (#6) NC  Edgar Herrmann /  Hans Schuller (#11)	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd
Rallye du Bandama (Côte d'Ivoire)	NC  Shekhar Mehta /  Claes Billstam (#7) NC  Alain Ambrosino (#41) NC  Noujaïm Kal (#7)	- Ambrosino -
Rally do BCA (Angola)	NC  Antonio Carlos Oliveira (#75)	Entrepосто
Rally du Portugal	NC  Chris Sclater /  Bob de Jong (#7) NC  Antonio Carlos de Oliveira / Barata (#18)	- Entrepосто
Rallye du Maroc (Maroc)	NC  Shekhar Mehta /  Geraint Phillips (#5) NC  Pierre Saucet /  Michel Mitri (#44)	Old Woking Service Station -
Rallye Internacional TAP (P)	NC  Chris Sclater /  Bob de Jong (#7) NC  Antonio Carlos de Oliveira /  Ed. Bon de Sousa (#18)	Withers of Winsford Entrepосто
1000 Lacs (UK)	NC  Shekhar Mehta /  Ensio Mikander (#6)	Shekhar Mehta
Rallye del Sherry (SP)	9 ^{ème}  David L. Franks /  Barry Savory (#28) 11 ^{ème}  Mario Figueiredo /  Manuel Romão de Sousa (#11) 23 ^{ème}  Davis Highson /  Geraint Philips (#29)	- Entrepосто -
Tour de Corse (F)	22 ^{ème}  Y. Nishimura /  A. Tanaka (#39)	-
Southern Cross Rally (AUS)	8 ^{ème}  Bob Watson /  Jeff Beaumont NC  Tony Fall /  Mike Halloran	Nissan Motor Co. Ltd Nissan Motor Co. Ltd

Circuit	Pilote / Co-pilote	Ecurie
1000km Suzuka (J)	1 ^{er}  Kunimitsu Takahashi /  Kenji Tohira	-
12h Sebring (USA)	31 ^{ème}  Jacques Groleau /  Craig Ross /  Bill Shaw (#74) 43 ^{ème}  Bob Lapp /  Mike Meldeau (#88)	J. G. Racing Bob Lapp
SCCA National Virginia (USA)	1 ^{er}  Jim Fitzgerald (#38) NC  Donald Kearney (#1)	Jim Fitzgerald -
GP Zolder [GT/S] (NDL)	2 ^{ème}  Henry Miroux (# ?)	-
NTK Zandvoort (NDL)	2 ^{ème}  Hans Ernst (#83)	Datsun Radio Noordzee Racing Team
Zandvoort [GT/T] (NDL)	2 ^{ème}  Rob Janssen (# 83) NC  Hans Ernst (#20)	Datsun Radio Noordzee Racing Team Datsun Radio Noordzee Racing Team
NTK Woensdrecht (NDL)	4 ^{ème}  Rob Janssen (#82)	Datsun Radio Noordzee Racing Team
NTK Zandvoort (NDL)	6 ^{ème}  Rob Janssen (#82)	Datsun Radio Noordzee Racing Team
7h Westwood (UK)	2 ^{ème}  John Morton /  Kirk Allegro (#11) 3 ^{ème}  Brown /  Barrie Hobkirk (#1) 5 ^{ème}  Doug Downie /  Larry Walstrand (#21)	Perf. Products Ltd./H. W. Hunter Racing Ent. Dundarave Shell Performance Products Ltd. Doug Downie
SCCA Regional Virginia (USA)	4 ^{ème}  David Bell (#3) 18 ^{ème}  Terry Smith (#45)	-
Virginia Enduro (USA)	4 ^{ème}  Terry Smith / Kendall (#45) 9 ^{ème}  David Bell (#3)	- -
9h Kyalami (Afrique du sud)	4 ^{ème}  Kunimitsu Takahashi /  Kensi Tohira (#15) 6 ^{ème}  Arnold Chatz /  Geoff Mortimer (#16)	E. L. van Bergen E. L. van Bergen
US Champions Road Atlanta (USA)	1 ^{er}  Bob Sharp (#33) 3 ^{ème}  Walt Maas (#45) 4 ^{ème}  Dan Parkinson (#5) 5 ^{ème}  Logan Blackburn (#36) 8 ^{ème}  Vic Pottinger (#12) 10 ^{ème}  Bill Ruff (#80) 11 ^{ème}  Jim Fitzgerald (#38) 13 ^{ème}  Terry Colley (#1) 14 ^{ème}  Bob Speakman (#14)	N. Y. Metro Datsun Dealers FAR Performance Dan Parkinson Marathon Oil Co. Valvoline Tiki Hunt Restaurants Bob Sharp Racing Twin City Datsun Town & Country Datsun
Cape Town	6 ^{ème}  Arnold Chatz /  Geoff Mortimer (# ?)	-
Euro GT Estoril (I)	12 ^{ème}  Rob Grant (#10)	-

500 mile Pocono (USA)	46 ^{ème}  Tom Flavin (#173)	Thomas Flavin
Trans-Am Sanair (USA)	15 ^{ème}  Bing Sherer	Tunmore
200 miles Road Atlanta (USA)	23 ^{ème}  John Tremblay /  Bob Lapp (#80)	Bob Lapp
3h Indianapolis (USA)	56 ^{ème}  Tom Flavin (#173)	Thomas Flavin
250 miles Daytona (USA)	49 ^{ème}  Bob Lapp (#80)	Bob Lapp

Les titres de champion du monde des rallyes constructeur (officiel) et pilote (virtuel) sont attribués pour la première fois en 1973.

Classement constructeur :

- 1 - Alpine-Renault
- 2 - Fiat
- 3 - Ford
- 4 - Volvo
- 5 - Saab
- 6 - **Datsun**
- 7 - Citroën
- 8 - BMW
- 9 - Porsche
- 10 - Toyota
- 11 - Opel
- 12 - Polski Fiat
- 13 - Lancia
- 14 - Wartburg
- 15 - Volkswagen
- 16 - Peugeot
- 17 - Mitsubishi
- 18 - Škoda
- 19 - Alfa Romeo
- 20 - Audi

Classement pilote :

- 1 - Jean-Luc Thérier - Alpine-Renault
- 2 - Jean-Pierre Nicolas - Alpine-Renault
- 3 - Achim Warmbold - Fiat & BMW
- 4 - Timo Mäkinen - Ford
- 5 - Bernard Darniche - Alpine-Renault
- 6 - Ove Andersson - Alpine-Renault, Peugeot & Toyota
- 7 - **Harry Källström** - Lancia & **Datsun**
- 8 - Per Eklund - Saab
- 9 - Markku Alén - Volvo & Ford
- 10 - Björn Waldegård - Volkswagen, Fiat & BMW
- 11 - Håkan Lindberg - Fiat
- 12 - Jean-François Piot - Alpine-Renault
- 13 - **Shekhar Mehta** - **Datsun**
- 14 - Stig Blomqvist - Saab
- 15 - Jean-Claude Andruet - Alpine-Renault
- 16 - Walter Boyce - Toyota
- 17 - Richard Bochnicek - Citroën

MYTHIQUE
240Z