



# A História da **DATSUN**



## A série 510



Há muitas teorias acerca do desenho do 510, incluindo uma de que a Pininfarina desenhou a carroçaria. O 410/411 foi desenhado na Itália, mas o 510 não, apesar de algumas linhas serem comuns em ambos os carros. Outra é que o 510 foi apenas um carro Prince redesenhado, mas também isto não é verdade.



*Publicidade da gama 510*

A carroçaria 510 foi mesmo desenhada internamente pelo desenhador Teruo Uchino, um empregado da Nissan desde 1963. Uchino desenvolveu os seus talentos sobre os ensinamentos de Shiozo Sato, o homem que desenhou o lindo mas infelizmente pouco produzido Toyota S600, e quem fez maior parte do trabalho dos roadsters Datsun.

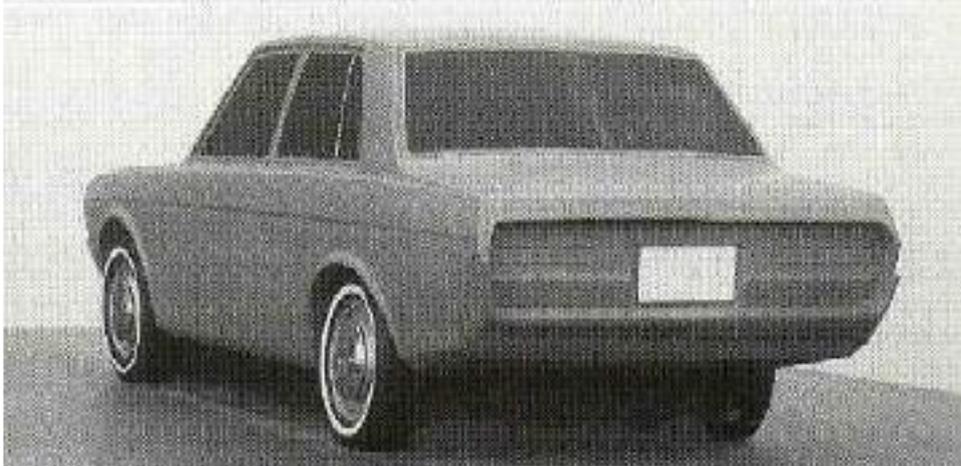


# A Historia da **DATSUN**



*Um dos desenhos originais de Teruo Uchino, a assinatura está no canto inferior direito*

A Teruo Uchino foi dado a tarefa de desenhar um substituto total para o Bluebird 410, com o objectivo de construir um carro menos parecido com os Italianos, ao mesmo tempo não parecendo com um modelo Austin. Críticos tem chamado o desenho do 510 e uma cópia do BMW 1600, mas se olharmos para o Nissan President de 1965 ou o Toyota Crown não será difícil compreender que Uchino baseou as suas inspirações mais perto de casa. Um carro maior da mesma era, o Nissan Laurel, partilha também uma grande semelhança ao 510.



