

Britanskemu koncernu „British Leyland“ pripadajoča ekskluzivna znamka Rover le poradko vzbuja pozornost z novimi izdelki. Dosedanjega „3500“ je na primer nadomestila z istoimenskim avtomobilom po 13 letih. Po drugi strani pa je Rover znan po zanimivih tehniških rešitvah in določeni svojevlastnosti, ki odstopa od običajnih britanskih navad pri gradnji avtomobilov. Skratka: pričakovati je bilo svojevrsen avtomobilski posladek in novi rover to tudi je.

Novi rover 3500 že po videzu kaže, da gre za izvržneža. Karoserija, ki ji je težko najti ustrezni „predel“, je po svoje — zaradi velikih dvih vrat na zadku — na pol kombi; toda zamišljena je kot limuzina, počutje v njej pa je kot v ekskluzivnem kupelu razreda „gran turismo“. Zunanje oblike pa so očitno namenjene željam po dobri aerodinamiki, vključno z ostro nazvaldo zašiljenim nosom, ki po videzu precej spominja na ferrari 365 GT.

Iz velike medosne razdalje sklepamo, da zaradi oblike notranja prostornost ni trpela. Za razliko od starega roverja 3500, ki so ga zaradi pličlo odmerjenega prostora na zadnjih sedežih imenovali „edini dvosed s štirimi vrati“, je naslednik prava 4—5 sedežna limuzina najvišjega razreda.

No, pozornost v notranjosti zbuja prijem oblikovalca Davida Bachaja, ki je dokaj futuristične zamisli uspel vskladiti z odlično funkcionalnostjo, pa naj gre za obliko in izdelavo sedežev, ali pa za priročnost stikal in preglednost bogate instrumentne plošče z merilniki: hitrosti, vrtljajev, goriva, pritiska olja, temperature in napetosti akumulatorja.

Z volanom, ki ga je moč ravnati po višini in globini (po 5 cm) si voznik še izboljša odlično počutje za volanom.

Pač, na enem mestu, je bil vnaprej izgubljen dvojni med funkcionalnostjo in sodobno aerodinamično obliko: Ker se v nosu skriva velik osemvaljni, je nos precej visok in temu primerno so speljane tudi bočne linije karoserije. Poleg tega, da voznik ne vidi konca nosu, so stranska okna nekoliko premajhna in zbuja vtis utesenjenosti, ki pa se razblijni ob pogledu na veselo, pastelno barvano notranjost.

VISOKA DRUŽBA PO ANGLEŠKO

Številne izvorne rešitve — Sodobno oblikovanje — Bogastvo opreme — Cilj: mercedesov zelnik

Pri opremi res ni kaj pogrešati, celo staro radioaparar s kasetnim magnetofonom in zvočniki vgradijo že v tovarni.

No, ni vse zlato, tudi če je Roverjevo: privoščili so si na primer „pozabljivost“ in številnih stikalnih gumbov ob instrumentih za noč niso oavetlili. Gre za stikala prednjih in zadnjih meglenc, gretja zadnje šipe, varnostnih utripalk itd. In pravega v pravem trenutku ponoči zadenejo le občutljivi prvi kaktine izvežbane tipkarske. Drugi spodrsilaj, ki je povrh še nevaren, je v levem zunanem ogledalu: panoramsko je in sveda vozila zadaj kaže bolj oddaljena kot so v resnici, medtem ko notranje ogledalo kaže

pravo sliko. Voznik pa naj to vsakokrat uskladi v svoji glavi!

No, omenimo še kakšno rešitve: Na primer sušenje stranskih oken, na katera pliva zrak kar iz vrat, tja pa prihaja po „harmonikasti“ cevi iz armaturne plošče, ki se naslanja na luknjico v vratih.

Rover je med redkimi avtomobili, ki ima spodnjo pritrilno točko varnostnega pasu na sedežu, tako da premik sedeža ne spreminja pravilne lege pasu.

