

CHRYSLER 180

Boj amerikanec kot francoz

Že dolga leta smo vajeni, da so avtomobili, ki prihajajo iz francoskih tovarn, značilno „francozski“, pa naj gre pri tem za obliko in zunanji videz vozila, tehnične posebnosti pri motorjih in podvozju ali pa za drobne „poslastice“ pri opremlitvi. Prav tako smo bili vajeni, da je tovarna Simca od vseh Francozov najbolj odstopala od teh francoskih značilnosti — če ne pri vseh, pa vsaj pri nekaterih modelih.

Še bolj očitno pa je Simcino „krivoverstvo“ prišlo do izraza, ki je tovarna prišla pod kontrolo ameriškega koncerna Chrysler, spremenila ime in rodila tudi prvi avto, ki se ne imenuje več simca. Chrysler 180 je že na prvi pogled značilno ameriško oblikovan, podobno kot so to opili, fordi in drugi avtomobili iz evropskih tovarn z ameriškim blagoslovom. K isti zasnovi kajpada sodi tudi nekaj svetlečega okrasja okoli oken in blatnikov, vse skupaj pa naj bi na zunaj delovalo kar se le ga ugledno. Treba je priznati, da je taka pločevina prav velikemu številu kupcev dokaj všeč, sicer bi težko razumeli velike prodajne številke ameriških tovarn. No, kakor lepotnega okusa nikomur ne gre zameriti, tako lahko po drugi strani pogledamo, kaj je narobe pri podrobnostih. Pri chryslerju 180 moti zlasti visok pas karoserije, kar z drugimi besedami pomeni, da so steklene površine premajhne, vidljivost na zaj in vstran pa zato slaba. Bolj srečno roko so imeli v tovarni pri prostornosti. V chryslerju 180 je dovolj prostora za štiri do pet oseb, čeprav se peljejo na dolgo potovanje. K temu pripomore tudi velik prtljajnik. Pač pa je zavoljo debelega osrednjega tunela in debelih vrat prvi vtis, ko sedete v avto tak, da ste nekako utesjeni. Pripomorejo tudi že omenjeno, majhne steklene površine.

Kar zadeva debela vrata: zaradi



varnosti pri bočnih trčenjih bodo tovarne, ki tega še ne delajo. Čimprej morale nekaj prostora le žrtvovati debelejšim stenam in vratom.

OPREMA BREZ VARČEVANJA

Tovarna se je potrudila, da je notranjost uporabno in bogato opremljena. Bodisi, da začnemo pri sedežih, ki se dobro primajo telesa in so obenem tudi udobni.

Preveke so po želji iz blaga ali skaja, spremeniti jih je moč v ležalnike in zlasti še pohvalimo naslonjala za glave, ki sodijo k serijski opremlitvi. Ugaja tudi majhna, pa vsekoli važna malenkost: za pomikanje sedežev je namesto običajne ročice pod sedežem, pri kateri iskanju se vsaj umažete, če želite ne opraskate prste, pri chryslerju pod celo širino sedeža prečka, ki je dosegljiva z eno ali drugo roko.

Potniki na zadnjih sedežih so nekoliko žrtvovani. V normalnih okoliščinah jim sicer prostora za kolena ne manjka; dokler sedita

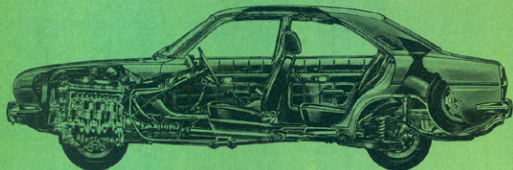
zadaj dva, imata na voljo tudi naslonjala za kolence sredi klopi, pač pa je vstop zavoljo razmeroma ozkih in zadaj nizkih vrat nekoliko težaven. Poleti pa, ko bi se radi „zračili“ z odpiranjem oken, zadaj potniki to lahko store samo deloma: okna na zadnjih vratih je moč odpreti namreč le do slabe polovice, ker v vratih ni prostora.

