

vozili
smo

VAUXHALL FIRENZA 2000 SL

tekst:
**Matija
Dermastia**

fotografije:
**Marjan
Zaplattel**

Kupe za družinsko rabo

Prvorojenci take odločitve so bili avtomobili otoškega in celinskega General Motorsa in Forda. Kdo drug naj bi prvi povzel dobro zamisel, če ne podružnice tistih, ki so Evropi to pot pokazali?

Kadar vivo spreminijo v kupe

Presenečenje lanskega londonskega salona je bila odsotnost do takrat najbolj žive in tudi izpopolnjene vive, tipa 2000 GT. Propagandisti Vauxhalla so se samo skrivnostno nasmihali in zmigovali z rameni, češ to, kar sprašujete, presega našo poučenost. Ugotovitev, da Vauxhall nekaj pripravlja, je bila utemeljena. Zgodaj spomladi je na tržišču izbruhnila vivina kupe inčača — firenza.

Na dirkališču Silverston so novinarjem proizvajalci ponudili na preskus vse tri firenze, in sicer izvedbe de luxe, SL in 2000 SL, ki je bila prva v proizvodnem načrtu vauxhalla. Že na prvi pogled mičen kupe!

Sedel 1971 v najmočnejšo firenzo — 2000 SL. Navdse udoben sedež z dokaj visokim naslonjalom se oprime voznikovega telesa tako, da tudi med slalomom, kjer avtomobil sile premikajo sem ter tja, nisem imel na sedežu težav in volan pri avtomobilu s težkim prednjim delom se je dalo lahkotno obvladati. V slabo štejem sedežem firenze le, da jim položaja ni mogoče prilagoditi vsakomur. Kupe naj bi praviloma imel zadaj prostora le za otroke. Na zadnjima sedežema firenze, prav tako oblikovanima v obliki mehke lupine in predeljenima s premičnim naslonjalom za roke, se

Na malih zaslonih barvnega sporeda BBC sta se v dneh pred londonskim avtomobilskim vrtiljakom sprla kreatorka mode za mlade po srcu, Mary Quant in St. Laurent, diktator visoke pariške mode, seveda iz hiše Dior. Razprava je bila izredna propagandna oddaja za industrijo, kreatorja in trgovino hkrati. Rezultat spora med »nosi, kar ti paše« in »rezervirano samo za najbogatejše« se je končala z enim zaključkom: »Dobro je vse, kar zadovolji kupce. To edino prinaša denar. Če pa je še povezano z manjšimi proizvodnimi stroški, potem je pa itak vse O. K.« In še nekaj, kar kreatorja nista povedala: unikati so unikati, obleke izpod peresnika Mary Quant in St. Laurenta je pa moč kupiti tudi v konfekciji, za »ljudski« denar. Podoben dialog, samo ne na TV zaslonih, so že pred nekaj leti vodili tudi načrtovalci evropske avtomobilistične industrije. Rezultat je znan: stara celina je prevzela slog avtomobilskih velikanov iz Detroita, ki ukazuje izdelovati avtomobile v velikih serijah in stlačiti pod eno streho kar se da različne motorje in okraske.



pa udobno peljeta tudi dva odrasla, seveda če nimata izredno dolgih nog.

104 KM in mnogo hrupa

Trije hkrati smo speljali s parkirnega prostora, trije hkrati, s tremi različnimi firenzami. Že na začetku vožnje je naša trojka povzročila obilo nepotrebne hrupa — zabrtili smo. Ob volanu — dobro se prilaga rokam — je rocka za vključevanje smerokazov in reguliranje žarometov, za lahkonim pritiskom ročke v smeri volana se pa vključijo troblja. In to se nam je nekajkrat posredilo s pritiskom desnega kolena. Motorja skoraj ni bilo slišati, ko sem zapeljal na stezo dirkališča. V hipu je bilo udobja konec. Motor je zarohel in — dobro pospeševal. 104 KM moči, skrite v 1975 cm prostornine štirivaljnika, so mi v 12,1 sekunde omogočile hitrost 100 km na uro; za hitrost 140 km na uro sem pa porabil 37,4 sekunde. Iz tretje v četrto prestavo sem pretaknil tik pred omenjeno hitrostjo, kar pričča, da ima firenza 2000 SL prestave dovolj dolge; vozniku sta živahna vožnja po mestu in zasneljivo prehitovanje zagotovljena.

Štirivaljni motor doseže maksimalno moč (104 KM) pri 5600 vrtljajih v minuti. Ta je omogočila testni firenzi 200 SL na najdaljši ravnini silverstonškega dirkališča hitrost skoraj 160 km na uro (tovarna zagotavlja v svojih prospektih največjo hitrost 172 km/h).

Popravljen vzmetenje

Firenza 2000 SL ima med vivami svojo polsestro z oznako GT. Med obema, čeprav sta si po zasnovi podobni, se poznata letnici rojstva. Firenza ima mehkeje vzmeti od GT, ki nudijo potnikom udobnejšo vožnjo. Toda zadnja prema — na karoserijo je pritrjena s štirimi vodili — nikoli ne poskoči. Čeprav sem med balami slame (za novinarje posebej prirejeni slalomski, precej luknjasti progji) pritiskal, kolikor je motor zmogel. Tudi lukenj skoraj ni bilo čutiti. Zadnja prema je pa začela tresti in poskakovati, ko sem pri hitrostih nad 100 km na uro z vso silo pritisnil

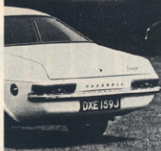
na pedal zavore. Ampak: dobro so prijeli! Firenza ima kolturne zavore spredaj in ojačevalnik zavorne moči.

