

De grootmoeder van de moderne Japanse roadster

In de wereld van betaalbare open sportwagens kan men tegenwoordig niet meer om de Japanse auto-industrie heen. Het beste voorbeeld is de Mazda MX5, op de voet gevolgd door Toyota's MR2. Iets duurder is de Nissan 350Z en weer daarboven is de Honda S2000 gepositioneerd. Dat was vroeger wel anders. In de jaren zestig waren het de betaalbare Britse roadsters die de toon aangaven. Toch was er begin jaren zestig een Japanse concurrent die het, vooral in Amerika, de Britten lastig maakte. Wij vertoefden een zonnig dagje in een Datsun Fairlady uit 1968 om de kwaliteiten van deze klassieker uit Japan te ervaren.

In oktober 1957 introduceerde Nissan de S211 Datsun Sports op de Tokyo Motor Show, voorzien van een 988 cc motor met 34 pk. De productie van deze auto was een direct gevolg van de succesvolle publiekspresentatie in augustus 1957 van het prototype A80X. Nissan voorzag een zeer gering productieaantal voor deze auto. Het was een nieuw marktsegment voor het merk, dat tot dan geen sportwagens had geproduceerd. Daarom besloot Nissan om voor die auto een in die tijd nieuwe productiemethode te gebruiken. Op een chassis van een sedan uit het Nissan gamma werd een kunststof carrosserie gemonteerd. Deze carrosserie werd niet in huis vervaardigd, maar bij het kunststoflaboratorium van een textielabrikant, om vervolgens bij derden tot een complete auto te worden geassembleerd. De 211 werd mondjesmaat geëxporteerd, er schijnen zelfs in Japan nauwelijks exemplaren verkocht te zijn. In totaal werden er van 1958 tot en met 1960 slechts 20 stuks gebouwd. Toch leek er belangstelling voor een sportwagen te bestaan, waarop Nissan besloot een verbeterde versie, speciaal voor de Amerikaanse markt, te ontwikkelen. Deze auto, de 212, zou de eerste Nissan worden met de naam Fairlady. Het was een linksgestuurde auto en in tegenstelling tot de 211 was de carrosserie van de Fairlady niet langer van kunststof, maar van staal. Nissan voerde drie redenen aan voor deze keuze: Ten eerste beschikte Nissan niet over voldoende productiecapaciteit voor grotere aantallen auto's met een kunststof carrosserie. Ten tweede bleek het moeilijk om een constante kwaliteit te garanderen voor de kunststofsamenstelling,

waardoor ook de sterkte ervan niet kon worden gewaarborgd. Tenslotte zag Nissan USA niets in een auto met een kunststof carrosserie. Qua vormgeving was de nieuwe Fairlady vrijwel identiek aan de 211, maar onderhuids was er een groter verschil. De Fairlady was namelijk voorzien van een 1189 cc motor met 48 pk en een vierversnellingsbak uit de in 1959 uitgebrachte 310 Bluebird sedan. Niet voor niets monteerde Nissan trots een badge met 'Datsun 1200' op de achtersteven. Toch vielen de verkopen erg tegen, slechts 228 stuks werden er in 1960 van de 212 gebouwd. De opvolger, de 213, had meer vermogen (60 pk), verbeterde remmen en achteras, maar hiervan werden er zelfs nog minder gebouwd dan van de 212 (1960-1962: 217 stuks). Belangrijkste reden voor het uitblijven van succes is waarschijnlijk de 25% hogere aanschafprijs van de sportwagens ten opzichte van de sedans die als technische basis dienden. De Britse roadsters waren in die tijd veruit superieur in prijs/prestatie en de 211/212/213 kon daarin geen verandering brengen.

