



test

Ante Mahkota

AUSTIN 1100

Cena: 441 funtov in

11.061 Ndin

Zavarovalnina:

jamstvo: 1066,80 Ndin

kasko: 176,06 Ndin

Cestnina: 120 Ndin na leto

Barve: siva, rdeča, modra,
zelena, beš.

Prodajalec: IMV, Novo mesto,
predstavništvo Ljubljana,
Titova 172

Možje reklame, ki na Celinii ponujajo avtomobile z Otoka, oglašajo, da je austin 1100 vreden vsake pare, ki jo stane. Pocenit tudi ni — ne v trgovini, ne v delavnici.

Toda zaradi nekaterih odličnih lastnosti, ki jih za ta denar nima noben drug avto, je vreden cene. Odlike »1100«, ki so me navdušile, ko sem pred podrugim letom prvokrat vozil austinovega dvojčka, morris 1100, še vedno prepričajo, pa čeprav sem medtem že preskušal njegova mlajša »sposnetka« — peugeot 204 in primulo.

Pet let je že minilo, odkar se je austin 1100 z risalne deske znamenitega inženirja Issigonisa preselil na tekoči trak. Pa je še vedno »pametni Anglež«, ki se odlično drži ceste, je izredno prostora, pregleden, priročen in okreten. Seveda je čas prijatelj

mlajših avtomobilov in v primeri s francoskimi inštitucijami angleške zasnove, so austinove vzmeti precej trde, motor zelo slabokrven.

Morda smo v austinu 1100, ki smo ga dobili za test, nekatere slabosti preveč občutili. Sodimo namreč, da je bil testni avto slab »primerak svoje vrste«. Ne vemo, ali ga slabo vzdržujejo ali je bil slabo uvožen. Kakorkoli že, pospeševal je slabše kot smo pričakovali, kot obeta tovarna in kot so izmerili najbolj kritični tuj preskuševalci.

Čudež prostornosti

Smotno karoserijo vozil BMC 850/1100/1800 smo že večkrat hvalili. Ob testu austin 1100 moramo marsikaj ponoviti.

Zaradi prečno nameščenega motorja je prostor, ki ga motor, menjalnik in diferencial vzamejo karoseriji, tako krašek, da je v notranjosti avtomobila, ki je dolg komaj 3,73 metra, prostora kot v limuzini srednjega razreda.

Da je prostor malodane čudežno izkoriščen, pa ne pomagaa samo prečno nameščen motor, ampak še nekatere druge bitvene lastnosti zasnove: medosna razdalja je izredno velika (le delček karoserije sega čez kolesa), kolesa so razmeroma majhna (ne tako zelo majhna kot se zde), vzmetenje z gumijastimi valji in tekočino potrebuje zelo malo prostora. Zaradi vsega tega ga je za potnike več.

Toda če je pri najmanjšem avtomobilu iz vrste Issigonisovih vozi, pri miniju, lepota povsem v senci smotnosti, pa se nam zdí »1100« še en dokaz, kaj vse zmore nadarjen oblikovalec, čeprav mu

pri krojenju karoserije predpišejo podobne mere. Austinu 1100 je karoserijo oblikoval Pininfarina. Ostala je smotrna, postala lepa.

In je razmeroma stari »1100« še vedno tako nenavaden, da se voznikovo oko še ni navadilo njegove prostornosti — celo preskuševalci, ki vzamejo vsak teden v roke nov avto, potrebujejo meter, da bi se prepričali o izredni prostornosti na videz majhnega avta. Izmerimo! Meter sedemdeset od armaturne plošče do nalonjala zadnjega sedeža — to je srednji razred. Medosna razdalja kot pri velikih večjih avtomobilih. Čeprav se zdí »1100« nizek, je v notranjosti nad glavo potnikov prav toliko prostora kot v na zunaj veliko večjih volkswagenih 1500/1600. In notranjost je širša kot pri po zunanjih merah širšem kadetu.

Sele ko se peljete z austinom 1100 brez metra, občutite prostornost in sončnost notranjosti.

Podobno videz vara tudi pri prilježniku. Od strani se namreč zdí, da je ves prostor porabljen za potnike. Ko odprete pokrov, se izkaže, da je zaradi majhnih blatnikov in vzmetnja, ki potrebuje zelo malo prostora, za priljago veliko več prostora, kot bi pričakovali. Prilježnik seveda ni »breznok« — 275 litrov prostora pa je le »nad ploščo, ki pokriva rezervno kolo in je ob njem še prostor za orodje in kakšno umazano drobnarijo. (Ko smo že pri rezervnem kolesu, naj mimogrede omenimo, da smo komaj mogli verjeti, da je v tako pametnem avtu tako neumno dvigalo: kakšen napor, preden z raglo dvignete avtomobil, da bi mu zamenjali pokvarjeno kolo!)

