



Daihatsu charade CS turbo-diesel

VZNEMIRJANJE JAVNOSTI

Ta avto se vidi in sliši!

Japonska firma Daihatsu je zakoličila svoje ime in delo leta 1907. Leta 1930 je krstila prvi motorni trikolesnik, leta 1967 se je poslovno povezala s Toyoto, leta 1985 je izdelala svoj desetmilijonti avtomobil, ves ta čas pa je ostala zvesta snovanju majhnih, oziroma manjših vozil.

Z našim tržiščem je Daihatsu – na začetku pravkar minulege leta – povezala mariborska Jeklotehna. To pomeni možnost nakupa daihatsujev charade in cuore, pa tudi prizadevanja za skorajšnji uvoz najnovejšega terenca te znamke – feroze 4x4.

Pisanje o ferozi pa je že prehitavanje časa, morebiti celo tudi razkrivanje Jeklotehninih poslovnih načrtov. Toda charade in cuore sta tu, na voljo sta kupcem, in oba smo že preskusili. Prvi je na vrsti daihatsu charade CS turbo-diesel.

Natančno prešteto je charade star okroglih deset let. V tem času so ga dvakrat, nazadnje pa lani, temeljito pomladili, da je zdaj takšen, kakršen je: lično zaobljen, spredaj moderno potlačen, z japonsko nizkima, oglatima žarometoma, zadaj pa elegantno prisekan, s svojstveno obreznima zadnjima blatnikoma ter z oblo streho in z velikimi steklenimi površinami. Plastična odbijača sta proti tlom zavihnena v spojlerja, čez boka pa

optično podaljšana z zaščitnima obroboma. Charade je – ne glede na različno – motoriziran samo z 993 kubičnimi trivaljniki, pa naj gre za osnovno ponudbo z uplinjačem (52 KM), za kombinacijo uplinjača in turbinskega polnilnika (68 KM), za turbinski polnilnik ob elektronskem vbrzganju goriva (101 KM) za dizel (37 KM) ali za turbo-dizel (48 KM), kakršen smo preskusili v testnem avtu. Pri nas sta naprodaj prva in zadnja od pravkar naštetih možnosti, izbirati pa je mogoče še med tremi ali petimi vrati, če štejejo tudi tista na zadku. Daihatsu charade je namreč kombi-limuzina, s to lastnostjo pa je povezana tudi po tretjini deljiva in v celem zložitljiva zadnja klop. To je dobrodošla pomoč v sili, kajti pod teleskopsko podprtimi zadnjimi vrati, ki se med obema zadnjima lučema odpirajo vljudno prav do odbijača, in pod dvizno, na vrata obešeno polico je le za 173 litrov prtljažne praznine. Ob zloženi zadrji klopi pa je prostora uporabno dovolj: 385 litrov.

Ampak, seveda, samo ob dveh ljudeh v vozilu. Vendar na splošno charade ni skop, ko gre za prostor. Na prednjih sedežih, ki sta lepo in tudi dovolj čvrsto oblikovana (zglavnika

na njihovih naslonjalih nista ravno vzorne sorte, a smo videli že dosti slabših), je mogoče sproščeno sedeti tudi z nadpovprečnimi telesnimi merami. Zadnje klop tovarna oglašča kot trisedežno, ampak še dovolj ugodno bosta tam sedela le dva odrasla sopotnika. Ali pa trije otroci.

O udobju odloča še število vrat na boku, od njih pa je odvisen tudi lepotni vtis, če gledate charade z njegove leve strani. Pri različici s polnim številom vrat so poklopec posode za gorivo namestili lično, tik pred levi zadnji vogal avtomobila; če pa zadnjih bočnih vrat ni, je poklopec prav nemarno vtisnjen na sredino boka, tam nekje pod zadnjim oknom. Je pa to, v isti sapi, tudi edina zares zamere vredna lepotna napaka.

