

DATSUN Cherry 2 türig 4 türig

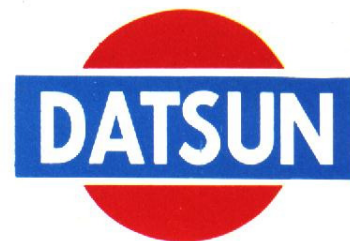


Bild Nr. B 1

PRESSE

Sehr geehrter Herr Redakteur -

lieber Kollege,

mit dem DATSUN-Cherry betritt ein modern konzipiertes Automobil japanischer Prägung den deutschen Markt, das bereits in den meisten Nachbarländern viele Freunde gefunden hat.

Wenngleich auch jetzt in unseren Breiten nicht gerade die Zeit der Kirschernte ist, dürfen wir Ihnen vorab versichern, daß es sich im vorliegenden Falle dennoch um eine ausgereifte Frucht handelt. Eine spätere Bekanntschaft mit dem Wagen selber wird diese Feststellung nachhaltig bestätigen.

Der DATSUN-Cherry ist ein properes Automobil mit einer bewußt eigenwilligen Form, bei der man den weichen, geschwungenen Linien den Vorzug gab, denen er nicht zuletzt auch sein kompaktes, um nicht zu sagen pausbäckiges Aussehen verdankt.

Aber der Cherry sieht nicht nur kompakt aus, er ist es auch, wenn man den Meterstab anlegt, und zeigt sich in der Praxis als wahrer Parklückenschlüpfer. Dennoch wurde durch geschickte Raumaufteilung und überlegte Anordnung der technischen Innereien auf relativ sparsamer Grundfläche viel Nutzraum für Passagiere und Gepäck bereitgestellt.

Frontmotor, Frontantrieb, dazu Einzelradaufhängung aller Räder und Scheibenbremsen - alles Attribute zeitgemäßer Automobiltechnik - weisen den Cherry als ein modernes Automobil von europäischem Zuschnitt aus und geben ihm trotz sportlicher Auslegung gepflegte Fahreigenschaften.

Lassen Sie uns gleich an dieser Stelle noch sagen, daß wir Ihnen auf Wunsch gerne die Abbildungen der Pressemappe im 18 x 24 Format zusenden. Bitte bedienen Sie sich der angehefteten Bestellkarte.

Ihre

DATSUN - Pressestelle



(Peter J. Viererbl)

Ein vernünftiges Automobil mit parkraumfreundlichen Dimensionen braucht weder langweilig auszusehen, noch spärlich eingerichtet oder von einfältiger Technik zu sein. Sehen wir uns dazu den Cherry an. Hier handelt es sich zweifelsfrei um ein pfiffiges Automobil der 1000 ccm-Klasse, bei dem die weiche, geschwungene Linienführung vorherrscht und das trotz geringem Platzbedarf (3,61 m lang, 1,47 m breit) ein reichliches Raumangebot für die Passagiere bereithält. Wenig Chrom zeugt von praxisnaher Denkweise bei der Konzipierung und gekonntem Karosseriebau.

Keine Paßfugen mußten nachträglich verdeckt oder stilistische Grautöne durch optische Zusatzretuschen übertüncht werden.

Kurze Überhänge an Bug und Heck, dazu große Fenster nach allen Seiten, erleichtern die Übersicht im engen Verkehrsgewühl oder beim Einparken und kommen außerdem dem sicheren Fahrverhalten zugute. Der lange Radstand (2,35 m zu 3,61 m Wagenlänge) räumt den Insassen, ähnlich einer Sänfte, den angenehmsten Raum zwischen den Achsen ein. Den Cherry gibt es, wie man sieht, mit

zwei oder vier Türen, wobei wir hinzufügen möchten, daß es sich um reichliche Türen (vorne 860 mm, hinten 790 mm) und nicht um Einlaßschlitze handelt. Vier bequeme Sitze, vorne Liegesitze mit serienmäßigen Kopfstützen, nehmen die Fahrgäste auf und lassen sie selbst nach langer Fahrt in unverminderter Frische wieder entsteigen. Frontmotor (988 ccm / 45 PS) – Frontantrieb, ein komplettes Kraftzentrum also, finden wir unter der flach abfallenden Motorhaube, die vorne angeschlagen, nicht vom Fahrtwind aufgerissen werden kann.



Bild Nr. B 2

Bild Nr. B 3



McPherson Federbeine sorgen an der Vorderhand für guten Bodenkontakt der Antriebs-Räder, Längslenker mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern übernehmen die Führungsaufgabe hinten. Der überraschend geräumige und glattflächige Kofferraum faßt bei überlegter Ausnutzung alle Reiseutensilien einer Familie.



Bild Nr. B 4



Bild Nr. B 5



Bild Nr. B 6

Bild Nr. B 7

Vier ausgewachsene Türen an einem Automobil von nur 3,61 m Länge sind eine reife Leistung. Wie man hier sieht, sind die Türen nicht nur breit, sondern haben vorne wie hinten gleich große Öffnungswinkel, die ungehinderten Zutritt zu allen Plätzen gestatten. Der vorgezogene Wagenbug ist neben Motorraum, vor allem konstruktiv vorgesehene, energieverzehrende Knautschzone bei einem Frontalaufprall. Auch die Heckpartie ist für derartige Beanspruchungen bestens gerüstet. Die großflächige Windschutzscheibe, serienmäßig aus Verbundglas, gibt freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen und selbst nahe am Wagen stehende Verkehrsampeln.



