

Vauxhall Motors Limited se ponaša s krilato zverjo na grbu, ki bi se ga spomnil še kralj Johan (iz angleške zgodovine), če bi bil še živ. Zraven sta pečat in podpis Njenega Veličanstva Kraljice.

Stvarnost je manj očarljiva: odkar so pri Vauxhallu leta 1903 naredili prvo končno brez konj, niso bile bilance nikdar tako zelo prepričljive, da bi ugibali — kam z dobičkom? In ker je tovarna že pol stoletja pod okriljem ameriškega General Motorsa, vauxhalli ne morejo skriti, da so v „žlahti“ z nemškimi opili.

To pomeni, da je vauxhall VX pravzaprav dvojček Oplovega rekorda, saj imata na karoserijah in podvozjih veliko enakih potez. Oznski VX 1800 in VX 2300 sta obveljali z letošnjim januarjem, ko je tovarna dodeljala imena victor, VX 4/90 in ventora zapisala v arhiv. Toda oblike niso spremnjevali in je zato takšni že debela štiri leta; le mesec dni manj od oblike rekorda.

Podobnost z oprom ima blagodejen učinek na hišno blagajno, saj so pri koncernu prihranili stroške, ki bi jih požrl razvoj drugačnega avtomobila, manj učinkovita pa je na tujih tržiščih: tam kjer kupujejo opile, je prodajanje vauxhallov nekaj podobnega, kot če bi tistem, ki se je pravkar najedel torte, ponujali še potico.

NA PRAGU ZGORNJEGA RAZREDA?

Januarska pomladitev vauxhalla VX 2300 ni prinesla dosti novega: oblikovalci so prispeli le novo masko na nosu vozila, tehniki pa so spremenili obliko izgorevalnih prostorov (za malce večjo moč motorja), ojačali vležanje gredi v menjalnikih in povečali prostornino diferencialovega ohinja (za večjo količino olja). Ker pa avto zaradi tega ni nič večji, po merah še ne sili v zgornji razred; kljub temu pa je to dovolj prostorna limuzina s štirimi vra-



Cena: zastopnik še nima cene

Zavarovanje:

obvezno: 1341 din

kasko brez franšize:

14 828 din*

kasko s franšizo 4000 din:

2515 din*

Cestnina: 1500 din

Proizvajalec: Vauxhall Motors Ltd., Kimpton Road,

Luton, Bedfordshire, Velika Britanija

Generalni zastopnik in pro-

dajalec: Jugoauto, Beograd,

Borisa Kidriča 6; po-

družnica v Ljubljani

* predpostavili smo vrednostni razred med 180 000 in 200 000 din.

in goriva ter uro. Radiokasetofon je, razumljivo, dodatni del opreme. Merilnik hitrosti zamerim nemiren kazalec, prestavni ročiči nenehno drhtenje in ventilatorju prevelik hrup. Voznik pogreša še vzvratno ogledalo, ki ga je ponoči moč zasenčiti, sopotnik pa ročaj nad vrati – za oporo v ovinkih. Stalna osvetlitev vseh najnujnejših stikal pa je zelo uporabna domislica.

Eno z drugim: VX 2300 je, z vsem kar ponuja od znotraj, dovolj opremljena in udobna limuzina srednjega razreda, toda še zdaleč ni zrel, da bi se rnil med velike.

HRUPEN KVARTET

Če bi izbiral med avtomobili z gibno prostornino 2,3 litra ali več, bi hotel šest valjev. Motor vauxhala 2300 ima štiri. Šestvaljnikje so tovarniški inženirji med zadnjimi retušami modelov prečrtili. S tem so se poživžgali na mirejši in tišji tek – očitno ob zaupanju v štirivaljnik, ki ga poznamo že iz prejšnjih Vauxhallovih modelov in je že zdavnaj preskušen.

Blok motorja je nagnjen za 45 stopinj v desno in nameščen vzdolžno nad prednjo premo. Ventile krmili odmična gred v glavi, ročična gred se suče v

petih ležajih, polnjenje valjev pa opravlja padotični uplinjač. Velika gibna prostornina odleže za prožnost, ki je dobrodošla predvsem v mestni gneči: da vozniku ni treba kar naprej

Megleni dnevi! Deževni dnevi!

Z varno in zanesljivo vožnjo si zagotovite jodove me glenke najboljših znakov:

CARELLO-CIBIE-SIEM
in
HELLA v popolni izbiri.

Bogata izbira avtomobilskih potrebščin – izdelki za karoserije – stekla VIS itd.

pri

ZANCHI
AUTOFORNITURE,
TRST, Via del Coronio 4,

POJASNILA TUDI V SLO-
VENŠČINI IN SRBO-
HRVAŠČINI

Ob ponedeljkih je trgovina zaprta



in gol obroč volana, bleščeče instrumente, trobljo na ročici za levo roko, predaleč narazen nameščena pedala in prestavno ročico z nerodnim vzdodom za pretikanje v vzvratno prestavo. Pač pa dobro vidi na vse štiri strani in brez težav izbere sproščeno lego telesa. Vauxhallova karoserija je ob straneh izbočena, velike stranske šipe pa postanejo zoprine le tedaj, ko se med zapiranjem zatikajo.

