



test

Ante Mahkota

## DAF 44

Cena: 987,58 dolarjev  
in 10.522 Ndin  
Zavarovalnina:  
Jamstvo: 176,00 Ndin  
kasko: 846,06 Ndin  
Cestnina: 80 Ndin na leto  
Barve: drap, bela, svetlo siva,  
svetlo modra, temno modra,  
bordo rdeča, temno zelena,  
grafitno siva  
Prodajalec: »Libis«, Ljubljana

Nizozemski avto, ki mu kolesi pogajata jermena, ni letéči Holandec. Menda so tega krive Nizozemke. Kot vse sodobne ženske ne marajo junakov, ampak si šele praktičnih moči.

To je najbrž vzrok, da se ženske po vsem svetu zaljubljajo v praktičnega holandca, ki smo ga preskušali. Jugoslovanskemu zastopniku pa bi svetovali reklamno geslo: »Samoupravljalke, kupite si avto, ki se sam upravlja. Daf 44 se zares...

Daf 44 je svetovni prvak posebne vrste: ni avtomobila, ki bi ga bilo preprosteje voditi. In naš najmlajši sodelavec, ki prisega na športno prestavno ročico, je iz-

jvil: »Kdor se je v luna parku naučil voziti električni avtomobilček, je že naredil izpit za daf.«

### Samodejni brezstopenjski menjalnik

Daf 44 se v zasnovi razlikuje od vseh drugih avtomobilov po samodejnem menjalniku: nima nobenih prestav, ampak prestavno razmerje brez stopenj prilagaja voznim potrebam.

Takšen brezstopenjski menjalnik ni tehnično čudo, ampak ga strojniki že dolgo poznajo. Nizozemska avtomobilska tovarna Van Doorne's Automobielafabrik ga je prva uporabila v avtomobilu, menjalnik je krstila za variomatic in ga že pri manjšem daf dodilu izpopolnila do izredne tehnične popolnosti in zanesljivosti.

V variomaticu prenaša zobati klinasti jermen moč med dvema jermenicama, ki se jima po potrebi spreminja obod. Ko se ena manjša, se druga veča.

Ce je potrebna nižja prestava, speljavanje, voznja v klanec, je pogonska jermenska majhna, gnana (vrti kolo) pa velika. Pri hitri vožnji (po ravnem) se prenos obrne: gonilna jermenska sraslee, gnana jermenska pa se zmanjša.

Skrivnost brezstopenjskega menjalnika je, kako spreminjati premer jermene.

To so dosegli s polovicama klinaste jermence, ki se premikata po osi. Kadar se polovici stisneta, klinasti jermen spleza navzgor — premer jermence je večji in gred se počasneje vrti; ko se polovici razmakneta, se jermen spusti h gredi — premer jermence je manjši, gred se hitreje vrti. Med obema skrajnima legama je nešteto možnosti.

Pri dafu 44 so krmiljenje variomatica izpopolnili s podlačno napravo, ki uravnava prestavno razmerje v zvezi s tem, kako voznik ravna s plinom in zavoro.

Variomatic je v zadnjem delu vozila, motor pa spredaj. Med motorjem in brezstopenjskim menjalnikom je sredobežna sklopka in kardanska gred, pa še majhno zobniško gonilo — za vzvratno vožnjo.

### Preprosto, da bolj ne more biti

Tako podrobno smo variomatic opisali zato, da bi prihodnjim lastnikom dafov povedali, kaj kupujejo. Ko boste enkrat vozili daf, boste pozabili na variomatic. Saj je vendar osnovna prednost tega avtomobila, da sploh ni treba misliti na prestave.

Sedete za volan, vžgete motor, pritisnete na pedal za plin — avto pelje. To je vse. Bolj ko pritisnete na plin, hitreje

avto pelje — manj ko je plina, počasnejša je vožnja. Pritisnete zavoro, avto obstane. Ko se ustavi, motor še naprej ropota, saj je bila sredobežna sklopka že samodejno prekinila zvezo med motorjem in gonilom.

V dafu 44 je še ena ročica — pri voznikovih nogah. Potegnete jo — pazite, da se motor umiri v prosti tek, ker sicer divje zaropota — in že ste prestavili v vzvratno vožnjo. Pritisnete na pedal za plin, avto pelje nazaj.

Daf 44 je celo preprosteje voziti kot avtomobile z mnogo dražjo avtomatiko. Tudi samodejni menjalniki v amerikančih, mercedeseh in podobni žlahti ne morejo brez ročice za izbiranje. Pri dafu jermen zbira namesto vas.

Ko se dafu segreje motor, nikoli ne ugasne, tudi če zelo naglo zavirate. Hladen nam je na začetku nagajal, potem pa smo se navadili dvostopenjske lopute za hladen vžig in tudi v hladnih jesenskih jutrih nam pri ustavljanju motor ni več ugašal.

