
Werner Elsner

280 ZX

Legende der 80er Jahre



tredition

Werner Elsner



280ZX

380FX

Legende der 80er Jahre

Alle Angaben und Daten dieses Buches wurden nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert und zusammengestellt, jedoch ohne Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit.
Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung sind ohne Zustimmung des Autors nicht zulässig.



Impressum

Texte: © 2024 Copyright by Werner Elsner
Covergrafik: © 2024 Freepik, Freepik.com

Verantwortlich für den Inhalt:

Werner Elsner
Leipziger Str. 5
31832 Springe
werner.elsner@email.de

Druck und Distribution im Auftrag:

Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter:
tredition GmbH,
Abteilung "Impressumservice",
An der Strusbek 10,
22926 Ahrensburg, Deutschland.

ISBN Hardcover: 978-3-384-22409-5 2. Auflage
ISBN Softcover: 978-3-384-22437-8 2. Auflage

Legende der 80er Jahre



Vor mehr als vierzig Jahren wurde das legendäre Sportcoupé gebaut und gehört zu der, mit 1,65 Millionen verkauften Fahrzeugen, erfolgreichsten Sportwagenserien aller Zeiten.

Die Faszination, die der Datsun 280 ZX ausstrahlt, wirkt nicht nur auf diejenige, die den Datsun 280 ZX kennen, besitzen oder fahren, sondern auf jeden, der dieses Auto sieht.

Der 280 ZX ist ein außergewöhnlich schönes Auto, dass auch heute noch bewundernde Blicke auf sich zieht.

WIDMUNG

Seit meiner Kindheit liebe ich es, Bücher in die Hand zu nehmen und darin zu blättern und zu lesen. Erst waren es Kinderbücher und Comics, danach farbige Bildbände und später Romane. Fachbücher begleiteten mich während meines gesamten Berufslebens und Sachbücher halfen mir in allen Lebenslagen.

Die digitale Welt mit ihren E-Books hat zwar schon die Buch-Welt erobert, aber sicher gibt es noch viele „Leseratten“, die lieber ein gedrucktes Buch, als einen E-Book-Reader, in der Hand halten.

Diesen Ratgeber widme ich

- ...meinen lieben Eltern, die es mir ermöglicht haben, so zu werden, wie ich bin.
- ...meinen Kindern, die mich auf die Idee brachten, dieses Buch zu verfassen.
- ...meiner Ehefrau Sigrid, die viel Zeit allein verbrachte, während ich am Computer saß.
- ...unserem kleinen Hund Primus, einen einjährigen Schnoodle, der mich oft vom Schreiben ablenkte und mir so viel Freude bereitete.

DANKSAGUNG

Mein herzlicher Dank geht an Sigrid Pade und Helga Elsner, die stilistische und inhaltliche Verbesserungsvorschläge eingebracht und die Grammatik- und Rechtschreibfehler korrigiert haben.

Ohne das Engagement vieler Gleichgesinnter wäre dies Buch nie zustande gekommen. Mein Dank geht auch an die Presseabteilung von Datsun Deutschland, Nissan Motor Deutschland und Nissan Motor Co., Ltd, Japan und an Clubmitglieder vom Z & ZX-Club Deutschland e.V., sowie an Florian Steinl von "Datsun-autowerk.com", der die Historie und Chronik der Z-Modelle ins rechte Licht rückte.

Inhalt

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| VORWORT | 10 |
| DIE Z- UND ZX-BAUREIHE | 11 |
| KURZBESCHREIBUNG DER MODELLREIHEN | 12 |
| DATSON ODER NISSAN | 13 |
| SCHON GEWUSST? | 14 |
| DIE ENTWICKLUNG DES 280 ZX | 15 |
| ÄNDERUNGEN VOM DATSUN 260 Z (2+2) ZUM 280 ZX | 19 |
| MODELLÄNDERUNGEN | 22 |
| 280 ZX – (1979 – 1980) | 24 |
| TECHNISCHE DATEN DES DATSUN 280 ZX – MODELL 1979 | 26 |
| STYLING | 27 |
| LUXURIÖSE INNENAUSSTATTUNG | 31 |
| MOTOR UND GETRIEBE | 35 |
| FAHRWERK – RÄDER – REIFEN | 36 |
| 280 ZX/ZXT – (1980 – 1982) | 38 |
| AUS DER WERBUNG | 38 |
| SONNIGES GEMÜT | 42 |
| TECHNISCHE DATEN DES DATSUN 280 ZX / ZXT – MODELL 1980 | 43 |
| STYLING | 44 |
| LUXURIÖSE INNENAUSSTATTUNG | 46 |
| SERIENAUSSTATTUNG DES DATSUN 280 ZX / ZXT – MODELL 1980 | 48 |
| MOTOR UND GETRIEBE | 49 |
| FAHRWERK – RÄDER – REIFEN | 49 |
| 280 ZX/ZXT – (1982 – 1983) | 51 |
| AUS DER WERBUNG | 51 |
| WAS IST NEU? | 52 |
| SERIENAUSSTATTUNG DES DATSUN 280 ZX / ZXT – MODELL 1982 | 52 |
| TECHNISCHE DATEN DES DATSUN 280 ZX / ZXT – MODELL 1982 | 53 |
| STYLING | 54 |
| LUXURIÖSE INNENAUSSTATTUNG | 56 |
| MOTOR UND GETRIEBE | 57 |
| 280 ZXT/ZXTT – (1983) | 59 |
| WAS IST NEU? | 59 |
| SERIENAUSSTATTUNG DES DATSUN 280 ZXT/ ZXTT – MODELL 1983 | 59 |
| TECHNISCHE DATEN DES DATSUN 280 ZXT/ZXTT – MODELL 1983 | 60 |
| AUS DER WERBUNG | 63 |
| STYLING | 64 |
| LUXURIÖSE INNENAUSSTATTUNG | 68 |
| CHECK-KONTROLLSYSTEM | 70 |
| PROSPEKTE UND PUBLIKATIONEN | 72 |
| PROSPEKTE – DEUTSCHLAND | 72 |
| PROSPEKTE – INTERNATIONAL | 75 |
| WERBUNG | 79 |
| WERBUNG INTERNATIONAL | 79 |
| WERBESPOT | 84 |
| DER 280 ZX IM TEST | 86 |

