

McLaren MP4-12C!

volbloed autoblad

hricane Magazine

Nr. 4 / mei-juli 2011 € 5,29

Onthaasten met de
Gallardo
Superleggera!

Stijlvol: Peugeot RCZ

De Abdij van de Goede Oogst

Terreinsportwagen: Range Rover Evoque

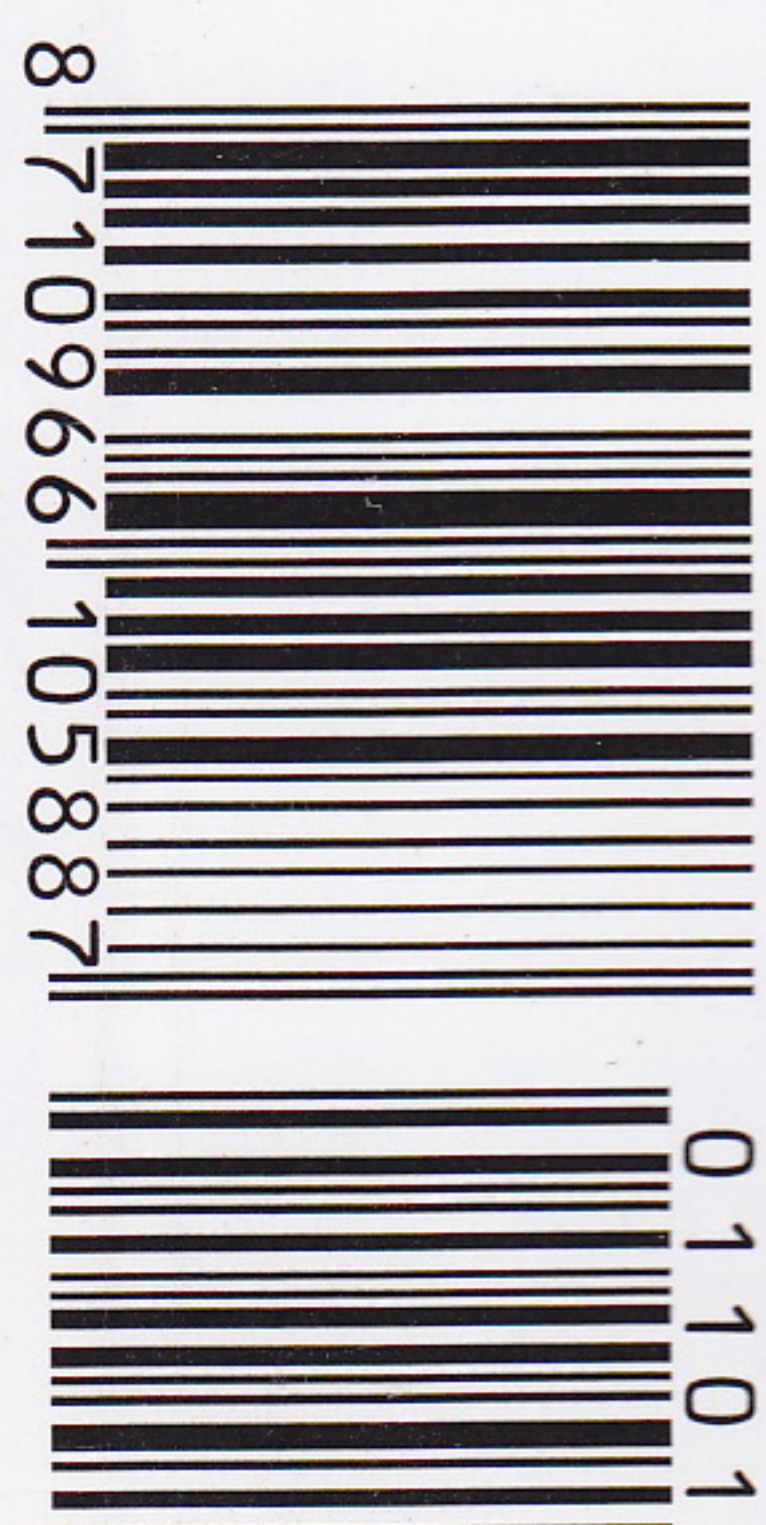
Racer zonder competitie: Maserati Bora Group IV

Per Corvette Grand Sport naar het circuit van Mettet

Strak sturen

met een **Facel Vega**

Onbekende Japanse schone
Datsun **Fairlady**
2000



My fair lady





**Wie kent de Datsun Fairlady?
Eerlijk zeggen... juist! Niet veel
mensen behalve de echte liefhebbers
van Japanse auto's zijn bekend met deze
leuke sportwagentjes die aan de basis staan
van de moderne Nissan Z-serie sportauto's.
Hoog tijd voor een beetje geschiedenisles en een
testritje met een ongerestaureerde Datsun Fairlady 2000.**



