



VOZILI SMO

magazin

CHRYSLER  
SUNBEAMŠKOT  
VENDAR NE SKOPUŠKI

Chrysler sunbeam, avto srednjega razreda, naj bi na britanskem otoku zadržal lastnike ameriškega Chryslerja, Veliki Britaniji pa prizanesel z novimi številnimi brezposelnimi delavci — »Sončni žarek«, kot se imenuje avto, je bil delo kratkoročnega načrtovanja, zato ni bilo dovolj časa za originalne rešitve zunanosti in notranjosti

Tretji veliki svetovni avtomobilski kongres — Chrysler — je s svojo mnogonacionalno nogo razmeroma pozno stopil na Britanske otočje — in sicer leta 1967 z nakupom tovarn takratne Rootsove grupacije (tovarna Hillman, Sunbeam, Humber, Singer itd.). Toda ameriški lastniki so že po osmih letih začeli pripravljati kovčke; deloma po zaslugi večnih štrajkov vsemogočnih britanskih sindikatov, deloma pa zaradi ponesrečene politike modelov si je Chrysler United Kingdom namreč iz leta v leto nabiral izgubo. Šele finančna injekcija britanske vlade, ki je v skrbi za delovna mesta na široko razvezala državni močnjček, je ameriške direktorje pripravila do tega, da so svoje karriere sukničje in progaste hlače obesili nazaj v omare in se lotili reševalne akcije. Edina zahteva britanske vlade ob finančni podpori je bila ta, da Chrysler v najkrajšem času razvije nov, konkurenčen avtomobil spodnjega srednjega razreda. Tako se je z »otročimi dokladami« vnaprej že po letu in pol rodil novinec z imenom »sunbeam«, sončni žarek.



ječih delov, zlasti mehanike, saj bi priprava do obisti novega avtomobila zahtevala najmanj štiri leta, če že ne vsaj pet.

## PROSTORNOST V MEJAH

Chrysler sunbeam je potemtakem sestavljenka, v kateri je nova le karoserija in notranja oprema.

Čeprav ima »sunbeam« s podiranjem zadnje klopi spremenljivo geometrijo prtljažnika, so gnana zadnja kolesa, zato pa je motor spredaj vgrajen vzdolžno. To avto-

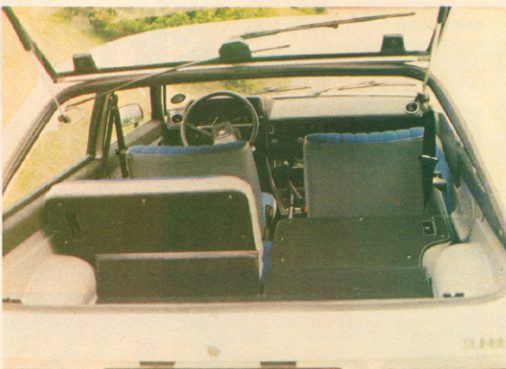
mobilu piše tudi na nosu, ki je nasproti celotni dolžini avtomobila razmoma dolg. Po drugi strani pa dolg nos skupaj s prednjim spoilerjem, krepkimi odbijaci in nekaj okrasja skrbi za nekoliko športni videz. Na zunaj kot tudi med vožnjo ugajajo velike zastele površine; vzbujajo vtis večje prostornosti, kot jo sicer pokažejo kolena potnikov na zadnjih sedeh, ki jim gre bolj tesno, če sta prednja sedeža pomaknjena povsem nazaj. Morebitnemu tretjemu sopotniku na zadnji klopi je napoti še tunel kardanske gredi in če so zrasli nad povprečne mere, je potnikom na zadnji klopi nekoliko pičlo odmerjen prostor nad

glavami. Vstop na zadnjo klop sveda zahteva tudi nekaj zviranja, saj ima vozilo vrata samo spredaj.