Bild Nr. B 8

Ein nettes Trio blickt hier frohgestimmt drein und bietet fantasiebegabten Naturen Gelegenheit zu amüsanten Gedankenflügen. Doch bleiben wir beim Thema. Der DATSUN-Cherry macht als Zweitwagen oder zuverlässiger Partner emanzipierter Jungesellinnen stets eine gute Figur und sorgt durch leichte Handhabung für ein müheloses Fahrvergnügen. Hier zeigt sich die Vorliebe japanischer Konstrukteure für die Perfektionierung technischer Details. Lenkung und Schaltung gehen leicht und präzise, ein Konditionstraining für zarte Damenhände ist überflüssig. Auch die Beinmuskulatur versieht den Dienst an Kuppelung, Bremse und Gaspedal – lassen Sie es uns einmal so sagen – nur mit einem müden Lächeln. Willig reagiert der 45 PS-Motor auf alle Befehle, die ihm vom Gasfuß ausgehend übermittelt werden und zieht auch noch aus niedrigen Drehzahlbereichen (Drehmoment 8,3 mkg bei 4000 U/min) willig los.



Bild Nr. B 9

Freie Parkuhren gibt es selten, aber mit dem parkraumfreundlichen Cherry kommt man auch anderweitig unter, denn für ihn ist Platz selbst in der kleinsten Lücke. Vor allem die Dame am Steuer begrüßt dies sehr, nimmt ihr doch der Cherry, leicht zu handhaben und klar übersehbar, schon nach kurzer Bekanntschaft jegliche Scheu vor knappen Rangiermanövern. Das individuell regulierbare Belüftungssystem mit mehreren Gebläsestufen, hält bei feuchter oder kalter Witterung alle Scheiben beschlagfrei und sorgt für ein behagliches Betriebsklima im Fahrgastraum.



Bild Nr. B 10

Ein 4-Personen-Haushalt wird durch den DATSUN-Cherry sinnvoll ergänzt. Unter der Woche ist er das wendige Büro-Fahrt-Stadtauto – parkraumfreundlich, sparsam im Verbrauch, spurtschnell bei Grünlicht – und am Wochenende, befreit vom Alltagsstaub, der flinke Freizeitbegleiter auf der Fahrt ins Grüne.

Jeder hat seine Türe, jeder hat seinen bequemen Sitz, alle eine freie Sicht auf die Umgebung und dank wirkungsvoller Innenraumbelüftung auch bei geschlossenen Fenstern genügend Frischluft zum Atmen. Mit 45 munteren PS unter der Haube läßt es sich zügig dahinfahren. Frontantrieb und gut abgestimmte Einzelradaufhängung beugen unerfreulichen Kursabweichungen vor und das 2-Kreis-Bremssystem, mit Scheibenbremsen vorne und Trommel-



Bild Nr. B 11



bremsten hinten, sowie einem Bremskraftregler, bietet Sicherheitsreserven, denen man sich und seine Lieben getrost anvertrauen kann.

Frisch und munter und bei bester Laune erreicht man im Cherry sein Reiseziel. Frohgemut kann man sich der geplanten Freizeitgestaltung hingeben, beispielsweise einem genüßlichen Picknick in erholsamer Landluft. Dabei hätten die geringen Unterhaltskosten des Cherry auch ein feudales Dinner im Grand-Hotel gestattet.

