



Trezor

Deluje tako suvereno, tako čvrsto, tako kompaktno in tako samozavestno, da se asociacija ponuja sama od sebe.

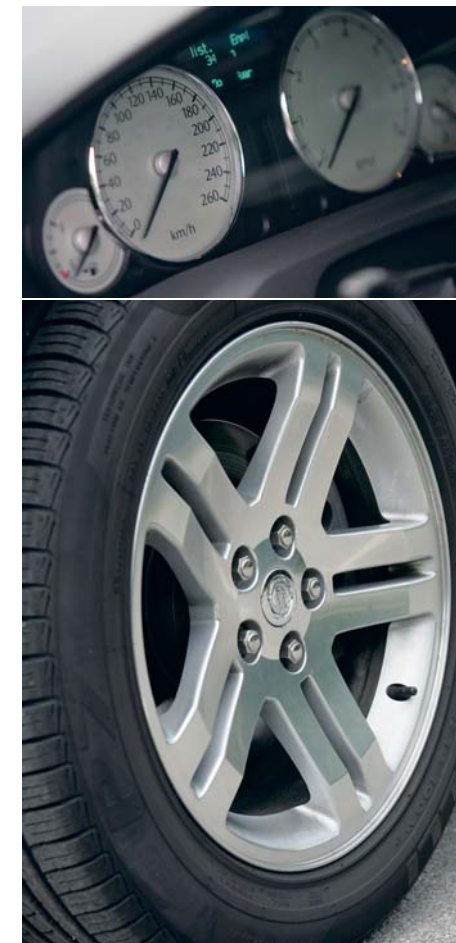
Prvi trezor, ki ima kolesa in volan.

Na vprašanje, ali je tipičen kupec tehnični frik ali vsaj nežen ekshibicionist, verjetno ne bo težko odgovoriti. Če se vržete med tehnične podatke, tam ne boste našli ne Valvetronica, ne Quattra, kaj šele hibridnega pogona ali česa podobnega. Pri Chryslerju si očitno mislijo: ali kupec to zares potrebuje? Kot na vse, kar lahko uporabnega vprašate, tudi na to vprašanje odgovor ne more biti enoličen; nekateri očitno ne morejo brez sodobnih tehnikali, drugim je za njih vseeno. Pri sami uporabi (nost)ji to namreč ne šteje dosti. Vsaj v normalni uporabi pri normalnih razmerah (na cesti) ne.

Ker je Chrysler pravzaprav DaimlerChrysler, kjer imajo v nemškem delu koncerna kar nekaj hude tehnike na policah, bi v 300C najbrž lahko

namontirali marsikaj, kar bi vzelo sapo. Pa niso. Razglabljam o tem, čemu ne, najbrž nima smisla, lahko pa se zadovoljite z naslednjim odgovorom: 300C ima v rokah drugo orožje!

Ne vprašajte, katero - raje si oglejte fotografije. 300C je tak, da ga evropski dizajnerji ne morejo zrisati, no, če pa že, ga evropski direktorji gotovo ne upajo potrditi kot izdelek za prodajo. Ameriški pa z lahkoto. Poglejte ga! Dolgo smo za Audi je že kar šablonsko pisali, kako visoke boke in kako nizke šipe imajo. Tule postane trditev smešna; če gledate le 'resne' avtomobile, torej večje limuzine, se med vsemi zdi 300C kot 'hot-rod', tista predejava, kjer avtomobilom stebričke skrajšajo za polovico. Uau. In kar se zdi še posebej presenetljivo: če ga pogledate kot celoto, na njem ne boste našli nobenih ekstremno divjih detajlov. No, razen



motorne maske. Z njo in ob že naštetem se zdi, kot da se po cesti vali vsaj tri tone težka zverina. Pa tehta vsega skupaj le malo prek 1,7 tone.

V resničnem svetu te naše 'stare' celine je kandidatov, ki bi jim bil le videz dovolj za odločitev o nakupu, precej, a imajo (morda) druge zamere, ki jim niti morebitni hi-tech ne bi prišel do živega. Zato 300C na cestah ne boste prav pogosto videvali, bo pa vseeno (ali prav zato) še posebej zbedel v oči, ko se bo pojavil. Ker tule naš svet sestoji bolj ali manj iz Audi je, Bimerjev in Mercov, no, in iz redkih Volvov, je 300C videti kot v posmeh celi četi tako ozko-mislečih lastnikov.

Okej. Videz vas je dovolj zakuril, da ga kupite. In zdaj bo treba vanj sesti in se odpeljati, potem pa tudi voziti se z njim. In? Kaj pričakovati? Ja, dnevna soba je opremljena precej po ameriškem okusu, a ne v tolikšni meri, da bi to lahko posebej motilo. Dizajn se sklada z zunanostjo, a seveda še zdaleč ni tako prepričljiv; zbudli bodo merilniki nekoliko arhaičnega videza, ki takšni spominjajo na Roverja 75 ali morda na kakšno Lancio, pa morda še volanski obroč, za vse drugo pa se zdi, kot da je tja postavljeno, ker tam mora biti in nič več kot to. Oči si na notranjosti ne boste spočili, je pa res tudi, da trpeli v njem ne boste.

