

TRIUMPH TOLEDO

Ante Mahkota

Iz vlažne megle prši na vojaške vzletne ploščadi, s katerih so znameniti lovci spitfire branili Goringu pot v London. Tudi opoldne se megla ne razcefra, da mora fotoreporter Marjan Zaplatil zablskati vsakokrat, ko z avtom zacvilim med sprešnimi snopi proge za slalom: ki je na dirkališču, ki so ga „zvarili“ z vzletišč letališča Kraljevega letalstva, kakor slepič.

Vse to je najbrž krivo, da se najprej ustavim pri najbolj spodnji stopnički v programu tovarne, ki izdeluje tudi avto z imenom slavnega lovca. Izberem si avto na koncu Trimphove staje.

Triumph toledo je najmanjši letošnji angleški novinec. Pa ni niti tako zelo nov: nekoliko poenostavljeno karoserijo triumpha 1300 so sparili z motorjem heralda 13/60 in vse to postavili na klasično podvozje s togo zadnjo premo. In vendar se novinec ni rodil iz zablode, ki bi jo bilo krivo toleško žganje aquadiente, ampak so strokovnjaki za marketing odkrili v zgornjem oddelku nižjega razreda luknjo na tržišču: med množičnimi austin-morrisi in posebezi koncerna BLMC (Wolseley 1300, MG 1300, MK. II).

Toledo (1296 kubikov, trije ležaji na ročični gredi, gib je le za las večji kot vrtina, 58

KM-DIN pri 5300 vrtljajih v minuti) drvi hitreje (137 km na uro) kot vsi njegovi britanski tekmeči. Tudi pospeške lahko brez zadrege pokaže konkurentom.

Pa še tole, da končam s tehniko: prednja kolesa vodi po dvoje prečnih nihalk (zgornji sta dvojni), ki se opirajo na vijajčne vzmeti okrog blažilnikov. Do toge preme prenaša moč kardanska gred iz dveh kosov – da se manj trese. Diferencial držita z gumijastimi zgibi dve poševni palici, pa še vzdolžne nihalko pomagajo voditi togo premo. Vse je torej v okviru klasične sodobnosti – le bobnaste zavore na vseh štirih kolesih ne.

Gospod ostane tudi obubožan – gospod

Udobno sedem skozi široka vrata (samo ena so na vsaki strani) in po preskušanem receptu zoper zadrego, si v rumenem novincu z vso potrebno pobožnostjo pomikam sedež, da bi ga prilagodil dolžini krakov. Ne gre mi prav v glavo, zakaj je v toledu tako visok hrib med sopotnikom in voznikom (tisti hrib s prestavno ročico na vrhu!). Zaradi varnosti sopotnic? Še vedno imam v glavi rentgensko sliko

toleda, pa si ne znam razložiti, če štiristopenjski, sinhronizirani menjalnik res tako daleč sega v kabino.

Pa menda ne zato, da bi se počutili kot v dragih angleških športnih avtomobilih, kjer je za noge prostora kot v krsti. Kakorkoli že, prestavna ročica na visokem predoru je prijetno kratka in natančna, da je od sile.

Kot je vseh z gumijem obložen volan, lesena armaturna plošča in ročici na desni strani volana – desnega, angleškega, seveda. Ena ročica ravna brisalnice in brizgalko, druga pa utripalke, nezasenčene žaromete, blestivko in trobljlo. Prav posrečene so tri kratke ročice na sredini armature, ki se premikajo navzdol in navzgor ter ravnajo ventilator, gretje in zračnike. Oblikovalcem je uspelo ustvariti vtis zadržane veličine namesto varčne skromnosti – kar oprema v resnici je. Še dolge luči prižgem z edinim gumbom ob merilnikih: tako so zaradi megle ukazali vodje testnega dne.

Karavana gre dalje . . .

Ko prevozim prvi krog, že sem se navadil avtomobila; zdaj bi ga rad pritisnil do konca –



roki: prototip centron, ki je bolj ropotal kot drvel, je bil še tako površno izdelan, da se mi je pri naglem prestavljanju odlomil gumb na prestavni ročici pa me je odsekana cev urezala v dlan...

Kaj bi tisto. V sedmih urah sem na dirkališču »zaplesal« s kar 18 angleškimi avti, ki jih doslej nisem poznal. (V tej številki pišem samo o dveh, ostali pridejo na vrsto kasneje).

In vse se je srečno izteklo, čeprav je megla razmočila asfalt. Tako tudi prihodnje leto ne pridem v šalo, ki jo angleški novinarji pripravijo za vsak

testni dan. Letos so narisali lastnika ugledne tovarne, ki zmerja uradnika, ker je testni avto, tako sodi, narobe oddal: »Kaj, naš ponos in upanje, naš prvi in edini dvanajstvaljnik, pravite, zdaj drvi po Silverstonu v spretnih rokah tega usranega karikaturista?«

* slika na naslovni strani: in desno

anske novice vozili smo britanske novice vozili smo britanske novice vozili smo britanske novice



pa me zmoti, da imajo brisalniki samo eno hitrost – premalo otareje vetro no šipo. Voznja mi je zelo všeč. Avta se voznik nenavadno hitro navadi, volan ga uboga veliko bolj, kot bi pričakoval po zasnovi podvozja in prestavna razmerja so zelo pametno izbrali. Čudežev seveda ni pričakovati od 58 konj, vendar se motor vrti tako gladko, da me spomni na preskušeni motor v renault 8 in „10“, ki se mu tudi komaj pozna, da ima odlično gred pri strani. V prvi prestavi pokaže merilnik hitrost 35 milj (v resnici bo to najbrž 45 km na uro), v drugi ventili ne zasklepetajo pred 80 in tretja gre celo do 120 km na uro.

Pri vsem tem pa je motor zelo prožen in občutek prijetne vožnje še stopnjujejo: neposreden volan, sklopka, ki prijemlje progresivno in odličen pregled na vse strani. Le malo avtomobilov je v tem razredu, da bi bilo v notranjosti tako tiho. Radio še prav dobro slišim, ko podim z največjo hitrostjo, kar jo toledo premore. Celó na zopno mokrem dirkališču se je toledo držal ceste dovolj dobro za moč, ki jo zmore, in voznik mu pravzaprav lahko očita le premalo učinkovite zavore. Danes, ko smo vsi že vajeni, da prednje kolutne zavore učinkovito zaustavijo avto v vsakem položaju (na suhi cesti), so štirje bobni preživelí. Pa se

zavorni pedal je neprimerno trd. To pa je poleg razmeroma visoke cene tudi najbolj senčna stran tega prijetnega melega avta s prostorno notranjostjo. Pravijo, da bodo kupci toleda radi primaknili tistih nekaj funtov že zato, da si bodo kupili zvočno ime triumph. Pa čeprav je v Angliji letos tako, kot pripoveduje šala, ki je bila na londonskem salonu največkrat povedana: Poslovni mož z meleno na glavi in z vrtnico v črnem reverju stoji bo cesti in dviga palec. Na hrbtu pa ima ta dostojanstveni avto-štop napis: „Peljem se le z roverjem ali kaj boljšim!“ Mimo pa drve miniji – pa tudi toledi.

vozili smo britanske novince vozili smo britanske novince vozili smo britanske novince vozili smo