Bild Nr. B 12

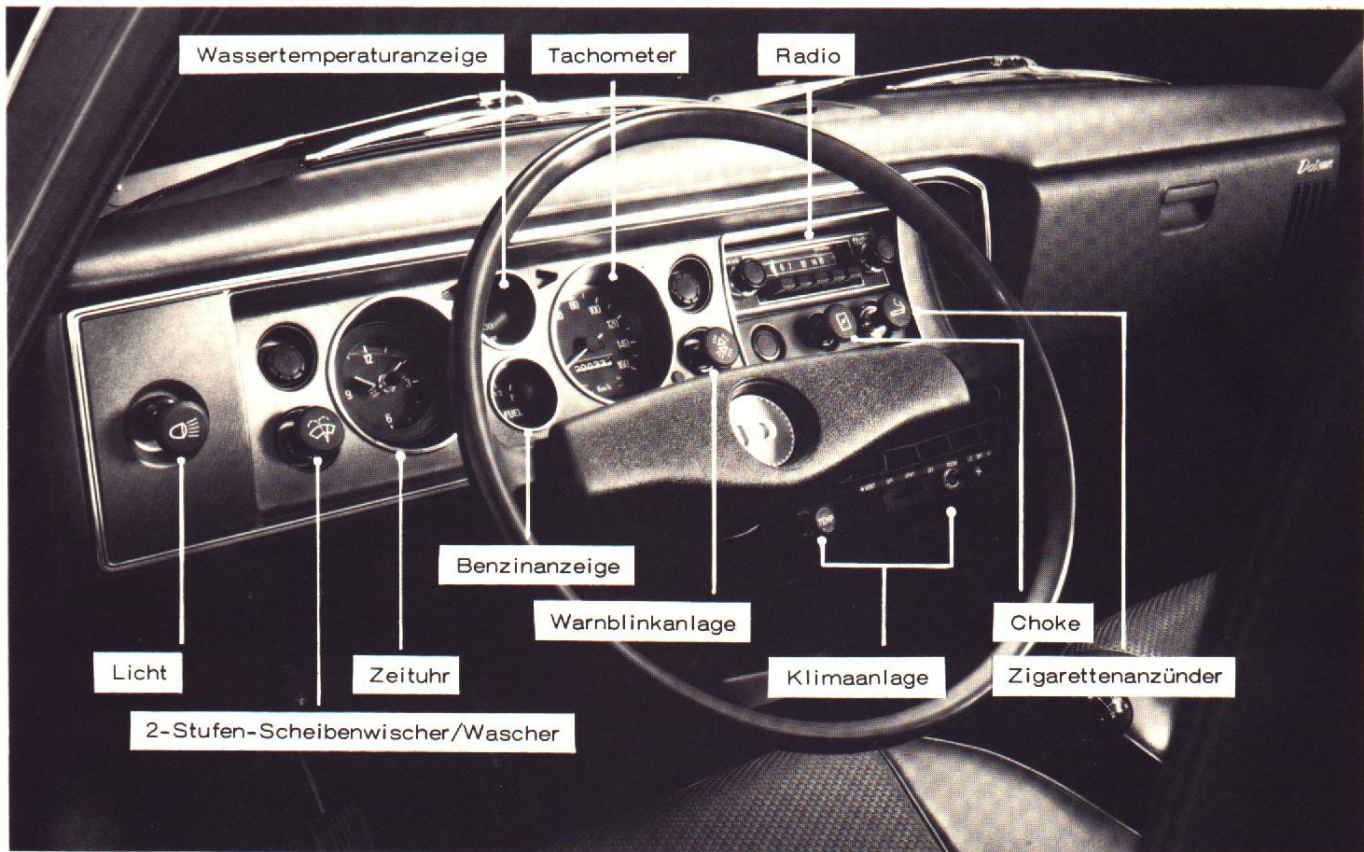


Bild Nr. B 13 (als Strichzeichnung Bild Nr. B 13 Z)

Geradlinig und übersichtlich breitet sich das gepolsterte und aufpralldämpfende Armaturenbrett vor Fahrer und Copilot aus, wobei beiden zugeordnet wurde, was ihnen zusteht. Der Fahrer hat alle Armaturen blendfrei im Blickfeld und die Schalter griffbereit zur Hand, dem Mitfahrenden öffnet sich das geräumige Handschuhfach. Radio, Zigarettenanzünder und Klimaanlage halten sich in zentraler Lage zur Benützung bereit.

Die gepolsterte Lenkradspeiche und die Sicherheitslenksäule sind wichtige Ausstattungsdetails im Rahmen der passiven Sicherheitsvorkehrungen für die Cherry-Insassen.



Bild Nr. B 14

Das fünfte Rad am Wagen, hier von einer jungen Dame als „Trimm Dich“-Gerät bei einem erholsamen Halt verwendet, ist heutzutage weitgehend zu einem Schattendasein verurteilt. Reifenpannen sind selten. Im Notfall stellt es aber auch alleinreisende Damen vor kein Problem und ist leicht aus seiner Mulde im Kofferraum zu entnehmen. Der Radwechsel selber, beim Cherry nicht viel mehr als ein Kinderspiel, bringt weder Frisur noch Perücke zum Verursachen.

Bild Nr. B 15

Umzüge kann der Cherry natürlich nicht bewältigen und so geht man mit ihm besser auf Urlaubsfahrt. Sein Gepäckraum, zwischen den Hinterrädern und daher ohne Rucksackeffekt, faßt mehr, als man auf den ersten Blick annimmt. Und meint man schließlich er sei voll, so zeigt sich, daß außer Klein-Adegunds Stoffkamel auch Muttis allerletzte Tasche doch noch hineingeht. Auch voll besetzt zeigt der Cherry ein gutmütiges Fahrverhalten in heiklen Situationen und verzeiht kleinere Fahrfehler ohne nachtragend zu sein.



