

Test

CHRYSLER STRATUS 2.0 LE

Ta avto ni v prvi vrsti simbol, temveč bolj dokaz in rezultat uspešnega dela zadnjih let pri Chryslerju. Stratus se po svoji velikosti uvršča nekoliko pod visiona in nad neonom, slednjega so namenili Evropejcem, pa ga raje kupujejo Američani. Stratus je bolj univerzalen in utegne prav zaradi tega ugajati.

Predvsem se je veliki met posrečil oblikovalcem, saj so izdelali všečno vozilo. Limuzina deluje elegantno sodobno, svoje ameriško poreklo elegantno poudarja in to uspešno izkorišča kot svojo prednost. Prednji del avtomobila je nizek, premore (pre)majhne in podolgovate luči, konča pa se v lepo



STATUS



voyerjeru, v Ameriki, kjer se ta avto imenuje cirrus, pa ta del prostora zapoljuje kromirana plastika. Okusi so pač različni.

Bočna linija vozila se dviguje le do začetka kabine, ki je sicer rahlo potisnjena proti nosu vozila, pa ne tako izrazito kot pri visionu. Avto je potem optično raven vse do konca kabine, končuje pa se v stopničasto povišanem zadku. Če opazujete prav tako povišano polico za zadnjo klopo, ugotovite, da je privzidnjena še za varen, a seveda nekoliko omejen pregled za vozilo. Zadek je oblikovan prav tako v slogu današnjih dni, torej ovalne luči nad odibjačem ter zajeten kos pločevine nad njimi, ki se dviga kot testo pri vzhajjanju. To idilo okroglin pri stratusu preseka precej ostra linija roba zadnjega pokrova, ki se zaključi v mini spoiler. Harmonično obliko vozila nekoliko moti preveč prostora med kolesi in blatniki, tega je kar za dobrih deset centimetrov, pa tudi petnajstcoljska kolesa so videti nekoliko premajhna.

V avtomobilih podobnega

oblikovani hladilni maski, ki je razdeljena le z enim navpičnim in enim vzdolžnim okrasnim plastičnim rebrom, v stičišču pa je nameščena Chryslerjeva zvezda. Tako oblikovana maska precej prispeva k elegantnosti vozila, zelo je podobna tisti na novem

razreda smo videli že večje prtljažnike, vendar je tudi ta z normno prostornino 420 litrov dovolj velik. Če ga boste odpirali, pazite, da boste to delali temeljito, kajti če se pokrov ne prevesi popolnoma, ga zaradi dokaj šibkega rogovilja, ki ga nosi, kaj hitro dobite na glavo. Se pa zato mehanizem ne poglablja v prtljažni prostor, edini zameri pri transportnih lastnostih stratusa pa sta premajhna odprtina med potniškim prostorom in prtljažnikom ter



zunanjih ogledal ter vrtljivim stikalom za zračenje. Manj pa navdušijo stikala za pomik šip (v primeru daljših nohtov),

Motor v nosu je prav takšen kakor v neonu, kjer je tudi uspešno preživel svojo otroško dobo.

nedeljiva zadnja klop.

Notranjost stratusa je do delano ameriška. Armaturna plošča se vleče daleč naprej pod položno prednjo šipo, kar govorji o nujnosti klimatske naprave, ki jo stratus tudi ima. Na njej je niz praktičnih in nekaj manj praktičnih stikal, praktičnost velja obvolanskima ročicama, kombiniranemu stiku za nastavitev dovolj velikih

stikalo za vklop gretja zadnje šipe in pa tisto za vse štiri utripalke, ki je nameščeno za volanom, pa še zoprno pri vklopu in izklopu. Merilniki so dobro pregledni in ustrezno zasenčeni ter zvečer razsvetljeni z umirjeno rdečkasto svetljivo. Nekaj posebnega ponuja pepelnik, nameščen tam, kjer je bilo nekdaj pri ameriških avtomobilih, dandanes pa že