Praktična oprema

Le zaradi dvignjenega srednjega dela dna karoserije, se nam zdi karoserija austina 1100 konservativna. Seveda v tem apodorus ni kardanske grede in je izboklina pač zato, da je avto bolj trden. Karoserija namreč ni povsem samonosna, ampak ji zaradi večje trdnosti pomagata nositi kolesa in motor močna okvirja.

Zaradi tega se nam tudi zdi, da voznik za noge nima toliko prostora, kot bi si želel. Dobro pa je, da so pedali nameščeni precej naprej, bližje sedežem. Na posebnem volanu angleškega avtomobila se boljše spočije roke, kot na volanah kontinentalnih vozil. Nogam v veselje so tudi mehke preproge. Takšna je oprema, ki se trudi ponarediti vtis gosposkega angleškega avtomobila — za voznike z ravno pipo in rokavicami iz jejenje kože.

V tem prizadevanju pa se nam zdi austin 1100 le nadmestek. Sedeži, ki dobro drže telo, so preobčleni in umetno usnje, ki je, znano, pozimi hladno, poleti pa prevroče.

Merilnik hitrosti je sicer ugodno temen, da se ponoči ne blešči, toda je pravokoten, ne okrogel. Tudi preklopna stikala niso v skladu s sodobnimi prizadevanji, naj bo oblaženo vse na armaturni plošči — res pa vzbujajo vtis avtomobila za tekme.

Naslonjač prednjega sedeža ni mogoče nagibati. Prestavna ročica na tleh omogoča zelo natančno pretikanje, je pa pretrda, vsaj v avtu, ki je prevozil komaj 7.000 km. Stikalo za zasencene luči upravljate z levo nogo.

Jezili smo se na nesinhronizirano prvo prestavo. Motor z dolgim gibom batov bi potreboval menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami.

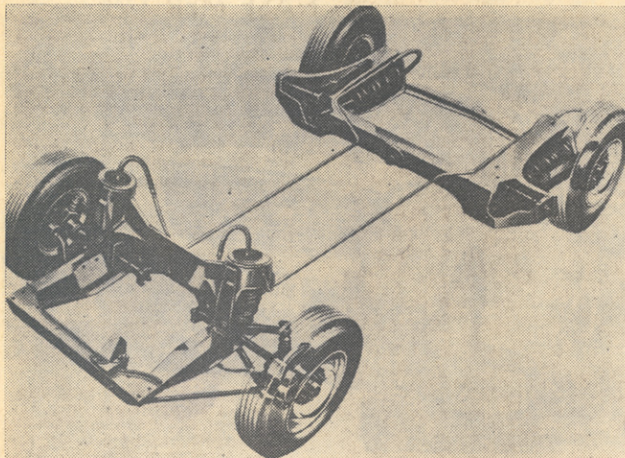
Zastarel motor

Če smo že tako zelo hvalili karoserijo in bomo pri opisovanju vožnje občudovali izredno stabilnost austina 1100, moramo motorju zapisati nekaj kritičnih opomb.

Najprej hvala.

Električna črpalka za gorivo pomaga, da motor vžge takoj — če ste v hladnem vremenu le potegnili gurnb lopute — obr-





Avto plava na suhem, bi lahko dejali vzmetenju hidrolastic. Že večkrat smo ga hvalili, da jeklene vzmeti ne zmorejo vsega, čemur so kos vzmeti s tekočino ali zrakom. Voda, ki ji je primešano sredstvo proti zmrzovanju, je v gumijastih valjih, na katera se opirajo obese koles. Sistem zaklopki skrbi, da voda blazi udarce. Gumijasta valja na eni strani avtomobila sta zvezana tako, da se tekočina pretaka. Če na primer udari prednje kolo, tekočina pritiska v gumijasti valj zadnjega kolesa in vzdigne karoserijo. Pri zadnjih kolesih pomaga gumijastim vzmetem še vzvojnja jeklena vzmet.

nete ključ za vžig. V prostem teku je motor zelo miren, hitro uboga pedal za plin. Pri mestni vožnji se izkaže, ker je prožen. Vožnja po mestu pa z austinom 1100 predvsem navduši zaradi okretnosti kratkega avtomobila. Kdor bi rad po mestu prehiteval, se naj nauči vmesnega plina. Za dobre pospeške namreč prvo prestavo še kako potrebuje.

