

Kratek test

Daihatsu charade classic F-5 CX



LIMUZINA

V dolžino meri ta daihatsu vsega nekaj malega čez štiri metre, vendar je (hoče biti) kljub temu popolnoma zaresna limuzina. Marsikoga pogled nanj prej spomni na nekdaj zelo uspešni applause kakor na charade.

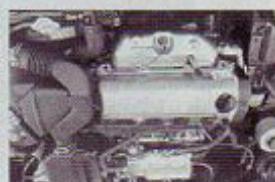
Tisti del tega avtomobila, ki najbolj spominja na applause, je nedvomno zadek, pa tudi sicer je zadnji del vozila nekoliko bolj simpatičnega videza kakor prednji. Vtis v celoti pa hitro pove, da gre za daljnovenodni izdelek, ki oblikovno trenutno ni toliko napreden kakor nekateri njegovi konkurenți. Daihatsu charade classic ni lepotec, praktičnosti pa mu ne moremo odreči. Na primer zato, ker je prtljažnik glede na

velikost vozila solidno prostoren – ob siceršnji povprečni obdelavi, z le zasilnim kolesom v dnu in z nosilci pokrova prtljažnika, ki se ob zapiranju pokrova pogrenejno v prtljažnik, kar zmeraj ne gre dobro skupaj z obilico krhkih stvari v njem. Pokrov sam je precej lahket (tako kot vozilo v celoti), vzmeti, ki ga držijo v odprtrem pokončnem položaju, pa bi lahko bile nekoliko močnejše, da pokrova ne bi vsak veter prepričal





Motor: ob takliko dobrem, kot ponuja, se mu nekaj večja poraba in hrup ne štejeta v slabo



Daihatsu charade classic ni lepotec, praktičnosti pa mu ne moremo odreči.

k neljubemu srečanju z glavo, ki se sklanja v prtljažnik. Prtljažnik, po katerem nosi ta daihatsu ime classic, je precej enostavno, pa oblikovno vseeno posrečeno, pridan k navadnemu charadu, ob seveda nespremenjeni medosni razdalji in kolotekih. Limuzina je tako težja za 40 kg, a to glede na kombilimuzinsko različico, ki je na voljo na našem trgu, ni edina razlika.

Različen in za cel razred boljši je v charadu classic motor. Vrstni štirivaljnik s prostornino 1,5 litra ima sicer le za malenkost večjo moč od manjšega, 1,3-litrskega motorja, vendar pa je zato izrazito bolj prožen, tudi iz zelo nizkih vrtljajev, in obenem kaže veliko veselje do vrtenja, vse tja do 6700 vrtljajev v minutu. Glede na zmogljivosti, ki jih je sposoben razviti (tudi ob upoštevanju teže vozila), spada ta motor med najbolj živahne v svojem razredu. Da bi bil prav med najboljšimi, pa bi moral porabiti nekoliko manj goriva in biti malo manj hrupen, čeprav sicer deluje kultivirano. Voznikovo zadovoljstvo ob temeljitem delovanju motorja dopolnjuje natančen, dokaj hiter menjalnik in pa nato dolgo nevtralna lega avtomobila na cesti tudi ob precejšnjem priganjanju. Glede na prvi vtis, ki ga dobite

Notranjosti ne bi škodilo nekaj več izvirnosti



o tem avtomobilu, nikoli ne bi pomislili, da je sposoben ponuditi takliko zabave pri vožnji, vendar če je voznik do njega pretirano zahteven, se kaj hitro okoli razdiši vonj po sklopki in zavorah in opozarja na zmernost.

