

Vozili smo

**CHEVROLET  
PONTIAC  
BUICK  
CADILLAC**

Kriv je Kolumb! Če bi bil mož ne odkril Amerike, morda še danes ne bi vedeli zanjo in bi se vozili pač zgolj z evropskimi, japonskimi in kvečjemu še s korejskimi avtomobili. General Schwarzkopf in General Motors bi bila svetu enako neznana kot Ms. Clinton, preden je njen Bill prišel v Belo hišo. Chevroleta, Pontiac, Buicka in Cadillaca ne bi bilo niti v križankah, to pa pomeni, da mi prejšnji teden zaradi njih, oziroma - uradno - zaradi "GM North American Cars" ne bi bilo treba iti v Cadiz.

Toda pomladna Španija je vendar čudovita, Špance tam okrog Jereza pa je grizlo vprašanje: le zakaj imajo tega dne vsi ameriški avtomobili nemške registrske tablice?!

Zato, "folks", ker so se Američani odločili, da bodo svoje corsica, beretta, grand am, regal, park avenue, seville, eldorado, astro, trans sport, blazer, firebird, trans am in corvette prodajali tudi v Evropi. To pa pomeni najprej sklicati časnikarje, jih posesti v avtomobile z začetnimi registrskimi oznakami GG (= Gross Gerau = Opel = evropski GM) in jih pustiti voziti. "Lucky guys!" In bravo, Kolumb!

Sledi, da bo moč te avtomobile, vsaj v uglednejših evropskih državah, odslej tudi kupiti. Nič sivega uvoza! Preko pooblaščenih (Oplovih) trgovcev - in pika. Svet je vsak dan manjši, Amerika pa vedno enako šarmantna.

# USA TODAY



*Chevrolet corvette*

## NEVER-ENDING STORY

Milijon prodanih corvette v štridesetih letih pomeni, da je s kupci nekaj zelo narobe, ali pa, da je z avtom vse v redu. Zaupajte avtu in mi verjemite: corvette ni bila še nikoli boljša kot je zdaj! Ponujajo jo kot coupé in kot cabriolet, obakrat le s po dvema sedežema, obakrat s teoretičnima prtljažnima prostoroma in obakrat s štiristopenjsko avtomatiko v menjalniku ali pa z ročico za šeststopenjsko ročno delo. Karoserija je iz plastike, 5,7-litrski V8 pa iz dobre šole ameriškega motoroznanstva: 207 kW/282 KM pri 5200 vrtljajih ter 437 Nm pri 2400 vrtljajih v minuti omogoča odrekavanje vsakršnim vrtljajskim orgijam, toda corvette vseeno pospeši do 100 km na uro v šestih sekundah (Boschev ASR pri tem spretno kroti odvečna zdrsanjava zadnjih koles) in doseže hitrosti nad 250 kilometrov na uro. V šesti prestavi in pri 200 km na uro je vrtljajev le 3000, zato kaže verjeti na videz sumljivim številkam o nizki porabi goriva (normno povprečje 11,4 litra na 100 km). Lahka prednja prema (dovolj je, da dvignete motorni pokrov, pa si jo lahko s strojem vred ogledate povsem od blizu) je dvakrat prečno vodena in dvakrat vzmetena, zadnja hoče biti vzor



med skupki po pet vodil. Blaženje je prevzela firma Bilstein s tristopenjskim nastavljanjem trdote, gume so spredaj (255/45 ZR 17) ožje in višje kot zadaj (285/40 ZR 17). ASR je v prid užitek mogoče tudi izključiti, notranje hlajeni zavorni koloti so štirje in ABS je - že spet - Boschev! Radio in klimatska naprava sta enako serijska kot elektrificirani sedeža, šipe, ogledala in vgrezljiva žarometna. Serijski je tudi potovalni računalnik, merilnik hitrosti bi bil lepši in preglednejši, če ne bi bil digitalni, in zračni blazini sta za tiste, ki jim je hitrost mamilo. Corvette se lepi na cesto, spoštljivo rjove, surovo trese in obrača glave mimooidočih. Pa to ni zgolj avto za Jonasa Ž! Je čisto zaresen cestni aparat, ki bi si ga moral zapisati med sobotne nakupe vsak pravi možki! Sto tisoč nemških mark (okrogle cene) vas menda ne bo odvrnilo od tega. In ne izgovarjajte se, da ne veste, kam bi s prtljago. Za svitek s kreditnimi karticami in nekaj tisočaki gotovine je tudi v corvette dovolj prostora.

