

auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.70, Finnland fmk 2.70, Frankreich FF 3.40, Griechenland Dr. 22.—, Großbritannien £ —.25, Israel i £ 2.20, Island iKr 55.—, Italien Lit. 400, Jugoslawien Din 11.—, Kanada can. \$ —.90, Korsika FF 4.50, Luxemburg lfr. 27.—, Niederlande hfl. 2.—, Norwegen nkr. 4.50 (inkl. moms.), Österreich ö. S 15.—, Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 45.—, Südafrika R —.60, Schweden skr 3.50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.20, Türkei TL 11.—, USA US \$ —.90. Printed in Germany.

E1418D

Heft 7 31. März 1973

DM 2.—

Genfer Salon 73

Mittelklasse-Kaufspiegel:

Alles über
die Autos
von 10000
bis 15000
Mark

Test

Chrysler 2 Liter
Datsun Cherry
Sunbeam 1250

Immer noch der Zuverlässige?

50000km Dauertest Opel Rekord



Nachschub

Der Angriff der Japaner auf dem deutschen Automarkt setzt auch in den kleinen Hubraumklassen ein: Neu in der Bundesrepublik ist der Datsun Cherry, der einen 45 PS starken Einlitermotor besitzt.

Als der japanische Nissan-Konzern im letzten Jahr nach bemerkenswerten Verkaufserfolgen in Österreich und in der Schweiz begann, die Verkaufsaktivität auch auf den deutschen Markt auszudehnen, war man sich der Schwierigkeit der Unternehmung wohl bewußt. Denn im Gegensatz zu diesen Ländern, die nahezu ausschließlich auf die ausländische Automobilproduktion angewiesen sind, verfügt die Bundesrepublik über eine bestens etablierte Automobilindustrie, gegen deren Produkte ausländische Autos erfahrungsgemäß nur dann Ausschichten auf einen nennenswerten Verkaufserfolg haben, wenn sie mit handfesten Vorzügen aufwarten können. Bei den als Vorhut nach Deutschland geschickten Nissan-Modellen Datsun 1200 und 1600 lag ein wichtiger Vorzug allein im günstigen Preis – auf technischem Gebiet vermögen diese in Japan und auch auf zahlreichen Exportmärkten beliebten Modelle nur durchschnittliche Ansprüche zu befriedigen. Dem erst seit knapp einem Jahr gebauten Datsun Cherry, der im Gegensatz zu den beiden konventionellen Mittelklasse-Limousinen modernen Konstruktionsprinzipien folgt – er besitzt einen quer eingebauten Motor und Frontantrieb – gelang dagegen im konservativen Japan bisher kein entscheidender Durchbruch. Bei Nissan ist man aber davon überzeugt, daß gerade das, was in Japan Skepsis auslöst, auf dem anspruchsvollen Markt der Bundesrepublik eine solide Basis für dauerhaften Erfolg sein könnte.

Der Cherry wird in drei verschiedenen Versionen angeboten, die in technischer Hinsicht vollkommen identisch sind und sich nur in der Ausstattung unterscheiden: Es gibt die zweitürige Standard-

ausführung Cherry 100 A, den ebenfalls zweitürigen Cherry 100 A de Luxe und schließlich den Cherry 100 A de Luxe mit vier Türen, den auto motor und sport gründlich fuhr.

Karosserie: eigenwillige Linien

Bei kleinen Autos eine gefällige Linienführung zu erreichen, erweist sich in der Praxis erfahrungsgemäß als schwierig. Dennoch wurde gerade dieses Problem beim Datsun Cherry zufriedenstellend gelöst: Während die meisten anderen japanischen Autos mit stark am amerikanischen Publikumsgeschmack

Vorzüge:

- Reichhaltig ausgestattete Karosserie
- Gute Fahrleistungen
- Geringer Verbrauch
- Relativ günstiger Preis

Nachteile:

- Wenig Platz im Fond
- Schlechter Geradeauslauf
- Lastwechselreaktionen in Kurven
- Schlechter Abrollkomfort
- Unbefriedigender Federungskomfort

orientierten Karossen aufwarten, erweckt das Blechkleid des Cherry durch ein eigenständiges Styling Aufmerksamkeit, das hierzulande sogar für eine gewisse Exklusivität sorgen kann. Trotz der geringen Außenabmessungen – der Cherry ist nur rund einen Zentimeter länger als ein Fiat 127 – wirkt der kleine Datsun erwachsen und gut proportioniert; ungewöhnliche Stilelemente wie die stark ansteigenden hinteren Fensterpartien, der ins Dach gezogene Türausschnitt und die großen Heckleuchten geben dem Cherry ein unverwechselbares Aussehen, und schließlich sorgen auch die für ein so kleines Auto ziemlich üppig bemessenen Gürtelreifen der

