



vozili smo



OPEL MANTA SR





Brat brata: napad na capri

Ante Mahkota

Sreča: na viaduktih zahodne ceste proti Dunaju je veter pomel meglo. Jodovke, ki so še pred trenutkom parale „belo kavo“, režejo zdaj zastave vode, ki jih burja trga izpod koles avtomobilov pred nama.

„Sva si pa izbrala dan, kaj? Raje bi, da bi bila manta pravi skat, ne pa opel!“

Branko pa, preskusni voznik zagrebškega strokovnega časnika „Vozač i saobračaj“: „Raje pazi, da ne zgubiva vite!“

Novo vozno, letošnjega drugega novinca evropskih podružnic General Motors sva bila še za dne pustila na priključku avtomobilske ceste. Pet ur sva se z manto in vito podila po hribih okrog Marijazella, 100 km zahodno od Dunaja. Potem pa sva se odločila „za kratek tlet, ki se je sprevrgel v 300 km avtomobilske ceste. Brez cilja, zaradi vožnje pač.“

Zdaj ne smem niti za trenutke popustiti pedala za plin in levi pas je najina pot. Natanko ob uri naju čakajo, da greva dišat po bencinu v opero, ker imava za karte za Madame.

Še dobro, da se izjemno široke, nizke pasaste gume (185/70 SR 13) na športnih platiščih brez pokrovov dolgo ne zmenijo za zagode vode pod kolesi!

Na prijetnem športniku s simbolom velikanke ribe na boku — morda se spomnite pripovedi slavnega podvodnega lovca Hansa Hassa „Manta — vrag iz Rdečega morja“ — so še platišča z imenom „Zmaj“. Iz naše tovatne s tem imenom namreč, ki preša platišča za vse mante. Pa naj še kdo reče, da ima naša avtomobilska industrija samo vijače!

Najdeva znani odep in pobereva vivo; drug za drugim voziva, da so ne zgubiva v vrvežu sobotnega večera, ki se vrača v „gemutlich“ mesto. Zdaj manti zaradi šibkejše sestavljalke ni več treba napenjati pljuč. Sremljiva s tovariščo Butterfly ne zamudiva. Rečem pa: bil je naporen dan! Za volanom od osmih zjutraj do sedmih zvečer in jutri, v nedeljo, vava morala le še preskusiti, kako se avtomobila vozita po mestu.

Da ne bomo zmede: o vivi bom pisal drugič. Tokrat gre beseda le o manti.

Ko sem se zjutraj iz našega supertestnega BMW 1800 presedel v mali, lični kupe, si ga še ogledati nisem utegnil, tako so ga mehaniki

avstrijskega GM hvalili, da je njihov ponos — malo drag že, že, ampak kaj bi tisto!

Jugoslovanski zastopnik GM „Avtotehna“ iz Ljubljane, žal, še ne pozna cene za manto RS, ki sem jo vozil; povedal pa nam je, da stane navadna manta 1600 M, če ima 1584 kubični motor in 68 KM, preračunano, po uradnem tečaju in brez občinskega in republiškega davka približno 43 000 din, z motorjem S, 1566 kubiki, 80 KM pa približno 1500 din več.

Šele na bencinski črpalki, v predmestju, ko počasni kazalec bencina — elektronki je, so mi razložili, pa počasi zleze gor — le in le ni hotel s prve črte, sem si to zverino med skati najprej ogledal od zuna.

Če bi naklepali po strahu, ki ga zbujata morska žival, je manta SR tista manta, ki zrasedo šest metrov. Je najvišja v vrsti, okrašena z bojnimi barvami: s črno črto po boku in tudi pokrov motorja je motno črn. Pogajal jo je 1,9-litrski motor z 90 KM.

Zelo lep in skladen avto je. Skoraj prelep za korenjake, pravi damski avto — pa vendar z moškim motorjem! Elegantno odlijen nos z dvojnimi žarometi, skladno speljan zadek, nizki boki, ravno prav nagnjena vetrova šipa pa še športna platišča, napravijo avto na pogled manjši kot v resnici je. Zakaj v notranjosti ni prav nič manj prostora kot v limuzinah, ki jim pravimo štirisedežne. Razen seveda za glavo, če sedite na zadnji klopi. Pri vstopanju pa je seveda treba počepniti bolj kot v družinskem avtomobilu. Družinski je tudi prtijažnik, kar 460 litrov prostornine ima in ni prav nič manjši kot v kadetu, ki je po svoje oče mante in limuzine na tem podvožju — asone. Malo bolj so šarili s prostorom pod pokrovom motorja, kjer so zaradi eleganc potegnili nos daleč naprej, da ga lahko izdatno zmečka, preden kaj nasprotnega udari v motor; sicer je po svjoje to za večjo varnost kar koristno. Kakorkoli že, manta je 3 cm daljša od capria, ki se zdi na pogled veliko močnejši.

