

TEST - CHRYSLER NEON 2.0 16V

Avto za Jeana

Bleščče luči imajo dve dobri lastnosti. Ne le, da je pod njimi marsikaj videti lepše, kot je v resnici, tam, kjer zaradi njih nastane senca, lahko marsikatera umazana podrobnost ostane skrita. Prav zato ima Chrysler Neon še kako primerno ime. Navzven in na prvi pogled gre za odličen primerek udobnega, celo športnega ameriškega avtomobila. Toda v senci ostaja kopica drobnih napak in pomanjkljivosti.

Za leto 2000 prenovljeni Neon se je v primerjavi s predhodnikom kar precej spremenil. Največje spremembe so opazne takoj, na prvi pogled. Čeprav nezmotljivo spominja na predhodnika, pa je tokrat karoserija bolj odrasla, manj pubertetniško športna. Na njej je več kroma, linije so bolj zaobljene, ostale pa so značilne prednje luči, medtem ko so zadnje dobile novo, zanimivejšo obliko.

Nova karoserija skriva tudi precej podkožnih sprememb. Neon je za dobrih šest centimetrov daljši od predhodnika. V to številko je všteta tudi za dobra

dva centimetra daljša medosna razdalja, ki poskrbi za nekaj več prostora v notranjosti, predvsem na zadnjih sedežih. Teh ne bi mogli razglasiti za utesnjene, še več, tudi za višjeraste potnike je

Neon je ohranil dobro lego na cesti in brez te av zadovolji tudi voznike z eljo po portnej i vo nji.

popsem dovolj prostora. Podobno je tudi spredaj, čeprav bi si lahko inženirji pri načrtovanju prednjih sedežev lahko omislili tudi nekoliko daljši vzdolžni pomik. Voznikov sedež je tudi

nastavljiv po višini, tako da dokaj udobnega položaja za volanom, če ravno ne sodite v košarkarsko reprezentanco, ni težko najti. Moti le prenizek zgornji rob vetrobranskega stekla, ki zakriva

Neon je ohranil dobro lego na cesti in brez te av zadovolji tudi voznike z eljo po portnej i vo nji.

pregled na semaforje in v notranjosti povzroča rahlo klavstrofobično občutje.

Plastika, ki obdaja voznika, je sedaj precej bolj kakovostna, mehka na dotik in dokaj dobro

obdelana. Volanski obroč je sicer oblečen v usnje, toda popolnoma zgrešene oblike in dodobra nenaklonjen dobremu oprijemu. Zgornje prečke so namreč nameščene previsoko, točno tam, kjer bi sicer morali biti nameščeni voznikovi palci. Če ste navajeni voziti tako, da imate palca zataknjena za volanski prečki, vam ostaneta na voljo dve možnosti. Ali se tega odvadite ali pa pričnite držati volan tako, kot ste navajeni, a odločno previsoko. Nekako tako, kot to v formuli 1 počne Jean Alesi, ki drži volan v položaju deset do dveh ali še višje. In to kljub temu, da vam

bo večina inštruktorjev varne in tudi športne vožnje zatrdila, da je tako nemogoče pravilno voziti. Jean se ne pusti prepričati, pri Chryslerju pa se vsaj v Neonovem primeru očitno strinjajo z njim. Morda mu bodo kakega Neona celo podarili ...

Poleg tega, da je volan nenaklonjen dobremu oprijemu, ima še eno pomanjkljivost. Zaradi namestitve prečk je namreč zelo simetričen, zato voznik nikoli ne ve, ali je volan obrnjen naravnost ali zasukan za pol obrata, še posebej ponoči, kar je lahko na tesnih parkiriščih hudo neprijetna zadeva.

Razdalje med volanom, stopalkami in prestavno ročico so dobro odmerjene, stopalke imajo kratke in lahkotne gibe - skoraj. Iz dobrega povprečja namreč izstopa stopalka za plin, ki ima trd gib z veliko odpora na začetku, poleg tega pa že droben premik desne noge pomeni, da se motor zavrti tja do 1500 vrtljajev v minuti. Posledica je Neonova nezmožnost uglajene počasne vožnje v mestni gneči, h kateri precej pripomore tudi malce zmedena motorna elektronika, nagnjena k cukanju pri pospeševanju in odvzemanju plina. In to pri ameriškem avtomobilu, avto-

obilu, v osnovi namenjenemu trgu, ki zahteva predvsem udobje.

