

sposojeni
primerjalni
test

L'AUTOMOBILE

POVABILO NA PLES

Citroen SM - mercedes 280 SE 3,5 L - fiat dino 2400 - VW porsche 914/6

Stanovski kolegi francoske revije „L'Automobile“ so testirali štiri avtomobile, za katere sami pravijo, da ne sodijo v nobeno kategorijo, češ: avtomobili so mali, veliki, lepi, športni, čudni, uporabni in – tisti „ostali“.

Ti „ostali“ niso – na kar bi sicer pomislili – športno elegantni ferrarji, maserati ali lamborghini! So pač tisti avtomobili, ki jim kategorijo lahko določimo le po tem, da se ustavljajo pred gradovi, igralnicami in hoteli ter restavracijami zunaj kategorije. Avtomobili torej, ki so dosegljivi le milijonarjem. Predstavljamo vam torej štiri avtomobile, ki jih najbrž nikoli ne boste imeli. Mogoče pa te nekega denje? Le priznajte: kolikokrat ste se zalotili pri sanjarjenju o nedosegljivem? Sicer pa preberite, kaj o štirih milijonarskih avtomobilih pravimo mi, Francozi!

Vse štiri avtomobile smo združili bolj zaradi razpravljanja in razgovora o tem, kaj nudijo in kaj odklanjajo. V pogledu avtomobilske tehnike, se v vseh ozihrh zelo razlikujejo, še več: celo razpon cen, čeprav so vsi med najdražjimi, je zelo velik; zato ne moremo govoriti o primerjalnem testu. Edina skupna lastnost vseh štirih je le – da imajo dvojna vrata!

Tako ima citroen SM pogon na prednja kolesa, mercedes in fiat sta gnana klasično, medtem ko VW porsche žene motor, ki je nameščen centralno in je za različno od ostalih še zračno hlajen. Vsi štiri se po hitrejši od 200 km na uro in kilometer brez zaleta prevlečijo v menj kot 32 sekundah.

Vsi so pač „GT“ v pravem pomenu besede!

Trije avtomobili so si glede prostornosti razmeroma blizu, razostaja le VW porsche, ki je pač dvojed. V nasprotnem primeru, če upoštevamo le mere prednjih sedežev, je VW porsche brez težav druji, prav tako pri primerjavi prtljajnikov, kjer je zaradi prtljavnika v nosu takoj za mercedesom. Ko smo merili prtljavnike s kovčki, smo izračunali tole uporabne prostornosti prtljajnikov: mercedes 320,3 litra, VW porsche 217,8 litra, citroen 207,7 litra; zadnji je fiat dino, ki ima le 87,5 litra, kar je daleč premalo za avto, ki je v kategoriji in velikosti.

Najprej smo naredili seznam opreme, ki nam bi bila po naši sodbi idealna in vsak „kos“ opreme smo točkvali glede na potrebnost. Termometer hladilne tekočine je namreč bolj važen kot ogledala na senčniku, zato je vreden več točk. Sestevke vseh točk za najpopolnejšo opremo bi bil 229. Tako smo citroenu SM naračunalni 183 točki, mercedesu 280 SE 3,5 168 točk, fiatu dino 162 točk in VW porscheju 914/6 – 136 točk. Upoštevati smo, da zračno hlajeni motor slednjega ne potrebuje kontrole za temperaturo hladilne tekočine in smo mu dali maksimalno število točk za termometer in kontrolno lučko, čeprav ju nima. S primerjanjem idealnega števila točk in števila točk, ki jih je nabral vsak avto, smo dobili končno oceno za opremo.

Citroen SM je krepko prvi. Očitno smo lahko, da nima merilnika za pritisk olja in da so instrumenti desno od volana slabo čitljivi; moti nas tudi to, da se na nekaterih instrumentih ob najmanjšem sončnem žarku pojavljajo odsevi.