| | |
|----------------------------------------------------------|-----|
| VERGLEICHSTEST SPORTAUTO 6/1979 | 87 |
| VERGLEICHSTEST SPORTAUTO 6/1979 | 88 |
| VERGLEICHSTEST AMS 26/1980 | 89 |
| VERGLEICHSTEST AMS 8/1981 | 90 |
| VERGLEICHSTEST MOT 20/1982 | 91 |
| FAHRBERICHTE UND EINZELTESTS | 94 |
| SONDERMODELL | 99 |
| SONDERMODELL VESTATEC VT 280 | 99 |
| EU-MODELL | 102 |
| MODELLVARIANTEN | 102 |
| US-MODELL | 105 |
| MODELLVARIANTEN | 105 |
| UNTERSCHIED US-MODELL ZUM DEUTSCHEN/EU-MODELL | 106 |
| MODELLÄNDERUNGEN US-MODELLE | 107 |
| SONDERAUSSTATTUNG DES DATSUN 280 ZX – MODELL 1979 | 108 |
| VERGLEICH DATSUN 280 ZX (2) - 280 ZX (2+2) | 109 |
| DATSON 280 ZX (2+2) - US-MODELL | 111 |
| DATSON 280 ZX - SLICKTOP | 117 |
| DATSON 280 ZX - TURBO | 118 |
| US-SONDERMODELLE | 121 |
| DATSON 280 ZX-R (2) SPECIAL EDITION | 121 |
| DATSON 280 ZX (2) US-JUBILÄUMSMODELL | 123 |
| DATSON 280 ZX CONVERTIBLE | 126 |
| WERTANLAGE | 128 |
| WERTENTWICKLUNG DEUTSCHER MARKT | 129 |
| FAHRZEUGVERKÄUFE IN DEUTSCHLAND | 131 |
| FAHRZEUGVERKÄUFE IN USA | 134 |
| FARBEN | 136 |
| FARBPALETTE | 136 |
| FARBPALETTE SCHWEIZ | 137 |
| FARBPALETTE KANADA | 137 |
| FARBPALETTE USA & KANADA | 138 |
| SONSTIGES | 141 |
| NOSTALGIE | 141 |
| GEWINNSPIEL | 142 |
| MOTORSPORT | 143 |
| FAHRZEUGSCHEIN | 144 |
| MODELLAUTOS | 146 |
| AUTOQUARTETT | 148 |
| VIDEOSPIEL GTA IV-Mod | 148 |
| WARTUNGSANLEITUNG | 150 |
| WARTUNGSANLEITUNG INTERNATIONAL | 151 |
| BETRIEBSANLEITUNG | 152 |
| REPARATURANLEITUNG | 153 |
| STATE TROOPER | 153 |
| MODELLVARIANTEN | 154 |
| GETRIEBEVARIANTEN | 155 |
| MOTOREN | 156 |
| Z-CLUB | 158 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| LISTE Z-CLUBS | 158 |
| INTERESSANTE WEB-SEITEN | 159 |
| CLUBTREFFEN - DEUTSCHLAND | 160 |
| CLUBTREFFEN – INTERNATIONAL UND EXTRAVAGANTE ZX-MODELLE | 164 |
| CHECKPUNKTE | 169 |
| CHECKPUNKTE KAROSSERIE | 171 |
| CHECKPUNKTE MOTOR | 172 |
| CHECKPUNKTE TURBOLADER | 172 |
| CHECKPUNKTE ANTRIEB | 173 |
| CHECKPUNKTE FAHRWERK / LENKUNG | 173 |
| CHECKPUNKTE INNENRAUM | 174 |
| CHECKPUNKTE ALLGEMEIN | 174 |
| CHECKPUNKTE KONTROLLLEUCHTEN | 175 |
| CHECKPUNKTE US- IMPORTFAHRZEUGE | 176 |
| KAUFBERATUNG | 177 |
| ERSATZTEILVERSORGUNG | 178 |
| DER 280 ZX IN ZAHLEN | 180 |
| MODELLBEZEICHNUNG UND JAHR | 180 |
| HSN/TSN - LISTE | 181 |
| NEUWAGENPREISE | 182 |
| LEISTUNG IN PS | 184 |
| LEISTUNG IN KW | 185 |
| HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT SCHALT-GETRIEBE | 186 |
| PRODUKTIONSZAHLEN WELTWEIT | 187 |
| VERKAUFSZAHLEN USA | 188 |
| ZULASSUNGEN BESTAND UK | 188 |
| ZULASSUNGEN BESTAND SCHWEIZ | 189 |
| NEUZULASSUNGEN IN DEUTSCHLAND | 190 |
| ZULASSUNGEN BESTAND DEUTSCHLAND | 191 |
| CHRONIK: DATSUN 240 Z – NISSAN Z | 194 |
| ANHANG | 197 |
| ZU MEINER PERSON | 197 |
| IN EIGENER SACHE | 197 |
| WEITERE BÜCHER DER Z-SERIE | 199 |
| WEITERE BÜCHER DES AUTORS | 199 |
| EINHEITENUMRECHNER | 200 |
| LITERATUR- UND QUELLENNACHWEIS | 201 |

Vorwort

Es muss im September 1979 gewesen sein. Ich studierte zu dieser Zeit in Hamburg. An der Straße „Alsterkrugchaussee“ sah ich im Schaufenster eines Auto-Händlers einen roten Sportwagen, der dort ausgestellt war. Datsun stand in großen Buchstaben über dem Eingang. Für einen Datsun, eine japanische Automarke, hatte ich mich bisher nicht interessiert. Ich interessierte mich eher für sportliche Autos großer Namen, wie Corvette, Jaguar, Porsche und Ford. Mein damaliges Auto war ein 73er Ford Capri GT.

Kraftvoll, sportlich, elegant und schön. So stand der rote Sportwagen im Verkaufsraum. Er sah ein bisschen wie eine Mischung aus Jaguar E, Ford Capri und Corvette aus. Der komfortable in braunen Tönen gehaltene Innenraum wurde durch das sportliche Cockpit mit seinen vielen Rundinstrumenten veredelt.

