



200 SX



Sport-High-Tech. Neu kalkuliert.

Wirkliche Sportwagen waren zu allen Zeiten ohne Zugeständnisse gebaute Automobile. Konstruiert mit dem Ziel, besondere Fahrleistungen zu erreichen und ein besonderes Fahrerlebnis zu vermitteln.

Der Nissan 200 SX ist ein Sportwagen für die 90er Jahre. Auch er ist in allen Details kompromißlos gebaut, aber ausgerichtet auf die Ansprüche einer neuen Generation von sportlichen Fahrern.

Kompromißlos – das bedeutet beim Nissan 200 SX nicht unvernünftig, sondern auch konsequent auf die Ansprüche unserer Zeit ausgerichtet zu sein.

Natürlich kann man mit einem Nissan 200 SX – wenn es die Situation erlaubt – schnell fahren. Man kann aber auch auf Langstreckenfahrten die herausragende Motor- und Fahrwerk-Technologie in einer Form genießen, die zwar ein beeindruckendes

Nissan ist beim 200 SX der klassischen Antriebsart für einen Sportwagen, dem Hinterradantrieb, treu geblieben. Es gibt sicher preiswertere Motor/Antriebslösungen als das klassische Konzept mit Frontmotor und angetriebenen Hinterrädern. Aber für einen Sportwagen – aus Fahrersicht – kein reizvolleres.

Das gilt aber nur, wenn auch bei der Fahrwerktechnik ein entsprechender Aufwand getrieben wird.

Eine neuentwickelte Multi-Lenker-Hinterachse, die zu den leistungsfähigsten, intelligentesten Konstruktionen dieser Zeit gehört, zeichnet beim Nissan 200 SX für vorbildliche Fahrstabilität verantwortlich, für eine hervorragende Straßenlage und einen hohen Federungs- und Geräuschkomfort.

Eine der wichtigsten Vorgaben bei der Entwicklung des 200 SX war natürlich eine hohe Motorleistung als Voraussetzung für sportliche Fahrleistung. Die schafft ein hochmoderner 1,8 Liter-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen (DOHC), 16 Ventilen, mit elektronischer Einspritzung, einem elektronischen Motormanagement (ECCS), einer von Nissan ent-

Fahrerlebnis vermittelt, den Fahrer aber nicht belastet. Zumal ihm auf Wunsch auch ein elektronisch geregeltes Vierstufen-Automatik-Getriebe modernster Bauart mit verbrauchssenkender Wandlerüberbrückungskupplung zu Verfügung steht.

Sportlichkeit und Komfort müssen sich nicht ausschließen. Der neue Nissan Sportwagen ist dafür ein sehr gutes Beispiel. Sein Name – 200 SX – stellt ihn in die Reihe der legendären Sportwagengrößen von Nissan, den Fahrzeugen der Z- und ZX-Reihe. Sein faszinierendes Design und seine überragende Technik ordnen ihn ein in die erste Startreihe der besten Sportwagen der Welt.

Der Nissan 200 SX ist ganz einfach ein Sportwagen für Fahrer, die Automobile lieben. Für die aber auch Denken und Rechnen ein Sport ist.

wickelten Direktzündung (NDIS), einem Turbolader und Ladeluftkühler. Ein Katalysator sorgt dafür, daß die Umwelt nicht unnötig belastet wird.

Federung und Dämpfung, Lenkung und Bremsen wurden speziell auf europäische Straßenverhältnisse abgestimmt und sind rennstreckenerprobt. Wie auch die Scheibenbremsen (vorne: innenbelüftet) mit dem serienmäßigen Anti-Blockier-System.

Die luxuriöse Innenausstattung entspricht mit ihren sinnvollen, überlegten Detaillösungen dem hohen technischen Standard dieses Sport-

wagens. Es fällt dabei sofort auf, welchen Aufwand Nissan bei der kompletten Neugestaltung des Innenraums betrieben hat. Da gibt es nichts, was man schon kennt, kein „von dem etwas und von dem auch noch etwas“, um etwa die Herstellungskosten zu senken. Kurzum: alles ist neu und erster Klasse.

Der Nissan 200 SX setzt neue Maßstäbe. Ganz gleich, ob mit serienmäßigem 5-Gang- oder auf Wunsch erhältlichem Automatik-Getriebe der Sonderklasse. Vor allem auch deshalb, weil Nissan hier technischen Fortschritt zu einem Preis realisiert, der solchen Fortschritt auch erschwinglich macht.



Weil hinreißende Formen die vernünftigsten sind.

Die Nissan-Designer entwarfen mit dem 200 SX einen Sportwagen für unseren Kontinent. Seine Karosserie-Linien sind – sofort erkennbar – von europäischen Vorstellungen geprägt.

Die Karosserie des Nissan 200 SX vermittelt schon im Stand einen Eindruck von jener Dynamik, die man sonst nur beim Fahren erleben kann. Besonders auffällig die neue, etwas runder und geschlossener gestaltete Frontpartie mit modifizierten Lufteinlässen und zurückversetzter Spoilerlippe, die das „Gesicht“ formal noch eleganter erscheinen lassen.

Das Karosserie-Design des 200 SX ist konsequent auf einen niedrigen Luftwiderstand ausgerichtet, wird aber nicht von aggressiven Akzenten bestimmt. Alle Linien wirken wie selbstverständlich,

Die Nissan-Designer haben ihre Vorstellungen von einem klassischen europäischen Sportwagen – unter Berücksichtigung der neuesten, auch aerodynamischen Erkenntnisse mit dem 200 SX perfekt in die Tat umgesetzt.

Eine Sportwagen-Karosserie sollte nicht nur attraktiv, sondern auch funktionell sein. Da ein Sportwagen wie der Nissan 200 SX nicht primär hohe Transport-, sondern eher hohe Fahrleistungen realisieren sollte, fanden hier die Designer natürlich schon von der Aufgabenstellung her optimale Bedingungen vor.

Das Ergebnis ihrer Bemühungen ist ein bemerkenswert niedriger c_w -Wert von 0,30. Erreicht wurde dieser Wert auch durch die in Wagenfarbe lackierten Front- und Heckspoiler. Sie sorgen für eine Reduzierung des Auftriebs. Das bedeutet besserer Geradeauslauf und mehr Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten.

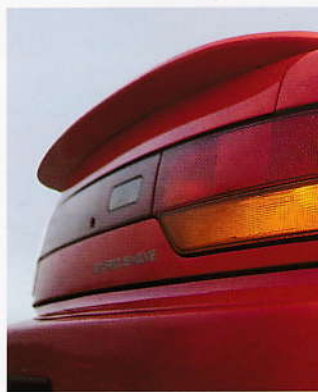
Der geringe Luftwiderstand der 200 SX-Karosserie wurde nicht nur durch die schöne, schwungvolle Linienführung erreicht, sondern auch durch eine Fülle von Detailarbeiten.

ergeben in ihrer Gesamtheit eine hinreißende Form. Ganz gleich, aus welchem Blickwinkel man diesen Sportwagen auch betrachtet.

Die Karosserielinien des 200 SX sind weich, fließend, gekennzeichnet von einer stark abfallenden Front, nahtlos in die Karosserie übergehenden Stoßfängern mit optischer Betonung der seitlichen Linienführung im Schwellenbereich. Der hintere Heckspoiler wirkt nicht nur organisch integriert, sondern optimiert noch einmal den sonst schon hervorragenden c_w -Wert.

Das Karosserieoberteil wirkt leicht und leicht und die weitgehend verglaste Heckklappe läßt eine fast uneingeschränkte Rücksicht zu.

So sind alle Scheibenflächen karosseriebündig verklebt und so angeordnet, daß sich ein weitgehendes Abdecken der für die Festigkeit wich-



tigen A-, B- und C-Säulen der Karosserie ergibt. Die Karosserie vermittelt so den optischen Eindruck einer besonders beschwingten, lichten Leichtigkeit.

Selbst die Außenspiegel – auch der rechte ist im übrigen serienmäßig elektrisch einstellbar – mußten sich eine aerodynamische Überarbeitung gefallen lassen, und auch die

Scheibenwischer wurden optimiert. Der Antrieb des Wischers auf der Fahrerseite ist so ausgelegt, daß der Anpreßdruck bei hohen Geschwindigkeiten erhöht wird. Somit ist immer für klare Sicht gesorgt.