Kajti charade je skladen in tudi aerodinamično sodoben avtomobil. Količnika zračnega upora, ki znaša 0,32, se mu ni potrebno niti za trenutek sramovati, pa tudi obdelava celotne charadove zunanosti priča, da tako ugodno rezanje zraka ni golo naključje. Daihatsu charade je namreč z vseh strani – in upošteva avtomobilski razred, v katerega sodi – natančno obdelano vozilo. Notranjost je morebiti malce preveč plastificirana, ampak lepo vas prosim, to še ni avtomobil, ki bi ga odevali v usnje, les in plišaste obloge. Je pa vse za voznika preračunano in dosegljivo tam, kjer mora biti: od dobro zasenčene in pregledne armature plošče (merilniki motornih vrtljajev, hitrosti vozila, goriva in hladilne tekočine, z dvema kilometriskima števcema vred), do vseh stikal, ki so razporejena v že povsem običajni ročici ob volanskem drogu in v manj običajna vrtljiva gumba, vtisnjena v stranski obrobi armature plošče. Levi gumb ukazuje gretju zadnje šipe, desni pa njenemu brisalniku in pripadajoči brizgalki za vodo.

Drnsniki za gretje in zračenje notranjosti vozila so tako značilno japonski kot notranje kljuke na vratih. Pa je potnikom na voljo tudi od zunanosti ločeno kroženje zraka v vozilu, zoper zunanji smrad in smog. Namestitev digitalne ure (v obrobo police pred sovoznikovim sedežem) služi dokazu, da vse v avtu ni le



voznika. Enako pravično in pripravno so razmeščeni tudi številni majhni prostori za odlaganje drobnarij. In vse to, do dobre vidljivosti na vse strani, prispeva k ugodnemu počutju, četudi je vožnja z charadom potovalno dolga.

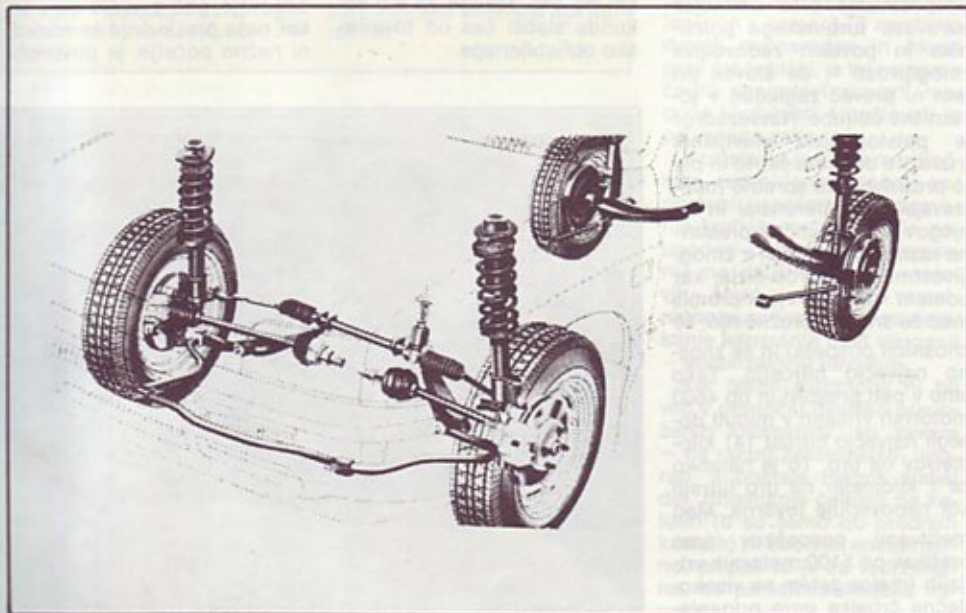
Voznik dobi prijetno oprijemljiv in odebeljen volanski obroč, dobro odmerjena pedala in izredno lahkotno prestavno ročico s skoraj športno kratkimi gibi za posamične prestave. K dobri vidljivosti sme prišteti tudi svetlobna

snopa žarometov, ne pa tudi prednjih brisalnikov, ki otiraju šipe pri večjih hitrostih nista več kos.

In še dve podrobnosti. Prva je videti naivno okorna, zaleže pa: s preprosto kovinsko letvijo so sredinsko konzolo arma-

turne plošče oprli ob podvozila in jo tako obvarovali pred odvečnimi tresljaji. Druga je manj razveseljiva: spodnji zaponki prednjih varnostnih pasov nista speti s sedežema, kar je ob več kot dvajsetcentimetrskih vzdolžnih sedežnih pomikih nepripravno, v celem pa tudi nevarno.