Mercedesovi instrumenti so pregledni in na najboljšem mestu; čudno pa je – tu mercedes zgubi kar 10 točk – da tak avto nima serijskega ogrevanja v zadnji šipi.

Fiat dino je od vseh edini zares športno opremljen in najbolj prijeten. Če bi imel še serijsko električno odpiranje oken in ogrevano zadnjo šipo, bi bil prvi. VW porsche je ravno opremljen, saj vsebuje le osnovni minimum. Preseneča nas, da celo avtomobil za najvišje cene pri opremi razkazujejo pomembne pomanjkljivosti.

Poraba goriva sicer ni področje, o katerem razmišljajo kupci te vrste vozil. Kljub temu smo izmerili porabo, tako kot je v navadi v različnih okoliščinah potovanja in se pridno merjali za volanom. VW porsche je zmagovalac brez konkurence. Le pri zares ostri športni vožnji se približi ostali trojci. Medtem ko se nam poraba citroena za vozilo te vrste in za zmogljivosti zdi dobro „uglašena“, pa mercedes trpi zaradi svoje teže in velikosti zlasti na ovinkastih, strmih cestah. Fiat dino je pravi gurman, zlasti le na ostro voženih ovinkih in klancih.

Kar zadeva zmogljivost, povedo meritve največ. Omenimo še, da je razmerje: moč motorja – teža vozila, pri vseh štirih vozilih podobna. Kar zadeva „osebnost“ motorja: miran tek, hrup, prožnost, vrtljaje, skratka vse, kar je pogoj za prijetno in ubogljivo vožnjo po mestu, avtomoti, ovinkasti cesti drugače reda ali v hribih, ni nobenega dvoma, da zmaga motor mercedasa. V vseh okoliščinah se obnaša zgledno in poleg tega ne zahteva posebnih, nadvoznikih sposobnosti.

Fiatov motor je bolj „zasiljen“ in zato manj prožen. Približno od 4500 vrtljev v minuti dalje pokaže vse svoje zmogljivosti in v zelo kratkem času doseže 7500 vrtljev in več. Razmeroma glasen je, toda zvoek je prijeten.

Maseratijevemu motorju citroena SM manjka nekoliko sapa, vendar ga popravlja dobro stopnjevanje menjalnika. Po drugi strani je zadovoljivo elastičen. V zgornjem območju vrtljev postane glasen in zdi se nam, da bi lahko zdržal daljši čas vožnje blizu največje hitrosti.

Porschejev motor je odlični. Nekoliko mu sicer manjka vlečne moči v spodnjem območju vrtljev, toda: ko pretaknete v nižjo prestavo, pokaže vse svoje zmogljivosti pospeševanja. Oceno pa mu močno kvari neznesen hrup, ki prebujuje, da bi se med hitrejšo vožnjo pogovarjali s sopotnikom.

Natančnost, lahkotnost, neposrednost, rajni krog, vrtačenje v srednjo levo in držanje smeri naravnost so lastnosti, ki povedo, koliko je dober krmilni mehanizem, še zlasti, če vozimo vozila, ki hite preko 200 km na uro.

Največ dobrega ima volan citroena. Zahteva le zelo dolgo prijanje.

Fiatu lahko očitamo le prevelik rajni krog in pretrod volan pri zelo majhnih hitrostih; to pa otežkoča manevriranje na parkirnih prostorih.

Mercedesov krmilni mehanizem je izredno voštan, premočan servomehanizem pa kaže svoje slabe

lastnosti pri večjih hitrostih, ko voznik nima pravega občutka za stik s cesto.