Večja zaloga instrumentov sodi k modelu 2300 GLS, v testnem avtu pa smo dobili le merilnik hitrosti s števcem kilometrov, merilnika temperature

pretikati. Motorju mnogo bolj prija zmernost kot pa pretiravljeno v visoka območja vrtljenje. Največjo moč doseže pri 5000/min čez to mejo smo ga siili le med testnimi meritvami. V običajnem prometu se izkaže, da avto povsem zadovoljivo pospešuje tudi v najvišji prestavi, naša meritev prožnosti pa dokazuje, da je takšnemu pospeševanju motor kos že od hitrosti 40 km na uro naprej.

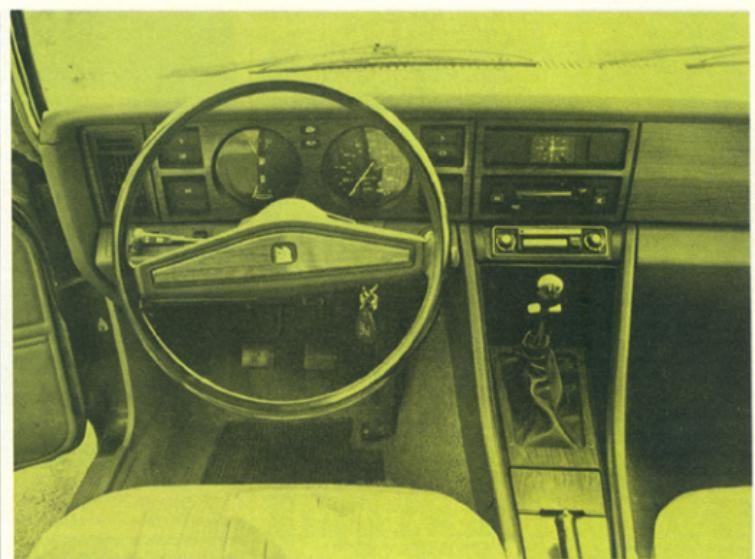
Motorju moramo priznati: čeprav se zdi okoren in preglašen, se v nosu 1200 kilogramsko limuzino dobro znajde – seveda pod enim pogojem: da voznik zna izkoristiti prožnost in se odreči dirkaškim pospeškom. Obenem se mora spričanjiti z robatim tekom, ki pa limuzini, kakršna bi hotel vauxhall biti, ne pristaja preveč.

Vziganje motorja ravna avtomatika na uplinjanju: hladen motor je vžigal brez oklevanja, že ogret pa je na prvih metrih vožnje vselej poskrbel za zoporno cukanje. Ves čas preskušnje nas je pestili še kazalec na merilniku temperature, ki se je brez pravega razloga dvigal k zgornji, še dovoljeni točki. Najprej smo krivili termostatsko skloplko ventilatorja, pa se je nazadnje izkazalo, da je bila napaka v samem merilniku.

Štiristopenjski menjalnik so pred nami temeljito preskusili avstrijski testniki – in uničili sinhronizacijo tretje prestave. Tako smo hočeš-nočeš pretikali z vmesnim pilnom, za kar pa dolgi gibi prestavne ročice niso najprimernejši. Zdi se, da so tehnički s prestavnimi razmerji niso preveč mučili: prva prestava je razmeroma dolga, druga prekratka, „luknja“ med drugo in tretjo pa prevelika. Seveda občuti vse to le tisti voznik, ki hoče pospešiti z vso silo in ob polnih vrtijah motorja. Četrta prestava je preračunana tako, da varuje velike bate pred dolgotrajnimi naporji. Pa vseeno ne velja dolgo voziti z največjo hitrostjo.

Pozor, toga premal!

Vauxhall VX hoče bitu limuzina, ne dirkač. To sem uganil že na prvem ovinku: tudi podvozjeni namenjeno divjanju. To seveda ni nič slabega, ampak smo smo drveli v Luksemburg in nazaj je sopotnik z zadnje klopi več čas tečnil nad sunki od spodaj. Torej: kritika tudi na račun udobja. Zadnja prema je toga, z vzdržljivimi vodili, s Panhardovim drogom in s pre-



Staromodna in skopa armatura plošča, neroden in nepripraven obroč volana. Premalo prostora za drobnarje



Velik štirivalnjnik se skuja s prožnostjo oddolžiti za hrup in tresljaje, s katerimi se otepa športnega priganjanja



Velik prtičnik: rezervno kolo je moč izvleči tudi če je prtičnik poln. Potrov se odpira s ključem

trdimi vzmetmi. Prazen avto je lahko voditi le na zelo gladki cesti; če je cestišče gubasto, zadeki podvija. Zmerno obteženo vozilo je hitrim ovinkom laže kos. Toda v vsakem primeru mora voznik obvladati hitro odvzemanje volana in biti ves čas pripravljen, da bo znal avto ujeti, se preden se bo zasukal počez čez cesto.

Pač pa se vauxhall izkaže na ravnih odsekih avtomobilskih cest, ko ob polni hitrosti ne uhaja in smeri, kljubuje bočnemu vetru in s svojo težo zajetinom lužam na betonskih tleh. Brez oklevanja hvalim zavore: v pičilih nekaj dneh so se izkazale večkrat zapored, ne da bi bilo pri tem treba sukat volan.

Volan je s štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke lahkonet šele pri hitrosti nad 50 km na uro; med počasnejšo vožnjo otrdi in ob mirujočem avtu ga skoraj ni moč zasukati. Servo napravo volana ponuja tovarna, žal, le za doplačilo.

KAKŠNE SORTE AVTO?

Vauxhall VX 2300 sodi v preštežnejši del ponudbe te angleške tovarne, pa v nižji razred limuzin z Otoka. Da hoče biti limuzina, ni nobenega dvoma. Torej ga moramo ocenjevati po tej plati.

