

Als die Autos noch aus Blech



Back to the seventies: Eine Begegnung mit dem ersten japanischen Fronttriebler

Mit dem Einsteigen in einen Datsun Cherry begeben wir uns in eine finstere Epoche der Motorisierung, wir können mit keinem Fangnetz aus schrulligen Liebenswürdigkeiten und drolligen Macken rechnen. Kein Schleier der Verklärung senkt sich über das Jahr 1972, das vor mir steht wie Gesundheitschlapfen, Glockenhosen, fette lange Haare und jene unsäglichen, enganliegenden Strick-

westen aus in rhythmischen Lilatönen verfärbter Wolle, die vorzugsweise über weiße Acryl-Rollis getragen wurden.

Blämm!

„Aha“, denke ich instinktiv, „damals waren die Türen noch aus Blech.“

Der Motor springt an wie ein Bic-Feuerzeug, der dünne Schalthebel läßt sich elegant mit den Fingerspitzen führen.

Aber zuerst der Gurt! Hätte

es diese menschenverachtenden Stränge nie gegeben, hätten viele Autofahrer jetzt eine viel bessere Beziehung zum Gurt anlegen.

Unser Tiefkühl-Cherry, mit 7000 Kilometern am Tacho ein guter Museumsanwärter, stammt aus der Sonderserie „Black Cherry“ aus dem Jahre 1975. Damals stand er mit öS 65.000,— in der Preisliste.

Damit war dieses Auto — Japans erster Fronttriebler — eine interessante Alternative zu Käfer, R4, 2CV, Mini und den übrigen Japanern der Billigpreisklasse: Mazda 1000, Toyota 1000.

58 PS! Das klang natürlich toll — daß es SAE-PS waren, also nach einem anderen Meßsystem ermittelte, wollte eh niemand wahrhaben. 140 km/h Spitze, das war ganz in Ordnung, und wenn sie halt mit fünfzig PS erreicht wurden, so war das auch recht.

Das Sondermodell, ein letzter Atemschöpfer vor dem Auslaufen der erfolgreichen Serie, verfügte über die ultimative Lackierung, schwarz mit goldenen Streifen.

Wenn die Karosserieform auch einen überhastet sportlichen Eindruck macht (wer von euch erinnert sich übrigens noch

waren

an das unglaubliche Coupé?), so kann ich mich noch gut an die Faszination des hinteren Seitenfensters erinnern, das, an lediglich drei Befestigungspunkten auf den Dichtgummi gepreßt, im Freien lag. Mir imponierte diese Leichtigkeit der Lösung. In dieser Zeit war man ja für alles dankbar, was irgendwie entkrampfend wirkte, und daß sich dieses Fenster auch noch ausstellen ließ, schien mir ein Beweis für die Machbarkeit des Einfachen.

Auch jetzt versteht es der Cherry noch, dieses „Meinerstes-Auto“-Gefühl zu erzeugen, und man kann sich auch heute an dem kleinen Stadtindianer freuen, seiner direkten Lenkung und dem tapferen Motor, der wohl oft genug von sportlichen Fahrern auf die Sechstausendermarke hingequält worden war, obwohl er doch bei viertausend schon um Gnade bittet.

Die Bremsen fühlen sich an, als müßte sich der Fuß gegen das Auto stemmen, das Fahrwerk kommentiert jeden Kanaldeckel mit Entrüstung, und das alte Philips-Mono-Radio brüllt aus integrierten Schlitzen heraus den Beifahrer an, weil es die Lautstärke nicht mehr halten kann.

Der Vorderradantrieb zeigt sich als verblüffend reife Lösung, man spürt kaum Lenkkräfte, obwohl man sehr direkt in die Achsgeometrie eingreift. Das kleine Auto macht Lust auf flotte, enge Kurven.

Die hellen Skai-Sitze (mit integrierten, aber zu niedrigen Nackenstützen) sind mit ihrer Regenreifenstruktur folgerichtig auf Schweißabfluß konstruiert. Ihr zartes Beige verträgt sich gut mit dem schwarzen Türblech, auch die Kokosmatten im Fußraum machen sich nett. Aus

plastikverchromten Gruftlöchern blicken dich die Rundinstrumente an – *rpm, Temp, Fuel, km/h*. Der Blinkerhebel sitzt rechts, was nach kurzer Gewöhnung ganz reizvoll ist. Die Linke bleibt so immer am Lenkrad, die rechte Hand arbeitet an Blinkung und Schaltung.

