



DACIA 1300

Francoz iz Romunije



Najprej je Renault 12 — uvoz iz Francije. Približno 1000 avtomobilov je uvoženo v Jugoslavijo iz Romunije. Pravi takšni je kot Renault 12, ki ga izdeluje pod francosko taktiko. V Jugoslaviji prodaja decije, ki so motorni vozila. Navedeno je, da se na to prodajo zgolj uvozi iz Romunije, ki proizvaja v Novem mestu.

S kratkimi vtisi o vožnji z dacio 1300 želimo ustrežiti tistim ne-stranežem, ki vprafujejo kar na parkiriščih. Ampak isti avto bomo zapodili še na primerjalni test napravnikov po ceni, pa ji bomo takrat — za natančneže — pogledali v obisti.

Posebnež po obliki

Ko so pred štirimi leti Renaultovi oblikovalci ponudili R 12, so z njim presekali kombijevsko tradicijo renaultov 4, 6 in 16, hkrati pa odrinili R 8 in R 10, ki sta s pripkujo, a za nove čase preslabo izkoriščeno karoserijo zapeljala s ceste v muzej.

Kar velja za renault 12, velja tudi za dacio 1300. Zašiljena, očem malce neskladna karoserija sodi se zmeraj med posebneže po obliki; visoka streha je v korist udobju in pokončni drži potnikov, da bi prikrili kratko medosno razdaljo (R 12 je daljši od R 16, vendar je njegova medosna razdalja krajša) pa so motor porinili daleč naprej, v nos avta. To se maščuje pri lažjih trčenjih, zato pa pri hujših celnih naletnih motor varuje potnike. Tudi pločevina je spredaj in zadaj načrtovana tako, da se ob udarcu zmečka v korist varnosti. Srednji del avta je čvrsto spet s profiliranim dnom. Motno črna maska na nosu ne rjavi, ker je iz plastike, oglate žaromete je s preprostima zvodnoma moč nastavljati po vi-
lini, rozete na odbijačih so gumaste in nikjer ni odvečnega okrasja.

Prilaven, spretno izkoriščen

Zaradi nizkega pasu vozila voznik odlično vidi na vse strani, razen nazaj, kjer poševni zadek izginja pod oknom. Trik je uspel: potniki sedijo po francosko na visokem, zadnja klopi je višja od prednjih sedežev, kratke sedežne površine zabrišejo kratko notranjo dolžino in udobja je dovolj. Prednja sedeža sta tudi ležalnika, zadnja klopi ima oporo za kolence.

Voznik dobi: oblažljen, priločen volan, tri okrogle instrumente (merilnik hitrosti, goriva, električne napetosti, kontrolne lučiči) in dve ročici za levo roko (lučiči, utripalce, trobljan). Nerodna je brizgalka za vodo, ki jo ravna gumb na tleh, pedala zavore in plina sta preveč vsakbehi. Prestavna ročica na tleh — dolga, da je bliže volanu — je dovolj natančna in lahkotna, ročico ročne zavore med sedeži, pa privezan voznik težko doseže.

Varen na cesti

Tudi pri motorju ni razlik: glava iz lahke litine, mokre puše valjev, zaprt hladilni sistem, stranska odmična gred in 1289 kubikov gibne prostornine. Motor skopari z močjo, toda 54 KM (pri 5250 vrtljajih v minuti) pomaga aerodinamična oblika karoserije, da dacia po zmogljivostih ne zaostaja za poprečnejši njenega razreda. Motor je prožen in vznoknu ga ni treba priganjati v visoke vrtljaje, lahko poredko pretika in varčuje z gorivom; čeprav motor pridno

uboga pedal za plin pa v zameno za pretiravanje udari po ušesih. Prednji pogon je sam po sebi govori za dobro logo na cesti. Mehko vzmetenje z dolgimi gibi krotijo trdi blažilniki — za boljše smarno stabilnost. Dacia je v ovinkih dolgo časa nevtralna, le pri ostrim pretiravanju zmeaga težak prednji del, ki hoče navzven. Toda voznik avto zlahka izravna, če za hip popusti s plinom; dacia se kot po ukazu postavi v zahtevano smer. Tudi volan je za takšno vožnjo še dovolj posreden.

Zaradi kratke medosne razdalje je avto okreten tudi v stiski s prostorom. Zavore niso dvo-krožne, brez servo naprave so vseno ko nalagam. Za zanesljivo vrnitev skrbi še omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih.

Kaj pa cena?

Dacia 1300 je avto za štiri, na tesno za pet potnikov. Udobijo poleg ne preskopa udobja še zadovoljivo velik in lahki dostopni prtijažnik s 350 litri uporabne prostornine.

Tako kot R 12 je tudi dacia 1300 poprečen avto za poprečnega voznika; je avto za tiste, ki jim je več do varne vožnje kot do norega divjanja, in več do uporabnosti kot do tehnične izjemnosti. Škoda le, da je dacia v primerjavi s francoskim originalom izdelana preveč raztreseno in malomarno.

Pohvalimo tovarno IMV: poleg dodatnih žarometov in sedežnih prevlek vgradijo v Novem mestu tudi trikotne varnostne pasove. Lep zgled in spodbuda vozniku naj se priverže! Toda, ne glede na to, da voznik lahko izbira med enim samimi pasovi, lučmi in prevlekami, se zatakne pri cenah. Reklama v dnevnem časopisu pravi: dacia 1300 stane na jugoslovansko-romunski meji 52 200 dinarjev, v Ljubljani — na primer — pa mora kupec odšteti zanj kar 56 262,30 dinarjev. Razlika gre na račun prevoza in hošenočev vrjine dodatne opreme z dvomljivo visoko vrednostjo.

Pa saj bomo isti avto preskusili še v primerjavi z njemu podobnimi po ceni, in bo lahko na glas dokazal kaj zmore in koliko je v resnici vreden.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiristanski — vrtni — nameščen vzdolžno — vrtna in gib 73 x 77 mm — gibna prostornina 1289 kubikov — kompresija 8,5 : 1 — največja moč 54 KM (DIN) pri 5250 vrtljajih v minuti — največji navor 9,6 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročična gred v 5 ležajih — stranska odmična gred (verzija) — enojni, padaločni uplinalci solex 32 EISA 2 — vodno hlajenje (zaprt sistem) s črpalno in termostatom.
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolovna suha sklopka — štiristopenjski, avtomatiziran menjalnik — plastika 4 / 1/2" B 13 — gume 145 SR 13
Voz in obesa: limuzina za 5 oseb — štiri vrsta — samonosna karoserija — prednja kolesa na posamičnih obehajih, prednje ruhalke, vijane vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator — zadaj toga prema, vzdolžne ruhalke, vijane vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator — spredaj kolovne, zadaj dobnaeste zavore — volan na desno levo.
Mere in teže: dolžina 4,34 m — širina 1,64 m — višina 1,43 m — medosna razdalja 2,44 m — teža praznega vozila 880 kg — dovoljena obteža 300 kg
Zmogljivosti: največja hitrost 145 km na uro (tovarna), pospeški 0 do 100 km na uro: 17 sekund (tovarna)