Toda eno z drugim: daihatsu charade je prijeten, ličen in zaradi oble zunanosti vpadljiv avtomobil. Je avtomobil, ki privlači poglede mimoidočih. Z drugimi besedami: vznemirja javnost. Še posebej, če je turbo-dizel. Ta avtomobil je namreč moč ne samo dobro in prijetno videti, ampak tudi zelo prepričljivo slišati. In to takoj po tistem, ko zasučete vžigalni ključek. Predgretje tega dizla je izredno kratko. Skoraj takojci po sklenjenem tokokrogu je moč sprožiti tudi zaganjalnik. In motor tudi takojci ter z vso dobro voljo vžge. Pri tem mu je lahko v pomoč potezni pospeševalnik prostega teka, pravišnje potrebe zanj pa ni. Kajti motor steče odločno in na ves glas. Pri tem se počutite kot v masažnem salonu:



Zrela zasnova: štiri posamične obese





sedež vas prav dražljivo ščegeta v hrbet. Hočem reči, da se ta turbo dizel tudi opazno trese.

Ni težko uganiti, zakaj. To je najmanjši serijski turbo-dizel na svetu. Niti polnega litra gibne prostornine nima in trije valji so samo trije valji. Tega ne more prikriti niti moderna, pravzaprav »bencinska« zasnova motorja, pa naj upoštevamo vse hkrati: lahko glavo, odmično gred v njej, obnjo pritaknjeno dodatno gred zoper tresljaje, zobati jermen in majhen turbinski polnilnik, ki streže z 0,7 bara polnilnega tlaka, ko je potrebno gorilno mešanico potiskati v vrtinčne komore. Tudi motor je natančen in ličen izdelek, z vgraviranimi napisi na aluminijastih poklopcih in spretno prečno nameščen tik pred prednjo premo. Ampak čudeži se ne dogajajo in motor se trese. Obenem tudi ropota.

Če ste novinec v tem avtu, potrebujete dva dni. Če ste razvajeni novinec, potem tri, ali štiri. Ampak po približno tednu dni se vsega skupaj za-

gotovo privadite do tolikšne mere, da vas tudi čisto rahlo, a vseeno slišno žvižganje turbinskega polnilnika ne moti več. Na dan pridejo dobre lastnosti tega pogonskega sklopa: sprotno odzivanje na ukaze s pedala za plin, skladno pospeševanje brez očitnejše surovosti turbinskega polnilnika in povsem zadovoljive zmogljivosti – če človek pri tem ni preveč zagledan v tovarniške obljube. Navsezadnje je petstopenjski menjalnik z izrazito dolgima četrto in peto prestavo zelo spretno (upoštevaje tudi diferencial in na njegov račun končna prestavna razmerja) vsklajen z zmogljivostmi tega turbo-dizla, kar pomeni ugoden kompromis med že znosno prožnostjo, še znosnimi pospeški in še znosno največjo hitrostjo. Tako smo v peti prestavi in ob 4600 motornih vrtljajih v minuti dosegli največjo hitrost 141 kilometrov na uro. To je natanko za 1 kilometer na uro hitreje kot napoveduje tovarna. Med

meritvami pospeškov smo pretikali pri 5100 motornih vrtljajih (malce zatem se visokotlačna črpalka upre priganjanju in zavaruje motor) in izme-

rili naslednje rezultate: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 8,4 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 13,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 22,2 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 26,5 sekunde. To pomeni, da smo do hitrosti 100 km na uro dosegli za 5,2 sekunde slabši čas od tovarniško obljubljenega.

Ko gre za normno porabo goriva in za turbo-dizle, se charade hvali z rekordno ugodnimi številkami. Ugodje pa obvelja le za nežne vozne okoliščine in takšna je usoda vseh majhnih motorjev. Na ukaze zahtevnega voznika se odzovejo pač z večjo žejo in ker naša preskušnja še zdaleč ni nežno početje, je povpreč-



Veliko v majhnem: vzdušje srednjega razreda

na poraba za vseh 2400 testnih kilometrov znašala 7,9 litra plinskega olja na 100 kilometrov poti.

