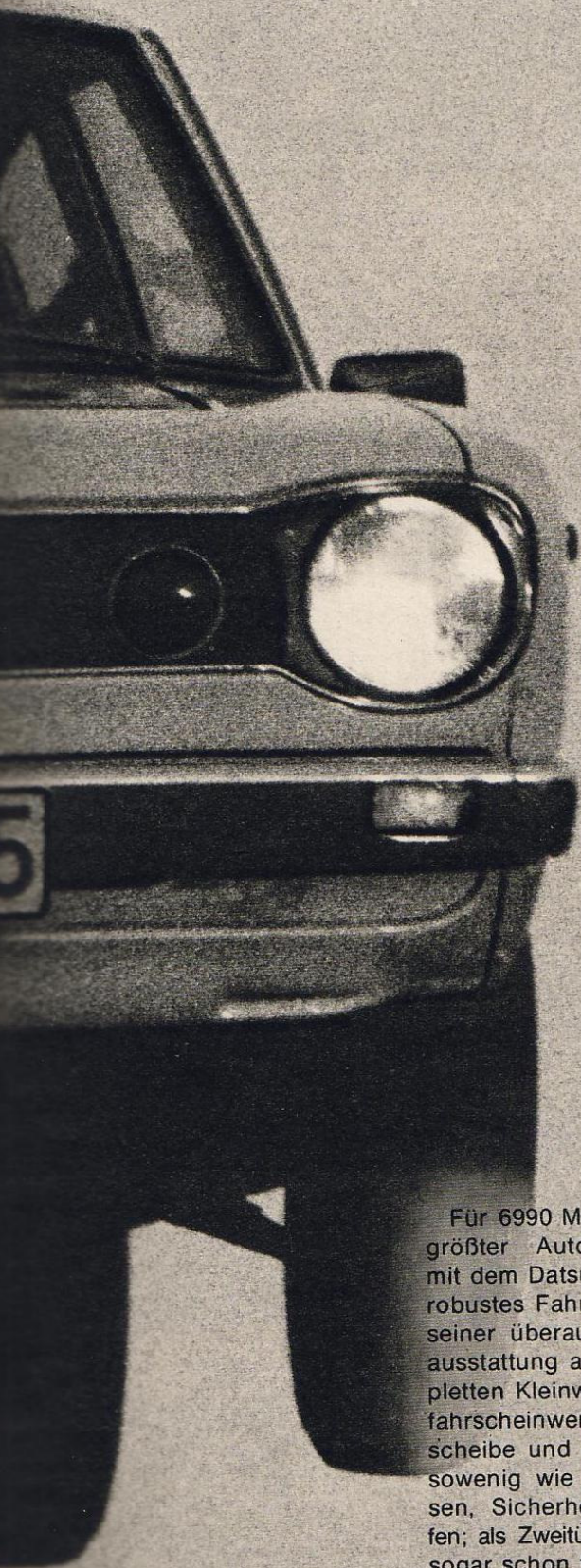




Fein heraus sind im Augenblick jene Automobilhersteller, die einen kleinen, flotten und dennoch sparsamen Flitzer herzeigen können. Nissan, Japans zweitgrößter Autobauer, hält mit dem Datsun Cherry einen solchen Knüller parat. Bei einem Benzinverbrauch unter neun Litern und einem Anschaffungspreis unter 7000 Mark gehört dem Cherry zweifellos die Zukunft. Warum es sich bei diesem Kleinwagen nicht um ein billiges oder halblebiges Importauto handelt; sondern um einen vollwertigen Straßenbahnersatz, lesen Sie im nachstehenden Test.



FÜR ERWACHSENE ZU KLEIN- FÜR KINDER ZU TEUER

Erst schnapfte es vorne, dann knackte es hinten, und schließlich rauschte das Ganze über die Rampe in Richtung Aschheim.

Wo sonst nur die gewichtigen Schlitten der Münchner Autobauer unbeeindruckt über kindskopfgroße Steinbrocken huschen oder um enge Kurven schlittern, auf dem Meßgelände von BMW vor den Toren Münchens, scheuchten wir eines der erfolgreichsten japanischen Autos durch die Gegend: den Datsun 100 A Cherry.

