

Datsun 1200

Po staremu, počasi, se tudi daleč pride – na evropski trg

AUTOMOBIL REVUE

Ve se, kaj so doma na Japonskem hoteli inženirji tovarne Nissan, ko so pripravljali novinka letošnje pomladi, datsun 1200: tekmujejo s corollo 1200, avtom iz največje japonske tovarne Toyota. Na voljo so tile datsun 1200: limuzina na dvoje in na štiri vrata, kupe in kombi, pa še različice v opremljenosti: standard de luxe in grand luxe. Kupec pri vsem tem lahko še izbira med tri in štiri-stopenjskim menjalnikom, odloči se lahko za prestavno ročico pri volanu ali na tleh. V Evropo menda ta čas izvažajo le limuzino z dvoje ali štirimi vrati, pa kombi: vse s štiristopenjskim menjalnikom in opremo de luxe. Vožili smo limuzino s štirimi vrati.

Že na prvi pogled nam je bila všeč skladna oblika, še posebej proporci zadka. Le pas (avtomobilski bok) se nam zdi nekoliko previsok. Čeprav je datsun 1200 na videz skoraj tako majhen kot datsun 1000 (testirali smo ga v 19. številki „Avta“, lani – op. uredništva), je za notranjost precej prostorna. Celo najbolj dolgonosnega voznika veselo presestati, da si lahko v tem majhnem avtu nastavi sedež, kot si ga želi. Sedež porine tako daleč nazaj, da so stegnjene roke in noge pa brez vseh težav doseže stikala in tudi ročico ročne zavore.

Naprej je dober pregled, nazaj pa se ne vidi do konca, kar moti pri parkiranju.

Volan lahko toče – od skrajne leve do desne so trije in pol zavrtljaji – ni pa dovolj natančen.

1171-kubični motor s štirimi valji so razvili iz motorja datsuna 1000: gib in vrtna sta enaka. Motor je prožen in se rad vrti. Tudi ko pri hitrosti 40 km na uro v četrti prestavi pritisnete pedal za plin do konca, motor ne cuka. Japonci res znajo izvelič vso moč iz gibne prostornine, saj 1,2 litrski motor zmore uglednih 69 konj (po SAE) pri 6000 vrtljajih v minuti. Po tehničnih podatkih, ki povedo, da je največji navor 9,7 kpm šele pri 3600 vrtljajih, bi se skoraj ustrašili, da bo motor premalo nazaj, da so stegnjene roke, da vozniku, ko prestavlja, ni treba biti športnik. Do 120 km na uro motor prijetno brni in šele pri 140 je

ropot prehud. Torej, motor je dobro uspel in je predvsem izredno varčen; poprečna poraba na testu 9,2 litra. Gorivo mu dovaja enojni uplinjač hitachi.

Dober menjalnik, volan pa plava

Prestavna razmerja v menjalniku so odlično prilagodili motorju. Ročica je natančna, sinhronizacija nikoli ne zaškrtja. Skoro nič slabša ni sklopka, ki prijemlje z naraščajočo silo in lahkoten je tudi njen pedal. V nižjih prestavih brez težav dosežete hitrosti 40, 70 in 110 km na uro. Ko sta bili v avtu dve osebi, smo izmerili največjo hitrost 147 km na uro – vsa čast malemu motorju!

Ne le v ravlini, tudi ko smo datsun zapodili po strmih serpentinah, se je menjalnik izkazal. Le druga prestava se nam je zdelo prekratka, pa smo morali pri prehitevanju v drugi pretirati z vrtljaji. Menjalniku lahko očitamo le glasno pesem zobnikov in neprijetne tresljaje prestave ročice.

Prav tako kot sta nam všeč menjalnik in motor, nam ni všeč volan. Ko vodite avto, se vam ves čas zdi, da prednja kolesa plavajo. Že v osrednjem položaju, ko so kolesa naravnost, ima volan preveč prostega giba. Če avto torej zapodite po ravni, tako valoviti cesti, ga le z največjo težavo vodite naravnost.

V ostrih ovinkih z razoranim cestničarjem se voznik počeno spoti: nagajajo mu: toga zadnja prema, ki zelo poskakuje, pnevmatike, ki se premalo upirajo prečnim silam, predvsem pa plava zaradi volana.

Čud datsuna 1200 med testom nismo utegnili prebrati v pasate gume, ki se dobe za doplačilo. Z navadnimi gumami je pa treba previdno voziti!

Japonci so mojstri za nadrobnosti

Očitno je, da podvožje ni kos veliki moči motorja, ki mu lahko rečemo, da se spogleduje s športniki. Zaradi zelo klasičnih obes



avtomobila na meji ni mogoče varno voziti. Prečne gube na cesti vzmeti le slabo prenašajo in kar rado se zgodi, da toga prenaša udari v gumijaste čepce. Tudi blažinski niso kos hitri vožnji, saj premalo požirajo slabo cesto.

V ostrih ovinkih je treba odvezmati volan. V dolgih, blagih ovinkih se avto bolje drži ceste in ko smo stopnjevali hitrost, smo ugotovili, da je v srednjem območju vozilo dovolj nevtravno, potem pa, na meji, začne drseti nazven po vseh štirih kolesih.

Zavore so veliko boljše. Kos so bile vsakemu položaju, pa naj smo preskušali: kako močno primejo; ali popustijo, če so pregrete; kako avto pri zaviranju drži smer? Le zavorni pedal je prehud.

Pri vseh občutkih, ki smo jih zapisali za lego na cesti, naj povemo, da bo miren voznik, ki noče izkoristiti vse moči motorja, z avtomobilom vseeno zadovoljen. Kmalu se ga bo privadil in vodil ga bo brez posebnih težav. „Nedeljski“ šoferji torej – dober kup!

Ko smo ocenjevali, kako natančno je avto izdelan in merili prostornost notranjosti, smo ocenili, da je vreden cene. Armaturna plošča je nekoliko skromna, toda mehka in varna. Prednji sedelci in zadnja klopa so prevlečeni z umetnim usnjem, ki je na sedalu preluknjano. Na tleh so mehke preproge. Trikotni varnostni pasovi na prednjih in zadnjih sedelih so že serijski.

Ko porinite prednji sedež daleč nazaj – to mora opraviti že voznik srednje postave – je zadaj precej tesno za kolena. Je pa prtljarnik zato večji: globok je in pod, ki pokriva rezervno kolo, je brez izboklin.

Tovarni Datsun pri „1200“ ni bil mar za tehniške novotarije in ponuja solidno mehaniko, natančno izdelavo in preprosto vzdrževanje za – v Švici! – mal denar. Vsakemu kupcu priporočamo, da doplača za pasate gume.

Naj na koncu ponovimo najbolj očitne slabosti in prednosti tega cenenege avta spodnjega srednjega razreda!

V dobro mu stežemo dovolj tih in prožen motor, ki se rad vrti in ima v rezervi dovolj moči. Odlične je menjalnik: zaradi smotno izračunanih prestav in lahkotne ročice. Žal se trese v spodnjih prestavih. Sklopka je poprečna. Zavore pa učinkovite: spredaj kolutne in zadaj bobnaste.

Največja slabost je nenatančen volan; voznik mora napeti vse sile, ko obvladuje avto na slabi cesti. Gume niso kos moči motorja. Vzmeti so pretrde.

Na koncu naj še enkrat pohvalimo zelo dobro izdelavo notranjosti.