Na zadnjih sedežih nisem sedel. Sprejaj pa je prostora več kot dovolj: smotrno oblikovani sedeži, ki so na sredini prevlečeni z blagom, dobro primejo telo.

Osnovna oprema — godna za nakup

Vodja za tisk GM je gotovo pametno ravnal, da nam je dal za preskus prav najmočnejšo in najboljše opremljeno manto. Vendar moram povedati že zaradi uvoznika, ki najbogatejši kupe iz vrste očitno še ne namarava uvažati, kako je opremljen osnovni model. Šele potem bom hvalil bogataša.

Osnovna oprema ni pretirano skromna: ključavnica tudi na desnih vratih, spreminjanje nagiba naslonjača, dvostopenjski brisalniki, brizgalka na nogo, dvostopenjski ventilator, prižigave lahko osvetlitev merilnikov. Le gumijaste preproge in slabo opremljene nadrobnosti pričajo, da namerava Opel prodajati predvsem manto L, za paket opreme bo treba pa doplačati. Dobi se: okrasne na odbijačih, izmična zadnja okna, osvetlitev prtijažnika in motorja, prižigalnik, uro, preproge.

V manti SR je bil zraven vsega tega še športni volan, da potne roke ne drse, merilnik vrtiljave, močnejši alternator (zaradi jodovki), široke gume in jodovke.

Ustrežajo še drugim željam, za denar kajpak: ogrevanje zadnje šipe, električna brizgalka, samodejni menjalnik, oporniki za tilnik, pomična streha, halogenske meglenske in opozorilna luč na zadku.

Doplačal bi le za brizgalko in ogrevanje zadnje šipe!

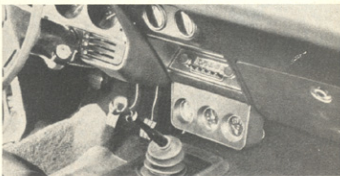
Za voznike z rally občutkom

Zakaj kupe je le kupe in skozi posebno zadnje okno se še brez rose slabo vidi nazaj. Ampak voznik se kmalu navadi odsekanega zadka in tudi potegnjeni nos rad smukne v kratko luknjo na parkirnem prostoru.

Nasploh voznik z manto lahko ravna: sedež lahko nastavi natanko prav za roke na volanu in za noge na pedalih. Okrogli merilniki so



Notranjost manta rally je črno oblažena, volan je usnjen, namesto ure je v velikem desnem okroglem merilniku kazalec vrtljajev. Na osrednji konzoli so: ampermeter, ura in merilnik pritiska olja. Prestavna ročica pa je vse prej kot športna.



veliki, ne bleščijo, natančni so in pregledni. Ročica ročne zavore je bliže voznikovu sedelu — brez napake. Dodatni merilniki, ki so v „SR“ pritrjeni na konzoli, ki se upira na predor zaradi menjalnika. Ura, ampermeter in pritisk olja so seveda majhni in jih je treba ostro pogledati — tako pač, kot v vseh športnih avtomobilih.

Prav nič pa mi ni bila všeč dolga, prestavna ročica, ki jo je manta podjedovala po kadetu. Zaradi črne notranjosti in vse te opreme za rally, se nisem in nisem mogel navaditi, da je njen gib tako zelo dolg, za športni avto prav tovrstniški. Slejkoprej bo vsem všeč zapora vzratne prestave — tudi kadetova dediščina — ki jo je treba priznigniti, preden lahko pretaknete za voznjko nazaj.

Prestavna ročica mi je bila še manj všeč njej zato, ker se ji je poznala trda roka tasterjev, ki so avto preskušali pred mano, pa sinhronizacija druge prestave ni več sklenila zobnikov, ne da bi za trenutek počakal v prostem teku.

Ključ, ki odklene volan in sproži vžig, uboga startna avtomatika na prvi ukaz. Zelo natančno je nastavljena in bogatitev mešanice ne odnaha, dokler motor ni povsem ogret. To mi je bilo še posebno všeč v blatnem, jesenskem dopoldnevu, ko mrzel motor rad ugasne ali pa ga slaba avtomatika po nepotrebnem sili v previsoke vrtljaje.