Ze po ostrem zavijanju v mestu lahko slutite, kako izredno se avto drži ceste.

Se nikoli nismo vozili avtomobila, katerega podvozje bi bilo toliko hitrejše od motorja, kot pri austinu 1100. Celo na stari gorenjski cesti, nam v serpentinah avtomobila nikoli ni zaneslo, pa čeprav smo plin ves čas tiščali do konca.

Kadar je bila cesta prazna, smo zaradi odlične lege na cesti — vzmetenje hidrolastic, ki ima zanjo največje zasluge, smo že pri testu mini coopra v prejšnji številki tako natančno opisali, da ne bomo ponavljali — na potovanju po zavitih slovenskih cestah dosegli boljše povprečne hitrosti, kot z marsikaterim močnejšim avtomobilom.

Kadar pa je promet gost, se zatakne. Ugotovili smo, da austinu 1100, še posebno pri pospeševanju od 60 do 100 na uro, manjka moči.

(Zato smo prav v tej številki tudi objavili test najnovjših bratrancev BMC 1100 — avtomobila austin/morris 1300, ki so mu popravili največji slabosti »1100« —

vgradili so močnejši motor in sinhronizirali vse štiri prestave.)

Pospeški, ki smo jih izmerili na letališču na Brniku v zelo ugodnem vremenu, na povsem suhem grobem betonu tako, da smo motor silili v vsaki prestavi do največje moči, pripovedujejo, da je austin 1100 len.

Seveda se bojimo očitka, da se v naših testih preveč zavzemamo za naglo vožnjo. Pa se ne. Saj razmeroma nizke največje hitrosti sploh ne kritiziramo. Toda avto s tako dobrimi zavorami in odličnim vzmetenjem ni dovolj varen, ker mu pri prehitevanju zmanjka moči.

In zaradi tega sodimo, da bi austin 1100 potreboval sodobnejši, močnejši motor. Ročična gred v samo treh ležajih, daljši gib batov kot vrtna valjev (zaradi tega pri največji moči zelo velika hitrost batov) so znaki, da visoko število vrtljajev motor le slabo prenese.

Odluke in slabosti

Pri vsem tem pa bi bili krivični, če bi ne zapisali, da nam je austin 1100 bolj všeč kot marsikateri avto istega razreda, ki ima živahnejši motor, pa veliko slabše podvozje.

Novi austin morris 1300 je dokaz, da britanski avtomobilski koncern natančno ve, da je »legendarni 1100« potreboval močnejši motor in povsem sinhronizirani menjalnik. Seveda so si predvsem angleški kupci tudi doslej lahko kupili BMC 1100 z močnejšim motorjem. Toda avtomobili te vrste — MG 1100, wolsley 1100, riley kestral in princess 1100 — ki se na zunaj razlikujejo od austina 1100 malodane le po maski na hladilniku, se zde za jugoslovanski žep predragi.

Naj za konec položimo na tehtnico največje odluke in slabosti austina 1100! V skodelico, ki vleče na slabo: pospeške in podvoprečno največjo hitrost, zastarel motor, veliko porabo olja, nesinhronizirano prvo prestavo, precej površno končno montažo in kontrolo v angleški tovarni.

V dobro pa: odlično lego na cesti, izredno prostornost, dobre zavore, prožen motor in skromno porabo goriva.



vse foto: Marjan Zaplatil

Čeprav avtomobil BMC 1100 (predvsem austin in morris) tudi pri nas že dolgo niso več novost, še vedno ne morete verjeti očem, da je lahko v avtomobilu, ki je dolgo komaj 3,73 metra, prostora kot v vozilu srednjega razreda. Oprema austina 1100 je dovolj bogata, ne manjka domisljenih praktičnih podrobnosti: na prednjih vratih so široki predali, na vseh vratih naslonjaki, zadaj blaznini, da lahko potnika naslonita glavo, na izboklinah dna pred zadnjo klopio — pepelnik.