Tijdens het afgelopen Concours d'élégance Paleis Het Loo werd onze aandacht getrokken door een zeldzame sportauto op het Nationaal Concours. De ongerestaureerde, kleine zwarte roadster met het rode skai interieur sprong in het oog in het rijtje sportieve Japanners. Nou ja, klein... het woord compact is eerder van toepassing. De Datsun Fairlady 2000, want daar praten we over, verschilt qua maten namelijk niet veel van een MGB of Triumph Herald. In tegenstelling tot deze laatste twee zie je de Datsun echter vrijwel nooit rijden in Nederland. Daar is een verklaring voor: er zijn ongeveer 50 Fairlady's in ons land en die zijn allemaal geïmporteerd door liefhebbers van het model. De Datsun 2000 Sports, zoals de auto volgens de Amerikaanse brochures heet, werd namelijk oorspronkelijk buiten de USA en Japan alleen geleverd in Zwitserland, Duitsland en België en dan slechts mondjesmaat. De meeste auto's die hier nu rondrijden komen vooral uit de VS, en dan met name uit Californië.

Stralende dag

De Fairlady 2000 op Het Loo is van Richard Klimmert, eigenaar van Garage Klimmert in Hoorn. Een afspraak voor een reportage is snel gemaakt en op een stralende dag arriveren we in de kleine havenstad aan het IJsselmeer. Klimmert verdient zijn boterham met een algemeen garagebedrijf, maar de Fairlady heeft een speciale plaats in zijn autohart. Ruim tien jaar geleden was hij op zoek naar een Datsun 240Z en kwam toen een Fairlady tegen. De auto sprak hem aan en hij kocht deze '69 1.600 cc versie. Na een half jaar werd de 1600 weer verkocht om plaats te maken voor een knappe 2000 uit 1969. Wegens bedrijfsuitbreiding moest de auto een paar jaar later alweer wijken, maar het bleef knagen.

Dus besloot Richard twee jaar geleden om er toch weer een te gaan zoeken aan de andere kant van de Atlantische Oceaan. Dat is gelukt en bij die zoektocht besloot hij en passant ook een berg onderdelen te kopen, net als een Fairlady 1500 en een raceversie, allemaal in rijdbare maar niet gerestaureerde conditie. Een geprepareerde racer is eveneens onderweg naar Nederland.