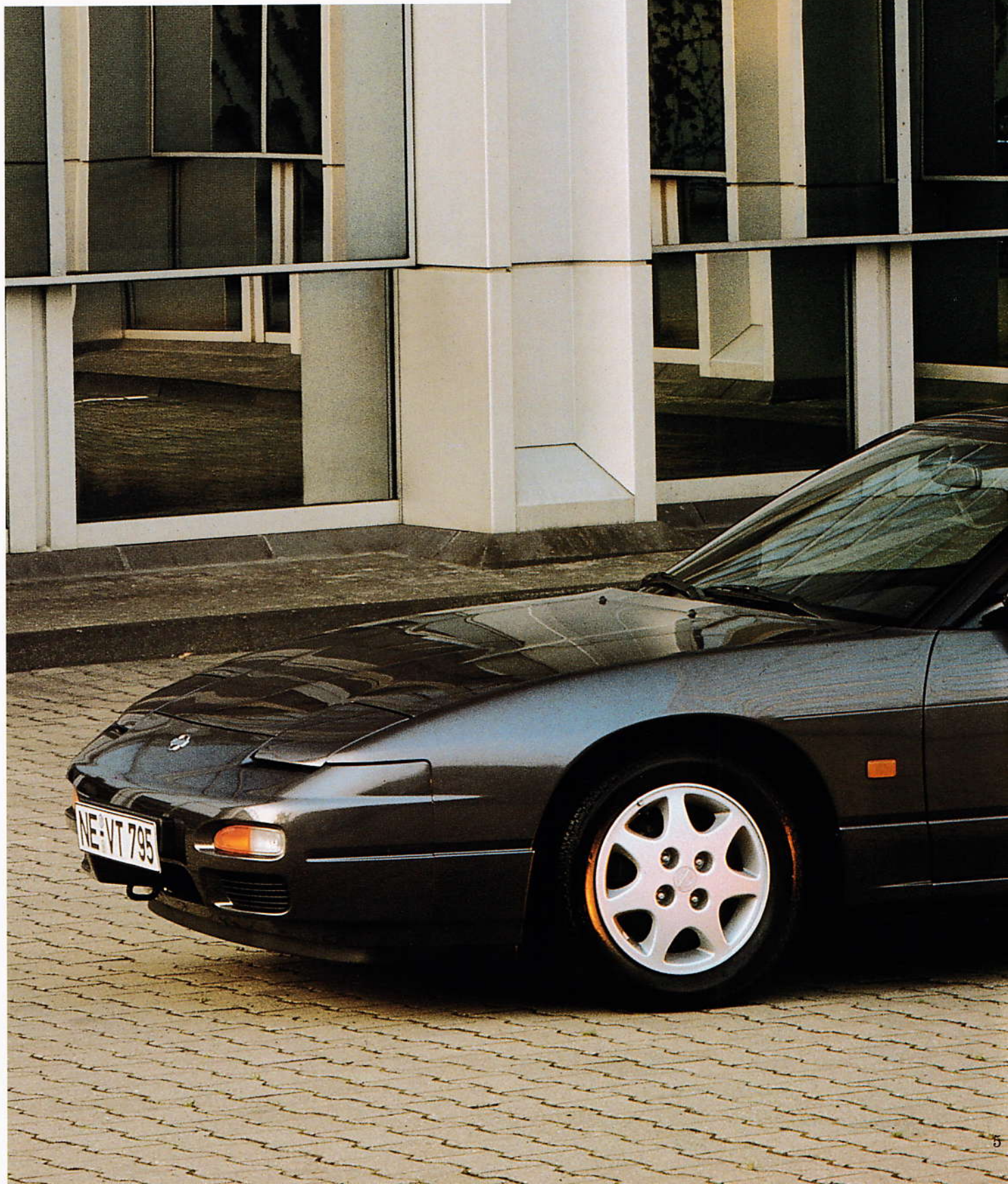
Selbst die serienmäßigen Leichtmetallfelgen wurden in die aerodynamische Bearbeitung mit einbezogen. So sehen sie nun nicht nur besonders dynamisch aus, sondern stellen auch eine ausreichende Belüftung der Bremsanlage sicher.

Der Nissan 200 SX ist eben auch hinreißend vernünftig.



NISSAN

NE - N 313





Metall-Lackierung gegen Aufpreis

Souveräne Kraft aus effizienter Technik.

Modernste Technologie und hochkarätige Technik zaubern nicht nur mit Leichtigkeit die Leistung von 124 kW (169 PS) aus den 1,8 Litern Hubraum des Nissan 200 SX-Motors, sondern dies auch dauerhaft und zuverlässig. Das maximale Drehmoment von 224 Nm bei 4000/min belegt eindrucksvoll die große Elastizität des Motors (5).

Das Triebwerk des Nissan 200 SX ist ein längs eingebauter Vierzylindermotor (2) mit zwei obenliegenden Nockenwellen, die über Hydrostößel die insgesamt 16 Ventile betätigen. Ein wassergekühlter Turbolader (4) sorgt für einen kräftigen Leistungs- schub – dieser setzt dank geringer Massenträgheit

Das optimal ausgelegte Triebwerk mit dem 3-Wege-Katalysator hält den schärfsten Abgas-Prüfung stand. Mit dem Nissan 200 SX darf man auch dann noch fahren, wenn z.B. der Smog-Alarm Stufe 2 andere Automobile von der Straße verbannt.

Nissan-Technik dient eben nicht nur seinem Fahrer, sondern hilft auch, die Umweltbelastungen zu verringern.

Die Turbolader-Technik wurde vor allem durch die Formel 1 bekannt. Nissan nutzt sie auch beim 200 SX-Motor. Der Turbolader verlangt vom Motor keine Antriebsleistung, sondern gibt sich mit seinen Auspuffgasen zufrieden. Das Ansprechverhalten und die Drehfreudigkeit liegen weit über dem eines mechanischen Laders.

Neben seiner Aufladetätigkeit hat ein Turbolader noch einen angenehmen Neben-

effekt: Er verringert das Auspuffgeräusch, „zerhackt“ praktisch mit seinem Turbinenrad (4) das harte Explosionsgeräusch des Motors zu einem „milden Säuseln“.

Beim Aufladen wird die angesaugte Frischluft durch den Druckanstieg aufgewärmt. Damit die Leistungsausbeute verbessert, d.h. eine höhere Luftdichte und somit bessere Füllung erzielt wird, fördert das Lader-Turbinenrad die Ladeluft zunächst zum Ladeluftkühler, wo sie um 40° heruntergekühlt wird, bevor sie in Verbindung mit dem Kraftstoff schließlich in den Verbrennungsraum gedrückt wird.

Dieser Ladeluftkühler, der als „air-to-air-intercooler“ die Umgebungsluft zum Herunterkühlen nutzt, sorgt schon für eine erhebliche Leistungssteigerung. Darum gibt es auf der Welt auch kein Turbo-Rennfahrzeug ohne Ladeluftkühler, denn das hieße Leistung verschenken. Deshalb hat auch Nissan beim 200 SX

und perfekter Abstimmung mit dem Triebwerk bereits im unteren Drehzahlbereich gleichmäßig ein. Die Problematik des sonst so befürchteten „Turbo-lochs“ wurde auf perfekte Weise gelöst.

Die Platin-Zündkerze ist jeweils zentral platziert und garantiert in Verbindung mit der Nissan-Direktzündung (3) eine ausgezeichnete Verbrennung und einen hohen Wirkungsgrad. Alle Motorfunktionen werden von dem elektronischen Motorkontrollsystem ECCS (Electronic Concentrated Engine Control System) gesteuert (2). Auch die elektronische Einspritzung und die Überwachung der Lambda-sonde.

nicht an einem Ladeluftkühler gespart.

Bei diesem 1,8 Liter-Motor wurde überhaupt nirgendwo gespart. Da gibt es z.B. das schon erwähnte hochleistungsfähige ECCS-Motorkontrollsystem, das bereits 1979 von Nissan zur Serienreife entwickelt wurde und sich bei kontinuierlicher Weiterentwicklung in zahlreichen Modellen bewährt hat (Seite 11).

Die Zentrale des ECCS ist eine elektronische Steuereinheit, ein Microcomputer, der seine Informationen von insgesamt 14 Sensoren bezieht

