

Test

DAIHATSU CHARADE 1.3 CX

# PONOVO ZA MIZO



Daihatsu charade je kot avtomobil na našem trgu znan po svojem imenu in praviloma v prejšnji karoserijski različici. Takšnih, kot je testni, je bilo od njihovega nastanka pred tremi leti videti bolj malo, sedaj pa jih hoče zastopnik vrnilti na nekdaj zelo uspešno prodajno pot. Tako se je charade ponovno znašel v isti vrsti s konkurenči.



*O charadu lahko mirno rečemo, da je simpatično mestno vozilo z jasnim poreklom.*

Res je, da charade takšen, kot je, obstaja že tri leta, vendar je za modelsko leto 1996 doživel nekaj manjših karoserijskih sprememb. Tako sta prednji luči postali večji in sta podobni tistim pri cliu - ali pa po želji obratno. Zunanost tega mestnega avtomobila je tipično japonska, naravnana predvsem na funkcionalnost. V videzu avtomobila pa je mogoče najti precej enakih potez kot pri podobnih avtomobilih drugih japonskih proizvajalcev. Pa se daihatsu kljub temu da dobro ločiti od preostalih. Recimo že omenjene prednje luči, simpatična odsevnika v sklopu zadnjih luči, ne kaže pa tudi pre-

zreti, da je avto obut v (za ta razred) nadpovprečno kakovostne gume na 14-colskih plastičnih. Ostane še opazna okrasna letev na zadnjih, petih vratih med zadnjima lučema. O charadu lahko mirno rečemo, da je simpatično mestno vozilo z jasnim poreklom. Skoraj za vse daljnovezodne avtomobile pa je značilen dobro viden zadnji izpušni lonec, prav tako je tudi pri charadu.

Armatura plošča je povprečna, saj nič na njej ne zbuja pretirane pozornosti in prav tako nič ni vredno večje graje. Marsikdo pa bi si zažezel okroglih stikal za zračenje namesto drsnih in njihovo boljšo večerno

osvetlitev, nekaj večji stikali troblje in uporabnost gornje police pred sovoznikom tudi med vožnjo, saj so robovi precej neizraziti. Naspoloh pa materiali, iz katerih je izdelana armatura plošča, niso slabi, ergonomija je več kot solidna, nobeno stikalo ni tam, kjer ne bi smelo biti, preglednosti in berljivosti instrumentov pa ni nič očitati. Predal pred sovoznikom je dovolj velik in uporaben, oba sedeča spredaj pa lahko računata tudi na dovolj zajetna odlagalna žepa v vratih.

Sedeži so solidni, ugodno prenenetijo s čvrstoto in trdoto, boljši kot hrbtni pa je sedalni del. Edino, kar jim lahko zamerimo, je ne najbolj praktično nastavljanje naklona hrbtnega dela, ki je

enako kot pri večini drugih japonskih vozil, je pa zato morda nekoliko hitrejše. Sedenje zdaj je sorazmerno visoko, tako so uspešno pridobili nekaj prostora za kolena, ki ga glede na zunanje mere vozila pač pri večjih ali bolj razvajenih potnikih včasih zmanjkuje. Pregled za vozilo in okoli njega je dober, saj ima avto precej steklenih površin, ki pa poleg tega prispevajo tudi nekaj h gretju notranjosti ob močnem soncu. Pregleda ne motijo niti zadnja dva zajetnejša stebra karoserije in v zadnjo klop integrirana zadnja

**Povprečno solidna armatura plošča**





**Prtljažnik: nekaj večji na račun zasilnega rezervnega kolesa**

zglavnika. Kljub precej razkošni opremi za ugodno ceno, ki jo dobimo v charadu CX, pa bodo morda koga zmotili varnostni pasovi, ki niso nastavljeni po višini (enako velja za volan), in le zasilno rezervno kolo, zaradi katerega imate sicer nekoliko večji prtljažnik.

