

**Test**

**PONTIAC  
TRANS SPORT  
2.3 16V**



# Vprašanje transporta

"Cenjeni potniki, dobrodošli na krovu. Prosimo, pripnite varnostne pasove, zložite mizice, vzravnajte naslonjala in ugasnite cigarete. Vzleteli bomo!"

To bo seveda zelo nizek "let", s kolesi ves čas na tleh. Pontiac trans sport ni letalo, se pa spogleduje z njimi. Navzven je videti kot challenger na hrbtnu columbie in v notranjosti se zdi kot šest-sedežni citation: stevardese tudi ni, ampak vsak potnik dobi svoj sedež, svoj samodejni varnostni pas, svoje okno, svoj dotok svežega zraka in svojo vdolbino za pločevinko s pijačo. Sedežev je sicer lahko tudi pet ali sedem, ali pa trans sport postane "cargo" in vozi tovor ob zgolj dveh sedežih v avtu, toda počutje ostaja "letalско" in ne bi bilo prav, če bi to prezrli.

Trans sport je eden od trojčkov: preostala dva sta chevrolet lumina in oldsmobile silhouette. Vsem trem je oče General Motors in vsi trije so na svetu od pozne pomladite leta 1989. Oblika tega vozila je bila takrat zares moderna, saj je bilo prej kaj podobnega videti le v znanstveni fantastiki s filmskega platna. In oblika je še danes, ko smo limuzinskih kombijev že povsem vjeni, nenašnavna in zanimiva. Vzdolžnica med zgornjim in spodnjim robom prednje šipe meri skoraj cel meter, šipa pa je z 1,62 kvadratnega metra površine ena izmed največjih pri osebnih avtomobilih nasploh. Prav zaradi nje je nos naravnost veličasten, ne glede na to, od kod ga gledate: povsem od spredaj, z vrha ali od strani. Njegova zašiljenost je,

glezano z boka vozila, služila tudi za ostale karoserijske kote in nagibe, ki od nosa proti zadku zlagoma, a logično prehajajo v navpičnice. In tako je trans sport večja oblikovalska zmes futurističnega, skoraj avionskega prednjega dela in klasično oglatgega zadka, to pa hkrati omogoča tudi ugodno aerodinamiko vozila ( $C_x=0,33$ ) in večsedežnost ali nakladalno uporabnost prtljažnika v njem. Nos je zanimiv še zaradi nizkih in pravokotnih luči ter zračnih rez, ki so tej obliki zveste, boka pa zaradi trikotnih, trapezoidnih in povsem oglatih oken na obeh straneh. Vrata so štiri: običajna za k obema prednjima sedežema, drsna na (samo) desnem boku in dvižna na zadku.

Prednjima sedežema ni kaj očitati: oblika in oblazinjenost sta temeljiti, zglavnika je moč izvleči dovolj visoko in za dodatno udobje sta notranja robova naslonjal opremljena še s pomicnima kolčinama opornikoma. Žal pa sedeža nista vrtljiva. Tako je preostanek potniškega prostora pač klasično "ločen" od kokpita. Število sedežev tam zadaj je močno prilagodljivo: od 0 (ko je prtljagi namenjenih celih 3187 normnih litrov praznine) do 6 ali 7 (ko je prtljažnik med zadnjima naslonjaloma in zadnjimi vrtati le še 521-litrski). Z dostopom do zadnjega dela je pa takole: dokler so sedeži v treh vrstah zgolj po parih, pridev brez težav skozi drsna vrata tudi v zadek. Če pa so v srednji vrsti trije sedeži hkrati, sta za dostop k povsem zadnjima sedežema dve dokaj neugodni možnosti: telovadba mimo srednje ali pa alpinizem čez zadnjo vrsto sedežev. In prav zato (da se potem ne boste pritoževali,

že vnaprej povem) so zadnji sedeži vsi po vrsti brez zglavnikov, z razmeroma neudobnimi sedalnimi površinami, s slabim bočnim oprjemom naslonjal in (to velja tudi za prednja) z nenastavljivimi varnostnimi pasovi. Je pa vsak sedež posebej moč preganjan v mizo ali pa v celiem izvleči.