NAVOR IZ OSMIH VALJEV

Redkost je tudi cenrano zaklepanje vseh vrat in prtljavnika: pri

zaklepanju enih vrat elekromagnetne ključavnice samodejno zaklenejo ves avto.

Roverjev 3,5-litrski osemvaljni aluminijasti „V“ motor, ki ga je tovarna že zdavnaj odkupila od ameriškega Buicka, je za evropske razmere tudi posebnost; za razliko od prednika v starem „3500“, je tudi precej izboljšal, da zdaj zmore 157 KM (DIN) in se vrsti do 6000 vrtljajev.

No, teh vrtljajev motor običajno ne potrebuje. Velikanski navor ima že pri 2500 vrtljajih v minuti. Na eni strani je velik „hec“, ko človek pri prvih 200 kilometrih na uro pogleda na merilnik vrtljajev, ta pa kaže vsega 4400 vrtljajev v minuti (v 5. prestavi), pri 100 km/h sveda komaj 2200 vrtljajev. Nič manj zabavno pa ni, da motor brez sunkov potegne že od 1000 vrtljajev v minuti in da je, na primer pri običajnih nizkih mestnih hitrostih, moč voziti vseskozi v četrti prestavi.

Da se vrnemo k peti prestavi: ta je zelo dolga (0,833 : 1, skupaj z diferencialom 2,56 : 1) in namenjena varčevanju z gorivom in manjšemu hrupu v sicer zvočno odlično izoliranem avtomobilu.

Na več kot 500 kilometrih preskusnih voženj sem nekajkrat meril porabo (zapisana je med tehniškimi podatki). Takoj je videti, da je Rover 3500 tudi pri porabi prava potovalna limuzina, saj razmeroma najmanj porabi pri hitri vožnji na avtomobilski cesti, kjer pride do izraza tudi aerodinamičnost karoserije. Za velikost in težo vozila, velikost motorja in zmogljivosti je rovejeva poraba goriva zelo nizka.

Podatki o pospekih in hitrostih, ki jih navaja tovarna — z ročnim



NOVI ROVER 3500

menjalnikom 9,2 sekunde z mesta na 100 km/h in hitrost 200 km/h – so (praverjeno) točni. O motorju še to: opremljen je z Lucasovim električnim vžigom, ki ne zahteva nikakršnega vzdrževanja, dostopnost do motorja je dobra in centralna vtičnica omogoča hitro elektronsko diagnozo.

Ob natančnem, klasičnem petstopenjskem menjalniku je kupcu na voljo še odlična Borg-Warnerjeva tristopenjska avtomatika, ki pretika praktično brez sunkov.

DVA KORAKA NAZAJ

Tehniški purist Roverju zameri, da je De Dionovo zadnjo premo starega roverja 3500 pri novem nadomestilu s togo premo in na ta način naredil kar dva koraka nazaj, saj se je ognil tudi možnosti, da zadnji kolesi obesi posamič na polne obese, kakršne imajo na primer mercedesi in BMW.

No, natančnejši premislek hitro privede do opravičil: stari rover 3500 je bil deloma prav zaradi „velike“ De Dionove pravzaprav preme, ki je zadaj zavzela veliko prostora, „dvosed s štirimi vrati“, drugo opravičilo je občutno nižja cena toge preme. Za tretje opravičilo pa je poskrbela tovarna na ta način, da je togo premo na novem „3500“ naredila kar se da popolno: vzdolžno je vodena z lahkimi vodili, prečno pa z Wattovim drogovjem, poleg tega so blažilniki take vrste, da sami uravnavajo višino zadka, da pod obtežbo ne počepne, momente ki nastopijo pri pospeševanju in deloma pri zaviranju pa lovi na prečni nosilec vpeta reakcijska cev,



Svojevrstni, futuristični volan je moč ravnati po višini in po globlini; podobno futuristično je oblikovana tudi ostala notranjost, toda brez pretiravanj, ki bi motila funkcionalnost. Instrumentna plošča v ožjem smislu je (zaradi leve ali desne vgradnje), nameščena kot ločen element, kar vsakomur ne utegne ugajati. Instrumenti so zelo pregledni. O udobju na visokih sedežih spredaj in zadaj samo najboljša ocena, enako za izbiro materialov in (za angleški avto) končno izdelavo



skozi katero je speljan zadnji krok kardanske gredi.