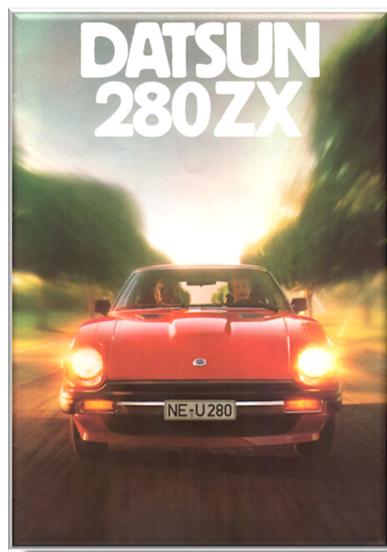
Sofort hatte ich mich in diesen Sportwagen verliebt. Diesen Datsun würde ich sofort kaufen. Es hatte nur einen Haken. Der Datsun 280 ZX sollte 28.500 DM (ca. 14.572 €) kosten. Das durchschnittliche Brutto-Jahresgehalt lag 1979 bei ca. 27.700 DM.

Statt des Autos nahm ich mir nur einen Prospekt vom Datsun 280 ZX mit. In dem schönen 18-seitigen Farb-Prospekt wurde der Datsun 280 ZX mit vielen Fotos und technischen Daten beschrieben. So konnte ich, immer wenn ich mir den Prospekt ansah, von einem schönen Sportwagen träumen. Wahrscheinlich würde es immer ein Wunschtraum bleiben.

Im Jahr 1982 sollte mein Wunschtraum in Erfüllung gehen. Mein Ford Capri war mittlerweile 9 Jahre alt und hatte 150.000 km gelaufen. Im Anzeigenteil „Automarkt“ sah ich den Datsun 280 ZX in kupfer-braun-metallic als Gebrauchtwagen für 10.000 DM (5.113 €).

Dies war der Beginn einer langjährigen Beziehung zum Datsun 280 ZX. Nach dem 280 ZX folgte ein weißer 280 ZXTT (TT = Targa Turbo); danach ein schwarzer 280 ZXTT und zum Schluss, im Jahr 1997, ein blauer 280 ZXTT, den ich 10 Jahre lang besaß. Im Jahr 2007 endete nach 25 Jahren meine Beziehung zum Datsun 280 ZX. In diesen 25 Jahren sammelte ich alles, was ich zur Z-Reihe finden konnte.

Viele dieser prachtvollen Prospekte sind mittlerweile richtige Raritäten und nur noch für viel Geld zu bekommen. In den 70er Jahren war es noch etwas Besonderes, einen farbigen Autoprospekt anzuschauen. Die Print-Welt war in dieser Zeit vorwiegend schwarz-weiß. Die Autoprospekte hatten wenige Seiten, auf denen farbige Fotos das Auto von außen und innen präsentierten. Auf einer Seite wurden die technischen Daten, die serienmäßige Ausstattung und die Sicherheits-Ausstattung aufgeführt. Als Sonderausstattung konnte bestenfalls ein Autoradio gewählt werden.



Stetig nahm im Laufe der Jahre die Anzahl der Prospektseiten zu. Zusätzlich gab es immer mehr Preislisten, die neben technischen Daten auch Sonderausstattungen (gegen Mehrpreis) enthielten. Ab den 2000er Jahren konnten die Prospekte digital auf der WEB-Seite des Herstellers angesehen und heruntergeladen (Download) werden. Spätestens ab diesem Zeitpunkt war die Faszination für farbige Autoprospekte verflogen. Heute sieht man sich das Auto dreidimensional im Internet an, dreht es hin und her, setzt sich hinein, öffnet die Türen und ändert per Mausklick die Farbe. Man wählt breitere Reifen, größere Felgen, eine Booster-Anlage, ein Panoramadach und vieles mehr. Wenn der Preis stimmt, dann drückt man nur noch auf den Button „Kaufen“

Die Z- und ZX-Baureihe

240 Z



260 Z



280 ZX



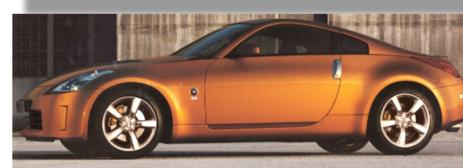
300 ZX



300 ZX Twin Turbo



350 Z



370 Z



Z



Kurzbeschreibung der Modellreihen

Datsun Sports

Der „Datsun Sports“ – in Japan als „Datsun Fairlady“ angeboten – war ein Roadster, der von Nissan von 1959 bis 1970 hergestellt wurde. Da der „Datsun Sports“, wegen der japanischen Bezeichnung „Fairlady“, oft als Vorläufer der Z-Baureihe angesehen wird, soll er auch erwähnt werden.

240 Z

1969 hob Nissan den 240 Z aus der Taufe und begründete damit den Mythos der „Z-Baureihe“. Der Reihen-Sechszylinder leistete aus 2399 ccm Hubraum je nach Markt zwischen 121 PS und 130 PS und erreichte damit eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

260 Z

Ende 1973 wurde der Fairlady 260 ZE, der nie auf den Markt kam, in Japan vorgestellt. Danach schickte Nissan den 260 Z als reinen 2-Sitzer gegen die deutsche und amerikanische Konkurrenz ins Rennen. Der Motor mit 2547 ccm Hubraum leistete in Europa 126 PS und in den USA 162 PS. In Deutschland wurde zur IAA 1975 hauptsächlich der 2+2-Sitzer angeboten.

280 Z

Von 1975 bis 1978 gab es in Nordamerika den 280 Z. Der in Europa nicht erhältliche 280 Z, basierend auf der Karosserie des 260 Z, als 2-Sitzer und auch als 2+2-Sitzer galt als Weiterentwicklung des 260 Z. Merkmale waren eine Bosch-Kraftstoffeinspritzung, die in Japan bereits der Fairlady Z hatte, und größere Stoßfänger.

280 ZX

Ab 1978/1979 wurde der 280 ZX in Deutschland angeboten. Das Konzept mit der lang gezogenen Motorhaube und dem kurzen Heck wurde vom 260 Z beibehalten. Der Reihen-Sechszylinder hatte jetzt einen Hubraum mit 2734 ccm und einer Leistung von 140 PS bis 170 PS, je nach Markt und den dort geltenden Abgasgesetzen. Die Höchstgeschwindigkeit der deutschen Version betrug 205 km/h.

