



VAUXHALL VIVA 90





Novi »angleški opel« – predvsem nova karoserija

Ante Mahkota

Viva, s tovarniškimi imenom model HC, novine lanskega „Londona“, je prvi otrok velikega preskusnega središča, ki ga je Vauxhall (angleški Opel – pač druga evropska podružnica giganta General Motors) zgradil v Millbrook.

Ponosni so nanj! Reklama je z glasom bitniškega ojačevalca razglasila, kako so novinca leto in dan:

- pocili po krogu, kjer je osta upognjena kot parabola, da avto zavija pri vsaki hitrosti;
- ga gnali gor in dol skozi bazen s slano vodo; se zaletavali v zid;
- ga pospeševali po miljo dolgi stezi, ki je ravna, da mehurček v vodni tehnici nikoli ne zatrepeta;
- vrtili v krogu, da bi ugotovili, kako ga spodnaša;
- ga vadili plezati po umetnih klancih; speljali so v blatu in
- vzmetenje je moralo skozi enajsto šolo mačjih glav (tako se v jeziku preskusnih inženjrov reče najbolj turški kaldrni).

Nič čudnega, če časniki (preskuševalca avtomobilov), popade občutek manjvrednosti, ko naj bi sodil o plodu vseh teh preskusov, pa bo avto vozil le nekaj sto kilometrov. Naj odtaj svoj kompleks še preden grajam ali hvalim avto, ki sem ga podil nekaj deset kilometrov na dirkališču Silverstone in dva dni po ekscitacijskem Dunaju in njegovi okolici.

Test in reklama

Bolj ko se množe stotine tovarniških preskuševalcev bolj skrivnostna ko postajajo središča, kjer drve prototipi obeseni z uricami in elektronskimi merilniki; bolj nenavadno se zdi, da pešiča avtomobilističnih časniki kar na koncu soli pamet industriji. Pa celo ob najbolj kruti oceni novega avtomobila, tovarne nikoli ne vzkliznejo: „Le čevlje sodi naj kopitar!“

Zakaj namena preskuševalcev v tovarni na eni strani in časniki kar na drugi, sta si zelo različna. Najprej in predvsem: naloga preskusnih inženjrov je: ugotoviti obremenitve, ki tarejo prototip pri vožnji in ga potrebo pri trčenju. Z zelo zamotanimi metodami – (še posebej so zavite, ko gre za analizo sil

pomembnih za trajno trdnost karoserije) – razčlenjujejo obremenitve, da jih lahko kasneje v laboratoriju s hujšimi obremenitvami ponaredijo zato, da skrajšajo čas preskusov. Kdaj pa bi dočakali nov avto, če bi morali vsako spremembo preveriti tako, da bi vedno na novo popravljeni prototip vsakič vozili vso življenjsko dobo bodočega serijskega avta. Skratka, preskusi za zaprtimi vrati tovarniških poligonov so šele proti koncu rojevanja novega avtomobila takšni, kot ste jih vajeni iz časopisa: pospeški, hitrost, lega na cesti. K temu še dodam, da spektrov ne pišejo preskuševalci avtomobilov, ampak ljudje reklame, ki seveda samo hvalijo. Zdj sem se izkašjal.

Vse dobre reči so tri

Avtomobile vauhall pri nas le malo poznamo. Ko bi ne bili tako zelo priljubljeni v sosednji Avstriji, bi jih „Avto Tehna“ najbrž prodala še manj, kot jih je. Evropski zastopniki tovarno GM Vauxhall večkrat zapostavljajo za Opom, čeprav sta iz istega gnezda. Stavke v britanski avtomobilski industriji so namreč minuli leti hudo prizadele redno dobavo vauhallov. Čakanja čez obljubljeni rok pa kupci v zahodni Evropi niso vajeni.

Pred poldrogim letom smo dobili za test vauhall vivo SL – Avto 13/1969. Takrat je Tom Pieterski vivo dokaj ugodno ocenil. Takšnih avtov viva HB, kot smo jo takrat preskušali (nova je HC) so v štirih letih izdelali več kot pol milijona.

Novi vivi so predvsem spremenili karoserijo, ki je zdaj večja in prostornejša. Viva je postala udobnejša, tri različice motorjev pa so močnejše le do toliko, kot je avto težji.