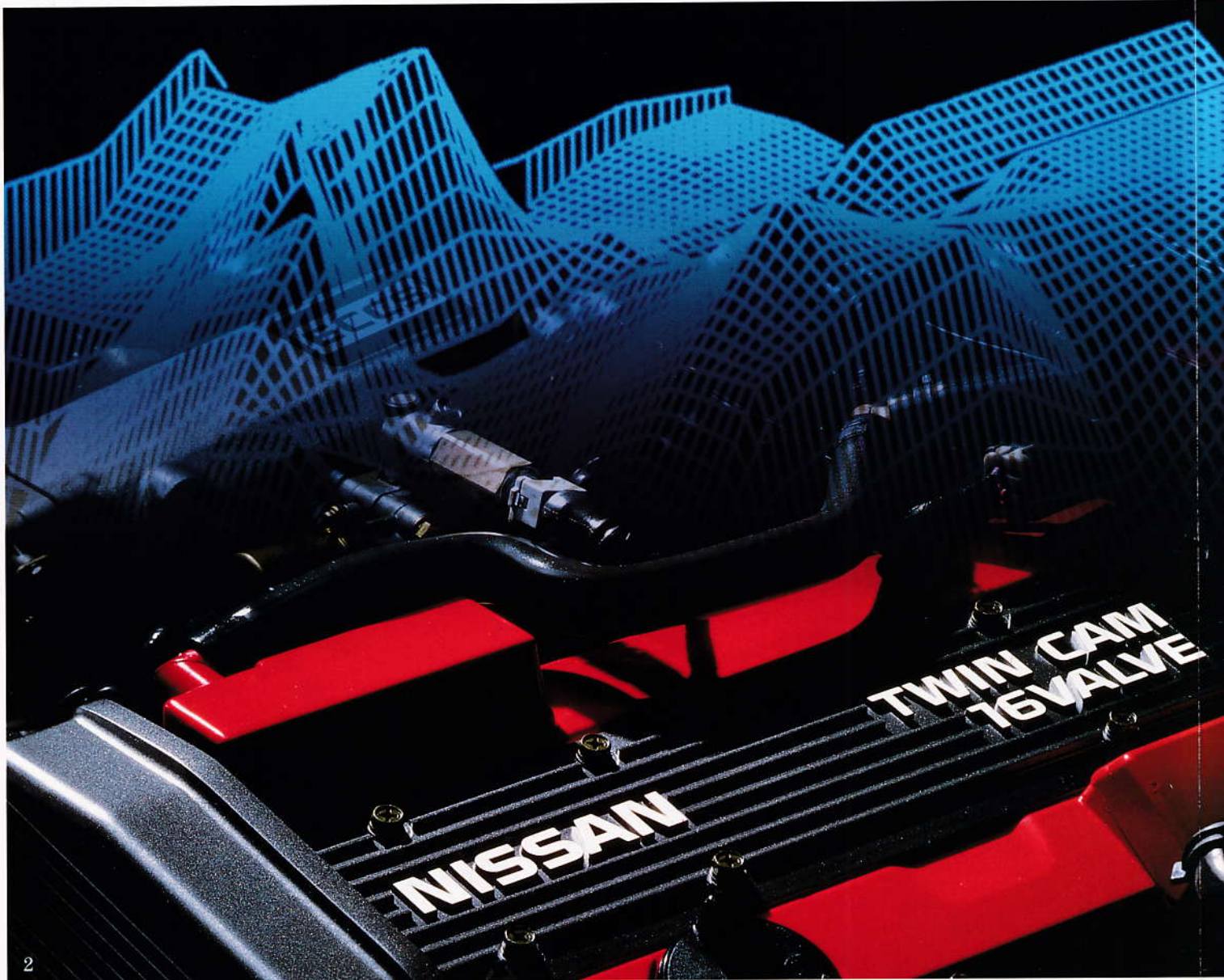
und anschließend 10 unterschiedliche Steuerungen ausführt.

Er überwacht z.B. das richtige Luftverhältnis im Kraftstoffgemisch, kontrolliert die Zündung, die Einspritzung, sorgt für konstanten Leerlauf unter allen äußeren Umständen – gleich ob kalt oder warm – und vergißt sogar nicht, sich selbst zu kontrollieren. Durch ein Selbstlernsystem – dabei werden bestimmte ihm gemeldete Daten immer wieder miteinander verglichen – kann er sogar die Folgen des natürlichen Alterungsprozesses im Motor ausgleichen.

Die neue Generation der elektronischen Motorsteuerung bei Nissan verfügt über eine Klopfsensorregelung. Durch kontinuierliche Kontrolle der Schwingungen am Kurbelgehäuse ist es möglich, den Motor optimal an der Klopfgrenze und somit äußerst wirtschaftlich zu betreiben. Im kritischen Moment wird der Zündwinkel auf „spät“ gestellt







2

und dann schrittweise wieder angehoben. Dieser Regelkreis läuft ständig in Bruchteilen von Sekunden ab. Die Klopfsensorregelung sorgt außerdem dafür, daß ein evtl. schlechter Kraftstoff mit nicht ausreichender Oktanzahl oder extrem hohe Außentemperaturen dem Motor nichts mehr anhaben können.

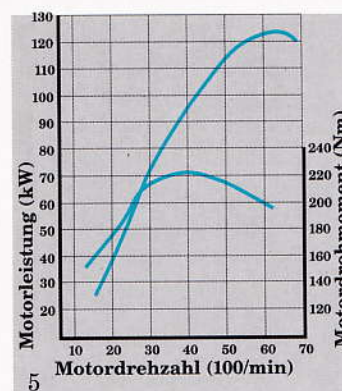
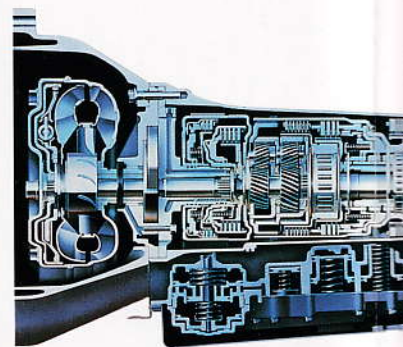
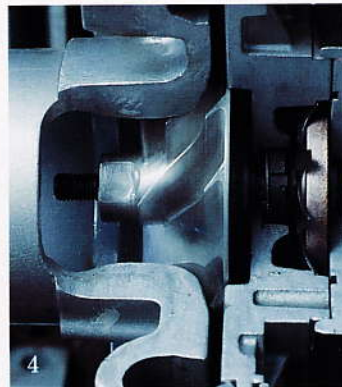
Das ist entscheidender Fortschritt durch konsequenten Einsatz von Elektronik bei Nissan.

Für ein hohes Maß an Wartungsfreundlichkeit, aber auch Zuverlässigkeit, sorgt die Nissan-Direktzündung NDIS (Nissan Direct Ignition System/3). Die für jede Zündkerze vorhandene Zündspule eliminiert die auch bei Hochspannungskabeln auftretenden Spannungsverluste, ein Überspringen des



Zündfunken auf Masse ist nicht möglich.

Das Startverhalten – gerade auch bei niedrigen Temperaturen – ist wesentlich verbessert, der stärkere Funke sorgt auch für eine bessere, gleichmäßigere Verbrennung. Keine Verschleißteile und somit kein Nachstellen nötig, die Zündkerzen müssen nur alle 100.000 km gewechselt werden.

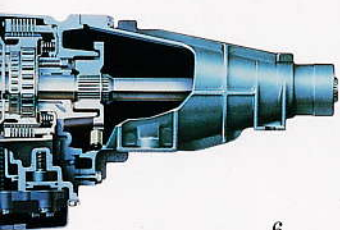


Die beim 200 SX-Motor im Ventiltrieb verwendeten Hydrostößel machen nicht nur das Ventileinstellen überflüssig, sondern verringern auch die mechanischen Geräusche, weil das sonst notwendige Spiel zwischen Nockenwelle und Ventil nicht vorhanden ist.

Der Motor des Nissan SX 200 benötigt übrigens bleifreies Superbenzin. Durch alle kon-



7 Metallic-Lackierung gegen Aufpreis



6

struktiven Maßnahmen geht er aber so sparsam damit um, daß man, auch dank des 60-Liter-Tanks, große Strecken ohne Tankstop zurücklegen kann.



8

Nicht nur darum ist der Nissan 200 SX ein vorzügliches Reiseautomobil für zwei Personen. Ein Grand Turismo-Fahrzeug der „alten Schule“, aber mit modernster Technik.

Zum Beispiel mit einer auf Wunsch lieferbaren elektronisch gesteuerten 4-Stufen-Automatik (6) mit Wandlerüberbrückungs-Kupplung und ausschaltbarem Overdrive (1) zur Nutzung der

Motorbremskraft. Die Automatik wird über ein eigenes elektronisches System gesteuert, das – ähnlich der ECCS – über 10 Sensoren seine Informationen bezieht und 8 unterschiedliche Funktionen ausübt.

Bei Schaltvorgängen beeinflusst dieses System auch die ECCS, um kurzfristig die Motorleistung anzugleichen und ein ruckfreies Hoch- oder Herunterschalten zu ermöglichen.

Die Drehzahl wird induktiv abgefragt, dem elektronischen Steuergerät zugeführt und somit über die Verknüpfung mit der Motorlast, dem Leistungswunsch (Stellung des Gaspedals), der Stellung des Wählhebels und des Overdrive-Schalters, der optimale Schaltpunkt bestimmt.

Über eine Kontrolleinheit wird – sensorüberwacht – jede

Fehlschaltung durch menschliches Versehen unmöglich gemacht. Ein nützlicher Nebeneffekt: Auch der Kraftstoffverbrauch konnte so gesenkt werden.

Der Nissan 200 SX ist somit auch mit Automatik in jedem Geschwindigkeitsbereich wesentlich lebendiger zu bewegen. Sie „erfahren“ ein völlig neues Automatik-Gefühl.

Fortschritt aus höchstem konstruktiven Aufwand.

Das Fahrwerk des Nissan 200 SX ist gleich in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Hier vereinen sich sehr klassische und sehr moderne Konstruktions-Tendenzen.

Schon im Jahre 1901 entstand die heute für eine bestimmte Art von Automobilen immer noch gültige Bauweise: Motor vorn, Insassen im bestgefederten Raum zwischen den Achsen, Antrieb hinten.

Nissan findet: Für Sportwagen ist das immer noch die Idealanordnung. Nur hier sind Lenk- und Antriebsachse voneinander getrennt. Antriebseinflüsse können nicht in der Lenkung spürbar werden und die Reifen auf jeder Achse haben klare Aufgaben: In Normalfahrt müssen sie vorne nur führen, hinten nur für Vortrieb sorgen.

