

TEST & TECHNIK Fahrbericht Datsun Cherry Gr. 2

Jahrelang galt der Datsun von Hermann Behrens als Maß aller Dinge bei den 1000ern der Gruppe 2. Nun steigt der Ex-Meister um – auf den neuen „großen“ Cherry, mit dem er in der 1300er-Klasse Furore machen will



Fotos: G. Faumann, Wolfgang Rempath

Auf ein Neues

Man sollte der Startzeremonie des kleinen Datsun doch einige Aufmerksamkeit widmen. Sie geht wie folgt vonstatten: Der Pilot legt einen kleinen Hebel mit der Beschriftung „Zündung“ um und drückt dann auf einen grünen Knopf, worauf der Anlasser zu orgeln beginnt. Er läßt ungefähr fünfzehn Sekunden orgeln, bis sich Öldruck aufgebaut hat. Dann hört er auf, setzt mittels eines kleinen Hebels die elektrische Benzinpumpe in Betrieb und orgelt erneut. Nun sollte der Motor anspringen. Tut er das, so ist die Geräusentwicklung beträchtlich. Alles in allem etwas ungewöhnlich für einen Kleinwagen vom Typ Datsun Cherry!

Wobei der Betrachter der Fotos längst erkannt hat: Dieser Cherry wurde nicht zum Brötchenholen gebaut, sondern dient ausschließlich dazu, Rennen zu gewinnen. Ex-Meister Hermann Behrens hat das mit dem 1000-Kubikzentimeter-Vorgängermodell hinlänglich praktiziert. Jetzt will er in die 1300er-Klasse der Gruppe 2 einsteigen – und der neue Cherry wurde mit ähnlicher Akribie dafür vorbereitet wie weiland der erfolgreiche 1000er.

Angefangen beim Innenraum. Bürgerliche Automobilisten würden einen gewissen Mangel an Wohnlichkeit feststellen. Die Inneneinrichtung besteht im wesentlichen aus dem mit flammabweisendem Material überzogenen Schalensitz. Alles andere wurde der Gewichtersparnis geopfert. „Der Cherry ist ziemlich schwer – wir hatten einige Mühe, das Homologationsgewicht von 720 Kilogramm auch nur annähernd zu erreichen“, so Hermann Behrens. Gewicht wurde geschunden, wo es nur ging. Innenraum total ausräumen, Unterbodenschutz und Hohlraumversiegelung weg, alles

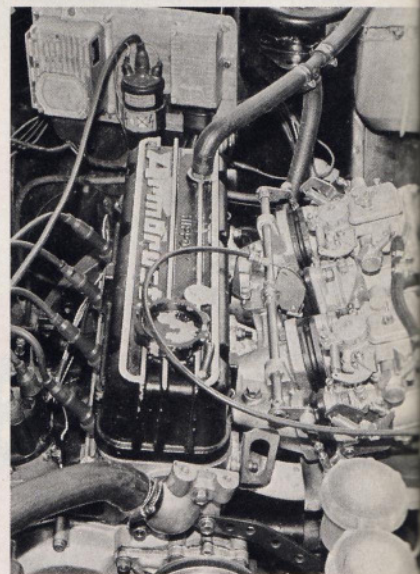
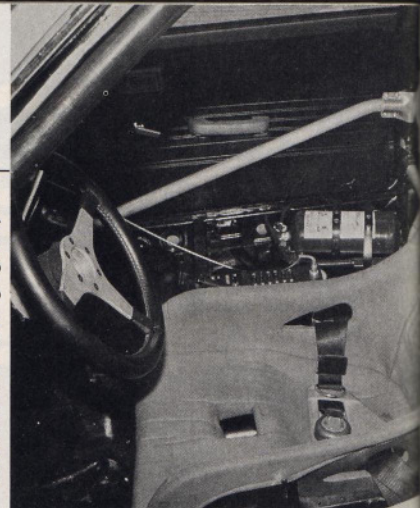
Dämm-Material weg, Heizung, Lenkradschloß und Zündschloß ausgebaut, Alu- statt Stahlkäfig (20 Kilogramm Differenz!), bis hin zu Feinheiten wie Fenstergummis kappen, Blinkerhebel verkürzen oder Pappen hinter den Türverkleidungen rausnehmen – „die wiegen pro Seite immerhin ein Pfund“, meinte Behrens, der für den gesamten Aufbau (bis aufs Triebwerk) verantwortlich zeichnet. Resultat der Kur: 725 Kilogramm, nur fünf Kilo überm Limit.