Pogled na oporo za levo nogo vozniku sprva ne vrliva najboljših občutkov, a boste kasneje ugotovili, da je dobro uporabna, kar je navsezadnjem tudi bistveno. Opora za nogo vam

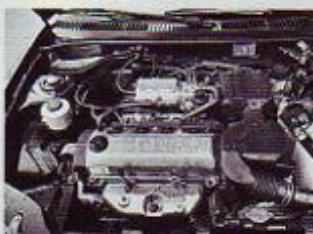
bo tudi v veliko veselje zaredi živahnega motorja v charadu. Hladen vžiga zelo rad, dokaj hrupno, z robatim športnim zvokom, nekoliko (pre)glasen pa je nato v celotnem območju delovanja. Nekaj večjo porabo goriva med testnimi vožnjami lahko pripisemo njegovemu veselju do vrtenja in našemu sodelovanju ob tem, nekaj pa je krivo tudi to, da potem, ko ga hladnega zaženemo, kar nekaj minut deluje v območju med 1500 do 1800 vrtljaji. To ima pri me-

stnih vožnjah za posledico večjo porabo goriva. Rdeče polje na številčnici merilnika se prične pri 6700, veselje do vrtenja pa elektronika prekine pri 7200 vrtljajih v minuti. Pri približno 4500 vrtljajih se iz izpušnega sistema nekoliko zasiši dobro znani žvižg, značilen za Daihatsujeve motorje. Motorne moći je dovolj tudi za odločnejšo vožnjo ob priganjanju v višje vrtljaje, prožnost ostaja še zadovoljiva glede na prostornino motorja, kljub dokaj na dolgo izračunalnemu menjalniku (predvsem od tretje prestave navgor). Največjo hitrost doseže ta daihatsu v četrti prestavi, v prvi in drugi prestavi zmora dovolj moći, da se z veseljem zavrti doomejevalnika vrtljajev, v tretji prestavi pa že ni več tako. Menjalnik je natancen, z razmeroma kratkimi giblji prestavne ročice, in dodatno prispeva precej pozitivnega k dobremu občutku, ki ga dobimo ob motorju. Še več veselja s prestavno ročico bi imeli, če bi bila nameščena morda kak centimeter bolj v desno, da se ob pretikanju v prvo prestavo ne bi podgrnili ob lastno nogo. Če pretaknemo v peto, pa je

»naključno« srečanje z nogo sopotnice tudi popolnoma izključeno.

Vodljivost vozila je tudi zradi štirih posamičnih obes več kot dobra, avtomobil nevtralno sledi želeni smeri, obenem pa se precej dobro lahko zanesete tudi na učinkovite zavore.

Daihatsu charade je tipičen povprečen predstavnik japonskih mestnih in primestnih avtomobilov, odlikuje ga nekaj vrlin, kot so motor, menjalnik in vodljivost. Mednje spadajo tudi vzdržljivost in majhni stroški servisiranja, najbolj (pod)povprečna pri tem avtomobilu pa je cena, če upoštevamo zajeten seznam dodatne opreme.



**Motor: živahan in hrupen**

skih mestnih in primestnih avtomobilov, odlikuje ga nekaj vrlin, kot so motor, menjalnik in vodljivost. Mednje spadajo tudi vzdržljivost in majhni stroški servisiranja, najbolj (pod)povprečna pri tem avtomobilu pa je cena, če upoštevamo zajeten seznam dodatne opreme.

**ANDREJ SUPÉ**  
**Foto: UROŠ POTOČNIK**

# DAIHATSU CHARADE 1.3 CX

## Tehnični podatki

### Motor:

širivaljni - širitaktni - vrstni  
- nameščen spredaj prečno - vrtina in  
gib 76,0x71,4 mm - gibalna prostornina  
1296 kubikov - kompresija 9,5:1  
- največja moč 62 kW (85 KM) pri  
6500/min - srednja hitrost bata pri  
največji moči 15,5 m/s - specifična  
moč 47,8 kW (65 KM)/liter - na-  
jvečji navor 105 Nm pri 5000/min  
- ročična gred v 5 ležajih - odmična  
gred v glavi (zobati jermen) - 4  
ventili za vsak valj - glava iz lakte  
kovine - elektronsko vbrizgavanje  
goriva in vžig - vodno hlajenje 4,75  
l - motorno olje 3,5 l - akumulator  
12 V, 45 Ah - alternator 45 A -  
uravnavani izpušni katalizator.

**Prenos moći:** motor spredaj  
poganja prednji kolesi - enok-  
lumatna suha sklopka - petstopenjski  
synchronizirani menjalnik - prestavna  
razmerja: I. 3,18; II. 1,84; III. 1,25;  
IV. 0,86; V. 0,71; vzvratna 3,14,  
diferencial 4,27 - platišča: 5Jx14  
- gume: 175/60 R14 (Dunlop SP  
sport D40) - kotalni obseg 1.715 m  
- hitrost pri 1000/min v V. prestavi  
33,9 km/h.

