

## Pacer X



Pomp, ki so ga zagnali okrog pacerja med ženevsko premiero za evropski del sveta, je izzvenel nekako takole: pacer sicer ni rolls-royce, toda v marsičem je prav tak. Menda so se gospodje od Rolls-Roycea pri tem prijazno nasmehnili. V dokaz, da znajo tudi Angleži razumeti ameriško šalo.

Zamera bi bila odveč; saj pri AMC (American Motors Corporation) s pacerjem zanesljivo niso nameravali odžreti slavnega ugleda prestižni tvrdki z Otoka. Obesili so si drugačno lovoriko: pacer resda ni dosti manjši od nekaj let starega gremlina, pa je vseeno prvi ameriški mali avtomobil.

O tem, kaj je majhno in kaj ne, imamo pa Evropejci čisto drugačne pojme in pacer se nam zdi vse kaj drugega kot pa malček za šviganje po vsakdanjih opravkih. Komaj da je krajši od Fordovega mustanga II, daljši je od renaulta 15, kosa se s peugeotom 504 in je le pol sežnja krajši od mercedesa 230.

Pacer pomeni sprehajalec in v družbi lepotic so ga zavrteli na premiernem odru: pa navdušenje ni bilo tolikšno, da bi gledalcem jemalo sapo.

Pacer spominja na seneno kopicco. Čeprav je krajši od običajnih ameriških avtomobilov, mu je ostalo precej njihove širine, stilsti pa so ga z vseh strani

položno presekali. Nastal je navaden kombi-kupe, s kolesi povsem na vogalih in z domiselno ukrojenimi okni. Pacer ponujajo z dvojimi vrati in s tretjimi na zadku, k zunanjim značilnostim pa, poleg 3,5 m<sup>2</sup> steklenih površin, največ prispevajo še nizki bok in lok, ki se boči poprek, čez avto. Avto so snovali štiri leta, ta čas so narisali in preskusili različne prototipe na podobno temo. Serijsko proizvodnjo so začeli januarja letos, kupcem pa so na voljo tri različice: standardna, z najboljšo skopo opremo, športna, z oznako X, in najbolj luksuzna, z oznako D/L. Kot poslastica je pacer v indijanski opravi. Vsaki od različic pritičeta po dva motorja: serijsko vgrajujejo 3,8-litrski, za doplačilo pa 4,2-litrski motor. V Ženevi smo preskusili pacer X z močnejšim motorjem.

ljen nad prednjo premo in potisnjen kolikor je bilo moč nazaj, proti prostoru za potnike. Tako so prispevali k čimboljši razdelitvi teže. Priznati je treba: 4236 kubikov je daleč od tistega, kar po evropskih merah sodi v majhne avte. Američani ne morejo iz kože: pločevino so priškrtili, kubikov pa ne in pacerjev motor sodi med tiste, ki se vrtijo počasi, toda zanesljivo. Kompresijsko razmerje je dovolj nizko, da je motor zadovoljen z navadnim gorivom, toda avto smo vozili premalo časa, da bi lahko natančneje zapisali porabo. Zato jo preprižem od švicarskih testnikov, ki so pacer med prvimi temeljito preskusili. V poprečju so izmerili porabo 17,5 litra na 100 km, toda njihov avto je med ostro vožnjo pogoltnil več kot 22 litrov goriva na 100 km. Za tolikšno požrešnost se pa motor težko oddolži. Zmore le 96 KM (DIN) pri komaj 3500 vrtljajih v minuti, torej v območju, ko ga voznik komaj sliši. Preprost, enojni uplinjač

### Kot v tovornjaku

Seštevjalni, vrstni motor je vstav-

Vozili smo

**Motor:** šestvaljni — štirikratni — vrstni — namenjen vzdolžno nad prednjo premo — vrtilna in gib 95,25 x 96,00 mm — gibna prostornina 4255 kubikov — kompresija 8,0 : 1 — največja moč 96 KM (DIN) pri 3500 vrtljajih v minuti — največji navor 24 kpm (DIN) pri 2100 vrtljajih v minuti — ročna gred v 7 letzijah — stranska odmična gred (veriga) — visoki, horizontalni krmiljeni ventili — enojni padočini uplinjač caten — vozno hajanje s črpalko in termostatom, mehanski stabilizator — akumulator 12 voltov, 50 amperskih ur — alternator 660 vatov  
**Prenos moči:** motor spredaj pooganja zadnji kolesi — samodirni tristopenjski

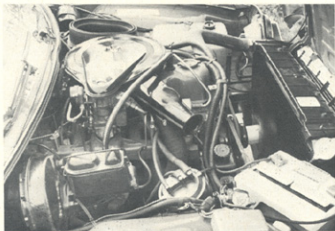
menjalnik — prestavna ročica na tleh, položaji: P-R-N-D-2-1 — platišča iz lahke kovine 6 J — 14 — gumje pasaste DR 78 x 14 (goodyear)  
**Voz in obesa:** limuzine za 4—6 oseb — trojna vrata — samonosa karoserija s pomožnimi ovirjema na prednjem in zadnjem koncu — prednja kolesa na dvojnih prečnih obesih, vijčne vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki — zadaj toga prema, listnata vzmeti, teleskopski blažilniki — dvojni zavorni sistem — spredaj kolturne, zadaj bobnaste zvoirne — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ravna jo pedal za levo nogo) — volan na zobato letev, servo, rajdni krog 11,3 m  
**Mere in teže:** dolžina 4,558 m —

širina 1,956 m — višina 1,360 m — medosna razdalja 2,540 m — koletek spredaj 1,505 m, zadaj 1,525 m — teže praznega vozila 1359 kg — dovoljena obzeta (ni podajka) — prtljajnik 460/536 litrov (tovarna) — Zmagljivosti: največja hitrost: 150 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 18 sekund (tovarna) — poraba goriva (po openi): 19 do 20 litrov na 100 km

in stranska odmična gred se športnim ambicijam prav nič ne podata, pa tudi priganjanje čez to mero vrtljajev prebudi le ropot, motorja pa ne. Motor ubogljivo vžiga, toda pedalu za plin se odzove z zamudo. Največji navor 24 kpm doseže že pri 2100 vrtljajih v minuti in se za neposkočnost oddolži z izredno prožnostjo. K serijski opremi sodi tristopenjski menjalnik s prestavno ročico ob volanu, Z močjo motorja v našem preskusnem avtu, pa je ravnal tristopenjski avtomatski menjalnik, z ročico na tleh.