Dimension 155 SR 12 für ein properes Erscheinungsbild. Leider mußten die praktischen Bedürfnisse hinter der originellen Figur teilweise zurückstehen: Zwar kann man die vier ausreichend großen Türen als Vorzug der Cherry-Karosserie werten, doch erwartet die durch die hinteren Türen einsteigenden Passagiere ein ziemlich enges Abteil. Die Sitztiefe im Fond ist insgesamt mager ausgefallen, aber dennoch reicht der Knieraum bei zurückgeschobenen Vordersitzen höchstens für Kinder – Erwachsene können hier ihre Beine nur dann für kurze Zeit unterbringen, wenn sich die Vornsitzen in ihren Ansprüchen bescheiden. Sobald auf Fondpassagiere keine Rücksicht genommen werden muß, haben zwei Personen im Cherry jedoch gut Platz; die vorderen Sitze sind keineswegs kleinwagenmäßig dimensioniert und bequem gepolstert, außerdem bietet auch der Fußraum dank der nur geringfügig ins Wageninnere ragenden Radkästen genügend Bewegungsspielraum. Die De Luxe-Version verfügt serienmäßig über verstellbare Rückenlehnen, mit deren Hilfe sich eine bequeme Position am Lenkrad erreichen läßt, und serienmäßig ist leider auch der wenig atmungsfähige Kunstlederbezug der Sitzgelegenheiten – Stoffbezüge können auch gegen Aufpreis nicht erworben werden. Erfreulicherweise besteht auch sonst kaum Gelegenheit, den Anschaffungspreis von DM 6 990,– durch Sonderausstattungen in die Höhe zu treiben; der Cherry besitzt schon von Haus aus einen in dieser Preisklasse nicht üblichen Ausstattungsumfang, dem sich nachträglich eigentlich nur noch Sicherheitsgurte und Radio zugesellen lassen: Neben einer gut funktionierenden, elektrischen Wisch-Waschanlage findet man eine



Die Linienführung der Cherry-Karosserie entspricht weit mehr dem europäischen Publikums-geschmack als die der meisten japanischen Autos. Obwohl der Datsun ein kleines Auto ist – er entspricht in seinen Abmessungen etwa einem Fiat 127 – wirkt er äußerlich nicht Kleinwagenmäßig: Der breitgezogene Kühlergrill mit den großen Scheinwerfern und die reichlich dimensionierten Gürtelreifen sorgen für ein „erwachsenes“ Aussehen.



FOTOS: WEITMANN

Datsun Cherry 100 A

ebenfalls elektrische Zeituhr, zwei Rückfahrscheinwerfer, ein zweistufiges Gebläse, Zigarettenanzünder, einen abschließbaren Tankdeckel, Kopfstützen an den Vorderseiten, eine Windschutzscheibe aus Verbundglas und schließlich einen mit Teppichmaterial ausgelegten Fußraum, der zusammen mit der freundlich hellen Kunststoffverkleidung von Türen und Dachpfosten für eine angenehme und freundliche Atmosphäre sorgt. Die Bedienungsorgane sind durchweg mit einleuchtenden Symbolen gekennzeichnet und leicht erreichbar – das Bedienungsschema der außerordentlich wirksamen Heizungs- und Belüftungsanlage erscheint sinnvoll. Die Dosierbarkeit läßt dagegen Wünsche offen: Bei wechselnder Geschwindigkeit und dementsprechend unterschiedlichem Frischluftanfall kommt man nicht umhin, die Temperatur im Innenraum mit einem leichtgängigen Zugknopf gelegentlich nachzuregulieren. Das ganz aus dunklem Plastikmaterial gefertigte Armaturenbrett bietet mit den vier übersichtlichen Rundinstrumenten und der gepolsterten Oberfläche einen weit weniger spartanischen Anblick als bei den meisten Klassenkonkurrenten, und schließlich fehlt es auch nicht an Ablagemöglichkeiten. Neben einem abgeschlossenen Handschuhfach gibt es auf der Beifahrerseite noch eine offene Ablage, die auch größere Gegenstände aufnehmen kann. Wenn es freilich um das Verstauen von Gepäckstücken geht, läßt die Freude deutlich nach; der Cherry bietet zwar einen in Anbetracht der Wagengröße ausreichend großen Kofferraum (220 Liter nach auto motor und sport-Norm), doch ist das Beladen ein ziemlich mühseliges Unterfangen: Die Kofferraumklappe ist nicht nur zu klein geraten, sondern öffnet auch nicht weit genug.

