



Autocar

Daf 33 de luxe:

Nizozemski daf 33 de luxe in japonski honda N 600 sta najcenejša avta s samodejnim menjalnikom. Oba staneta manj kot (preračunano) 21 000 dinarjev. Oba pogonja motor z dvema valjema:

- honda ima gibno prostornino 599 kubikov, motor poganja prednja kolesa,
- dafov motor pa ima 746 kubikov in poganja zadnja kolesa.

Čeprav ima honda manjši motor, zmore polovico več moči kot daf. Pa še je hoda 20 odstotkov lažja od svojega tekmeča. Japonska premoč v zmogljivostih toraj ne preseneča.

Zakaj je daf tako lahko voziti? Daf nima samodejnega menjalnika, kot ga imajo drugi avti z avtomatikom. Nobenih stopenj ni, brezstopenjska avtomatika se imenuje variomat: klinasti jermen prenaša moč pogonske k gnanji različni jermenici. Premer, kjer na jermenici prijemlje jermen se spreminja, s tem tudi prestavno razmerje. Vse to deluje nenavadno učinkovito. V osmih letih, odkar smo testirali prvi daffodil, nismo doživeli, ne slišali za kakšno resno okvaro. Za jermena obeta tovarna dvoletno garancijo. Zaradi brezstopenjskega menjalnika ni sunkov, kar bi se v avtu zaradi majhne teže zelo občutilo. Celo pri speljevanju sunkov nismo občutili.

42 žrebcev jaha nad 28 pingaverjev

Po zmogljivosti pa dafov motor s skoraj 750 kubiki preveč ne preseneti. Ima komaj 28 KM (pri 4200 vrt/min). Tudi pospeški so zaradi precejšnje teže skromni: od 0–85 km na uro pospeši v 8,6 sek, od 0–110 pa se „plazi“ kar 62,5 sekunde. Na ravnem, ko ni vetra, doseže daf največjo hitrost 120 km na uro.

Honda N 600 je glavni japonski bojevnik na evropskem trgu malih avtomobilov. Ni ga težko voditi. S prijeto menjalno ročico ob volanu, kakršne ne poznamo v nobenem drugem avtu, si izbiramo prestavo samodejnega tristopenjskega menjalnika.

Motor honde je zelo prožen, odlikuje pa se tudi z dobrimi pospeški: od 0–110 km na uro pospeši v 45,9 sek, kar je 16,6 sek boljše kot daf. Od tekmeča je tudi precej močnejši; največjo moč 42 KM doseže pri 6600 vrt/min. Največja hitrost malega „japonsčka“ je za 18,5 odstotka večja od dafa. Tudi po porabi olja je japonec ekonomičnejši od žejnega nizozemca.

Po prvih vtisih imanja moč, slabši pospeški, nižja največja hitrost) daf ne more resno konkurirati hondi. Njegova najpomembnejša prednost, ki vabi kupce, je udobje in gospodarnost. Dafu lahko rečemo „tenski avto“, medtem ko hondi pristoji ime „prijeten športnik“.

Honda N 600 hondomatic

Trde vzmeti, lahkoten volan

Dafov volan z zobato letvijo je lahek, toda preveč posreden. Od skrajne leve do skrajne desne ga je treba zavrteti 2,2-krat.

Rajdni krog je deset metrov – za tako majhen avto, kot je daf, kar precej. Vodimo ga natančno. Pri hitri vožnji v ovinku mu pa zelo zanasa zadek. Tako pa dafov lastnik ite ne vozi... Na mokri in na suhi cesti mu veliko pomagajo serijske gume michelin X. Teža je razporejena veliko enakomerneje kot pri hondi. Na prednji premi je 49 odstotkov teže, pri hondi pa kar 66. Kljub temu se honda veliko bolje drži ceste kot daf. To zaradi dobrih obes (spredaj McPhersonove noge).

Dafove zavoro (na vseh štirih kolesih ima bobnaste) delujejo kar dobro, a potrebujejo močan pritisk na zavorni pedal. Na klancih se lahko zanesete na dobro ročno zavoro.

Hondov volan je lahketen. Od skrajne leve do desne so trije zavrtljaji. Rajdni krog je manjši kot pri dafu (9 metrov). Vodenje je natančno, omeniti pa moramo, da je volan pre malo občutljiv.

Zavore so veliko boljše od tistih, ki jih ima honda N 600 S, ročna zavora je lahko dosegljiva in primerna za vsak klanec.

Nobeden od „malčkov“ se ne mora pohvaliti z veliko udobnostjo, posebno honda ne. Sunki, ki stresa avto pri samodejnim prestavljanju, so močni, gume zelo „glasne“.

V obru je vožnja nekoliko manj kruta, verjetno zaradi večjih koles, ki pa ne morejo preprečiti, da bi avto ne pokimaval ne valoviti cesti. Vzmetenje je pri obeh avtih precej trdo. Obema se tudi poznajo značilnosti: zračno hlajeni motorjevi; glasna sta – daf veliko manj. Približno enako glasna pa sta grela obeh avtov. Črničkov v dafu nismo slišali (mogoče, ker je bil testni avto še nov), pri hondi jih je nekaj gredilo v armaturi.

Spogledovanje z »velikimi«

Ze majhen avto je daf kar dobro opremljen. Prednji sedeži so primerno oblikovani, naslanjači so nagnjeni pod ustreznim kotom (nagiba se ne da spreminjati). Zadaj je klop, ki se po udobnosti ne da primerjati s prednjimi sedeži. Pred voznikom sta dve „urji“: v prvi je merilnik hitrosti, v drugi se prepletajo opozorilne lučke in kazalec goriva. Vidljivost je odlična, z lahkoto vidimo vse štiri vogale vozila. Pod je pokrit z gumo.

V hondovi notranjosti prevladuje plastika, iz katere so tudi pretenci sedeži. Naslanjačem lahko spreminjamo nagib. Na prednjih sedežih je presmetljivo veliko prostora, zadaj pa je prostor utisnjen: Notranjost je lopla od dafove, armaturna plošča pa prevlečena z imitacijo lesa.

Kakor koli že, avta sta sarno majhni mestni vozili za nakupovanje, ki pri najtežjem delu mestne vožnje, pri parkiranju, ne delata težav. Prevdom zaradi boljnih pospeškov, da se laže vključite v prometni tok, nam je honda bolj všeč. Res pa je tudi, da je daf bolj podoben „ta zaresnemu“ avtu...