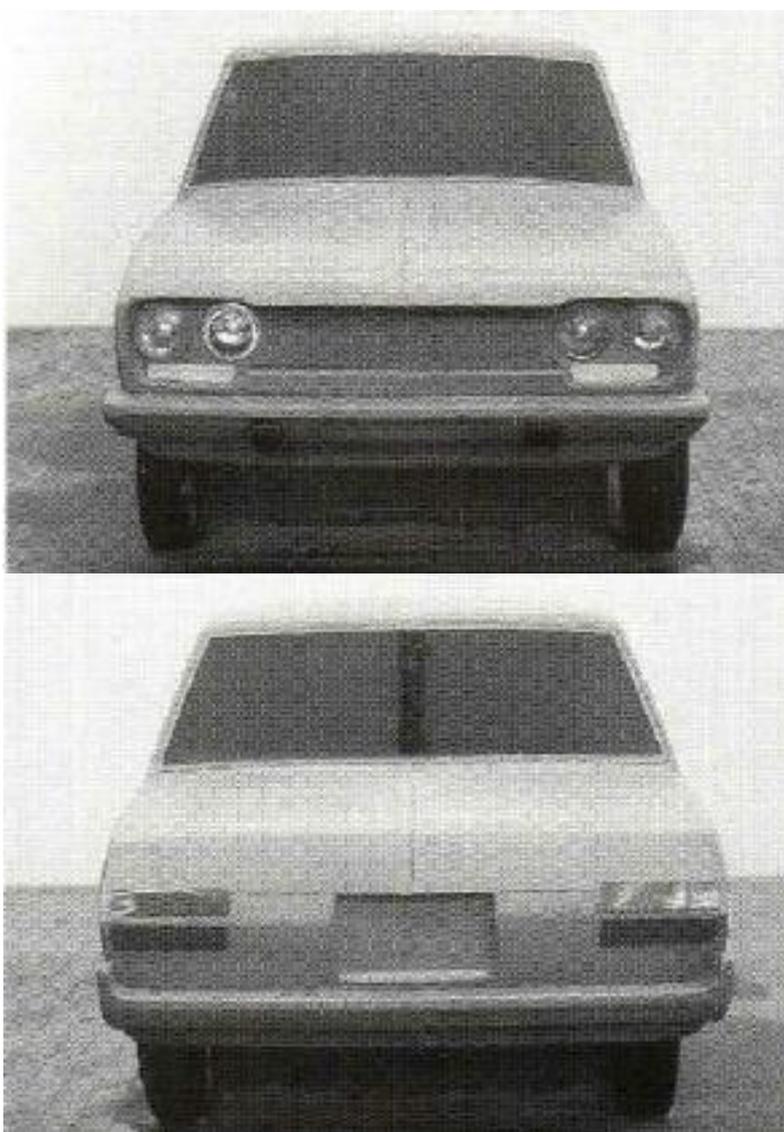


# A História da **DATSUN**



Apesar de se pretender que o 510 fosse um carro completamente diferente do 410, uma das poucas coisas que Teruo Uchino fez foi usar o vinco lateral do 410, ou “linha supersónica” como era conhecida na Nissan Design. O resto do carro era suposto ser o mais inofensivo possível, enquanto sendo suficientemente novo para enfrentar a competição nos Estados Unidos. Uchino basicamente equilibrou o resto do desenho á volta desta linha, trazendo ao resto do carro um estilo fluido mas ao mesmo tempo conservador. O 510 não tem nada que sobressaísse, e apesar de uma descrição “caixa”, tem poucas linhas rectas, especialmente quando comparado com o posterior H1510 e os sedans dos finais dos anos 70 e os anos 80. O resultado final foi um desenho da carroçaria que não era suposto entusiasmar, mas era agradável e mais importante, inofensivo.

O objectivo desde o início era para fazer do 510 o primeiro carro Japonês que seria bem aceite nos Estados Unidos, apesar de não ter sido desenhado especificamente para aquele mercado. Teruo Uchino e o resto da equipa Nissan estavam constantemente a receber chamadas do presidente da Nissan USA, Yutaka Katayama, mais conhecido por “Mr. K”.



*Modelo em barro do 510*



# A História da **DATSUN**



O Mr. K queria um carro com o qual os Americanos se pudessem excitar, e não mais um carro económico sem chama ou desempenho. O Mr. K também não era apenas um mero empresário, Yutaka Katayama também percebia algumas coisas sobre a construção de carros, incluindo carros de corrida. Ele construiu alguns protótipos avançados dele, alguns dos quais ainda hoje espantam e inspiram. E também foi Katayama que levou uma equipa Nissan á Austrália em 1958 para competir no Rally Red-Ex com 16.100 quilómetros, uma das corridas mais difíceis do mundo. A equipa de Datsuns dele ganhou a corrida, dando á Nissan a sua primeira vitória internacional.

