

Track-Test: Datsun Cherry in Renn-Version

Renn-Kirsche

In der Regel betreibt man Motorsport mit einem Auto, das schon im Serienzustand über erfolgversprechende und sportliche Anlagen verfügt. Daß hier wie überall Ausnahmen die Regel bestätigen, das demonstriert Hermann Behrens mit seinem Datsun Cherry (= Kirsche), der bei Rundstrecken-Rennen in der Gruppe 2 bis 1000 ccm Hubraum den Konkurrenten mit ihren Autobianchi, Mini, Polo, und was da sonst noch antritt, zumeist frustrierend nachdrücklich die Rücklichter zeigt. Sportfahrer testete den schnellen Japaner und prüfte, welche tiefgreifenden Modifikationen erforderlich waren, um aus dem biedereren Kleinwagen ein Top-Rennauto zu machen.

Im stark gestrippten Innenraum erinnert nur noch der lange, schmale Schalthebel daran, daß dieses Fahrzeug ursprünglich wohl dafür konzipiert war, als Transportmittel für einkaufende Damen zu dienen, Studenten bequem zur Uni zu bringen oder auch wohlhabenden Familien als allzeit bereiter Zweitwagen zur Verfügung zu stehen. Denn das sonstige Interieur ist konsequent auf die Erfordernisse des Rennbetriebs getrimmt. Ein relativ zu den Dimensionen des Wägelchens mächtig wirkender Recaro-Schalensitz mit rotem feuerfesten Bezug beherrscht den Innenraum. Ein kleines Dreispeichen-Lenkrad mit dickem Lederkranz ersetzt das große Serien-Volant, die Zusatzarmaturen sind sauber und übersichtlich plazierte. In die Öffnung, in der sich vorher das Kombi-Instrument befand, wurde ein Drehzahlmesser eingepaßt. Auf einer Konsole rechts daneben geben drei kleinere Uhren Auskunft über Öl- und -temperatur sowie über die Wassertemperatur. Um Überhitzungen zu vermeiden, ist außer einem Ölkühler ein manuell bei 80° C



Der von Nissan Deutschland gesponsorte Datsun Cherry ist heißester Siegesanwärter bei den 1000ern.

Temperatur zuschaltbarer Ventilator für den Wasserkühler installiert. Dicht vor der Windschutzscheibe thront neben dem Knebel des Hauptstromschalters eine orangefarbene Warnleuchte, die eventuelle Unregelmäßigkeiten im Ölhaushalt des Vierzylinder-Triebwerks signalisiert.

Da das Zünd- und Lenkradschloß ausgebaut wurde, um Gewicht zu sparen, muß die Zündung über einen kleinen Kippschalter eingeschaltet werden, nach Umliegen eines zweiten Hebels nehmen die beiden elektrischen Kraftstoffpumpen ihren Dienst auf, der Anlasser wird über einen Druckknopf betätigt. Im Wagenbug lassen die beiden 40er-We-

ber-Doppelvergaser erkennen, daß hier wohl wesentlich mehr Pferde im Futter stehen als die 45 PS der Basisversion. Durch tiefgreifende Bearbeitung sämtlicher Teile des quer eingebauten Vier-Zylinder-Motors konnte die Leistung auf beachtliche 106 PS gesteigert werden, die das Triebwerk zumindest für ein Rennen nebst Training klaglos abgibt. Anschließend ist generell eine gründliche Triebwerksrevision fällig. Wenngleich die Kurbelwelle erleichtert und exakt ausgewuchtet ist, machen ihre hohen Drehzahlen – Fahrer Behrens dreht, wenn es darauf ankommt, knapp über 9000 U/min – den Lagern sehr zu schaffen. Günstigstenfalls brauchen

nur die Lagerschalen erneuert zu werden. Speziell das mittlere der drei Hauptlager erweist sich jedoch des öfteren als überstrapaziert; in der vergangenen Saison gingen zwei Ausfälle auf das Konto eines gebrochenen mittleren Lagerbügels. Man versucht, die Lebensdauer der Lagerschalen ein wenig zu verlängern, indem der Öl- und -druck auf beachtliche 8 kp/cm² erhöht wird. Zu diesem Zweck wurde von Nissan eigens eine Sport-Ölpumpe homologiert. Doch kann unter diesen Umständen der Schuß auch mal nach hinten losgehen, was ein geplatzter Ölfilter während eines Rennens im letzten Jahr sehr anschaulich bewies.

