

# DATSON 1000 de luxe

Tudi Japonci so se odločili:  
Preskusite nas!

Tom Pleterski

Hitra gospodarska ekspanzija na Japonskem se je očitno izrazila tudi z razvojem avtomobilske industrije, ki se je prenijela na drugo mesto na svetu. Japonci so s svojimi avtomobili preplavili velik del Azije, Vzhodno Afriko in deloma Avstralijo in skušali meseati strene na ameriškem avtomobilskem trgu. Potem so majh-

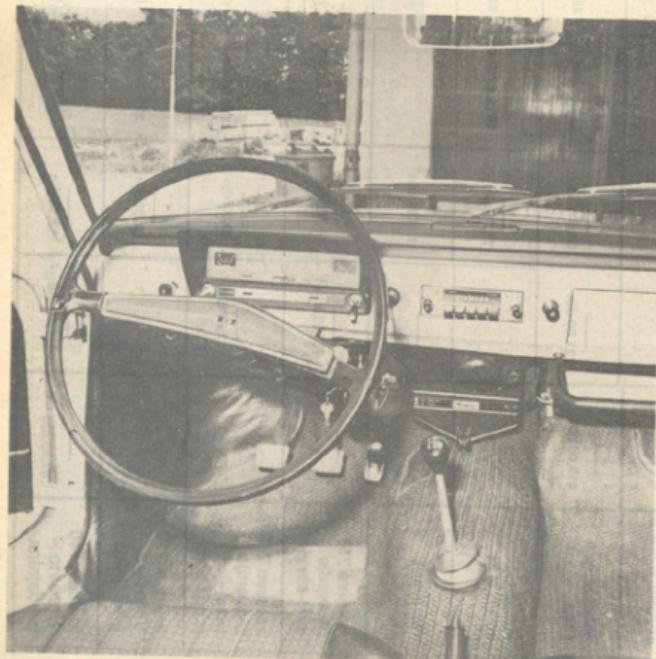
ni, prebrisani, poslovni možje staknili glave, nataknili očala, kupili letalske vozovnice in skupaj z zastopniki tovarn otroških igrac odleteli v Evropo. Tako na Stari celini že nekaj let nihče več ne postoji ob avtomobilu z imenom Honda, Toyota, Mazda ali Datsun. Zadnje leto in pol tudi pri nas ne. Izjema je le še Honda.



Medtem ko so nam pri Ajgouavtus, ki zstopa »Toyotos«, povedali, da testa ne bo, dokler bodo prodali vse, kar dobjijo, in ko se z zastopnikom »Mazdes« vedno nekaj dogovarjam, a se nič ne dogovorimo, nam je »Avtocentare« iz Zagreba ponudil na test najmanjši avto največje japonske tovarne »Nissana« — kljub temu, da tudi vse prodajo.

Ceprav smo pri majhnih avtomobilih vjenčani takih ali drugačnih izvirnih posebnosti, je Datsun 1000 avto klasičnih oblik. Taka je tudi njegova zasnova z motorjem spredaj, ki poganja zadnji kolesi. Japonci, ki so se dolgo časa radi zgledovali po tujih izdelkih so pri strelivih avtomobilih ubrali preprost ameriški koncept, ki ga sicer Američani ponujajo tudi v Evropi. Tudi v Datsunu 1000 ni sledu o novostih, ki nekatrim malim avtomobilom s stare celine zagotavljajo razmeroma dovolj prostornosti ob majhnih zunanjih merah. Kar je mogoče za male Japonec dovolj prostorno, pa poprečnim Evropejcem povzroči preglavice.