Oberstes Ziel der neuen technischen Lösung: Sie sollte den harten Anforderungen des Alltagsverkehrs perfekt gewachsen sein – Wartungsfreundlichkeit eingeschlossen.

Nissans Konstrukteure gingen die Sache mit Köpfchen und Computer an. Schließlich stehen ihnen dank zwei Cray-Computern mit die größten Computerkapazitäten der Welt zur Verfügung. So konnten sie schon vor den ersten Fahrversuchen durch Computer-Berechnungen und -Simulation eine Reihe von Konstruktionslösungen ausschließen, andere favorisieren.

Als ideal erwies sich – nicht nur nach den Computer-Berechnungen – eine Vier-Lenker-Lösung für die Hinterachse (9).

Das ungewöhnlich Neue dabei aber war, wie man sie anordnete. Denn: Die von Nissan eingesetzten vier Lenker sind nicht einfache Hebel mit einer einfachen Drehachse. Zwar hat jeder Lenker seine individuelle Drehachse, die aber müssen sich gegenseitig in richtiger Weise beeinflussen, um die Räder in der vom Konstrukteur gewünschten idealen Weise zu führen (5 bis 8).

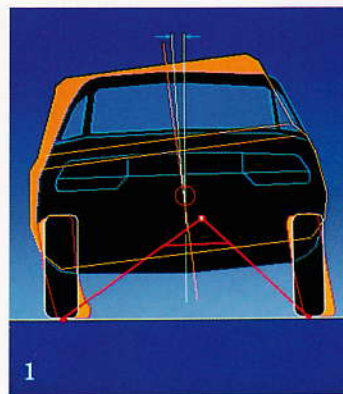
Hinzu kommt noch der Faktor Elastizität. Die Verformung der Lenkerlager ist eine Grundbedingung. Vorher allerdings muß geklärt sein, wie jedes der einzelnen Lager als Reaktion auf die verschiedensten einfließenden Kräfte – die noch dazu in verschiedenen Richtungen wirken

Der versierte Sportfahrer schätzt den Heckantrieb auch deswegen, weil er nur bei dieser Antriebsart mit gezieltem Krafteinsatz und gefühlvollem Gasfuß das Wagenheck in einen kontrollierten Drift bringen kann, den er dann vorne – mit der Lenkung – ausbalanciert. (Das sei allerdings nur nach langem Training und abgesperrter Rennstrecke empfohlen!)

Der Nissan 200 SX bietet aber nicht nur dies als Voraussetzung für Fahrspaß. In Verbindung mit einer völlig neuen Hinterachskonstruktion ohne Vorbild – der neuentwickelten Multi-Lenker-Achse – entsteht auch ein neues Maß an Fahrsicherheit und Fahrkomfort, die man einfach selbst erlebt haben muß (Seite 15).

– schließlich tatsächlich verformt wird.

Nissan fand aufgrund der Computer-Untersuchungen die richtige Basis-Geometrie



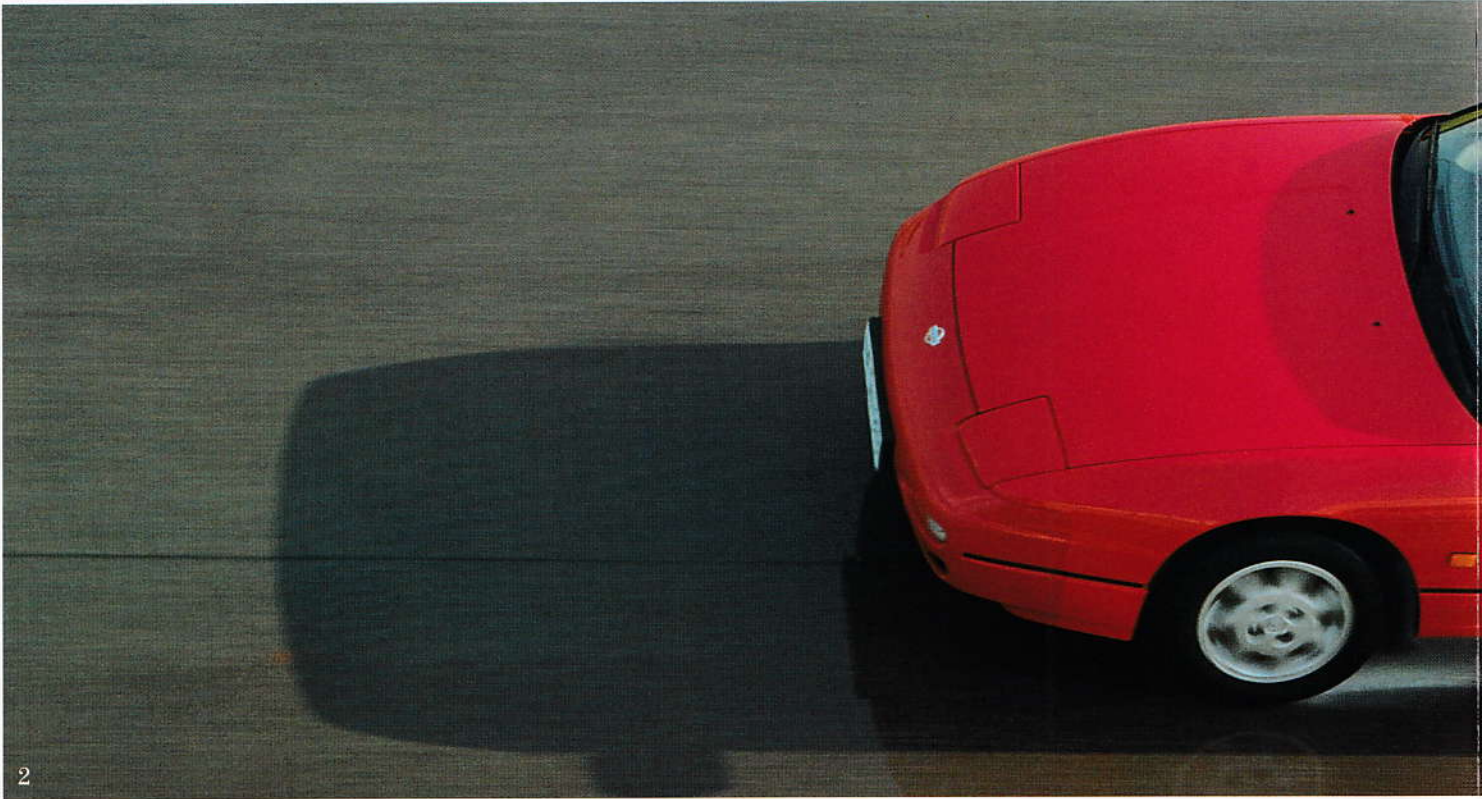
heraus, die richtige Steifigkeit der Lagerbuchsen und andere wichtige Daten.

Und dann begannen die Fahrversuche. Denn trotz Computer gilt: Bei Nissan trifft immer der Mensch die letzte Entscheidung über Faktoren, die für Menschen bestimmt sind.

Die neue Hinterachsaufhängung des 200 SX wurde so

zu einer idealen Achse. Sie wandelt negative Einflüsse in positive um und kompensiert die schlechten. Da gibt es kein Brems- und Beschleunigungs-Nicken mehr (4, 8), da wird die Seitenneigung in der Kurve drastisch verringert und somit eine gefährliche Schwerpunktverlagerung vermieden (1, 6). Da neigen sich auch die Räder nicht zur Seite – die Aufstandsfläche bleibt erhalten (1/6). Die Kraftübertragung erfolgt auf beide Räder – kein „Anlupfen“ des kurveninneren Rades – die Seitenkräfte werden besser übertragen und die mögliche Kurvengeschwindigkeit liegt höher.





2

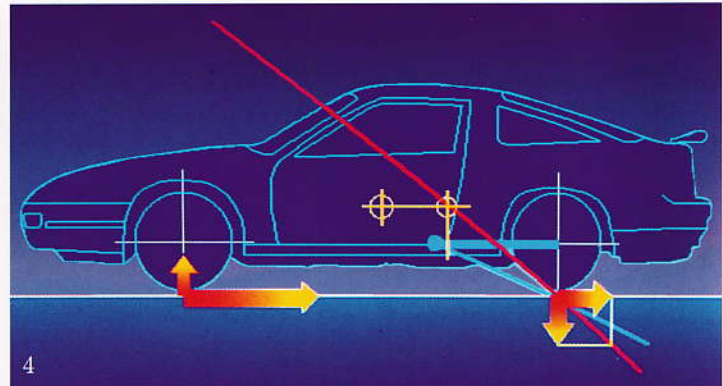


3

Da lenkt praktisch die Hinterachse bei schneller Kurvendurchfahrt im Interesse des Fahrers mit (7, passives Mitlenken) – die Räder werden fast auf der Idealinie geführt.

Sie hilft dem Fahrer auch in kritischen Situationen, wenn er in einer Kurve plötzlich vom Gas gehen oder sogar bremsen muß, denn Lastwechselreaktionen gehören der Vergangenheit an.

