



## Japanische Spitzentechnik – so gut wie die deutsche?

**Die „GTI 16V“-Version des Golf ist ein Hit. Darum gibt es jetzt auch den Sunny Coupé als „GTI 16V“**



Unter der Motorhaube werkelt ein technisches Lianzstück: 16 Ventile, eine Zündspule pro Zündkerze, elektronisch gesteuerte Einspritz- und Zündanlage. Und für gereinigte Abgase sorgt ein geregelter Katalysator

Das Kürzel am Heck des Sunny Coupé verspricht einiges: „GTI 16V“, das klingt nach Kraft, nach Höchstleistung, nach moderner Technik – und es rückt den Japaner in die Nähe des VW Golf GTI 16V. Jenes Autos also, das bei uns inzwischen als der Kompaktsportler schlechthin gilt. Nissan geht hier bewußt auf Tuchfühlung, denn nach den Worten von Harald Wulff, dem Geschäftsführer von Nissan Motor Deutschland, wird „moderne Technologie in Deutschland bislang nur dann akzeptiert, wenn sie auch von heimischen Herstellern angeboten wird“. Und das soll der Sunny Coupé wenigstens ein bißchen ändern.

Die Voraussetzungen klingen nicht schlecht. Der neu entwickelte 1,6-Liter-Vierzylindermotor bläst seine Abgase serienmäßig durch einen Drei-Wege-Abgaskatalysator. Zündung und Kraftstoffspritzung werden elektronisch gesteuert. Hinzu kommt eine Hochleistungs-Zündanlage mit einer Zündspule pro Zündkerze. Nissan verwendet dabei neu entwickelte Platin-Zündkerzen, die 100 000 Kilometer aushalten sollen. Ein

Angebot, das es bisher nicht einmal bei unseren heimischen Herstellern gibt.

Der Leichtmetall-Zylinderkopf mit den Doppel-Ansaugrohren, die zwei oberliegenden Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb sowie zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile pro Zylinder deuten auf schnellen Gaswechsel in den Brennkammern hin und damit auf hohe Drehfreudigkeit. Bei den ersten Testfahrten mit dem Sunny Coupé GTI 16V fiel aber vor allem die Laufruhe des Motors auf.

### Spitzentechnik macht noch keinen Spitzensportler

Die Leistung der 110 PS starken Maschine blieb dagegen in dem mit 1112 Kilogramm relativ schweren Coupé ein wenig hinter den Erwartungen zurück. Das wurde besonders beim Beschleunigen deutlich. Da setzte kein auffällig spürbarer Schub ein. Temperament und Sportlichkeit ließen sich nur schwer ausmachen. Die Messung mit der Stoppuhr ergab: Nach 10,5 Sekunden erreichte unser Testwagen die 100-km/h-Marke.



Der Sunny Coupé GTI 16V erreicht mit den angesetzten Kunststoffspoilern und -schwelleren eine gute Aerodynamik: cW-Wert 0,30

## Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Drei-Wege-Katalysator mit Lambda-Regelung und Abgasrückführung, Hubraum 1585 ccm, Bohrung×Hub 78×83,6 mm, Verdichtung 10:1, Leistung 81 kW (110 PS) bei 6400/min, max. Drehmoment 130 Nm bei 4800/min, elektronisch gesteuerte Zündung und Benzineinspritzung, eine Zündspule pro Zylinder, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorne und hinten Einzelradaufhän-

gung, McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, Spurweite vorne/hinten 1425/1425 mm, Radstand 2430 mm, Bremsen vo./hi. innenbelüftete Scheibenbr., Leergewicht 1112 kg, Zuladung 408 kg, Anhängelast 1200 kg, variabler Kofferraum bis Fensterunterkante 273/514 Liter, Tankinhalt 50 Liter. **Meßwerte nach Werksangaben:** Beschleunigung 0–100 km/h in 10,2 Sek., Höchstgeschwindigkeit 191 km/h, Kraftstoffverbrauch im Drittmix 8,9 l/100 km (Normal bleifrei). **Preis:** 23995 Mark

Das ist ein ordentlicher Wert. Er liegt jedoch deutlich unter dem Niveau des Golf GTI 16V (8,5 Sekunden).

Sportlichere Reize bietet der Sunny Coupé dafür dem Auge. Rundum ist die flachgestreckte Karosserie mit Kunststoffspoilern und -schwelleren bestückt, die dem Auto zudem den guten cW-Wert von 0,30 bescherten. Beim normalen Sunny Coupé SLX ohne Anbauteile liegt der cW-Wert bei 0,32. Das ist ebenfalls schon wenig und weist auf eine insgesamt strömungsgünstige Karosserieform hin. Vorteile des geringen Luftwiderstands: geringer Kraftstoffverbrauch (8,6 Liter Normal bleifrei pro 100 Kilometer im Drittmix), relativ hohe Endgeschwindigkeit (191 km/h) und wenig Windgeräusche bei höherer Geschwindigkeit.

Insgesamt fährt sich der stärkste Sunny Coupé angenehm leise und ruhig. Er läßt sich dank der Servolenkung ohne größeren Kraftaufwand in engste Parklücken steuern, verfügt über ein relativ straff abgestimmtes Fahrwerk, das auch forsche Fahrweise verkraftet, und besitzt

kräftige Scheibenbremsen, die dem über 1,1 Tonnen schweren Auto jederzeit gewachsen sind. Zumindest wurden während der Testfahrten trotz häufiger Bremsungen keine Leistungsverluste bemerkt.

Im Innenraum setzt sich die sportliche Note fort: in der Höhe verstellbares Dreispeichenlenkrad, Drehzahlmesser, Vordersitze mit Randpolstern, die einen ordentlichen Seitenhalt in scharfen Kurven gewährleisten, und ein handlicher Schaltknüppel für das kurz abgestufte Fünfganggetriebe, bei dem der fünfte Gang als Fahrgang und nicht als Spargang ausgelegt ist.

Der Sunny Coupé glänzt durch Vielseitigkeit (große Heckklappe und getrennt umklappbare Rücksitzlehne), ebenso durch gute Verarbeitung und einen mit 23 995 Mark relativ niedrigen Preis. Auch die Ausstattung ist japanisch üppig. Nur eines hat der Nissan nicht: die Ausstrahlung und die Sportlichkeit, an die leistungsbewußte Kunden beim Kürzel GTI 16V seit Erscheinen des Golf sofort denken.

Jochen Gipp



Auch bei schneller Kurvenfahrt reagiert der Sunny Coupé gelassen. Hinterm Lenkrad, das serienmäßig servounterstützt und höhenverstellbar ist, gibt es keine Probleme



Übersichtliche Armaturen und griffgünstig angeordnete Schalter erleichtern die Bedienung



Ungewöhnlich: gelbe Nebelscheinwerfer im Spoiler

Fotos: Jochen Fricke