Ker je charadovo podvozje prilagojeno zmogljivejšim bencinskim motorjem, po tej plati ni ovir za ostro vožnjo. Vsa štiri kolesa so posamično obešana in oprta na vzmetne noge – spredaj z enojnimi prečnimi vodili in stabilizatorjem, zadaj pa z dvojnimi prečnimi ter enojnimi vzdolžnimi vodili. Zadnja prema je zelo po volji natančnemu vođenju tudi med ostrejšimi pospeških in zaviranju vozila, kar prispeva k vpadljivemu vztrajanju cha-

rada v od voznika zahtevani ravni smeri.

Malce nenavadno pa se charade obnaša med zelo ostro vožnjo, na zelo ostrih ovinkih. V nasprotju z večino avtomobilov, pri katerih poganjajo motorji prednja kolesa in jim je potrebno med ostrim vijuganjem volan bolj ali manj dodajati, zna biti charade zelo dolgo skoraj povsem nevtralnno vozilo potem pa mu – na kritični meji – spodnese zadek. Lahko tudi precej nenapovedano, še posebej če stik med voziščem in gumami ni suho čvrst. Povsem enaka je reakcija zadka tudi v primeru,

Tehnični podatki

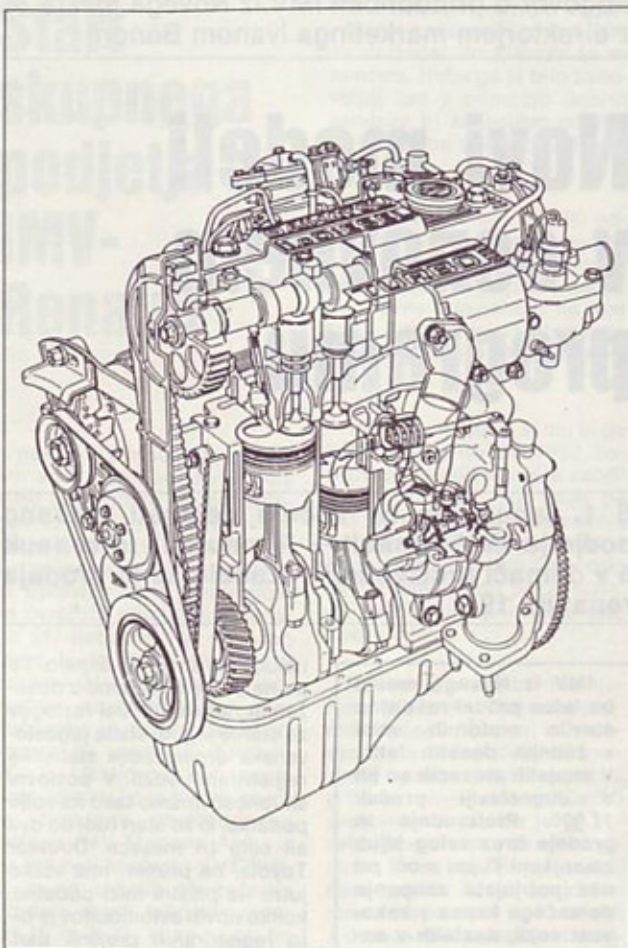
Motor: trivaljni – štiritaktni, vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 76,0 × 73,0 mm – gibna prostornina 993 kubikov – kompresija 21,5:1 – največja moč 35 kW (48 KM) pri 4800/min – največji navor 85 Nm pri 2300/min – ročična gred v 4 ležajih – dodatna gred zoper tresljaje – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – vrtilčne komore – visokotlačna črpalka za gorivo (nippon denso) – turbinski polnilnik na izpušne pline (aisin seiki ATM 30), polnilni tlak 0,7 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 520 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,090; II. 1,842; III. 1,230; IV. 0,864; V. 0,707; vzvratna 3,142; diferencijal 4,642 – platišča 4 J × 13 – gume 145 SR 13 (michelin MX)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 3 ali 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, enojna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna in enojna vzdolžna vodila – dvo-krožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročica zavora na zadnji kolesi (ročica za sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,610 m – širina 1,600 m – višina 1,385 m – medosna razdalja 2,340 m – kolotek spredaj 1,385 m, zadaj 1,365 m – rajdni krog 9,0 m – teža praznega vozila 795 kg – dovoljena skupna teža 1190 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 400 kg – dovoljena obtežba strehe 50 kg – prtljažnik (normno) 173/385 litrov – posoda za gorivo 37 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 140 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 17,0 s – poraba goriva (ECE): 3,6/5,7/4,9 litra plinskega olja na 100 km



