

Nissan-Historie (9): Vom Bonsai-Flitzer zum Supersportwagen

Bis 2016 will Nissan zur absatzstärksten asiatischen Automobilmarke in Europa aufsteigen. Dabei setzt der älteste japanische Automobilhersteller auch auf seine Sportwagen. Ihre Geschichte begann bereits 1951 und gipfelte zuletzt mit neuen Rekordzeiten auf der Nürburgring-Nordschleife durch den GT-R.

In seiner jüngsten Ausbaustufe katapultieren den Nissan GT-R nicht weniger als 404 kW / 550 PS in 2,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und schließlich zu einer Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h. Ganze 15 kW / 21 PS genügten dagegen dem Urvater aller asiatischen Sportwagen, dem Nissan DC-3, um vor über 60 Jahren zum ersten internationalen Sportwagen-Straßenrennen in Japan zugelassen zu werden. Der kleine 860-ccm-Vierzylinder beschleunigte den Roadster über ein Dreigang-Getriebe auf gerade einmal 80 km/h. Dennoch verlor der kleine Flitzer die bis zu zehnmals stärkere Konkurrenz aus Amerika und Europa bei dem Sportwagen-Grand-Prix nie aus den Augen. Vor allem aber triumphierte der DC-3 in den Herzen der begeisterten Zuschauer, und erstmals berichtete die internationale Presse über Nissan und den Vorreiter aller Nippon-Sportler. Kein Wunder, dass die limitierte Auflage des Bonsai-Racers rasch in Sammlergaragen verschwand.

Auch die folgenden Sportstars von Nissan, die zwischen 1959 und 1962 produzierten Bluebird-Cabriolets mit GFK-Karosserie, waren so begehrt, dass Lieferzeiten unvermeidbar waren. Das Cabrio SP 212 wurde als erster japanischer Sportwagen mit Linkslenkung vorgestellt, um gegen die in den USA überaus populären europäischen Roadster anzutreten. Dies mit einem Namen, der in der Sportwagenszene zur Legende wurde. Zum Amerika-Debüt taufte Nissan-Chef Kawamata den Zweisitzer auf den Namen Fairlady, nachdem er am Broadway das Musical „My Fair Lady“ gesehen hatte. Zum weltweiten Erfolg, auch in Europa, entwickelte sich dann der Roadster Nissan Fairlady 1500/1600, der 1962 zeitgleich mit dem Debüt mehrerer englischer Roadster präsentiert wurde.

Noch mehr Begeisterung löste Nissan 1969 mit der nächsten Fairlady aus. Der 240 Z

Fairlady, Japans erster echter Großserien-Sportwagen, war auf Initiative des Motorsportenthusiasten und Nissan-USA-Chefs Yutaka Katayama entstanden. Katayama suchte eine erschwingliche Alternative zu den etablierten europäischen und amerikanischen Sportwagen-Ikonen. Begehrtest machen den 240 Z ein kraftvoller Sechszylinder, eine lange Motorhaube und ein kurzes Fastback, das Ganze zu erschwinglichen Preisen. 1600 Einheiten wollte die Marketingabteilung vom 240 Z der ersten Generation verkaufen - über eine Viertelmillion Einheiten wurden es, Weltrekord im gehobenen Sportwagensegment. Der 240 Z kam 1973 auch nach Deutschland eingeführt wurde, brachte er Nissan sofort in die Schlagzeilen, nicht zuletzt dank diverser Motorsporterfolge.

Als im Herbst 1978 mit dem 280 ZX eine vollkommen neu entwickelte Generation des japanischen Leistungsträgers enthüllt wurde, hatte die Z-Reihe erneut Geschichte geschrieben: Mit insgesamt 531 601 Einheiten der ersten Serien (240 Z und 260 Z) waren die Fairlady-Coupés zum meistgebauten Sportwagen der Welt avanciert. An die Spitze der Baureihe setzte sich wenig später der 280 ZX TT, den ein 147 kW /200 PS starkes Turbotriebwerk auf über 230 km/h beschleunigte. Noch schneller war ab 1985 der 300 ZX Turbo, der fast 250 km/h schnelle Leistungsträger der dritten Z-Generation.

In einer abermals höheren Liga spielte von 1989 bis 1999 die vierte Z-Reihe, beispielsweise mit dem 208 kW / 283 PS leistenden 300 ZX Twin Turbo. Mit dem 350 Z erlebte das Konzept im Jahr 2003 seine Wiedergeburt und ist heute als 370 Z in der nächsten Generation auf dem Markt. Daneben verkörpert seit 2009 der GT-R die sportliche Speerspitze von Nissan und brach auf etlichen Rundstrecken Rekorde.
(ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Nissan DC-3 (1952).



Nissan Fairlady 1600 Sport (1965)



Datsun 240 Z (1973).



Nissan 370 Z.



Nissan GT-R.