280 ZXT Turbo

Seit 1980 gab es den 280 ZXT mit zwei herausnehmbaren Glasflächen, dem Targa-Dach. 1983 wurde die Baureihe durch das Topmodell, den 280 ZXT Turbo mit 200 PS, erweitert. Von Null auf 100 beschleunigte der

ZXT Turbo in 7,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 230 km/h angegeben. 39.495 DM mussten für den 280 ZXT Turbo gezahlt werden.

300 ZX

Der Nissan 300 ZX wurde ab 1984 gebaut und gilt als eines der ersten Fahrzeuge, deren Design am Computer entstand. Das Reihenschema der Vormodelle wurde durch einen Sechszylinder-Motor in V-Form ersetzt. Mit 2949 ccm Hubraum leistete der 300 ZX in der deutschen und japanischen Version 170 PS (USA: 200 PS) und erreichte damit eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. 1985 kam die Turboversion des 300 ZX mit 228 PS auf den deutschen Markt.

300 ZX Twin Turbo

Die neue, ab 1989 vorgestellte Baureihe unterschied sich trotz der Bezeichnung 300 ZX, grundlegend von den bisherigen Modellen. Die Fahrgastzelle war eher mittig angeordnet und der 300 ZX hatte daher nicht mehr eine so lange Front. Die Turbo-Version mit dem Dreiliter-V6 Motor leistete 283 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

350 Z

Der 350Z, der zwischen 2002 und 2009 gebaut wurde, gehört zur vierten Generation der Z-Baureihe. War der 300 ZX Twin Turbo noch ein 2+2-Sitzer, ist der 350 Z ein reiner 2-Sitzer. Der 3,5 Liter-V6-Motor leistet von 280 PS bis 313 PS und beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 5,9 Sekunden. In Deutschland wurden 6.309 Fahrzeuge zugelassen. Der Neupreis lag 2002 bei 34.900 €.

370 Z

Als Nachfolger des 350 Z präsentiert sich der 370 Z ab 2009 deutlich agiler und athletischer. Mit verkürztem Radstand, einem Hubraum von 3,7 Litern, 100 kg leichter und 328 PS beschleunigt er in 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Als Nismo-Version leistet das Modell 344 PS.

Z

Der Nissan Z ist der Nachfolger des 2020 ausgelaufenen 370 Z. Der erstmal im August 2021 präsentierte Sportwagen ist seit Mitte 2022 in Japan und Nordamerika erhältlich. In Europa wird er aufgrund strenger Abgasvorschriften vorerst nicht angeboten.

Datsun oder Nissan

Der Markenname Datsun wurde ursprünglich als Datson, 1931 von der DAT Motorcar Company für ein neues Pkw-Modell eingeführt. Allerdings änderte man schon nach einem Jahr die letzte Silbe des Namens auf „sun“ (englisch für „Sonne“), da son in der japanischen Sprache „Verlust“ bedeutet, die Sonne hingegen auch Bestandteil der japanischen Flagge ist. So entstand der Name Datsun.



Das „klassische“ Datsun-Logo, basiert somit auf der Flagge Japans und dem Spitznamen Japans als „Land der aufgehenden Sonne“.

Nach der Umbenennung von Datsun auf Nissan blieb das Logo dasselbe, wobei „Datsun“ durch „Nissan“ ersetzt wurde. 1934 übernahm die Nissan Motor Co. Ltd die Kontrolle über DAT Motorcar Co.

1981 wurde bekanntgegeben, die Strategie zu ändern und die Marke Datsun auslaufen zu lassen. Das wurde damit begründet, dass die Änderung des Namens durch eine zukünftige globale Strategie den Wert des Konzerns steigere.



In Europa und in den USA tauchte auf den Fahrzeugen, bei den Händlern und in der Werbung ab 1982 der Name Nissan erstmals neben Datsun als Nissan-Datsun auf.

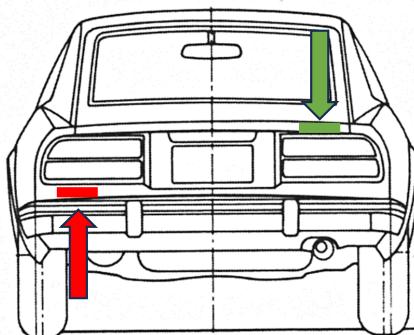
Ab 1984 verschwand der Name Datsun in Europa und Nordamerika, in Asien sukzessive bis März 1986. Einzige Ausnahme war der Datsun Pick-up, der auf asiatischen und afrikanischen Märkten teilweise bis 2002 weiter als Datsun vertrieben wurde.



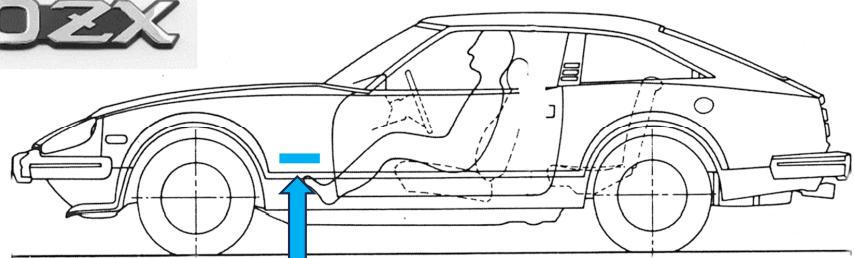
verkürzten Schrift auf schwarzem Grund ist bei den 280 ZX Modellen auf der linken Heckseite zwischen Rückleuchte und Stoßstange angebracht. Im Zuge von Cleaning und Neulackierungen fehlt das Emblem mittlerweile bei fast allen Fahrzeugen.



Das Emblem mit der Modellbezeichnung und dem vorangestellten Markennamen Datsun (grüner Pfeil) ist auf der rechten Heckseite an der Kofferraumklappe über der Rückleuchte zu sehen.



Die Modellbezeichnung ohne Markennamen (blauer Pfeil) wird beidseitig an den vorderen Kotflügeln zwischen Tür und Radhaus präsentiert.



Schon gewusst?

