

# T-Bone



Ne. Neposredne asociacije ni. Je pa prav simpatično posredna: tipičen nekoliko premožnejši Američan, po možnosti z juga ZDA, se po dolgem delavniku vrača proti domu. Praznina v želodcu je močnejša od družinske vrednote. Ko pelje mimo 'Steakhousa' brez pomisleka ustavi in vstopi. 'T-Bone', naroči in si nalije tisto črno tekočino, ki ji tam rečejo kava.

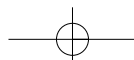
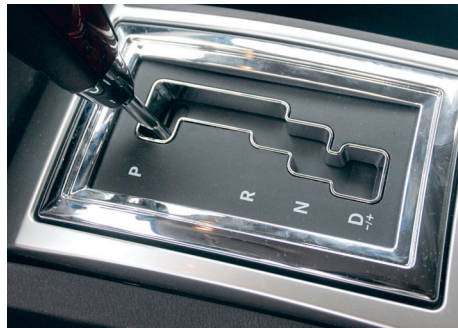
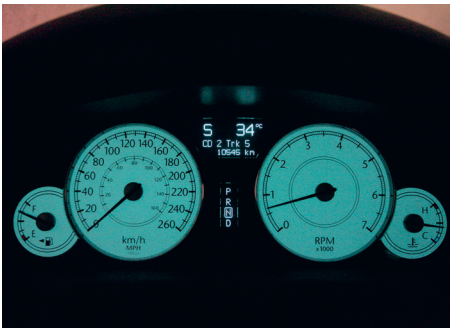
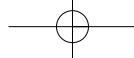


Zunaj je pustil črnega 300C Touring. Zunaj, tam, kjer so pred 100 leti privezovali konje. Temu našemu Američanu je to vsakdanjik, nič posebnega in on v ničemer ne izstopa iz okolice.

Tule so stvari obrnjene na glavo. Lesenih hiš z napisom 'Steakhouse' ni prav dosti pa tudi pogrešamo jih očitno ne. Naša kave ima s tisto skupno le dvoje, to, da je črna, in to, da je tekoča. In, seveda, tipičen Slovenec (pa tudi tipičen Evropejec) se ne pripelje v ameriškem avtomobilu.

Ampak - zakaj pa ne? Se pravi: zakaj se ne bi pripeljal vsaj kakšen? Pa četudi se ob petih popoldan ustavi pred Pri Ančki ali kakšni podobni gurmanski ustanovi, znani po krompirju in potoci. In pravi črni kavi. In dobrem primorskem črnem. In pri tem sploh ni treba, da bi bil amerofil. Je pa nekaj zagotovo res: da se bo Slovenec s 300C pogosteje pojavljal kot American s Cliom. In tole je lepo izhodišče za nadaljevanje zgodbe.

Takšen 300C Touring je namreč tule zato, da bi osvojil kakšnega Slovenca. Tistega z nekaj več



## Test | Chrysler 300C Touring 3.0 CRD

denarja, a s tega, že skoraj tipičnega slovenskega 'nemškega kompleksa', ki pravi, da mora imeti premožnejši Slovenec nemški avtomobil. K vragu pa ekonomija, ki nekje trdi, da vrednost nemške limuzine hitreje pada kot vrednost nemške. Večina pri tem zanemari dejstvo, da - če izvzamemo najnovjšo tehniko - pri Američanih dobite enako za opazno manj denarja.

Zagotovo je res, pa ni treba sloneti le na zgornji pravljici, da je 300C na našem koncu redkost, kar z drugimi besedami pomeni, da je ekskluziven. Na parkirišču bo med vsemi Audiji, Beemveji in Embeji hudo izstopal: že zato, ker je pač druge znamke, še bolj pa zato, ker je oblikovno drzen. Konservativnost mu je tuja. S poroko Chryslerja in Daimler-Benzja so avtomobili z one strani luže dobili lepo injekcijo tehnike, ki je Američani še niso osvojili, ostal pa je neobremenjen pristop do življenja. S tem pa tudi do oblikovanja avtomobilov. 300C je lep primer.

