



IZPOSOJENI
TEST

magazin

Lagonda smo dobili v roke le nekaj tednov za tem, ko so jo na londonskem avtomobilskem salonu prvič predstavili javnosti. Vozil smo sploh prvi primerek, ki je bil v voznem stanju – edinega, ki ga je tovarna sploh imela na voljo, pa še ta ni bil povsem nared. Morebiti najzanimivejši del tega futurističnega avtomobila – elektronski merilni instrumenti na armaturni plošči – namreč še niso bili priključeni. Lijub temu smo si nabrali prvih vtičov o tem nenavadnem avtomobilu.

Razstavni primerek lagonde je takoj po londonskem salonu roman nazaj v tovarno Aston Martin, kjer so ga povsem razdrili in ponovno skrbno sestavili. Ob tej priložnosti je avtomobil dobil tudi cel motor, saj so ga na salonu sestavili brez nekaterej potembniblje delov – n. pr. brez batov. Končno je bila svetovna premiera toliko nared, da smo jo lahko pognali po cestah.

Prvi vtis: Že na prototipu je bilo sodobno podvozje – spredaj posamične, trikotne prečne obese, zadaj De Dionova prema na vzvodilnih vodilih in Wattovem drogovju – tako dobro uglaseno, da je zagotavljalo visoko raven udobja. Pri tem gre omeniti napravo za samodejno uravnavanje karoserije, ki tudi v ovinku preprečuje nagibanje.

Volan seveda pomaga servozačevalniku tako, da je vrtenje lahko klub v zelo neposrednemu prenosu, ki od ene do druge skrajne točke zahteva le dva zavrtjalja.

Še nekaj je takoj zbudilo našo pozornost: čeprav ves izolacijski material okoli motorja še ni bil na svojem mestu, je bil prototip že izjemno tih. Sicer je bilo osemvaljno »V« motor še kar silšati, toda o šumih podvozja že ni bilo praktično na duhu ne sluba.

Lagondina karoserija je izdelana iz aluminija, njenino ogrodje pa je jekleno, vse skupaj pa je privito na varnostno šesijo. Pri Aston Martinu pravijo, da karoserija vsekakor zadosti vsem doslej znanim varnostnim predpisom.

Med preskusivo vožnjo smo se namenoma podali tudi na zelo slas-

ASTON MARTIN LAGONDA

VOZILO LETNIK 2000

Avtomobilská visoka moda iz stekla in aluminija – Vrhunska tehnika izpod rok rokodelcev



Aston martin lagonda: rezervirano za milijonarje

be ceste in izkazalo se je, da je aluminijasto-jeklena konstrukcija karoserije res zelo trdna. Tudi vratata je bilo moč odpreti v najbolj nemogičem položaju avtomobila. Pač pa je kot, za katerega se odprejo zadnja vrata, nekoliko premajhen. Petrolejskim šejkom in podobnimi (verjetno tudi lepo obilnim) mogotcem, ki jih gre šteeti med potencialne kupce tega avtomobila, to verjetno ne bo všeč.

Pogledu s strani se lagonda kaže v zelo klinasto zašiljeni obliki. Aston Martin je namreč karoserijo krojil v vetrovnem kanalu testnega centra britanske avtomobilske industrije. Natančnih podatkov o

koeficientu zračnega upora nam v tovarni sicer niso hoteli dati, a so nas odpovedali s pavšalnim odgovorom, da zdrži primerjavo z roverjem 3500 ali citroenom CX.

Tudi o motorju, ki je v zasnovi sicer enak motorju vaston martinu V 8, nismo dobili vseh podatkov. Po zgodlu podobno prestižnega Rolls-Royca na vprašanje o moči in navozni motorju tudi pri Aston Marinu odgovorijo samo: »Obojejga je toliko, da zadostuje.«

Tako o motorju lahko zapišemo le da ima osem na V postavljenih valjev z vrtino 100 mm in gibom 85 mm, kar da 5340 kubikov gibne

prostornine. Kompresija znaša 9 : 1, valje polnjo štirje Webrovi dvojni uplinjači, ventile pa krmilita po dve odminki gredi na vsako vrsto valjev. Približno predstavo o zmogljivosti motorja nudijo le tovarniški podatki o največji hitrosti 225 km na uro in pospeških z mestna na 100 km na uro v manj kot šestih sekundah.

Tovarna je lagondi namenila izbiro dveh menjalnikov – Chrysljevo tristopenjsko avtomatiko ali pa petstopenjski klasični menjalnik ZF. Povejmo ob tem, da v serijsku opremo lagondinega prenosa moči spada tudi zapora v diferencialu.

Reči gre, da je lagonda klub dolžini 5,28 metra (kar je 22 cm več od mercedesa 450 SEL) avtomobil, katerega vožnja je vozniku v zabavo. Razen tega pa nudi obilo dobrega počutja sopotnikom, pri čemer im seveda veliko opraviti izjemno luksuzna oprema od povsem v usnje oblečene norostenjosti do velikih oken in prozornega, zasteklenega dela strehe nad zadnjimi sedeži.

In kdo vpraša, da je cena? Za zdaj računajo, da bo lagonda na prodaj za 24.570 funтов, kar preračunano nanese približno 900.000 dinarjev...
18

KAKOR VAM DRAGO...

Sposodili smo si svojevrsten, zdaj že leti dni star »vozili smo« iz ene večjih nemških avtomobilističnih revij. Ne ravno popolen opis pred poldrgom letom prvič predstavljenega »superavtomobila« zadošča za približno predstavo o tem, kaj izdelujejo v majhnih britanskih tovarnah, ki jim v današnjih razmerah pravzaprav težko rečemo tovarne, saj gre prej za nekaj večje delavnice, v katerih veliko opravijo s potrežljivim ročnim delom.

Po drugi strani je pri tem »vozili smo« zanimala novinarska prizadevnost. V ZRN, kjer je nekaj velikih avtomobilističnih revij, se časnikarji včasih kar pretirano grizejo za to, da bi bili prvi. Kako naj si sicer razlagamo, da se jim je v pričujočem primeru tako mudilo, da so preskusili avtomobilski prototip, katerega elektronski merilniki še niso bili dokončno izdelani.