Um das zu erreichen, haben die Nissan-Ingenieure einen Hebel in ihre Aufhängung hineinkonstruiert, den man gar nicht sehen kann – weil es ihn gegenständiglich auch gar nicht gibt. Der



Schnittpunkt der Verlängerung der zwei oberen Lenker bildet den oberen Punkt der Achsschenkelbolzen-Achse (5). Damit wurde sozusagen eine imaginäre Achse geschaffen, die in ihrer Auswirkung überraschende Lastwechselreaktionen verhindert.

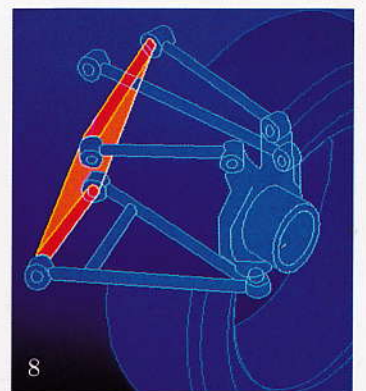
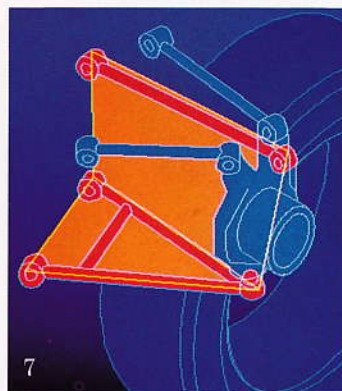
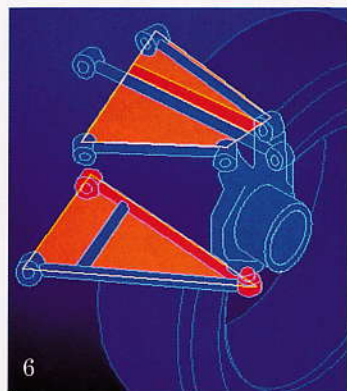
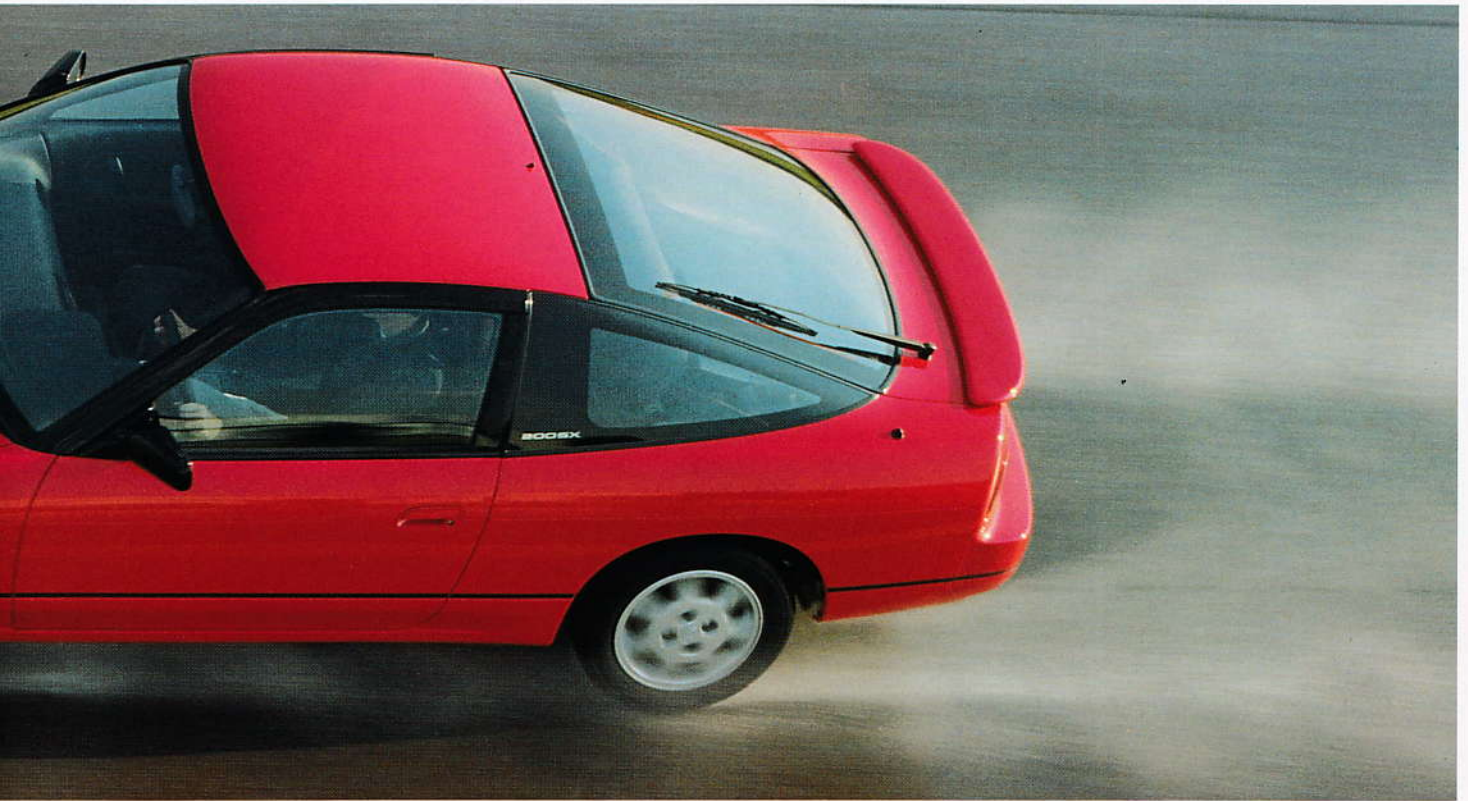
Die neue Nissan-Multi-Lenker-Hinterachse steckt voller „kleiner Wunder“, weil sie nicht nur eine hervorragende Straßenlage sichert, sondern auch noch hohen Federungs- und Geräuschkomfort vermittelt. So wurde eine Reihe von scheinbar widersprüchlichen Aufgaben beispielhaft gelöst.

Genau genommen ist die Nissan-Multi-Lenker-Hinterachse „nur“ eine mechanische

Konstruktion aus vier Hebeln. Aber es sind gewissermaßen „denkende Hebel“ in „führenden Lagern“. Fazit: Diese Hinterachskonstruktion ist ganz sicher ihrer Zeit in vielen Dingen voraus.

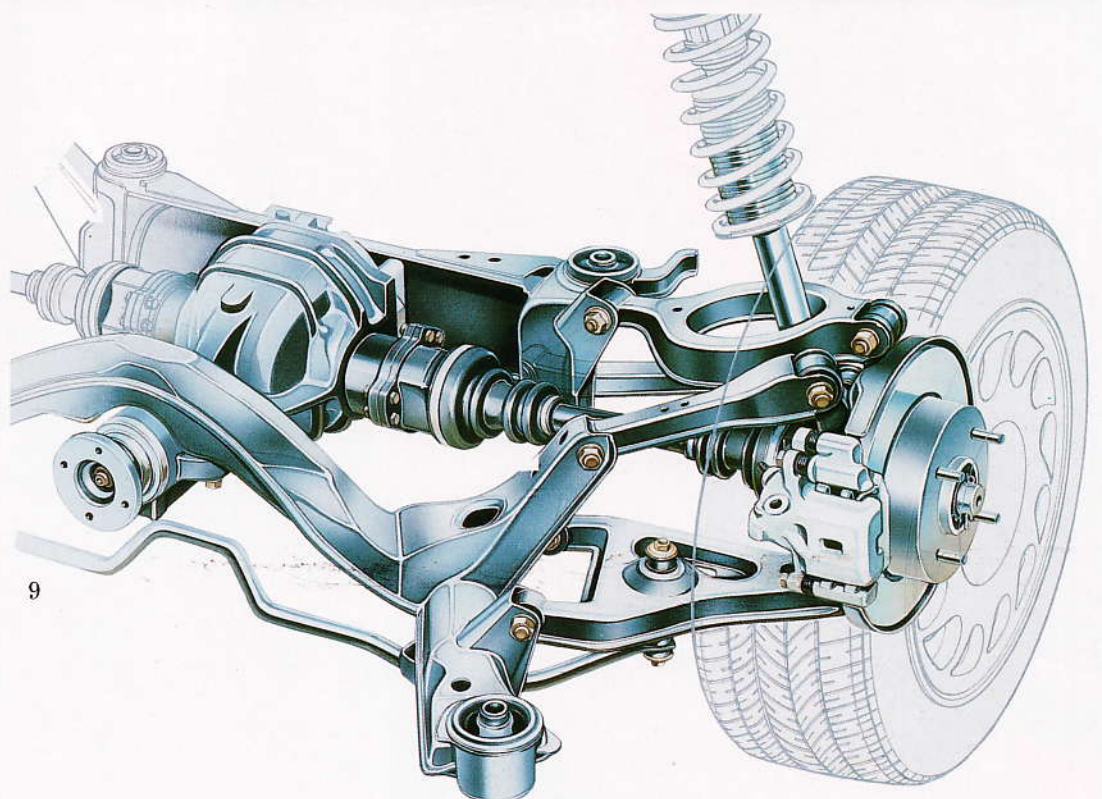
In Verbindung mit der Vorderachsaufhängung aus McPherson-Federbeinen und Querlenkern erfahren Sie eine Straßenlage, die den Nissan 200 SX zu einem Sportwagen der Sonderklasse macht. Z.B. sind die Reaktionsstäbe der Vorderachse in Viskoseflüssigkeit gelagert.

