

AUTOHEEK

6

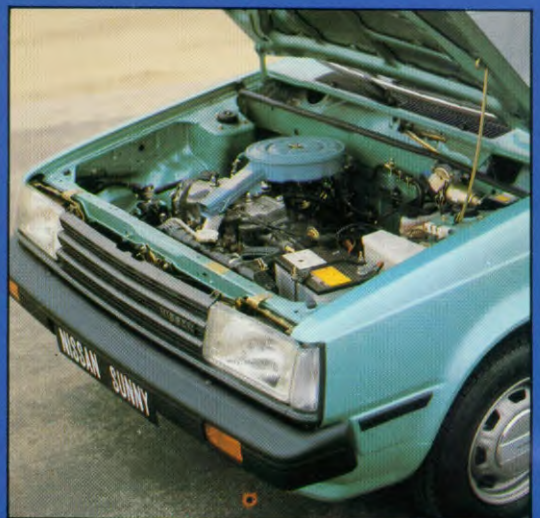
PRIJS 3.00



ALLES OVER DE

NISSAN SUNNY

ALLES OVER DE NISSAN SUNNY



Populair wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is geheel gewijd aan één automobiel in verschillende uitvoeringen.

Verschijsning: 4x per jaar.

Uitgave:
T.T.P. B.V.
Van Hoytemastraat 55
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-281188
Telex: 31159

Samenstelling en productie:
Ton Thies

Eindredactie: Vic Sniekers

Vormgeving:
Grafisch Produktie Bureau
Leiderdorp

Druk:
Louis Vermijs Drukkerijen
Breda

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande toestemming van de uitgever worden overgenomen of vermenigvuldigd.

Prijs f 3, —

©
T.T.P. B.V. 1982

IN DIT NUMMER

Datsun werd Nissan	4
Nissan is niet niks	6
7 miljoen Sunny's	
wezen de weg	12
Typen en modellen	16
Kleurenposter	18
Typen en modellen	20
Technische gegevens	22
Autotheek-test	24
Autotheek wijst u de weg	
in de Nissan Sunny	28
Nissan in de autosport	32



NISSAN SUNNY

Met de nieuwe NISSAN SUNNY verschijnt een bijzonder veelzijdige auto op de markt, die aan de kopers een ruime, zeer ruime keuze biedt.

Daarmee wordt door Nissan Motor Company Ltd. — de derde autoproducent ter wereld — handig ingehaakt op de moderne tendens, de automobilist van de Tachtiger Jaren niet alleen een zuinig en fraai voertuig, maar bovendien ook nog passend "maatwerk" te bieden.

Dat wil zeggen: precies datgene, waaraan hij behoefte heeft. Bij de Nissan Sunny varieert dat van de 2-deurs 1300 met 4-bak tot 4-deurs GL met 5-bak, van de 2-deurs 1500 GL automaat tot de 3-deurs 1500 GL Coupé met 5-bak.

In totaal 8 uitvoeringen met naar wens 2, 3, 4 of 5 deuren.

Als modern gestyleerde, zuinige, goed afgewerkte auto's in de populaire middenklasse vormen de nieuwe Nissan Sunny's zeker een interessante aanvulling op de Nederlandse automarkt.

Zij dragen in dit opzicht hun naam met ere: ze behoeven bij niemand in de schaduw te staan.

AUTOtheek ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RUTJE

DATSUN N N A N A N S A N S A N S

DATSUN WORDT OMGED

Er rijden over de hele wereld miljoenen auto's rond, die met trots de naam Datsun dragen. Merkbeeld voor een solide produkt, dat, op voortreffelijke wijze, aan de wensen van zijn bezitters voldoet.

Toch gaat de wereldbepaalde naam Datsun nu het archief in. Ook in ons land. En luidt de nieuwe familienaam voor de auto's NISSAN.

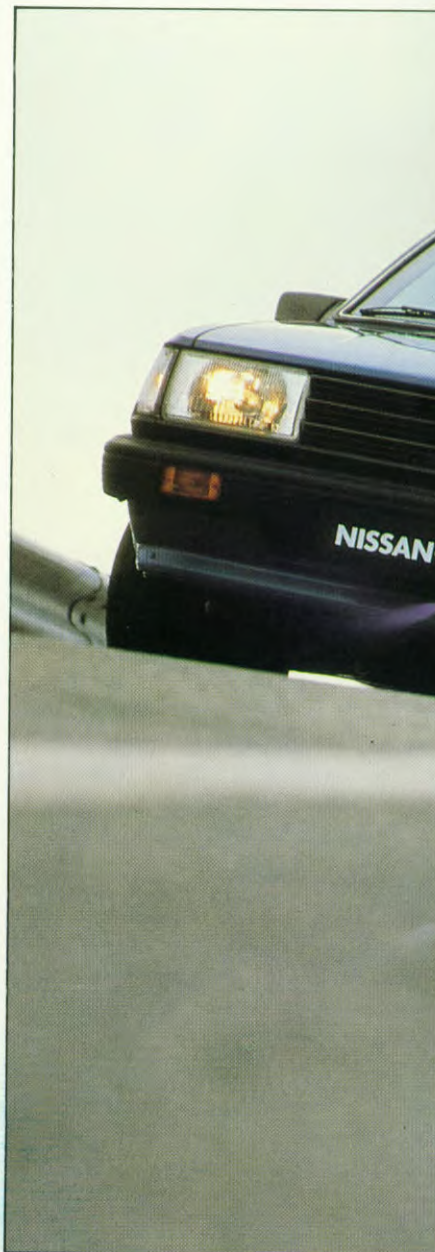
Niet zo verwonderlijk, want de wagens worden 'geboren' in de fabrieken van Nissan Motor Company Ltd, op twee na de grootste autobouwer van de wereld.

Nissan is een naam, die internationaal klinkt als een klok. En men begon zich dan ook steeds vaker af te vragen, waarom de auto's eigenlijk niet de familienaam dragen van het gigantische concern, dat ze ontwikkelt, bouwt, verkoopt.

Dat de auto's vroeger Datsun
heeten, heeft een histori-
sche achtergrond. We moe-
ten daarvoor terug naar 1914,
toen de automobieliindustrie

in Japan nog in de kinderschoenen stond. Drie namen waren direct bij de oprichting van Kawaishinshaco, de firma die de eerste Datsuns

De eerste Datsun die door Nissan werd gebouwd, daterend uit 1932.



NISSAN NISSAN NISSAN NISSAN

OOPT TOT NISSAN



bouwde, betrokken. Dat waren Kenjiro Den, Rokuro Aoyama en Meitaro Takeuchi. Naar goed Japans gebruik werden voor het produkt de beginletters genomen van de namen van de drie oprichters: D A T. Nadat men DAT in beschaafd Japans had uitgesproken en vervolgens opgetekend, ontdekte men dat men hiervoor de Japanse karakters nodig had, die overeenkwamen met "haas". Snel als een haas, zouden we in Nederland zeggen. De opvolgers van deze eerstelingen kregen de toevoeging SON, zoon van DAT. Derhalve: DATSON, maar wie dat SON in het Japans uitsprak liep de kans letterlijk "ongunstig" te horen. De Rijzende Zon bracht raad en SON werd SUN hetgeen veel zonniger klonk en in onze dagen weer stralend is terug te vinden in de naam NISSAN SUNNY.

Ook in ons land gaat de merknaam Datsun verdwijnen. Alle nieuwe modellen van Nissan heten voortaan NISSAN. Daar komt bij, dat Datsun Nederland b.v., importrice van de Nissan auto's in Nederland, is overgenomen door Nissan Motor Nederland. Nissan Motor Company Ltd. neemt aan, dat de naam Nissan eind 1983 — als het concern zijn 50-jarig bestaan viert — geheel zal zijn ingevoerd.

NISSAN IS NIET N

Nog steeds heeft de naam NISSAN in ons land niet de klank, waarop dit gigantische autoconcern met vestigingen over de gehele wereld recht heeft.

