

ESSAI DATSUN

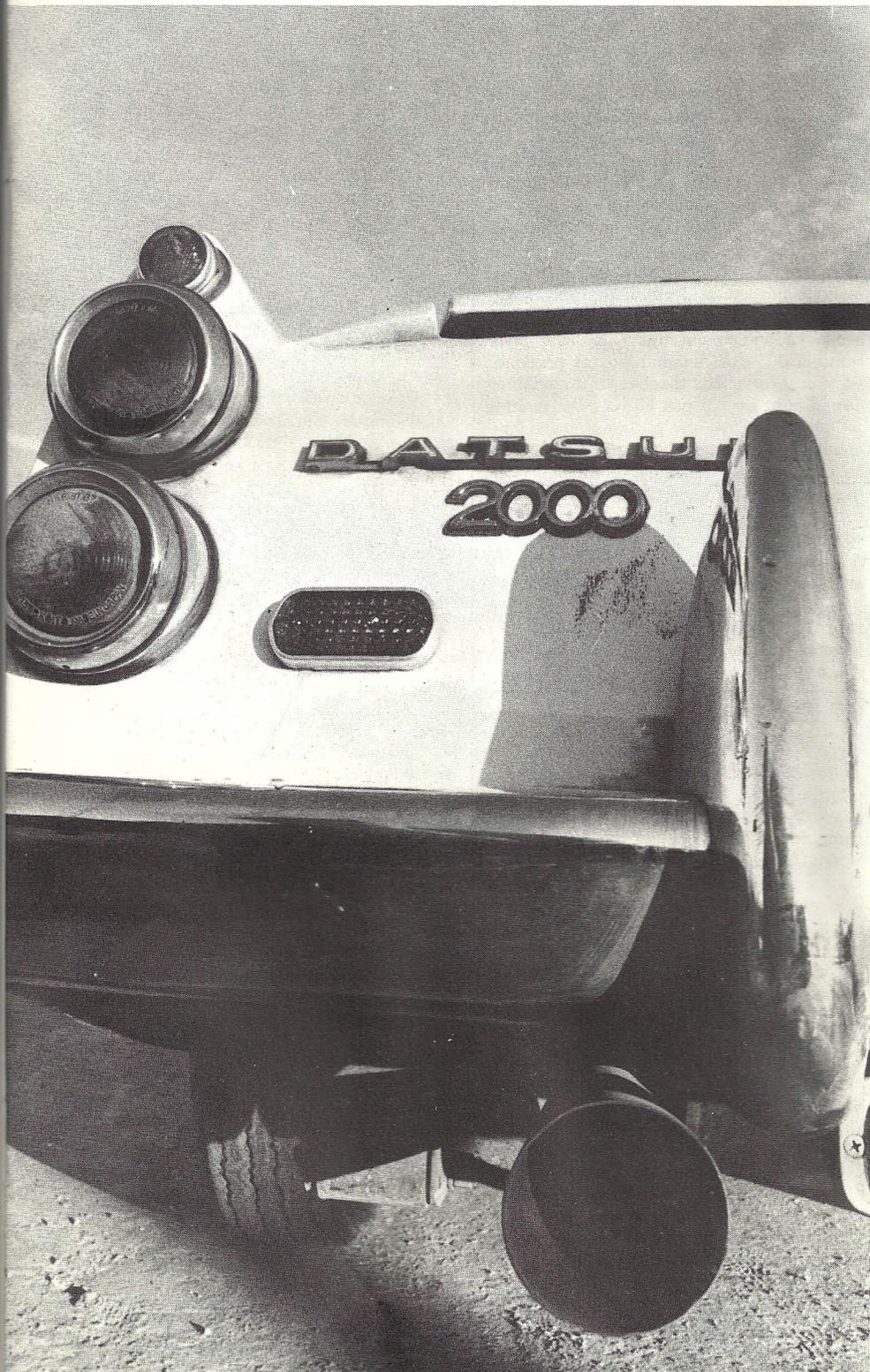
2000 SPORT

par Jean-Pierre Beltoise

José Rosinski m'avait dit : « Téléphone-moi dès ton retour des États-Unis car j'ai une Datsun pour le prochain essai de Champion. »

L'idée ne me déplaisait pas. En effet, absorbé comme je le suis actuellement par mes courses en monoplaces et la mise au point délicate de notre splendide Formule 1 nationale, la Matra V12, je voyais un peu la Datsun 2 000 sous une robe semblable à celle de la Toyota 2 000 que j'avais vue dans un film de James Bond et qui était vraiment extraordinaire.