Dabei war die Fahrt über den Sprunghügel noch die harmloseste Quälerei, die wir dem Cherry zumuteten. Viel eher hatten wir erwartet, daß der Datsun auf der Marterstrecke zwischen zentimetertiefen Schlaglöchern und heimtückischen Querrinnen seinen Geist aufgeben würde. Aber auch das auf diesem Streckenbereich für einen Kleinwagen relativ hohe Tempo von 70 km/h, mit dem wir diesen Abschnitt mehrfach durchfuhren, konnte dem Datsun nichts anhaben.

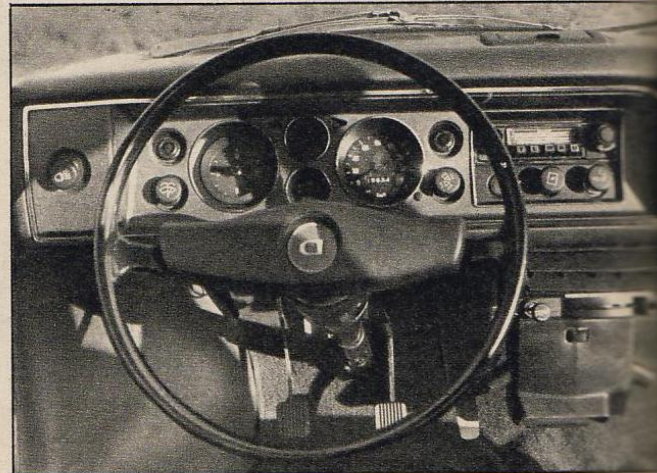
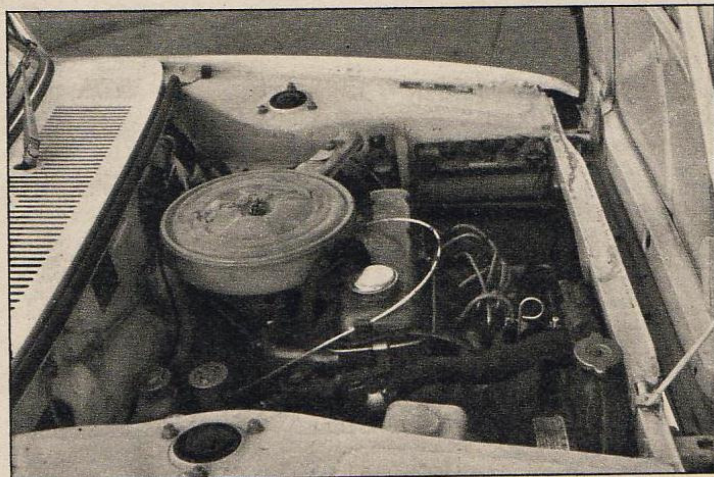