Dat komt gedeeltelijk door de snelle groei buiten onze gezichtskring, gedeeltelijk ook door het feit, dat de Nissan produkten bij ons tot dusverre als Datsuns op de weg verschenen en Nissan Motor Company Ltd. voor velen de bouwer op de achtergrond bleef.





3. Murayama Plant
4. Ogikubo Plant
5. Mitaka Plant
6. Hoofdkantoor Tokyo
7. Sagamihara, onderdelen
8. Zama Plant
9. Yokohama Plant
10. Hommoku, werf
11. Oppama Plant
1. Tochigi Plant
2. Kyushu Plant
12. Kurihama
13. Yoshiwara Plant





Nissan is ook nauw betrokken bij de luchtvaart.



Niettemin is Nissan Motor Company Ltd. de afgelopen jaren gegroeid tot de derde autoproducent ter wereld. Het imposante concern heeft – uiteraard – zijn hoofdzetel in Japan, waar men per jaar zeker 2 miljoen personenauto's en driekwart miljoen bussen en trucks van de band laat lopen. Daarnaast is Nissan Motor Co. Ltd. nauw betrokken bij andere projecten, zoals de Japanse ruimtevaart. Toen in 1971 de Japanse satelliet "Tansei" met succes werd gelanceerd, geschiedde dat dankzij de onmisbare stuwkracht van de door Nissan gebouwde raket.



Zoals bij zovele concerns was het begin erg simpel. Samenvoegingen met o.a. Datsun, dragen bij tot de groei. Na 1937 worden ook trucks en bussen gebouwd. Maar de grote vlucht begint pas in de jaren na de Tweede Wereldoorlog. Na eerst – in licentie – Austins te hebben gebouwd, begint de productie van naoorlogse Datsun modellen. In 1960 begint Nissan de vleugels ook buiten de grenzen van Japan uit te slaan: Amerika (1960), Canada (1964), Mexico (1966), Peru (1967), Australië (1968), Duitsland (1973). Er verrijzen fabrieken voor fabricage en assemblage.



Nissan Motor Co. Ltd. produceert naast personenauto's ook autobussen, trucks en heftrucks. Ook schepen lopen bij Nissan van stapel, zoals dit fraai gelijnde model.

De export groeit snel: Op dit ogenblik rijden de Nissan auto's in 150 landen. Ook het dealernet neemt in omvang toe. De huidige cijfers spreken daarover een duidelijke taal.

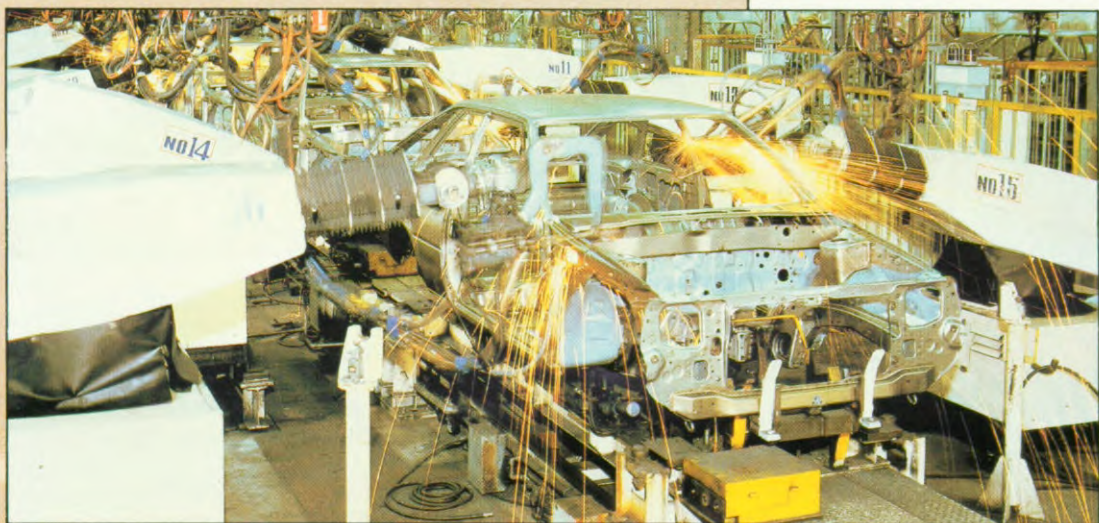
Amerika 1300, Europa 2600, Afrika 350, het Midden Oosten 140. In totaal zijn het er nu al bijna 6000. In de verschillende fabrieken in Japan werken in totaal ruim 50.000 mensen. De nieuwe Nissan Sunny komt van de band in fabrieken in Zama, die in 1965 zijn gebouwd en waar thans ruim 6000 mensen werken.

Brede visie

Bij Nissan Motor Co. Ltd. bekijkt men de wereldauto-industrie met een brede visie. Men realiseert zich, dat de Tachtiger Jaren de periode wordt van "konpetitie en samenwerking".

Konpetitie in de marktpositie, maar op hetzelfde ogenblik ook samenwerking op bepaalde terreinen, om zo tot de meest optimale resultaten te komen. Deze commerciële filosofie is nog onlangs zeer duidelijk afgeschilderd door vice-president Masataka Okuma van Nissan Motor Co Ltd. en is ook duidelijk terug te vinden in het commerciële beleid van Nissan. Er zijn al samenwerkingsovereenkomsten aangegaan met Alfa Romeo, voor de gezamenlijke ontwikkeling





en bouw van de ARNA – een middenklasser waarvan er na volgend jaar 60.000 per jaar in Italië zullen worden gebouwd en met V.A.G. in Duitsland voor de productie van een nieuwe Passat en Santana en Audi 80 in Japan. Geplande productie vier- à vijfduizend exemplaren per maand. Start begin 1983.

Verder werkt Nissan in Spanje samen met Motor Iberica, de producent van trucks en landbouwwerktuigen. Wie de productiecijfers (2.844.647 voertuigen per jaar) en de omzetcijfers (14.363 miljard dollar per jaar) van Nissan Motor Co. Ltd bekijkt, mag terecht konstaten dat het hier gaat om een gigantische en geografisch wijd vertakte onderneming, die in de internationale auto-industrie een zeer belangrijke rol speelt. Nee, Nissan is niet niks!

7 MILJOEN DATSUN SUNNY NAAR DE "VIJFDE GENERATIE"

De nieuwe Nissan Sunny's behoren tot de "vijfde generatie". Nissan Motor Co. Ltd. startte met de fabricage van de Sunny's in de lente van 1966, nadat eerst aan de automobilisten over de gehele wereld was gevraagd, welke naam men deze nieuwe – veelbelovende – creatie zou gaan meegeven.

Er kwamen – schrik niet – maar liefst 8.483.105 voorstellen binnen en dat illustreert dan meteen de grote belangstelling die niet alleen in Japan, maar over de gehele wereld bestond voor dit nieuwe model.

In hoeverre de naam heeft bijgedragen tot het succes van de Sunny's kan achteraf natuurlijk nooit worden vastgesteld. Wel is zeker, dat de auto een bestseller werd.



Twee maanden na het bekend maken van de naam kwam de Sunny op de markt. Een 2-deurs Sedan standaard en de Luxe en 2 Stationwagens. Kleiner dan de huidige Sunny's. Met 988 cm³ motor en een totaal gewicht van 625 kilo. Begin 1970 volgde de tweede generatie en 2 jaar later onderging het model een facelift en werd het

modellenprogramma verder uitgebreid. In april 1974 verscheen de vierde generatie op de markt. Intussen stapelden de produktierekords zich op. Tien jaar na de introductie van de Nissan Sunny wordt de 4 miljoen gepasseerd. Aan de introductie van deze "vijfde generatie" zijn al ruim 7 miljoen Sunny's vooraf gegaan, waarvan er

3,3 miljoen zijn geëxporteerd naar in totaal bijna 150 landen.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe generatie stond voorop, dat het een "wereld-auto" moest worden, waarmee een antwoord kon worden gegeven op de vraag van de automobilisten in de Jaren Tachtig. De auto moest handig zijn van formaat, economisch in

Y'S WEZEN DE WEG RATIE'!