Tri opreme so: standardna viva, „de luxe“ in „SL“. Pravišča številka tri ne velja samo za motorje in za opremo, ampak tudi za karoserijo: limuzina na dvoje vrat, na štiri in kombi. Če se odločite za vivo de luxe ali „SL“, lahko dokupite močnejši 1,2-litrski motor, ki so ga sfrizirali že v tovarni – zraven pa obvezno prednje kolturne zavore. Takšni vivi je potem ime „90“. Najmočnejša je viva SL 1600. Poganja jo 1,6-litrski motor vauhall victor – z odlično gredo v glavi.

Na Silverstonu sem vozil vse bistvene različice viva, na povabilo avstrijskega GB pa izmenoma

z Oplovo manto še de luxe SL 90. O tej vivi gre posej beseda.

Spremembe, ki jih vidi laik

Zelena viva z rumeno črto na bokih in dvema vzratnima ogledaloma daleč spredaj na blatnikih pa le običajnimi diagonalnimi gumami na kolesih se mi je zdela na pogled predvsem veliko uglednejša kot prejšnji model. Ameriški stilisti so zdaj tudi pri Vauxhallu naredili križ čez boke a la Marilyn Monroe: viva nima več privzdigjenih blatnikov nad zadnjimi kolesi. Vzbuja videz nižjega, širšega in bolj močnega avta. Videz skriva, da gre v resnici, pa tudi po ceni, za avto zgornjega oddelka srednjega razreda. Po vzorcu cestnih križark pontiac je pokrov motorja na sredini izbočen in se osili v nos, žarometi so oglati, prednje utiralpke velike. Precej so povečali okna, zato je v notranjosti prijetno svetlo.

Dodatne centimetre so dobro izkoristili. Viva je daljša le 22 mm od predhodnice (dolžina 4,11 metra) 43 mm širša (1,64 mm) medosno razdaljo so povečali za 28 mm (2,46 m) in koloket so razširili za 12 mm (1,3 m).

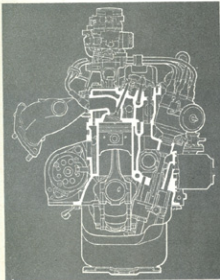
Pridobila je tudi notranjost. Na zadnjih sedežih res ni nič več prostora kot v evropskih avtomobilih GB (kadet, ascona, viva), so reče, srednje tesno, spredaj pa se lahko stegnejo tudi dolgi kraki. V primerjavi s staro vivo je na prednjih sedežih predvsem veliko širši naslonjač ter nad glavo občutno več prostora.

Če bi se dalo še spreminjati nagib naslonjača, bi si vznikov svoje delovno mesto lahko uredil natančno po merah.

Najbrž bi ga potem sploh ne motilo, da je izdelava še vedno precej angleška: v testnem avtomobilu je bil univerzalni merilnik postrani nasajen v lično armaturno ploščo iz umetne snovi; pedali so me silili, da sem držal noge postrani, proti desni, in ključ, ki vžiga motor ter zaklene volan, se je zatikal, da nikoli nisem bil povsem prepričan ali ga bom pri naslednjem postanku še lahko vzel sabo.

Čeprav je namestitev stikala na ploščadi pod oglatim merilnikom precej nenavadna, se kmalu izkaže kot smotrna. In prestavna ročica je prav čudovito kratka in natančna!

Naj se ve: v novi karoseriji je vevin prtljajnik za četrtno večji, prostornina je 565 litrov:



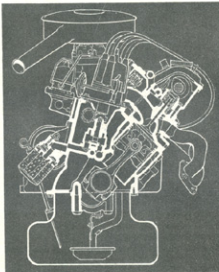
Običajni motor v vivi je 1159-kubični. Štirje valji so v vrsti, kompresijsko razmerje 8,5:1, zmore pa 49,6 KM (DIN) pri 5300 vrtljajih v minuti. Ročni gred je le v treh ležajih, odmični gred pri strani pa s kratkimi dročniki krmili ventile. Enak motor (za vivo SL 90) so navili na 62 KM pri 5500 vrtljajih v minuti: zvečali so kompresijo, uplinjač je vodoraven.