Primereno udobno se v Datsunu 1000 počuti le sopotnik na prednjem sedežu. Voznik ne more dovolj stegniti nog, le z nagibna-





ajem naslonjača razmeroma dobro popravi svoj položaj za volanom, do katerega se pa ne more povsem odmakniti. Japonci bi nasploh naredili zelo dobro potezo, če bi v svojih avtomobilih namenjenih v Evropo – po naših izkušnjah velja to tudi za večje automobile – zagotovili večji potnik prednjih sedežev nazaj. Saj v avtomobilih spodnjega in spodnjega srednjega razreda redko vozimo odrasle sopotnike. Ti tudi sicer težko zlezijo na zadnje sedeže skozi dvoja vrata (kmalu bo na voljo tudi datsun 1000 s štirimi vrati), sede s skrivenimi koleni, večji med njimi so tudi v skrbeh za svoje glave.

#### Joj, kam bi del?

Sami sedeži so v malem avtomobilu pač majhni, v datsunu 1000 pa so lepo oblikovani in dobro držajo hrivet; ker so preblizu volana in pedafov, je kot voznika več sedeža manj strm od nagiba stegen in ta nimajo zadostne opore. Res, prava Škoda Japonci bi se lahko posvetovali s kakšnim evropskim antro... vendar pa bi že ob istih namernih manjših v skrivnih razmerjih zadev žebeli vsaj na pol glave.

**Cena: 905 dolarjev  
in 13.066 dinarjev**

**Osnova za izračun rep. in obč.  
davka: 21.768 dinarjev**

**Zavarovanje:  
jamstvo 263 din  
kasko brez franšize: 1225 din**

**Zastopnik: »Autocentar«,  
Zagreb, Martičeva 9**

nje lični instrumenti – merilnik hitrosti, merilnik goriva in termometer.

#### Sedem malih grehov

Japonska tovarna bi nedvomno rada osvojila kupca z opremo. Uspeh pa bi bil popoln le, če bi brisala z dvema hitrostima brisala večjo površino vetrne šipe, če bi bil gumb za svetlobni signal na kombinirani ročici za luči in smerokaze – (je namreč na armaturni plošči), da ne govorim o tem da so Japonci povsem pozabili na gejšo, na sedeža ob vozniku, ki nima niti senčnika nad vetrno šipo in potemtakem tudi ne ogledalca. Drobno raščlena Japonka se že lahko zlekne na ležalni sedež, medtem ko si težko predstavljamo, kam bi z nogami Europejce. Nekoliko zapletena naprava za zračenje in grejje je videti dobro zamisljena in usmerja zrak po zeliži v nogam in na vetrno šipo. Vendar, zraka je premalo in dvolj dober pretok smo si uredili le s pomočjo dvostopenjskega ventilatorja in z izmikanjem zadnjih, stranskih oken.

Vozilo je pregledno naprej in v stran, nevidni zadek je tako krakek, da se mu po dveh, treh parkiranjih zlahka privadiete, za razmeroma veliko hitrost bi si zelenje boljše luči.

Ob primerno nameščenih stikalih (z izjemo že omenjenega gumba za svetlobni signal), ubogljivih pedalih in ob razveselitveno lahki in natančni prestavni ročici smo se namrgodili zaradi volana, ki je sicer lahek, toda na natančen, niti ne dovolj neposreden.

Preden se odpeljemo na pravo preskusno vožnjo, zmedemo še prtičajo v prtljažnik s približno 300 litri uporabne prostornine, kar je za takoj majhen avto razmeroma veliko. Zraven tega gre precej navlake tudi na polico, pod zadnjo šipo.

»Crikov, ki so se vsejili v armaturno ploščo in pod sedež avta, z manj kot 10.000 prevoženimi kilometri, nismo bili veseli. Na kockah ali regastem asfaltu preglašljajo motor.

