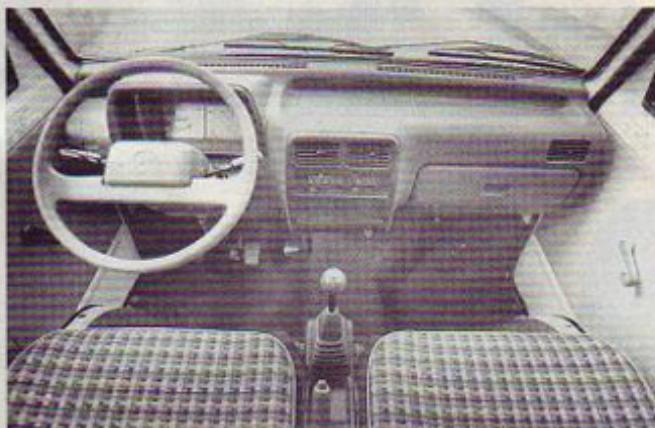




DAIHATSU HIJET VAN 1000

SVET JE MAJHEN

Daihatsujev hijet pa je še manjši. Marsikomu se zazdi na prvi pogled smešen, vendar na ta način oznanja, da je kos tudi najožjim ulicam. Za večjo praktičnost so mu namenili pet vrat. Dvoja so za voznika in sopotnika, dvoja bočna drsna vrata in zadnja, ki se odpirajo navzgor, pa služijo tovoru. Zadnja dvižna vrata sicer z notranje strani nimajo ročaja, vendar to pri merah tega kombija ne povzroča posebnih težav, saj vrata z luhkoto dosežemo.



Kombinacija plastike, gole pločevine in solidne armaturne plošče

Tovorni prostor je odlično dostopen z vseh strani, prostornine v tem delu hijeta je za okoli tri kubične metre, pod vozila pa je 54 centimetrov nad tlemi, kar je razmeroma visoko, vendar tudi motor in posoda za gorivo morata nekje biti. Nakladalne dolžine je kar za dva metra, višina in širina prostora pa je približno 1,3 metra. Dobro dostopen tovorni prostor v smislu mestne uporabnosti dopoljuje tudi izredno majhen rajdni krog, ki znaša samo 7,4 metra, k temu pa izdatno pripomore le 1,81 metra medosne razdalje.

Sedenje na prednjih dveh sedežih je dokaj utesnjeno, vendar manj, kot bi pričakovali od tega le 1,39 metra širokega kombija. Pomik sedežev je še znosen, vendar nekaj ur sedenja na njihovih precej ravnih in trdih površinah pusti nekaj bolečin v hrbtnu. Armaturna plošča in prestavnica ročica ne dajeta kombijevskega vtisa, na to opozarja le naklon volanskega obroča. Za to kategorijo vozila je armaturna plošča solidno izdelana, moti le nepraktično stikalno za vse štiri utripalke, ki je nameščeno na nosilcu volanskega obroča in

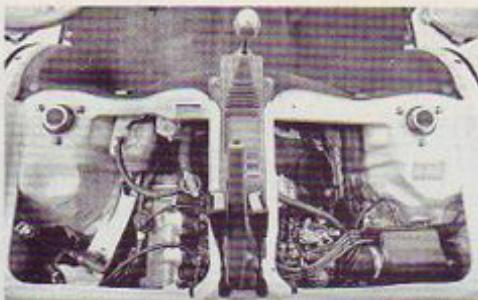
je tako težko dostopno za voznika in sovoznika, pa še nič kaj kompaktno ne deluje. Tudi volanski obroč je malo pretanek. Zračenje in gretje vozila je solidno, ventilator pa ni preglasen.

Nekoliko puščobno kombijevsko kombinacijo notranjosti (pločevina-plastika) pa prezenete z drugimi stvarmi, recimo z motorjem. Ta je znan že iz charada. S svojimi tremi valji, 993 kubičnimi centimetri prostornine, le štirikrat uležajeno glavno gredjo in neuravnavanim katalizatorjem se na prvi pogled zazdi prav takšna miniatura, kot je kombi v celoti. Pa tudi tukaj videz varja. Ob pomoči ročnega čoka rad vžiga, nato nekoliko zahrope, kot se trem valjem pač spodbobi, v višjih vrtljajih pa streže z elegantno rezkim zvokom, ki bi ga pripisali dosti večjemu štirivaljnemu motorju. Največja moč 33 kW (45 KM) doseže pri 5300 vrtljajih, največji navor 75 Nm pa pri 3500 vrtljajih v minutni.

Motor v kombinaciji s petstopenjskim ročnim menjalnikom ob praznem kombiju nudi obilo vozniske zavab. Odlikuje se tudi po varčnosti, saj je poraba na

testu nihala med 6,5 in 9,4 litra pri polni obremenitvi. Menjalnik ima prve tri prestave zelo na kratko izračunane, sicer pa je povprečno natančen, motil me je le nekoliko dolg hod iz četrte v peto prestavo. Ker je motor nameščen praktično pod voznikovim in sovoznikovim sedežem, so pri Daihatsu zelo uspešno poskrbeli tudi za zvočno izolacijo.