Bestand

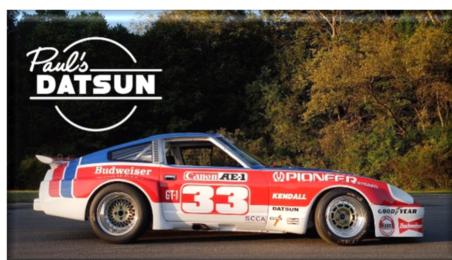
Am 01.01.2023 waren in Deutschland nur noch **188** S130 -Fahrzeuge angemeldet.

Entwicklungsosten

15,4 Millionen Euro kostete die Entwicklung vom 260 Z zum 280 ZX.

Paul Newman

Der legendäre Filmstar Paul Newman gewann mit einem 280 ZX-Rennwagen mehrere Rennen. Sein damaliger Rennwagen hat heute einen Wert von ca. **7 Millionen US-\$**.



Flügeltüren

Die Firma „Vestatec“ bot einen **Flügeltüren-Umbausatz**, zum Preis von 12.948 DM (6.620 €) für den 280 ZX an.



280 ZX TT

Vom 280 ZX TT (Turbo) gibt es weltweit zwei Versionen. In Deutschland wurde nur der 2+2-Sitzer angeboten.

Doppelte Tankanzeige

Die GL-Ausführung des US-Models besitzt eine Tankanzeige mit zwei Zeigern.

Steve Wozniak

Apple Mitbegründer Steve Wozniak wirkte Anfang der 80iger Jahre in einem Werbespot für den Datsun 280 ZX mit.

Datsun 280 ZX-R Spezial Edition

Die auf 1009 Einheiten begrenzte Spezial Edition des US-2-Sitzers ist heute sehr selten.

280 ZX TT (2+2-Sitzer)

Von der L28ET-Ausführung mit 147 kW (200 PS) als 2+2-Sitzer wurden von August 1981 bis Juni 1983 weltweit nur **7811 Fahrzeuge** produziert.

2-Sitzer

In den USA und in einigen europäischen Ländern wurde neben dem 280 ZX 2+2-Sitzer auch der 280 ZX als 2-Sitzer angeboten.

Supersportwagen

Nach dem R&T Guide (1982) beschleunigte bis 60 mls/h der 280 ZX Turbo mit 7,1 Sek. schneller als der Aston Martin Volante (8,9 Sek.) und der Ferrari 308 GTSi (7,9 Sek.).

Jubiläumsmodell 10 Jahre Z

Im Jahr 1980 brachte Nissan anlässlich des 10-jährigen Jubiläums des Datsun 240 Z die „**10th Anniversary 280-ZX Edition**“ heraus. Es wurden auf 3000 Exemplare begrenzte Stückzahlen gebaut. Davon 2.500 in gold-schwarzer und 500 in rot-Schwarzer Lackierung.

Neuzulassungen

In Deutschland wurden zwischen 1979 und 1984 nur **5.137** S 130-Fahrzeuge zugelassen. Zum Vergleich: In den USA wurden **394.436** Fahrzeuge verkauft.

Produktionszahlen

Weltweit wurden seinerzeit **410.628** Fahrzeuge produziert.

Verkauf

In Deutschland wurde das Fahrzeug nur über **„Exklusiv-Händler“** verkauft, welche spezielle Schulungen für die Wartung und Reparatur erhielten und über alle notwendigen Spezialwerkzeuge verfügen mussten.

Wertentwicklung

Der Wert eines gut erhaltenen 280 ZX/ZXT beträgt ca. **19.400 €**. Ein gut erhaltener 280 ZX TT hat einen Wert von ca. **25.400 €**.

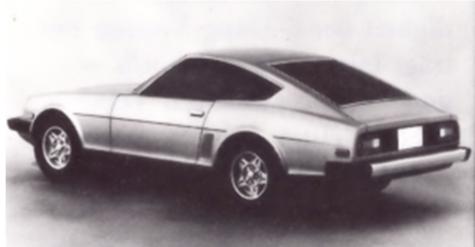
Zulassungen 01.2023

Nach Daten des KBA gibt es **146** ZX/ZXT-Modelle. Vom 280 ZX TT gibt es nur noch **42** Fahrzeuge. Insgesamt sind in Deutschland **188** Fahrzeuge angemeldet.

Die Entwicklung des 280 ZX

Große Namen wie Porsche, Jaguar, Corvette, Ferrari und MG beherrschten die damalige sportliche Autoszene. Ein Japaner wurde deshalb eher belächelt, als gefürchtet. Trotzdem schaffte es Datsun bis 1978 mit seiner Z-Serie mehr als eine halbe Million Sportwagen zu verkaufen.

Aber beginnen wir von vorne. Unter der Leitung von Yoshihiko Matsuo, gemeinsam mit Kazuo Kimura wurde das erste Modell der Z-Serie, der 240 Z gezeichnet. Das wichtigste Kriterium war die Doppelfunktion als leistungsstarker, komfortabler Sport- und Reisewagen zugleich.



Die ersten Freihandskizzen des 280 ZX wurden bereits 1974 gezeichnet. Diese Skizzen hatten jedoch wenig Ähnlichkeit mit dem gebauten Modell. Von vielen Varianten wurden 1977 diese drei Vorschläge ausgewählt und Tonmodelle im Originalmaßstab erstellt. Diese Modelle kamen der späteren Serienausführung schon sehr nahe.

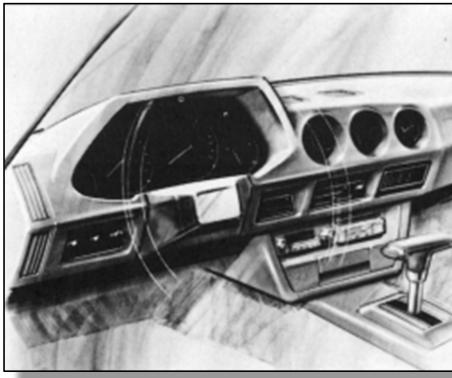
Auf dem Pariser Autosalon wurde 1978 der 280 ZX vorgestellt. 30 Millionen D-Mark (ca. 15,4 Mio. Euro) kostete die Entwicklung von der S30/S31-Baureihe auf den S 130. Die Veränderungen hatten große Auswirkung auf die Fahrdynamik. Dank tiefer heruntergezogener Motorhaube und Frontspoiler sowie den integrierten Stoßstangen, die der US-Sicherheitsnorm entsprachen, wirkte die um 115 Millimeter verlängerte und um 40 Millimeter breitere Karosserie keilförmiger als beim vorherigen Modell S30/S31. Der c_w -Wert

(Luftwiderstandsbeiwert) wurde von 0,467 c_w beim 260 Z auf hervorragende 0,385 c_w beim 280 ZX verringert. Die tiefer liegende Heckklappe ließ sich leichter beladen. Das Rückfenster und die hinteren Seitenfenster waren größer und verbesserten so die Sicht nach hinten wesentlich. Das europäisch gestylte Heck erhielt größere Rückleuchten als der Vorgänger S 30 / S 31.

