



Vozili smo: CHRYSLER ES TURBO

KOPIJA

Gospod Lee Iacocca, glavni Chryslerjev šef, mi je vse bolj sumljiv: utegnil bi biti jugoslovanskega porekla, pa naj to še tako dobro skriva. Pri lastni hiši ima namreč precejšnjo modelsko zmešnjavo, hkrati pa prisega na izvoz za vsako ceno. Seveda v Evropo, kam pa drugam!

Povem vam, chryslerja ES celo v obširnem avtomobilskem katalogu s te strani Atlantika ne boste zlahka našli. »Chrysler« je namreč le njegova evropsko-izvozna oznaka. V domačem Highland Parku blizu Detroita ga poznajo kot Dodge Shadow ES alias Plymouth Sundance, obe firmi – Dodge in Plymouth – pa sta seveda Chryslerjevi poslovalnici. Made in USA. Saj tako zelo rumene avtomobile izdelujejo le še v Ameriki.

Rumen je ES morebiti zaradi sončnega plesa (Sundance) ali pa

zato, da je v lastni senci (shadow) bolj opazen. Za evropske kupce so ga vsekakor oskubili romantike obeh imen, pa tudi med prijetnejšimi karoserijskimi barvami je mogoče izbirati.

Chrysler ES nastopa kot uvod (gledano od spodaj navzgor) v avtomobilsko ponudbo te znamke, na svetu pa je, v obeh prej omenjenih podobah, že od leta 1986.

Takrat se je oblikovalcem očitno zdelo pametno ponuditi avtomobil, ki bi bil lahko tudi kupe, a je limuzina, saj ga je mogoče dobiti tudi s štirimi bočnimi vrati. Z več vrati je celo elegantnejši, samo s po enimi na vsakem boku pa je nekam smešno kratek, čeprav se notranjim meram to pretirano ne pozna. Še krajši je videti zaradi obeh karoserijskih vzdolžnih štrlin čez kolesna para in zaradi razmeroma pokončno »nataknjene« strešne konstrukcije – na že tako ne preveč skladno oblikovno gmoto preostalega vozila. Chrysler je – mimogrede rečeno – tudi stodoletni lastnik italijanskega Lamborghinija, ampak pri obliki ES to zelo dobro prikriva.

In tako je ES turbo čokat av-

tomobilski primerek s položnima prednjim in zadnjim pokrovom, z grbo na prirezanem nosu in s spojlerjem na dokaj oglatem zadku, z ozkima bočnima zadnjima okencema, s parom zajetnih vrat, pa še z vrati na zadku.

Ta prispevajo k uporabnosti odmične police pod njimi ter zložljive zadnje klopi, seveda pod pogojem, da ste vsak tovor voljni dvigniti čez visok zadnji rob, s katerim je obrobjen prtljažnik. Med limuzinske neprijetnosti sodi še plezanje k zadnji klopi, če so vrata ob straneh enojna, pa tudi pomik prednjih sedežev je po ameriško kratek. Zato so volanskemu obroču namenili preprost zgib, kar olajša vstopanje in izstopanje, ampak temu, da bi vam med vožnjo ne silil v trebuh, se ni mogočeogniti.

Sicer pa je notranjost v celoti ameriška: s plišem na sedežih, vratih in tleh, z veliko obrobne plastike, z velikim zabojem za drobnjarije na sredinskem grebenu, s pedalom za »ročno« zavoro in s preprosto (a pregledno) armaturno ploščo. Značilno ameriška so tudi odlagališča za pločevinke s pijajo, ena sama