DE FAIRLADY

In november 1961 presenteerde Datsun tijdens de Tokyo Motor Show de SPL310 Fairlady (waarin de 'L' staat voor Left hand drive). De auto was in het grootste geheim in Japan ontwikkeld, gelijktijdig met de moeizame start van de 213 in Amerika. De auto had een geheel nieuw vormgegeven carrosserie met veel strakkere lijnen dan haar voorgangers. De carrosserie is niet extreem opvallend, maar is een smakelijke samenvoeging van een aantal leuke styling details. De licht teruggeplaatste koplampen, de brede luchthapper op de motorkap die scherp afgesneden achterzijde, de vorm en plaatsing van de achterlichten, ze geven de Fairlady een vriendelijke uitstraling. Het interieur was typisch Japans, zeer compleet en keurig uitgevoerd. Opvallend was verder de montage van een dwarsgeplaatste stoel achterin, waardoor de Fairlady een volwaardige driezitter was. Technisch leunde de Fairlady weer zwaar op een Datsun sedan, in dit geval de Bluebird 310. Het chassis stamt van deze sedan, maar Nissan had haar lesje bij de 211/212/213 geleerd. Deze hadden namelijk een ongewijzigd Bluebird ladderchassis, terwijl de Fairlady een chassis met een sterke kruisversteviging bezat, waardoor de basis veel stijver werd. Van de Bluebird stammen ook de onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren en dubbelwerkende schokdempers. Motorisch was er

Wist u dat...

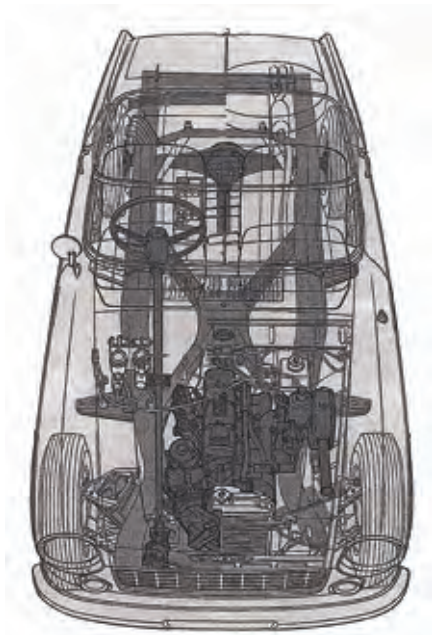
...Paul Newman leerde racen in een Datsun Sports? Voor zijn film 'Winning' uit 1968 moest Paul race-ervaring opdoen. Hij raakte besmet met het racevirus en werd, naast een begaafd acteur, een succesvol autocoureur en teameigenaar. Zo won hij in 1979 met een Porsche 935 de 24 uur van Le Mans en in 1995 op 70-jarige leeftijd de 24 uur van Daytona (waarmee hij het Guinness Book of Records haalde als oudste coureur die een officiële autorace heeft gewonnen). Paul Newman is mede-eigenaar van het Newman-Haas raceteam, dat in 2004 Champ Car kampioen werd met Sebastien Bourdais.

en...

...Een Datsun 2000 Sports in 1968 deed mee aan de Rally van Monte Carlo en de Tulpenrallye? De resultaten: 3e in de Rally van Monte Carlo en 1e en 2e in de Tulpenrallye.



Deze Fairlady was de laatste open sportwagen van Datsun voor een hele lange periode. De wielen zijn niet origineel, en de sierstrip over de flank ontbreekt



Doorsnede tekening van de Fairlady

ook
een



Een van de voorlopers, de S 211 uit 1957. Daarmee begon de Nissan/Datsun sportwagentraditie feitelijk

flinke vooruitgang. Waren de voorgangers voorzien van kleine motoren die zelfs nog gebaseerd waren op de 'B' serie motor van Austin, de nieuwe Fairlady kreeg een nieuwe 1488cc 'G' serie motor die Nissan voor de grotere Cedric sedan had ontwikkeld. Hoewel nog geen krachtpatser, leverde de nieuwe motor 71 pk, en daarmee was de Fairlady 1500 ruim twee keer zo krachtig gemotoriseerd als de eerste 211. Dankzij een gewicht van slechts 870 kilo haalde de Fairlady 1500 een topsnelheid van 150 km/h. De Amerikaanse pers gaf over het algemeen een positief oordeel over de Fairlady maar was ook kritisch, met name over de harde vering en de vier trommelremmen, die niet helemaal tegen hun taak opgewassen bleken bij maximaal gebruik van het vermogen. Het bedieningsgemak, het handige formaat en de goede prijs/kwaliteitsverhouding deden de balans echter in positieve zin omslaan. Vooral de uitgebreide uitrusting en de kwaliteit van de gebruikte materialen waren pluspunten die zwaar wogen.

