

Test Datsun Cherry

Für den japanischen Markt läuft dieses kleinste Modell der Bezeichnung A 100. Wegen des US-Markts bekam es die

Pluspunkte

- Karosserie mit stilistischem Reiz
- Viertürer-Aufpreis (215 DM) gering
- Handlichkeit gut, Bedienung einfach
- Mittelschaltung besonders präzise
- Ausstattung reichhaltig
- Motor kultiviert und sehr sparsam, Kaltstart und Kaltlauf problemlos
- Straßenlage zuverlässig-sicher
- Federung komfortabel
- Gürtelreifen serienmäßig
- Kopfstützen serienmäßig, Automatikgurte können montiert werden
- Quermotor und Nebenaggregate gut zugänglich, geringer Wartungsaufwand
- Garantie 1 Jahr oder 20 000 km

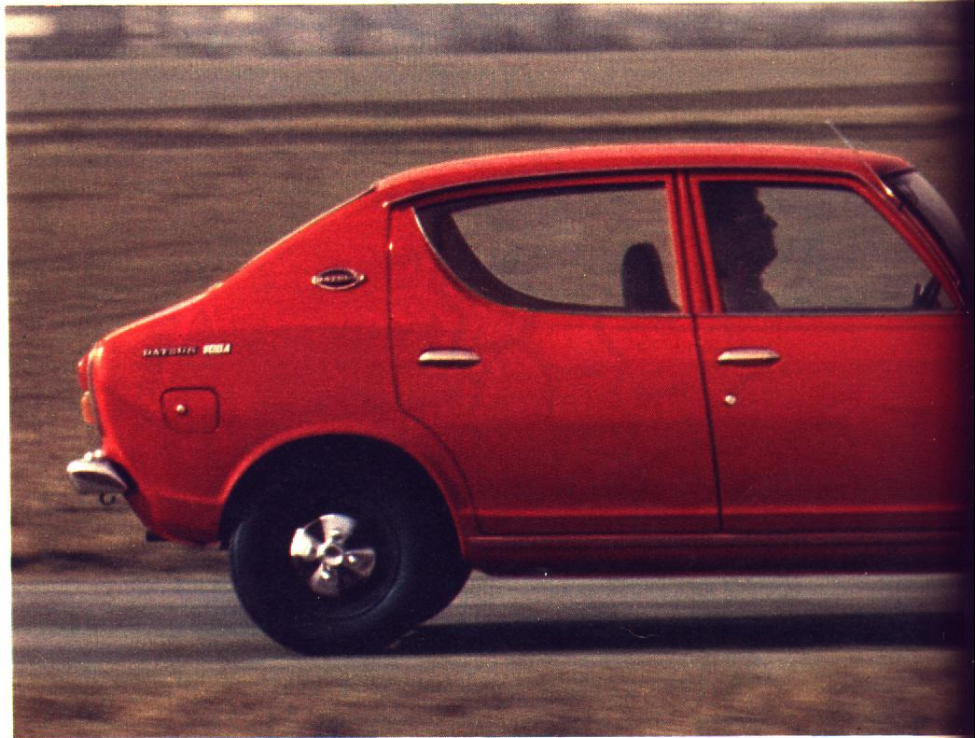
Minuspunkte

- Dröhnneigung der Karosserie, Ablaufhärte der Gürtelreifen schlecht gedämpft
- Neigung zum Karosserieknistern
- Knieraum hinten knapp
- Nur Kunstledersitze lieferbar
- Instrumentengläser spiegeln
- Heckscheibe beschlägt stark, noch nicht mit Heizfäden lieferbar
- Heizung und Belüftung auf Wagenmitte konzentriert, ungleichmäßige Defrosterwirkung
- Vorderräder scheuern bei vollem Einschlag an den Radkästen
- Sonnenblenden nicht schwenkbar
- Stoßstangen nicht seitlich herumgezogen
- Kundendienstnetz in Deutschland erst im Aufbau, gute Wiederverkaufschancen nur im Bereich eines aktiven Händlers