Werden die Wartungsarbeiten an

dem Vierzylinder-Aggregat von Hermann Behrens in Eigenregie ausgeführt, überläßt er den Aufbau neuer Renn-Motoren der Firma Armbrust (Nippon Speed Car GmbH), die im württembergischen Renningen beheimatet ist und auf diesem Gebiet über reichliche Erfahrung verfügt. Das nur geringe Vertrauen von Wagenbesitzer Behrens in die Standfestigkeit des japanischen Triebwerks bewog ihn, mir am Testtag direkt im Anschluß an ein Rennwochenende in Hockenheim (Bilanz: Klassensieg) als Drehzahlmit nur 8200 U/min zu setzen. Daß er selbst im Wettbewerbsbetrieb fast 1000 U/min höher dreht, berichtete er mir jedoch erst nach meinen Proberunden; zuvor hatte ich mich treu und brav an dem Markierungszeiger des Drehzahlmessers orientiert, der auf eben diesen Wert eingestellt war. Der 988 ccm-Vierzylinder zeichnet sich durch eine erstaunliche Elastizität aus; die Leistungsabgabe erfolgt turbinenartig über einen sehr weiten Drehzahl-

reich. Man kann beispielsweise im zweiten Gang ab 1500 U/min ruckfrei bis zur Höchstdrehzahl beschleunigen, und auch das Anfahren aus dem Stand erfordert kein vorsichtiges Dosieren der Kupplungskräfte. Für diese vorbildliche Charakteristik, die mit der eines Zwei-Liter-Alltags-Motors zu vergleichen ist, zeichnet einerseits die Nockenwelle verantwortlich, deren Konzeption schon gut fünf Jahre alt ist. Eine weitere Verbesserung gelang Hermann Behrens durch umfangreiche Versuche mit der Auspuffanlage. Von dieser Gutmütigkeit und Elastizität kann der Pilot natürlich besonders beim Start und beim Fahren auf nasser, rutschiger Strecke profitieren. Über ein vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, das der Serie entspricht und daher eine entsprechend gefühlvolle Bedienung verlangt, wird die Kraft an die Vorderräder weitergeleitet. Zwei Achsübersetzungen sind homologiert, durch Montage von Reifen mit unterschiedlichem

Abrollumfang sind zusätzliche Variationen möglich. Das Differential mit 70prozentiger Sperrwirkung zeigte bei unseren Testfahrten minimale Ermüdungserscheinungen, die jedoch den sehr guten Gesamteindruck des Renn-Datsun in keiner Weise trüben konnten. Neben dem Leistungsverhalten des Motors ist die Abstimmung des Fahrwerks der zweite Faktor, der dieses positive Bild prägt. Dank des geringen Eigengewichts von nur 675 kg – den Bestimmungen der Gruppe 2 entsprechend dürfte der Datsun gar noch 20 kg leichter sein – läßt sich die kleine Limousine unglaublich kräftig verzögern. Die serienmäßige Bremsanlage mit Scheiben vorn und Trommeln hinten „geht gerade so hin“ (Behrens). Nach jedem Rennen sind die vorderen Bremsklötze bis fast auf die Eisen „blank“. Dennoch zeigt sich die Anlage auch extremer Beanspruchung voll gewachsen, und eine ausgewogene Balance der Reibwerte der Beläge an beiden Achsen (vorn Ferodo, hinten Serien-Beläge) verhindert auch bei Gewaltbremsungen zuverlässig ein Blockieren der Hinterräder. Bei vielen Renn-Tourenwagen mit Frontantrieb tritt nach einigen schnellen Runden auf kurvenreichen Strecken wie dem kleinen Kurs des Hockenheim-Rings ein ausgeprägtes Untersteuern auf, weil die Vorderreifen, die ja Antriebs-, Brems- und Lenkkräfte zugleich übertragen müssen, überhitzen und zu schmieren beginnen. Auch in dieser Beziehung unterscheidet sich unser Klassen-Favorit Datsun wohlthuend vom Gros seiner Konkurrenten. Sieht man einmal von den im Lenkrad zu verspürenden Kraft-