## Do 70 km/h dobri pospeški

Po začetnem navdušenju nad preprostostjo upravljanja smo tudi mi pozabili na variomatic in začeli daf 44 ocenjevati kot vsak drug avtomobil.

Naj povem, da je daf nov avto. Letošnje pomladi je bila njegova premiera. Je močnejši brat že dolga leta preskušenega daffodila — poganja ga 850-kubični dvovaljni motor, ki zmore 34 KM. 34 konj v avtomobilu, ki je težak kot Volkswagnov hrošč, ni dovolj za odlične pospeške.

Na začetku se nam je zdelo, da je daf 44 zelo len. Ko do konca pritisnete pospevalnik, namreč motor bolj zarohni, kot isti trenutek potegne. Meritve z natančnimi urami na brniškem letališču pa so nas prepričale, da daf 44 do hitrosti 60 km na uro dovolj dobro pospešuje. Ko smo se ga navadili, so morali v mestu tudi vozniki večjih avtomobilov hitro prestopiti, da so ujeli skorake z nami.

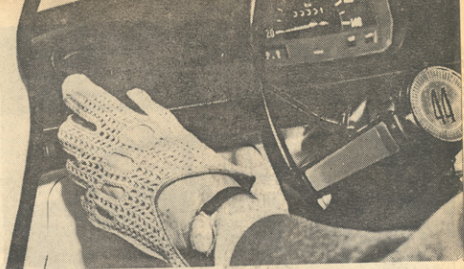
Pri pospeševanju naj se še enkrat vrnemo k variomaticu: tudi nezurjeni voznik sizzisne iz motorja največje pospeške, če je le položaj na cesti tak, da lahko do konca pritisne pedal za plin.

Prepričali smo se, da daf 44 za mestno vožnjo dovolj dobro pospešuje.

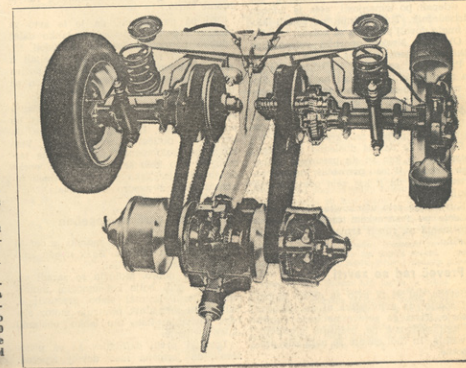
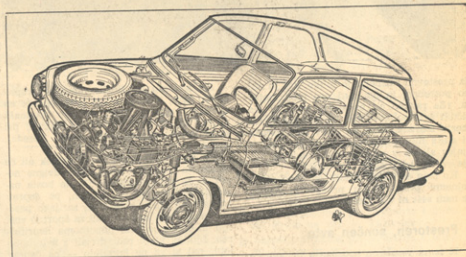
Tudi na prazni avtomobilski cesti je najvišja hitrost še ravno v skladu z našimi prometnimi predpisi — hitreje kot 120 km na uro tako ne smete voziti.

Če pa morate na vijugasti cesti prehiteti tovornjak, ki vozi 70 km na uro, pa dafu pri pospeševanju, žal, znanjka moči. Predolgo traja prehitavanje, da bi bilo res varno.

Po tej izkušnji vas daf 44 na klanou spot prijetno preseneti. Variomatic zman-



Armatura plošča je špartansko preprosta. Všeč nam niso sedeži, ker so prevlečeni z umetnim usnjem.



Samodejni brezstopenjski menjalnik variomatic je daf 44 podedoval od manjšega daffodila, le da so njegov variomatic prilagodili večji moči motorja tako, da so povečali premer gonilne jermenice za 10 odstotkov, gnane jermenice pa za 20. Če do konca pritisnete pedal za plin, poskrbi variomatic za najboljše pospeške.

Zdaj pa lahko verjamete tovarni, da je treba zamenjati klinasto zobata jermena še le takrat, ko zamenjate tudi gume.

Tudi varčen je dafov motor.

Tako lahko ponovimo za mnogimi tujnimi preskuševalci avtomobilov: »Daf 44 je idealen mestni avto«.

Slovenija ni velika. In avtomobilskih cest tako še nimamo.

Začetnikom daf prežene strah, ker pri speljavanju, naj so še tako nerodni, ne morejo zadržati motorja. Popravlja napake tistih, ki so se mavadili preleno prestavljalci in mučijo motor, ker ga silijo, da se prepočasno vrti. Divjakom, ki po nepotrebnem pritisakajo na plin, daf prepreči, da bi motor poganjali v negospodarne in pri pospeševanju zaradi slabšega navora tudi nesmiselne najvišje vrtiljaje.

Vse to dela praktični holandez mirno in zadovoljno — ves čas samo brunda.



