

intervalih, vendar je zares uporabna le ena, največkrat pa je treba uporabiti kar hitro, stalno brisanje šipe. Lastnikom škod svetujemo, da kar sami zamenjajo metlice brisalnikov, na primer z metlicami znamke Bosch, ki so boljše in očistijo večjo površino.

Naklon prednjih sedežev je moč spreminjati, vendar je nastavljanje med vožnjo nemogoče. Na armaturni plošči so vrtljiva stikala, ki lahko nepredvidnemu vozniku ostanejo kar v roki. V celoti deluje notranost nepriljavno — čeprav so na več mestih uporabili dobre materiale, so jih slabše obdelali. Celotnemu vtisu se pridruži še neugoden vonj po umetnih snoveh in po lepilu, ki izgine šele po nekaj mesecih.

Rezervno kolo ni več nameščeno v posebnem predalu, ampak neposredno pod prtljžnikom, kar seveda ni praktično, če je prtljžnik poln. Ročica menjalnika prijemlje mehko, več natančnosti bi želeli predvsem pri prestavljanju v prvo stopnjo prenosa. Tudi z gretjem nismo bili zadovoljni, saj je učinkovito le, kadar mu pomaga ventilator, ki ima eno samo stopnjo, pa tudi regulirati ga je težko. Vrtljiva, trikotna okenska najbrž niso vleč potnikom na zadnjih sedežih, so pa praktična za zračenje.

Zaradi slabe izdelave poskušajo nekateri prodajalci škod (žal samo v Nemčiji, op. prev.) sami popraviti napake, ki jih je zagrešila tovarna — zamenjujejo metlice brisalcev, nameščajo boljše pnevmatike, popravljajo lak... Toliko bolj je ob tem žalostno, da se sama tovarna ne pobriga, da bi jim olajšala delo in si ustvarila malo več slovesa. Škoda je edina vzhodnoevropska tovarna, ki ji je uspel omembe vreden izvoz na nemško tržišče, na katerem je izredna konkurenca. Vprašanje je, kako bo v prihodnje.



Austin 1300

Andrej Sedej

Rdeče in črne pike

Če bi podelili na koncu rdeče in črne pike, bi bilo zadnjih seveda več. Začnimo pri bolj veselem koncu!

Pri novi škodi lahko pohvalimo:

lepše, stilistično boljše karoserijo, pri kateri so upoštevali tudi varnost, kar se pozna tudi pri opremljenosti;

škoda je prostoren avto, tudi za popolnoma odrasle osebe, zadnji sedeži se dajo prevrniti;

motor je dozorel in dovolj elastičen;

zadnja vrata imajo varovalke, da jih otroci ne odprejo.

Sledijo črne pike:

nekateri novosti niso dovolj proučene (intervalno delovanje brisalcev),

vzmeti so sicer mehke, blazniki pa niso dovolj močni, zato avto pokimava;

voznih lastnosti se je treba privaditi, ker je motor v zadku, avto rad zapleže v ovinku in je občutljiv na ročni veter;

izdelava je malomarna, lak je slab, karoserija je pri velikih hitrostih preveč hrupna;

rezervnega kolesa ni več moč izvleči pri polnem prtljžniku;

gretje je težko nastavljivo;

sedežev ni moč nagibati med vožnjo;

volan nima varnostne osi;

mazanje vodne črpalke je zastarelo.

Ne bi hoteli prerokovati, vendar smo prepričani, da za nobeno tovarno ni varno, če da v letu 1970 na trg nov model, ki ima toliko pomankljivosti.

Četrtemu avtomobilu „nabiramo“ kilometre, da bomo spoznali njegove dobre in slabe strani. Avto se pravi austin 1300, preskušanju pa superpest. Avto, ki ga imamo v precepu, naši stalni bralci že poznajo, bil je eden izmed štirih na našem primerjalnem testu.

Trajnostni test smo začeli, ko je bilo na številu 10 000 kilometrov, četrtega februarja 1970.

Letošnja dolga zima je pripomogla, da je moral austin že na začetku super testa dati od sebe vse. Zato je tudi poraba bencina nekoliko večja. Pripogle so tudi ježevke, ki smo jih imeli celo zimo na njem. Res, sneg in led austinu ne delata preglavil! Tako smo, čeprav v najslabših pogojih, prevozili z njim že celo Jugoslavijo. Mi imamo na superpestnem avtu Savine gume, ki so odlične. Pogledimo še, kako se je austin 1300 „obnašal“ prvih 8000 kilometrov! Takoj potem, ko smo ga prelepli z napisom „AVTO superpest“, nam je pokazal roge. Električna bencinska črpalka ni in ni hotela delati kot bi morala. Avto je vžgal in tekel samo pri nizkih vrtljajih. Ko smo dodali plin, je dobil motor pre malo bencina in ugašal. Na servisu so ugotovili, da je temu kriva stisnjena cevka, ki pelje od bencinske črpalke k uplinjalcu. Pojasnili so nam, da smo nasledil nekje na snegu. Spomnili smo se poti čez Čakor in smo avtu ta greh takoj odpustili.

Ponagajala nam je tudi vžgalna tuljava. Dokler je nismo zamenjali, je austin ob mokrem vremenu zelo nerad vžgal. Se nekateri malenkosti, kot so: počena cevka na napravi za pranje vetrne šipe, odvija vijaka na prestavni ročici in pa servis na 15 000 kilometrov — pa lahko zaključimo naštevanje opravkov z austinom 1300.

V eni naslednjih številkih bomo že objavili prve superpestne meritve — pri 20 000 kilometrih.

4. 2. do 7. 4.	austin 1300
Stanje številke pri prevzemu (km)	10 000
7. aprila (km)	18 087
Prevoženi km	8087
Poraba goriva (100 km)	10,6 l
Poraba olja (1000 km)	0,9 l
Vzdrževanje po navodilih proizvajalca	14 879 km servisni pregled menjava olja in oljnega filtra
Motno in napake	10 124 km bencinska črpalka ne dela v redu 13 892 km počena cevka na napravi za pranje vetrne šipe 16 583 km odvija sta se vijaka, ki držita prestavno ročico 17 287—17 874 km v mokrem vremenu nerad vžiga
Popravila	10 124 km zamenjali stisnjeno cevko 14 087 km nova cevka za napravo za pranje vetrne šipe 16 875 km prvih prestavno ročico zgožnjevi vijak nadomestili z novim 17 874 km zamenjali vžgalno tuljavo