Motor: guter Durchschnitt

Das quer im Bug eingebaute Triebwerk des Datsun Cherry bietet von der Konstruktion her keine Besonderheiten: Der genau 988 ccm große Vierzylinder ist mit einem Bohrung/Hub-Verhältnis von 73/59 mm extrem kurzhubig ausgelegt, die parallel im Zylinderkopf hängenden Ventile werden von einer untenliegenden Nockenwelle gesteuert. Für die Gemischaufbereitung ist ein Hitachi-Registervergaser verantwortlich. Beim Öff-

Fahrer als angenehmer Partner. Mit einer Leistung von 45 PS bei 6000 U/min wird nämlich nicht nur die noch relativ preisgünstige Versicherungsklasse von 41 bis 45 PS voll ausgenutzt, sondern auch für gute Fahrleistungen gesorgt, die durchaus auf dem Niveau der europäischen Konkurrenz liegen. Obwohl der Testwagen erst rund 2000 Kilometer gelaufen war, beschleunigte er in 20,8 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von nahezu 140 km/h – Fahrleistungswerte also, die beinahe genau denen eines Renault 5 oder eines Peugeot

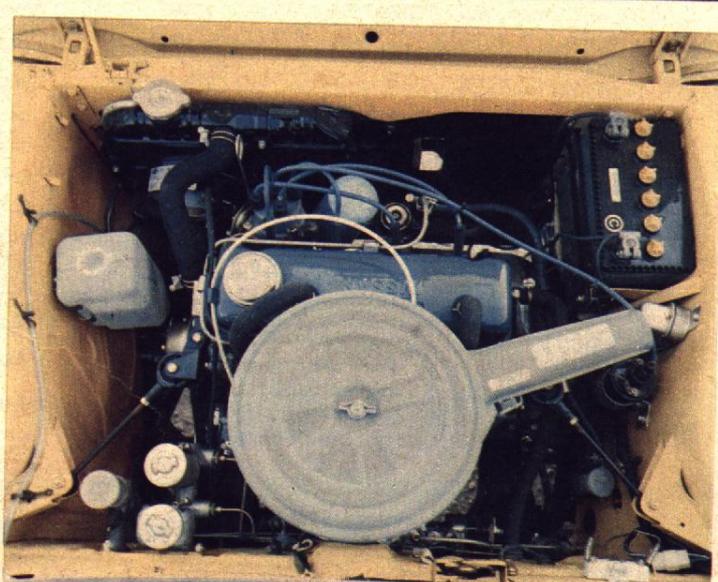
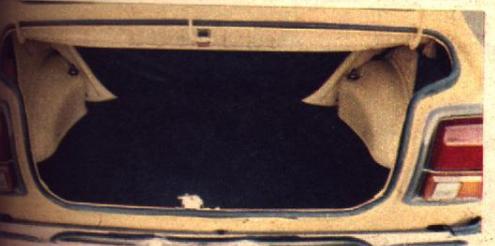
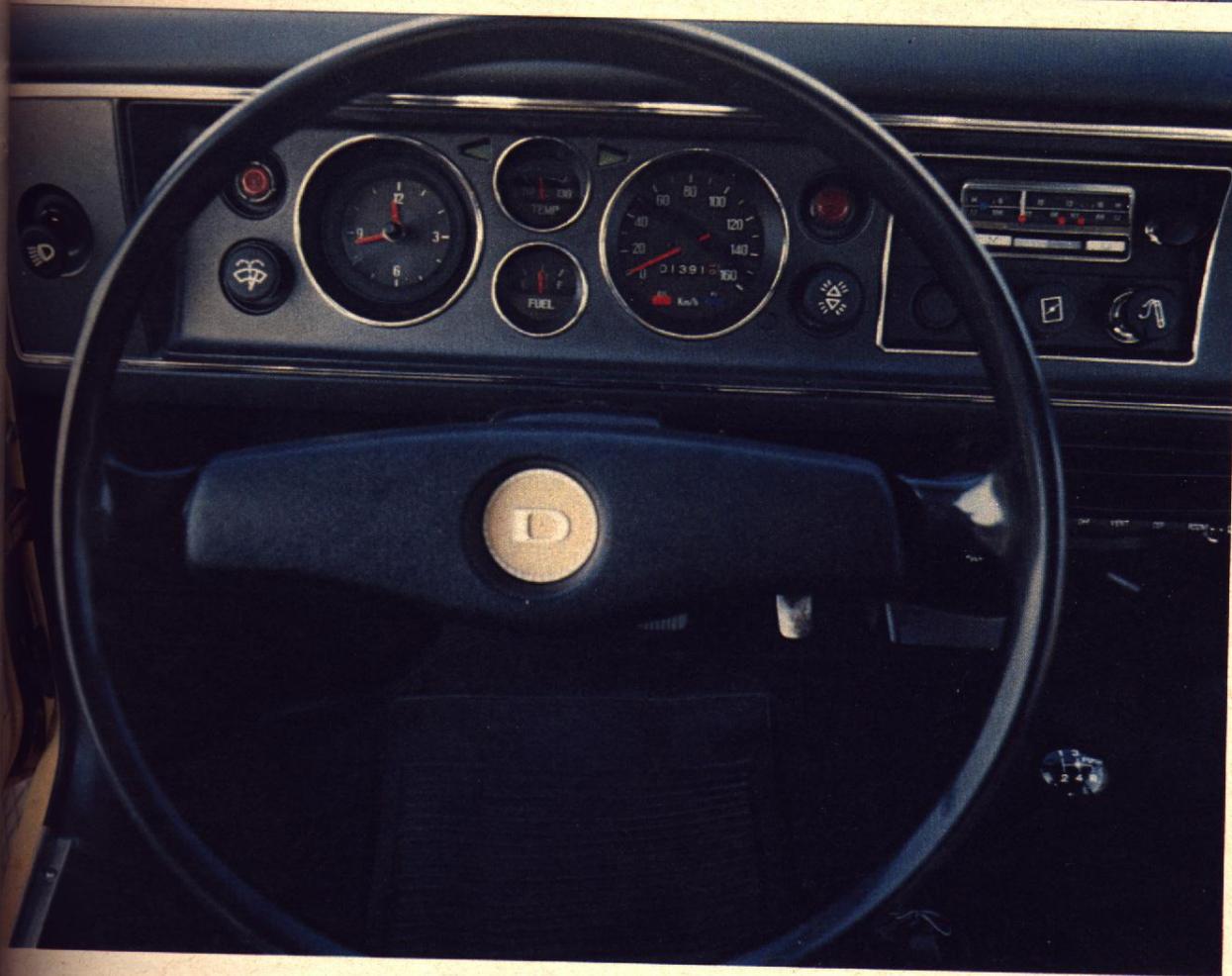
fach gelagerten Kurbelwelle ausgerüsteten Motors verantwortlich. Auf der Autobahn wirkt das Motorgeräusch trotzdem nicht sonderlich lästig, denn einerseits wird es von Windgeräuschen teilweise überdeckt, andererseits ist der Cherry so lang übersetzt, daß man fast immer unter 6000 U/min bleibt. Auch wer sich auf den unteren und mittleren Drehzahlbereich beschränkt, hat im Cherry nicht das Gefühl, ein temperamentloses Auto zu bewegen. Der Stoßstangenmotor spricht schon bei niedrigen Drehzahlen einwandfrei auf Gaspedalbewegungen an und bewirkt

