

Vauxhall chevette L



Tekst Martin Česenj, foto Marjan Zaplatil

Zoper izgubo: modni videz in tri vrata

Angleški opel sV



Vauxhall, Oplov bratranec z Otoka, je bil zadnja leta bolj leva kot desna roka skupnega ameriškega strica General Motorsa.

Z izgubo, ki je usekala čez dvajset milijonov funtov, je kazil prijetno zlahtniško vzdušje in spravljal v skrbi družabniške finančnike.

Vauxhall chevette, spomladanski novinec, naj bi bil podkev nad vrati: za vnovično srečo v družini.

Avta so se lotili na preprost, ameriško preskušeni način, ki je poceni in še zmeraj učinkovit. Motor in dele za prenos moči so inženirji presadili iz modela viva, obenem pa skrajšali medosno razdaljo; podvozje je takšno kot pri Oplovem kadettu. Od tega avta so si sposodili tudi precej notranjih detajlov (sedeži, instrumenti), vse skupaj pa pokrili z moderno oblikovano lupino, s tremi vrati in z zašiljenim nosom, kot pri Vauxhallovi firenci. Tudi ime ni več novo: Chevroletov chevette, ki ga sestavljajo v Braziliji, je pravza-

prav kadett z 1,3-litrskim motorjem, podoben japonskemu geminiju, ki ga poganja 1600-kubičen motor isuzu. To je ponoven dokaz, da je eno in isto kopito dovolj dobro za več majčkeno različnih čevljev. In da bi pri Oplu ne bili na slabšem, je zdaj napredaj (tudi pri nas) še kadett city, ki je v podrobnostih opel, po obliki pa chevette.

„Čedna zmešnjaval!“ slišim praviti tiste, ki jih takšne rodbine ne zanimajo preveč. Toda Vauxhallovi načrtovalci, oziroma njihovi ameriški šefi, se zdaj

že hvalijo, da so težave skoraj minile: chevette gre dobro v denar.

Po francoskem okusu

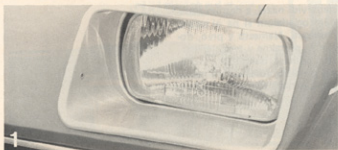
Chevette je pravzaprav edini angleški množični avto, ki ima zadek ukrojen po francosko: kot kombi-limuzina, s položnimi vrati, namesto prtijažnega pokrova.

„To je naš najpomembnejši avto!“ je ob krstu navdušeno zatrdil mister Pryce, glavni šef britanske podružnice GM, ki je

Lucasov žaromet: steklo in plastika, pa slabotna svetloba. (1)

Zadnja vrata je moč odpreti le s ključem in vedno v strahu, da se bo ključ zlomil. (2)

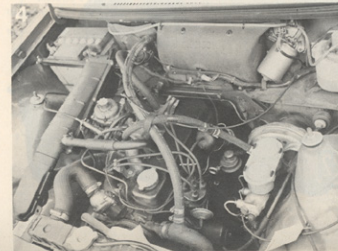
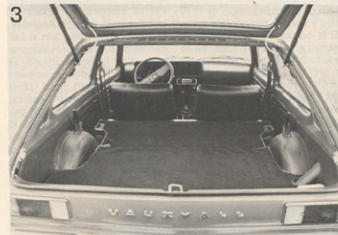
Prtijažni prostor je pripraven, toda razmeroma skop; pod preprogo sta rezervno kolo in posoda za gorivo. (3)



2



3



Motor vive v manjšem četveti: klasična konstrukcija, ventilator za hlajenje hladilne tekočine vklaplja termostatska sklopka. (4)

hvaležno potrepljal Eda Taylorja. Ed Taylor je vodilni Vauxhallov stilist in se je trudil s to obliko že od leta 1971.

Kljub temu da so zadnja vrata večja od velike šipe, pa chevette ne more biti kombi: zaradi diferenciala (pogon na zadnji kolesi!) je prtijažnik preplitek, da bi bilo v njem prostora za kaj več kot za dva ali tri ploščate kovčke. Resda je zadnje naslonjalo moč zelo preprosto prevrniti, toda ko smo merilne kocke zložili do spodnjega roba stranskih oken, je bil rezultat razmeroma skop: 380 dm³ uporabne prostornine. Zaradi kratke karoserije (chevette je za 18 cm krajši od kadetta) ima avto ob straneh le dvojna vrata, plezanje k zadnji klopi je pa še posebej neprijetno, ker prednja sedeža v prevrnjenem položaju ne običita, ampak padeta na tistega, ki ju je odrinil.