Ko so v košarico metali sestavne dele za notranjost, so šli tudi mimo Mercedes-Benzovih poličk, od koder so vzeli dve (brislalnik/utripalke in tempomat) obvolanski ročici - obe za njegovo levo stran. Čisto malo na MB spominja tudi info-

»300C je tak, da ga evropski dizajnerji ne morejo zrisati, no, če pa že, ga evropski direktorji gotovo ne upajo potrditi kot izdelek za prodajo.«

sistem v merilnikih in njegovo upravljanje z gumbi na volanskem obroču, a je vse skupaj precej bolj skopo s svojo ponudbo. In če kot del notranjosti smatrate tudi parkirni PDC, potem ga omenim tule: s svojo prijaznostjo (najprej opozarja z lučkami nad zadnjo šipo in šele čisto na koncu s piskanjem) oziroma načinom opozarjanja ne more biti od drugod kot iz Stuttgarta.

Morda ne bi bilo napak, če bi se zavedli, da ni vse sveto, kar prihaja iz Nemčije. V 300C je, na primer, notranja (nočna) osvetlitev zelo učinkovita, nemoteča oziroma neutrujajoča, a zadostna, da osvetli vse, kar voznik potrebuje. Pa se zdi čisto in samo Chryslerjeva. Skoraj brez pripomb je tudi vrhunski Boston Premium avdiosistem. Nič pa ne bi bilo narobe, če bi bila vzglavnika postavljena nekoliko bolj nazaj, da bi se lahko v celoti naslonili na sedež, in če bi bila (v vročih dneh) klimatska naprava bolj učinkovita, saj so



nas nanjo v avtomobilih navadili prav Američani. Da pa je nekaj kosov notranje plastike (mesta za pločevinke) po svoji kakovosti pod pričakovanji, ni nič novega; dogaja se tudi drugim. Sopotnik utegne potarnati, ker nima ročice na stropu, to pa je s stališča življenja v 300C tudi vse, kar mu lahko zamerimo. Sedeža nista utrjujoča niti po več urah vožnje in vidljivost nazaj je zaradi velikih zunanjih ogledal zelo dobra. Tik ob avtomobilu se sicer ne vidi prav dobro, je pa dobro, da je položaj voznika dokaj visok in da je zadaj parkirni PDC. No, res je, življenje na parkirišču bi bilo bistveno lažje, če bi bil PDC tudi spredaj.

Kako pogosto in s kakšnimi pooblastili se inženirji iz Stuttgarta sprehajajo po Chryslerjevih razvojnih oddelkih, ne vemo, poznamo le rezultate, in če bi malo manj ljubosumno skrivali svoje dosežke, bi se to pri 300C štelo le v dobro. Takšen 300C se sicer prav lepo pelje, a se v vsakem od sklopov tehnike opazi rahlo zaostajanje za časom. Motor, na primer, ne prihaja iz sodobne Mercedesove



’štale’ in čeprav stoji v imenu tega avtomobila H/O (High Output), z zmogljivostmi ne razmetava. Recimo, da jih je dovolj (le) za udobno hitro vožnjo. Za večje zahtevneže pri Chryslerju ponujajo še dva zmogljivejša stroja, dva osemvaljnika z močmi do prek 430 konjev, 250 konjskih moči v tem šestvaljniku pa predstavlja neko optimalno srednjo pot med ceno, porabo in zmogljivostmi. Motor se kljub trem litrom in pol kar rad zavrti tja do 6200 vrtljajev v minuti v prvih dveh in do 6000 v tretji prestavi, če plin

vtrajno tiščite do dna. Njegova lepa lastnost je, da že z malo plina lepo vleče in takšen veliko obeta, a potem ne daje tistega, kar ste morda v začetku pričakovali. Se pa zdi, da je glede na maso vozila in na svojo prostornino motor razmeroma varčen, saj zmore porabiti pod 10 litrov na 100 kilometrov, pri dinamični vožnji (do 160 kilometrov na avtomobilski cesti ali do 100 na cesti izven naselij) pa bo potovalni računalnik vtrajno kazal okroglih 13 litrov za 100 kilometrov.

»Na vprašanje, ali je tipičen kupec tehnični frik ali vsaj nežen ekshibicionist, verjetno ne bo težko odgovoriti.«



Tudi samodejni menjalnik je za evropske razmere zastarel, saj ima le štiri (in zato dolge!) prestave in nobenega posebnega programa pretikanja, kaj šele možnosti (sekvenčnega) ročnega pretikanja. Kulisa ročice menjalnika s svojo žagasto obliko spominja na klasične švabske izdelke, po drugi strani pa ima tudi povsem Chryslerjevo lastnost, in sicer da z mesta zelo hitro in odločno potegne, kar gre pripisati nastavitvi hidravlične sklopke. Motor in menjalnik pa tule poganjata zadnji kolesi, česar pa (glede na počasnost menjalnika in na le povprečne motorne zmogljivosti) ni čutiti v motečem smislu (seveda: v kritičnih primerih vskoči tudi elektronski stabilizacijski sistem), pač pa le v rahlo zaznavno dobrem pomenu tistega, kar zadnji pogon v praksi pomeni: torej bolj nadzorovano pospeševanje in lepo sledenje v ovinek.