Volan z zobato letvijo ustreza vozilu kot je VW porsche; natančen je, vendar: to je ena sama njegova dobra lastnost! Zlasti moti, ko volan prenaša udarce s ceste in v ostrih ovinkih zahteva zelo veliko moči. Tudi pri menjalniku gre prvo mesto citroenu, ki najbolj zadovoljuje zahtevi: lahkotnost in natančnost prestavne ročice, dobra sinhronizacija, motorju primerno stopnjevanje prestavnih razmerij. Tudi menjalniku fiata ne bi imeli kaj očitati, če ne bi tako nerad sodeloval v prestavo za vzvratno vožnjo. Mercedes ima edini samo štiri prestave za vožnjo naprej. Razumljivo, saj je motor prožen in dovoljuje lenarjenje s prestavno ročico! Očitamo mu, da je prestavna ročica nekoliko pretirna, pa sodimo, da prva in druga nista najbolje prilagojeni motorju; prekratki sta!

Prestave v VW porscheju so nas razočarale. Ne glede na to, da je imelo slabo sinhronizacijo prve prestave verjetno le vozilo, ki smo ga testirali, je slabe lastnosti preveč. Zlasti še nenatančnost in slabo vožnje ročice, ki sta krivi za nezaželeno pretakanje iz prve v četrto ali iz pete v drugo!

Tako hitra vozila postavljajo pri zavorah najvišje zahteve. Citroenove so najboljše, pojemi so presenetljivo veliki, zavore se ne utrudijo in ne zahtevajo močnega pritiska na „žogo“. „SM“ ima namreč namesto zavornega pedala takšno gumijasto žogo kot citroenove žabe, to pa zahteva nekaj vaj, da se ji privadimo.

Edini očitek odličnim zavoram ima VW porsche; ima namreč vstrtdr padal, zavora pa nimajo servoočevalnika. Mercedes dobi slabo oceno zaradi občutnega zmanjšanja zavorne moči in pregrevanja zavor. Zavej fiata kažejo dve pomanjkljivosti: pri majhnih hitrostih je servoočevalnik premočan, zlasti pa mu očitamo občutljivost na pregrevanje, ko poleg podaljšanja zavorne poti nastopi še nestabilnost vozila.

Samo po sebi se razume, da vozila s takimi zmogljivostmi kot so naši štiri „grand tourisme“, ne gredo skupaj s problematično levo na cesti. Če je citroen SM dobil občutno boljšo oceno od ostalih treh, ki so dobili enako število točk, to se ne pomeni, da se slabo drago ceno. Res pa je, da je citroen za razred boljši. Ovinkne površine z nezasilno lahkoto čeprav je cestišče neravno. Ostali trije tekmaci kažejo nekatere nezaželene lastnosti. Fiatu na primer spodnja zadek, zlasti na splošnem cestnišču; VW porsche na viavitem afanju odkazuje iz smeri, medtem ko se mercedes v ovinku prvotno nagiba. Čeprav vsak od zadnjih trojca kaže svoje lastnosti, jih ne razlikujemo toliko, da bi jim dali različne ocene.

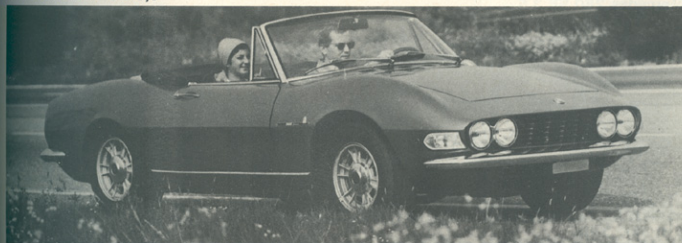
Kupec avtomobila za tolikšen denar ima pač pravico, da zahteva najboljše vzmetenje, najboljše sedeže itd. Največ smo dobili v mercedesu, ki je neobčutljiv za cesto in ima sedeže zelo oblažene. Citroenovo hidropnevmatsko podvozje je trše in sedeži, ki omogočajo dober položaj za volanom, so premalo oblaženi.