Der Ein-Liter-Motor sitzt quer und aufrecht in seinem Häuschen: Blauer Luftfilter, blauer Ventildeckel, blauer Ölfilter, blauer Motorblock, blaue Lichtmaschinenhalterung. Mit zwei Metallstangeln stützt er sich in Richtung Spritzwand ab. Alles ist klein, überschaubar, handlich und zerlegbar. Eines Tages wird man solche Lösungen wieder feiern.

*

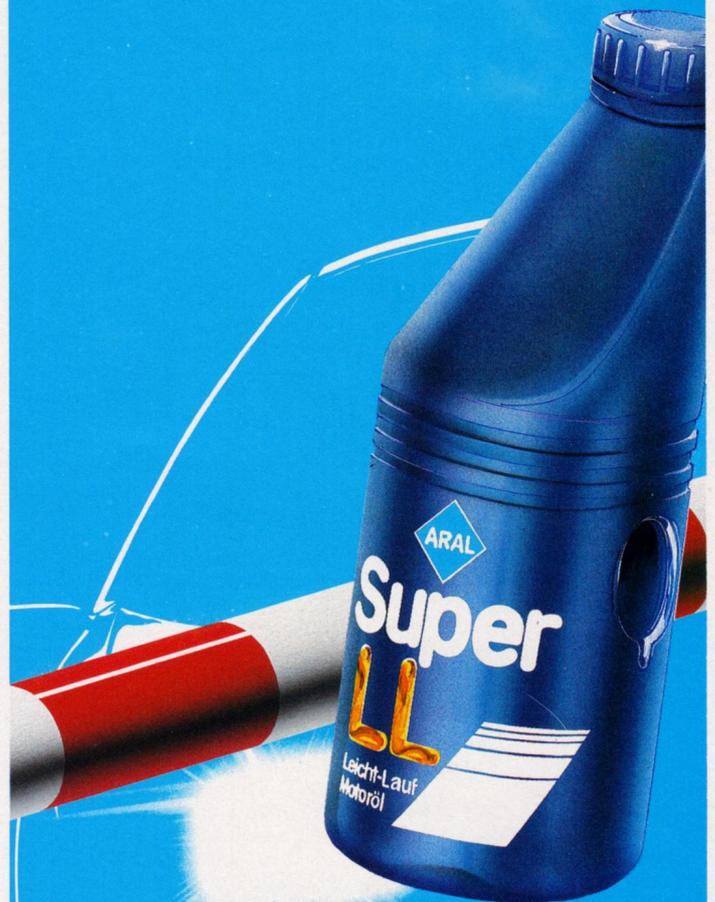
Es war eine gute Erfahrung, wieder einmal ein Auto aus jener Zeit zu spüren; jetzt treten wir ihm natürlich ganz locker gegenüber, weil wir ja jederzeit wieder aussteigen können und gleichzeitig die ganze Atmosphäre hinter uns lassen, die uns im Nachhinein beengender erscheinen mag, als wir sie damals empfanden.

Stets ist die jüngere Vergangenheit brutaler und wirklicher als Langzeitverklärung, jüngere Vergangenheit wirkt immer wie etwas, das wir glücklich überwunden haben, doch eines Tages werden Sie in der Autorevue einen Bericht über das Datsun-Cherry-Treffen auf dem Salzburgring finden, *Fotos: Peter Kumpa*, und die Weiber werden Datsun-Cherry-Ohrclips tragen und Datsun-Cherry-Gürtelschnallen, und irgendeiner, da wette ich drauf, wird mit einem Cherry Cabrio auftauchen und damit die größte Show abziehen. □

David Staretz

Okay statt k.o.

Ölwechsel nach der Reise.



mit Aral Super LL
Motoröl!

Schön, bei Aral gewesen zu sein.
Überall

ARAL