TEST: AUSTIN 1100

Videz	9	Smotrna, skladdna in lepa karoserija. Oblikoval jo je Pintarfarina
Prostornost	10	Štiri vrata, prijašnik 275 litrov, tudi na zadnjih sedežih dovolj prostora za kolena
Upravljanje	8	Neposreden volan. Velik radijski krog. Trda prestava ročica. Prva prestava ni sinhronizirana.
Instrumenti	9	Dovolj natančen merilnik hitrosti. Stevec prevožene poti kaže sto metrov. Termometer hladilne tekočine. Kontrola pritiska olja
Vidljivost	9	Voznik odlično vidi do kod sega prednji del vozila, prav dobro kod zadnji
Največja hitrost	7	Pod povprečjem vozil z 1,1-litrskim motorjem
Pospeški	7	Do hitrosti 60 km na uro komaj še v povprečju tega razreda, od 0 do 100 km na uro pa pod povprečjem
Poraba goriva	8	Gorivo super. Dovolj skromen motor, ki pa, šal, porabi precej olja — do 0,8 litra na 1000 km
Legla na cesti	10	Odlično se drži ceste, za ta denar ni boljšega avta. Tudi v najbolj ostrih ovinkih pri veliki hitrosti austina 1100 ni zaneslo
Udobnost	9	Kolesa na kockasti cesti ropotajo, pa potnikov ne moti. Vzmetenje hidroastično je precej trdo, kar pa na zmerno dobrih cestah ne prizadene udobja. Karoserija nikoli ne zaniha
Motor	7	Odlično vžiga. Zdi pa se zastarel in slabo prenese visoke vrtiljaje. Ročična gred samo v treh letajih, gib batov je večji od vrtilne valjev
Zavore	9	Spredaj kolutine, zadaj bobnaste

TEST

10 - 2

9 - 5

NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 8.500 km, na našem testu 1500 km)

Največja hitrost: 117,2 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, 3 km dolg zalet; zapisana hitrost je izračunana — povprečje štirih voženj).

Največja hitrost, ki jo obeta proizvajalec: 125 km na uro

Kilometer brez zaleta: 43,4 sekunde

Pospeški:

- ▷ 0 do 40 km na uro: 4,9 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 9,8 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 17,2 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 27,1 sekunde

Kilometer z začetno hitrostjo 30 km na uro: 45,6 sekunde (ves čas smo merili v četrti, pri letemem startu do konca pritisnili na pedal za plin — povprečje štirih voženj).

Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 7,3 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 100 km na uro), največ 9,8 litra na 100 km (več zelo strmih vzponov s polnim plinom); na avtomobilski cesti (povprečna hitrost: 110 km na uro) 9,2 litra na 100 km.

▷ po testu: najmanj 8,7 litra na 100 km; največ 10,5 litra na 100 km.

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: ▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,4 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hit. 39,1 km/h
- ▷ kazalec na 60 — res. hit. 57,1 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hit. 75,9 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hit. 94,7 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hit. 111,8 km/h

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiristaktni — vrstni — namakno; preprek vrtna in gib 44,5 x 83,7 mm — glava preostorna 1098 kubikov — kompresija 8,5:1 — največja moč 48 KM (DIN) pri 5.100 vrtiljajih v minuti — največji navor 8,3 kpm pri 2.800 vrtiljajih v minuti — srednja hitrosti bata pri 5.100 vrtiljajih v minuti 14,2 m/sek — ročična gred v treh letajih — viseli ventil — vodno hlajenje (približno 3,5 litra vode); vodna črpalka, termostat, termometer na strukturni plošči — tlačno mazanje (na motor in menjalnik 4,8 litra olja) — precno točni upinjalci HS2 — električna črpalka za gorivo — suh zračni filter — posoda za gorivo zadaj, 38 litrov — akumulator 12 voltov, 85 amperiskih ur — dimazo 24 valcov.

Preses meči: suha enokolutna sklopka, hidravlika nosilca pedala in sklopke — motor svedra, pogonja prednji kolesi — štiristopenjski menjalnik, prva prestava ni sinhronizirana — prestavna razmerja I) 3,62:1, II) 2,17:1, III) 1,41:1, IV) 1:1, vrzalnica) 2,82:1

Voz: Hlaintza za pet osi — štiri vrata — samonosača karoserija na zelo trdnem dnu — obse koles in motor na pomenih okvirih — prednji kolesi na dvojnih prečnih vodilih, vmenenje hidroastične gumijasti elementa so vzmeti in blazinci) — zadnji kolesi na vzdolžnih sibalnik, gumijasti elementi so nameščeni vzdolžno in s kramiki ročico poravnani z obse koles, dodatne vzrojne vzmeti — spredaj kolutine zavore, zadaj bobnaste — pnevmatika ročica zavora na zadnji kolesi — premehtavica 5,50—12, brez srtačice.

Meer in teže: dolžina 3,73 metra — višina 1,35 metra — širina 1,54 metra — medosna razdalja 2,73 metra — notranja širina (spredaj in zadaj) 1,13 metra — radijski krog 11,0 metra (na levo), 11,2 metra (na desno) — od skrajne leve do desne 3,5 zavrtljaje volana — teža praznega vozila 840 kg — dovoljena skupna teža 1235 kg.