ZUM VERGLEICH		Datsun Cherry	Fiat 127	Peugeot 104	Renault 5 TL	VW 1303 S
Hubraum	ccm	988	903	954	956	1584
Leistung	PS bei U/min	45/6000	45/6000	45/6000	44/5500	50/4000
Preis	DM	6990,-	6290,-	7095,-	7125,-	7140,-
Beschleunigung in s						
0 bis 40 km/h		4,0	3,1	4,0	3,9	3,3
0 bis 60 km/h		7,7	6,8	7,7	7,7	6,9
0 bis 80 km/h		12,8	11,0	12,9	12,8	12,2
0 bis 100 km/h		20,8	17,7	20,3	20,6	19,5
0 bis 120 km/h		37,4	30,0	37,2	37,3	36,8
1 km mit stehendem Start		40,9	32,1	40,3	40,3	39,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	139,5	142,9	137,4	140,0	142,3

nen der Motorhaube bietet sich somit ein fast gewohntes Bild, doch muß angemerkt werden, daß es den Nissan-Technikern gelungen ist, für eine ungewöhnliche Reparaturfreundlichkeit zu sorgen: Zündkerzen, Verteiler, Ölfilter und sonstige wichtige Nebaggregate können bequem erreicht werden, und mit besonderem Stolz weist man bei Datsun darauf hin, daß sich die Kupplung trotz kompakter Bauweise mit unter dem Motor liegendem Getriebe ohne Triebwerksausbau in kurzer Zeit austauschen läßt. In der Praxis erweist sich der kleine Datsun-Vierzylinder jedoch nicht nur für die Werkstatt, sondern auch für den

104 entsprechen. Beim Ausnutzen der gebotenen Leistung geht es freilich nicht ohne hohe Drehzahlen ab, die das drehfreudige Stoßstangentriebwerk jedoch ohne Mühe bis zu 6600 U/min realisiert. Um die Lebensdauer braucht man sich dabei keine Sorgen zu machen, denn bei dieser Drehzahl erreicht der Kurzhuber lediglich eine mittlere Kolbengeschwindigkeit von 11,8 m/s, und auch der Ventiltrieb sieht sich nicht zu Protesten veranlaßt. Daß man dennoch nicht allzu häufig über 6000 U/min drehen möchte – dafür ist in erster Linie der stark ansteigende Geräuschpegel und der rauhe Lauf des mit einer nur drei-

einen erfreulichen Vorwärtsschub, wobei die effektiven Meßwerte beim Beschleunigen im vierten Gang ab 40 km/h zeigen, daß der Datsun auch in dieser Disziplin etwa die Werte seiner wichtigsten europäischen Konkurrenten erreicht – lediglich der sehr kurz übersetzte Fiat 127 übertrifft ihn deutlich an Elastizität. Erfreulicherweise gibt sich der Einliter-Motor sparsam; selbst bei einem Autobahnschnitt von 120 km/h fließen nur knapp über zehn Liter/100 km durch den Vergaser – auf der Landstraße und im Stadtverkehr gelingt es nur bei forscher Fahrweise, den Benzinkonsum über neun Liter zu treiben. Der Testver-