EVOLUTIE VAN DE FAIRLADY

De naam Fairlady was niet geliefd bij de Amerikaanse dealers en zij gaven vaak de voorkeur aan de officiële benaming SPL310. Sommige dealers gingen zelfs zover om het Fairlady-embleem te vervangen door een Datsun exemplaar. Maar desondanks werd de Fairlady met open armen ontvangen. Nissan luisterde goed klanten en pers en hield de concurrentie ook goed in de gaten. Dat leidde in het eerste jaar al tot een flink aantal verbeteringen, waaronder de toevoeging van een tweede SU carburateur die 8 extra pk's opleverde. Opvallend was ook de officiële vervanging van het Fairlady embleem op de achterzijde door de typeaanduiding 'Datsun 1500'.

In augustus 1964 werd het interieur van de Fairlady aangepakt, waarbij de dwarsgeplaatste achterstoel het veld moest ruimen ten gunste van een grote bagageplank. Het dashboard kreeg ook een compleet andere uitvoering, waarbij het in carrosseriekleur gespoten paneel met vier grote instrumenten werd vervangen door een donkergekleurd kunststof paneel met twee grote en vijf kleinere meters. Een grote verbetering was ook de montage van een nieuwe kap, die in één vloeiende beweging kon worden neergelaten achter de voorstoelen.

In 1965 volgde de 1600 Sports (SPL311) de Fairlady 1500 op. Ook dit was een evolutie van het vorige model met onder meer een grotere

motor, nieuwe versnellingsbak, schijfremmen voor, grotere (14 inch) wielen, grotere spoorbreedtes en heel veel detailwijzigingen. De technische vooruitgang kwam voort uit de toepassing van de gehele aandrijflijn uit de Silvia, Nissans elegante nieuwe sportcoupé. Hoewel het gewicht met 50 kilo was toegenomen, waren de prestaties dankzij de 96 pk leverende motor aanzienlijk verbeterd: de topsnelheid lag nu rond de 170 km/h.

In maart 1967 vervulde Nissan de roep om een grotere motor. Aanvankelijk werd er geëxperimenteerd met een zescilinder lijnmotor. Doordat de motor in de Fairlady achter de vooras is gemonteerd, moesten er teveel aanpassingen aan chassis en carrosserie worden uitgevoerd. Daarom werd gekozen voor een viercilinder met een langere slag, die wel in het vooronder paste. Nissan beschikte over een 1982 cc motor, die eigenlijk een langeslagvariant was van de motor uit de 1600 Sports. Deze motor paste in de bestaande motorruimte en daarmee ontstond de Datsun 2000 Sports. De tweeliter leverde met Solex carburateurs maar liefst 150 pk, maar in Amerika werd de versie met Hitachi/SU carburateurs en 135 pk het meest geleverd. Ook de 1600, die gewoon in leveringsprogramma bleef, kreeg een verbeterde motor. Zo werd de krukas nu vijfmaal gelagerd (in plaats van driemaal in de oude versies) en werd de zware gietijzeren cilinderkop vervangen door een aluminium exemplaar. Voor de sleutelaars was de overstap naar metrische bouten en moeren een opvallende wijziging.

In oktober 1967 werd de Fairlady weer stevig onder handen genomen, nu als gevolg van gewijzigde veiligheidsvoorschriften in Amerika. Meest in het oog springend was de hogere voorruit die, om een beter bescherming te geven bij een eventuele koprol, nu gemonteerd was in een frame dat onderdeel uitmaakte van de carrosserie, kenners spreken dan ook over dit type als de 'high screen' Fairlady. Ook het dashboard werd vervangen door een zachter veiligheidsexemplaar met drie grote instrumenten recht voor de bestuurder.

Vanaf januari 1968 werden standaard hoofdsteunen gemonteerd. In dat jaar werden Fairlady kopers ook geconfronteerd met strengere emissienormen, waardoor het motorvermogen afnam en het gewicht toenam.

De wijzigingen voor 1969 zijn terug te voeren op kleine details, als gevolg van toepassing van onderdelen uit andere Nissan modellen. Met



