

Vozili smo: **CHRYSLER SARATOGA V 6 3.0**

# IMPORT-EXPORT

*Američanom ni vedno tako lepo, kot si predstavljate. Tisto, kar bi radi prodali v Evropo, ponujajo pri njih doma Japonci; in tisto, kar hočejo prodati Japoncem, storijo dosti hitreje in bolje — Nemci.*

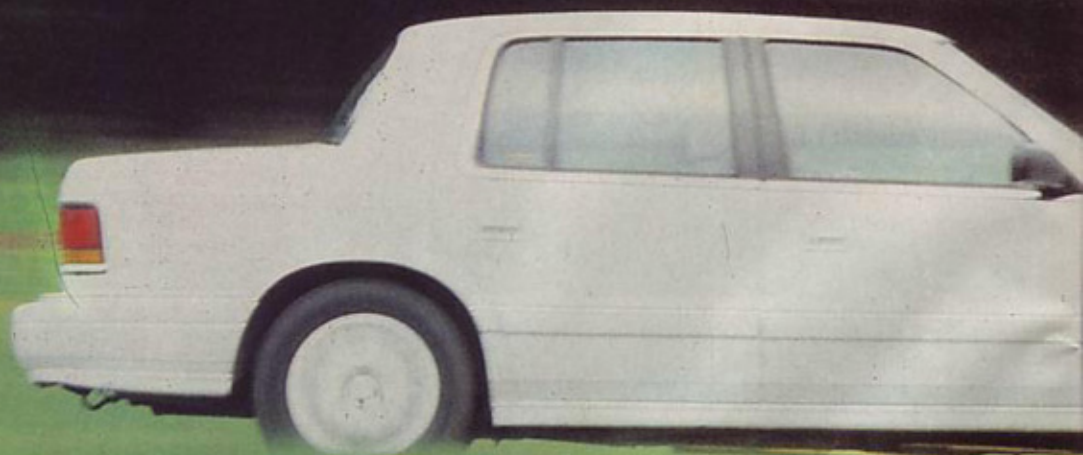
Tako se Američani vozijo s toyotami in nissani, Japonci pa, vse pogosteje, z beemveji in mercedesi. Ni vrag, da se nazadnje Chrysler znajde v Evropi. Jeepov in voyagerjev te znamke je zaradi njihove prirojene zanimivosti nekaj več, precej nova saratoga, alias le baron, ki so jo razvili iz dodgea spirita oziroma plymoutha acclaima, pa prešteva šele prve evropske kupce.

Sam pri sebi sem naredil inventuro in ugotovil, da imam pristno ameriški le dve stvari: ščipalnik za nohte, ki mi služi že poltretje desetletje, in odpirac za steklenice, na katerem piše »Florida — the sunshine state« in ki sem ga med ključke obesil bolj zato, da me vsakdo vpraša, ali sem bil res tam, kot pa zato, ker bi ga resnično potreboval.

Ker mi oba — ščipalnik in odpirac — vdano služita, sem tudi v Chryslerjevo saratogo V6 3.0 iz istih Združenih držav sedel s polno mero zaupanja. A sem

takoj spoznal, da so izkušnje lahko varljive: celo v primerjavi z jeepom ali voyagerjem, čeprav je tudi saratoga chrysler.

Mislím, da je glavna saratogina težava njena »razredna neuvrščenost. Prevelika je, da bi bila »prisrčen« avtomobil, a dosti premajhna, da bi kot »ameriška cestna križarka« vihala sosedom nosove. Pravzaprav streže z dokaj običajnimi evropskimi merami, a s precej neobičajno obliko: s preveč topim nosom in s tako zelo navpično zadnjo šipo, da je zadek še najbolj podoben starinski pisalni mizi — z vitrino za družinske dragocenosti. Takšne oblike so pri General Motors poznali že pred nekaj leti in tudi vse drugo je pri saratogi po istem kopitu: zajetna odbijača, preveliki izrezi blatnikov in štiri vrata, za katerimi je značilno ameriški potniški prostor. To pomeni, da sta plišasta prednja sedeža ploska, s prekratima sedalnima površinama, s prekratima vzdolžnima pomikoma, a z dovolj visokima naslonjaloma, s sredinskim komolčnim opornikom in z nečvrstima zglavnikoma; da je enako tapecirana zadnja klop dovolj udobna za tri potnike, da je njeno naslonjalo po tretjini deljivo, da pa nima zglavnikov in da sili z zgornjim robom tik ob zadnjo šipo (vmes je še po ameriško nameščena zadnja meglenka); in da je opreme v celém dovolj, saj sta zuna-





nji ogledali električni, električne so šipe v vratih, elektrificiran je (z izjemo naslonjala) tudi voznikov sedež, le osrednja ključavnica deluje samo z notranje strani. Predalov za drobnjarije je načelno premalo, objemk za pločevinke (coca-cola, pepsi, pivo) pa načelno preveč. Tudi evropskemu vozniku se godi razmeroma dobro: resda mu volanski obroč sili preblizu trebuha, pregledni so pa merilniki za hitrost vozila, za motorne vrtljaje ter za oljni tlak, temperaturo hladilne tekočine, voltažo in količino goriva v posodi. Večina stikal je zbrana v levi obvolanski ročici, preostala so nepravilno razmetana po bližnji okolici, dobro na obeh pa je napis »front drive« (prednji pogon), da človek ve, pri čem je. Gumbe za ukazovanje tempomatu so vstavili v sredino volanskega obroča, vozniku pa sta na voljo tudi potovalni računalnik in testna plošča za osnoven nadzor vozila.