**Voz in obese:** kombilimuz-  
ina - 5 vrat, 5 sedežev -  
samonačna karoserija - spredaj  
posamične obese, vzmetne noge,  
trikotna prečna vodila, stabilizator,  
zadaj posamične obese, vzmetne  
noge, vzdolžna prečna vodila, vi-  
jačne vzmeti, teleskopski blažilniki -  
dvokrožne zavore, spredaj kolutne,  
hlajene, zadaj bobnaste, servo,  
mehanska ročna zavora na zadnjem  
kolesu (ročica med sedežema) - volan  
z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaja  
od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 3780  
mm - širina 1620 mm - višina  
1390 mm - medosna razdalja 2395  
mm - kolotek spredaj 1385 mm,  
zadaj 1390 mm - rajndi krog  
9,2 m - notranje: dolžina (od ar-  
maturne plošče do zadnjega naslon-  
ja) 1510 mm - širina (komolci)  
spredaj 1320 mm, zadaj 1330 mm  
- višina nad sedežem spredaj 950  
mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica  
prednji sedež 850-1070 mm, zad-  
nja klap 590-820 mm - premjer  
volanskega obroča 370 mm - prti-  
ažnik (normalno) 235 l - posoda za  
gorivo 50 l.

**Teže:** prazno vozilo 850 kg - do-  
voljena skupna teža 1350 kg - do-  
voljena teža prikolice z zavoro 700  
kg, brez zavor 400 kg - dovoljena  
obtežba strehe 50 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** na-  
jvečja hitrost 165 km/h - pospešek  
0-100 km/h 11 s - poraba goriva  
(DIN): 5,6/6,8/8,9 litra neos-  
vinčenega bencina super na 100 km.



## Naše meritve

### Največja hitrost:

171 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h:	5,7 s
0-80 km/h:	8,7 s
0-100 km/h:	12,9 s
0-120 km/h:	20,1 s
1000 m z mesta:	36,2 s (140 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V.)	40 s (129 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	44,9 s (113 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h: 45,3 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	37,7 km/h
60	58,6 km/h
80	76,8 km/h
100	96,5 km/h
120	115,2 km/h

### Trušč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

### Hitrost

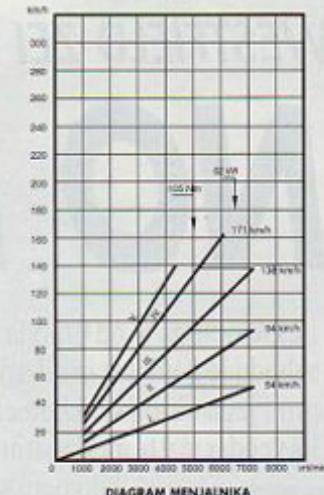
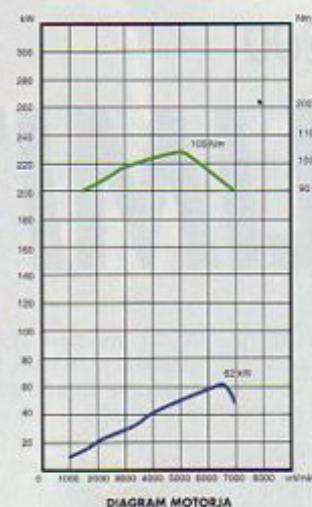
50 km/m	64	62	62
100 km/h	71	69	69
150 km/h	-	75	74
Prosti tek	50		

### Poraba goriva:

Testno povprečje  
9,4 litra/100 km

### Cena

21.990 DEM  
(DKS, Maribor)



## Hvalimo

- motor
- menjalnik
- vodljivost
- zavore
- mestna uporabnost
- cena
- izdelava

## Grajamo

- hrup v notranjosti
- osvetlitev stikal za zračenje
- majhni stikali troblje na volanu
- varnostni pasovi niso nastavljivi po višini
- zasiilno rezervno kolo

## Iz oči v oči

Ce se spomnimo prvih charadov na slovenskem trgu, lahko trdimo, da so nasli svoj krog kupec. Za novega so pri Daihatsuju porabili kar nekaj let. Toda! Zato je danes nekoliko večji, ponuja pet vrat, več varnosti in seveda elektrificiranega udobja.

Matevž Korošec

Zdi se, da je star Charade pri kupcih pustil dober vtis, saj me je kar nekaj ljudi prosilo, če si ga lahko ogleda od znotraj. Kaj pa motor? Cena? Mogoče bi pa žena zamenjala starega za tega novega!

Igor Puciher

Mali avto za velike nakupe. Morda nekoliko preglašen za šepetanja s sopotniki, sicer pa dovolj ekonomičen, praktičen in tudi varen, da je dober odgovor na probleme mestne vožnje in krajsa potovanja.

Tjaša Smrekar