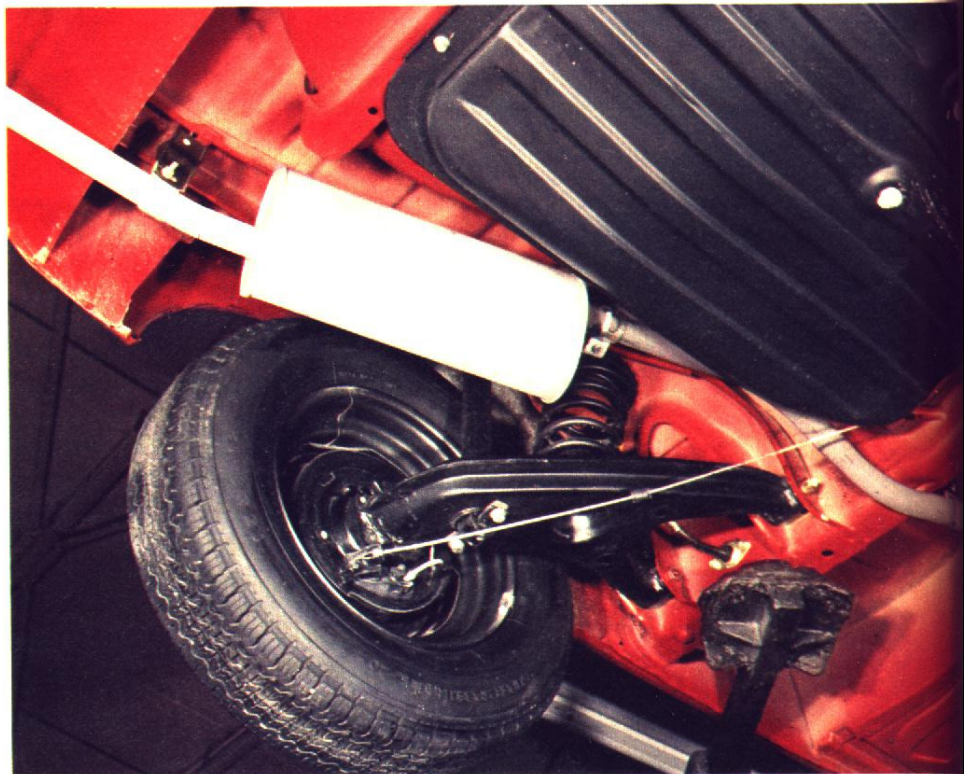
Während Toyota mit einer Importzentrale in Großkönigsdorf bei Köln operiert, wird das Datsun-Händlernetz über vier gleichberechtigte Importfirmen aufgebaut, an denen das Werk übrigens finanziell nicht beteiligt ist. Sie sitzen in Oldenburg, Essen, Rüsselsheim und München, wobei in Rüsselsheim – nur einige hundert Meter von Opel entfernt – inzwischen ein zentrales Ersatzteillager vorhanden ist. Natürlich ist es für Datsun sehr schwierig, auf dem ohnehin leergefegten Händlermarkt jene 400 Händler zu bekommen, die man sich als erste Aufbaustufe vorgenommen hat. Inzwischen ist mit regionalen Schwerpunkten ein ausbaufähiges Händlernetz unter Vertrag, das 1973 – je nach Liefermenge – etwa 8000 bis 10 000 Wagen verkaufen soll; nicht utopisch viel, pro Händler und Monat etwa drei Wagen. Im vierstufigen Datsun-Programm (siehe Preisliste Seite 42 in diesem Heft) hat das kleinste Modell nach unserer Meinung die besten Marktchancen.

Preis: Günstig

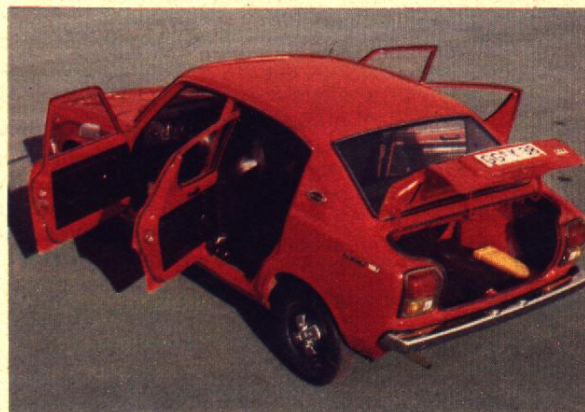
Trotz der Preiserhöhung seit Anfang März ist der Cherry-Preis im Verhältnis zu Wagenformat, Leistung und Ausstattung unverändert günstig. Die zweitürige Limousine kostet jetzt 6 775 DM, die viertürige



