



Test

Pavle Klinar

AUSTIN COOPER S

Cena: 1.482 \$ in 14.870 Ndin
Zavarovalnina:
jamstvo 204,82 Ndin
kasko 1.189,90 Ndin
Cestnina: 120.- Ndin
Barve, rdeč s črno streho,
siv z belo streho, bel s črno
streho, moder z belo streho
Prodajalec: IMV, Novo me
sto, predstavništvo, Ljubljana,
Titova 172

temu primeren: čim bolj varčno zgrajen, čim večji, čim boljši avto. Z minijem je postal slaven Alec Issigonis, tehnični direktor koncerna BMC: prečno postavljen motor omogoča izredno izkoriščanje prostora, smotno oblikovana karoserija je na zunanaj majhna in na notranaj neverjetno prostorna, na njegove štiri vogale postavljena kolesa, pogon spredaj in motor nad prednjo osjo dajejo miniju izjemno lego na cesti. Po krivem je malokrat omenjen v zvezi z minijem Issigonisov prijatelj Alec Moulton, ki je izumil vzmetenje hidrolastice: naprej za 1100, potem pa so enako vzmetenje vgradili še v mini in v 1800.

Da ima avto, ki je zunaj dolg samo 305 centimetrov, iste mere notranjega prostora kot evropska vozila srednjega razreda — to je bila resnična senzacija, vsaj za tiste čase, preden je Issigonisova pobuda dobila posnemovalce pri Peugeotu in še marsikje. Ker je avto nizko pri tleh, je sicer vstop tak kakor pri amajhnem avtu, ampak ko človek enkrat sedi, ima prostora kot v svetlem avtur. Prilježnik je pr: tako oblikovanem avtomobilu razmeroma majhen, vendar s svojimi 150 kubičnimi decimetri še zmerom uporabnejši kot npr. fiškov.

Da ne bomo govorili na pamet, si oglejmo nekaj števil: v tem razredu, VW hrošč in fiat 850 pa naj služita za primerjavo:
▷ skupna dolžina: VW 403 cm, fiat 357,5 cm, mini 305 cm;
▷ medosna razdalja: VW 240 cm, fiat 202,7 cm, mini 203 cm;
▷ širina v višini kormolcev spredaj/

zadaj: VW 122/130 cm, fiat 120/125 cm, mini 135/130 cm;
▷ višina nad sedežem (do stropa oz. strehe) spredaj/zadaj: VW 95/86 cm, fiat 93/82 cm, mini 92/87 cm;
▷ prostora za noge zadaj največ/najmanj (odvisno od položaja prednjih premičnih sedežev): VW 69/55 cm, fiat 68/58 cm, mini 70/60 cm;
▷ prostora za noge spredaj največ/najmanj: VW 58/47 cm, fiat 60/50 cm, mini 52/42 cm.

In k najzanimivejši številki pristojejo za primerjavo še nekatera druga znana evropska vozila višjih razredov: gre za razdaljo med armaturno desko in naslonjalom zadnjega sedeža. Torej: VW 150 cm, fiat 155 cm, peugeot 404 in renault 16 po 170 cm, opel rekord in ford 17M po 175 cm, mini 170 cm.

Tudi sicer se vidi karoseriji, da so jo oblikovali ljudje z misljo na praktičnost: zelo uporabni predali za manjše kose priljage, v katere se da spraviti nešteto zaljage, steklenic, manjših torb, potlej velik odlagalni predal pred sprednjima sedežema, zaradi pomiknih oken so vrata tanjša in torej notranjost prostornejša, zaradi majhnih koles je na prednjih sedežih več prostora za noge, v silii je celo še odprti pokrov prilježnika mogoče porabiti in naložiti nanj nekaj dodatnih kovčkov.