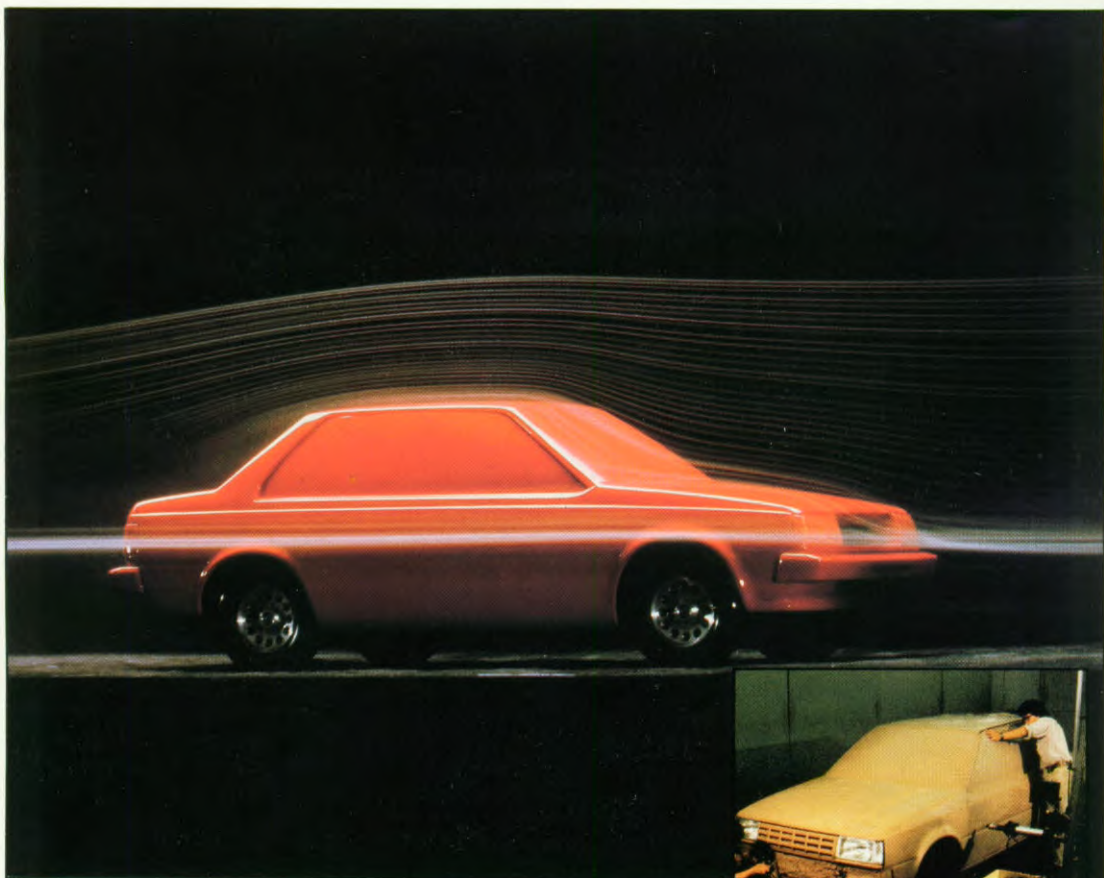
*De eerste Datsun Sunny
1000 uit 1966.*



brandstofgebruik, plezierig om te berijden en fraai van uiterlijk. De belangrijkste beslissing was, dat de nieuwe Nissan Sunny in plaats van achterwielaandrijving nu voorwielaandrijving zou krijgen. Daarbij moest natuurlijk wel de goede reputatie van de Sunny als een gemakkelijk hanteerbare auto gehandhaafd blijven.

Dankzij toepassing van nieuwe technieken slaagde men erin, de nieuwe Sunny een draaicirkel mee te geven van 10 meter. In deze klasse een prestatie. Door het gewicht op een uitgekende wijze te verdeelen en door een belangrijke gewichtsbepierking van motor en transmissie kon worden voorkomen, dat de auto relatief zwaarder zou

gaan sturen. Trouwens, de gewichtsbepierking speelde bij het ontwerp van de Nissan Sunny toch een erg belangrijke rol. Op allerlei mogelijke manieren is nagegaan, waar overbodig gewicht kon worden voorkomen. Met als resultaat, dat de nieuwe Nissan Sunny gemiddeld 70 kilo lichter is dan zijn voorganger. Besparingen werden



bereikt bij de motor: (21 kilo), de versnellingsbak (10 kilo), stuur- en schakelmechanisme (21 kg) en karrosserie (18 kg).

Toen het proto-type eenmaal gereed was bleek het 1500 cm³ model 119 kilo per m² te wegen en een 1300 cm³ model slechts 115 kilo per m². En daarmee behoort de Nissan Sunny tot de klasse van de zeer economisch gekonstrueerde auto's. Natuurlijk mocht dit niet ten koste gaan van de sterkte: door toepassing van hoogwaardig staal en een speciaal gekonstrueerde bodystructuur komt de nieuwe Sunny lichter en sterker van de band dan voorganger en concurrenten. Al op de tekenafels werd de aerodynamische vormgeving van de nieuwe Nissan Sunny met grote zorg omringd. Want op dit punt moest een

optimale zuinigheid in brandstofgebruik worden bereikt.

Na tal van proeven in de windtunnel kwam men tot de huidige vormgeving: de licht benedenwaarts gerichte neus werd niet alleen uit esthetische overwegingen gekozen, evenals de spoiler onder de voorbumper. Natuurlijk speelt het uiterlijk bij het ontwerp van de nieuwe Nissan Sunny een belangrijke rol. Tenslotte wil het oog ook wat. Bij het beschouwen van de resultaten die van de tekenafels zijn gekomen, mag worden gekonstateerd, dat de ontwerpers ook in dit opzicht zijn geslaagd. De nieuwe Nissan Sunny voldoet dankzij het strakke



In de ontwerpstudio's van Nissan kregen de modellen voor het eerst gestalte.

Nissan Motor Co. Ltd. heeft ook een aantal interessante experimentele modellen op zijn naam staan.



moderne, funktionele lijnenspel aan de smaak van het grote publiek en mag ook daarom met recht een wereldauto worden genoemd.

Bij Nissan Motor Co. Ltd. zeggen ze: met deze auto kunnen we in deze klasse over de hele wereld de concurrentie aan. Voor bouwers en kopers: een zonnig perspectief.

Robots zorgen voor het spuitwerk.

Omdat het spuiten van auto's ongezond en gevaarlijk werk kan zijn, heeft Nissan Motor Co. Ltd. onlangs besloten naast de al bekende las-robots nu ook lak-robots in dienst te nemen.

Nissan heeft daarmee een kleurrijke primeur: de robots zullen worden geplaatst in volledig van de buitenwereld afgesloten ruimten, om ver-

vuiling van het milieu te voorkomen.

Buiten staat de z.g. trainingsrobot, aan wie alle werkroutine wordt geleerd. Op basis daarvan draagt de robot zijn kennis weer over aan de andere robots binnen.

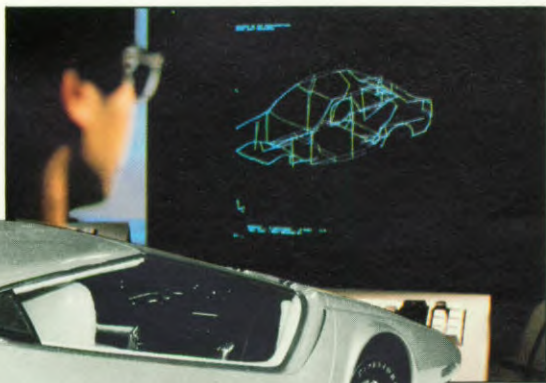
Nissan Motor Co. Ltd. is van plan om op den duur alle binnenlandse produktielijnen te voorzien van geautomatiseerde lakstraten.

Automaat vraagt minder energie.