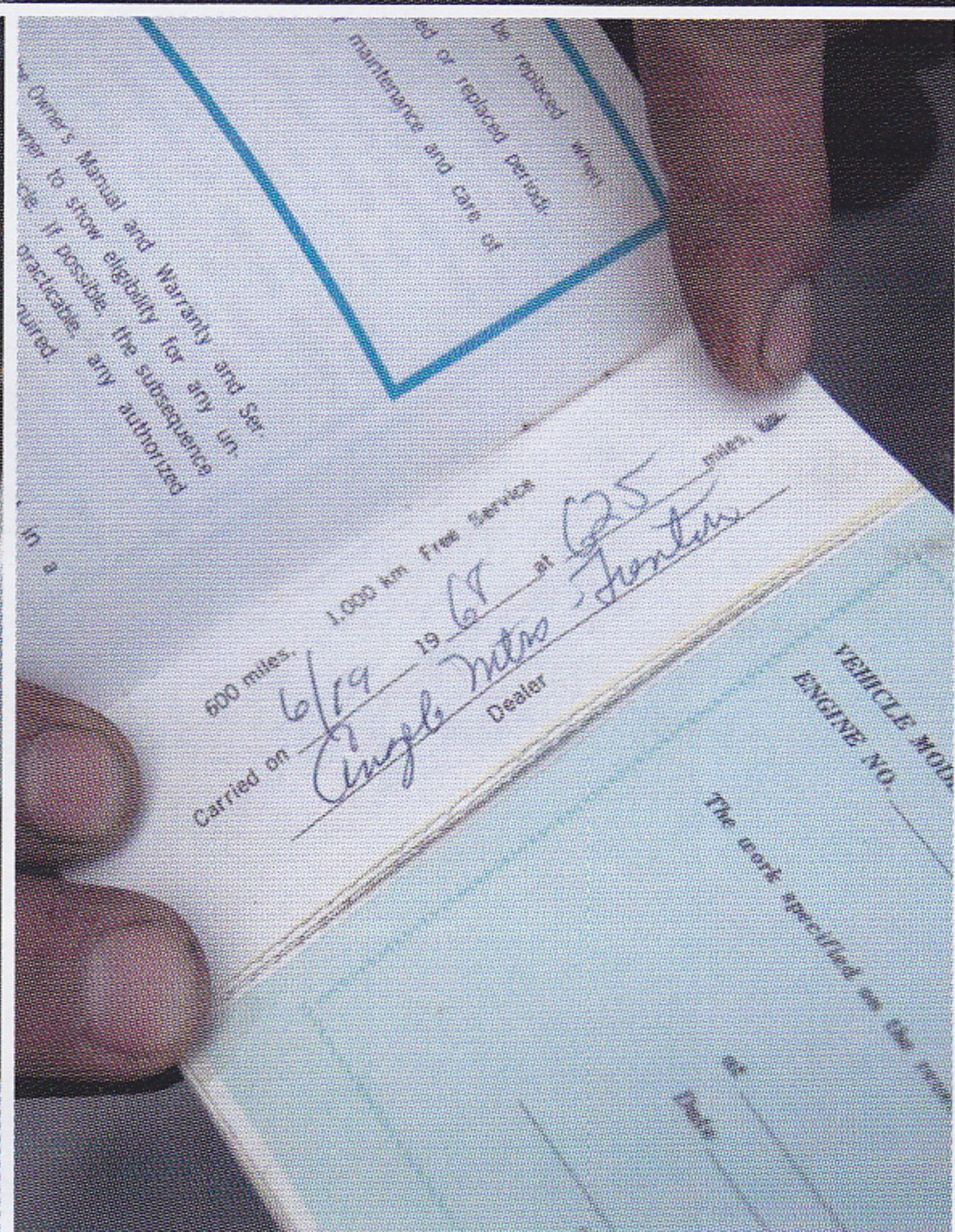
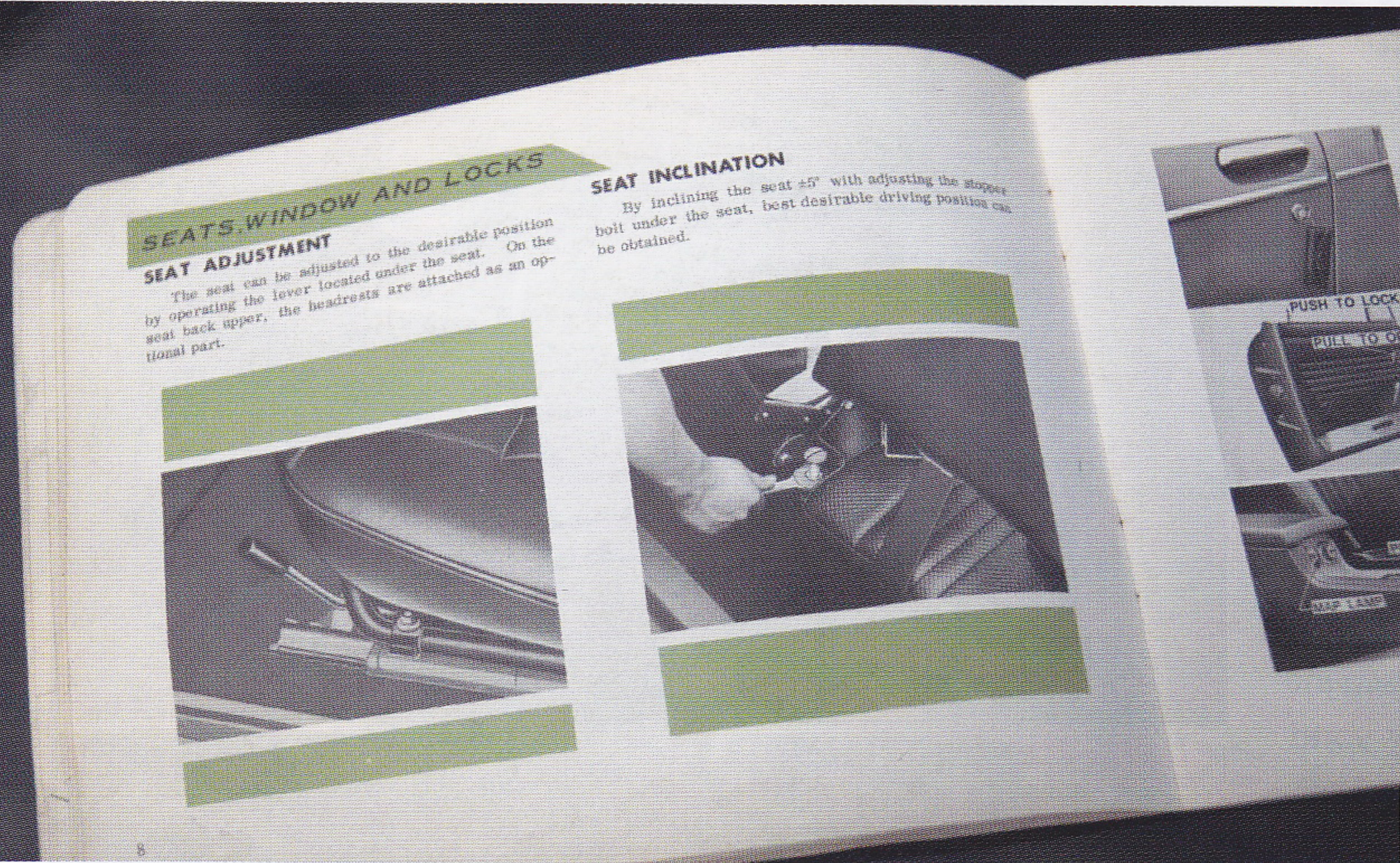
We treffen in het bedrijf dan ook verschillende auto's in diverse stadia van restauratie en preparatie. De lichtblauwe 1500 is origineel en heeft slechts wat aandacht nodig, een in de grondverf staande 2000 wordt geprepareerd voor rallydoeleinden en in een hoek staat de 1600 racer. De zwarte Fairlady die we op Het Loo tegenkwamen staat klaar voor een proefrit door de omgeving. Ook deze auto is niet gerestaureerd, maar ze blijft zoals ze is. Ze staat op kenteken en is in deze staat gekocht van de eerste Amerikaanse eigenaar. Dat is de auto aan te zien, want her en der zitten er kleine deukjes en butsen in de carrosserie, maar zoiets is logisch voor een auto die 45 jaar oud is. De auto is een echte barnfind; de eigenaar zette de Datsun in een schuur toen hij er geen lol meer in had en daarna heeft de auto ruim dertig jaar niet gereden. Alles is dus nog origineel en onbedorven. De auto is nooit gespoten, heeft geen schade en in de kofferbak liggen het originele reservewiel en de originele krik onder de originele afdekhoes. Alle boekjes zijn aanwezig, net als de service manual waarin keurig de beurten zijn afgestreept. "Op een gegeven moment ging de eigenaar de beurten zelf doen en onder de motorkap vind je stickertjes met daarop aangegeven bij welke mijlstand wat gedaan is", vertelt Richard Klimmert terwijl hij de motorkap open maakt. We zien een keurige serie stickertangstrips met informatie naast een trits originele dealerstickertjes en fabrieksinformatieplaatjes. Deze auto is een tijdsmachine!

