

vozili smo

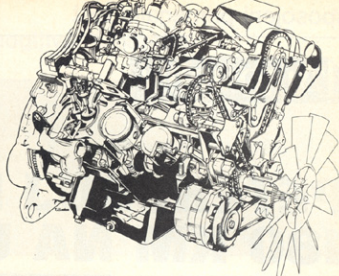


TRIUMPH STAG

Angleški jelen za bogate Američane

Ante Mahkota





Soferi, letošnje jeseni ne bo lova na jeleni! Nikar ne preklanjajte zunanje trgovine, češ, zakaj pa cacciatori lahko vozijo v svojih alfab naše trofeje domov. Tako sta namreč odločila uvoznik „Interpromet“ in britanska tovarna Triumph: stag (jelen, se reče po našo) letos ne bo napredaj v Jugoslaviji! (Pa cenejši triumphi tudi nel) In ko bi tudi bil, bi odšel stal kot deset medvedov. Naj mi bo dovoljen amaterski izračun carine in davkov! Cenim, da bi stal ta jekleni jelen v garaži okroglih dvanajst milijonov — v Angliji stane stag 2202 funta, v ZDA pa 5000 dolarjev.

Oblizujete se pa kljub temu lahko! In tudi malo „fovijije“ vam ponudim — kajti na Silverstonu sem vozil tega jelenčka. Tako pravim, ker še ni bil povsem odrasel. „Prototip številka šest“ je pisalo na tablici pod armaturno ploščo: tam, na izboklini zaradi menjalnika. Tam mu ravna štiri prestave kratka prestavna ročica, over-drive pri tretji in četrti pa gumb na njeni glavi. Prototipni napis je bil sploh v dobri družbi: na pokrovu iz tikovine, ob gumbih, ki ravnajo električna okna.

Od vse bogataške opreme najprej zbudeta oči: streha in teleskopski volan.

Zadnja opornika vrat sta namreč iz nerjavečega jekla in se podaljšata čez glavo v obok. Takšen kabriolet z varnostnim obokom je Porsche ksil targa in ime je prišlo v splošno rabo. Kako pa naj bi rekli odprtemu stagu, ne vem, zakaj obok nad glavami so podaljšali z osrednjim opornikom se naprej do vetrne šipe: od zadaj se zdi kot velik rog — mogoče od tod tudi ime avtomobila. Dvojni obok so obkili z usnjem; zraven se dobi še pločevinasta streha, ki jo nataknete pozimi. Za poletne nalive pomaga platnena streha, ki je povsem skrita za zadnjima sedežema.

No, in zdaj še volan! V bogataškem, športnem avtomobilu se voznik re vseče, kot mu je najbolj všeč. Sedež pomikamo izjemno natančno, nanašajoč nagibamo brez stopenj. Tudi servo volan je mogoče višati in nižati.

Stag in saab 99 sta v žlahti

Fanatik opreme so šli tako daleč, da se k bogastvu uric in kontrolnih lučk v „leseni“ notranjosti s stereozvočkom, kasnetim magnetofonom dobi tako izpiženo zračenje kakor da bi stag ne imel odprte strehe. Da, celo klimatsko napravo prodajajo!

Triumphovi prodajalci si namreč obetajo pridobiti prav posebne kupce. Pravijo, da se ne boje konkurence, saj v tem razredu sploh ni tekmecev. Zato ne, se hvalijo, ker za ta denar ni tako luksuznega športnega avta. Dejal bi, da gre za razred mercedesovega kupeja zato si — le da je triumph cenejši. Na leto avta. Dejal bi, da gre za razred mercedesovega kupeja 250 SL — le da je triumph cenejši. Na leto ramerjavjo prodati vsaj deset tisoč jelenov. Upajo celo na petnajst tisoč — skoraj vse čez lužo. Naj plačajo vozili z dvosedeznim športniki triumph TR. Zdaj, ko so si privožili še ženo in otroke pa stag. Na zadnjih vozili z dvosedeznimi športniki triumph TR. Zdaj, ko so si privožili še ženo in otroke pa stag. Na zadnjih.