Idealno se drži ceste

Niso nespametni tisti, ki za vsak avto najprej vprašajo: kako se drži ceste. Čeprav se pri normalni vožnji vsak avto za-

Test cooperja S smo napravili tako rekoč na obroke. Iz servisa ga je odpejal (ukradel, odtujil, kakor pač kdo temu) reče mladi navdušenec, ki se je izdal za našega sodavca. Nakar se je z njim zaletel in čakal smo precej časa, da je bil avto sposoben za dokončanje testa in meritve.

Da mu ne zamerimo, ne bomo rekli! Razumemo ga pa: še za nobenim našim testnim avtomobilom se ni oziralo toliko mladih ljudi, kot za tem minijem s pomembnim dodatkom scooter Sa. Mlajša generacija je metala oči za njim — bolj kot če bi se vozila Brigitte Bardot.

Neverjetna prostornost

Austinov in morrisov mini je nastal v času suške krize (tiste prve, v katero je bil vpleten še Anthony Eden) — in je tudi

nesljivo drži ceste, pride tudi previden voznik v položaj, ko je treba nenadoma ostro zaviti ali zavreti, koga v ovinku preseneti led, ko ga drugi vozniki prisilijo v anormalno, v skrajnostno vožnjo. Takrat lahko dobro podvožje reši človeku življenje.

Austin-morris mini je v tem pogledu nenadkriljiv. So še avtomobili, celo popolnoma drugače konstruirani, ki se prav tako dobro držijo ceste — ampak, rekli smo »Prav tako: bolj ne. Kjer bi marsikateri avto že zletel s ceste, mini varno privzli skozi ovinek. Voznik tega avta ne potrebuje le sole športnega voznika, če mu gre za tako vožnjo: to šolo ima že avto sam.

Seveda, kadar so na gladkem cestišču (ali peskovitem) pri preveliki hitrosti prekoračene vse meje, odpove tudi mini. Zanes mu — zaradi prednega motorja in pogona — navzven prednji del.

Vendar moram priznati, da sem gornji odstavek zapisal po teoriji, ne po praksi: vem pač, da v teoriji mora biti tako — v praksi tega nisem mogel preizkusiti, čeprav sem ga gnal po ovinkih, da me je bilo že posteno strah in sem prej popustil jaz kot avto, ki se je še zmerom natančno držal smeri.

Posebna cooperjeva karakteristika je izredno neposreden volan. Zato zahteva vožnja z njim ne le športno voljo, ampak tudi športno znanje. In predvsem koncentracijo. Tu lahko voznika že majhen zasuk volana spravi s ceste, če ob nepravem času za hip pogleda vstran. Vozniku s športnimi ambicijami pa je seveda tak volan sam po sebi razumljiv kot pogoj za športno vožnjo.

Razumljivo, da športni avtomobili niso mehno vzmeteni — vendar za minija ne bi mogli reči, da je trd. Nasprotno: hidrolastika je kar udobna. Ne ziblje avtomobila, vendar nekako zaplava čez neravnine. Osnovni deli hidrolastike so z vodo (zavaruвано pred zmrzovanjem) povezani gumižasti bobni, ki s sistemom ventilov delujejo hkrati kot amortizerji. Po cereh sta po vezavi prednje in zadnje kolo na isti strani. Če zavozi prednje kolo na vzpetino, se tekočina prelje nazaj in zadnji del avta dvigne, tako da ostane vodoraven. Vendar je vođa trda in guma tudi, zato je kratke sunke s cestišča v avtu kar dobro čutil, zlasti še, ker so vzmetne poti zelo kratke.

9,4 kilograma na konja

Motor cooperje S (štirljalni vrstni vodnohlajeni) ima 1275 kubikov in daje pri 5800 vrtljajih v minuti 75 konjskih moči po DIN. Ker je voz težak komaj 700 kilogramov, vsak konj vleče komaj 9,4 kilograma. Za primerjavo: alfa giulia 12,8 kg/KM, giulia 1600 TI 11,5 kg/KM, BMW 1600 11,1 in 1800 12,2 kg/KM.

Torej je cooper S prava raketa.