Škoda je tudi za to, ker se Japonci zadnja leta trudijo pri kvaliteti izdelave, in v opremljanju svojih avtomobilov. Tako so tla v notranjosti pokrita s preprogo iz tkanine, celo armaturna plošča je z gornje strani prevlečena z motnim umetnim usnjem črne barve, v isti črni barvi je tudi hrapavo umetno usnje na sedežih. K »de luxe« opremi sodijo med ostalim tudi zeleno obvarvani stekla, dvoglavna troblja, plastična preproga v prtljažniku in radio. Ta sicer ni kaj prida in ujameva več postaj le ponovi, vendar temu ni toliko kriva sama kvaliteta aparata, kot pomankanljiva »blokada« motorja. Ugajala nam je antenka, ki se da izvleči le s pomočjo ključa, ki zaklepka tudi pokrov posode za gorivo. Čeprav je ključ nadvise enostaven, pa ne-pridržavam le kvare veselje do univerzalnega dela. Med posebnosti, ki jih nimajo mnogi avtomobili v tem razredu, sodijo še vžigalki za cigarete, trije pepelekni, ključavnica, ki blokira volan, električna brigalica za pranje vetrne šipe – ki pa kdo ve zakaj ni povezana z brisalnikom, guome z belim robom z gumo obložene rozeče na odbijačih, luč za vzvratno vožnjo, dva predala za drobnarje (eden zaprt), ključavnica na desnih vratih in ne nazad-

#### Hitri »tika-taka«

Japonci so namreč uspešno zadušili zvoke motorja in ga omejili le na prijetno zvijganje, pa čeprav motor zmore pri slabem litru gibe prostornine kar 56 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minutu. S toliko moči v lahkem in nenasnadno okretnem

## VIDEZ

## PROSTORNOST

## UPRAVLJANJE

## OPREMA

## VIDLJIVOST

## NAJVEČJA

## HITROST

## POSPESKI

## PORABA GORIVA

## LEGA NA CESTI

## UDOBJE

## MOTOR

## ZAVORE

Prijetno krojena karoserija po standardnih normah. Izjema je razmeroma kratek zadek. Tovarna ni varčevala z okraski: številne kromirane letve, lepi pokrov koles, gume z belim robom.

**PROSTORNOST** 7 Po japonski standardih, spredaj zadovoljiva, zadaj pičla. Večik pričnik. Dvoje vrat, za doplačilo štiri.

**UPRAVLJANJE** 8 Odlični, natančni in lahi športni prestavnji ročici dela slabo družbo lahkeb, toda natančen in preveč posreden volan. Dobro nameščena pedala.

**OPREMA** 9 Ljubitelji radia v avtomobilu bi dali mogoče najvišjo oceno. Za ta razred in ceno bogata oprema pa ima nekatere pomanjkljivosti. Ne nazadnje tudi to, da je razlika v ceni med standardno in luxo opremo (poprečen radio, ledalni sedeži, temna stekla, neroden svetlobni signal, dvočlena truba, stikalo luči v vrati) prevelika. Dobra in lepa končna obdelava.

**VIDLJIVOST** 8 Dobra vidljivost naprej in v stran. Neviden, toda kratki zadek. Poprečne luči. Dobre luči za vzvratno vožnjo. Majhni brisalniki.

**NAJVEČJA** Za ta razred in ceno med najhitrejšimi avtomobili.

**HITROST** 10 Velja isto kot za največjo hitrost.

**POSPESKI** 10 Porabi skoraj toliko kot večji avto z istimi zmogljivostmi. Poraba precej odvisna od steze voznike noge.

**PORABA GORIVA** 8 Spodnjašnje enostavne toge zadnje preme v osnovi ni tako nevarno, kot bi sodili po oceni. Ocena je slab zaradi slabih lastnosti pri hitri vožnji naravnost predvsem pa zaradi gum, ki niso prilagojene voznim lastnostim in zmogljivostim avtomobila.

**LEGA NA CESTI** 7 Dobro, udobno vzmetenje. Dobro oblikovan sedeži ne spokanejo vsega zaradi nesosramnej notranjih mer. Preslaboten dotok zraka iz preračevalnih naprav. Dobro dušenje zvokov.

**UDOBJE** 8 Dobro, udobno vzmetenje. Dobro oblikovan sedeži ne spokanejo vsega zaradi nesosramnej notranjih mer. Preslaboten dotok zraka iz preračevalnih naprav. Dobro dušenje zvokov.

