

AUSTIN 1800

Austin 1800 je na zunaj kratko, znotraj pa nadgovorno prostorno vozilo srednjega razreda, zgrajeno po novi zasnovi firme BMC. Odlikuje ga še nenevadno varnostna vožnja, zmožljivosti pa je nekako srednja.

Priškušanje austina 1800 na dolgi prog je pozitivno odgovorilo na vprašanje, ali je evropska avtomobilska industrija zmožna združiti pritisak drugih, močnejših industrij v proizvodnji vozil srednjega razreda, ki so v Evropi edalje bolj priljubljena.

Do pred kratkim konservativna BMC se je po letu 1959 vendarje raznigrala in v vozil ADO 15 ter ADO 16 prešla k sodobnejšim zasnovam (pogon spredaj), prednji motor, gumijasto vzmetenje, pri ADO 16 hidravilno vezano vzmetenje (hydrostatic). Ob austinu 1800 (ADO 17) se je marsikdo vprašal, če je tak razvoj, ko neve izvedbo nastajajo iz večjih predhodnikov, logičen. Bila so se druga vprašanja; izkušnje danes že omogočajo, da dobimo odgovor.

Austin 1800 ima razpotegnjeno notranjost, na zunaj pa je kratek spredaj in zadaj. Pogon je na sprednjih oseh, motor v prednji izvedbi, vozilo ima veliko površino in trdno stajo, tako da sodi med najbolj zanesljive automobile današnjih din. Za potnike in prtljago je na voljo 70 odstotkov vzdolžnega profila. Tek motorja je zelo tih in lahek, zavoljo razmeroma velike teže (1200 kp) pa vozilo ne sodi med najbolj živahne automobile.

Austin 1800 bi po zakonitostih razvoja moral obravnavati kot naslednika vozila Austin A 60 Cambridge. To pa ni res, ker slednjega še vedno pritojujejo. Res je tudi, da sodi v drug razred, kar zadeva ceno, pa je s približno 2.275 dolarji (cenica v Sveti) kar za 250 dolarjev cenejši od austina 60.

V času dozorevanja austina 60, če se smemo tako izraziti, so se pokazale precej hude pomankljivosti: velika poraba olja, hitra obraba gum, neprijetno obnjanje motorjev v nekaterih okoliščinah in pomankljivosti v izdelavi karoserije. Nekateri lastniki novopečenih austinov 60 se niso pritoževali, ker ni bilo okvar, toda tvrdka je tudi njihova vozila natanko pregleda in odstranila pomankljivosti, kar je za avtomobilsko industrijo vsekakor lepa gesta.

ADO 17 pa je moral prestati kar lepo število sprememb. Res je, da ne posegajo bistveno v izvedbo vozila in se lotevajo samo posameznosti. Je pa teh sprememb zelo veliko, zato se moramo na tem mestu zadovoljiti samo z nekaterimi. Spremembi so med drugim utorno gred, s čimer so ob nespremenjeni moči motorja znižali število vrtljajev od 5300 na 5000 v minutih. Tudi krivilja navora se je spremenila, motor je postal bolj elastičen. Doslej sta bili na voljo dve prestavi, prednje osi. Na mesto manjše (4,188:1) so se dokončno odločili za večjo (3,882:1). Zato je število vrtljajev manjše, hitrost vozila pa nespre-

menjenja. Pri praktično nespremenjeni temenski brzini so se podobno zvečale tudi brzine v nizjih hitrostih.

Vzvratna zavora duši reakcije motorja, ko odvzemamo plin. Izpopolnilo so tudi obesipa motorja in odstranili vrroke prehitre izrave gum. Ce kritično pregledamo karoserijo, bomo ostali brez pripombe.

Predvsem je trdna, kar se takoj vidi na vratih, ki se zapirajo izredno precizno. Dostop je lahek, sedeži izredno udobni, potnikom je na voljo obilni prostor. Prednja sedeža sta oblikovana kot ločena naslanja, tudi debeli ljudje imajo vso sprovo gibanja. Sicer pa so ti sedeži povzročili mnogo kritike, ker ne omogočajo, da bi voznik popolnoma izkoristil izredne kakovosti vozila pri vožnji v ovinkih. Prostor za noge je zadostil velik in udoben. Armatura deska učinkuje raje revno kot zadovoljivo, toda ustreza v celoti. Ima pa tudi svoje pomankljivosti. Stikali za razsvetljavo in na brzalnik štip sta močno naražen, da ju ni mogoče zamenjati. Nerodno je to, da se mora vornikagniti da lepi napres, kadar ju uporablja. Vlogo kontrolnih luči si je najbolje zapomniti na pamet (polnilni tok akumulatorja, oljni filter, pritisak olja in dobre luči), lahko bi jih opremili z napisi. Manjšata in ura v stevec dnevne kilometri.

