

VAUXHALL VIVA 1800 SL

Z vivo po balkanskih cestah

Na salonu v Londonu smo letos videli nove inačice vauhall vicerija s popravljenim obliko in močnejšimi motorji. Tudi vive, ki so jih že prej poganjali motorji vicerija, so zato nasledile večje motorje. Vauxhall je predstavil dve novi vive: 1800 SL in 2300 SL. Novi, pa le zaradi motorja; na zunaj in znotraj nista nič drugačni kot vive, ki jih prodaja zastopnik Vauxhalla Avtovtehni, po dokaj ugodni ceni in tudi nič drugačni kot vive, ki jo je leta 1970 na salonu v Londonu vozil Ante Muhikota.

Tri dni preden smo se odprljali v London, nas je avstrijska podružnica GM povabila, da preizkusimo, močnejše vive po naših in bolgarskih cestah. Dvajset avtomobilističnih novinarjev iz Avstrije in dva naša predstavnika te novinarske veje je na nebojskem letališču sedlo v postrojene in zložčene vive in se zapodijo proti bolgarski meji. Cesta proti Nišu je pokazala vse svoje ostre zobe, pomogala sta ji še dež in meglja. Vzmeti so prvi zares trpel že na obvozni kolovozni cesti pri Beli Palani. Dvije bolje se nam ni godilo, ko smo ponoči vozili proti Sofiji, kjer smo prvič počivali. Res, da je bil to boršt del poti od Beograda do Varni, a zato nič manj neveran kot drugi. Tovarniki voziče so v parkirnimi lučmi, nekateri te celo brez njih, nihče niti ne pomisli, da je kaj narobe, če stojijo na cesti neoznačeni.

Zarana smo odrivili proti Varni. Pot nas je vodila tudi skozi nekdanjih prestolnicu Bolgarije, silovito Veliko Tarnovo, ki so jo postavili visoko na skale. Razklopjena kolona vive, se je začela zbrala pred največjim hoteliom na Zlatini pješčini, kjer smo pretreseni od slabih in ovinkastih cest kar popedali v

postelje. Zgodaj zjutraj smo nameč spet morali na pot, nazaj proti Ljubljani. Bi se nismo sami v avtomobilu, pot pa je bilo treba prevoziti v eni sapi ...

Na vsej poti smo dolivali le bencin, popreco 11,8 litra na 100 km. Zato smo pa popravili počasno vzemni pedala za plin in že izpušna cev je do Ljubljane razrahjala. Vive so kljub temu odlično prestole prekušnju, saj je popreco hitrosti od 80 do 90 km na uro po nemogočih „bezprahlinskih cestah“ – v Srbiji pravijo tako utrenjen makademskim cestam, prelitim z asfaltom – več kot pdlično.

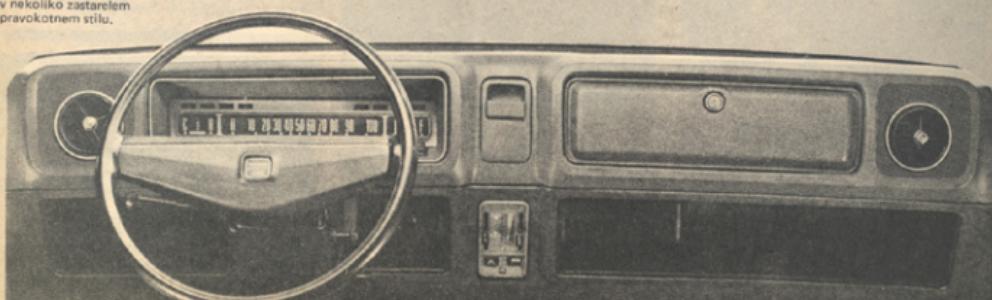
VSTOPITE, PROSIMI

Tako ko odprete vrata, se vam Viva predstavi v vsej svoji britanski luči. Udobnim sedežem, ki so žal občlečeni v umetno usnje, lahko nastavljivo višino in naslon, vse ostalo pa deluje strogo in togo, skratka angleško. Obloge vrat in armaturne plošče so iz umetnega usnja podobne plastike, ki jo odtisajo v kelupu z vsemi robovi in vdolblinami. Prav zato daje vtič robustnosti in deluje hladno. Ne morete se znebili občuska, da je vsi v avtomobilu zelo trdo. Če pa pritisnete, se mehko poda, saj je pod navidezno trdo površino, penasta guma. Tudi same oprema armaturne plošče ne pre v konak s časom. Podolgovato oglati merilnik hitrosti in ob straneh merilnik za gorivo ter termometer za hladilno tekočino so vsi v

enih vrst. Merilniki so globoko vreznjeni, tako da je pred zelenitimi steklom široka polica. Na njih so našli prostor za skikala luči, brisanike in ventilator. Za vklapljanje niso najbolj prične, ker morata z roko seči skoki volan; ta lma eno samo močno preko in nosorazmerno tenak obroč. Meti instrumenti in zaprtili predalom na sopotnikov strani je pepelek, vreznjeni v armaturno ploščo. Na obeh straneh spodaj sta odprtia predala za drobnanje in zamjevide. Potnika loči tunel, na katerem je kratka in natančna prestava ročica. Nizvratna prestava ima na ročici zaporo, ki jo morete pri prestavljanju dvigniti. Na tunelu je še odprtina za drobnanje in ročna zavora, za potnike na zadnjih sedežih pa pepek.