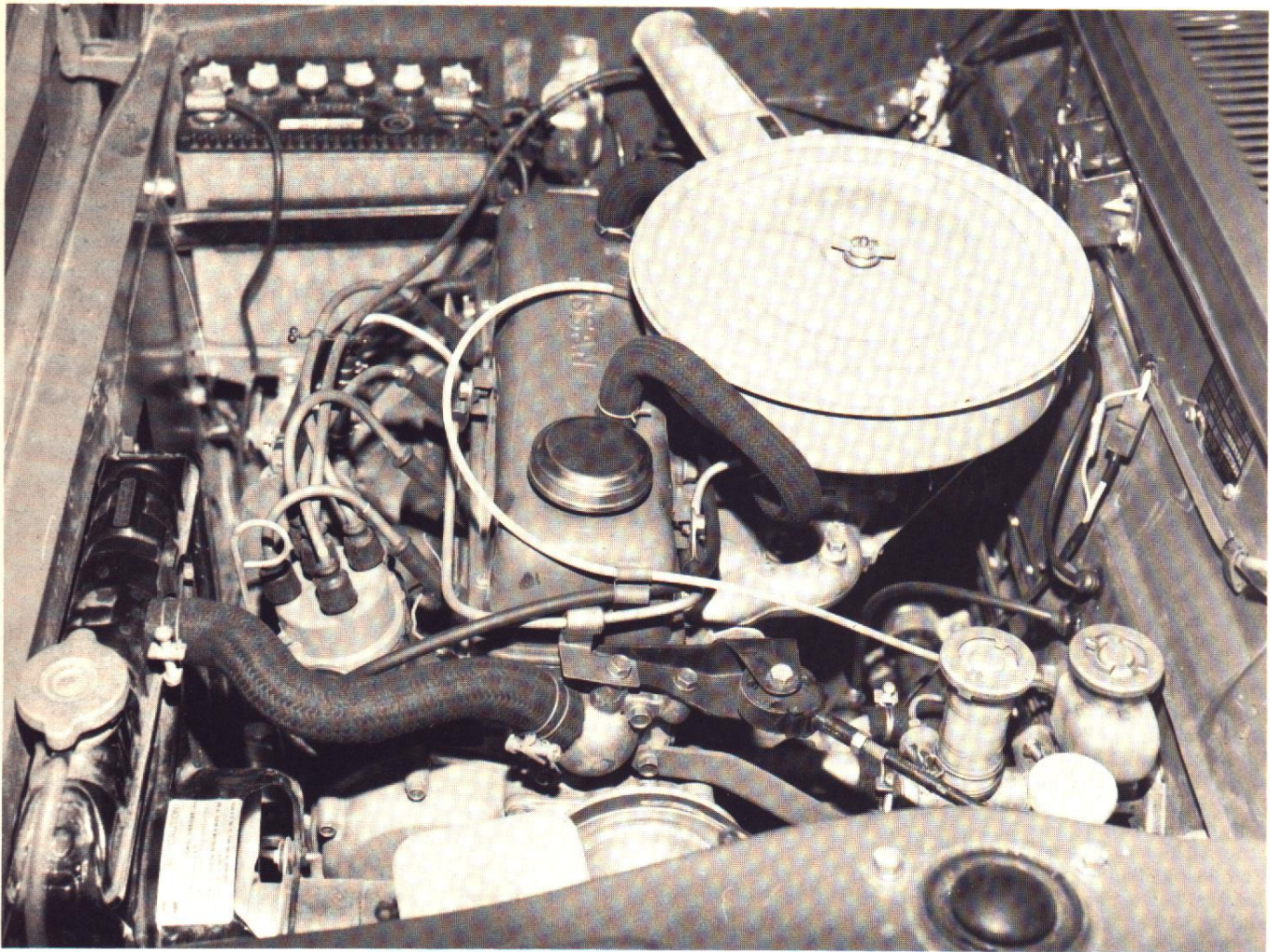


Bild Nr. B 16

Ausgesprochen aufgeräumt sieht es für den Fachmann im Motorraum des Cherry aus. Die vier Zündkerzen, in Fahrtrichtung vorne, sind ebenso leicht zu wechseln wie Ölfilter, Zündverteiler oder die Düsen am Vergaser. Die Kupplung beispielsweise, ein allgemeines Verschleißteil bei Automobilen, läßt sich, so schwärmen die DATSUN-Kundendienst-Männer, ohne Spezialwerkzeug und Motorausbau wechseln. Geheimnis des geringen Raumbedarfes der Antriebseinheit ist die kompakte „Huckepack-Bauweise“: Das Getriebe liegt in Fahrtrichtung in dem als Fahrstuhel gestalteten Vorderachsträger, der Motor sitzt quer zur Fahrtrichtung über dem Getriebe. Zuverlässigkeit und bei normaler Behandlung lange Lebensdauer, sind erfreuliche Erfahrungswerte des 988 ccm-Cherry-Motors, der mit seiner seitlich liegenden Nockenwelle und obenhängenden Ventilen (OHC-Motor) keine betont sportlichen Charakterzüge trägt. Dafür garantiert er eine gesunde Mischung aus Sprinter-Temperament und robuster Marathon-Natur. Und das bei einem ausgesprochen mäßigen Durst von 6,5 bis 8 l/100 km/h Normalbenzin je nach Art des Fahrers.