Im Datsun Cherry haben es nur zwei Personen wirklich bequem: Bei zurückgestelltem Vordersitzen verbleibt vor der Rücksitzbank nur ein minimaler Knieraum. Als praxisgerecht erwies sich das Armaturenbrett: Die vier Rundinstrumente lassen sich leicht ablesen, und die deutlich gekennzeichneten Zugschalter liegen ebenso wie der Sicherungskasten gut zur Hand. Für ein Auto dieser Größe ist der Kofferraum ausreichend dimensioniert, doch wird das Beladen durch den geringen Öffnungswinkel der Kofferraumklappe unnötig erschwert. Der quer eingebaute 988 ccm-Motor sorgte nicht nur für ansprechende Fahrleistungen, sondern wußte auch durch seinen geringen Benzinkonsum zu gefallen.

Technische Daten und Meßwerte

Datsun Cherry 100 A

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 73 x 59 mm, Hubraum 988 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 45 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 45,5 PS/Liter, maximales Drehmoment 8,3 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) 11,8 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 4300 U/min) 8,4 m/s, dreifach gelagerte Pleuellwelle, seitliche Pleuellwelle, Antrieb durch Kette, über Pleuellwelle und Pleuellwelle betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 4,9 Liter mit Heizung, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4,4 Liter mit Filter, 1 Hitachi Fallstrom-Registerverserger DCG 286-6, mechanische Benzinpumpe, 36 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 50 Ah, Drehstromlichtmaschine 420 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,673 (15,742), II. 2,217 (9,502), III. 1,448 (6,206), IV. 1,0 (4,286), R. 4,093 (17,543), Achsantriebsübersetzung 4,286.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisbremssystem, vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 J x 12,

Gürtelreifen Bridgestone Super Speed Radial 155 SR 12, Luftdruck 1,7/1,7 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2335 mm, Spur 1270/1235 mm, Außenmaße 3610 x 1470 x 1380 mm, Innenbreite vorn 1240 mm, hinten 1240 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 840 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 450 mm, Knieraum hinten 90-165 mm, Wendekreis links 10,0 m, rechts 10,2 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferrauminhalt (nach auto motor und sport-Norm) 220 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 715 kg (davon Vorderachse 425 kg, Hinterachse 290 kg, Gewichtsverteilung 59,4 : 40,6), zulässiges Gesamtgewicht 1095 kg, Zuladung 380 kg, Personenindexzahl 4,4, zulässige Anhängelast gebremst 500 kg, ungebremst 340 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 15,9 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 23,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 139,5 km/h (entsprechende Drehzahl ca. 6000 U/min)
 Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
 0 bis 40 km/h 4,0 s
 0 bis 60 km/h 7,7 s
 0 bis 80 km/h 12,8 s
 0 bis 100 km/h 20,8 s
 0 bis 120 km/h 37,4 s
 1 km mit stehendem Start 40,9 s
 Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)
 40 bis 60 km/h 9,7 s
 40 bis 80 km/h 18,6 s
 40 bis 100 km/h 29,3 s

40 bis 120 km/h 44,7 s
 1 km ab 40 km/h 43,3 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang bis 42 km/h
 II. Gang 12 bis 69 km/h
 III. Gang 21 bis 106 km/h
 IV. Gang 33 bis 153 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand 44 Phon (dBA)
 Bei 50 km/h 65 Phon (dBA)
 Bei 80 km/h 69 Phon (dBA)
 Bei 100 km/h 72 Phon (dBA)
 Bei 120 km/h 73 Phon (dBA)

VERBRAUCH

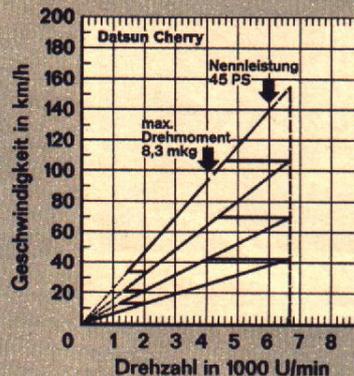
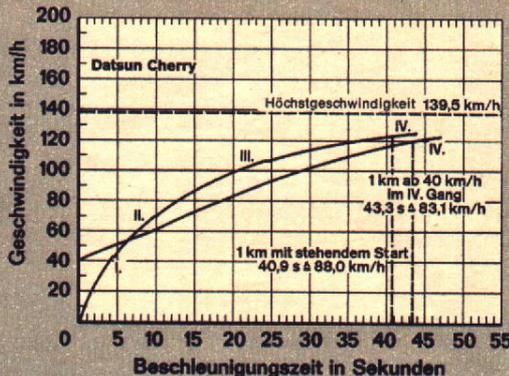
Superbenzin
 Autobahn Schnitt ca. 100 km/h 8,1 L/100 km
 Autobahn Schnitt ca. 120 km/h 10,3 L/100 km
 Landstr. Schnitt ca. 65 km/h 8,6 L/100 km
 Landstr. Schnitt ca. 75 km/h 9,4 L/100 km
 Kurzstrecke 8,5-9,5 L/100 km
 Testverbrauch 8,8 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km
 Ölwechsel alle 5 000 km
 Hersteller: Nissan Motor Co. Ltd., 17-1, 6-Chome, Ginza, Chuo-ku, Tokyo, Japan.
 Importeur: Datsun Autovertrieb Deutschland Süd GmbH, 609 Rüsselsheim, Heinrich-Lersch-Straße.

