

# AUSTIN 1300

»Autocar«, Anglija



Modeli BMC 1100 in 1300 so na otoku zelo priljubljeni, saj gredo odlično v promet. Mnogim je všeč prijetna in prav udobna karoserija, drugim pa je morda važnejši podatek, da ima avto prednji pogon, da se lahko pohvali z zelo varno in kulturno vožnjo tudi na slabih cestah. Tokrat smo testirali »1300«, ki ima več kubičkov in precej boljše zmogljivosti kot skromnejši »1100«.

Kupec, ki se odloči za močnejši motor, pričakuje hitrost in pospeške, ki so bolj ši kot pri modelu 1100. Če kupi austina 1300, dobi poleg tega še varčen avto.

Štirivaljni motor z enim uplinjačem ima 1275 kubičkov, največjo moč 60 KM pa doseže pri 5250 vrtljajih v minuti. Ko smo merili pospeške, nismo zbuvali pozornosti s cviljenjem gum, a smo kljub temu dosegli 80 km na uro v 10,5 sekunde, 96 km na uro pa v 16,4 sekunde. Kilometer brez zaleta smo prevozili v 38,8 sekunde, največja hitrost, ki smo jo dosegli; pa je bila 146 km na uro; prav časten rezultat v tem razredu. Prožnost v četrti prestavi nas je zadovoljila, čeprav smo mučili motor, ki se je moral vrteti zelo počasi.

Prestave v tem avtu so dovolj hitre, to pa se pozna pri hitri vožnji, ko je hrup zmeren do nekako 130 km na uro, čeprav zvočna izolacija ni tako dobra kot pri dražjih izvedbah.

Menjalnik testnega avta je povzročal manj hrupa, kot pri modelih, ki smo jih testirali prej, če pa bi bil še tišji, bi bili seveda bolj veseli. Sploh je prestavljanje kar dobro, zdi se nam le, da prav tu austina prekašajo nekateri neposredni tekmeči. Kar zadeva vzvratno prestavo je najbolje, da jo vključite z odločnim udarcem roke.

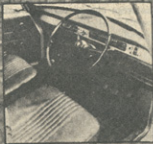


Motor ni posebno sodobno zasnovan, je pa zelo varčen, 8,8 litra goriva na 100 km se nam za tak avto res ne zdi veliko. V zvezi z gorivom še posebej pri vožnji: zapiranje uplinjača je dušeno, tako da se pri nenadnem dvigu noge s plina ne zapre takoj. Očitno so hoteli doseči prijetnejšo, bolj enakomerno vožnjo, zdi pa se nam, da je ta naprava odveč. Ker motor ne prične takoj zavijati, zahteva vožnja nekoliko vaje.

## Prijetna in varna vožnja

Austin 1300 se zelo dobro obnaša na cesti. Upravljanje je natančno, volan se rad vrača v srednjo lego, avto je pri vožnji naravnost zelo stabilen, ne glede na kvaliteto ceste. Bočni veter mu le malo na-

gaja, sploh upravljanje ne zahteva velikega napora, le pri počasni vožnji je volan nekoliko trd. Lastnosti v ovinkih so take, kot pri večini avtov s prednjim pogonom, le da vodenje pri pospeševanju ne postane trdo. Ovinkov se zelo dobro drži tudi na diagonalnih pnevmatikah. Volan je treba dodajati pri vožnji s plinom nekoliko bolj, če pa sredi ovinka odzavmete plin, gre nos avta zelo rad v ovinek. Živčnim potnikom bo všeč, da se avto zelo malo nagiba v ovinkih. S tem avtom lahko voznik neopazno dosega visoke prečne hitrosti, pri tem pa se potniki počutijo popolnoma varne. Ker tudi voznik čuti, da bo avto peljal tja, kamor mu bo on veiel, lahko rečemo, da austini 1300 zbujaajo zaupanje tudi pri hitri vožnji. Za-



#### VELIKI AVTAVT VODORAVNI BDKOAV

vore so dobre, le majhen pedal zbuja vtis, da je sila večja, kot v resnici je.

Dobro vmetenje nas je prepričalo predvsem na zelo slabih cestah. Na poprečnih cestah je vožnja udobna, kljub nekaterim udarcem, ki povročijo gibanje navzgor in navzdol, pri čemer avto ne pokimava, ampak ostane v vodoravni legi. To je pač značilnost Hydrolastic obes. Hrup na luknjastih cestah je večji kot bi ga želeli, zato pa zrak, ki teče ob vozilu, ne povzroča skoraj nobenega svtižganja.

#### Velik avto v majhnem avtu

Novi sedeži so udobni in nudijo zadostno oporo. Na prvi pogled so sicer preveč ravni, pod težo telesa pa se pa lepo oblikuj-

jejo. Zamerimo jim le precej grobo nastavljanje v vzdolžni smeri. Sploh so sedeži v novih avtih primerni le za precej majhne voznike. Temu se sicer da pomagati, le da je prestavljanje sedežev bolj nazaj precej zamudna zadeva. Druga stvar, ki je potrebna popravila ali spremembe, je sračenje in gretje. Nastavljanje gretja je težko, želeli bi tudi sračenje brez propiha, pri zaprtih oknih.

Če so sedeži pravilno nastavljeni, je položaj sedeža in volana boljši za velike voške. Mnogi bi tudi pozdravili manj pokončno os volana. Instrumenti so nam všeč, merilnik hitrosti je zelo natančen. Pri najvišjih hitrostih je kazal celo za malenkost manj, kot je bila resnična hitrost.

Redki so avti v tem razredu, ki imajo toliko prostora za potnike na zadnjih sedežih. Izredno dobro izkoriščen prostor je pač še vedno glavni adut Issigonisove zasnove. Majhna dolžina, ki se iskate pri parkiranju, ima tudi svojo slabost: prtljžnik ni ravno veličanski, vendar zadošča za večino potreb. Za malenkosti je dovolj prostora v velikih žepih, ki so na prednjih vratih.

Ponovno srečanje z avtom, ki mu v tovarni pravijo ADO 16, nam je znova pokazalo, zakaj te modele tako dobro prodajajo. Posebej nam je všeč izvedba s1300c. Več skrbi pri izdelavi nekaterih malenkosti bi se povečalo prednost, ki jo ima ta avto pred svojimi tekmeci.