Kirschblüt



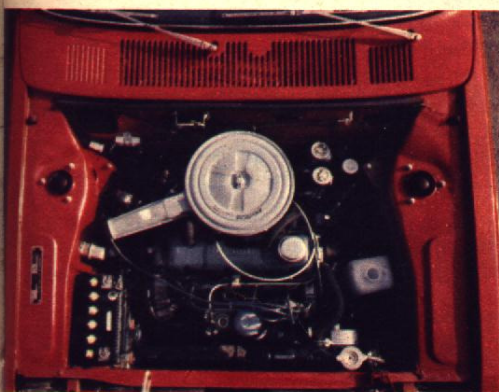
der zweitgrößten Marke (Jahresproduktion 1972 größer als Opel und Ford zusammen) unter der nüchternen Beinamen „Cherry“ = Kirsche – eine nette Bezeichnung für einen insgesamt sehr netten Kleinwagen.



Von den beiden Cherry-Versionen (für 6775 DM und 6990 DM) verkauft sich in Deutschland der hier fotografierte Viertürer erheblich besser; der viel bequemere Einstieg hinten lohnt im Zweifelsfall den Mehrpreis von 215 DM. Im kurzen Heck bleibt nach mot-Messung ein Gepäckraumvolumen von 330 Liter, für einen Viersitzer noch ausreichend. Radzierblenden nach Art von sportlichen Felgen.

te

Text: E. Männer, Fotos: U. Schwab
Zeichnungen: J. F. Drkosch



Besonderheit des Datsun Cherry in der japanischen Kleinwagen-Konkurrenz (vor allem gegenüber der Toyota Corolla) ist der Frontantrieb. Trotz kompaktem Quermotor – oberes Foto – guter Zugang zu allen Motorteilen. Keine primitive Blattfeder-Hinterachse, sondern Einzelradführung an Dreiecklenkern (links) mit Schraubfedern.

Limousine 6 990 DM; die Cherry liegt also zwischen Fiat 127 und Peugeot 104.

In Deutschland überwiegt klar der Cherry-Viertürer, den wir für 215 DM Aufpreis wegen der Optik und des viel besseren Zugangs zu den Rücksitzen unbedingt vorziehen würden. Das hier angebotene Modell trägt die Bezeichnung „de Luxe“, und das völlig zu Recht. Dazu eine Aufzählung der serienmäßigen Ausrüstung: Scheibenbremsen vorn, Gürtelreifen, Bremskraftbegrenzer für die Hinterräder, Mittelschaltung, Drehstromlichtmaschine und Frontscheibe aus Verbundglas.

Aber auch die Ausstattung kann sich für die Preisklasse unter 7 000 DM gut sehen lassen. Serienmäßig bietet die Datsun Cherry: Vordersitze mit angebauten Kopfstützen, Kunstledersitze, zweistufige Scheibenwischer, elektrischen Scheibenwascher, Liegesitze, Schloß für die Tankklappe, Handschuhfach und offene Ablage unter dem Armaturenbrett, Uhr, zwei Rückfahrleuchten, Bodenteppich, Zigarettenanzünder.

Immerhin ist der vergleichbare Opel Kadett jeweils um etwa 800 DM teurer als die Datsun Cherry. Als Extra werden nur Gurte für die Vordersitze (95 DM Aufpreis) angeboten, wobei wir den Händler gleich um den Einbau von Automatikgurten bitten würden (ca. 170 DM), die auch unser Testwagen hatte. Ein Extra wird für die Cherry leider erst in Kürze angeboten, die heizbare Heckscheibe. Wir haben wegen der starken Beschlageneigung die Heizfäden im Test sehr vermißt.

Mini-Viersitzer

Unser Cherry-Testwagen – ein Viertürer in kräftigem Rot – wurde auf den Straßen

und an Tankstellen sehr beachtet. Viele Betrachter fanden diesen Datsun auf Anhieb nett, ja sogar hübsch. Das ist natürlich wie jede Formbewertung auch eine Geschmacksfrage, aber zweifellos hat diese Cherry-Karosserie stilistischen Pfiff. Optischen Schwung bekommt der Wagen durch die relativ lange Motorhaube und die geschwungenen hinteren Fenster; das kurze Stummelheck läßt den Wagen noch kürzer erscheinen als er ist (Außenlänge 361 cm, 3 cm länger als der Peugeot 104).

