



POT ZA SONCEM

Florida je lepo ime. Prija ušesu. Spominja na sončne obale in cvetje. Vzbuja sanjarjenje. Obeta svetovljanstvo. In razdava želje, kijih ima yugo s tem imenom. Želje so velike in niso neuresničljive. Ampak svet zna biti včasih zelo velik in težko dosegljiv.

Ne dopušča oklevanj in zamuanja časa. Toda, z yugom florido počnejo prav to.

Flrido smo prvič videli, otiplali in sedli vanjo že pred poltretjim letom (prosim, glejte Am, 5/1987). Takrat je bila nova in sveža. Zdaj je še vedno nova, ampak sveža ni več! Kajti, (tudi) avtomobilske oblone se starajo, čeprav jih je risal sloviti Giugiaro in, čeprav še niso prevozile kaj prida potrošniških kilometrov. Ne, nočem reči, da je florida za v staro šaro, ni pa več tako zanimivo mladostna kot je bila takrat, ko so (prvič) sneli premierno ponjavo z nje. Saj drugi stilisti ta čas niso spali in na svet je medtem pripeljalo nekaj privlačno novih avtomobilov. Tudi floridi ob bok, ali že morda pred njo.

Florida se namreč gnete v segmentu C (tako se v avtomobilističnem žargonu reče nižje mu srednjemu razredu), prav

tam kjer je v Evropi, tudi na račun Japoncev, konkurenca najstreljsa. Seveda ta yugo, kooperijski skupek zdrženega dela, ki je med snovanjem segel tudi preko meja, ni brez adutov.

Oblika na primer, je še vedno čedna. Očesu je všeč zaradi gladkih, a spretno zaobljenih površin, zaradi skladnih mer, zaradi dovolj elegantne preprostosti (brez kičastih dodatkov) in zaradi obetane uporabnosti, ki jo florida napoveduje v podobi kombi-limuzine s petimi vrtali.

Giugiaro ni uspel prikriti rahi floridine podobnosti s Se-

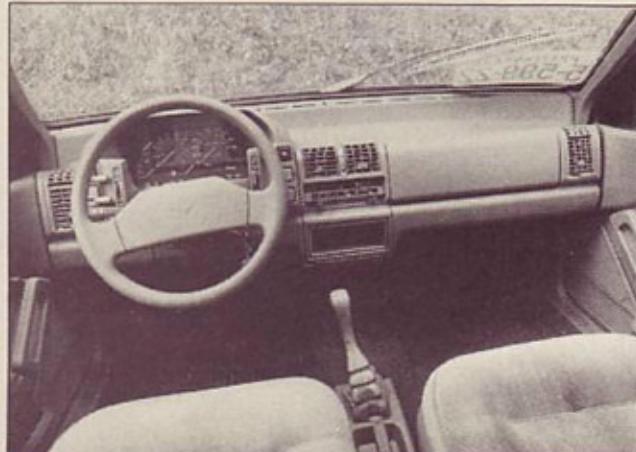
atovo ibizo, res pa je, da je floridina karoserija ne le večja, ampak tudi lepotno uspelejša kot pri španskem vozilu. Floridin nos je moderno zašiljen in upognjen vse do zračnih rez tik nad zajetnim odbijačem. Tudi nizko v boka izrezana okna stolarskih vrat odločilno prispeva k zunanji všečnosti. In samo-svoja, pa zato še vedno dovolj svojstvena, je tudi navzdol zavirana šipa v zadnjih vratih. Zavirhek je tolikšen, da so morali šipo, zaradi brisalnika zanjo, prevrtati.

Zadnja vrata so izrezana od

strehe, med zajetnimi zadnjimi lučmi, a žal, ne povsem do odbijača. Prag, ki ostaja, nedvomno prija čvrstoti karoserije, dviganju prtljage čezenj pa ne. In še nekaj ni jasno: zakaj(vsa) pri testni floridi ni plastične obrobe, ki je prej segala od prednjega odbijača, vzdolž bokov in povsem okrog zadka ter tako optično »razbila« pločevinaste površine, hkrati pa prikriila neenaki višini zgornjih robov prednjega in zadnjega odbijača.

Kakorkoli že, spretna karoserijska oblika, dovolj skrbni spoji z njenimi dodatnimi kosi, samo eno, torej levo (in zoprno majhno) zunanje ogledalo ter razmeroma ozke gume na trinajstčoljskih kolesih so prispevali k ugodnemu količniku zračnega upora $C_w = 0,32$, kar pomeni tudi začeto izhodišče za nekaj ostalih, predvse uporabnostnih ugodnosti.