V teh časih pogosto ni treba (več) dosti, da neki izdelek približaš drugemu narodu z drugim

načinom življenja. Poglejte 300C: za tiste, ki menijo, da so kombiji še vedno trendovski, so poleg limuzine 300C (Test AM 16/2005) ponudili še Touring; za tiste, ki menijo, da je pri vsem zapravljanju še vedno treba varčevati z gorivom, so poleg tradicionalno neprijjubljenih velikih ameriških bencinskih motorjev ponudili še dober in sodoben evropski turbodizel. In to je to.

Do ameriških avtomobilov je v splošnem treba biti nekoliko tolerantnejši v vseh pogledih. Recimo, da to toleranco vštete v lastni ekshibicionizem, se pravi v željo in potrebo do drugačnosti. Če vzamete 300C kot primer: če vas (in vse naključne mimoidoče) navduši njegova zunanost, vas (pri tem pa le še tiste, ki poleg vas pokukajo noter) pusti notranost hladnega. Ne, z njo ni nič posebej narobe, le ne zdi se smiselno nadaljevanje zunanje oblike. Preprosto povedano: na njej ni nič posebnega. Krasna je analogna ura sredi armaturne plošče, okej, tudi merilniki so v redu, ne morete s pogledom naokrog, ne da bi opazili tri Mercedes-Benzove obvolanske ročice (vse



seveda na levi) in Mercedes-Benzov prikazovalnik ovire za avtomobilom (pomoč pri parkiranju), vse drugo pa je tam zato, da bi uporabljali, ne pa zato, da bi tudi v tem uživali.

Morda bi se zdelo drugače, če zunanost ne bi bila tako drzna. Včasih se zdi, še posebej, če je 300C Touring takole črn, da je (oblikovno) bistvo tega avtomobila njegov prednji del, velikanski sklop žarometov in motorne maske, vse drugo je le zaključek tega monolita. Tako visokih bokov s tako nizkimi šipami najbrž nima noben drug avtomobil v tem razredu, kar še posebno velja za čisto zadnji del, tisti del, ki je kriv, da se temu 300C reče Touring. Kdo ve. Je pa prav to, da opazovalca oblika prisili k razmišljanju, njegova najlepša lastnost.

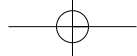
Tudi Audijevi Avanti in Beemvejevi Touringi niso avtomobili za prevoz pohoštv, kar še bolj velja za 300C Touring. Res je, zadek je tule krepko uporabnejši od tistega v limuzini, prav veliko več prostora od nje pa nima. No, dokler ne podrete naslonjal zadnje klopi, ki ju je mogoče prav preprosto, se pravi hitro podreti. Ampak njegovega zadka se kaže lotiti že izza voznikovega sedeža. Od tam se (skozi notranje vzvratno ogledalo) zdi, kot da je avtomobil še daljši, kot v resnici je. 'Kriva' je majhna zadnja šipa, ki je majhna zato, ker je najprej v službi (zunanje) oblike. Nikakršnega navdušenja nad prtljajnikom ne ponudi niti pristop od zadaj: njegov nakladalni rob je precej visok, nad rolojem pa je (spet) izjemno malo prostora. Čisto preprosto: ker se karoserija proti zadku vsaj na njenem zgornjem delu opazno oži, zaradi česar je na koncu (kot rečeno) zelo majhna zadnja šipa.

Ampak kogar posebej ne zanimajo litri, utegne biti zadovoljen; ob straneh sta dva ločena predala, pod dnom so še predalčki in tik nad dnom je še uporabna mreža. Škoda le, ker zadaj ni 12-voltna vtičnice. In škoda, ker je utor za zapiranje zadnjih vrat nekoliko neroden.

Če kanite ta avtomobil doživljati, bo verjetno to najteže prav v potniškem delu. Tam prevladuje sivina: svetla na stropu in temna spodaj. Potem je tam še kup neplastičnih elementov: krom, aluminij, les in usnje. Načelno s tem ni nič narobe, le to, da deluje neokusno zloženo skupaj. Povsem drugače pa bo, če boste 300C 'le' uporabljali. Sedeži ne utrujajo, klimatska naprava je zelo učinkovita (le dokaj glasna) in v celem je tale 300C kljub svojim meram prijazen za uporabo.