V nosu je Mitsubishijev motor, natanko takšen kot v pajeru iste znamke in kot v Chryslerjevem voyagerju (vozili smo — Am, 10/1990). To je v bistvu povsem soliden šestvaljni oblike na V, s po eno odmično gredjo v vsaki glavi in z dovolj prirojene ustrežljivosti, ko gre za moč in navor. Toda če je ta motor zelo primeren za terence (pajero) in za limuzinski kombi (voyager), še ne pomeni, da je dober

tudi za limuzino saratogo. Kajti z rastočimi vrtljaji postaja preglasen, tudi stresa se, in ker tudi štiristopenjska avtomatika v menjalniku ni ravno najbolj vzorne vrste, limuzinska idila počasi blede. To se dogaja vsaj toliko časa, dokler se trušča in sunkov ne privadite.

Končnih zmogljivosti to seveda ne zadeva: saratoga V6 3.0 je med našo preizkušnjo pospeševala z mesta do hitrosti 80 km na uro v 7,1 sekunde, do 100 km na uro v 11,4 sekunde in do 120 km na uro v 15,9 sekunde. Prepovedano polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6000, toda avtomatika pretika ob polnem plinu pri 5200 vrtljajih v minuti. Prestavna razmerja v menjalniku so enaka kot pri voyagerju, drobna razlika v prenosu moči gre le na račun prestave v diferencialu. Manjša teža vozila in ugodnejša karoserijska aerodinamika pa sta dodatna zmogljivostna prispevka. Saratoga zmore največjo hitrost 191 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med celotno preskušnjo pa je znašala 15,2 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Podvozje hoče sicer biti po evropsko trdo, iz česar se izcimi tole: karoserija se resda ne nagiba pretirano, pač pa rada »plava«. To omogoča, da je avtomobil na gladkem vozišču lahko zelo hiter, tudi med vijuganjem in

tudi ob včasih privzdignjenem zadnjem notranjem kolesu. Ravnotežje v podvozju pa se sesuje tisti hip, ko se asfalt naguba. Vzdolžno nihanje karoserije povzroči katapultski učinek: potnike utegne izstreliti boleče blizu strehe, pri čemer varnostni pasovi prav nič ne pomagajo.

Vijuganje na takšnem vozišču ni več prijetno: nihajoči nos in zadek pozabita na poslušnost, vijačne vzmeti in teleskopski blažilniki niso več uglaseni in celo zadovoljiv stik volana s cesto (servojačevalnik, a samo 2,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke) povsem zbledi. Vožnja saratoge se sprevrže v boj za zaželeno smer in še najpametneje stori tisti, ki se v takšnih okoliščinah odreče naglici. Tako postane avtomobil vnovič krotek. S tem pa se zmanjšajo tudi vzdolžni počepi ob uporabi sicer zanesljivih in učinkovitih zavor.



*Chrysler saratoga V6 3.0 je uvozno-izvojni artikel: z uvoženim japonskim motorjem — za izvoz v Evropo. K nam je zašel prek Avstrije in s posredovanjem ljubljanske Avtomontaže. Gre za import-export in za Chryslerjevo napovedano, a razmeroma počasi uresničevano osvajanje evropskih kupcev.*



Armatura plošča: kot včasih pri oplih



Motor: Mitsubishijev šestvaljnik



Prtljažnik: ni majhen, je pa ozek

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni — štintaktni — V 60° — nameščen spredaj prečno — vrtna in gib 91,1 x 76,0 mm — gibna prostornina 2972 kubikov — kompresija 8,9:1 — največja moč 103 kW (140 KM) pri 5200/min — največji navor 232 Nm pri 2400/min — ročna gred v 4 ležajih — po 1 odmična gred v vsaki glavi (zabati jermen) — glavi iz lahke kovine — elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig — vodno hlajenje — akumulator 12 V, 66 Ah — alternator 1260 W — uravnava katalizator izpušnih plinov

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh — položaji ročice: P-R-N-O-D-L prestava razmerja: I, 2,84; II, 1,570; III, 1,000; IV, 0,690; vzvratna 2,210; diferencial 3,750 — platšča 6J x 15 — gume 205/60 R 15 (M + S), michelin

**Voz in obesa:** limuzina — 4 vrata, 5 sedežev — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator — zadaj (pol)tega prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — dvokračne zavoje, kalutne ob vseh štirih kolesih, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska »ročna« zavora s pedalom (za levo nogo) na zadnji kolesi — volan z zabato letvija, servo, 2,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,602 m — širina 1,731 m — višina 1,420 m — medosna razdalja 2,624 m — kolotek spredaj 1,463 m, zadaj 1,463 m — rajdni krog 12,5 m — teža praznega vozila 1400 kg — dovoljena skupna teža 1870 kg — dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavoje 450 kg — prtljažnik 408 litrov — posoda za gorivo 61 litrov.

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 182 km na uro — pospešek 0-100 km na uro: 11,5 s — poraba goriva (ECE): 7,1/9,1/14,2 litra neosvinčenega bencina na 100 km