Cela armaturna plošča je takoj visok Manjši vozniki na vijajo pokrovja motorja. Z enim stikalom ročico na levni strani volana – zasecnite luč, vključite utripalke in trobile. Čok za vžiganje pozimi nadete pod armaturno ploščo na levni strani, na podobnem mestu na desni strani je vžigalka. Viva gotovo niti avtomobili za tako vožnje kot smo jo upirvorili mi. Na vratiha ima nameč, le dolgo naslonjalo za roko in se to je brez ročca. V ovinkih se ne morete opristeti tudi nikaj drugič. Prav tako vive, ki s takim motorjem leže že v višji razred, ne bilmaj manjkati občulnosti za obliko, vzvratno ogledalo dan-noč in ogledalo na senčniku sopotnika. Imajo „potrebno razkošje“ – ogrevalne žice v zadnjem žipi. Odlični so že zadnji sedeži, ki so oblikovani kot potamicno naslonjalo. Odlični za dva, kajti slučaj, nemu, petemu potniku povsem pokvarjen udobno vožnjo.

Tipično angleška armaturna plošča
v nekoliko zastarelem
pravokotnem stilu.





Mrzlo jesensko sonce na bolgarskem Črnem morju je naštezgodaj obiskalo kolono blatinih viv, ki so imeli za seboj lep kos slabih cest.

Viva 1800 SL s številko sedem nas je zanesljivo prilepila tudi nazaj v Ljubljano. Na poti si zvedevo ogleduje stare značilne bolgarske kajže v nekdanji prestolnici Bolgarije, Veliki Trnavi.



Ko smo se ustavljali na črpalkah in pred hoteli, se je okrog avtomobilov nabiralo dosti radovednežev in občudovalcev. Nič čudnega, saj je viva na zunaj čeden avto. Ozek stranski pas in visoko postavljeni odbijači, dajo vedeti, da je na visokih nogah. Na zunaj se po ničemer ne razlikuje od starejših in šibkejših viv. Tudi viva 1800 ima podolgovate luči, vdelane v masko, ki je na sredi predeljena s pokončno letvo, v kateri je „V“. Vauxhallov znak, Utripalke so pod odbijačem. Na ta avto že v tovarni serijsko vgradijo vzvratna ogledala na obeh blatnikih. Od prejšnje vive SL se nova razlikuje le po napisu 1800 v mreži maska.

VICTORJEVO SRCE

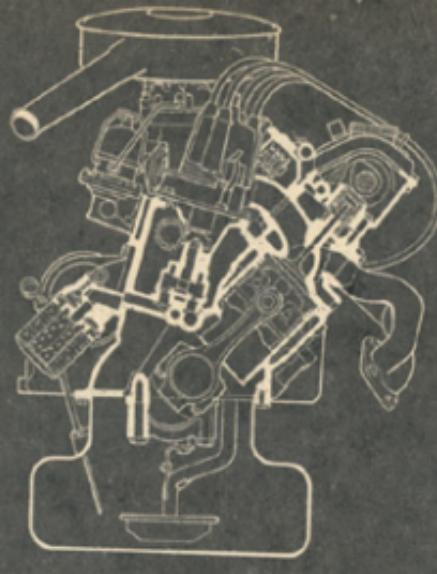
Pri nas vive s tem motorjem ne bodo prodajali. Vseeno jo bomo opisali, ker je model, ki ga prodajajo pri nas, razen motorja in zmogljivosti, povsem enak. Victor je že prej posojal 1,6 litrski motor vive. Novi Victor ima 1,8 in 2,3 litrski motor. Posadili so ju tudi v vive. Motor vive 1800 SL ima 1759 kubikov in pri 5200 vrtljajih doseže 78 konj. Čeprav je kompresijsko razmerje le 8,5 : 1, zahteva super bencin. V Bolgariji je še nekaj časa potem, ko smo motor ugasnili, sam od sebe pokaličeval zaradi slabega bencina. Na ravnih odsekih proti Sofiji smo prekusili tudi pospešek in največjo hitrost, čeprav je, mimo gred povedano, v Bolgariji prepovedano voziti hitreje kot 100 km na uro. Od 0 do 100 km na uro potrebuje 15 sekund, največja hitrost pa je 156 km na uro. Pri tem kaže merilnik hitrosti 170 km na uro.