»K vragu pa ekonomija, ki trdi, da vrednost nemške limuzine hitreje pada kot vrednost nemške.«





Volanski obroč je precejšnjega premera in morda pretanek, a v ničemer ne moti življenja v slogu (tega) vozila, (njegovega) voznika in (njegove) vožnje. Evropskih vozil vajene bo zmotil nekoliko neprijazen potovalni računalnik, v vročih dneh, ko bo klimatska naprava delovala s polno paro, pa bo potnike zmotilo to, da se osrednjih rež in tistih za dotok zraka k zadnji klopi ne da zapreti. In sovoznik bo pogrešal ročico nad vrati.

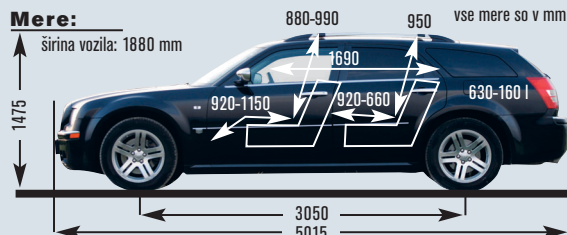
Tudi cenejši avtomobili ponujajo kakšno tehniko, ki je 300C nima (recimo pametni ključ, kamero za vzvratno vožnjo, parkirni pripomoček spredaj), a je res tudi, da tega zvečine nimajo tudi neposredni tekmeči. Vsaj v osnovni opremitvi. A da se, preverjeno in dokazano, preživeti tudi brez njih. Ne gre pa brez pogonske in druge osnovne mehanike. Če si 'poročen' z Benzom, bi bilo precej čudno, če si za evropski trg pri njem ne bi sposodil turbodizelskega motorja. Izbira trilitrskoga šestvaljnika se zdi zelo smotrna, čeprav morda ne čisto na prvi pogled in le na podlagi števil. Toda praksa pokaže, da se njegov navor uspešno kosa z vsemi obremenitvami: z maso, z aerodinamiko in z bremenom, ki jih zada voznik, se pravi z obteženostjo in z vzponi. Pri motornih vrtljajih tja do 3000 njegovih dobrih 500 njutonmetrov prav suvereno potegne karoserijo z vso vsebino, kar namiguje celo na športne ambicije. A pustimo te ob strani, saj mere in uglašenost podvozja niso takšne, da bi se s tem avtomobilom prav navdušeno podilil okrog vogalov. Se pa - iz istega razloga - v ovinkih pri hitrostih nad 80 kilometrov na uro karoserija z odlično povratno informacijo na volanu nasloni na zunanji kolesi in dober občutek traja do 160 in več kilometrov na uro, ne glede na polmer ovinka. Če k temu dodate dober navor na zadnjih kolesih, ki z mikrozdrsi gume prav prijazno 'dodaja' volan, si lahko predstavljate, da je lahko tudi hitra vožnja s 300C (in s tem motorjem) prav prijetna. Še posebej to velja, ker motorju tja do 200 kilometrov na uro ne zmanjka sapa: z 2500 vrtljaji v minuti lepo in umirjeno prede na avtomobilski cesti, če pa je treba, ga v četrti prestavi prisilite do 190 kilometrov na uro, ko avtomatika pretakne v peto prestavo, in vse do največje hitrosti se karoserija mirno in nadzorljivo giblje skozi zrak. Skratka: prijazno in prijetno. In potem, če je ravno nujno treba, lahko preverite zavore: metri ustavljanja povedo svoje, če pa je treba govoriti o občutkih, bi te najbolje opisala beseda 'športno dirkaški', če stopalko zavore surovo pritisnete pri največji hitrosti. In vodljivost tudi med takšnim zaviranjem ostaja povsem lahkotna. In avtomobil pri tem ne beži iz smeri.

Prav malo zamer, sploh velikih, bi mu lahko naprtili. Bilo bi nepravilno, če bi se mu ognili zaradi zunanjih mer, saj se z okroglimi petimi metri dolžine uvršča ob bok velikih nemških limuzin, in ko smo ravno pri nemških rečeh: z nemško preračunljivostjo 300C (Touring) morda v tehniki res nekoliko izgublja, a zato ponuja tisto, čemur Američani rečejo imeniten 'feeling'. Enakega, verjemite, ni. Pa se zato ni treba prehranjevati s kotle; lahko ste tudi vegetarijane. ■