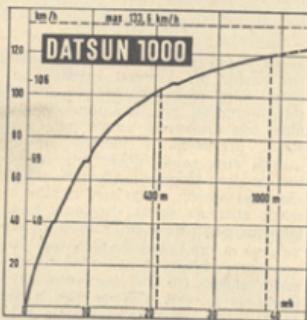
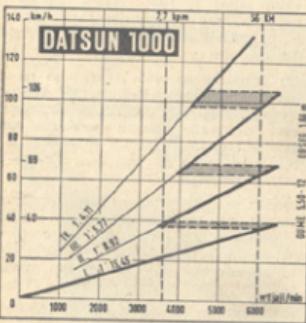
**MOTOR** 9 Sportni motor ima veliko moči v majhni, gibni prostornini. Ne branii se visokih vrtijajev in je dovolj prožen. Ima le tri ležaji na ročnični gredi pa mirno teče.

**ZAVORE** 7 Bobnaste zavore na vseh štirih kolesih so kos zmogljivosti vozila. Pri močnem zavorjanju zahtevajo precej moči na pedaju. Pri večkratnih zaporednih obremenitvah se včasih pojavijo tresljaji in fading. Zavore niso dvokrožne.



vozilu (rajdnji krog s premerom 8,7 metra) je prav zabavno voziti. Voznik se mora le privaditi na to, da dvojni registrski uplinjač uboga le pri odločnem dodajaju plina, medtem ko pri počasnem doziranju nekoliko zamaja. Po zmogljivostih datums 1000 ne sodi med male automobile, tudi po porabi kajpak ne. Ta je močno odvisna od načina vožnje in je pri zelo umirjeni vožnji od 7–8 litrov na 100 kilometrov, pri polnem plinu mu pa kar krepko teče po grlu. Poraba olja, ki je približno 0,5 litra na 1000 km, se nam ob dejstvu, da smo pogosto vozili hitro in ostro, ne edri pretirana.

Medtem, ko so Japonci – kot smo že varjeni – uspešno izvleki veliko moči iz majhne gibne prostornine, pač prerisli najbolj preprosto podvozje, ki so ga našli: nevodenog toga zadnjo premo na vzdolžnih, listnatih vzmeteh. Listnat vzmet je poprek postavljen tudi spredaj, vendar sta prednji kolesa na dvojnih prečnih vodilih. Ze kar zastarano podvozje je razmeroma mehko tako da so vzmeti zadostne tudi na slabih cestah; posledica kompromisa pa je, da vozila ne moremo povhvaliti z dobro lego na cesti.



66 KM (DIN) in gibačne prestornine 988 kubikov za japonski motor ni nenavadna mera moti. Razumljivo, ročno gred v samo treh letih in stranski odčimno gred, pa se kljub temu resno lakotno vrtiljajev – tako se je občasni motor našega testnega vozila, datum 1000, verjetno že zaradi premalo v svojem članiku omenja, da se motor vrtil celo preko 7000 vrtijajev in verjetno se je načini prej zadnjih zaradi drugačne nastavitev ventilev in vlags. Tako pa v obvezu rečemo, da majhne srednje hitrosti batov. Pri 6000 vrtijajih pa, npr. prehodno bat je 11,8 m na sekundo, kar je daleč preveč za to, da se lahko dovoljeno sodeluje motorju. Kljub temu je tovarna menjalnik izračunala tako, da pri 6000 vrtijajih (tretji prestav) motor ne doseže niti nazivnih vrtijajev, ampak se sustavje pri približno 5800 vrtijajih ustavi. Ta izracun zagotavlja zelo dobre pospeške v prvih treh prestavah in prestopa do konca, sicer pa za tekočo vožnjo nadostope že pretikanje pod 6000 vrtijajev. Motor je namreč dovolj prošen in tudi 3600 vrtijajev, pri katerih ima motor največji navor, je dovolj daleč ispod

## Premočan zapovozje

Na vegastem asfaltu ima voznik pri hitri vožnji (naravnost) precej dela. Tedko krovno sprememjanje smeri, pri bolj nemehem vetrju se teče.

