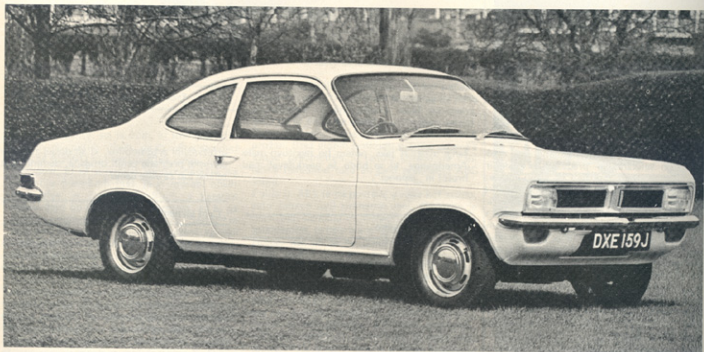


sposojeni
test

VAUXHALL FIRENZA 2000 SL

Autocar

Najmočnejša viva



Ko so lani predstavili nove „vive“, se je marsikdo vprašal, zakaj med njimi ni izvedbe 2000 GT. To mesto so rezervirali za novi model z obliko kupeja in imenom firenza (firenca). Ime menda ni v zvezi z italijanskim mestom Firenze; izbrali so ga ker tako lepo zveni.

Hrup kot zavora

Firenzo 2000 SL poganja štirivaljni, 1975-kubični motor, ki doseže 104 KM pri 5600 vrtljajih v minuti in 19,5 kpm pri 3400 vrtljajih. Odmično gred v glavi poganja zobati jermen. Tovarna izjavlja, da doseže ta model 172 km na uro, mi smo pa dosegli le 159. Sicer pa to ni tako važno; bolj neprijetno je, da pri približno 120 km na uro hrup motorja, veter in hrup v prenosnem mehanizmu tako narastejo, da vožnja utruja. Čeprav motor nikoli ne postane tako glasen, da bi se moral voznik zbat z visokih vrtljajev, pa firenza le ni miren, tih in hiter avto za dolge vožnje. Nas je pač nekoliko razočaral.

Diferencial modela 2000 SL je „hitrejši“ kot pri slabotnejših izvedbah, zato se motor v direktni prestavi nikoli ne bo vrтел prehitro. Tudi nižje prestave so dovolj dolge, še posebej prva, s katero firenza ob zelenem semaforju živahno potegne do 50 km na uro, njena meja pa je nekje pri 65. Ker se motor rad vrtil, doseže druga prestava 101 km na uro, tretja pa 139. Na dolgo prestavljen menjalnik in diferencial ne kvarita prožnosti. Celo bolj prožen je kot viva GT, saj smo v četrti prestavi pospeševali od 16 km na uro, pa smo opazili le rahle tresljaje pri hitrostih med 16 in 25 km na uro in med 32 in 45 km na uro. Čeprav je prva prestava dolga, gume pri ostrem speljavanju glasno zacvilijo in avto lahko spelje na 33-odstotnem klancu.

Pospeški so dobri, še posebej pri visokih hitrostih, saj doseže firenza 145 km na uro v 37,9 sekunde, 97 km na uro pa v 11,8 sekunde. Dolga tretja prestava pomena vozniku, da pri vožnji na odprti cesti hitro in brez napora prehitava.

Prestavljanje ne povzroča težav. Všeč nam ni bil le gumbek na prestavni ročici. Na stranskih

ovinkastih cestah nas je zaradi njega desna roka bolela.

V gostem prometu se firenza dobro znajde. Posebej nam je bila všeč sklopka, ki prijema lepo postopoma in ima dovolj lahkoten pedal. Tudi volan je bolj lahkoten, kot bi človek mislil za avto, ki ima razmeroma težak sprednji del. Zdi se nam, da so zaradi te lahkotnosti zanemarili stabilnost na ravni cesti. To je opaziti tudi na izhodu iz ovinkov, saj se volan le počasi vrne v srednji položaj. Nos je obremenjen s 56,6 odstotka celotne teže, zato je treba v ovinkih volan dodajati in pri tem ne pomagati, če voznik pritisne na plin, da bi mu zdrsil zadek. Pač pa si voznik lahko pomaga tako, da v ovinku plin odzame. Takrat namreč zadnja kolesa zdrsijo navzven in avto lepo zavije.

Boljše vzmetenje pa enaka loga

Firenza ima mehkejšo vzmeti kot viva GT, zato je vožnja bolj udobna in mirna. Na slabi

cesti potniki sicer še čutijo velike grbe in luknje, vendar so udarci močno ublaženi. Vse vzmeti so vijake. Toga zadnja prema je pritrjena na karoserijo s štirimi vodili, zadaj in spredaj je nameščen prečni stabilizator. Zadnja prema nikoli ne poskoči, če se voznik še tako potruži. Avto se na ovinkih zelo malo nagiba. Lahko priznamo, da so konstruktorji izboljšali udobje, niso pa pokvarili lege na cesti.

V serijsko opremo sodijo kolturne zavore spredaj in ojačevalnik zavorne moči. Zaradi varnosti sta hidravlična kroga sprednjih in zadnjih koles ločena. Zavore prijemljejo postopoma, pešal je prijetno lahek. Pri resnično ostrem zaviranju prične zadnja prema tresti, na spolzki cesti pa kolesa prehitro blokirajo, tako da zaviranje ni več učinkovito. Ročna zavora zadrží vozilo na 33-odstotnem klancu, če jo voznik močno zategne. Ko smo zavirali petkrat zapored, nas je prestrašil smrad iz zavornega sistema; učinkovitost zavor pa ni bila prikrajšana. V gostem prometu v Londonu je firenza porabila 12,7 litra goriva na 100 km, povprečna testna poraba je bila 11,3 litra, na odprtih cestah pa 10,9 litra na 100 km.