De Nissan Sunny's die zijn uitgerust met een automatische versnelling, hebben nu een speciale voorziening, die het extra-brandstofverbruik dat een automaat vraagt, sterk reduceert. Dankzij deze blokkerende koppel-omvormer in de automatische versnellingsbak wordt, bij een snelheid van

65 km/uur, de vloeistofkoppeling automatisch uitgeschakeld en geschiedt de aandrijving direkt. Met als resultaat, dat het brandstofverbruik vele procenten lager komt te liggen, omdat er geen extra vermogensverlies optreedt.

Bij grotere modellen wordt dit lock-up mechanisme al toegepast: in de prijsklasse van de Nissan Sunny is het echter geheel nieuw. Populair gezegd: een automaat, die automatisch zuiniger wordt als hij niet behoeft te functioneren.



NISSAN SUNNY



De Nissan Sunny wordt in 4 uitvoeringen geleverd: als 2-deurs met 1300 cm³ of 1500 cm³ motor, als 4-deurs met 1300 of 1500 cm³ motor, als 5-deurs met 1500 cm³ motor en als 3-deurs coupé met 1500 cm³ motor.

De aandrijving op de voorwielen wordt verzorgd door een geheel nieuwe 4- of 5-versnellingsbak. De overbrengingsverhoudingen zijn zodanig gekozen, dat bij alle types de 4e

versnelling reeds een overdrive is. De 5e versnelling heeft zelfs een overbrengingsverhouding van 1 : 0,73. In combinatie met de 1488 cm³ motor wordt ook een automatische transmissie geleverd.

Deze automaat is uitgerust met een benzinebesparende blokkeerinrichting op de koppelomvormer.



	cilinder- inh. motor	boring en slag	kompressie- verhouding	max. DIN-ver- mogen	aantal versnel- lingen	top- snel- heid
NISSAN SUNNY 2-deurs 1300	1270 cm ³	76.0 x 70.0 mm	9.0 : 1	44,1 kW = 60 pk bij 5600 tpm	4	150
NISSAN SUNNY 2-deurs 1300 Luxe	1270 cm ³	76.0 x 70.0 mm	9.0 : 1	44,1 kW = 60 pk bij 5600 tpm	4	150
NISSAN SUNNY 2-deurs 1300 GL	1270 cm ³	76.0 x 70.0 mm	9.0 : 1	44,1 kW = 60 pk bij 5600 tpm	5	150
NISSAN SUNNY 2-deurs 1500 GL Automaat	1488 cm ³	76.0 x 82.0 mm	9.8 : 1	51,4 kW = 75 pk bij 5600 tpm	—	155
NISSAN SUNNY 4-deurs 1300 GL	1270 cm ³	76.0 x 70.0 mm	9.0 : 1	44,1 kW = 60 pk bij 5600 tpm	4	150
NISSAN SUNNY 4-deurs 1500 GL	1488 cm ³	76.0 x 82.0 mm	9.8 : 1	51,4 kW = 75 pk bij 5600 tpm	5	160
NISSAN SUNNY 5-deurs 1500 GL	1488 cm ³	76.0 x 82.0 mm	9.8 : 1	51,4 kW = 75 pk bij 5600 tpm	5	160
NISSAN SUNNY 3-deurs 1500 GL Coupé	1488 cm ³	76.0 x 82.0 mm	9.8 : 1	51,4 kW = 75 pk bij 5600 tpm	5	165

NISSAN SUNNY

Motor

Voorin dwarsgeplaatste, watergekoelde benzine-motor, 4-cilinders in lijn, bovenliggende nokkenas, aangedreven door middel van een getande riem, 5 keer gelagerde krukas.

Transmissie

Volledig gesynchroniseerde 4- of 5-versnellingsbak, bediend door een centraal geplaatste versnellingspook. Volautomatische transmissie leverbaar op 1500 GL 2-drs. Aandrijving op de voorwielen via aandrijfassen met homokinetische koppelingen. Versnellingsbak met differentieel en aandrijfassen vormen een geheel.

Koppeling

Enkelvoudige droge plaatkoppeling mechanisch bediend. Diafragmaveer drukgroep.

Koelsysteem

Gesloten koelsysteem onder druk, voorzien van een thermostaat en door een V-snaar aangedreven centrifugaal waterpomp. Zelfdenkende elektrische ventilator.

Brandstofsysteem

Tweetraps valstroom carburateur (1300 Nikki; 1500 Hitachi). Mechanisch aangedreven benzinepomp. Droog luchtfilterelement. 1300 handbediende choke, 1500 automatische choke. Brandstof: 1300: normale benzine, geschikt voor LPG; 1500: super benzine, geschikt voor LPG. Inhoud brandstoftank: 50 liter.

Elektrisch systeem

Accu (onderhoudsvrij) 12 volt, - 60 AH, Wisselstroomdynamo 12 V - 50 A.



Smeersysteem

Volledig onder druk met een full-flow oliefilter, type Cartridge. Mechanische olie-pomp.

Wielophanging

Vóór: onafhankelijk volgens het MacPherson principe. Hydraulisch werkende schokdempers. Achter: onafhankelijk d.m.v. schroefveren en twee onafhankelijk geveerde draagarmen. Hydraulisch/gasgevulde schokdempers.

Remmen

Hydraulisch, diagonaal gescheiden remsysteem met rembekrachtiger. Remdruk-begrenzer in het achterwielcircuit.

Vóór: schijfremmen.

Achter: Trommelremmen.

Kontrolelampje dat zowel

reageert bij een te laag

remvloeistofniveau alsook

bij aangetrokken handrem.

Handrem mechanisch op de achterwielen.

Stuurinrichting

Tandheugelprincipe. Zelfkorrigerende stuurinrichting. Veiligheidsstuurkolom.

Wielen en banden

Geperste stalen velgen maat 4½ J x 13, voorzien van radiaalbanden maat 155SR13.

Karosserie

Zelfdragende karosserie, voorzien van veiligheidskooi met kreukelzones voor en achter. Kunststof bumpers. Een hoofdsleutel voor alle sloten.

Anti-roestbehandeling

Toepassing van verzinkt plaatstaal op de meest kwetsbare plaatsen. De karosserie wordt eerst gefosfateerd en daarna door een onderdompeling en langs elektrolitische weg van een grondlaag en epoxyhars voorzien.

De bodem en dorpels hebben een beschermende



grondlaag. Een beschermende waslaag is aangebracht in vele holle ruimten. Kunststofbeschermplaten in de voorwielkasten voorkomen, dat de beschermlaag daar

door steenslag wordt aange-
tast.

Service en garantie

Servicebeurten: Kleine
onderhoudsbeurt om de 6

maanden. Grote onder-
houdsbeurt één keer per
jaar. Garantietermijn: 1 jaar,
ongeacht het aantal kilo-
meters.

Afmetingen en gewichten		1300/1500 2/4-deurs (automaat)	1500 3-deurs coupé	1500 5-deurs
Lengte	mm	4135	4135	4255
Breedte	mm	1620	1620	1620
Hoogte	mm	1385	1355	1360
Wielbasis	mm	2400	2400	2400
Spoorbreedte vóór	mm	1395	1395	1395
Spoorbreedte achter	mm	1375	1375	1375
Massa leeg 1300	kg	790	—	—
Massa leeg 1500	kg	800 (820)	820	840
Max. toelaatbare totaal massa	kg	1285	1285	1325
Max. massa aanhanger geremd	kg	800/1000*	1000	1000
Max. massa aanhanger ongeremd	kg	450/550*	550	550
Max. dakbelasting	kg	75	75	75
Max. kogeldruk trekhaak	kg	50	50	50
Draaicirkel koetswerk	m	10,0	10,0	10,0

(* = 1500)

STERKE TROEF VAN NISSA CONCURRERENDE KLASS

De nieuwe modellen van Nissan volgen elkaar dit jaar in razend tempo op. Daarbij is het opmerkelijk dat de fabriek resoluut overgeschakeld is naar voorwielaandrijving, ook op haar middenklasse modellen.

