



Več kot 16 kilometrov ni vlijudno prevoziti zaradi kolegov, ki prav tako čakajo na novince. Pa sem vendar zavrtel še en krog dirkališča. Na koncu, na progi za preskušanje zavor stisnem zavorni pedal in z zavijanjem gum pa brez rok na volanu, pridrsim k Austinovi ograji.

Takrat spremljevalec, domači časninar (gostje imamo na Silverstonu prednost in razen redkih izjem bodo domačini lahko šele ob dveh popoldne sami sedli za volan) trenutek dalj kot se Angležu spodobi, zadrži smehljaj. Od tistega vjudnostnega „bilo mi je v veselje“, se tu usta raztegnejo do srca: „No, pa imamo končno konja, ki bo lahko jahal derby zoper reault 16!“

Res, inženirji, ki so izpopolnili maxi – reče se mu maxi 1750 – so znali prisluhnuti kritikam časninarjev in kupcev!

Zadovoljen z vožnjo si ne morem kaj, da bi se ne pohvalil: popravili so skoraj vse, kar smo maxiju 1500 očitali na testu v „Avtu“ 30. aprila.

Zabavljali smo: „Poti prestavne ročice so predolge in premalo natančne . . .“ – „1750“ ima toge, natančne zvode, namesto jeklenih vrvi, ki prenašajo gibe ročice v menjalnik. Zdjaj prestavljam skoraj tako dobro, kot bi imel v rokah petpetstopenjski menjalnik alfa romeo.

Pritožili smo se: „Pospeski so še poprečni!“ – Maxi 1750 potegne do 100 km na uro dve

sekundi hitreje (15,3 sekunde) kot njegov prednik, ki ga še izdelujejo, in se poslej imenuje maxi 1500.

Kritizirali smo: „Boljša zvočna izolacija bi morala biti proizvajalcu večja skrb.“ – Čeprav je podvozje in tudi motor pri novincu „1750“ še vedno nekoliko hitro, kadar vozite počasi, je pri velikih hitrostih prav izjemno napredoval.

Ni nam bilo všeč: „Sedeži, ki so dokaj udobno oblikovani, so žal iz umetnega usnja.“ – V novem maxiju so sedeži boljše oblaženi in prevlečeni z blagom, ki diha.

Udobju smo očitali, da „hidrolastyc preveč trdo prenaša v notranjost kratke, ostre udarce.“ „1750“ so vzmetenje preuredili in novinec je gotovo najudobnejši avto s tekočinskim vzmetenjem, kar ga poznamo. Pri njem hidrolastyc ni več vzmetenje, ki udobje žrtvuje izjemni legi na cesti.

Stari maxi nam je utrudil ušesa in zapisali smo: „V armaturni plošči je vse preveč črčkov in zaradi preproste umetne snovi se zdi preveč cenen.“ Oblikovalci notranjosti novega maxija so se vmili k prijetni angleški tradiciji: z lesom so obložili armaturno ploščo in zmanjšali so obroč volana.

Tudi IMV maxi 1750?

No, pri vsej tej samohvali naše dalekovidnosti, bi kmalu pozabil na bistvo novinca, na novi

motor. Na zunaj pa se „1750“ loči od prednika samo po drugačni maski na nosu, – ne na hladilniku, saj je le-ta pod blatnikom.

Ze pri poročilu z londonskega salona sem opisal novi motor in zdaj naj le dodam, kako se sprememba izkaže pri vožnji. 1748-kubični motor, ki so mu med drugim znižali kompresijsko razmerje na 8,75:1, je izjemno prožen. To se še posebej izkaže, ko ga v peti prestavi pospešim s hitrosti 40 km na uro. Stoparica pokaže, da doseže 75 km na uro kar šest sekund hitreje kot prednik „1500“. Tudi največja hitrost je za 16 km na uro večja od maxija 1500. Poraba goriva pa – po tovarniških podatkih – komaj večja.

Slejkoprej je ostal maxi zelo okreten avto. Zaradi novega vzmetenja, ki je udobnejše, pa se nič slabše ne drži ceste kot prej. Pri normalni hitrosti je avto nevtralen ali pa je treba malo dodajati volan in le pri zelo ostrim zavijanju sili nos naravnost. Vsemu temu pomagajo še pasaste gume dunlop.

Znanih odlik: notranjost se spremeni v spalnico, če pa se zadnji sedeži poderejo naprej, nastane velikanski prtlačnik itd., ne velja opisovati; saj so prav takšne, kot pri znanem „1500“, ki ga prodaja IMV.

Ostane le še upanje, da bodo sestavljali tudi tega novinca.

AUSTIN MAXI 1750