



**Test: CHRYSLER**

**SARATOGA 2.5**

**TURBO**

# TLAK NAMEST

*Imate spomin za imena?  
Preskusite ga!*

*Na domačih, ameriških tleh mu je ime lebaron. Njegova najbližja sorodnika (tudi po tehnični plati) sta dodge spirit in plymouth acclaim. V Evropi je chrysler lebaron coupé.*

*Lebaronu – limuzini pa se na naši celini reče saratoga.*

*Prično ponavljajte in zapomnili si boste.*

Saratoga hoče biti chrysler za Evropo. Zato so ga predstavili v Frankfurtu (že leta 1989), zato

je še kar evropskih mer in zato ga je v Evropi moč dokaj pogosto srečati.

Saratoga smo prvič vozili (gnano z Mitsubishijevim trilitrskim motorjem V6) za Avto magazin 13/1990. Kdor je test prebral in bo bral tudi naslednje vrstice bo (morebiti presenečeno, morebiti pa le začudeno) rekel: pisec se je očitno premislil.

In se je res. Chrysler saratoga namreč ne zna biti ljubezen na prvi pogled. Pogledov mora biti več: večkrat ko jo voziš, bolj ti je všeč. Pa tudi sprememba motorja dobro dene.

Tokrat v nosu saratoge ni bil trilitrski šestvaljnik, ampak 2,5-litrski štirivaljnik s turbinskim polnilnikom na izpušne pline ter z over-boostom za kratkotrajna dodatna višanja polnilnega tlaka. Motor sam po sebi ni ravno

butični izdelek, je pa že dostikrat preskušan agregat (za našo revijo smo ga v približno enaki podobi spoznali v chryslerju ES, Am, 1/1991), ki se za orjaške batne gibe oddolži z dvema dodatnima v nasprotnih smereh vrtečima se gredema, pa utegne površnega prisuškovalca celo zapeljati, češ da je pod motornim pokrovom več valjev kot štirje. K tako opazni uglajenosti sodijo tudi lahka glava z odmično gredjo in zobatim jermenom, elektronsko vbrizgavanje goriva, že omenjeni (in oplemeniteni) turbinski polnilnik na izpušne pline, pa še celotna naravnost, da krivulji moči in navora dosežeta svoja viška v povsem nezahtevni delovnih območjih. Pa krivulji sploh nista pohlevni: največje moči je za 113 kW oziroma 153 KM pri 4800 vrtljajih v minuti, največjega navora pa za 250

Nm pri 3200 vrtljajih v minuti.

Obema »točkama« je motor (ki najprej po ameriško težko vžge in potem vsaj še pet sekund lovi sapo) povsem zlahka kos, pa ne le s prožnostjo tudi z dobršno mero ljubezni do višjih vrtljajev. Turbinski polnilnik in njegov over-boost sta spretno prilagojena značaju motorja, pa časovne »luknje«, ki jo povprečni turbomotorji potrebujejo, da se zares odločno zganejo, sploh ni mogoče zaznati.

Med našimi meritvami smo posamične resnične hitrosti dosegali takole: 60 km na uro v 3,4 sekunde, 80 km na uro v 5,8 sekunde, 100 km na uro v 8,3 sekunde, 120 km na uro v 11,8 sekunde, 140 km na uro v 13,9 sekunde in 160 km na uro v 20,6 sekunde. Največja hitrost je bila 198 kilometrov na uro, povpreč-





**Za prestiž:** prednji pokrov in maska sta speta kot pri mercedesih in audijih.

**Za prtljago:** 410 litrov praznine, odpiranje pokrova do odbijača.



# O PROSTORNINE

na poraba goriva med celotno preskušnjo pa 17,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Glede pravkar zapisane porabe goriva prosim malce razumevanja: saratogine dobre motorne zmogljivosti smo izrabljali ves čas testa, ne le med uradnimi meritvami. Zato je moč ob zmernejših vožnjah predvideti za približno 2 litra (v povprečju) manjšo motorno željo. Navsezadnje ni vse v (še dovoljenih) šestih tisočih motornih vrtljajev (tik pozneje prekinjevalnik zavaruje motor pred surovim voznikom)! Izkoristiti velja tudi prožnost tega agregata, ki dovoljuje zares omahujoča pretikanja v nižje prestave.

Saratoga je namreč predvsem limuzina: spredaj in zadaj ameriško topa in z neskladno zajetnima odbijačema, a tudi s štirimi

udobnimi vrati in z ugodno dolžino potniškega prostora, ki so jo pridobili s skoraj navpično zadnjo šipo ter s komaj še omembe vredno polico pod njo.