Glede opreme pa v chryslerju vlada bogatija. V avtomobilu zgornjega srednjega razreda smo marsičesa že vajeni. V chryslerju 180 je vgrajeno skoraj vse, kar si ljudje sicer dokupijo. Naj omenimo samo nekaj opreme, ki je že vračunana v ceno: servo ojačevalnik zavor, vzvratno ogledalo „dan-noč“, ogrevanje zadnje šipe, lepljena vetrova šipa, da ne govorimo o luksuznih drobnarijah, kot so razna naslonjala na vratih, obešalniki, žepi na vratih in oplata srednjega tunela, na kateri je tudi prostor za kakšno drobnarijo. Ugaja tudi „oblika“ rezervnega kolesa, in ne nazadnje velika 65-litrška posoda za gorivo, ki vas rešuje prepogostega zaustavljanja na črpalkah.

Polpna je tudi armaturna ploščica. Med drugim je tu tudi merilnik vrtiljev. Žal instrumenti ne delujejo pretirano ugledno. In tudi pregledni niso dovolj, oboje pa zato, ker so premajhni.

Kar zadeva prezračevanje prostora za potnike nismo našli zamere, pač pa so manj posrežene ogrevalne naprave, ki se nam zdijo premalo učinkovite, pa tudi občutljive na okoliščine, v katerih teče motor. Chryslerja sicer nismo testirali v hudem mrazu, vendar smo že v hladnejših jesenskih dnevih ročico za moč gretja premakili nekam blizu rdeči točki, ki označuje maksimum.

Vsekakor pa so vse naprave za upravljanje z vozilom stikala in

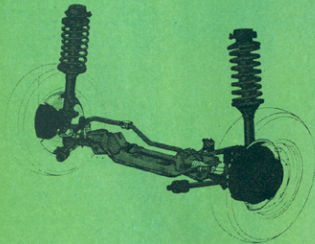


„Rentgen“ lepo razkrije klasično zgradbo chryslerja 180 z motorjem vzdolžno nad prednjo premo in za njim sklopko, menjalnikom in kardansko gredjo, ki prenaša moč k zadnjim pogonskim kolesom. Rezervno kolo v prtljažniku je nameščeno priročno ob strani, velika posoda za gorivo pa pod prtljažnikom.

Toga zadnja prema je zboljšana z dvojnimi vzdolžnimi vodili in oprta na vijane vzmeti in teleskopske blažilnike. Polevna namestitve blažilnikov ni najboljša, njihov učinek je manjši, kakor če bi bili postavljeni pokončno. Panhardov drog zmanjšuje nagibanje karoserije.



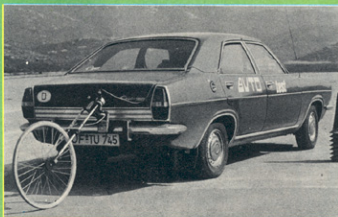
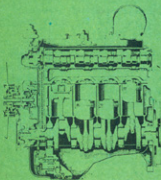
Prednje kolesa so pri chryslerju oprta na McPhersonove vzmetne noge in enojna prečna vodila. Za dodatno vodenje pa skrbijo polevne natezne opore in seveda prečni stabilizator.



Karoserija chryslerja 180 je grajena po ameriških vzorcih. Tudi na nosu ni nobenih izvirnosti. Nekoliko nenavadna je nizka namestitve utripak.

Motor chryslerja 180 je grajen po sodobnih načelih: odmična grad je v glavi, zgorovinske komore so polkroglaste in ventili visijo na „V“, gib batov je razmeroma kratek — 75 mm.

Na chryslerju 180 je od letošnja jeseni več svetlečega okrasja: namesto dosedanje črte je zdaj na boku letev, nova je obroba blatnikov. V zadnjih lučeh je vgrajena tudi luč za vzvratno vožnjo.



ročice na pripravnih mestih; zlasti nam je ugajala ročica z desne strani volana, s katero smo vključevali brisalnice in električno napravo za pranje vetrne šipe. Omeniti velja tudi drobne pozornosti, kot osvetlitev predala za drobnjarje in prtljažnika in osvetlitev ročic za uravnavanje gretja in zračenja.

MEŠANA TEHNIKA

Avtomobil, ki je, kot smo dejali, zelo podoben ostalim evropskim „amerikancem“, poganja motor, ki mu jo videti, da so imeli prste vmes Evropejci, ali če že hočete, Francozi.

Štirivaljnik z odlično gredjo v glavi in sodobnim, super kvadratnim razmerjem vrtnice in giba zmore iz 1812 kubikov 100 KM (din). Zmore vrtenje daleč preko oznake na merilniku vrtljajev, kjer je tovarna iz varnostnih razlogov pri 6200 vrtljajih v minuti narisala rdeče polje.

