SERVICE BULLETIN

VOL.276

INTRODUCTION DE DATSUN 160J ET 140J (SERIE DE MODELE A10)

NISSAN

Z·ONE·DATSUN

NISSAN MOTOR CO., LTD.

TOKYO, JAPAN

AVANT-PROPOS

Ce BULLETIN DE SERVICE a été préparé pour fournir les renseignements nécessaires pour rendre le Service Après Vente à la fois plus facile et plus efficace sur les nouvelles DATSUN 140J & 160J de la série Modèle A10.

Il est recommandé de bien lire ce bulletin dans sa totalité pour se bien familiariser avec les caractéristiques - surtout les plus marquantes - et les mécanismes de ce nouveau modèle.

Dans ce bulletin on a mis l'accent sur la description des détails qui ont subi des modifications par rapport aux modèles précédents; on a également signalé l'interchangeabilité (ou non) des pièces entre anciens et nouveaux modèles.

Les descriptions et les spécifications données dans ce bulletin se rapportent à la voiture telle qu'elle se présentait au moment de sa sortie en série et de sa mise sur le marché. Toute modification éventuelle affectant ces données sera publiée dans le journal de service distribué par la NISSAN Motor Co., Ltd.

Les nouveau numéros de chassis des DATSUN 140J & 160J de la série Modèle A10 partent respectivement de:

LA10-000001
LA10-920001
PLA10-000001
PLA10-935001
KPLA10-000001

Z·ONE·DATSUN

© 1977 NISSAN MOTOR CO., LTD. Imprimé au Japon

TABLE DES MATIERES

Page

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES 1
- LIGNE 1
- EXTERIEUR 1
- INTERIEUR 4
- CONFORT DE ROUTE 5
  - HABITABILITE 5
  - BRUIT ET VIBRATIONS 8
  - SYSTEME DE CHAUFFAGE & VENTILATION ET DE CONDITIONNEMENT D'AIR 8
- SECURITE 9

CARACTERISTIQUES DISTINCTIVES DES MODELES 11

COULEURS DE CARROSSERIE ET DE GARNITURES 12

EQUIPEMENTS : DIFFERENCES ET OPTIONS 13

COMPOSANTS MECANIQUES 16
- MOTEUR 16
  - DESCRIPTION 16
  - PIECES MOTEUR (moteur A14) 16
  - PIECES MOTEUR (moteur L16) 17
  - SYSTEME ELECTRIQUE DU MOTEUR 25
  - MONTAGE DU MOTEUR 28
  - SYSTEME DE REFROIDISSEMENT 29
  - SYSTEME DE COMMANDES DU MOTEUR 30
  - SYSTEME D'ECHAPPEMENT 34
- CHASSIS 35
  - DESCRIPTION 35
  - EMBRAYAGE 36
  - TRANSMISSION MECANIQUE 41
  - TRANSMISSION AUTOMATIQUE 43
  - ARBRE DE TRANSMISSION 45
  - DIFFERENTIEL 46
  - SUSPENSION AVANT 47
  - ESSIEU AVANT 52
  - SUSPENSION ARRIERE (du type à ressort hélicoïdal et 4 jambes de force) 53
  - ESSIEU ARRIERE 57
  - FREINS 58
  - DIRECTION 64
  - ROUES ET PNEUMATIQUES 68

Page

CAISSE 68
DESCRIPTION 68
STRUCTURE DE LA CAISSE 69
COQUE AVANT 70
PLANCHER 71
ELEMENTS LATERAUX DE CAISSE 72
CAPOT MOTEUR 73
COUVERCLE DE MALLE ARRIERE 74
PARECHOCS ET CALANDRE 75
VENTILATION DE L'HABITACLE 75
GLACES AVANT ET ARRIERE 76
PORTES 77
HAYON ARRIERE (Coupé) 82
INTERIEUR 83
SIEGES 84
CEINTURES DE SECURITE 86
SYSTEME ELECTRIQUE CAISSE 86
DESCRIPTION 86
CIRCUITS ET CABLAGES 88
COMMUTATEURS ET RELAIS 90
PHARES, FEUX & LAMPES 94
INSTRUMENTS 96
MONTRE 98
RADIO 98
ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE 99
CHAUFFAGE 100
CHAUFFAGE 100
COMMANDES DE CHAUFFAGE 104
TABLEAU D'ENTRETIEN 106
CAPACITES DES SYSTEMES 106
ENTRETIEN PERIODIQUE ET PERIODICITE DE GRAISSAGE 107
LUBRIFIANTS RECOMMANDES 110
LUBRIFIANTS RECOMMANDES 110
DEGRES DE VISCOSITE SAE RECOMMANDES 110
RENSEIGNEMENTS DE SERVICE APRES VENTE 111
NUMEROS D'IDENTIFICATION 111
PLAQUE D'IDENTIFICATION DU VEHICULE 111
NUMERO DE CHASSIS 111
NUMERO DE SERIE DU MOTEUR 112
ETIQUETTE DU NUMERO DE CODE COULEUR 112

Page

LEVAGE, REMORQUAGE ET ANCRAGE 112
LEVAGE 112
REMORQUAGE 113
ANCRAGE 114
OUTILS SPECIAUX 115
MOTEUR 115
TRANSMISSION AUTOMATIQUE 116
CHASSIS ET CAISSE 117
DESSINS COTES 121
CARACTERISTIQUES GENERALES 123
SHEMA DE CABLAGE 131

Z·ONE·DATSUN

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

LIGNE

La série des "modèles A10" a été conçue pour succéder à la série précédente "modèle 710". De notables progrès ont été réalisés dans les domaines de l'économie, de la facilité de conduite et de la maniabilité.

Les plus marquants de ces progrès sont: 1) l'adoption d'un hayon arrière pour le coupé, 2) l'adoption de moteurs modèle A14 caractérisés par leur sobriété, 3) l'adoption sur la berline et le coupé d'un système de suspension arrière du type à quatre jambes de force, 4) la mise en oeuvre d'instruments et de commandes de maniement ou de lecture faciles, et 5) les améliorations dans l'habitacle en conception et en qualité.

EXTERIEUR

Les dimensions de la caisse et l'empattement des nouveaux modèles sont presqu'identiques à ceux de la série "modèle 710". Cependant, la visibilité a été grandement améliorée, l'habitacle et le compartiment bagages sont plus spacieux par suite de l'augmentation de leurs volumes utiles. L'impression générale que laisse le profil extérieur du modèle A10, c'est un sentiment de clarté et de fraicheur.

Berline

Le profil de la Berline se définit comme une succession de droites et de courbes vives, avec des montants de pare-brise minces et de larges vitres surbaissées.

Coupé

L'adoption de la conception "Porte Arrière" (lunette arrière intégrée au hayon arrière), permet de gagner en largeur pour le compartiment bagages et la vitre arrière.

Berline 4-portes





Coupé





Z·ONE·DATSUN

INTERIEUR

Tableau de bord

L'objet recherché dans l'exécution du tableau de bord était de concilier simplicité et beauté fonctionnelle: deux cadrans circulaires sont disposés au centre et un cadran carré de chaque côté. La centralisation des commandes d'éclairage et de lave-glace/essuie-glace sur la colonne de direction facilite leur manoeuvre.

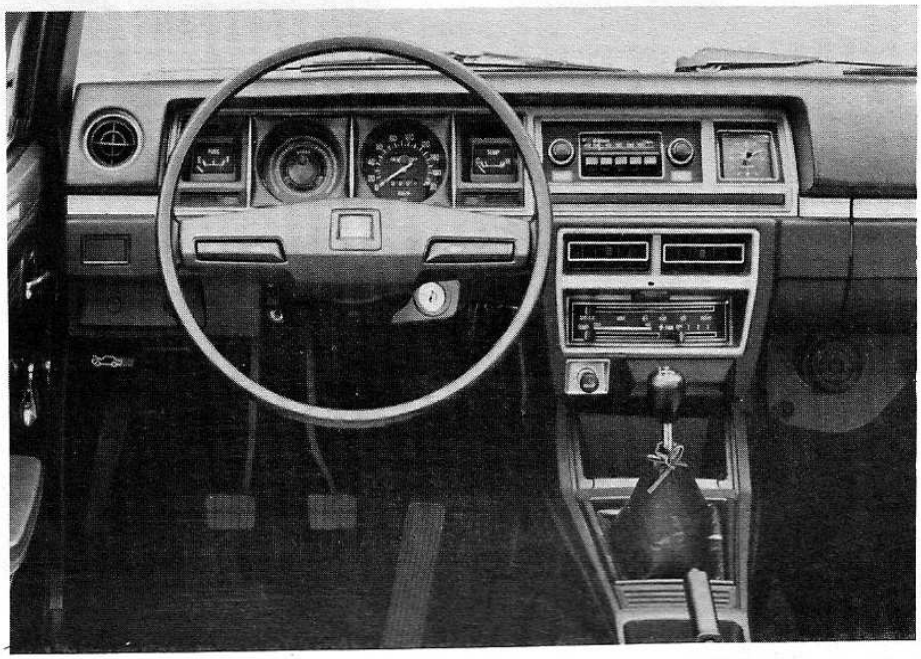


Tableau de bord.

Sièges

Le siège avant est du type intégral (dossier surélevé à appuie-tête incorporé); la sellerie et le capitonnage ont été particulièrement étudiés pour assurer la bonne assiette et le maintien de l'occupant.

Le siège arrière couvre entièrement les passages de roues. Dans le Coupé le dossier du siège arrière est rabattable.



Siège avant (Berline).



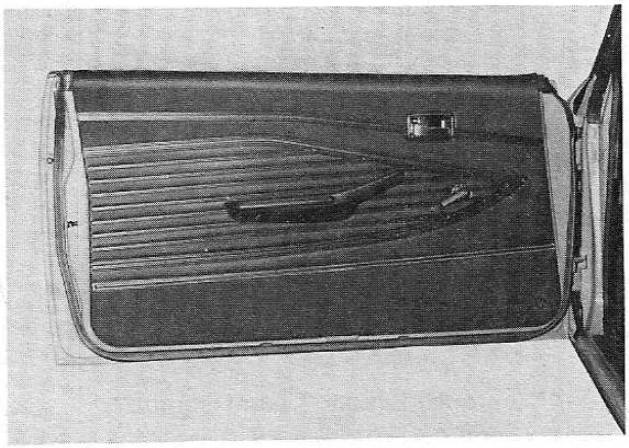
Siège arrière (Berline).

Z·ONE·DATSUN

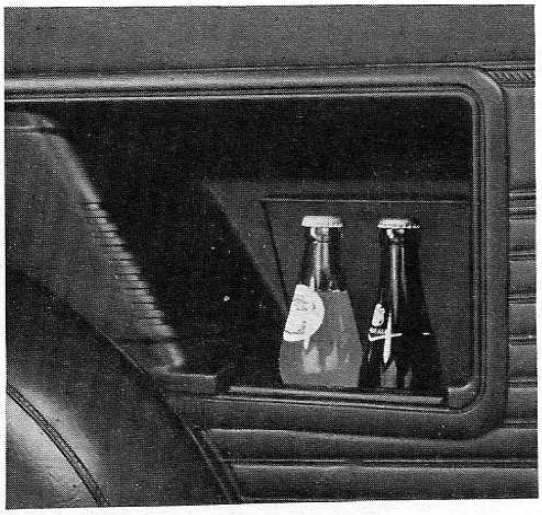
Aménagement intérieur

Pour les garnitures intérieures, on a mis en application un système harmonique de couleurs. Pour les panneaux de porte, on a adopté le garnissage complet et le demi garnissage, et comme pavillon-plafond pour le Coupé, un panneau moulé en forme.

L'accoudoir du siège arrière dans le Coupé comporte un coffret combiné vide-poches et haut-parleur.



Porte avant (Coupé)



Garnissage latéral arrière (Coupé)

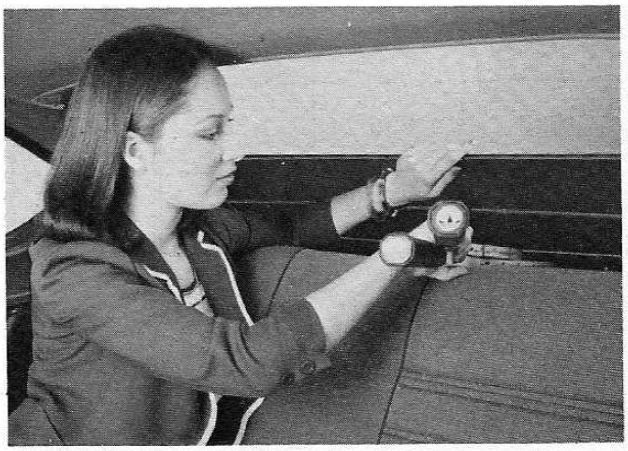
CONFORT DE ROUTE

HABITABILITE

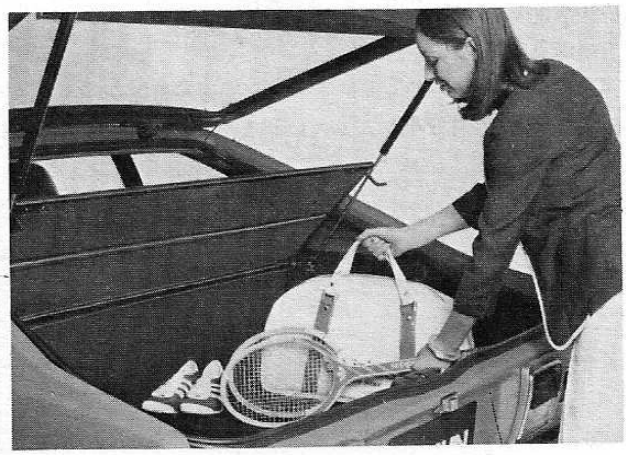
Tablette porte-bagages arrière (Coupé)

Nouveauté pour le Coupé, cette tablette porte-bagages arrière réalise une séparation entre l'habitacle et le compartiment bagages.

Cette tablette peut être ouverte ou refermée à la fois par l'avant (depuis le siège arrière) ou par l'arrière (bord adjacent au hayon arrière). On peut la déposer et la reposer à volonté suivant nécessité.



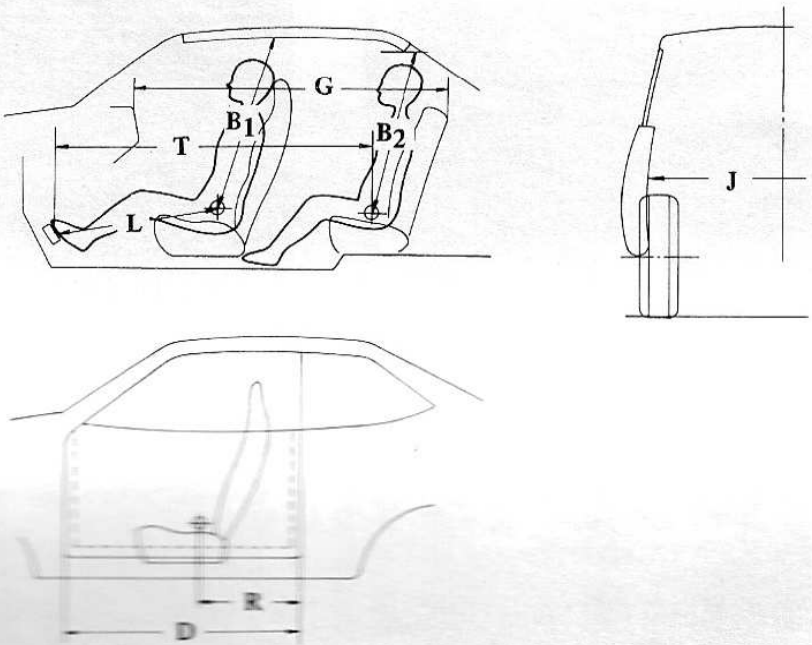
Tablette porte-bagages arrière (Intérieur)



Tablette porte-bagages arrière (Extérieur)

Habitacle

Les dimensions extérieures sont restées à peu de choses près les mêmes que pour la série "modèle 710". Cependant, les dimensions intérieures ont été accrues. La largeur en particulier a gagné 70 mm sur celle de la série 710 pour mettre les occupants davantage à l'aise. La largeur de porte du Coupé a elle aussi été augmentée, améliorant ainsi l'accessibilité au siège arrière.



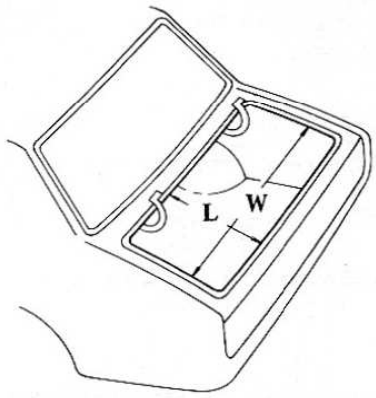
Habitacle

unité: mm

	Longueur habitacle à hauteur de tête G	Longueur totale de l'habitacle T	Allonge jambes avant L	Hauteur avant B1	Hauteur arrière B2	Largeur habitacle J	Largeur porte D
A10	1 740	1 711	de 878 à 1 038	925	855	1 355	1 237
710	1 720	1 691	de 842 à 980	920	860	1 285	1 212

Compartiment bagages

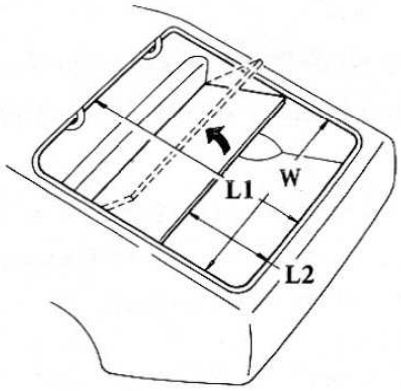
Le compartiment bagages de la Berline conçu dans le style "angle rentrant" se caractérise par la facilité qu'il offre au chargement et au déchargement. Sur le Coupé, le compartiment bagages est particulièrement spacieux du fait de sa réalisation en style "porte arrière".



Compartiment bagages (Berline)

Berline:

	Largeur d'ouverture W (mm)	Longueur d'ouverture L (mm)	Volume utile (norme S.A.E.) dm^3
A10	1 290	410	238
710	1 260	460	198

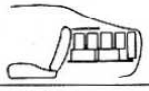
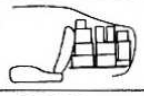
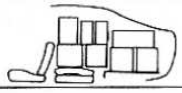


Compartiment bagages (Coupé).

Coupé

unité: mm

	Largeur d'ouverture W	Longueur d'ouverture	
		L1	L2
A10	1 150	1 120	380
710	1 115	–	455

		Volume utile (n. SAE) dm^3
A10		187
		259
		679
710		211

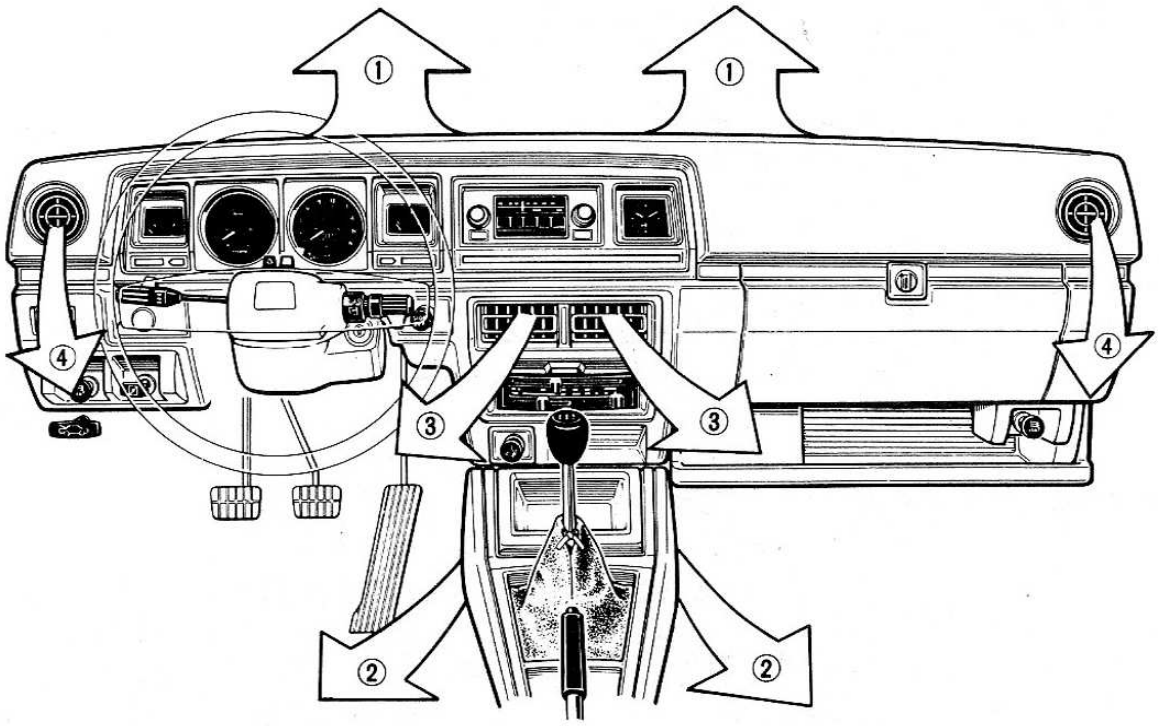
ISOLATION ANTI BRUIT ET ANTI VIBRATIONS

Sur les modèles A10 les améliorations suivantes ont été apportées dans la lutte contre le bruit et les vibrations, comparativement avec les modèles 710.

- Le tablier avant et le plancher ont été munis d'autant de silent-blocs que possible.
- Des améliorations ont été apportées aux fixations anti vibrations des montages du moteur et du tuyau d'échappement.
- L'adoption du système de suspension arrière à quatre jambes de force et ressort hélicoïdal confère un confort de conduite comparable à celui d'une suspension arrière indépendante.
- Toutes les versions sont équipées d'un arbre de transmission à trois cardans.
- Pour le plancher on a adopté un revêtement isolant à trois épaisseurs et la partie supérieure du tablier a de même été garnie d'isolants.

SYSTEME DE CHAUFFAGE & VENTILATION ET DE CONDITIONNEMENT D'AIR

- Le chauffage est du type à mixage d'air, et l'on a ajouté un nouveau repère à la commande (position RECIRC) pour le chauffage de l'air recyclé.
- Nouveauté: l'adoption de dégivreurs latéraux agissant sur les glaces latérales.
- Le conditionnement d'air du type à rechauffage de l'air mixé permet d'obtenir une large gamme de températures.
- L'aérateur central a été placé 150 mm plus haut que sur les modèles de la série 710, et il est intégré dans le tableau de bord. Ce mode d'exécution permet d'émettre de l'air frais vers les visages et de l'air chaud vers le bas des jambes en position "Bi-level" (bi-niveau).



Chauffage	: ① ② ④	**Fonctionnement en bi-niveau**	: ① ② ③ ④
Ventilation	: ③ ④	**Recyclage**	: ① ② ④
Dégivrage et désembuage	: ①	**Air frais**	: ③ ④

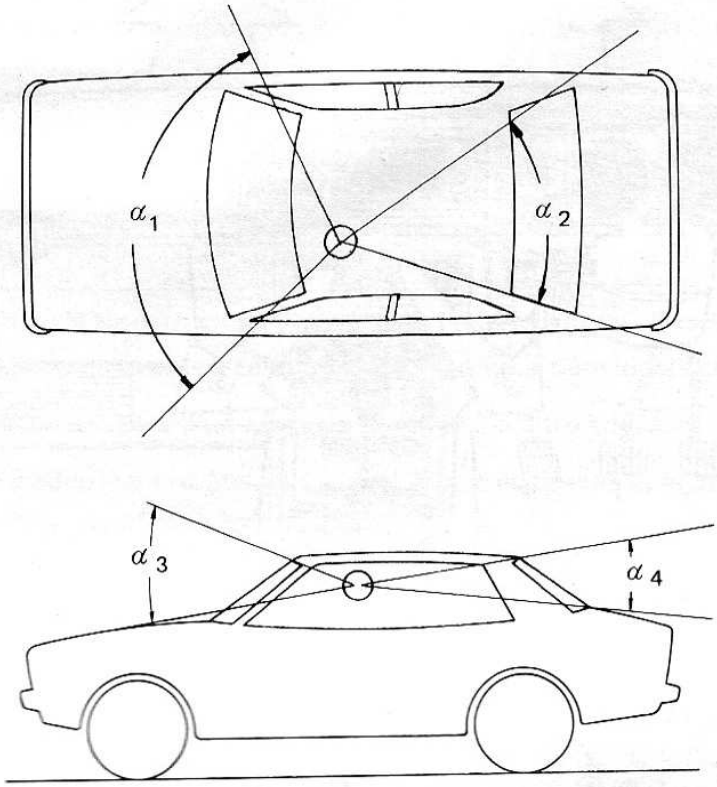
SECURITE

Visibilité

Pour améliorer la visibilité vers l'avant, on a adopté un montant de pare-brise mince, et la partie supérieure du tableau de bord a été aplatie pour supprimer l'impression d'obstacle que donnait le tableau de bord.

La visibilité latérale elle aussi a été améliorée en abaissant la ligne de ceinture. Vers l'arrière la visibilité a de même profité de l'adoption de la ligne rentrant pour la Berline, et porte arrière pour le Coupé.

Z·ONE·DATSUN



Visibilité

degrés

	α1	α2	α3	α4
A10	91°	51°	32°	15°
710	89°	47°	29°	11°

Système de freinage

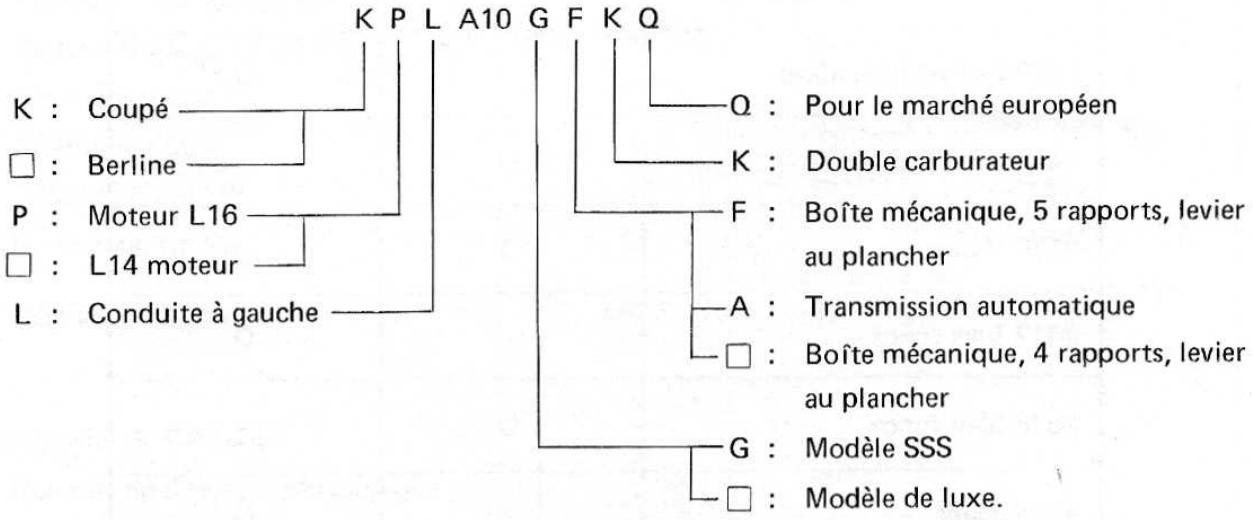
La taille du servo frein Master Vac a été accrue pour améliorer l'efficacité du freinage. En outre le freinage arrière a été muni d'un dispositif de rattrapage de jeu automatique: de ce fait la pression requise sur la pédale reste identique quelle que soit l'usure des garnitures. Enfin pour éviter les inconvénients dûs à la rouille, on a monté à l'arrière, des cylindres de roue de type fixe.

CARACTERISTIQUES DISTINCTIVES DES MODELES

	Modèle (conduite à gauche)		Moteur	Boîte	Pont Arrière	
					Modèle	Rapport
Berline	DX	LA10Q	A14(S)	F4W60	H150A	3,889
		PLA10Q	L16(S)	F4W63L	H165B	3,700
		PLA10AQ		3N71B		3,889
Coupé	SSS	KPLA10GFKQ	L16(T)	FS5W63A		3,700

A14(S) : moteur A14 à un seul carburateur.
L16(S) : moteur L16 à carburateur unique.
L16(T) : moteur L16 à deux carburateurs.

Désignations par préfixes et suffixes et leur signification:



□ : dénote un "blanc".

COULEURS DE CARROSSERIES ET DE GARNITURES

Z-ONE-DATSUN

Modèle / Classe / Couleur de la sellerie / Matériau d'habillage des sièges / Couleur de la Carrosserie	Berline & Coupé	
	DX & SSS	
	G (Noir)	C (Brun)
	Simili cuir (Vinyle) Drap *	Simili cuir (Vinyle) Drap *
#258 Argent (métallisé)	O	–
#216 Blanc	O	–
#324 Or (métallisé)	–	O
#630 Beige	–	O
#669 Vert tendre (métallisé)	–	O
#670 Orange (métallisé)	–	O
#671 Vert (métallisé)	O	–
#110 Rouge	O	–
#412 Vert foncé	–	O
#678 Bleu foncé	O	–
#208 Jaune	–	O
#615 Vert olive (métallisé)	–	O
#510 Bleu clair (métallisé)	O	–

* : Option

EQUIPEMENTS : DIFFERENCES ET OPTIONS

S : Equipement standard.
D : Option s.d.v. (salle de vente: disponible chez le distributeur).
O : Option disponible d'usine.
N : Non disponible.

Modèle / Article	Berline	Coupé	Remarques
	DX	SSS	
MOTEUR			
Liquide de refroidissement L.L.C. 50%	S	S	
Thermostat 88°C	S	S	
Filtre à air avec dispositif antigivre	S	S	
Ventilateur de radiateur 4 pales de diamètre 330 mm, sans coupleur hydraulique	S	S	
Garant de radiateur: un élément supérieur de diamètre 350 mm	N(S)*	N	* Pour 140J
Batterie N50Z (12V-60AH)	S	S	
Alternateur 50A	S	S	
Alternateur 60A	D	D	
Démarreur 0,8 kW	S*	N	* Pour 140J
Démarreur 1,0 kW	S*	S	* Pour 160J
Démarreur 1,2 kW	N(S)*	N	* Pour modèles à boîte aut.
CHASSIS & CAISSE			
Colonne de direction télescopique	S	S	
Pneumatiques 165SR-13	S	S	
Roues acier	S	S	
Roues aluminium	D	D	
Lampe témoin d'alerte de niveau de fluide de frein	S	S	
Glace de pare-brise feuilletée, non colorée, épaisseur 5,7 mm	S	S	
Glace de pare-brise feuilletée, colorée, ép. 5,7 mm	O	O	

Article \ Modèle	Berline	Coupé	Remarques
	DX	SSS	
Glace arrière non colorée avec résistance chauffante	S	S	
Glace arrière colorée avec résist. chauff.	O	O	
Habillage des sièges capitonnage mousse (simili cuir vinyle)	S	S	
– d° – Habillage drap	O	O	
Siège avant fauteuil intégral (appuie tête intégré), avec dispositif d'inclinaison	S	S	
Ceinture de sécurité avant type 3 points avec enrouleur automat. et dispositif de décrochage d'urgence ELR (deux)	S	S	
Ceinture de sécurité arrière type 3 points (deux) plus une centrale type 2 points	D	D	
Volant de direction à trois branches à guipage de cuir sur la jante	S	N	
Volant sport trois branches	N	S	
Rétroviseur intérieur type jour et nuit, à fragmentation au choc	S	S	
Rétroviseur extérieur *			
Carré (sur l'aile)	O	N	* Non disponible pour France, Belg. Autriche, RFA et Pays-Bas.
En obus (sur l'aile)	N	O	
Carré (sur la porte)	O	O	
EQUIPEMENTS ELECTRIQUES DE CAISSE ET DIVERS			
Radio OM 5 boutons poussoirs	O	O	
OM-FM 5 boutons poussoirs	O	O	
OM-GO 5 boutons poussoirs	O	O	
Lecteur de cassette stereo			
Type à inversion automatique	D	D	
Type mono	D	D	
Montre à quartz, à deux aiguilles	O	S	
Compte-tours	O	S	
Phares, type semi blindé	O	S	

Z·ONE·DATSUN

Modèle / Article	Berline	Coupé	Remarques
	DX	SSS	
Essuie glace, type 3 vitesses dont une balayage intermittent	N(S)*	N(S)*	* Pour R.F.A.
Essuie glace, type 3 vitesses dont une intermittent avec lame déflecteur-alourdisseur	S	S	
Chauffage avec dégivrage latéral	S	S	
Allume-cigare avec lampe témoin	N	S	
Allume-cigare sans lampe témoin	S	N	
Lampe centrale de tableau de bord	N	S	
Compteur de vitesse en km/h	S	S	
Boîte vide poche sur console, standard	S*	N	* mod. b.v. mec.
Boîte vide poche sur, grand modèle	S*	S	* mod. b.v. aut.
Boîte vide poche sur, grand modèle avec couvercle	S*	S*	* pour 160J marché R.F.A.

COMPOSANTS MECANIQUES

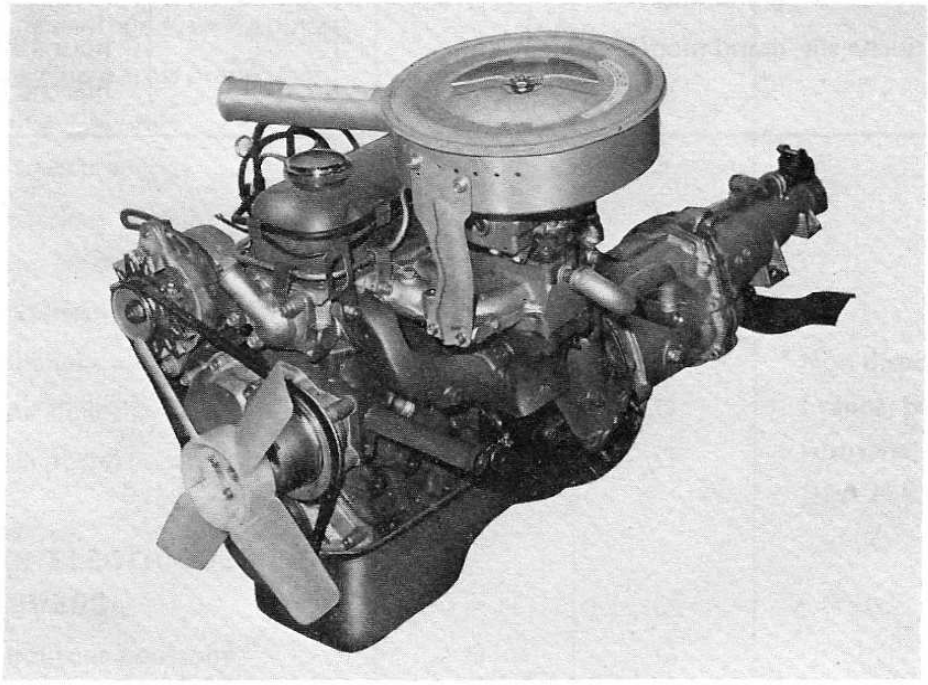
MOTEUR

DESCRIPTION

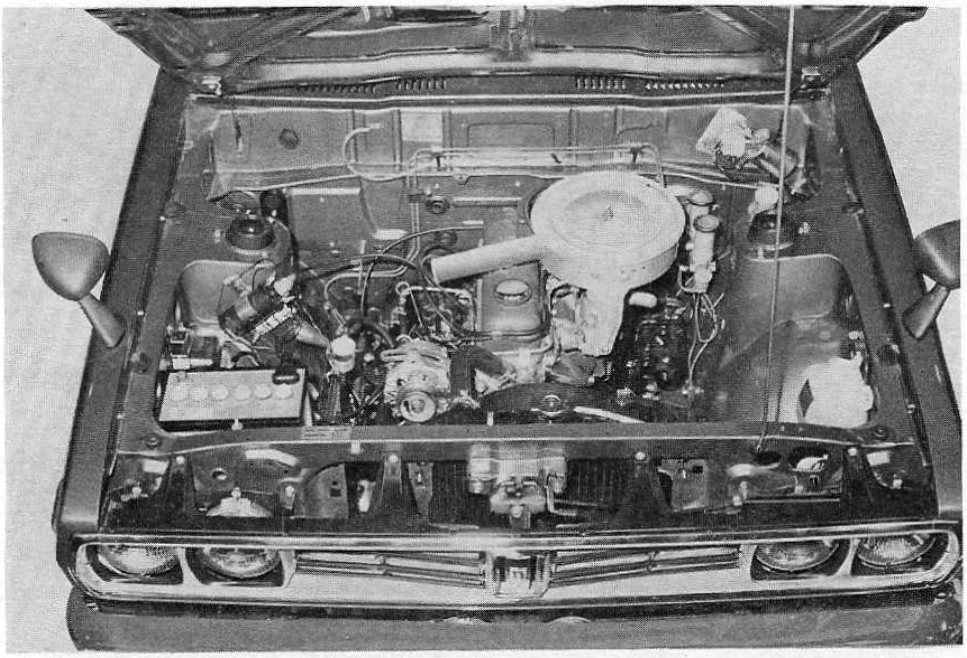
La série "modèle A10" est équipée du nouveau moteur de la série A. Et aussi du moteur de la série L qui équipait l'ancienne série "modèle 710", c'est à dire que les modèles 140J de la série A10 ont maintenant le moteur A14 au lieu de l'ancien moteur L14, tandis que les modèles 160J ont gardé le même moteur L16 que les modèles précédents. Le moteur A14 est fabriqué dans le même alliage léger que les moteurs A10 et A12 qui équipaient les modèles F10 et B210, caractérisés par leur sobriété en carburant.

Modèle 140J

- Moteur A14

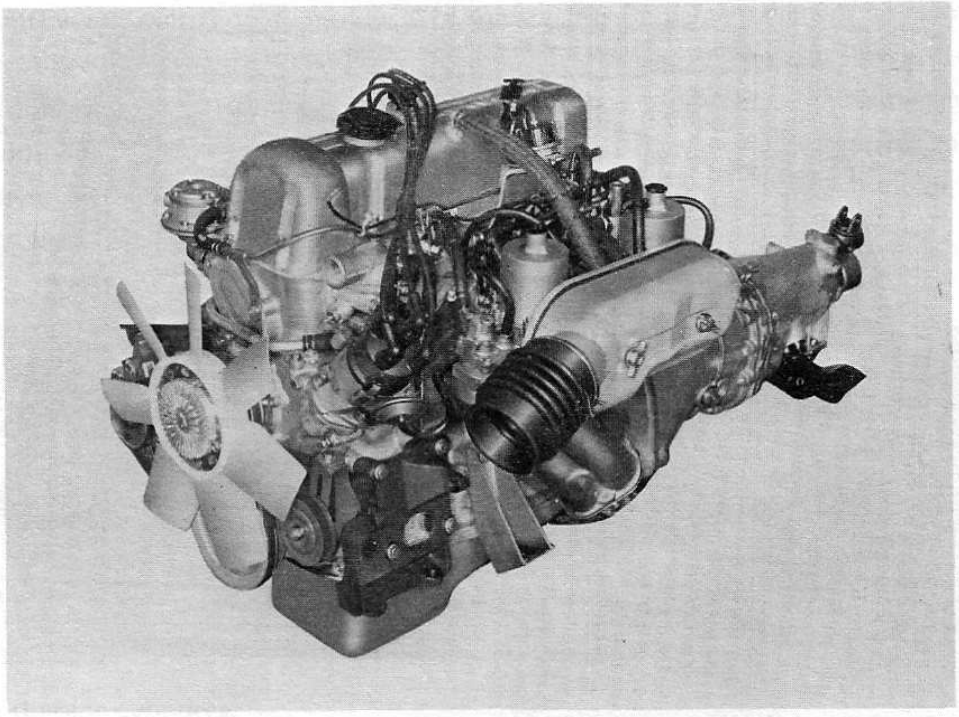


- Compartiment moteur



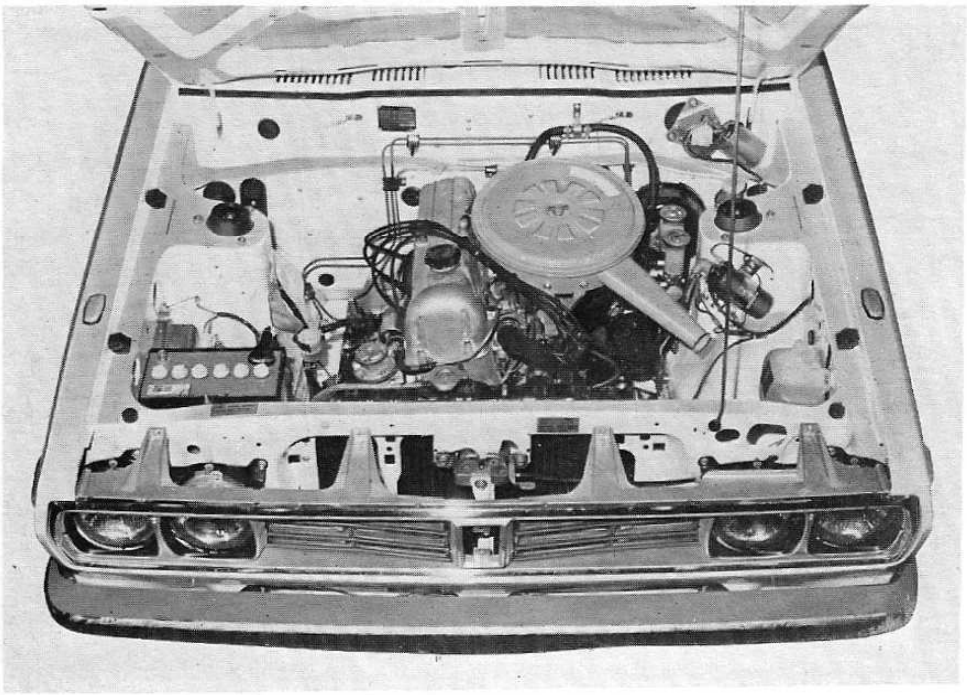
Modèle 160J

- Moteur L16

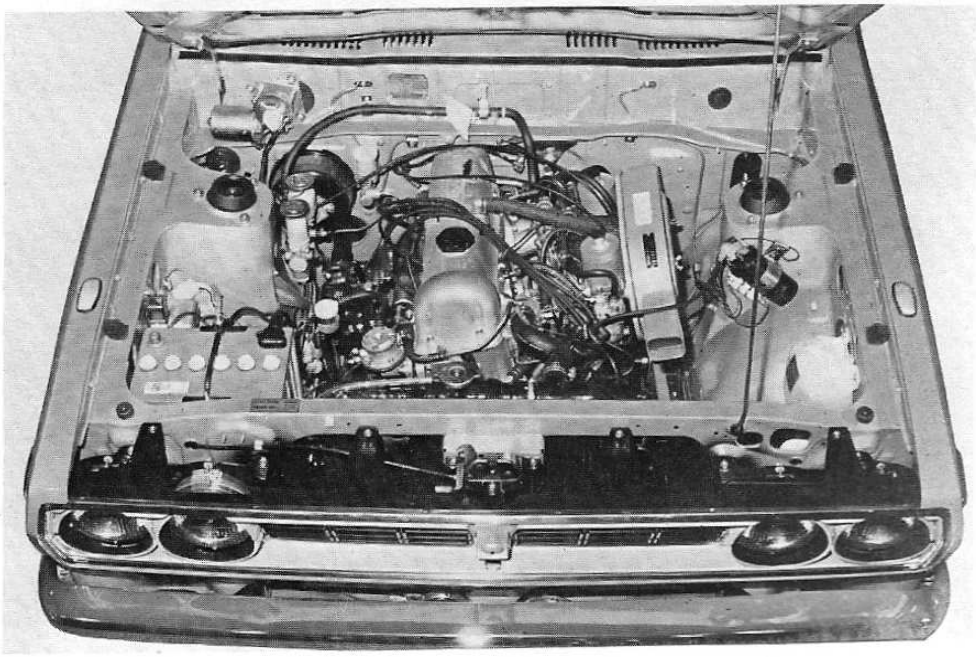


Z·ONE·DATSUN

- Compartiment moteur (un carburateur)



- Compartiment moteur (deux carburateurs)



Caractéristiques des moteurs

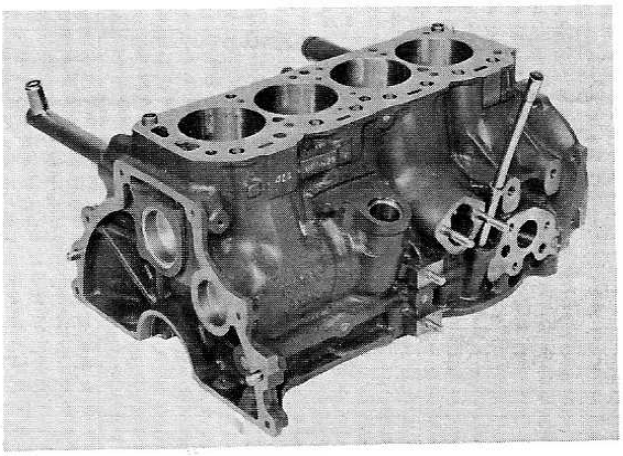
	A14S	L16S	L16T
Disposition des cylindres	4 cylindres en ligne		
Disposition des soupapes	en tête à culbuteurs	arbre à cames en tête	
Cylindrée totale (cm^3)	1 397	1 595	
Course x alésage (mm)	76,0 x 77,0	83,0 x 73,7	
Taux de compression	8,5	8,5	9,0
Ordre d'allumage	1-3-4-2		
Vitesse de ralenti (trs/mn)			
avec b.v. mécanique	650	600	700
avec b.v. automatique	–	650	–
Calage de l'allumage (avant point mort haut) (°/trs/mm)			
avec b.v. mécanique	7°/650	10°/600	10°/700
avec b.v. automatique	–	10°/650	–

COMPOSANTS DU MOTEUR A14

La conception et l'exécution du moteur A14 sont restées fondamentalement les mêmes que celles des moteurs A10 & A12 montés sur les modèles F10 & B210. Cependant, du fait de la différence en cylindrée totale et des caractéristiques du véhicule, la plupart des pièces composantes du moteur ont subi une modification de quelque sorte. Pour la marche à suivre en atelier, se référer au "Manuel de service, moteur A14". Ce qui suit a pour objet de comparer les composants du moteur A14 à ceux du moteur A12 monté sur les modèles B210.

Bloc cylindres

De pair avec les modifications de la cylindrée et de la course de piston, les modifications suivantes ont été apportées à l'alésage et à la hauteur du bloc cylindres:



- Alésage:

  76 mm au lieu de 73 mm

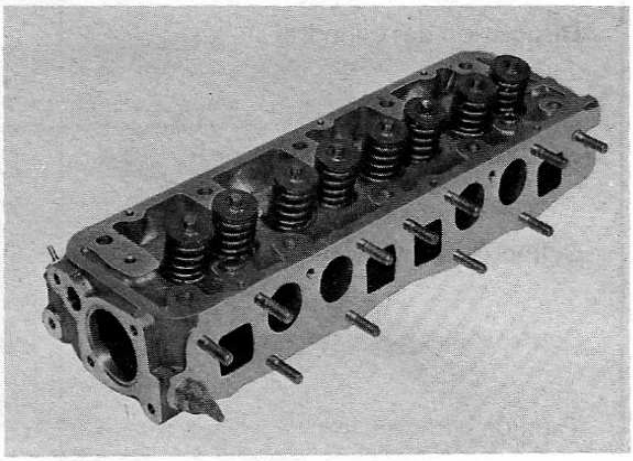
- Hauteur du bloc cylindres:

  204,1 mm au lieu de 189,1 mm

Le nombre des points de vidange d'eau a été réduit de deux à un.

Culasse

La culasse est en alliage d'aluminium. La chambre de combustion est du type "en coin" (type ouvert), et sa finition est réalisée par usinage à la fraise discoïde avec étagement des sièges.



Pistons, bielles et axes de pistons

Les pistons en alliage d'aluminium sont à jupe entière. L'axe de piston est décalé vers la droite de 1 mm. Le mot "Front" (avant) est frappé sur l'axe pour indiquer la façon correcte de réaliser le montage.

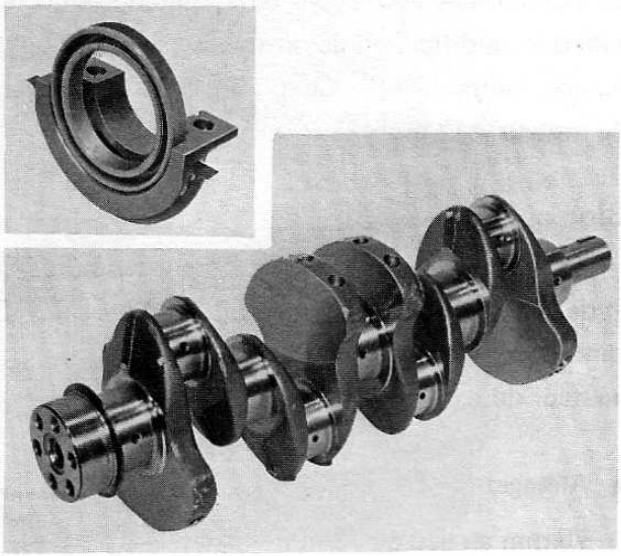
- Diamètre du piston:

  76 mm au lieu de 73 mm



Vilebrequin

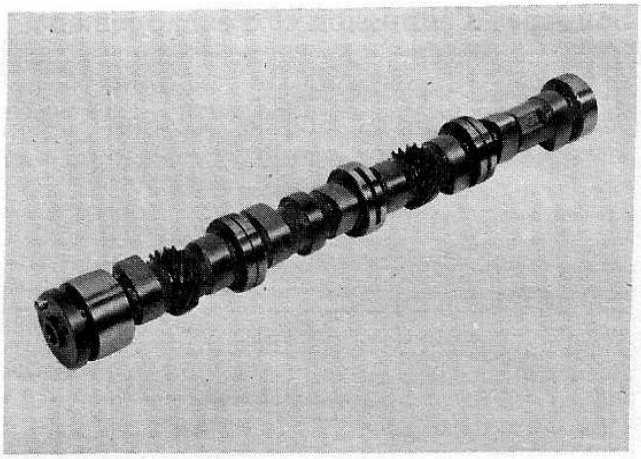
Le vilebrequin est réalisé en acier forgé spécial et repose sur cinq paliers. Il est muni à l'arrière d'un joint d'huile du type à lèvre.