Natürlich ist die Cherry auf einen ganz anderen Interessentenkreis angelegt als gerade der Peugeot 104, aber unsachlich oder gar unpraktisch kann man diesen kleinen Japaner bis auf einen Punkt nicht nennen: Die Stoßstangen sind bloße Zierde und kein Karosserieschutz, weil sie seitlich nicht herumgezogen sind und die Ecken gegen kleine Berührungen völlig schutzlos lassen.

Vorn sitzt man prächtig, hinten jedoch geht es etwas enger zu als im Peugeot 104 und auch im Fiat 127. Trotz Quermotor ist bei der Cherry-Karosserie vorn etwas Länge verschenkt worden, was jedoch für die Zugänglichkeit im Motorraum nur von Vorteil ist.

Trotzdem kann man den kleinen Datsun getrost als Viersitzer bezeichnen, wenn auch nicht gerade für Urlaubsfernfahrten. Dafür reicht die Zuladung (345 kg beim vollgetankten Testwagen) knapp aus.

Mit dem Gepäckraum kann man für dieses Mini-Format zufrieden sein; mit 330 Liter liegt die Cherry im Volumen sogar knapp über dem Fiat 127 (mit 320 Liter) und deutlicher über dem Peugeot 104 (mit 280 Liter); mit dem Kombiladevermögen

Test Datsun Cherry

wie beim Fiat 127 dreitürig und Renault 5 kann die Cherry natürlich nicht mithalten. Dafür ergibt sich in der Praxis der Ladevorteil durch die hinteren Türen, so daß man größere Gegenstände auch mal auf den Rücksitzen oder schräg im Innenraum – bei umgelegter Beifahrersitzlehne – unterbringen kann. Am Kadett-Maßstab gemessen ist der Cherry-Gepäckraum jedoch klein, vor allem fehlt es da an Ladehöhe. Ein Kombi als zusätzliches Modell ist für Mitte 1973 auch in Deutschland angekündigt; wir brachten bereits ein Foto in mot 15/72.

Motor: Spritzig und sparsam

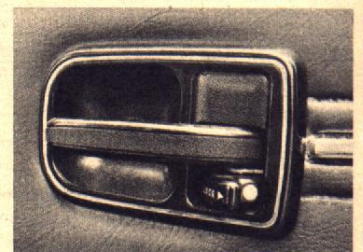
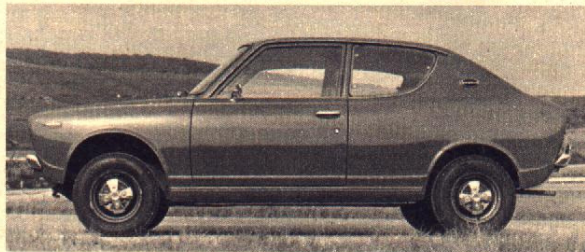
Im Leistungsvermögen liegt die Datsun Cherry direkt in der Konkurrenz; mit 45 PS aus knapp einem Liter Hubraum stehen die Fahrleistungen den direkten Konkurrenten Opel Kadett, Ford Escort 1100, Renault 5 und Fiat 127 nicht nach; auch in der Beschleunigung wird die Cherry selbst vom spritzigen Fiat kaum abgehängt.

Dabei überrascht dieser kleine Japaner durch eine ungewöhnliche Sparsamkeit; im Mittel betrug der mot-Testverbrauch genau 8 Liter/100 km, obwohl nur selten auf geringen Verbrauch gefahren wurde. Bei Verdichtung 9,0 liegt dieser 45 PS-Motor ziemlich genau auf der Mitte zwischen Normal- und Superkraftstoff (OKtanbedarf 91 ROZ); wir kamen im Test gerade noch mit Marken-Normalkraftstoff aus, würden aber gerade für überwiegenden Stadtbetrieb Super vorziehen – bei einem so sparsamen Motor fällt das nicht schwer. Im Test hatten wir keine Beanstandungen, im Gegenteil: Selten hat uns der Motor eines kleineren Wagens so imponiert wie dieser. Es gab weder Probleme mit Kaltstart noch mit dem Kaltlaufverhalten, die Choke-Dosierung bereitete keinerlei Mühen. Auch Nachlaufneigung oder Neigung zu Ölverbrauch ließ sich in den zwei Testwochen nicht feststellen. Ganz leise ist der Motor am Kadett-Maßstab nicht zu nennen, wohl aber im Vergleich zu Renault 5, Fiat 127 und auch zum Peugeot 104. Das kräftige Motorbrummen hat uns jedenfalls auch bei scharfer Fernfahrt auf Dauer nicht gestört. Ein Leckerbissen ist die überaus leichtgängige und trotzdem sehr exakte Mittelschaltung. Die Cherry beweist überzeugend, daß trotz Quermotor und relativ weicher Motorlagerung eine präzise Mittelschaltung geboten werden kann – sehr zur Nachahmung empfohlen!