Citroën SM



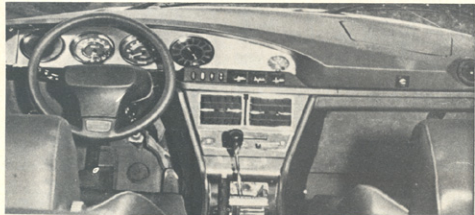
Mercedes 280 SE 3,5



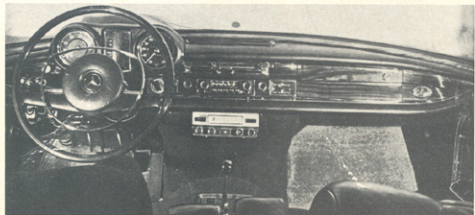
Fiat dino 2400 ▲

▼ VW Porsche 914/6

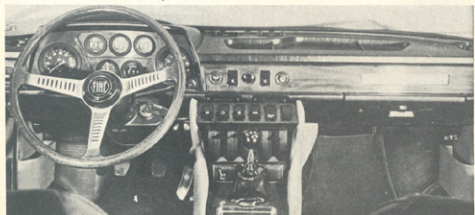




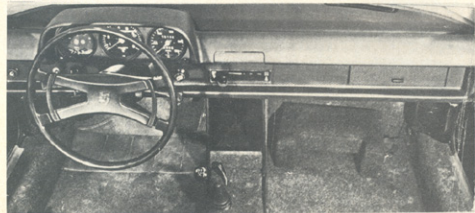
Citroën SM



Mercedes 280 SE 3,5



Fiat dino 2400



VW Porsche 914/6

Fiat dino ima dobro oblikovane športne sedeže, ki do neke mere blažijo dokaj ostro vzmetenje, ki pa mu še vedno ne moremo očitati, da je pretirno. Volkswagenu pa niti pri udobju ne more skriti avoega športnarstva. Podvožje prenaša v notranjost tudi najmanjše neravnine na cesti. Ne da bi spremenili dobro obliko sedežev, bi s boljšim oblaginjenjem lahko ublažili sunke s ceste.

Citroën SM

Citroenov prestižni avto nudi nov način vožnje. Odkriva veselje za vožnjo 200 km na uro, ne da bi pri tem kakorkoli trudili. Voziti se ga da s prsti. Procej je bilo kritik na račun opreme, ki kljub temu, da je razmeroma popolna, ni najbolj funkcionalna. Motor, čeprav je narejen pri Maseratiju, zasluži nekaj kritike, zlasti na račun razmeroma skope moči in ropota. Po drugi strani si pa Citroën lahko čestita za brezhibno lego na cesti. Pri udobju podvožje se pa vendarle izkaže boljše, klasična rešitev mercedesa. Kakorkoli že: citroën SM ni športni avto pač pa pravi „grand tourisme“.

Mercedes 280 SE 3,5

Razen zmogljivosti, ta avto, najdražji od vseh štirih, ne kaže nikakršnih športnih lastnosti. Udoben in hiter pomeni „svet tišine“ na štirih kolesih. Motor uboga na vsak miljaj brez negotovanja, ne glede na hitrost in okoliščine. Velikost in teža vozila ne predstavljata nikakršnih nepremagljivih problemov. Podvožje požira ovire brez protestov. Prostor za potnike pričča, da so se v tovarni bolj trudili za udobje, kot pa za prijeten vtis. Kakorkoli že, v tem avtomobilu se nič ne dogaja, z izjemo igle na merilniku hitrosti, s katero se približujejo drugim vozilom, ki jih opazite na cesti. Sicer pa je „reluka dama cest“ namenjena tistim privilegirancem, ki sta jim cena nakupa in vzdrževanje zadnja skrb. Ne glede na to, da ne nudi športnih užrkov, je mercedes 280 SE 3,5 L močan tekmeč.

Fiat dino 2400

Novi motor in posamične obseže zadnjih koles so boljše kot pri starejšem bratu istega imena. Kljub temu, da se moč motorja kaže pri visokem številu vrtljajev, je še vedno dovolj prožen za mestno vožnjo. Zahteva pa od voznika, da ga drži na višjem številu vrtljajev. Kar zadeva novo podvožje, sta pridobila tako lega: na cesti kot udobje; slednje dopolnjujejo tudi dobri sedeži.