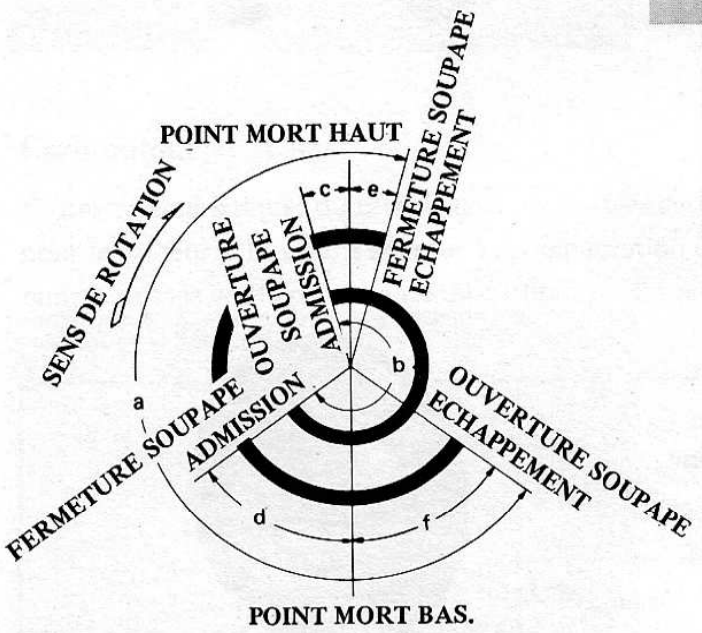


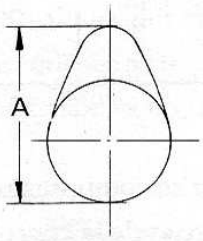
Z·ONE·DATSUN

Arbre à cames

L'arbre à cames repose sur cing paliers usinés dans le bloc cylindres. Le calage des soupapes et l'excentricité des lobes de cames ont été modifiés comme suit:





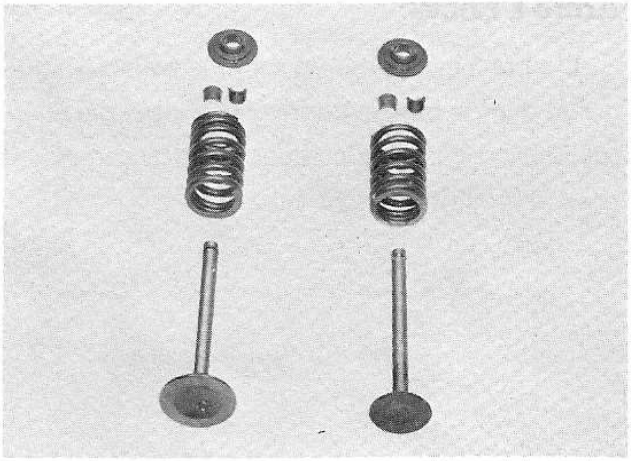


Calage des soupapes (degrés):					
a	b	c	d	e	f
256	248	14	54	20	56

	Excentricité des cames (levée effective) mm	Hauteur totale "A" de la came mm
Admission	5,33	36,200 à 36,250
Echappement	5,60	35,930 à 35,980

Soupapes d'admission et d'échappement

Les diamètres des soupapes - admission et échappement - ont été modifiés. Le joint d'étanchéité est du type à lèvre et la queue de soupape est chromée.

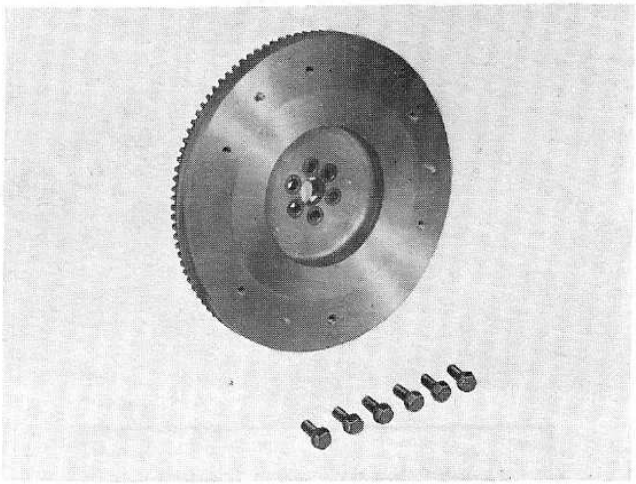


diamètre des soupapes (mm)

	A10	B210
soupape d'admission	37	35
soupape échappement	30	29

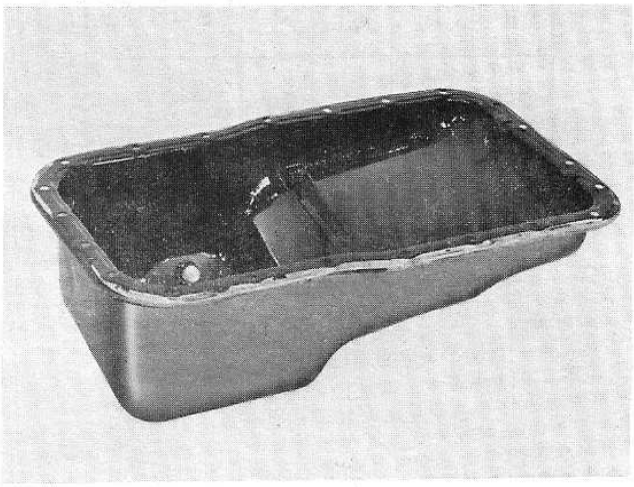
Volant

Le volant se compose du volant proprement dit, en fonte, et de la couronne dentée de démarrage sertie à chaud sur le volant, qui engrène avec le pignon du démarreur. La forme du volant a été modifiée.



Carter à huile

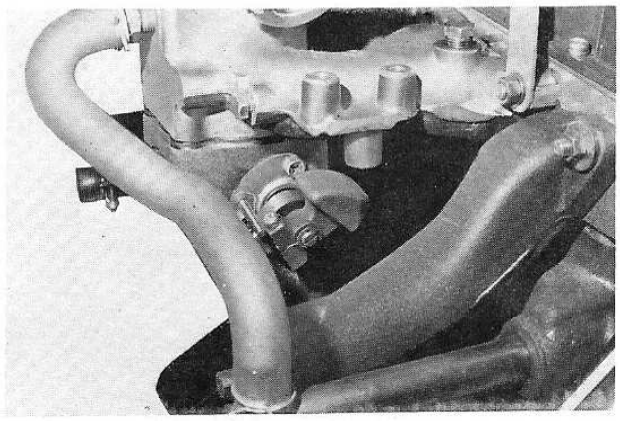
La modification apportée à la traverse avant a entrainé une modification de la forme du carter à huile.



Z·ONE·DATSUN

Collecteurs d'admission et d'échappement

Le système de refroidissement du moteur A14 est mis à contribution pour effectuer un préchauffage de l'air à l'admission.



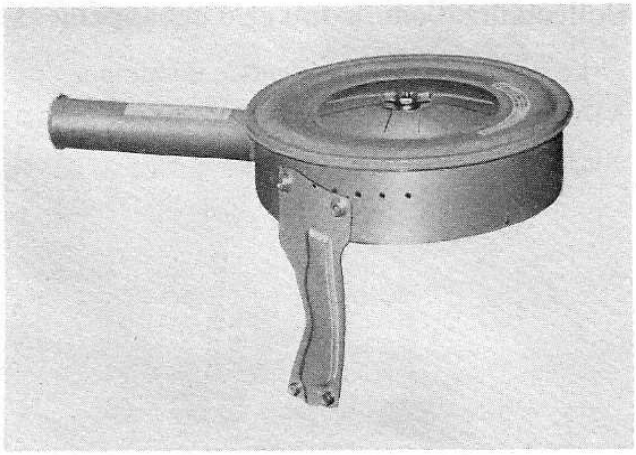
Carburateur

Les caractéristiques du carburateur sont listées ci-dessous. Les caractéristiques ont été modifiées pour le moteur A14 pour s'adapter à l'augmentation de la cylindrée, ainsi que les gicleurs pour obtenir le dosage voulu du mélange air-carburant. En outre, on a amélioré la stabilité du ralenti et la résistance à l'échauffement.

	modèles A10 (A14S)		modèles B210 (A12S)	
	DCG306-80		DCG306-54	
	Primaire	Secondaire	Primaire	Secondaire
Diamètre de la grande buse (mm)	22	27	20	26
Gicleur principal	#104	#150	#97	#135
Ajutage d'air principal	#65	#60	#80	#80
Gicleur de ralenti	#46	#50	#43	#50
Calibreur d'air de ralenti	#170	#100	#220	#100
Gicleur de puissance	#60 (exécution en étanche)		#60	
Economiseur de ralenti	Oui		Non	
Ajutage d'économiseur	#90		Non	
Contrepoids secondaire (g)	9		12	

Filtre à air

La localisation du support de filtre à air a été modifiée. Les modèles destinés aux régions à climat rigoureux sont munis de dégivreurs.



COMPOSANTS DU MOTEUR L16

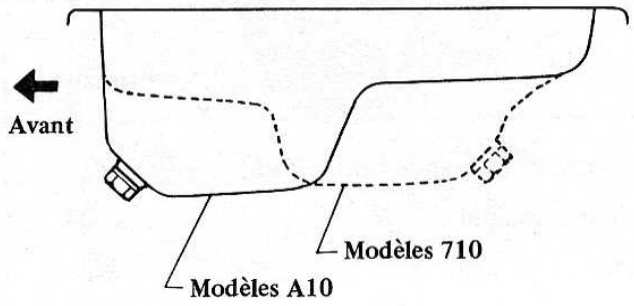
Seul le carter à huile et ses accessoires connexes ont été modifiés sur le moteur L16 tel qu'il était monté sur les précédents modèles 710, et cela pour s'adapter à la modification apportée à l'entretoise support avant.

Carter à huile

La portion "puisard" du carter a été déportée de l'arrière vers l'avant, comme indiqué sur le dessin.

Interchangeabilité:

Commun avec les modèles 810.

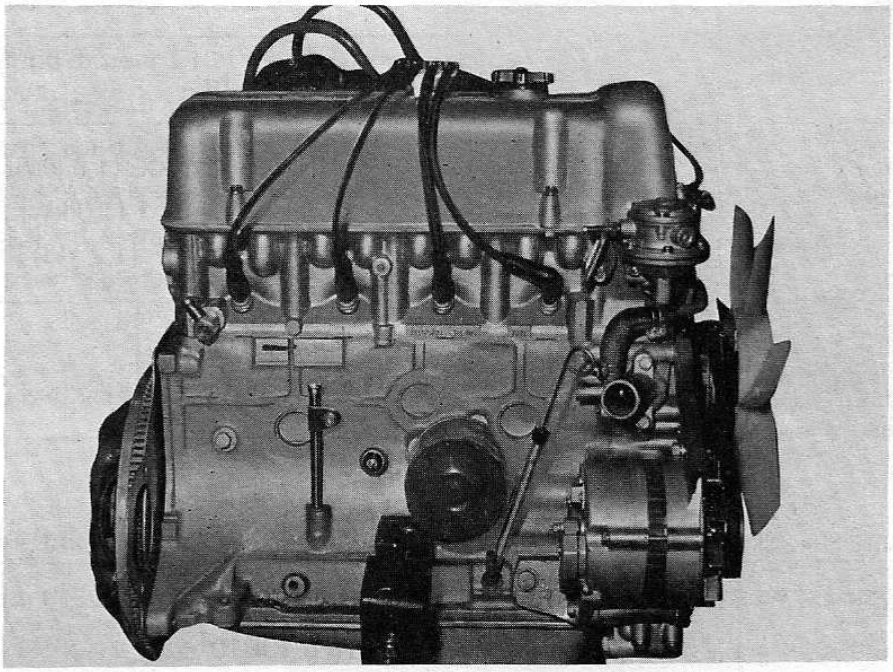


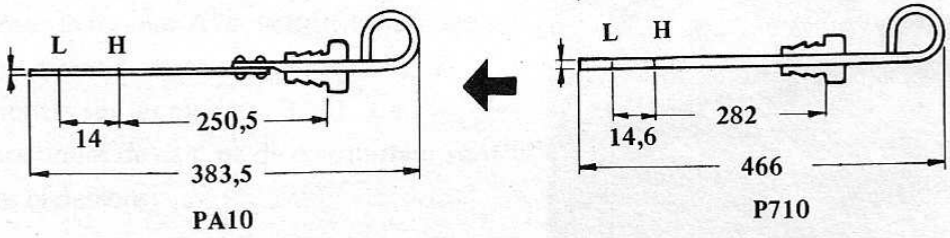
Filtre à huile

Le filtre à huile utilisé sur les modèles précédents se composait d'un tuyau en acier avec support en aluminium. Les nouveaux modèles, cependant, ont un filtre à huile intégral en aluminium.

Jauge de niveau d'huile, guide de jauge d'huile et collier de la conduite de chauffage

Conjointement à la modification apportée au carter à huile, la jauge à huile et le guide de jauge à huile ont subi des modifications. L'ensemble "jauge à huile" a également été déplacé vers l'avant du bloc cylindres. Le collier de la conduite de chauffage a été disposé là où se trouvait précédemment le guide de jauge à huile.





(unité: mm)

ELECTRICITE MOTEUR

Les types de composants électriques de moteur employés sur les modèles A10 sont listés ci-après.

Z·ONE·DATSUN

	A14S	L16S	L16T
Batterie	N50Z (60Ah)		
Démarreur	S114-160D (0,8 kW) MCA02-0 (0,8 kW)	S114-170E (1,0 kW) MEA07-1 (1,0 kW) S114-180F (1,2 kW)*1	
Alternateur *2	LT150-26B (50A) AG2050N31	LT150-23B (50A) AG2050N34B	—
Regulateur de tension	TL1Z-570		
Bobine	C6R-206 HP5-13E10		
Distributeur	D414-97 T3T03574	D411-58K TVC-4PL	D414-88 T3T20383
Bougies	BPR5ES		BPR6ES

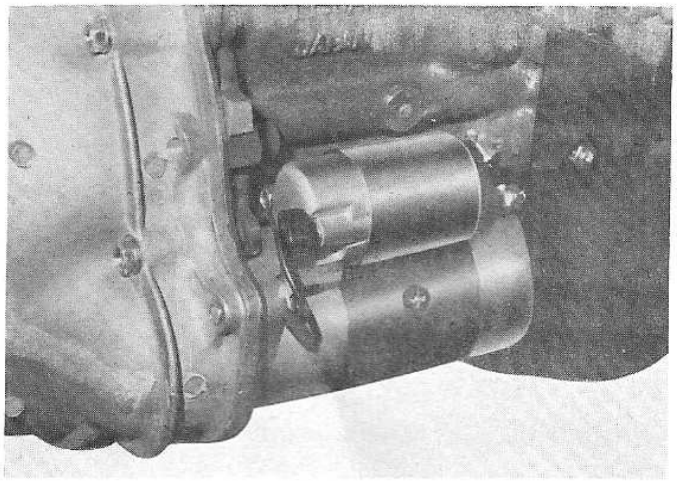
*1 : modèles à boîte automatique

*2 : 60A (option salle de vente)
A14: LT160-49
L16: LT160-34B
AH2060NZ

Démarreur

Le démarreur du moteur L16 est interchangeable entre les nouveaux modèles A10 et les modèles précédents 710.

Le type et l'exécution du démarreur du moteur A14 sont identiques à ceux du moteur A12 monté sur les modèles B210.

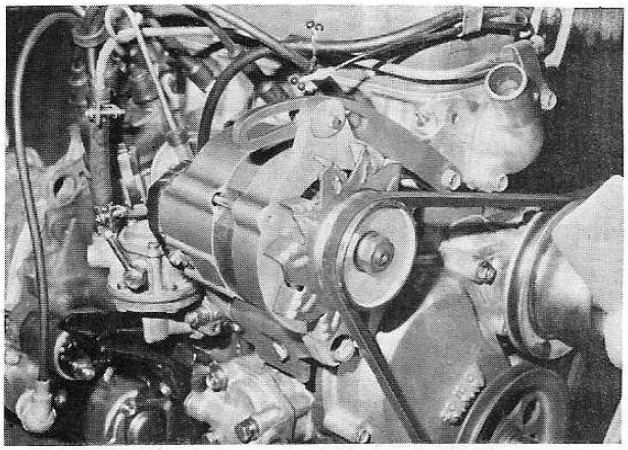


Interchangeabilité:

Oui (voir classification ci-dessus).

Alternateur

L'alternateur du moteur L16 est interchangeable entre les modèles A10 et 710. Pour le moteur A14, l'alternateur du modèle 35 Ampères est interchangeable avec ceux des modèles 710. Les alternateurs d'autres modèles sont conçus exclusivement pour le moteur A14.



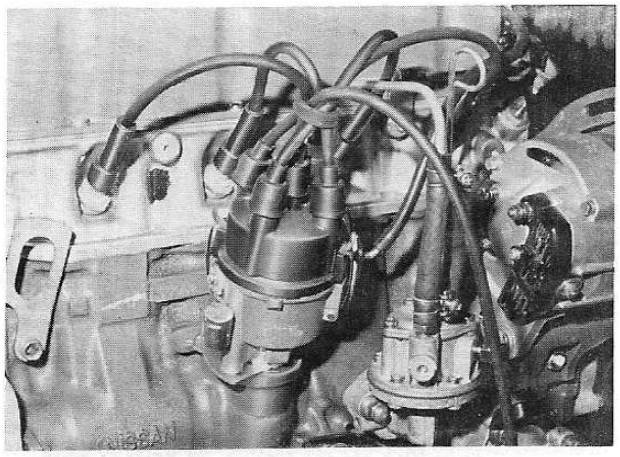
Régulateur de tension

La conception de base du régulateur est inchangée. Cependant la forme de la borne de connection a été modifiée.

Interchangeabilité: Non.

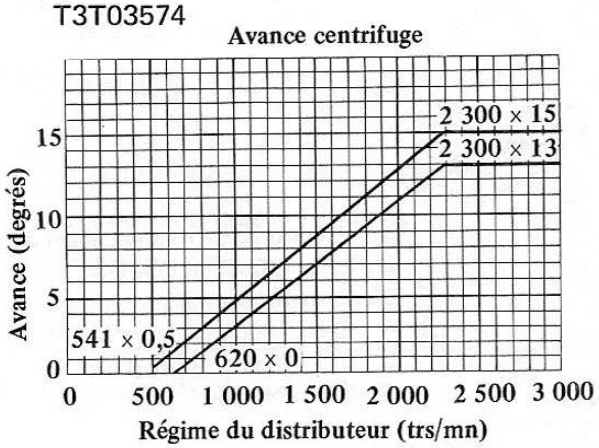
Distributeur

Pour le distributeur du moteur L16 on a retenu celui des modèles 710 sans modification. Pour le moteur A14, le distributeur est différent quant au type et à l'exécution, de ceux montés sur les modèles B210. Les caractéristiques de ce type de distributeur sont données ci-dessous:

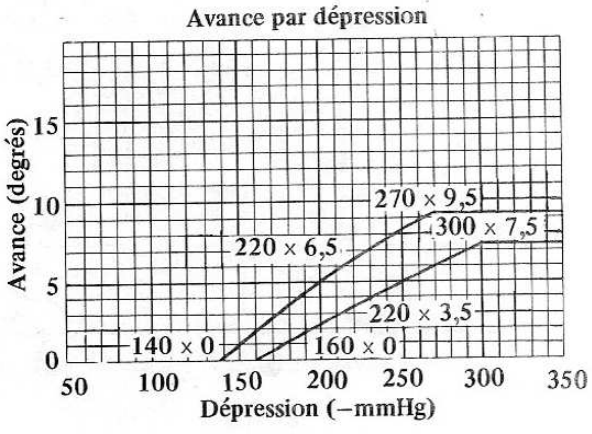


- Type D414-97

T3T03574



Avence centrifuge

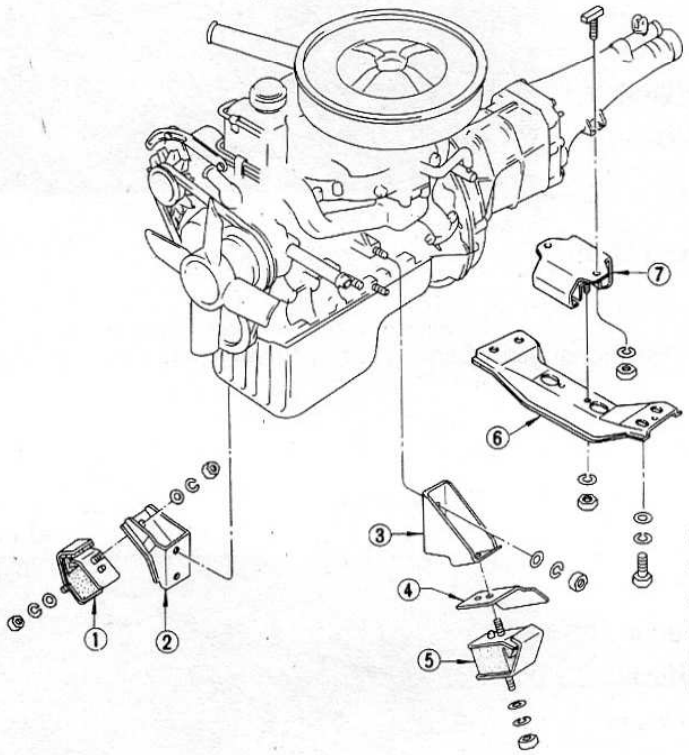


Avance par dépression

FIXATION DU MOTEUR

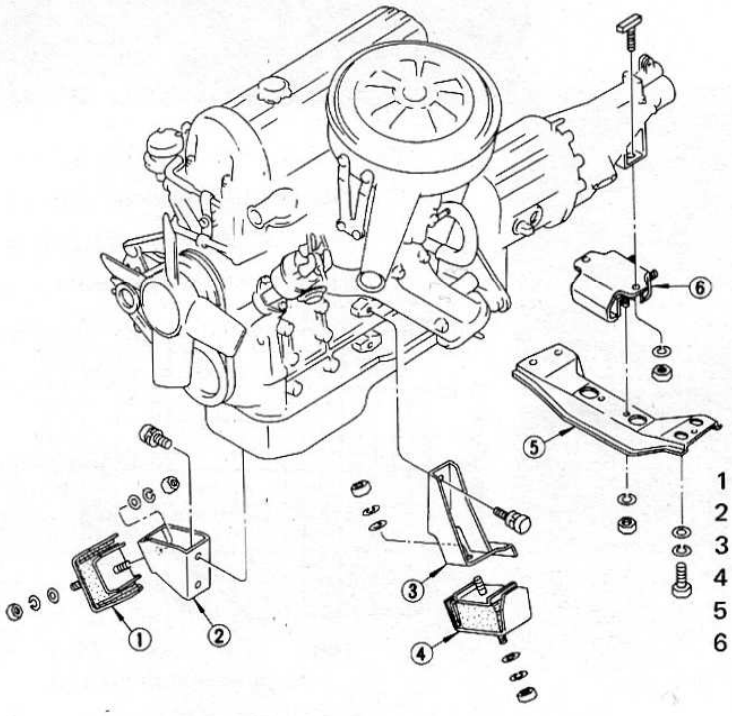
Pour les fixations Avant et Arière du moteur, on a fait appel à une nouvelle conception pour réduire le poids et améliorer l'isolation contre le bruit et les vibrations. L'entretoise support arrière a été raccourcie et le double silent bloc ainsi que l'amortisseur d'ensemble supprimés.

Moteur A14



1 Silent bloc de fixation avant du moteur
2 Patte de fixation du moteur, droite
3 Patte support du moteur, gauche
4 Plaque d'isolation thermique
5 Silent bloc de fixation avant du moteur
6 Entretoise support arrière
7 Amortisseur arrière (support boîte)

Moteur L16



1 Silent bloc de fixation avant du moteur
2 Patte support du moteur, droite
3 Patte support de moteur, gauche
4 Silent bloc de fixation avant
5 Entretoise support arrière
6 Silent bloc de fixation arrière

Z·ONE·DATSUN

SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Radiateur

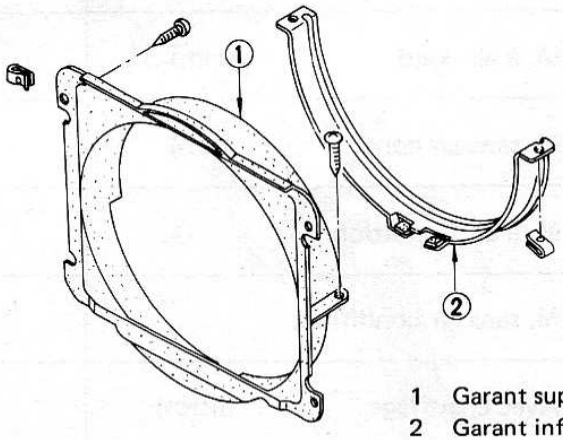
On a gardé le bouchon de radiateur à pression et les ailettes ondulées des modèles précédents. Le système de refroidissement du modèle à boîte automatique comporte un refroidisseur d'huile incorporé.

La conception de base du système de refroidissement reste sans changement; seule sa capacité a été modifiée pour faire face à l'augmentation de cylindrée.

Garant de radiateur (sauf 160J)

En deux parties

1) Modèle à conditionnement d'air:
   Garant supérieur + garant inférieur
2) Modèle sans conditionnement d'air:
   Garant supérieur



1 Garant supérieur
2 Garant inférieur

Caractéristiques principales

		A14	L16	
			B.V. mécan.	B.V. autom.
Radiateur	Dimensions du faisseau (mm)	404 x 330	474 x 360	
	Surface frontale (m^2)	0,133	0,171	
	Type des ailettes	32 CM	32 CM	
	Pas (inclinaison) des ailettes (mm)	2,3	2,7	2,5
	Puissance de radiation kcal/h °C	405	460	485
	Refroidisseur d'huile de boîte automatique	–	–	Incorporée
	Pression au bouchon (kg/cm^2)	0,9		

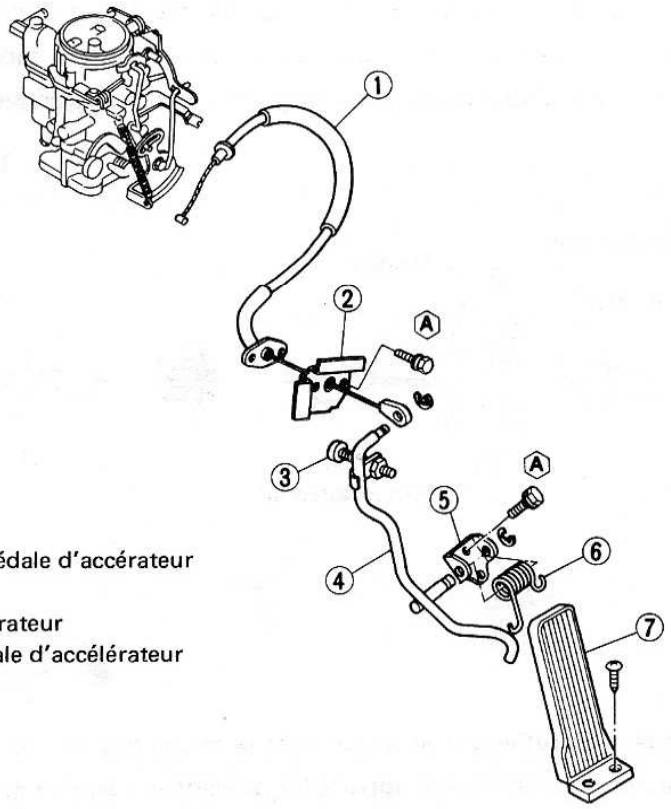
			A14	L16	
				B.V. mécan.	B.V. autom.
Garant	Modèles avec conditionnement d'air		garant sup. + gart inf.	Garant d'une seule pièce	
	Modèles sans conditionnement d'air		garant supérieur	–	
Ventilateur	M. à air cond.	(mm)	7 pales Diam. 350		
	M. sans air cond.	(mm)	4 pales Diam. 330		
Embray. de venti.	M. à air Conditionné		à couplage hydraulique		
	M. sans air condition.		–		
Capacité liq. ref.	Avec chauffage	(litres)	5,1	7,0	
	Sans chauffage	(litres)	4,4	6,3	

SYSTEME DE COMMANDES DU MOTEUR

Tringlerie et/ou cable d'accélérateur

Les modèles équipés du moteur A14 (à conduite à droite ou à gauche) ont été dotés d'une commande d'accélérateur à cable uniquement, et les modèles équipés du moteur L16, d'une timonerie mixte (barre de torsion + cable). La conception de la pédale est du même type "pédale d'orgue" que celui utilisé sur les modèles précédents 710.

- Modèles équipés du moteur A14



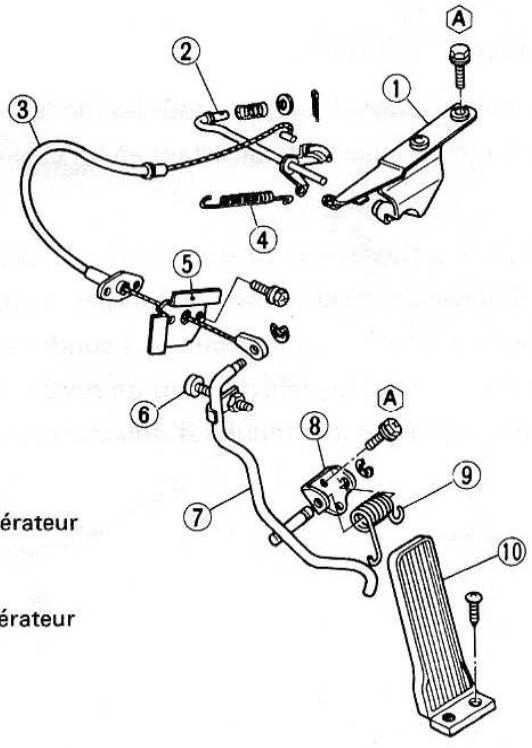
1 Cable d'accélérateur
2 Support de butée de la pédale d'accérateur
3 Boulon de butée
4 Levier de pédale d'accélérateur
5 Support de levier de pédale d'accélérateur
6 Ressort de rappel
7 Pédale d'accélérateur

Couple de serrage (m.kg)

Ⓐ 0,3 à 0,4

FE478

- Modèles équipés du moteur L16



1 Support de barre de torsion
2 Barre de torsion de l'accélérateur
3 Cable d'accélérateur
4 Ressort de rappel
5 Support de butée de pédale d'accélérateur
6 Boulon de butée
7 Levier de pédale d'accélérateur
8 Support de levier de pédale d'accélérateur
9 Ressort de rappel
10 Pédale d'accélérateur

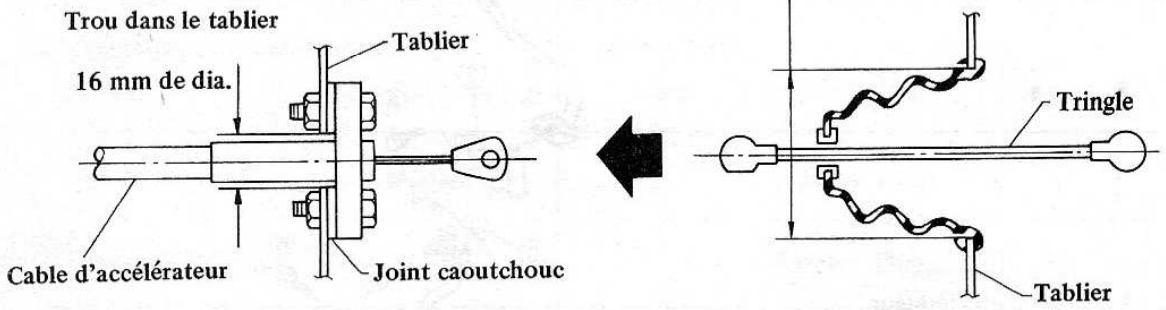
Couple de serrage (m.kg)

Ⓐ 0,3 à 0,4

FE479

Isolation sonore

L'emploi de cable pour la commande d'accélérateur s'est traduit par une amélioration de l'isolation sonore du fait que le diamètre du trou de passage dans le tablier ayant pu ainsi être très réduit, de même pour la propagation du bruit, proportionnel à la grandeur du trou.



A10 710

Entretien

La méthode d'entretien est pratiquement la même que sur les modèles B210. Cependant l'utilisation de cable pour la commande appelle les précautions suivantes:

1) Ne jamais endommager ou faire subir une coudure permanente au noyau métallique du cable au cours de démontages ou de remontages, car la durée du cable en souffrirait.
2) Le jeu à la pédale doit être inférieur à 2 mm. Lors de remontages, bien veiller à lubrifier chaque élément du cable de commande, à l'exception du noyau central du cable.

SYSTEME D'ALIMENTATION

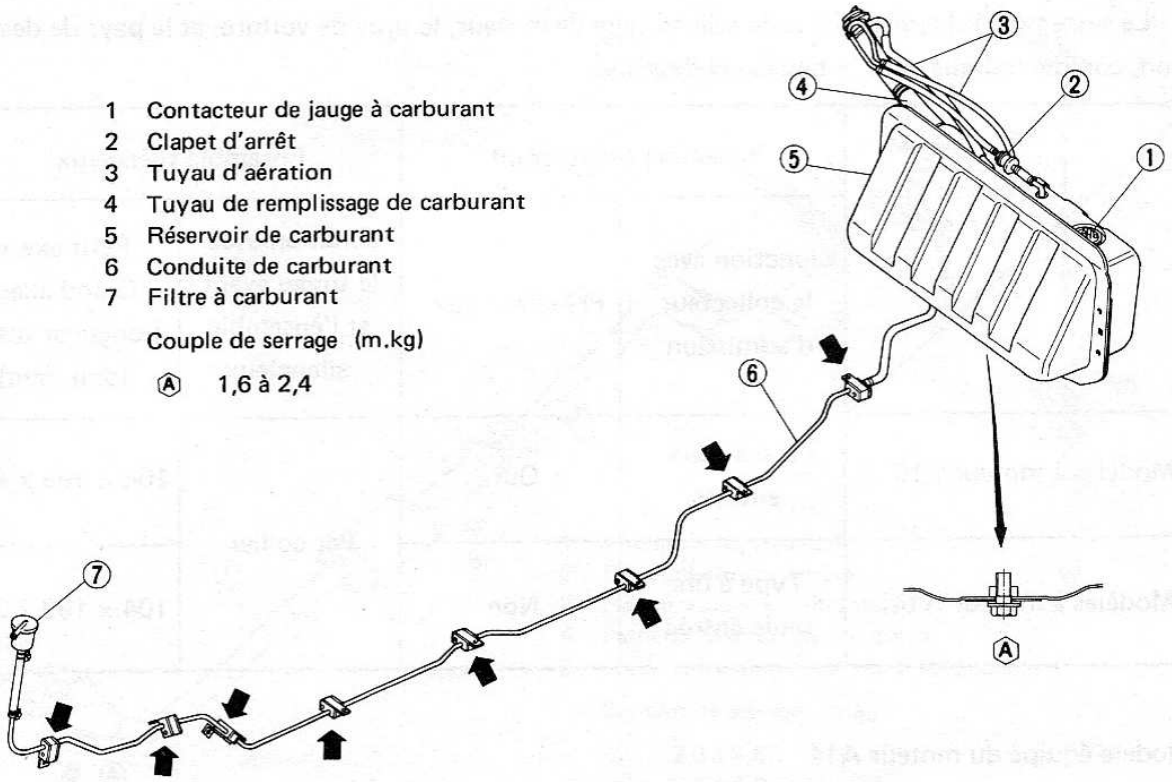
- La capacité du réservoir de carburant pour tous les modèles est de 50 litres. Le réservoir est muni d'un dispositif contre le refoulement consistant en un clapet d'arrêt avec une chambre à air incorporée.
- La conduite de carburant consiste en tuyauteries d'acier galvanisé et chromaté par mesure antioxydation. Sur les nouveaux modèles on a fait passer les conduites à l'intérieur du longeron pour les protéger contre les projections de cailloux. La conduite de carburant et la conduite de fluide de freinage sont disposées sous le plancher dans un système centralisé de tuyauterie. Les tuyaux d'acier sont assujettis par des brides munies d'isolateurs en caoutchouc, pour éviter le contact métal sur métal.

Berline

1 Contacteur de jauge à carburant
2 Clapet d'arrêt
3 Tuyau d'aération
4 Tuyau de remplissage de carburant
5 Réservoir de carburant
6 Conduite de carburant
7 Filtre à carburant

Couple de serrage (m.kg)

Ⓐ 1,6 à 2,4



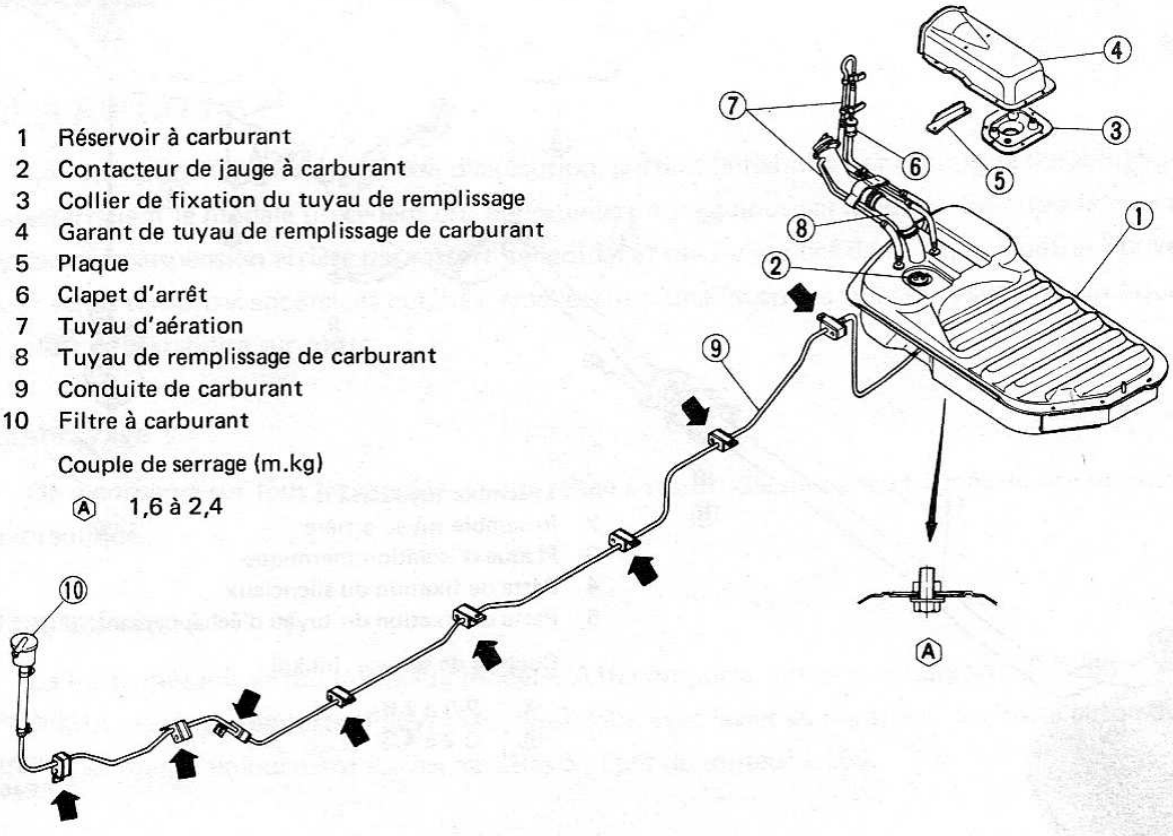
FE468

Coupé

1 Réservoir à carburant
2 Contacteur de jauge à carburant
3 Collier de fixation du tuyau de remplissage
4 Garant de tuyau de remplissage de carburant
5 Plaque
6 Clapet d'arrêt
7 Tuyau d'aération
8 Tuyau de remplissage de carburant
9 Conduite de carburant
10 Filtre à carburant

Couple de serrage (m.kg)

Ⓐ 1,6 à 2,4



FE469

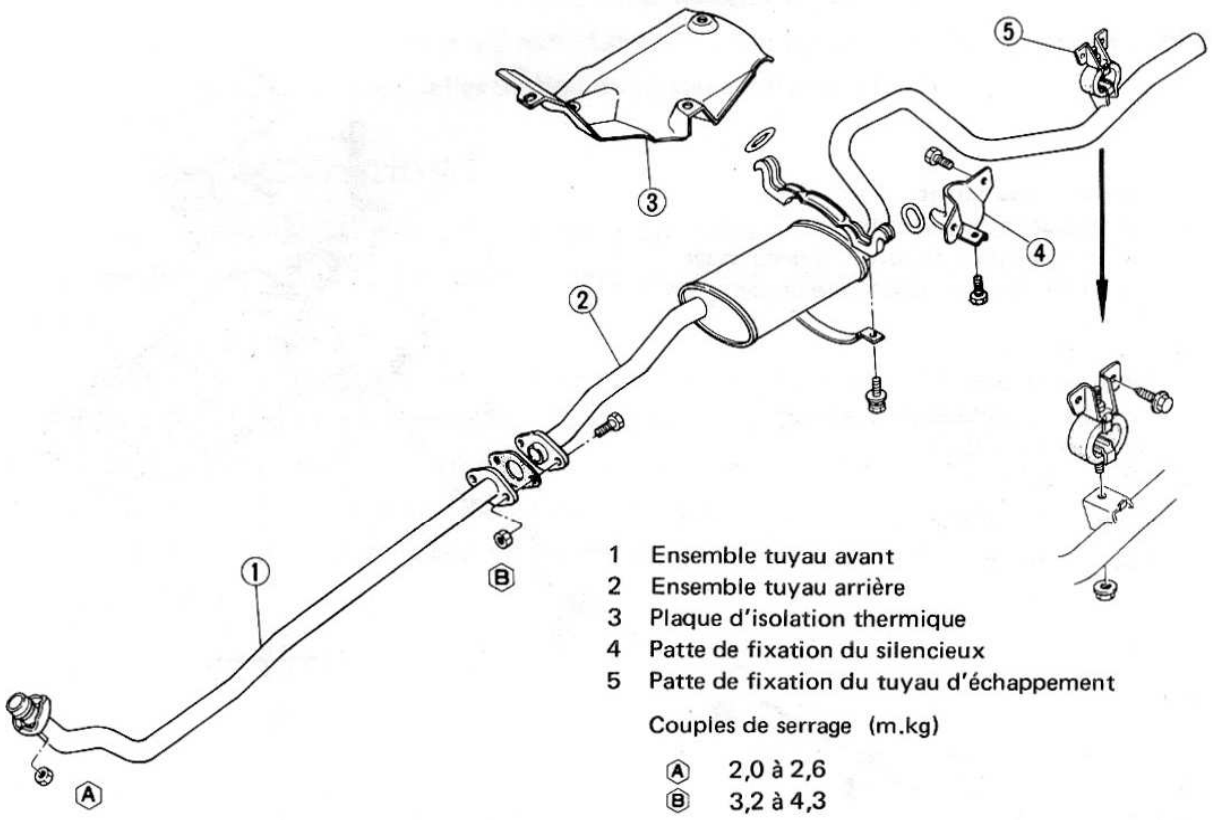
Z·ONE·DATSUN

SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Le système d'échappement varie avec le type de moteur, le type de voiture, et le pays de destination, comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

	Ensemble tuyau avant		Ensemble silencieux	
	Jonction avec le collecteur d'admission	Pré-silencieux	Jonction avec le tuyau avant et l'ensemble silencieux	Petit axe x Grand axe x Longueur totale (dim. mm)
Modèles à moteur L16	Type à deux entrées	Oui	Par collier	104 x 199 x 400
Modèles à moteur A14	Type à une seule entrée	Non		104 x 199 x 330

Modèle équipé du moteur A14



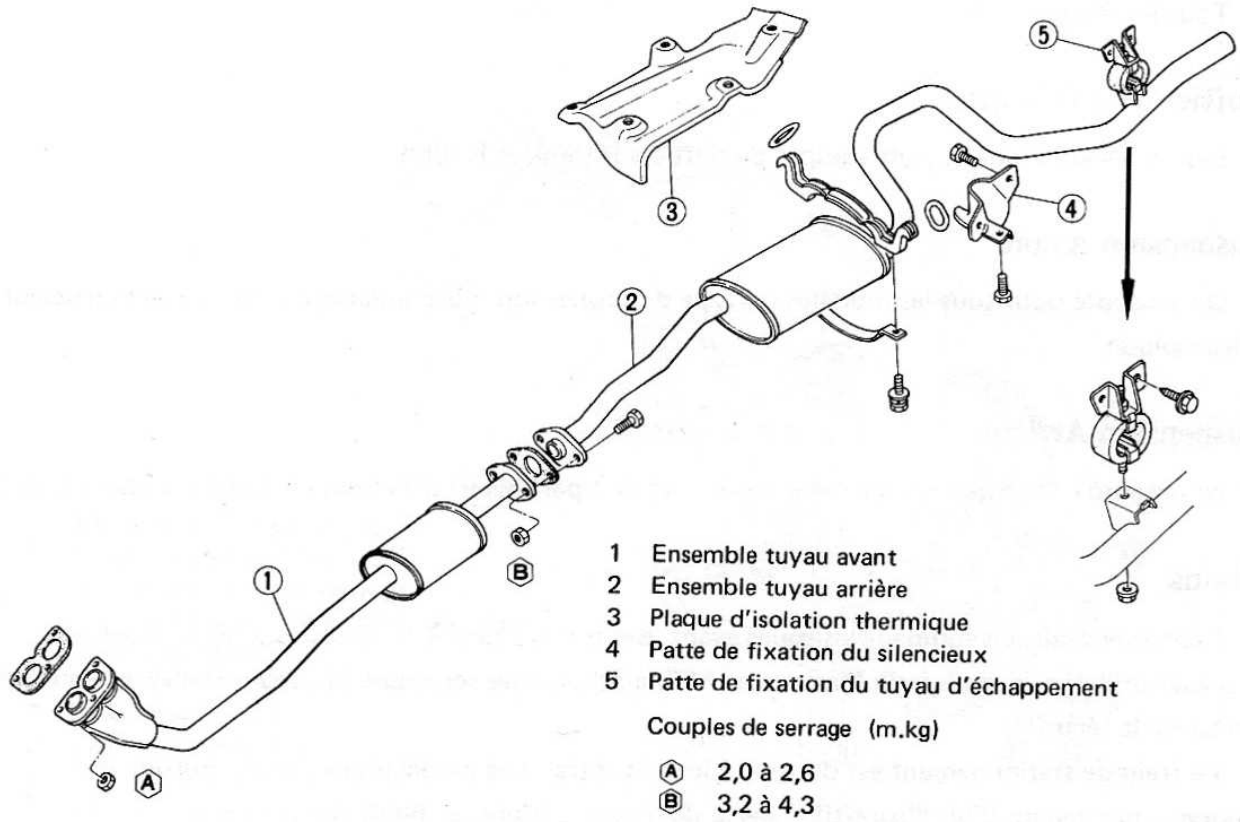
1 Ensemble tuyau avant
2 Ensemble tuyau arrière
3 Plaque d'isolation thermique
4 Patte de fixation du silencieux
5 Patte de fixation du tuyau d'échappement

Couples de serrage (m.kg)

Ⓐ 2,0 à 2,6
Ⓑ 3,2 à 4,3

FE467

Modèle équipé en L16



CHASSIS

DESCRIPTION

La conception de base et le mode d'exécution, partant la fiabilité hors pair et la durabilité qui caractérisaient le modèle précédent ont été retenus pour ce nouveau modèle. En outre le nouveau système de suspension arrière par ressort hélicoïdal et quatre jambes de force, et d'autres nouveautés sont venus renforcer encore ces qualités, améliorant d'une façon marquante la sécurité ainsi que le confort et la stabilité sur route.

Embrayage

On a conservé sur tous les modèles l'embrayage à ressort-diaphragme et à mécanisme de commande hydraulique.

Transmission

La boîte mécanique des nouveaux modèles A10 comporte soit quatre rapports (F4W60, F4W63L), soit cing rapports (FS5W63A), tous deux avec levier au plancher. La boîte automatique 3N71B se monte uniquement sur les modèles équipés du moteur L16S.

Arbre de transmission

Tous les modèles sont équipés d'un arbre à trois cardans.

Boîtier de différentiel

Les nouveaux modèles sont équipés de boîtiers H150A et H165B.

Suspension Avant

On a adopté pour tous les modèles un type de suspension indépendante par potence-amortisseur télescopique.

Suspension Arrière

Nouveauté ! : la suspension arrière est maintenant par ressort hélicoïdal et quatre jambes de force.

Freins

Des freins à disque équipent les roues avant, des freins à tambour les roues arrière. Tous les modèles utilisent le servo-frein Master-Vac M75 ainsi que des soupapes NP (répartiteurs-limiteurs de pression de sécurité).

Le frein de stationnement est du type à levier central. Les modèles destinés à l'Europe sont pourvus maintenant d'un dispositif d'alerte de niveau critique de fluide hydraulique.

Direction

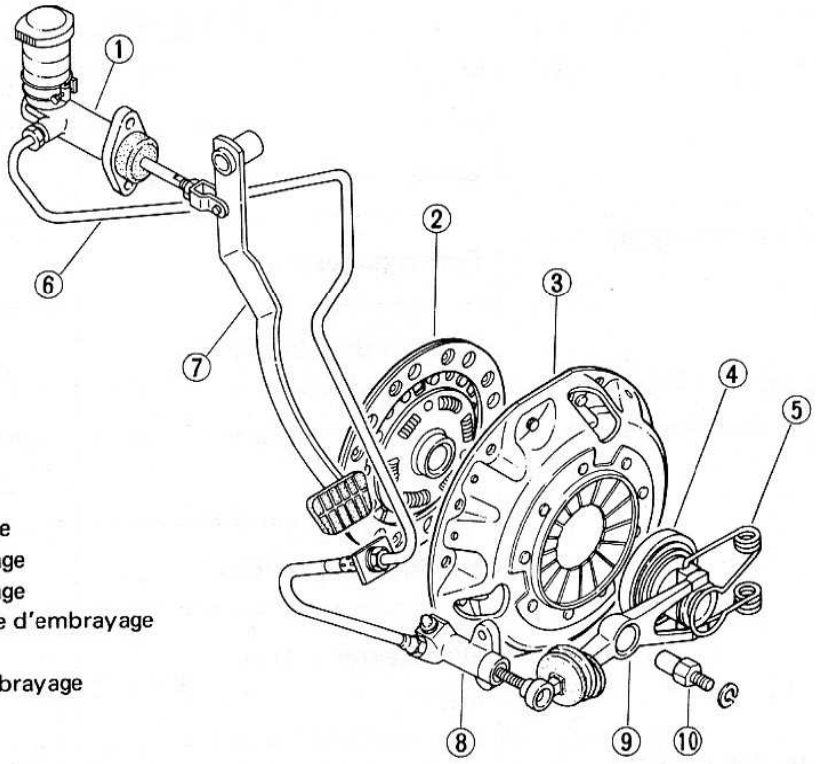
Tous les modèles ont été équipés d'un boîtier de direction du type à circulation de billes, ainsi que d'une colonne de direction télescopique.

Roues et Pneumatiques

Equipement standard: Roues acier 4½-J-13. Option salle de vente: Roues aluminium 5-J-13. Les pneumatiques sont les mêmes que ceux fournis avec les modèles précédents.

EMBRAYAGE

L'embrayage du type à ressort diaphragme et à disque unique sec, qui a fait ses preuves sur les modèles précédents, a été maintenu. Les modèles à moteur A14 sont équipés de la cloche modèle C180S et du disque d'embrayage 180CBL, et les modèles à moteur L16, de la cloche C200S et du disque 200CBL.