PREISE

Cherry 100 A (viertürig) . . . DM 6 990,-
 Schweiz:
 Cherry 100 A (viertürig) . . . sfr 8 350,-
 Österreich:
 Cherry 100 A (viertürig) . . . öS 54 700,-

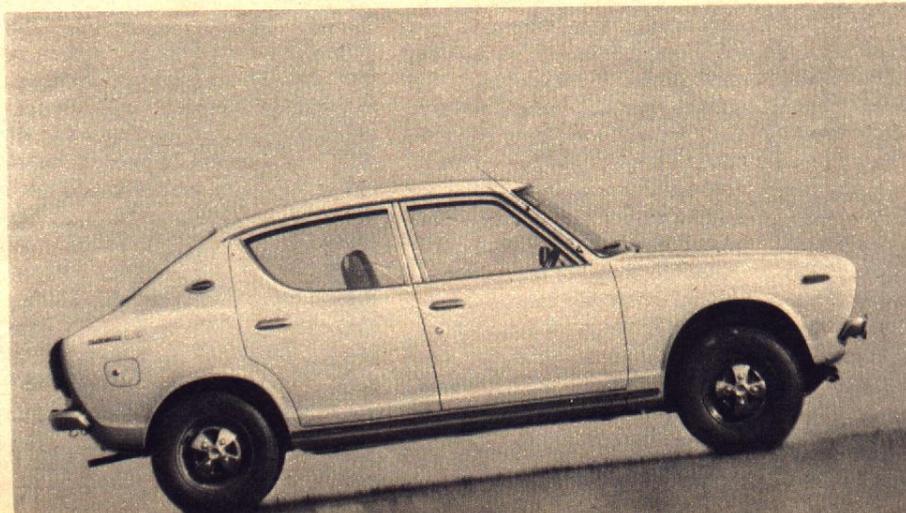
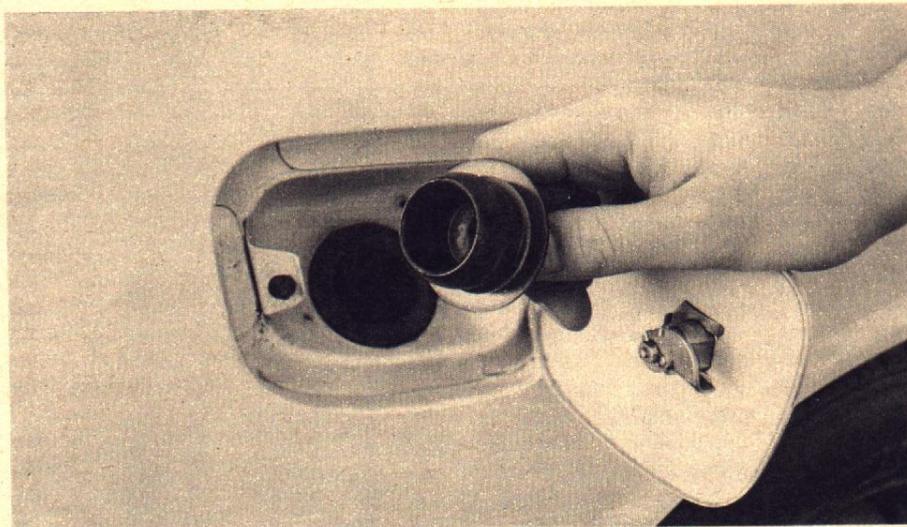


brauch von 8,8 Litern/100 km und ein äußerst bescheidener Ölkonsum dokumentieren schließlich, daß man in Anbetracht der gebotenen Fahrleistungen mit bemerkenswerter Wirtschaftlichkeit rechnen kann. In diesem Zusammenhang muß noch angemerkt werden, daß die Betriebsanleitung die Verwendung von Normalbenzin empfiehlt, doch scheint dies bei einer Verdichtung von immerhin 9 : 1 ein etwas fragwürdiger Rat zu sein. Beim Testwagen führte die Verwendung von Normalbenzin prompt zu leichtem Beschleunigungsklingeln und Nachlaufen nach Ausschalten der Zündung.