Dies bewirkt einen zusätzlichen Dämpfungseffekt und erhöht die Sicherheit, indem „schnelles“ und somit unruhiges Ausschlagen der Federbeine verhindert und die Übertragung von Fahrbahngeräuschen eliminiert werden.



Die Sicherheit wird gesteigert durch die aufwendig konstruierte Zweikreis-Bremsanlage mit elektronischem ABS. Der Bremskraftverstärker bewirkt schon bei leichter Pedalkraft ein gleichförmiges und kräftiges Ansprechen der Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), während der Bremskraftregler den Druck zwischen Vorder- und Hinterrädern ausgleicht und somit ein Überbremsen der Hinterachse verhindert.

Das Anti-Blockier-System verhindert selbst bei Vollbremsung das Blockieren der Räder – damit bleibt die Lenkfähigkeit und Beherrschbarkeit des Fahrzeugs während des Bremsvorgangs erhalten.



Wettkampf prägt den Sportler.

Motorsport ist für Nissan Anregung zur Entwicklung neuer Ideen und Techniken, Stimulanz für den automobiltechnischen Fortschritt.

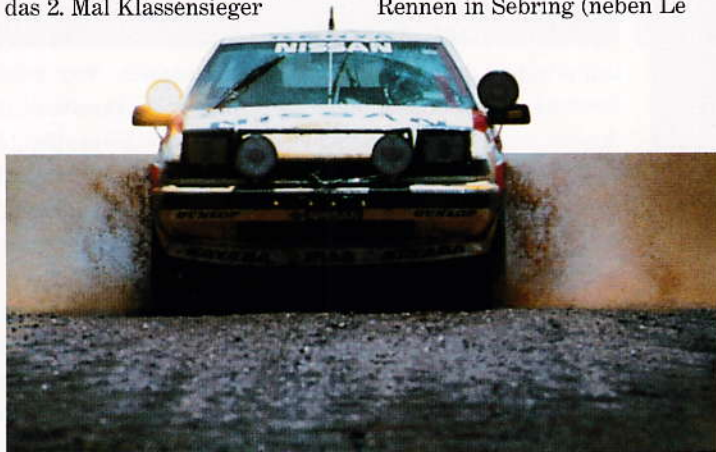
Unzählige Verbesserungen und eine Fülle von Entwicklungen für die Serie verdanken Nissan-Automobile den schweren Prüfungen im Motorsport.

Die direkte sportliche Auseinandersetzung mit der Konkurrenz ist eine besondere Motivation für die Nissan-Ingenieure, ein wesentlicher Faktor im gesamten Mosaik von Forschung und Entwicklung.

Immer wieder machen Nissan-Automobile bei den großen Rennsport-Ereignissen in aller Welt von sich reden. Sie siegen auf den Rennstrecken, bei Sprint- und Langstrecken-Rennen oder nehmen bei Rallyes hervorragende Plazierungen ein.

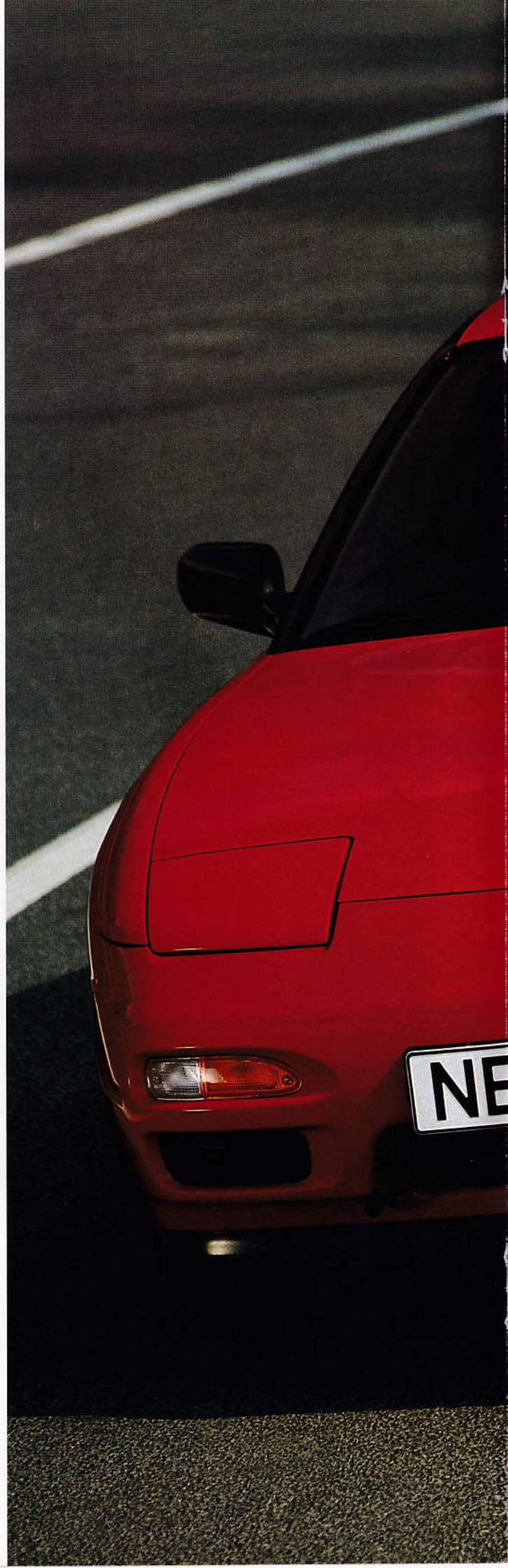
So wurde Nissan bereits das 2. Mal Klassensieger

Bei Sportwagen-Rennen in den USA (IMSA-Serie) stellt sich Nissan den großen europäischen und amerikanischen Automobil-Marken und siegt. 1988 bei 14 Rennen neunmal, davon achtmal in Folge. Setzte 1989 souverän die Siegesserie fort, gewann z.B. überlegen das 12-Stunden-Rennen in Sebring (neben Le



bei der Rallye Paris-Dakar und siegte bei der Pharaonen-Rallye. Die berühmte Safari-Rallye in Afrika hat Nissan z.B. als einziger Automobilhersteller bereits siebenmal gewonnen.

Mans das schwerste Rennen), und erreichte vor Jaguar und Porsche die Markenmeisterschaft. Auch 1990 und '91 war Nissan wiederum Gewinner der Markenmeisterschaft. Geoff Brabham errang seit 1988 zum vierten Mal die IMSA-Fahrermeisterschaft.





NISSAN

E-N 313



Radio- und Klimaanlage
gegen Aufpreis





Radio- und Klimaanlage gegen Aufpreis



1

Auch bei Nachtfahrten informiert das Cockpit des Nissan 200 SX mit klaren, gut lesbaren Anzeigen. Wer beim Aussteigen vergessen sollte, die Scheinwerfer auszuschalten, wird akustisch gewarnt.

Die Fotos zeigen die Tasten für die elektrischen Fensterheber (2), das Lüftungsgitter neben dem Kombiinstrument (3), den Dimmerschalter für die indivi-



2



3



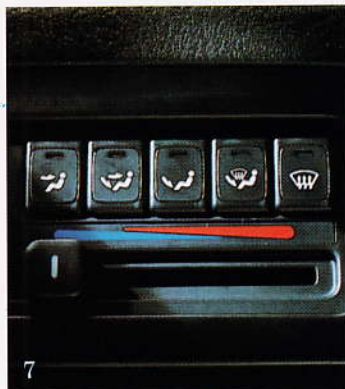
5 Metallic-Lackierung gegen Aufpreis



6



4



7



8

duell regelbare Instrumentenbeleuchtung (4), die tasten-gesteuerte Heizungs- und Lüftungsanlage (7) sowie den harmonisch integrierten Griff der Lehnenverstellung (8).

Der Mensch als alleiniges Maß für die Gestaltung.

Der Fahrer erlebt sein Automobil von innen her. Darum hat Nissan auch beim 200 SX eine Innenraum-Atmosphäre geschaffen, in der sich die Insassen wohlfühlen.

Auch das Raumgefühl ist wichtig. Es wird weniger durch die realen Maße, als vielmehr durch den subjektiven Eindruck bestimmt. Wie er ausfällt – darüber entscheiden scheinbare Kleinigkeiten. Aber Nissan-Stylisten sind Künstler mit automobilener Erfahrung. So schaffen sie überzeugende Lösungen, wie z. B. auch der Innenraum des Nissan 200 SX mit seiner modifizierten Ausstattung – neues Stoff- und Teppichbodendesign – beweist.