Sicer pa: pri avtomobilu, ki je na zunaj dolg 3,83 metra in ki ima za novejšje pojme dokaj kratko, 2,41 metrsko medosno razdaljo, je z vzdolžno grajenim motorjem in pogonom na zadnji kolesi, pri katerih rabi svoj prostor še diferencial, le malo priložnosti za prostorske čarovnije. Tovarna sicer omenja za prostornino prtljažnika pri nepodrti zadnji klopi ugodno mero 420 dm<sup>3</sup>, vendar za molči, da gre pri tem za prostornino do stro-pa, torej brez zadnje police, ki prtljago skriva pred nepovabljenimi očmi.

Na delo so se vrgli ne le v britanskem, marveč tudi v francoskem Chryslerju in ameriški »centrali«. Kljub panični naglici in večnaro-dnim staršem pa se je vendarle rodilo nekaj, kar je privlačno na pogled in po svojem značaju vsaj enakovredno podobnim sorodnikom iz drugih ameriških tovarn na Otoku in stari celini, pri čemer se sama po sebi vsiljuje zlasti primerjava z General Motorsovima vauxhall chevette in opel kadet city, ki imata prav tako priskean zadek nad zadnjimi pogonskimi kolesi.

Sveda pa je vnaprej očitno, da v letu in pol ni mogoče narediti novega avtomobila brez rabe že obsto-



tiklina), halogenske žaromete in več kromastega okrasja, med instrumenti pa tudi merilnik vrtiljave, voltmeter in merilnik oljnega tlaka.

Takoj pade v oči, da je armatura na plošča na moč podobna tisti iz chrysler avengerja, instrumenti in stikala na njej ter obroč volana pa so doma v novejših smicah.

Sedeži si tako po udobju kot po telesu prikladnih oblikah zaslužijo povprečno oceno, pač gre omeniti posebej prijetno skladnost notranje opreme glede izbire barv in materialov in zelo dobro in natančno končno izdelavo. Med drugim je že najcenejši »sunbeam LS« čez in čez prekrit s tekstilno preprogo; sedeži so v »LS« in »GL« oblačeni v kariraste škotske vzorce, le pri »S« so se jim opovedali v prid progastemu žametu.

## MOTORJI IZ DVEH GNEZD

Nabiranje sestavnih delov z raznih koncev je glede motorja znelo vkup svojevrstno kombinacijo. Medtem ko se motorji določnega tipa avtomobila ponavadi med seboj razlikujejo le po gibni prostornini in moči, ima »sunbeam« motorje iz dveh povsem drugačnih gnezd.

Najmanjši, komaj 928-kubični motor je z 872 kubikov povečani nekoč dobro znani aluminijasti poskočeno leta 1976 opisane hitlimana imp, ki v mlini primeru zmora 43 KM. Je kar precejšen nenavadneš s sodobno, v glavo vgrajeno odlično greldno, a samo tremi težaji na rolični gred. Temu gre tudi pripisati, da sicer hitro vrteč motor nad nekako 5000 vrtljaji v minuti postane nemiren in glasen. Dobrih 800 kilogramov težko vozilo je z malim motorjem kar poskočno, dokler na cesti ni kaj prida vzpetin, pač pa na klanjih zahteva pogosto pretikarje prestav. Če naj avtomobil ostane v zagonu.

Pri drugih dveh motorjih gre za

**Ker ima »sunbeam« pogon na zadnji kolesi je dno prtljažnika v prisekanem zadku visoko. Za večanje prtljažnika zadošča podiranje zadnjega naslonjala, ki je v boljše opremljenih različicah »GL« in »S« deljeno**

Ker je dno prtljažnika zaradi spodaj ležečega diferenciala precej visoko, je treba za povečanje prtljažnika podreti samo zadnje naslonjalo, da nastane raven (z izjemo izboklin blatnikov) prtljažni prostor, na katerega gre po tovarniških podatkih do stropa 1210 dm<sup>3</sup> prtljage. Rezervno kolo z dvigalko je pod dnom prtljažnika in torej ni v napoto, vendar pa do njega ni moč priti z zunanje strani, kot pri mnogih francoskih vozilih, marveč je treba v »smolastem« primeru najprej zmetati prtljago iz prtljažnika.