Einflüssen ab, so läßt sich kaum feststellen, ob dieser Wagen die Antriebsachse vorn oder hinten hat. Der schnelle Japaner umrundet Biegungen aller Art nicht nur absolut neutral, sondern stellenweise ist sogar eine dezente Übersteuer-Tendenz zu verspüren, das heißt, die Hinterräder drängen (beispielsweise in der Sachs-Kurve) ganz leicht zum Kurven-Außenrand hin. Dieser winzige Mitlenkeffekt erlaubt es dem Datsun-Piloten, im gesamten Verlauf der Kurven voll zu beschleunigen, was ihn natürlich gegenüber seinen ebenfalls frontgetriebenen Konkurrenten, die oft ab Halbzeit eines Rennens mit ihren untersteuernden (über die Vorderräder schiebenden) Gefährten zu kämpfen haben, enorm bevorzugen. Durch die Kombination breiter Pneu und relativ harter Gummimischung vorn und schmalere Reifen mit sehr weicher (Slalom-)Mischung hinten war dem Auto ein ganz manierliches Kurvenverhalten beizubringen. Für den letzten Feinschliff sorgten dann Aufhängungselemente aus Teflon sowie Versuche mit unterschiedlichen Sturz-Einstellungen. Auch die Stoßdämpfer sind von der Firma Bilstein genau nach den Angaben des Datsun-Piloten gefertigt. Das Ergebnis dieser umfangreichen Änderungen und Tüfteleien im Detail ist ein Renn-Tourenwagen, der in der Vergangenheit seine Klasse zumeist deutlich beherrschte und der, laut Fahrer und Mechaniker Hermann Behrens, leistungsmäßig noch einiges zuzulegen hat, falls die Konkurrenz stärker werden sollte.

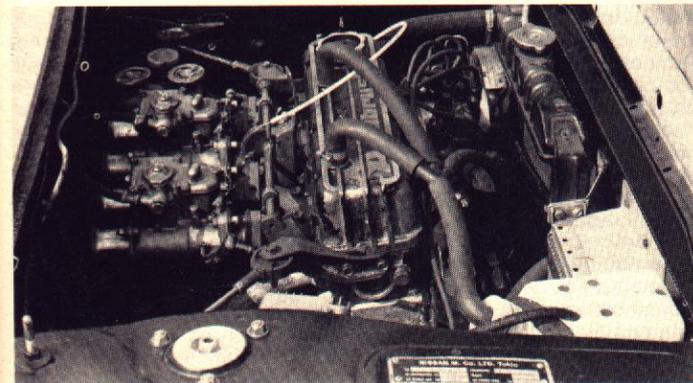
Bernd Renneisen



Ein massiver Überrollkäfig schützt Fahrer Hermann Behrens, wenn er doch mal ausrutscht.

Die dreiteiligen Leichtmetallfelgen sind vorn und hinten unterschiedlich bereift.

106 PS aus 988 ccm Hubraum leistet das von Armbrust getunte Vierzylinder-Aggregat.



TECHNISCHE DATEN DATSUN CHERRY E 10

Motor

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung/Hub 73/59 mm, Hubraum 988 ccm, Leistung 106 PS bei 8500 U/min, eine seitlich liegende Nockenwelle und Antrieb über Kette, zwei Ventile je Zylinder, Betätigung über Stößel, Ventildurchmesser 35/29 mm, Motorblock aus Guß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Kurbelwelle dreifach gelagert, Pleuel aus Stahl, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 4,5 Liter, zwei elektrische Kraftstoffpumpen, zwei Weber-Doppel-Vergaser 40 DCOE, Bosch-Kontaktlos-Zündanlage, Wasserkühlung und Pumpe, 5 Liter Kühlerinhalt, 12-Volt-Batterie im Kofferraum, Tankinhalt 36 Liter.

Fahrwerk

Selbsttragende Stahlkarosserie, Heigo-Überrollkäfig, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Bilstein-Stoßdämpfer, Stabilisatoren, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse auf die Hinter-

räder, Zahnstangenlenkung, dreiteilige Spieß-LM-Felgen 7,5 x 13, Reifen vorn Goodyear 8.2-19.5-13, hinten Firestone 7.0-20-13.

Kraftübertragung

Frontmotor, Antrieb auf die Vorderräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, Übersetzungen: I. 3,01; II. 1,97; III. 1,38; IV. 1,00; R. 3,36; Achsübersetzungen: 4,29 oder 4,43; Lamellen-Sperrdifferential mit 70prozentiger Wirkung.

Abmessungen und Gewichte

Außenmaße: 3640/1580/1270 mm, Gewicht 675 kg, Kraftstoffverbrauch ca. 30 Liter auf 100 km.

Preis: ca. 25000 Mark

Hersteller: Nissan Motor

Tuner: Armbrust (und Behrens)

Sponsor: Nissan Motor Deutschland