Lepotni oceni – gledano z boka vozila – ta šipa res ni v prid, pa tudi prtljažnik je zaradi nje krajši, kot bi lahko bil. Toda na zadnji klopi se sedi kot v dnevni sobi in tudi prednjima sedežema gresta le dve (neprostorski) zameri: da sta njuni sedalni površini brez pravega razloga prekratki in da njunih naslonjal ni moč postaviti dovolj pokonci. Sicer pa je saratoga ameriški avtomobil, to pa pomeni pliš na vratih, na sedežih in na tleh, odlagališča za drobiž in pločevinke (žal manjkajo predali na vratih), razmeroma dolgo, a vseeno zelo pripravno prestavno ročico in v voznikov trebuh štrleč volanski obroč. Ta je

nastavljiv šele pri dražjih zalogah vgrajene opreme, a se vozniku že zdaj čisto dobro godi. Merilniki pred njim strežejo z oljnim tlakom, s temperaturo hladilne tekočine, z voltažo, z zalogo goriva, pa seveda z motornimi vrtljaji ter s hitrostjo vozila; tam je tudi testna plošča za vrata in luči, tam pa je tudi nekaj razmeroma razmetanih stikal, ki se jih je treba najprej privaditi, da jih utegneta hitro in »miže« najti.

Avtomatski pasovi so štirje (žal spredaj nenastavljivi), šipe in zunanji ogledali so elektrificirani, osrednja ključavnica deluje le z notranje strani vrat, prtljažnik je moč odpreti tudi z voznikovega sedeža, kombinacija ključa v vžigalni ključavnici in odprtih vrat sproži opozorilni gong in vidljivost je – ne le zaradi dovolj oglate karoserije, ampak tudi za-

radi zelo prilagodljivih brisalnikov in dobrih luči – dobra.

Med napake štejem: da volanski obroč ni nastavljiv, da je v prtljažniku le zasilno rezervno kolo, da naslonjalo zadnje klopi ni zgibljivo ter da je med ogrevanjem notranjosti potrebno malce (časovne) potrpežljivosti. »Ročna« zavora s pedalom za levo nogo šteje med različnosti posamičnih okusov: resda ni povsem običajna, ampak srečati jo je mogoče tako v mercedesih kot v jepih.

Lani so saratogam modernizirali prednje preme, kar pomeni temeljitejše vodenje obeh koles in hkrati posrednejši volanski mehanizem. Dokler je cesta gladka in čvrsto oprijemljiva, s saratogo ni težav: tudi na ostrih ovinkih zna biti skoraj nevtravno vozilo, s prijetno nežno željo po

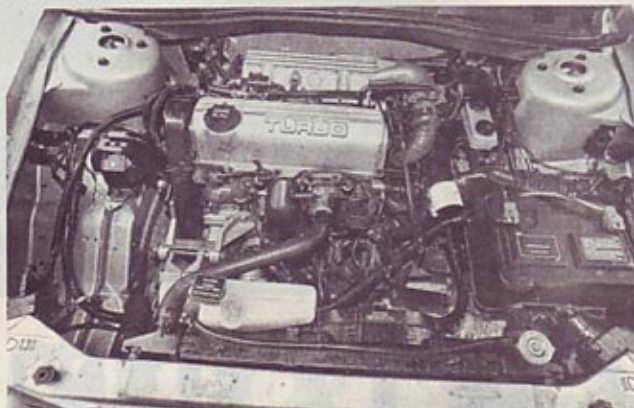




Za voznika: pravokotnost armaturne plošče in sredinske konzole, popolna armaturna plošča.

dodajanju volana. Zadek je v takšnih okoliščinah zlahka obvladljiv: odvzemanje plina ali kratka zaviranja ga spravita v uporabno drsenje.

Zadeva se poslabša, če je cesta zelo spolzka ali zelo gubasta. Saratoga je namreč namenjena udobnim, ne dirkaškim vožnjam, to pa pomeni, da blaženje ni vselej kos voznikovim muham. Če bo na dolgih asfaltnih »valovih« le limuzinsko »zaplavala«, to ne bo hudo. Če pa bo na kratkih makadamskih rebrih večkrat zapored zgubila stik z voziščem, boste morali pač malce domiselneje sukati servo-



Za (dobre) zmogljivosti: štirivaljnik s turbinskim tlačanjem



Za sopotnika: udobna in prostorna zadnja klop.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib – 87,5 x 104,0 mm – gibna prostornina 2501 kubik – kompresija 7,8:1 – največja moč 113 kW (153 KM) pri 4800/min – največji navor 350 Nm pri 3200/min – ročna gred v 5 ležajih – admična 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 – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,290; II. 2,080; III. 1,450; IV. 1,040; V. 0,720; vzratna 3,140; diferencial 3,500 – platišča 6J x 15 – gume 205/60 HR 15 (michelin)

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih vodilih, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska »ročica« zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) – volan z zobato levijo, servo, 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,602 m – širina 1,731 m – višina 1,365 m – medosna razdalja 2,630 m – kolotek spredaj 1,463 m, zadaj 1,463 m – rajdni krog 11,9 m – teža praznega vozila 1315 kg – dovoljena skupna teža 1870 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 450 kg – prtljajnik 410 litrov – posoda za gorivo 61 litrov

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 193 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,7 s – poraba goriva (ECE): 6,8/9,0/13,9 litra neosvinčenega bencina na 100 km

ojačani volan z 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Preživeli boste pa vseeno!

•••

Kajti življenje s saratogo ni prav nič naporno. V primerjavi z različico V6 3.0 je saratoga 2.5 turbo pač »tlak namesto prostornine«, če pa ne gre zgolj za motor, je ta chrysler Američan v Evropi: natanko za tiste, ki to hočejo.

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srđan Živulović