Prav ugodne pa so prostorske razmere – tako po širini kot po dolžini – na prednjih sedežih, ki imajo tudi za velikane gostoljubno velik pomik nazaj, tako da jim prostora res ne manjka. Prostor je

očitno odmerjen v prid prednjim sedežem, kar je za velikoserijskih družinski avto, v katerem zadaj navadno sedi naraščaj, povsem prav. S tem v zvezi gre omeniti še možnost, ki jo dajeta dražje opremljeni različici »GL« in »S«, da je zadnje naslonjalo moč podreti le na pol, in je dovolj prostora za tretjega potnika in prtljago. Tudi ob »sunbeamu« pa se nam – tako kot pri drugih avtomobilih s podiranjem zadnje klopi – vsiljuje vprašanje: zakaj je treba s to vse bolj pogosto odlično rešitvijo skopariti in jo nuditi le v dražjih izvedbah ali pa celo za posebno doplačilo!

Sicer pa v drugih ozirih, kjub temu, da »sunbeam« izdelujejo v škotskem Linwoodu, ni moremo govoriti o skopuštvi iz škotskih šal.

## RADODARNI ŠKOTI

V treh različicah opreme ponujeni avtomobil – kot »LS«, »GL« in »S« – je že v najcenejši »LS« izvedbi povsem spodobno opremljen, med drugim z greto zadnjo šipo, avtomatskimi, pod notranje obloge vgrajenimi varnostnimi pasovi, ležalnimi sedeži, električno brizgaliko za pranje šipe, preklopni vzvratni ogledalom in lučmi za vzvratno vožnjo.

Pri dražjem »GL« gre k temu dodati še osrednjo konzolo na tunelu in žep v vratih, urc, širše gume (155 namesto 145 SR 13) in z omenjeno deljeno naslonjalo zadnje klopi; medtem ko ima »S« tudi brisalnik zadnje šipe (za prisekane zadke zelo pomembna pri-



**Ze pri cenejših različicah je »sunbeamova« notranja oprema lična in popolna. K najdražji »S« opremi pa sodi tudi merilnik vrtiljavev (mala slika). Ker smo »sunbeam« preskušali v njegovi domovini, na Škotskem, so imeli volan na desni strani**



Redka posebnost: dvizna vrata za zadku so pravzaprav dvizno okno brez okvirja; vse naprave so pritrjene neposredno na zadnjo šipo

nespremenjene motorje avtomobil Chrysler avenger oziroma do nedavnega tudi sunbeam 1300/1600 (Britanski Chrysler je točno naredil tudi red v imenih in poslej vsi avtomobili nosijo znak Chrysler, nekdanja znamenita sunbeam pa je le še tip avtomobila).

Oba motorja sta klasične gradnje s stransko odmično gredjo, a s petimi ležaji na ročicni gredi. Pravzaprav gre za tri motorje: Z gibno prostornino 1298 kubičnih ta namreč dva, s 60 ali pa z 71 KM. Močnejši od njiju je dokaj navit in ima največji navor (9,8 kpm) pri visokih 4800 vrtljajih v minuti, tako da ga je treba voziti športno, s poganjanjem v visoke vrtiljaje in razmeroma pogostim pretikanjem prestav – slej ko prej se mora to poznati tudi pri porabi goriva. Čeprav pri preskusnih vožnjah nismo imeli priložnosti, da bi to trditev tudi preverili. Vsekakor se nam zdi slabotnejši, a dokaj prožen motor s 60 KM z največjim navorom (9,5 kpm) pri 2600 vrtljajih v minuti primernejši pogon za družinski avto.

Druga je seveda v tem pogledu pesem pri večjem, 1598-kubičnem motorju, ki s 70 KM združuje poskočno moč in lagodnost pri preklonju prestav, ki jo omogoča velik navor (12,6 kpm) pri nizkih 2000 vrtljajih.

Z »S« opremo je moč dobiti le 1,6 litrski motor, medtem ko so pri »LS in »GL« na voljo vsi motorji. Vsekakor so »sunbeamovl« motorji v tehniškem pogledu sila pov-

prečni izdelki, pač pa po izkušnjah iz drugih vožnj, ki jih poganjajo, vemo, da so varčni in pri vzdrževanju nezahtevni – poslej še toliko bolj, ker so (tako kot vsi novejši Chryslerjevi avtomobili) dobili elektronsko vžigalno napravo brez kontaktov, ki ne zahteva vzdrževanja.