Mr. K sabia o que os Americanos queriam num carro, e passava muito tempo ao telefone a tentar convencer os desenhadores para construir as suas visões. Ele ficou muito impressionado com o BMW 1600 e decidiu que esse carro seria o nível a atingir para o próximo sedan Datsun.

O Mr. K era visto como um forasteiro na Nissan, sendo um Cristão Japonês e um pensador radical, e sendo uma das poucas pessoas na Nissan que percebia como os Americanos negociavam. Ele sabia o que era necessário para fazer sucesso nos Estados Unidos mas não suportava ter que ultrapassar a enorme burocracia da Nissan. Ele precisava de um carro com um estilo moderno, mas mais importante, com potência suficiente para as estradas Americanas. O que ele precisava era uma sedan desportivo de gama baixa com motor de 1.6 litros.

Para conseguir construir o seu carro de estilo Europeu e motor 1600, ele teve uma reunião com um alto executivo da Nissan e anterior homem do MITI, Keiichi Matsumura, e convenceu-o que era o caminho a seguir. Matsumura basicamente disse, "Ok, escreves um memo nesse sentido, assina o meu nome, e nós pomos o projecto em andamento". Em 8 de Abril de 1966, Katayama mandou o memo.

Este memo causou furor entre os executivos mais conservadores, mais por saberem que vinha de Katayama, e não de Matsumura. Matsumura apoiou Katayama, dizendo que era tanto uma ideia dele como de Katayama. Assim, a base para o motor série L para os 510 avançou para a equipa de desenho.



***Protótipo 510 disfarçado em testes***

Enquanto o objectivo de desenho para o 510 era moderado, os objectivos de engenharia eram outro assunto completamente. Com a insistência de Katayama, o 510 seria o modelo que definitivamente acabava com o conceito Americano que o Datsun era uma cópia de um carro lento Inglês. Alguns dos conhecimentos de engenharia para esta actualização viriam da recente aquisição pela Nissan da The Prince Motorcar Company.

O primeiro motor Nissan semelhante em tamanho ao motor L16 encontrado no 510 saiu em meados de 1967 no roadster 2000. Este motor de 2 litros, o U20, foi desenhado pela nova equipa conjunta de engenheiros na Nissan, colocou uma cabeça Prince de desenho Mercedes num bloco Austin modificado do roadster 1600 e acabaram com um motor SOHC e carburadores duplos SU capaz de debitar 150 CV. Os engenheiros da Prince já tinham desenhado o motor L20 de 6 cilindros antes da junção, e certamente teve uma grande influência no L16 encontrado no 510. Existe alguma especulação que a Prince tinha uma licença da Mercedes, por isso alguma semelhança com os motores dessa companhia.



# A História da **DATSUN**



***Motor L16 no 510***

Ao 510 foi dado um motor série L de 1.6 litros, um desenho não longe do U20, com uma versão L13 de 1.3 litros em alguns mercados. O L16 debitava 96 CV mas muitos concordam que esse valor era um pouco optimista.

Enquanto o motor em si terá sido um híbrido da Prince e Nissan, o resto da mecânica e disposição foi concebido pela equipa original de engenheiros na Nissan. Kazumi Yotsumoto, chefe de desenho da Nissan, foi o homem responsável por tornar o 510 num carro verdadeiramente fabuloso de conduzir. O objectivo era de tornar o 510 uma extensão da pessoa que o conduzia.

Sob a sua direcção, a equipa de desenho da Nissan apareceu com uma plataforma monobloco leve que suportava uma suspensão independente, e uma transmissão muito sólida. O resultado final foi um carro muito bem equilibrado com uma condução que o colocava num campeonato muito diferente dos da concorrência na mesma gama de preços.

Mas o verdadeiro milagre do 510 não foi o estilo, o desempenho ou a condução. Nada disto era engenharia excepcional. O que colocava o 510 á parte da concorrência era o preço: cerca de um US dollar por libra nos Estados Unidos.

Os 510 começaram a sair da linha de produção nos finais de Agosto 1967, o primeiro com o número de série 510000011 estampado na parede atrás do motor. Os números de 1 a 10 foram provavelmente carros de ensaio.