Fairlady versus 350Z roadster

Wij kregen de gelegenheid om voor onze fotosessie ook een nieuwe Nissan 350Z roadster te gebruiken. Goed beschouwd de opvolger van de Fairlady. Want na het stopzetten van de productie van de Fairlady had Nissan geen volledige cabriolet in haar leveringsprogramma. Totdat de fraaie 350Z coupe werd onthoofd. Natuurlijk is een vergelijk tussen beide auto's zinloos. De enige overeenkomsten zijn de merknaam, het volledig neerklapbare dak en de twee zitplaatsen. Daar houdt ieder vergelijk op. De 350Z is in alle opzichten een bruut in vergelijking met de Fairlady. De sensatie van de 285 paarden, die hun inspanning door de twee uitlaten wereldkundig maken, komt door het neergelaten dak nog sterker over. Accelereren is steeds weer een genoegen en de elektronica houdt alles in het gareel voor de onwennige bestuurder. De cockpit van de 350Z is ruim, erg luxe afgewerkt en overzichtelijk. De Fairlady roept weer hele andere gevoelens op. Die van een eerlijke mechaniek, die voor eenieder beheersbaar is. En laten we eerlijk zijn: open rijden is toch een genot, waarbij de absoluut haalbare snelheid ondergeschikt is aan het rijplezier? Dat laatste biedt de Fairlady in overvloed, zij geeft je een veel rustiger gevoel dan de snelle 350Z. Die wil je steeds maar op haar staart trappen, en dan kan ze heel venijnig worden. Nee, met de Fairlady weet je wat ze kan, maar je hoeft haar niet steeds te pushen. Die tijd heeft ze gehad. Het is een eerlijke dame van middelbare leeftijd.





In vergelijking met een moderne sportwagen valt pas goed op hoe smal sportwagens vroeger waren



De Amerikaanse importeur was niet gek op de Fairlady aanduiding en verging het. Later kwamen ze zo vanaf fabriek

de nieuwe 240Z in aantocht hield Nissan de vertrouwde Fairlady vrijwel ongewijzigd, als back-up voor het geval de nieuwe sportwagen zou floppen. Maar het tegendeel was het geval en in april 1970 staakte Nissan de productie van de Fairlady om extra productiecapaciteit te genereren voor de ongekende vraag naar de nieuwe 240Z. Daarmee kwam een einde aan de looptijd van een auto die voor Nissan heel belangrijk is geweest. De Fairlady positioneerde Nissan als een belangrijke speler op de markt van betaalbare sportwagens. Daarmee was de weg vrij voor het grote succes, dat met de 240Z kwam. Deze fraaie coupé heette niet voor niets Fairlady Z in Amerika, een eerbetoon aan die leuke kleine roadster, die de Amerikaanse markt voor Nissan open brak.

Technische gegevens Datsun Fairlady

	1500	1600	2000 SU	2000 Solex
Cilinderinhoud in cc	1488	1595	1982	1982
Vermogen in pk/rpm	71/5000	96/6000	135/6000	150/6000
Aantal versnellingen	4	4	5	5
Topsnelheid in km/h	150	170	184	198
0-100 km/h in s	15,5	13,3	10,2	9,6

Afmetingen Datsun Fairlady alle modellen

Lengte in cm	319,0
Breedte in cm	149,5
Hoogte in cm	127,5
Wielbasis in cm	228,0
Spoorbreedte voor in cm	121,3
Spoorbreedte achter in cm	119,8

EEN NEDERLANDSE FAIRLADY

Officieel zijn ze nooit in Nederland verkocht. Maar er zijn toch zo'n 15 liefhebbers die dit stukje Japanse autohistorie naar Nederland hebben gehaald. Wij reden in de auto van Martijn en Evelyn Robbertsen, in het dagelijks leven werkzaam bij het Nissan Motor Parts Center. Hun auto is een SPL 311, die gebouwd is tussen oktober 1967 en september 1968. De auto is op 28 februari 1969 in Amerika op kenteken gezet. In 1996 werd deze auto door een Nissandealer in Maastricht naar Nederland gehaald. Deze liet de auto strak maken (lassen was niet nodig, de auto was keihard), voorzag de auto van een nieuwe laklaag en verving de bekleding en het dak. Puristen zullen het betreuren dat in het land van herkomst de originele chroomstrips op de flanken zijn verdwenen en dat de originele wielen zijn vervangen door sportievere exemplaren. Technisch hoefde er niet veel aan de Fairlady te worden gedaan. Hoewel de auto van origine een 'emissie-arme-uitvoering' was, zijn al deze reinigende en vermogen kostende voorzieningen door een vorige eigenaar gedemonteerd. De {originele} motor, is een 1600cc met vijfmaal gelagerde krukas, aluminium cilinderkop en voorzien van 2 Hitachi/SU's, die volgens de fabriek 96 pk moet leveren. Martijn en Evelyn hebben de auto sinds maart 2004 in hun bezit en er hoefde slechts weinig gesleuteld te worden om de auto in topconditie te houden. Zo heeft Martijns oom de wielophanging en de stuurinrichting gereviseerd, het koppelingsmechaniek vervangen en staat een revisie van de carburateurs op het programma, zodra hij de benodigde onderdelen compleet heeft. Martijn kenmerkt zijn Fairlady als een probleemloze auto, die het altijd doet. Hoogste tijd om dat zelf te constateren.