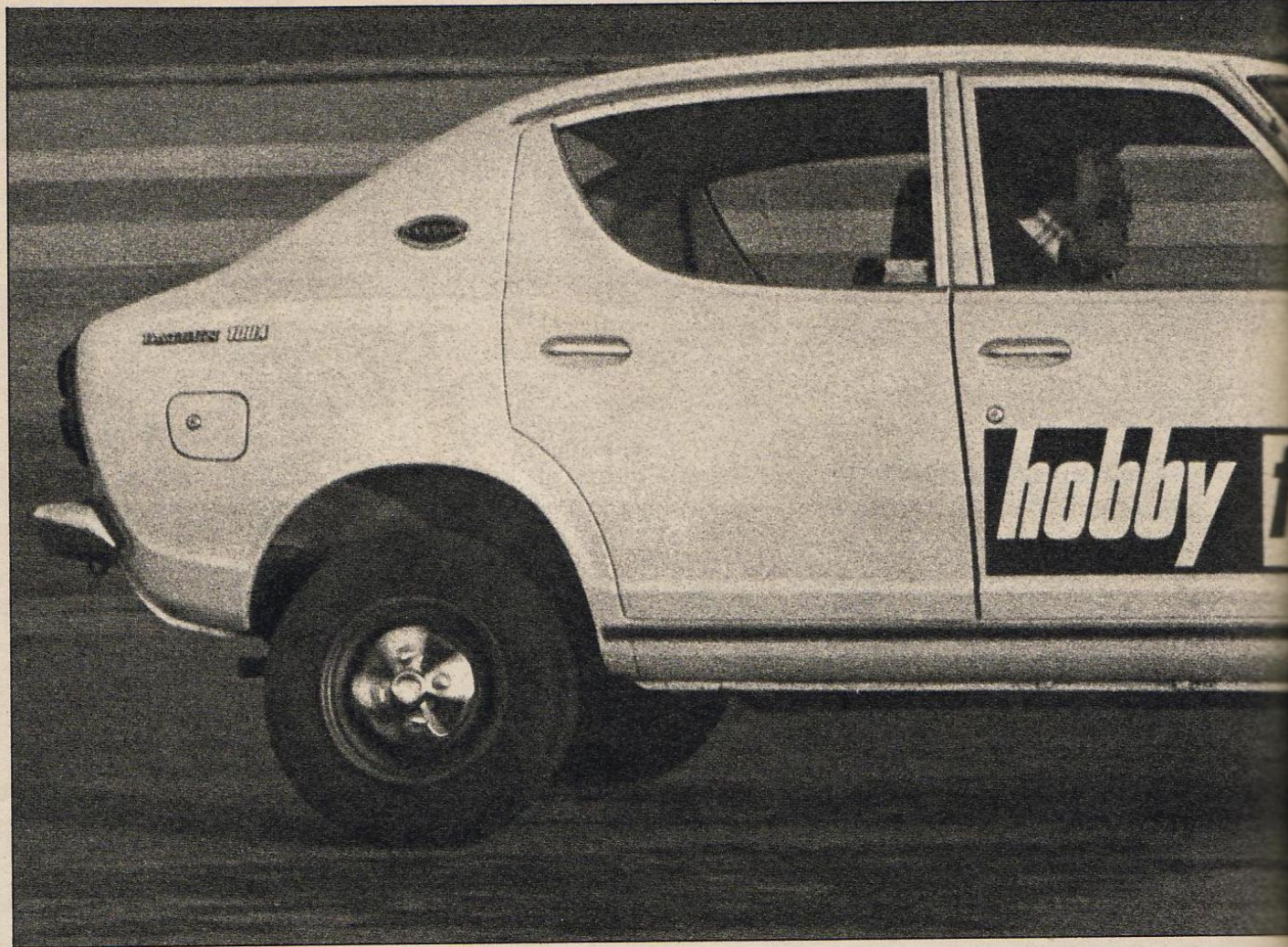
Für 6990 Mark bietet Japans zweitgrößter Automobilhersteller Nissan mit dem Datsun nicht nur ein äußerst robustes Fahrzeug an, sondern dank seiner überaus reichhaltigen Serienausstattung auch einen nahezu kompletten Kleinwagen. Liegesitze, Rückfahrscheinwerfer, die heizbare Heckscheibe und vier Türen fehlen ebensowenig wie vordere Scheibenbremsen, Sicherheitsgurte und Gürtelreifen; als Zweitürer ist der Datsun Cherry sogar schon für 6775 Mark zu haben.