Povrh tega je florida tudi prostoren avtomobil. V njem je dovolj srednjerezrednega avtomobilskega udobja, predvsem za štiri odrasle ljudi, saj je jasno, da mora peti potnik sedeti na grebenastem delu zadnje klopi in se naslanjati na vtišnjeni komolčni opornik. Je pa potreben tudi takoj reči, da prav zadnja klop ni ravno vzorec udobja. Daljše sedenje na njej, skladno s slabim voziščem pod kolesi, utegne človeku zapustiti nekaj



Notranjost: spretna zasnova, pomanjkljiva obdelava, ure ni



Vrata: udoben dostop, zamotane in težake kljuke



Motor: zmogljiv, ampak preglasen

bolečih in nič kaj prijetnih spominov. Toda klop se hvali tudi s spremnim zgibom povsem za prednji naslonjali (žal v te nameне ni deljiva, da bi bilo mogoče kombinirati prtljago in morebitnega potnika ob njej), kar hrati s snemljivo, sicer pa visečo zadnjo polico, odločno prispeva k povečanju prtljažnega prostora. In prtljažnik že sam po sebi ni majhen, pa tudi dovolj globok je, čeprav je v njegovem dnu nameščeno rezervoarno kolo.

Manj pripravno je nameščanje prednjih sedežev: njuna vz dolžna pomika sta sicer dovolj izdatna, ampak ročici za takšno početje sta tako neznansko odročni (nameščeni sta ob zunanjih bokih sedežnih okvirov in ju je potrebno povleči), pa ponujata najmanj polomljene nohte in



Prtljažnik: velik in v celem povečljiv

priščipnjene prste, če ne še kaj drugega. Toda za lomljenje nohtov je v floridi še nekaj priložnosti: na primer med odpiranjem predala pred desnim sedežem (ker je vzmetni zaklop, da bi bil skrit očem, nameščen prenizko v utvor, pa tudi na klukah vrat, vključno tistih za okenske šipe, če niste pri seganju k njim zelo natančni).

No, prednja sedeža imata dovolj dolgi sedalni površini, a pre malo oprjemljivi naslonjali ter preveč majava z glavnika. Je pa moč naslonjali z vrtljivim gumom zelo natančno nastavljati.

Varnostna pasova za voznika in njegovega desnega sopotnika imata namesto sproti nastavljenih zgornjih oprjemališč le dve možnosti, ampak za njuno izbiro potrebujete mehanikarski ključ in nekaj časa. Še večja zamera pa gre njunima zaklopoma, ki nista pritrjena k sedežema, ampak na greben med njima. Tako je možnosti za pravšnjo lego teh pasov ob telesih dosti manj kot smo zdaj vajeni pri novejših avtomobilih tega razreda.

Floridin voznik dobil: prepologen in zaradi samo 3,4 zavrtljajas od ene do druge skrajne točke (ter brez servovojačevalnika) zelo težki volanski obroč, pripravno razmaknjena, sicer pa že dolgo znana Fiatovo/Zastavina pedala, tudi dovolj prostora za oporo leve noge ob njih, ter v plastiku odete prestavno ročico s predolgimi in pre malo natančnimi gibi.

Plastike je v floridi odločno preveč, povrh tega pa je tudi zamotano sestavljena (notranje strani vrat), malomarno staknjena (razlika v režah na spoju ohišja armaturne plošče ter prednjih vrat z obeh strani je znašala okrogel centimeter), ter v celem slabo zglajena.

Zelo plastična, predvsem pa nepripravno razporejena so tudi sprožila za luči in brisačnike, namenjena obema voznikovima rokama. Zamisel zanje so si sposodili pri starem fiatunu (novi uno jih nima več in konstruktor-





ji, predvsem pa uporabniki, dobro vedo zakaj), v plastiko odeta pa je tudi v celem bogata armatura plošča (merilniki vrtljajev, hitrosti, temperature hladilne tekočine, goriva in oljnega tlaka ter vse potrebne kontroline luči s fiatovsko testno ploščo vred), ki ima le eno slabost: da je tako slabo zasenčena, da kazalec in številki na njej skorajda ni mogoče videti. Goljufivo je tudi stikalo ventilatorja: ob označenih in oštevilčenih štirih stopnjah sproži le dve hitrosti, pa tudi sicer smo ob zgodnji jesenski ohladitvi zaznali dokaj slabotno gretje notranjosti vozila. Zračenje je dosti učinkovitejše.