Tehnični podatki

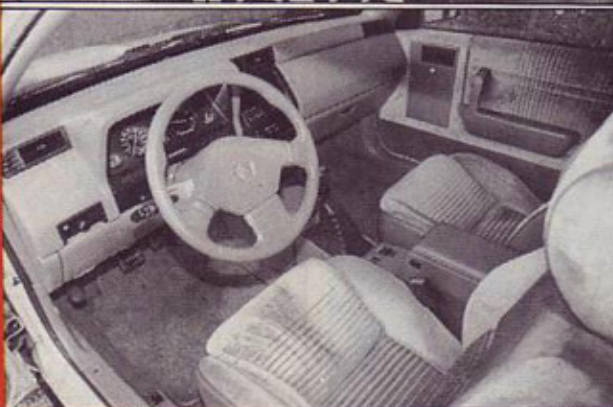
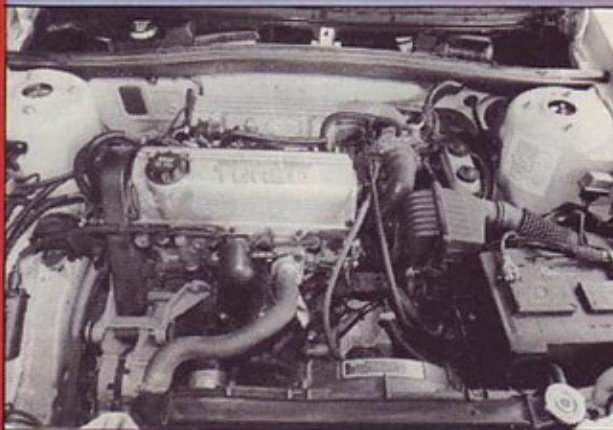
Motor: štirivaljni – štirtaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 87,5x104,0 mm – gibna prostornina 2501 kubik – kompresija 7,8:1 – največja moč 107 kW (146 KM) pri 5200/min – največji navor 227 Nm pri 2000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – elektronsko vbrizgavanje goriva – turbinski polnilnik na izpušne pline – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 1260 W – uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokulturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, predstovna ročica na tleh – platišča 5 1/2 Jx15 – gume 195/60 HR 15 (good year)

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trkotna prečna vodila, stabilizator – zadaj tuga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kulturne, servo, mehanska »ročna« zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) – volan z zabata levljivo, servo, 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,361 m – širina 1,710 m – višina 1,339 m – medosna razdalja 2,463 m – kolotek spredaj 1,464 m, zadaj 1,453 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1225 kg – dovoljena skupna teža 1700 kg – posoda za gorivo 53 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 193 km na uro – poraba goriva (ECE): 6,2/8,6/14,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km



uglajenost večvaljnih motorjev, ugoden največji navor že pri 2000 vrtljajih ročične gredi, ki jamči za prijetno prožnost, in polnilniški »over-boost«, ki olajša voznikovo življenje z desetsekundnim zvišanjem tlaka na 0,7 bara, kar zadošča za vožnjo iz prehitovalnih »škarij« in za ostrejšje pospeške nasploh.

Da, chrysler ES solidno pospešuje: z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,2 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 12,1 sekunde. Tudi pri nas izmerjena največja hitrost (enaka tovarniško objavljeni) ni slab podatek: 193 kilometrov na uro.

Avtomobil jo doseže v peti predstavi pri samo 4300 vrtljajih v minuti, medtem ko pri pospeških voljno steče čez številko vrtljajev 6000, dokler ga ne zavaruje prekinjevalnik v motorni elektronički. Težavnejši lastnosti sta – glede motorja – le dve: precejšen trušč, ki ga zganja ta turbo-agregat in poraba goriva, ki se v povprečju suče okoli 16 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

Kdor se za to ne meni, bo prijetno potoval: predvsem po avtomobilskih cestah, kjer zna chrysler ugajati z vztrajanjem v ravni smeri in z udobjem, ki ga zmore njegovo vzmetenje. Manj prijeten je ta avtomobil na grbnastih površinah, ki jih ne zmore dovolj hitro »požirati«, in na ovinkih, kjer se toga prema spremeni v drsalnik, skladno z gladkostjo tal pod njo. Ampak volan s servoojačevalnikom ima samo dva in pol zasuka od ene do druge skrajne točke, kar je hitremu odzemanju močno v prid, pa tudi preostala mehanika, na primer zavore, zna ugoditi ostrejšim zahtevam. Pravim ostrejšim, ne ostrim! Kajti chrysler ES turbo je predvsem limuzina, pa naj vas z videzom še tako spominja na okoren kupe.

• • •

Ta avtomobil je značilna ameriško-ameriška kopija: dodge-plymouth-chrysler; dodge-plymouth-chrysler; dodge-plymouth-chrysler. In tako iz dneva v dan. Se sreča, da so ameriški kopirni stroji brezhibni!

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*

(univerzalna) stikalna ročica ob volanskem drogu in elektrika za vodenje ključavnic, ogledal in sedežev. Izdelava je približno tako preprosta, a tudi praktična kot na primer zvita vzmet, ki podpira pokrov nad motorjem. In volan, ki ima sicer povsem napačno oblikovane prečke, je ovit z usnjem.

Motor je eden izmed tistih, ki jih pri Chryslerju pogosto uporabljajo, tudi za saratogo, lebaron in za voyager. To je vrstni štirivaljni z lahko glavo in z odmično gredjo v njej, v tem primeru pa tudi s turbinskim polnilnikom M. H. I., ki pomaga elektronskemu vbrizgavanju goriva. Prijetne lastnosti tega motorja so predvsem tri: dodatni gredi v njem, ki zmoreta štirivaljniško robotost omiliti na ameriško