In Japan wurde der S 30 von 1969 bis 1978 gebaut. 1975 wurde daraus der S31. Im Rest der Welt war der S 31 aber weiterhin der S 30. Je nach Land wurde der Wagen entweder mit L26 als 260 oder mit L28 als 280 Z verkauft.

Demnach ist ein 280 Z aus Amerika von 1977 baugleich mit einem 1977er 260 Z aus Europa und somit auch baugleich mit einem Nissan Fairlady Z mit L20 Motor aus Japan.

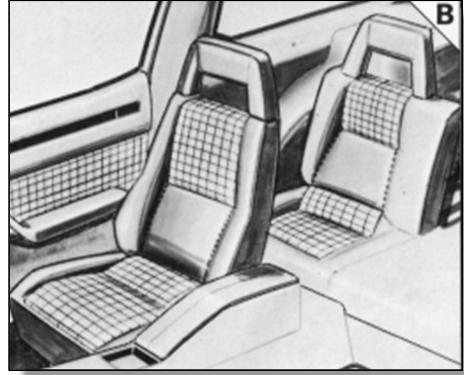
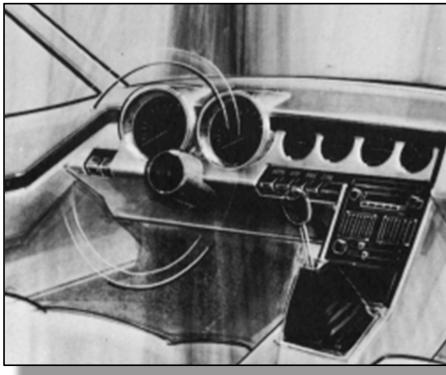
Die Zeichnungen des Cockpits (Version A) sahen dem Armaturenbrett der Serienausführung schon sehr ähnlich.



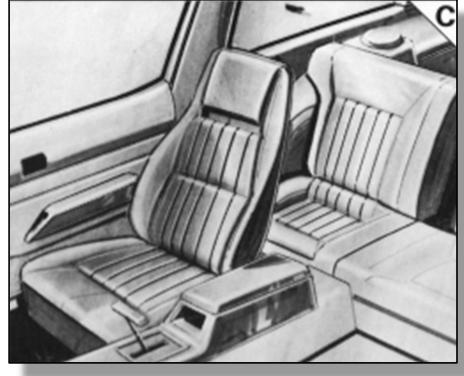
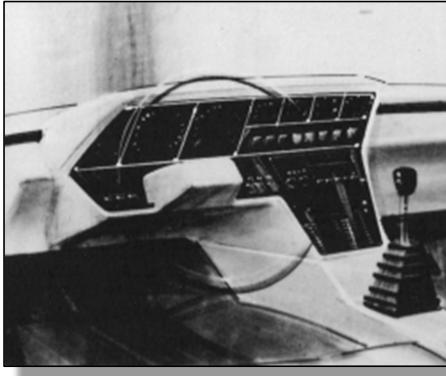
Auch die Zeichnung der Sitze ließ schon erahnen, wie die Sitze der Serienausführung gestaltet waren.

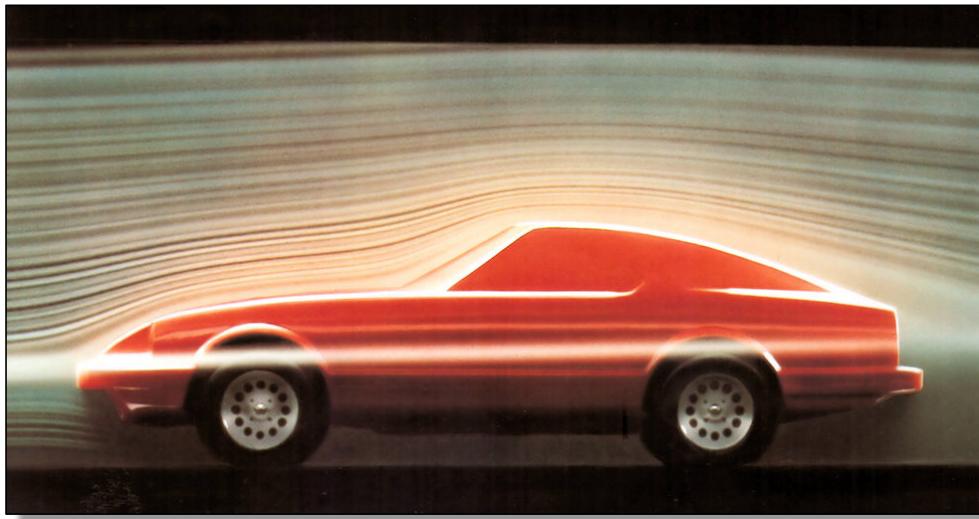


Die Variante B erinnerte eher an den Style der 60er Jahre.



Die Variante C war für die damalige Zeit zu futuristisch und wäre eher etwas für die 90er Jahre gewesen.