Fairlady klinkt niet stoer

Het Datsun Fairlady-verhaal begint in 1959, als het eerste model met de naam S211 op de markt komt. Dit is een klein 'rond' open sportautootje met de technische basis van de Datsun 210 sedan. De motorisering bestaat uit een 998 cc-blokje met 35 pk; een opgewaardeerde versie met 1.189 cc en 50 pk heet S212. Er worden er slechts een paar honderd van gebouwd voordat in 1961 de Fairlady 1500 op de Tokyo Motorshow onthuld wordt. Een auto met een volledig nieuwe lijnvoering en een behoorlijk krachtigere motor. De 1500 levert 77 pk met een enkele SU-carburateur en 85 pk met twee Solex. De topsnelheid is 155 km/u. In Japan heten de auto's Fairlady en in de USA Datsun Sports, naar het schijnt omdat de importeur de naam Fairlady niet stoer genoeg vond klinken. Garage Klimmert heeft diverse zijschermen op voorraad die afkomstig zijn van Japanse uitvoeringen en daar staat in keurige letters 'Fairlady' op.

Van de Fairlady 1500 worden ruim 6.900 stuks gebouwd waarvan de linksgestuurde auto's (4.157 stuks) vrijwel allemaal naar de USA gaan. In 1965 verschijnt de 1600 met een nieuw type dashboard en een grotere, sterkere motor met twee SU-carburateurs (1.600 cc en 96 pk). Verder wordt de auto voorzien van remschijven voor i.p.v. trommels. De topsnelheid neemt toe tot 165 km/u. Met de 1600 wordt in 1966 in de SCCA (Sports Car Club of America) competitie geraced in de klasse voor seriesportwagens. Daar is de 1600 zeer succesvol en de Amerikaanse media worden wakker. Wát een interessant autootje! Mede door deze racesuccessen worden ruim 27.000 Datsuns 1600 afgezet in Amerika. In 1967 komt bovendien de 2000 op de markt, die naast de 1600 verkocht wordt tot en met 1970. Deze 2000 heeft een 2-liter motor en standaard een vijfversnellingsbak(!). Met SU-carbura-





teurs pompt de motor er 135 pk uit en is, mede doordat de auto slechts 950 kilo weegt, een topsnelheid van 190 km/u mogelijk. Wie dat wil, kan de auto bovendien bestellen met een SR-sportpakket met dubbele Solex-carburateurs waardoor de motor 150 pk levert. Hierbij horen ook een groter inlaatspruitstuk, een andere nokkenas, een groter luchtfilter en een groter oliecarter. De topsnelheid ligt met SR pakket op 205 km/u.

Vanaf 1968 zijn de auto's qua interieur minder aantrekkelijk om te zien doordat er een 'veilig' (lees: veel absorberend polyvinyl) dashboard wordt toegepast omwille van de strengere veiligheids-eisen die de VS stellen aan autofabrikanten. Bovendien is de Fairlady nu onder andere uitgerust met gordels, een stuurkolom met kreukelzone, hoofdsteunen, een hogere voorruit en drukschakelaars in plaats van tuimelschakelaars. De auto van Richard Klimmert heeft al die veiligheidsvoorzieningen, maar de hoofdsteunen (een optie tot 1968 en daarna pas standaard) zitten er nog niet in. Wel zijn de stoelen voorbereid voor het plaatsen hiervan.