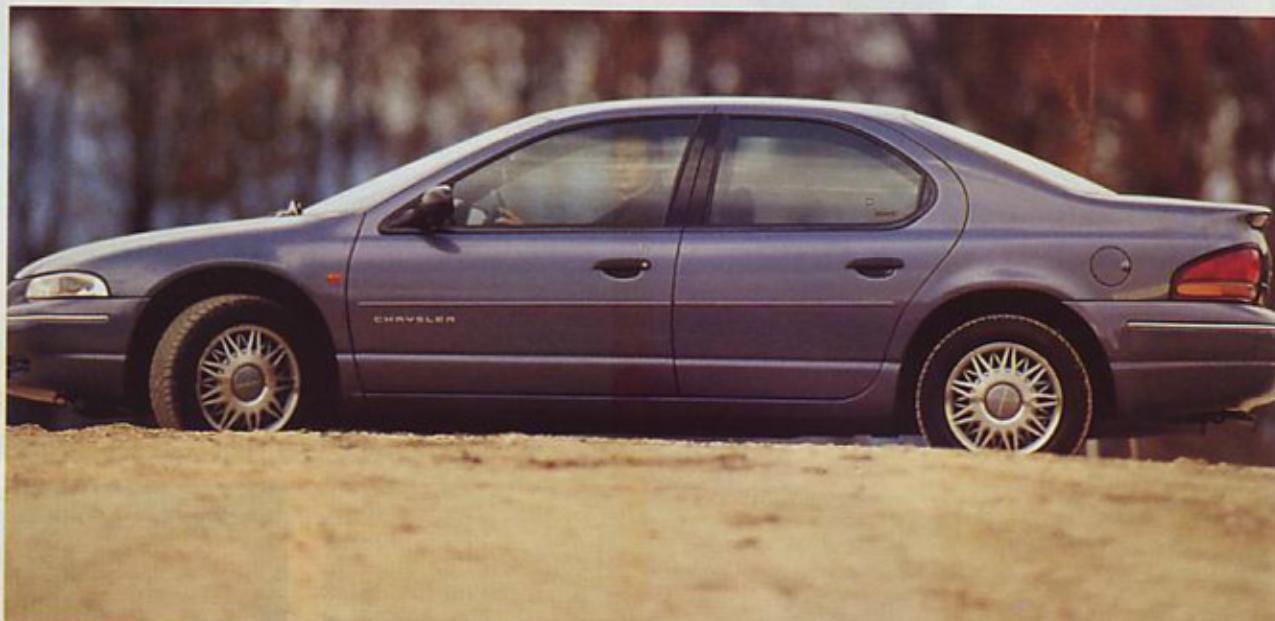


Precej plastična armaturna plošča

Motor v nosu je prav takšen kakor v neonu, kjer je tudi uspešno preživel svojo otroško dobo. Nameščen je spredaj prečno in poganja prednji kolesi, kot je postala navada pri večini sodobnih ameriških avtomobilov. Iz nekaj manj kot dveh litrov gibne prostornine potegne 96

servoojačevalnik za volan. Zadnja dva koluta namesto bohnastih zavor pa že prihajata s seznama dodatne opreme skupaj z ABS, pa še elektrifikacija stekel in lahkakovinska platišča.

Chrysler stratus glede na svojo zunanjost prav gotovo nekoliko izstopa v pozitivno



Nedeljiva zadnja klop in ozko grlo

pri večini, odlagališče za pločevinko s pijačo. Je pa na tej armaturni plošči nekaj, kar je še zmeraj znano iz ameriških avtomobilov: precej plastike, kar seveda ni najbolj ugledno.

Prostora v avtomobilu je dovolj, streha nad zadnjim klopm se ne spušča preveč izrazito, sedeži niso biser

ergonomije, so pa sedalne površine dovolj velike, da se da na njih udobno in vožnji prilagojeno sedeti. Za udobnost vožnje uspešno skrbi tudi podvozje. Štiri posamične obese so zelo dobro ugašene, blažilniki niso premehki, tako da o pretiranem nagibanju v ovinkih ni govora. Avto sicer ni športno trd, zato pa odlično

absorbira neravnine s ceste in se da z njim zelo hitro peljati skozi ovinke prav po zaslugi podvozja in pa dokaj neposrednega, progresivno delujočega servovolana z le 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Zavore delujejo zadovoljivo, čeprav bi si včasih zaželeti, da bi bile za odtenek učinkovitejše.

KW (131 KM) moči pri 5950 vrtljajih v minuti. Rad pa se zavrti tudi do 6300 vrtljajev. Po širje ventilni na valj in le ena odmična gred mu dajejo popolnoma dovolj veselja do visokih vrtljajev, težava pa je, da je nad 5000 vrtljaji preveč hrupen. Deluje zelo kultivirano, stratus je v kombinaciji z njim zadovoljivo poskočno in motorizirano vozilo. Nekoliko neprijetna za voznika utegne biti poraba goriva, če bo s pedalom za plin neizprosen, v normalnih razmerah pa je motor ekonomičen. Paket opreme LE se uvršča pod razkošnejšega LX, ampak zato niste prikrajšani za dve zračni vreči, zatemnjena stekla s fotoobčutljivo prednjo šipo, klimatsko napravo, radio (na zvočnikih je nekdaj pisalo infinity, današnji pa tudi niso daleč od tega) in progresivni



Motor: sodoben, zmogljiv, hrupen in včasih preveč žejen

smer. Morda bi pustil še boljši vtis, kot ga je, če ne bi bil tako slišen piš vetra okoli vozila pri večjih hitrostih, česar se je pač treba navaditi, drugih nenatančnosti pa nismo opazili. Glede na to, kar ta avto ponuja za dokaj ugodno ceno, je čisto mogoče, da ga bodo kupci vzljudili bolj kot neonata.