Ondanks het feit dat er een viercilinder motor onder de kap werkt, kun je absoluut niet klagen over een gebrek aan dynamiek. De viercilinder levert ongeveer hetzelfde vermogen als een MG MGB

Het vuurrode exemplaar staat te glimmen in de zinderende zon. Een ideale dag voor een kennismaking met een roadster. De vormgeving van de Fairlady heeft iets herkenbaars. Zonder de liefhebbers van MG en Datsun te willen kwetsen, vind ik toch dat de Fairlady driekwart van voren veel weg heeft van de MGB. Dat mag als een compliment genoteerd worden. Van achteren heeft de Fairlady een geheel eigen gezicht (of beter: kontje). Met haar leuke ronde achterlichtjes met chroomrand doet de Fairlady lekker retro aan. Het geheel oogt robuust, maar toch elegant, in ieder geval is het een geslaagd geheel. De Fairlady is een kleine auto, eerder gebaseerd op de lengte van de gemiddelde Japanner dan op die van de gemiddelde Europeaan. Het instappen valt al niet mee, het kleine deurtje, de relatief stevige dorpel en het naar verhouding grote stuur vormen daar een belemmerende factor. Eenmaal aan boord geïnstalleerd blijkt de zit allesbehalve verkrampd. De stoelen blijken goed geproportioneerd en ook de verstelmogelijkheid naar achteren is voldoende. Dat moet in de driezitter wel anders geweest zijn. Ik kijk op het laatste type dashboard, met daarin drie grote instrumenten. De meest rechtse is een combinatie-instrument met vier indicaties. Het interieur is knus, het grootste verschil met een moderne auto is natuurlijk de breedte. Deze Fairlady is van buiten al veel smaller dan de interieurbreedte van de gemiddelde middenklasser. Je zit dus schouder aan schouder, en dat komt de zijdelingse steun bij stevig bochtenwerk zeker ten goede, want veel zijdelingse steun bieden de kleine kuipjes niet. Na het om draaien van de contactsleutel aan de linkerkant van de stuurkolom komt de 1600 cc direct tot leven. Dankzij de uitlaat met wat minder demping dan de fabriek monteerde, klinkt de 1600 motor lekker spor-

tief, maar niet hinderlijk. De 96 paarden hebben geen enkele moeite met het kleine wagentje. Even wennen aan de onbekrachtigde besturing, die dankzij het flinke driespakige stuurwiel absoluut niet zwaar is, ondanks de montage van bredere bandjes. Ook het remmen met de onbekrachtigde trommels doet een beroep op het aanpassingsvermogen van de bestuurder, maar na een ritje met Martijn achter het stuur blijkt dat het allemaal veel harder kan. Het schakelen met het kleine pookje gaat stevig en trefzeker. De Fairlady is stevig geveerd, maar zeker niet oncomfortabel. De carrosserie is met de kap naar beneden zeer overzichtelijk en je ervaart in deze auto het ultieme cabriogevoel. Door de kleine afmetingen van de Fairlady ervaar je vanuit de auto heel intens. Iedere andere weggebruiker heeft namelijk een auto die minstens een maat groter is, en soms boezemt dat ontzag in. Zelfs de 350Z roadster, die we als vergelijking meekregen is een gigant in vergelijking met deze Fairlady. Onze conclusie: de Fairlady, officieel Datsun 1600 Sports genaamd, is een heel leuke klassieker voor regelmatig gebruik. Exclusiever dan menig Britse tijdgenoot en even betrouwbaar als een nieuwe auto is het een ideale auto voor een niet zo technische liefhebber van open rijden. Het zal wat moeite kosten er één te vinden, maar met ruim 50.000 verkochte exemplaren moeten er in Amerika vast nog exemplaren beschikbaar zijn.

Met dank aan Martijn Robbertsen voor zijn informatie en het gebruik van de Fairlady en aan Nissan Amsterdam voor het inzetten van de 350Z Roadster