Nadat eerder dit jaar de Stanza zijn intrede deed als totaal nieuw Nissanmodel in de klasse van 1600 - 1800 cm³, is nu ook de nieuwe Sunny geïntroduceerd in 1300 en 1500 versie, beiden ook weer voorzien van aandrijving op de voorwielen. Voor de nieuwe Sunny, die 4 meter 13 lang is, betekent die keuze van aandrijving op de voorwielen natuurlijk een enorme ruimtewinst ten opzichte van de voorgaande modellen, die sinds de lancering van dit type in 1966 steeds enigszins conventioneel in deze klasse aandrijving op de achterwielen hadden.



Vormgeving en uitvoering

Nissan vernieuwde de zeer populaire Sunny, waarvan er ieder jaar ruim 500.000 over de gehele wereld werden verkocht, voor het laatst in 1978 en de gebruikelijke vijf-jaren cyclus in de auto-industrie kennende, lag het in de lijn der verwachtingen, dat deze Japanse fabriek in '82 met een nieuw model zou komen.

Aan de vijfde generatie Sunny's heeft Nissan echter extra veel aandacht besteed omdat de uitdaging in juist dit segment van de midden-klasse bijzonder groot is. De wagen moet het immers opnemen tegen bestsellers als een Ford Escort, een Opel Kadett, een Toyota Corolla, een Mazda 323, een Renault 9, een Fiat Ritmo of een VW Golf. Voorwaar een gezelschap waarin de concurrentiestrijd op z'n hevigst is.

Voor Nissan was het dus niet voldoende om alleen over te schakelen naar voorwielaandrijving, de gehele auto, de totale techniek en de motor moesten grondig onder handen worden genomen en het eindprodukt diende vóór alles een nieuwe, aantrekkelijke en keiharde troef in deze klasse te worden.

Het resultaat is een Sunny '82 geworden, die in een moderne vormgeving z'n eigenaar veel binnenruimte, goede prestaties, een economisch verbruik en een perfecte afwerking te bieden heeft.

Om met het uiterlijk te beginnen, Nissan levert de nieuwe Sunny in vier uitvoeringen, een 2- en 4-deurs versie, een 5-deurs en een 3-deurs coupé. Voor alle



modellen is een verbeterde 1.5 liter motor beschikbaar, de sedans zijn ook leverbaar met een nieuwe 1300 cm³ motor.

Onze rij-test werd gemaakt met de nieuwe 1500 GL, waarschijnlijk ook een veel gevraagde uitvoering in het modellenprogramma. Dit sedan model heeft een bijzonder vlotte lijn gekregen met een schuin aflopende motorkap, een vernieuwde grille, een lage taillelijn met slechts zeer dunne zij- en dakstijlen waardoor het totale glasoppervlak en daarmee het uitzicht rondom opmerkelijk groot is geworden.

De auto heeft in 2- en 4-deurs sedan uitvoering een conventioneel kofferdeksel,

het - ook zeer fraai gelijnde - coupé model is voorzien van een wijd openslaande achterklep.

Het bagagecompartiment is eenvoudig van binnenuit de auto te openen middels een handle naast de bestuurdersstoel. Een oplossing die de Japanse autofabrikanten wel meer toepassen, zoals zij ook zeer vernuftig het klepje van de benzinetankopening altijd van binnenuit vergrendelen. Ook de toepassing van een van binnenuit verstelbare buitenspiegel toont aan, dat Nissan zorg aan de details van deze nieuwe Sunny GL heeft besteed.

Zoals reeds gesteld heeft de toepassing van voorwielaandrijving het nieuwe model

veel extra binnenruimte gegeven. Daarvan profiteren vooral bestuurder en vóórpassagier, die voor het eerst in een betrekkelijk kleine Japanse auto werkelijk over opvallend veel been- en hoofdruimte beschikken. De voorstoelen zijn trouwens over een grote lengte instelbaar en de rugleuning is eenvoudig verstelbaar, zodat een prima zitpositie achter het stuur kan worden verkregen. Een en ander heeft echter wel tot gevolg, dat bij lange voorspassagiers, de beenruimte voor de achterpassagiers beperkt is.

Het interieur van de nieuwe Sunny is eveneens bijzonder netjes afgewerkt: een keurige stoffen bekleding, doorlopend in de portierpanelen, een dik tapijt op de vloer, hoofdsteunen standaard op de voorstoelen en oprolgordels in dezelfde tint als de kleuren van de binnenbekleding.

Een modern twee-spakig stuurwiel en een netjes verzorgd, goed overzichtelijk dashboard waarin als extra is opgenomen een toerenteller, een radio en een quartzklokje. Midden op het dashboard de bedieningshandles voor een goed werkend verwarmings- en ventilatiesysteem met als extra een gesloten luchtrecyclings- en circulatiesysteem, dat kan worden gebruikt indien bijvoorbeeld bij files teveel giftige uitlaatgassen in het interieur zouden binnendringen.

Aan de gehele afwerking en de styling van het passagierscompartiment van deze nieuwe Sunny kan men zien, dat Nissan er naar gestreefd heeft om werkelijk in deze zwaar concurrerende klasse met een perfect tegenwpen te komen.

Rij-eigenschappen

Daarbij spelen echter ook de



rij-eigenschappen een belangrijke rol. Hoewel Nissan - met uitzondering dan van de kleine Cherry - maar weinig ervaring op het gebied van voorwielaandrijving heeft, is de toegepaste techniek bij de nieuwe Sunny perfect. De wagen stuurt licht en direct, is uitstekend handelbaar en van enige reactie in het stuurwiel van die aandrijving op de voorwielen is - ook bij felle acceleratie - niets te merken. De constructie is naar onze mening zelfs beter dan bij de Stanza, hoewel daar een groter motorvermogen en een hoger gewicht ook een rol spelen.

De wielophanging is rondom onafhankelijk met aan de voorzijde - uiteraard - de toepassing van de befaamde McPherson veerpoten, aan de achterzijde schroeven op onafhankelijke draagarmen en verticaal geplaatste dubbelwerkende schokdempers.

De gehele onderstelconstructie zorgt bij deze wagen



voor een perfecte wegligging tezamen met een comfortabele vering en een goede schokdemping. Hoewel de auto door zijn stroomlijnvorm en de toegepaste voorwielaandrijving van huis uit een goede stabiliteit op de rechte weg heeft, constateerden we toch een lichte neiging tot zij-windgevoeligheid bij sterke windstoten.

De Sunny beschikt over een nieuw ontwikkeld kruislings gescheiden rem-systeem met schijven aan de voorzijde en trommels achteraan. Alle typen hebben



standaard een servo-rembe-
krachtiger, waardoor de
pedaaldruk licht en goed do-
seerbaar is. De remmen grij-
pen geleidelijk aan, de rem-
weg is kort en recht, blokke-
ren komt niet onmiddellijk
voor, dankzij de goede
werking van een remkracht-
verdeler tussen vóór- en
achterwielen.

Prestaties

Om de nieuwe Sunny vol-
doende prestaties mee te
geven zonder dat dit direct
op het brandstofverbruik in-
vloed heeft, werd een combi-
natie gezocht tussen een
'high performance' motor en
een betere aerodynamica bij
een lager gewicht van de
auto. Wat dat laatste betreft
slaagde men er in de basis
1.5 liter sedan in leegge-
wicht terug te brengen van
850 naar 800 kg, ondanks de
toepassing thans van een
vijfbak in plaats van een 4
versnellingsbak.

Wellicht de belangrijkste
verbetering is de verhoging
van het motorvermogen.
Gebruik makend van dezelf-
de 1488 cm³ viercilinder
watergekoelde kopklepper
met bovenliggende nokken-
as die thans ook in de
huidige Cherry te vinden is,
kon men door verhoging van
de compressieverhouding
van 9,0 : 1 naar 9,8 : 1 een
winst van 5 Pk boeken.