Pa smo vendar pri nekaterih drugih vozilih s tako staročilnim podvozjem kot je datsunovo, videli, da se da tovrstne nad-



## Naše meritve

(Testni avto je prevozil 8700 km, na našem testu 2000 km)

Največja hitrost: 133,6 km na uro (merjenje poprejje zadnjih 2000 metrov, zalet 2600 metrov, poprejje štirih meritiv)

### Pospeški:

400 m brez zaleta: 20,8 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 103 km na uro.

Kilometer brez zaleta: 38,4 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 119 km na uro.

▷ 0-40 km/h: 4,1 sekunde

▷ 0-60 km/h: 7,4 sekunde

▷ 0-80 km/h: 11,7 sekunde

▷ 0-100 km/h: 19,3 sekunde

▷ 0-120 km/h: 39,5 sekunde

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestaviti: 41,2 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 118 km na uro).

### Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 7,2 litra goriva super na 100 kilometrov (zmerno, nikoli hitreje od 100 km na uro) največ 9,9 litra na 100 km (ostra vožnja po zavitih cestah v Zeltweg v Avstriji in nazaj); na avtomobilski cesti: 8,2 litra (poprečna hitrost 90 km na uro) oziroma 11,5 litra na 100 km (poprečna hitrost 120 km na uro) trost 90 km na uro) oziroma 11,5 litra na 11,3 litra na 100 kilometrov.

▷ poprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,4 litre na 100 km

### Natančnost meritnika hitrosti:

▷ kazalec na 40 — res. hitrost 35,8 km/h

▷ kazalec na 60 — res. hitrost 54,2 km/h

▷ kazalec na 80 — res. hitrost 73,3 km/h

▷ kazalec na 100 — res. hitrost 90,2 km/h

▷ kazalec na 120 — res. hitrost 109,4 km/h

logi zelo dobro odpraviti z bolj natančnim in bolj neposrednim volanom. Tak bi prisel prav tudi v ovinkih, kjer datsun pravzaprav sploh ni problematičen: spodola mu predvsem zadek in z odvezanjem volana mu je kos tudi poprečen dober voznik. Datsunov zadek namreč že pri majhni hitrosti zelo očitno kaže svoje darsne sposobnosti, kolesa kmalu zgube dober stik s cesto, tako da se v ostrejšem ovinku ne da dosegosti takoj nevarne hitrosti, da bi zieteli s ceste. Tako je vožnja ovinkov prej zabavna kot pa nevarna. Spodnašanje zadika na svoj način pride prav tudi na mokrem cestišču ko izravnava spodavanje nosu, ki je sicer na suhi cesti komaj opazno. Seveda pa se v deževju meja pomakne še bolj napred. Na mokrem asfaltu pogonska kolesa prav nenasadno težko prenašajo moč na cesto, na stremem klancu, v dežju, spodravijo že pri vožnji naravnost. Kaj pa sneg, ki ga Japonci ne poznajo?

Upam si trditi, da nosijo velik del krivide nad majhno koleso, ki so neprimerno obuta v diagonalne gume 5.50-12. Rad bi vedel, kaj bo o spodbiranju zadka napisal prekuševalcev, ki je pred nami vozil datsuna s pritiskom 1,5 atmosfere v gumenih in tako nabite z zrakom predal nam...

Ko smo pritisni zmanjšali na 1,2 atmosfere, ki jih predpisuje tovarna se je lega na cesti občutno popravila. Sodim, da je to tudi dokaz, da bi bile pasaste gume velika priblobitven, da ne govorim o širših dimenzijah.