Auch für die Japaner scheint sich das vernünftige Verhältnis zwischen Wirtschaftlichkeit und Leistung um die 40 PS bei einem Liter Hubraum eingependelt zu haben. So wurde die Kraftdosis beim Cherry auf 45 PS bei 988 ccm beschränkt; ein Level, bei

dem sich der Cherry mit dem Renault 5, dem Fiat 127 und dem Peugeot 104 in recht illustrer Gesellschaft bewegt.

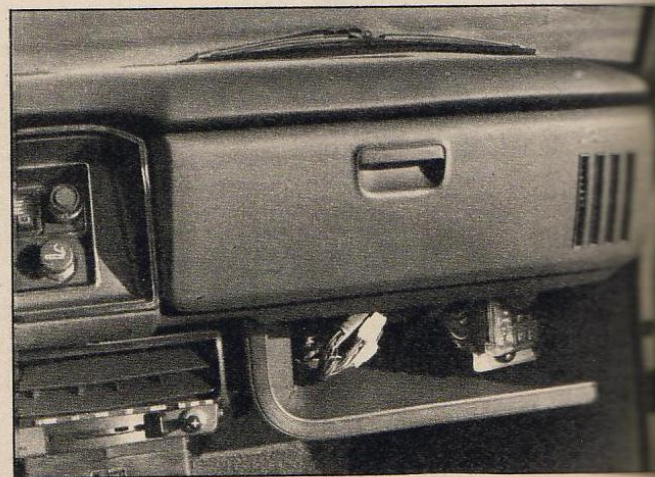
Die Leistungsausbeute, die der Cherry dabei aus seinem Triebwerk hervorzaubert, kann sich denn auch durchaus sehen lassen. Mit 19,4 sec von 0 auf 100 km/h und einer Spitzengeschwindigkeit von 142,3 km/h hätte er auch im direkten Vergleich zu seiner Konkurrenz (siehe hobby 21/73) durchaus eine gute Figur abgegeben.

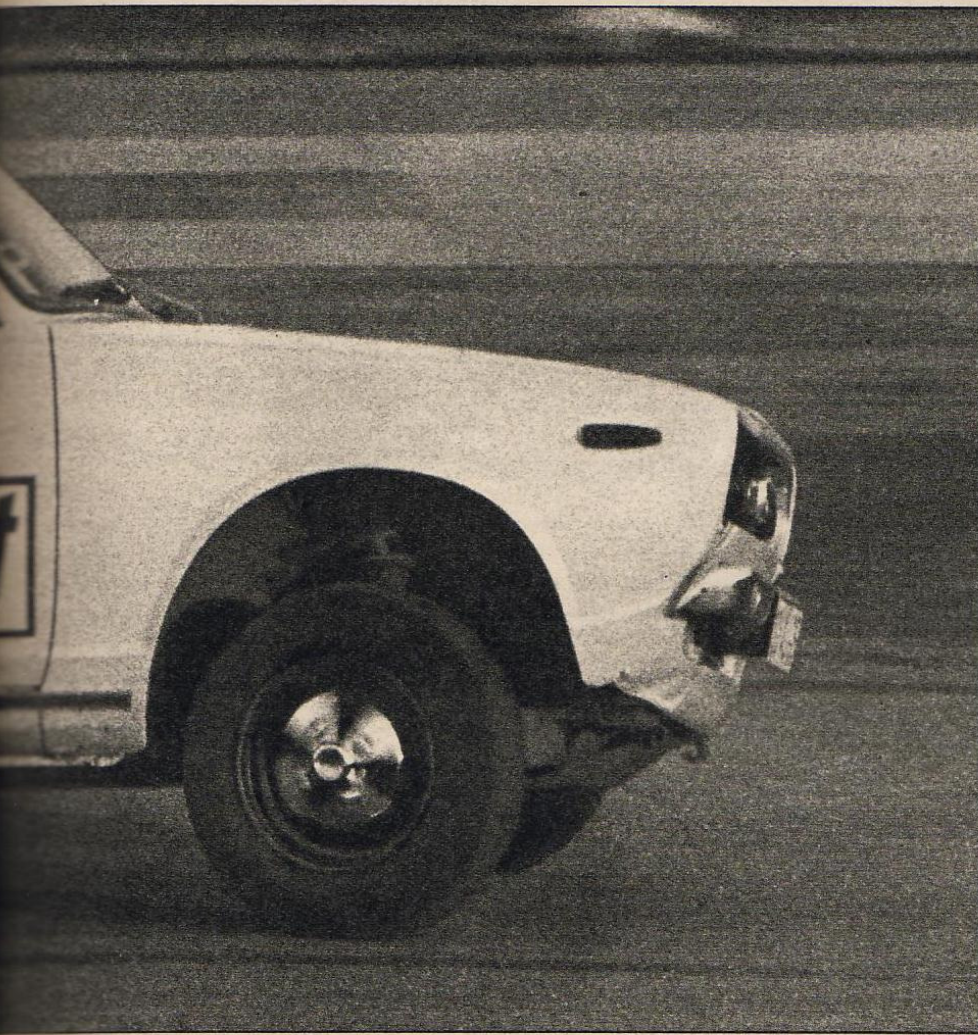
Die Vorzüge des Datsun Cherry stecken denn auch in seiner Fahrwerkstechnik und in der Zusammenarbeit von Motor und Getriebe. Mit Ausnahme des R 5 ist uns noch kein Auto mit querliegendem Frontmotor unter die Finger geraten, das sich so