***Modelo 510 1300 de 1968***

O sedan de 4 portas apareceu primeiro, com uma station wagon, depois um sedan de 2 portas. 1300, 1600 e 1600 SSS estavam disponíveis desde o início. Um Coupe SSS de 2 portas foi acrescentado em Novembro de 1968. Os modelos SSS saíram com carburadores duplos SU e uma árvore de cames diferente, debitando 109 CV em vez dos habituais 96 CV.



# A História da **DATSUN**



**Bluebird SSS Coupe de 1968**

Quando o primeiro 510 desembarcou na Califórnia, o Mr.K estava estático. Ele declarou que “isto era exactamente o que eu precisava”. O Mr. K obrigava todos a conduzir o carro, desde os seus executivos de topo até às secretarias na Nissan USA. Ele finalmente tinha um carro que podia vender aos Americanos.

Na altura da introdução do 510, a industria Americana estava a meio da sua era de carros musculados, com muitas marcas lendárias atingindo o seu pico ou entrando em produção em 1967, p.ex. Mustang Camaro, Corvette, etc. O Mr. K sabia que este era um mercado onde era difícil ser reconhecido. Como resultado, ele fez tudo para “americanizar” todos os Datsuns que apareciam no seu território. Uma das primeiras coisas que ele fez foi retirar todas as referências Bluebird e Fairlady da publicidade da Datsun, e também dos carros, de forma a fazer os carros não parecerem tão frágeis. O 510 não seria diferente.



**1970 1400GL**

Os 510 foram inicialmente comercializados como o “510” (no Canada e Austrália como Datsun 1600) e estavam disponíveis em 4 portas e station wagon para começar, e um 2 portas comercializado com “Datsun/2” a chegar aos Estados Unidos nos finais de 1968. Todos vinham equipados com pneus bias ply 5.60 x 13 de paredes brancas, um motor L16, uma caixa de 4 velocidades (automático como opção) tapetes de borracha e janelas traseiras de abrir.

A visão de publicidade de Katayama incluía um reclame do 510 que se tornou em controvérsia e lenda ao mesmo tempo. O reclame amostrava uma senhora a conduzir um 510 ao longo de uma estrada costeira sinuosa da Califórnia, o 510 a agarrar as curvas do Big Sur com as estradas molhadas. Não havia palavras, apenas a música de Vivaldi e depois o logótipo da Datsun ao fim. Críticos na Nissan perguntavam, “como é que se pode vender um carro sem falar às pessoas sobre ele?” As “imagens” de Katayama calou-os, e o Reclame Baroque como ficou conhecido, tornou o desenho das “mil palavras” em 40.000 unidades vendidas do 510 no primeiro ano.

Robert Link, vice-presidente da Nissan USA declarou que o 510 “**marcou o fim do falatório ridículo de que os carros Japoneses eram feitos a partir de latas de cerveja derretidas**”. As palavras dele iriam lhe dar razão no fim do século quando um painel de entusiastas de automóveis seleccionados pela ‘Road & Track’ iriam chamar ao 510 “**um dos cem carros mais importante do século 20**”, altas aclamações se considerarmos o número de carros diferentes produzidos, e alguns dos nomes que não constam na lista.

Os novos donos descobriram que os seus pequenos carros conseguiam chatear os donos dos MG’s e BMW’s ... e como resultado, inspirava um ou outro a experimentar o 510 em pista.



# A História da **DATSUN**



Um daqueles a experimentar em pista o 510, e o roadster, foi Bob Bondurant e a sua nova escola de condução desportiva. Bondurant contactou a Datsun depois de ter sido recusado por outros fabricantes. O Mr. K concordou a ceder a Bondurant um 510 e um par de roadsters. Acabou por ser uma boa decisão. Bondurant iniciava os novos alunos no 510, depois passava-os para os roadsters 1600 e 2000 conforme eles melhoravam. O 510 aguentava os abusos muito bem, comparado com os Porsches que seguiram quando Bondurant e a Datsun se separaram durante alguns anos. Os Porsches acabavam todos por ganhar graves fendas estruturais na carroçaria.