Kadar sem pretikanje prepustil avtomatiki, je ta preklapljala v območju največje moči motorja, po merilniku hitrosti pri 55 in 100 km na uro. Z ročnim pretikanjem sem izsilil hitrosti (v prvi oziroma drugi prestavi) 75 in 115 km na uro, kar pomeni približno 4000 vrtljajev v minuti. Priganjanje čez to mero zmede ventile in pokvari pospeške. Avto z voznikom vred tehta več kot 1400 kilogramov in pri pospeševanju z mesta doseže hitrost 100 km na uro šele po približno 18 sekundah. Avtomatika skrbi, da pod kolesi ne cvili, toda ker zamuja na voznikov „kick down“ (ko je pedal za plin povsem na tleh in sproži nižjo prestavo), gre po vodi še zadnje upanje na športno vožnjo. Tovarna obeta največjo hitrost 155 do 165 km na uro, toda na avtomobilski cesti pacer ni drel hitreje kot 150 km na uro. Res pa je, da smo merili hitrost le s štoperico, brez natančnih merilnih naprav. Veliki porabi so priridili tudi posodo za gorivo (83 litrov), ki omogoča 450 do 500 km dolgo pot, ne da bi bilo treba zapeljati na bencinsko črpalko.

Pacer obeta, da ne bo posebež le po obliki, ampak tudi po tehniki. Če se bodo uresničili vsi tovarniški načrti, bo že prihodnje leto postal prvi ameriški avto z wankivolnim motorjem. Kakšen bo ta pacer, pa še nečje izdati.



Pacerjeva desna vrata (na tisti strani je največkrat pločnik, razen v Angliji) so za deset centimetrov širša od levih! Zato, da potniki udobneje vstopajo. Vseeno morajo do zadnje klopi splezati prek prevrnjenih prednjih naslonjaj in se tam zadovoljiti z dokaj skromno odmerjenim prostorom za noge. Toda, ker je pacer širok, sodi med limuzine za pet oseb. Prednja sedeža sta bolj podobna presekanim klopi kot pa sedežema, ki naj bi športno oprilela telesi voznika in sopotnika. Privzovanje z avtomatskimi varnostnimi pasovi je všteto v ceno. Voznik dobi staromodno armaturno ploščo z bleščavim merilnikom hitrosti in z razzre-

Voznikov delovni prostor: starokopiten, nefunkcionalen, ameriški. Za desno roko: prestavna ročica, ki ukazuje avtomatiki, za levo nogo: pedal ročne zavorne. Pod motorjem pokrovom je prostora še za dva valjva, obetajo pa wankel. Pokrov se odpira v smeri vožnje.

senimi stikali. Zelo natančno nastavljivo in učinkovito je ogrevanje in zračenje. K paceru X sodi športno prevlečen obroč volana. Za varnost potnikov skrbijo: oslotna zgradba karoserije, ki je opta na pomožna okvira, zajetni odbijaci, ki absorbirajo šibkejše udarce, varnostni lok, ki se boči nad

glavami in ojačitve v vratih. Prtljaji so namenili prostor pod zadnjimi vrati, ki ga je mogoč povečati, če se zadnja klopi pregane. Za tisto, kar ostane, je prostor na strehi.

## Ameriška klasika

Čprav so pri prenosu volana uporabili v ZDA kaj malo znano zobato letve, pa je podvozje ostalo v okvirih ameriške tradicije. Prednji premi pomaga prečni stabilizator, toda toga zadnja os se opira na vzdolžne listnate vzmeti. Podvozje je sicer namenjeno udobni vožnji, toda svojo nalogo izpolnjuje le na gladkem asfaltu, kratke neravnine pa grobo požira. Voznik zasovraži volan, ki mu pomaga servo naprava in je ob 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke preveč posreden, da bi pomagal „čutiti“ cesto. Pri hitri, ovinkarski vožnji silijo pacer z nosom naravnost, tako dolgo, da mu voznik na silo spodnese zadek. Tedaj se začne „zabava“, ki bi ji bil le redkdo kos. Ne, pacer ni namenjen dirkanju. Mnogo uporabnejši je med počasno vožnjo in parkiranjem, ko je volan moč obracati z enim prstom in ko stekleni vogali omogočajo popolno vrtljivost. Zadnjo šipo čisti brisalnik, nočni vožnji so namenjeni halogenski žarometi. Zelo dobre in povsem kos teži avta so zavorne, s servo napravo. Preskusni avto je imel spredaj kolturne, k serijski opremi sodijo bobni na vseh štirih kolesih. Pacer je preveč ameriški avto, da bi bil všeč evropskemu vozniku. To, kar se zdi onkraj luže majhen avto, je na naši celini velika, preokorna limuzina, ki je povrh vsega še robato in površno izdelana. V Švici, tamkaj najraje sežejo po ameriških avtih, stane pacer od 16 000 do 20 000 frankov, pač glede na opremo. Kar pa naše kupce zadeva, si bodo morali pri AMC kajpada izmisliti kaj bolj primerne.