Prednji brisalnik je žal en sam: pa še ta obriše nevarno majhno površino šipe, hkrati pa popusti temeljitosť brisanja že pri malce večjih hitrostih. Učinkovitejši, saj je v zavetju, je brisalnik zadnje šipe, z vodno brizgalko vred.

Vidite – in ravno to je tisto: prijetnost floride, ki jo razdaja s svojo zunanjostjo in prostornostjo vred se razblini izza njene volana – povsem in zgolj na račun malomarnosti, ko gre za podrobnosti in končno obdelavo. Tako se je v dnevniku nekajdnevne preskušnje znašel še dolg spisek zamer: zadnja vrata, sicer dvakrat teleskopsko podprta, ne ostajajo v zgornji legi, temveč udarijo tistega, ki sega v prtljažnik, po glavi: prav ta vrata tudi slabo tesnijo, pa smo obilo deževnice našli tudi v prtljažniku testnega avta, ter v globeli njegovega rezervnega kolesa; strop ob lučeh na njem se je vdiral pod prsti (med vklapljanjem luči) in grozil, da bo luč zdaj-zdaj izpadla; rob ob vratih ni bil vtisnen, ampak je stregel z za prst široko rezo; in stikalo troblje na sredini volanskega obroča je bilo potreben pritisniti po večkrat in na različnih koncih, da se je troblja tudi zares oglasila. Povrh tega je iz ležišča izpadal desni senčnik, pepeplnik pa je razpadel že prvič, ko smo ga izvlekli in ga zaradi počenege plastičnega s zatiča ni bilo več mogoče sestaviti. In tik pred koncem preskušnje je omahnil še kazalec oljnega tlaka. Izkazalo se je, da je napaka na tipalu in, da je z motorjem vse v redu.

Da: motor je spet boljši del tega vozila. To je 1,4-litrski štirivaljinik z lahko glavo, z odmično gredjo v njej, z zobatim jermenom ter z dvojnim Webrovim uplinjačem. Motor je po zasnovi in glavnih podatkih povsem enak enako velikemu motorju v fiatu tipu, kljub temu pa se njune številke o največji moči in





Pepečnik: nov, a neuporaben



Strop in luč: elastično vpeto



Brisalnik: nevarno slaba vidljivost

navoru (florida: 52 kW/70,5 KM pri 6000 vrtljajih v minuti, 106 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti; tipo: 53 kW/72 KM pri 6000 vrtljajih v minuti, 108 Nm pri 2900 vrtljajih v minuti) malenkostno in nerazumljivo razlikujejo. V floridi so motorju pritaknili že od prej znani petstopenjski menjalnik s praktično direktno četrtjo ter varčevalno podaljšano peto prestavo, pa v celem ob razmeroma kratkem prenosu v diferencialu.

Floridin motor ima dve hitro opazni napaki: da hladen ne vžiga z največjim navdušenjem in, da je obupno glasen. Glasnost bi bilo moč preprečiti z zvočno izolacijo, ampak ta je na motorjem pokrovu in ob steni k potniškemu prostoru preslabotna, proti cestišču pod avtomatom pa je motorni prostor tako ali tako povsem odprt. Na merilniku vrtljajev se opozorilno rumeno polje začenja pri številki 5000, prepo-

vedano rdeče pa pri številki 6400. Ampak priganjanje do te mere je le za posebej trpežna ušesa. Mi smo to počeli med meritvami, ko smo pretikali pri 6500 vrtljajih v minuti, cemur se pač ni bilo mogočeogniti, čeprav motor testne floride še ni bil povsem utečen (takšnega smo pač dobili od tovarne).

Florida je – z dvema osebama v avtu in s polno 48-litrsko posodo za gorivo – pospeševala takole: z mesta do hitrosti 40 kilometrov na uro v 3,3 sekunde, do hitrosti 60 kilometrov na uro v 5,9 sekunde, do hitrosti 80 kilometrov na uro v 9,6 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 14,9 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 22,0 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 36,3 sekunde. Največja hitrost, ki jo je zmogel testni avtomobil, je znašala 161 kilometrov na uro, testna povprečna poraba pa 9,2 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Tudi tokrat naj dodamo, da so bili to nadpovprečno ostro voženi kilometri. Hkrati je kombinacija motorja in menjalnika v floridi dovolj naklonjena prožnosti, kar pomeni, da je florido mogoče voziti tudi zmerino in v višjih prestavah, ne da bi bila vožnja zategadelj oklevajoča. Vozniku pa je to tudi dosti bolj po volji, saj se mu ni treba prevečkrat ubadati z nenatančno in nasloplj nepripravno prestavno ročico.

