



On (privoščljivo): Ha, saj ga nič ni!

Ona (zagreto): Srčkan je in meni je všeč!

Morala (uživaško): Ni vse slabo, kar je majhno!

Proč z grešnimi mislimi! Može so tokrat v očitni zmoti, kajti damam je všeč prav zato, ker je majhen. Avtomobil, kaj pa drugega! Daihatsu cuore. Srce. Srček.

'Ej, man!

Daihatsu cuore

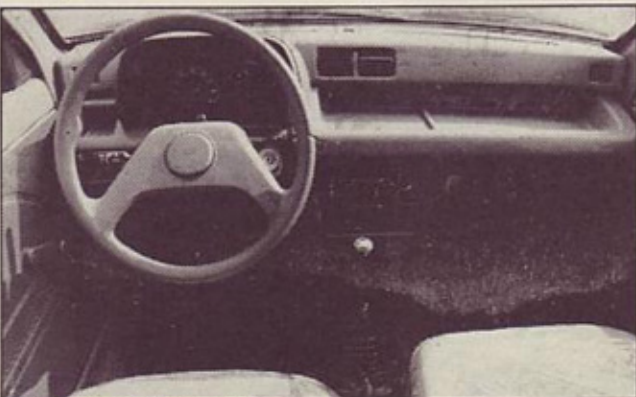
## ŠIROKOSRČNOST

V čem se može motijo?

Nasprotno: prav gospodarno ustvarjen je za tiste, ki znajo takšne lastnosti ceniti. Ker Japonci silno neradi večkrat zapored odkrivajo smodnik, sta daihatsu cuore in subaru rex (Vozili smo, Am 12/1988) tako rekoč iz istega testa. Ne trdim, da sta

enaka, sta si pa zelo podobna: po zasnovi, po obliki, po poglavitnih merah ter celo po nekaterih podrobnostih. Zato velja dosti od tistega, kar smo zapisali o rexu, tudi za cuore. Bolj ali manj!

Tudi cuorove zunanje podobe



Za voznika: preprosto in lično

se morajo oči najprej privaditi: ker je razmeroma kratek, ozek in visok avtomobil, s potlačanim (in izza volana »nevidnim«) nosom, z ostro in skoraj navpično odrezanim zadkom ter z velikimi okni. Testni avtomobil je ponujal pet vrat, a je na voljo tudi različica s samo tremi vrati. Ne glede na to se zadnja vrata odpirajo po vsej višini, spodaj, med velikimi vogalnimi lučmi, tudi povsem do odbijača. Seveda čudeža ni, pa je za zadnjimi vrati in pod snemljivo policjo praznine le za pičlih 100 litrov, ali za en sam, ne ravno obilen kovček. A ker je cuore kombi-limuzina, je zadnjo klop mogoče zložiti. Tako se nazadnje in ob samo dveh osehah v avtu izcimi skoraj tristo prtljažniških litrov, kar zna biti za vsakodnevne nakupe povsem dovolj.

Car cuora namreč ni v prtljažniku, ampak v njegovi »potniški ponudbi«. To je skrbno in izdatno odmerjen avtomobil za štiri ljudi. Odrasle ljudi. Lahko tudi v plaščih in s klobuki na glavah, če hočete! Notranja dolžina tega avta je (tako kot pri rexu) skoraj čudež! Celó čé sta prednja sedeža v skrajnih zadnjih legah, je moč za njima povsem sproščeno sedeti.

Trik se imenuje »prostornost



Potemtakem ni naključje, da je daihatsu cuore v razvitih okoliščinah obveljal za »damski« avtomobil. Torej kot drugo ali vsaj tretje prevozno sredstvo pri hiši. Blagor jim, kjer je tako! Nam, Jugoslovanom je s takšno, potrošniško miselnostjo prizaneseno. Minulo delo zadnjih let nam ne dovolj izbirati med »damskimi« in »moškimi« avtomobili, pač pa kvečjemu med tistimi, ki so vsaj približno dosegljivi. In, čeprav majhen ter iz najnižjega avtomobilskega razreda, daihatsu cuore ni zlahka dosegljiv avtomobil. Devizna cena plus carinske dajatve plus davki – pa je šeštevek pod črto znatno manj srčkan kot avtomobil sam po sebi.