De verschillen tussen een 1500 en een 2000 zijn in eerste instantie niet direct duidelijk totdat je naar de details gaat kijken. De vroege Fairlady 1500 van Richard Klimmert is een 3-zitter met achterin een stoeltje dat dwars achter de voorstoelen staat. De 2000 heeft op die plaats een bagageplank. Ook het dashboard is wezenlijk verschillend, aangezien de 1500 nog het oorspronkelijke metalen dashboard heeft en de 2000 het latere 'veiligheidsdashboard'. De

1500 oogt daarmee veel ouderwetser, terwijl er maar een paar jaar tussen de twee auto's liggen. De portiergrepen, de vergrendeling van de kofferdeksel, de achterlichten en de bumpers; allerlei kleine verschillen geven de auto's een eigen gezicht terwijl ze op het oog hetzelfde zijn. Die aandacht voor de afwerking gaat in de detaillering overigens heel ver. Kijk bijvoorbeeld eens naar de Toshiba antenne met vergrendeling. Die is er om te voorkomen dat onverleten de antenne plotseling naar boven kunnen rukken als de auto geparkeerd staat. Met een klein sleuteltje ontgrendel

je de antenne en daarna kan je 'm pas uitschui-ven. Ook de afwerking van de kapconstructie is 'Japans perfect', al rijdt Richard Klimmert zijn 2000 graag helemaal

zonder kap. "De lijn is zonder die kap veel mooier, en ik heb een hardtop voor als ik droog wil zitten". Die aftermarket hardtop past verrassend goed bij de auto. Er zijn veel meer verschillende types geleverd destijds, maar deze heeft geen 'patrijspoortjes' á la de Ford Thunderbird en daardoor oogt de auto heel goed in balans met hardtop.

Geen kopie!
De uitstraling van een Fairlady 1500 uit 1961 is in eerste indruk 'Triumph Herald meets MGB' en de auto wordt vaak weggezet als "afgekeken van de MG B". Maar de Fairlady stond een half jaar vóór de MG op de autosalons en is dus géén kopie! De motoren zijn wél gebaseerd op een Engels Austin motorblok uit de jaren '50, maar zoals destijds in Japan meer gebeurde: dat werd ver-

... "De Fairlady stond een half jaar vóór de MGB op de autosalons en is dus géén kopie!" ...

“Alle boekjes aanwezig” is een standaard frase bij de verkoop van een occasion. Maar Richard Klimmert heeft écht alle boekjes bij zijn Fairlady. Van de manuals en de onderhoudsbokejes (links) tot en met de originele brochures en advertenties (rechts). Merk op dat Datsun destijds adverteerde met de prestaties op het circuit én met een luxe levensstijl!





Rechterpagina: De motor in de 1600 (blauwe auto) is nog gebaseerd op de BMC-motor, maar de 2000 heeft een bovenliggende nokkenas. Boven: de verschillen tussen de 2000 en de 1600 zitten 'm niet alleen in de motor, maar ook in de details. Zo heeft de 2000 een 'safety dashboard' van zwart foam en de 1600 een klassiek metalen dashboard. Links: de voorbereiding voor hoofdsteunen is bij deze 2000 al aanwezig, de steunen zelf nog niet.

Van Datsun naar Datsun

In 1911 wordt in Tokio het bedrijf Kwaishinsha Motorcar Works opgericht. Drie jaar later gaat de eerste auto in productie, de DAT. De naam is een samenvoeging van de eerste letters van de achternamen van de bedrijfspartners: Kenjiro Den, Rokuro Aoyama en Meitaro Takeuchi. In 1918 wordt het bedrijf omgedoopt in Kwaishinsha Motorcar Works Co. en in 1925 in DAT Motorcar Co. In 1931 wordt de eerste DATSON geproduceerd, wat staat voor "Son of DAT". Later wordt de naam veranderd in Datsun omdat son in het Japans ook verlies betekent. Twee jaar later verhuist de firma naar Yokohama en wordt de naam Nissan Motor Company.



My Fair Lady

Het apocriefe verhaal gaat dat de naam Fairlady afkomstig is van een Datsun-medewerker die in New York de musical My Fair Lady op Broadway zag. Hij was daar dusdanig van onder de indruk dat hij voorstelde om alle sportwagens van de firma Nissan de naam Fairlady te geven. De musical speelt zich af in het Londen van 1912. Een gewoon meisje wordt omgetoverd tot een 'lady' door een paar upper-class heren die een weddenschap zijn aangegaan. De wereldpremière van deze musical was in 1956 op Broadway. De letterlijke betekenis van 'my fair lady' is 'mijn schone dame', maar 'my fair' is tevens plat-Londens voor de chique wijk Mayfair, waar het verhaal zich afspeelt. Uiteraard had de Datsun-ingenieur de eerste betekenis voor ogen.