Omenimo še izvrstne štiristrupenske menjalnike z lahkotino in izredno natančno prestavno ročico. Z 1.3 in 1.6 litrskimi motorji pa je na voljo tudi Borg Warnerjev samodejnik.

**UGLAŠENE NOGE**

Na diani je, da si pri hitrem rojevanju »sunbeam« niso belili glave s podvožjem in so pod pločevino vtaknili »prirodni material« – avengerjevo prednjo premo na Mc Phersonovih vzmetnih nogah in zadnjo togo premo na vzdolžnih vodilih in vijahnih vzmeteh. Pač podvozje, ki je z manjšimi razlikami v milijonski rabi pri večini zadaj gnanih avtomobil.

Potem, ko sem se na škotskih cestah kolikor toliko navadil na vožnjo po levi in na volan na desni strani vozila, in me je minil strah, da mi bo z druge strani ovinka kak »cepec pripeljal po levi«, se je »sunbeam« lahko izkazal z dobro lego v ovinkih – kljub togi premii in kljub vegastrmu škotskemu asfaltu. Ker škotom tudi dežja nikoli ne manjka, smo se lahko hitro vozili tudi po mokrih ovinkih. Vrh tega je »sunbeam« pokazal kaj

malo občutljivostjo na aquaplaning in bočni veter.

Splošen značaj podvozja: v normalno do precej hitro voženih ovinkih zahteva nekoliko dodajanja volana, do zanašanja zadka pride le v izjemnih primerih, če voznik pri veliki hitrosti avto še z volanom »porine« v ovinek. Tudi na zelo vestnem asfaltu je le izjemoma opaziti rahlo poskakovanje zadnje preme, ki je sicer tako značilno za tovrstno podvozje.

Vrh dobre lege na cesti se tudi čez udobje vožnje ni moč pritožiti in kompromis med voznimi lastnostmi in udobjem je prav dobro uspel. Pravzaprav vzmeti in blažilniki prav presenetljivo dobro opravijo s kratkimi in dolgi ne-ravninami na cesti, vzmeti pa je niso premehe, da bi se karoserija v ovinkih kaj pridila naglaba.

Chrysler sunbeam je v primerjavi z vrstniki v svojem razredu prav udoben avto, nemalo tudi po za-slugi dobrega dušenja ropota in šumov. Zadovoljuje tudi natančen in s 3,6 zavrtljaja dovolj neposredno volan, ki je pri običajni vožnji tudi dovolj lahkoten – pač pa ga gre v ostraje voženih ovinkih dobro prijeti, pri manevriranju na parkiriščih pa je že kar težak. In pohvalimo tovarno, da ni skoparila pri zavorah in tudi najcenejšim »sunbeamom LS« namenila ser-vovočevalnik.

**Avtomobilom, kot je chrysler sunbeam v testniškem žargonu navadno pravimo dobra »konfekcija«.** Nimalo ne sodobne tehniške zasnove, ki jo v tem avtomobilskem razredu predstavlja vsaj prednji pogon in prečno vgrajen motor, ne drobnih tehniških fine-rov; vendar pa te, vsakdanjemu avtomobilskemu porabniku morda niti ne preveč pomembne lastnosti, nadomestijo s preskušeno, nezahtevni mehaniko in povprečno uporabnostjo brez velikih oblik ter brez velikih pomanjkljivosti.

Takih avtomobilov je pravzaprav veliko v vseh avtomobilskih razredih, njihov uspeh nasproti tekmeccem pa je v veliki meri odvisen od odgovora na kupčev vprašanje: koliko avtomobila do-bim za svoj denar? Vprašanje, ki pri sunbeamu za zdaj še nima odgovora. Škoti so bili namreč previdni zaradi morebitnih otroških boleznih hitro rojenega avtomobila in so z izvzom pričeli že le nedavno, k nam pa ga bo za-grebški Unikomerc začel uvajati šele konec septembra. Vozati lo po dosežanjih izkušnjah z britanskim Chryslerjem in so šibkem britanskemu funtu računamo z razmeroma ugodno ceno v primerjavi s podobnim avtomobilom iz uvoza.