Motor, gre za dvolitrski štirivaljni s po štirimi ventili na valj in 132 konji največje moči, se izkaže z živahnostjo, prožnostjo in veseljem do vrtenja, pa tudi poraba ni pretirana. Neonove zmogljivosti so odlične, pospešek do 100 kilometrov na uro sicer bolj kot končna hitrost, odlično pa bi se znašel tudi na avtocesti, če ...

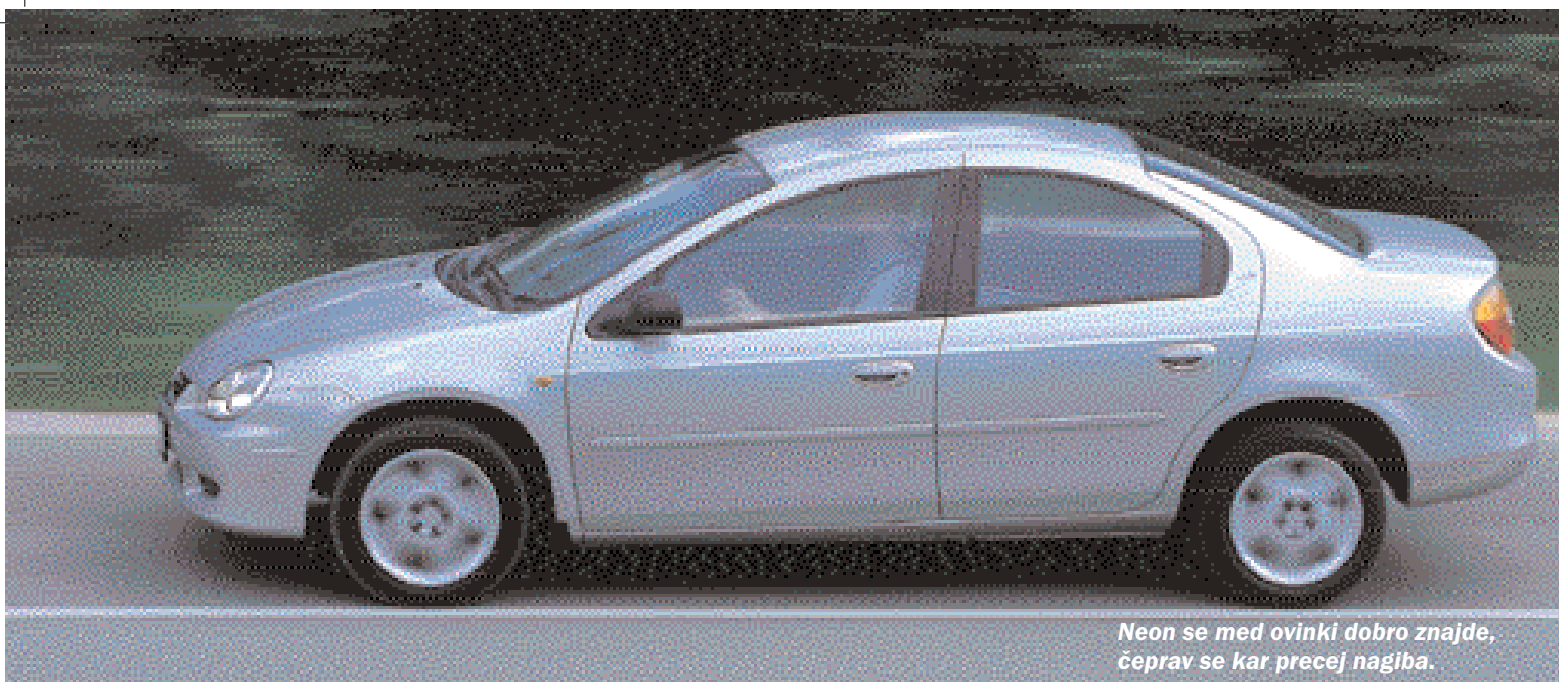
Spet ta če. Pri Neonu se na žalost pojavlja prepogosto, v tem primeru pa je namenjen preglasnemu motorju, ki se zapovrh vsega med 3500 in 4200 vrtljaji

oglašča z neprijetnim bobnenjem, ki ga je nemogoče prenašati kaj več kot nekaj sekund. Na žalost pa ravno ta razpon vrtljajev označuje najbolj uporabljane potovalne hitrosti v peti prestavi na avtocesti in četrti na navadnih cestah. Ne čudite se, če boste opazili Neona, da se po avtocesti podi v četrti prestavi. In v Neonu je na voljo le ta motor, šele prihodnje leto bo na voljo še en dvolitrski štirivaljni, takrat s 150 konji.