O 510 de 1969 era uma besta actualizada. Passou por uma série de pequenas alterações durante 1968-69 ... tornando o modelo de '68 um pesadelo para conseguir encontrar peças. Inclusivamente houve alterações em alguns componentes desde o início até ao fim de 1968, tais como a grelha e capot.

A Nissan montou o seu departamento de competição em 1969, e equipas de corrida não oficiais "apoiadas" para correr o roadster, o novo 240Z e o 510. A Brock Racing Enterprises na Costa Ocidental e a Bob Sharp Racing na Costa Leste. Isto levou a algumas publicações da Datsun a demonstrar aos donos como podiam alterar os seus carros com a Nissan Competition e outras peças pós-venda. A BRE acabou por ganhar o título SCCA Trans Am 2.5 em 1971 e 1972 com um 510. Bob Sharp começou a ganhar com os Datsun já em 1968. Alguns dos famosos pilotos do 510 incluem Sharp, Bobby Allison do Nascar, campeão do Trans Am John Morton, Jack Scoville, piloto Porsche Peter Gregg, Mike Downs, Bob Sharp, Walt Maas e actor Paul Newnam, que aprendeu a correr na escola de Bondurant, e começou a sua carreira desportiva num 510.

1970 viu a actualização do Bluebird, incluindo um tablier com manómetros redondos, bancos com encostos de cabeça, e outros. As novidades na rua eram o N510 com motor série L de 1.4 litros, e o novo modelo Super Sport, o Coupe KH510 1800 com o novo motor L18. O Coupe 1800SSS não durou muito até ser substituído pela nova série 610 SSS.



1971 1600 SSS



# A História da **DATSUN**



As vendas começaram a disparar em finais de 1969, levando o 510 a números respeitáveis nos Estados Unidos, uma tendência crescente que continuaria em 1971 e 1972. O 510 disparou como carro de corrida neste ano, tomando vitória atrás de vitória nas pistas de corrida e de rally.

A série 510 sofreu muito poucas alterações para 1971 e 72, com pequenas alterações cosméticas e de engenharia. A Datsun introduziu no entanto um novo carro para os Estados Unidos nesse ano, o LB110 ou Datsun 1200, que vendeu muito bem.



*Uma station wagon 510 em frente da Nissan USA*

Houve uma sobreposição na produção de séries quando o 610 começou a ser produzido em Agosto 1971 e o 510 não parou de ser produzido até Novembro 1972.

1973 foi o último ano de vendas para o 510. Ambos o sedan de 4 portas e a station wagon acabaram, deixando apenas o 2 portas. Foi substituído nesse ano nos Estados Unidos pelo 610, mais feio. No seu ano final, o 510 conseguiu vender 30,688 unidades, levando o número total de vendas acima dos 400.000 em todo mundo. Em retrospectiva, a série 510 é um dos carros da Nissan mais amados, um sentimento que eles tentaram rebuscar com o Violet A10 dos finais dos anos 70 que foi marcado como 510 nos Estados Unidos. Infelizmente, a magia não existia naquele carro. Certamente que há muitos carros mais bonitos na Nissan, e muitos mais na história automóvel Japonesa, mas o 510 detém um lugar especial no esquema total. O 510 era suposto ser um carro não assumido que dava um pouco mais do que aparentava. Acabou por dar 400.000 vendas em todo o mundo, tirando o VW Carocha do topo de vendas durante um ano ou dois, dois campeonatos SCCA Trans Am, um campeonato no East African Safari e vitória na classe, mais milhares de vitórias nacionais e internacionais em pista e em ralis (eles continuam a acontecer no SCCA) Apesar de muitas vezes subestimado e negligenciado por entusiastas de automóveis, historiadores de corridas e até por colecionadores Nissan, o 510 provou ser um dos melhores "Assassino de Gigantes" na indústria automóvel.