Podvozju s posamično obešenimi ter na vzmetni nogi in prečna vodila optimi prednjimi kolosi ter s poltogo premo in vzdolžnimi vodili zadaj je precej vseeno, kako ostre so voznikove zahteve. Seveda do določene mere. Florida je namreč pri zmerno zahtevnih hitrostih tudi na vijugasti cesti dobro kos želenim smerem, se pa zahteva po dodajanju volana na ovinkih stopnjuje s hitrostmi na njih. To je za prednji pogon običajen pojav, ki postane pri floridi rahlo nenavadjen v trenutku, ko voznik v ovinku odvzame plin, ali celo na kratko zavira. Zdrsanjanje zadka postane nenadzirano in ga je silno težko omejiti. Hočem reči, da je z lego floride na cesti vse lepo in prav, dokler ovinkarjenje ni prehitro. Potem je to napako zelo težko varno in pravčasno popraviti. Velik delež krivde prevzame preveč neposreden in zato za sukanje težak volan, malce težav pa gre tudi na račun pretiranega nagibanja karoserije in premikanja težišča v zvezi s tem.

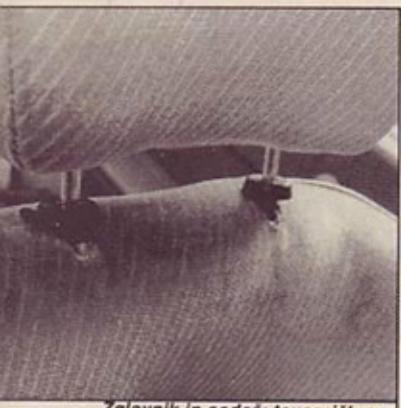




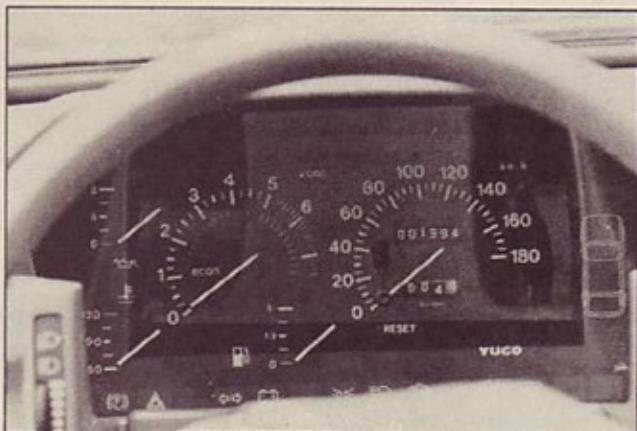
Seveda so mehki vzmetni gibi zato bolj naklonjeni udobju in tega pri floridi tudi na robatih cestah ni mogoče prezreti. Počutje pa tudi tokrat ni brez motenj: vsaj pri testnem avtu so se tresljajti z vozišča tako silovito prenašali k volanskima drogu in volanu, da se je hkrati z njima stresal tudi dobršen del notranjosti vozila.



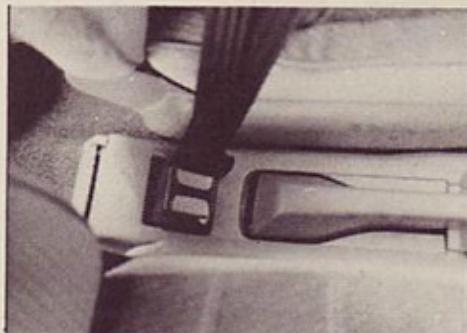
Obroba vrat: ni za natancneže



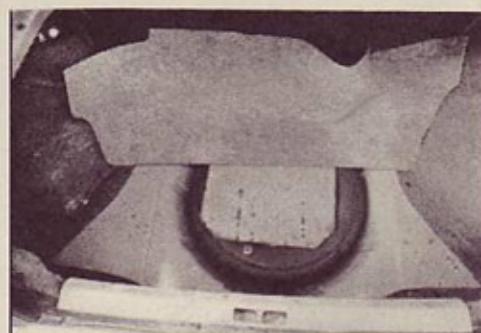
Zglavnik in sedež: tovorniško za trganjo