1 Maître cylindre d'embrayage
2 Ensemble disque d'embrayage
3 Ensemble cloche d'embrayage
4 Ensemble manchon et butée d'embrayage
5 Ressort de rappel
6 Conduite hydraulique d'embrayage
7 Pédale d'embrayage
8 Cylindre de manoeuvre
9 Levier de manoeuvre à fourche
10 Piton à rotule du levier fourchu

CL197

		Modèles à mot. L16	Modèles à mot. A14
Cloche d'embrayage	Type	C200S	C180
	Charge de montage (kg)	355	360
	Forme du ressort	Diaphragmatique	
	Hauteur du talon de ressort (mm)	31 à 33	29 à 31
Disque d'embrayage	Type	200CBL	180CBL
	Matériau de garniture	H-PA	A50
	Diam. extér. x Diam. int. (mm)	200 x 130	180 x 125
	Nombre de disques et épaisseur (mm)	2 x 3,5	
	Nombre de dents des manchons cannelés et grand diam. des cannelures (mm)	24 x 25	18 x 20
Pédale d'embrayage	Type	Suspendu	
	Démultiplication	6,72	6,72
	Jeu libre (mm)	1 à 5	1 à 5
	Déplacement libre (mm)	–	16 à 33
	Hauteur de pédale (mm)	161 à 167	149 à 155
Maître cylindre	Alésage (mm)	15,87	
Cylindre de manoeuvre	Alésage (mm)	17,46	
	Réglable?	Non	Oui
Mode de manoeuvre de l'embrayage		Hydraulique	

Cloche d'embrayage

La cloche d'embrayage, sur les modèles équipés du moteur L16, reste la même que sur les modèles 710. De même sur les modèles équipés du moteur A14 la cloche d'embrayage des précédents modèles a été maintenue sans modification.

- Interchangeabilité: Oui.

Disque d'embrayage

- Modèles à moteur A14:
  La taille et le type du disque d'embrayage restent les mêmes que ceux des modèles à moteur L14. Cependant, le dessin du moyeu cannelé a subi un changement par suite de l'adoption de la boîte F4W6 qui remplace la F4W63L.

	Grand diam. x Nomb. de dents x Module
Modèles A10	20 mm x 18 dents x M 1,0
Modèles 710	25 mm x 24 dents x M 1,0

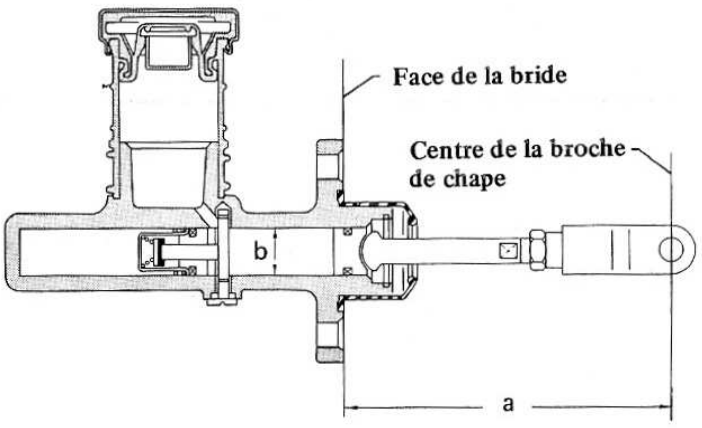
Interchangeabilité: Non.

- Modèles à moteur L16:
  Le matériau de garniture a été changé pour améliorer la résistance à l'usure du disque d'embrayage.

Interchangeabilité: on ne peut pas installer l'ancien modèle de disque d'embrayage à la place du nouveau modèle, mais on peut remplacer l'ancien modèle par le nouveau modèle.

Maître cylindre d'embrayage

On a gardé le maître cylindre d'embrayage de type N, déja utilisé sur les modèles précédents 710. Seule la longueur de la tige de poussée a été modifiée.



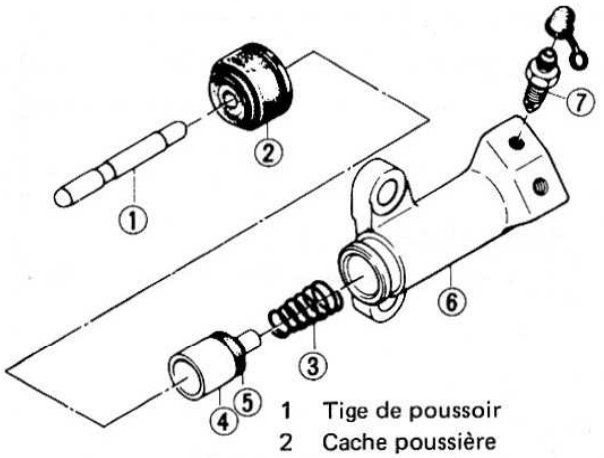
Z·ONE·DATSUN

	Modèles A10	Modèles 710
a (mm)	127	120
b (mm)	15,87	

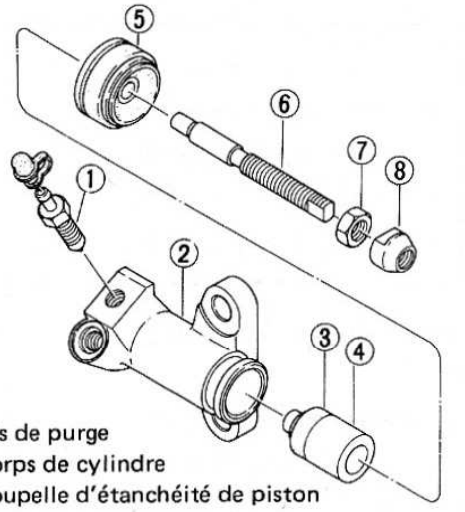
Cylindre de manoeuvre

Sur les modèles à moteur A14 on a remplacé le cylindre de manoeuvre de type non réglable utilisé sur les modèles 710 par un nouveau de type réglable.

Sur les modèles à moteur L16, le cylindre de manoeuvre reste du même type non réglable que sur les modèles précédents 710. Cependant la taille du cylindre a été modifiée pour assurer le même jeu libre à la course de débrayage au cours des débrayages.



1 Tige de poussoir
2 Cache poussière
3 Ressort de piston
4 Piston
5 Coupelle d'étanchéité du piston
6 Cylindre de manoeuvre
7 Vis de purge CL222

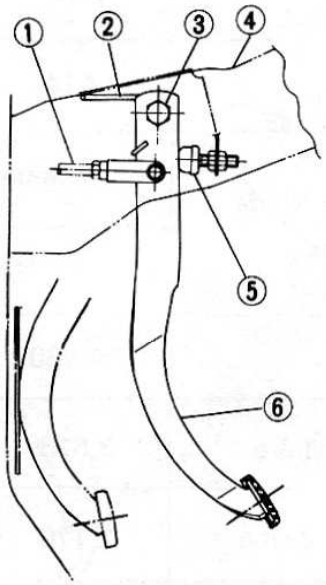


1 Vis de purge
2 Corps de cylindre
3 Coupelle d'étanchéité de piston
4 Piston
5 Cache poussière
6 Tige de poussoir
7 Contre écrou
8 Ecrou poussoir CL203

Type non réglable: Type réglable:

	Taille (mm)	Type
Modèles à moteur A14	17,46	Réglable
Modèles à moteur L16	17,46	Non réglable

Pédale d'embrayage



1 Tige poussoir
2 Ressort de rappel
3 Boulon axe de chape
4 Support de pédales de frein et d'embrayage
5 Butée de pédale
6 Pédale d'embrayage

Interchangeabilité: Non.

Tuyauterie (flexible et rigide) d'embrayage

Le type de conduite flexible d'embrayage est resté le même que sur les modèles 710. Le tuyau rigide est resté également sans changement: on a utilisé un tuyau d'acier à double recouvrement, galvanisation et chromatage.

Interchangeabilité: Conduite flexible: Non.
Tuyau rigide: Non.

BOITE DE VITESSES MECANIQUE

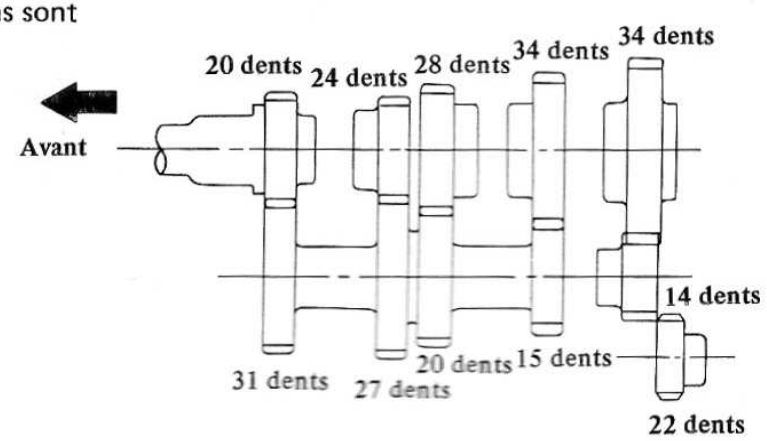
L'adoption de la boîte F4W60 constitue une nouveauté dans l'équipement des modèles à moteur A14. Pour les modèles à moteur L16, on a gardé sans modification les boîtes F4W63L et FS5W63A, qui sont du type à prolonge courte.

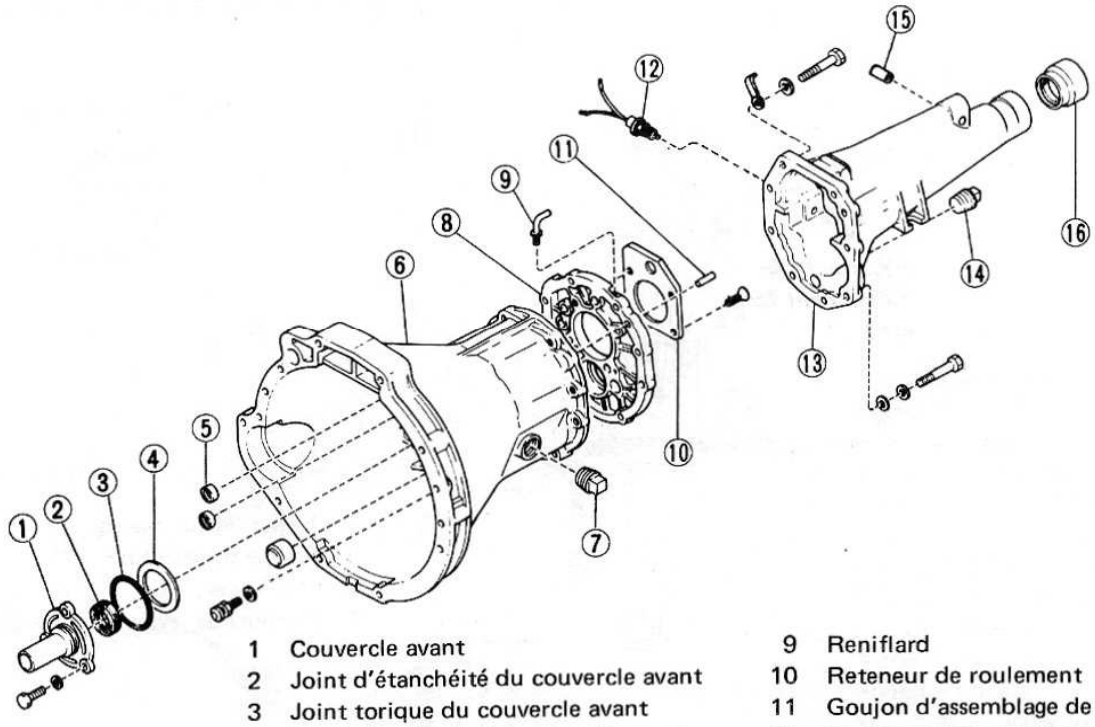
			140J	160J	
Type de moteur			A14	L16	
Transmission	Manoeuvre & Nb de rapports		Manuelle, par levier au plancher		
			Quatre		Cinq
	Type		F4W60	F4W63L	FS5W63A
	Rapports	1 ère	3,513	3,382	3,382
		2 ème	2,170	2,013	2,013
		3 ème	1,378	1,312	1,312
		4 ème	1,000	1,000	1,000
		5 ème	–	–	0,854
		Arrière	3,764	3,365	3,570
Boîtier de différent.	Type		H150A	H165B	
	Rapport		3,889	3,700	
Rap. compt.* Avec pneus 165SR-13			17/5	16/5	

* Rapport de l'engrenage de compteur de vitesse.

Boîte modèle F4W60

La boîte F4W60, ainsi que la FS5W63A, est munie d'un plateau intermédiaire de montage entre le carter et la prolonge. Les pignons sont montés sur ce plateau intermédiaire.





1 Couvercle avant
2 Joint d'étanchéité du couvercle avant
3 Joint torique du couvercle avant
4 Cales d'épaisseur du couvercle avant
5 Pastille d'obturation
6 Ensemble carter de boîte
7 Tampon de l'orifice de remplissage
8 Plateau intermédiaire de montage
9 Reniflard
10 Reteneur de roulement
11 Goujon d'assemblage de la prolonge
12 Contacteur de feu de marche arrière
13 Ensemble prolonge
14 Tampon d'orifice de vidange
15 Manchon de ressort de rappel
16 Joint d'étanchéité de la prolonge

BOITE AUTOMATIQUE

Boîte modèle 3N71B

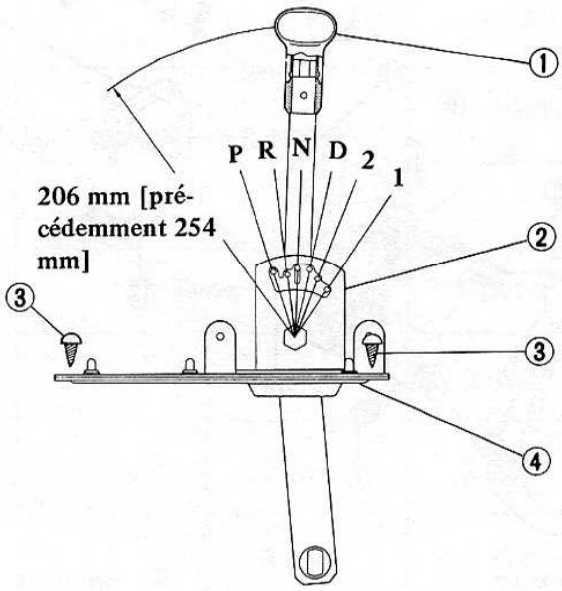
La boîte proprement dite est la même que celle qui équipait les modèles précédents 710. De ce fait les points où se font les passages d'un "rapport" à l'autre restent sans changement.

Dispositif de commande de boîte

La conception de base reste la même. On y a seulement apporté de légères modifications décrites ci-après:

1) Levier de commande
   La longueur du levier de commande est diminuée (206 mm au lieu de 254 mm).
2) Support de levier de commande
   Conjointement aux changements apportés dans la structure de la caisse, la forme du support de levier de commande a elle aussi subi des modifications: maintenant il est fixé directement sur la tôle de carrosserie au moyen de vis Parker.

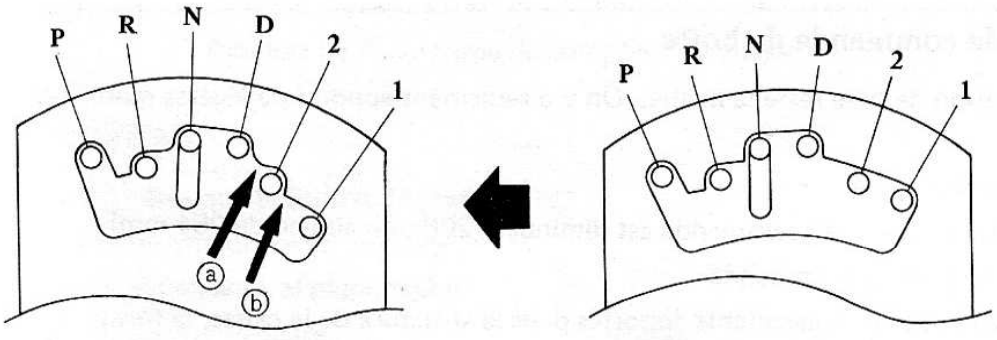
Z·ONE·DATSUN



1 Levier de commande
2 Plaque de sélection
3 Vis Parker
4 Support de levier de commande

3) Plaque de sélection

L'angle du cran (indiqué par la flèche en "a") entre les positions D et "2", a été arrondi et un nouveau cran a été ajouté entre les positions "2" et "1" (voir flèche "b"). Du fait de cette modification de la configuration de la plaque de sélection, on peut passer le levier sélecteur de la gamme "D" à la gamme "2" sans manoeuvrer le bouton poussoir. Par contre pour passer de la gamme "2" à la gamme "1", il faut pousser sur le bouton.



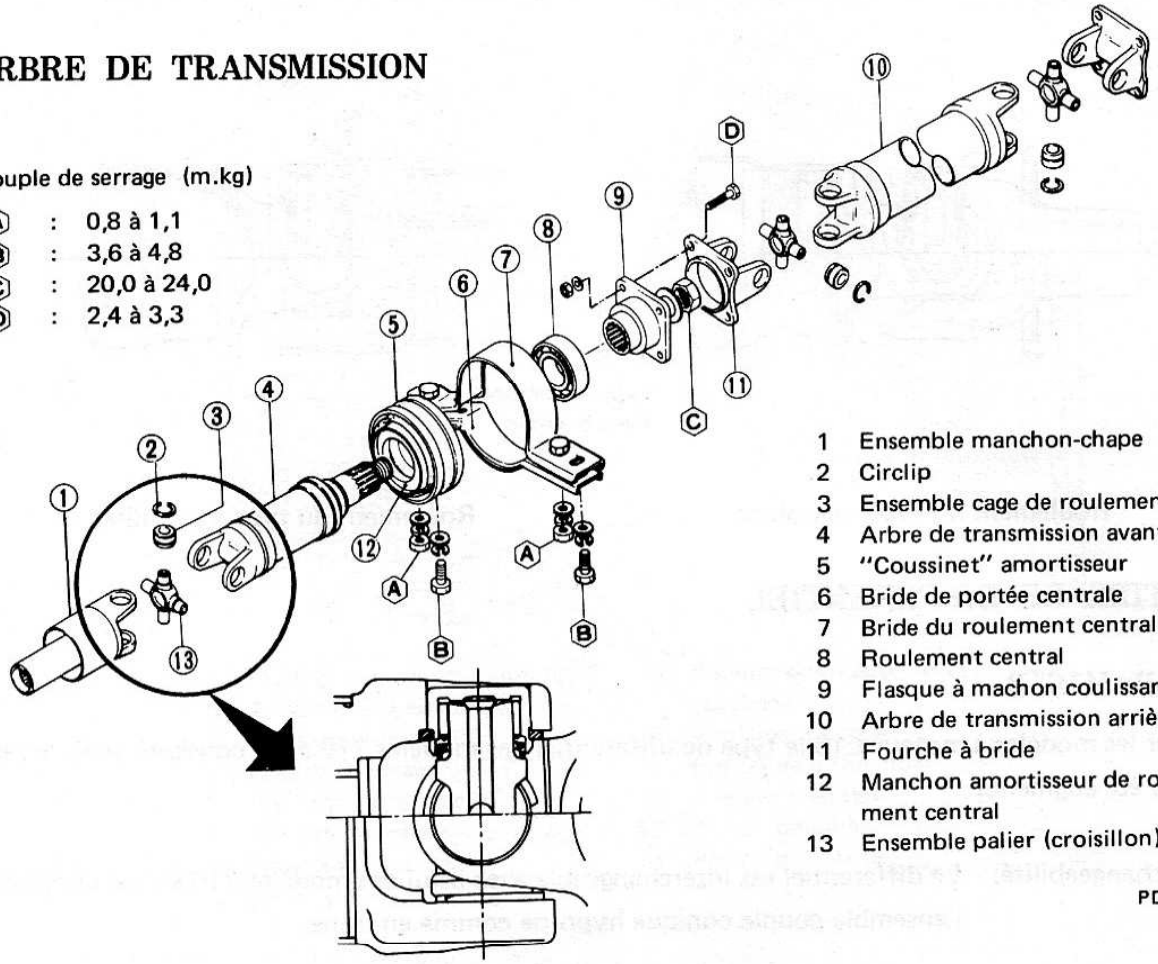
Nouveau modèle

Modèle précédent

ARBRE DE TRANSMISSION

Couple de serrage (m.kg)

Ⓐ : 0,8 à 1,1
Ⓑ : 3,6 à 4,8
Ⓒ : 20,0 à 24,0
Ⓓ : 2,4 à 3,3



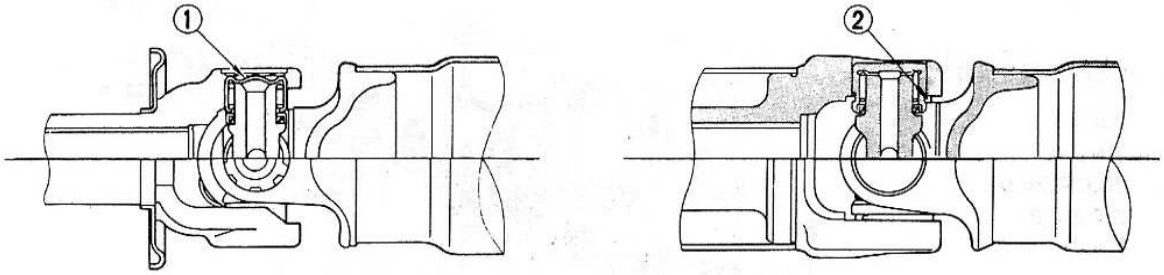
1 Ensemble manchon-chape
2 Circlip
3 Ensemble cage de roulement
4 Arbre de transmission avant
5 "Coussinet" amortisseur
6 Bride de portée centrale
7 Bride du roulement central
8 Roulement central
9 Flasque à machon coulissant
10 Arbre de transmission arrière
11 Fourche à bride
12 Manchon amortisseur de roulement central
13 Ensemble palier (croisillon)

PD445

Les modèles à moteur L16 sont toujours équipés du même arbre de transmission 63H que les modèles 710, tandisque pour les modèles à moteur A14, l'on a adopté le nouvel arbre de transmission 56A. L'un et l'autre sont du type à trois cardans, solution qui réduit le bruit et les vibrations.

	Modèles à moteur A14		Modèles à moteur L16
Type	3S56A		3S63H
	Boîte mécan.	Boîte auto.	
Dimensions (mm)	440 x 745 x diam 63,5	320 x 740 x diam 63,5	440 x 755 x diam 63,5

Sur le modèle 56A, le roulement de croisillon est assujetti par sertissage. Il n'est pas possible de le démonter. Sur le modèle 63H, le roulement est maintenu au moyen d'un circlip et on peut le déposer.



1 Type à sertissage
2 Type à circlip

Roulement du type monobloc

Roulement du type à coquille

BOITIER DE DIFFERENTIEL

Modèle H165B

Sur les modèles à moteur L16 le type de différentiel des modèles 710 a été conservé, mais le rapport a été augmenté.

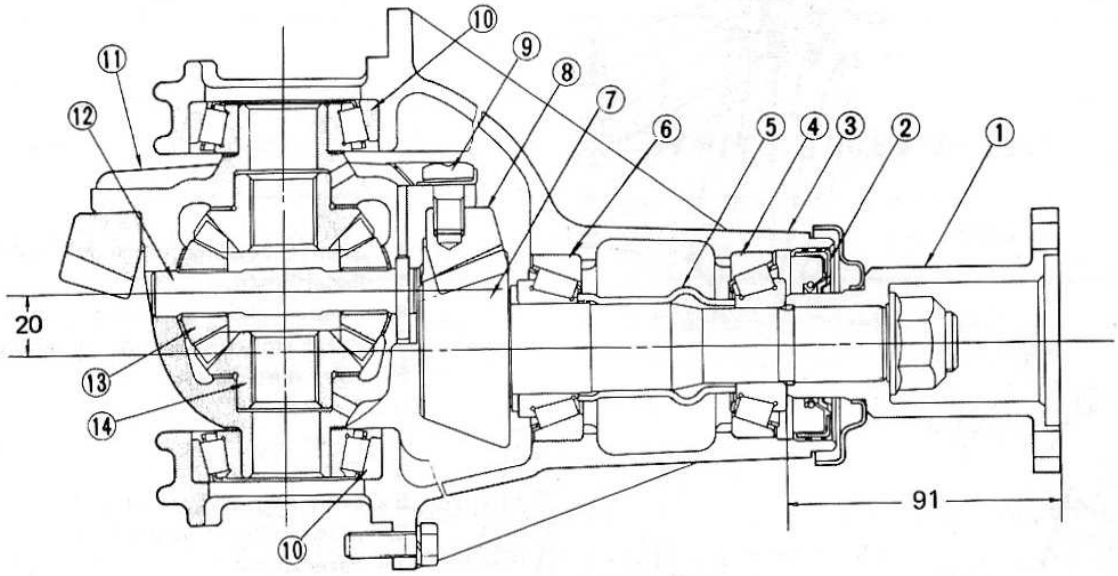
Interchangeabilité: Le différentiel est interchangeable avec celui des modèles 710 si l'on remplace l'ensemble couple conique hypoïde comme en usine.

Modèle H150A

Les modèles à moteur A14 sont équipés maintenant du différentiel H150A, le même qui équipait les modèles précédents B210. L'exécution du nouveau différentiel ne diffère du précédent qu'en ce que la longueur de la flasque à manchon coulissant a été augmentée de 41 mm.

Interchangeabilité: Le différentiel est interchangeable avec celui des modèles B210 à rapport 3,889, à condition de remplacer la flasque à manchon coulissant.

Z·ONE·DATSUN

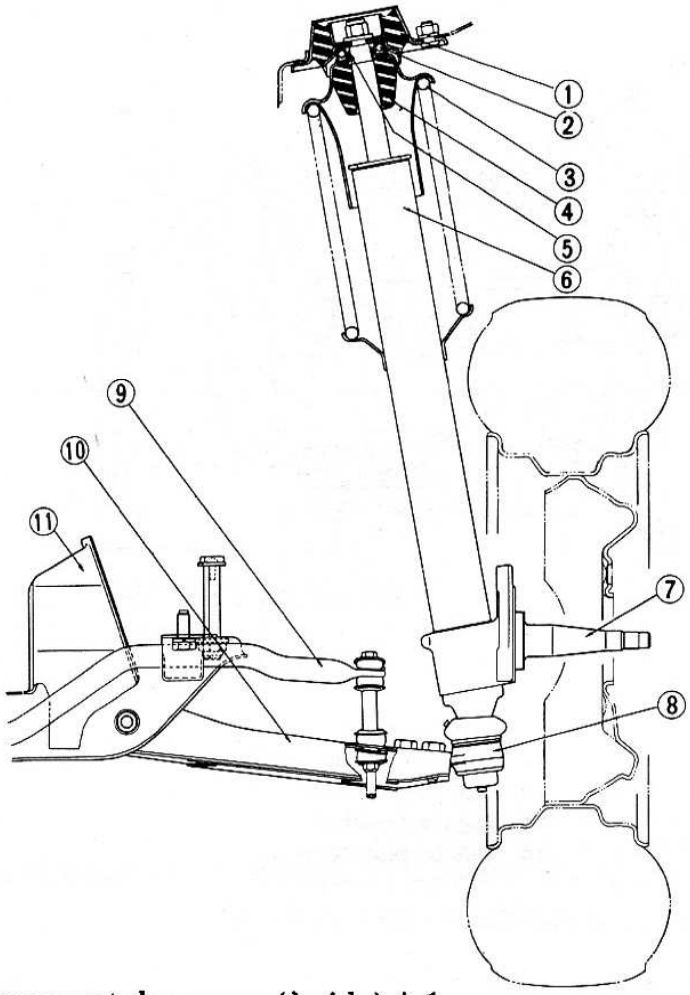


1 Flasque à manchon coulissant
2 Joint d'étanchéité avant
3 Carter de différentiel
4 Roulement avant
5 Entretoise élastique
6 Roulement arrière
7 Pignon de couronne
8 Couronne
9 Boulons de fixation de la couronne
10 Roulement latéral
11 Boîtier de différentiel
12 Axe des satellites
13 Pignon satellite
14 Pignon planétaire

SUSPENSION AVANT

Le système de suspension avant indépendante utilisé sur tous les modèles est du type potence-amortisseur télescopique (faisant office/d'axe de fusée). La conception de base et l'exécution en sont les mêmes que sur les modèles précédents, mais les améliorations suivantes ont été apportées:

1) Le ressort hélicoïdal et l'amortisseur hydraulique ont été remaniés pour améliorer le confort de route.
2) Le diamètre du ressort hélicoïdal a été réduit à 100 mm (au lieu de 130 mm précédemment), de manière à augmenter l'espace disponible dans le compartiment moteur.
3) Le mode de fixation à la coque du silent-bloc d'amortisseur a été modifié, permettant ainsi de baisser la ligne du capot pour élargir le champ de vision avant.
4) Le diamètre de la barre stabilisatrice a été portée de 18 mm précédemment à 19 mm maintenant pour améliorer la stabilité de conduite.



1 Silent bloc de montage de potence
2 Palier-butée
3 Ressort hélicoïdal avant
4 Butée amortisseur caoutch. anti galop
5 Joint d'étanchéité
6 Potence
7 Fusée
8 Rotule inférieure
9 Barre stabilisatrice avant
10 Bras oscillant transversal
11 Patte support

Alignement des roues (à vide) * 1

Carrossage		(degrés)	−15′ à 1°15′
Chasse		(degrés)	45′ à 2°15′
Pincement		(mm)	1 à 3
		(degrés) * 2	5′ à 17′
Inclinaison des pivots		(degrés)	8°05′ à 9°35′
Angle de braquage des roues avant	Intérieures	(degrés)	40° à 42°
	Extérieures	(degrés)	33°30′ à 35°30′

* 1 : Pleins de carburant, de liquide de refroidissement et d'huile moteur faits.
Roue de secours, cric, outils en dotation et tapis positionnés comme d'usine.

* 2 : Des deux cotés.

Ressort hélicoïdal

Modèle	140J	160J
Dimensions * (mm)	10,5 x 100 x 375 – 7,5	10,8 x 100 x 381 – 8,25
Tarage (kg/mm)	1,62	1,65

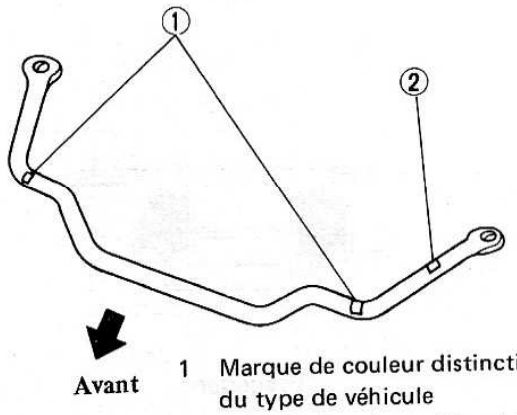
* Dimensions A x C x L – T = Diamètre du "fil" x Diamètre du boudin x Longueur libre – Nombre de spires utiles.

Barre stabilisatrice avant

La barre stabilisatrice avant a été modifiée. Elle porte de chaque côté, au niveau des cambrures, une marque de couleur distinctive (blanche pour la berline, jaune pour le break), et une troisième marque de peinture blanche sur la partie rectiligne latérale: celle-ci indique que ce côté de la barre doit être monté sur le côté gauche de la caisse. Son diamètre extérieur est de 19 mm.

Diamètre extérieur (mm)	19
Marque de couleur distinctive du type de véhicule.	Blanche

Interchangeabilité: Non.



1 Marque de couleur distinctive du type de véhicule
2 Marque de peinture blanche (côté gauche de carrosserie)

Potence-amortisseur télescopique

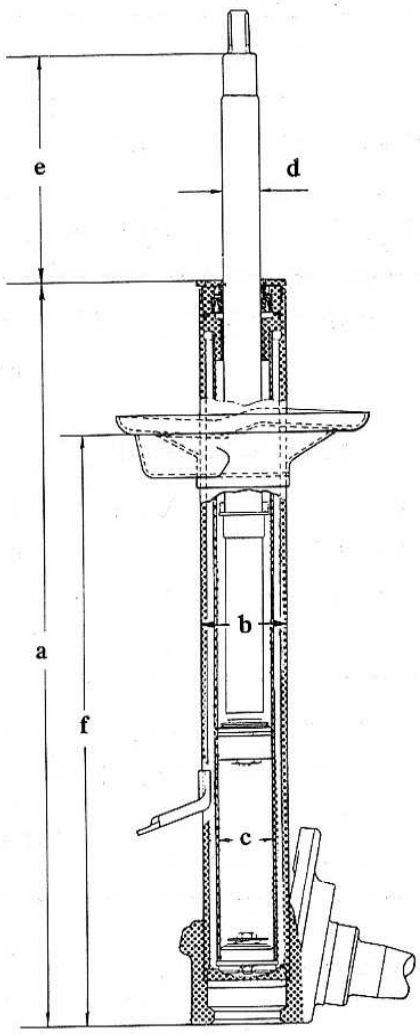
La potence comporte un amortisseur hydraulique à double effet. La conception de base et l'exécution restent les mêmes que sur les modèles précédents.

Caractéristiques

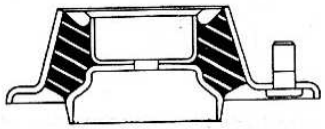
a	Longueur du cylindre extérieur	(mm)	472
b	Diamètre extérieur du cyl. extér.	(mm)	50,8
c	Alésage du cylindre de piston	(mm)	30
d	Diamètre extér. de la tige de piston	(mm)	20
e	Course du piston	(mm)	15 à 187
f	Hauteur du siège de ressort	(mm)	321
Force d'amortissement	Rebond	(kg)	35
à 0,3 m/s	Compression	(kg)	20
Capacité en fluide hydraulique		(cm^3)	325

Interchangeabilité: Non.

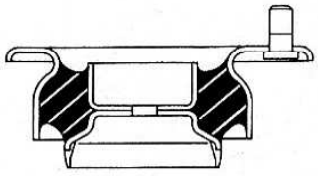
Les pièces de fixation de la potence ont été remaniées. Le mode de positionnement du silent bloc de fixation a été modifié pour permettre d'abaisser la hauteur de capot moteur et améliorer ainsi la visibilité vers l'avant.



Nouveau.





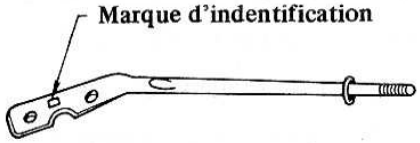


Précédent.

Interchangeabilité: Non.

Tirant

Le même tirant est utilisé sur tous les modèles. Les marques "R" (Right = droite) et "L" (Left = gauche) à l'endroit montré sur le dessin, indique leurs destinations respectives pour le côté droit ou gauche de la voiture.

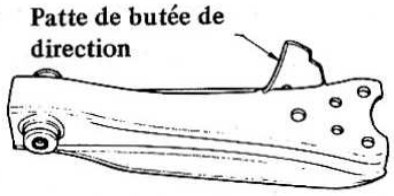


Interchangeabilité: Non.

Z·ONE·DATSUN

Bras oscillant transversal

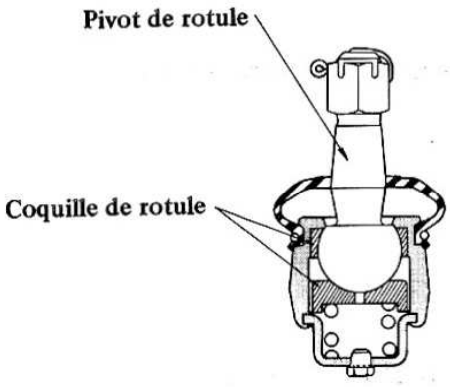
Un seul type de bras oscillant transversal est utilisé maintenant sur tous les modèles. La patte de butée de direction est soudée sur la face latérale arrière du bras.

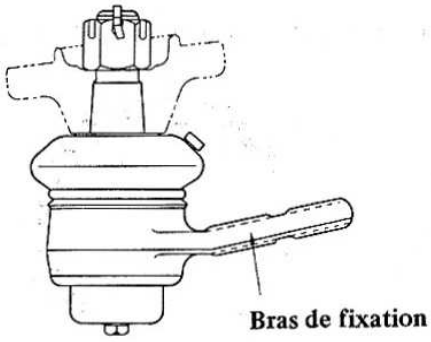


Interchangeabilité: Non.

Rotule inférieure de direction

La conception de base et l'exécution restent les mêmes que sur les modèles précédents. La forme de la coquille de rotule et la forme du bras de fixation ont été modifiés.



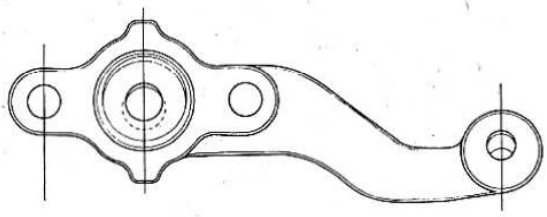


Interchangeabilité: Non.

Levier de fusée

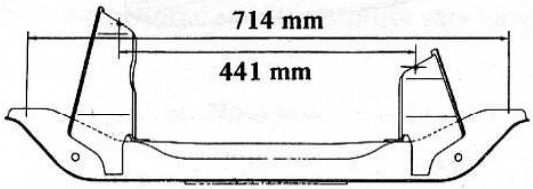
Le même type de levier de fusée est utilisé sur tous les modèles.

Interchangeabilité: Non.

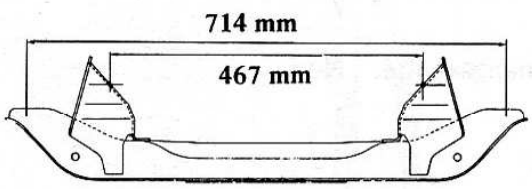


Traverse avant

Deux types de traverses avant ont été introduits: un pour les modèles à moteur A14 et l'autre pour les modèles à moteur L16. Les dimensions de chaque type de traverse avant sont données ci-dessous:



Pour modèles à moteur A14

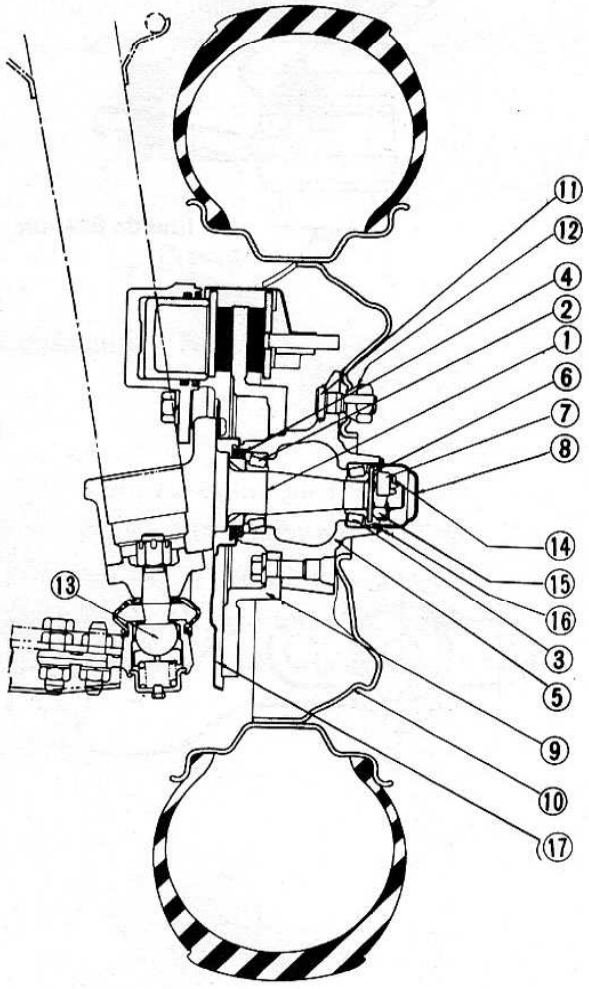


Pour modèles à moteur L16

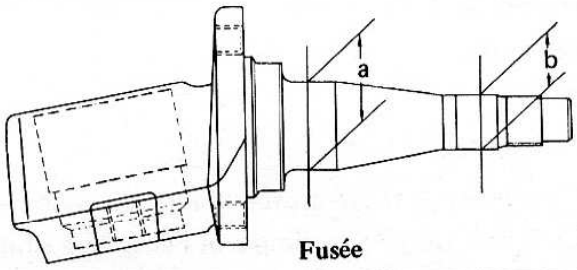
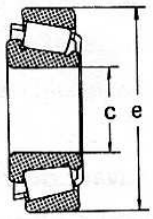
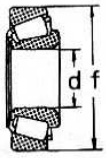
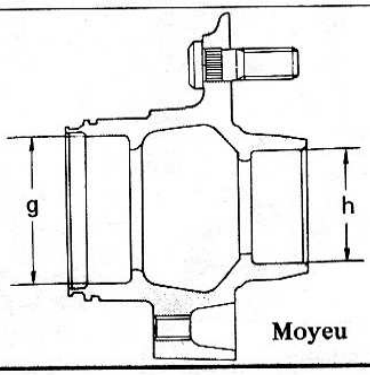
Interchangeabilité: Non.

ESSIEU AVANT

La conception de base et l'exécution restent les mêmes que sur les modèles précédents.



1 Fusée
2 Roulement intérieur
3 Roulement extérieur
4 Joint d'étanchéité (à graisse)
5 Moyeu avant
6 Rondelle
7 Ecrou de blocage
8 Chapeau de moyeu
9 Disque de frein
10 Voile de roue
11 Boulon de moyeu
12 Boulon de fixation de roue
13 Rotule de la potence de suspension
14 Goupille
15 Ecrou de fusée
16 Joint torique
17 Ecran

Dimension	Modèles à freins à disque. (mm)	Remarques
a	27,0	 Fusée
b	17,46	
c	27,0	 Roulement intérieur
d	17,46	
e	50,29	 Roulement extérieur
f	39,88	
g	50,29	 Moyeu
h	39,88	

Interchangeabilité: (1) Fusée: Non.
(2) Roulements et moyeu: Non.

SUSPENSION ARRIERE (à ressort hélicoïdal et quatre jambes de force)

Le système de suspension arrière met en jeu deux jambes de force inférieures qui sont disposées de façon approximativement parallèle à l'axe longitudinal du véhicule, et deux jambes de force supérieures disposées diagonalement. Ces quatre barres sont articulées, d'une part au plancher de caisse, et d'autre part aux trompettes. Les déplacements de bas en haut et d'avant en arrière de l'essieu sont contenus par les jambes de force supérieures et inférieures, tandis que pour les déports latéraux, seules les jambes de force supérieures entrent en jeu.

Z·ONE·DATSUN

Le ressort hélicoïdal, disposé sur l'essieu arrière, sert à absorber le déplacement de haut en bas de l'essieu arrière.

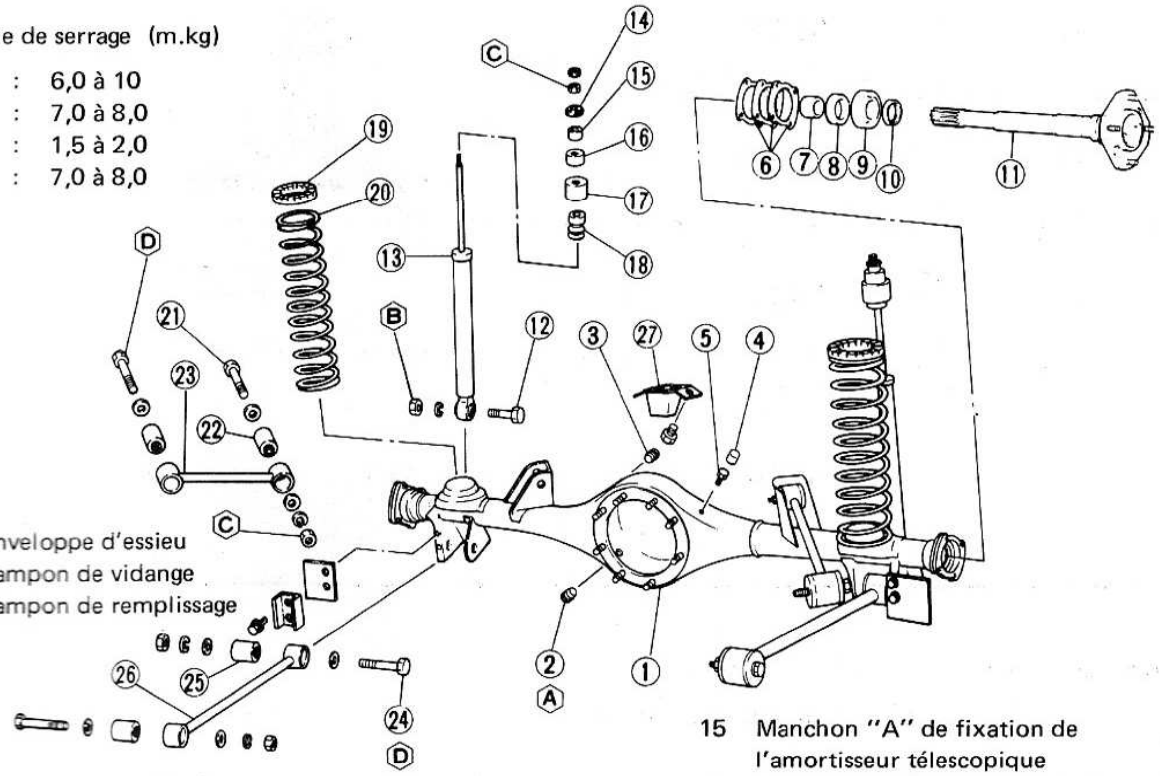
L'amortisseur disposé à l'arrière de l'essieu, est équipé d'une butée caoutchouc anti-galop. L'amortisseur absorbe les chocs provoqués par les irrégularités de la route et restreint la portée des débattements de l'essieu dans le plan vertical.

Noter spécialement:

1) Le confort de route est supérieur à celui donné par le système de suspension par ressorts à lames.
2) La conception en est simple et l'entretien simplifié.
3) Le poids suspendu au ressort est moindre que dans le système de ressort à lames, ce qui se traduit par un meilleur maintien du contact avec le sol et de la stabilité de conduite.
4) La disposition en diagonale des jambes de force supérieures donne davantage de rigidité transversale.
5) L'affaissement de l'avant du véhicule en cours de freinage et de l'arrière du véhicule au démarrage sont comparativement réduits.
6) L'isolation contre le bruit et les vibrations des pièces en rotation est renforcée.

Couple de serrage (m.kg)

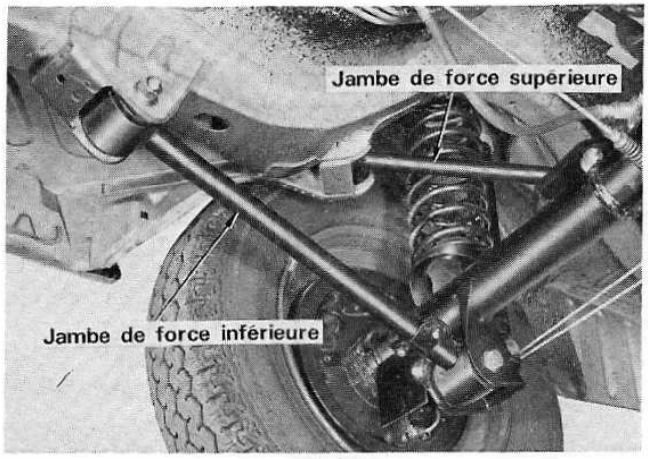
Ⓐ : 6,0 à 10
Ⓑ : 7,0 à 8,0
Ⓒ : 1,5 à 2,0
Ⓓ : 7,0 à 8,0

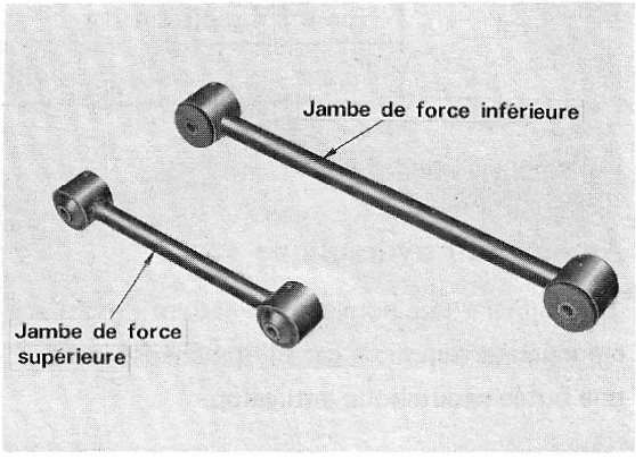


1 Enveloppe d'essieu
2 Tampon de vidange
3 Tampon de remplissage
4 Chapeau de reniflard
5 Reniflard
6 Cales d'épaisseur d'extrémité de trompette
7 Collier de roulement
8 Joint d'étanchéité
9 Roulement d'essieu arrière
10 Entretoise de roulement
11 Arbre de roue
12 Boulon pivot inférieur d'amortisseur télescopique
13 Ensemble amortisseur télescopique
14 Rondelle spéciale
15 Manchon "A" de fixation de l'amortisseur télescopique
16 Manchon "B" de fixation de l'am. tél.
17 Couvercle de butée anti-galop
18 Corps de butée caoutchouc anti-galop
19 Damper de fixation de l'amortisseur tél.
20 Ressort hélicoïdal
21 Boulon de coussinet de jambe de force supérieure
22 Coussinet de j.d.f. supérieure
23 Jambe de force supérieure
24 Boulon de coussinet de j.d.f. inf.
25 Coussinet de j.d.f. inférieure
26 Jambe de force inférieure
27 Amortisseur de torsion

Jambes de force supérieures et inférieures

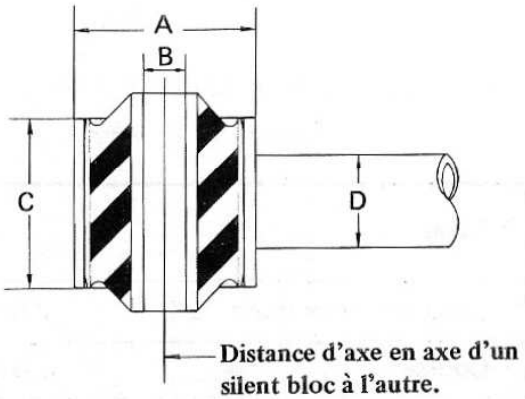
Un coussinet amortisseur en caoutchouc garni de deux bagues métalliques (une intérieure et une extérieure), est emmanchée à force à chaque extrémité des jambes de force en acier tubulaire.





	J.d.f. supérieure	J.d.f. inférieure
A	50,8	59,0
B	12,0	12,0
C	41,0	46,0
D	22,0	25,4
E	281,5	485,4

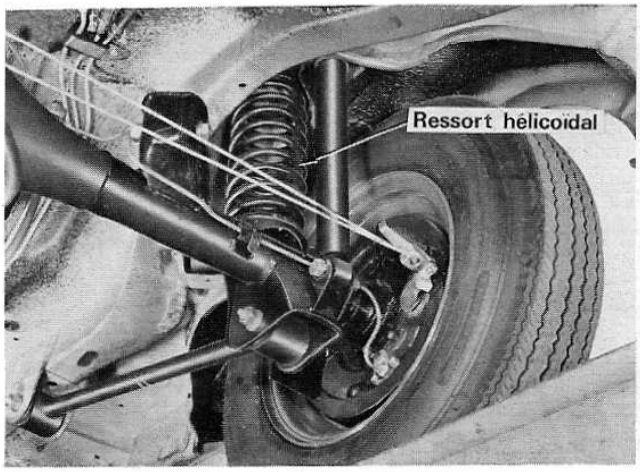
Unité: (mm)

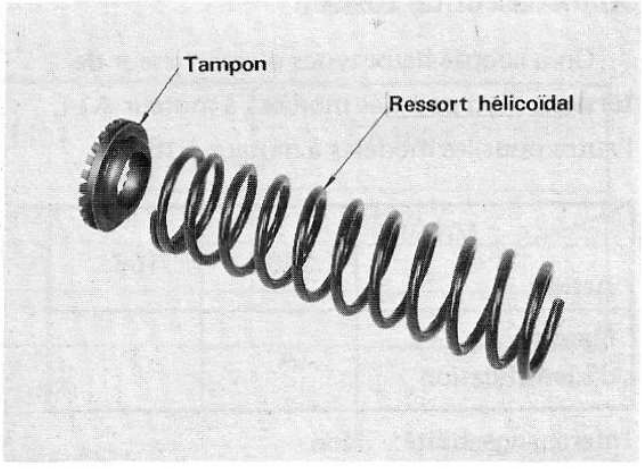


Interchangeabilité: Non.