DATSUN Cherry

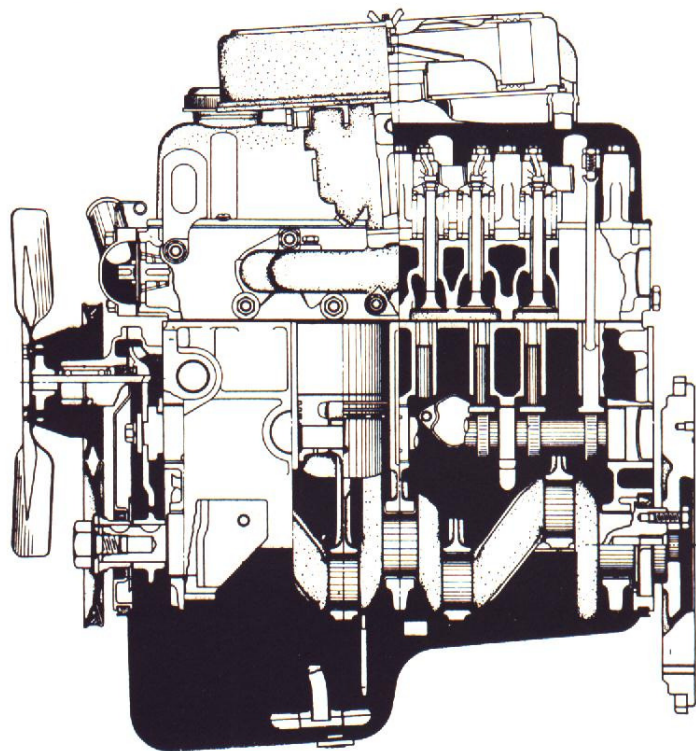


Bild Nr. B 17

Bild Nr. B 18

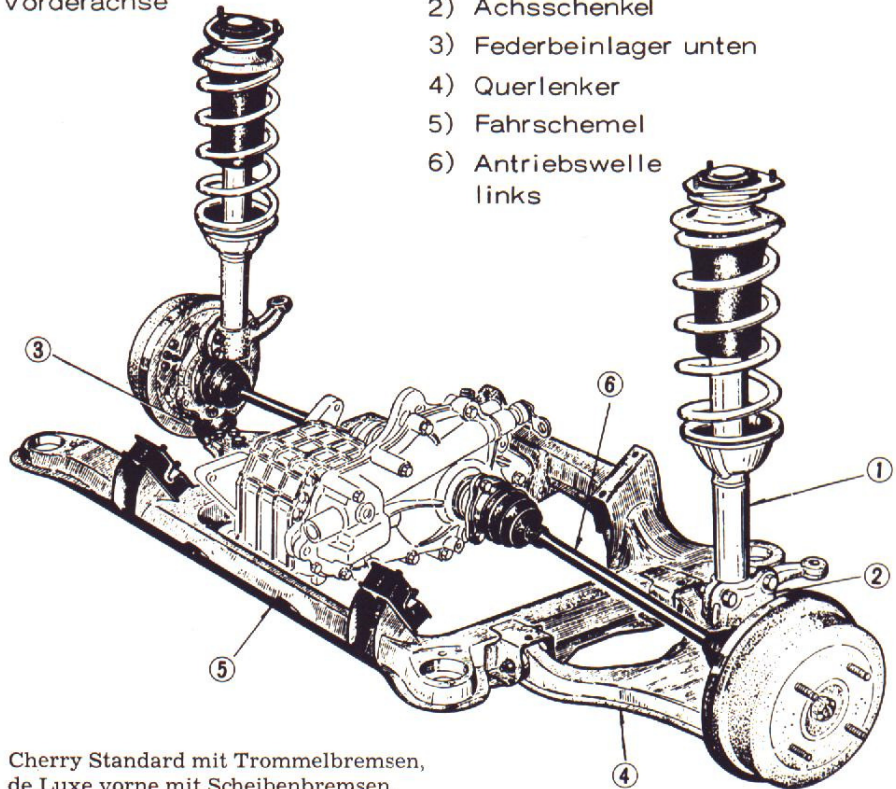
Eine Rahmenkonstruktion, in Fachkreisen als sogenannter Fahrschemel bekannt, bildet die Basis für Antriebseinheit und Vorderradaufhängung. Innerhalb des Rahmenquadrates hängt parallel zur Fahrtrichtung das Getriebe, von dem aus zwei Halbachsen die Antriebskräfte an die Vorderräder weiterleiten. Über dem Getriebe sitzt, hier nicht eingezeichnet, quer zur Fahrtrichtung der Motor.

An den beiden Rahmen-Längsträgern sind die breit gelagerten Dreiecksquerlenker für die Vorderräder angesetzt. McPherson-Federbeine sorgen für gute Bodenhaftung der Räder bei jedem Fahrbahnzustand und führen, sozusagen in Personalunion, auch die Lenkbewegungen aus.

Ein Wort zur Lenkung: Als flinkes Automobil mit sportlichen Eigenschaften hat der Cherry natürlich eine – bei reinrassigen Sportwagen ausschließlich verwendete – Zahnstangenlenkung, die alle Lenkradbewegungen unverzüglich und ohne „Leerlauf“ an die Räder weitergibt.

DATSUN Cherry
Vorderachse

- 1) Federbein
- 2) Achsschenkel
- 3) Federbeinlager unten
- 4) Querlenker
- 5) Fahrschemel
- 6) Antriebswelle links

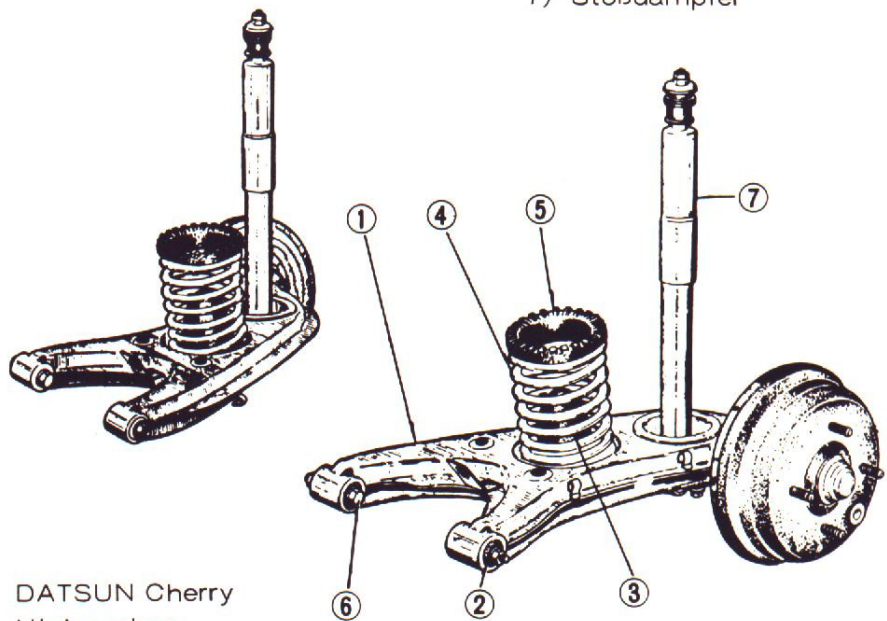


Cherry Standard mit Trommelbremsen,
de Luxe vorne mit Scheibenbremsen.