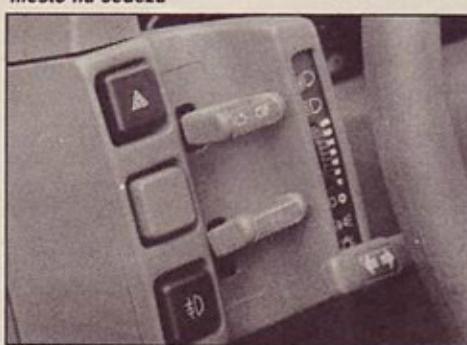
Armaturna plošča: zrcalce, zrcalce pove...



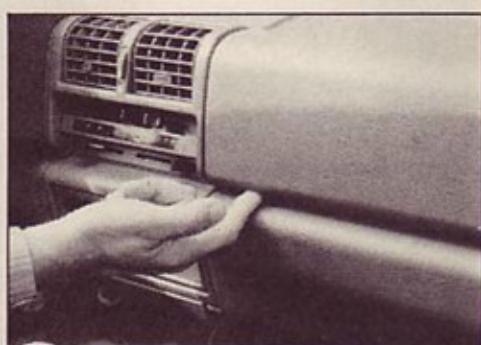
Varnostni pas: zaklop na sredinskem grebenu, na mestu na sedežu



Na dnu: rezervno kolo in deževnica



Stikala: zastarela in nepregledna



Predal in pokrov: kako odpreti?

Sicer pa: ravni cesti je florida kos do približno 150 kilometrov na uro, potem zahteva blage in sprotno, a netežavne popravke z volanom; streže z dobro vidljivostjo na vse strani, razen tuk za vozilo in razen v dežju, zaradi že omenjenega brisalnika; njeni žarometi sodijo v povprečje jenega razreda, zadnji meglenki sta dve; in zavore so dovolj trpežne ter učinkovite, da smo jih pregreli šele po daljšem trpinčenju. A so tudi pregrete z enakomernostjo prijemanja še v znotrinskih mejah.

Gledano v celiem yugo florida ni slab avtomobil. Dober je na račun zasnove, oblike in prostornosti. Kazijo jo pa drobne malomarnosti, zbrane v odločno predolg spisek. Manjka ponudba dodatne opreme, manjka

točnost dobave glede na vplačila, manjka pač precej od tistega, čemur se v razvitem svetu reče smisel za poslovnost in zdrav odnos do kupca.

Testna florida je bila rdeča, ampak rdeča barva ni obvezna. Florida zna biti tudi rdečerjava, sivomodra, črna, bela in krem. Čistim okoljem zahodnih tržišč je po volji zaradi 1,3 litrskega motorja z Boschevim motronicom in uravnavanim katalizatorjem, motorno izbiro pa bodo kmalu povečali tudi z 1,6-litr

skim motorjem, spet po zgledu Fiatovega tipa.

• • •

Sonce potuje na zahod in Florida hoče za njim. Najprej po Evropi, potem čez lužo. Tudi tja, na daljno Florido. Seveda, če se ne bo vmes spet zoprn pooblačilo in bo pot težko prevozna. Potem bi posli spet zmrznili in čas bi dokončno ušel.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULović

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 80,5 × 67,4 mm – gibna prostornina 1372 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 52 kW (70,5 KM) pri 6000/min – največji navor 106 NM pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati german) – glava iz lahke kovine – dvojni padotocni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 770 W – elektronski vžig

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I: 4,090; II: 2,235; III: 1,469; IV: 1,943; V: 0,863; vzvratna 3,714; diferencial 3,765 – platišča 4 1/2 J × 13 – gume (testni avto) 155 R 13 (tigar)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamič-

nih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijačni vzmeti, vzdolžna voda, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,932 m – širina 1,658 m – višina 1,410 m – medosna razdalja, 2,500 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,395 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 910 kg – dovoljena skupna teža 1310 kg – prtljažnik (tovarna) 410/1280 litrov – posoda za gorivo 48 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 160 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 14,5 s – poraba goriva (ECE): 5,0/6,8/8,1 litra bencina super na 100 km