Vendar tega ni treba plačati s preobutljivim motorjem. Nasprotno: med vsem testom se je motor obnašal prav čilno, ker ni prenapet, omogoča tudi ležerno snedeljsko vožnjo. Edino pri daljših strmih vzponih po cestah, ki ne dovolijo večje hitrosti, se je motor močno ogrel — pač ni prirejen za sprepočasno vožnjo. Ni smo mogli ugotoviti, ali velja to za cooperja S nasploh ali pa smo imeli v testu pri-

merek s kako manjšo napako v hlajenju. Tudi močno turiranje motorja namreč s pravilo kazalca temperature vode navzgor dol.

Po tri pare prednjih gum na leto

Seveda vožnja s tako raketo ni zastoj. Medtem ko pri gorivu niti ne pretirava — 10 litrov superja na 100 km — medtem ko je za tako hiter avto majhna povprečna poraba, olja pa smo porabili manj kot pol litra na 1000 kilometrov — pomena voznik računati, da bo pogosto kupoval nove gume, zlasti prednje, na pogonskih kolesih.

Zelo močan motor v lahkem avtu povzroči, da je zelo težko speljati s prvo, ne da bi kolesa vsaj malo, komaj opazno, zavrtela v prazno in podrsala po tleh. Celo pri nepredvidnem prestavljanju še iz tretje v četrto se je primerilo, da so kolesa malo sradirala hrapavi beton. K temu je treba dodati, da cooperjeva odlična lega na cesti povzroča že sama po sebi naglo vožnjo v ovinkih, saj voznik preprosto ne čuti ovinka, to pa spet pomeni večjo obrabo gum.

Eno k drugemu — če človek vozi cooper S tako, kot se temu avtu spodobi (in zakaj bi ga sicer kupil), mu prednje gume ne bodo držale delj kot pet tisoč kilometrov. To pa pomeni pri povprečni letni kilometraži naših voznikov že tri pare prednjih gum. Ker pa tisti, ki kupi cooperja S, rad vozi in torej veliko vozi, bo mimogrede nabral dvajset ali petindvajset tisoč kilometrov, torej štiri ali pet parov prednjih gum na leto.



Nerazkošna oprema

Se nekatere malenkosti je treba omeniti, ki človeku grenijo veselje s cooperjem S, veselje, ki je, kar se tiče same vožnje, zares neskaljeno.

Z umetnim usnjem obloženi sedeži so sicer dobro oblikovani, vendar je v zadnjih letih videti precejšen napredek na tem področju, ki pa je šel mimo cooperja. Sedeži iz skaja so pri nekaterih avtomobilih že taki, da se človek le še malo zmoji na njih — cooperjev gladki polivmil pa v poletni vročini priključ človeku volka v kožo in pozimj širi neprijeten hlad.

Tudi malo več instrumentov bi cooperju S mirno lahko privoščili — če so v mar tu, ker gleda nanje samo športno občinstvo, zares potrebni. Že za pomirjenje, če drugega ne. Tako bi si vsekakor želeli števec vrtljajev, če ne še kaj več.

Menjalnik, ki ga je sicer mogoče ravnati z zelo precizno tekočo ročico, nima sinhronizirane prve prestave. Na vzvratno pa se je treba, kot pri vseh austinih in morrishi, posebej privaditi, tako trda je njena zapora.

Tudi tišče opreme, ki sicer sodi v razkošnost, bi cooperju privoščili malo več, saj nasadnje ni tako poceni avto, da bi mogel shajati brez prižigalca cigaret in drugih dosežkov v področja udobja.

Hvale vredne so mehke preproge na tleh.

Grajo pa zaslužijo mnogi vijaki, ki jih je treba vsake toliko časa priviti, če voznik noče poslušati ropotanja zadnjih oken in raznih bakelitnih in kovinskih delov okrog volana in pod njim.