Instrumenti nam niso bili všeč, ker je merilnik hitrosti pravokoten in nepregleden. Seže le do 160 km na uro in pri največji hitrosti kazalec kaže že proti merilniku za gorivo. Števec kilometrov je skrit na spodnjem koncu merilnikov, dnevnega števca pa firenzi niso privoščili.

Stikala za brisalnice, meglenske in žaromete bo voznik lahko poiskal; ponoči jih osvetljeju luč. Brisalniki pustijo na levi strani precejšen kos šipe umazan, na voznikovi strani so pa precej bolj temeljiti. Štirje žarometi so zelo učinkoviti; pomagajo jim še meglenske.

Sedeži so lepo oblikovani in udobni; zadnja dva sta namenjena pravzaprav otrokom, čeprav lahko v njih sedita tudi dva odrasla. Prtljajnik je za tak avto dovolj velik, njegov pokrov je uravnotežen z močno vzmetjo. Ventilacija je dobra, v mestu ji mora pomagati ventilator. Je pa tako glasen, da je že prehud. Gretje deluje z mešanjem zraka, je natančno, hitro in učinkovito. Za doplačilo je na voljo ogrevano zadnje okno.

Mogoče komu taka polimuzina, polkupe ni všeč; gotovo pa je, da bo precej tistih, ki se bodo za firenzo ogreli. Močan motor in kompaktna, lahka karoserija zagotavljata dobre zmogljivosti za ceno, ki niti ni pretirana.

Ko pridete v Trst

AVTO-RADIO
BLAUPUNKT
PHILIPS
GRUNDIG
JAPONSKI
od 15.000 lir dalje

VSE ZA AVTO:

gramofon	7.000 lir
radio-gramofon	14.000 lir
transistor	3.500 lir
sesalnik	6.100 lir

baterije vseh vrst televizorji
antene s ključem
Precizna montaža z garantiranimi deli

IZREDNA CENA
ZA TISTEGA, KI BO PREDLOŽIL TA
ODREŽEK AVTORADIO + ANTENA
+ ZVOČNIK + MASKA + BLOKIRANJE MOTORJA
ZA 20.000 lir

GUMIJASTI ZAMAŠKI
na steklu za CANDY
ZOPPAS IN REX

RADIO TRIVISAN
TRST, Corso Italia 10 (center)

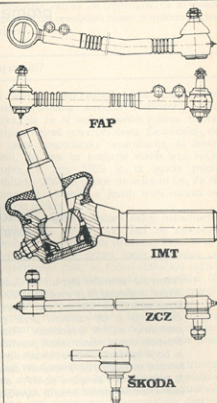
LITOSTROJ RENAULT 6 TL

MOTOR: 1108 ccm, 48 KM/SAE
HITROST: 135 km/h
PORABA GORIVA: 7,5 l/100 km
ELEKTRIČNA OPREMA: 12 V
ZAVORE: Kolturne spredaj, bobnaste zadaj z omejevalcem zavorne moči



RENAULT 6

Čenjene bralce obveščamo, da odpira podjetje DALMACIJA AVTO v Splitu na Balkanski cesti 61 salon avtomobilov s prodajo nadomestnih delov za vsa naša vozila. Vabimo vas, da obiščete ta salon, kjer boste dobili vse prospekte in informacije o nakupu novega vozila. Priporoča se vam tudi njihov servis v Solinu (na Splitski Dujmovača), kjer vam bodo kakovostno opravili vsa potrebna dela.



1. Tovarna avtomobilskih delov -FAD- Gornji Milanovac (je specializirana industrija za izdelavo spajk — priključkov za vsa

- osebne
- tovorna
- gospodarska in
- kmetijska cestna motorna vozila
- 2. Spojke — priključke izdelujemo za največje proizvajalce cestnih motornih vozil v Jugoslaviji, in sicer za:
 - a) FAP — Priboj
 - družina vozil FAP-13
 - vozilo FAP-15180
 - vozilo FAP-18-20-22B
 - vodilne spojke — priključke za vse avtomobile
 - b) "Zastava" — Kragujevac
 - spojke — priključke za vozila -Zastava 750 m-
 - spojke — priključke za vozila -Zastava 1300-
 - spojke — priključke za vozila -Zastava 1300
 - spojke — priključke za vozila -Zastava 615-520-
 - c) Tovarno traktorjev IMT
 - vodilne in potisne spojke — priključke za traktor -IMT 533-
 - vodilne in potisne spojke — priključke za "traktor -IMT 555-
 - vodilne in potisne spojke — priključke za traktor -IMT 560-
 - vodilne in potisne spojke — priključke za traktor -IMT 575-
 - zglobov-končnike spoj — priključkov za vse vrste traktorjev
 - 3. Kakovost in zanesljivost spoj — priključkov sta dokaz v petletni eksploataciji pri številnih vozilih na cestah Jugoslavije.
 - 4. Za trg izdelujemo spojke — priključke za vsa vrstna osebna vozila ali pa za tista, za katera pri nas pripravljajo proizvođači kot za vsa druga osebna vozila domače in tuje proizvodnje (bagri, vilicarji, prevozniki kompresorji, avtobusi in tovornjaki).

elrad teleskopske

antene

iz

nerjavečega jekla

za

vaš avto

