

**Vozili smo:**

## CHRYSLER VOYAGER V6

*Večnamensko vozilo, velikoprostorska limuzina, limuzinski kombi. Tri imena z enim namenom: olajšati družinske, a tudi poslovne prevoze. V Evropi je ta zamisel stara vsaj toliko kot renault espace. Vodijo pa še vedno Japonci in Američani. Tudi chrysler voyager, alias dodge caravan, alias plymouth voyager nosi pečat »made in USA«.*

Podoben je kvadru z upognjeno zašiljenim koncem. Na nosu vozi zvezdo, Chryslerjevo, peterokrako in kromirano. Kromirane so tudi kljuke štirih vrat, prtljažniška nosilca na strehi in posamične, a diskretno ozke okrasne letve na karoseriji. Toda večina obrob je motno črna in skladna s kovinsko rdečo barvo testnega avtomobila.

Karoserija je dolga kot pri mercedesu 190 in široka kot pri mercedesu 500. Je pa znatno višja. Prednjima sedežema pripada dvoje običajnih vrat. Preostalim potnikom so na voljo drsna vrata le na desnem boku. Prtljažniškim posegom v vozilo rabijo dvizna vrata na zadku.

Sedežev so tri vrste. Voznik in njegov desni sopotnik sedita v udobnih foteljih, dovolj razmaknjenih, da se je med njima moč sprehoditi v zadnji del avta. Druga vrsta sedežev je – zaradi prehoda ob drsnih vratih – ožja, kot bi mogla biti, in je namenjena le dvema

osebama. Zadnja klopa je za tri odrasle ljudi. Voyager je torej sedemsedežnik; plus prtljaga v zadku (in, če je sila, na strehi); plus možnost, da se zadnji klopi zložita ali povsem izvlečeta, v prid celotni 3900-litrski prtljažni prostornini.

Prostorskih čudežev seveda ni: zadaj sedijo potniki na razmeroma kratkih sedalnih površinah z razmeroma nizkimi naslonjali brez zglavnikov in na srednjih sedežih – z enojnimi pasovi za privezovanje. Ampak celotna notranjost je barvno skladna (v našem primeru temno rdeča), z umetnim usnjem na sedežih in vratih, z »bogataškimi« oblogami tal in s spretno ponarejenim lesom na armaturni plošči. Kroma ob vozniku je preveč za evropski in verjetno ravno prav za ameriški okus. Ameriško pogoste so v tem avtu tudi vdolbine za kozarce ali pločevinke s pijačo, običajnih predalov za drobnjarije (na vratih in pred desnim prednjim sedežem) pa ni. Zamenjuje jih težko dosegljiv predal pod sovoznikovo zadnjico. Voznik takšnega predala nima, ima pa po višini nastavljen in električno pomičen sedež, dve premajhni, a prav tako elektrificirani zunanji ogledali, stikala za šipe in osrednjo ključavnico (ta je električna le od znotraj navzven) in nastavljen volanski obroč, ki mu sili preblizu trebuha. Zoprna je še »ročna« zavora s pedalom, ki štrli predaleč v vhodno odprtino in se hlačnica zatika vanj, vse drugo pa je bolj ali manj razumljivo in pripravno nameščeno. Merilniki na armaturni plošči nadzirajo hitrost vozila (z dvema kilometrskima števcema), motorne vrtljaje, oljni tlak, temperaturo hladilne tekočine, električno napetost in količino goriva v posodi. Ob njih je tudi testna plošča (za vrata, luči in podobno) med njimi pa »številčnica« za posamične pre-



# PAKET

*Spredej: tudi to je Amerika!*





# IZ AMERIKE



stave v menjalniku. Menjalnik je namreč samodejen, štiristopenjski, s prestavno ročico na desni strani volanske droga. Njej nasproti je kombinirana ročica za preostanek naprav: za utripalke, luči, brisalnice in tempomat. Ameriško razkošna je tudi razsvetljava notranjosti, ameriško značilni pa so še naslednji dodatki: predalčka na strehi, od katerih je večji namenjen daljinskemu ukazovalniku garažnih vrat (seveda morate, neodvisno od avta, imeti oboje); garažo in ukazovalnik za njena vrata), termometer (zunanji) v Celzijevih in Farenheitovih stopinjah ter elektronski kompas, ki vam izpod stropa kaže, v katero nebesno smer krmarite nos vozila.

V nosu, dovolj kratkem in navpično odsekanem, da ga izza vola-

na ni mogoče videti, je prečno nameščen motor. V voyagerje vgrajujejo motorje od 2,5 litra (tudi turbo) do 3,3 litra gibne prostornine. Testni avtomobil je poganjal 3,0-litrski motor V6, sicer s Chryslerjevim napisom na lahkem ohišju polnilne naprave, a kupljen pri Mitsubishiju in tudi z Mitsubishijevo uradno oznako 6G 72. Takšen motor poganja na primer tudi Mitsubishijev terencec pajero V6 in, v izboljšani izvedbi, limuzino diamante ter kupe 3000 GT iste znamke. To je namreč prijetno uglajen in pripravno zmogljiv motor, »upognjen« pod 60-stopinjskim kotom, s po eno odmično gredjo v vsaki lahki glavi ter z zobatim jermenom zanju. Ob elektronski za vbrizgavanje goriva in vžig ter ob uravnavanem izpušnem katalizatorju zmora ta motor največjo moč 103 kW (140 KM) pri 5200 vrtljajih v minuti in največji navor 232 Nm pri 2400 vrtljajih v minuti. Obe zmogljivostni krivulji se dobro ujemata tudi s štiristopenjsko avtomatiko v menjalniku. Pri njej je direktna že tretja prestava, četrto so močno podaljšali ▶

(overdrive), dolga je tudi prestava v diferencialu.