Aan de krukas gemeten
levert de Sunny motor thans
55,1 kW (75 Pk) bij 5600 t/m
tegenover 51,4 kW (70 Pk) bij
5200 t/m bij het vorige
model. Het betekent wel een
omschakeling naar super-
benzine voor de Sunny 1500
rijder, maar ook een veel
grotere soepelheid (maxi-
mum koppel thans 121,6 Nm
bij 2800 t/m tegenover 113
Nm bij 3200 t/m voorheen)
en meer prestaties van de
motor, die bovendien opmer-
kelijk zuinig is gebleven. Via

de zeer soepel schakelende,
goed gesynchroniseerde 5-
bak merkt men al direct bij
het wegrijden, dat die Sunny
echt wel vooruit wil.
Hanteert men de stopwatch
dan blijkt de auto slechts
een tijd van 13,8 sec. nodig
te hebben om van stilstand
op 100 echte km/uur te
komen. De snelheidsmeter
in de wagen wekt wel iets af
van de werkelijkheid
(zo'n 7%), maar met de wij-
zer op iets over de 160 km/
uur noteerden we toch ook
een echte topsnelheid van
151 km/uur. Voorwaar goede
prestaties van deze midden-
klasser.

De trekkracht zit er overi-
gens voldoende in geduren-
de het gebruik van de nor-
male vier versnellingen, bij
schakeling naar de bewust
gekozen 5e overdrive - die
nieuw is op deze auto - gaat
de lust tot prestaties ver-
loren en zoekt de motor,
overigens vrij geruisloos,
verder op kruissnelheid.
Die vijfde versnelling is dus
duidelijk de benzinebespaar-
der en dat blijkt ook wel uit
de verbruikscijfers bij 120
km/uur: 1 op 14,4 volgens
onze officiële meting. Rustig
rijdend bij 90 km/uur op de
buitenweg noteerden we 1
op 18,7, terwijl het verbruik
in de stad op 1 op 11,8 lag.
Cijfers die beduidend
gunstiger liggen dan bij de
oude Sunny en die aantonen
dat niet alleen vormgeving
en gewijzigde onderstel-
techniek deze wagen tot een
nieuwe verschijning voor de
tachtiger jaren heeft
gemaakt, maar dat ook het
motorisch gedeelte is
aangepast aan de eisen van
deze tijd.

Met de nieuwe Sunny als
onderdeel van Nissan's
ambitieuze modellenpro-
gramma voor de jaren '80
heeft de fabriek zeker een
sterke troef in handen tegen-
over de Europese concurren-
tie.

TIPS

AUTOTHEEK

WIJST U DE WEG IN DE SUNNY



De Nissan Sunny is qua onderhoud bepaald geen veel-eisende auto. Volgens het Nissan Onderhoudssysteem moet de Sunny in principe tweemaal per jaar naar de garage. Eénmaal voor een kleine en éénmaal voor een grote onderhoudsbeurt. Indien men per jaar méér dan 20.000 km rijdt, geldt in plaats van een interval in maanden een interval in kilometers. In beide gevallen wordt een rapport opgemaakt, waarbij een vast aantal punten wordt gecontroleerd. Voor de gemiddelde automobilist zal 't er op neerkomen, dat slechts één keer per jaar zo'n grote beurt hoeft worden uitgevoerd. Afhankelijk van de weers- en rijomstandigheden kan natuurlijk aanvullend of frequenter onderhoud noodzakelijk zijn. Het periodieke onderhoud dient bij de officiële dealer plaats te vinden. Maar een handige eigenaar kan een aantal onderhouds- en controlewerkzaamheden zelf doen. Als standaard gereedschap levert Nissan bij de Sunny uiteraard een krik met wielmoersleutel. Maar bovendien is er nog een apart gereedschapstasje met een kombinatietang, twee steeksleutels en een gekombineerde gewone- en kruiskop schroevendraaier. Krik en gereedschap zijn opgeborgen bij het reservewiel in de bagageruimte.



Zekering vervangen

Het zekeringskastje bevindt zich links onder het dashboard, naast het portier. Nissan past het nieuwe type kunststof zekering toe: rode van 10 ampère en gele van 20 ampère. Er zijn 17 zekeringen en van beide soorten zit een reserve-exemplaar in het deksel van het zekeringkastje. Op dat deksel staat ook duidelijk aangegeven, welk circuit door welke zekering wordt beveiligd.

Lampje van koplamp verwisselen

Het lampje van een koplamp wordt van onder de motorkap vervangen. Na het ope-

nen van de motorkap de driepolige stekker van de lampvoet trekken; rubber afdekkap lostrekken; het uiteinde van de lampvoetveerklem wegdrukken en losnemen en het lampje verwijderen. Het nieuwe lampje moet van hetzelfde type zijn. Let goed op: het glas van het lampje mag niet met blote vingers worden aangeraakt. Dit kan corrosie in de koplamp veroorzaken en de levensduur van het lampje verminderen. De lamp kan slechts op één manier worden gemonteerd. Breng vervolgens de rubber afdekkap weer aan, waarbij het woord "top" aan de bovenkant moet staan en druk de stekker op de lampvoet. De koplampen kunnen worden afgesteld door middel van twee stelschroeven. Omwille van uw eigen veiligheid en om



andere weggebruikers niet te hinderen is het aan te raden, de lampen met behulp van een speciaal daartoe ontwikkeld apparaat bij uw dealer te laten afstellen.

Lampje stadslicht vervangen

Hiervoor moet de motorkap eveneens worden geopend. Het stadslicht is opgenomen in de omlijsting van de radiatorgrille. Verwijder de schroeven net boven de koplamp en recht onder het stadslicht. De lamphouder



kan nu worden losgenomen. Draai vervolgens aan de achterzijde twee schroeven los, haal het stadslicht uit elkaar en verwijder het lampje. Het monteren geschiedt in omgekeerde volgorde.



Clignoteurlampjes verwisselen

De voorclignoteurs zijn gemonteerd in de bumper. Draai de twee kruiskopschroeven los en gebruik daarbij eventueel een tweede schroevendraaier om de schroefklemmen achterin de bumper iets open te drukken. Vervolgens kan de lamphouder uit de bumper worden gedrukt, het clignoteurglas kan worden losgenomen en het lampje vervangen.

De clignoteurs op de spat-schermen zitten met een bajonetsluiting vast. Draai het lampje tegen de wijzers van de klok in, neem het lampje uit het spat scherm en draai vervolgens op dezelfde manier het glas los. Het lampje kan dan uit de lamphouder worden getrokken en worden vervangen.



Achterlicht

Het vervangen van een lampje in de achterlicht-unit is wel uitermate eenvoudig. Open het kofferdeksel, druk de kunststof klem midden in de plaat van het achterlicht weg en vervolgens kunt u de hele plaat losnemen en het defekte lampje vervangen.



Nummerplaat-verlichting

Bij de sedan-uitvoering zijn de houders voor de nummerplaatverlichting in de achterbumper geklemd. Zo'n houder kan gemakkelijk worden verwijderd door er een schroevendraaier onder te steken en omlaag te wippen. Vervolgens met een kruiskopschroevendraaier de twee schroefjes in de lamphouder losdraaien, het "glas" losnemen en het lampje vervangen. Na montage kan de lamphouder weer in de bumper worden vastgedrukt. Bij de Sunny 5-deurs behoeven slechts de schroeven van de lamp-glaasjes te worden losgedraaid.

Binnenverlichting

Ook het lampje van de binnenverlichting kan natuurlijk



wel eens stuk gaan. Vervangen is eenvoudig: bij de Sedan kan het deksel van de verlichting met de wijzers van de klok mee worden losgedraaid en bij de coupé en de 5-deurs dienen twee kruiskopschroefjes worden losgedraaid. Het lampje zit tussen twee klemmetjes en kan zo worden losgenomen.

Onderhoudsvrije accu

De Nissan Sunny is uitgerust met een onderhoudsvrije accu. Deze hermetisch gesloten accu kan en hoeft niet worden bijgevuld. In het witte vlak op de accu zit een kijkgat; daarin ziet men een blauwe kleur zolang de accu in goede conditie verkeert. Bij een ontladen accu is het kijkgat kleurloos. Het is aan te raden om de accuklemmen eens per jaar los te nemen en in te smeren met zuurvrije vaseline.