Fahren: Gutmütig-sicher

Frontantrieb ist die halbe Garantie für gute Spurstabilität; die zweite Hälfte ergibt sich bei der Cherry durch die Radführung hinten an Dreieckkernern. Zusammen mit den Federbeinen vorn hat die Cherry also ein recht aufwendiges Fahrwerk.

Auch bei voller Belastung reagiert die Cherry sehr gutmütig auf scharfen Richtungswechsel; die Lenkung gibt trotz aller Leichtigkeit stets das Gespür für den richtigen Einschlag. Auch durch böigen



Oben: Serienmäßig Kopfstützen an den Vordersitzen, Polsterung ausschließlich Kunstleder; Knieraum hinten etwas knapp. Links: Die zweitürige Limousine kostet 215 DM weniger und ist in Deutschland selten. Rechts: Gut angelegte Türinnenklinken mit Verriegelungshebeln, die auch von vorn nach hinten gut zu erreichen sind.

Seitenwind wird der Wagen kaum aus der Spur gedrückt. Die Grenzen der Straßelage zeigen sich eher durch die relativ weiche Stoßdämpfung vorn; in welligen Kurven neigt die Cherry zum Überspringen des eingeschlagenen Vorderrads, auch kann dann die Untersteuerneigung ausgeprägter werden. In kritische Situationen kommt man dabei aber noch lange nicht, denn serienmäßige Gürtelreifen geben gute Führung und Bodenhaftung. Montiert werden ab Werk ausschließlich Bridgestone-Reifen, aber zur Nachrüstung eignen sich auch andere Fabrikate.

Nach den kurzen Testerfahrten können wir zur Reifenlebensdauer noch wenig sagen. 12 Zoll-Reifen sind natürlich die untere Grenze, 13 Zoll-Reifen (wie beim Fiat 127 und R 5) wären uns für mehr Profillebensdauer entschieden lieber. Nach dem Abrieb beim Testwagen kann man mit etwa 15 000 bis 18 000 km auch bei den Vorderreifen sicher rechnen, beim wenig belasteten Hinterreifen etwa das Doppelte.

Allerdings müssen sich die Datsun-Techniker mit den Gürtelreifen viel intensiver beschäftigen. Das Streifen der Vorderräder bei vollem Einschlag an den Radkästen ist kein Schönheitsfehler mehr. Nicht zu entschuldigen sind vor allem lästige Dröhngeräusche der Karosserie auf

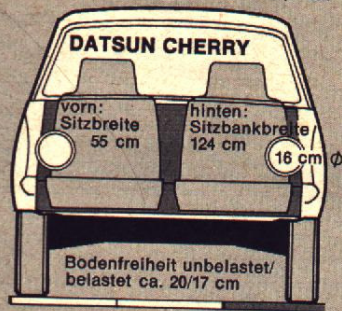
Pflasterstrecken. Dann knistert und rumpelt und rumpelt die ganze Cherry und die Gürtelreifenfreude wird bei entsprechend langen Tagesfahrstrecken vermiest. Ohnehin scheinen etliche Geräuschquellen in diesem relativ leicht gebauten Wagen an der Tagesordnung zu sein, aber praktischen Ärger hatten wir beim Cherry-Test nicht, auch die Funktion von scheinbaren Kleinigkeiten wie Schösser, Haubenentriegelung, Türinnenverriegelung etc. war einwandfrei. Im übrigen verbietet die reichliche Datsun-Garantie – ein Jahr oder 20 000 km – einerseits mit den Mängeln des noch im Aufbau befindlichen Händlernetzes wie andererseits mit Geräuschquellen; man muß in der Garantiezeit unnachsichtig reklamieren.

mot-Gesamturteil

Durch günstigen Preis und ein erfreuliches Gesamtangebot hat die Datsun Cherry in Deutschland mehr als nur eine Außenseiterchance – wenn die jetzt angeworbenen Händler in Zukunft auch zügig liefern können.

