

Lepotec za tajanje src

Bitter diplomat CD



Orgle, ki so iz dragocene stereo naprave bučale v razkošen mini avditorij in ubirale Bachov preludij, so me zapeljale, da sem pozabil na hitrostni zakon.

Avto je z dolgim rilcem gohtal cesto pri dvesto kilometrih na uro in razdražil natančne Švicarje, da so blekali:

**»Hudič naj te vzame!«
Toda rečem vam, bitter diplomat CD je vreden grehal**



Ta avto je kot severnjaška lepota: čudovit, toda hladen. Ogrel naj bi ga voznik! S čevljem do kick-downa, zlekjen kot v ferrariju, sem ga pognal še v ovinke — pa nič: bitter mi je vrnil z umirjenim šarmom in dokazoval, da je pod kožo limuzina, zašiljena v kupe.

„Vzvišen naj bol!“ si je ukazal Erich Bitter, nekdanji dirkač, ki je sanje o oplu CD spremenil v resničnost — in bitter CD se je dvignil do zvezd. S pomočjo Oplovih stilistov in mojstra Baura iz Stuttgarta, ki slovi po prestižnih karoserijah, je nastal kupe, ki močno spominja na Maseratijev khamsin. Dobra popotnica za tako mlad avtol so zaploskali tudi tisti, ki se spoznajo na posle te sorte.

Če vas ob besedi bitter začembi po grankem, je ime zgrešeno. Diplomat CD je posladkan avto, ki diši po playboyih, romantičnih večerih in nevoščljivih sose-

dih. Navsezadnje je to ugleden kupe, z 2+2 sedežema, ki ponuja marsikaj, pristne športnosti pa ne. Na prednjih sedežih je prostora kot v vlakcu prvega razreda, pa tudi zadnja klopa je radodarna, le da tam ne veš, kam bi z nogami. Vozili smo zlato rumen avto, s prav takimi sedeži in udvajaj! Brez tega pri najdražjem oplu ne gre. Vsak mesec jih naredijo samo dvanaest in prav toliko jih tudi prodajo. Vsakega za 60 000 mark.

Za ta denar in še nekaj pfeningov je radijska antena vsitnjena v prednjo šipo in stranski okni zašumita, ko ju premika elektri-

ka na dva gumba. Vse je zgledno in mehko, celo opora za levo voznikovo nogo, ki je v bitteru povsem odveč, saj pretika avtomatika — žegen za udobno vožnjo, ne pa za tiste, ki prsegajo na ročni menjalnik. Vseeno jo hvalim, ker sem videl nerodneža, ko je pri spoštivi hitrosti porinil ročico na R, kot da bi hotel nazaj. Kolesa so blokirala, bitter se je zasakal, ujel in obstal — na cesti. Kapo dol, ker ni bilo oljne luže, ki bi oznanjala pogreb menjalnika. In zdaj tudi verjamem, da voznika opla ascone s podobno avtomatiko, ki sta za lov na rallyju zavirala z vzvratno prestavo, nista pravila pravilje.

Pokvarjen značaj

Zlobno mislim, da bi tudi bitter, čeprav ni dirkalnik, osvaja

zmagovalne vence. Skodrana lepota, ki se je zrinila med testniške dedce, je tudi rekla: „Oh, kako je seksi!“ pa je pri tem mislila na avto.

Pred hotelom blizu Salona so mi torej za nekaj ur ponudili najiminennejši nemški kupe. Driver sem po avtomobilski cesti in po podeželskih ovinkih ter se mučil, da bi bitteru spodneslo zadek. Zlepa se mi ni posrečilo in počital sem mu pokvarjen značaj športnika. Avtomatika v menjalniku zna tako čudovito ravnati z ogromnim motorjem, da gume sploh nečesto zdrsniti, ne pri speljavanju ne okrog ostrega vogala. Razen na skrajni meji.

Naj povem, kako je bitter nastal: drzno karoserijo so poveznili čez podvozje Oplovega diplomata, evropskega amerikanca, ki so ga prej skrajšali za 16 centimetrov. Torej je ostal tudi Chevroletov osemvaljnik. V obliki, ki streže z več kot petimi litri gibne prostornine in zmora 230 KM pri komaj 4700 vrtljajih v minuti.

Pri bitteru je dobil večji hladilnik z dvema ventilatorjema dodatni hladilnik za olje. Delovanju motorja sem sledil z merilnikom vrtljajev, na katerem se začne rumeno polje pri številki 4500, rdeče pa pri 5000. Samodejni menjalnik, ki sem ga prej pretaknil na D (vključeno vse tri prestave) je pretikal pri 4000 vrtljajih v minuti. To delo opravlja gladko, brez sunkov. Pri ročnem pretikanju — to je tudi edini način za popravljanje športnega vtisa o avtu — se motor brez težav zavrti čez številko 6000. Pa med običajno vožnjo tega ni treba, saj je motor svetovni mojster za nizke vrtljaje. Za primer: pri hitrosti 100 km na uro v tretji, to je najvišji prestavi, se vrti z natančno 2200 vrtljajih v minuti, povsem mirno in neslišno. Največji navor 43,5 kpm pri približno 3100 vrtljajih, je temeljiti porok za izdatno prožnost. Saj navsezadnje motor ni prav nič kriv, če so ga presadili v avto, ki

