

Nissan-Historie (3): Die Kraft der Kirsche

Bis 2016 will Nissan zur absatzstärksten asiatischen Automobilmarke in Europa aufsteigen. 2012 feiert das Unternehmen 40 Jahre Marktpräsenz in Deutschland und startete zunächst unter dem Namen Datsun. Zum Angebot zählte zu Beginn auch der Cherry und wurde zur treibenden Kraft. Als erster Nissan knackte er die prestigeträchtige Marke von 100 000 Zulassungen in Deutschland.

So wie die namensgebende japanische Kirschblüte für Aufbruch und Schönheit des Frühlings steht, markierte der Nissan/Datsun Cherry (engl. = Kirsche) den Anfang modern konzipierter japanischer Kleinwagen. Er war vor 40 Jahren der erste Kompakte aus Nippon mit Vorderradantrieb, Quermotor, Zahnstangenlenkung und Schräglenkerhinterachse und fuhr mit dieser Fülle an technischen Innovationen sogar vielen europäischen Konkurrenten voraus. Diese setzten damals nicht selten noch auf den traditionellen Hinterradantrieb und längs eingebaute Triebwerke. Aufbruchstimmung vermittelte der Cherry deshalb auch in Deutschland. Hier zählte der Kleine mit der Kirsche im Namen zur Startaufstellung beim Markteintritt von Nissan - und wurde sofort zur treibenden Kraft.

Zunächst wurde der Cherry 100 A als 3,67 Meter langer und nur 1,47 Meter breiter Zwei- und Viertürer vorgestellt. Mit fast 400 Liter Stauraum hatte der Kofferraum beinahe Mittelklasseformat. Noch größer und praktischer war ein dreitüriger Kombi, der im Herbst 1972 in die Schauräume der deutschen Händler kam. Komplette war das Kleinwagenquartett erst im Folgejahr mit dem extravaganten Cherry 120 A Coupé, das sich nach Erfolgen bei der japanischen Fuji-GS-Serie-auch im europäischen Tourenwagenrennsport durchsetzen konnte. Keine andere Kleinwagenfamilie bot damals eine größere Karosseriepalette.

Limousine und Kombi waren mit einem 33 kW / 45 PS starken 1,0-Liter-Benziner ausgestattet. Der 700 Kilogramm leichte Wagen kam damit auf einen Normverbrauch von 6,5 Liter auf 100 Kilometer. In dem Coupé sorgte ein stärkerer 1,2-Liter-Benziner mit 38 kW / 52 PS für mehr Temperament.

Punkten konnte der kleine Cherry auch in zeitgenössischen Vergleichstests, wo er trotz

knapper Platzverhältnisse für die Fondpassagiere viele Rivalen distanzierte. Vor allem aber war es die Formenvielfalt der Karosserievarianten und eine fast komplette Serienausstattung zu günstigen Preisen, die das Modell in den Zulassungszahlen nach oben brachte. In insgesamt vier Generationen trieb der Cherry immer neue Blüten. Er belegte nicht nur Spitzenpositionen in der Importwertung der Zulassungsstatistik, er war auch Musterknabe in fast allen Mängellisten der deutschen Prüf- und Pannendienste. Aus der anfänglich zwei und viertürigen Schräghecklimousine wurde später ein drei- oder fünftüriges Heckklappenmodell, das bis 1986 im Programm blieb und vom Micra abgelöst wurde. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Datsun Cherry (Zweitürer, 1972).



Datsun Cherry (Viertürer, 1973).