Andrej Supé
Foto: Matej Družnik

CHRYSLER STRATUS 2,0 LE

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 87,5x83,0 mm - gibna prostornina 1996 kubikov - kompresija 9,4:1 - največja moč 96 kW (131 KM) pri 5950/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,6 m/s - specifična moč 48,1 kW (65,6 KM)/liter - največji navor 174 Nm pri 4400/min - ročična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska večtočkovni vbrizig - vžig - vodno hlajenje 8 litrov - motorno olje 4,7 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 1250 W - uravnavavanje izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolurna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 1,554; II. 2,13; III. 1,36; IV. 1,03; V. 0,81; vzvratna 3,42, diferencial 3,94 - platišča: 6Jx15 - gume: 185/65 R15 (Goodyear eagle NTC2) - katalni obseg 1,84m - hitrost pri 1000/min v V. prestavni 40,1 km/h.

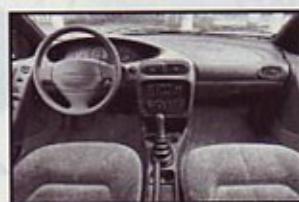
Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonošna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetne noge, trikotna prečna vodila, vzdolžna nihajka, stabilizator - zadaj vzmetne noge, dvojna prečna in trikotna vodila, vzdolžne nihajke, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj kolute, servo, ABS, mehanična ročna zavora na zadnjem kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4745 mm - širina 1820 mm - višina 1375 mm - medosna razdalja 2745 mm - kolotek spredaj 1530 mm, zadaj 1530 mm - radij krog 12,2 m.

notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalja) 1800 mm - širina (komolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1450 mm - višina nad sedežem spredaj 910-960 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednjih sedežev 920-1100 mm, zadnjih klop 700-920 mm - premer volanskega obrača 380 mm - prtičnik (normno) 420 l - posoda za gorivo 64 l.

Teža: prazno vozilo 1350 kg - dovoljena skupna teža 1865 kg - dovoljena teža prtoklice z zavoro 1000 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek na 100 km/h 10,9 s - poraba goriva: 8-12 litrov neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
205 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	4,9 s
0-80 km/h	7,5 s
0-100 km/h	11,5 s
0-120 km/h	15,9 s
0-140 km/h	22,3 s
0-160 km/h	31,5 s
1000 m z mesta	32,7 s (162 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)
36,3 s (152 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.)
44,1 s (122 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h 108,0 m
od 100 km/h 48,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

40	37,9 km/h
60	57,6 km/h
80	77,3 km/h
100	94,1 km/h
120	112,3 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava: III. IV. V.

hitrost:

50 km/h	60	59	59
100 km/h	68	66	65
150 km/h	-	72	70
200 km/h	-	-	74
prosti tek		65	

Poraba goriva:

testno povprečje
12,8 l na 100 km

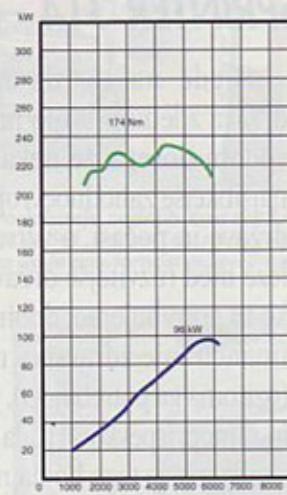


DIAGRAM MOTORJA

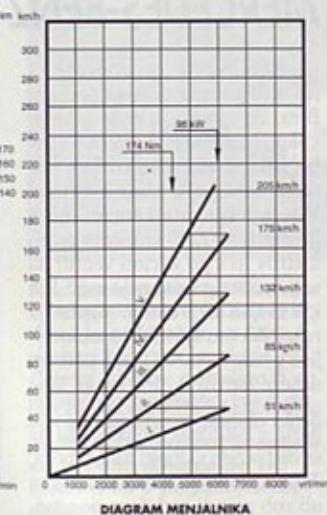


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- videz
- lega na cesti
- prostornost
- zmogljivosti
- cena
- varnost

Grajamo

- namestitev nekaterih stikal
- piš vetra okoli vozila pri večjih hitrostih
- poraba goriva ob priganjanju
- hrup pri višjih vtlijajih

Iz oči v oči

Dobro, ni lancia stratos, je pa chrysler stratus. Dovolim si reči, da mi je njegova zunanjost, predvsem njegov prednji del, všeč. Tudi njegove zunanje mere so povsem evropske, le notranjost je tipično chryslerjevo ameriška. Prostorna, uporabna, a plastična. Seveda v svetlo sivi barvi. A se to s svetlo kovinsko barvo zunanjosti prav lepo sklada.

Vinko Kerc

Potem ko so Američani osvojili resnico, da je avtomobil lahko tudi krajsi od petih metrov, je Evropa spoznala, da na svetu niso le njena, japonska in korejska vozila. S stratusom se Chryslerjeva europeizacija prijetno nadaljuje. To, da stratus spominja na kakšen opel, ni nič slabega. To, da je v detajlih še vedno ameriško robat, utegne komu celo ugajati. To, da je ukrojen tudi po meri slovenskega človeka, je pa sploh njegova prijetna lastnost!

Martin Česenj

Cena
3.802.728 SIT
(Chrysler Jeep Import d.d., Ljubljana)