Aussi, quand je fis connaissance avec la Datsun, ma déception fut d'abord évidente, car elle avait bien triste mine avec son allure étroite et quelque peu démodée et sa capote trop haute. Comme, de plus, le ciel était gris et qu'il tombait une tenace et pénétrante pluie d'automne, j'avais presque le cafard

Je m'installai au volant, et, presque en pensant à autre chose, je pris la route pour effectuer un périple de 700 km, histoire de la rôder un peu avant de procéder aux mesures habituelles.

Au bout d'un moment, moi qui croyais avoir pris le volant d'une vieille Triumph, je m'aperçus que je conduisais une voiture très sympathique, très classique avec le pont arrière rigide si je pouvais en juger d'après la raideur de la suspension arrière, mais très agréable à piloter, saine et puissante.

Je me suis dit alors que j'avais eu tort de juger *a priori* sur la ligne, qu'après tout je venais des États-Unis, où il est de notoriété mondiale que la monstrueuse Volkswagen Coccinelle est de loin la voiture d'importation la plus répandue, et c'est le cœur un peu plus gai que j'ai continué ma route sous la pluie persistante.

Mais qu'est-ce que la Datsun 2 000 Sport? Eh bien c'est le cabriolet décapotable du groupe Nissan, l'un des plus puissants au Japon, si l'on en juge par la variété des modèles proposés (vingt-quatre, sans compter les camions, autobus et camionnettes). Je ne reviendrai pas sur la ligne un peu désuète de la voiture qui devient pourtant nettement plus acceptable dès que l'on décapote.

Bien que ce soit un cabriolet, il s'agit pourtant d'un châssis monocoque tout acier. Les suspensions sont classiques avec ressorts hélicoïdaux et triangles superposés à l'avant, et à l'arrière un pont rigide tenu par des ressorts longitudinaux semi-elliptiques. Les freins sont à disques à l'avant et à tambour à l'arrière. La direction est à vis. Jusque-là, rien de sensationnel. Mais le moteur parle déjà plus sérieusement à nos yeux. Il s'agit d'un deux litres quatre cylindres en ligne, super-carré, à 1 arbre à cames en tête et qui développe la bagatelle de 150 CV à 6 000 t/mn avec un couple maxi de 18,2 mkg à 4 800 t/mn. Bien que ces chiffres soient donnés en norme SAE, voilà qui promet.

Et comme ce moteur moderne, alimenté par deux double corps Solex, est accouplé à une boîte cinq vitesses à rapports serrés et tous synchronisés... ➤

DATSUN 2000 SPORT

AU VOLANT

Les deux sièges baquets sont confortables et bien dessinés, mais le dossier non réglable est un peu trop étroit. Il est vrai que si le dossier était plus incliné, les personnes de 1,70 m ou moins ne pourraient plus voir par-dessus le volant qui n'est pas très petit et qui est placé sur un plan très vertical.

Derrière les deux sièges, il y a une grande plage arrière qui peut recevoir quelques affaires, voire une petite valise et un ou deux sacs de voyage quand la voiture est capotée. Il faut dire que la malle arrière est déjà très encombrée par la roue de secours et qu'il n'y reste pas beaucoup de place disponible...

Le tableau de bord est complet, bien qu'il manque un cadran de température d'huile, qui n'est d'ailleurs peut-être pas indispensable. La finition est très japonaise, style Honda 800, c'est-à-dire nette et pratique, noire et chrome. Les touches sont agréables à manier et on n'a pas lésiné pour monter tel détail. La matière plastique de bonne apparence est largement répandue.

Le chauffage-climatisation fonctionne bien et est d'une manœuvre facile, l'essuie-glace à deux vitesses est efficace, bien que la commande ne soit pas idéale — bouton tournant sur la planche de bord — et le lave-glace électrique est un des meilleurs que je connaisse. Capotage et décapotage sont d'une manœuvre rapide et aisée. En général la Datsun Sport 2 000 est donc d'une utilisation simple et agréable.