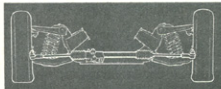
Viva oživi v ovinkih

Motor rad uboga plin, visoke vrtljaje zmerno prenaša. Zveza med čokom in pedalom za plin je pripomogla k zanesljivemu vžigu. V plundrasti zimi, ko se ve, da je loputa za hladen vžig najteže nastaviti, se je odlično izkazal. Angleži, ki so že iz ljubezni do avtomobilskega športa prav rojeni za povečevanje moči pri nespremenjeni gibni prostornini, so z dvema prijemoma povečali moč vivinih motorjev: namestili so večje sesalne ventile in pospešili iztok izpušnih plinov z dvojnimi zbiralnikom. Tako zmore zdaj standarni 1159-kubični motor 50 KM pri 5300 vrtljajih v minuti (prej 47), frizirani motor „90“ (takšen je bil v testnem avtu), pa 62 KM pri 5500 vrtljajih v minuti.

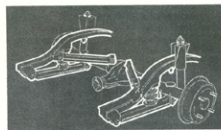
Vse lepe lastnosti odlično sinhroniziranega menjalnika in natančne prestavne ročice, kar je vredno športnega avtomobila, pa vendarle ne morejo skriti, da je v zgornjem območju druge prestave na voljo premalo moči. Prav takrat, ko bi zaradi prav odlične lege na cesti (z volanom z lahkoto kontrolirate drsenje



Bolj napreden je 1600-kubični motor od victorja, ki ga namočajo v najmočnejšo vivo 1600. Zmore 70 KM, ročni gred je v petih ležajih, odmični gred pa v glavi (poganja jo zobat jermen).



Prednja prema: dvojne prečne trikotne nihalkе, vijakne vzmeti in teleskopski blažilniki. Volan z zobato letvijo.



Zadnja prema je zelo izpopolnjena. Opira se na vijakne vzmeti, vodijo pa jo po dve vzdolžni in po dve poševni nihalki.

zadnje toge preme) drugo prestavo še kako potrebovali, je treba pretakniti v tretjo in sekundo, ko motor ponovno jemlje zalet, razočarajo športno navdušenega voznika.

Takšnim je tovarna tudi namenila 1,6-litrski motor, ki v zvezi s šestimi pasastimi gumami preseneti marsikaterega ponosnega lastnika avtomobila srednjega razreda, ko se mu viva obesi za rep in ji po zaviti cesti ne more uiti. To se je prenekajkrat zgodilo, ko sem po klenkih navzdol zasledoval Oplovo manto. Na ravni cesti (sodim po neumerjenem merilniku hitrosti) zmore viva 130 km na uro in najbrž se ne bom preveč zmotil, če ji pripišem pospešek prednice — od 0 do 100 km na uro približno 17 sekund.

Poprava prejšnje vive: prav dobro

Pri vožnji sem se najbolj posvetil dveh velikim očitkom, ki smo ju zapisali vivi SL na našem testu pred leti. Ko smo namreč hvalili upravljanje, opremo, vidljivost, celo hitrosti in pospeškom nismo veliko očitali, smo pred-

ves grajali udobje in zavore. Udobju smo zamerili hud ropot prenosa moči in karoserije, pretrede vzmeti, ki so preveč naravnost posre. dovale udarce ceste do voznikove zadnjice. Zavoram pa trd zavorni pedal pa štiri bobne, ki so se zdeli premalo učinkoviti.

Po novem je v vivi predvsem manj tresljavej; hrup so občutno omilili, Sopotnika na zadnjih sedežih so prej motili tresljaji zadnje, pogonske preme, ki je bila slabo uravnovežena. Zdj se skrajšali dolgi nos diferenciala; je pa zato daljša kardanska gred, ki so se je prej tako zelo bali. Avtomobilovega poda namreč zato prav nič bolj ne tresе. S tem je toga prema postala lažja; udarci, ki jih je pri togi premi brez listnatih vzmeti tako težko zadušiti, karoserijo veliko manj pretresajo. Še bolj je najbrž pomagalo, da so pod avtomobila prelepili s polstjo, ki tudi uspešno duši vibracije. Zavore so v vivi 90 občutno boljše; spredaj kolutine in ojačevalnik zavorne moči. Pa bi si vseno želel, da bi prijele nekoliko bolj ostro.

Povzamem: viva je napredovala! Stane pa standardna (50 KM) 1408 dolarjev in pri prevzemu 15 126 din; „SL 90“ pa 1683 in 15 126 din.