Testni avto je imel oznako L, ki pomeni blago na sedežih, preproge na tleh, uro pred voznikom in vžigalnik. Ne vemo še, ali bodo tudi avtomatski varnostni pasovi všteti v osnovno ceno, saj v času našega testiranja beograjski Jugovto, ki je po novem Vauxhallov zastopnik v Jugoslaviji, še ni prodajal tega modela.

Karoserija pa se, poleg sodobne oblike, hvali tudi s temeljito zaščito proti rji: najbolj občutljive dele so prevlekli s cinkom, po fosfatiranju so pločevino potopili v posebno tekočino, ki preprečuje rjavenje, robove in vzbokline pa so obložili z voskom, kateremu je primešan aluminij. Posebnost so še Lucasovi žarometi, ki so v celoti, razen stekla, izdelani iz plastike. Tovarna jamci, da se zato mnogo bolj upirajo zobu časa.

Trpežnost namesto poskočnosti

Vrstni štirivaljnik je po zasnovi iz rodu konservativcev: trikrat vlečajna glavna gred in stran-

ska odmična gred ne sodita med lastnosti, ki bi veliko obetale. Sodoben je pravzaprav le kratak gib batov. Chevette je po eni strani tudi ponudba za tiste Angleže, ki se jim zdi viva prevelik avto. Pa so motor, čeprav je v celoti takšen kot pri vivi, prilagodili nezapravljivo,em.

Tovarna obljublja: pri enakomerni hitrosti 96,6 km na uro (60 milj na uro) porabi ta motor le 5,53 litra na 100 km. Prav zaradi prizadevanje po čim manjši požrešnosti je chevetov motor za 1 KM šibkejši od vivinega, čeprav doseže največjo moč (58,5 KM) pri 5600 vrtljajih, to je za 200 vrtljajev „više“ kot motor vive.

Povsem neživahen ta motor vseeno ni, čeprav smo med meritvami na letališču zabeležili precej slabše rezultate od tistih, ki jih obljublja tovarna. Povrne pa s prožnostjo, ki je posledica ugodnega območja vrtljajev, pri katerih doseže motor največji navor. Vozniku, vsaj ob praznem avtu, ni treba kar naprej pretikati, saj je motor tudi ob višjih prestavah kos tekoči vožnji. Tudi menjalnik so presadili iz vive: z enakimi prestavnimi razmerji. Hvalimo zelo dobro sinhronizacijo, grajam o pa „luknjo“ med drugo in tretjo prestavo, zaradi katere si avto pri hitrostih okrog 80 km na uro malce „oddahne“, pa čeprav ima voznik nogo z vso težo na plinu.

Poglejmo diagram! Ker priganje motorja čez številko 6000 ne zaleže več, smo med meritvami pretikali na tej meji. Motor jim je še gladko kos, menjalnik pa je izračunan tako, da doseže avto največjo hitrost (na testu: 142 km na uro) pri 5500 vrtljajih, torej malce pod območjem največje moči motorja. To pomeni, da tudi največja hitrost ni prehuda obremenitev za motor, toda na avtomobilskih cestah smo, ob miti na samo tri ležaje, v katerih se suče ročična gred, vselej malce popustili plin. Vse-

Kaj pravi Ona?

Všed sta ji zunanja oblika in notranja oprema. Skrbi jo, kako bodo žarometi svetili pozimi, ko bo „polički“ pred steklom zapolnil sneg (kar brez skrbi, stopil se bo!), ne mara pa parkirati z vzvratno vožnjo, ker

slabo vidi nazaj, z desnim zunanjim ogledalom si pa ni vajena pomagati. Namesto v prvo, dostikrat pretakne v tretjo prestavo, ročica brisalnikov pa se ji zdi preblizu volana. Nad rdečo barvo je navdušena.

eno ni dvoma: ne preveč zahtevnemu vozniku vrača motor s poslušnostjo in trpežnostjo, le pri gorivu ni tako zelo skromen, kot napoveduje tovarna.