Ressort hélicoïdal

Le ressort hélicoïdal est positionné au-dessus de l'essieu arrière, et sa constante de targe a été diminuée. En outre, on a ajouté un tampon entre le ressort hélicoïdal et le plancher de caisse pour améliorer le confort de route.



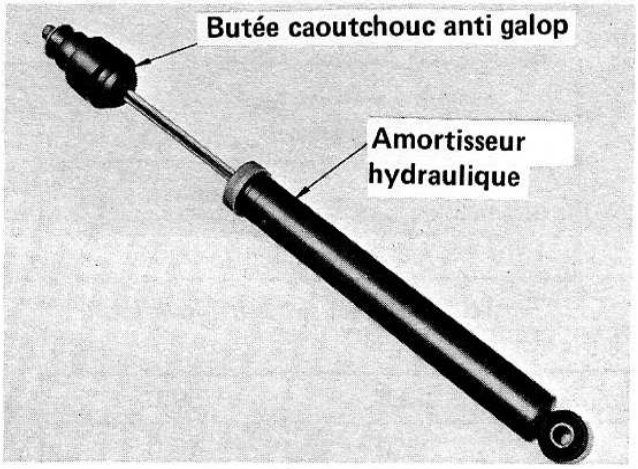


Diamètre de fil	(mm)	10,5	
Diamètre de boudin	(mm)	90	
Longueur libre	(mm)	348	362
Nombre de spires utiles		9,75	
Tarage	(Kg/mm)	1,71	

Interchangeabilité: Non.

Amortisseur hydraulique

A signaler une nouveauté: l'adoption d'un amortisseur rempli de gaz et étanchéifié, avec une butée caoutchouc anti galop.



Type		Cylindre d'amortisseur hydraulique à double effet rempli de gaz, étanchéifié
Longueur maximum "L"	(mm)	525
Course	(mm)	188
Force d'amortissement à 0,3 m/s		
En expansion	(kg)	50 à 70
En compression	(kg)	26 à 40

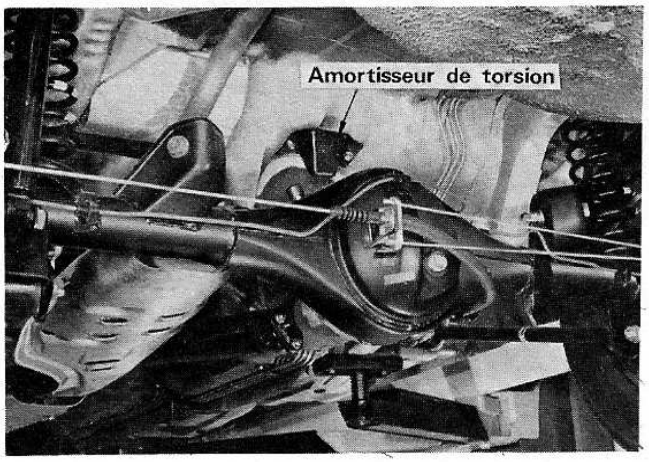
Interchangeabilité: Non.

Amortisseur de torsion

On a adopté deux types d'amortisseur de torsion: l'un pour les modèles à moteur A14, l'autre pour les modèles à moteur L16.

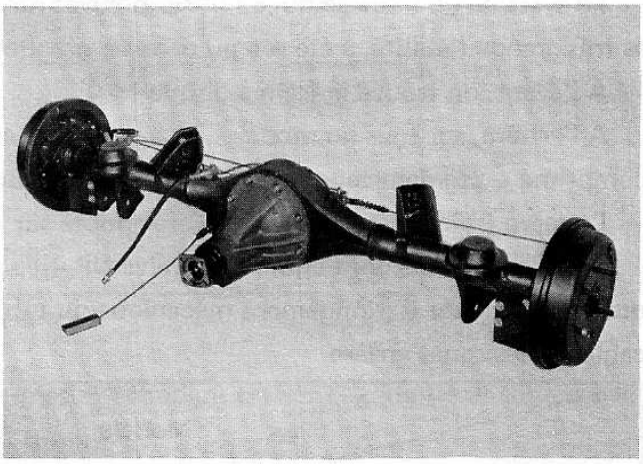
Modèle / Article	140J	106J
Marque d'identification	A	P

Interchangeabilité: Non.



ESSIEU ARRIERE

Enveloppe d'essieu

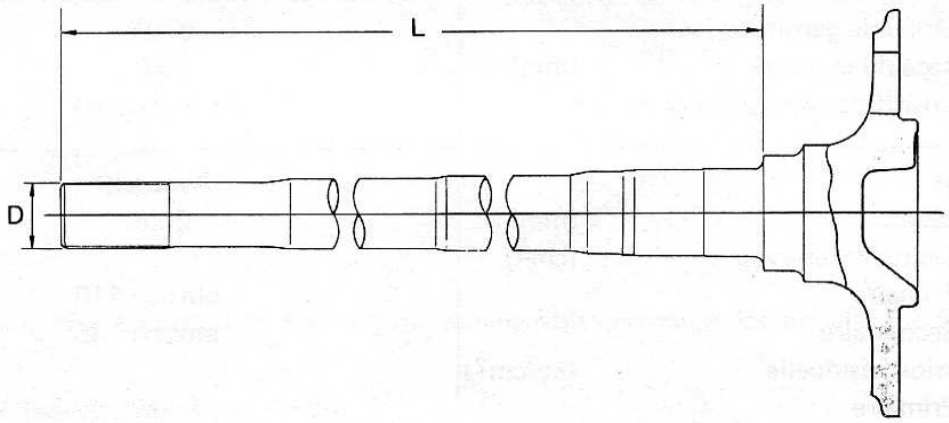


La conception de base et l'exécution sont inchangées. Cependant, conjointement avec l'adoption du nouveau système de suspension à quatre jambes de force et à ressort hélicoïdal, on a dû modifier légèrement l'enveloppe d'essieu. Autre nouveauté: l'épaisseur de la tôle d'enveloppe d'essieu a été portée à 4 mm. Les pattes de fixation des jambes de force inférieures et supérieures et la rondelle de fixation du ressort hélicoïdal ont été soudées aux trompettes.

Interchangeabilité: Non.

Arbre de roue arrière

L'arbre de roue arrière, pour les modèles équipés du moteur A14, a été redessiné, alors que celui des modèles à moteur L16 reste identique à celui monté sur les modèles précédents.



Modèle / Article	140J	160J
Cote "L" (mm)	627	628,2
Cote "D" (mm)	22	24
Nombre de cannelures	21	23

Interchangeabilité: Oui pour les modèles 160J

Z·ONE·DATSUN

FREINS

Le système de freinage qui a fait ses preuves sur les modèles précédents et qui se caractérisent par sa très grande fiabilité, a été retenu dans ses grandes lignes pour équiper les nouveaux modèles.

A l'avant, on trouve le frein à disque N20.

A l'arrière, sur tous les modèles, le frein utilisé est du type tambour à cylindre fixe et segment comprimé — segment tendu, à dispositif de réglage automatique.

Le servo frein Master-Vac M75 a été adopté sur tous les modèles à freins à disque.

Tous les modèles sont équipés de valve NP (répartiteur-limiteur de pression, de sécurité), ainsi que d'un frein de stationnement mécanique du type à levier central, avec un système de réaction par cable sur les roues arrière.

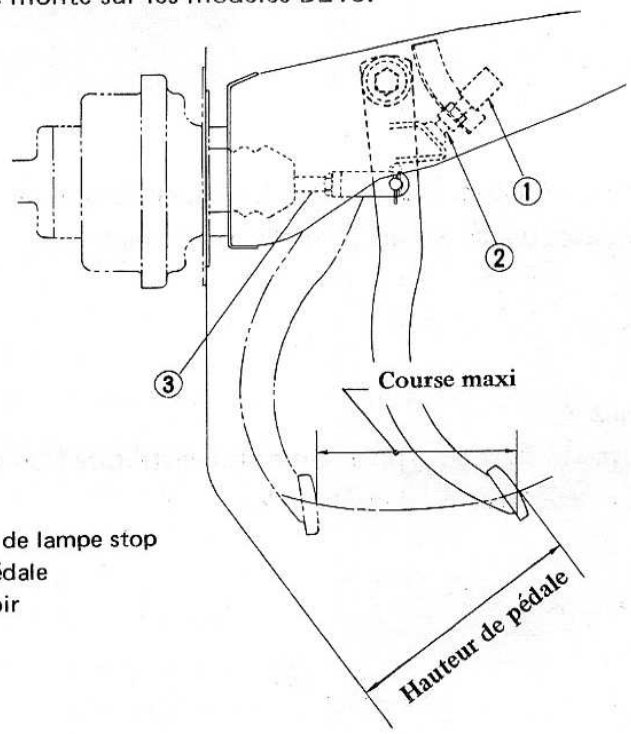
Article \ Modèle			140J	160J
			DX	DX, SSS
Freins avant	Type		Disque, N20	
	Diam. extér. du disque	(mm)	245	
	Garniture (Larg x épais x long)	(mm)	41,2 x 10 x 61,3	
	Matériau de garniture	(mm)	D525H	
	Alésage du cylindre	(mm)	50,8	
Freins arrière	Type		Tambour à seg. comp.-seg. tendu	
	Diam. intérieur du tamb.	(mm)	203,2	228,6
	Garnit. (Larg x épais x long)	(mm)	35,0 x 4,8 x 195,0	40,0 x 4,5 x 219,5
	Matériau de garniture		B701	
	Alésage du cylindre	(mm)	20,6	
	Dispositif de réglage des garn.		Automatique	
Maître Cylindre	Type		Avec LIS	
	Alésage	(mm)	20,6	
	Capacité du réservoir	(cm^3)		
	Primaire		plus de 110	
	Secondaire		plus de 45	
	Pression résiduelle	(kg/cm^2)		
	Primaire		0	
	Secondaire		0,2 à 0,5	
Master-Vac	Type		M75	
	Diam. effectif du diaphragme	(mm)	190,5	
Dispositif de contrôle hyd. Arrière	Type		NP (5 voies)	NP (4 voies)
	Point de répartition		20 (284)	
	Rapport de réduction		0,4	
Frein stat.	Type		Mécanique sur les deux roues AR	
	Mise en oeuvre		Par levier central	
	Rapport de levier		5,5	

Pédale de frein

Hauteur de pédale	(mm)	154 à 160
Course libre (garde)	(mm)	1 à 5
Hauteur à fond de course	(mm)	plus de 70
Déplacement maximum	(mm)	140

Pédale de frein et support de pédale

La pédale de frein et son support ont été redessinés. Cependant certains exemplaires sont encore équipés de l'ancien type monté sur les modèles B210.



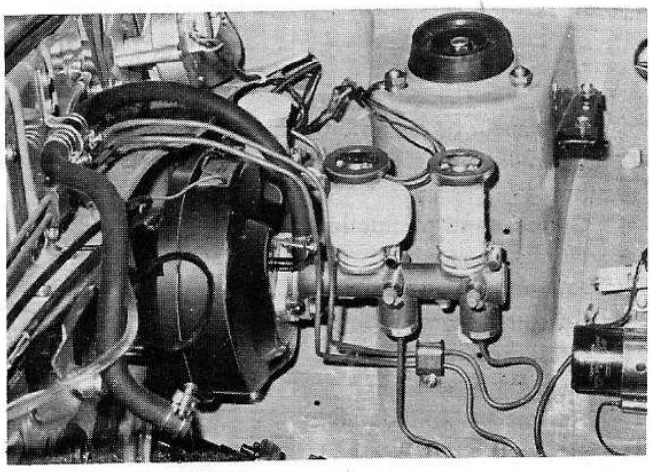
1 Contacteur de lampe stop
2 Butée de pédale
3 Tige poussoir

Interchangeabilité: La pédale de frein est interchangeable avec celle des modèles B210.

Master-Vac (servo frein)

Pour améliorer la réponse des freins et pour se plier aux réglementations de plus en plus strictes, la taille du Master-Vac a été augmentée, passant de M60 sur les modèles 710 à M75 sur les modèles A10.

Interchangeabilité: Non.



Maître cylindre de frein

L'alésage du maître cylindre a été porté à 20,64 mm pour améliorer la réponse des freins. (Sur les modèles 710 cet alésage n'était que de 19,05 mm). Les nouveaux modèles sont équipés aussi d'un contacteur d'indicateur de niveau d'alerte du fluide.

Interchangeabilité: Non.

Valve NP

Tous les modèles sont équipés de la valve NP qui a fait ses preuves sur les modèles précédents dans la prévention du risque de blocage des roues arrière. Les caractéristiques de la valve ont été changées.

Interchangeabilité: Non.

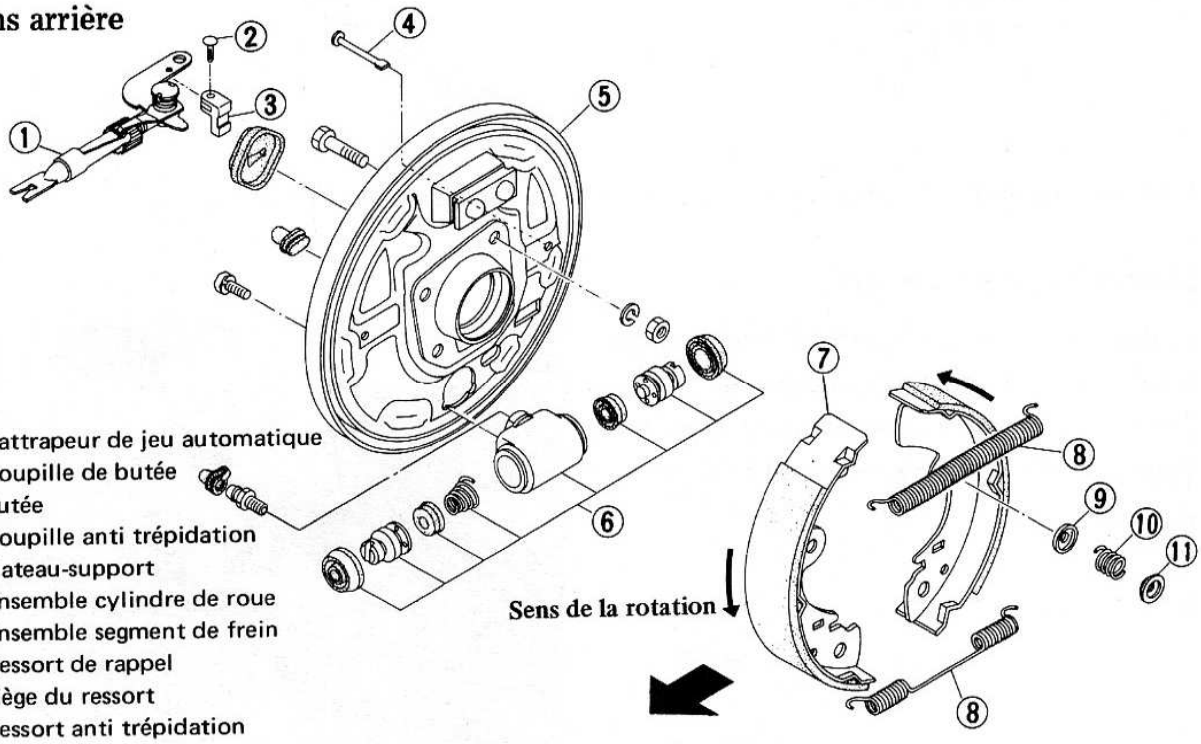
Freins avant

- Frein à disque N20
  Ce frein à disque a été monté sur tous les modèles. La plaque-écran est une nouveauté qui a été introduite conjointement avec une modification de la fusée avant.

Interchangeabilité: Non.

- Garniture de frein à disque
  En vue d'améliorer l'efficacité des freins, on a remplacé la garniture N2430HD équipant les modèles 710 par la garniture D525H sur les modèles A10.

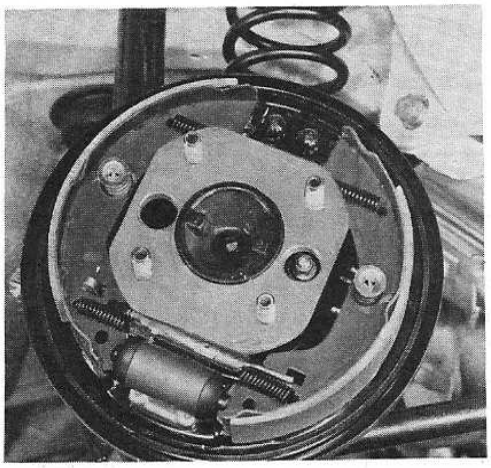
Freins arrière

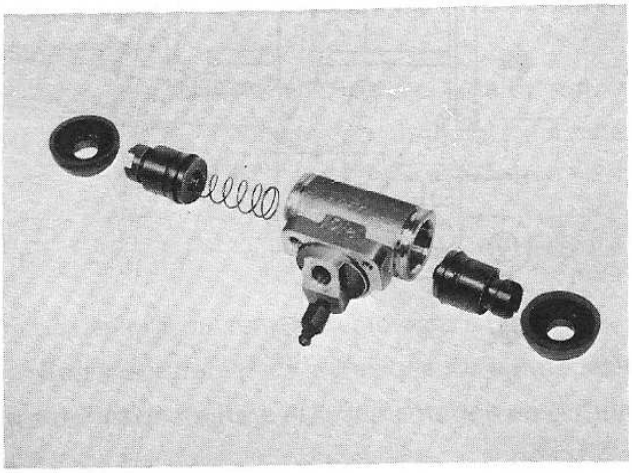


1 Rattrapeur de jeu automatique
2 Goupille de butée
3 Butée
4 Goupille anti trépidation
5 Plateau-support
6 Ensemble cylindre de roue
7 Ensemble segment de frein
8 Ressort de rappel
9 Siège du ressort
10 Ressort anti trépidation
11 Reteneur

1) Cylindre de roue fixe

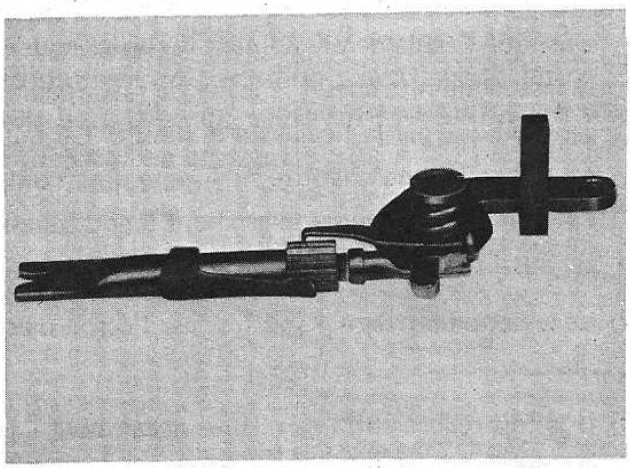
Le cylindre de roue est assujetti à l'aide de deux boulons. Son piston agit simultanément sur le segment tendu et sur le segment comprimé.





Interchangeabilité: Non.

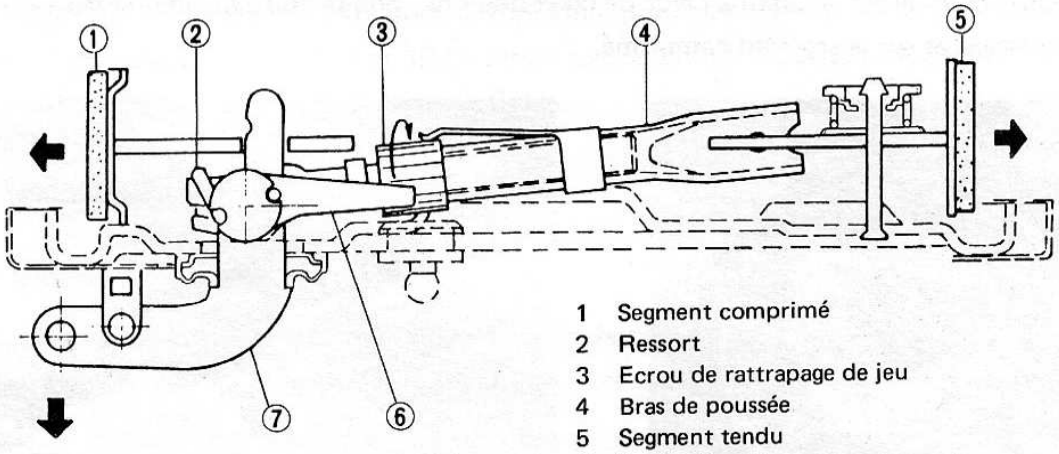
2) Rattrapeur de jeu automatique



Deux types de rattrapeurs de jeu automatique sont utilisés: un pour les modèles à moteur A14 et l'autre pour les modèles à moteur L16. Sur le rattrapeur de jeu automatique des modèles à moteur L16, l'écrou de rattrapage est positionné du côté du levier coudé. Quand on actionne le levier de frein à main, le levier de rattrapage est entrainé et provoque la rotation de l'écrou de rattrapage sur le bras de poussée. De cette façon, l'espacement entre le segment et le tambour peut se régler automatiquement. Le rattrapeur de jeu automatique se compose fondamentalement d'un levier coudé en forme de L, qui transforme le déplacement en ligne droite de cable de frein de stationnement en un mouvement de rotation, et d'un bras de poussée qui transmet le couple de renvoi du levier coudé au segment tendu.

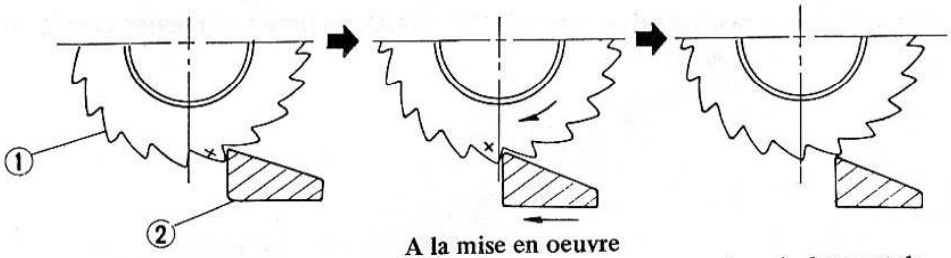
Z·ONE·DATSUN

Principe de fonctionnement:



1 Segment comprimé
2 Ressort
3 Ecrou de rattrapage de jeu
4 Bras de poussée
5 Segment tendu
6 Levier de rattrapeur
7 Levier coudé

1) Au fur et à mesure de l'usure de la garniture, l'espacement entre segment et tambour augmente, ainsi que l'angle de pivotement du levier coudé. Alors, actionné par le levier coudé et tendu par le ressort de rattrapeur, le levier de rattrapeur provoque la rotation de l'écrou de réglage dans le sens indiqué par la flèche sur le dessin. Du fait de la rotation de cet écrou de rattrapage, le bras est allongé d'une quantité suffisante pour compenser l'usure sur la garniture. En d'autres termes, l'action du bras pousse le segment tendu, tandis que sa réaction agit sur le segment comprimé qui est aussi rapproché du tambour.
2) Le levier de rattrapeur fait tourner l'écrou de réglage chaque fois que l'on manoeuvre le frein à main.
3) Une fois réalisé entre garnitures et tambour l'espacement conforme aux spécifications, la manoeuvre du frein à main sera insuffisante pour provoquer la rotation de l'écrou de rattrapage, de sorte que l'espacement sera maintenu constant: en effet, tant que cet espacement reste correct, le levier de rattrapeur est conçu de telle façon que sa course reste inférieure au décrochement d'un cran du molettage de l'écrou de réglage.



1 Ecrou de rattrapeur
2 Levier de rattrapeur

Au relachement du frein à main (Avant rattrapage de jeu)

A la mise en oeuvre du frein à main (Le levier de rattrapeur de jeu fait tourner l'écrou moleté de rattrapage de jeu d'un cran)

Au relachement du frein à main (Le rattrapage de jeu est réalisé)

4) Le ressort de rattrapeur presse le levier du rattrapeur contre l'écrou de rattrapage. Le ressort se tend pour absorber la force du levier coudé de façon que le levier du rattrapeur ne soit pas soumis à une force excessive du fait de la réaction qui se produit dans la tige de rattrapeur quand le segment arrive en contact avec le tambour.

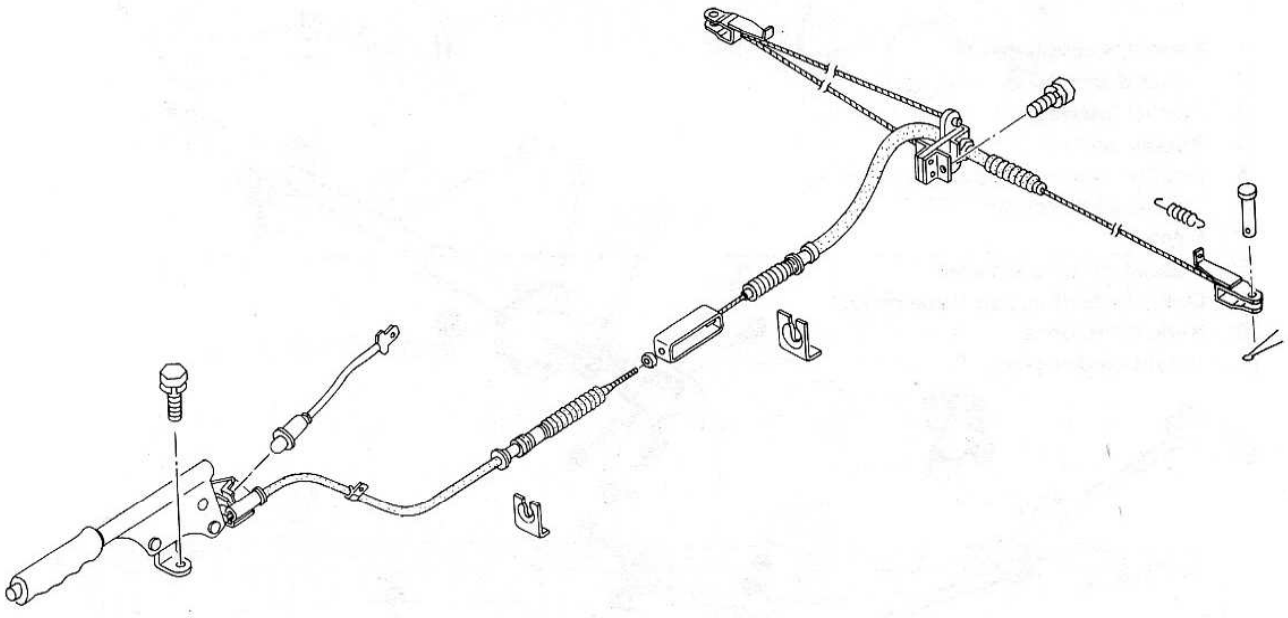
Note: Ne pas donner trop de tension au cable de frein de stationnement, car ceci aurait pour résultat de laisser le levier coudé en position "tiré" rendant le rattrapage automatique impossible.

Tuyauterie de frein

La tuyauterie de frein consiste en un tube d'acier à deux recouvrements - cuivrage à l'intérieur, galvanisation (zingage) et chromatage à l'extérieur. Son exécution est la même que sur les modèles précédents. Le même système de groupage des tuyauteries de freinage et d'alimentation en carburant a été également maintenu.

Frein de stationnement

Le frein de stationnement agit sur les deux roues arrière. L'équilibrage de la force de freinage entre les roues droite et gauche est obtenu par la mise en oeuvre d'un système de réaction par cable. Avec ce dispositif, une traction effectuée sur le cable de gauche - prolongement du cable de levier - provoque par réaction une traction sur le cable de droite.

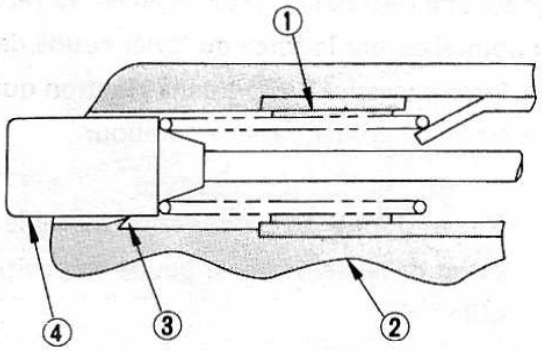


Type levier central

1) Levier de commande

La poignée a été modifiée et on l'a munie (à l'intérieur) d'une lèvre anti-vibration et d'une gaine en vinyle.

Le noyau du cable de levier est revêtu maintenant de résine pour améliorer l'efficacité de la commande de freinage.



1 Gaine de vinyle
2 Poignée
3 Lèvre anti vibration
4 Bouton de manoeuvre

Interchangeabilité: Non.

2) Cable arrière

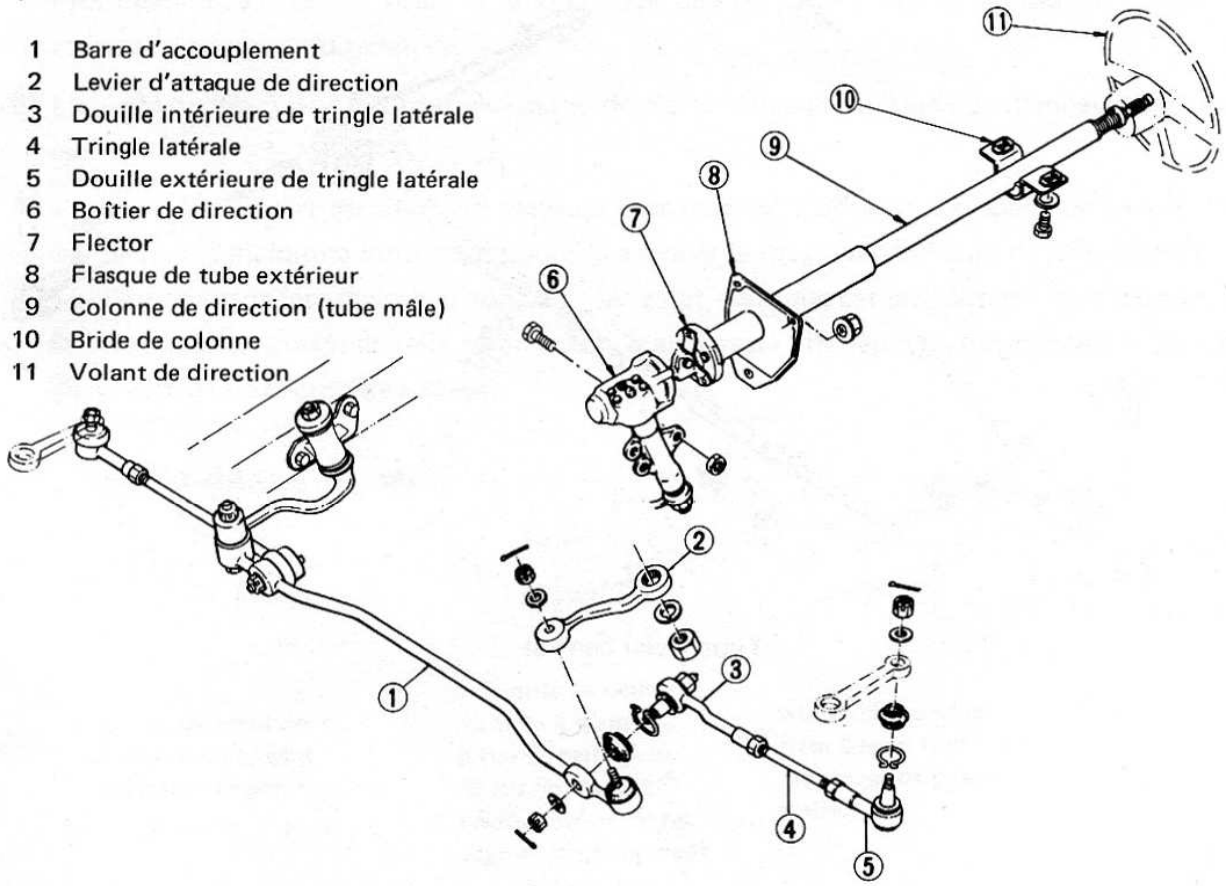
Le système adopté est celui de réaction par cable.

Interchangeabilité: Non.

DIRECTION

De même que les précédents, les modèles actuels sont équipés d'une colonne télescopique avec télescopage sur roulement à billes. Le boîtier de direction RB47L reste le même que sur les modèles précédents.

1 Barre d'accouplement
2 Levier d'attaque de direction
3 Douille intérieure de tringle latérale
4 Tringle latérale
5 Douille extérieure de tringle latérale
6 Boîtier de direction
7 Flector
8 Flasque de tube extérieur
9 Colonne de direction (tube mâle)
10 Bride de colonne
11 Volant de direction

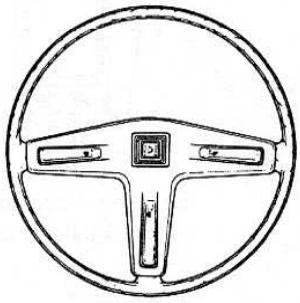
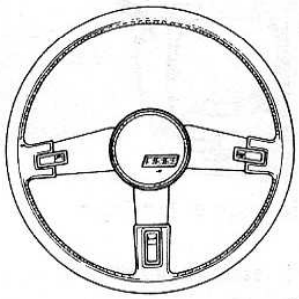


Caractéristiques

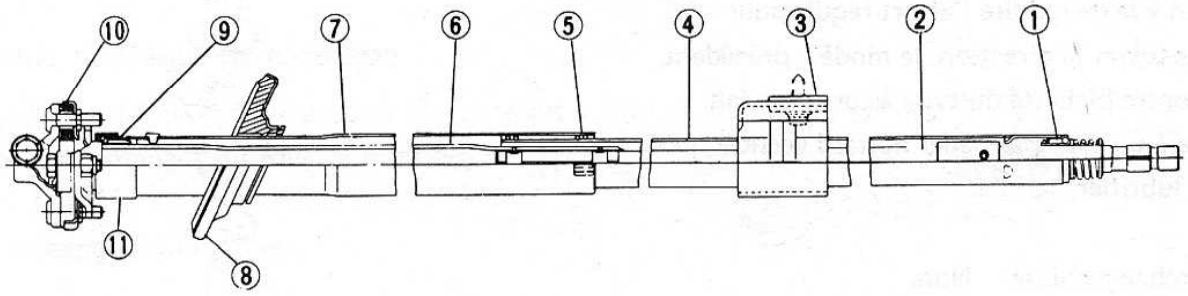
Type de colonne de direction	Colonne télescopique
Type de boîtier de direction	A circulation de billes (RB47L)
Tours de volant de butée à butée	3,7
Démultiplication du boîtier	16,5/1
Angle de braquage des roues avant	
Roue intérieure	41°
Roue extérieure	34,5°
Rayon de braquage mini (à la roue ext. AV)	4,5 m
Jeu axial vertical du volant de direct.	0 mm
Jeu à la rotation du volant de direct.	Moins de 35 mm

Volant de direction

Deux types de volants de direction ont été sélectionnés suivant le type du véhicule:

Pour DX: à trois branches, à guipage de cuir sur la jante.	Pour SSS: à trois branches, veiné façon bois.
	

Ensemble colonne de direction

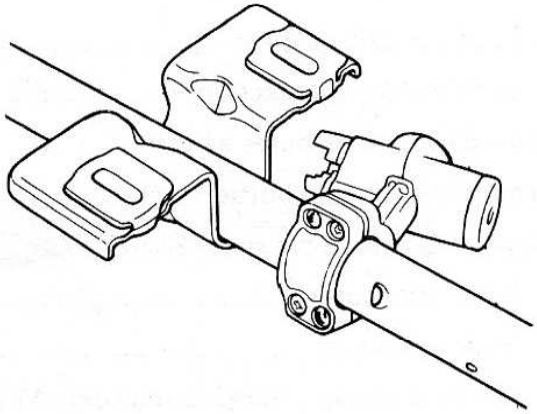


1 Palier supérieur
2 Arbre supérieur
3 Bride de fixation de la colonne
4 Tube supérieur (mâle)
5 Billes d'acier
6 Arbre inférieur
7 Tube inférieur (femelle)
8 Flasque de tube inférieur
9 Palier inférieur
10 Flector
11 Cache poussière

Z·ONE·DATSUN

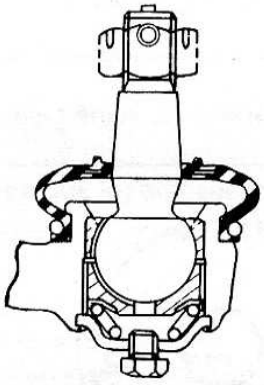
Verrouillage de direction (anti-vol)

Les voitures sont équipées maintenant d'un verrou de direction vertical caractérisé par une facilité de manoeuvre de la clé plus grande que pour le verrou horizontal des modèles 710. Le verrou se trouve maintenant sur le côté droit de la colonne (tous modèles de voiture).

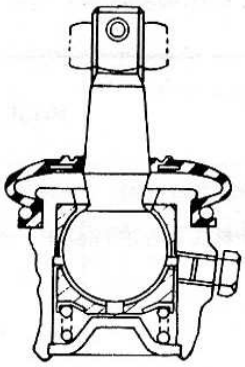


Rotule

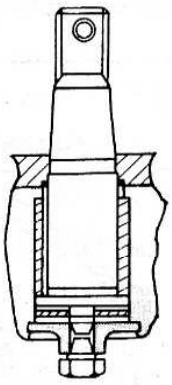
Les rotules de timonerie de direction qui équipent les nouveaux modèles sont illustrées ci-dessous:



Le levier de fusée et la tringle latérale;
La tringle latérale et la barre d'accouplement.



La barre d'accouplement et le levier d'attaque de direction.

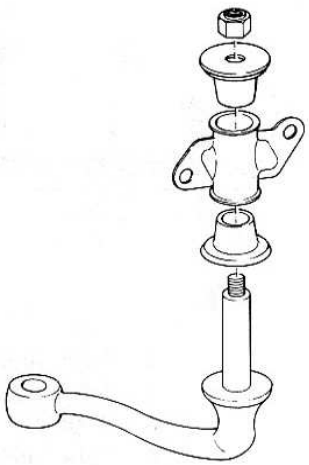


La barre d'accouplement et la contre biellette de direction.

Contre biellette de direction

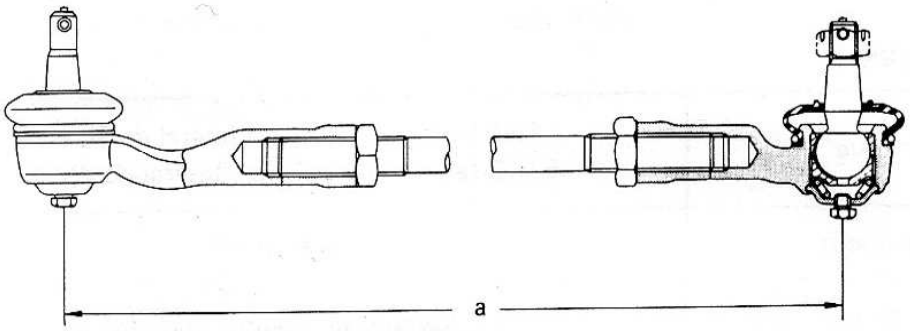
En vue de réduire l'effort requis pour manoeuvrer la direction, le modèle précédent de contre biellette du type à torsion a fait place à un type par palier boitard vertical qu'il faut lubrifier.

Interchangeabilité: Non.



Ensemble tringle latérale

L'ensemble "écrou de blocage et tringle" monté sur les modèles précédents se retrouve à la fois sur les côtés droits et gauche de tous les modèles.

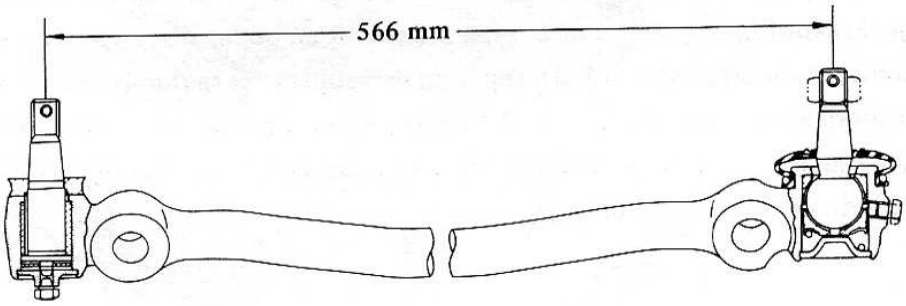


Longueur de la tringle latérale standard "a": 315 mm (avant réglage du pincement).

Interchangeabilité: Non.

Barre d'accouplement

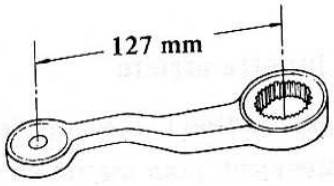
La barre d'accouplement n'est plus la même.



Interchangeabilité: Non.

Levier d'attaque de direction

Le nouveau levier d'attaque de direction est monté maintenant sur tous les modèles.



Interchangeabilité: Non.

ROUES ET PNEUMATIQUES

La roue standard reste la 4½-J13 d'acier déja montée sur les modèles précédents. En outre, on peut se procurer en option salle de vente la roue d'aluminium 5J-13. Les pneus (135SR-13) restent les mêmes que ceux équipant les modèles précédents.

Caractéristiques

Taille de roue	4½J-13 (acier) à déport latéral de 30 mm 5J-13 (aluminium) déport latéral de 25 mm
Taille de pneus	165SR-13
Pression de gonflage	1,8 kg/cm^2 (à mesurer pneu froid)

CAISSE

DESCRIPTION

Carcasse

Pour améliorer la visibilité vers l'avant, on a fait appel à des colonnes de pare-brise minces. Le dessus de l'auvent comporte de façon "intégrale" la grille d'auvent par où se fait la prise d'air. Pour le verrouillage de capot on a abandonné le type précédent en queue d'aronde pour un nouveau type à broche fourchue pour améliorer et l'efficacité du verrouillage et sa durabilité.

Le dernier modèle de Coupé comporte une porte arrière (hayon). Conjointement avec la tablette à bagages amovible, et avec le siège escamotable, cette conception permet de tirer pleinement parti de tout l'espace du compartiment bagages.

Portes

Le mécanisme de guidage de la glace a été modifié sur le Coupé. On a changé partiellement le système précédent à deux cornières guides, et le réglage avant-arrière de la cornière guide a été supprimé. Le réglage du positionnement avant-arrière de la glace se fait maintenant en déplaçant la partie supérieure arrière uniquement. Ceci se traduit par une grande simplification de l'entretien.

Pare-brise et lunette arrière

Comme sur les modèles précédents, le pare-brise est rendu hermétique par un joint en compound obturateur. Cependant, pour mettre en place le bandeau de pare-brise on a abandonné les agrafes en T des modèles précédents pour des clips en matière plastique (résine). La pose de la lunette arrière se fait au moyen d'un joint sans compound obturateur.

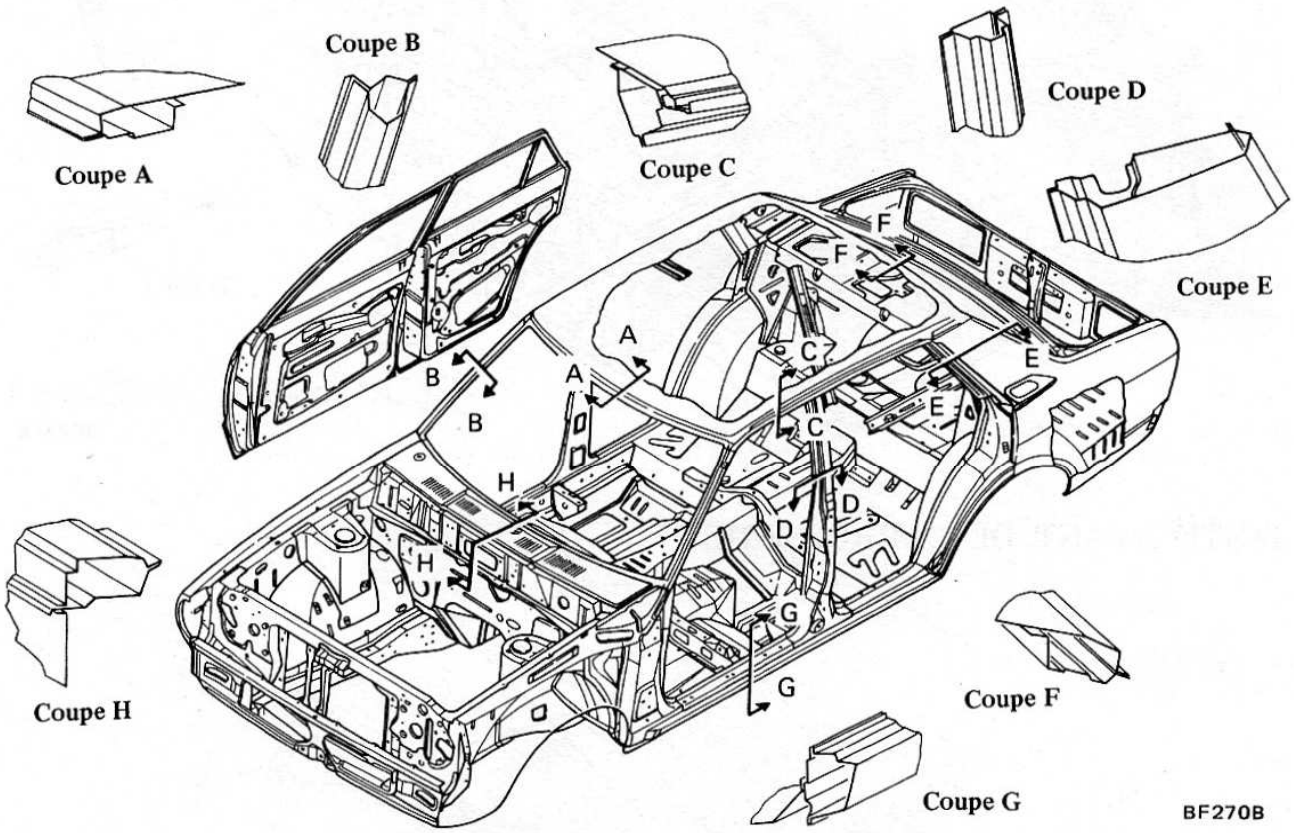
Garnissage intérieur

Le pavillon du Coupé est maintenant constitué par une plaque moulée en forme, de conception nouvelle. La Berline conserve le même type de pavillon suspendu que sur les anciens modèles.

Sur le Coupé on trouve également une tablette arrière amovible, ce qui permet de s'occuper des bagages - les enlever ou les remettre - même depuis le siège arrière.

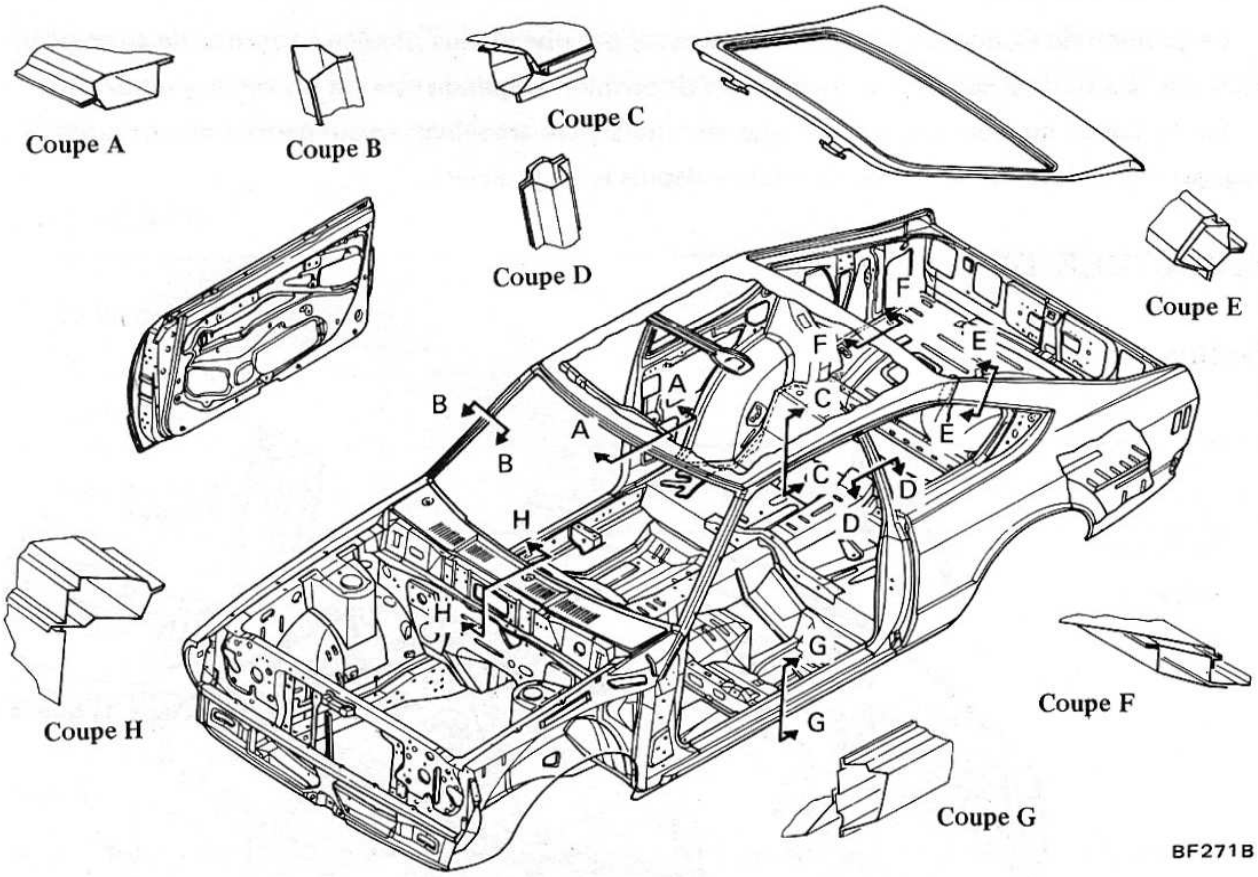
STRUCTURE DE LA CAISSE

Berline

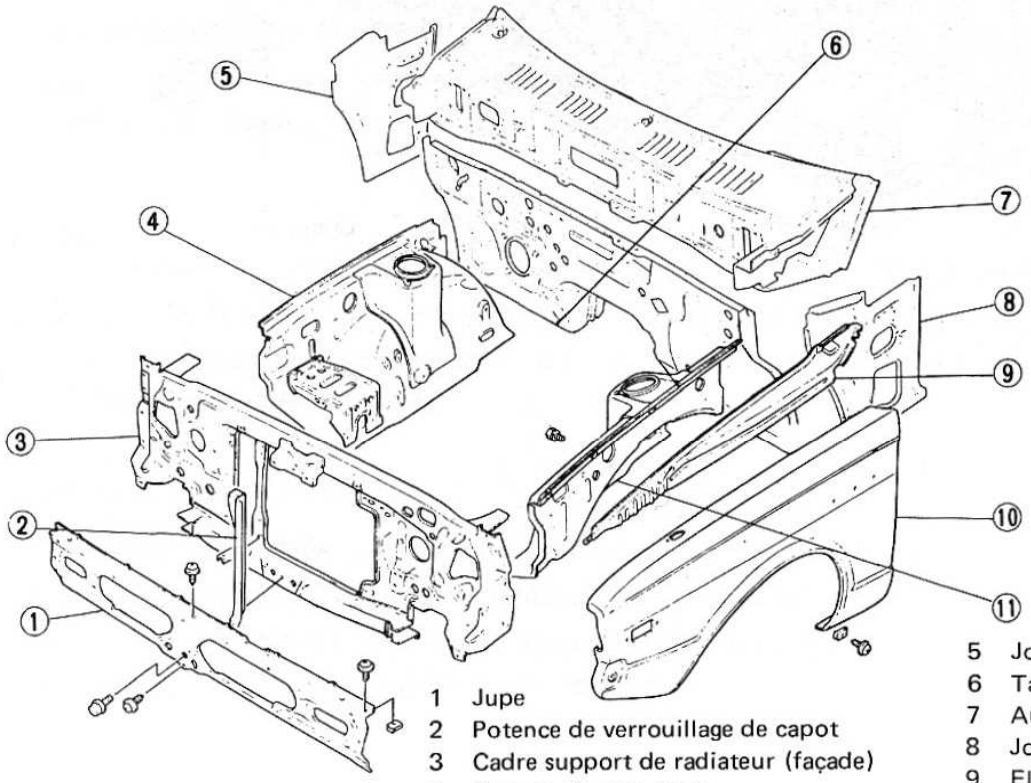


Z·ONE·DATSUN

Coupé



BOITE AVANT DE CARROSSERIE



1 Jupe
2 Potence de verrouillage de capot
3 Cadre support de radiateur (façade)
4 Passage de roue droit
5 Joue de tablier droit
6 Tablier
7 Auvent
8 Joue de tablier gauche
9 Elément de renfort
10 Aile avant
11 Passage de roue gauche

Structure de la boîte avant de carrosserie

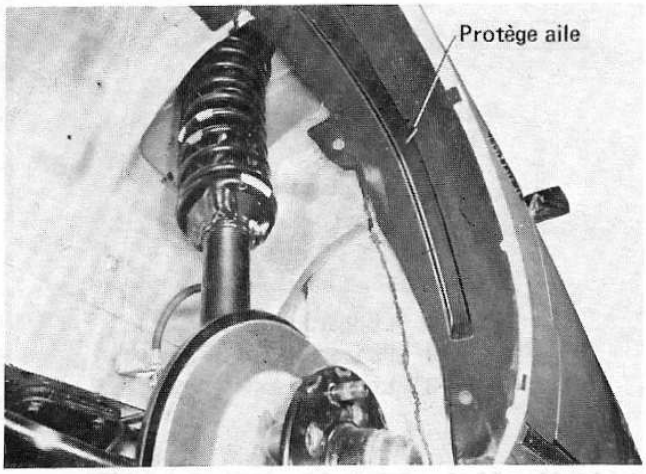
1) Dessus de l'auvent: on en a supprimé la grille, et à la place, on y a ménagé une prise d'air.