FABRIKANT	NISSAN MOTOR CO / YOKOHAMA / JAPAN
MODEL	DATSUN FAIRLADY 2000 / 1969
VIN	SRL311-01530

Motor:	4-cilinder OHC lijnmotor met dubbele Solex carburateurs
Cilinderinhoud:	1.982 cc
Max. vermogen:	135 pk / 6.000 t/min of 150 pk (SR)
Aandrijving:	achterwielaandrijving
Versnellingen:	handmatige 5-bak
Ophanging:	voor onafhankelijk met triangels, starre achteras met half-elliptische bladveren
Remmen:	schijfremmen rondom
Afmetingen (LxBxH):	3,95 x 1,49 x 1,32 meter
Leeg gewicht:	ca. 950 kg
Topsnelheid:	190 km/u of 205 km/u (SR pakket)
Huidige waarde:	15.000 tot 40.000 euro



beterd en betrouwbaarder gemaakt. In 1952 tekenden Nissan en Austin een overeenkomst waarbij Nissan 2000 gedeeltelijk geassembleerde Austins zou importeren om in Japan na afbouw te verkopen als Austin. Die overeenkomst omvatte een clause die ervoor zorgde dat Nissan ook Austin-patenten mocht gebruiken, wat de Japanners dankbaar toepasten in de ontwikkeling van hun motoren voor de Datsun personenauto's. In 1955 werd de Austin A50 voor de Japanse markt compleet gebouwd bij Nissan, met een splinternieuwe 1.489 cc motor. Nissan ontwikkelde deze motor verder, waarbij in 1967 een zeer geavanceerd 2-liter viercilinder motorblok met bovenliggende nokkenas ontstond. In 1969 introduceerde Nissan de Datsun 240Z met een zescilinder motor die hier weer van afgeleid was, waardoor de Fairlady dus aan de wieg van de huidige Nissan Z-modellen staat.

De Fairlady 1500, 1600 en 2000 blokken zijn in principe gelijk in onderblok, maar de koppen verschillen wezenlijk. De 2-liter heeft een totaal andere, lichtmetalen cilinderkop met bovenliggende nokkenas, terwijl bij de andere twee motoren de nokkenas nog aan de zijkant geplaatst is. De krukassen en lagerschalen zijn echter gewoon uitwisselbaar. De motoren zijn volgens Richard Klimmert zeer goed door te ontwikkelen: "De 2000-raceversies met Solex-carburateurs worden rustig tot ruim 215 pk opgevoerd, zoveel tuningmogelijkheden heeft het blok. Je kunt qua afstel mogelijkheden eindeloos ver gaan met deze auto's. Helaas is de 2-liter nooit verder uitontwikkeld vanwege de productiestop in 1970,

maar er wordt nog steeds geracet met de Fairlady's in historische races. De 1600 is hier regelmatig vooraan te vinden; de 2000 wat minder omdat de 2-liter Porsches meer zijn doorontwikkeld en dus competitiever zijn".