Querliegende Frontantriebs-einheiten pflegen hinsichtlich der Schaltbarkeit des Getriebes mitunter Probleme aufzuwerfen, doch ist beim Cherry davon nicht viel zu bemerken: Das gut abgestufte Viergang-getriebe läßt sich mit dem günstig placierten Mittelschalthebel ohne ungebührlichen Kraftaufwand und auch ziemlich exakt schalten — dank kurzer Schaltwege und einwandfreier Synchronisierung sind auch schnelle Gangwechsel unproblematisch, so daß man diesem Teil der Antriebseinheit nur die leichten Geräusche im Schiebetrieb ankreiden kann.

Fahrwerk: ungenutzte Möglichkeiten

Im Fahrwerk des Datsun Cherry stecken grundsätzlich gute technische Voraussetzungen für ein sicheres und unproblematisches Fahrverhalten: Die angetriebenen Vorderräder sind an Querlenkern und McPherson-Federbeinen aufgehängt, und auch hinten wird eine Einzelradaufhängung an Dreiecklänglenkern und Schraubenfedern verwendet. Beim Fahren zeigt sich jedoch, daß die Japaner die in dieser Konstruktion lie-



Zu einem vergleichsweise günstigen Preis bietet die de Luxe-Version des Cherry eine nahezu komplette Ausstattung: Die Gürtelreifen gehören ebenso wie eine Windschutzscheibe aus Verbundglas und der abschließbare Tankdeckel zum serienmäßigen Lieferumfang. Der Tankverschluß selbst weicht vom Üblichen ab: Er wird wie ein Flaschenkorken einfach herausgezogen.

Datsun Cherry 100 A

genden Möglichkeiten nicht optimal zu nutzen verstanden. Der Cherry läuft für einen Fronttriebler ungewohnt schlecht geradeaus – bei schneller Autobahnfahrt sieht man sich ständig zu kleinen Lenkkorrekturen veranlaßt, und kommt Seitenwind auf, muß man sich im Datsun intensiv darum kümmern, auf dem rechten Kurs zu bleiben. Auch das Verhalten in Kurven beweist, daß man den Cherry nicht zu den hochwertigen Fronttrieblern rechnen kann: Solange in schnell gefahrenen Kurven die Gaszufuhr nicht unterbrochen wird, herrscht zwar problemloses Untersteuern vor, doch bewirkt plötzliches Gaswegnehmen oder gar Bremsen ein deutliches Hineindreihen in die Krümmung, das durch Gasgeben und Zurücknehmen des Lenkeinschlags korrigiert werden muß. In engen Kurven zeigt sich eine weitere Eigenschaft, die man von modernen Fronttrieblern heute nicht mehr gewöhnt ist: Das kurveninnere Vorderrad dreht beim Beschleunigen durch und sorgt damit für ein intensives Schütteln des ganzen Vorderwagens. Auch die Bodenhaftung der Räder kann nicht in jeder Situation zufriedenstellen: Unebenheiten in Kurven veranlassen die Hinterachse zu freilich harmlosen Versetzern. Viel Vergnügen kann man beim Kurvenfahren also nicht erwarten – zu befriedigen vermag dabei letztlich nur die nach dem Zahnstangenprinzip arbeitende Lenkung, die zwar speziell um die Mittellage nicht ganz exakt ist, jedoch mit 3¼ Lenkradumdrehungen ziemlich direkt operiert und außerdem selbst bei Rangiermanövern nur geringen Kraftaufwand erfordert. Die Rückstellkräfte in Kurven geben ebenfalls keinen Anlaß zu Kritik, und Antriebseinflüsse waren – sieht man von den bisweilen durchdrehenden Vorderrädern einmal ab

– kaum zu verzeichnen. Der gebotene Komfort vermag für die Mängel im Fahrverhalten nicht zu entschädigen: Der Datsun schätzt topfebene Pisten und reagiert auf Unebenheiten der Fahrbahn ziemlich unwirsch. Bereits Kopfsteinpflaster bringt ihn stark aus der Ruhe und bewirkt ein so intensives Dröhnen der ganzen Karosserie, daß man nach kurzer Zeit in Versuchung gerät, ähnlich altertümliche Streckenabschnitte zu meiden. Neben dem bemerkenswert schlechten Abrollkomfort müssen weitere Komfortmängel in Kauf genommen werden; besonders bei langsamer Fahrt kommen Bodenwellen nachdrücklich durch, und auch beim schnellen Fahren zeigt sich, daß der Cherry zu den harten Autos gezählt werden muß. Ein erfreulicher Bestandteil des Fahrwerks sind die Bremsen – vorn Scheiben, hinten Trommeln –, die selbst bei starker Verzögerung nur wenig Pedaldruck verlangen, sich exakt dosieren lassen und schließlich absolut spurtreu und zuverlässig verzögern.