2) La joue de tablier avant comporte maintenant une plaque de fermeture et le "passage de roue" ne lui est plus adjacent.

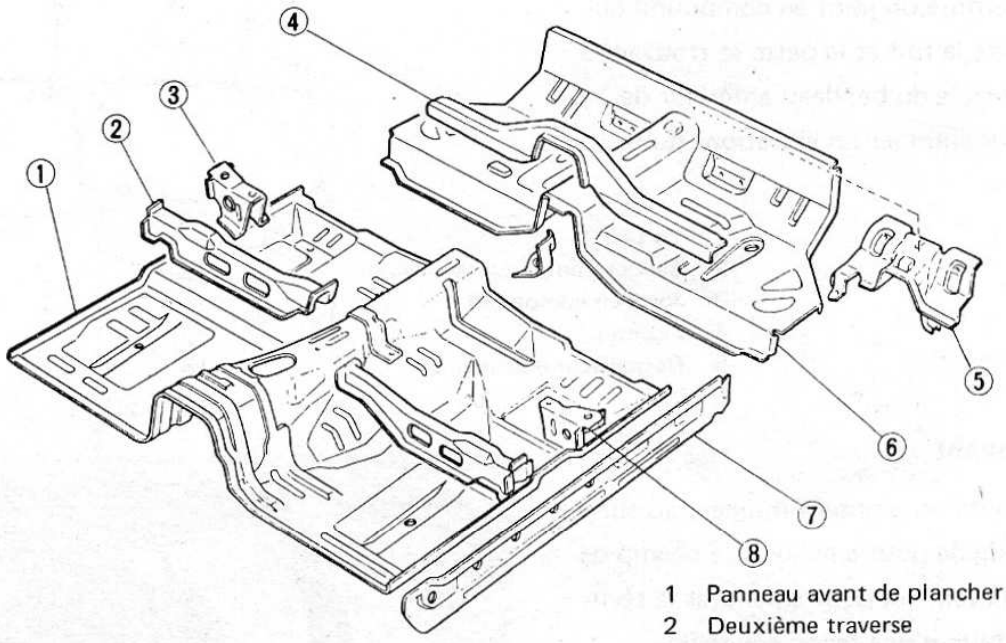
3) La cornière supérieure du cadre-support de radiateur a été supprimée, sous sa forme séparée: la cornière fait maintenant partie intégrante du support.

4) Protège aile avant

On a adopté le protège aile d'une pièce similaire à celui équipant l'ancien modèle 710, qui recouvre entièrement l'aile avant.

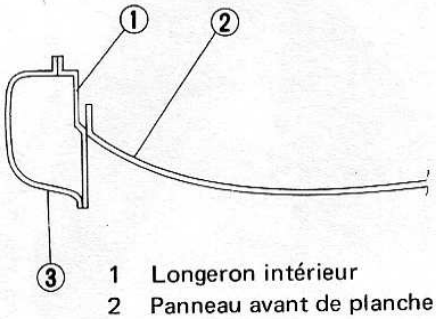


PLANCHER

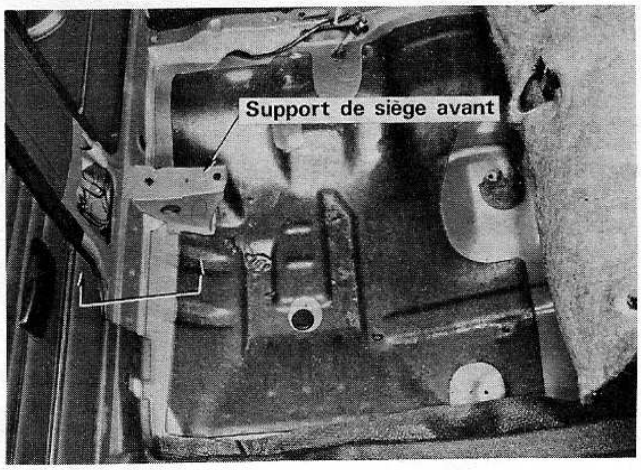


1 Panneau avant de plancher
2 Deuxième traverse
3 Patte de fixation arrière du siège droit
4 Traverse du siège arrière
5 Renfort d'ancrage arrière
6 Panneau arrière de plancher
7 Longeron
8 Patte de fixation arrière du siège gauche

1) Pour donner aux occupants du siège arrière davantage d' "allonge aux jambes", on a réduit la taille des suppors arrière de siège avant.
2) Le panneau avant du plancher et la partie avant du panneau arrière sont maintenant communs à tous les modèles.
3) Les deux côtés du plancher sont légèrement cambrés pour améliorer l'accès aux sièges.



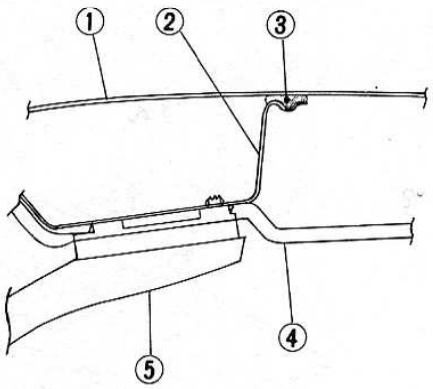
1 Longeron intérieur
2 Panneau avant de plancher
3 Longeron extérieur



PANNEAU LATERAL DE CAISSE

Bandeau antérieur de pavillon

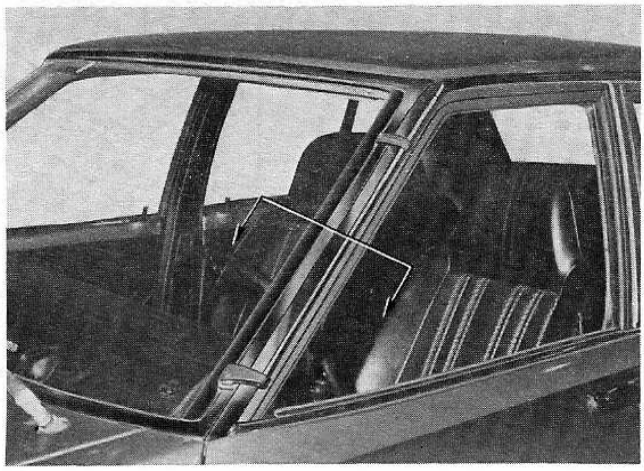
On a interposé un joint en compound obturateur entre le toit et la patte se trouvant à la partie centrale du bandeau antérieur de pavillon pour éliminer les vibrations du rétroviseur.



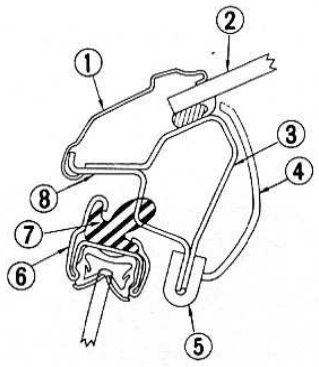
1 Toit
2 Bandeau antérieur de pavillon
3 Joint en compound
4 Pavillon
5 Rétroviseur intérieur

Montant avant

On a adopté un montant mince mais suffisamment rigide pour améliorer le champ de vision vers l'avant (et pour améliorer la sécurité de conduite d'une façon générale).

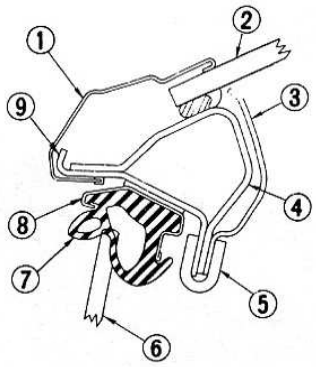


Z·ONE·DATSUN



1 Bandeau du montant avant
2 Glace de pare-brise
3 Partie intérieure du montant de p-b.
4 Garniture
5 Passepoil (couvre-joint)
6 Chassis de glace de portière
7 Joint d'étanchéité de la portière
8 Partie extérieure du montant de p-b.

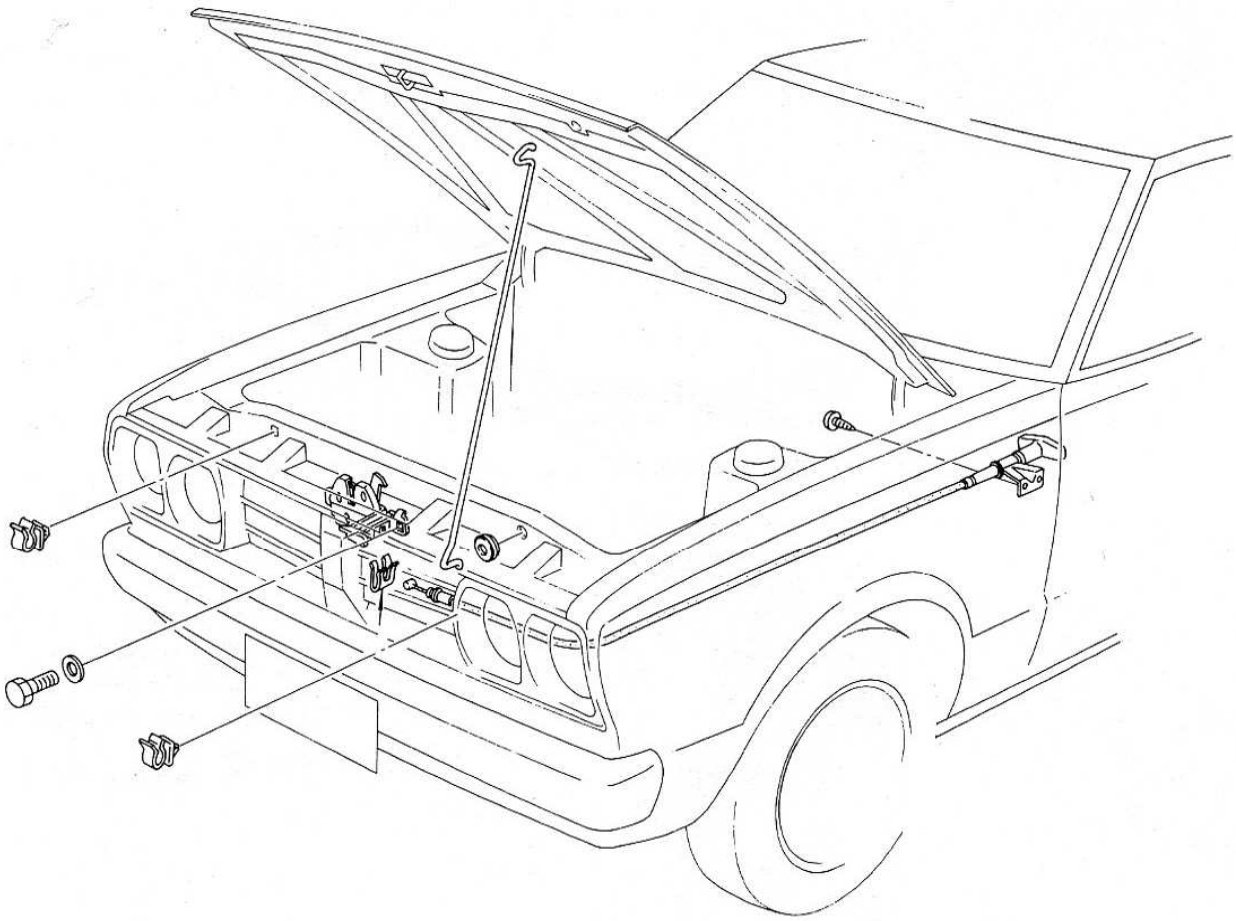
Berline



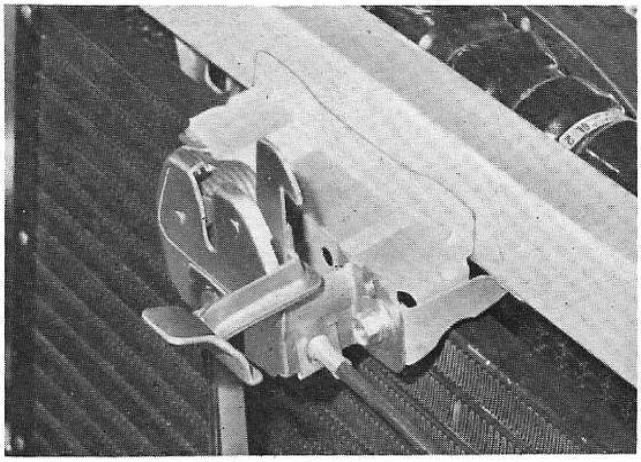
1 Bandeau de montant avant
2 Glace de pare-brise
3 Garniture
4 Partie intérieure du montant de p-b.
5 Passepoil (couvre-joint)
6 Glace de portière
7 Joint d'étanchéité de la portière
8 Contre-joint d'étanchéité
9 Partie extérieure du montant de p-b.

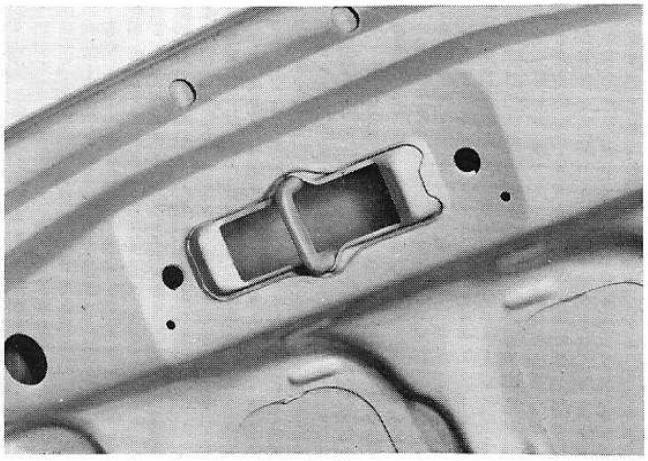
Coupé

CAPOT MOTEUR

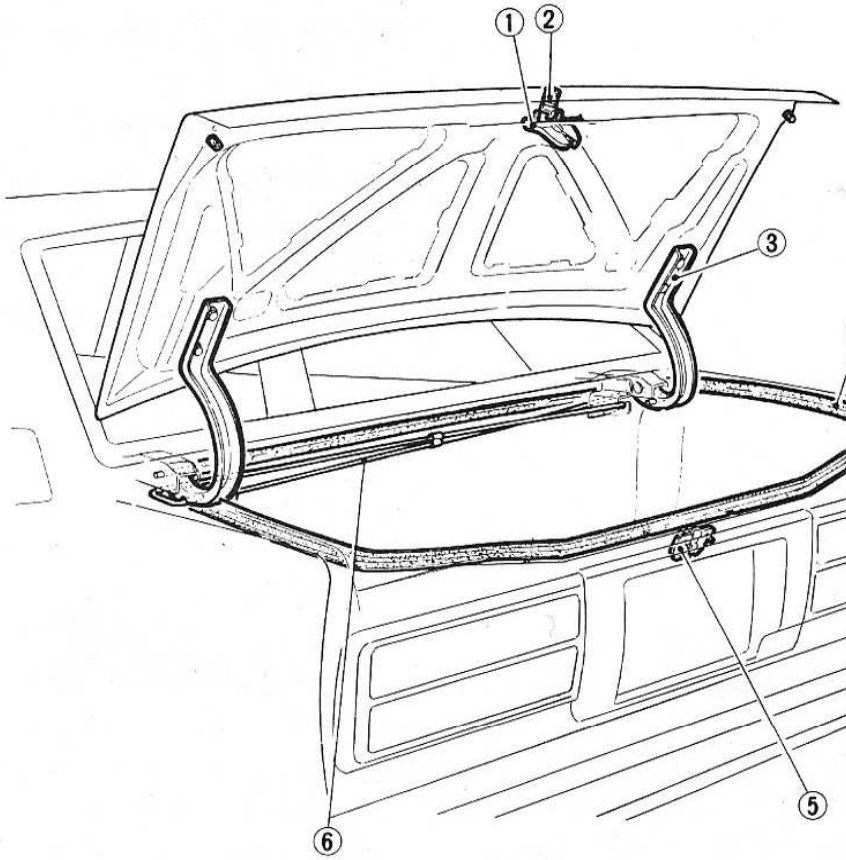


Le verrouillage du capot a été modifié, l'ancien système à queue d'aronde ayant fait place à une nouvelle méthode par broche et gâche fourchue. Sur les nouveaux modèles le pène de verrouillage a été soudé au capot.





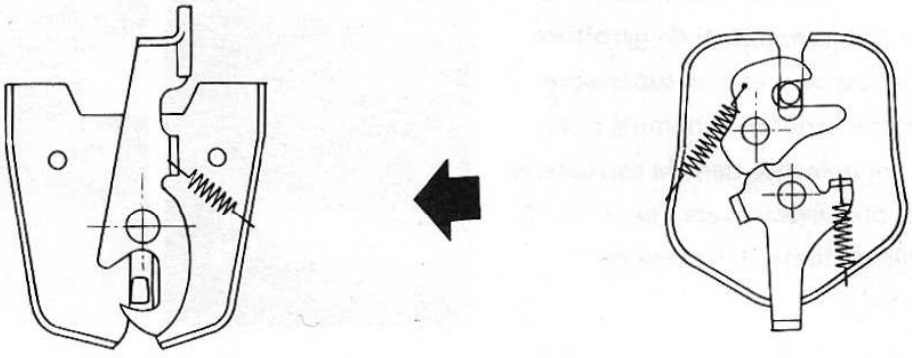
COUVERCLE DE COFFRE



1 Verrou
2 Barillet de clé
3 Charnière
4 Joint d'étanchéité
5 Pène
6 Barre de torsion

Composants du couvercle de coffre

L'ancien système de verrouillage du couvercle de coffre par double levier a fait place à un nouveau type où le loquet et la plaque de verrouillage ne font plus qu'un.



Nouveau

Précédent

PARE-CHOCS et CALANDRE

Dans un but de sécurité, les extrémités des pare-chocs, à l'avant comme à l'arrière, ont été encastrées dans les ailes, comme sur les modèles précédents.

La calandre en plastique (résine) est moulée d'une seule pièce, les enjoliveurs de phares y étant incorporés, pour tous les modèles. La berline et le coupé ont des calandres différentes.



VENTILATION DE L'HABITACLE

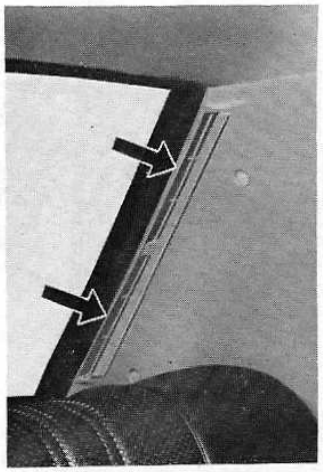
Introduction d'air frais dans l'habitacle

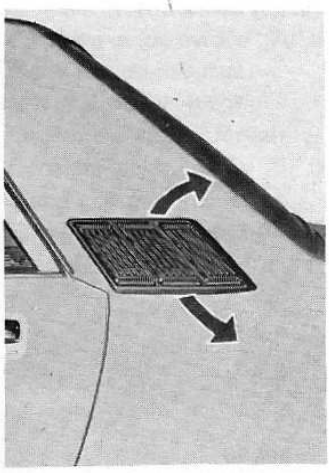
L'air frais entré par le dessus d'auvent est acheminé dans l'habitacle par les aérateurs latéraux, situés de chaque côté du tableau de bord, et par l'aérateur central.

Evacuation de l'air

(Berline)

L'air de l'habitacle est aspiré par le ventilateur placé dans la garniture de custode arrière, acheminé par l'intérieur du montant arrière et évacué vers l'extérieur à travers la grille de ventilateur (côté gauche).

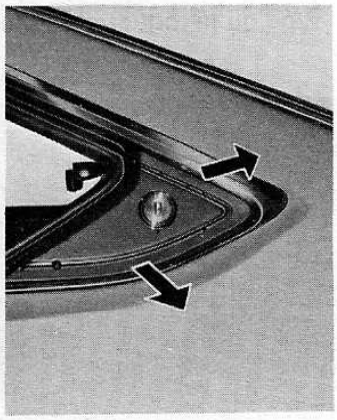




(Coupé)

L'air de l'habitacle est aspiré dans l'aile arrière à travers l'orifice intérieur situé sur la partie arrière du panneau latéral de garniture du compartiment bagages (partie supérieure du garnissage latéral arrière), acheminé à travers une ouverture ménagée dans la carrosserie au coin de l'aile, puis évacué vers l'extérieur à travers le trou de ventilation ménagé dans la jupe arrière.

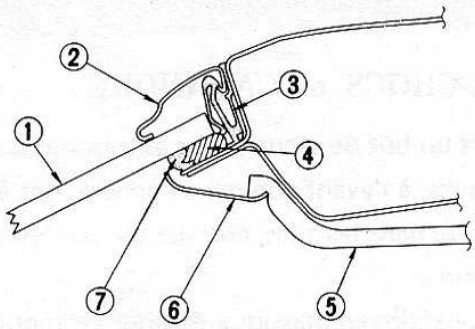




PARE-BRISE et LUNETTE ARRIERE

Glace de pare-brise

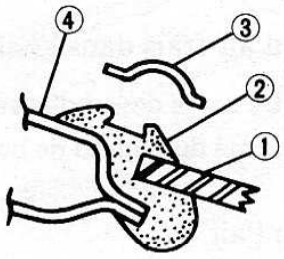
Comme sur les modèles précédents, la glace de pare-brise est maintenue par pression contre un joint en compound obturateur. Cependant dans les nouveaux modèles, le bandeau de pavillon est fixé à l'aide d'un nouveau système de clip d'assemblage en résine plastique d'une seule pièce; le modèle précédent d'agrafe en T a été abandonné. Le joint en uréthane est le même que celui utilisé sur les modèles précédents.



1 Glace de pare-brise
2 Bandeau supérieur extérieur
3 Clip en résine plastique
4 Joint uréthane
5 Favillon
6 Garnissage intérieur
7 Jonc caoutchouc de retenue (clé de pare-brise)

Glace arrière

La fixation de la glace arrière à la carrosserie se fait par un jonc d'étanchéité.



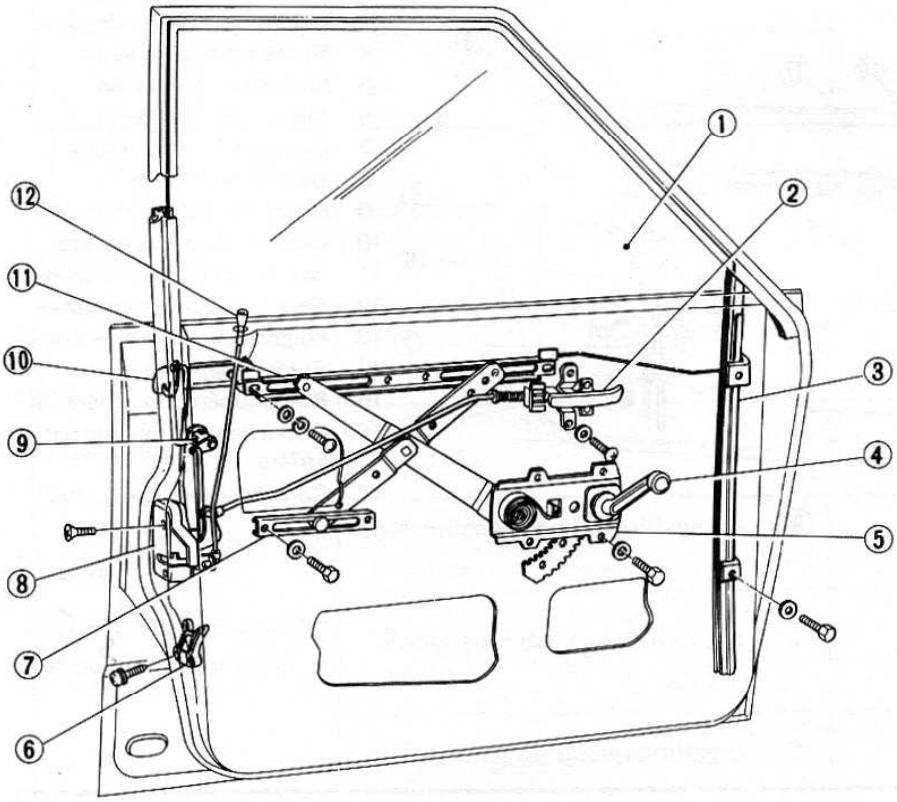
1 Glace arrière
2 Joint d'étanchéité
3 Bandeau de glace arrière
4 Carrosserie

Z·ONE·DATSUN

PORTES

Structure

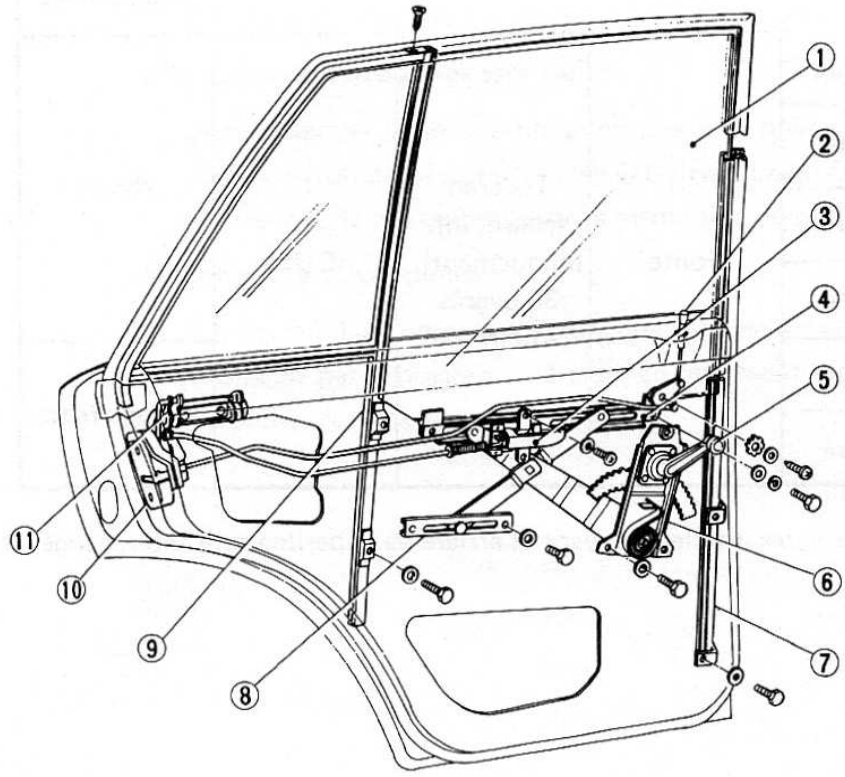
- Porte avant (Berline)



1 Glace de porte
2 Poignée intérieure de porte
3 Chassis de glace inférieur avant
4 Manivelle de relevage
5 Mécanisme lève-glace
6 Guide inférieur de glace
7 Cornière-guide évidée "B"
8 Ensemble serrure de porte
9 Barillet de serrure de porte
10 Poignée extérieure de porte
11 Cornière-guide évidée "A"
12 Poussoir de verrouillage

BF283B

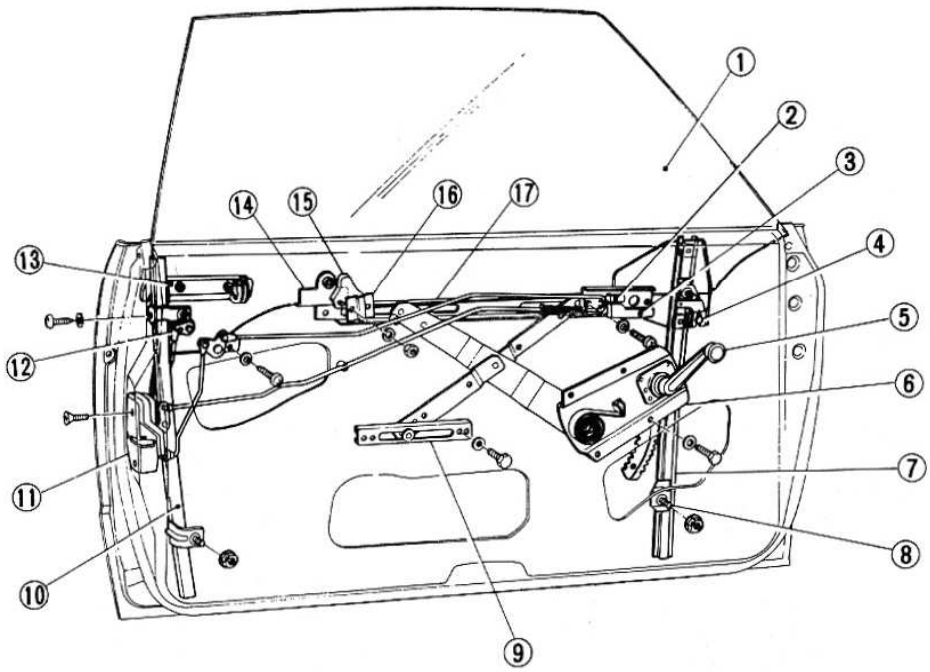
- Porte arrière (Berline)



1 Glace de porte
2 Poussoir de verrouillage
3 Poignée intérieure de porte
4 Cornière-guide évidée "A"
5 Manivelle de relevage
6 Mécanisme lève-glace
7 Chassis de glace inférieur
8 Cornière-guide évidée "B"
9 Chassis de glace central
10 Ensemble serrure de porte
11 Poignée de porte extérieure

BF294B

• Porte (Coupé)



1 Glace de porte
2 Poussoir de verrouillage
3 Poignée intérieure de porte
4 Butée supérieure avant
5 Manivelle de relevage
6 Mécanisme lève-glace
7 Coulisse de glace, avant
8 Boulon de réglage
9 Cornière-guide évidée "B"
10 Coulisse de glace, arrière
11 Barillet de serrure de porte
12 Ensemble serrure de porte
13 Poignée extérieure de porte
14 Butée supérieure arrière "A"
15 Butée supérieure arrière "B"
16 Rondelle de butée supérieure arrière
17 Cornière-guide évidée "A"

BF300B

Charnière de porte

Caractéristiques

Type de véhicule	Position de la charnière		Matière première (charnié.)	Angle d'ouverture	Butée ?	Matière première des douilles
Berline	AV	Supérieure	Fonte	1er cran: (charn. inf. uniquement): 36 degrés 2e cran: 68°	OUI	Nylon
		Inférieure				
	AR	Supérieure				
		Inférieure				
Coupé	Porte.	Supérieure				Alliage fritté
		Inférieure				

Interchangeabilité: seules les charnières inférieures avant et arrière de la berline sont interchangeable.

Position / Modèle	Avant		Arrière	
	Supérieure	Inférieure	Supérieure	Inférieure
Berline	○	△	□	△
Coupé	◎	▣	–	–

Verrouillage de porte et commande à distance

Caractéristiques:

Article / Position		Porte avant	Porte arrière
Verrouillage		Du type à broche fourchue	
Quel mécanisme dans la serrure de porte ?	Mécanisme de verrouillage par la poignée	Oui	
	Mécanisme de fermeture sans clé	Oui	Oui (verrouillage autom.)
	Mécanisme de déverrouillage	Oui	Non

Note: Mécanisme de déverrouillage par la poignée:

Quand la porte est verrouillée, les poignées intérieure et extérieure manoeuvrent à vide. Ceci évite de faire subir trop de contrainte à la serrure.

Mécanisme de verrouillage sans clé:

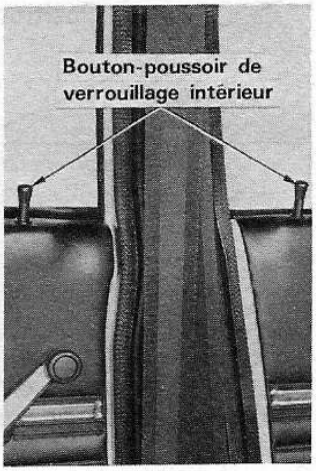
On peut fermer la porte si on la ferme avec le poussoir de verrouillage enfoncé (en position de verrouillage) et sa poignée extérieure basculée. Le type à verrouillage automatique permet de verrouiller la porte même si la poignée extérieure n'est pas basculée.

Mécanisme de déverrouillage:

Si le verrouillage est enfoncé alors que la porte est en position d'ouverture, mais que l'on ne bascule pas la poignée extérieure en refermant la porte, ceci aura pour effet de déverrouiller automatiquement la serrure.

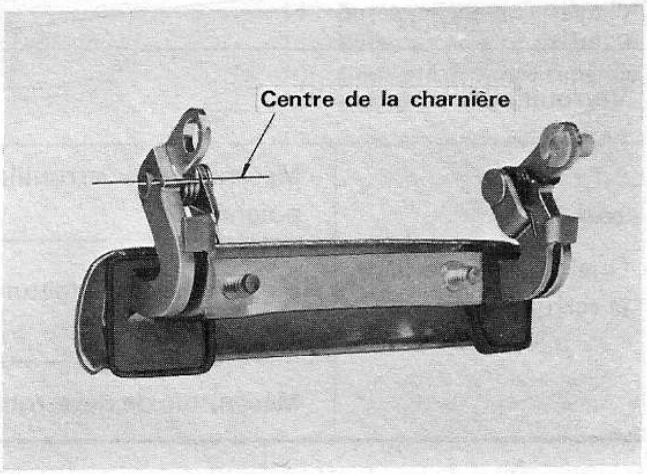
La berline est équipée d'un bouton-pressoir de verrouillage s'enfonçant dans une gaine; le coupé, d'un verrou-poussoir incorporé dans la poignée de porte intérieure.





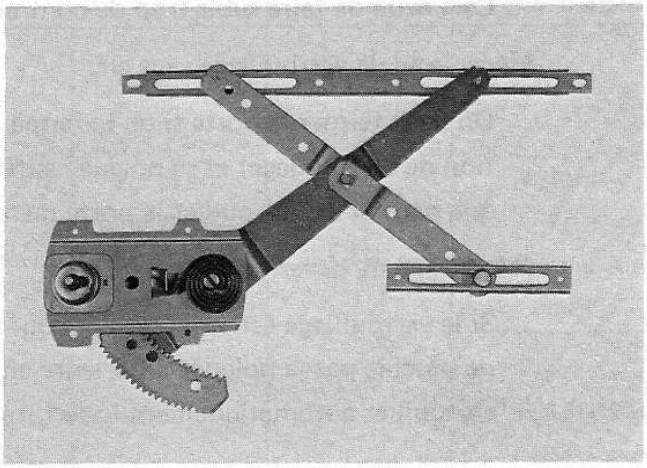
Poignée extérieure

Similaire aux modèles précédents, la poignée extérieure est logée dans un renfoncement du panneau de porte. Cependant, pour en faciliter la manoeuvre, le centre de la charnière a été déplacé vers l'intérieure du panneau.



Mécanisme de relevage de glace

Tous les modèles sont équipés d'un mécanisme manuel par manivelle.



Z·ONE·DATSUN

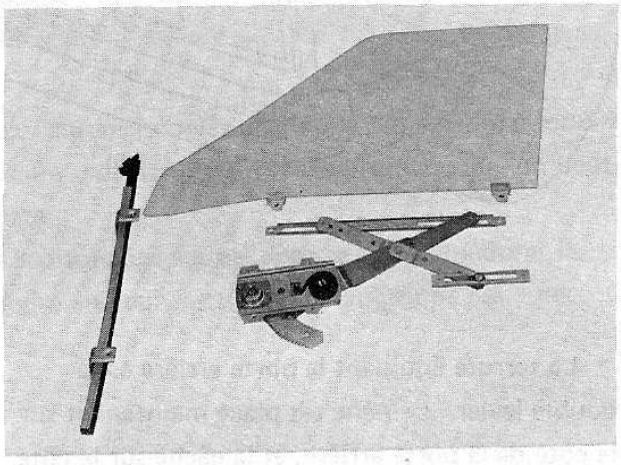
Caractéristiques

Position / Article	Berline		Coupé
	Avant	Arrière	
Mode de relevage	Type en "X", à deux bras		
Effort pour la manoeuvre de la manivelle	Moins de 4 kg		
Démultiplication	98/7	98/7	130/7
Arrêt au point mort bas	Du type butée sur le secteur denté		
Résistance à l'inversion de rotation	Plus de 20 kg		Plus de 30 kg

Mécanism de quidage de la glace

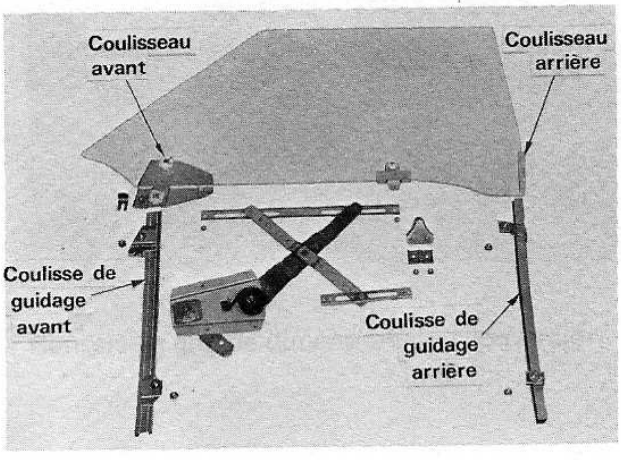
- Berline

  L'accouplement entre le mécanisme de relevage et la glace a été modifié, un nouveau type de porte glace ayant remplacé l'ancien.
  Le chassis inférieur, positionné précédemment sur le côté arrière de la porte avant, a été remplacé par une cornière-guide de glace.

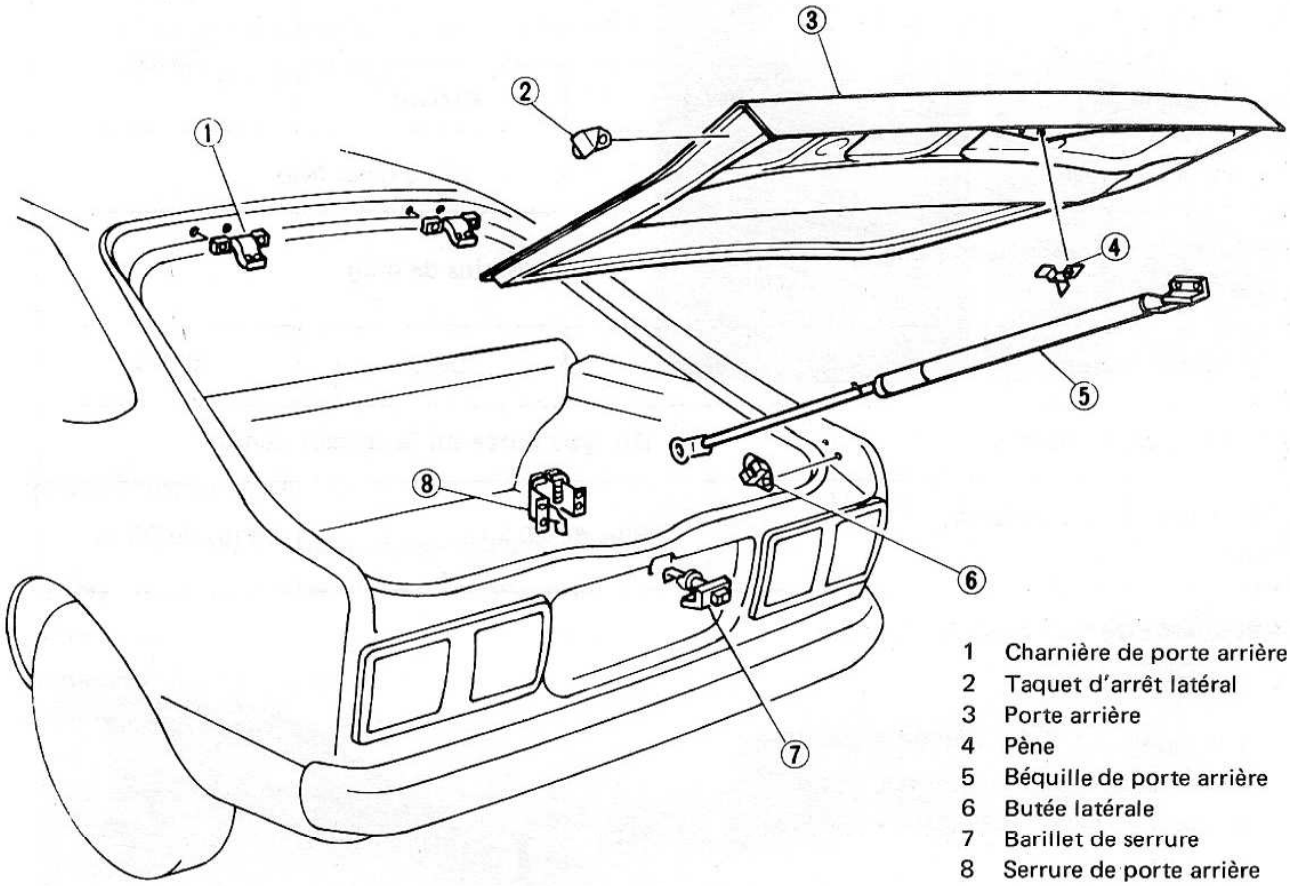


- Coupé

  Le sytème des modèles précédents (par deux coulisses) a été changé en partie. Sur les nouveaux modèles, des coulisseaux en résine de polyacétal glissent dans la coulisse; il y en a deux à l'avant et un à l'arrière. Ce nouveau mécanisme de guidage de la glace ne nécessite pas de réglage du parallélisme des deux coulisses dans le sens avant-arrière.



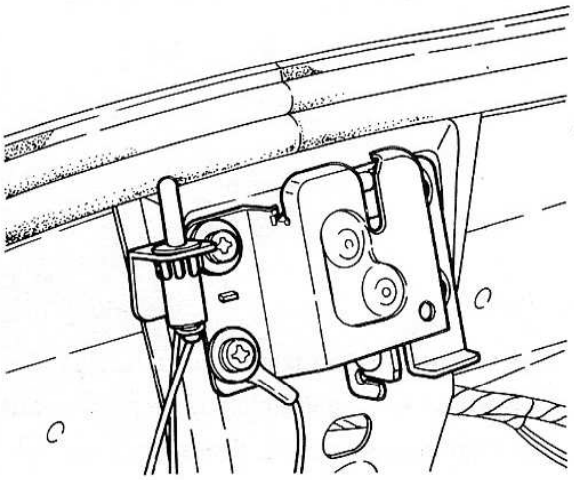
PORTE ARRIERE (HAYON) Coupé



1 Charnière de porte arrière
2 Taquet d'arrêt latéral
3 Porte arrière
4 Pène
5 Béquille de porte arrière
6 Butée latérale
7 Barillet de serrure
8 Serrure de porte arrière

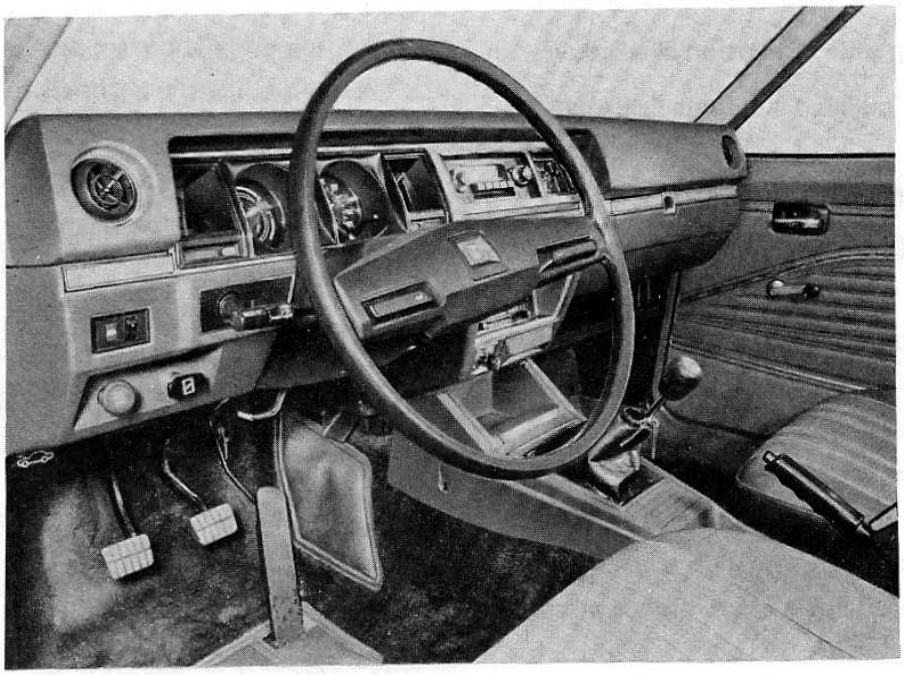
BF314B

La serrure équipant la porte arrière est à double levier. Le pène est placé maintenant sur le côté de la porte arrière, et la gâche sur le côté de la jupe arrière, ce qui ajoute à la sécurité et à la facilité au cours des opérations de chargement et de déchargement.



INTERIEUR

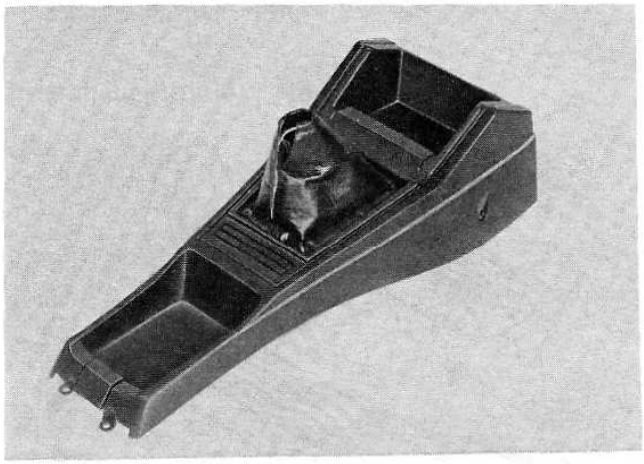
Tableau de bord



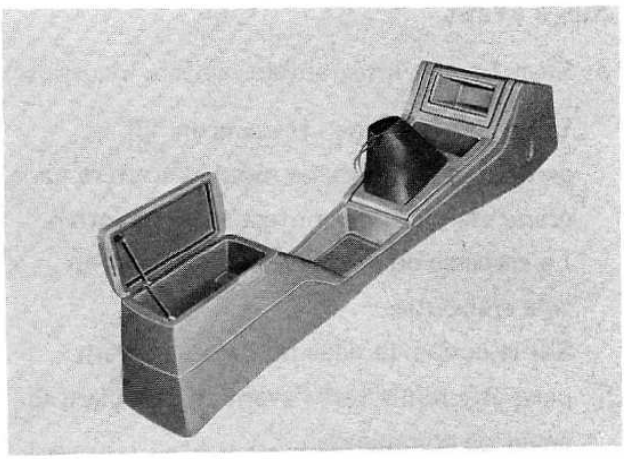
Sur le tableau de bord on trouve: au centre deux cadrans jumelés de grande dimension, à fonctions multiples; de chaque côté de ces deux cadrans, un indicateur de niveau; sur demande, on peut mettre un compte-tours à la place de la lampe d'alerte.

Le dessus du tableau de bord est recouvert d'un capitonnage souple dans le but d'améliorer la sécurité du conducteur. L'avant du tableau a été divisé en deux sections: volet groupé "A", et volet groupé "B" (boîte à gants) pour une commodité accrue.

Console



Console de taille ordinaire



Console de grande dimension avec couvercle

Sur l'arrière de la console de grande dimension on trouve un vide poche avec couvercle.

- Console de taille ordinaire

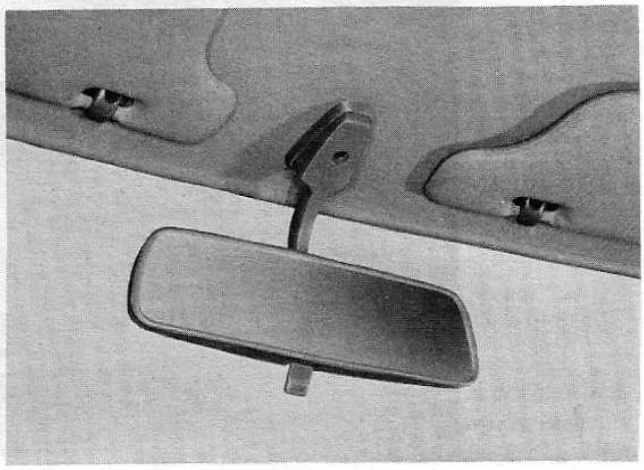
  La console de taille ordinaire est en équipement standard sur les modèles 140J.