Test Datsun Cherry

Gesamthöhe unbelastet ca. 136,5 cm

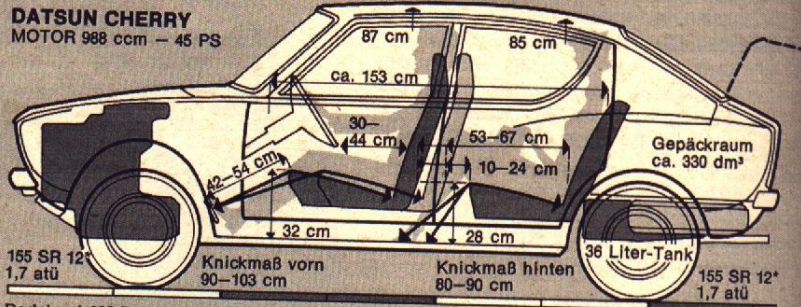


Ellenbogenbreite vorn/hinten 126/127 cm
Gesamtbreite 149,0 cm
Spurweite vorn/hinten 127,0/123,5 cm
Kopfstützen serienmäßig

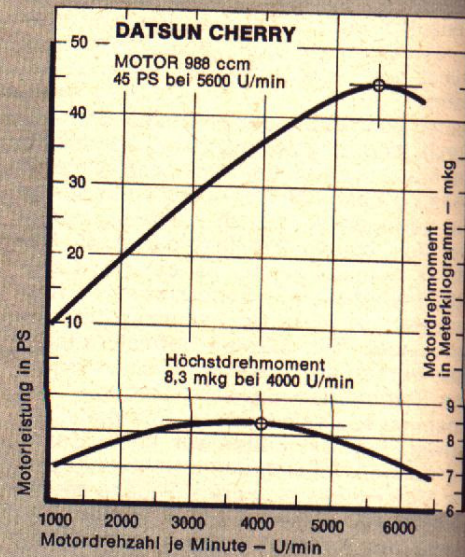
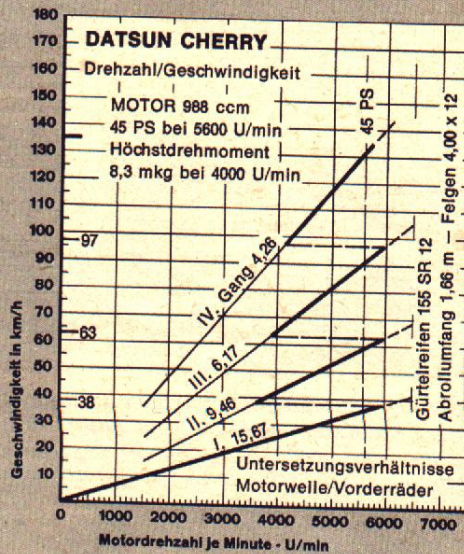
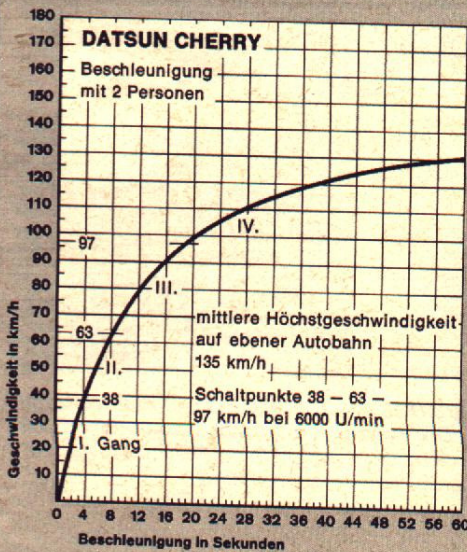
Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig / zulässige Zuladung / zulässiges Gesamtgewicht 720/375/1095 kg – tatsächliches Gewicht des Testwagens vollgetankt 750 kg, tatsächliche Zuladung 345 kg – zulässige Anhängelast gebremst/ungebremst 500/340 kg – Dachlast bis 60 kg vorn und hinten (in den Türen) Kurbel-Versenkfenster