Obwohl es den Datsun scheinbar mächtig aus den Federn hebt, bleibt die Seitenneigung bei schneller Kurvenfahrt dennoch erfreulich gering (ganz oben). Sehr gut zu sehen: Die hohe Gürtellinie ermöglicht nur

eine kleine Fensterfläche, und die hinteren Dachpfosten nehmen viel von der Sicht. Obwohl der Motorraum randvoll ist (oben) sind sämtliche wesentlichen Teile leicht zugänglich. Übersichtlich sind auch die Armaturen geratet, deren Bedienungsknöpfe zur Nacht sogar beleuchtet sind (rechts oben), allerdings ist das Kabelgewirr unter dem Handschuhkasten (rechts unten) eine regelrechte Schlamperei.





Technische Daten

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor. Bohrung 73 mm, Hub 59 mm, Hubraum 988 ccm. Leistung 45 PS bei 6000 U/min, Max. Drehmoment 8,3 mkg bei 4000 U/min, Verdichtung 9,0:1. Dreifach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, durch Kette angetrieben. Über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile. 1 Hitachi Fallstrom-Registervergaser. Mechanische Benzinpumpe.

Kraftübertragung: Frontantrieb. Einscheiben-Trockenkupplung. Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung.

Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse. Zweikreisbremssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen.

Bereifung: Gürtelreifen, Bridgestone Super Speed Radial 155 SR 12, Felgen 4 J x 12.

Abmessungen: Länge 3610 mm, Breite 1470 mm, Höhe 1380 mm, Radstand 2335 mm, Spur v/h 1270/1235 mm, Wendekreis 10 m.

Gewicht: Leergewicht 720 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1095 kg.

Füllmengen: Kühlerinhalt 4,9 Liter Wasser, Motorinhalt 4,4 Liter Öl, Tankinhalt 36 Liter.

Elektrik: Drehstromlichtmaschine 420 Watt, Batterie 12 V 50 Ah.

Testergebnisse: Beschleunigung von 0 - 80 km/h = 13,0 sec, von 0 - 100 km/h = 19,4 sec. 1000 Meter aus stehendem Start = 41,5 sec, Spitzengeschwindigkeit 142,3 km/h. Bremsweg aus 50 km/h = 12,37 m, aus 100 km/h = 45,26 m. Verbrauch Autobahn 8,2 Liter, Landstraße 7,9 Liter Normalbenzin auf 100 Kilometer.

Preis: 6990 Mark als viertürige Version (Zweitürer 6775 Mark).

Vertrieb: Datsun Vertriebsgesellschaft, 609 Rüsselsheim, Heinrich-Lersch-Straße.

hervorragend exakt und weich schalten ließ wie der Cherry.

Schnelle Kurvenfahrten mit dem Datsun ließen den Test gar zum Vergnügen ausarten: Dank seines Frontantriebs, der leichtgängigen, präzisen Lenkung und des guten Beschleunigungsvermögens ließ sich der Datsun schnell und risikolos durch den Parcours steuern. Dabei blieb die Tendenz zum Untersteuern gering, und die notwendigen Lenkkorrekturen ließen sich fast so nebenbei erledigen.

Den relativ langen Radstand von 2335 mm wußten die japanischen Konstrukteure hinsichtlich des Federungskomforts leider nicht optimal zu nutzen. Der Cherry präsentierte sich als ein ungewöhnlich hart gefedertes Familienauto, das nicht nur die groben Unebenheiten mit den Insassen teilt, sondern die Fahrer auch schon im Stadtbereich über den Fahrbahnzustand nicht im unklaren läßt.

Auch bei der Innenraumgestaltung wurden nicht unbedingt überall Nägel mit Köpfen gemacht, wenn man einmal von der sehr umfangreichen Serienausstattung absieht. Beinfreiheit und Sitzkomfort gibt es nur für die Frontpassagiere. Die hintere Sitzbank dagegen kann auch bei der viertürigen Version nur mehr als zusätzliche Ablage oder höchstens für Stadtfahrten genutzt werden. Größere Reisen kämen dagegen einer Fahrt im Kofferraum gleich.