TOM PLETERSKI

**TEHNIŠKI PODATKI**

**Z motorjem 0,9 litra**

**Motor:** štirivaljni – štiristranski – vrtni – vgrajen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 70 × 60,3 mm – gibna prostornina 528 kubi-kov – kompresija 9:1 (gorivo su-per) – največja moč po DIN 43 KM (31,5 kW) pri 5000/min – največji navor 7,7 kpm (63 Nm) pri 2600/min – blok in glava iz aluminijeve litine – ročična gred v 3 ležajih – osmična gred v glavi (variga) – enoji pre-čnodolžni uprinarj zeriš-stromberg z ročnim čokom – vodno hlajenje, elektronski ventilator s termostatskim vklopom – elektronski vžig brez kontaktov – alternator 560 W – aku-mulator 12 V, 40 Ah.

**Prenos moči:** pogon na zadnji ko-lera – enostopenjski suha sklopka – štiristrupenski sinhronizirani menjal-nik, prestavna ročica na tunelu – plastika 4 1/2 J – gume 145 SR 13.

**Voz in obesa:** kombi-limuzina za 4–5 oseb – dvoya vrata in dvilina vrata na zadki – samosamoza se-rija – prednji kolesi posamčno na erognih prečnih vodilih, vzmetna no-ge, predni stabilizator – zadaj togo prema na vzdolžnih in prečnih vodi-lih, vijahne vzmeti, teleskopski bla-žilniki – spredaj kolturne, zadaj bo-vo-naste zavone, dvokrožni sistem, ser-vovočevalnik – mehanska ročna za-voza na zadnji kolesi, ročica med se-deži – volan na zobato letvi, raj-dni krog (med zidovi) 10,2 m; 3,6 obrata volana.

**Merje in teže:** dolžina 3,83 m, širi-na 1,60 m, višina 1,40 m – medos-razsejla 2,415 m – kolotek spredaj (zadaj) 1,315/1,305 m – teža prazne-ga vozila pripravljeno za vožnjo: LS 813 kg, GL 820 kg – dovoljena skupna teža 1200 kg – priključak 420–120 cm (tovarna) – posoda za gorivo 41 litrov.

**Zmogljivost:** (tovarniški podatki): največja hitrost 129 km/h – pospe-ški z mesta na 100 km/h v 23 sek. – poraba goriva (približna ocena ure-ditve) 7–10 litrov na 100 km.

**Z motorjem 1,3 litra, 60 KM – vse kot z motorjem 0,9 litra, razen**

**Motor:** vrtna in gib 78,6 × 66,7 mm – gibna prostornina 1295 kubi-kov – kompresija 8,8:1 – največja moč 60 KM (44 kW) pri 5000/min – največji navor 9,5 kpm (63 Nm) pri 2600/min – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (variga).

**Prenos moči:** za doplačilo štiristrupenski samodejni menjalnik – gume 155 SR 13

**Merje in teže:** teža praznega vozila LS 878 kg, GL 880 kg – dovoljena skupna teža 1200 kg.

**Zmogljivost:** največja hitrost 144 km/h – pospeški 0–100 km/h v 17 sek. – poraba goriva 6–11 litrov na 100 km (približna ocena)

**Z motorjem 1,3 litra, 71 KM – vse kot z motorjem 1,3 litra 60 KM, razen**

**Motor:** največja moč 71 KM (52 kW) pri 5600/min – največji navor 9,8 kpm (96 Nm) pri 4800/min.

**Zmogljivost:** največja hitrost 151 km/h – pospeški 0–100 km/h v 15 sek.

**Z motorjem 1,6 litra – vse kot z motorjem 1,3 litra, razen**

**Motor:** vrtna in gib 87,4 × 66,7 mm – gibna prostornina 1598 kubi-kov – največja moč 70 KM (51,5 kW) pri 4800/min – največji navor 12,6 kpm (124 Nm) pri 2900/min.

**Merje in teže:** teža praznega vozila LS 878 kg, GL 885 kg, S 904 kg.

**Zmogljivost:** največja hitrost 153 km/h – pospeški 0–100 km/h v 15 sek.