Motor v voyagerju brezhibno vžiga, se takoj oglasi z zdravim in zamolklim zvokom negovanega šestvaljnika, hkrati pa se tudi dovolj rad vrti. Prepovedano območje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6000, ampak do tja je kazalec le z ročnim izbiranjem prestav v menjalniku. Če pa se voznik ne »vmešava«, pretika avtomatika pri 5200 vrtljajih oziroma, iz tretje v četrto prestavo, pri 4600 vrtljajih v minuti. Žal počne to večinoma grobo (s sunki, ki jih je mogoče zaznati po vsem vozilu) in glasno.

Ob delovanju avtomatike smo izmerili tudi pospeške: voyager je z mesta do hitrosti 80 km na uro pospešil 8,1 do hitrosti 100 km na uro v 11,8 in do hitrosti 120 km na uro v 18,9 sekunde. Največja hitrost je znašala 173 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med razmeroma kratko, le 500-kilometrsko preskušnjo pa 16,4 litra neosvinčenega benzina na 100 prevoženih kilometrov. Pri tem je treba upoštevati, da je bilo vozilo obuto v zimsko profilirane gume (na serijskih lahkih platiščih).

Gume so s truščem na asfaltu in s tresljaji na volanu nedvomno kvarile tudi vožno udobje, niso pa



Zadaj: prilagodljiva prostornost, zasilno rezervno kolo pod zadkom

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – 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 – ročična gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – glavi iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanja goriva in vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 1260 W – uravnavani katalizator izpušnih plinov

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – štirstopenjski samodejni menjalnik, ročica ob volanu – položaji ročice: P-R-N-O-D-L – prestavna razmerja: I. 2,840; II. 1,570; III. 1,000; IV. 0,690; vzvratna 2,210; diferencial 2,360 – platišča 6J x 15 – gume 205/70 R 15 M S (eagle)

**Voz in obese:** limuzinski kombi – 4 vrata, 7 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolturne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, mehanska »ročna« zavora s pedalom (za levo nogo) na zadnji kolesi – valan z zabata letvijo, servo, 3,0 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,503 m – širina 1,833 m – višina 1,760 m – medosna razdalja 2,845 m – kolotek spredaj 1,520 m, zadaj 1,580 m – rajdni krog 12,5 m – teža praznega vozila 1550 kg – dovoljena skupna teža 2200 kg – dovoljena teža prikolice z zavaro 1200 kg, brez zavore 600 kg – prtljajnik 300/3900 litrov – posoda za gorivo 75 litrov

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 175 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,2 s – poraba goriva (ECE): 7,7/10,2/14,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km



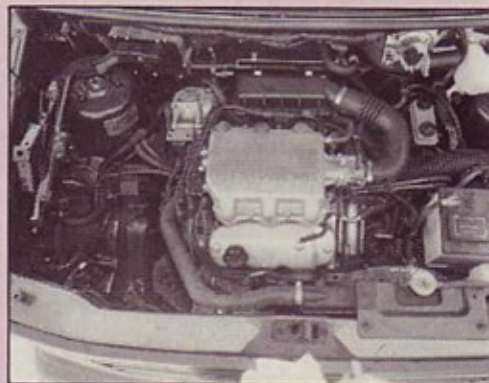


bile edini krivec. Voyager s svojo kombijevsko obliko pač ne more neslišno rezati zraka (zato postane pri hitrostih nad 140 km na uro zoprno hrupen), pa tudi njegovo podvozje ni najboljšo limuzinske sorte. Prednji pogon sili voznika v dosledno in precej izrazito dodajanje volana na ovinkih, pa tudi v urna odzemanja, če zadek na hitro poskoči v stran. Prednjima obesama z vzmetnima nogama in stabilizatorjem ni kaj očitati, toda zadnje listnate vzmeti je seveda nemogoče uglasiti na udobje samih potnikov in na dodatno obtežbo z morebitnim tovorom. Volan s servojačevalnikom zmore biti lahkoten tudi ob samo treh zavrt-



Na stropu: kompas, termometer, luči, predala

V nosu:  
Mitsubishijev motor  
V6 3.0



Vrata:  
drсна so,  
zaradi varnosti potnikov,  
le na desnem boku



ljajih od ene do druge skrajne točke, je pa – prav zato – manj natančen na hitrih ravninah. V mestni gneči je voyager neroden zaradi velikega rajdnega kroga. In med zavirani pri velikih hitrostih je – upošteva tudi njegovo veliko lastno težo – dostikrat težko vodljiv, ker nima zavornega dodatka ABS.

Neskladnost med limuzinsko-udobnostnimi in kombijevsko-obtežitvenimi željami se pri voyagerju kaže tudi z občutnimi prenašanji udarcev s kratko valovitih tal, z dostikrat ne prijetnimi nagibanji karoserije na ostrih ovinkih, pa še v njenem počepajočem gunganju, kadar je cesta na dolgo valovita. Ampak to so večidel avtomobilske lastnosti z one strani oceana, ki jih ta Amerikanec v Evropi pač ne zmore prikriti. Niso pa tolikanj

otežujoče, da bi morale ljubljansko Avtomontažo, ki je chryslerje – s pomočjo avstrijskega partnerja – pripeljala k našim kupcem, skrbeti.

*Chrysler voyager V6 je torej značilen paket iz Amerike: zmogljiv, skrbno odmerjen in dovolj bahaški za oči. Pa tudi veliko je v njem, ko ga odprete!*

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdjan Živulović