Ša prestavno razmerje je toliko, kot je nujno potrebno, in izkoristi vso moč motorja. (Za razliko od nekaterih manjših klasičnih avtomobilov, kjer so prestavna razmerja izbrana tako, da ali v nižji prestavi silite motor k previsokemu številu vrtiljev ali pa v višji zaradi prenizkih vrtiljev ne izkoristite vse moči.)

Ko smo se dafa navadili, ko smo samodejnu prestavljanju prilagodili vožnjo, se nam »44« ni več zdel majhen avto.

### Prostoren, sončen avto

K temu vselemu spoznanju pripomore tudi notranost, ki je bolj prostorna, kot bi sklepali po zunanosti. »44« je udoben štirisedežnik. Tudi potniki na zadnji klopi imajo dovolj prostora za kolena.

Okna so široka, oporniki vetrne šipe vitki, preglednost odlična.

Prednjima sedežema bi očitali, da jima ni mogoče prestavljati naslonjača. Tudi neprodušni skaj, s katerim so prevečeni, nam ni všeč, saj bi se v vročih dneh rado zgodilo, da bi vas sugrizali volke.

Tudi pretlačnik je večji, kot se zdi na pogled, saj je pokrov zelo kratak.

Sicer pa je daf 44 dosledno praktičen. Notranost je kar se da preprosta, nobenega razkošja ji niso privoščili. Pri tem pa je težko reči, da ji kaj zelo pomembnega manjka.

Kurjava je zelo učinkovita. Neposredno zračenje po francoskem vzorcu z dvema odprtinama na robih armaturne plošče je uspešno.

### Preveč rad se zavrti

Seveda daf 44 ni avto za dirke. Mnogi tudi sodijo, da avtomatika ni za slabotne motorje. Ti si ga gotovo ne bodo kupili, saj tudi podvozje ne prenese vratolomne vožnje. In tudi zavore se nam zde prealabotne.

Pri slalomu na Brniku smo se prepričali o tem, kar smo še prej opazili na sploškem asfaltu. Dafu 44 zelo spodnša zadek. Veliko bolj, kot bi pričakovali pri sicer dobri porazdelitvi: motor spredaj, pogon zadaj.

Ce zelo hitro pripeljete v ovinek ali če sunkovito zasukate volan, daf odvrigne noge in še ste na dreneli. Da ne boste nardisali, ne divjajte v ovinkih, pa čeprav so na vseh štirih kolesih še serijsko pasaste gume. Dafa niso izdelali za športno vožnjo in zanjo je tudi popočinoma neprimerno. Ljudje, ki bi radi divjali z avtomobilom, naj si ga ne kupujejo — pa čeprav ima na zadnjem oknu nalepko z rallyja Monte Carlo.

To pa ne pomeni, da je le avto za mestno vožnjo. Z daфом 44 lahko daleč udobno potujete. (Saj ste že videli Nizozemce, ki so se z daфом pripeljali k nam na dopust.) Vzmetenje lepo požira manjše luknje. Na slabem cestišču in na travniku, so se nam zdele vzmeti trde.

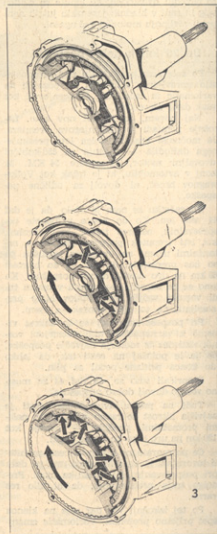
»Zakaj pa ste ga vozili po travniku?« sprašujete. Zato, da bi preskusili, kako bo vozil po snegu. In prepričali smo se, da daf ne bo obtičal na sneženi cesti. Vsa ko zadnje kolo namreč poganja drug jermen, pa eno kolo še vedno vleče, čeprav drugo zdrsuje. Tako je, kot bi vozili terenški avto z zaporo diferenciala.

### Trepežen, varčen, poseben

Z vso hvalo in tudi z zadržki je daf 44 avto posebnega razreda. Ze v uvodu smo zapisali — saj se upraviča.

In sicer dobro. Motorju se zaradi variomatika godi bolje kot mnogim motorjem, katerih lastniki slabo prestavljajo. Samodejni menjalnik obvaruje motor slabega ravnanja. Zato mu lahko obetamo dolgo življenje.

Lastniki prvih daffodilov so se pritoževali, da jermena niso dovolj trepžna.



Samodejna 2-stopenjska sklopka (slika 1) povezuje motor in variomatic. Pri 1000 do 1400 vrtiljajih v minuti se štirje segmenti pritisnejo ob boben sklopke (slika 2). Ko se poveča število vrtiljev motorja na približno 2300 v minuti — se pravi v drugi stopnji skloppljanja — pa sklopka že začne prenašati moč motorja na samodejni menjalnik (slika 3).