Vozili smo

Tehniški podatki

MOTOR: osemvaljni – štiriktaktni – V (90°) – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 101,60 x 82,55 mm – gibna prostornina 5354 kubikov – kompresija 10,5 : 1 – največja moč 230 KM (DIN) pri 4700 vrtljajih v minuti – največji navor 43,5 kpm (DIN) pri 3000–3200 vrtljajih v minuti – ročna gred v 5 letjih – sredinska odmična gred (veriga)

dvoinji registerji padatočni uplinjač ročniki – vodno hlajenje, termosta, 2 električna ventilatorja
PRENOS MOČI: motor spredaj poganja zadnji kolesi – samodejni tristopenjski menjalnik – prestava ročica na tleh – položaji ročice: P-R-N-2-1 – diferencial z zaporo – platišča 6 J-14 – gume 185/70 VR 14
VOZ IN OBESE: kupe – 2 + 2 sedeža – dvoja vrata. – samonosa karoserija – prednja kolesa na

posamičnih obesah, dvojne prečne obese, vijajne vzmeti, stabilizatorji, teleskopski blažniki – zadaj: De Dionova prema, vzdolžna in prečna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator – dvojni zavorni sistem, kolutne (hlajene) zavore na vseh štirih kolesih, servo, omejevalnik zavorne moči na zadnji kolesi – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z neskončnimi krogljicami, servo

MERE IN TEŽE: dolžina 4,855 m – širina 1,845 m – višina 1,285 m – medosna razdalja 2,680 m – kolotek spredaj 1,534 m, zadaj 1,536 m – teža praznega vozila 1720 kg – dovoljena obtežaba 480 kg – prtljajnik 350 litrov (tovarna)
ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost 220 km na uro (tovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro: 9,2 sekunde (tovarna) – norma poraba goriva po DIN: 13,8 litra super bencina na 100 km



nej bi vzbujal zasebne strasti. Svoje delo opravlja po svojih močeh, in to zelo dobro.

Že zaradi 1700 kg teže se vozniku ni bati, da bi ga odtrgalo s sedeža. Ob približnih meritvah je bitter pospešil z mesta do 100 km na uro v pičlih 10 sekundah, na avtomobilski cesti pa je drvel najhitreje približno 215 km na uro. Pri tem motor ni nikdar presegel 4200 vrtljajev v minuti, kar pomeni, da bi drvel tudi okrog sveta. Je pač avto, ki zna brez hrupnega in napetega motorja hvaljdati veliko povprečno hitrost.

Na čvrstih nogah

Osemdesetlitska posoda za gorivo je spravljena v zadku avta, porabo goriva pa prepisem od testnikov, ki so bitter preskušali več dni: za vsakih 100 km

razmeroma hitre vožnje porabi ta avto približno 21 litrov super bencina.

Če se je torej zmrdoval fotograf, ki ima tudi pri avtih rad neukročene zadke (zaradi slik, kakopak!), pa je bil mirnejši voznik! Bitterov zadnji del čepi na De Dionovi premi, na osi, ki jo dopolnjujejo homokinetični zglobovi, vezna cev, pa še vijajni vzmeti, pokončna teleskopska blažilnika ter vzvojni stabilizator, da sploh ni toga. Kolotek in previs se ne spreminjata, nevzmetene mase pa so razmeroma najhne. In prav ta prema ima največ zaslug, da bittru nerado spodnese zadek. Ta avto se pelje kot po tračnicah. Moti le servo volan (s športno oblikovanim obročem), ki je s štirimi vrtljajji od enega do drugega konca preveč posreden in lahkoten, da bi voznik cesto pravilno občutil. Avto, ki smo ga vozili, je bil obut v gume pirelli

centurato 215/70 VR 14, ki so v trgovini le za doplačilo in brez cviljenja spravijo na cesto vso moč motorja. Pravzaprav moti mirno in tiho vožnjo le kardanska gred, ki v nekaterih območjih glasno oplete in strese vs avto.

Sem pa že rekel: sedel sem odlično, privezan z avtomatskim pasom, pred pregledno in nebleščavo armaturno ploščo.

Tam so tudi vsi potrebni instrumenti. Poleg merilnika vrtljajev še: merilnik hitrosti, goriva, temperature motorja, pritiska olja in natančna ura. Ročica ročne zavore štrli iz vrtnine ob sedežu, zavorni pedal je širok kot pri vseh avtih, ki nimajo pedala za sklopko. Zavoram ni kaj očitati. Štirikrat kolutne, hlajene, so pri vseh hitrostih kos težkemu kupeju. Preglednost ni nič boljša kot vselej, kadar so sedeži povsem pri tleh.

Dolg nos zakriva cesto tik pred avtom in ogromna zadnja šipa, ki je hkrati tudi pokrov prtljajnika (prtljago skriva vzmetna roleta) vzame občutek za dolžino. Povrh tega je zadnja šipa silno draga (po tovarniškem katalogu: 1300 DM) in je že zaradi celega stekla vredno premissijeno obračati.

Bitter diplomat CD ni čistokrven športnik. Je pa temeljit in prepriča voznika, da se je tudi na njegov način zelo prijetno voziti. Komur ni všeč, denar pa ima, še zmeraj lahko kupi Porsche ali BMW kupe. In tudi italijanskim cestnim dirkalnikom se ni bati, da bi jim bitter odžrl kupce. Bitter CD ponuja športnost na preveč gosposki način. Torej je bil vreden greha. Vožnja z njim se mi je zdela kot kolaček, ki sem ga postrgal s srebrnega krožnika. Ampak krožnik sem moral vrniti.