Neukročen zadek

Za podvozje velja, kar smo zapisali že ob kadettu (Avto, 1973/22): posamično obešeni prednji kolesi se oprirata na vijaki in vzmeti z dvojnimi prečnimi vodili in stabilizatorjem; toga zadnja prema je razmeroma dobro vodena z vzdolžnimi in prečnimi vodilom (nekakšen Panhardov drog, le da je vpnet v sredini, pri diferencialu), ki mu pomaga še stabilizator. Tako je tudi obnašanje avta med vožnjo zelo podobno kot pri malih opih, le zadek se zdi pri chevette mnogo nemirnejši. Morda so bile krive tudi gume znamke avon, ki so popuščale predvsem na mokrih tleh in na gladkem asfaltu, na pesku pa tako ali tako vsak zadek s togo premo odpove pokorščino. Vseeno pa chevette za voznika ni zahteven avto, prej bi rekli, da je negaji-

vec, ki ga je že z malo vaje užitek krotiti. To je klasičen primer avtomobila, ki mu zadek vsak hip spodnaša, toda na tako nevaren način, da ga se v pripravno neposrednim volanom (3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke) zelo lahko lovit. Precej manj prijeten je chevette pri velikih hitrostih na ravni cesti, kjer rad „zaplava“; to pomeni, da ne zmore držati natančne smeri. Zavihek pod prednjim odbijačem je premajhen: če bi bil bolj podoben spojlerju, bi mnogo več koristil. Dokler je v avtu le voznik, je vijuganje prijetno. Med zelo ostrim tempom smo želeli le toliko močnejši motor, da bi se bilo s polnim plinom laže izveliči iz ovinka. Pa, saj chevette ni namenjen dirkanju! Toda, ko so v avtu štirje potniki, morda celo s prtljago, se zadek „zmehta“ in vliva vozniku negotov občutek. Velja pa: podvozje je na ravni motorja. Torej je kos zahtevam povprečnega voznika. Le na spoizkem zahteva malce premišljenosti.

Odrmerjeno udobje

Notranjščina je (to velja tudi za avto v celem) po angleško lepo in skrbno urejena. Instrumente so presedili iz kadettove armature plošče, le da so dobili lepše, oglati ohišje, pod katero sodijo tudi prezačevalne reže. Prijetnejši je tudi obložen volan s togo prečko, ki ga razpolavlja po sredini. Voznik se mora najprej navaditi pedalov, ki so zaradi širokega sredinskega grebena (menjalnik!) odrinjeni preveč proti levi strani, tako da leva noga raje pritisne na zavoro kot na sklopko. In stikala so, zaradi desno sedečih Angležev, drugače razporejena, kot si želi Evropejec s te strani Rokavskega preliva (primer: stikalo za notranjo luč je dlje od rok kot lučka). Vse drugo, tudi ročici ob volanu in prestavna ročica, je oplovsko preprosto in pripravno. Posebnost je zatič, ki preprečuje, da bi se ključavnica volana med vožnjo zaskočila. Zahteva pa dodatno delo: voznik mora najprej pritisniti na

oglat gumb pod volanom, šele potem lahko izvleče ključ. Sedež z gibljivim nastavljalom je razmeroma lahko naravnati prvotni položaj, toda za udobno sedenje so nastojala pretanka, da bi bila lahko dovolj oblažinjena, sedežne površine so pa prekratke. Pogrešali smo tudi odprt predal ob prestavnih ročici, takšnega, kot je v kadettu, saj je zanj dovolj prostora. Razmeroma udobna je zadnja klopa, seveda če upoštevamo, da je zasnovana za pregibanje v ravnino.

Voznik je vesel lahkotnega volana, levega in desnega zunanje ogledala, ki popravljata slabo vidljivost nazaj (položen za-dek), dobrih brisalnikov s hitrim vklopom in nebleščajočim instrumentov. Jezi se pa na slabotne dolge žaromete, na prestavno ročico z nerodnim prehodom iz druge v tretjo prestavo in na prezačevalno napravo, ki skozi zunanje reže (na parkirišču) požira suho listje in ga piha v notranjost.

x x x



Čprav je chevette opremljen z vzdržljivim motorjem, z zanesljivimi zavorami in s še dovolj udobnim podvozjem (avto začne zopno poskakovati le na gubastih tleh), je bolj namenjen kratkim vsakdanjim vožnjam kot pa dolгим potovanjem. Je pa tudi povsem spodoben družinski avto, še posebej za tiste, ki jim ene vrata na zadku pomenijo več kot štiri na bokih. Kolikšna bo jugoslovska cena za vauxhall chevette, za zdaj še ne vemo. Opel kadett city stane (preračunano v dinarje ter brez republiškega in občinskega davka) približno 116 000 din. Chevette bo verjetno za kanček cenejši. Pa bo še zmeraj drag. Saj, chevette je prijeten, tudi uporaben avto, toda za toliko denarja je premaloradodaren.