Pri tem je v spodnjem območju vrtljajev izjemno prožen in kot nelašč tudi za lenuhe, ki jim ni do pogostega pretikanja prestav. To pa sicer ni težko; menjalnik je zgledno sinhroniziran in prestavna ročica je (za razliko od prvih primerkov pred dvema letoma) prav natančna in lahkotna. Motor chryslerja 180 tudi ni pretirano žejen in za svoje zmogljivosti ne porabi veliko. V meritvah porabe smo vnesli podatke z merjenj na pravih dvopasovnicah v tujini. Pri nas namreč kmalu odpirajo dve takšni pravi avtomobilski cesti in bomo v bodoče meritve za rubriko „na avtomobilski cesti“ merili le na pravih dvopasovnicah.

No, če motor ni ravno ameriški, je podvozje spet takšno, kot že pričakujemo pri pogledu na karoserijo. To velja zlasti za zadnjo togo premo, ki je „ozajljana“ s tem, da je obešena na dvojna vzdolžna vodila in da prečni stabilizator (Panhardov drog) skrbi, da se avto ne bi preveč nagibal.

Pri togi premi je tudi lega na cesti po pričakovanjih. Avto se dobre, gladke ceste tudi v ovinkih drži brez težav. Šele, ko pridejo ovinki iz valovitega asfalta ali pa če je cesta spolzka, mora voznik paziti na odkakovanje ali pa spodsnavanje zadka. Pač slabosti toge preme, pa naj bo še tako popolna. Po domače povedano: s pravo mero hitrosti ne bo težav; pretiravati pa ne gre, ne nazadnje tudi zato, ker volan chryslerja 180 ni najbolj natančen in s 4,25

zavrtljaja volana tudi že nekoliko preveč posreden. Dokler se nismo privadili, nas je motilo tudi, ko smo se z veliko hitrostjo vozili po avtomobilskih cestah in je avtomobil postal nekoliko nemiren pa ni povsem držal smeri.

Zavore so zelo dobre. Koluti na vseh štirih kolesih prijemljejo učinkovito, pomaga jim tudi servo ojačevalnik zavorne moči, ni so občutljivi na pregrevanje in avto tudi pri grobem zaviranju dobro drži smer.

Chrysler 180 ima kljub veliki medosni razdalji razmeroma majhen rajdni krog, tako da je tudi pri parkiranju in obračanju dovolj okreten. Volan tudi ni pretrd, vsaj ne trdi od tistega, česar smo vajeni pri večini avtomobilov.

TIHI AVTOMOBIL

Toga zadnja premo vedno zahteva nekakšen kompromis med lego na cesti in udobjem podvozja. Zdi se, da je chryslerju to uspelo. Avtomobil seveda ni tako mehak, kot so ostali francoski avtomobili, toda za poprečen evropski okus in navade povsem udoben tudi na slabših cestah, ne da bi trpela lega na cesti (razen že omenjenih omejitvev v slabših pogojih).

Pri udobju nemalo sodeluje tudi zelo dobro dušenje zvokov že sicer mirnega motorja, menjalnika in prenosa moči na zadnja kolesa. Tudi v podvozju in karoseriji ni ropota in „veter“ ob karoserijski zavoje šele pri zelo velikih hitrostih.

Če bi pod chryslerjem 180 naredili črto, bi mu med pomembnejšimi lastnostmi pravzaprav zamerili predvsem neposrečene odnose pri zunanji obliki karoserije, ki zadevajo zasteklene površine. Po drugi strani pa ima chrysler zelo dober motor in zlasti še zelo bogato opremo. Avtomobilu je videti, da ga tovarna ni izdelala samo, oziroma pretežno za francosko tržišče. V primerjavi s podobno konkurenco drugih tovarn ima glede na opremo, prostornost in zmogljivosti izjemno visoko lastnost — da je razmeroma poceni. (Pravimo razmeroma, pač zato, ker je sama vsota, ki jo odštejete za avto tega razreda sama po sebi velika.)

Chrysler, ne samo francoski, marveč tudi angleški (Sunbeam, Hillman) v zadnjih letih krepko osvaja tržišče prav z razmeroma nizkimi cenami. In pri chryslerju 180 lahko rečemo, da tovarna nizke cene ni privarčevala ne s skritimi triki pod pločevino ne s skubljenjem opreme.



TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritačni — vrtni — nameščen vzdolžno — vrtni in glo 67,3 x 75 mm — gibna prostornina 1812 ccm — kompresija 9,6:1 — največja moč 55 KM (39) pri 5000 vrtljajih v minuti — litrska moč 55 KM (39) na liter — največji navor 15,3 kgm (DIN) pri 3400 vrtljajih v minuti — ročna preda v petih položajih — glavni v letaka linija — odmična grad v glavi (veriga) — hladni ventili na „V“, polkroglasti kompresijske koline — dvojni padajoči vobor 38 ADS s samodejnim oljem — mehanska črpalka za gorivo — masazne podpliskom — oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko in termostatom — ventilator s termostatskim viklosum — svečke Ohmazon 180Y — akumulator 12 volt, 40 amperskih ur — alternator 420 vstop. Pomoči moči:

Motor srednjega pogarja zadnji kolesi — anokolutna, suha kopelja s hidravličnim prenosom od pedala — štiristopenjski, sinhroniziran menjalnik — prestavna ročica na desni — predstava razmerja 3,56; 2,185; 1,42; 1,0; vzvratna 3,24 — diferencial s hidravličnim ozobljenjem, prestavna razmerja 3,73:1 (40:1:1).

Kalesa: prednja 5 J 13 — gume 165 SR 13 — prisk sprejdi 1,7 / zadaj 1,9 atmosfere

Vsi in obsevi: hituzina za 4-5 osep — samonosa karoerija — prednja kolesa na posamičnih obeh, enojna prednja vodila, mehane noge, prednji stabilizator — nastavne opore — biza zadnja prema, širi vzdolžno vodila, vijalne zeme, teleskopski blažilniki, Panhardov drog.

Zavore: Srednji in zadaj kolutne zavore — vakuumske servojavilnik zavorne moči — mehanska ročna zavora na zadnji kolesa, ročica med sedeli.

Yakov: zobata letav — prestava 23-1 — rajdni krog med zidovi 11,5 m, med ploščo 10,4 m — 4,25 vrtljaja volana od tla do druge skrajne točke.

Oprema: 7 oblačila žarnost — vgrajena luč za vzratno vožnje — dvostopenjski brisalci — električna naprava za pranje vrste šipe — ogrevanje zadnje šipe — vrtna šipa: lepljena — vzratno ogledalo „dan-noč“.

Mere in teže: dolžina 4,457 m — širina 1,728 m — višina 1,430 m — srednja razdalja 2,667 m — kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,287 m — najmanjša razdalja od tla 0,12 m — prostorna prtljajnika: 560 litrov (uporaba prostornine 45 litrov) — teža praznega vozila (prior za volanje) 955 kg — obtežba 425 kg — dovoljena skupna teža 1380 kg — dovoljena teža prikolice 1100 kg (z zavore).

Vzdrževanje: Posoda za gorivo 65 l — karter 4 litre (s filtrom 4,75 l), menjava na 5000 km — hladilnik (z grelcem) 10 litrov menjava 1,5 litra, menjava na 10.000 km — mazalce 1 (na 5000 km).

Znailjivosti: Težnjašna hitrost v IV. prestavi pri 1600 vrtljajih/min 28 km/h — moč na tono praznega vozila (in voznik 75 kg) 85,5 KM (DIN) — moč na tono polno navorovskega avta 86 KM (DIN) — največja hitrost (tovarniški podatek): 171 km/h.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 6700 km. Meritve z dvema osebama. Največja hitrost 170 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritve)

Pospeški

0 — 60 km na uro: 5,1 sek
0 — 80 km na uro: 7,6 sek
0 — 100 km na uro: 12,0 sek
0 — 120 km na uro: 18,1 sek
0 — 140 km na uro: 27,6 sek
0 — 160 km na uro: 46,8 sek

400 m brez zaleta: 18,0 sekunde (končna hitrost 120 km/h)
1000 m brez zaleta: 33,6 sekunde (končna hitrost 149 km/h)

Pržnost: kilometer začetno hitrostjo 40 km/h v četrti prestavi — 37,2 sekunde (končna hitrost 143 km/h)

Poraba goriva

Na običajnih cestah: najmanj 8,8 litra na 100 km (zmerno, nikoli nad 100 km na uro); največ 14,2 litra na 100 km (ostra vožnja). Na avtomobilski cesti: 10,4 litra na 100 km (poprečje približno 120 km/h); 13,8 litra na 100 km (poprečje približ. 140 km na uro). Po mestu: 12,2 do 14,3 litra na 100 km. Poprečna poraba na testu: 12,4 litra na 100 km.

Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika

kazalec na 60, resnična hitrost 55 km/h

kazalec na 80, resnična hitrost 75 km/h

kazalec na 100, resnična hitrost 93 km/h

kazalec na 120, resnična hitrost 112 km/h

kazalec na 140, resnična hitrost 133 km/h

kazalec na 160, resnična hitrost 153 km/h

HVALIMO

Sodoben motor, rad se vrtil in je prožen

Dobre zmogljivosti

Zelo bogata in priročna oprema

Odlični menjalnik

Dobro dušenje zvokov

Veliki prtljajnik

Dobri sedeli

Dobre zavore

Velika posoda za gorivo

GRAJAMO

Visok pas vozila; slaba vidljivost nazaj in vstran

Nekoliko nenatančen in posreden volan

Nemiren pri držanju smeri pri veliki hitrosti

Premalo učinkovito gretje

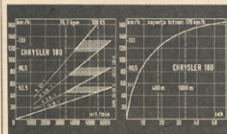
Cena: 11.847 FF in 16.069 dinarjev. Osnova za izračun obč. in rep. davka: 85.253 din.

Zavarovanje: obvezno 1.341 din; kasko: brez franšize 6.995 din; s franšizo 4.000 din — 767 din.

Cestnina: 500 din

Proizvajalec: Chrysler France, 136 Champs-Élysées, 75 PARIS, Francija

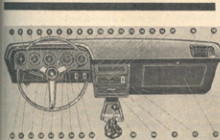
Generalni zastopnik in prodajalec: Industriastop, Titograd, V. Proleterske 36 (filiale v republiških središčih)



Pri meritvah zmogljivosti smo posepevali, kot da gre „za nohte“ in motor vrtili do 6500 vrtljajev, ki jih motor še zlahka zmora. Vendar pa tovarna teh vrtljajev ne pripoča in dovoljuje le za kratek čas 6200 vrtljajev v minuti. Sicer pa le Chryslerjev motor prožen in dovoljuje lenarjenje s prestavno ročico. Za tekočo „turistično“ vožnjo več kot zadostuje vrtnje do 4500 vrtljajev v minuti (približno 37, 60, 92 resničnih km na uro v spodnjih treh prestavih). Največja hitrost sme biti tudi potovalna (srednja hitrost batov pri 170 km na uro približ. 14,5 m/sek).



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legli v cm: širina pri kolenih spredaj 138, zadaj 140; širina prednjega sedela 53, zadnje klopi 135; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala prižbl. 170; pomik prednjega sedela hz 18; odprtina vrat (višina/širina): spredaj 90/85, zadaj 90/66.



1 — odprtina zračenja, 2 — utripalke, 3 — merilnik vrtljajev, 4 — kontrolna lučka doгих luči, 5 — merilnik hitrosti, 6 — števec kilometrov, 7 — kontrolna lučka utripalke, 8 — kontr. lučka polnjenja akumulatorja, 9 — termometer, 10 — kontrolna lučka za pritisak olja, 11 — kontrolna lučka luči, 12 — ura, 13 — ročica brisalnikov in naprave za pranje šipe, 14 — stikalo za ogrevanje zadnje šipe, 15 — prostor za radio, 16 — usmerjanje zraka, 17 — nastavev gretja, 18 — odprtina zračenja, 19 — usmerjanje zračenja, 20 — ročica luči, svetločnega in zvočnega signala, 21 — odpiranje pokrova motorja, 22 — prostor za radio, 23 — dnevni števec kilometrov, 24 — gumb za nastavev dnevnega števca kilometrov, 25 — kontaktna ključavnica in zaklepanje volana, 26 — kontrolna lučka goriva, 27 — merilnik goriva, 28 — nastavev osvetlitve instrumentov, 29 — prestavna ročica, 30 — pepelnik, 31 — vzgladni opore, 32 — stikalo ventilatorja, 33 — predaj za dobnjanje.