□

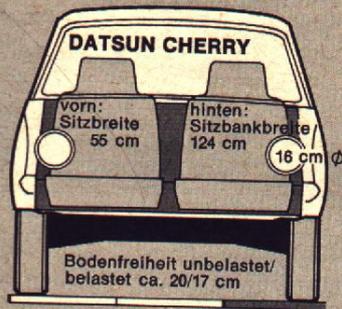
Der Datsun Cherry ist ein guter Beweis dafür, daß die Japaner den Kleinwagen-Bereich ernst nehmen wollen. In Deutschland trifft dieses Auto auf eine sehr etablierte Konkurrenz, die freilich nicht nur heimischen Ursprungs ist. So muß Datsun mit dem Cherry in der Bundesrepublik vor allem gegen Fiat, Renault und Peugeot antreten, die mit ihren neuen Kleinwagen-Kreationen für ein hohes Niveau gesorgt haben. Von diesem Niveau bleibt der Cherry deutlich entfernt – vor allem was den Komfort und die Fahreigenschaften betrifft. Ein individuelleres Auto als ein Fiat 127 oder ein Renault 5 ist er im Augenblick bestimmt – aber eben nicht mehr.

Götz Leyrer



Test Datsun Cherry

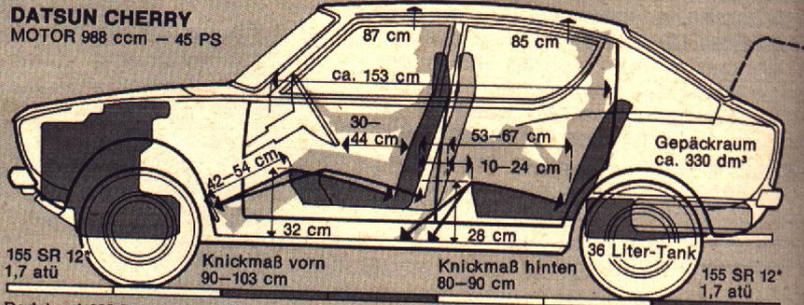
Gesamthöhe unbelastet ca. 136,5 cm



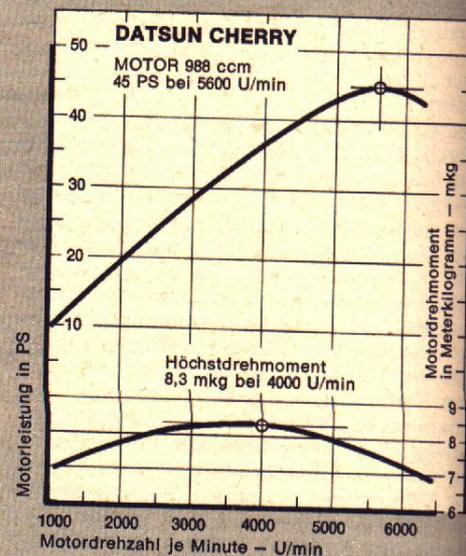
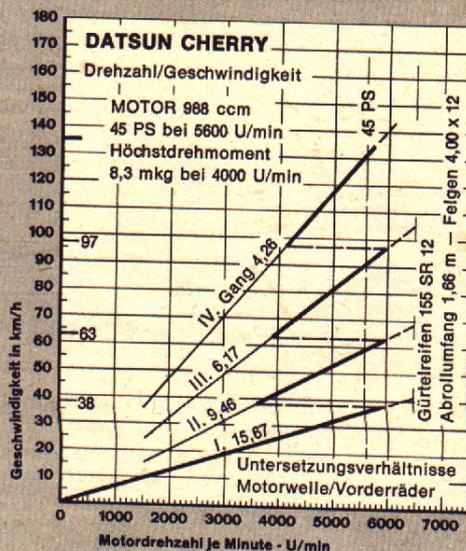
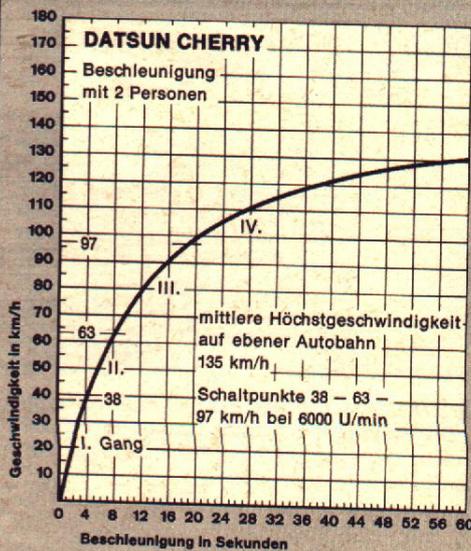
Ellenbogenbreite vorn/hinten 126/127 cm
Gesamtbreite 149,0 cm
Spurweite vorn/hinten 127,0/123,5 cm
Kopfstützen serienmäßig

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.



Das Fahrwerk des frontgetriebenen Datsun Cherry vermochte trotz seiner modernen Konzeption nicht zu überzeugen: Die harte Federung absorbiert Bodenunebenheiten nur in beschränktem Maß, und auch das Kurvenverhalten ist, gemessen an anderen Fronttrieblern, nur durchschnittlich. Beim Gaswegnehmen in Kurven treten deutliche Lastwechselreaktionen auf.