L'ESSAI

Il ne faut pas en déduire que c'est une voiture confortable. Loin s'en faut vraiment, et la suspension arrière de la Datsun n'est pas sans analogie avec celle de sa petite compatriote bien connue en France, la Honda 800.

On appréhende sérieusement les passages à niveau et si par hasard on a raté une signalisation « Cassis » ou qu'on se précipite à trop haute vitesse sur un dos d'âne, il est alors grand temps de réagir pour se préparer au choc!

Ceci dit, cette suspension et la coque donnent l'impression d'une sérieuse santé. J'ai fait près de 2 000 km avec la voiture et j'ai eu vraiment l'impression que c'était de l'incassable.

La tenue de route est ce qu'on peut attendre de mieux avec ce genre de voiture. Même sur des petites routes bombées, il n'y a aucune difficulté à tenir la voiture en ligne à très haute vitesse.

La Datsun est d'ailleurs très saine de comportement et très amusante à conduire. A elle seule, c'est une bonne école de pilotage. Et pourtant la direction à vis n'est pas à proprement parler idéale pour la précision de conduite mais, douce et assez directe, elle convient très bien.

Plus on va vite dans les virages et plus elle survire. Mais même à l'extrême limite d'adhérence, la voiture reste remarquablement équilibrée. Il est vraiment possible de contrôler la Datsun pendant toute la longueur d'un virage, même dans des positions invraisemblables, en net contrebraquage.

Les freins sont assez déroutants en conduite normale car à l'attaque de la pédale il faut souvent corriger la trajectoire à l'aide de la direction. En fait, ils sont très efficaces pour une conduite sportive car la répartition avant-arrière est excellente et les décélération, spécialement sur route mouillée, m'ont toujours étonné par leur efficacité malgré les pneus d'origine japonaise.

Le moteur est assez souple et donne effectivement une bonne puissance à partir de 4 500 t/mn et jusqu'à 6 500 t/mn au moins. La zone rouge du compte-tours ne commence en effet qu'à 7 000 t/mn, mais quand je pense à ce que représente ce régime pour un moteur de 2 litres de cylindrée et de 83 mm de course, je n'ai pas osé entrer dans cette zone rouge qui se termine d'ailleurs à 8 000 t/mn.

La boîte de vitesses, je l'ai gardée pour le dessert, parce que c'est vraiment du gâteau. Un levier bien positionné, des rapports idéalement étagés qui passent merveilleusement bien, avec commande rigide et synchros sur tous les rapports. On ne se lasse jamais de passer des vitesses sur la Datsun!

PERFORMANCES

Voici ce qu'ont donné les performances de la voiture à Montlhéry, la voiture accusant 975 kg sur la balance de l'UTAC récemment réétalonnée, au lieu des 910 annoncés. (Ce qui doit être le poids de la voiture préparée pour les rallyes).

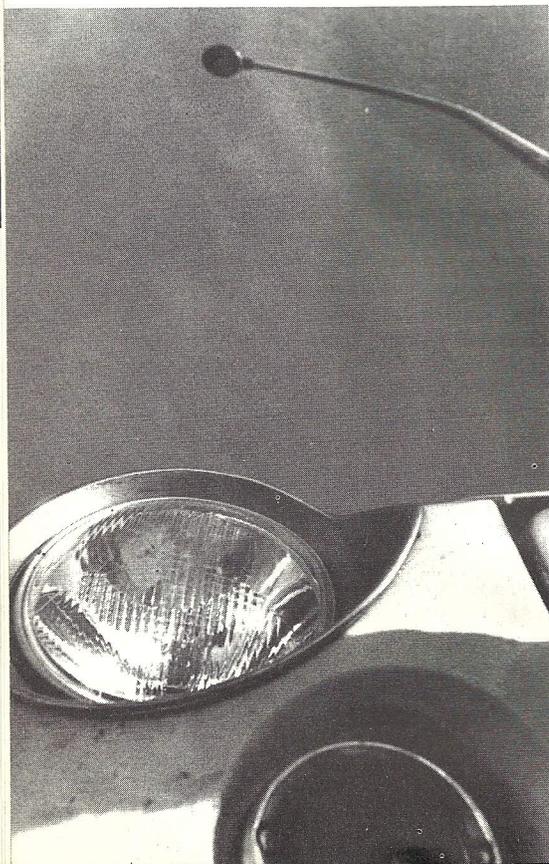
Avec 4 000 km au compteur, le moteur n'était peut-être pas totalement libéré car je suis allé plus vite sur l'anneau en quatrième : 50'2", soit 183 km/h (185 compteur à 5 750 t/mn) qu'en cinquième : 51'8", soit 177 km/h (178 compteur à 4 750 t/mn).