Das schwarzlackierte Blechgehäuse ist somit genauso leer wie das Original-Armaturenbrett, welches aller Instrumente beraubt wurde. Statt dessen sind Zusatzarmaturen für Drehzahl, Öldruck und -temperatur sowie Wassertemperatur rund ums kleine Lederlenkrad verteilt, außerdem die orange Warnlampe für ernsthaftere Probleme mit dem Ölhaushalt. Serienmäßig blieben Innenspiegel, Schalthebel und Pedalerie, wobei allerdings der Weg des Gaspedals verlängert wurde. Ein Blech soll zudem das Abrutschen des rechten Fußes von diesem wichtigen Instrument verhindern.

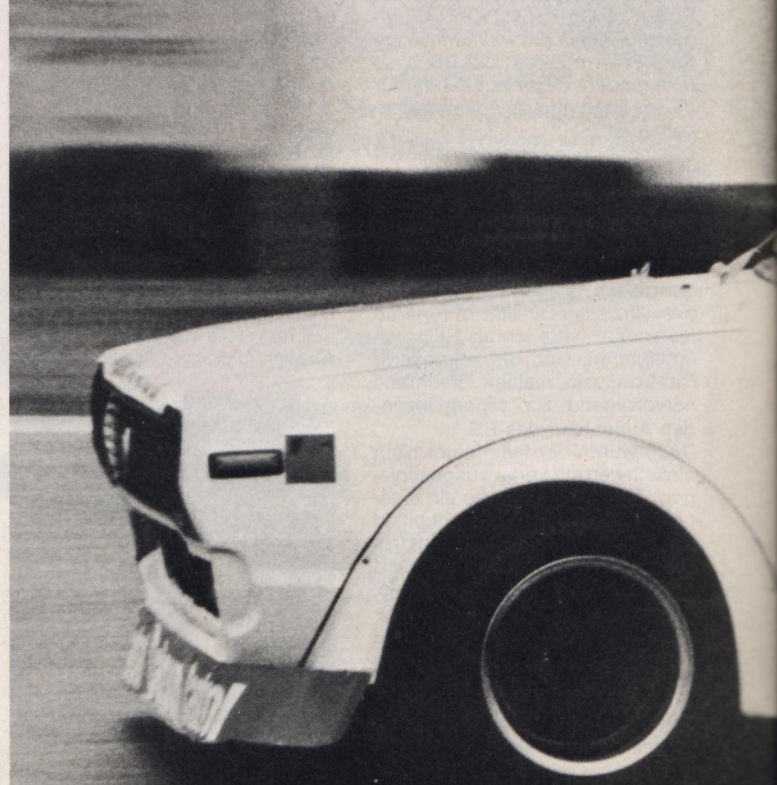
Alle Schalter befinden sich auf einem schwarzen Kasten, der auf dem Fußboden rechts neben dem Fahrersitz installiert wurde. Die Oberfläche ist durch ein Blech in zwei Arbeitsbereiche unterteilt. Im vorderen Feld sitzt der grüne Starterknopf sowie drei Schalter für Zündung, Benzinpumpe und Zusatzgebläse, das im Rennen zugeschaltet wird, wenn die Wassertemperatur über 90 Grad klettert. Im hinteren Teil findet man Hauptschalter, sechs Sicherungen sowie Hebel für Scheibenwischer, -wascher und Licht. Die Lenksäule wurde etwas abgesenkt, um Platz für eine Querstrebe des Überrollkäfigs zu schaffen.

Mit Hilfe eines eng gestuften Fünfgang-Getriebes (erster Gang hin-

ten links) wird der Apparat durch die Gegend bewegt. Die Kupplung wurde mit einer Sintermetall-Scheibe ausgerüstet und entspricht sonst der Serie, ein Differential mit 70prozentiger Sperrwirkung ist wie beim 1000er Cherry eingebaut. Neu ist dagegen die Homologation von zehn verschiedenen Achsübersetzungen, von denen freilich nur drei gebräuchlich sind. Ebenfalls neu gegenüber dem Vorgänger ist die Homologa-

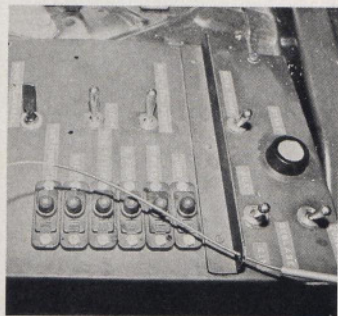


Hermann Behrens im Einsatz – Sponsor ist Castrol, Datsun zahlte den Aufbau





Links: Der Innenraum des 1300er Cherry – der übrigens unter der amerikanischen/japanischen Bezeichnung als „Pulsar 1200“ homologiert wurde – wird vom roten Recaro-Schalensitz beherrscht. Rechts neben dem Fahrerplatz findet man an Stelle des Beifahrersitzes...