- Console de grande dimension avec couvercle

  Equipe les modèles 160J pour l'Europe.

Retroviseur intérieur

Le rétroviseur intérieur monté sur tous les modèles est du type à fragmentation au choc. La largeur verticale du miroir a été augmentée de 10 mm pour élargir l'angle de visibilité arrière. Tous les modèles ont en équipement standard un dispositif anti éblouissant (jour et nuit). Pour la mise en position non éblouissante, le bouton rotatif que l'on trouvait sur les modèles précédents a été remplacé par un bouton-tirette.



Tablette arrière (Coupé)

La tablette arrière du coupé peut être enlevée, si nécessaire, de sorte que l'espace du compartiment bagages peut être utilisé entièrement. Une fois enlevé, on peut ranger la tablette en introduisant la tige rotative dans l'orifice prévu à cet effet dans le plancher du compartiment bagages.

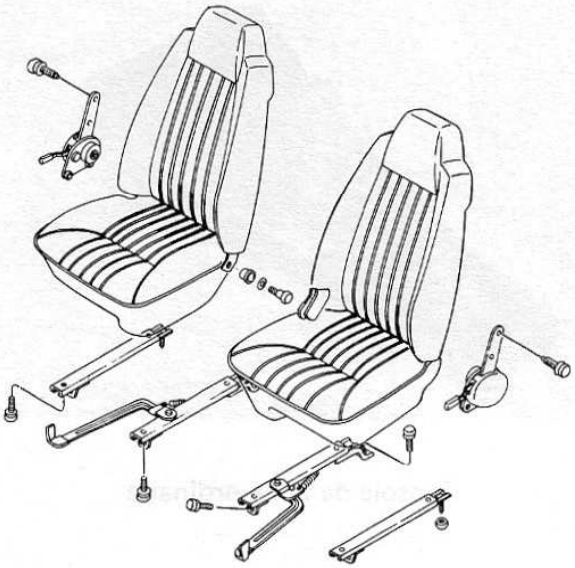
Attention: Limiter le poids posé sur cette tablette à 10 kg.

SIEGES

Siège avant

- Siège baquet intégral (appuie-tête incorporé)

  La sellerie du siège - ressorts en "S" et garnissage en uréthane moulé - confère un grand standard de confort et de maintien.
  La carcasse du siège et du dossier est en tôle emboutie.
  Sur le coupé, le siège du passager avant peut être replié vers l'avant en basculant le levier de commande.



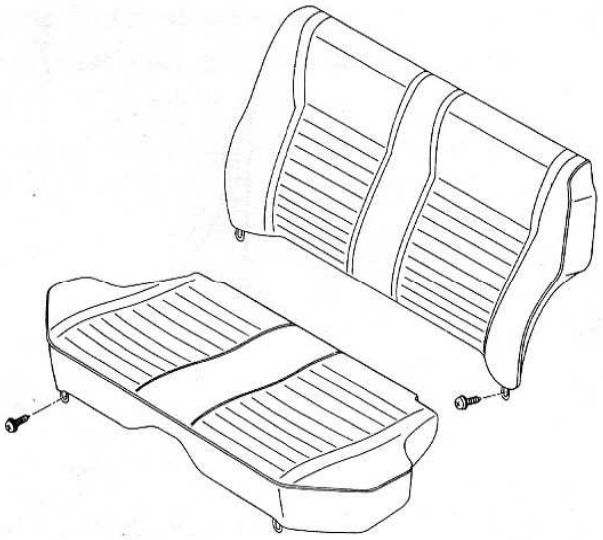
Interchangeabilité: Non.

Z·ONE·DATSUN

Siège arrière

- Berline

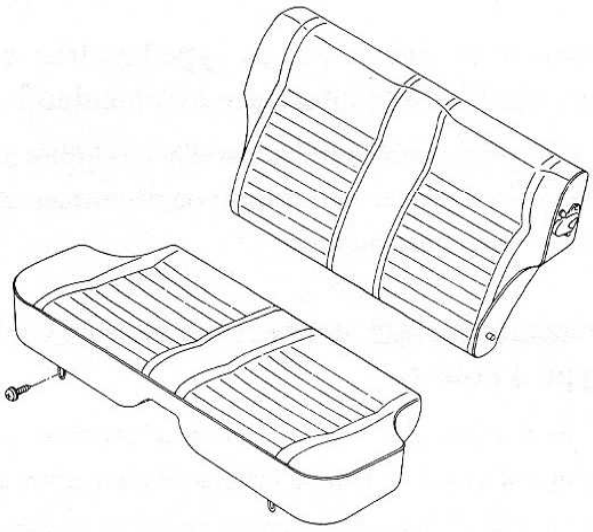
  L'exécution de la sellerie du siège est la même pour tous les modèles de berline. Le matériau standard d'habillage est du simili cuir en vinyle. Le dossier du siège recouvre maintenant la totalité du passage du roue.



Interchangeabilité: Non.

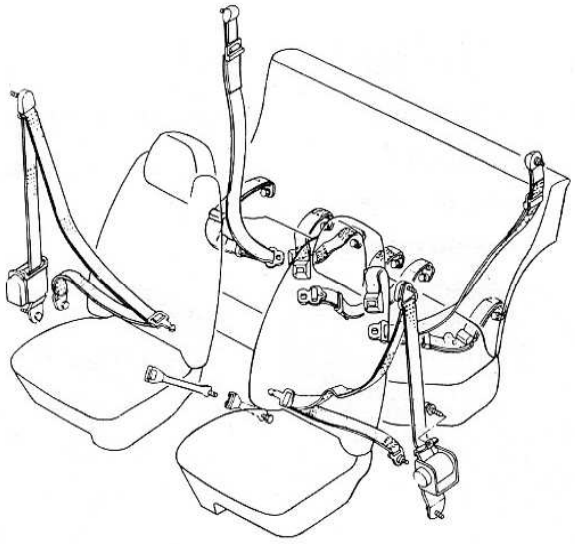
- Coupé

  La sellerie du siège arrière est réalisée en une structure "capitonnage plus armature" sans ressorts. Le dégagement vertical a été augmenté. L'exécution est la même pour tous les modèles de coupé. Le matériau standard d'habillage est du simili cuir en vinyle. Le dossier du siège arrière peut être replié sur tous les modèles de coupé. Le levier de déverrouillage est monté sur le côté du dossier de siège arrière. Le dossier de siège peut être replié de façon à prolonger le plan de charge du compartiment bagages.



Interchangeabilité: Non.

CEINTURE DE SECURITE



Type 3 points

Ceinture de siège avant de type baudrier-ceinturon (ceinturage épaule et taille, en 3 points) et lanière intérieure indépendante

Les sièges avant sont équipés d'une ceinture à ceinturage épaule-taille et d'une lanière intérieure indépendante, avec un dispositif de décrochage d'urgence (ELR - Emergency Locking Retractor), et enroulement automatique.

Ceinture de siège arrière, type baudrier-ceinturon et lanière intérieure pour la taille (type 3 points)

On peut équiper le siège arrière de ceintures de type baudrier-ceinturon avec un dispositif de réglage et avec une lanière intérieure pour ceinturer la taille.

SYSTEME ELECTRIQUE DE CAISSE

DESCRIPTION

Faisceaux de cablage

Dans un but d'amélioration de la fiabilité du cablage, on a réduit le nombre des connecteurs en montant un faisceau-rampe d'un seul tenant, et on a fait appel dans la mesure du possible à des connecteurs du type broche.

Le faisceau de cablage du système d'allumage est à part. Sur le circuit de phares avant on a supprimé le "fusible" pour faire place à un "porte-fusible" spécial pour protéger le circuit.

Commutateurs et relais

Le nouveau commutateur combiné d'éclairage comprend le commutateur d'éclairage, le commutateur de clignotants et le sélecteur route/code. Le commutateur de clignotants peut être utilisé pour signaler un changement de voie (déboîtement).

En outre, on a monté un nouveau commutateur combiné d'essuie-glace, commandant à la fois les balais et le jet de lave-glace.

Lampes

Les lampes n'ont pratiquement pas subi de changement depuis les modèles précédents. Les modèles SSS sont équipés maintenant d'une lampe centrale pour éclairer le tableau de bord.

Instruments

La disposition des instruments et des commandes sur le tableau de bord a été réalisée de façon fonctionnelle. Le cable de compteur de vitesse est connecté au compteur par un dispositif à baïonnette pour simplifier pose et dépose.

Montre

Les anciennes montres à mécanisme par balancier spiral ont fait place à un nouveau modèle à oscillateur de quartz, à deux aiguilles, caractérisé par sa plus haute précision, sa moindre consommation de courant et sa plus grande fiabilité.

Radio

Suivant le pays de destination, l'équipement radio est du modèle P.O., P.O/G.O., ou avec modulation de fréquence.

Lecteur de cassette stéréo

En option salle de vente, on peut monter deux types de lecteurs de cassette stéréo, un type à inversion automatique, et un type monovoie.

Essuie-glace et lave-glace

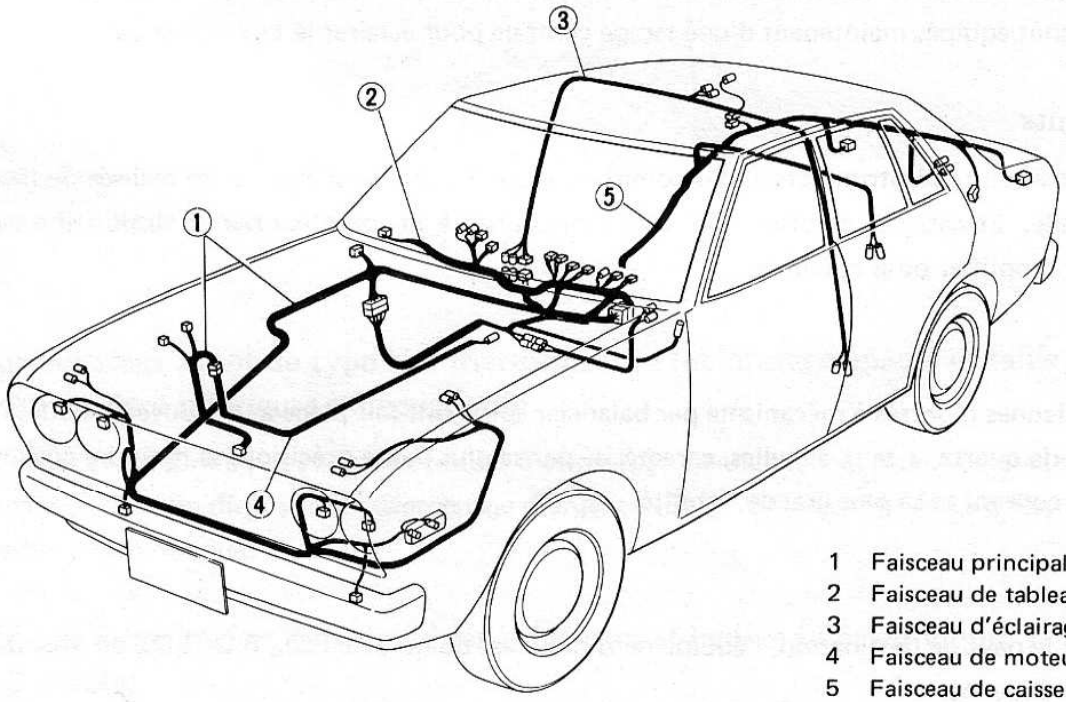
Le point d'articulation des balais, monté sue le dessus du plat de la barrette sur les modèles précédents, est maintenant latéral (de chant). Ceci améliore la visibilité vers l'avant quand on n'utilise pas l'essuie-glace, et dégage le champ de vision entre le chauffeur et le rétroviseur extérieur. Avec ce nouveau système, la raclette est supportée latéralement par le bras de balai.

Les nouveaux modèles ont maintenant un dispositif d'essuie-glace intermittent; avec ce dispositif, le liquide de lavage est éjecté environ 0,7 secondes avant le démarrage des balais pour éviter le raclage à sec.

CABLAGES ET CIRCUITS

Faisceaux de cablage

La disposition de base des faisceaux de cablage est indiquée ci-dessous. Par rapport aux modèles précédents, le faisceau principal et le faisceau de moteur nº 1, le faisceau de caisse et le faisceau arrière, ont été respectivement réunis deux à deux pour n'en faire qu'un, ceci pour réduire le nombre de connecteurs. En outre, les connecteurs ont dans la mesure du possible, tous été ramenés au même type "à broche".



1 Faisceau principal
2 Faisceau de tableau de bord
3 Faisceau d'éclairage intérieur
4 Faisceau de moteur nº 2
5 Faisceau de caisse

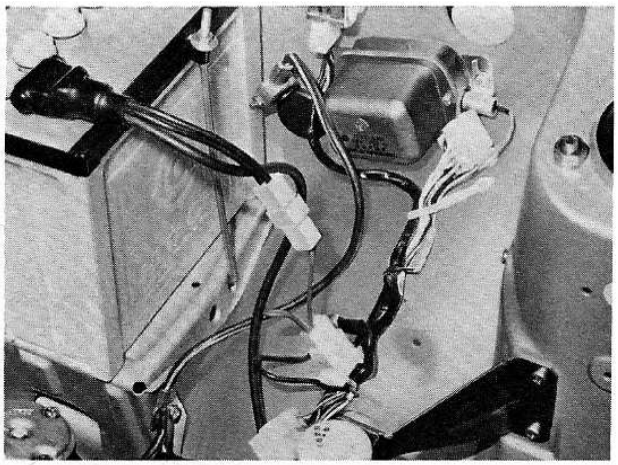
BE224C

Z·ONE·DATSUN

"Porte-fusible"

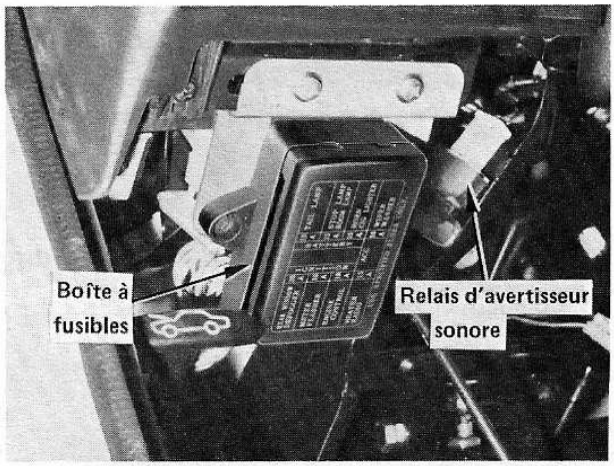
Près de la batterie, on a positionné un "porte-fusible". Ce porte fusible à lui tout seul commande exclusivement le circuit de phares. La durée de service d'un "porte-fusible" est plus grande que celle d'un fusible ordinaire.

Couleur	Vert	Brun
Taille (section) mm^2	0,5	0,3
Usage	Distribution du courant "B", "ACC" et "IG" à la boîte de fusibles	Circuit de phares avant



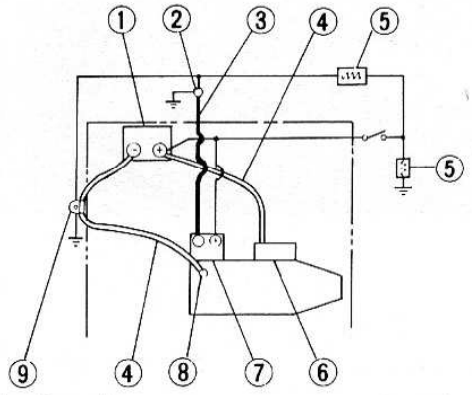
Bloc-fusibles

Le bloc-fusibles fait partie intégrante du faisceau principal. Deux fusibles de rechange (10A et 15A) sont livrés avec la voiture.



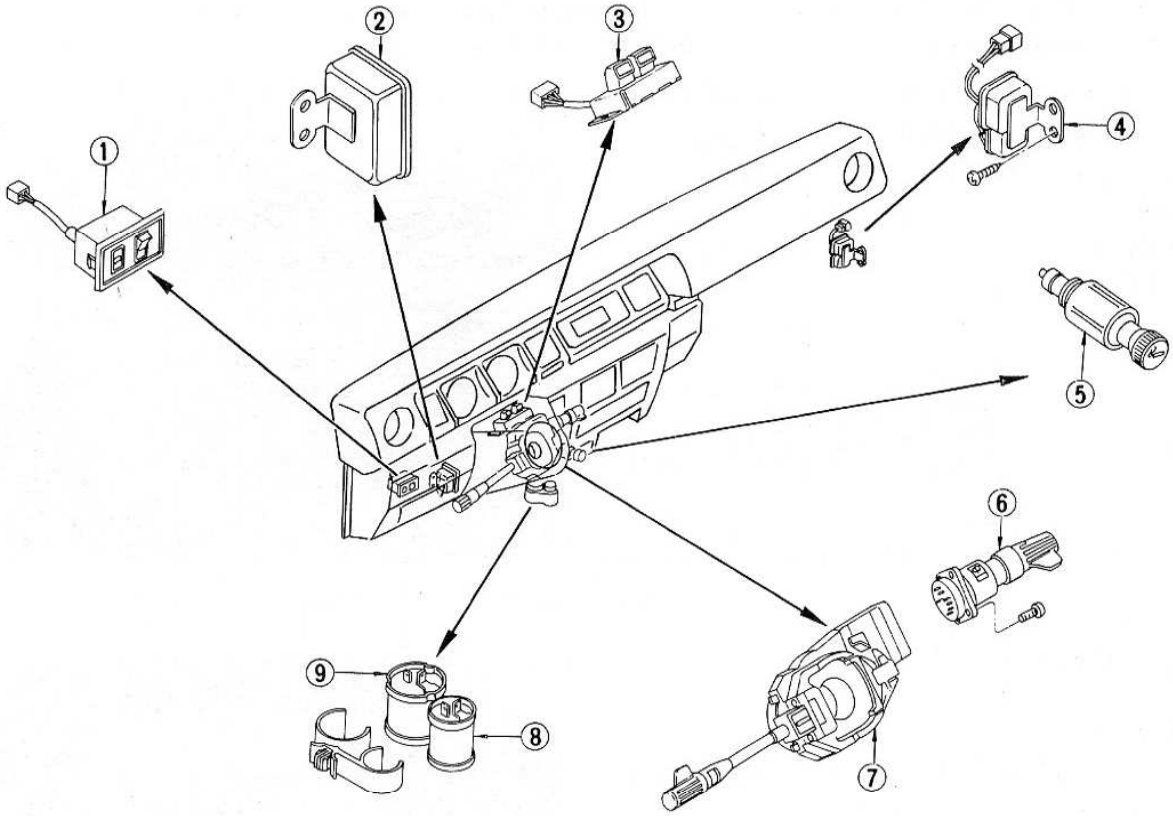
Mise à la masse

Dans le but d'améliorer la fiabilité du circuit principal de mise à la masse, on a ajouté un cable secondaire de mise à la masse, et la borne de masse de l'alternateur a été connectée à ce cable secondaire de masse par un cable de liaison des masses. L'emploi de ce cable de liaison des masses contribue aussi à réduire les parasites radio du fait qu'il permet au courant alternatif de haute fréquence de circuler dans la caisse.

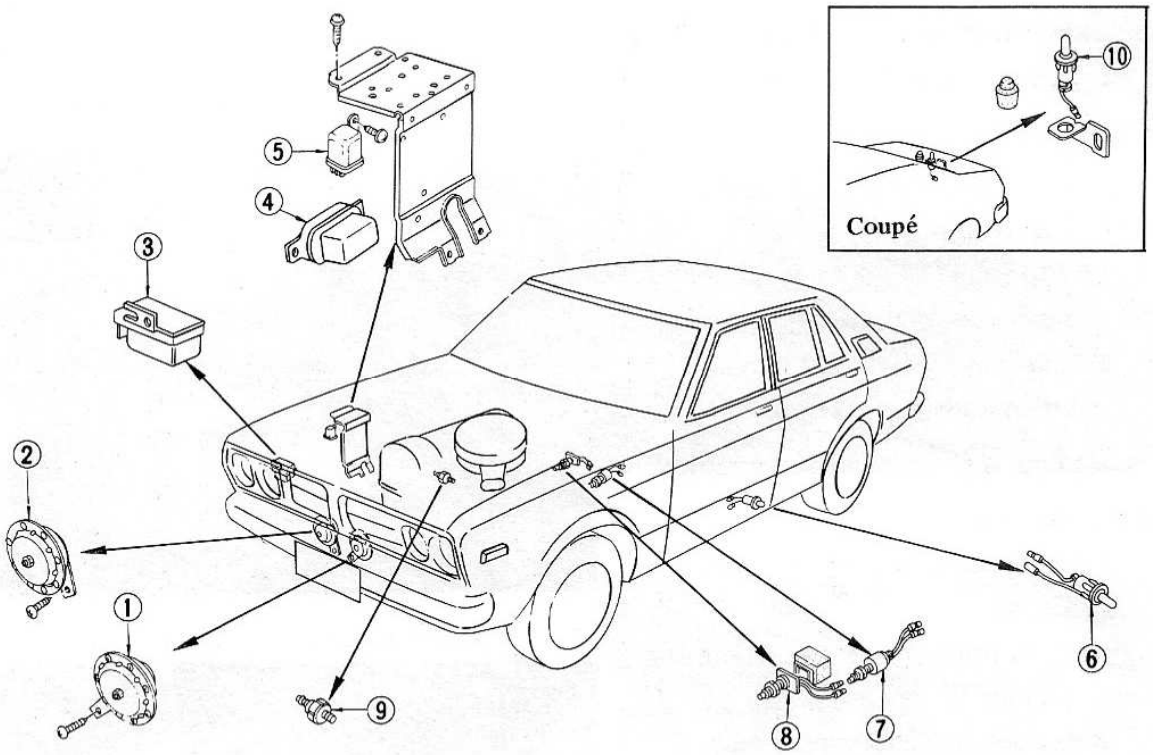


1 Batterie
2 Masse secondaire de caisse
3 Cable de liaison
4 Cable de batterie
5 Utilisation d'énergie
6 Démarreur
7 Alternateur
8 Masse du moteur
9 Masse de caisse

COMMUTATEURS ET RELAIS



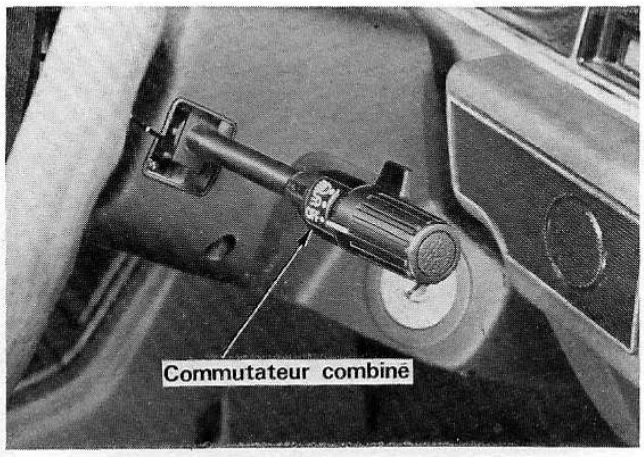
1 Commutateur de désembuage électrique de lunette arrière
2 Relais d'avertisseur sonore
3 Commut. de feux de détresse
4 Buzzer (vibreur)
5 Allume cigare
6 Commutateur d'essuie-glace et de lave-glace
7 Commut. de clignotants et de phares
8 Centrale de feux de détresse
9 Centrale de feux clignotants



1 Avertisseur sonore
2 Avertisseur sonore
3 Amplificateur d'essuie-glace
4 Régulateur de voltage
5 Relais d'éclairage
6 Contacteur de porte
7 Contacteur de lampe stop
8 Commutateur de kickdown
9 Contacteur de pression d'huile
10 Contacteur de lampe de coffre

Levier commutateur de clignotants et de combiné d'éclairage

Sur les nouveaux modèles, un levier unique monté sur la colonne de direction, commande le commutateur de phares avant, le sélecteur route/code, et le commutateur de clignotants. En outre le commutateur de clignotants comporte également une fonction "indicateur de déboîtement" à utiliser pour signaler que l'on change de file (en ville) ou de voie sur route à plusieurs voies.


Commutateur combiné

Fonction "Indicateur de déboîtement"

Quand le levier de clignotants n'est pas poussé à fond, il revient automatiquement à sa position originale quand on le relache. Par contre, si on le maintient à ce point de sa course, le clignotant continue à fonctionner et pourra être utilisé ainsi pour signaler que l'on va déboîter.

Commutateur d'éclairage et ses positions

1) Commutateur en position "OFF" (circuit coupé)

Position du levier

A : Circuit coupé
B : Circuit coupé
C : Indication de déboîtement ou de doublement; le levier retourne automatiquement à la position "B".

2) Commutateur d'éclairage en 1ère position

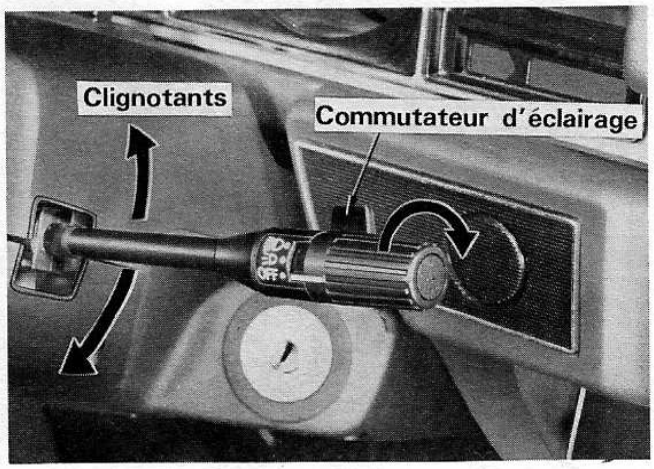
Position du levier

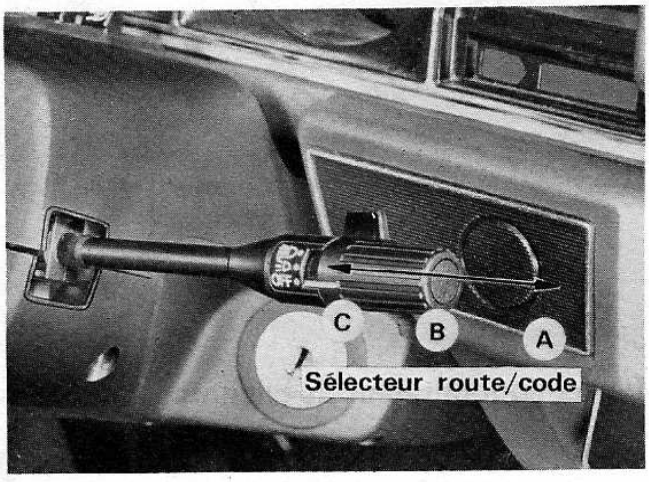
A : Feux de position avant et arrière etc. ... allumés
B : Feux de position avant et arrière etc. ... allumés
C : Indication de déboîtement ou de doublement; le levier retourne automatiquement à la position "B".

3) Commutateur d'éclairage en 2ème position

Position du levier

A : Pleins phares
B : Feux de croisement (code)
C : Indication de déboîtement ou de doublement; le levier retourne automatiquement à la position "B".

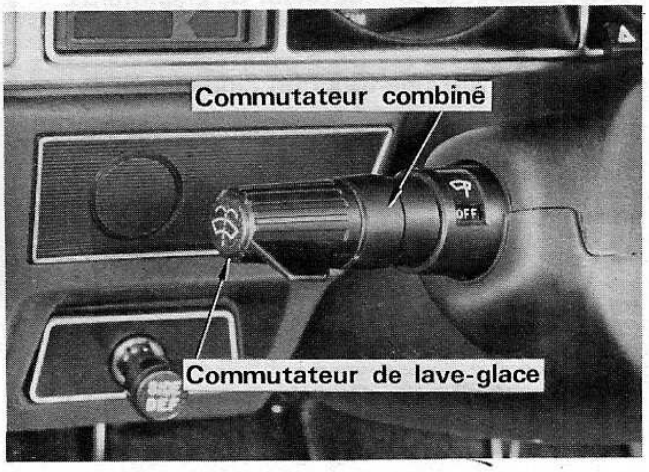




Commutateur combiné d'essuie-glace

Le commutateur combiné monté sur la colonne de direction comprend un commutateur d'essuie-glace et un commutateur de lave-glace, avec possibilité de fonctionnement par intermittence.

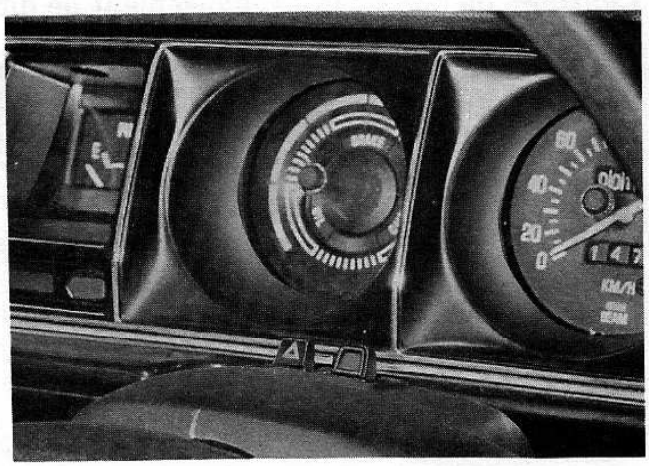
Le lave-glace peut être actionné par simple pression quelle que soit la position du commutateur combiné.



Z·ONE·DATSUN

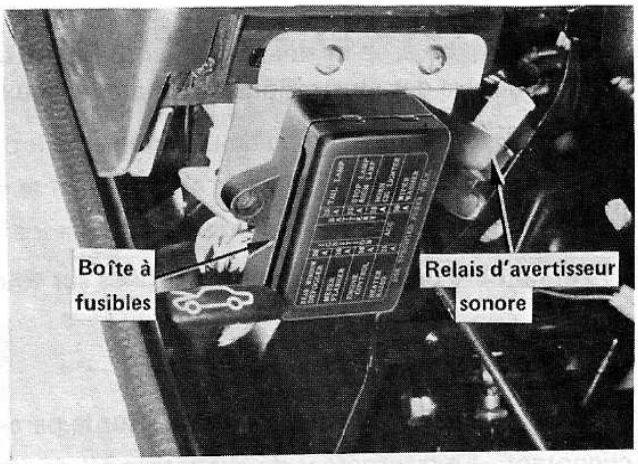
Commutateur de feux de détresse

Le commutateur de feux de détresse est monté maintenant sur la colonne de direction.



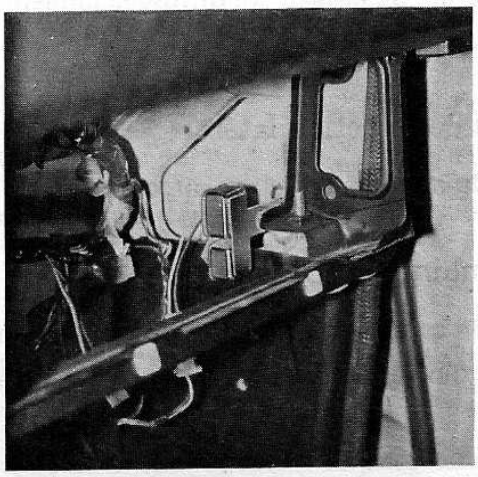
Relais d'avertisseur sonore

Le relais d'avertisseur sonore est monté maintenant sur la patte de fixation des pédales.



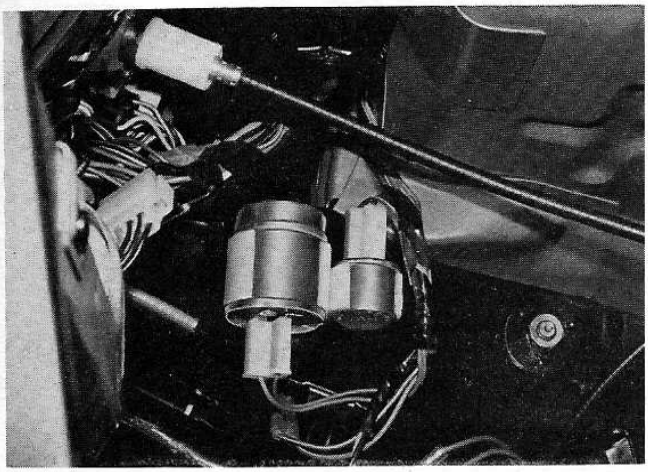
Buzzer (vibreur ronfleur) de recul

Le buzzer de recul est monté sur le côté droit du tablier. Cet accessoire sert à annoncer que la voiture est en marche arrière. Il est monté sur les voitures à boîte à cinq rapports.



Centrales de clignotants (changement de direction et feux de détresse)

Ces centrales de clignotage sont montées sur la patte de fixation des pédales de frein et de débrayage.



PHARES, FEUX ET LAMPES

On trouvera des illustrations des phares et feux extérieurs dans le chapitre "Caractéristiques principales".

Phares avant

Au nombre de quatre, à optiques ronds sur tous les modèles.

Combiné feux latéraux avant

Les combinés feux latéraux montés sur le pare-choc comprennent chacun une lanterne et un clignotant. Le transparent de clignotant est de couleur orangée, et celui de la lanterne, blanc, a une structure quadrillée qui diffuse la lumière et en répartit uniformément la luminosité dans tous les sens.

Feu de direction latéral

On a monté un feu de direction latéral de grande dimension sur le côté de chaque aile avant.

Combiné feux arrière

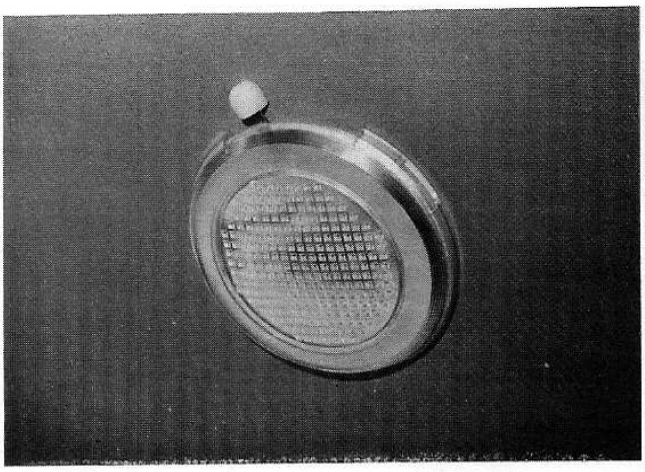
Un combiné feux arrière de grande dimension caractérisé par une grande surface diffusante équipe la berline et le coupé, mais le dessin n'en est pas le même.

Feu de plaque d'immatriculation

La lampe de plaque est montée sur le pare-chocs arrière.

Plafonnier

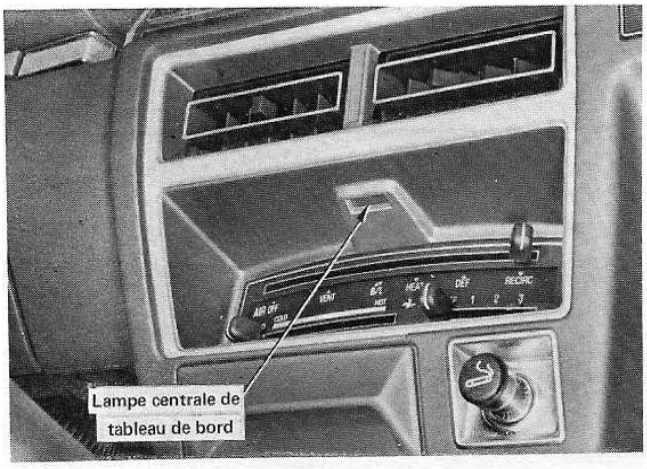
Le plafonnier, de forme circulaire et largement dimensionné, est placé au centre du pavillon. Son optique en acrylique transparent à taille "diamant" diffuse uniformément la lumière dans tous les sens.

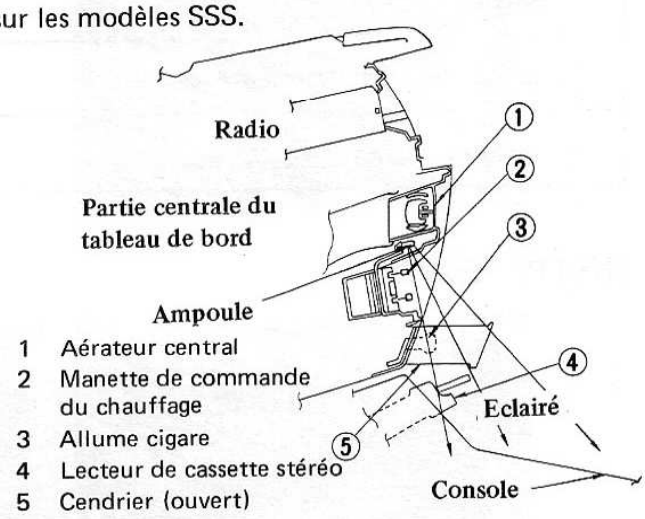


Lampe centrale de tableau de bord

Ce nouveau type de lampe illumine la partie inférieure centrale du tableau de bord la nuit (quand le commutateur d'éclairage est mis).

L'ampoule est positionnée entre l'aérateur central et le panneau de commande de chauffage, et la lumière émise éclaire le cendrier, l'allume cigare et le lecteur de cassette à travers une plaque transparente en polycarbonate, ce qui facilite la manoeuvre des commandes du lecteur ou le changement de cassette la nuit. Cet éclairage est installé sur les modèles SSS.

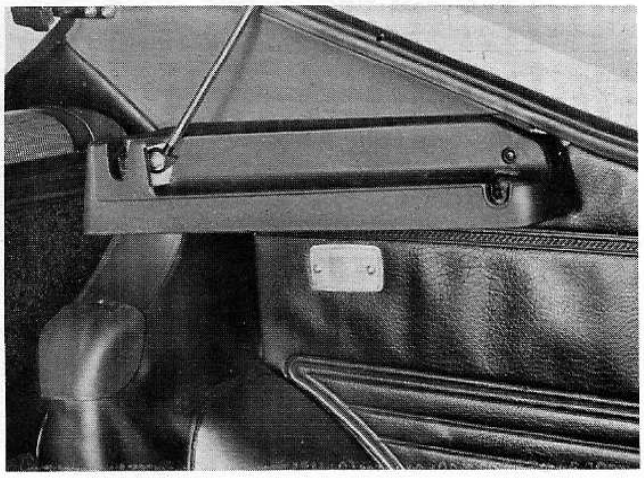




1 Aérateur central
2 Manette de commande du chauffage
3 Allume cigare
4 Lecteur de cassette stéréo
5 Cendrier (ouvert)

Eclairage de compartiment bagages

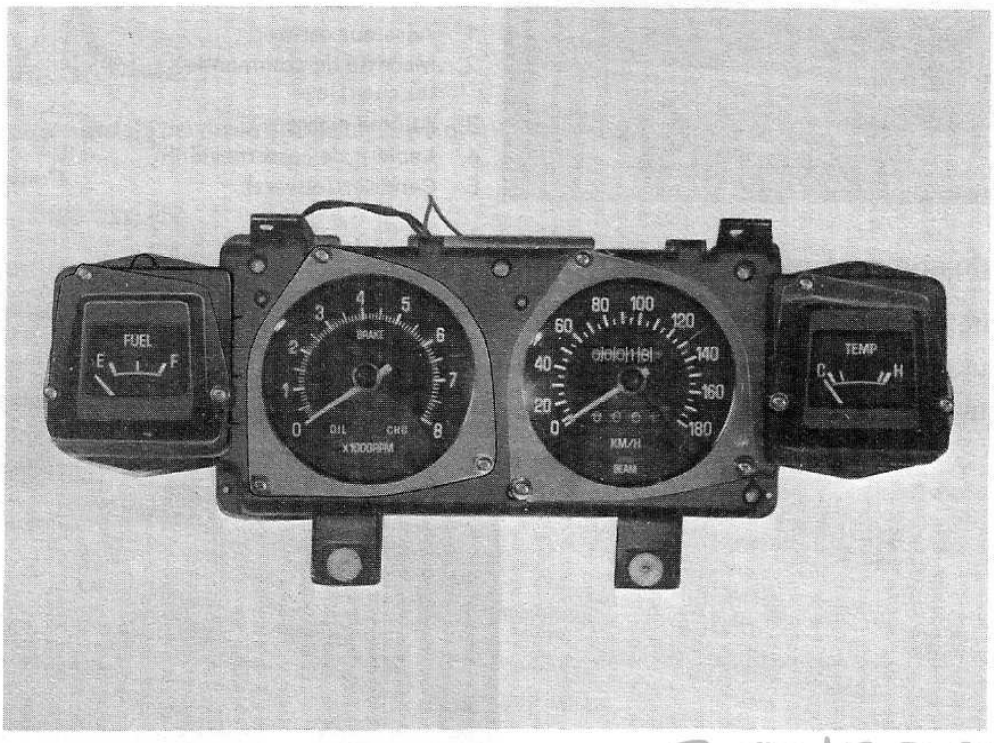
Nouveauté: dans le Coupé une lampe s'allume pour éclairer le compartiment bagages quand on ouvre la porte arrière.



Caractéristiques des ampoules

Article	Watt
Phares	
côté intér. route	45
côté extér. route/code	45/40
Combiné feux avant	
clignotant	21
lanterne (feu position)	5
Feu direction latéral (aile)	5
Feu de plaque d'immatricul.	10
Combiné feux arrière	
clignotant	21
Stop/position (berline)	21/5
Stop (coupé)	21
Position (coupé)	5
Recul	21
Eclairage comparti. bagages	5 (coupé)
Plafonnier	10

INSTRUMENTS



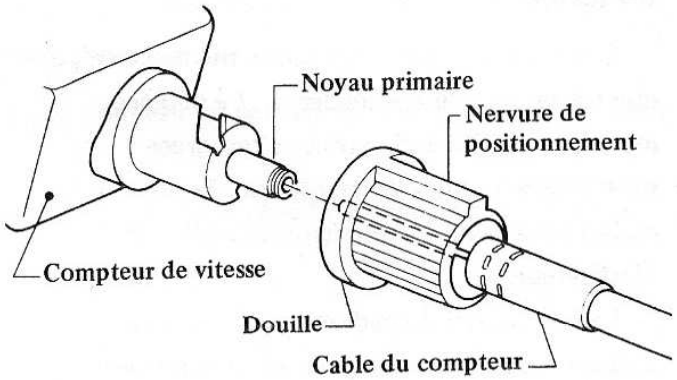
Z·ONE·DATSUN

Compteur de vitesse

Le compteur de vitesse illustré ci-dessus, comporte un totalisateur général et un totalisateur partiel.

La connection du cable de compteur est du type à baïonnette, ce qui permet la pose et la dépose du cable en un tournemain.

Pour déconnecter le cable de compteur, tourner la douille de 90° dans le sens contraire d'horloge. Pour connecter, tourner la douille dans le sens d'horloge.



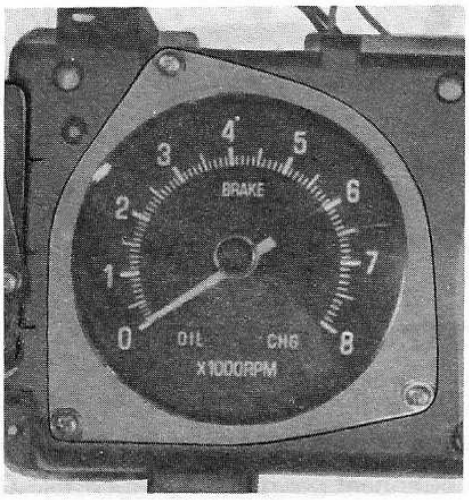
Cable du compteur

Compte-tours

Le cadran est gradué de 0 à 8 000 tr/mn avec un secteur jaune et un secteur rouge pour faciliter la lecture.

- Secteur jaune: 6 500 à 7 000 tr/mn
- Secteur rouge: 7 000 à 8 000 tr/mn

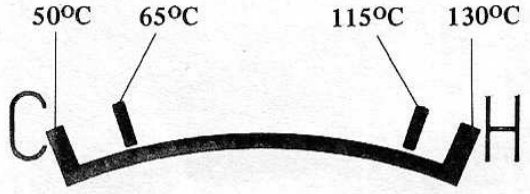
Ce compte tours fonctionne sur le principe de la détection des impulsions de voltage.

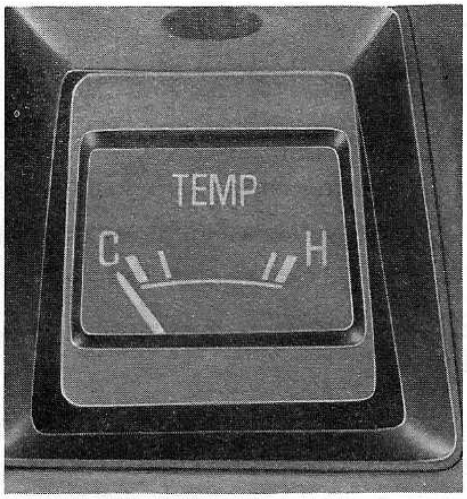


Thermomètre d'eau de refroidissement

Le thermomètre est du même type électrique que sur les modèles précédents. L'aiguille indicatrice est actionnée par une thermistance positionnée sur le côté du moteur et un bilame dans le boîtier de l'indicateur.

La graduation indique approximativement les niveaux de température indiqués ci-dessous:

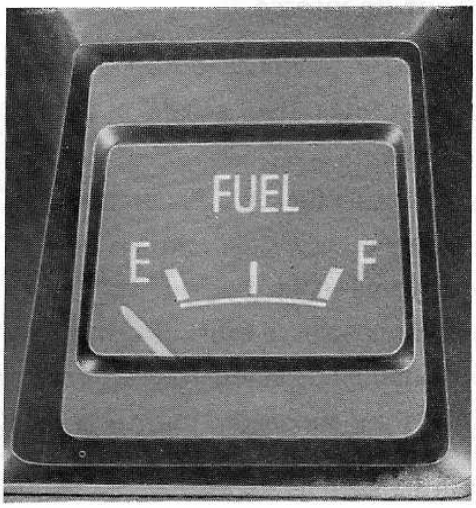


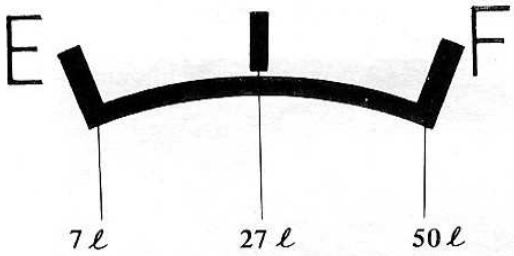


Indicateur de niveau de carburant

L'indicateur fonctionne sur le même principe que sur les modèles précédents. Le déplacement de l'aiguille indicatrice se fait grâce à une résistance variable incorporée dans le résevoir à carburant et à un bilame dans le boîtier de l'indicateur.

La graduation du cadran est illustrée ci-dessous avec l'éguivalence en volume restant.



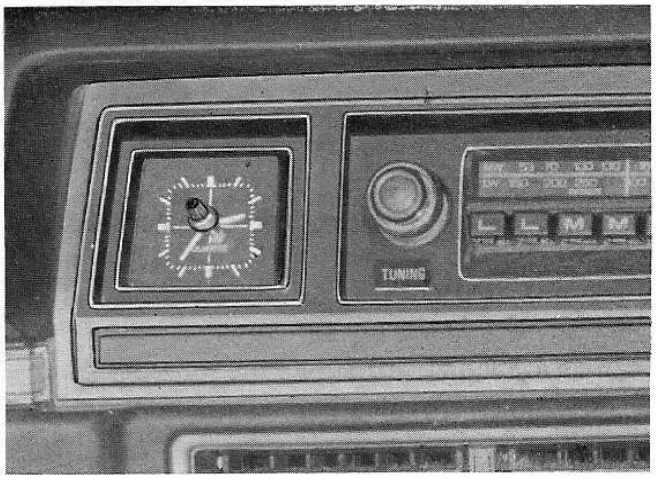


MONTRE

Le modèle précédent à balancier spiral, a fait place à une nouvelle montre à deux aiguilles, fonctionnant par oscillateur à cristal. Cette montre est caractérisée par sa très haute précision, sa faible consommation de courant et sa plus grande fiabilité.

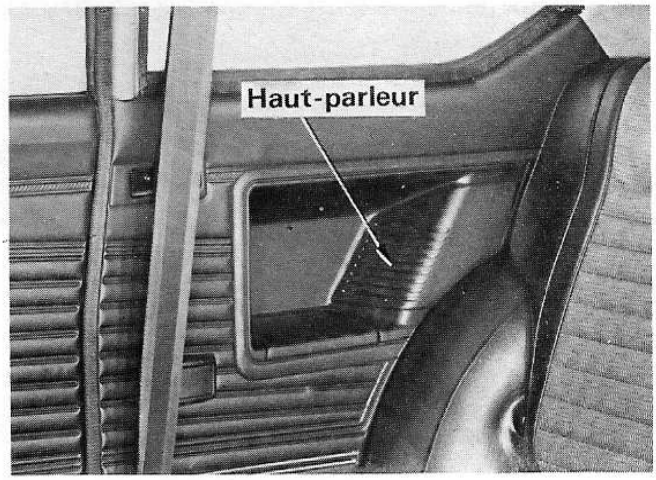
Précision: ± 2 secondes par jour (aux températures normales)

Note: Contrairement au modèle précédent à ressort spiral, cette montre ne nécessite pas de réglage.



RADIO

Les nouveaux modèles sont équipés d'un auto-radio OM, OM/OC ou OM/GO ou avec modulation de fréquence. Dans le coupé, des haut-parleurs arrière sont disposés de chaque côté.

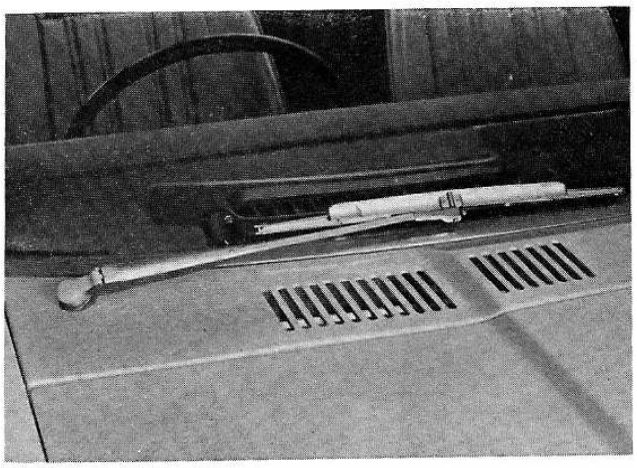


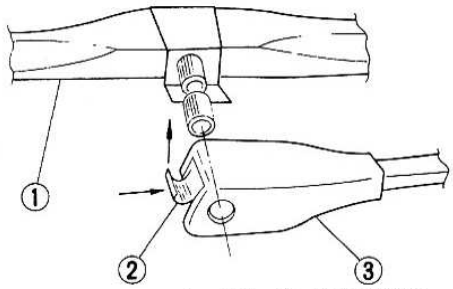
Noter spécialement:

1) L'orientation du haut-parleur peut être modifiée pour améliorer l'écoute.
2) Les haut-parleurs gauche et droit peuvent être positionnés l'un par rapport à l'autre pour produire un effet stéréophonique.
3) L'intérieur de l'aile arrière peut être utilisée comme logement du haut-parleur: ceci améliore le rendu des basses.