Kakorkoli, tale pontiac ni jumbojet, toda eden, dva, trije, štirje, pet, šest ali sedem potnikov v njem vseeno dovolj dobro sedi, če pot ni ravno obupno predolga. Limuzinski kombiji, tudi takšni,

*V notranjosti je kot šest-sedežni citation*

ki so na pogled nadvse imenitni, imajo pač omejene zunanje mere. In pri trans sportu se zunanja dolžina konča tik pod petimi metri.

Najprijetnejše je v njem vozniku: ko se nauči, da je nos vozila za parkiranje odločno krajši, kot se sprva zdi, ko se privadi preganjan roslo s šip ob sebi in pred seboj, ko se privadi razmeroma majhnih (a elektrificiranih) ogledal, ko si preneha lomiti prste in nohte na bedastih drsnih stikalih (za luči in brisalnike) in ko se dokončno sprijazni s tem, da volanski obroč v ameriškem avtu mora štrleti predaleč k trebuhi, mu preostane le še spopadanje z neevropsko in nelimuzinsko velikim rajdnim krogom. Vse drugo bo prej ali slej vzljudil. Na primer koristno prilagodljiv sedež, nastavljivo višino volanskega obroča ter njegovi neposrednost in servojačano lahketnost, pregled-





no armaturno ploščo, dobremu prijemu namenjeno prestavno ročico, pa tudi nekatera stikala, odlagalne površine in predale, tempomat (za manj dela na avtomobilski cesti), zavorni ABS, odlični brizgalki žarometov, zelo dobre brisačnike (vstevši tistega za zadnjo šipo) in tako naprej. Vsej posadki so namenjeni tudi dober in štirikrat ozvočen radiokasetofon, cela vrsta bralnih in drugih notranjih luči, osrednja ključavnica, prtljažna mreža v zadku, strešni prijažnik s snemljivima, sicer pa drsnima nosilcema, odlična zvočna izolacija ter stekla, ki prepričajo le kratkovalovne sončne žarke. Ultravijoličnemu filtru v steklih pomaga tudi temeljita ogrevalna in prezračevalna naprava, posebej namenjena tudi potnikom na zadnjih sedežih.

Sicer pa je dobro vedeti: da je trans sportova karoserija v celem iz kosov plastike, ki so zlepjeni med seboj - z njimi so odeli pločevinasti (in večidel obojetransko pocinkani) skelet, pri-

*Najprijetnejše je  
v njem vozniku.*

varjen na šasijo. Takšna konstrukcija ne jamči zgolj dokajšnje varnosti potnikov (tudi na vzdolžne bočne ojačitve niso pozabili), ampak tudi precejšnjo odpornost proti rji. Pri tem je vsa plastika na avtu moderno reciklažna in tako prožna, da je kos tudi blažim udarcem ob trčenjih. Prednji odibač je še posebej trpežen, saj zmora s pomočjo dveh hidravličnih vložkov kljubovati udarcem do hitrosti 8 kilometrov na uro.

Motor, ki je pogonjal testni trans sport, je skupaj s 3,8-litrskim šestvaljnikom V-oblike ena od dveh možnosti, namenjenih evropskemu trgu. Pripada mu tovarniška oznaka "quad4" in je vrstni štirivaljnik s po štirimi ventili za vsak valj. V ZDA je motor v programu že od leta 1987, kar pomeni, da je že vsaj milijonkrat preskušen, toda za evropsko uporabo so ga vnovič obdelali, predvsem njegov elektronski del. Hkrati so mu zmanjšali preseke izpušnih kanalov ter mu - ob uravnavanem tristezenem katalizatorju - pritaknili izpušno cev iz nerjaveče pločevine.