# TEST: DAF 44

Videz	8	Smotrna, skladna karoserija. Oblikam se pozna, da jih je narisal italijanski oblikovalec Michelotti.
Prostornost	8	Dvoje vrat, prtljajnik 130 x 90 x 40 cm, rezervno kolo pri motorju, tudi na zadnjih sedežih dovolj prostora za kolena.
Upravljanje	10	Samodejen brezstopenjski menjalnik variomatic, neposreden volan, za tako kratek avto prevelik rajdni krog.
Instrumenti	8	Dovolj natančen merilnik hitrosti. Kazalec — koliko goriva je v rezervoarju.
Vidljivost	10	Voznik odlično vidi prednje in zadnje skrajnje točke vozila. Zelo vitki oporniki vetrne šipe.
Največja hitrost	8	V povprečju vozil z 850-kubičnim motorjem.
Pospški	8	Do hitrosti 70 km na uro prav dobri, pri večjih pa daf 44 le počasi pospešuje.
Poraba goriva	9	Normalen bencin. Varčen avto.
Legla na cesti	6	Zelo spodnaša zadek. Ker poganja vsako zadnje kolo svoj jermen, dober za vožnjo v snegu in blatu.
Udobnost	8	Precej trde vzmeti. Sedeži prevlečeni z umetnim usnjem. Naslonjač ni mogoče premikati. Zelo dobro grejete.
Motor	9	Odiščno vžiga. 34 KM iz dvovaljnega motorja boxer. Teče brez tresljajev.
Zavore	7	Bobnaste zavore na vseh štirih kolesih. Trdi za-vornilni pedal.

Vse foto: Marjan Zaplatil



## NAŠE MERITVE

(tesni avtomobil je prevozil 4.100 km, na našem testu 1.700 km)

**Največja hitrost:** 116,1 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 3 km — štiri vožnje).

**Kilometer brez zaleta:** 46,2 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 112 km (po merilniku hitrosti).

### Fospški:

- ▷ 0 do 40 km na uro: 6,2 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 11,2 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 17,2 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 37,2 sekunde

### Poraba goriva:

- ▷ na potovanju: najmanj 7,1 litra normalnega bencina na 100 km (nikoli hitreje kot 90 km na uro); največ 9,4 litra na 100 km (več zelo strmih vzponov s polnim plinom); na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 105 km na uro) 9,1 litra na 100 km;
- ▷ po mestu: najmanj 9 litrov na 100 km; največ 11,2 litra na 100 km;
- ▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,2 litra na 100 km.

### Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrost 38,7 km/h
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 57,6 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 76,2 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 95,4 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 114,7 km/h

### Zaviranje:

- ▷ največji pojemek pri zaviranju s hitrosti 80 km na uro — 7,6 m/sek;
- ▷ največji pojemek pri zaviranju s hitrosti 110 km na uro — 7,2 m/sek.

## TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovaljni — štiritačni — boxer — vrtna in gib 85,9 x 73,5 mm — giban prostornost 844 kubikov — kompresija 7,5:1 — največja moč 34 KM (DIN) pri 4500 vrtljajih v minuti — največji navor 6,5 kp/m pri 2260 vrtljajih v minuti — srednja hitrost bala pri 4500 vrtljajih v minuti 11,03 m/sek — osrednja odlična grad — viski 11,03 m/sek — zračno hlajenje — tlačno mazanje — ventili — zračno hlajenje — tlačno mazanje — hladilnik olja — v karterju 2 litra olja — padočini uplinjač solex 40 PICS — mehanična črpalka za gorivo — akumulator 6 voltov, 60 amperskih ur — dinamo 340 vator — posoda za gorivo 40 litrov.

Frenos moči: samodejni menjalnik variomatic — stopenjsko prestavljanje od prestavnega razmerja 3,87:1 do 15,44:1 — sredobena sklopka — motor spredaj poganja zadnji kolesi.

Voz: limuzina za štiri osebe — dvoje vrat — samonosna karoserija — prednji kolesi na posmičnih obсах, predne listrate vzmeti, hidravlični teleskopski blažilci — zadnji kolesi na nihajnih polosah, vijalne vzmeti, hidravlični teleskopski blažilci — spredaj in zadaj bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi — prtljajnik 130 x 90 x 40 centimetrov — pasate porabnike 135 x 14.

Mere in teže: dolžina 3,85 metra — višina 1,38 metra — širina 1,54 metra — medosna razdalja 2,25 metra — notranja širina 1,37 metra (spredaj), 1,33 metra (zadaj) — ravnini krova 11,2 metra (na desno), 11,1 metra (na levo) — od skrajne leve do desne 3 1/2 svrtljajev volana — teža praznega vozila s polnim rezervoarjem za gorivo 765 kg — dovoljena skupna teža 1.070 kg.