ESSUIE-GLACE et LAVE-GLACE

Dans le but d'améliorer la visibilité vers l'avant et sur le rétroviseur d'aile, quand les essuie-glaces sont au repos, on les a équipés d'un dispositif de blocage latéral; dans ce système le bras de balai s'articule latéralement sur la raclette. Sur les nouveaux modèles l'essuie-glace est à trois vitesses dont une fonctionnant par intermittence.





1 Tringle de raclette
2 Ergot de blocage
3 Bras d'essuie-glace

Relever l'ergot de blocage pour déposer la raclette

Caractéristiques de l'essuie-glace en "intermittent"

1) L'essuie-glace intermittent bénéficie d'une précision accrue grâce à un amplificateur utilisant un circuit de charge/décharge et un circuit intégré.

   Période entre deux balayages intermittents: 6 ± 1 secondes.

2) L'essuie-glace se met en march environ 0,7 secondes après que le lave-glace ait commencé à gicler, de sorte que l'on évite le raclage à sec de la glace, et les détériorations qui pourraient en résulter.
3) L'essuie-glace effectue encore deux ou trois balayages après coupure du contact de lave-glace.

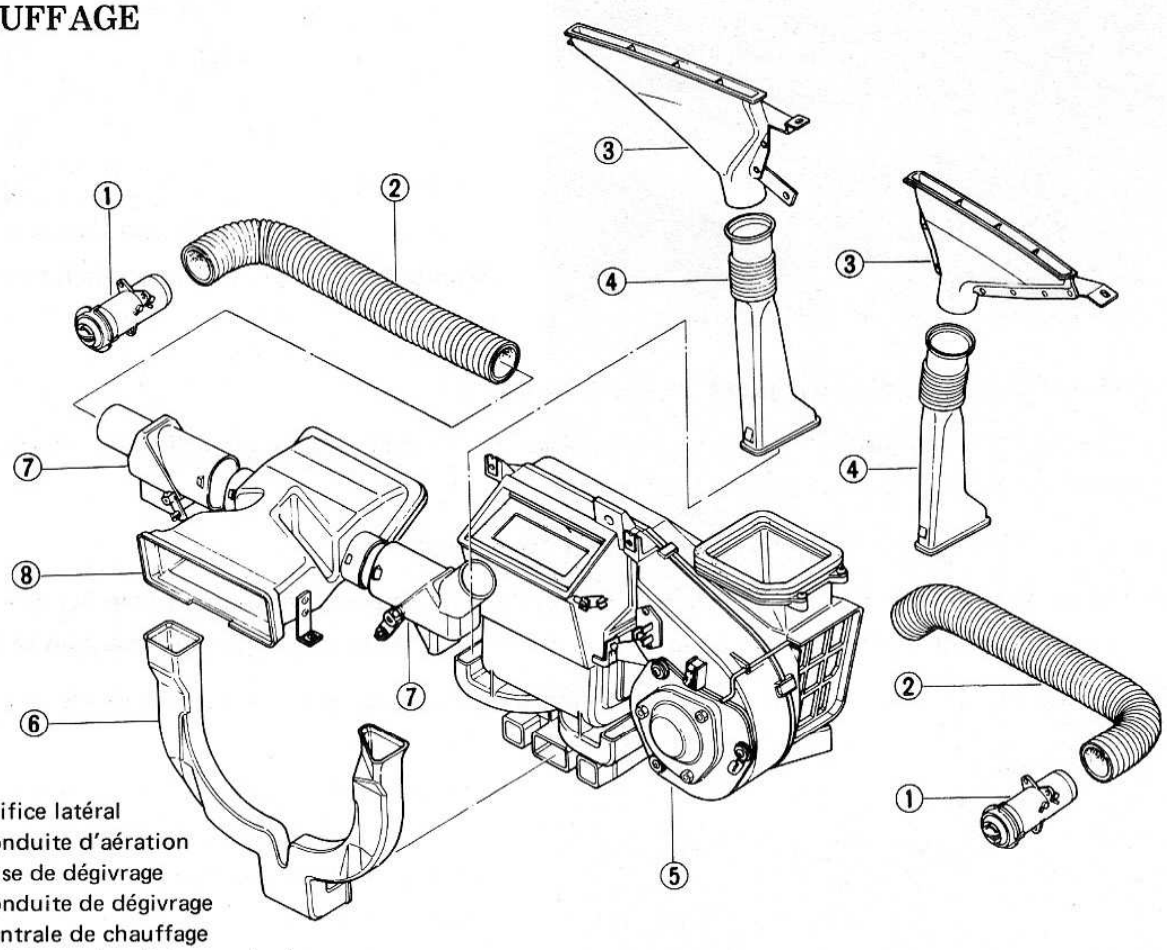
Z·ONE·DATSUN

Caractéristiques du moteur d'essuie-glace (13,5 V, à chaud)

Article		Vitesse lente	Vitesse rapide
Charge de 10 kg/cm	Vitesse moteur Consommation Différence de vit.	48 ± 5 tr/mn moins de 2,0 A Plus de 15 tr/mn	72 ± 8 tr/mn moins de 3,0 A
Charge de 40 kg/cm	Vitesse moteur Consommation	32 tr/mn ou plus moins de 4,5 A	44 tr/mn ou plus moins de 6,0 A
Contrainte (grande résistance)	Couple Consommation	135 cm.kg moins de 17 A	120 cm.kg moins de 17 A

CHAUFFAGE ET CONDITIONNEMENT D'AIR

CHAUFFAGE

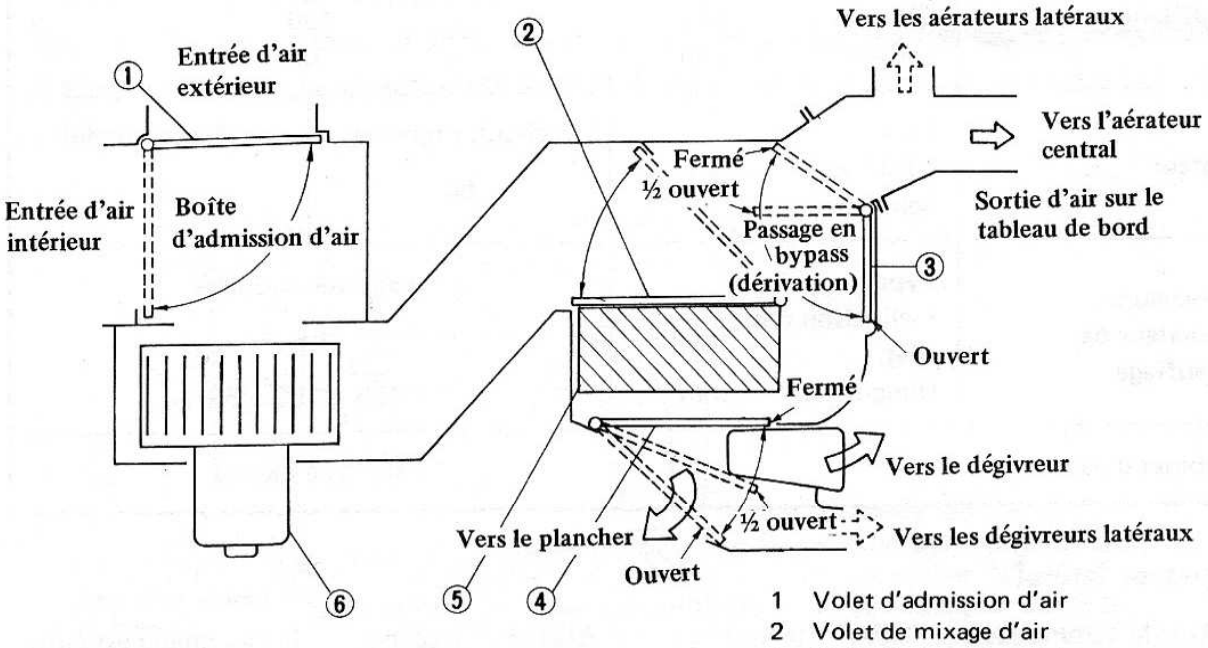


1 Orifice latéral
2 Conduite d'aération
3 Buse de dégivrage
4 Conduite de dégivrage
5 Centrale de chauffage
6 Collecteur des dégivreurs latéraux
7 Connecteur des dégivreurs latéraux
8 Conduite d'aération centrale

Description

Le chauffage met en oeuvre un système de mixage d'air. Ce système permet de contrôler la température de l'air à sa sortie de l'aérateur placé sous le tableau de bord. Nouvelle addition à cet équipement de chauffage, la position "RECIRCULATION" permet le chauffage de l'air de l'habitacle en recyclage, Nouveauté encore, un dégivrage latéral (équipement standard), émet de l'air chaud par les aérateurs latéraux pour désembuer les glaces latérales.

La centrale de chauffage et l'ensemble de commande de chauffage ont été remaniés en vue de leur utilisation pour le conditionnement d'air.



1 Volet d'admission d'air
2 Volet de mixage d'air
3 Volet d'aérateur supérieur
4 Volet d'aérateur inférieur (plancher)
5 Faisceau du réchauffeur
6 Ventilateur à pales électrique (soufflante)

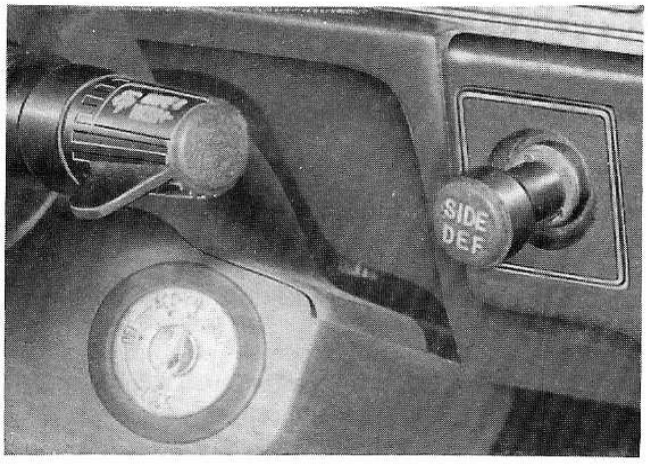
- L'air extérieur venant du dessus de l'auvent est acheminé dans la boîte d'admission d'air. La boîte d'admission d'air comporte un volet d'admission d'air, qui est ouvert sauf en position de recyclage de l'air de l'habitacle, de façon que l'air est soufflé dans le réchauffeur par la soufflante électrique. En position de recyclage de l'air intérieur, le volet d'admission d'air ne laisse pas entrer l'air extérieur.
- Dans la centrale de chauffage se trouvent le volet de mixage d'air dont la fonction est de régler la température de l'air, et les volets de ventilation supérieur et inférieur dont la fonction est de moduler la distribution de l'air émis en direction, soit des aérateurs latéraux du tableau de bord, soit des bouches de plancher, soit des deux à la fois.

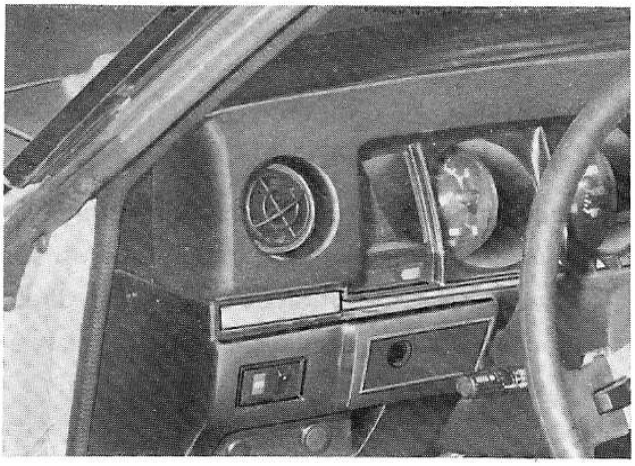
			Caractéristiques standard	Caractéristiques "pays froids"
Voltage nominal		V	12	
Quantité de chaleur radiée		kcal/h	3 500	4 400
Débit d'air		mm	240	300
Soufflante	Type Diam. ext. Largeur	 mm mm	Sirocco 130 73	
Moteur	Type Puissance nominale	 W	à circuit imprimé 80	à électro-aimant 160
Faisceau du Radiateur de Chauffage	Type Inclinaison des ailet. Dimensions	 mm mm	à ailettes ondulées 1,5 155 x 160 x 66	
Robinet d'eau			du type manuel	

Dégivreur latéral

Avec la commande sur "HEAT" (chauffage) ou "RECIRC" (recyclage), de l'air chaud est émis par les buses de ventilation latérale pour empêcher la formation de buées ou de givre sur la face interne des glace de portières.

Avec la commande sur "OFF" (circ. coupé), "VENT" (ventilation) ou "B/L" (Bi-level - à deux niveaux), les dégivreurs latéraux émettent de l'air extérieur (ou de l'air à la température désirée) par les buses de ventilation latérales si l'on enfonce la manette de dégivrage latéral.





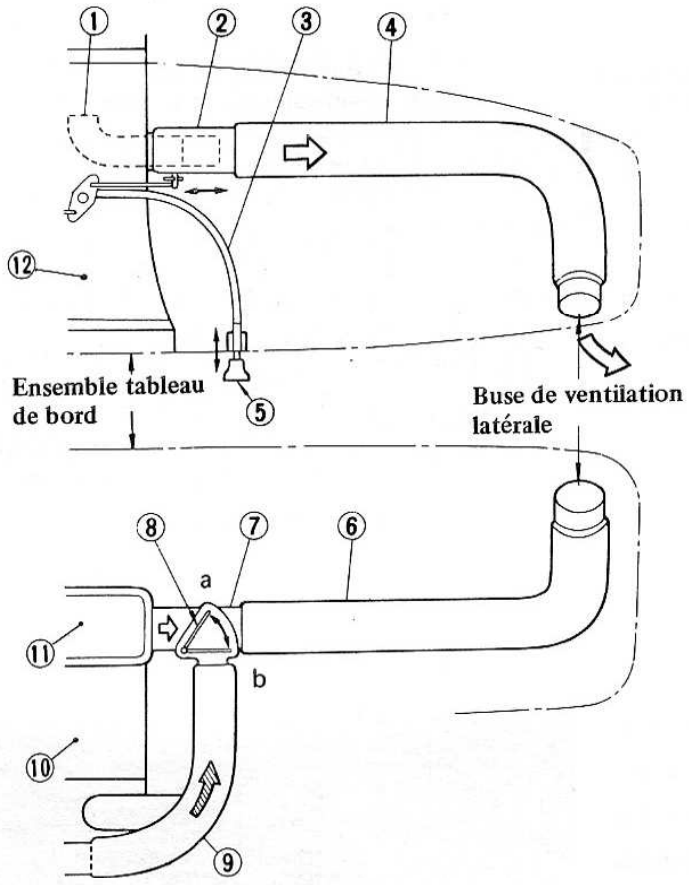
Fonctionnement du dégivreur latéral

1) Quand la manette de dégivreur latéral est tirée:

La valve de commutation du dégivreur latéral est placée en position "a". Avec la commande à "HEAT" (chauffage) ou "RECIRC" (recyclage), ceci permet à l'air chaud d'être acheminé par les conduites de dégivreurs latéraux et émis par les buses de ventilation latérales.

2) Quand la manette de dégivreur latéral est enfoncée:

La valve de commutation du dégivreur latéral est placée en position "b". Avec la commande en "A/C" (airconditioning - conditionnement d'air), "Vent" (ventilation) ou "B/L" (bi-level - à deux niveaux), ceci permet de laisser passer de l'air à température désirée (ou de l'air extérieur) à travers la conduite de ventilation centrale et de le faire sortir par les buses de ventilation latérales.



Tirette de dégivreur latéral
- **Tirer pour mettre la valve en position "a"**
- **Enfoncer pour mettre la valve en position "b"**

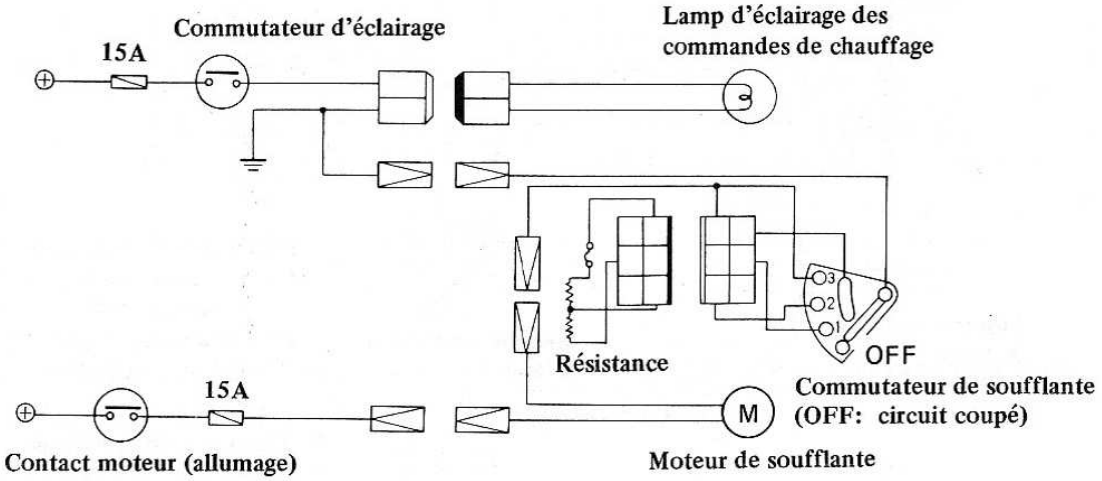
1 Conduite centrale de dégivreur latér.
2 Ensemble connecteur droit de dég. lat.
3 Ensemble de commandes de dég. latér.
4 Conduite droite de dégivreur latéral
5 Tirette de dégivreur latéral
6 Conduite gauch de dégivreur latéral
7 Ensemb. connecteur gauche de d. l.
8 Valve de commutation de dég. latér
9 Conduite centrale de dégiv. latéral
10 Centrale de chauffage
11 Conduite de ventilation centrale
12 Centrale de chauffage

Z·ONE·DATSUN

Air émis de l'aérateur latéral

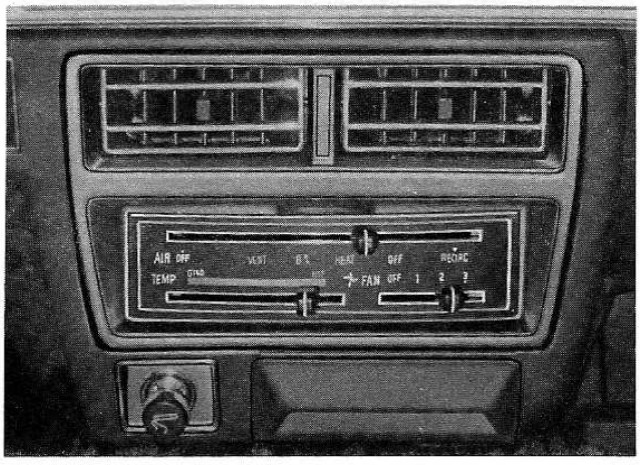
Position / Tirette de dégiv. latér.	OFF	VENT	B/L	HEAT	DEF	RECIRC
Tirée	Rien	Rien	Air à temp. désir.	Air chaud	Rien	Air chaud
Enfoncée	Air à temp. désir.	Air à temp. désir.	Air extérieur	Rien	Rien	Rien

Schéma du circuit électrique de chauffage



COMMANDE DE CHAUFFAGE

Sur le panneau de commande, situé sous la partie centrale du tableau de bord, on trouve le levier de contrôle d'admission d'air, le levier de contrôle de la température, et la commande de soufflante.



1) Levier de contrôle d'admission d'air:

Le levier de contrôle d'admission d'air commande le volet d'admission d'air, les volets de ventilation supérieur et inférieur, et le choix de l'aérateur d'où l'air sera émis.

<table>
<tr><th>Position / Volet</th><th>OFF</th><th>VENT</th><th>B/L</th><th>HEAT</th><th>DEF</th><th>RECIRC</th></tr>
<tr><td>Volet d'admission d'air</td><td>laisse passer air intér.</td><td colspan="5">laisse passer l'air extérieur</td></tr>
<tr><td>Volet de ventil. supér.</td><td colspan="2">ouvert</td><td>½ouvert</td><td colspan="3">Fermé</td></tr>
<tr><td>Volet de ventil. infér.</td><td colspan="2">fermé</td><td colspan="2">ouvert</td><td>½ouvert</td><td>ouvert</td></tr>
</table>

2) Levier de contrôle de température:

Ce levier contrôle la température de l'air émis.
La commande du robinet d'eau est solidaire de la commande de mixage d'air. Quand le robinet est à "COLD" (froid), le volet de mixage d'air est fermé, et ni l'eau chaude, ni l'air ne sont dirigés sur le faisceau de radiateur de chauffage. Quand le robinet est à "HOT" (chaud), le volet s'ouvre complètement. La quantité d'eau chaude et d'air dirigée sur le radiateur est proportionnelle à l'angle du robinet entre les positions "COLD" et "HOT". Avec ce système, la température de l'air émis peut être réglée au degré désiré.

3) Levier de commande de la soufflante:

Le levier de commande de la soufflante contrôle le débit d'air passant par les aérateurs.
La vitesse du moteur de soufflante peut être réglée à "low" (lente), "middle" (moyenne), ou "high" (rapide) grâce à ce levier.

TABLEAU DE SERVICE

CAPACITES APPROXIMATIVES DES "PLEINS" (Lifres)

	140J	160J
Huile moteur		
filtre non compris	2,7	3,8
filtre compris	3,2	4,3
Système de refroidissement		
sans chauffage	4,4	6,3
avec chauffage	5,1	7,0
Boîte de vitesses		
mécanique	1,3	1,7
automatique	–	5,5 *
Pont arrière	0,9	1,1
Boîtier de direction	0,28	0,28
Réservoir de carburant	50	50

* y compris 2,7 litres pour le convertisseur de couple.

TABLEAU D'ENTREITEN ET DE GRAISSAGE PERIODIQUES

Par suite de la suppression de la suspension arrière indépendante, le graissage de l'arbre de roue arrière n'est plus à faire.

CHECK LISTS D'ENTRETIEN (Le verbe "vérifier" tel qu'il est employé ici, traduit le verbe anglais "check" avec l'acception: détecter les anomalies éventuelles et y remédier en remplaçant au besoin la pièce ou l'organe défectueux).

ENTRETIEN DU MOTEUR ET DES ACCESSOIRES CONNEXES

ENTRETIENS A EFFECTUER — Milliers de kilomètres	FREQUENCES D'ENTRETIEN										
	1	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Contrôler le couple de serrage des boulons de culasse, d'écrous de collecteur et du tuyau d'échappement, écrous de fixation du carburateur	X										
Régler le jeu des soupapes d'admission et d'échappement	X		X		X		X		X		X
Détecter des fissures, éraillures, usure des courroies d'entraînement et vérifier la tension de celles-ci	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Changer l'huile moteur	X	Changer tous les 5.000 km									
Changer le filtre à huile	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Changer le liquide de refroidissement antigel moteur (à base de glycole éthylénique) (3)					X				X		
Changer le liquide de refroidissement moteur (eau douce)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Changer le filtre à air du carburateur (type papier visqueux) (1)					X				X		
Vérifier les bougies d'allumage		X		X		X		X		X	
Remplacer			X		X		X		X		X
Vérifier le chapeau d'allumeur, le rotor, les rupteurs et le condensateur		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Graisser l'axe et la came de commande du distributeur			X		X		X		X		X
Vérifier les câbles et la bobine d'allumage					X				X		
Régler l'angle de calage, l'avance à l'allumage et le ralenti du carburateur	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Changer le filtre à essence (1)					X				X		
Vérifier le dispositif de ventilation forcée du carter moteur (P.C.V.) (1)			X		X		X		X		X

REMARQUE: (1) **Un entretien plus fréquent est nécessaire quand le véhicule est conduit dans des régions très poussiéreuses.**

(3) **Ou tous les 24 mois.**

Vérifier: Vérifier, régler ou remplacer si nécessaire.

Z·ONE·DATSUN

ENTRETIEN DU MOTEUR ET DES ACCESSOIRES CONNEXES (Suite)

ENTRETIENS A EFFECTUER Milliers de kilomètres	FREQUENCES D'ENTRETIEN										
	1	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Vérifier les bornes de batterie, le liquide de batterie et sa densité (2)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier le niveau du liquide dans les maître-cylindres des freins et d'embrayage, dans le moteur, dans le chambre de régulateur du carburateur, dans le boîtier de direction, dans le réservoir de lave-glace, dans le radiateur et dans la boîte de vitesses automatique	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Détecter les fuites éventuelles du liquide de refroidissement, de l'huile moteur et du carburant Vérifier l'état des circuits de refroidissement, d'alimentation et des conduites du servofrein à dépression (2)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Changer le liquide de circuit hydraulique des freins (freins à disques)			X		X		X		X		X

REMARQUE: (2) **Un entretien plus fréquent est nécessaire dans les régions employant des sels de route ou toute autre matière corrosive.**

Vérifier: Vérifier, régler ou remplacer si nécessaire.

ENTRETIEN DU DESSOUS DE LA VOITURE (SUR PONT DE GRAISSAGE)

ENTRETIENS A EFFECTUER Milliers de kilomètres	FREQUENCES D'ENTRETIEN										
	1	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Vérifier la fixation des systèmes de freinage, d'embrayage, d'alimentation et d'échappement et détecter les fuites, les fissures, l'usure, l'abrasion et les détériorations éventuelles.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier le niveau de fluide de la boîte de vitesses synchronisée et du différentiel		X	X	X	X		X	X	X	X	
Changer	X					X					X
Vérifier l'état du boîtier de direction et de la timonerie de direction, des éléments de la suspension et de l'arbre de transmission et détecter les détériorations, le desserrage et l'absence éventuelles des pièces	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Graisser la timonerie de direction et les rotules de la suspension avant						X					X

Vérifier: Vérifier, régler ou remplacer si nécessaire.

ENTRETIEN INTERIEUR ET EXTERIEUR

ENTRETIENS A EFFECTUER — Milliers de kilomètres	FREQUENCES D'ENTRETIEN										
	1	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Vérifier la pression de gonflage et l'état des pneus	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement des lampes		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier le parallélisme des roues Au besoin, permuter et équilibrer les roues			X		X		X		X		X
Vérifier les plaquettes de freins à disques, les autres organes internes des freins et détecter l'usure, la détérioration et les fuites éventuelles (2)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier l'état des tambours de freins, les garnitures, les autres organes internes des freins et détecter l'usure, la détérioration et les fuites éventuelles (2)			X		X		X		X		X
Graisser les roulements de roues avant					X				X		
Vérifier les pédales d'embrayage et de frein et, au besoin, les régler (quand c'est possible) Vérifier la course du levier de frein à main	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier le jeu du volant de direction		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Graisser les serrures, les charnières et l'attache du capot moteur (2)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier l'état des balais d'essuie-glace		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérifier l'état des sangles, des boucles, des rétracteurs, des dispositifs d'ancrage et régleurs des ceintures de sécurité		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

REMARQUE: **(2) Un entretien plus fréquent est nécessaire dans les régions employant des sels de route ou toute autre matière corrosive.**

Vérifier: Vérifier, régler ou remplacer si nécessaire.

ESSAI ROUTIER

ENTRETIENS A EFFECTUER — Milliers de kilomètres	FREQUENCES D'ENTRETIEN										
	1	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Vérifier le fonctionnement du frein à pied, servofrein à dépression et de la soupape NP Vérifier les autres conditions sur route	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

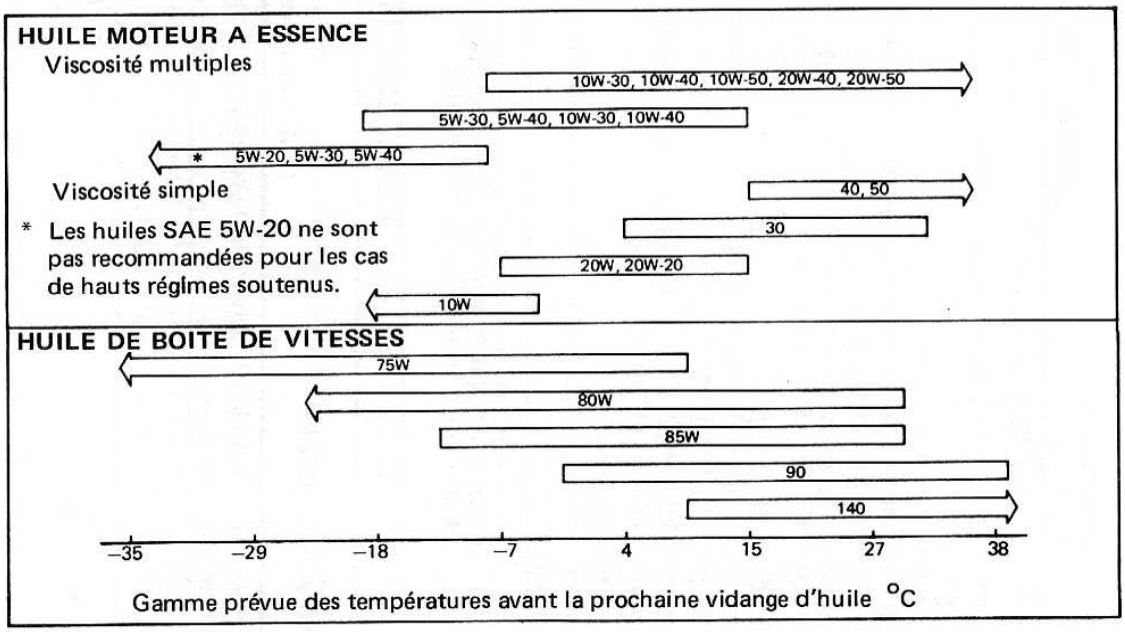
Vérifier: Vérifier, régler ou remplacer si nécessaire.

LUBRIFIANTS RECOMMANDES

LUBRIFIANTS RECOMMANDES

Désignation		Spécifications	Remarques
Huile moteur	Moteur à essence	Classification SAE SD ou SE (MIL-L-2104B)	Se référer au tableau des préconisations de viscosités SAE.
Huile d'engrenages	Boîte de vitesses et direction	API GL-4 (MIL-L-2105)	
	Différentiel	API GL-5 (MIL-L-2105B)	
Boîte de vitesses automatique		Type DEXRON	–
Graisse à usages multiples		N.L.G.I. 2	A base de savon au lithium
Liquide de frein et d'embrayage		DOT 3 (F.M.V.S.S. No. 116)	F.M.V.S.S.: Normes de sécurité fédérales pour moteur de véhicule
Antigel		–	Antigel permanent (à base de glycole éthylène)

DEGRES DE VISCOSITE SAE RECOMMANDES



Z·ONE·DATSUN

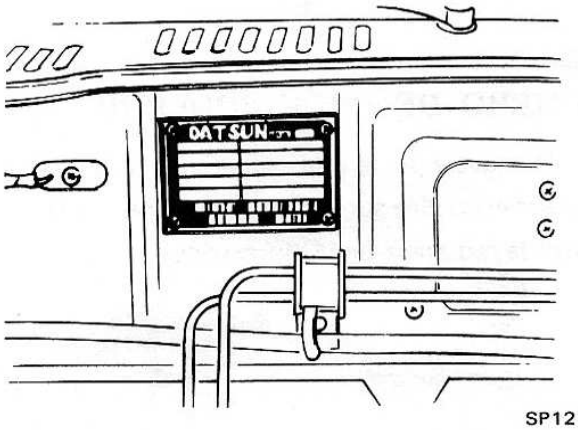
RENSEIGNEMENTS PRATIQUES POUR LE SERVICE ET L'ENTRETIEN

NUMEROS D'IDENTIFICATION

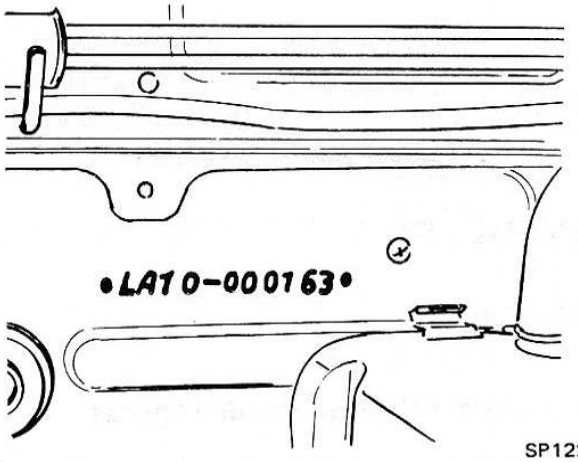
PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

La plaque du constructeur se trouve sur le haut du tablier sous l'auvent, dans le compartiment moteur.

Elle porte: le type de véhicule
le N° de chassis
le poids brut du véhicule
le poids brut par essieu
le poids total en charge



SP121



SP122

NUMERO DE CHASSIS

Le numéro de chassis est frappé sur le tablier dans le compartiment moteur et se décompose comme suit:

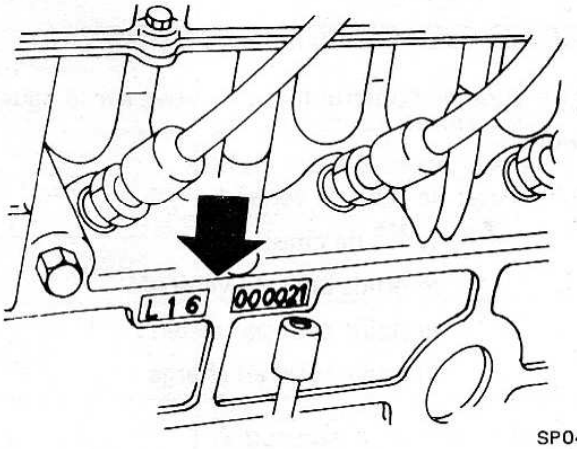
		Moteur	N° de chassis
Berline	ST & DX	A14	LA10-XXXXXX
		L16	PLA10-XXXXXX
	SSS		PLA10-XXXXXX
Coupé			KPLA10-XXXXXX

NUMERO DE SERIE DU MOTEUR

Le numéro de série du moteur est frappé sur le côté droit du bloc cylindres.

Le numéro se décompose comme suit:

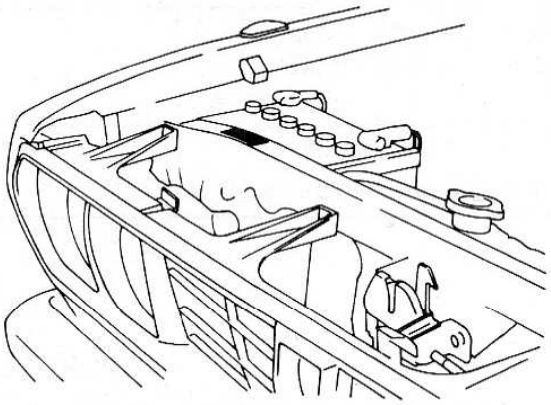
Modèle de moteur	Numéro de moteur
L16	L16-XXXXXX
A14	A14-XXXXXX



SP043

NUMERO DE CODE COULEUR

L'étiquette portant le numéro de code couleur est collée sur le dessus du support de corps de radiateur (voir illustration)



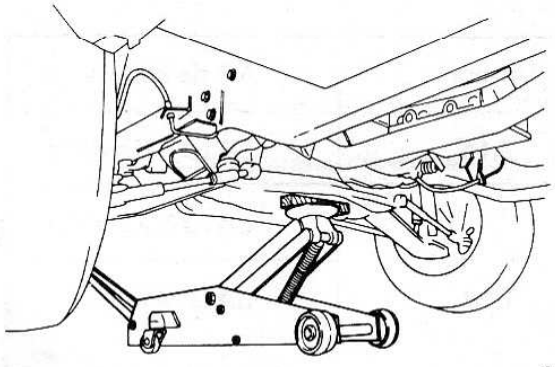
GI371

LEVAGE, REMORQUAGE, ANCRAGE

LEVAGE

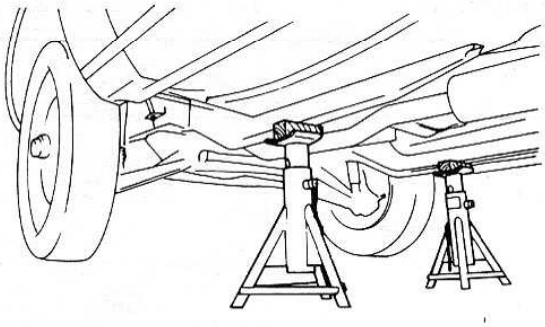
Criquage avant et points de support

Pour criquer la voiture, faire porter le cric sur la traverse avant et disposer les supports de sécurité sous les deux longerons.



GI372

Point de criquage

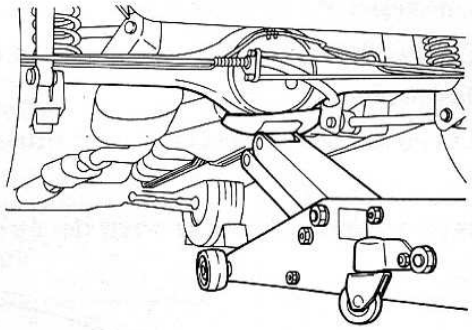


GI373

Points de support

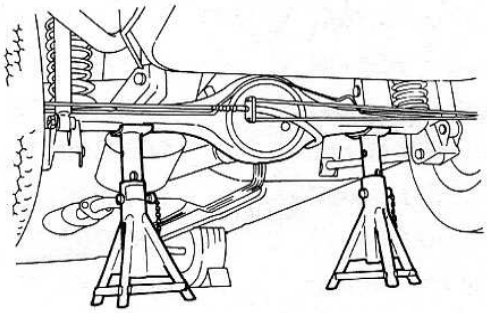
Criquage arrière et points de support

Pour criquer la voiture, faire porter le cric sous le différentiel et disposer les supports de sécurité sous les trompettes, ou sous la caisse.



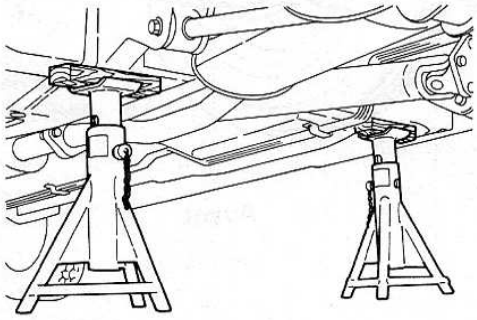
GI378

Point de criquage



GI379

Points de support (trompettes)

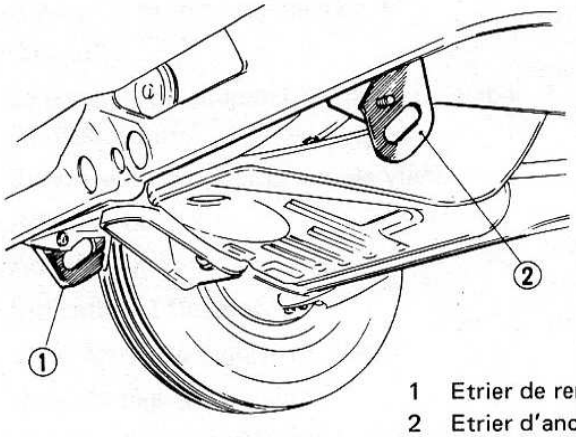


GI380

Points de support (caisse)

REMORQUAGE

L'étrier de remorquage est situé à l'avant du longeron droit.



1 Etrier de remorquage
2 Etrier d'ancrage

WH254

Z·ONE·DATSUN

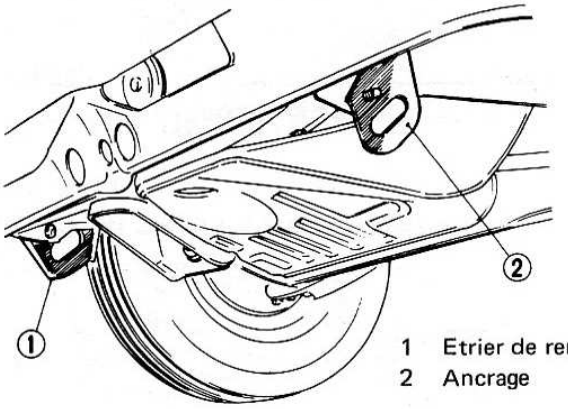
ANCRAGE

Les étriers d'ancrage avant sont situés sur les deux longerons avant.

L'étrier droit peut aussi servir pour le remorquage, l'étrier gauche ne doit servir que pour l'ancrage exclusivement.

Les étriers d'ancrage arrière sont situés sur les pattes de fixation du parechocs arrière.

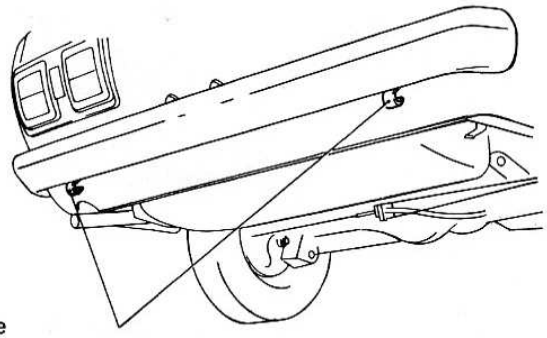
Note de service: Ne pas se servir des étriers d'ancrage pour remorquer le véhicule.



1 Etrier de remorquage
2 Ancrage

WH254

Avant



Etrier d'ancrage

GI377

Arrière

OUTILS SPECIAUX

L'adoption du moteur A14, de la boîte F4W60, de l'essieu avant modifié et de la suspension arrière par ressort hélicoïdal et quatre jambes de force, a entraîné l'introduction de quelques nouveaux outils spéciaux.

MOTEUR

N° de l'outil	Désignation de l'outil	Mot. A14	Mot. L16	Nouvel ajout
ST0501S000	Support moteur	X	X	
ST05011000	Support moteur	X	X	
ST05012000	Socle	X	X	
ST05260001	Fixation du moteur		X	
ST10120000	Clé de boulon de culasse		X	
ST10640001	Outil de réglage de pivot		X	
ST11650001	Nécessaire à roder les sièges de soup.		X	
ST11670000	Nécessaire à roder les sièges de soup.	X		X
ST12070000	Jeu de léve-soupapes	X	X	
ST13030001	Support-presse d'axe de piston		X	
ST13040000	Support-presse d'axe de piston	X		X
ST15310000	Chassoir de joint d'huile ar. de vil.		X	
ST16110000	Chassoir de roulement d'arbre à cames	X		X
*ST16610001	Extracteur de bague pilote		X	
ST17420001	Taquet de chaîne		X	
ST19320000	Clé de filtre à huile	X	X	
KV10102500	Fixation du moteur (sans boîte de vit.)	X		X
*KV10102800	Extracteur de bague pilote	X		X
KV101039S0	Jeu d'alésoirs de quide-soupapes	X	X	
ST11081000	Alésoir de guide-soupapes de 12,2	X	X	
ST11032000	Alésoir de guide-soupapes de 8	X	X	
ST1132000	Chassoir	X	X	
KV101041S0	Extracteur de chapeau de palier principal de vilebrequin		X	
KV10104100	Extracteur de palier princ. de vileb.		X	
ST16512001	Adaptateur		X	
ST16701001	Adaptateur		X	
KV10104200	Indicateur à flotteur		X	
KV10104400	Clé d'écrou de réglage de ralenti		X	
KV10104500	Outil de réglage de ralenti	X	X	
KV10104800	Chassoir de joint d'étanchéité de soupape, à lèvre	X		X
EG16700001	Débitmètre	X		X
EM03470000	Compresseur de segments de piston	X	X	

* Identique à l'outil utilisé pour l'embrayage.

TRANSMISSION AUTOMATIQUE

Nº de l'outil	Désignation de l'outil	3N71B	Nouvel ajout
ST07870000	Support de boîte automatique	X	
ST2505S001	Manomètre volant (à flexible), pr huile	X	
ST25160000	Tournevis dynamomètrique	X	
ST25320001	Pince à déposer les joncs d'arrêt	X	
ST25420001	Compresseur de ressort d'embrayage	X	
ST25490000	Prolonge de douille	X	
ST25570001	Prolonge adaptatrice six-pans	X	
ST25580000	Outil centreur de montage de pompe hydr.	X	
ST25850000	Marteau coulissant	X	
HT61000800	Clé six-pans	X	
HT69860000	Poignée articulée (rotative) à carré conducteur	X	
HT69860000	Pince à déposer les joncs d'arrêt	X	
GG93010000	Clé dynamométrique	X	

CHASSIS ET CAISSE

Nº de l'outil	Désignation de l'outil	S'applique à modèle(s)	Série 77 A10GA KV0010-2700	Nouvel ajout
Embrayage				
ST16610001	Extracteur de baque pilote	160J	X	
ST20050010	Socle	Tous	X	
ST20050051	Boulons de fixation	Tous	X	
ST20050100	Calibre d'espacement	Tous	X	
ST20050240	Clé réglage du ressort-diaphrag.	Tous	X	
ST20610000	Tige de centrage de l'embrayage	140J	X	X
KV30100100	Tige de centrage de l'embrayage	160J	X	
KV10102800	Extracteur de bague pilote	140J	X	X
GG9431000	Clé dynamométrique pour écrou à jupe évasée (pour serrage de raccords tubulaires)	Tous	X	
Boîte mécanique				
ST22350000	Chassoir de palier d'arbre princ.	60, 63A	X	
ST22360002	Chassoir de palier	63A	X	
ST22452000	Chassoir de palier d'arbre princ.	63L	X	
ST22480000	Extracteur de pignon	63A	X	
ST22490000	Support-fixation pour montage de plateau intermédiaire	63A	X	
ST22500000	Calibre de calage du palier intem.	63A	X	
ST22520000	Clé	63A	X	
ST22730000	Décolleur extracteur de palier	60, 63A	X	
ST23100000	Guide d'arbre intermédiaire	63L		
ST23540000	Chasse goupille d'axe de fourchette	60, 63A, 63L	X	
ST23800000	Chassoir de boîte de vitesses	63L	X	
ST30031000	Décolleur extracteur de palier	60, 63A, 63L	X	
KV32100100	Calibre de hauteur de pignon imterm.	60	X	X
KV32100200	Support-presse de palier d'arbre intermédiaire	60	X	X
KV32100300	Support fixation de plateau interm.	60	X	X
KV32100400	Extracteur d'arbre principal	60	X	X
KV321013S0	Nécessaire d'extraction	63A	X	
KV32101310	Extracteur d'arbre principal	63A	X	
KV32101320	Adaptateur	63A	X	
KV32101330	Décolleur extracteur de palier	63A	X	

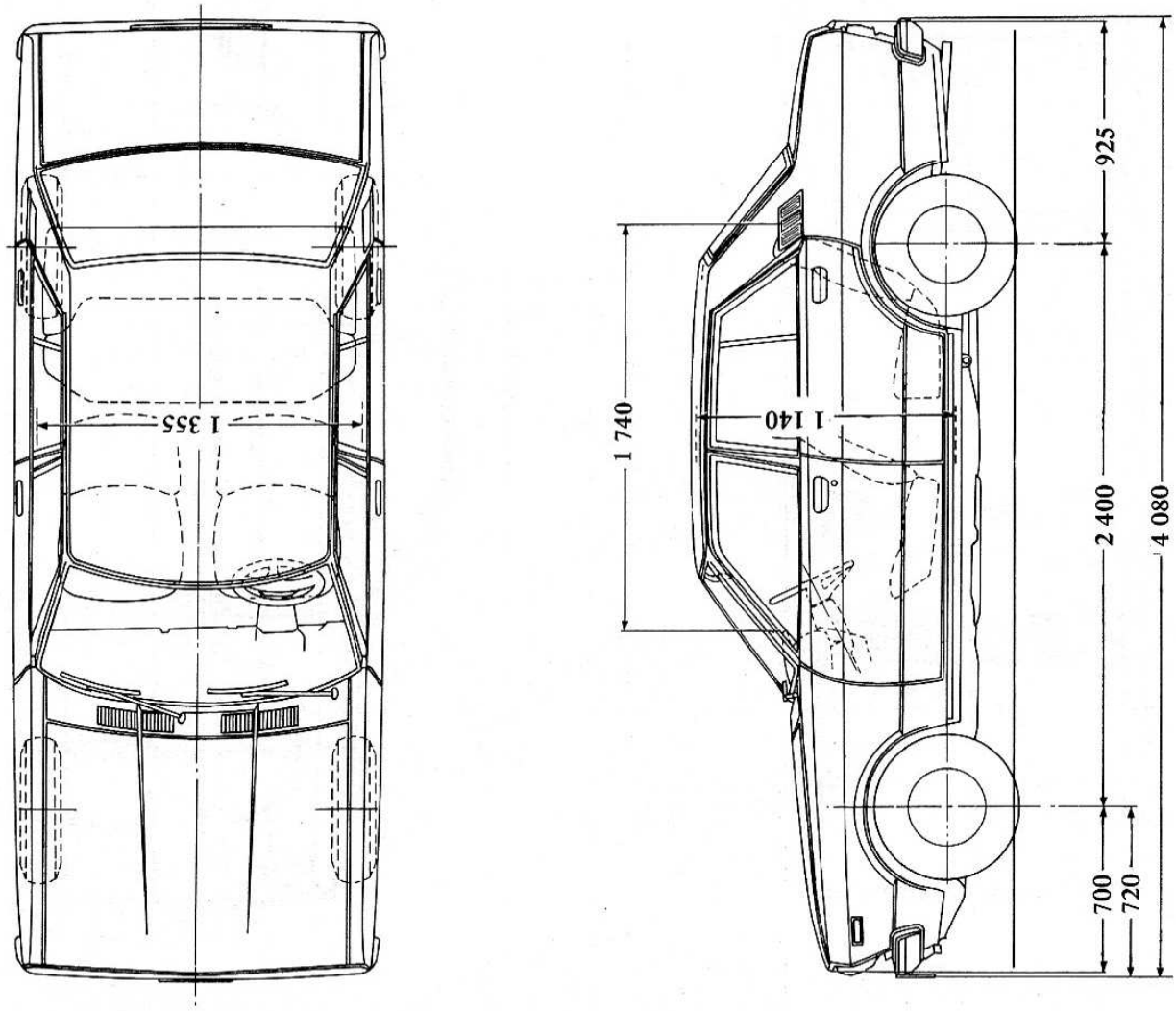
N° de l'outil	Désignation de l'outil	S'applique à modèle(s)	Série 77 A10GA KV0010-2700	Nouvel ajout
Différentiel				
ST06320000	Support-fixation de boîtier de dif.	H150	X	X
ST06360001	Support-fixation de différentiel	H165B	X	
ST3003S000	Ensemble décolleur extracteur de bague interne arrière du pignon d'attaque	H165B	X	
ST30031000	Décolleur-extracteur	H150, H165B	(X)	
ST30032000	Socle	H165B	X	
ST30600000	Chassoir de roulement de pignon d'attaque	H150	X	X
ST30611000	Chassoir de bague extérieure du pignon d'attaque	H150, H165B	X	
ST30613000	Chassoir	H165B	X	
ST30701000	Chassoir de bague ext. du pignon d'attaque	H150, H165B	X	
ST3112S000	Jeu de calibres de montage du pignon d'attaque	H150	X	X
ST31121000	Calibre de hauteur	H150	X	X
ST31122000	Faux arbre d'assemblage	H150	X	X
ST3114S000	Jeu de calibres de montage du pignon d'attaque	H165B	X	
ST31141000	Calibre de hauteur	H165B	X	
ST31942000	Faux arbre d'assemblage	H165B	X	
ST3127S000	Nécessaire jauge de charge préal.	H150, H165B	X	
GG91030000	Clé dynamométrique	H150, H165B	X	
HT62900000	Adaptateur de douille	H150, H165B	X	
HT62940000	Adaptateur de douille	H150, H165B	X	
ST31530000	Clé de bride du pignon d'attaque	H150, H165B	X	
ST3250S000	Jeu de masses d'équilibrage du palier latéral	H150	X	X
ST32501000	Masse d'equilibrage	H150, H165B	X	
ST32502000	Etalon (masse de référence)	H150	X	X
ST33051001	Extracteur de palier lat. de dif.	H150, H165B	X	
ST33052000	Adaptateur	H150, H165B	X	
ST33220000	Chassoir de palier latér. de dif.	H150	X	X
ST33400001	Outil à poser les joints d'étanch.	H150, H165B	X	
ST33741000	Etalon	H165B	X	
KV31100300	Poinçon plein	H165B	X	
KV38101800	Poinçon plein	H150	X	X

Nº de l'outil	Désignation de l'outil	S'applique à modèle(s)	Série 77 A10GA KV0010-2700	Nouvel ajout
KV38102100	Chassoir de palier latéral de boîtier de différentiel	H165B	X	
KV38103500	Entretoise de calibre de hauteur	H150	X	X
KV38103600	Entretoise de faux arbre	H150	X	X
HT72400000	Marteau coulissant	H150, H165B	X	
Essieu et suspension avant				
ST35320000	Chassoir de palier de roue avant	Tous	X	X
ST35500001	Clé à chapeau de presse étoupe	Tous	X	
ST35530000	Guide de chapeau de presse-étoupe	Tous	X	
ST35600000	Extracteur de tige de piston	Tous	X	
ST3565S001	Nécessaire compresseur de ressort hélicoïdal	Tous	X	
ST35651001	Compresseur de ressort hélico.	Tous	X	
ST35652001	Etrier	Tous	X	
ST36700000	Outil pour remettre en place le coussinet de bras oscil. transv.	Tous	X	
KV48100300	Protège potence de susp. et direct.	Tous	X	
HT72520000	Dépose rotule	Tous	X	
Essieu et suspension arrière				
ST36230000	Marteau coulissant	Tous	X	
ST37840000	Guide d'arbre d'essieu arrière	Tous	X	
ST38210000	Support-presse pour palier de roue	Tous	X	
KV40100300	Chassoir de joint d'étanch. d'es. AR	Tous	X	
KV40101000	Support d'essieu arrière	Tous	X	
KV40101400	Chassoir de sil. bloc de jambe de f.	Tous	X	X
HT72480000	Décolleur extract. de palier d'arbre d'essieu arrière	Tous	X	
GG94310000	Clé dynamométrique pour écrous à jupe évasée (raccords tubelaires)	Tous	(X)	
Système de freinage				
ST08060000	Chassoir de reteneur du joint d'étanchéité du Master-Vac	Modèles avec	X	
ST08080000	Clé pour Master-Vac	Mast. V.	X	
GG94310000	Clé dynamométrique pour écrous à jupe évasée (raccords tubulaires)	Tous	(X)	

N° de L'outil	Désignation de l'outil	S'applique à modèle(s)	Série 77 A10GA KV0010-2700	Nouvel ajout
Système de direction				
ST27180001	Extracteur de volant de direction	Tous	X	
ST29020001	Extracteur de levier d'att. de dir.	Tous	X	
ST3127S000	Jauge de charge préalable	Tous	X	
GG91030000	Clé dynamométrique	Tous	(X)	
HT62900000	Adaptateur de douille	Tous	(X)	
HT62940000	Adaptateur de douille	Tous	(X)	
KV48100300	Outil de fixation de la potence de suspension et de la direction	Tous	(X)	
HT72520000	Dépose-rotule	Tous	(X)	
Carrosserie				
ST08730000	Clé pour charnières de porte	Tous	X	
ST08800000	Ventouse	Tous	X	
ST08810000	Pistolet à mater le compound obturat.	Tous	X	

DESSINS COTES

Berline

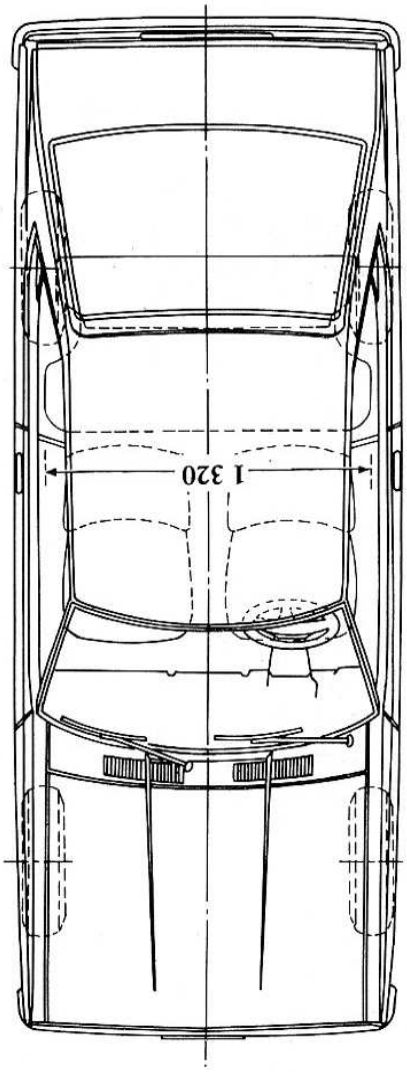


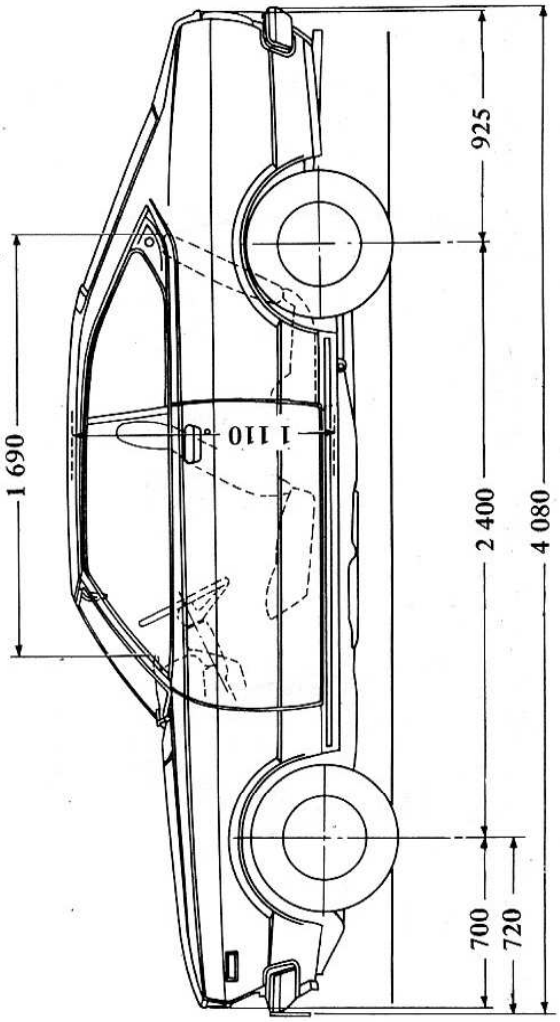
*1 : Roue aluminium en option.