Die auf das Notwendigste beschränkten Armaturen des Cherry liegen ausgezeichnet im Blickfeld; schade ist nur, daß man sie des Nachts doppelt sieht: durch die Spiegelung in der Windschutzscheibe nämlich. Und von den Bedienungsknöpfen gehört wenigstens noch die Betätigung für die Scheibenreinigung ans Lenkrad gerückt, damit nicht erst bei jeder größeren Dreckladung am Armaturenbrett nach der Wasserspülung gegrapscht werden muß.

Fast sensationell ist die Heizleistung des wassergekühlten Vierzylinders: Kaum hat man die Maschine gestartet und ist einige Zentimeter mit dem Wagen gefahren, dann heizt dieser Japaner schon derart, daß Krawatten und Pullover sofort auf den Rücksitz fliegen.

Für noch nicht einmal 7000 Mark wird der Cherry sicher seinen Weg machen, besonders jetzt, da die Betriebskosten wieder kräftig steigen, hohe Reisegeschwindigkeiten der Vergangenheit angehören und Platz zum unbeschwerten Fahren ohnehin nur noch in Parkhäusern um Mitternacht zu finden ist.

KONZEPTION

Mit dem erst seit einem guten Jahr produzierten Datsun Cherry begann der japanische Automobilkonzern Nissan seinen Großangriff auf den deutschen Kleinwagenmarkt, der ohnehin fast ausschließlich von Importfahrzeugen bedient wird. Mit 45 PS und 988 ccm Hubraum wurde der Datsun dabei bewußt auf die europäische Konkurrenz zugeschnitten.

KARROSSERIE

Für einen Kleinwagen kommt der Datsun recht imposant daher, erst recht für einen japanischen. Und als solcher ist er noch nicht einmal ohne Pfiff. Zwar wirkt auch der Cherry wie die übrigen japanischen Wagen dank seiner Verzierungen reichlich barock, aber wenigstens haben diese Verzierungen in der Regel irgend eine Funktion zu erfüllen, wie die beispielsweise unübersehbaren Schlußleuchten und Blinker. Trotz eines kompakt gebauten Triebwerks bietet der Cherry weniger Innenraum als man auf den ersten Blick vermutet. Auch bei der Viertürer-Version lassen sich die hinteren Sitze trotz weit zu öffnender Einstiegsluken im Ernstfall nur als zusätzliche Ablage für Mäntel, Schachteln oder Kleinkinder nutzen.

AUSSTATTUNG

Für 6990 Mark erhält man als Gegenwert ein nahezu komplettes Fahrzeug. Sitze mit integrierten Nackenstützen, Verbundglas-Frontscheibe, Liegesitze, Gürtelreifen, Scheibenbremsen vorne, Sicherheitsgurte, beheizte Heckscheibe, Rückfahrcheinwerfer, abschließbarer Tankdeckel und sogar ein elektrischer Kühlventilator,

der sich bei hohen Wassertemperaturen automatisch einschaltet, lassen einen schon beim Überfliegen der Ausstattungsliste vergeblich nach der Rubrik 'Sonderausstattungen' suchen. Bedauerlich, daß bei der reichhaltigen Innenausstattung kein vernünftiger Platz gefunden wurde, die Kabelstränge und Sicherungen anderweitig zu verstauen, anstatt sie offen in der Ablage unter dem Handschuhkasten herum baumeln zu lassen.

BEDIENUNG

Mit seinen knappen Außenabmessungen ist der Datsun Cherry das ideale Auto für den Stadtverkehr. Wesentlichen Anteil daran hat vor allem die Schaltung, die bei kaum einem anderen Wagen mit querliegendem Frontmotor so gelungen ist wie beim Datsun Cherry. Über einen recht handlichen Mittelschalthebel lassen sich die vier Gänge äußerst weich und exakt durchschalten. Die kurzen Schaltwege runden den ausgezeichneten Eindruck, den das Schaltgetriebe des Datsun hinterließ, ab. So gelungen die 'Gängelei', so verwickelt ist die Bedienung der Armaturen.