Der 280 ZX wurde auch im Windkanal auf gute Aerodynamik getrimmt. Im Windkanal beweist der 280 ZX, dass seine Linien nicht nur dem Auge gefallen. Auch sein c_w -Wert kann sich sehen lassen. Der Luftwiderstandsbeiwert (c_w -Wert) des neuen Coupés wurde von 0,46 (260 Z) auf 0,38 verbessert.

| Modell | c_w -Wert |
|-------------------|-------------|
| 240 Z | |
| 260 Z | 0,46 |
| 280 ZX | 0,38 |
| 300 ZX | 0,31 |
| 300 ZX Twin Turbo | 0,32 |
| 350 Z | 0,29 |
| 370 Z | 0,29 |

Der c_w -Wert ist eine wichtige Kenngröße für die Effizienz von Autos. Schon bei 100 km/h wird der Luftwiderstand zum größten Fahrwiderstand. Und er wächst weiter im Verhältnis zum Quadrat der Geschwindigkeit. Beim Luftwiderstand bedeutet doppelte Geschwindigkeit eine Vervierfachung. Noch krasser wird das Verhältnis bei der zur Überwindung des Luftwiderstandes aufzubringenden Leistung, weil hier die Geschwindigkeit noch einmal eingeht (*Leistungsbedarf = Kraft * Geschwindigkeit*) – in der dritten Potenz bedeutet eine Verdopplung dementsprechend eine Verachtfachung ($2^3 = 8$).

Das Serienauto mit dem niedrigsten c_w -Wert, (Stand Januar 2023) ist der vollelektrisch angetriebene Mercedes EQS mit einem c_w -Wert von 0,202.

In den letzten Jahrzehnten reduzierte sich der c_w -Wert nur langsam auf ca. 0,30. Mit

zunehmender Elektrifizierung werden Autos mit niedrigerem c_w -Wert wieder interessanter.

Zum Vergleich die c_w -Werte ausgewählter Fahrzeuge.

| Modell | Jahr | c_w -Wert |
|----------------------|------|-------------|
| Jaguar E-Type | 1963 | 0,44 |
| Lamborghini Countach | 1971 | 0,42 |
| Renault A310 | 1980 | 0,34 |
| Ferrari 308 GTB | 1980 | 0,32 |
| Ford Mustang | 1981 | 0,44 |
| Porsche 928 | 1982 | 0,38 |
| Porsche 944 | 1982 | 0,34 |
| Porsche 911 Carrera | 1985 | 0,38 |
| Corvette C4 | 1990 | 0,34 |
| Porsche 928 | 1990 | 0,34 |
| Ferrari F40 | 1992 | 0,34 |
| Honda NSX | 1992 | 0,32 |
| Mitsubishi 3000 GT | 1992 | 0,33 |
| Porsche 928 GTS | 1992 | 0,35 |
| BMW 850 Ci | 1993 | 0,29 |
| Ferrari 456 GT | 1993 | 0,29 |
| Mazda RX-7 | 1993 | 0,30 |
| Porsche 968 | 1993 | 0,34 |
| Subaru SVX | 1993 | 0,29 |
| Toyota Supra | 1994 | 0,33 |
| BMW Z3 Coupe | 1999 | 0,37 |
| Corvette C5 | 2000 | 0,30 |
| Honda NSX | 2002 | 0,30 |
| Koenigsegg CCR | 2005 | 0,30 |
| Nissan 350 Z | 2006 | 0,29 |
| Porsche Cayman S | 2009 | 0,29 |
| Corvette C6 | 2010 | 0,30 |
| Nissan 370 Z | 2010 | 0,29 |
| Bugatti Veyron | 2012 | 0,39 |
| Tesla Model S | 2013 | 0,24 |
| Corvette C7 | 2016 | 0,32 |
| Ferrari 488 GTB | 2016 | 0,32 |
| Lamborghini Urus | 2019 | 0,34 |
| Tesla Model Y | 2020 | 0,23 |

Erste Testfahrten

Der neue Datsun sollte, wie sein Vorgänger, hauptsächlich in die USA exportiert werden, wo sich der Z so gut verkaufte, dass seit 1969 mehr als 500.000 Exemplare gebaut werden konnten. Der Z war damals einer der erfolgreichsten Sportwagen der Welt.



Bei ersten Testfahrten im Jahr 1978 gab es von den Testfahrern der verschiedenen Autozeitschriften ausschließlich positive Bewertungen.

mot Journal – 22/1978: Neuer Datsun 280 ZX - Die schalenförmigen Sitze vermitteln genügend Seitenhalt. Auf langen Geraden gehört der 280 ZX zu den ganz Schnellen. Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten verhält sich der 280 ZX weitgehend neutral. Die Nissan-Konstrukteure haben mit dem neuen Datsun 280 ZX einen komfortablen Sportwagen geschaffen.

Auto, Motor und Sport (AMS) – 24/1978: My Fair Lady - In den Fahrleistungen vermag der 280 ZX ebenfalls zu überzeugen.

Motor-Trend (USA) – 1978: Importwagen des Jahres - Der Datsun 280 ZX wird als bester Importwagen des Jahres ausgezeichnet. Bei der Schlussprüfung und Bewertung aus 50 Kriterien siegte der Datsun 280 ZX gegen potente Mitbewerber wie dem Porsche 928, dem BMW 733i, dem Mazda RX7,

dem Saab 900, dem Fiat Strada, dem Mercedes 300 SD sowie dem Plymouth Champ.

Auto Zeitung – 23/78: Komfort in sportlichem Kleid - Alles in allem - Der Datsun 280 ZX hat das Zeug dazu, seine andernorts schon bestehende Popularität auch in Deutschland zu erringen. Konzept und Preis sind geeignet, der arrivierten Konkurrenz das Leben ein bisschen schwerer zu machen.

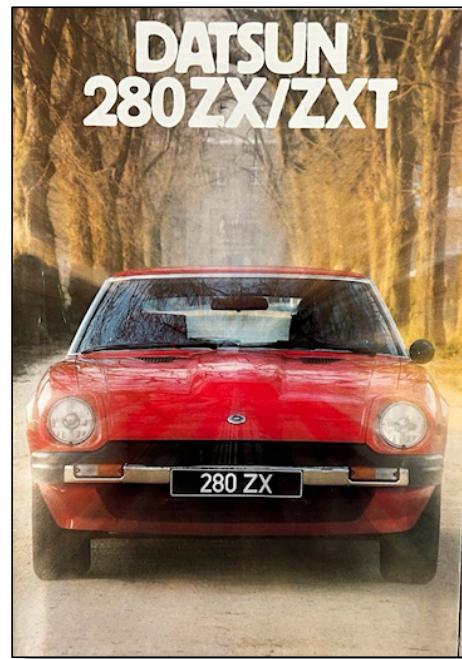
Auto Zeitung – 8/1979: Seine Deftigkeit lässt bitten - Er liegt auch bei hohem Tempo satt auf der Straße. Kurven werden deutlich untersteuert umrundet. Wer grundsätzlich

bereit ist, den Aufpreis für ein Coupe zu akzeptieren, erhält mit der japanischen Fairlady ein faires Angebot.

