



test

Ante Mahkota

GLAS 1304 CL

Cena:

4.990 DM in 11.860,- Ndin

Zavarovalnina:

jamstvo 194,- Ndin

kasko 713,70 Ndin

Cestnina: 120,- Ndin

Barve: bela, zelena, rdeča,
siva

Prodajalec: »Tehno-Union«,
Ljubljana

Vozilo za test nam je dala
na voljo tovarna Bayerische
Motoren Werke, München

»Vsi, celo Japonci so prišli v Jugoslavijo in prodajajo avtomobile, smo zavrnali na letosnjem beograjskem sejmu. Sedaj moramo zajoditi: »Tudi Glas!«

Res, kjerkoli smo se v Sloveniji ustavili z glasom 1304 CL, povsod nas je vsaj en ljubitelj vprašal: »Kdo dela ta pomorski R 16?« – bolj razgledani pa: »Ali glas res tako dobro poskoči?« Nenavaden avto je kot zapeljivo dekle.

Bavarski avtomobili iz Dingolfinga so pri nas popolni novinci in prvi lastniki »1304 CL« (te dni bo krt), bodo lahko prepričani, da najmanj deset sosedov na okrog zanesljivo nima enakega avtomobila. To, pravijo, pa celo v glasovi domovini velikokrat prevaga, da se kupci odločijo za ta redek avto.

Glasov je pač malo, saj tudi tovarna ni velika. Družinsko podjetje Hans Glas, ki je nekod izdelovalo poljedelske stroje, pa potem prvi nemški skuter in pritlikavi goggomobil (še danes ga delajo), je v zadnjih letih izdelovalo toliko različnih avtomobilov, da je zabredlo v hude finančne težave in je moral »državljanski oče« Hans, 76, lani prodati delino tovarni BMW. Sedaj ukazujejo novi lastniki. Tvrda pa se obstaja pod starim imenom in znakom.

Očitno bodo zmanjšali število različnih avtomobilov in obstajajo, da bo BMW letos na salono v Frankfurtu povedal, katero glase nameravajo v prihodnosti še izdelovati. Prepridani smo, da bo glas 1304 CL ostal. (Enaka limuzina s Sibkejskim litrskim motorjem pa se nam zdi bolj vprašljiva.)

In morda je bil tiskarski skrat v prejšnji številki »Avta« preroč, ko je v cenuku glas 1304 CL označil kar za BMW 1304 CL. Da ne bo nesporazumno: danes glas

1304 CL še ni mali BMW, in nihče ne ve, če, kdaj bo. Jasno je le, da bi nekoliko cenejši avto prišel prav marsikateremu trgovcu BMW, saj je danes najcenejši »1600« že visoko v srednjem razredu.

Ob takšnem naklepanju pa se seveda vasilje osnovno vprašanje: Ali je »1304 CL« tehnično zrel, da bi lahko postal mali BMW?

Lep je, le preozko stoji

Naš test na to vprašanje gotovo ne more odgovoriti. Pa se nam je vseeno zdelo, prav zapisati tako dolg srodrovnik, saj je glas ennavadna žival.

Karoserija vzbuja pozornost. Mnogim je všeč. Ceprav so ji hitri zadek oblikovali v Torinu in ima tri vrata, kar je za nemške avtomobile dokaj nenavadno, glas 1304 CL ne more zatajiti, da je bil nekod majhen avto: izda ga majhna medosna razdalja.

Zaradi majhne medosne razdalje je mogče marsikaj občuti notranjost vozila. Prednja blatnica segata globoko v notranjost, da je med razmeroma visokim predorom na sredi vozila (zaradi kardanskih gred) in blatnikom zelo malo prostora za noge. Ko voznik pritiska pedala za sklop-

ki in za plin, se čevili vedno na novo zavajajo v robove karoserije.

Po drugi strani pa moramo povedati, da je prostor zelo dobro izkorščen in da je skozi zadnja vrata dostopnost pritlažniških za klopo velik — prostornina 420 litrov. Zelo všeč nam je bilo, da v pritlažniku ni rezervnega kolesa, ki je spredaj pri motorju.

In spet slabost: skozi ozka vrata dolgoraki potniki le težko zjezejo na zadnjo klop, ki je tokrat odlikiva, bolje oblikovana kot v marsikaterem drugem avtu. Pa prednost: posredno zračenje skozi dušnik, ki zajema zrak za masko hladilnika, je odličnost. Slabost: zdaj ni mogoče odpreti oken.

Všeč nam je bil okrogli merilec hitrosti, termometer in pregledno nameščena stikala, jezila nas je nerodna ročica za utripalke, ki upravlja tudi pohištvanje z žarometi in nezasenčene luči.