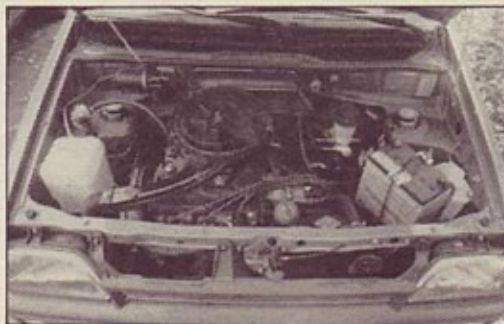
Ampak cuore ni nič kriv za to.



na račun višine«. To pomeni, da sedite v cuoreju tako kot v rexu: precej pokončno, a še vedno odmaknjeno od stropa in navsezadnje tudi povsem po okusu sedalnih delov vašega telesa. Pri tem je zadnja klopa pač takšna kot večina cenenih avtomobilskih klopi na tem svetu, prednja sedeža pa sta prav vzorno oprijemljiva in na naslonjalih podaljšana v čvrsta zglavnika. Udobje v tem avtu kazni le njegova ozkost: toda trkanje s komolci utegne sopotnike prijetno zbliževati.

Enako izdatna, predvsem po višini, so tudi vrata tega vozila in dovolj sproščen je tudi voznikov delovni položaj telesa. Resda ob rahlo prekratki sedalni površini, zato pa ob dovolj spretno odmerjenih razdaljah med (malce preblizu štrlečim) volanskim obročem, pedali in lahkotno prestavno ročico. Ker pa cuore ni rolls-royce, je njegova notranjost odeta v preprosto plastiko, ali pa enostavno gola. Preprost je tudi volanski obroč z dvema prečkama in s klasično okroglim sredinskim gumbom za trobljo, preprosto, enostavno ter učinkovito pa je tudi vse ostalo za voznika: od treh merilnikov (hitrost, gorivo, temperatura) do že običajnih stikal ob volanu, drsnikov za zračenje in gretje ter prijetnih dodatkov kot na primer zadnji brisalnik z brizgalko, zadnja meglenka ter gretje zadnje šipe. Tudi vžigalnik je v avtu, ni pa kozmetičnega ogledalca v desnem senčniku, ni varnostnih pasov ob zadnji klopi, pa tudi za pomikanje zunanjega ogledala je potrebno seči skozi okno.

Ker je cuore narejen pri Daihatsuju, je motor v nosu trivaljničnik. Moderen trivaljničnik: z lahko glavo in odmično gredjo v njej,



*V nosu: prostorska izkoriščenost*



*V zadku: tesno, a povečljivo*



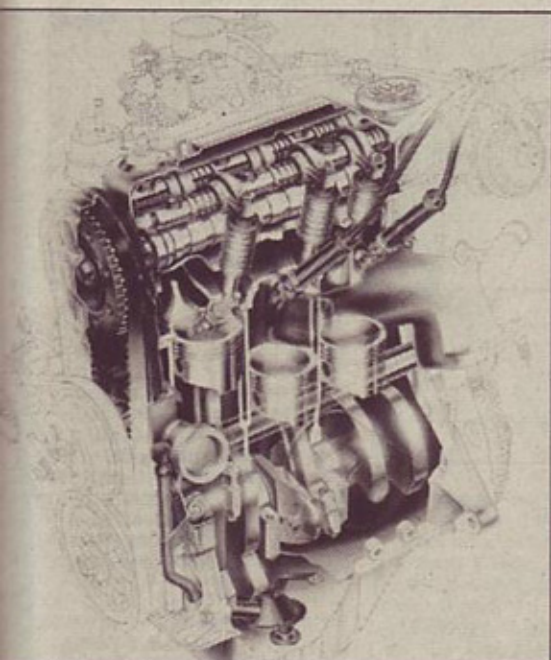
s štirikrat vležajeno ročično gredjo, z enojnim padotočnim uplinjačem ter z vodnim hlajenjem in razmeroma velikimi batnimi gibi, kar je v prid prožnostim zmogljivostim. Motor steče in teče zelo dobrovoljno, a tudi zelo glasno. Pri tem je vse v voznikovih rokah: če se odloči za zmernost, je prožnosti dovolj za uglajeno pretikanje pri še uglajenih vrtljajih. Tako je truščica nekaj manj, vabljivo zmerna pa je tudi poraba goriva. Če gre pa na vse ali nič – in to počnemo tudi med našimi preskušnjami – se motor dovolj rad zavrti do šesttisočkrat v minuti, kar pomeni ob dveh osebah v avtu in ob polni posodi goriva naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 40 km na uro v 40 sekunde, do hitrosti 60 km na uro v 6,9 sekunde, do