## Pontiac firebird/trans am

### TAKE TWO!

Četrta generacija teh dvočkastih kupejev je sicer povsem obnovljena, a še vedno v senci corvette. Navzven se avta ločita po nosu in po kolesnih platiščih, navznoter pa po 3,4-litrskem V6 s 109 kW/148 KM (firebird) in 5,7-litrskem V8 s 195 kW/265 KM (trans am). Zraven gre štiristopenjska avtomatika, pa tudi ročno pretikanje, zadnji pogon, veliko luksuzne opreme in podvozje, ki je spredaj vijačno in posamično

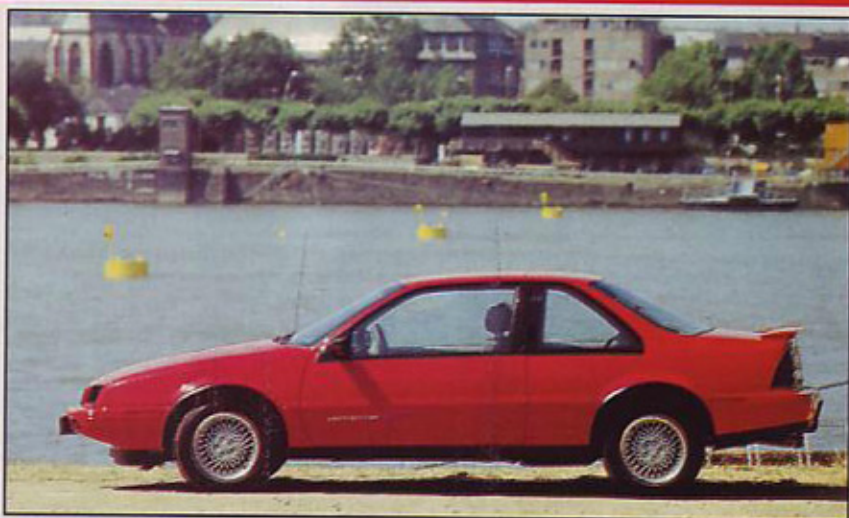


vzmeteno, zadaj toga prema s Panhardovim drogom, v celem pa dovolj visoko, da je vožnja po grbinastih tleh bolj brezskrbna kot pri corvette. Navor je obakrat vzorno ugoden, elektronika nadzira optimum vžigalnih časov in služi selektivnemu vbrzgovanju goriva, vse skupaj pa prispeva h kultiviranosti celotnega avta, v katerem je na prednjih sedežih in v prtljažniku presenetljivo veliko prostora, streho pa je moč v dveh delih in z vmesnim presledkom tudi delno sneti in si privoščiti hardtopski cabriolet. Naslovček "Take two" je seveda le šala: zakaj neki bi imeli oba kupeja hkrati? Je pa že po prvih kilometrih jasno: firebird je šminka za lepo vzgojene, trans am pa "orožje" za težko ukrotljive voznike. Pa za voznice tudi.

## Chevrolet beretta/corsica

### FAST FOOD

Hamburger je sicer manjši, a med Američani podobno priljubljen kot tale chevroletski par. Corsica je limuzina s štirimi vrati, beretta pa kupe s štirimi sedeži. General Motors ju sicer uvršča v komfortni razred, ampak o tem, kaj je komfort, debate še tečejo. Avtomobila sta dokaj evropskih mer, vtis, ki ga razdajata, pa je močno odvisen od motorja za prednji kolesi: 2,2-litrski štirivaljnik (87 kW/118 KM) spominja ne srednjevelelike ople, 3,1-litrski V6 (110 kW/150 KM) pa na povprečje trilitrskih šestvaljnikov, ne glede na to, od kod so. Če bi se Hitler domislil takšnega avtomobila, bi bili beretta in corsica lahko volkswagen, ker pa se ga ni, hočeta postati ameriški golf. Zato premoreta dovolj robustnosti, nezahtevnosti, varnostnih



dodatkov, 383-litrski prtljažnik in ravno prav varčnosti, da se ni treba voziti natančnih 88 kilometrov na uro. Vzmetenje je naklonjeno udobju, udobje pa tistim voznikom in potnikom, ki uživajo,

kadar avtomobil prijazno pokimava. Med trenutne odlike prišteva GM tudi nastavljiva prednja sedeža, za to pa smo v Evropi že slišali. Za nemško ceno 43.000 do 48.000 mark pa tudi.

## Chevrolet blazer S-10

# OFF ROAD

Blazer S-10 je tisto, kar je pri Fordu explorer ali pri Chryslerju cherokee. Potem ko so se Američani naveličali japonskih (salonskih) terencev, so začeli spet pospešeno izdelovati svoje. Blazer ima štiri bočna vrata, zadek pa se mu odpira podobno kot škatla za piškote: zgornji del (šipa) navzgor, spodnji del pa po polovici na obe strani. Kdor zmore to tudi zapreti, bo blazer skoraj zanesljivo kupil. Tako bo dobil od 1000 do 2100 litrov prtljažnega prostora, štiri do pet udobnih sedežev, dokajšnjo mero udobja nasploh, s premajhnima



## Chevrolet astro van

# NEVER SAY NEVER!

Poznam ljudi, ki ne prenašajo vanov. To so avtomobili, ki hočejo biti poltovornjaki in minibusi v isti sapi. Tako kot astro van. Temu so zvezde naklonjene.