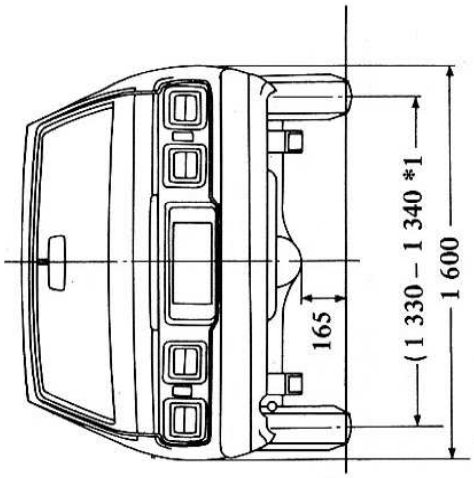
Unité: mm

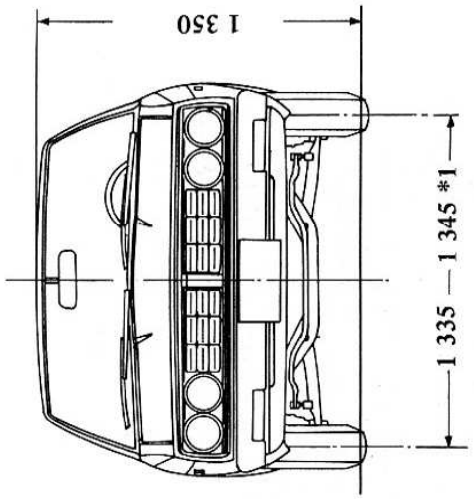
Z·ONE·DATSUN

Coupé









*1 : Roue aluminium en option.

Unité: mm

CARACTERISTIQUES GENERALES

Article			Modèle	140J	160J	
				Berline LA10Q	Berline PLA10Q/PLA10AQ	Coupé KPLA10-GFKQ
Dimensions et poids	Longueur hors tout		mm	4 080		
	Largeur hors tout		mm	1 600		
	Hauteur hors tout		mm	1 390		1 350
	Empattement		mm	2 400		
	Voie *	Avant	mm	1 335		
		Arrière	mm	1 330		
	Garde au sol mini		mm	165		
	Porte à faux avant		mm	720		
	Porte à faux arrière		mm	720		
	Poids en ordre de marche		kg	900	945	975
	Rayon de brag. mini (de mur à mur)		m	9,9		
	Nombre places assises			4		
Moteur	Modèle			A14	L16	
	Constructeur			NISSAN		
	Energie			Essence		
	Nombre de cylindres et disposit.			4 en ligne		
	Nombre de segments de piston			2 de compres., 1 d'étan.		
	Cycle			4 temps		
	Chambre de combustion			Type en coin		

* Ajouter 10 mm pour les modèles à roues aluminium

Z·ONE·DATSUN

Article			Modèle	140J	160J	
				Berline LA10Q	Berline PLA10Q/PLA10AQ	Coupé KPLA10-GFKQ
Moteur	Disposition des soupapes			en tête à culb.	arbre à cames en tête	
	Alésage x course		mm	76,0 x 77,0	83,0 x 73,7	
	Cylindrée		cm^3	1 397	1 595	
	Jeu des soupapes (à chaud)	Admission	mm	0,35	0,25	
		Echappement	mm	0,35	0,30	
Batterie	Type et capacité			N50Z-60Ah		
	Polarité de la masse			Négatif		
Alternat.	Type et puissance **			LT150-26B (50A) AG2050-N31 (50A)	LT150-23B (50A) AG2050N34B (50A) un carbur. LT150-23B (50A) deux carb.	
	Type du régulateur de voltage			TL1Z-570		
Démarr.	Type et puissance			S114-160D (0,8kW) MCA02-0 (0,8kW)	S114-170E (1,0 kW) S114-180E (1,2 kW) pr b.aut.	
Système d'allumage	Calage allumage	Boîte mécan. ° avPMH tr/mn		7°/650	10°/600 (mod. un carbur.) 10°/700 (mod. deux carb.)	
		Boîte autom. ° avPMH tr/mn		–	10°/650	
	Mode d'allumage			Par batterie et bobine		
	Type de bobine			C6R-206		HP5-13E10
	Distributeur	Type		D414-97 T3T03574	D411-58K mod. D414-88 m. 2 TVC-4PL 1 carb. T3T20383 carb.	
		Mécanisme d'avance		Centrifuge et par dépression		

** Options salle de vente: LT160-49-60A (pour modèle 140J)
LT160-34B-60A & AH2060N2-60A (pour modèles 160J)

Article \ Modèle				140J		160J				
				Berline		Berline				Coupé
				LA10Q		PLA10Q		PLA10AQ		KPLA10-GFKQ
Système d'allumage	Bougies	Type		BPR5ES		BPR5ES m. 1 carb.		BPR6ES m. 2 carb.		
		Ecartement mm		0,8 à 0,9						
Système d'alimentation	Carburateur	Type		DCG306-80		213282-52		213282-53		HJL38W-9
				prim	sec	prim	sec	prim	sec	
		Diam. à l'entrée mm		54		75 35,8 m. 2cb		75		35,8
		Diam. à la sortie mm		26	30	28 32 38 m. 2cb		28	32	38
		Taille gde buse (Venturi)	Grand mm	22	27	22	29	22	29	–
			Moyen mm	–	13 à 16	–	–	–	–	–
			Petit mm	8 à 13	7 à 10	7	10	7	10	–
		Gicleur principal	Standard	#104	#150	#102	#165	#102	#165	–
			1 000 m	#100	#145	#100	#160	#100	#160	–
			2000 m	#98	#140	#96	#155	#96	#155	–
			3000 m	#95	#135	#94	#150	#90	#150	–
			4000 m	#92	#132	#90	#145	#90	#145	–
		Ajutage d'air princip.		#65	#60	#60	#70	#60	#70	–
		Gicleur de ralenti		#46	#50	#48	#90	#48	#90	–
		Calibreur d'air de ral		#170	#100	#100 #180	– #100	#100 #180	– #100	–
		Buse principale		2,1×3,0	2,8×3,5	230	250	230	250	–

Z·ONE·DATSUN

Article			Modèle	140J	160J				
				Berline	Berline				Coupé
				LA10Q	PLA10Q		PLA10AQ		KPLA10-GFKQ
Système d'alimentation	Carburateur	Gicleur de puissance		#60 (étanc.)	#45	#55	#45	#55	–
		Hauteur levée de pist.	mm	–	29		–	–	29
		Aiguille de gicleur		–	M-87		–	–	M-87
		Diam. du gicleur	mm	–	2,34		–	–	2,34
		Type du filtre à air		Papier viscose					
		Type de la pompe à car.		à diaphragme					
Système grais.	Méthode de graissage			à circulation sous pression					
	Type de la pompe à huile			à engrenage interne (trochoïde)					
	Type du filtre à huile			à cartouche papier					
Système refroi.	Système de refroidissement			à circulation forcée d'eau					
	Type de radiateur			à tubes et ailettes ondulées					
	Type de pompe à eau			Centrifuge					
	Type de thermostat			à petite billes de cire					
Embrayage	Type			C180S	C200S				
	Nombre de disques			Un (à 2 faces garnies)					
	Garnitures du disque ø ext. x ø int. x épais.		mm	180 x 125 x 3,5	200 x 130 x 3,5				
	Mécanisme de commande			hydraul. réglable	Hydraulique non réglable				
	Maître cylindre, alés.		mm	15,87	15,87				
	Cylindre de manoeuvre al.		mm	17,46	17,46				

Article \ Modèle				140J	160J		
				Berline	Berline		Coupé
				LA10Q	PLA10Q	PLA10AQ	KPLA10-GFKQ
Boîte de vitesses	Modèle			F4W60	F4W63L	3N71B	FS5W63A
	Localisation du levier de v.			au plancher			
	Rapports		1ère	3,513	3,382	2,458	3,382
			2ème	2,170	2,013	1,458	2,013
			3ème	1,378	1,312	1,000	1,312
			4éme	1,000	1,000	–	1,000
			5ème	–	–	–	0,854
			Marche AR	3,764	3,365	2,182	3,860
Ligne motrice	Arbre transmis.	Modèle		3S56A	3S63H		
		Longueur mm	Tube	440 x 755	440 x 745	320 x 740	440 x 745
			Manchon-chape	115	148,5		
		Diamètre extérieur		63,5	63,5		
	Différentiel	Modèle		H150A	H165B		
		Type		Hypoïde			
		Rapport final		3,889	3,700	3,889	3,700
		Type des pignons et nombre		Couple conique droit, 2 planet. 2 sat.			
	compteur	Démult. de l'engren. de compt de vitesse avec pneus 165SR-13		17/5	16/5	17/5	16/5
Direction	Type du boîtier de direction			à circulation de billes (RB47L)			
	Démultiplication			16,5/1			
	Angle de braquage maximum		Intérieur	40 à 42°			
			Extérieur	33½° à 35½°			
	Type de la colonne de direction			Télescopique			

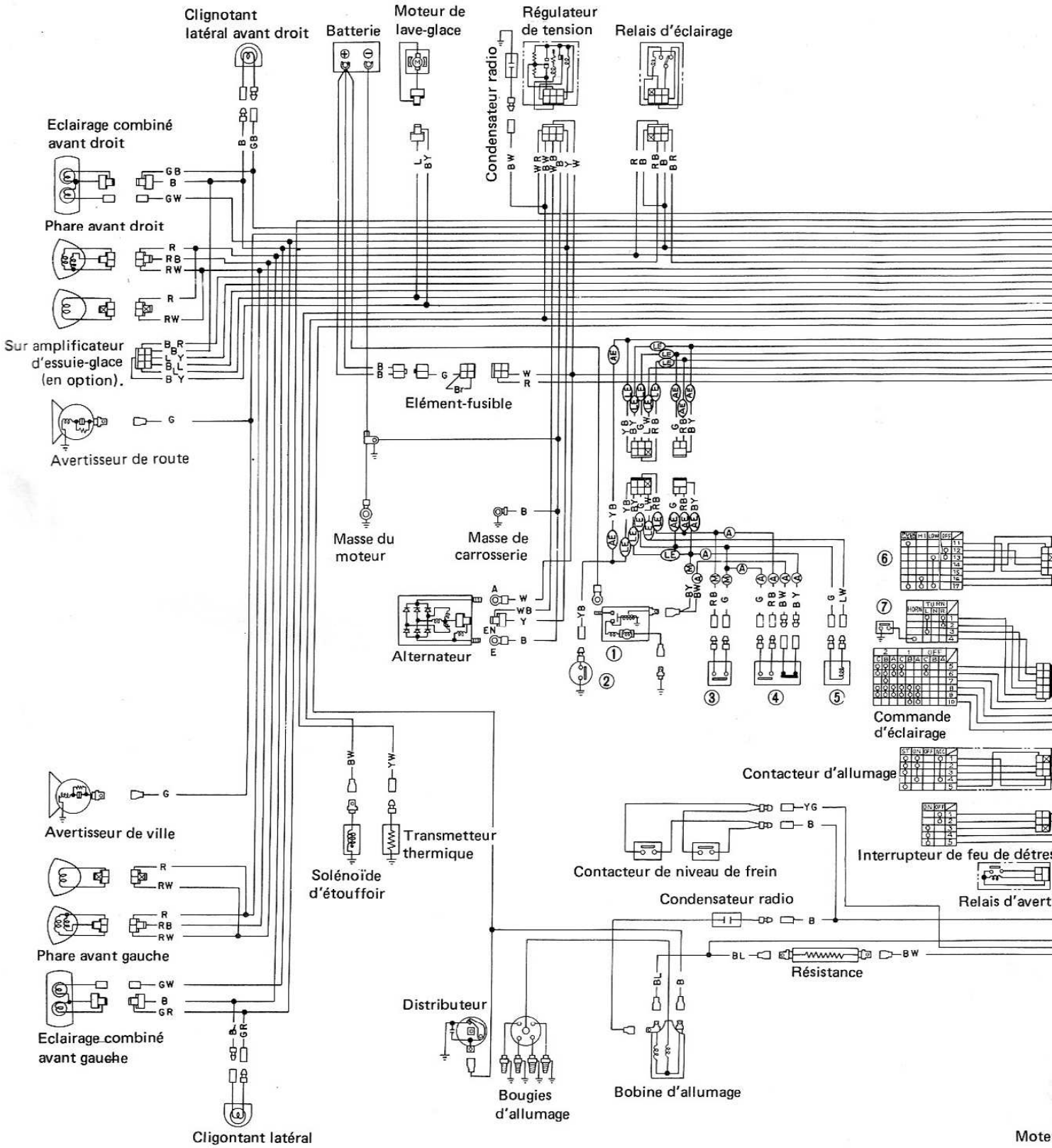
Z·ONE·DATSUN

Article				Modèle	140J	160J		
					Berline	Berline		Coupé
					LA10Q	PLA10Q	PLA10AQ	KPLA10-GFKQ
Equilibr. Roues	Voiture à vide	Carrossage	degré		−15′ à 1°15′			
		Chasse	degré		45′ à 2°15′			
		Pincement	mm		1 à 3			
			degré		5′ à 17′			
		Inclinaison des pivots	degré		8°05′ à 9°35′			
Ess. & Suspen. Avant	Ressort	Type			Indépend., à potence et ressort hélicoïdal avec barre stabilisatrice			
		Dimens.: ϕ du fil x du boudin x long. lib. - nb spires util.			10,5 x 100 x 375 - 7,5	10,8 x 100 x 381 - 8,25		
		Constante de tarage	kg/mm		1,62	1,65		
	Type de l'amortisseur				Hydraulique, télescopique à double effet			
	Type de la barre stabilisatrice				Barre de torsion			
Ess. & Sus Arrière	Type				Rigide, à ressort hélic. et 4 jambes de force			
	Ressort	Dim.: ϕ fil x ϕ boudin x longueur libre - nb spires util.			10,5 x 90 x 348 - 9,75			10,5 x 90 x 362 - 9,75
		Constante de tarage	kg/mm		1,71			
	Type de l'amortisseur				Télescopique à double effet, rempli de gaz			
Frein	Freins de route				Se reporter au tableau ci-après			
	Frein de parking				Mécanique sur les roues arrière			
Roues Pneus	Dimensions des roues				4½J-13 (acier) à déport latér. 30 mm 5J-13 (alumin.) à déport lat. 25 mm			
	Dimensions des pneus				165SR-13			

FREINS DE ROUTE

			140J	160J
Type	Avant		Disque N20	
	Arrière		Tambour à segment comp/seg tendu	
Dimensions des garnitures. Largeur x épais. x longueur	Avant	mm	41,2 x 10 x 61,3	
	Arrière	mm	35,0 x 4,8 x 195,0	40,0 x 4,5 x 219,5
Diam. ext. du disque	Avant	mm	245	
Diam. int. du tambour	Arrière	mm	203,2	228,6
Alésage du cyl. de roue	Arrière	mm	20,6	
Alésage du maître cylindre		mm	20,64	
Master-Vac (servo-fr.)	Type		M75	
	ϕ du diaphr.		190,50	
Contrôle de la pression de fluide de fr.			valve NP	

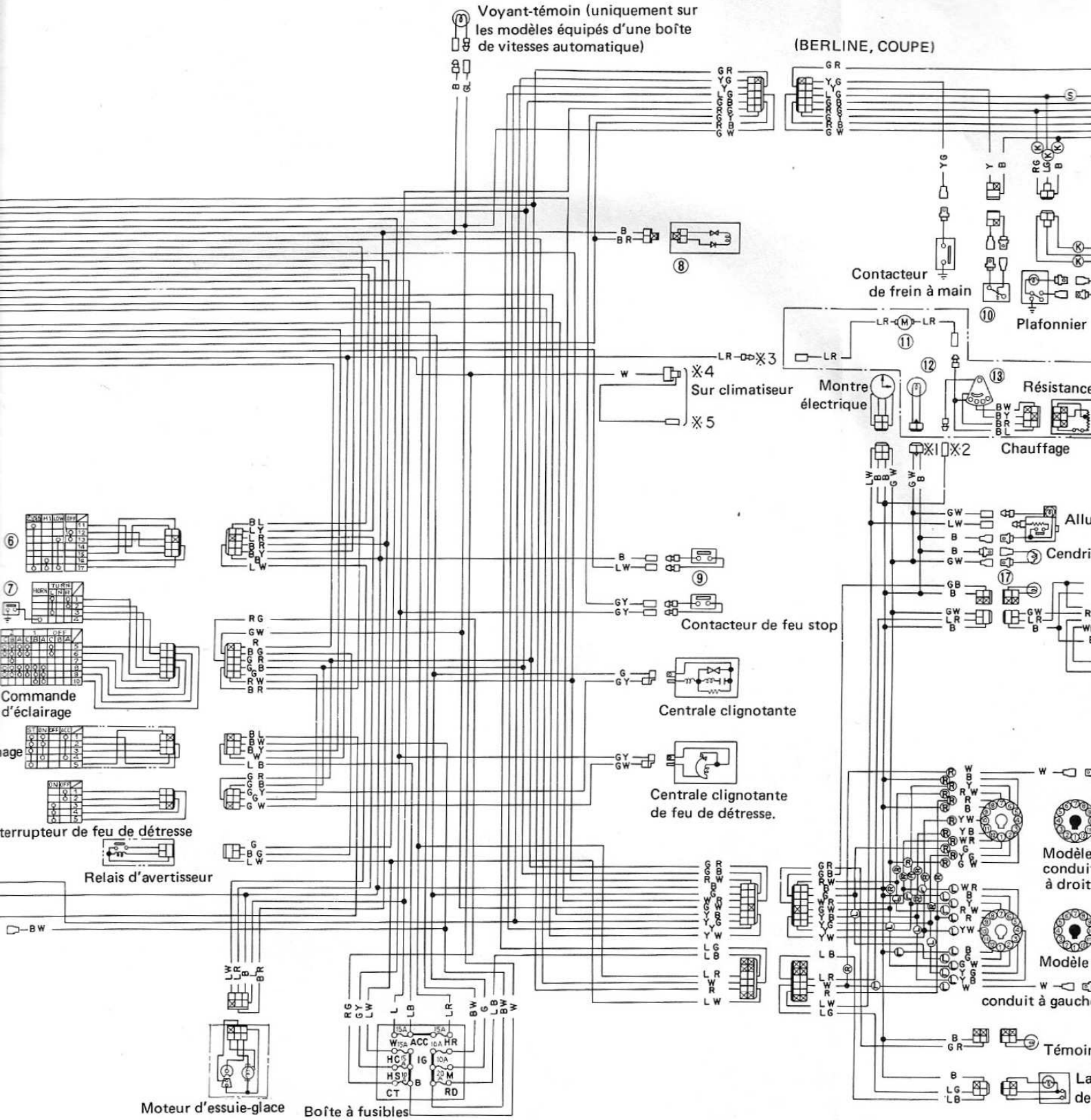
POUR LES MODELES SAUF CEUX POUR L'EUROPE



① Moteur de démarreur
② Manocontact d'huile
③ Contacteur de phare de recul (uniquement sur le
④ Commutateur d'inhibition (uniquement sur les r
⑤ Solénoïde de rétrogradation (uniquement sur les
⑥ Interrupteur d'essuie-glace ⑦ Interru

Z·ONE·DATSUN

SCHEMA DE CABLAGE



de recul (uniquement sur les modèles équipés d'une boîte de vitesses synchronisée)

ition (uniquement sur les modèles équipés d'une boîte de vitesses automatique)

dation (uniquement sur les modèles équipés d'une boîte de vitesses automatique)

glace

⑦ Interrupteur de clignotants

⑧ Avertisseur sonore de phare de recul (uniquement sur le m

⑨ Contacteur de rétrogradation (uniquement sur le modèle é

⑩ Unité de réservoir à essence

⑪ Moteur de venti

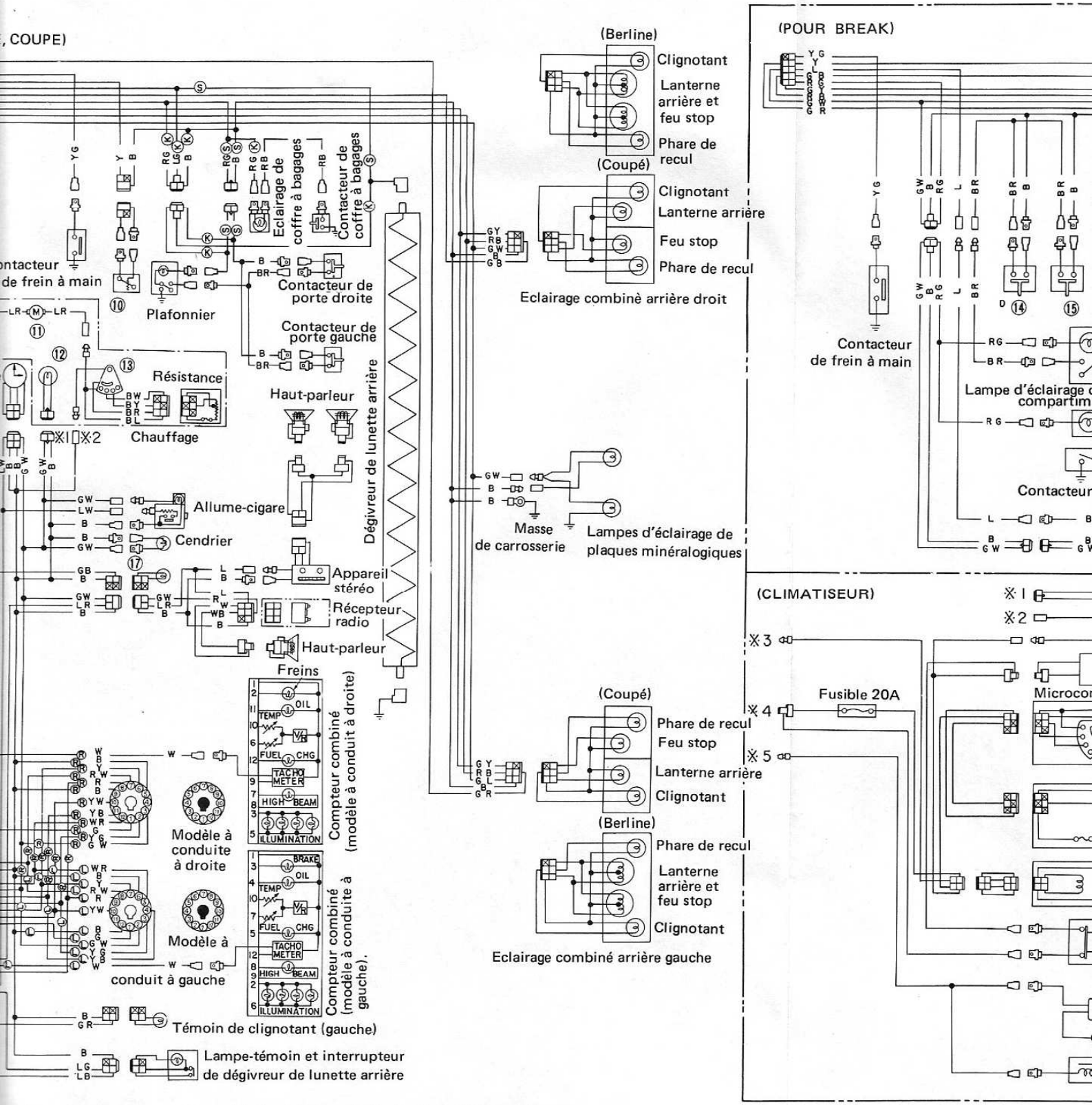
⑬ Interrupteur de ventilateur

⑭ Contacteur de p

⑯ Unité de rèservoir à essence

⑰ Témoin de clign

CABLAGE



ère de recul (uniquement sur le modèle équipé d'une boîte de vitesses 5 rapports)

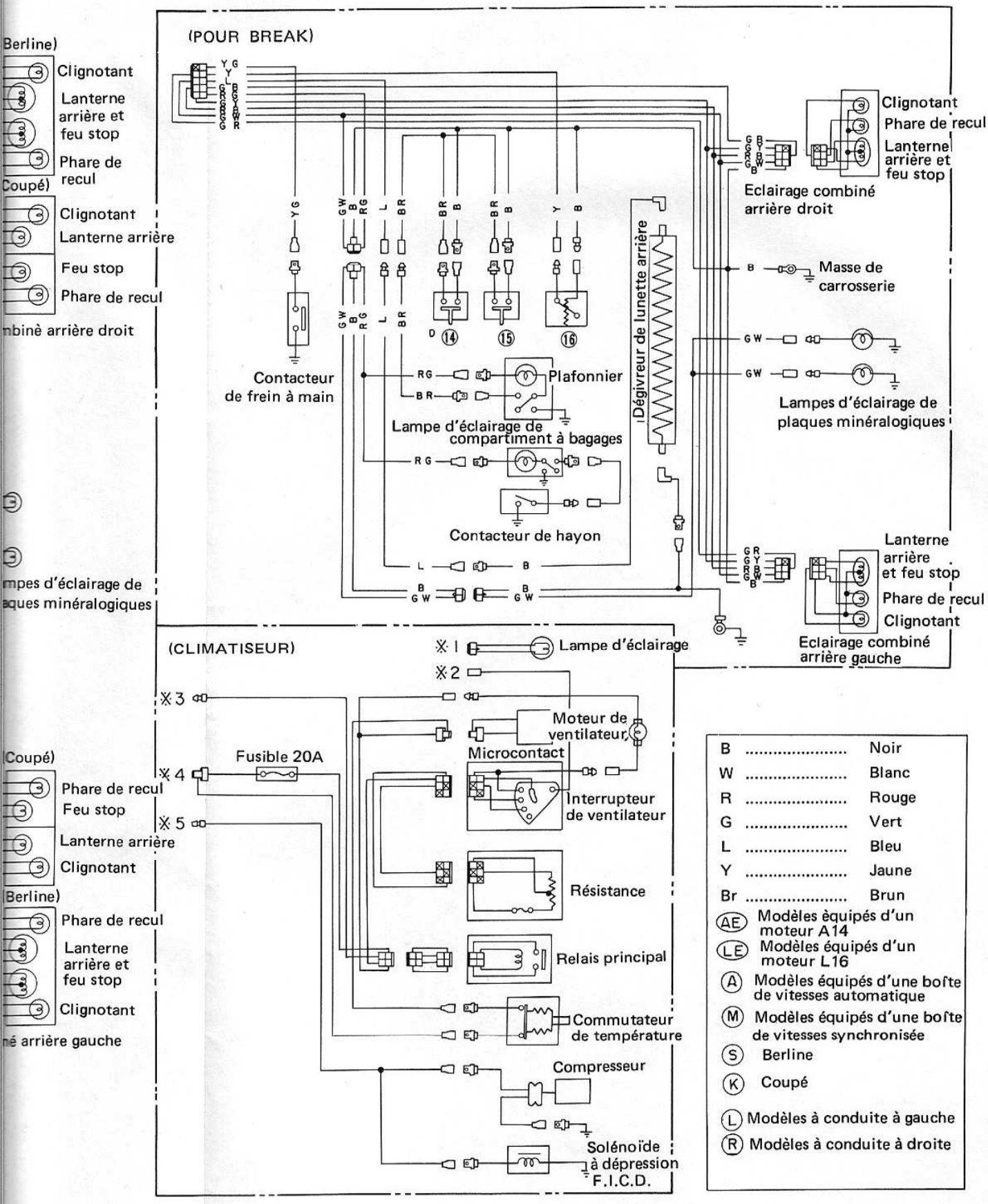
tion (uniquement sur le modèle équipé d'une boîte de vitesses automatique)

ce ⑪ Moteur de ventilateur ⑫ Lampe d'éclairage de commande

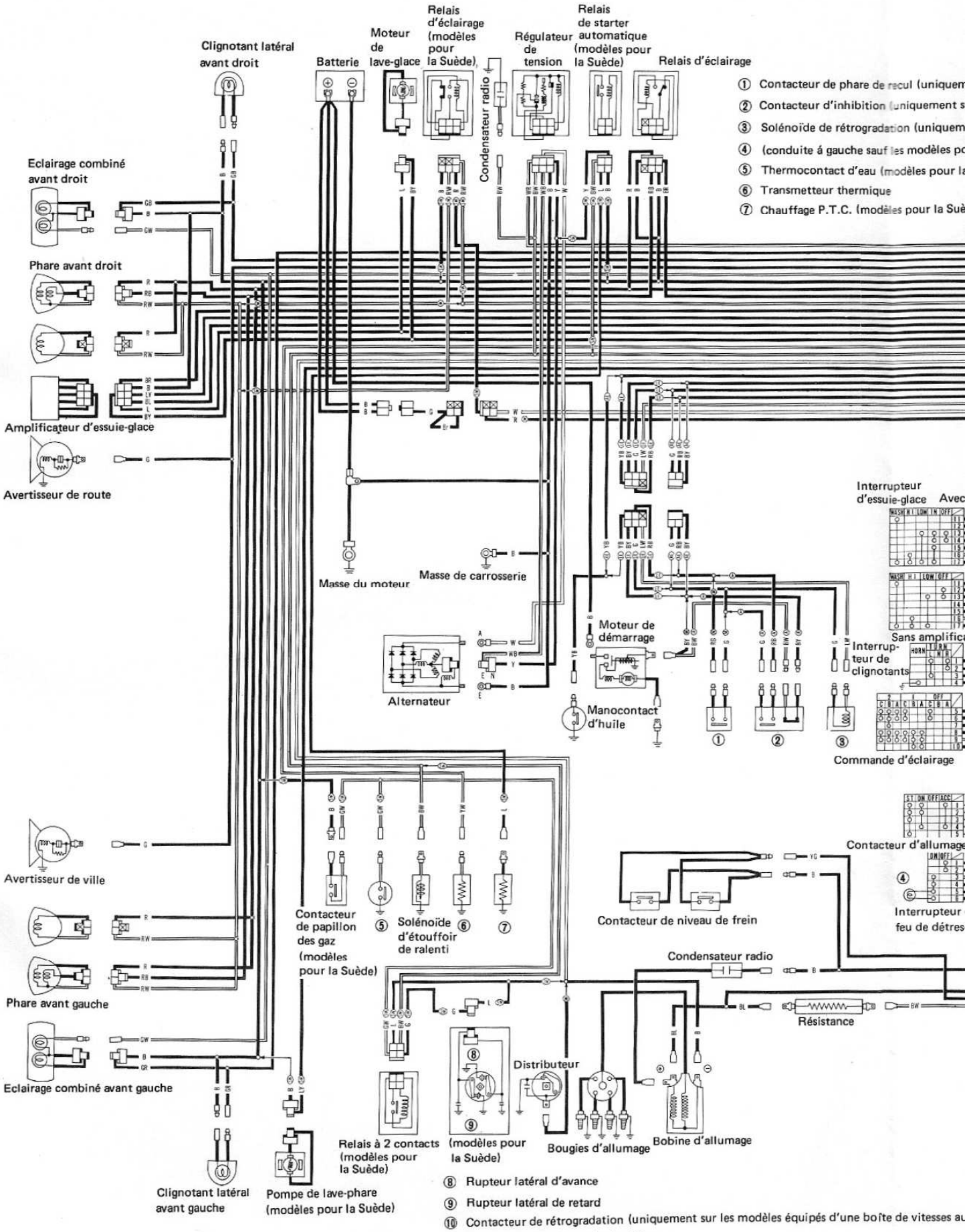
ur ⑭ Contacteur de porte gauche ⑮ Contacteur de porte droite

ce ⑰ Témoin de clignotant (droit)

Z·ONE·DATSUN


(POUR BREAK)
Berline)
Clignotant
Lanterne arrière et feu stop
Phare de recul
Coupé)
Clignotant
Lanterne arrière
Feu stop
Phare de recul
nbinè arrière droit
Contacteur de frein à main
Plafonnier
Lampe d'éclairage de compartiment à bagages
Contacteur de hayon
Dégivreur de lunette arrière
Masse de carrosserie
Lampes d'éclairage de plaques minéralogiques
Eclairage combiné arrière droit
Clignotant
Phare de recul
Lanterne arrière et feu stop
Eclairage combiné arrière gauche
Lanterne arrière et feu stop
Phare de recul
Clignotant
mpes d'éclairage de aques minéralogiques
(CLIMATISEUR)
※1 Lampe d'éclairage
※2
※3
※4
※5
Fusible 20A
Moteur de ventilateur
Microcontact
Interrupteur de ventilateur
Résistance
Relais principal
Commutateur de température
Compresseur
Solénoïde à dépression F.I.C.D.
Coupé)
Phare de recul
Feu stop
Lanterne arrière
Clignotant
(Berline)
Phare de recul
Lanterne arrière et feu stop
Clignotant
né arrière gauche
B ..... Noir
W ..... Blanc
R ..... Rouge
G ..... Vert
L ..... Bleu
Y ..... Jaune
Br ..... Brun
(AE) Modèles èquipés d'un moteur A14
(LE) Modèles équipés d'un moteur L16
(A) Modèles équipés d'une boîte de vitesses automatique
(M) Modèles équipés d'une boîte de vitesses synchronisée
(S) Berline
(K) Coupé
(L) Modèles à conduite à gauche
(R) Modèles à conduite à droite

MODELE POUR L'EUROPE



⑧ Rupteur latéral d'avance

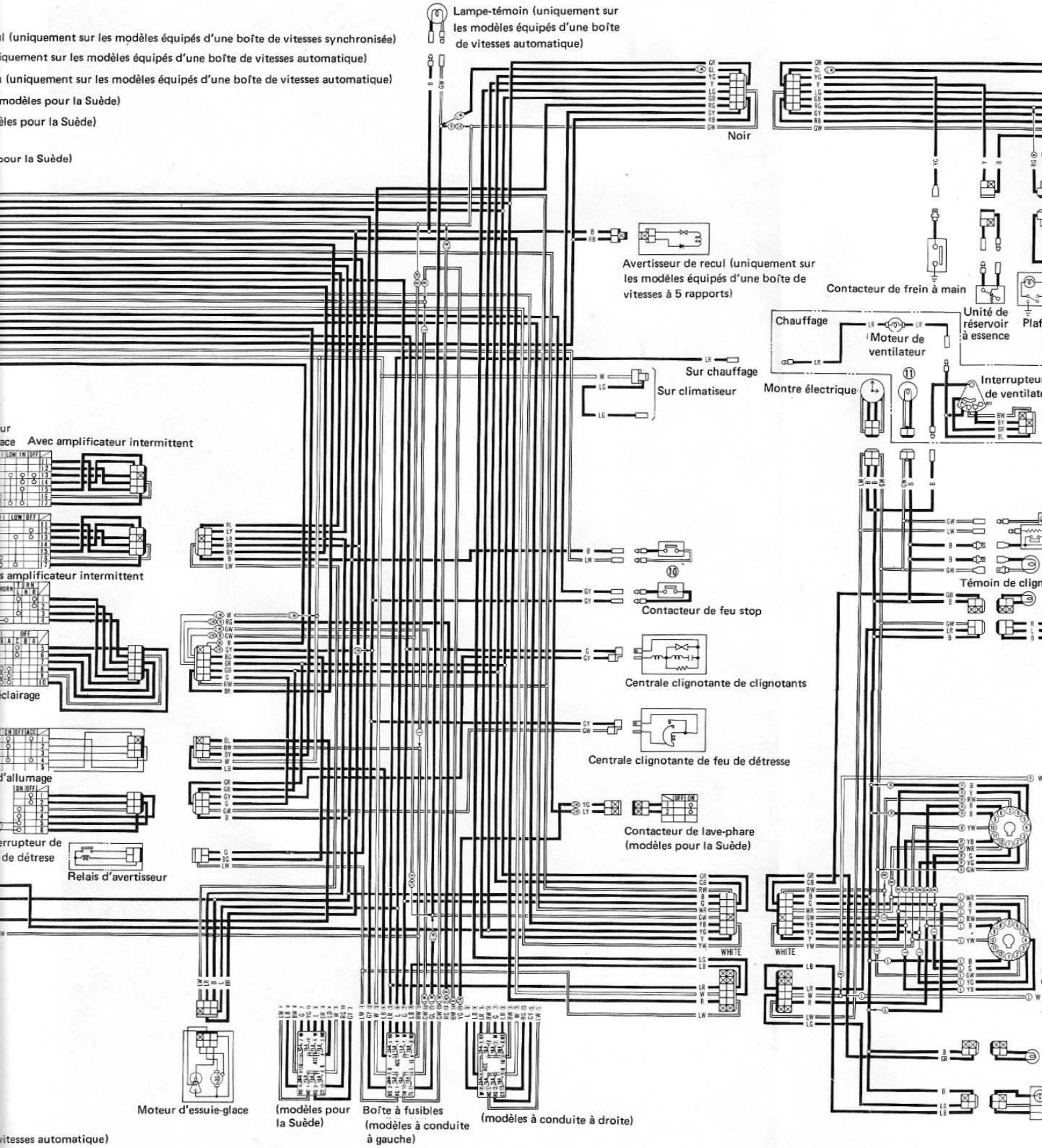
⑨ Rupteur latéral de retard

⑩ Contacteur de rétrogradation (uniquement sur les modèles équipés d'une boîte de vitesses au

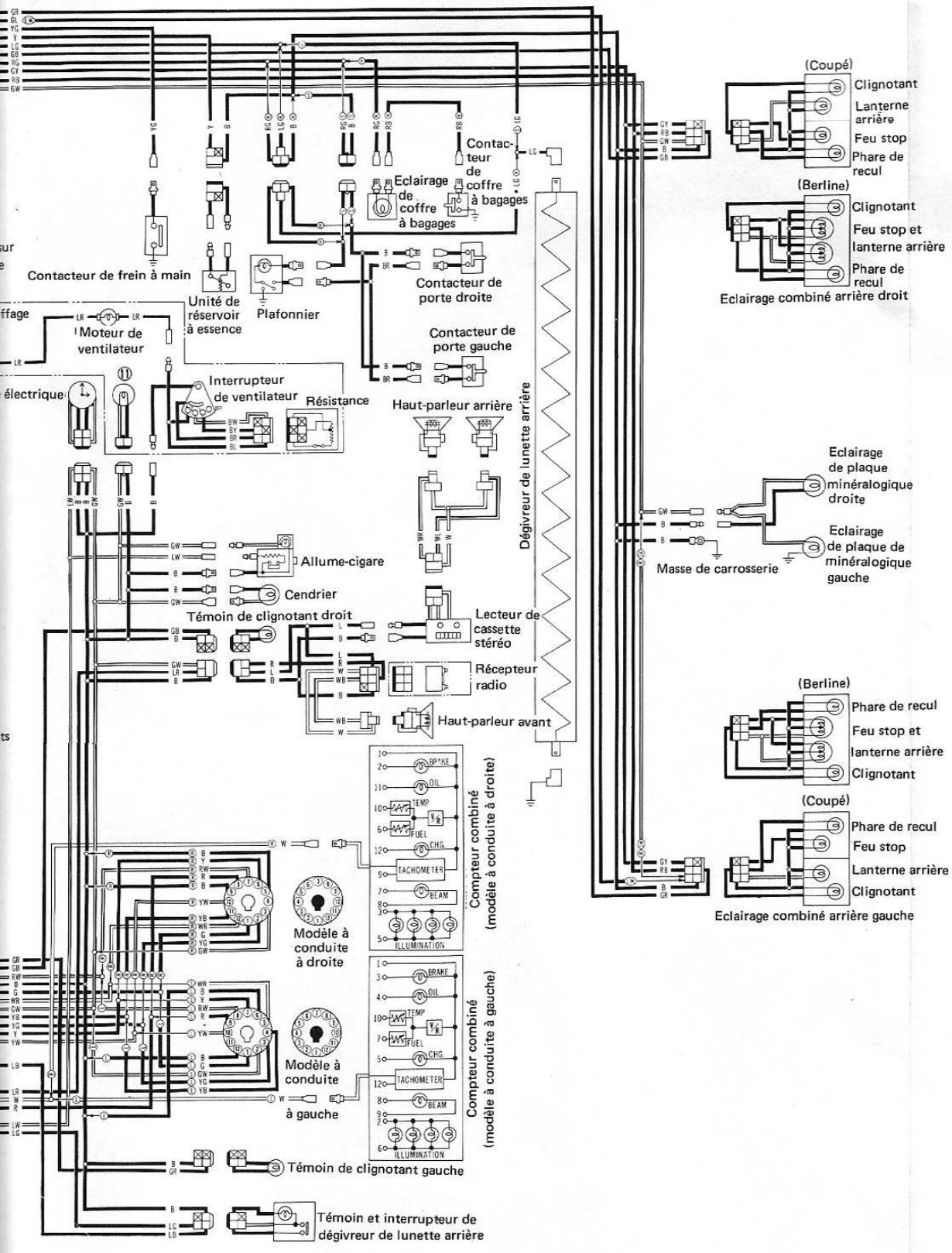
⑪ Commande d'éclairage de chauffage.

Z·ONE·DATSUN

SCHEMA DE CABLAGE



ABLAGE



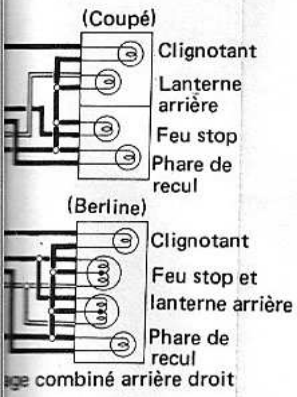
NOTE

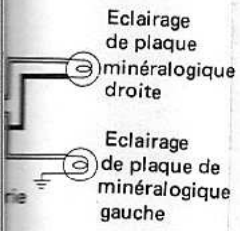
- Ⓐ Modèles équipés d'une boîte d
- Ⓜ Modères équipés d'une boîte d
- Ⓐ Ⓒ Modèles équipés d'un moteur
- Ⓜ Ⓒ Modèles équipés d'un moteur
- Ⓛ Modèles à conduite à gauche
- Ⓡ Modèles à conduite à droite
- Ⓢ Modèles pour la Suède
- Ⓛ Ⓚ Modèles à conduite à gauche sa
- Ⓚ Sauf les modèles destinés à la S
- Ⓢ Berline
- Ⓚ Coupé

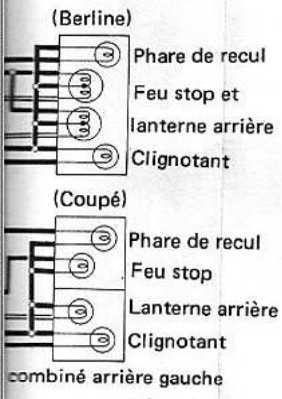
Positions de relais et d'interrupteu

1. Contacteur d'allumage mis (retirée).
2. Commande d'éclairage, Int
3. Portes fermées
4. Boîte de vitesses au point n
5. Frein à main serré.

La couleur des lignes du schéma découvre dans le système électriq réservé pour apporter des modific moment et sans préavis.







NOTE

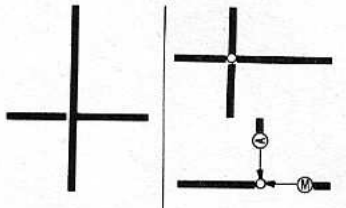
- Ⓐ Modèles équipés d'une boîte de vitesses automatique
- Ⓜ Modères équipés d'une boîte de vitesses synchronisée
- ⒶⒺ Modèles équipés d'un moteur A14
- ⓁⒺ Modèles équipés d'un moteur L16
- Ⓛ Modèles à conduite à gauche
- Ⓡ Modèles à conduite à droite
- ⓈⓌ Modèles pour la Suède
- Ⓛ✱ Modèles à conduite à gauche sauf les modèles destinés à la Suède.
- ✱ Sauf les modèles destinés à la Suède
- Ⓢ Berline
- Ⓚ Coupé

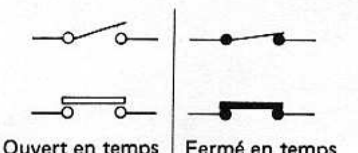
Positions de relais et d'interrupteur

1. Contacteur d'allumage mis sur la position de verrouillage (clé retirée).
2. Commande d'éclairage, Interrupteur d'essuie-glace sur arrêt.
3. Portes fermées
4. Boîte de vitesses au point mort
5. Frein à main serré.

La couleur des lignes du schéma de câblage correspond à celle que l'on découvre dans le système électrique de la voiture. Tout droit réservé pour apporter des modifications au schéma de câblage à tout moment et sans préavis.

W	Blanc
B	Noir
R	Rouge
G	Vert
L	Bleu
Y	Jaune
Br	Brun





Imprimé au Japon

Publié: Septembre 1977 (010060)
Numéro de Publication SB8F-V276GD

Z·ONE·DATSUN