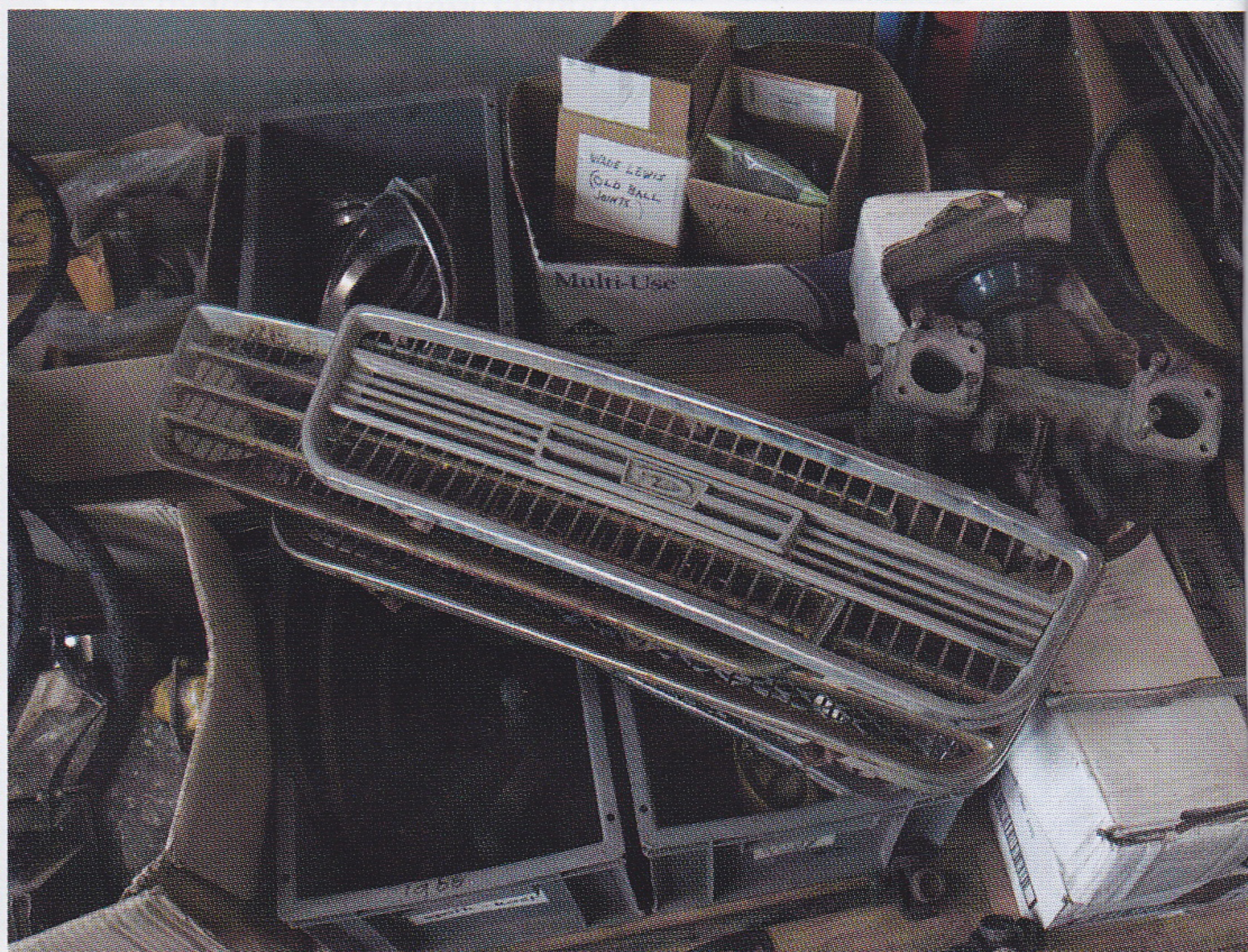
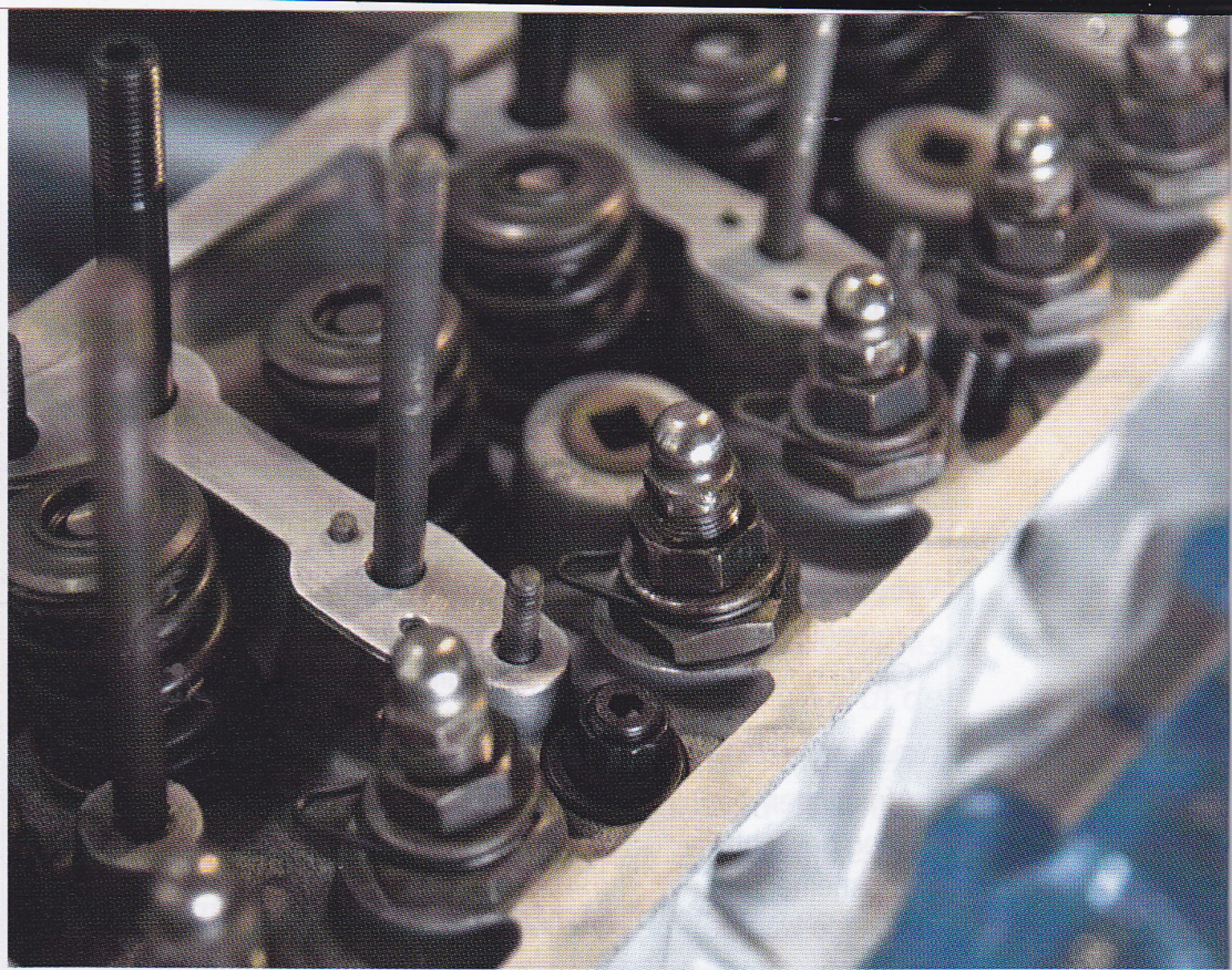
Onderweg