Med vožnjo se ta toga prema izkaže, da je med najboljšimi svoje sorte, in avtomobilu zaradi nje ni treba zardovati. Vozne lastnosti avtomobila so neproblematične, omogočajo tudi zelo velike hitrosti v ovinkih in vožnja avtomobila, ki že z dvema osebama tehta tono in pol, je nepričakovano igračkavanje.

Pri tem ima precej zaslug tudi servo volan z vsega 2,7 zavrtilja od ene do druge skrajne točke; presnetljivo majhen pa je tudi radni krog 10,4 metra velikih hitrostih na avtomobilski oesti, ko avtomobil za natančno držanje smeri zahteva stalne majhne korekture z volanom, toliko bolj če piha bolni veter, ko postane nemirnost vozila pri velikih hitrostih neprijetna.

Kar zadeva udobje je povzročje brezhibno uglaseno, in potnikom so prihranjeni sunki tudi na grobih neravninah. Z močnim servoosmovalnikom opremljenim zavoram na avstrijskih klančih in nemških avtocestah, kjer sem preskušal novi rover, tudi nisem našel šibke točke.

Še beseda o kolesih: namesto serijske obutve, si kupec za doplačilo lahko omisli gume „Dunlop denovo“ na ustreznih platitših. Te odpravijo potrebo po rezervnem kolesu, saj dovoljujejo vožnjo tudi če so predre.

Pri ZANCHI – AUTO-FURNITURE dobite vse, da se izognete mrazu, ledu in snegu

- snalna verige WEISSENFELS z vozli
- verige P. M. z zunanjim obročem – za takojšnjo montažo
- polzivala radiatorjev za vse avtomobile
- antiriz ROLIN in PINGLINO
- jedrve meglenske in jedrve meglenske – LASER
- celuloide proti zamaglitvi stekla v veliki izbiri
- prevleke iz krzna in prevleke iz volne
- nosilce smuči FAPA, novi izdelki
- varnostne pasove – BRITAX, IRVIN, KLIPPAN, KANGOL

V bogati izbiri: zaščitna sredstva zoper rjevanje, sredstva za preprečevanje zamrzovanja vode, sredstva za zavarovanje barve in laka, itd.

OBIŠČITE NAS!

ZANCHI

Autoforniture
TRST, Via del Coroneo 4,
tel. 29684

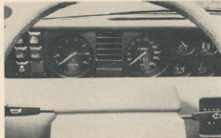
Pojasnja tudi v slovenščini in srbo-slovaščini. Ob ponuditvah trgovina z prta.



Mer prtljajnika, ki je čez in čez obložen z velurjem, žal nimamo zapisanih, slej ko prej je velik, z dodatnim prostorom pod dnom, kjer je ob rezervnem kolesu prostor še za eno kolo. Zadnjo klop je moč povsem zložiti, da vozilo postane kombi



3,5-litrski osemvaljnik dodobra zapolni prostor v nosu, kljub temu dostop do važnejših delov ni slab



Ko med vožnjo zasveti lučka zaradi prenizkega pritiska olja, se samodejno prekine tudi dotok goriva v motorju



Rebraste zadnje luči (kot pri mercedesih) se v blatnem vremenu ne mažejo.