Menda je še najbolj športen sklop tega Chryslerja njegovo podvozje. Najraje ima brezhibno ravne asfaltne ceste, saj malih lukenj (kanali, makadam) prav nič udobno ne ublaži. Na več zaporednih manjših luknjah postane malce nemiren, česar sicer z volanom ni težko nadzorovati, se pa limuzina toliko bolje izkaže v hitrih ovinkih.

Ni treba, da vas spominja na trezor; tudi z drugačno asociacijo in z bistveno sodobnejšo tehniko bi 300C ostal avtomobil za isti krog ljudi; za tiste, ki izstopajo od povprečja, za odprte ljudi svobodnih nazorov, za neobremenjene s klišeji, za ljudi, ki imajo v glavi pospravljen, in še zdaleč ne za tiste, ki svoje napake prikrivajo s popolnostjo svojega avtomobila. Takšnih (ljudi in avtomobilov) pa ni prav dosti. ■

Chrysler 300C 3.5

CENA:

(C.J.I)

Osnovni model:

10.344.000 SIT

Testno vozilo:

10.628.000 SIT

Moč:

186 kW / (253 KM)

Pospešek:

9,4 s

Največja hitrost:

219 km/h

Povpr. poraba:

12,3 l/100 km

Mere:

890-980

1700

930

504 l

910-1130

930-670

1475

3050

5015

vse mere so v mm

NAŠE MERITVE

(T=20 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 55 % / Gume: 225/60 R 18 V (Pireli P7) / Stanje km stevec: 9116 km)

Vozne lastnosti

Pospeški

s

0-100 km/h:

9,4

402 m z mesta:

16,8

1000 m z mesta:

30,2

(139 km/h)

(178 km/h)

Prožnost

s

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

219 km/h

(Izbirna ročica v položaju D)

Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje

9,2

največje povprečje

16,3

skupno testno povprečje

12,3

4

12,3

20

l/100km

Trušč v notranjosti

dB

Prestava

L

III.

D.

50 km/h

62

55

54

90 km/h

65

62

61

130 km/h

64

62

Prosti tek

36

Zavorna pot

m

od 100 km/h:

40,2

(AM meja 40 m)

40

40,2

metrov

UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊

Če štejete za užitek to, da mimoidoči radovedno, a pretežno z odobravanjem pogledujejo za avtomobilom, ki ga vozite, zaslužijo petico. Le nekaj povprečnega zasluži z zmogljivostmi. Resnica pa je nekje vmes.

Ocena

Zunanost (15)

14

Videz je njegov daleč največji adut in tu ne zasluži nikakršnih pripomb. Tudi izdelava je zelo dobra.

Notranost (140)

113

Malce razočara s splošnim videzom notranjosti, je pa dovolj prostoren tudi na zadnji klopi.

Motor, menjalnik (40)

29

Pogonska tehnika je njegova slabša stran, še posebej menjalnik, ki se zdi precej za časom.

Vozne lastnosti (95)

82

Čeprav je klasična limuzina, se tudi v krajših ovinkih presenetljivo lepo pelje. Podvozje je športno, ne udobno.

Zmogljivosti (35)

30

Tehnika ne omogoča ustreznih zmogljivosti, čeprav se povsem dostojno pelje in je zelo hiter.

Varnost (45)

43

Varnostni paket je zadovoljiv, le vidljivost tik ob avtomobilu je zelo slaba. Zarometa svetila zelo dobro.

Gospodarnost (50)

33

Glede na tekmece je cena precej privlačna, čeprav po tradiciji z leti precej izgubi. Ugodna je tudi poraba goriva.

Skupaj

344

Ocena

avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

6-valjni - 4-taktni - V-60°

- bencinski - gibna prostornina

3518 cm³ - največja moč 186 kW (253 KM)

pri 6400/min - največji navor 340 Nm

pri 3900/min.

Prenos moči:

motor poganja zadnji kolesi - 4-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/60 R 18 V (Pirelli P7)

Voz in obese:

limuzina - 4 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, posevni vodili, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni (prisilno hlajeni) - rajdni krog 12,3 m - posoda za gorivo 68 l.

Mase:

prazno vozilo 1815 kg - dovoljena skupna masa ni podatka.

Zmogljivosti:

največja hitrost 219 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - povprečna poraba goriva (ECE) 11,1 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ videz, pojava, imidž

▲ počutje

▲ hitro speljevanje

▲ zunanji ogledali

▲ zmeren notranji trušč

▲ rajdni krog

▼ neizvirna notranjost

▼ tehnična zaostalost

▼ majhen domet

▼ neudobno podvozje

42 | avto magazin | 16 • 2005

16 • 2005 | avto magazin | 43