DATSUN CHERRY

MOTOR 988 ccm – 45 PS



155 SR 12* 1,7 atü
Knickmaß vorn 90–103 cm
Knickmaß hinten 80–90 cm
155 SR 12* 1,7 atü
Radstand 233,5 cm – Gesamtlänge 361,0 cm – Türöffnung hoch/breit vorn 87/76 cm, hinten 87/66 cm – zusätzliche Sitzmaße: Sitzfläche lang vorn/hinten 48/44 cm – Sitzlehne hoch vorn/hinten 56/58 cm – Kopfstützen serienmäßig – elektrische Ausrüstung: Batterie 12 V/50 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 490 Watt – * ausschließlich Bridgestone Super Speed Radial-20



Verbrauch

Normal- und Superkraftstoff

Langstrecke zügig 6,6–7,3 Liter/100 km
Langstrecke scharf 7,5–8,8 Liter/100 km
Kurzstrecke/Stadt 7,8–8,9 Liter/100 km
Mittel/Testdurchschnitt 8,0 Liter/100 km
Ölverbrauch im Test nicht meßbar

Beschleunigungsvergleich

Modell	Leistung PS	0-100 sec			Spitze km/h
		0-80 sec	0-100 sec	0-120 sec	
Datsun Cherry	45	12,5	20,8	37,5	135
Autobianchi A 112	44	11,3	19,0	31,7	140
DAF 66	47	13,0	22,0	40,3	130
Fiat 127	45	10,8	17,0	33,0	140
Ford Escort 1100	44	12,0	20,2	38,4	130
Peugeot 104	45	12,4	20,8	38,6	135
Renault 5 TL	44	13,0	21,0	39,0	135
VW 1303	44	14,0	23,5	55,0	125

Alle Messungen mit zwei Personen, Tachometer korrigiert. Spitze = mittlere Höchstgeschwindigkeit auf ebener Autobahn. Abweichende Angaben zu früheren Heften beruhen auf neuen Messungen.

Kosten

Jahressteuer 144,– DM
Kfz.-Haft 495,– DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ohne Wertverlust ca. 780,– DM

Voraussichtlicher Wertverlust pro Jahr während der ersten drei Jahre ca. 1 050,– DM

Feste Jahreskosten mit Wertverlust ca. 1 830,– DM

Laufende Kosten pro 100 km:
Kraftstoff 5,85 DM
Öl –,65 DM
Reifen 1,95 DM
Werkstatt 4,80 DM
13,25 DM

Monatliche Betriebskosten ohne/mit Wertverlust bei:
10 000 Jahreskilometern 175,–/263,– DM
15 000 Jahreskilometern 231,–/318,– DM
20 000 Jahreskilometern 286,–/387,– DM
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:
10 000 Jahreskilometern 21,1/31,5 Pf
15 000 Jahreskilometern 18,4/25,4 Pf
20 000 Jahreskilometern 17,2/23,2 Pf

Kaskoversicherung: Tarifgruppe 18 (Rabattgruppe 100% bei 300 DM Selbstbeteiligung) voraussichtlich 760 DM Jahresprämie ohne Versicherungssteuer.

Technische Daten

(Ergänzung zu den Zeichnungen)

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder, quer eingebaut; Bohrung 73 mm, Hub 59 mm, Hubraum nach Steuerformel 981 ccm, Verdichtung 9,0 für Superkraftstoff; hängende Ventile, Nockenwellenantrieb mit Kette; Kühlwasserinhalt 4,9 Liter (mit Heizung), elektrisch betätigter Ventilator; Motorölinhalt mit Ölfilter 4,4 Liter, Wechselmenge 3,9 Liter, Ölwechsel alle 5 000 km; 1 Hitachi-Fallstrom-Zweistufenvergaser mit handbetätigter Starthilfe; Drehstromlichtmaschine Hitachi LT 135-13, Anlasser Hitachi S 114-87 M, Zündkerzen NGK B 5ES.

Kraftübertragung: Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Untersetzungen: 3,673/2,217/1,448/1,0/R. 4.093; Antrieb auf Vorderräder, Untersetzung 4,286.

Fahrwerk: Radführung vorn an Federbeinen mit unteren Querlenkern, hinten an Dreieckslenkern (mit Schraubenfedern), vorn Stabilisator; Zahnstangenlenkung, ca. 3,3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Handbremshebel zwischen den Vordersitzen; serienmäßig Gürtelreifen 155 SR 12 (Bridgestone) auf Felgen 4 J x 12. Wendekreisdurchmesser links 9,9/rechts 10,0 Meter.

Leistungsgewicht: Vollgetankt 16,7 kg pro PS, voll belastet 24,0 kg pro PS.