Tudi sicer je Neon precej hrupen. Po novem sicer nima več okenskih šip brez okvirja, šum vetra pa je pri večjih hitrostih še



Tako na zadnjih sedežih kot v prtljažniku je dovolj prostora za daljše poti z več potniki.



Neon se med ovinki dobro znajde, čeprav se kar precej nagiba.



Bela podlaga merilnikov je sicer športna, oblika volana pa na žalost povsem neprimerna.

vedno precej izrazit. Skupaj z bobnenjem motorja preglasi tudi odlični avtoradio. Zanimiv je tudi način prižigavanja zadnje meglenke, ki nima signalne lučke, stikalo za gretje zadnje šipe je skrito na dnu sredinske konzole ... Skratka, malce ameriškega nerada. Zanj pa se Neon oddolži z neverjetno obilico odlagalnih prostorov.

Pločevinke s pijačo, mobilni telefoni, denarnice ... vse to bo zlahka našlo primeren prostor povsem na doseg roke.

V plus lahko Neonu štejemo podvozje. To je bilo pri prejšnjem modelu izrazito športno, vsaj po ameriških kriterijih, tokrat pa so ga naredili nekoliko bolj uglajene. Kljub temu je Neon ohranil

Iz oči v oči



Ima prevelik volan, motor ne teče gladko, kar je zelo moteče, stopalka za

plin je nesramno trda in lahko bi bil bistveno cenejši, sicer pa je povsem v redu!

Igor Pucihar

Volan: po občutku prevelik in s popolnoma zgrešeno namestitvijo prečk. Motor:

zelo dober, prožen in pri 4000 vrt/min zelo glasen. Lega na cesti: dobra in predvidljiva. Sedeži: premeški in s slabim bočnim oprijemom. Cena: previsoka za takšen avtomobil. Osebnost: ne hvala, obstajajo boljši avtomobili za manj ali vsaj enako količino denarja.



Peter Humar



Dvolitrski motor je sicer živahen, toda preglasen.

Omislite si lahko recimo alarmno napravo, strešno okno, lahka platišča (serijski kolesni pokrovi so že na meji dobrega okusa), potem pa se seznam počasi konča. Klimatska naprava je serijska, v serijsko opremo pa sodi tudi odlični Alpinov avdiosistem z izmenjevalnikom za štiri CD-je, pa električno pomična stekla in zaklepanje ...

Glede opremljenosti Neonu torej ni kaj zameriti. Le na ceniku se to še kako pozna. Več kot štiri milijone tolarjev je za tako količino opreme sicer kar znosna cena.

Volanski obroč je sicer oblečen v usnje, a vseeno popolnoma zgrešene oblike in dodobra nenaklonjen dobremu oprijemu.

a glede na vse drobne Neonove napake je krepko previsoka. Še posebej, če poznate njegovo ameriško ceno - od 13 do 16 tisoč dolarjev. Za Jeana (Alesija, da ne bo pomote) to sicer ni posebej velika številka (primerna bi bila tudi beseda drobiž), za navadne smrtnike, še posebej, če se ozrejo h konkurenci, ki zna ponuditi boljše rezmerje med vrdnostjo in ceno, pa je račun nekoliko vprašljiv. Kaj hočemo, tudi ameriška ekscentričnost ima svojo ceno.

Dušan Lukič

avto magazin CHRYSLER NEON 2.0 16V 98 kW (133 KM) • 10,8 s • 200 km/h • 7,9 l/100km • 4.199.000 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

	s
0 - 60 km/h:	5,0
0 - 80 km/h:	7,4
0 - 100 km/h:	10,5
0 - 120 km/h:	15,1
0 - 140 km/h:	21,3
0 - 160 km/h:	34,3
1000 m z mesta:	32,5

	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	37,2
1000 m od 40 km/h (V.):	41,1
Največja hitrost (V. prestava):	196 km/h

	l/100km
najmanjše povprečje:	10,1
največje povprečje:	12,2
skupno testno povprečje:	11,4

	III.	IV.	V.	dB
Prestava:				
50 km/h:	58	58	58	
100 km/h:	68	66	66	
150 km/h:	76	74	72	
200 km/h:		76	76	
Prosti tek:			40	