Notranje mere (prednji sedaj v zadnji legli) v cm: širina pri kromolih sprejeda 129, zadnja 128; širina prednjega sedaja 52, zadnje klop 127; notranja dolžina od armirane plošče do zadnjega nastojala približ. 150; pomik prednjega sedaja 13; odprtina vrat (višina x širina): 92 x 83; uporabna prostornina prtljažnika 100-300 dm³ (merjeno s kockami)

CHEVETTE L



Tehniški podatki

Motor: štirivaljni — štirilitrni — vrstni — nameščen nad prednjo ramo — vršina in gib 81 x 61 mm — gibna prostornina 1256 kubikov, kompresija 9,2 : 1 — največja moč 58,5 KM (DIN) pri 5600 vrtljivih v minuti — litrska moč 45,6 KM (DIN) na l — največji navor 9,4 KM (DIN) pri 2800 vrtljivih v minuti — ročna gred v 5 letjih — stranska odmična gred (verzija) — visoki ventili — enojni padajoči uplinjač z enim 0,90 CDS, z ročnim tokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 55 amperah ur — alternator 440 vatov — svečke AC 42 XLS

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnje kolese — mokrotiska suha sklopov — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na levi — prestavna razmerja: 3,460; 2,219; 1,464; 1,02; vzvratna 3,707 — diferencial s hipoidnim zoboljenjem, prestavno razmerje 4,11 : 1

Kolesa: platišča 4,1-2 x 13, jeklena guma 190 82 13 (avon) — pritisek spredaj in zadaj 1,7 atm

Voz in obsevi: ljudstvo za 4 osebe — tri vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih osovah, dvokolesna vzvratna karoserija, kolo ne vzmeti, teleskopski blaziniki — zadaj kolo prema, vijakni vzmeti, vzdolžna in iz prednje vodilo, stabilizator, teleskopski blaziniki

Zavore: spredaj kolutne, zadaj bobnaste — dvokrožni zavorni sistem — servo — zadaj omejevalnik zavorne moči — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedezema

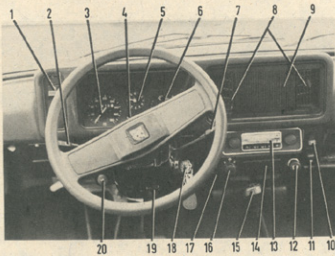
Volan: prenos z zobato levitvo — varnostni drog volana — radni krog 9,2 m — 3,8 zavrtanja volana od ene do druge skrajne ločke

Oprema: brisalniki z dvema hitrostima — električna naprava za pranje prednjega šipe, s hollim vstopom brisalnikov — ogrevanje zadnjega šipe — avtomatski ventilator — avtomatski varnostni pasovi — letalniki — preproge — vzgajnik — varnostne vtriplike — luč za vzvratno vožnjo

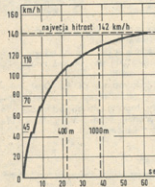
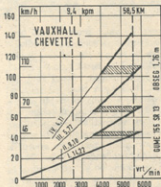
Mere in teže: dolžina 3,944 m — širina 1,571 m — višina 1,317 m — medosna razdalja 2,952 m — kolotlec spredaj in zadaj 1,300 m — najmanjša razdalja od tla 0,128 m — prostornina prtljažnika 250-530 litrov (uporabna prostornina 145-380 dm³) — teža praznega vozila 845 kg — dovoljena obtežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1245 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 38 litrov — karter s filtrom 3,1 litra, menjava na 5000 km — menjalnik 0,5 litra, menjava na 20 000 km — diferencial 0,6 litra, menjava na 20 000 km — 4 mazalke — hladilni sistem (z grezenci) 5,8 litra

Zmogljivost: teoretična hitrost pri 1000 vrtljivih v minuti v četrti prestavi: 25,5 km na uro — moč na tona praznega vozila (— uroca 75 kg): 53,6 KM (DIN), teža na KM 15,7 kg — moč na tona polno nатовarjenega avta: 47,0 KM (DIN); teža na KM: 21,2 kg — največja hitrost 145 km na uro (tovarna) — povprečni odtok do 100 km na uro: 15,8 sek (tovarna) — normna poraba goriva po DIN: 9,0 litra na 100 km