Dokaj strma os volana in zaradi tega poseben položaj krmilnega kolesa, ki nekateri moti pri vseh vozilih iz hiše BMC, zahteva zelo kratak čas, da se človek privadi nanj — potlej pa se mu zdi, da drugače ne more biti. Tudi na sredni med voznikom in sovoznikom nameščeni instrumenti, ki se zdijo sprva (in tudi so) daleč iz vidnega polja, se vozniku, ko se privadi nanje, kar nekako približajo in ga ne motijo več.

Za ljudi, ki znajo

Res, včasih je človeku s športnim srcom kar težko, ko vidi kako alfo ali BMW v rokah voznika, za čigar znanje je še spatek preživela. No, cooperju S take »zlorabe« ne grozijo: ker ni reprezentančen na pogled, ga bo kupil res samo tisti, ki bo z njim tudi znal ravnati.

Kdor pa ga bo kupil, mu bo vožnja z njim neskaljen užitek. Ne za divjanje, ampak za razveseljevanje tistega šestega čuta, brez katerega ni pravega avtomobilista: z njim čuti motor, kako zapoje, čuti podvožje, kako nezmotljivo in nepremakljivo se drži ceste, čuti ves avto, kako do milimetra natančno uboga izkušeno roko. Nobenega plavanja, nobenega otepanja, avto naglo in precizno uboga pritisk na skelerator in prav tako naglo in natančno uboga pritisk na zavorni pedal, ovinkov pa se kar veseli, z eno besedo — v svoji zvrsti je popoln.

Res, prava sreča, da cooper S nima razpotegnjene karoserije, ki jo je moč meriti na metre, da nima kroma in drugega okrasja — tako je gotovo, da ga bodo kupili samo tisti, ki so mu res kos.



V cooperju občutiš kako zapoje motor, kako kolesa grabijo cesto, kako nezmotljivo in nepremakljivo se drži ceste, čuti ves avto, kako do milimetra uboga izkušeno roko.



NAŠE MERITVE

(Meritve smo opravili potem, ko je bil avto ukraden iz servisa in karamboliran, pa le deloma popravljen. Zato so izidi, ki smo jih dobili precej slabši, kot bi morali biti. Za primerjavo navajamo osnovne podatke tudi s tujega testa.)

NAJVEČJA HITROST: 153,2 km/h — (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 3 km).

POSPEŠKI:

- ▷ 0—40 km/h: 3,2 sek
- ▷ 0—60 km/h: 6,2 sek
- ▷ 0—80 km/h: 8,8 sek
- ▷ 0—100 km/h: 14,0 sek
- ▷ 0—120 km/h: 20,0 sek

NATANČNOST MERILNIKA HITROSTI:

- ▷ kazalec na 40, res. hitrost 39,8 km/h
- ▷ kazalec na 60, res. hitrost 57,1 km/h
- ▷ kazalec na 80, res. hitrost 75,6 km/h
- ▷ kazalec na 100, res. hitrost 95,7 km/h
- ▷ kazalec na 120, res. hitrost 118,4 km/h
- ▷ kazalec na 140, res. hitrost 138,5 km/h
- ▷ kazalec na 160, res. hitrost 152,0 km/h
- ▷ Pred karambolom smo z nekontroliranim merilnikom hitrosti dosegli 175 km na uro, kar pomeni približno vsaj 260 km na uro.

▷ Zahodnonemška revija »Auto, Motor u. Sports« je izmerila za cooper S naslednje rezultate: najvišja hitrost 157,0 km/h, pospeški: 0—60 km/h 5,4 sek, 0—80 km/h 8,4 sek, 0—100 km/h 13,0 sek, 0—120 km/h 20,0 sek, 0—140 km/h 34,2 sek.

▷ Italijanska revija »Motore« navaja za cooper S naslednje izmerjene rezultate: najvišja hitrost 160 km/h, pospeški: 0—80 km/h 7,4 sek, 0—100 km/h 11,2 sek, 0—120 km/h 15,9 sek.

