

Fantje od Chryslerja so rekli, da ga bodo naredili in naredili so ga! Pravzaprav so to obljubili vsem, tudi kongresmanom in bankirjem z Wall Streeta, češ, to bo avtomobil, ki bo pravim navdušencem ustavil srce! Zdaj, nekaj mesecov pozneje, se je izkazalo, da so držali obljubo. Novi kupe Daytona Turbo Z je pravi zaresni ameriški mišičnjak s prednjim pogonom.

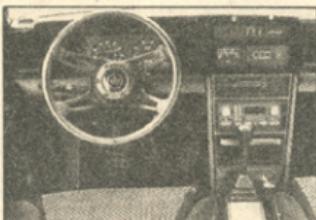
Vozili smo prototip, ki se mu roče G 24 in bo pozneje na voljo kot Chryslar Laser ali kot Dodge Daytona. Vsakega od njiju bodo prodajali v različno opremljenih in različno dragih različicah.

To, kar so storili zdaj, ni mogoče štetiti h Chryslarjevim starim navadam, ampak verjeli ali ne, povabili so nas na Laguna Seca Raceway v Kaliforniji, zato smo oblekli celajo in se pripravili na tisto, čemur pravimo preskuševalna dirka, ali cefranje novinarških živcev. So pa dirkaščice ogradili do teme, da najviše zmogljivosti s hitrostjo vred niso prisje do polne besede, zato o tem še ne moremo reči končne ocene. Vemo pa že: da je nova Daytona vsaj tako dobra kot Porsche 944 in to je, mislimo, za Chryslarjev avtomobil kar spodobno priznanje.

Ta športnik nam je bil včas Že tisti hip, ko smo sedli k volanu. Vse v njem je tako kot si dirkaško nastrojeni voznik želi, da bi bilo. Torej je opreme v nekakšni logični zvezi s tistim, kar človek od vožnje pritakuje. Vozilo pa pritisne ob sedež in ti na da časa kdo ve, kaj razmišljati, dokler ga že neš okrog prvega ovinka; potem se prizme ob cesišče in brez nepoštušnosti sledi ovinku številka dve, dokler s polno hitrostjo ne zapelješ v tretji zavoj, in tako dalje vse do devetega, z nogo čisto do tal na pedala za plin, z zdravstvenim »turbo-zvokom« ušesih in s čvrsto voljo, da bi brez odmora drvel iz kroga v krog.

Dodge Daytona Turbo Z

Izpolnjena obljuba



Zadnji kolesi ubogljivo sledita prvima, prvi pa dosledno ubogata volan, le ob zelo veliki hitrosti postane nos visljivo težak, pa je motorju potrebno na kratko odvzeti plin, da se avtomobil samodejno zravnava v zantevano smer. Volan je opremljen s servo-cjajačevalnikom in zato bolj kratkih gibov, kar je za takšno vožnjo dobro, gume – široke in nizke Goodyear Eagle GT – pa so nalogi tudi povsem kos. Motor je 2,2-litrski štirivaljni s turbinskim polnilnikom, s 142 KM pri 5600 vrtljajih, nameščen poprek v nosu in s petstopenskim menjalnikom za ugodno razvraščanje moći na kolesa.

Karoserija, dragi moji, se hvali s koliciščem zračnega upora $C_w = 0,35$, kar je modernim časom primo, a še vedno pod povprečjem, ki smo ga Američani vajeni. In oprema je porschjevska, pa nai s gledamo volan in armaturno ploščo, ali pa sedeže in obloge na vratinah. Res je, da bi morali Chryslarjevi fantje pogledati, zakaj ima zavorni pedal pretirano dolgo pot in zakaj se nekateri elektronski instrumenti slabe pregledni, ampak na ostro in zahtevno vožnjo ti dve napaki nimata premočnega vpliva.

Zato se nam zdi: da je novi Chryslarjev kupe uspešen avtomobil, vreden veselja in povhale, obenem pa tudi zgovoren dokaz, da so se pri tej avtomobilski hiši navsezadne že fotili visoko zmogljivih avtomobilov.

(Kratek zapis smo povzeli po ameriški reviji Car and Driver).