Mit einem Blick kann der Fahrer alle wichtigen

Die Nissan-Ingenieure haben auch den Kleinigkeiten im Cockpit besondere Beachtung geschenkt. So haben alle Kontrollleuchten für wichtige Fahrzeugfunktionen zuverlässige Leuchtdioden. Übersichtliche Rundinstrumente mit Analoganzeige informieren den Fahrer über Geschwindigkeit und Drehzahl (1). Rechts und links davon Tankuhr und



Kühlwasserthermometer.

In der weich geschwungenen Mittelkonsole ist nicht nur die Bedienungseinheit für die leistungsstarke, tastengesteuerte (7) Heizungs- und Lüftungsanlage untergebracht, sondern auch noch Platz für eine Radio- und Cassetteneinheit. Außerdem gibt es dort – wie auch anderswo – zahlreiche Ablagemöglichkeiten.

Es sind eben auch die Kleinigkeiten, die gerade in einem Sportwagen-Cockpit darüber entscheiden, ob man sich als Fahrer wohlfühlt.

Eine niedrige Bodenplatte und eine somit verringerte Sitzhöhe ergeben z. B. mehr Kopffreiheit. Weit öffnende Türen gestatten einen problemlosen Einstieg.

Die körpergerecht geformten Schalensitze – mit den höhenverstellbaren Kopfstützen und der Lendenwirbelstütze für den Fahrer – vermitteln schon optisch den Eindruck von Sitzkomfort (6). Weil sie Seitenhalt bei schneller Kurvenfahrt und eine Unterstützung des Körpers bei Langstreckenfahrten versprechen. Und dann auch halten. Die Sitzbezüge wurden in einem Arbeitsgang zusammen mit dem Urethanschaumpolster geformt. Das garantiert eine hohe Verschleißfestigkeit.

Instrumente erfassen. Alle Bedienungselemente liegen so, daß sie der menschlichen Ergonomie entsprechen. Das neugestylte Lederlenkrad ist höhenverstellbar und kann so den eigenen Vorstellungen von der idealen Lenkradposition leicht angepaßt werden.

Überhaupt: Überall ist die Funktion bestimmend. Der Schalthebel – bei einem Automatikgetriebe (gegen Aufpreis) der Wählhebel – liegt so griffgünstig wie alle anderen wichtigen Hebel und Tasten.

Das gesamte Cockpit ist in seiner Anlage auf die Ansprüche des Fahrers ausgerichtet. Damit ist das Cockpit eben genau gestaltet wie der gesamte Nissan 200 SX: Er wurde eben als Fahrerautomobil entwickelt. So, wie ein Sportwagen sein sollte.

Nissan-Automobile vermitteln sofort ein Gefühl spontaner Vertrautheit. Alle Schalter, alle Hebel liegen da, wo man sie auch erwartet. Und sie sind klar gekennzeichnet. Selbst Multi-Schalter müssen nicht auf ihre Funktion hin untersucht werden (9).

Mit den auf der Mittelkonsole platzierten Schaltern (6), können Sie die beiden Außenspiegel elektrisch passend für sich einstellen. Auch die Türfenster werden serienmäßig elektrisch betätigt, gesenkt oder gehoben (2).

Serienmäßig auch die getönten Scheiben ringsum, die bei direkter Sonneneinstrahlung mit dazu beitragen, daß die Temperaturen im Innenraum erträglich bleiben.

Zu einem angenehmen Klima an heißen Tagen tragen auch die seitlich zusätzlich angeordneten Lüftungsgitter bei, durch die man zugfrei Kühlluft ins Cockpit einbringen kann.

Eine Klimaanlage ist auf Wunsch gegen Aufpreis lieferbar. Sie sorgt für besonders angenehme Temperaturverhältnisse unter allen Wetterbedingungen und somit auch für gesteigerte Konditionssicherheit.

Der Innenraum des 200 SX ist zwar sachlich, aber mit Liebe zum Detail gestaltet. Er bietet Atmosphäre und Komfort. Und vor allem auch Sicherheit für die Insassen.

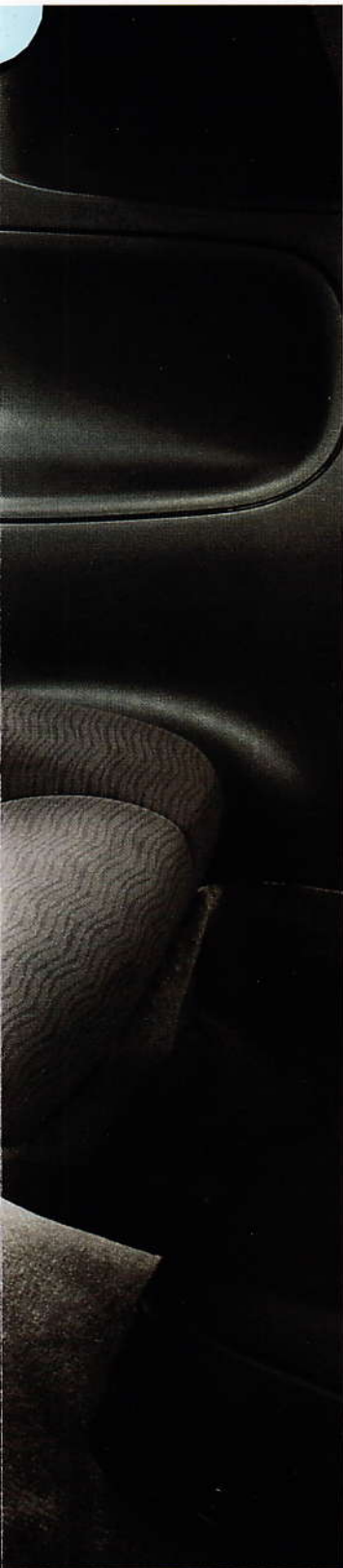




Die für die mitfahrenden Gäste bestimmten Sitze geben – wie die vorderen – sicheren seitlichen Halt. Ein „Langstreckengestühl“ kann es dennoch nicht sein. Denn der Nissan 200 SX ist eben ein echter Sportwagen. Und der muß nicht alles können.

Aber er kann im Detail sinnvoll, überlegt, pfiffig sein. Und ist es. Wie das Foto von der neugestalteten, attraktiven

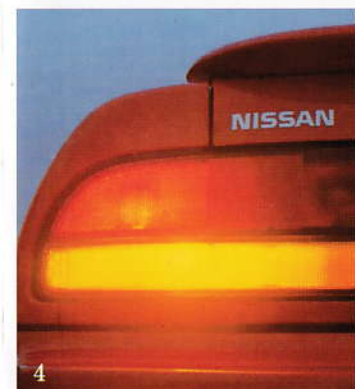




5 Metallic-Lackierung gegen Aufpreis



6



4



7

Leichtmetall-Felge zeigt. Oder die Abbildungen des Entriegelungshebels und der Rückleuchte, die klarmachen, daß bei Nissan auch die kleineren technischen Lösungen perfekt durchdacht sind.

Außerdem macht ein Foto deutlich, wie andere Autofahrer den Nissan 200 SX noch sehr oft sehen werden: von hinten.

Was hinter dem Fahrer liegt und wichtig ist.

Natürlich kann ein kompromißlos gebauter Sportwagen wie der Nissan 200 SX kein vollwertiger Viersitzer sein. Er ist ein 2 + 2-Sitzer, was bedeutet, daß man wohl mal zu vier Personen ins Theater oder zum Essen fahren kann, aber nicht in den Urlaub.

Die hinteren Sitze könnte man so gesehen als „Gastsitze“ bezeichnen. Denn Gäste sind nur vorübergehend da. Dennoch werden sie auch im Nissan

Der Kofferraum hinter den Sitzen ist zwar schon beachtlich groß (6), aber er kann durch das Umlegen der Rücksitzlehne noch einmal vergrößert werden (7). Er ist natürlich – wie das gesamte Fahrzeug im Bodenbereich – mit einem Teppich ausgelegt.

Die Rücksitzlehne ist gegen Umklappen, z.B. beim starken Bremsen oder durch harten Druck von Gegenständen im Kofferraum, mit einem Riegel arretiert und somit gesichert.

Die weitgehend verglaste Heckklappe läßt sich weit öffnen und wird mit Gasdruckdämpfern automatisch offengehalten, was das Beladen des Kofferabteils erleichtert.

Sie ist serienmäßig mit einem Scheibenwischer (mit Intervallschaltung) und natürlich einer Waschanlage ausgestattet (5).

In der Nacht sichern große, abgerundete Heckleuchten das Fahrzeug nach hinten ab (4).

Zum Öffnen des Tankverschlußdeckels und des Koffer-

200 SX bequem sitzen, sich mit 3-Punkt Automatikgurten sichern können und sich wohlfühlen. Die anatomisch perfekt geformten Einzelsitze bieten hervorragenden Seitenhalt, Ausformungen in den Seitenverkleidungen sorgen für genügend Ellenbogenfreiheit (1). Die Freude, in einem so attraktiven Sportwagen mitzufahren, wird den Nachteil überwiegend, sich etwas einschränken zu müssen.

raums ist kein Schlüssel notwendig. Beide können vom Fahrersitz aus über einen kleinen Hebel bequem geöffnet werden (2).