Ob prevzemu v Beogradu so imeli avtomobili le 1500 km in kot za večino Angležev, velja tudi za vauxhalle, da začno lepo teči šele po 3000 km. In res se je v začetku motor bolj nerad vrzel kot kasneje, po več kot 2000 kilometrih dolgi poti. Vendar viva tudi po močno prekoračenih 30000 km ni kazala posebnega veselja do vrtljajev. Z drugo prestavo smo nekajkrat pognali do 80 km na uro, pri tem pa je že glasno protestirala. S tretjo pa nismo upali več kot 130 km na uro po merilniku hitrosti. Motor je postavljen klasično, vzdolžno in ima štiri valje v vrsti. Odmična gred je v glevi. Moč na zadnja kolesa prenaša kardanska gred. Toga zadnja prema je odlično obeležena, vodita jo dve vzdolžni in dve poševni vodili, opira se na vijačne vzmeti. Kljub temu na zelo valoviti, ovinkasti cesti zadek kdaj pa kdaj poskoči in tudi odskoči. Kako se drži ceste, smo preizkusili z zelo ostro vožnjo po ovinkih dveh prelazov, kjer je cesta odlično in začuda zelo lepo vzdrževana. Natančen in voljan volan z zobato letvijo, skupaj s serijskimi pasastimi gumami priporomore, da lahko vivo zelo kontrolirano vozite tudi na meji kritičnega.

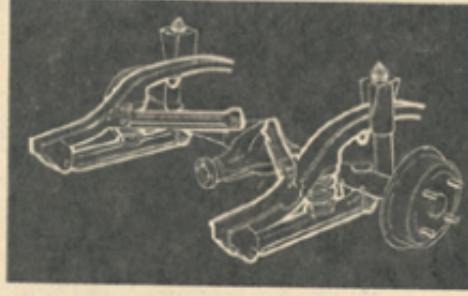
Odlične so zavore, ki so bile pri starejših vivah tarča kritikov. Spredaj kolutne in zadaj bobnaste z ojačevalcem zavorne moči, niso zatajile niti takrat, ko sem nizdol s prelaza, zaradi počene vzmeti pri pedalju za plin, vozil stalno z več kot polovico plina. Klanec In plin skupaj, pa sta bila le preveč in sem moral zato večino poti zavirati. Zavore so se močno pregrale, kar sem ugotovil le po duhu, kajti učinkovitost ni prav nič popustila.

Trdo vzmetenje, ki je bilo tudi napaka starejših viv in ropot, ki je zaradi tega prodiral v notranjost, so pri novih vivah odstranili. Vožnja je bila kljub skokom in poletom pod strop dokaj udobna, če je to sploh mogoče reči na cesti, ki dovoljuje hitrost 60, mi pa smo vozili z več kot 100 km na uro. Posebnost bolgarskih cest so namreč jarki in vzbokline, ki niso označene.

Kljub tako visokemu poprečju in pri tem, da smo večino poti vozili v tretji prestavi, se poraba nikoli ni povzpel čez 13 litrov bencina. Zato lahko z gotovostjo trdimo, da poraba pri poprečni vožnji kljub 1800 kubikom in 78 konjem ne bo dosti večja od 10 litrov.



Vivo SL 1800 poganja sodoben motor victorja z odmično gredjo v glavi. Valji so nagnjeni za 45 stopinj, glavna gred se vrta v petih ležajih. Odmično gred poganja zobati jermen. Kljub posebno oblikovani glevi motorja zaradi nizkih vrtljajev motor zgubi na sodobnosti.



Odlično vpeta in obešena zadnja toga prema priporomore k dokaj dobrimi legi na cesti. Dve dolgi vzdolžni vodili preprečujeta vzdolžne sunke in udarce, posakovanje pa preprečuja prečni poševni vodili. Zadnja prema je operta na vijačnih vzmeteh, sunke blažijo teleskopski blažilniki, ki so postavljeni samostojno.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – 450 nagnjen – vrtina in gib 85,73 x 69,24 mm – gibna prostornina 1759 kubikov – kompresija 8,5 : 1 – največja moč 78 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih v minuti – ročična gred v petih ležajih – odmična gred v glavi – padotočni uplinjač – mehanizem pod pritiskom – vodno hlajenje z vodno črpalko in termostatom – akumulator 12 volтов – 53 amper-skih ur – alternator

Prenos moći: motor spredaj – enojna sklopka – štiristopenjski menjalnik – prestavna ročica na tleh – gume 155 SR 13 (pesoste)

Voz in obese: limuzina za štiri osebe – dvojna vrata – samonosna karoserija – prednja kolesa na prečnih vodilih – vijačne vzmeti – teleskopski blažilniki – zadaj: toga prema z dvemi vzdolžnimi in dvemi poševnimi vodili – vijačne vzmeti – teleskopski blažilniki – spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore, dvokrožne – mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih – volan z zobato letvijo

Mere in teže: dolžina 4,138 m – širina 1,643 m – višina 1,348 m – medosna razdalja 2,461 m – teža praznega vozila 946 kg, največja dovoljena skupna teža 1445 kg – prtljažnik 566 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 156 km/h (test)