



VAUXHALL VIVA SL

Opel mistra Johna Bulla

Tom Pleterski

Tovarna Vauxhall je pri nas malo znana, še manj njeni avtomobili. Pa vendar dela avtomobile že od leta 1903, ko so v istoimenski železarni izdelali drosedežni avto z enovaljnim motorjem, ki je zmogel celih 5 KM. Bojda so teh avtomobilov naredili 43.

Ko so v Vauxhallu naredili že 1.388 avtomobilov letno, so se posla polakomnili »gdi Američani — pisalo se je leto 1925 — prinesli dolarje in kupili tovarno. Nad podjetjem poslej visi General Motorsova zastava. Tako je postal Vauxhall neke sorte Ameriški Opel.

Sicer pa tega ne recite naglas, če je v bližini predstavnik ene ali druge tovarne. Ne ve se še namreč, za koga je primerjava kompliment. Ni pa dvoma, da je primerjava obeh evropskih General Motorsovih tovarn na mestu, pa če začnemo pri oblikah, izbiri motorjev v istih karoserijskih ali pa pri togih zadnjih prenah. Ker smo pač pri vivi, ji skušamo napriliti podobnost s kadetom. Pa ni prvi! Na oko je še najbolj podobna olupnemu rekordu, seveda pomanjšanemu. Kar zadeva izbiro motorjev jih tovarna vgrajuje šest, pri nas so na voljo trije. Toga pre-

ma pa je zelo izpopolnjena, kot pri Opelovih vozilih. Toliko za primerjavo.

Na pol odlični sedeži

Naša tesna viva SL je imela s skajem prevlečeno streho, tako da se je tudi na zunanji videlo, da imajo svoje prste vmes Angleži. Mi smo si ob skajju želeli, da ne bi ponoči kakšnega mladoletnika »črvčilo« in bi se strehe lotil s pipcem. S skajjasto streho so nas tudi prevarili. Mislili smo da je »hard top« in se veselili vožnje brez nje. Pa je le optična prevara. Strehe ni moč snemati. Res pa je, da karoserijo polepša — za doplačilo, prosim.

Otoški duh z one strani rokavskega prelva pa se zrcali v notranjosti vozila. Ameriški gospodarji so pustili, da so Angleži notranjosti dahnili svoje ljubiteljstvo do avtomobilskega športa in posebnosti. Tako ima viva spredaj ločena športna sedeža z dvignjenimi robovi, prav tako sta oblikovana tudi sedeža na zadnji klopi. Tako je viva pravi štirisedežnik.

Sedeži voznika in potnika v ovinku odlično držijo. Tudi udobni so, toda le za tiste, ki hoče prav tako položaj, ali pa je narejen po prav takšnih merah.

To velja posebej za voznika. Prednjih sedelcev namreč ni moč pomakniti dovolj nazaj, niti se ne da spreminjati nagiba pri naslonjalu. Ker so Angleži tudi veliki ljubitelji konj, jih verjetno ne moti, da morajo noge pod volanom držati na »O«; ne vem pa, kako sedajo v vozilo s čilindrom na glavi.

Pod nizko streho, ki z zunanje strani le po skrbi za športni videz vozila, je na notranji strani tako malo prostora, da si v višino raščen voznik med postakovanjem po slabi cesti želi, da bi bil skaj z zunanje strani strehe »notraj«. Škoda, da so v tovarni s sedeži ostali na pol poti. Stavim celo grinejo, da bi se dalo z nagibanjem naslonjala in z večjim pomikom nazaj zagotoviti prav odlične položaj za volanom in udobje; vsaj takrat, kadar na zadnjih sedežih ni potnikov. Sicer pa ti tudi zdej s koleni dregajo v hrbet voznika in sopotnika. Naslonjala so namreč športno tenko oblažena.

Razumete angleško?