Boknate zavore na vseh štirih kolesih

so vozili kos tudi pri veliki hitrosti. Omenil bi le, da se pri večkratnem, zaporenem zaviranju pregrejejo in zahitajo močnejši pritisk na pedal, včasih se na prednjih borbinih pojavi vibracije.

### Daleč je sonce

Ce skusbam pod datsun narediti črto, mu v prid zapiskem zelo dobre zmogljivosti motorja in kljub nekaterim pomankljivostim bogato opremo, v slabo pa predvsem notranje mere. Kot pri večini malih avtomobilov, se mora kupec sprizjati z dejstvom, da bo na zadnjih sedežih vso otroke ali domače živali. Vozne lastnosti na vijugastih cestah znižujejo poprečne hitrosti, so pa manj nevarne, kot se zde takoj, ko voznik prvič sedeža volan.

Z japonske avtomobile radi pravimo, da so poceni. Pa to drži le deloma — do nekaterih konkurenčnih je poceni le, kar zadeva devizno ceno. Avto je treba pad prepoljati in Deleže v hajajočega sonca in dinarski stroški so zato veliki. Datsun 1000 de luxe je cenejši od mazde 1200 in cooper 100, ki sta hitrejsa, cenejši in hitrejši od najcenejšega escorta in dražja, pa tudi hitrejši od austina 1000 in VW 1200. Z vsemi temi konkurenti se lahko kosa po opremi. Slabše opremljeni datsun 1000, standardni je za kreplih 160 starih tisočakov cenejši od sde luxe. Je od vseh omenjenih vozil najcenejši. Ka-korkoli že težko se reči, zakaj bi se odločili prav za datsun. 1000. Mogoče zato, ker je v celoti čisto simpatična, mala živalica.

## Tehnični podatki

**MOTOR:** štirivaljni — štiritaktni — vrstni — vrtenje in gib 73 × 59 mm — globina prostornina 998 kubikov — kompresija 8,5 : 1 — največja moč 55 KM (DIN) pri 6000 vrtlj/min — v minuti — spremenljivo menjalnik 5 km/h na liter — največji navor 7,7 kgm (DIN) pri 3000 vrtlj/min v polnem pogonu — cilindri gred v letalih — stranska odprtina gred — glava motorja iz lahitne litine — vodno hlajenje s črpalko in termostatom — v hladilniku 4,5 litra vode — tlachno mazanje — v kartuži 3 litri olja (s filtron) — dvójni padotodni uplivnjik hitachi DCG 26 — mehanična črpalka na gorivo — akumulator 12 voltov, 40 amperskih ur — alternator 250 W

**PRENOS MOČI:** motor sprejem poganja zadnjih kolies — enokolutna suha sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami — prestavna razdalja I = 3,7571, II = 2,1631, III = 1,404, IV = 1,1 v razponu 6,64 : 1 (po Selji je na voljo tudi 3-stopenjski menjalnik) — prestavno razmerje v diferencialu 4,11 : 1 — prestavna ročica med sedežema — gume 5,50-12 pritisk: 1,2 atm. sprejda in zadaj.

**VOZ:** limuzina za štiri osebe — dvoja ali štiri vrata — samonočna garsoniera — prednji koliesi na posamičnih dvojnih obesah, predna lisnatna vzmute — srednji zadaj — v zadaj hidravlični tele-skopski blaziniki — bobnaste zavore na vseh štirih koliesih — mehanična ročna zavora na zadnjih koliesih — volan s kroglicami — posoda za gorivo 35 litrov.

**MEH. IN TEZE:** dolžina 3820 mm — širina 1445 milimetrov — višina 1345 mm — medosnova razdalja 2290 mm — sirina koločnika sprejda — 1180 mm — sirina vrat — 1180 mm — od zadnjih 160 mm notranja kira pri kompolocijih sprejda 174,5 cm — sedaj 173 cm — vzdih krog 8,7 m (3,9 vrtlj/min vožnja) — teža — vsega goveča 665 kilogramov — največja dopustna teža 3 oseb (ni podatka o teži).