Tako biter avto bi potreboval brisalec vetrne šipe z dvema hitrostima, prestavnova ročica pa je kot v pravem športnem avtomobilu — tako natančno se tudi premika.

In tako bi si lahko podajali slabosti in odlike brez konca in kraja. Zakaj gias je res nemavaden avto: v eni sapi si lahko navdišen in razočaran — zaradi tega, ker se slabe in dobre strani prepletajo tako kot pri nobenem avtomobilu, ki smo ga doslej vozili.

Motor izzareva moč

»1304 CL« je avto presenečen: ko smo s polno zasedenim avtomobilom malodane brez prestanka vozili iz Ljubljane v Prago



(glej naslovno sliko), smo potovali izredno nagnjo in pred odhodom smo pričakovali, da bomo prišli na cilj utrujeni in sključeni. Pa se je izkazalo, da bi bilo krivично »1304 CL« imenovati majhen avto. Po pravici se poteguje z spodnji oddelek srednjega razreda, kjer je danes konkurenca med avtomobilskimi tovarnami najhujša.

Med temi avtomobili ga n, ki bi imel boljši motor, »1304« se nam zdi avto, ki go sa zgradiči okrog motorja. V Lahkem (810 kg) avtomobilu je motor s 60 KM, kar jamči izredne pospeške in največjo hitrost čez 150 km na uro. Pred semaforom le redkokateri avtomobil uide glas »1304 CL«, saj smo izmerili, da brez zaleta pospeške do hitrosti 80 km na uro v malodane desetih sekundah.



Motor izzareva moč, saj imajo zelo močnini motorji, tudi za šport, pri Glasu veliko izkušenj. Bill so prvi, ki so se tudi pri serijskih avtomobilih odločili za pogon zgoraj nameščene odmične gredi z zobatim jermomenom. Danes je že mnogo posnemalcev.

Pa je še vedno Glasovemu motorju le malo enakih, saj je prožen in ventilni ne zaropotajo, tudi kadar seže kazalec na merilcu vrtljivej čez 6500 (serijsko v glas 1304 CL ne vgrajejo merilca vrtljavej).

Menjalnik je odlično ugašen z motorjem. Ce kdaj zaropatajo zobniki, potem je tega kriva sklopka, ki je (čeprav s hidravliko) zelo trda, in preden se je vozilnik ne navadi, bo večkrat povsem ne izklopil.

Zelo nam je bilo všeč, da je mogoče v njih prestavah zelo dolgo vztrajati: v prvi do 44 km na uro, v drugi do 82 km na uro in v tretji do 124 km na uro.

Da bo hvala motorja popolna, naj povemo še, da je še kar varčen.

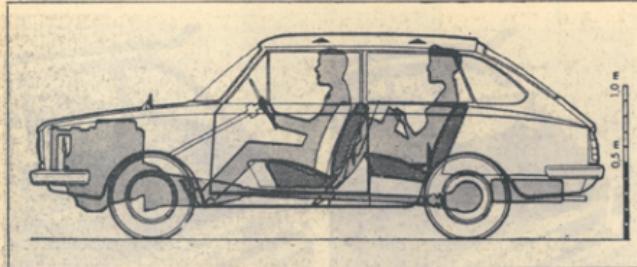
Doplajanje za Panhardovo vodilo!

Škoda, da niso tega odličnega motorja postavili na boljše podvozje. Pri tem milimo bolj na udobnost, kot pa na to, kako se avtomobil drži ceste.

Ne moremo se pridružiti uničujočim sodbam nekaterih tujih preskuševalcev, da »1304 CL« včasih prav nevarno zazplava.

Na suhi, gladki cesti smo v ovinkih lahko izrabili vso moč motorja, čeprav se nam je zdel avto nekoliko nepreračunljiv, pa je bil po naši sodbi dovolj dobrohoten. Ne mogli bi ga uvrstiti ne med avtomobile, ki očitno nagibajo k zanasanju prednjega dela, pa tudi med tiste ne, ki jim zanaša zadek — včasih pa se zgodi eno ali drugo.

Avtomobil se veliko bolje drži ceste, kadar so v vozilu štiri osebe in je zadnja toga os obremenjena. Kadar ni, glas »1304 CL« v ovinkih na rebrasti cesti res rad odsakuje zadek. Pri testnem avtomobilu to ni bilo tako hudo, saj je bilo vozilo opremljeno s Panhardovim vodilom za zadnjo os, ki pa ga menda ne vgrajejo serijsko.



Na mokri in na valoviti cesti velja za 1304 CLs previdno voditi, saj vas bodo sicer pokopalje slabosti, ki so oditne že v zasnovi avtomobila: visoko nasajena karosirja, majhna medosava razdalja in motor, ki preveč visi če prednjo os.

Neizkušeni vozniki naj pri veliki hitrosti še posebej previdno ravnajo z volanom, ki se nam zdi preveč nepraveden. Obetajo, da bodo strokovnjaki BMW krmilo kmalu izboljšali.

Glas 1304 CL ni dovolj udoben avto. Potnik občutijo vsako večjo luknjo. Vzmeti se nam tudi ne zde dobro ugašene, in pri hitri vožnji, v katero te odilčni motor naravnost sil, potniksi visijo nad sedeži, namesto da bi sedeli.

Glas gre v deveto vas

O tovarni Glas je šel včasih glas, da njeni avtomobili niso tako solidni, kot so dragi, da je proizvodnja preveč obrtniška in kolotra premaleti način. Zaradi tega smo s testnim avtomobilom prevozili 5000 km, ker smo sodili, da moramo avtomobil, ki ga pri nas še nihče ne pozna, bolj temeljito preskusiti.

Svedka bi tovarna rada bila solidna, saj je pločevina debela, licanje temeljito, oblaženje lenco in odblačati ter pokrov koles iz nerjavencega jekla.

Na koncu preskušnje, ko je Števec kilometrov kazal 10.000. po 5000 kilometrih, kar smo jih prevozili mi, se je na arma-

turji plošči vdrla tapeta, že prej pa je popustil zvar med dušilcem zvoka in izpušno cevjo (servis v Ljubljani je napako v pol ure popravil).

Toda ko smo potem spet prehiteli vs, kar je bilo zlvežda na cesti, smo mu odložljeni izpuh oprostili — in tudi nekaterje nenašadne ropotne v karosirji.

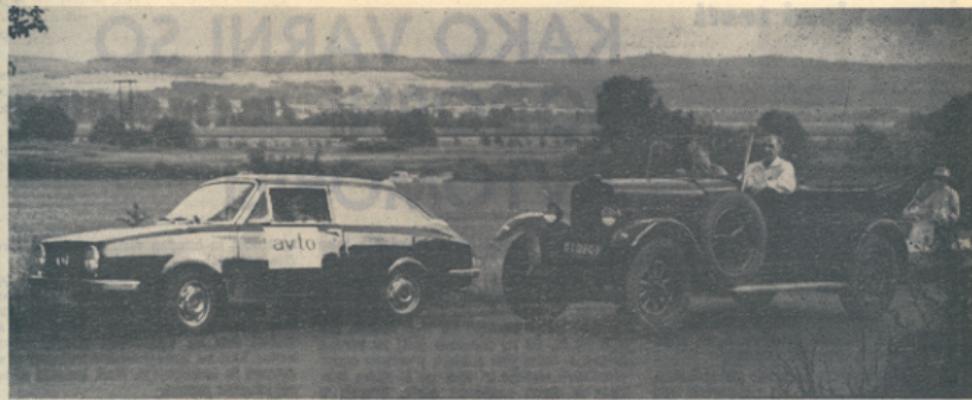
Zapisali smo že, da se glas 1304 CL poteguje za prostor na soncu med avtomobili kot so opel kadet, renault 10, austromorris 1100 in ford taunus 12M. Dejali bi, da je v nekaterih lastnostih precej pod povprečjem teh avtomobilov, pa jih po drugi strani zelo presegata. Kadar ga tuji preskuševalci primerjajo s temi vozili, v en glas ugotavljajo, da je glas predrag. Pri nas ta oditek konaj velja: BMW in z njim seveda Glas gre na jugoslovansko trišče z izrednimi popusti.

Znani nemški tester Reinhard Seiffert je zapisal: »Kdor ima rad močan motor, pa ne potrebuje preveč prostora, kdor zna obvladati nekoliko nepreračunljivo lego vozila na cesti, in mu udobje ni vase, naj si kupi glas 1304 CLs.«

Takšna ocena avtomobila, se nam zdi, že sega na področje praktične psihologije — voznišku po njegovem avtu določi značaj.

Nam je bil glas 1304 CL všeč. Semo pa takšni.





TEST: GLAS 1304 CL

Videz	8	Stari karoseriji so na novo prikrojili zadek, zadaj je včilo precej dvignjeno.
Prostornost	7	Pritlažniški 450 litrov. Zaradi premajhne medosne razdalje zadaj zelo manjka prostora za kolena. Kolikor ga je, je prostor smotrono izkorisčen.
Upravljanje	8	Preveč neposreden volan voznika pogosto zapelje, da v ostrih ovinkih z zadnjimi kolesi povozí pličnik. Pregledna stikalica, nerodna ročica utripalke. Sklopka s hidravlico.
Instrumenti	8	Dovolj natančen okrogel merilec hitrosti. Termometer. Pogrešali smo merilec goriva.
Vidljivost	8	Zelo dober pregled naprej, nekoliko slabši nazaj. Precej ozka vetrna šipa. Brislaci — samo ena hitrost.
Vzdrževanje	8	Zai, mazanje zglobov kardanske gredi vsakih 3000 prevoženih km. Menjava olja v motorju vsakih 6000 km.
Največja hitrost	10	V tem razredu skoraj ni tako hitrega avtomobila.
Pospeski	10	Nizje prestave segajo izredno visoko — tretja na primer čez 130 na merilcu hitrosti.
Poraba	9	Za tako hiter avto poraba dovolj skromna.
Lega na cesti	7	Se kar nevtralno vozilo (testni avto je imel vodila, ki niso serijska), včasih v ovinkih precej nepreračunljiv avto. Pozor na valoviti cesti!
Udobje	6-7	Dobro gretje in zračenje. Trde vzmeti. Zadaj malo prostora. Neuglašene vzmeti. V avtu čutiš skoro vsako luknjo na cesti.
Motor	10	Zelo živahn, prožen, zelo dolge vožnje z največjo hitrostjo ne škodujejo.
Zavore	8	Spredaj kolutne, zadaj bobnaste.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: Stirinaljni — stiritakinji — vrstini — vrtina in gib: 75 x 75 mm — gibna prostornina 1290 Kubikov — kompresija: 9,3:1 — največja moč 60 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minutah — največji navor 10,1 kpm pri 2000 vrtljajih v minutah — delovanje: petih zvezlik — ventili: oddihnačna gred zgoraj — vodno hlajenje s črpalko in termostatom — pogon odmrežne gredi z zohatim jermenom — tlacno mazanje, v kartieri 2,8 litra olja — padotnični uplinjač solex 32 PICB — mehanična črpalka za gorivo — dinamo 200 W — repovetič 6 V — amperometar 77 amperovih — posoda za gorivo 40 litrov.

Prenos moči: motor spredaj — poganja zadnjih koles — enokolutna suha sklopka z vrvovnim blazilec — hidravlico upravljanje sklopke —

menjalnik s Mirimi, simbronsiranjeni prestavami I: 3,92:1; II: 2,06:1; III: 1,36:1; IV: 1:1; vratravni: 3,61:1 — prestavna ročica na teles — pnevmatike 5,50-13 (brez zadržnic).

Vozilo imenujemo za trije osebe — tri vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, vijsko vameti, hidravlični teleskopiski blazlici, gumijasti podbljajči, polovzmeti 13 mm, zadni kolesi na vratravni pogoni, včasih zvezlik, gumijasti podbljajči, hidravlični teleskopiski blazlici, pri tesnem vorovi tuji Panhardovog vodilo — spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih.

Mere in telesa: dolžina: 3,835 m — širina 1,5 m — višina 1,85 m — medosna razdalja 2,1 m — najmanjša višina do cestnika 19 cm — teha praznega vozila: 510 kg — dopuštna obremenitev 1200 kg — rajdnji krog 9,5 m.

NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 4.840 km)

Največja hitrost: 150,4 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 4 km).

Kilometer brez zaleta: 37,2 sekunde (hitrost zadnjih 5 metrov po stevcu 145 km na uro)

Kilometer v četrti prestavi: (start s hitrostjo 40 km na uro): 38,4 sekunde

Pospeski:

- ▷ 0 do 40 km na uro: 3,2 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 6,1 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 10,1 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 15,2 sekunde
- ▷ 0 do 120 km na uro: 24,4 sekunde

Poraba goriva:

- ▷ na potovanju: najmanj 6,9 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 110 km na uro), največ 11,6 litra na 100 km (vzpon čez prelaz pod Velikim Klekom), na avtomobilski cesti 10,2 litra na 100 km (povprečna hitrost 130 km na uro).

- ▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,2 litra na 100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrost 33,1 km/h
- ▷ kazalec na 50 — res. hitrost 43,0 km/h
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 52,8 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 73,3 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 92,1 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 111,4 km/h
- ▷ kazalec na 140 — res. hitrost 129,0 km/h

Zaviranje:

- ▷ pri 50 km/h — največji pojemek 8,5 m/sekcija
- ▷ pri 80 km/h — največji pojemek 8,6 m/sekcija