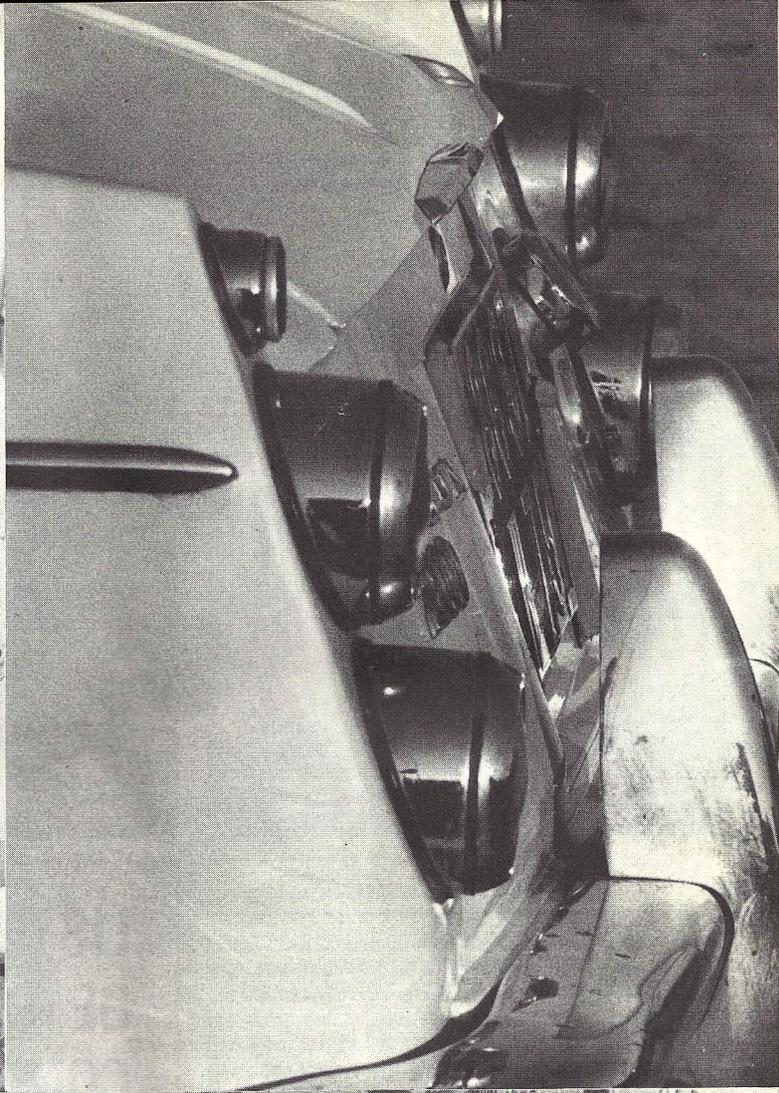
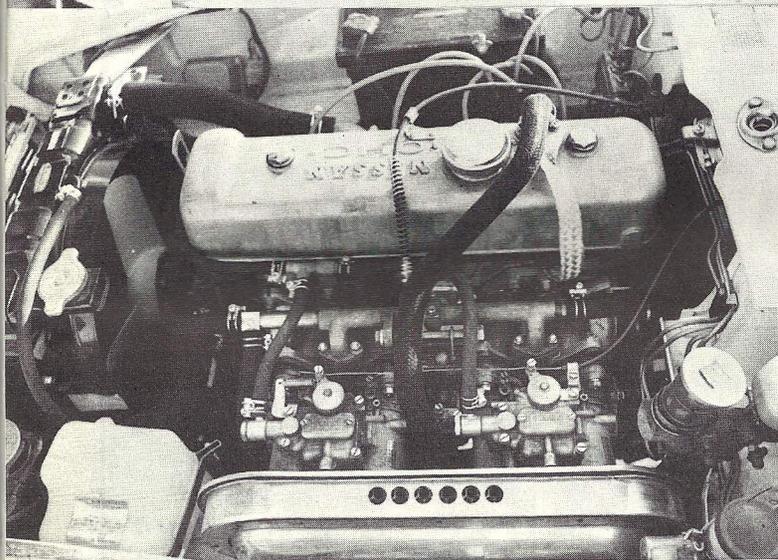
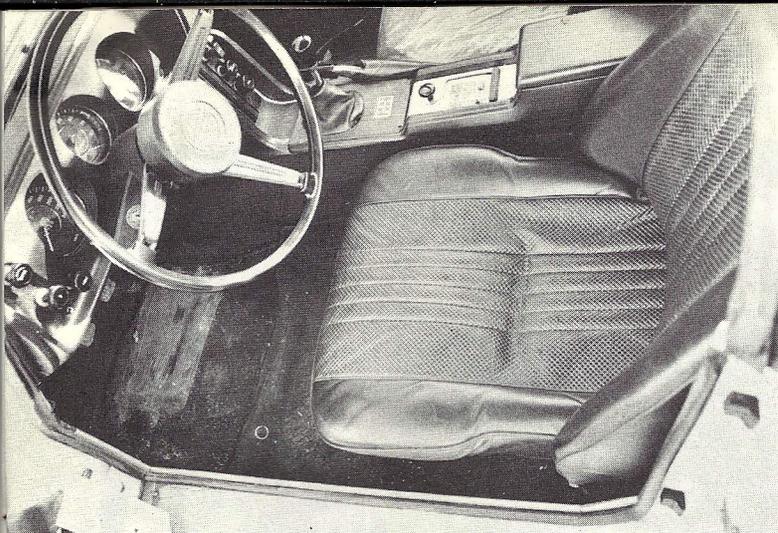
Mais sur l'autoroute, à la faveur d'un léger vent arrière ou à l'occasion d'une descente, j'ai plusieurs fois pris 200 au compteur, soit près de 200 chrono, ce qui veut dire que la vitesse annoncée par le constructeur n'est pas trop optimiste.