Vzvodi ročne zavora in drugi vzvodi pod armaturno desko so tudi nekam od rok; če je voznik zavarovan z običajnim varnostnim pasom, ročice niti ne doseže. Droga volana je tako pokončen, da bi se ob morebitni nesreči najbrž ukrivil naprej. Notranja oprema je čedina in preprosta, povaljuje zasluži svetlobna hupa, ki je povezana z vzvodom smernih luči. Prav bi bilo tudi, če bi nočno stikalo za zasenčevanje raje namestili na volan.

Brisalnik šip izredno dobro prekrivajo celo okno in tudi pri močnem dežju brezhibno delujejo še pri hitrosti 120 km.

Kar zadeva upravljanje vozila, je svojska izvedba volana in krmilnega droga, taka kot v avtobusu, zato je treba nekaj časa, da se ju voznik privadi. Ce je voznik sedel ponaknjen čisto nazaj, je volan sploh težko, če ne skoraj nemogoče dooseči.

Zadnji del je v pravem pomenu besede udoben. Celo Če sedež vrtiči tri osebe, se jim na trebu tiščati skupaj in se vsak prenika svobodno. Noge je mogoče iztegniti. Spredaj je dovolj prostora za zamjevidje, torbice in drugo podobno osebno opremo. Prostor za prtljago meri kakje 0,4 m² in je oblikovan tako, da ga je mogoče izkoristiti kar se da gospodarno.

Ogrevanje in zračenje sta odlična, sprožimo ju z vzvoda pod armaturno desko. En vzvod regulira ogrevanje, dragi zračenje; le-to dojava dovolj zraka. Sveži zrak zajemata dve odpinti, ki ju posamiči regulevamo glede na smer in odpintino. Notranji zrak odvajajo odpintne ob zadnjih oknih.

Prednji motor je v bistvu star znanec, ki ima prostornino valjev 1800 kubikov in

pet ležajev za utorno gred. Hod bata je 89 mm, hitrost 15 m/s. Stroj odlično starta, se hitro segreje in tudi pri veliki vročini dobro hlađi. Ropota ni slišati, tudi pri velikem številu vrtljajev se komaj kaj sliši v notranjosti. Ce prisiljeno na plinski pedal, resira vozilo leno, udarci in utrpanja pa so povsem izginili.

Skllopke deluje hidravilno, mehko in progresivno.

Prestave so štiristopne; prva brzina je sinhronizirana. Vzvod za prestavljanje je med prednjima sedežema. Morda bi bil lahko nekoliko daljši. Hod je dokaj tog, hitro menjanje je domala nemogoče. Spremembe prestavnega razmerja osti in preštavnega razmerja v menjalku se je ugodno učinkovalo v obnasanju vozila. V drugi brzini (82 km/h) je možno speljati tudi še zrste strme klance, razlika med 2 in 3. brzino (135 km/h) pa je še vedno občutna.

Poraba goriva je 12,1 litra super benzina na 100 km. Bolj je odvisna od načina vožnje in hitrosti kot od obremenitve. Teži vozila pa popolnoma ustreza.

Vzmetenje in obesenje koles sta posebnosti vseh sodobnih konstrukcij BMC. V vzmetnih elementih je tekocina, vezne cevi so primerno zozenje, s čimer uspešno daje sunke. Sistem naj bi omogočil kar se da udobno vzmetenje. Pri austinu 1800 se to počake na zelo slabih cestah. Odlično je tudi na avtomobilski cesti, medtem ko valovite ceste povzročajo močno občutno nihanje navzgor in navzdol, ki ne bo prijalo občutljivim ljudem; menda prispevajo svoje tudi resonanse. Kotanjasto cesto obvlada vzmetenje odlično. Kolesa in vozilo na cesti dobro leže, v ovinkih se stvori komaj nagne. Voziti tudi mokra cesta in sneg nista neverna. Spremembe obremenitve je komaj mogoče opaziti, bočni veter ne pride do veljave.

Krmiljenje je posredno in do skrajnosti točno, brez sunkov, vendar prednostim nekoliko skiduje močno prestavno razmerje. Kar 4,5 obrata je le preveč za sicer neugoden krog obracanja. V ozkih ovinkah je zategadelj pokraje urno ukrepil, tudi pri nadenadnem izogibanju ima clovek polne roke dela. Pri pliskom volanu to se slasti ni prepostro. Ob obremenitvi z 800 kg bi bilo z ustreznim servomehanizmom krimiljenje dosti lažje.

Zavore so spredaj kolutne, zadaj bobnaste. Sistem deluje enakomerno in je ustrezno zakasnitično. Pritisak je nizek in se nisti po ponovni močni obremenitvi ne vedno bistveno. Naprava za blokiranje boljše deluje, če je zadež vožila obtežen.

Vzdrževanje vozila zahteva kar najmanj čas in napora: menjanje olja v motorju in menjalku, filter in mazanje ročne zavore na vseh 10.000 km. Sicer so potrebne samo še običajne kontrole kot pri drugih vozilih.

Vozilo je nedvomno dobro, obetati mu je mogoče dobro prihodnost.