hitrosti 80 km na uro v 16,0 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 28,0 sekunde. Pri tem velja upoštevati, da je bil testni avtomobil opremljen s štiristopenjskim menjalnikom, medtem ko je pri nas naprodaj različica s petstopenjskim menjalnikom. In če boste morebiti primerjali izmerjene pospeške cuora z izmerjenimi pospeški Subarujevega rexa, velja upoštevati še tole: resda je bil v rexu šibkejši in samo dvovaljni motor, res pa je tudi, da so prestavna razmerja v njegovem štiristopenjskem menjalniku opazno krajša kot pri cuoru. Zato je rex pri manjših hitrostih odločneje pospeševal.

Cuore pa je prepričljivejši v višjih hitrostnih območjih. Tudi z največjo hitrostjo 138 kilo-



Jugoslovanskim kupcem namenjeni avtomobili daihatsu cuore so (za razliko od testnega avtomobila) opremljeni s petstopenjskimi menjalniki, pri čemer so razmerja prvih štirih prestav obakrat enaka (hkrti s prestavo v diferencialu) razmerje pete prestave pa znaša 0,820. Ob petstopenjski menjalnik sodi tudi nižja poraba goriva (ECE): 4,0/6,3/5,8 litra bencina super na 100 km. Na sliki: različica s tremi vrati.



V motorju: trije valji, 44 KM



Na zadnji klopi: kot v srednjem razredu

## Tehnični podatki

**Motor:** trivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 66,6 × 81,0 mm – gibna prostornina 846 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 32,5 kW (44 KM) pri 5500/min – največji navor 68 Nm pri 3200/min – ročična gred v 4 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – enojni padotočni uplinjač (z ročnim čokom) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 35 Ah – alternator 630 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enoko-

lutna suha sklopka – štiristopenjski (testni avto) sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,583; II. 2,100; III. 1,392; IV. 0,971; vzvratna 3,583; diferencial 3,947 – platišča 4J × 12 – gume 145/70 SR 12 (dunlop)

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 4 osebe – 3 ali 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, enojna prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji

kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3,195 m – širina 1,395 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,250 m – kolotek spredaj 1,215 m, zadaj 1,205 m – rajdni krog 8,8 m – teža praznega vozila 610 kg – dovoljena skupna teža 970 kg – prtljažnik (normno) 98/288 litrov – posoda za gorivo 28 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 135 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 15,7 s – poraba goriva (ECE): 4,5/6,9/5,8 litra bencina super na 100 km

metrov na uro. Žal se odločno priganjanje odraža tudi pri motorni žeji. Cuore je med našo preskušnjo porabil povprečno 8,6 litra bencina na 100 kilometrov. Za običajno vsakodnevno vožnjo morate odšteti vsaj pol-druge liter.

Dovolj uren in hiter pa ni le motor tega daihatsuja.

Okretnosti, hkrti pa povsem zadovoljivi vodljivosti v vseh hitrostnih okoliščinah je prilagojeno tudi podvozje: s štirimi posamičnimi obesami, s prednjima vzmetnima nogama, z vijajnicima vzmetema zadaj, pa z negativnim polmerom vodenja ter z dovolj trpženimi in spredaj kolutnimi, servoočajanimi zavorami. Jasno: motor poganja prednji kolesi in temu primerno se avtomobil tudi obnaša. Dokler vijugate z nogo na pedalju za plin, zahteva nežno dodajanje volana. Če plin odzavete, ali hkrti tudi rahlo zavrete, je zadek tisti, ki ga morate krotiti. Ampak vse reakcije so zemrne in zlahka nadzirljive. Tudi na račun lahkotnega volana z manj kot štirimi zasuki od ene do druge skrajne točke.

In navsezadnje: daihatsu cuore noče biti potovalnik, tudi dirkalnik ne. Namenili so ga krajšim, večidel mestnim vožnjam, prav te naloge pa zna z dobro vidljivostjo, skromnimi zunanji merami ter z okretnostjo nasploh odlično opravljati.

Vsakdanja uporabnost, združena s prijetnim počutjem in časovno sodobnostjo – to so pglavitne širokosrčnosti tega avtomobila. Pa tudi v celem je daihatsu cuore srček – od vrha do tal.

MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC