



Preskuševalci tega izredno dragega nemškega avtomobila hvalijo udobnost, odlično lego na cesti in varno vožnjo. Pritožujejo pa se, da je motor pri nižjem številu vrtiljajev premalo prožen, da je preveč šumi, če se hitro vrh, in da karoserija preveč niha. Veliki glas je seveda predvsem reprezentančno vozilo in upajo, da bodo na leto izdelali vsaj 500 teh avtomobilov. Odkar je tovarna Glas dobila nove gospodarje, se zdi, da bo znameniti modrobrelzi znak BMW, ki je tudi na pokrovih koles in motorja glasa 3000, privlačil ugledne kupce.

izposojeni testi

GLAS 3000 V 8

„Auto, Motor und Sport“

Naj kar v začetku poudarimo, da se lahko najnovejši izdelek bavarske tovarne iz Dingoltinga — Glas 3000 V8 — docela upravičeno ponaša s svojo karoserijo, ki pametno združuje elemente razkošnih vozil in športnih avtomobilov. Prav tega pa si mnogi kupci želijo. Hitro se lahko vozimo tudi v močnih limuzinah ali športnih dvosedlih. Toda tovrstna sestava, pri kateri sta sport in udobje enakomerno porazdeljena, je še zlasti mikavna. S tem pa se postavlja 3000-kubični glas V8.

Udobni štirisedelni karoseriji res ne bi imeli kaj očitati. Nudi dovolj prostora — spredaj skoraj preveč pa tudi zadaj še toliko, da se dva odrasla pri daljši vožnji nimata kaj pritoževati. Sedeži so smelo oblikovani; dovolj globoki, udobno oblaženi, dobro namočena nasonjalna za roke. Vse to prispeva k temu, da vozilo ni samo na pogled udobno, ampak je tudi v resnici! Priljubljeni prostor je velik in dovolj visok. Sprednji sedeži se dajo popolnoma upogniti, tako da je vstop v zadnji del vozila dokaj udoben. Tudi do sprednjih sedežev je lahko priti. Sedeži se dajo namestiti za vsakršno velikost telesa, celo tako, da lahko veliki ljudje vozijo z iztegnjenimi rokami.

Dostopnost naprav za vođenje vozila in vidljivost na vse strani sta brezhibni. Kritizirati moramo samo razne malenkosti — tako na primer instrumente, ki se kljub polkrožni obliki močno zrcalijo, vrhu vsega pa so tako na kupu, da zbežajo voznika. Precej časa potrebuje, da se orientira. Seveda pa je treba pohvaliti popolnost instrumentov in signalnih naprav.

Pri testnem vozilu nas je resno zaskrbelo samo ena pomanjkljivost, namreč vidljivost po bencinu. Najprej se nam je zazdelo, da prihaja iz rezervoarja za gorivo, ker je bila obloga tu pa tam napojena z bencinom. Rezervoar smo pregledali, pre-

vleko zamenjali, preskusili zračne cevi in sumljive cevne opaske zamenjali — vse zaman. Stalen vonj je popolnoma izginil, ko smo vozili naravnost, toda na vsakem ovinku se je ponovil. Tovarna bo morala to napako najti in jo odpraviti, če ne boče imeti sitnosti s stalnimi reklamacijami.

Močan pa premalo prožen motor

Osemvaljni, štiristaktni vrstni motor z gibno prostornino 2982 kubicov in močjo 160 KM je zelo živahen. Posebno med 2000 in 5500 vrtiljaji v minuti izpričuje svoj izjemni temperament, ki enakomerno narašča. Vendar zmeraj sprejema motor plin šele z majhno zakasnitvijo — tudi v zgoraj omenjeni območju števila obratov, kar moti predvsem pri stekmovalnih vožnjah. Tudi pri normalni vožnji se je treba navaditi na poznejše reagiranje. V ozkih ovinkih in v mestnem prometu se pokaže, da motor v spodnjem območju obratov ni tako močan; treba je pogosteje prestavljati, kot bi pričakovali od osemvaljnega.

Nekaj drugega je pri visokem številu

obratov. Takrat se zaveš, da imaš v rokah 160 konj. Pojavi pa se druga nevednost: šum in vibracije, ki naraščajo od 5000 vrtiljajev dalje. Nad 5500 vrtiljaji v minuti pa tako šumi, da se s sopotnikom le s težavo sporazumevaš. To je pri hitrih dolgih vožnjah velika pomanjkljivost; od udobnega športnega vozila bi pričakovali, da teče tiho še pri 170 km/h.

Sicer pa vozilo izredno dobro pospešuje in tudi z gorivom še kar varčuje: pri pretežno polni obremenitvi potrebuje 18 litrov na 100 km (seveda super), v mestnem prometu se uporaba omeji na 14 do 17 litrov na 100 km. S testnim vozilom nismo dosegli objubljenih največjih hitrosti 200 km/h, ampak smo se morali zadovoljiti s 193,5 km/h.

Vožnja z glasom 3000 je pravi užitek, posebno ker je tovarna prvotno trdo vzemete, zamenjala z mehkejšim. Na neravnih tleh se ni treba bati tresenja ali sunkov, toda vozilo rado niha, in sicer manj, če je bolj obteženo. Bolj togi bližnici bi brez dvoma pripomogli, da bi bila vožnja še udobnejša. S pomočjo dobro delujočega servokrmilnega mehanizma upravljamo 4,80 metra dolgo vozilo v mestu in ozkih ovinkih kot kaksno malo vozilo. Parkiranje ne povzroča preglavic.

Odično očno zaslijujo tudi zavore, ki popolnoma ustrezajo vozni sposobnosti vozila. Nanje ni treba preveč pritiskati, prijemljejo zelo enakomerno in pri močni obremenitvi ne popuščajo občutno. Tudi pedal sklopke je bil problematičen, saj ga je bilo treba potisniti do zadnjega milimetra. Nekavi stvari je torej treba še izboljšati: pedal, vzmetenje, šum pri večji hitrosti...

Nismo malenkostni, ko kritiziramo vse te malenkosti, kajti glas 3000 V8 konkurira v razredu, v katerem se ne zahteva le dobra oprema in moč, temveč tudi razne tehnične malenkosti. Končno pa: na nemškem trgu je prostora za več kot le eno vozilo te vrste.