## Chrysler 300C Touring 3.0 CRD

**CENA:** (CJ) 10.799.000 SIT  
**Osnovni model:** 10.799.000 SIT  
**Testno vozilo:** 11.305.000 SIT

**Moč:** 160 kW / (218 KM)  
**Pospešek:** 8,2 s  
**Največja hitrost:** 222 km/h  
**Povpr. poraba:** 12,7 l/100 km



### NAŠE MERITVE

(T=25 °C / p=1019 mbar / rel. vl.: 61 % / Game: 225/60 R 18 W (Pirelli P7) / Stanje km števca: 10201 km)

#### Vozne lastnosti

<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	8,2
402 m z mesta:	15,8
	(142 km/h)
1000 m z mesta:	28,9
	(182 km/h)

#### Prožnost

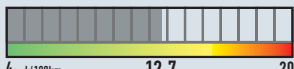
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

#### Največja hitrost

222 km/h (IV. prestava)

#### Poraba goriva

najmanjše povprečje	10,2 l/100 km
največje povprečje	17,5 l/100 km
skupno testno povprečje	12,7 l/100 km

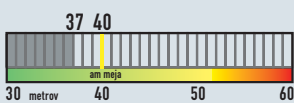


#### Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	D
50 km/h	53	52	52
90 km/h	61	60	60
130 km/h	66	64	64
Prosti tek			36

#### Zavorna pot

od 100 km/h: 37,9 m (AM meja 40 m)



#### Napake med testom

- brez napak

### Ocena

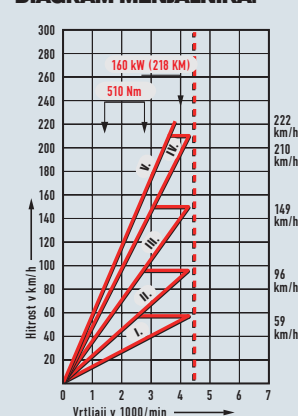
Zunanost (15)	14	Mnenja so si sicer zelo različna, ampak ne glede naokus je treba priznati: vrhunski dizajn!
Notranost (140)	111	V vseh kategorijah je dosegal dobre do prav dobre ocene. Manjka mu kak predal v notranjosti.
Motor, menjalnik (40)	36	Primernejši motor bi si za takšen avtomobil težko zamislili. Menjalnik rahlo zaostaja, a je zelo dober.
Vozne lastnosti (95)	83	Presonečata skoraj dirkaška vodljivost in stabilnost med močnim zaviranjem z največjih hitrosti.
Zmogljivosti (35)	30	S cestnimi zmogljivostmi je tudi na nemških avtomobilskih cestah med hitrejšimi.
Varnost (45)	41	Kakšen mrtvi kot (desno nazaj) bi lahko bil manjši in vidljivost nazaj je omejena. To pa je v glavnem vse.
Gospodarnost (50)	33	Cena je glede na dobljeno zelo dobra, krepko pred nemškimi tekmeči. Tudi poraba goriva je ugodna.

**Skupaj 348**

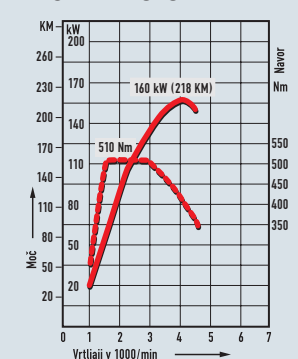
**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

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

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

Če bi užitek sodili le z očmi dirkača, ne bi prišel daleč, če pa je uživanje lahko tudi uživanje kar tako, je 300C Touring (sploh s tem motorjem) odličan. Le uživati je treba znati.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - V-90° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2987 cm³ - največja moč 160 kW (218 KM) pri 4000/min - največji navor 510 Nm pri 1600-2800/min.

**Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/60 R 18 W (Pirelli P7).

**Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,8 m - posoda za gorivo 71 l.

**Mase:** prazno vozilo 1945 kg - dovoljena skupna masa 2360 kg.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 227 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,8/8,3 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 zunanosti
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ prijaznost vožnje
- ▲ uporabnost prtljavnika
- ▲ lega na cesti
- ▼ videz notranosti
- ▼ neprijazen potovalni računalnik
- ▼ vseh zračnih rež ni mogoče posamično zapreti
- ▼ visok nakladalni rob prtljavnika
- ▼ zapiranje zadnjih vrat