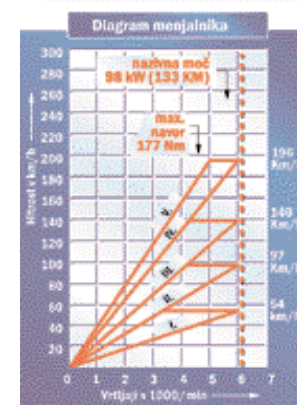
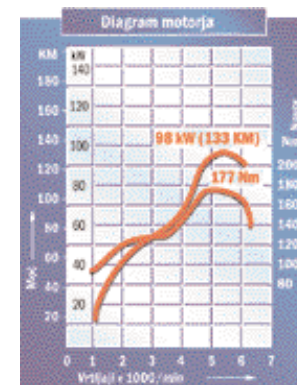
	III.	IV.	V.	dB
Prestava:				
60 km/h:	60	58,8		
80 km/h:	80	79,9		
100 km/h:	100	97,9		
120 km/h:	120	118,5		
140 km/h:	140	137,7		
160 km/h:	160	153,8		

	m
Zavorna pot:	
od 150 km/h:	97,3
od 100 km/h:	43,2

Okoščine meritev:	
T= 22 °C	
p= 1023 mbar	
rel. vl.= 43 %	

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:	3 leta ali 60.000 prevoženih kilometrov
Obvezno zavarovanje:	69.700 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	111.000 SIT



CENE	SIT
Testirani model:	4.199.000
(Chrysler Jeep Import)	

Cene dodatne opreme	SIT
Cena osnovnega modela:	4.199.000
Kovinska barva:	75.000
Dvižna streha električna:	161.800
Alarmna naprava:	83.300
Lahka platišča:	121.900

Cene nekaterih nadomestnih delov	SIT
Prednji žaromet:	25.445
Prednja utripalka:	12.918
Prednja meglenka:	18.676
Prednji odbijač:	43.133
Prednja maska:	4.063
Prednja šipa:	78.798
Znak:	5.033
Prednji blatnik:	31.074
Zadnji odbijač:	74.598
Zunanje ogledalo:	21.760
Kolesni pokrov:	9.739

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 87,5 × 83,0 mm - gibna prostornina 1996 cm³ - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 98 kW (133 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 49,1 kW/l (66,6 KM/l) - največji navor 177 Nm pri 4600/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovi vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,2 l - motorno olje 4,3 l - akumulator 12V, 60 Ah - alternator 85 A - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,500; II. 1,950; III. 1,360; IV. 0,970; V. 0,810; vzvratna 3,420 - prestava v diferencialu 3,550 - platišča 6J x 15 - gume 185/60 R 15 (Goodyear Eagle Touring), kotalni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 37,9 km/h, rezervno kolo T125/70 D 14, dovoljena hitrost 80 km/h

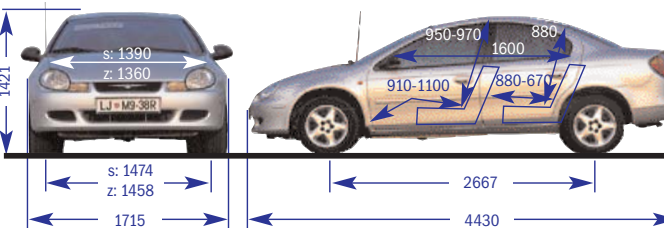
Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,34 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, vzdolžna vodila, dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama

Mere: zunanje: dolžina 4430 mm - širina 1715 mm - višina 1421 mm - medosna razdalja 2667 mm - kolotek spredaj 1474 mm - zadaj 1458 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - rajdni krog 10,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1390 mm, zadaj 1360 mm - višina nad sedežem spredaj 950-970 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1100 mm, zadnja klop 880-670 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtlačnik (normno) 371 l - posoda za gorivo 47 l

Mase: prazno vozilo 1250 kg - dovoljena skupna masa 1650 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 68 kg
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,8 s - poraba goriva (ECE) 10,7/6,3/7,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



ve mere so v mm

KONČNA OCENA

Neon je dober primer, kako si Američani predstavljajo majhno športno limuzino za malo denarja. Težava je v tem, da za slovenske razmere Neon ni majhen, je športen tudi na nepravih področjih, o nizki ceni pa sploh ne moremo govoriti.

- oprema
- predali za drobnarije
- prostor zadaj
- avtoradio
- lega na cesti
- namestitvev nekaterih stikal
- volan
- hrupnost
- cukajoč motor
- trda stopalka za plin
- slab bočni oprijem sedežev