Skromnost je lepa čednost

Oplov 1,9-litrski motor, ki smo ga že hvalili, ko smo preskušali kadet rally, ni športnik iz prepričanja, ampak zaradi gibne prostornine. Zelo mirno se vrti, v breg mu nikoli ne zmanjka moči in v trenutku, ko sem se hotel pritožiti, ker so se ventili osuli, ko je kazalec na merilniku vrtljajev zašel v rumeno polje (nad 5700), sem se ugriznil v jezik: ko pa porabi tako malo goriva! Dva voznika sva se menjavala na progi dolgi 237 km (tretjina avtomobilske ceste, ostalo pa zelo strma in zavita gorska cesta z razbitim asfaltom, makadamom in na koncu celo s snegom, da so se kolesa velikokrat vrtela v prazno) in nikoli

nisva niti za trenutek popustila pedala za plin, je manta v poprečju porabila 11,4 litra goriva super na 100 km!

Cena za gospodarnost je pospešek 12,4 sekunde od 0 do 100 km na uro — komur se pač to zdi malo. (Za primerjavo: opel GT 1900 11,5, alfa romeo giulia S 11,9, fiat 125 S 12,2, capri 2000 GT 11,7).

Zaradi boljših pospeškov je prenos moči bolj „kratek“ kot pri navadnih mantah, se reče, da se motor v posameznih prestavah hitreje vrti, kot če bi imel v diferencialu običajne zobnike. Pač zaradi bolj športne vožnje. Tako seže prva prestava do rasičnih 53 km na uro pri 5800 vrtljajih v minuti, druga do 85 in tretja do 133. Široke gume poskrbe, da vsoto moč brez posebnih težav spravite tudi na cesto. Le pri največji hitrosti se krajše prestava maščujejo. Ko se je po blagih klanjih navzdol kazalec hitrosti spogledoval s 190, je bil njegov brat na merilniku vrtljajev že skoro na rdečem prepevanem polju in rumeni opozorilni vrtljaji so bili že zdavnaj prekoračeni. Se reče: ko manta najbolj leti, ne pozabite kontrolirati vrtljajev!

Toga prema že ni več čisto toga

Ko bi bila vrata s šipami brez okvirjev nekoliko natančneje nastavljena — potolažili so me, da gre za predserijsko vozilo — bi manta hvalil, da ne utruja ušes, pa čeprav dolge ure drvite z največjo hitrostjo. Tako pa je zvižganje oken pri hitrosti nad 160 km preglasilo radio. Pa kljub temu verjamem, da oblika odlično reže zrak in da je pri veliki hitrosti motor glasnejši od vetra.

Druga dobrota na potovanju po hitri cesti je, da vozilu ni treba popravljanja smeri z volanom, kot smo vajeni pri velikih hitrostih od avtomobilov s togo zadnjjo premo. In takšno manta ima! Opel je vztrajal pri preprostem podvozju, ki ga je le zelo izboljšal in tudi reklamno besedilo, ki namenoma opušta besedo toga prema, pravi, da ima manta zadaj „open“. Zadnja prema je slej ko prej toga, le zelo natančno vodena: ne le z dvema

vzdolžnima nihalkama, ampak tudi s podaljšano cevjo na diferencialu, ki jo vodi osrednji zgib. Zraven pa še Panhardov drog in vijačne vzmeti. Spredaj pa dvojne prečne nihalki in vzvojni stabilizator. Skratka, najboljše podvozje, ki ga je kdaj izdelal Opel — kar pa seveda še ni pravi superlativ . . .

Ko sem opozoval manto, ki je vozila pred mano in sem jo včasih uspel ujeti z vivo, mi je še posebej padlo v oči, kako malo se je ovinku nagne, pa naj ga voznik vzame še tako zares. Tudi ko si sam za volanom, ti je všeč nevtralna lega na cesti in le z močjo zadnjih koles je mogoče na splzki cesti spodnest zadek.

Prav žal mi je, da nisem mogel voziti tudi manta z običajnimi gumami, da bi znal razsoditi, kolikšna je za to hvalo zasluga izjemno širokih gum.

Na kratko: manta SR je varen avto — zraven vsega opisanega še odlične zavore; spredaj koluti, zadaj bobni, servo, dvokrožne — in tudi udobja mu ne primanjkuje.



Ime in simbol skata iz Rdečega merilnika je najbrž bolj sodil na tovrstnik, tako velika je manta, ki ima avto po njej ime. So novi opel teko krstili zato, da bi vzbujal tekmečen strah?

Če že koga straši, potem je to drugi družinski športni amerikanec v Evropi — fordov capri. Boj se je šele začel!

prihodnja
številka
23. decembra

AVTO AVTO AVTO