Bild Nr. B 19

Das gutmütige Fahrverhalten des DATSUN Cherry auch in heiklen Situationen kommt nicht von ungefähr. Die exakte Vorderradföhrung wird durch eine einfache, aber wirkungsvolle Hinterachskonstruktion vorteilhaft ergänzt. Zwei breit angelenkte Schleppschwingen, denen je ein Rad zugeordnet ist, stützen sich gegen eine Schraubenfeder ab. Gasdruck-Teleskopstoßdämpfer sorgen für anhaltenden Fahrbahnkontakt der Räder.

- 1) Dreiecks-Längslenker
- 2) Gummilager
- 3) Gummidämpfer
- 4) Schraubenfeder
- 5) Gummisitz für Feder
- 6) Lagerbolzen
- 7) Stoßdämpfer



DATSUN Cherry
Hinterachse

DATSUN Cherry

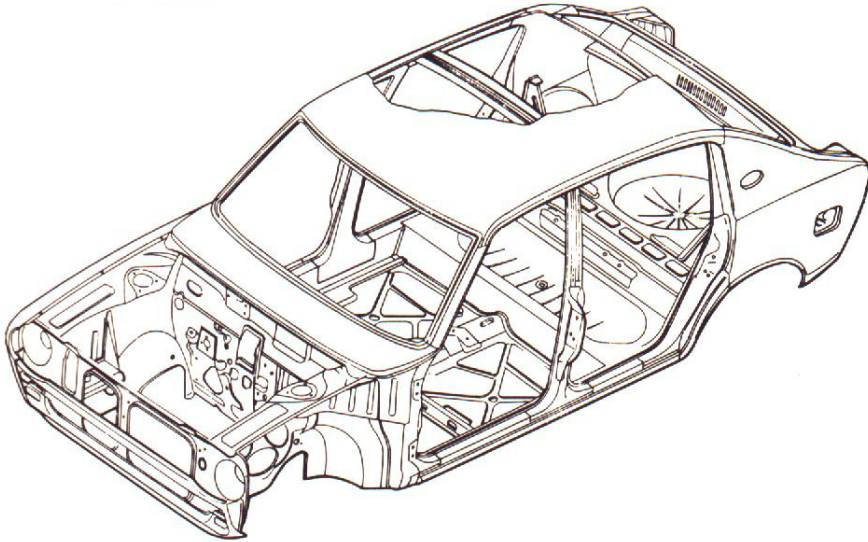
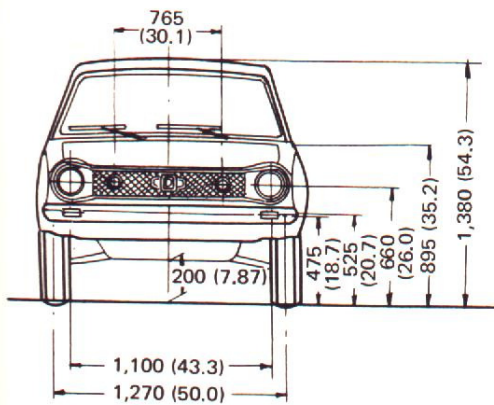
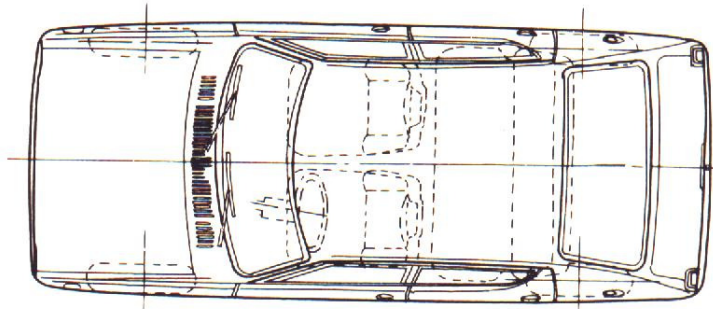
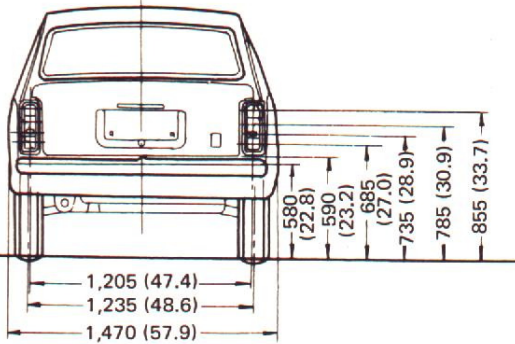


