



DATSUN 1000 de luxe

Autocar, Velika Britanija

Na kratko: konvencionalen avtomobil spodnjega srednjega razreda s štirivaljnim, 998-kubičnim motorjem, ki omogoča kar dobre vozne lastnosti. Dober menjalnik, nenatančen volan. Bobnaste zavore so sicer dovolj močne, se pa pri ostrejši vožnji rade pregrejejo. Poraba goriva je primerena razredu vozila, toda zelo odvisna od načina vožnje.

Japonska ima drugo največjo avtomobilsko industrijo na svetu, ki poskuša prodreti v Evropo: Honda z najmanjšimi avtomobili in majhnimi športnimi vozili, Toyota, Mazda in Datsun ponujata vrsto majhnih in srednjih avtomobilov. Preskusili smo najmanjši avto velike trdke Nissan: datsun 1000 de luxe, limuzino in kombi.

Najbolj značilna za ta avtomobil je njegova konvencionalnost — prav z ničimer se ne dviga iz klasičnih okvirov in temu primerne so tudi njegove lastnosti pa tudi cena. Čeprav ima njegov motor trenutno nekam nemoderno prostornino, malo pod enim litrom, pripada istemu razredu kot escort, BMC 1100 in viva in ga moramo z njimi tudi primerjati.

Obešanje koles je pri datsunu v principu enako kot pri escortu — dvojna vodila

spredaj (vendar s prečno listnato vzmetjo namesto dveh vijčnih) in toga prema na vzdolžnih listnatih vzmeteh zadaj. Volan so izvedli s krogličnim mehanizmom namesto z običajno zobato letvijo; zavore so bobnaste na vseh štirih kolesih, menjalnik pa je štiristopenjski in ga prestavljamo z ročico na tleh. Datsun je kar dobro opremljen, manjka pa mu nekaj stvari, ki smo jih dandanes pri vsakem avtomobilu že navajeni: svetlobna troblja, stikalo, ki prižge luč, če sopotnik odpre vrata in senčnik na sopotnikovi strani.

Počasnejši kot obljublajo

Največja hitrost je pri obeh izvedbah vozila enaka — izmerili smo jima 122 kilometrov na uro. Drži sicer, da smo merili v slabših vremenskih pogojih 122 kilometrov pa je vendarle precej manj kot 135, ki jih obljublja tovarna. Limuzina pospeši od 0 do 80 kilometrov na uro v 14,3 sekunde, od 0 do 96 pa v 21,7 sekunde, kombi je pa (od 0 do 100) za sekundo počasnejši.

Motor je zelo ubogljiv in doseže svojih maksimalnih 62 KM (SAE) pri 6000 vrtljajih v minuti, ventile pa — in to zelo

sposojeni test

razločno — zaslišimo pri nekaj čez 7000 vrtljajih. Ko je motor hladen, moramo voziti s »čokom« dalj časa, kot smo navajeni pri drugih vozilih. Na vsak način pa ima motor najraje, da ga hitro vrtimo pa tudi pri nižjih vrtljajih ima še nekaj sapa, tako da v četrti pri 700 vrtljajih v minuti ravno še za silo potegne.

Opazili smo, da datsun slabo pospešuje, če pedal za plin pritiskamo počasi, nekoliko bolje pa, če ga kar »pohodimo« — kaže, da pospeševalna črpalka na uplinjaču reagira le, če smo pri pedalu za plin dovolj energični.

Avtomobil je na splošno kar tih, le pri srednjih vrtljajih se oglašajo pločevina nekje iz bližine izpušne cevi, pri višjih pa šklepeta prestavna ročica.

Zejen motor, »razmajan« volan

Poraba goriva je pri datsunu bolj kot pri večini drugih vozil odvisna od tega, kako ravnamo s pedalom za plin: na daljših potovanjih blizu maksimalne hitrosti se poraba dvigne na debelih 11 litrov na sto kilometrov ali pa še več. Pri pametnejši vožnji se giblje poraba okoli 9,5 litra.

Najboljši na datsunu je brez dvoma njegov menjalnik — izvrstna sinhronizacija in zelo natančna prestavna ročica sta sistem, ki rad prestavlja, v veliko veselje. Prav dobra je tudi razporeditev pedalov, položaj zavore in plina omogoča tudi »športno« prestavljanje »prstipeta«.

Volan je sicer lahкотen, njegova natančnost pa ni na ravni evropskih vozil tega razreda — prosti gib je prevelik pa na nečisto gladki cesti avtomobil opazno zanaša sem ter tja, na prav slabi cesti pa se je treba s krmilom kar bojevati.

Obnašanje na cesti je pač takšno, kot ga od tako konservativnega vozila lahko pričakujemo: na gladki, suhi cesti se obremenjeno vozilo kar dobro drži, če je pa prazno — posebno kombi — in na slabši ali mokri cesti pa rado zapleše in

zdrsí v stran in biti moramo precej spretni, da ga obdržimo na cestišču.

Zaradi slabega vremena ob času našega testa nismo mogli izmeriti zmogljivosti zavor na suhem cestišču, pokazalo pa se je, da na splošno zadoščajo, le pri močni obremenitvi nagibajo k pregrevanju in po večkratnem ostrem zaviranju so avto kar opazno vleklo na desno.

Zadaj je prostor le za otroke

Položaj za krmilom je kar udoben, če je voznik bolj japonske postave, 180 centimetrov visok Evropejec pa nima kam z nogami. Sedeži stegnom ne nudijo dovolj opore, pa še preblizu volana so.

Grelec ima sicer dve stopnji, nima pa dovolj moči. Dvostopenjski so tudi brisalci sprednje šipe, težko pa je opaziti kakšno razliko med obema stopnjama — 40 za mahov v minuti je nekam malo, 40 pa ni kaj prida bolje — pa še obrisana površina je premajhna, posebno na sovznikovi strani.

O sprednjih sedežih smo že govorili: za podpoprečno visoke ljudi so kar udobni, posebno, ker naslonjala lahko po želji naravnamo, na zadnjih sedežih pa je prostora kvečjemu za dva dvanajstletna otroka poprečne rasti — odraslim zmanjka prostora za noge ali pa za glavo.

Prostor za zadnjimi sedeži kombija je pripravljen in večji kot bi človek sodil na prvi pogled. Velika zadnja vrata se zlahka odpro in tudi zadnje sedeže podreti ni nobena mojstrovina. Prav praktična se nam je zdela palica, pritrjena čez zadnje okno — marsikaj se da nanjo privezati pa še steklo varuje pred velikimi, nerodnimi predmeti.

Težko je reči, zakaj naj bi nekdo izmed vseh vozil v razredu okoli enega litra izbral prav datsun, saj nima prav nobene prednosti, razen če je kupec ljubitelj japonskih avtomobilov ali pa mu tako zelo ugaja datsurova oblika — njegova cena ni, vsaj v Britaniji, nič nižja od cen njegovih neposrednih tekmecev.