1 — glavno stikalo luči, 2 — ročica dolgih in kratkih žarometov, svetlobnega signala, utripalk in troljbe, 3 — menialnik hitrosti, 4 — kontrolne lučke vžiga, dolgih žarometov, utripalk in pritisaka olja v motorju, 5 — ura, 6 — menialnika temperature hladilne tekočine in goriva, 7 — ročica brisalnikov in naprava za pranje prednjega šipe, 8 — ročica za svetlo zraka, 9 — zvočnik, 10 — stikalo notranje luči, 11 — stikalo naprave za ogrevanje zadnjega šipe, 12 — vzgajnik, 13 — radio, 14 — pepelnik, 15 — prestavna ročica, 16 — stikalo ventilatorja, 17 — ročici za nastavljanje zrčenja in ogrevanja, 18 — stikalo vžiga, ključavnica volana, 19 — zatič ključavnice volana, 20 — ročica čoka



Kljub nesodobni konstrukciji motor vauxhalla chevette kar dobro, a malce glasno prenaša visoke vrtljaje. Med meritvami pospeškov smo pretikal pri 5000 vrtljivih v minuti, priganjanje otok te moč pa ne da nobene koristi. V posamičnih prestavih po meni to teže resnične hitrosti: 45, 70 in 110 km na uro, kar pa je menialna hitrost precej natančno, tudi kazalec na njem pokaže približno enake številke. Za običajno in tekočo vožnjo zadostne pretikanje pri 5000 vrtljivih v minuti, saj je motor dovolj premiljenega vzvodka, ki se med vožnjo v škarje ne bo banalno na pospeške. Pri največji hitrosti 142 km na uro, ki jo je dosegel testni avto, se je motor vrnil s 5500 vrtljivih v minuti. To ni nevarno območje, toda zaradi zasnove motorja je med dolgotrajnim drevenim dobro malo popustiti plin.

Cena: zastopnik še nima cene **Zavarovanje:** obvezno: 1000 din **kasno brez franšize:** 10 747 din * **kasno s franšizo 4000 din:** 1300 din **Cestnina:** 600 din **Prostovoljci:** Vauxhall Motors Ltd Luton, Beds, Velika Britanija **Generalni zastopnik in prodajalec:** Jugovito, Beograd, Borisa Kidriča 6

* predpostavljamo vrednostni razred med 105 000 in 120 000 din

Naše meritve

Naše meritve
Testni avto je pred meritvami prevozil 12 000 km. Meritve z dvema osebnima in s polno posado gorila.
Največja hitrost: 142 km na uro (zalež 3 km, pogreje štirih meritvah)

Pospeški:
0 — 40 km na uro: 3,9 sek
0 — 60 km na uro: 7,2 sek
0 — 80 km na uro: 11,5 sek
0 — 100 km na uro: 18,4 sek
0 — 120 km na uro: 30,1 sek
0 — 140 km na uro: 59,3 sek

400 m brez zaleta: 22,0 sek (končna hitrost 106 km na uro)
1000 m brez zaleta: 36,5 sek (končna hitrost 126 km na uro)

Pražnost: kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 43,1 sek (končna hitrost 116 km na uro)

Poraba goriva:
Po navadnih cestah najmanj 8,5 litra gorila super na 100 km (zmerno, nikoli čez 100 km na uro), največje 12,7 litra na 100 km (ostro vožnja).
Na avtomobilski cesti: 9,0 litra na 100 km (poprečno 115 km na uro) oziroma 12,2 litra na 100 km (poprečno 135 km na uro).
Po mestu: 10,0 do 13,0 litra na 100 km

Poprečna poraba na testu: 10,9 litra na 100 km

Poraba olja: 0,3 litra na 1000 km

Natančno merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 39 km
kazalec na 60, resnična hitrost 59 km
kazalec na 80, resnična hitrost 60,5 km
kazalec na 100, resnična hitrost 99 km
kazalec na 120, resnična hitrost 118 km
kazalec na 140, resnična hitrost 137 km

Hvalimo

prijetna oblika
lično oblikovana notranjost
prazen, tiganjen motor
učinkovite zavore
dobre konca obdelava
zadovoljivo dosti opreme

Grajam

nežihaven motor
avto slabo drži smer
občutljivost na obtežo
vstran pomaknjeni pedali
slabotni žarometi
ozmerena majhen priljajnik
visoka cena