

Chevrolet blazer

SPORT FASHION



Nisem čisto na tekočem in ne vem natanko, kako je z Američani zdaj, ampak še pred nekaj leti so bili na vožnje »off road«, torej po brezpotjih, čisto nori. Potem ko so nekaj časa silili z glavami skozi skale in gozdove, so končno dojeli, da preveliki terenci ne sodijo na kolovoze in so začeli posnemati Japonce. Zato je blazer skoraj, ne pa čisto naših, torej japonsko-evropskih mer, veljavnih za terence, ki so namenjeni parkiranju pred disko klubi in lovu na divje prašiče.

Blazerjev nos spominja na wartburg, le da je širši in višji. Pravzaprav je višje in širše kot pri navadnih osebnih avtomobilih vse na tem avtu, razen zunanjih ogledal, ki bi zares morala biti velika. Prednja sedeža sta krasna in krasno nastavljiva. Zadnja klopi je ravna kot večina klopi na svetu. Prtljažnik je velik, tudi zaradi morebiti ustreljenega prašiča. Gume so serijsko precej široke in natakneje

na lahka platišča. In vrata se za-prejo s chevroletovsko diskretnim tleskom.

Manj diskreten je motor V6:

hrumeč in zaradi terenskim napo-rom naklonjenih prestavnih raz-merij v avtomatiki surov, če voz-niki pedalom plina ni izredno ne-



Tehnični podatki

Motor: V6 – vrtna in gib 101,6 x 88,3 mm – gibna prostornina 4300 kubikov – kompresija 9,1:1 – največja moč 119 kW (162 KM) pri 4100/min – naj-večji navor 312 Nm pri 2400/min – ro-čična gred v 4 ležajih – sredinska od-mična gred – elektronsko vbrizgavanje goriva – vodno hlajenje – katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – štiristopenjski samodejni menjalnik, prestavna ročica ob volanu – terenski prenos moči – za-pora sredinskega diferenciala – platiš-ča 7J x 15 – gume 235/75 R 15

Voz in obese: terenski kombi – 3/5 vrat, 5 sedežev – karoserija na šasiji – spredaj vzvojnje vzdolžne vzmeti, tri-katna prečna vodila, teleskopski blažil-niki, stabilizator – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki, sta-bilizator – dvokrožne zavore, spredaj kalutne (hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS – volan s kroglicami, servo

Mere in teže: dolžina 4,740 m – ši-ri-na 1,750 m – višina 1,730 m – medosna razdalja 2,717 m – teža praznega vozila 1683 kg – posoda za gorivo 76 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost: 160 km na uro – poraba goriva pribl. 11-22 litrov na 100 km

žen. Blazer, ki sem ga vozil, je imel pet vrat, s posebej odpirljivo zadnjo šipo, toda vrata so lahko tudi samo tri. Potem je plezanje k zadnji klopi že alpinizem. Vožnja tega avta pa nikakor ne: volan je servoojačan, zavore so mehke in krepke, pretikanje, tudi z roko je gibko, brez cukanja, le digitalna armaturna plošča je kot Las Vegas ponoči. Ustaviti moram, da razbe-rem, kaj vse se sveti in giblje na njej.

Še manj pripravna so stikala ob volanu, na pol avtomatska pa je dodatna ročica za izbiro prenosa moči k samo zadnjima ali k vsem štirim kolesom: gumb na njej stre-že elektropnevmatiki, ta pa po že-lji vklaplja reduktor. Prenosu moči se v originalu reče hydra-matic, elektronika pa omogoča tudi ABS.

Blazerjev sport fashion je tako po-poln. Športni suknjič ni obvezen.

Nikakršnega dvoma ni: s katerimkoli od teh štirih avtomobilov bi Gershwinov Amerikanec, ko je že zašel v Evropo, prišel dosti dlje od Pariza. General Motors (vem, da je beseda general mnogim med vami zdaj na vso moč zoprna, ampak gre pač za firmo) je vnovič čisto resno zastavil prodor na to našo celino. Obeta