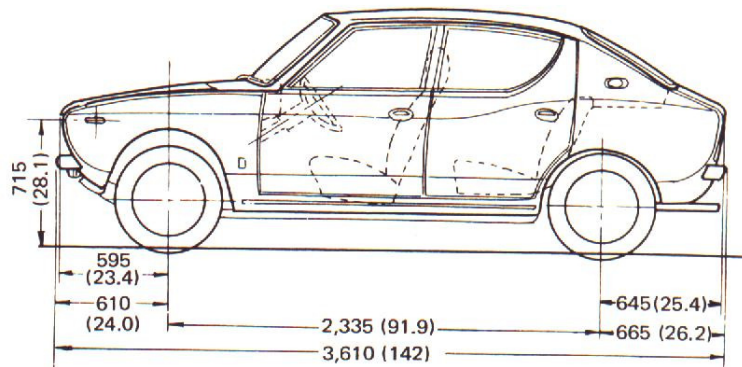
Bild Nr. B 20

Karosserieentwicklungen werden auch in Japan unter dem Gesichtspunkt der passiven Sicherheit für die Insassen betrieben. Den Knautschzonen an Bug und Heck wird ebensoviel Aufmerksamkeit geschenkt, wie der Fahrgastzelle selbst. Die Zeichnung zeigt die als Überrollschutz gedachte Dachstrebe zwischen den mittleren Türholmen. Man erkennt aber auch die Funktion der hochgezogenen hinteren Seitenflächen, die sich als Teile der Heck-Knautschzone, gegen Türrahmen und Dachstreben abstützen.

Bild Nr. B 21



DATSUN Cherry



Technische Daten

<u>M O T O R</u>	Bauart	Wassergekühlter NISSAN 4-Zylinder Reihenmotor		
	Anordnung	Frontmotor-Frontantrieb		
	Arbeitsweise	4-Takt		
	Bohrung	73 mm		
	Hub	59 mm		
	Hubraum	988 ccm		
	Verdichtungsverhältnis	9 : 1		
	Leistung	45 PS bei 6000 U/min		
	Max. Drehmoment	8,3 mkg bei 4000 U/min		
	Umweltschutz	geschlossenes Leckgas-System (Kurbelgehäuseabgase werden Motor zugeführt), Auspuffabgaswert 2,1 % CO		
	<u>VENTILSTEUERUNG</u>	Nockenwelle	durch Kette angetrieben	
Ventilanordnung		hängend		
Ventilzeiten		Einlaß	Auslaß	
		öffnet 14 ^{0v} OT	öffnet 56 ^{0v} UT	
		schließt 48 ⁰ⁿ UT	schließt 12 ⁰ⁿ OT	
Ventilspiel		Einlaß 0,35 mm Auslaß 0,35 mm		
Ventilhub	Einlaß 7,5 mm			
	Auslaß 7,5 mm			
<u>KÜHLUNG</u>	Wasser, mit Thermostat und elekt. Ventilator			
<u>VERGASER</u>	Anzahl	1		
	Bauart	Fallstrom, 2 Stufen		
	Bestückung	HD 98/140 - HLD 80/120		
		LD 40 - LLD 210 - BD 60		
		HITACHI		
	Hersteller	HITACHI		
	Typ	'Down draft DCG 286 - 6'		
Luftfilter	Trockenluftfilter mit abschaltbarer Ansaugluft-Vorwärmung			
<u>ELEKTRISCHE ANLAGE</u>	Drehstromlichtmaschine	HITACHI LT 135 - 13 12 V 35 ah		
	Anlasser	HITACHI S 114-87 M 12 V 50 ah		
	Batterie	12 V 50 ah		
	Zündzeitpunkt	8 ⁰ vor OT/700 U/min		
	Zündfolge	1 - 3 - 4 - 2		
	Zündverstellung	Fliehkraft und pneumatisch		
	Zündkerzen	NGK B 5ES		
	Funkentstörung	Zündkabel 'HITACHI NOISE FREE' CORD 7 Z 15		
	<u>KUPPLUNG</u>	Einscheiben-Trocken-Kupplung		
<u>GETRIEBE</u>	Bauart	4-Gang-Synchron Mittelschaltung		
	Untersetzung	1. Gang	3.673 : 1	
		2. Gang	2.217 : 1	
		3. Gang	1.048 : 1	
		4. Gang	1.000 : 1	
		Rückwärtsgang	4.093 : 1	
Achsantrieb		4.286 : 1		

RÄDER UND BEREIFUNG

Art der Laufräder	Stahlscheibenräder	
Felgenreöße	4 J - 12	
Reifengröße	vorn	hinten
	6.00 - 12-4PR	6.00 - 12-4PR
	155 -SR 12	155 - SR 12
Luftdruck	1,7 atü	1,7 atü
Radsturz	38' - 1°35'	50' - 30' (leer-belastet)
Vorspur	5 - 7 mm	
Nachlauf	1°5'	

LENKUNG

Bauart	Zahnstangen-Lenkung
Kleinster Wendekreis	9,2 m
Lenkradumdrehungen vlnr.	3,3

RADAUFHÄNGUNG

vorn	McPherson-Federbeine, Querlenker
hinten	Dreiecks-Längslenker

FEDERUNG UND DÄMPFUNG

vorn	McPherson-Federbeine mit kombinierten Teleskopstoßdämpfern und Stabilisator
hinten	Spiralfedern und Teleskopstoßdämpfer

BREMSEN

Bauart	hydraulisch. hinten Proportionalminderer
Bremskreise	2
Scheibenbremsen	vorn
Trommelbremsen	hinten
Handbremse	auf Hinterräder wirkend
Scheiben Ø	195 mm
Trommel Ø	173 mm
Wirksame Bremsfläche	vorn 161 cm ² hinten 208 cm ²