Sicer pa ne mislim nalivati več strupa, kot ga viva zasluži. Angleško ljubiteljstvo se kaže na zelo lični armaturni plošči, nekoliko nenavadno oblikovani, pa okrašeni z lepo imitacijo lesa na predalu pred sopotnikom in okrog instrumentov. Tako imitacija je tudi na volanu. Če se takšno lepotičenje z lesom včasih ne poda avtomobilom s celine, pa v vivi nevsiljivo poudarja, da je smade in Englands. To kaže tudi nekoliko nenavadna namestitvev in oblika tipk za brisale in luči ter povsem simetrična oblika armaturne plošče. Tam, kjer je namreč v evropski izvedbi predal za drobnarije, imajo prometno levi Angleži volan in instrumente. Ko že omenjam drobnarije: prostora je dovolj v predalu, na tridejni polici pod armaturno ploščo in na oplati kardsanskega tunela, pred športno prestavno ročico.



Grejše in zračenje vozila je nadpovprečno dobro. Svež zrak priteka v vozilo posebej skozi odprtine na armaturni plošči — na vsaki strani po dve. Na vetro no šipo, oziroma k nogam priteka po želji topel ali hladen zrak, ki mu pomaga dvestopenjski ventilator. Zlodej je le v tem, da je ročica za uravnavanje grejča tako trda, da bi se je najraje lotil s kladivom. Posrečena so, trikotna okna na prednjih vratih, ki se odpirajo na pol navzgor, tako da v vozilu ni prepaha. Zadnja okna je moč le izmakniti, kar povsem zadoštuje.

Zelo mi je ugajal razmeroma majhen volan, ki je s slabimi tremi vrtljaji in pol razmeroma neposreden, pa kljub temu dovolj lahek. Kratka prestavna ročica, nekoliko nagnjena v desno, je zelo natančna. Da pa ni bila povsem lahka, je najbolj kriva mladost testnega avtomobila. Ob sklopki nimam posebnih pripomb, pač pa je zavorni pedal zelo trd.

Skoraj popolna miss

Merilnik hitrosti, čeprav pravokoten, je razmeroma natančen in pregleden. Družbo mu delata natančna merilnika goriva in temperature hladilne vode. Z leve strani volana je univerzalna ročica: utripalke — dolga in kratka luč — troblja — svetlobni signal. Voznik se je nekoliko težko privadi, potem pa zna ceniti, da ima veliko oblasti pod enim žestom.

Lahko bi rekli, da je viva SL za svoj razred kompletno opremljena, če bi imela namesto navadne črpalke za pranje vetrne šipe napravo briši-peri, brisalce z dvema hitrostma in držalo pri sopotnikovemu sedežu. Ima pa še: naslonjala za kolence pri vseh štirih sedežih, ogledalo na senčniku pred sopotnikovim sedežem, nad zadnjimi sedeži držala za roke, ki jih vzmet drži pod streho, kadar jih ne rabite, in tri pepelnike.

Da je notranjost tudi za oko res lična, zagotavlja poleg vsega še omenjenega, tudi

popolno oblaženje notranjosti. Nikjer ni videti lakirane pločevine, cel pod je pokrit z mehko preprogo. Pri velikoserijskih avtomobilih z Otoka smo vajeni malomarne končne izdelave; tudi vivi se na nekaterih mestih okrog vrat in na robovih notranjih prevlek pozna angleško poreklo, vendar ga razmeroma dobro skriva.

Dobro dušenje zvokov karoserije kvari šum vetra ob trikotnih okencih, zato pa je prostor za potnike zelo dobro izoliran pred zvoki motorja.

Ni vsaka viva — živa

Vtisu, ki ga zbuja vozilo, motor s 47 KM ni dorasel. Vsaka KM vleče več kot 17 kg. Ob naših meritvah moram pripomni-

Cena: 1.390 dolarjev in 13.801 din

Zavarovanje:

jamstvo 221,00 din

kasko brez franšize 1185,70.-

Cestnina: 120,00 din

Zastopnik: »Avtotehna«.

Ljubljana, Titova 25

ti, da smo meritve zmožljivosti opravili pri manj kot 3000 km in da motor verjetno ni pokazal vsega, kar zmore, ko je popolnoma utečen. (Tovarna omenja največjo hitrost 130 km na uro in pospeške 13,5 sekunde na 80 km na uro in 19,5 do 100 km na uro).

Reklamni prospekt pravi, da sje vlvln motor sodobna, dozorela konstrukcija. Pa ne, da se tisti »dozorela« nanaša na tri ležaje ročicne gredi? Res je, da se motor kljub trem ležajem neverjetno mirno vrti in se vrtljajev ne otepa. Daljši čas s polnim plinom po avtomobilski cesti bi pa v vlvni najbrž ne koristil.