Filigransko delo: niti tisoč kubikov

če avtomobilu sredi hitrega ovinka odvezmete plin ali sprožite zavore. Tudi v tem primeru je zadek hiter in zahteva hitrega voznika. Toda, ker je volan s samo 3,75 zavrtljaja dovolj neposreden in hkrati prav nič težaški, je tej ne ravno čedni charadovi razvadi mogoče kljubovati. Upoštevati jo pa vseeno velja.

Vzmetenje je v celem odločneje naklonjeno udobju, kar pomeni uspešno premagovanje kratkih cestnih grb in neugodno pokimavanje karoserije na daljših cestnih »valovih«. Mehko naravnane vzmetne noge so vzrok tudi za nagibanje karoserije med vijuganji – stabilizatorju navkljub.

Kar testni avtomobil ni bil več v območju deviško prevoženih kilometrov, so zavore – na račun zahtevnejših uporab – postale njegov slabši del. Prijemanje čeljusti na kolutih (ti so samo ob prednjih kolesih) ni bilo več enakomerno, ampak to je že vzdrževalna, ne pa konstrukcijska napaka.

S charadom smo – navkljub

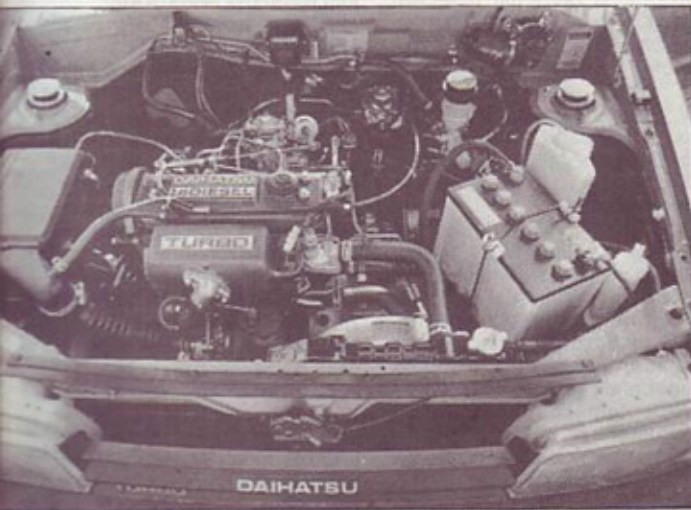
njegovi majhnosti, z motorjem vred – prevozili nekaj dolgih in po hitrostnih povprečjih zahtevnih poti. Utrudljiv ta avtomobil ni – niti za voznika niti za še enega ali dva sopotnika. Za štiri v avtu pa tako ali tako zmanjka prostora v prtljažniku; hočem reči, da ne moreš na pot povsem brez prtljage.



Jasno: dihatsu charade CS turbo-diesel sodi v nižji avtomobilski razred in kot takšen je – upoštevaje vse, kar daje, zmore in zahteva – zanimiv avtomobil. Vznemirjanje javnosti, ki ga povzroča, torej nikomur ne škodi, lahko je kvečjemu v veselje. Toda ali je vse to, kar ste zdaj zvedeli o tem dihatsuju natanko tisto, kar od avtomobila pričakujete, morate odločiti ali uganiti sami. Saj je charade tudi ena izmed ugankarskih iger. Šarada ji pravimo pri nas!

MARTIN ČESENJ

foto: SRDJAN ŽIVULOVIC



Majhno v velikem: trivaljni turbo-dizel