KAROSSERIE

Bauart	Ganzstahl-Karosserie
Innenraumlänge	1675 mm
Innenbreite	1270 mm
Sitzbreite	vorn je 635 mm hinten 1235 mm
Kopffreiheit	vorn 890 mm hinten 865 mm

ALLGEMINE MASSE

Gesamtlänge	3610 mm
Gesamtbreite	1470 mm
Gesamthöhe	1380 mm
Radstand	2335 mm
Spurweite	vorn 1270 mm hinten 1235 mm
Tankinhalt	36 Liter Normalbenzin

Tankreserve	ca 5 Liter = ca 65 km
Motoröl-Füllmenge	3,9 Liter + 0,5 für Ölfilter
Kühlwasser-Füllmenge	4,9 Liter (mit Heizung)

GEWICHTE

	4-türig	2-türig
Leergewicht	660 kg	635 kg
Zuladung	420 kg	420 kg
zul. Gesamtgewicht	1080 kg	1080 kg
Achslastverteilung	vorn 560	560 kg
	hint. 520	520 kg
zul. Anhängelast	gebremst	
	500 kg	500 kg
	ungebremst	
	340 kg	340 kg
Dachlast	ca. 60 kg	60 kg

FAHRLEISTUNGEN

Bergsteigefähigkeit im 1. Gang:	45,9 %
Höchstgeschwindigkeit	über 140 km/h
Leistungsgewicht	14,1 kg/PS
Kraftstoffverbrauch	ca. 6,5 - 8 L/100 km

Sicherheitsausstattung – Verbundglas-Frontscheibe –
Sicherheitslenksäule – Zweikreis-Bremssystem –
Scheibenbremsen vorne – Bremskraftverteiler – Front-
sitze mit Kopfstützen – Warnblinkanlage – Gürtelreifen
– Lichthupe

Komfortausstattung – Liegesitze – individuell einstellbare
Frischlufzufuhr – Klimaanlage mit Mehrstufengebläse –
Zeituhr – Benzinanzeige – Zigarettenanzünder – Ablage
auf Mittelkonsole und unter Handschuhkasten

Garantie 20 000 Kilometer oder 1 Jahr

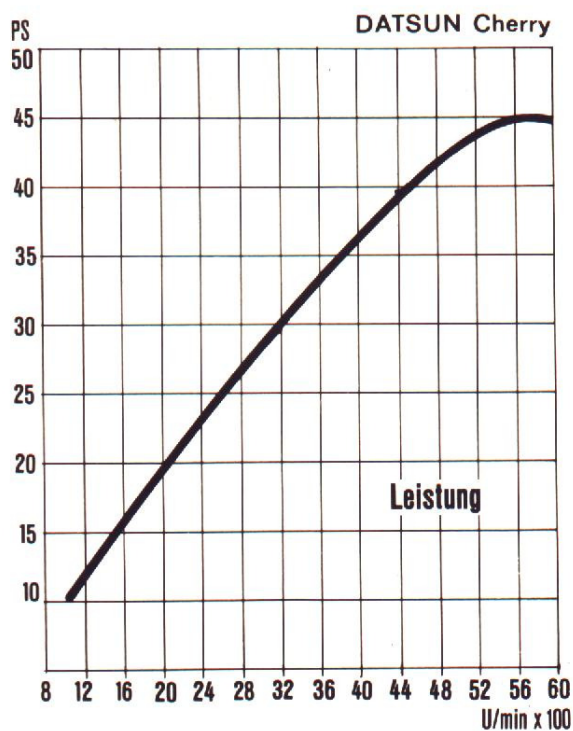
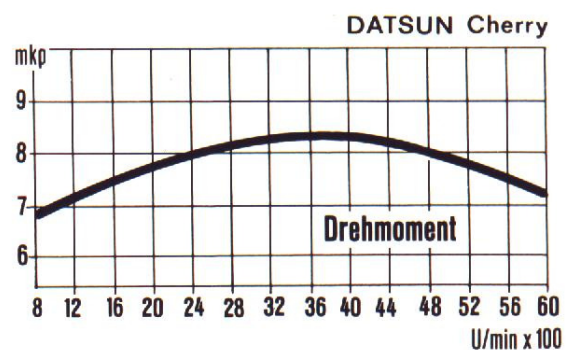


Bild Nr. B 22



Bunt sieht die Welt — und natürlich auch der DATSUN Cherry — gleich viel schöner aus. Deshalb halten wir neben unserer Schwarz/Weiß-Kollektion noch Farb-Dia's im 6 x 6-Format für Sie bereit.

Dia Nr. B 24



Dia Nr. B 25



Dia Nr. B 26



Dia Nr. B 27



PRESSE

Schwierige Fahrsituationen lassen sich mit dem Cherry nahezu mühelos meistern. Ob schlammverschmierte Nebenstraßen, regenfeuchte Kurvenfolgen oder aquaplaningträchtige Wasserlachen, er wird mit allem fertig, ziehen ihn doch seine angetriebenen Vorderräder (Frontantrieb) unbeirrt in die gewünschte Fahrtrichtung weiter.

DATSUN
Cherry 2 türlich
4 türlich



Bild Nr. B 23

Diese Presse-Information ist eine Veröffentlichung
der DATSUN-Pressestelle, Rüsselsheim, Heinrich-Lersch-Straße 2
Herstellung: Röck-Druck, Weinsberg

1172 600