Obremenitev do 200 kg ta kombi ne bo pretirano čutil, če pa ga obtežite s 690 kilogrami, kolikor je dovoljeno, pa morate računati s slabšimi vozniimi sposobnostmi. Pa ne toliko zaradi motorja, ampak predvsem zaradi zavor. Te so sicer spredaj kolutne in prisilno hlajene in zadaj bobnaste, žal pa je zavorni učinek zelo povprečen in s tem kaže računati pri obremenjenem vozilu. Ob koloteku, ki je širok le kak centimeter več kot 1,2 metra, zadnjem pogonu in dokaj trdih listnatih vzmeteh (zadaj) stabilnosti vozila ne morem povaliti, vendar pa je dosti boljša, kot se zdi na prvi pogled. Sicer lahketen volan,



Motor pod sedežema je dobro izoliran in dobro dostopen



Dvoja bočna drsna vrata omogočajo boljši dostop k tovornemu prostoru



Velik tovorni prostor v malem kombiju

ki ima skoraj štiri zavrtljaje od ene do druge skrajne točke, zahteva preveč dela, da bi lahko uspešno krotili zadek tega kombija. Seveda pa so konstruktorji mislili na vse kaj drugega, kot pa na bočne zdrse.

Zato se je priporočljivo s tem kombijem voziti previdno, ko pa se ga navadite, boste presenečali samega sebe. Izredno nizka pasivna varnost, predvsem pri čelnem trčenju, ki je skupna vsem kombijem, je pri tem simpatičnem malčku še bolj izrazita, to pa je tudi temeljni razlog za previdno vožnjo.

Tekst: ANDREJ SUPÉ



Tehnični podatki

Motor: trivaljni - štirilaktini - vrstni - nameščen za prednjo premo vzdolžno - vrtina in gib 76 x 73 mm - gibna prostornina 993 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 33 kW (45 KM) pri 5300/min - srednja hitrost bato pri največji moči 12,9 m/s - specifična moč 33,2 kW/45,3 KM/liter - največji novor 75 Nm pri 3500/min - ročična gred v 4. ležajih - ena odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - dvojni uplinjač - vodno hlajenje 3,5 litra - motorno olje 2,7 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 720 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavno razmerje: I. 4,038; II. 2,075; III. 1,537; IV. 1,000; V. 0,833; vzvratna 4,242; diferencial 4,875 - platišča 4J x 12 - gume 155 R 12 (Michelin), katalini obseg 1,865 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavni 27,6 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 2 sedeža - samonosna karoserija - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetne noge, prečna vodilo - zadaj toga prema, listate vzmete, vzdolžna vodilo, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj babnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežem) - volan z zobato letvijo, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3295 mm - širina 1395 mm - višina 1785 mm - medosna razdalja 1810 mm - kolotek spredaj 1210 mm, zadaj 1220 mm - najmanjša razdalja od tal 170 mm - rajndi krog 3,7 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalja) 800 mm - širina (komolci) spredaj 1220 mm, - višina nad sedežem spredaj 1020 mm - vzdolžnica prednji sedež 920/1010 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtižnik (normno) 2900 litrov - posoda za gorivo 35 l

Teže: prazno vozilo 860 kg - dovoljena skupna teža 1550 kg - dovoljena teža pritelic: ni podatka - dovoljena obtežba strehe: ni podatka

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 115 km/h - poraba goriva (ECE): 8 litrov neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

128 km/h (IV.)

Pospeški:

0- 40 km/h	3,6 s
0- 60 km/h	8,9 s
0- 80 km/h	15,3 s
0-100 km/h	27 s
1000 m z mesta	43,1 s (110 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	42,1 s (112 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	46,2 s (103 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 53,8 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	39,4 km/h
60	57,8 km/h
80	76,1 km/h
100	94,5 km/h
120	112,3 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
8,8 l neosvinčenega
bencina super na 100 km

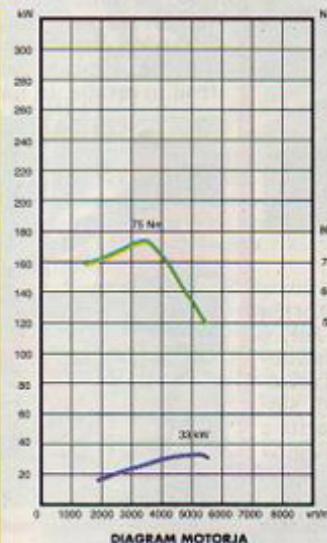


DIAGRAM MOTORJA

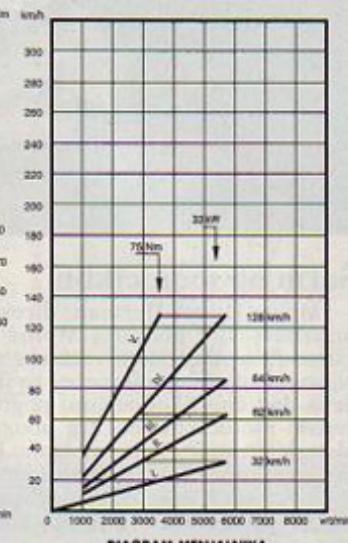


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- rajndi krog
- motor in menjalnik
- poraba goriva
- dostop k tovornemu prostoru
- mestna uporabnost

Grajamo

- stikalo za vse štiri utripalke
- sedeža
- pasivna varnost voznika in sovoznika
- zunanjí vzvratni ogledali (premehka vpetost)
- razmeroma visoko dno vozila

Cena

DEM 18.400
(DKS d.o.o., Maribor)

Končna ocena

Daihatsu hijet 1000 je s svojim prihodom na slovenski trg uspešno zapolnil tržno nišo v tem razredu lahkih dostavnih vozil. Tega kombija bodo na prvi mah veseli tudi vsi tisti, ki še niso pozabili zelo podobnega Zastavinega (Fiatovega) kombija. Hijet sestavlja v Italiji (Pondera - tovarna Picchio). Ta tovarna je nam bliže kot Nemcem, kljub temu pa je avto v Nemčiji za 1950 DEM cenejši kot pri nas.