Pri tem se je inženirjem očitno zdelo, da se je njihov divjaški mladenič s poroko tudi umiril: stagovo podvožje je veliko bolj dobrodušno

(vsa kolesa na posamičnih obesah) in trilitrski motor ne potrebuje pogostega predstavljanja. Je veliko bolj dobrodušno (vsa kolesa na posamičnih obesah) in trilitrski motor ne potrebuje pogostega predstavljanja. Švedskem. Stag so namreč zelo dolgo razvijali in medtem ko so pripravljali novi motor, je prišla tovarna Saab z naročilom, pravzaprav z natečajem, kdo bo za saab 99 pripravil najboljši motor. Zmagal je Triumph: na izkušnjah stagovega razvoja konstruirani motor je bil praviš za karoserijo švedskega novinca, zmogljivosti so odgovarjale zahtevam in na prvi dotik je vžgal pri minus 30 stopinjah.

No, z mnogimi orodji za Saabov motor zdaj izdelujejo še stagovega, ki tvore 145 KM pri 5500 vrtljajih v

No, z mnogimi orodji za Saabov motor zdaj izdelujejo še stagovega, ki zmore 145 KM pri 5500 vrtljajih v minuti in izjemno velik navor pri 3500 vrtljajih.

Posebnost: streha brez strehe

Minus 30 na Silverstonu ni bilo, toda tako deževno in mračno, da so si le Angleži lahko izmislili voziti stag brez strehe. Namesto modrega neba nad glavo, ki ga tako opevajo lastniki kabrioletov, mi je teklo za vrat in odlična kurjava, ki sem jo z ventilatorji naperil v vetrno šipo pa v obraz, me je ogrela še bolj kot zadek, ki ga je na mokri cesti sunkovito spodneslo. Šele pri hitrosti nad 150 km na uro, ki jo stag doseže bliskovito (precej hitreje kot bi pričakovali po razmeroma skromnem pospešku od 0 do 100 km približno 11 sekund), sta oblaženje zaslonki, ki sem ju obrnil tja, kjer naj bi bila streha, začeli uspešno odbijati dož. Pa še radlo na forte, da bi bolje užival z družinsko športnost.

Armaturna plošča in volan poskrbita, da se zdi kot bi bil v letalu: šest uric (od merilnika vrtljajev do ampermetra,) pa kontrolni lučki za zavore in gorivo, stikala za ventilator, za ogrevanje zadnje šipe in naravnanje osvetlitve instrumentov.

Kot pri vseh triumphih, se spleča tudi v stagu dokupiti overdrive. Dodatna prestava dobro izenači velik skok med tretjo in četrto prestavo, nad četrto pa skrbi za dolgo življenje motorja in za majhno bremenje; saj se v četrti z overdrivom pri hitrosti 115 km na uro motor vrti komaj 2700-krat v minuti.

Odprti avto kljub bogataški notranjosti in mehkim vzmetem spodžiga k nagli vožnji. Le ta pa na razmečenih in na zunanjo stran nagljenih ovinkih dirkališča Silverston zahteva veliko spretnosti in tudi poguma. Celo gume michelin XAS ne popravijo naprijetnega občutka, ko se zaradi servo-volana ne občuti naglega spodnashnja nosu potem, ko močno dodajanje volana in pritisk na plin „izstrelita“ zadek.

Po testnem dnevu sem prebral dve ameriški in eno angleško oceno o triumph stag, kjer so preskuševalci avto vozili 14-urni in ne 20 km, kot jaz, da si upam upati s tovarno, da je hitra vožnja (največja hitrost 190 km/h) po suhi cesti varna in udogna.

Pogoj je značaj za 5000 dolarjev. . .