Za »sodoben« motor je razmeroma velika poraba olja — več kot pol litra na 100 km! Težko je reči, kolikšna je pozneje, ko je motor povsem utečen.

Kar zadeva porabo goriva, je razmeroma majhna; posebno, če je za volanom voznik, ki motorja ne sili v zgornje območje vrtljajev. Omenjam, da smo poprečje testa računali šele od 2000 km naprej, pred tem smo namreč motorju priznawali, da se je skobalal čez stroške dnis, meritve pa ne bi bile realne.

Čudeži niso mogoči

Omenil sem že, da ima viva togo zadnjo premo. Izpopolnjena je z vzdolžnimi in





Naše meritve

(Testno vozilo je prevozilo 2850 km, na našem testu 3600 km)

Največja hitrost: 129,6 km na uro (merjeno poprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2600 m, poprečje štirih meritev)

Pospeski

400 m brez zaleta: 20,0 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 97 km na uro.

Kilometer brez zaleta: 39,4 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 97 km na uro.

- ▷ 0-60 km na uro: 7,7 sekunde
- ▷ 0-80 km na uro: 14,3 sekunde
- ▷ 0-100 km na uro: 20,8 sekunde
- ▷ 0-120 km na uro: 42,3 sekunde

Prožnost: (kilometer z začetni hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi) 41,8 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 117 km na uro.

Poraba goriva

▷ **na potovanju:** najmanj 7,1 litra na 100 km (zmrno, nikoli hitreje od 80 km na uro), največ 9,8 litra na 100 km (kar najhitreje proti morju, gost promet, v avtu dve osebi); na avtomobilski cesti: 9,0 litra na 100 km (povprečna hitrost 80 km na uro), 12,1 litra na 100 km (povprečna hitrost 110 km na uro).

▷ **po mestu:** najmanj 9,8 litra na 100 km, največ 13,2 litra na 100 km.

▷ **poprečna poraba pri testnih vožnjah:** 9,8 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 60 — res. hitr. 75,6 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hitr. 75,6 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hitr. 95,2 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hitr. 115,8 km/h

Tehnični podatki

MOTOR: štirivaljni — štirinastvalj — vrstni — vrtina in gib 77,7 x 60,96 mm — gibna prostornost 1159 cm³ — kompresija 8,5:1 — največja moč 47 KM (DIN) pri 2800 vrtljajih v minuti — specifična moč 40,6 KM na liter — največji porabi 8,5 km (DIN) pri 2800 vrtljajih v minuti — ročna gred v treh ledajih — stranska odzračna gred — ročno hlajenje s črpalico in termostatom — v hladilniku 6,5 litra hladilne tekočine — tlačno mazanje — v motorju 2,9 litra olja — padočni uplinjač solex 30 PSEI-7 (ali ustreznajoč mazalno merilo) — mehanična črpalica za gorivo — svečke AC 42 XLS — akumulator 12 voltov 32 amperskih ur — dinamo 264 vatov

PRENOS MOČI: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolna stih stopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna razmerja: I — 3,76:1, II — 2,21:1, III — 1,40:1, IV — 1:1, vrzina: 2,02:1 — prestavna ročica med sedežema — diagonalne gume 6,2 S 12 — platišča 47 x 1,25 — petstiki: spredaj in zadaj 1,5 atm.

VOZ: limuzina za štiri osebe — dvoje vrat — samonosna karoserija — prednji kolesi na dvojni prečni vodilih in vijačnih vzmeteh — zadaj toza pruna na vzdolžnih in poševnih vodilih, vijačne vzmeti — spredaj in zadaj hidravlični teleskopski blažitelji — na vseh štirih kolesih bobaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi — volan na soboto letov — posoda za gorivo 36,5 litra.

MERE IN TEŽE: dolžina 4000 mm — širina 1600 mm — višina 1354 mm² — medosna razdalja 2433 mm — širina kolesnih spredaj in zadaj 1295 mm — rajdni krog 10,3 m — 3,4 vrtljaja volana od skrajne leve do skrajne desne — teža praznega vozila 819 kg — največja dovoljena skupna teža 1225 kg.