Miš-maš med instrumenti

Skoraj ni moč razumeti, da so kreatorji instrumentarija za firenzo napravili tako napredlen merilnik hitrosti. Pravokoten je in pri največjih hitrostih igla že sili v merilnik goriva. Stevec so mu vgradili pod merilnik hitrosti in je zavoljo lege volana za markisaterega voznika nevidljiv, še posebej, kadar ima sedež v zadnjem položaju. Celoten instrumentarij je potisnjen v vrtnino, kar seveda prija očesu, na ploščadi pred merilcem hitrosti so pa vgradili stikala za brisalnice, žaromete in meglenske. Firenza 2000 S1 in SL imata serijsko vgrajene po štiri žaromete in par meglenk, firenza de luxe pa samo po dva žaromete in par meglenk. Meglenke so vgrajene pod odbijačem. Če so imeli načrtovalci preveč trdo roko pri konstruiranju instrumentarija, se jim je posrečila razporeditev drugih naprav. Prestavna ročica je lahko dosegljiva in tudi prestavljanje ne povzroča nobenih težav; sklopka in menjalnik nista občutljiva na morebitne napake premalo izurjenega voznika. Pepelnik in ročice za nastavitev gretja so dosegljivi z voznikovega in sopotnikovega sedeža, ne da bi se enemu ali drugemu bilo potrebno nagniti naprej. Gretje je učinkovito, čeprav bi z malo več pazljivosti dvostopenjski ventilator lahko utišali še na znosno mejo.

Razlika med firenzo de luxe in SL ter firenzo 2000 S1 je očita šele, ko voznik skuša iztisniti vse iz 1256 cm (62,5 KM) motorjev prvih dveh in 104 KM motorja najmočnejše. Kolaga v šibkejših firenzah sta zaostala že po prvih 400 metrih vožnje. Prednost firenze 2000 S1 je bila še večja, ko smo pripeljali iz prvega silverstonškega ovinka; več kot za 40 KM šibkejša vauxhallova kupeja sta bila že daleč za menoj.

Firenza je in ni kupe. Pravzaprav je družinski avtomobil s športnim navdihom, ki ga v svojem težkem prednjem delu skriva samo firenza 2000 SL. Zavoljo tega mora voznik v ovinkih dodajati volan, plin pa odzemat, da malo zadnja kolesa zdrsnejo nazven.



Zadek firenze je lepo oblikovan in daje novemu angleškemu kupeju videz družinskega avta (zgornaj). Medtem, ko je instrumentna plošča napredna, so pa: ročica menjalnika, pepelnik in ročice ogrevalne naprave odlično razporejeni.



TEHNIČNI PODATKI

MOTOR

Vaiji: 4, vrstni — gibna prostornina: 1975 kubikov — kompresija: 8,5 : 1 — vrtnina: 95,3 mm — gib: 69,2 mm — največja moč: 104 KM pri 5600 v/min — največji navor: 19,5 kpm pri 3400 v/min — hlajenje: vodno — uplinjač: dvojni Zenith/Stromberg

PRENOS MOČI

Sklopka: enokolturna, suha — menjalnik: štiristopenjski

VOZ

Kupa, dvoje vrat, štiri osebe — karoserija: samonosna

OBESA IN VZMETENJE

Prednja preme: posamične obesa, teleskopski hidravlični blažilci, stabilizator — zadnja prema: toga prema na vzdolžnih vodilih

VOLAN

Konstrukcija: z zobato letvijo, 9,62 m

ZAVORE

Spredaj: kolturne — zadaj: bobnaste, servo, dvokrožne — ročna zavora: mehničasta na zadnji kolesi

KOLESA

Plastična: 5 col — gume: 165 x 13 pasaze

OPREMA

Akumulator: 12 voltov, 32 amperiskih ur — alternator: Lucas 17 ACR, 444 vatov — brisalnik: z dvema hitrostima

MERE IN TEŽE

Dolžina: 4135 mm — širina: 1643 mm — višina: 1341 mm — medosna razdalja: 2461 mm — kolotek: 1321 mm (spredaj), 1308 mm (zadaj) — najmanjša razdalja od cestnice: 127 mm — prtljajnik: 523 litrov — teža praznega vozila: 959 kg — posoda za gorivo: 54,6 litra

Ko pridete v Trst

AVTO-RADIO
BLAUPUNKT
PHILIPS
GRUNDIG
JAPONSKI
od 15.000 lir dalje

VSE ZA AVTO:

gramofon	7.000 lir
radio-gramofon	14.000 lir
transistor	3.500 lir
seselnik	6.100 lir

baterije vseh vrst
televizorji
antene s ključem
Precizna montaža z garantiranimi deli

IZREDNA CENA
ZA TISTEGA, KI BO PREDLOŽIL TA
ODREZEK AVTORADIO + ANTENA
+ ZVOČNIK + MASKA + BLOKIRANJE MOTORJA

ZA 20.000 lir

GUMIJASTI ZAMAŠKI
na steklu za CANDY
ZOPPA IN REX

RADIO TREVISAN
TRST, Corso Italia 10 (center)