Ta motor rad vžiga in se rad, toda glasno vrči. Tovarna mu z oznako na merilniku dovoljuje

## Test

največ 6500 vrtljajev v minutu, ampak tolikšno nasilje je potrebno le za zares ostro vožnjo. Prožnosti sicer ni na odmet, jo je pa vseeno ravno toliko, da je moč vsaj ob zmerni obtežbi trans sporta le zmerno naprezati motor. Takšna vožnja se obrestuje pri gorivu, saj povprečna poraba tudi med našim testom ni zašla v strašljive številke. Tako ostane zamera motorju le zaradi njegovih tresljajev in serijsko pritaknjenega štiristopenjskega menjalnika (običajnejsa v drugih trans sportovih različicah je namreč avtomatika), ki tudi ni najuglavnejše vrste.

Ampak evropski kupci, menijo Američani, imajo radi bolj čvrste in trde stvari. Zato so njim namenjenemu trans sportu, s pomočjo Oplovnih inženirjev, prilagodili tudi podvozje. Vzmetnim nogam ob prednjih kolesih in poltotgi zadnjem premi so namenili predvsem čvrstejše vzmetenje in blaženje, pa tudi učinkovitejša stabilizatorja zoper pretirane karoserijske nagibe. No, povsem brez njih ta avtomobil vseeno ni, ostaja pa mu tudi lastnost težkega in razmeroma daleč čez prednji kolesi štrlečega nosu, ki skrbi za dodatno izrazitost prednjega pogona. Brezkrbno vodljiv je trans sport le na zelo dobro oprijemljivih tleh, spolzkiosti pa se odziva z izrazitim željam po dodajanju volana. Ali pa po hitrih odvzemih plina, ki sprožajo dovolj umirjene



Temeljitost zadnjih vrat: ena od obeh teleskopskih opor in ročaj zoper umazane roke



Urejanje prostora (I): osnovni prtljažnik in sest sedežev (sedmi je za doplačilo)



Motor za Evropejce: 4 valji, 16 ventilov; in z ročnim menjalnikom



Urejanje prostora (II): povečan prtljažnik in zložena zadnja sedeža



Urejanje prostora (III): največji prtljažnik in samo dva sedeža

in zato dobrodošle popravke zadka v zahtevane smeri. In ko smo ravno pri zadku: ta je največji dovoljeni obremenitvi (630 kg) odlično kos saj mu pomaga serijsko vgrajeno samodejno prilaganje višine zadnjega dela vozila od tal, kar pomeni, da ostaja ta nespremenjena, ne glede na to, kako težki so potnik ali tovor v njem. Je pa res: polna obremenitev gre dobro vtric z uglašenostjo podvozja; če je v vozilu samo voznik, je predvsem kratke cestne gube občutiti vse do sedežev, daljši asfaltni valovi sicer ne sprožijo "plavanja" karoserije, povzročijo pa dokaj neugodne in toge odzive vzmetnega blaženja. Tragično tudi to ni, je pa opazen dokaz, da trans sport ni letalo. Kolesa so ves čas dovolj odločno na cesti, da voznik in potniki to tudi občutijo.

Sicer pa se Pontiac s trans sportom zanaša na evropski porast zanimanja za takšna in podobna vozila. Njihov delež med osebnimi avtomobili namreč stalno raste. Razlogi za to so najverjetnejše tile: da se v limuzinskih kombijih (podobno kot v terencih) više in dobri vidljivosti bolj prilagojeno sedi; da hoče vse več kupcev dokazovati svojo individualnost; in da je želja po notranji prostornosti ter s tem povečani "bivalnosti" vozila v tesni zvezi z vse pogostejšimi in zamudnejšimi prometnimi zastoji.

Pontiac trans sport 2.3 16V je tem zahtevam zlahka kos in vprašanje transporta z njim je tako rešeno. Ugodna (splošno) evropska cena mu je pri tem še v dodatno pomoč. Kupcem pa tudi.

Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

# PONTIAC TRANS SPORT 2.3 16V

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 92,0 x 85 mm - gibna prostornina 2260 kubikov - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,4 m/s - specifična moč 47,8 kW (65,0 KM/liter - največji navor 190 Nm pri 4800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vibrizgavanje goriva in vzgoj - vodno hlajenje 9,1 l - motorno olje 3,78 l - akumulator 12V, 54 Ah - alternator 1400 W - uravnavani Izpušni katalizator.