Notranjost je do pike enaka kot pri kombilimuzini, torej s precej neizrazito armaturno ploščo, na kateri bi si že zeleli nekoliko boljšo ergonomijo stikal in predvsem njihovo boljšo večerno osvetlitev. Nad sedeži se ne gre pritoževati, zagotovo pa bi morali biti varnostni pasovi nastavljeni po višini – glede na siceršnjo zelo solidno opremljenost vozila. Tako so že v osnovno ceno všteti osrednja ključavnica, volanski servomehanizem, zračna vreča za voznika, zatemnjenia stekla in še cel kup elektrifikacije, in to za zelo razumno ceno nekaj malega čez dva milijona tolarjev. Predvsem ta cena je merilo za to vozilo, ki je glede na izdani denar povprečno dobro, s precej opreme in nadpovprečnim pogonskim sklopom in vozniimi lastnostmi, nekaj preprostosti in nekaj pomanjkljivosti pa mu morate pri tem denarju oprostiti.

ANDREJ SUPÉ
Foto: UROŠ POTOČNIK

Prtljažnik: povprečna obdelava, lahek pokrov in dovolj prostora glede na razred



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štintaktni - vrstni - gibna prostorina: 1499 kubikov - kompresija: 9,5:1 - največja moč: 66 kW [90 KM] pri 6200/min - največji momen: 119 Nm pri 3600/min - ročična gred v petih ležajih - ena odprtina gred v glavi (zobati jeman) - 4 ventili na vsak val - elektronsko vtblizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 4,75 litra - učinkoviti katolizator.

Prenos moći: motor - predajo: pogonja prednji kolesi - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,09, II: 1,75, III: 1,25, IV: 0,86; V: 0,71 - vzvratna: 3,14, diferencial: 4,27 - gume: 175/65 R14.

Voz in obese: - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - predajo posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, vzdolžna in prečna vodila, teleskopki blažilniki - dvokrožne zavore, predajo kotline, hlapene, zadaj boraste, servo - volan z zaboljavo levijo, servo.

Mere, zunanjje: dolžina: 4085 mm - širina: 1620 mm - višina: 1390 mm - medosna razdalja: 2395 mm - kolcek predaj: 1385 mm, zadaj: 1390 mm - ročajni krog: 9,2 m - **notranje:** dolžina: 1510 mm - širina: 1320/1330 mm - višina: 950 mm - vzdolžnica: 850-1070; 590-820 mm - prtljažnik (normno) 345 l - posoda za gorivo: 50 l.

Teže: prazno vozilo: 890 kg - dovoljena skupna teža: 1410 kg - dovoljena teža priklicke z zavoro: 900 kg - brez zavore: 400 kg - dovoljena obtežba strehe: 50 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 170 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10 s - poraba goriva (DIN): 5,77/1,97 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

Naše meritve:

Največja hitrost: 178 km/h [V. prestava]

Pospesek:	
0-60 km/h	4,8 s
0-80 km/h	7,1 s
0-100 km/h	10,7 s
0-120 km/h	15,4 s
0-140 km/h	24,1 s
1000 m z mesta	33,0 s [154 km/h]

Prožnost:	
1000 m od 40 km/h [IV.]	37,7 s [138 km/h]
1000 m od 40 km/h [V.]	42,6 s [125 km/h]

Zavorna pot:	
od 100 km/h	46,5 m

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na:	resnično:
40	39,1 km/h
60	58,3 km/h
80	77,3 km/h
100	96,5 km/h
120	115,2 km/h

Trušč v notranjost (dB):	III.	IV.	V.
prestava			
hitrost:			
50 km/h	63	62	61
100 km/h	72	70	68
150 km/h	-	76	74
prošli tek			47

Poraba goriva:	III.	IV.	V.
jeftino povprečje	9,9 l na 100 km		

Hvalimo	Grajamo
<ul style="list-style-type: none"> • motor • zmogljivosti • menjalnik • vodčljivost • cena • mestna uporabnost 	<ul style="list-style-type: none"> • hrup v notranjosti • snežni zraki občutek posamezne varnosti • varnostni pasovi niso nastavljivi po višini • zaslužno rezervno kolo

Končna ocena

Tukšen charadu je plačala kupiti za dolje obdobje, vsaj za Širi, pet let. Tako ne boste priklopljeni zaradi podca vrednosti, zagotovo ne boste priklopljeni tudi za funkcionalnost vozila, še manj pa za dobre pospeške in veliko končno hitrost. Vsega tega vam pa avto obljublja kar precej za malo denarja.