Les accélérations, qui pouvaient sans doute être améliorées également avec l'aide d'un rapport de pont un peu plus court, sont tout de même excellentes et très proches d'une Porsche 911 par exemple.

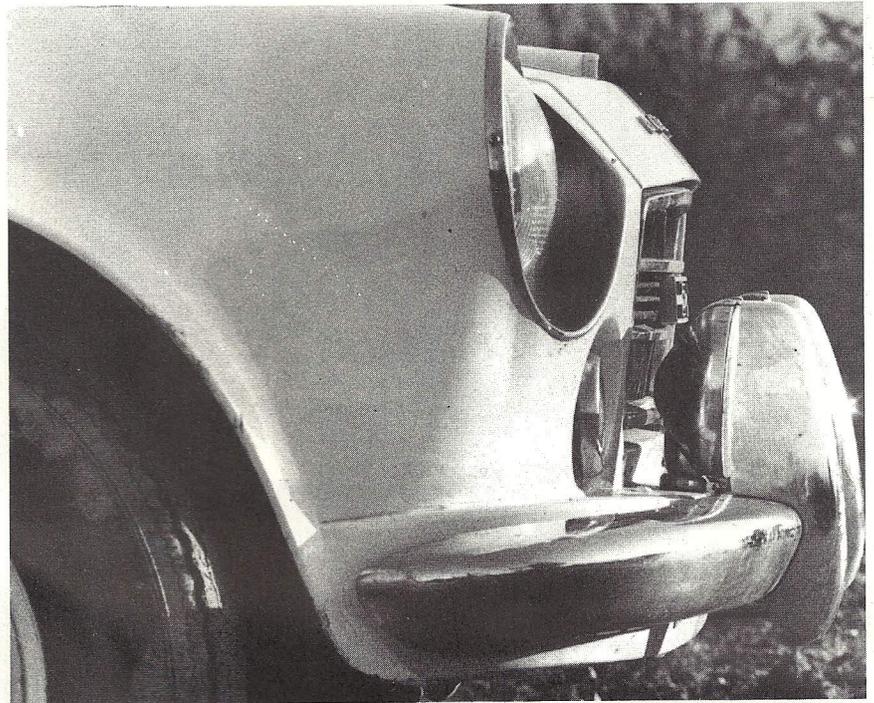
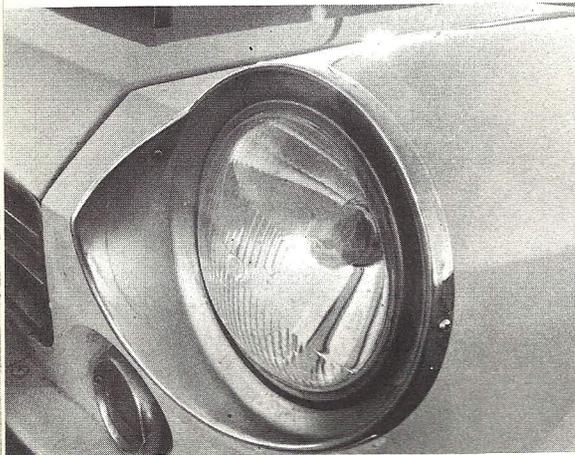
C'est un beau résultat si l'on tient compte que la première monte à 70, la seconde à plus de 110 et la troisième à 150! 0-400 m : 16"8.