Der Nissan 200 SX ist eben kein exotischer Sportwagen, sondern einer der Sorte, die für den Alltagseinsatz konstruiert wurden.

Die Nissan-Ingenieure wollten den Fahrer nicht nur durch besondere Fahrleistungen – Spitze 220, Beschleunigung 0-100 km/h in 7,5 sec – überraschen, sondern auch durch die optische Gestaltung der Details, die für den Alltagsgebrauch wichtig sind.

Der Nissan 200 SX ist wegen seiner Detaillösungen, seiner intelligenten Technik und wegen seines überzeugenden Designs ein meisterlicher Sportwagen geworden, ein attraktiver Anblick aus jeder Sicht. Doch besser erlebt man den 200 SX bei einer Probefahrt. Weil er da noch viel mehr Spaß macht.

Ihr Nissan-Händler erwartet Sie.

Qualität ist bei uns das Maß aller Dinge.

Der Name Nissan ist weltweit ein Begriff für Qualität. Und wenn Nissan-Automobile z. B. im TÜV-Report und bei Käuferbefragungen in aller Welt mit ganz oben stehen, hat das viele Gründe.

Als einer der größten und weltweit operierenden Automobilhersteller – allein in Europa sind wir in 4 Ländern mit Produktions- oder Montagestäten vertreten – investiert Nissan konsequent in modernste Technologien für Entwicklung und Fertigung. So verfügen unsere Entwicklungszentren über zwei Cray-Supercomputer und sind über einen eigenen Satelliten miteinander verbunden.

Wir nutzen den Know-how-Vorsprung im Umgang mit automatisierten Fertigungsstraßen und fortschrittlichsten Qualitätskontroll-Techniken einschließlich lasergesteuerter Roboter. Aus den besonderen Qualitätsanforderungen unserer Raumfahrtprojekte gewinnen wir laufend neue Erkenntnisse. Entscheidende Voraussetzungen dafür, daß wir nicht nur erstklassige Qualität anbieten können, sondern dies auch außerordentlich preiswert.

Hochwertige Produktqualität verdient eine gleichwertige Teileversorgung. Unser Zentrallager in Neuss und vier regionale Teiledepots in Augsburg, Essen, Reinbek und Grünsfeld garantieren eine flächendeckende und schnelle Teileverfügbarkeit. Fehlende Teile kommen per Expreß über Nacht aus unserem europäischen Zentrallager in Amsterdam. Dort sorgen eine computerüberwachte Lagerhaltung und die direkte Satellitenverbindung zu unseren Werken für einen reibungslosen Nachschub.



Das Ergebnis unserer grenzenlosen Service-Philosophie.

Einen Nissan zu fahren bedeutet, mit einem guten Gefühl unterwegs zu sein. Denn überall begleiten Sie unsere Qualität, unsere Garantien und unser hervorragender Service, damit Sie mobil bleiben.

Garantien

Neuwagen-Garantie

Für alle erstmalig zugelassenen Nissan-Fahrzeuge gilt die Nissan-Neuwagen-Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung.

3-Jahre-Garantie

Für alle seit 1. 10. 1989 erstmalig zugelassenen Nissan-Fahrzeuge gilt die 3-Jahre-Garantie, begrenzt auf eine Fahrleistung von 100.000 Kilometern.

Wird diese Fahrleistung vor Ablauf von drei Jahren erreicht, so endet diese Garantie. – Unabhängig davon hat im ersten Jahr die Neuwagen-Garantie ohne Kilometerbegrenzung Gültigkeit!

Lack-Garantie

Sie gilt für alle Nissan-Fahrzeuge (außer Urvan, Vanette-Transporter und Pick-Up) drei Jahre nach Erstzulassung (seit 1. 10. 1988) für Karosserie-Lackfehler und -Lackschäden, die nicht auf äußere Beschädigung oder auf Einwirkung chemischer Substanzen zurückzuführen sind.

Garantie gegen Durchrostung

Die Nissan-Garantie gegen Durchrostung gilt sechs Jahre nach Erstzulassung (seit 1. 1. 1986) ohne Verpflichtung des Fahrzeughalters zur Nachbehandlung der Karosserie.

Werkstatt-Garantie

Die Nissan-Werkstatt-Garantie gilt ein Jahr für alle von einem Nissan-Vertragshändler eingebauten Nissan-Original-Teile inklusive Arbeitslohn.

(Die Garantiebedingungen im einzelnen entnehmen Sie bitte dem Kaufvertrag bzw. dem Kundendienst-Scheckheft.)

Service

Inspektionsintervalle

Einmal jährlich oder alle 30.000 km.

Pan Europe Service „Super Plus“

Der Pan Europe Service „Super Plus“ ist gültig für alle Nissan-Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 10. 9. 1991. Dieser Reiseservice beinhaltet eine Kostenbeteiligung für einen Mietwagen der gleichen Klasse inkl. Kilometerberechnung und sonstiger Kosten bis zu drei Tagen (max. DM 500,- pro Tag) oder für Übernachtungskosten des Kunden und seiner Mitfahrer bis zu DM 220,- pro Person, pro Nacht, bis zu 4 Übernachtungen, bei einer Panne im europäischen Ausland. Der Nissan-Treuepaß „Super Plus“, gültig für alle Nissan Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 10. 9. 1991, garantiert außerdem bei allen

Mehr als 900 Nissan-Vertragshändler in der Bundesrepublik Deutschland und über 3500 Nissan-Partner im europäischen Ausland sind für Sie da. Mit ihrem geschulten Wissen, mit Rat und mit einem Leistungspaket, wie es eben nicht alltäglich ist.

neuen Nissan-Fahrzeugen, die regelmäßig beim Nissan-Händler gewartet werden, umfassende Pannenhilfe in Westeuropa: wenn erforderlich Abschleppkosten (bis DM 300,-), Mietwagenkosten (bis DM 500,- pro Tag bis zu 3 Tagen), Übernachtungskosten (bis DM 220,- pro Person pro Nacht, bis zu 4 Übernachtungen) bei längerer Reparatur (mehr als 6 Stunden) und mindestens 50 km vom Wohnort entfernt.

Pan-Europe-24-Stunden-Service

Das Nissan-Service-Telefon mit den Rufnummern 0130/838380 („alte“ Bundesländer) bzw. 02131/32100 ist für Sie rund um die Uhr besetzt und sorgt in unvorhersehbaren Situationen für schnelle und unbürokratische Hilfe. Europaweit.

Nissan-Kundenkontakt-Programm

Alle Nissan-Fahrer werden laufend über alle aktuellen Neuerungen rund um Nissan informiert.

Das Dienstleistungsprogramm

Sie nutzen die Vorteile der Finanzdienstleistungen für Ihr Nissan-Fahrzeug bei der NISSAN BANK GmbH und der NISSAN LEASING GmbH.

Sie profitieren von unserem KNOW-HOW in den Finanzierungsfragen rund um Nissan-Fahrzeuge. Das gilt natürlich auch für Gebrauchtwagen.

FINANZIEREN

Die Nissan-Finanzierung durch die NISSAN BANK GmbH. So bietet Ihnen die Nissan-Finanzierung Laufzeiten von 12 bis 72 Monaten, mit und ohne Anzahlung, zu günstigen Konditionen; natürlich auch für den Gebrauchtwagen. Individuelle Restwert-Finanzierungsprogramme haben den Vorteil besonders niedriger Raten.

Fragen Sie Ihren Nissan-Händler nach den vielen Möglichkeiten der Autofinanzierung. Schnell, einfach und bequem.

LEASEN

Nissan-Leasing durch die NISSAN LEASING GmbH. Sie zahlen die Nutzung des Autos während der Vertragslaufzeit. Das sorgt für niedrige Monatsraten, setzt Geld für andere Dinge frei und schont Ihre Reserven. Und die Sonderzahlung kann mit Ihrem Gebrauchten verrechnet werden.

VERSICHERN

Alles aus einer Hand. Ihr Nissan-Händler übernimmt die Abwicklung in Sachen Versicherung Ihres neuen oder gebrauchten Nissan.

Mit dem Nissan-Versicherungs-Service sparen Sie Zeit und Geld.

Zubehör

Mit dem geprüften Original-Nissan-Zubehörprogramm haben Sie die Möglichkeit, Ihr Fahrzeug über die schon außergewöhnlich reichhaltige Serienausstattung hinaus weiter zu individualisieren. Ihr Nissan-Händler hält einen Zubehörprospekt für Sie bereit.



Ihr Nissan-Vertragshändler:



Nissan Motor Deutschland GmbH, 4040 Neuss 1



Dieser Prospekt wurde auf umweltschonend
chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Alle Beschreibungen und Abbildungen dieses Prospektes sind unverbindlich. Nissan behält sich das Recht vor, jederzeit und ohne öffentliche Anzeige Änderungen an den beschriebenen Modellen vorzunehmen, die zum Zwecke der Weiterentwicklung oder aus konstruktions- bzw. verkaufstechnischen Gründen als notwendig erachtet werden.