Remvloeistof

Kontroleer geregeld het peil van de hydraulische remvloeistof. Het reservoir is transparant, aan de buitenzijde staan een minimum en een maximum peil aangegeven. Het reservoir bevindt zich aan de linkerzijde van



de motorruimte. Als de remvloeistof op of onder het minimumpeil staat, is het verstandig zo snel mogelijk bij uw Nissan-dealer langs te gaan.

Remblokjes controle

De remblokjes van de schijfremmen vóór gaan onder normale omstandigheden vele duizenden kilometers mee. Om de dikte van de remblokjes te controleren dienen de voorwielen te worden verwijderd. Men kan in de houder aan de voorkant van de remschijf, aan weerskanten het remblokje zien zitten. Wanneer de blokjes zichtbaar dun zijn geworden dienen zij bij de dealer vervangen te worden.



Koelvloeistof controleren

Koelsysteem uitsluitend bij koude motor controleren. Tegen de winter is het nuttig de werkzaamheid van het antivries-middel in de koelvloeistof te controleren. De dop van de radiator losdraaien (denk eraan, bij een koude motor) en de slang van de antivries-weger in de radiator hangen, waarbij de



krijpbal geheel ingedrukt moet zijn. De bal langzaam loslaten en de weger met koelvloeistof vullen. Het wijzertje in de weger geeft dan aan tot welke temperatuur het koelsysteem tegen vorst is beveiligd.

Peilstaaf motorolie

De oliepeilstaaf bevindt zich aan de rechter-voorkant van de motor, tussen motorblok en uitlaatspruitstuk. De zwarte olievuldop zit boven op de motor. Het oliepeil altijd controleren bij stilstaande motor en een volkomen vlak geparkeerde auto. Wacht bij het peilen altijd tot de motor een paar minuten niet gelopen heeft, de smerende motorolie kan dan teruglopen in het oliecarter. De peilstaaf vervolgens uit zijn houder trekken, schoonvegen, in het peilgat terug steken, even wachten en dan opnieuw de peilstaaf omhoog trekken en het peil aflezen.



Luchtfilter schoonmaken en stellen

Het luchtfilter, de lichtblauwe trommel boven op de



motor, dient om de aangezogen buitenlucht die nodig is voor de verbranding van de motorbrandstof, te filteren. Dat gebeurt via een droog, papieren filter. Zo'n filter wordt na verloop van tienduizenden kilometers vuil en kan dan de goede werking van de motor belemmeren en het brandstofverbruik doen toenemen. Een vervuild filter moet vervangen worden. Het is mogelijk om tussentijds het filter even schoon te blazen. Draai daartoe de vleugelmoer boven op het filterhuis los, neem het deksel weg en haal het filterelement uit het huis. Montage geschiedt in omgekeerde volgorde. Omdat een automotor bij een bepaalde temperatuur het beste funktioneert en de buitenlucht nu eenmaal varieert van vele graden onder nul tot vele graden erboven, moet de motor behoed worden voor al te grote temperatuurverschillen van de aangezogen lucht. Daarom heeft het luchtfilter van de Sunny een zomer- en winterstand. Wanneer de buitentemperatuur meestal lager is dan 15° C moet de klep in de aanzuigbuis van het luchtfilter op de winterstand worden gezet, het handeltje moet daarvoor omhoog getrokken worden. Bij temperaturen boven de 15° C, ruwweg in de loop van het voorjaar tot het eind van de herfst ongeveer, moet het handeltje in de zomerstand en dus omlaag staan. Overigens, zo héél erg nauw luisteren die temperatuurverschillen niet.



Bougies vervangen

Nissan gebruikt op de Sunny bougies van de merken NGK of Hitachi. In alle gevallen dient de elektrodenafstand 0,8 tot 0,9 mm te bedragen. De typen per merk zijn zowel voor de 1,3 als 1.5 motor in de Sunny: BPR 5 ES of L 46 PW. Bougies losdraaien met een bougiesleutel en bij monteren vooral goed opletten dat de bougie recht in het gat wordt gedraaid omdat anders schade aan de schroefdraad van het bougiegat kan ontstaan. De bougies dienen elke 20.000 km te worden vervangen.

Kontaktpuntjes vernieuwen

De kontaktpuntjes dienen elke 20.000 km te worden vernieuwd. Daarvoor moet de verdelerkap (voor aan de motor, bij de accu) worden losgenomen. Dat kan door twee klemmen los te trekken. De kontaktpuntenset is op de bodemplaat van de verdeler bevestigd. Tussentijds kan men de kontaktpuntafstand controleren door eerst de rotor te verwijderen. Deze kan daartoe eenvoudig worden losgetrokken. Draai de onderbreker-as zodanig dat de kontaktpunten hun grootste opening hebben. Draai daarna de schroef onder de kontaktpuntarm los en stel de puntjes met behulp van een voelmaatje op 0,45 tot 0,55 mm onderbrekerafstand af. Vervolgens schroefje weer aandraaien, fiber nokje van de onder-



breker-as iets oliën en de rotor weer op de as schuiven. Plaats vervolgens de verdeelkap op de juiste wijze op het huis waarbij de nok in de uitsparing valt en druk de klemmen vast.



Ventilatorriem

De ventilatorriem bevindt zich aan de eigenlijke voorzijde van de motor, aan de kant van het rechter binnenscherm. Hij heeft een voorgeschreven spanning en kan met de hand ruim een centimeter op en neer worden bewogen. Als de riem te strak of te los staat dient de moer van de dynamosteun iets te worden losgedraaid waarna de dynamo zo veel als nodig naar buiten of naar binnen wordt gedrukt. Vervolgens de moer weer aandraaien. Let er vooral op de spanning van de V-snaar niet te groot te maken want daardoor kan lagerschade aan de dynamo optreden. Een versleten of beschadigde V-snaar zo snel mogelijk bij uw Nissan-dealer laten vervangen.



Brandstoffilter

De Sunny is voorzien van een doorzichtig brandstoffilter, gemonteerd rechts achter de motor tegen het schutbord. Dit filter dient om eventueel vuil in de brandstof tegen te houden, het dient iedere 40.000 km te worden vervangen.



Bandenprofiel

Het bandenprofiel is erg belangrijk bij het rijden op natte en gladde wegen. De Nederlandse wet schrijft een minimum profieldiepte van slechts 1 mm voor, maar wij zouden u willen aanraden om bij een minimum diepte van 2 mm de banden te vervangen. Om aan te geven dat vervangen noodzakelijk wordt zijn de banden op uw Sunny voorzien van slijtage-aangevers, kleine verhogingen in het profiel die zichtbaar worden als de banden versleten raken.

VOOROP IN DE RALLYES....

Als het wachten veel langer duurt dan het tijdschema wil, wanneer het buiten niet is te harden omdat de temperatuur op de sinds lang gebarsten thermometer in die Finse poolnacht eigenlijk minus veertig had moeten aanwijzen, waarbij je je zou afvragen hoe de Nederlandse weerprofeet Jan Pelleboer dit zelfs voor hem ongebruikelijke weertype met onnavolgbare stem zou omschrijven, ja dan is het tijd om binnen bij een wodka aan het haardvuur te luisteren naar de verhalen.