Rijden met de Datsun is een ervaring die niet veel verschilt van rijden in andere open auto's uit dezelfde periode, ware het niet dat de Fairlady niet kraakt of piept, de deuren niet plotseling open

springen wegens een torderende carrosserie en de auto gewoon keurig doet waarvoor ze gebouwd is: rijden. Het mooie van een Fairlady is namelijk dat de auto

... "Het mooie van een Fairlady is dat de auto uit Japan komt, wat betekent dat alles het gewoon doet"...

uit Japan komt, wat betekent dat alles het doet en er gewoon onderdelen op zitten van de lopende band. Géén Italiaanse of Engelse toestanden dus met handgeklopte carrosseriepanelen of matige afwerking door stakingen of algehele 'zuidelijke' mentaliteit. Klimmert: "Bijna alles past gewoon door elkaar bij de verschillende modellijnen, dus je hebt niet opeens een deur die een centimeter groter of kleiner is. Ook is alles betrouwbaar en relatief degelijk. Kort gezegd: alles werkt gewoon. Alleen de laklaag is vrij gevoelig omdat er niet echt aan roestprotectie gedaan werd destijds, maar aangezien er gewoon een chassis onder zit kan je de hele koets er gemakkelijk afhaken om eraan te werken". Dat geperst stalen chassis met kruisvormige versteviging is tamelijk overbemeten voor de auto, meldt Klimmert: "Er zijn Datsun pickups die een lichter chassis hebben, maar het zorgt wel voor een



stevige auto. En dankzij dat zware chassis is er weinig flexibiliteit, een Fairlady ligt gewoon degelijk op de weg. De achterophanging met een starre as en halfeliptische bladveren is wat simpel, waardoor een redelijk hobbelig weggedrag ontstaat op slechte wegen, maar aan de voorkant zijn dubbele triangels verwerkt en is de boel onafhankelijk". We merken tijdens de fotoshoot in Hoorn dat de klinkertjes inderdaad heerlijk direct doorgegeven worden door de achterkant, maar op de doorgaande weg en op de IJsselmeerdijk rijdt de auto zalig soepel en bijzonder vlot. De Datsun gaat keurig de bocht om, en al is er geen stuurbevestiging aanwezig, het draait en rijdt allemaal heel 'normaal'. Er is ook geen rembevestiging trouwens, je moet stevig op het pedaal gaan staan, maar het werkt allemaal wel zoals het moet. Daardoor rijdt de auto eigenlijk helemaal niet zo erg verschillend ten opzichte van een wat jongere open auto, en ook qua prestaties kan de Datsun prima mee met het moderne verkeer. Aangezien de auto is aangepast aan de Amerikaanse veiligheidsmaatstaven van eind jaren '60 weet je ook zeker dat de auto geschikt is voor dergelijk gebruik en Richard Klimmert rijdt er dan ook regelmatig mee. "Met name 's nachts rijden is heel bijzonder, want de dashboardverlichting geeft een prachtig zacht licht, niet zo hard als tegenwoordig maar een mooie sfeervolle gloed in je instrumentenpaneel".

We oogsten diverse bijzondere blikken als we langskomen in de auto. Veel mensen zien wel dat het iets bijzonders is, maar kunnen de auto niet plaatsen. In hartje Hoorn worden we aangesproken door een passant die verwonderd vraagt wat voor een Datsun deze mooie sportauto nu eigenlijk is. Op Richards uitleg reageert hij verbaasd en vaderlijk: "Goh, wat een bijzondere auto, wees er maar zuinig op!". Dat zal wel lukken. ○

Specialisatie

Richard Klimmert is bezig zich te specialiseren in de Datsun Fairlady. Dat betekent momenteel vooral onderdelen verzamelen, omdat die hier te lande erg schaars zijn om begrijpelijke redenen. Hij richt zich vooral op de modeljaren 1963-1970, "Met die modellen heb ik het meest. De ronde autootjes van vóór de 1500-serie doen me weinig". In Europa is de Fairlady nauwelijks geleverd en daardoor redelijk tot totaal onbekend, wat tot uitdrukking komt in een moeilijke prijsbepaling, maar in de VS is er een behoorlijke Fairlady-scène en ook in moederland Japan zijn ze nog steeds populair. Klimmert: "Daar hebben ze echter het stuur aan de verkeerde kant en rijzen de prijzen de pan uit, ik haal mijn auto's uit Amerika. In de VS kan een goed exemplaar voor rond de 15.000 dollar gevonden worden en gerestaureerde exemplaren afhankelijk van bouwjaar en type tussen de 20.000 en 40.000 dollar (67.5 type 2000), maar die moeten dan nog wel verscheept en geïmporteerd worden. In principe zijn alle auto's bij Richard Klimmert te koop, maar de zwarte gaat voorlopig niet weg, "Daar beleeft ik gewoon teveel lol aan".

