

vozili
smo

VAUXHALL VIVA IN FIRENZA

Tom
Pleterski

1800 in 2300 kubikov

Dva motorja več res še ne pomenita novih modelov. Ne pripomnijo tudi dodatki opreme. Gre za nova motorja s 1800 in 2300 kubiki, ki jih Vauxhall, angleška podružnica General Motorsa po-sej vgrajuje v vivo SL in firenzo SL.

Tovarna je do več kubikov prišla s preprosto, a tehniško neelegantno operacijo, s podaljšanjem giba z 69,2 mm dosedanjega 1600-kubičnega motorja na 76,2 mm novega 1759-kubičnega. Ko so istemu motorju še povrtali valje na 97,54 mm, so dobili še drugi 2279-kubični motor namesto dosedanjega dvoilitrskega motorja. Pravzaprav tovarni ni bilo treba vrtati, ker je prav ta motor imela že na voljo od prej pri modelu VX 4/90. Vrtnanje in podaljševanje giba, obenem z „drobnimi“ deli okoli polnjenja valjev, daje več moči in tako imata nova motorja nekaj konj več: 1800-kubični 78 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih (namesto 70 KM pri 1600 kubikih), 2300-kubični pa

111 KM (DIN) (namesto 104 KM pri 2000 kubikih).

Na preskušnji v okolici Ženeve smo vozili limuzino in kombi viva s 1800-kubičnim motorjem in pa kupe firenza z 2300-kubičnim motorjem. Limuzina viva je na avtomobilski cesti zmogla približno 156 km na uro, kombi, opremljen z avtomatskim menjalnikom pa približno 10 km manj. Firenza je zmogla približno 170 km na uro.

NISMO VZHİČENI!

Kar zadeva tehniko so vauxalli zelo podobni sorodnikom pri Opelu, zlasti kar zadeva podvozje. Spet gre za popolno togo premo in neprobematično logo na cesti. Prav tako odlični je izredno natančen in lahkoten menjalnik. Ameriško nadzorstvo je tudi pomagalo, da je končna izdelava veliko boljše, kot smo je sicer vajeni pri velikoserijskih avtomobilih z Otoka.

Kljub vsemu pa avtomobilu z novimi motorji ali brez njih ne navdušujejo. Oprema je sicer bogata, pa malo pregledna in tudi ne priročna. Lani smo zavrakavali našega dolgina — šefa, da ni kaj primeren za kritično ocenjevanje (zapisal je namreč, da je v firenzi s kolenom pritiskal na gumb trobije, ki je na ročici pod volanom). V Ženevi se je pa izkazalo, da smo trobili vsi, tudi krajše raščeni vozniki. Kriv je zlasti kratek pomik prednjih sedežev, ki godi le potnikom na zadnjih sedežih. Tako se za volanom vive ali firenze, (ki ni nič drugega kot v kupe skrojena viva) voznik počuti utrujen v pločevino, toliko bolj, ker je drog volana nameščen nekoliko proti sredini vozila in za volanom sedite postrani kot v prepolnem trolejbusu. Za dodatno gnečo pa poskrbi še preveč velikopotezno odmerjeno ohišje kardanskega tunela.

Skratka: zdi se, da tovarna z Otoka še ni naredila vsega, da bi

prilagodila svoje avtomobile po-prečnim navadam evropskih voznikov, (s te strani kanala) kar zadeva sedenje, oziroma počutje za volanom. Mogoče tudi nima takih namer, saj se pri predstavljanju novih avtomobilov ni potrudila niti toliko, da bi imeli testni avtomobili volan na levi strani. „Prekvalifikacija“ na desni volan sicer traja pet, deset minut, dokler se človek ne prepriča, da menjalnik ni na vratih; toda tudi potem vozniku, vajenemu levega volana, ni povsem lahko pri srcu. Kakorkoli že: viva in firenza tudi z novimi, močnejšimi motorji ne navdušujeta. Sta le dva (s kombijem vred tri) avtomobila več v pisani zbirki na svetovnih cestah. Mogoče navdušujeta Angleže in njihove podanike, ostali evropski vozniki, ki izbirajo v tej kategoriji avtomobilov, se bodo pa zvečnara je odločili za opel kadet ali kaj podobnega. Pa pri tem ne mislimo na volan, ki ga za desno vozeče tržišče Angleži prodajajo na levi strani.