Po najboljših močeh aerodinamično oblikovana karoserija je videti športna in elegantna obenem. Prve trenutke vožnje moti visok pas vozila, ki omejuje pogled na desni kot nosu (zaradi visokega motorja)

„British Leyland“ si z novim roverjem 3500, ki ga izdelujejo v povsem novi tovarni v Solihullu, obeta prodor med evropsko elito močnejših, šestvaljnih mercedesov, BMW, peugeotov, volvov... Od njih ima dva valja več, zanesljivo popolnejšo pre-

mo, tovarna pa obeta tudi, v primerjavi s tekmeči, nadvse ugodno ceno. Zal ni moč navedi še nobene natančne primerjave, ker z izvozom še niso pričeli. Samo takole, za približno mero, koliko tak avto stane primerjava iz ZRN: tam računa-

jo, da bo rover 3500 napredaj za okoli 25 000 mark, približno toliko pa v ZRN stane že marcedes 280, BMW 528, peugeot 604, citroen CX presteje pa je že precej dražji.

Tekst in foto: BOŽO TKALEČ

TEHNIŠKI PODATKI

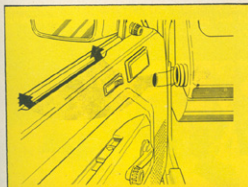
MOTOR: osemvaljni „V“ – štiriraktni – vtina in gib 88,9 x 71,1 mm – gibna prostornina 3528 kubikov – kompresija 9,25 : 1 – največja moč DIN: 157 KM (115,5 kW) pri 5250/min – največji navor DIN: 27,4 km (208,8 Nm) pri 2500/min – ročična grad v 5 letajih – centralna odmična gred (veriga) – blok in glava iz lahke litine – dva dvojina področna uplinjača SU HIF 6, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 68 Ah – alternator 55 Amperov.

PRENOS MOČI: motor sprejaj pogonja zadnji kolesi – enokoltna suha sklopka s hidravličnim upravljanjem – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (za doplačilo tristopenjska avtomatika Borg-Warner), prestavna ročica med sedeži – platišča 6 J – gume 185 HR 14.

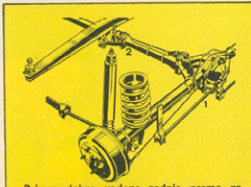
VOZ IN OBESE: limuzina na 4 vrata in dvizna vrata na zadku – sramenljiva geometrija prižličnika – 4–5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah tipa Mc Pherson, vzmetne noge, stabilizator – zadaj toga prema na vzdolžnih vodilih, vijace vzmeti teleskopski blažilniki, prečno Wattovo drogovje, samodejna regulacija višine karoserije, kardanska gred v reakcijski cevi – spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore, servoojačevalnik, regulator zvirjanja na zadnjih zavorah, dvokrožni sistem – mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeži – volan ne zobato letev, servoojačevalnik (2,7 obrata, rajdni krog 10,4 metra).

MERE IN TEŽE: dolžina 4,7 m – širina 1,77 m – višina 1,34 m – medosna razdalja 2,81 m – kolovozek – 1,50 m (spredaj in zadaj) – najmanjša razdalja od tal 0,15 m – teža praznega vozila 1352 kg – dovoljena obtežba 583 kg – posoda za gorivo 66 litrov.

ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost (tovarne) 203 km/h (z avtomatiko 198 km/h) – opredek z mesta na 100 km/h (tovarna) v 9,2 sekunde (z avtomatiko 9,7 sek) – poraba goriva (meritve med testi): avtocesta (povprečje pribl. 160 km/h) 14,8 litra na 100 km; običajna cesta (ostroj) 17 litrov na 100 km; po mestu 16,5 litra na 100 km; povprečje testa 15,63 litra na 100 km.



Ena od posebnosti: za razmglitve stranskih oken doteka zrak skozi gumijasti cevi ob straneh armaturne plošče, ki nalezeta na ustrezni luknji na vratih



Primer dobro vodene zadnje preme na vzdolžnih vodilih in Wattovem drogovju (1). Reakcijska cev (2), v kateri je kardanska gred, skrbi za izenačevanje momentov pri speljavanju