Mot 9/1979 – Fernost-Ferrari: Der neue Datsun 280 ZX ist mehr Luxus-Coupe als harter Sportwagen. Die Betonung liegt auf Komfort. Schließlich ist so ein Wagen nicht nur Prestigeobjekt; er soll auch Spaß machen.

Nur der Redakteur der Zeitschrift Sportfahrer glänzte durch Unwissenheit und lag mit seiner Fehleinschätzung voll daneben.

Sportfahrer – 4/1979: Datsuns Flaggenschiff gegen Porsche - An Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit wird er viele Konkurrenten schlagen. Aber seine Vernunft ist auch sein Nachteil. Er ist viel zu sachlich um geliebt zu werden. Er wird die meisten überleben. Aber zur Legende wird er nie.

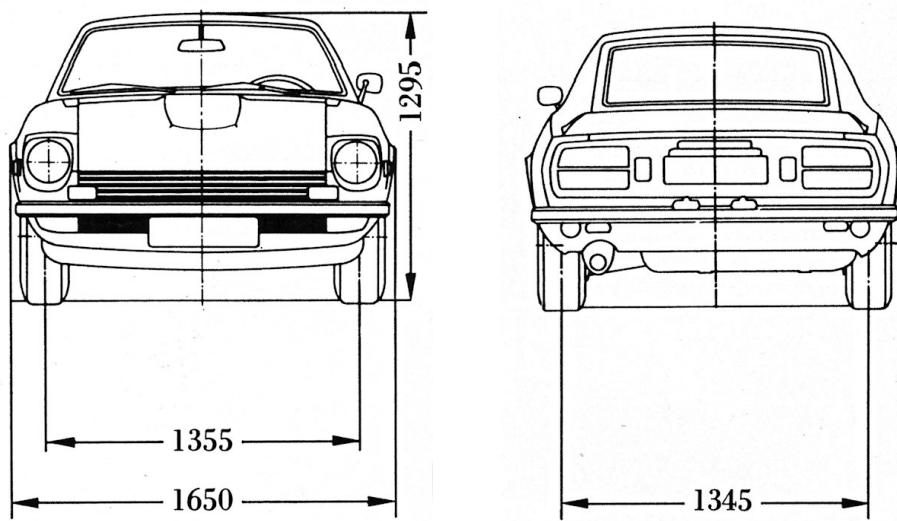


Änderungen vom DATSUN 260 Z (2+2) zum 280 ZX

| | 260 Z (2+2) | 280 ZX (2+2) | Änderungen |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Preis € | 25.175 DM 12.872 € | 28.500 DM 14.572 € | + 3.325 DM + 1.700 € |
| Zylinder-Zahl | 6 | 6 | |
| Hubraum (cm ³) | 2547 | 2734 | +187 |
| Leistung kW (PS) | 93 (126) / 95 (129) | 103 (140) | +10 (+14) |
| bei min ⁻¹ (U/min) | 5000 / 5300 | 5200 | |
| Bohrung x Hub (mm) | 83 x 79 | 86 x 79 | |
| Verdichtung | 8,6 : 1 / 8,3:1 | 8,3 : 1 | - 0,3 |
| Kraftstoffzuführung | 2 SU-Vergaser | Einspritzanlage | |
| | | L-Jetronic | |
| Drehmoment Nm (mkp) | 186 (19,0) | 203 (20,7) | |
| bei min ⁻¹ (U/min) | 3500 | 4000 | +500 |
| Kurbelwannenfüllung | 4,7 | 4,5 | |
| Mit Filter (Ltr.) | | | |
| Batterie | 12 V 60 Ah | 12 V 60 Ah | |
| Lichtmaschine | 720 W | 720 W | |
| Getriebeart | Fünfgang-Getriebe | Fünfgang-Getriebe | |
| Getriebeübersetzung | I 3,32 II 2,08 III 1,31 IV 1,00 V 0,86 R 3,38 | I 3,32 II 2,08 III 1,31 IV 1,00 V 0,86 R 3,38 | |
| Felgengröße | 5,5 JJ x 14 | 6 JJ x 14 | |
| Reifengröße | 195/70 VR 14 | 195/70 VR 14 | |
| Lenkung / Übersetzung | Zahnstangenlenkung 15,8 : 1 | Servolenkanlage 17,8 : 1 | |
| Bremsen | Hydr. Zweikreisbremsanlage v: Scheiben h: Trommel | Hydr. Zweikreisbremsanlage v: Scheiben h: Scheiben | |
| Tankinhalt (Ltr.) | 65 | 80 | + 15 |
| Sitze | 4 | 4 | |
| Radstand (mm) | 2605 | 2520 | - 85 |
| Spurweite (mm) | Achse I : 1355 Achse II: 1345 | Achse I : 1395 Achse II: 1390 | - 40 - 45 |
| Länge (mm) | 4425 | 4540 | +115 |
| Breite (mm) | 1650 | 1690 | + 40 |
| Höhe (mm) | 1285 / 1295 | 1290 | - 5 / + 5 |
| Wendekreis (m) | 11,0 | 11,0 | |
| Leergewicht (kg) | 1200 | 1285 | + 85 |
| Zul Ges.-Gewicht (kg) | 1540 | 1630 | + 90 |
| Anhängelast (kg) | | | |
| ungebremst | 500 | 600 | +100 |
| Gebremst | 1000 | 1500 | +500 |
| Dachlast (kg) | 100 | 100 | |
| Höchstgeschw. (km/h) | 205 / 194 | 203 | - 2 / + 9 |
| Test-Verbrauch (Ltr./100 km) | 12,8 | 15,3 | + 2,5 |

In verschiedenen Prospekten sind unterschiedliche Angaben für den 260 Z enthalten.

Datsun 260 Z (2+2)



Datsun 280 ZX (2+2)