Med črne točke še naprej štejejo zlasti zavore, ki niso sledile skrizvoju modela. Fiat dino ne skriva svojih ambicij, da osvaja s športnimi lastnostmi, kot se za pravo italijansko vozilo spodobi. Tudi šarma mu ne manjka.

VW Porsche 914/6

O renomeju Porscheja ne gre dvomiti, toda zadeva postane dokaj drugačna, ko govorimo o poroki s Volkswagonom in o čudnem otroku, kakršen je „914/6“. Porschejev motor je kljub vsemu najboljši kos tega avtomobila, kljub velikemu hrupu, ki ga povzroča. Zadovoljuje ljubitelje zmogljivosti in je po drugi strani primerno voljan v spodnjem območju vrtljajev. Sicer pa je VW Porsche športanec; pa naj bo govora o opremi ali pa trdem podvožju in organih za upravljanje. „914/6“ je pač živ avto, ki zadovolji ljubitelje športne vožnje, bolj natančno: dobrika si fanatikom, ki imajo v očeh ogenj dirkavca. Poleg tega predstavlja „914/6“ avto abecednik za učene športne vožnje, le da so tisti, ki ga lahko kupijo, že daleč daleč od let, ko bi se še lahko balo.

Tehnični podatki

	citroen SM	fiat dino 2400	MB 280 SE 3.5 L	VW porsche 914/6
valji	6 -V-	6 -V-	8 -V-	6 bokser
vertina in gib (mm)	87 x 75	92,5 x 60	92 x 65,8	80 x 66
gibna prostornina (kubikov)	2670	2418	3499	1991
kompresija	9 : 1	9 : 1	9,5 : 1	8,6 : 1
največja moč (KM — DIN)/vrtljaji	170/5500	180/6600	200/5800	110/5800
največji navor (kpm — DIN)/vrtljaji	23,5/4000	22/4600	29,2/4000	16/4200
ležaji ročične gredi	4	4	5	8
odmične gredi v glavah		4	2	2
uplinjači	3 dvojni	3	ubrizg.	2 trojna
menjalnik (stopnje)	5	5	4	5
volan	zobata letev	vijak	kroglice	zobata letev
zavore	4 kolutne servo	4 kolutne servo	4 kolutne servo	4 kolutne
dolžina (mm)	4895	4505	4905	3985
širina (mm)	1835	1695	1845	1650
višina (mm)	1325	1315	1410	1230
teža praznega vozila (kg)	1450	1400	1570	940

Ocene

	Citroen SM	Fiat dino 2400	Mercedes 280 SE 3,5 L	VW porsche 914/6
prostornost	17,1	14	20	10,5
oprema	15,9	14,1	14,6	11,8
poraba goriva	18,9	16,6	17,7	20
zmogljivosti	18,7	16,3	15,5	16,2
motor	14	15	18	13
volan	15	13	12	9
menjalnik	16	14	11	10
zavore	17	11	14	16
lega na cesti	19	14,5	14,5	14,5
udobje	16	14	18	11

Meritve

	Citroen SM	Fiat dino 2400	MB 280 SE 3,5 L	VW porsche 914/6
največja hitrost (km/h)	228	214,2	211,7	213
400 m brez zaleta (sek)	17,2	16,4	16,4	16,2
1000 m brez zaleta (sek)	31,4	30,0	30,4	29,8
prožnost (sek)*	39,6	35,2	35,6	39,6
poraba goriva: (l/100 km)				
zmerna vožnja	18,6	20	19,1	16
ostra vožnja	23,9	28,1	26,1	23,9
poprečne testa	21,2	24	22,6	20

* kilometer z začetno hitrostjo 40km na uro v najvišji prestavi (V. oziroma IV. pri mercedesu)