0-1 000 m : 30"8, en passant les rapports jusqu'à 6 500 t/mn.





DATSUN 2000 SPORT



CONCLUSION

Les performances de la Datsun 2 000 Sport au rallye de Monte Carlo n'étaient donc pas le fait d'une voiture extensivement préparée. Peu accueillante à la vue, la Datsun est une véritable voiture de sport, un peu Vintage sans doute par la conception, mais étonnante par son équilibre et ses performances. La position de conduite excellente, l'admirable boîte de vitesses, un moteur souple et puissant, peuvent faire oublier à l'amateur de conduite rapide et sportive une ligne surannée et une suspension arrière d'une raideur incalculable.

FICHE TECHNIQUE

Châssis

Carrosserie monocoque tout acier avec habitacle renforcé. Suspension avant à roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière par ressorts à lames et pont rigide.

Freins avant à disque et arrière à tambour aluminium. Direction à vis et galet. Roues de 14".

Dimensions

Empattement 2 280 mm. Voies AV/AR 1 275/1 200 mm. Longueur 3 955 mm. Largeur 1 495 mm. Hauteur 1 300 mm. Poids 975 kg.

Transmission

Boîte à 5 rapports tous synchronisés, levier au plancher. 1^{er} 2,957; 2^e 1,858; 3^e 1,311; 4^e 1,000; 5^e 0,852.

Moteur

4 cylindres en ligne. 1 arbre à cames en tête. Alésage 87,2 mm, course 83,0 mm. Cylindrée 1 982 cc. Puissance 150 CV SAE à 6 000 t/mn. Couple 18,2 mkg à 4 800 t/mn. Taux de compression 9,5 à 1. 2 carburateurs Solex double corps horizontaux.

Performances

0-400 m : 16" 5.
0-1 000 m : 30" 8.
Vitesse maxi : 185-195 km/h.

Importateur : Datsun France - 46, rue Bichat, Paris (10^e).

LISTE DE CONTRÔLE



MOTEUR

Démarrage	excellent
Bruit	anodin
Vibrations	aucune
Nervosité	excellente
Souplesse	bonne

TRANSMISSION

Embrayage	excellent
Synchronisation	excellente
Passage de vitesses	excellent
Étagement boîte de vitesses	excellent

DIRECTION

Précision	assez bonne
Braquage	bon
Démultiplication	bien
Légèreté	bien
Réaction sur mauvaise piste	bien

FREINS

Pression sur pédale	importante
Fermeté pédale	course longue
Efficacité à froid	bonne
Résistance au fading	bien

Progressivité	quelconque
Stabilité	moyenne
Répartition AV-AR	très bonne

SUSPENSION

Résistance au roulis	bien
Souplesse	très mauvaise
Amortissement	bon
Adhérence train propulseur	médiocre

TENUE DE ROUTE

Sécurité	excellent
Équilibrage	survireur
Vitesse en virage	bon

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité	assez bien
Instrumentation	bonne
Volant	bien
Disposition pédales	excellent
Position de conduite	très bien
Confort siège	assez bien

AGRÈMENT DE CONDUITE

Maniabilité	bien
Confort général	assez mauvais
Maintien pilote	bien

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot	très bien
Habitacle	moyen

CONTROLE QUALITÉ

Intérieur	bien
Extérieur	bien