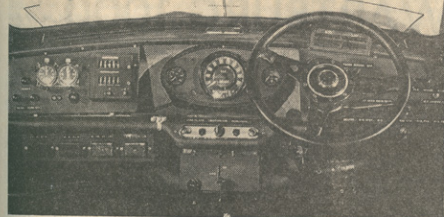
TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritačni — vrstni — vodna hlajenje — vrstna in gld 81,93 x 62,9 mm — delovna prostornina 1275 ccm/rev — kompresija 9,75 : 1 — največja moč 78 KM (DIN) pri 6600 vrtajlih v minuti — največji navor 10,9 kcm pri 300 v/min — specifična moč 59,6 KM (DIN) na liter — dodatni oljni hladilec — olja v karteziji 4,5 litra — suh zračni filter — uplinatec SU HS 2 — električna črpalka za gorivo — dinamo 12 V, baterija 34 Ah — vode v hladilniku 3,5 litra.

Prenos moči: motor in pogon spredaj — enoploščna suha sklopka — štiri prestave, prva ni sinhronizirana — prestavna razmerja 1: 3,20 : 1, II) 2,916 : 1, III) 1,357 : 1, IV) 1 : 1, vrstnika 3,2 : 1, os 3,765, po želji os 3,444.

Voz: limuzina z dvoje vrsti in štiri sedeži — samonosna karoserija — prednji kolesi na posameznih osovih, trapezna vodila, vzmetni elementi z gumo in tekočino — zadnji kolesi na posameznih osovah, vz dolžne ribnike, vzmetni elementi z gumo in tekočino — hidravlična zavora, spredaj kolutne, zadaj bobnata — ročna zavora na zadnji kolesi.

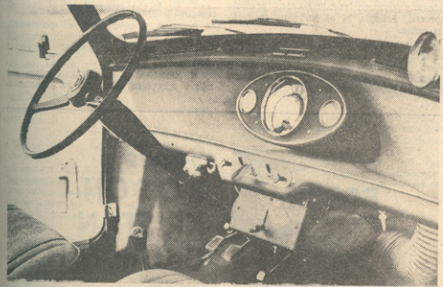
Mere in teže: medosna razdalja 2,03 m, razmik spredaj 1,21 m, odaj 1,16 m, višina od osi do osi 14 cm, talni krov 9,8 m, dolžina 3,05 m, širina 1,41 m, višina 1,35 m, priključnik 150 dm³ dvojni rezervoar za gorivo za skupno 50 litrov goriva, teža 661 kg, dopolna skupna teža 910 kg.



TEST: AUSTIN COOPER S

vse foto: Marjan Zaplatil

Videz	8	Do skrajnosti smotrna oblika, o lepoti ali grdosti ni moč govoriti.
Prostornost	9	Pri teh zunanjih merah izredna.
Upravljanje	9	Zelo direkten volan, zapora vzvratne prestave zelo trda, sklopka neposredna in zelo precizna.
Instrumenti	7	Dovolj natančen merilec hitrosti. Za športni avto preskromni.
Vidljivost	9	Voznik dobro vidi na vse strani.
Največja hitrost	9	Za to kubaturo in to potrošnjo zelo hiter avto.
Pospeški	10	Ze v športnih mejah.
Poraba goriva	8	Se kar varčen.
Legla na cesti	10	Nedosežna.
Udobnost	7	Precej trdo vzmeten, sedeži oblečeni v gladko umetno usnje, motor dobro slisen.
Motor	8	Ni preobremenjen in prenapet. Pri testnem vozilu se je na vzponih pregreval.
Zavore	9	Zelo dobre, primejo enakomerno in zanesljivo.



Cooperji S še nekaj let zapored zmagujejo na najtežjih mednarodnih preizkušnjah. Zlasti slavni so postali po zaporednih zmagah na rallyju Monte Carlo, ki ga imajo za največjega med zimsimi rallyji. Sveveda ima avto za rally še dodatno opremo: takšna je zrnaturna deska cooperja S, s katerim je lani zmagal v Monte Carlu Fincc Maakonon (Izgora). Skromna oprema serijskega cooperja S je ob tem pogledu še bolj skromna ...