... den Kasten mit Bedienungselementen für Zündung, Starter, Benzinpumpe, Gebläse, Licht, Scheibenwisch-Wasch-Anlage, Hauptschalter und Sicherungen

Links: Der Motor wurde von der Firma Armbrust präpariert und leistet rund 150 PS aus 1255 ccm. Der Verbrauch liegt bei etwa 35 Litern auf 100 Kilometern

tion der großen Vorderrad-Scheibenbremse, die vom Zweiliter-Rallye-Violet stammt und die Verwendung von zwei Hauptbremszylindern mit Waagebalken zum Einstellen nötig macht, da hinten weiterhin die Serien-Trommeln ihre Dienste leisten.

Der auf 1255 ccm aufgebohrte Triebtrieb wurde wie gehabt bei der württembergischen Firma Armbrust gebaut und leistet derzeit etwa 150 PS bei stolzen 8400 U/min. Der kleine Japaner darf gar bis in Bereiche von 9500 Umdrehungen gedreht werden, was dem Unbedarften anfangs echte Überwindung abverlangt – schon wegen der Geräuschkulisse. Dabei ist der Motor enorm elastisch. Leistung steht auf einem breiten Drehzahlband zur Verfügung, und ab 6000 zieht der Cherry ab, wie von einer Gummischur gezogen.

Vorteil des 1300er-Motors, der derzeit noch mit zwei japanischen Mikuni-Vergasern (für '81 sind Versuche mit Weber geplant) bestückt ist: Triebwerks-Revisionen fallen erst nach jedem dritten Rennen an. Im Gegensatz zum 1000er ist die Kurbelwelle 5fach gelagert, und zudem verfügt der Neue über eine Trockensumpf-Schmierung. Deswegen gibt es auch keine Probleme mehr mit der Öltemperatur: Unsere Probefahrten absolvierten wir bei etwa 12 Grad Außentemperatur mit total abgeklebtem Ölkühler.

Technische Daten Datsun Cherry 1300 Gruppe 2

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 75,5 x 70 mm, Hubraum 1255 ccm, Verdichtungsverhältnis 11,2:1, Leistung 150 PS bei 8400 U/min, eine untenliegende Nockenwelle, 5fach gelagerte Kurbelwelle, Trockensumpfschmierung mit 7,5 Liter Ölinhalt, zwei Mikuni-Doppelvergaser, Bosch-Zündanlage, 12-Volt-Batterie im Kofferraum, Tankinhalt 40 Liter

Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie mit Heigo-Käfig, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten an Längslenkern, Stabilisator Durchmesser 16 mm, Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer, innenbel. Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, zwei Hauptbremszylinder mit Waagebalken, dreiteilige Felgen 7 1/2 x 13 Zoll

Kraftübertragung: Frontmotor, Antrieb auf die Vorderräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Sintermetallsch., vollsynchr. Fünfganggetriebe, Übersetzungen I. 2,57, II. 1,87, III. 1,48, IV. 1,20, V. 1,0, R. 2,99, benutzte Achsübers. 4,43, 4,57, 4,0, Lam.-Sperr 70%

Abmessungen und Gewichte: Außenmaß 3890 x 1720 x 1250 mm, Gew. 725 kg

Tuner: Armbrust (Motor), Behrens

Sponsoren: Nissan, Castrol

Vom Fahrverhalten her wurde schon dem 1000er beispiellose Gutmütigkeit nachgesagt. Behrens konnte das beim 1300er noch perfektionieren und zudem die Seitenneigung fast völlig wegzubern. Man kann in den Ecken heimlich früh Gas geben, fronttriebler-typisches Untersteuern bleibt aus. Ohne entsprechenden Gasfuß freilich strebt der Japaner träge Richtung Streckenbegrenzung, auf der man dann auch die Antriebsinflüsse in der Lenkung zu spüren bekommt. Ansonsten ist der Datsun mühelos zu dirigieren – „mit einer Hand durch die Schikanen“, wie Fuchs Behrens zu berichten weiß.

In punkto Radbestückung ist Behrens noch am Experimentieren – bei den Testfahrten war das Bilstein-gedämpfte Fahrwerk mit 7 1/2 x 13 Zoll-Felgen sowie Goodyear G 57-Reifen vorn und einer Dunlop-Bergmischung hinten bestückt. 1981 will der Ex-Meister 15 Zoll-Dimensionen ringsum ausprobieren. Gegen die etablierten 1300er Alfa- und VAG-Modelle wird er kein leichtes Spiel haben – obwohl der bisherige Klassenprimus, der Gleich-Alfasud von Manfred Mohr, in neue und – dem Vernehmen nach – unerfahrene Hände wechselte. Möglich, daß weitere Konkurrenz aus Nippon kommt. Vielleicht in Form eines Toyota Starlet...

Thomas Zwicker