**Prenos moći:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,770; II. 2,190; III. 1,380; IV. 1,030; V. 0,810 - vzvratna 3,410 - diferencial 3,940 - platična obl x 15 - gume 205/65 R15 (dunlop SP winter), katalni obseg 1,96 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 36,8 km/h

**Voz in obese:** limuzinski kombi - 4 vrata, 6/7 sedežev - karoserija na cevni šasiji - spredaj posamične obese, vzmelni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, samodejno uravnavanje višine od tal, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeli, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kotutne, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zeleno levitjo, servo, 2,3 zavrtljiva od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4946 mm - širina 1886 mm - višina 1670 mm - medosna razdalja 2788 mm - kolatek spredaj 1503 mm, zadaj 1559 mm - rajdni krog 13,8 m - najmanjša razdalja od tal 175 mm  
**- notranje:** dolžina (od armature plošče do srednjega/zadnjega naslonjalja) 1710/2360 mm - širina (kompolici) spredaj 1540 mm, sredina 1590 mm, zadaj 1570 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920-960 mm, sredina 930 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1080 mm, srednji sedež 920-720 mm - prtičnik (normno) 521/3187 litrov - posoda za gorivo 76 litrov

**Teža:** prazno vozilo 1695 kg - dovoljena skupna teža 2325 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1350 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 57 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km/h - pospešek 0 - 100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE): 8,0/10,2/13,4 litera neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
183 km/h (IV. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	5,2 s
0 - 80 km/h	8,1 s
0 - 100 km/h	12,6 s
0 - 120 km/h	18,6 s
0 - 140 km/h	26,5 s

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):  
38,0 s (142 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.):  
41,8 s (125 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h 109,7 m  
od 100 km/h 52,5 m

### Natančnost merilnika

#### hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	57,2 km/h
80	76,4 km/h
100	95,8 km/h
120	113,6 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje  
14,1 l/100 km

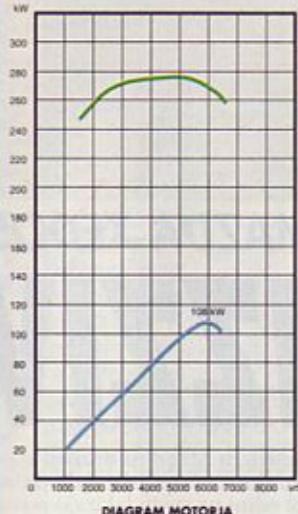


DIAGRAM MOTORJA

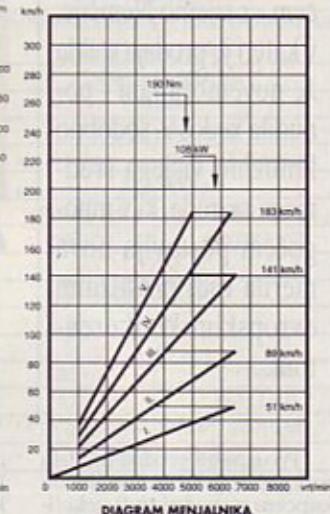


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- zunanja podoba
- prostorske kombinacije
- dovoljena obtežba
- serijska oprema
- zračenje in gretje
- počutje voznika
- motorne zmogljivosti

## Grajamo

- drsna stikala
- okornost menjalnika
- rajdni krog
- premajhni zunanjii ogledali
- dostop do zadnje vrste sedežev

## Cena

DEM 53.320  
(Avtotehna VIS d.o.o.)

## Končna ocena

Pontiac trans sport 2.3 16V je na pogled še zmeraj precej nenavadjen avtomobil, ki ni le ameriška verzija evropskega espaca, ampak je zdaj - med evropskimi kupci - tudi njegov neposredni tekmelec. S kombinacijo oblike in prostora je trans sport enako prepričljiv kot s kombinacijo udobja, zmogljivosti, vštete opreme in končne cene, vse to pa ga uvršča med zanimivejše limuzinske kombije. Nasprotno in tudi pri nas.