Američani ljubijo vane. Če imaš ženo in osem otrok, ti drugega niti ne preostane. Astro zna imeti zadnji ali pa štirikolesni pogon. V obeh primerih ima 4,3-litrski V6 (118 kW/160 KM) z avtomatiko, ki se zna ostremu speljevanju z mesta samodejno prilagoditi s takojšnjim pretikanjem v drugo prestavo - namesto zapletenejšega ASR. Astro se razdaja s 1170/4800 litri prtljažnega prostora in zahteva 102 litra navadnega neosvinčenega bencina, če hočete, da je posoda polna. Notranjost je dosti bolj luksuzna, kot smo pri teh avtomobilih vajeni, jo je pa moč tudi doplačilno opremljati. Če je pogon štirikolesni, prevzame nadzor nad delitvijo motornega navora sredinska viskozna sklopka, prenos med zadnjima kolesoma pa samodejna diferencialna zapora. Mešanica prave mere udobja, celo luksusa, in povsem zanesljive lege - ob tudi siceršnjih dobrih zmogljivostih tega minibusa za 7-8 oseb narekuje nasvet: nikoli ne recite ne! Lahko se zgodi, da boste prezrli dober avtomobil.

## Cadillac seville STS

# HIGH SOCIETY

Seville je dokaz, da avtomobilov ne merimo na metre. Krajši je od buicka park avenue, a je vseeno imenitnejši. Ponujajo ga hkrati s coupéjem eldoradom TC, namenjenim tistim, ki hočejo v velikih avtih manj prostora. Zato je seville ustreznejša izbira, če brez cadillaca res ne morete spati. Cadillacov motor zahteva prvi večji pregled šele po 160.000 kilometrih, njegova oznaka



northstar pa pomeni uspešno konstrukcijsko delo zadnjih štirih let, lepo prihodnost pri Cadillacu nasploh ter 4,6 litra gibne prostornine, 220 kW/300 KM pri 6000/min ter 393 Nm pri 4400/min. Glavi sta razmaknjeni za 90 stopinj in sta izdelani iz lahke kovine, v njih pa sta po dve odmični gredi za skupaj 32 ventilov. Iz tega sledi, da je

zunanjsima ogledaloma pokvarjeno vidljivost in - povsem brez potrebe - digitalne merilnike, kot na armaturni plošči krške nuklearke. Dobil pa bo tudi preskušeni 4,3-litrski V6 z odličnim navorom 315 Nm pri 2400 vrtljajih v minuti, z največjo močjo 118 kW/160 KM, s štiristopenjsko avtomatiko ali s petstopenjskim ročnim menjalnikom ter z zadnjim in k prednjima kolesoma priključljivim pogonom. Off road je le na videz glavna blazerjeva pristojnost. Ta avto je dovolj spodoben tudi za običajne in asfaltne vožnje ali pa za brezposelna (počitniška) potepanja kjerkoli že. Celó v Evropi.

motor glasnejši, kot bi podobi vozila pristajalo, je pa zato z zmogljivostmi povsem po sevillovi meri. V motorju je tudi nekaj dirkaške zasnove, veliko (zanesljive) elektronike, zelo natančno nadzirano polnjenje in zelo natančen nadzor različnih režimov delovanja stroja. Zraven spada štiristopenjska avtomatika, vgrajeni ASR za boljše prenašanje moči na cesto (prednji pogon!) in vsa tista oprema, ki dela vožnjo luksuzno tudi pri hitrostih nad 240 kilometrov na uro. Temeljnost je cadillacom vcepljena že od leta 1902 in jo je moč opaziti na vseh koncih tega avta. Zato je vožnja z njim natančna, udobna, skoraj vzvišena, predvsem pa imenitna. In zato se natanko ve, komu je cadillac namenjen.

MARTIN ČESENJ

## Buick park avenue

### WELL DONE

Prednji pogon, prečno nameščeni V6 (3,8 litra, 126 kW/170 KM), 575-litrski prtljažnik in čisto spodoben potniški prostor se pri 5212 mm dolgi limuzini že prav lepo izidejo. Izide se tudi svojstveno in pretežno na vrata nameščena oprema, namenjena vozniku, izide pa se tudi skladnost motorja in menjalnika, glede na prožnost, avtomatiko in dobre zmogljivi-



vosti. Povprečna normna poraba 10,6 litra goriva na 100 kilometrov utegne biti udarec za marsikateri uradno manj žejen avtomobil, varnostna karoserijska struktura pa vzrok za zavist pri naprednih Evropejcih. Serijska oprema vsebuje klimatsko napravo, elektrificirana in s spominom opremljena prednja sedeža, tempomat, radiokasetofon, samodejno

zasenčevanje notranjega ogledala, usnje na sedežih, zaščito proti vlomom in "daljnisko" odpiranje prtljažnika. Zunanost tega buicka prištevam k zavist vzbujajočim, notranjost k ameriškemu udobju, vozne lastnosti, z motornimi zmogljivostmi vred, pa k tisti ameriški ponudbi, ki jo človek vedno želi spoznati. In mu potem ni žal.