Zwar liegen die Instrumente ausgezeichnet im Blickfeld, aber vor allem die Scheibenwaschanlage kann nur vom Armaturenbrett aus bedient werden. Hervorragend die Heizleistung des Datsun Cherry, der schon nach wenigen gefahrenen Metern für ein warmes Zuhause sorgt. Leider läßt sich der Warmluftstrom aber nur zur Frontscheibe und direkt in den Fußraum und die Wagenmitte lenken. Ausgezeichnet auch die Beleuchtung der Bedienungsknöpfe, wenn sich dann auch leider die ganze Angelegenheit nachts in der Frontscheibe widerspiegelt.

MOTOR

Solid und robust, aber ohne technische Besonderheit präsentierte sich das Triebwerk des Datsun, dessen Ventile von einer seitlichen Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt werden. Motoren dieser Bauart werden in der Regel durch eine erhebliche Geräuscentwicklung bei hohen Drehzahlen gekennzeichnet. Der sehr weich gelagerte Cherry hingegen überraschte durch seine unerwartete Laufruhe. Sie erlaubt es, die Spitzengeschwindigkeit von 142,3 km/h auch als Reiseschnitt zu nutzen. Hinzu kommt der enorm niedrige Benzinverbrauch von nur 8,2 Litern mit Normalbenzin. Ein weiteres Plus des Cherry: die Wartungsfreundlichkeit seiner Maschine. Zündkerzen, Verteiler, Ölfilter und Lichtmaschine können bequem erreicht werden, und nicht ohne Stolz weisen die Datsun-Händler darauf hin, daß die Kupplung ausgebaut werden kann, ohne daß der Motor dabei überhaupt angefaßt wird.

FAHRWERK

Ein großes Lob verdienen die Nissan-Techniker hinsichtlich der Konstruktion des Fahrwerks. Im Gegensatz zu Starrachsen und Blattfedern der übrigen japanischen Fahrzeuge haben sie ihren Fahrzeugen moderne europäische Fahrwerke mit Einzelradaufhängung und Federbeinen mit auf den Weg gegeben. Das Resultat ist ein völlig neutrales Fahrverhalten mit kaum spürbarer Neigung zum Untersteuern. Verlangt das Fahrwerk einmal nach einer Lenkkorrektur, so läßt sich diese dank der sehr leichtgängigen und exakten Lenkung mühelos durchführen.

BREMSEN

Geringes Wagengewicht – nur 720 Kilo – und die serienmäßige Ausrüstung mit vorderen Scheiben- und hinteren Trommelbremsen sind die Gründe für die respektable Bremswege des Datsun Cherry. Der Cherry blieb bei den Vollbremsungen aus 80 km/h und 100 km/h auch ohne Gegenlenken exakt in der Spur.

GESAMTURTEIL

Wer nicht mehr als 7000 Mark für ein Auto ausgeben möchte und auch nicht an einer nachträglichen Ausrüstung des Wagens mit den notwendigsten und selbstverständlichsten Beigaben interessiert ist, wird sicher im Datsun 100 A Cherry den richtigen Wagen finden. Neben dem hohen Kaufpreis-Gegenwert schafft die Garantiezeit von einem Jahr oder 20000 Kilometer für Zauderer die nötige Vertrauensbasis zur Technik des Cherry. Einzige Abstriche, die gemacht werden müssen, ist die stellenweise lasche Verarbeitung (Kabel im Innenraum) und, da nicht ganz gelungen, die Raumausnutzung. Dafür erhält man in technischer Hinsicht zwar kein umwerfendes Fahrzeug, sondern einen Wagen mit solider Mechanik, die sich auch bedienen läßt, was das ausgezeichnete Schaltgetriebe beweist. Der spritzige Vierzylinder zeigt sich dabei nicht nur als überaus sparsam im Verbrauch, sondern ermöglicht neben beachtenswerten Beschleunigungszeiten auch eine durchaus akzeptable Reisegeschwindigkeit. Die Kapazität des Kofferraums reicht zudem aus, das Gepäck einer Kleinfamilie zu verkraften.