Sterke rallyeverhalen. Vooral die doorgewinterde verslaggever uit Wales die al zoveel Arctic rallyes, zoveel Safari's, ontelbare Monte Carlo's, de marathons van Londen naar Sydney en die van de Engelse hoofdstad naar Mexico beleefde, wanneer die Gerry Philips, dat onvermoeibare baken van anekdotes, zijn mooiste Datsun verhaal voordraagt. Als zijn keel is gesmeerd wil hij weleens gaan staan en onder luid Banzai! geroep met de zijkant van zijn rechterhand op tafel slaan, tot groot vermaak van Japanse monteurs. Het mooiste verhaal is waar gebeurd. Nu, na die vele jaren van successen met Datsun rallyewagens over de gehele wereld, is het de vrolijke noot in een serieus bedrijf als de internationale wedstrijd sport. Het had te maken met die keer in de vrachtloods op het vliegveld van Nairobi toen de zending met onderdelen waarop de Datsun serviceploeg met smart wachtte, werd uitgekapt. Uit enkele kisten kwamen blikken en nog eens blikken antivries. Kink in de logistieke kabel Japan-Kenia. Uitgerekend aan de evenaar waar de koperen ploert onbarmhartig schijnt op de deelnemers in een van 's werelds zwaarste en bekendste rallyes, de sinds 1953 verreden Safari. Waar



het gevaar om iedere hoek loert, waar wilde beesten de weg kunnen versperren, waar kwaadaardig gezinde stammen de rijders en vooral de voorruiten tracteren op een hagelregen van stenen, uitgerekend in dat gebied waar de tropische regens vaak enorm huishouden onder het deelnemersveld in een land waar ze het nog vaak heb-

ben over "The Unsinkable Seven". Ooit keerden slechts zeven wagens na de slopende rit terug in Kenia's hoofdstad Nairobi. Antivries in de tropen. Een menselijk vergissinkje als je tientallen kratten met onderdelen en banden opstuurt voor een ware vloot trainings- en wedstrijd wagens. Toen waren er ongetwijfeld men-



Een veel voorkomend beeld na afloop van de ontzettend zware Safari rallye voor de Datsun-ploeg: zegevierend zittend op het dak van de winnende wagen. Nissan/Datsun won dit jaar de Safari voor de vierde achtereenvolgende keer en voor de zevende keer in totaal.

Links: Shekhar Mehta.



Een typerend rallyebeeld: modder in de Safari. Betrouwbaarheid en snelheid maken winnaars van de Datsun rallyewagens. Dit jaar eindigden met Pasen vier Datsuns bij de eerste vijf in het klassement.



sen kwaad. Nu is het een leuk verhaal bij het haardvuur. Want er is geen tak van autosport die zich zo goed leent voor *stories*, vooral ook omdat er door de lange duur van de evenementen onvermijdelijk veel gebeurt. Datsun is door de jaren heen een hele grote geworden in de rallyesport. Vooral in de lange en zware wedstrijden

in Afrika en Zuid-Amerika, waarin het aankomt op die unieke combinatie van snelheid en betrouwbaarheid. In de Safari, die met Pasen voor de 30e keer werd verreden, vestigde Nissan/Datsun een uniek record: zeven overwinningen in totaal (de eerste dateert van '70) en nu voor de vierde achtereenvolgende keer de beste. Die laatste vier zeges

gingen naar één man: de uit Oeganda afkomstige Indiër Shekhar Mehta, getrouwd met het vrouwtje dat ooit als Yvonne Pratt aan zijn zijde een Tulpenrallye in Nederland reed en die bij de Engelse RAC Rally tot zijn verbazing voor het eerst van zijn leven sneeuw uit de lucht zag vallen. Een beminnelijk man, die Shekhar. De Aziat moest

jaren terug de wijk nemen voor het moorddadige regime van Idi Amin, hij liet zijn koffie- en theeplantages achter om een nieuw leven te beginnen in het Kenia van eerst Jomo Kenyatta en nu Daniël Arap Moi. Ook al lacht de 37-jarige Mehta vrijwel altijd, hij is een leeuw achter het stuur. In 1973 won hij de Safari voor het eerst met een Datsun 240 Z. Twee jaar daarvoor zorgde hij voor sensatie door bij zijn Safari-debuut een Datsun 240 Z meteen maar naar de tweede plaats te rijden. Vanaf 1979 was hij niet te kloppen en ondanks een nieuw model rallywagen, stond de Safari-veteraan op zijn vertrouwde Violet GT. Hij wilde boven alles het aaneengesloten kwartet volmaken in de barre tocht over meer dan 5000 kilometer. Waarin het aankomt op stayers-kwaliteiten en het zoveel mogelijk sparen van je wagen. En dat lukte ook dit keer weer. Geen wonder dat Mehta in het bijzonder een "Safari rijder" wordt genoemd. Maar ook buiten Afrika is hij actief voor Datsun. Hij won de Rallye van Cyprus in 1976 en werd in datzelfde jaar derde in de Rallye van het Zuiderkruis in Australië en derde in de Acropolisrallye in Griekenland. Verleden jaar werd hij met Yvonne als navigatrice vijfde in de Acropolisrallye en tweede in de Codasur in Argentinië, terwijl hij met Mike Doughty in de door teamgenoten Timo Salonen en Seppo Harjanne gewonnen rallye van de Ivoorkust de derde plaats bezette. Meteen na de '82 Safari verklaarde navigator



Mike Doughty dat hij het tijd vond om er mee te stoppen. Dolgelukkige Shekhar hield zich meer op de vlakte: "Als ze me nu vroegen naar mijn plannen, zou ik waarschijnlijk zeggen dat het genoeg is geweest. Maar aan de andere kant zou ik niet weten wat ik anders met Pasen moet doen. Dus ..." Mehta, een fenomeen in de Safari. En zo kon de glunderende

rallye-manager Takashi Wakabayashi zijn mannen huldigen op het podium voor het Kenyatta conferentiecentrum waar de politie zoals gebruikelijk de toeschouwers die al te dicht in de buurt kwamen, met de lange lat uiteen dreef. Bij de Safari, ooit begonnen als Coronation Safari in verband met de kroning van Koningin Elizabeth in 1953 is alles ondergeschikt aan



De grootste hobby van filmakteur Paul Newman is de autosport, waaraan hij ook zelf nog actief deelneemt met z'n Datsun 280 ZX.

Wedstrijden met een zwaar karakter zijn op het lijf geschreven van Datsun rallyewagens: hier een fabriekswagen in actie tijdens de Acropolisrallye in Griekenland.



de helden van het stuur die hun jaarlijkse strijd met de natuur, de oerslechte wegen, het stof, de vermoeidheid, de tegenstanders en de betrouwbaarheid van het mechaniek aangaan. Een dergelijke uitdaging past precies in de doelstellingen die Datsun huldigt bij het deelnemen aan de internationale rallyesport. Met een overwinning in de Safari heb je wat te melden, daar-

mee kun je voor de dag komen. Want de wagens, die daarin aan de start verschijnen, hebben veel te maken met de normale produktiemodellen. Ook al werd en wordt aan races deelgenomen met Datsunprodukten (op Zandvoort werd Han Tjan in het verleden 2x nationaal kampioen in de Groep 2 racerij met een Datsun van het Datsun Dealer Team), bij Nissan staat de rallyesport

momenteel centraal. Vanaf volgend jaar komen nieuwe reglementen aan de orde, volgens welke de wedstrijd-wagens mogen worden gebouwd – in de Groep B hoeven slechts 200 wagens per jaar te worden geconstrueerd, zodat sprake is van speciale rallyewagens. Bij de voorstelling van het wedstrijdprogramma voor 1982, verklaarde Nissan's Competitie Manager Wakabayashi: "Op dit moment onderzoeken wij nog wat de beste oplossing is. Maar rallyes zijn er niet alleen voor de fabrikant en wij zijn er zeker van dat onze nadruk op het gebruik van massaproductie om rallyewagens tegen een redelijke prijs te kunnen leveren aan zoveel mogelijk enthousiasten, de juiste is". Nissan doet dit jaar mee aan zeven van de tien voor het wereldkampioenschap meetellende rallyes. En omdat fabrikanten alleen de beste zeven resultaten kunnen laten meetellen, bestaat er een goede kans op het behalen van de titel. Vooral omdat per traditie de Safari, de Acropolisrallye en de wedstrijden in Nieuw-Zeeland en Argentinië op het lijf zijn geschreven van de sterke Nissan/Datsuns. Rijders zijn de Keniaan Shekhar Mehta, de Fin Timo Salonen en de Brit Tony Pond: allemaal sterk op de lange afstand. Eind november wordt deelgenomen aan de laatste wedstrijd van het seizoen, de R.A.C. Rallye in Engeland waarin de weergoden vaak veel verrassingen in petto hebben. Dus toch maar die kratten met antivries meenemen.



AUTOTHEEK ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE