



Austin maxi

Maxi skoraj v vsem

Andrej Sedej

V Novem mestu izredno rastejo. Ni dolgo, kar so začeli izdelovati avstin 1300. Kmalu za tem so zapustili tovarno IMV še prvi maxij. Začetne težave, ki so jih krivi angleški partnerji, ker ne dobivajo redno sestavnih delov, nekoliko zavirajo nemoteno proizvodnjo. Predno začnemo opisovati naše izkušnje z enim od prvih novomeških maxijev, pobrkajmo okoli dolgotrajnega rejevanja tega angleškega posebnca!

Pri BMC-tju so imeli austin maxija pripravljene za pre, preden so pristopili k angleškemu koncernu Leyland. Novi gospodari so mu spremeni obliko, ki jo je zasnoval Pininfarina. Lepo italijansko obleko je nadomestila smotno izkoriščena angleška karoserija, ki je neke med kombijem in limuzino. Za osnovo je služil austin 1800 (njegova so vrata) zadek so nekoliko prikrojili, povsem nov je prednji konec. Novi minni clubman ima podobno masko.

Ob predstavitvi austinovega novorojenega je Charles Griffin (eden od direktorjev) razložil namen in pomene novega modela. "Z austinom 1300, še več pa zdaj z maxijem, smo zapolnili vrzel med austinom 1100 in 1800. Na zahtevu trga se je tako rodil prvi angleški avto s petimi vrati in serijskimi petimi prestavami. Ze preizkušene dobre lastnosti austinov: poprek postavam motor in hidrostatično vzmetenje nam je pomagalo, da smo udobno rešili in ustregli zahtevam po prostornem, družinskem avtu. Prostoren pet - sedečni avto lahko hitro spremeni v udobno ležišče ali pa v kombi z velikanskim prostorom za prtljago. Potrošniku smo se skušali še bolj približati z novo konstrukcijo motorja in s petimi prestavami, ki varujejo motor in varčujejo gorivo."

Družinski avto srednjega razreda je tudi pri nas vedno bolj iskan. Mislim, da so se v Novem mestu zato tudi odločili za sestavljanje maxija pred minijem.

Rival v tej kategoriji je maxiju tudi montaeži av R 16, o katerem smo že zapisali svoje mnenje. Na vrsti je novomeški tekmeec, da povemo, kaj mislimo in menimo o njem.

Svež veter pri Austinu

Prelomnica pri Austinu je nov motor z odlično gredjo v glavi. Po starih klasičnih austinovih motorjih je podedoval dolga gba, zaradi česar motor ni tako "živ", kot bi lahko bil, če bi batni imeli krajšo pot. Manjši premer bata ima dobro lastnost, da se mešanica zraka bolje zvrtniči in zaradi tega bolje izgoriva. Posebnost za serijske avtomobile je peta prestava. Ta skrbi, da se pri dolgih potovanjih po avto cesti motor ne vrtil prehitro. Razvijanje 0,8 l s poskrbi tudi za to, da motor išče teče. Pri voljni s peto prestavo porabi tudi manj goriva.

Zadnje obese so pritrjene naravnost na samonosno karoserijo. Pri ostalih austinah so na pomožnem okvirju. S tem so znižali težo, saj sorazmerno veliki avto ne tehta niti eno tono. Na drugi strani pa se zato udarja podvozja bolj močno prenašajo v notranjost avtomobila.

Ocepanjeoblebke je kočljivj naloga. Nekaterim v naši redakciji je bil všeč, drugim ipet ne. Eno pa je jasno, da karoserija avtomobila take vrste in s tako uporabnostjo, ni lahko naloga konstruktorjev. Maxi bi s temi značilnostmi, kot jih ima, bil težko kaj lepši.

Motorja lahko zamerimo le, da je treba prav do 3000 kilometrov delati z njim v rokavicah.

Prva petica: petstopenjski menjalnik

Posrečeno razmerje prestav v menjalniku poskrbi ob pridnem prestavljanju, da je avto na ravnen in tudi v klancih dovolj poskočen. Zgornje moje prestavljanja so za I. prestavo 50 km na uro, za II. prestavo 81 km na uro, tretjo lahko pometgnete do 118 km na uro, s četrto pa brez ikodne lahko vozite 140 km na uro.

Največa hitrost je s četrto prestavo višja (148,2 km/h) s peto pa doseže le 142,2 km na uro. Po normalnih cestah po Sloveniji smo uporabljal pretomno srednje tri prestave, na avtomobilski cesti zgornje tri, na gorskih cestah in po mestu pa spodnje tri. S tako vožnjo smo iz maxija iztisnili največ. Vse prestave so dobro sinhronizirane, le poti so nekoliko predolge. Gibe iz ročice na menjalnik prenašajo jeklene vrvi, ki blazijo sanke pogona. Kljub temu, da ima mehkejši prenos, pa prestavljanje še pretirno. Razpored prestav je dobro izbran. Prve štiri prestave so kot običajno v obliki črke H, peta je naprej, proti desni, zvrtnata pa od volznika nazaj. Ročico je treba nekoliko privzdigniti.

Bencina ne porabi preveč. Pri voljni po mestu porabi manj kot 12 litrov bencina. Poraba naraste le, če vozite stalno z najvišjimi vrtiljami. Za olje vam pri tem avto skoraj ni treba skrbeti. Menjamo ga vsakih 10 000 km. Olje za motor in menjalnik je isto in v istem koritu. Skoraj nič ga ne rabl.

O legi na cesti samo najboljšje

Malo je dražinskih avtov v srednjem razredu, ki bi se lahko pohvalili z boljso lego na cesti, kot jo ima maxi. Prednji pogon, dolga medosna razdalja in hidrostatično vzmetenje poudarja o tem precej. Stranskega vetra skoraj ne občuti. Pri voljni skoraj 4 1/5 vrtiljaje, je preveč posreden, se pa kljub obtežitvi 600 do 700 kg na prednjo os zelo lahko vrtil. Tudi pri parkiranju v mestu volan ni pretirno. Ker pa je os volana pritrjena precej nizko, pri večjih hitrostih in na slabši cesti volan drhtl. Sam obroč volana je precej bolj pokončen, kot pri ostalih austinih in je zato tudi veliko bolj priročen.

Austin in hidrolastik - neločljiva

Hidrostatično vzmetenje poskrbi tudi pri maxiju prej za varno, kot za udobno vožnjo. To vzmetenje zelo

Cena v dinarjih: 39.144,40 din

Cena v devizah: 2.801,00 S

Osnova za izračun republiškega in občinskega davka: 236,50

Cestnina: 170 din

Obvezno zavarovanje: 354 din

Barve: rdeča, bela, temno zelena

Tovarna:

IMV - Industrija motornih vozil
Novo mesto

dobro blaži nihanje in preprečuje avtu nagibanje v ovinkih. Prenaša pa zelo glasno v notranjost udarce iz izboklin na betonski in luknji na slabi cesti. Boljša izolacija glasnega podvozja bi morala biti izdelavcu večja skrb. Servo zavore so odlične. Kot pri vseh sodobnih avtomobilih ima tudi maxi spredaj kolatne in zadaj bobnaste. Njihova učinkovitost (fading) ne pade tudi po dolgotrajnem zaviranju pri voljni s klanca. Na zadnjih koleh preprečuje blokiranje koles regulator zavorne moči. Zavorni pedal in prav tako pedal sklopke sta nekoliko visoko in pomaknjena v desno. Ročna zavora, ki je na pravem mestu med prednjima sedežema, je zelo učinkovita.

K ropotu podvozja, ki smo ga že omenili, gre tudi motor, ki postane v višjih vrtiljih nekoliko preveč glasen in pa že kar značilno angleško, površna, končna izdelava. Pri voljni po ne-povsem gladki cesti se oglašajo črčki v armaturni plošči, v vratih in v zadnjem delu avtomobila. Ko bomo pri nas še kaj več kot delno sestavljali maxije, bi se dalo tu marsikaj storiti!

Obleka po meri

Avto s petimi vrati in tolikšno notranjostjo, kot jo ima maxi, se ne more pritežati med lepote.

To majhno hibo so nadoknadili s praktičnostjo, kjer maxi v svojem razredu nima para. Avto, ki je celo nekoliko krajši kot volksvagen 1200, se ponaša z izredno prostornostjo. Velike steklene površine poskrbijo za zelo dobro vidljivost. Ta avto ni samo za gibčne mladeniče; tudi stari očetje in babice z že otrdelimi kostmi udobno vstopajo in izstopajo skozi vsa vrata.

Sedeži, ki so dokaj udobno oblikovani, so žal iz premejnega amfal V zelo ostrih ovinkih premo pritrjeno zado. Prednji sedeži se pomaknejo za 18 cm, tako da tudi voljni z sošarškakimi merami nimajo težav z nogami. Se ko sta oba prednja sedeža najbolj odmaknjena od armature, imajo potniki zadaj več kot dovolj prostora za kolena. Če položite naslone prednjih in zadnjih sedežev, se avto spremeni v spalnico s skoraj dvometrsko posteljo.

Spartanska oprema

Na skromni, toda funkcionalni, v usnje oblečeni armaturni plošči ni ničesar prevenc. Na obeh straneh sta premešeni šloči za zračenje. Vsa stikala in vzvodni so pogozrenje in breže ostrih robov. Okrogli meriknik in temperaturo vrednosti sta globoko pomaknjena v armaturo. Steklo, ki jih pokriva, je na površini armaturne plošče in je vstavljeno pod drugim kotom kot instrumenta. S tem so se ognili odboja svetlobe. Kontrolni lučki za pritisik olja in dinamno sta na kombiniranem instrumentu. Kontrole za dolge luč in utripalke so pa na vrhnjem robu armature. Na levi strani, ob volanu, je kombinirano stikalo za utripalke, za zasenočeno luč, svetlobni signal in trobljo. Sicer sporedni brisalci z dvema hitrostma brisejo zelo



Angleži so maxija ukrojili tako, da ni ne limuzina in ne kombi. V karoseriji s prireznim zadkom je zato veliko prostora. Pet širokih vrat pa omogoča, da ta prostor v polni meri izkoristite. Čeprav daje maxi vtis velikega in kompaktnega avtomobila, ne meri v dolžino več kot štiri metre.

Na poprek postavljenih austinovih motorjih sta razdelilnik in vžigalnik tuljava na čelni strani. Pri vožnji po mlakah na cesti in pri vožnji v koloni, v deževnem vremenu, se cela čelna stran motorja zmoči. Mokrota povzroči, da se električna iskra sprehaja povsod, kjer se ne bi smela in motor neredno vžiga ali se celo ustavi. Pri maxiju so to preprečili z zaščitno plastično steno pred motorjem (slika na naslednji strani). Na sliki vidite maxija med vožnjo po vodi, ko smo preskušali, če ta zaščitna stena res služi svojemu namenu.





Maxi skozi zadnja vrata. Če prevrnete zadnje naslonjalo naprej je maxi prostoren kombi, če pa ga spustite nazaj, postane udobno ležišče.

veliko površino. Naprava za pranje vetrne šipe je mehanska. Je pa zelo učinkovita in ima precej veliko posodo za vodo.

Na police pod armaturno ploščo lahko odložite precej drobnarije. Predal za rokavice, ki se zaklepa, je res samo za rokavice, ker ima neuporabno oblikovan prostor. Pa še to: videti je, da Angleži malo kadijo (ni žigalnika), njihove dame pa se ne ogledujejo v zrcala (na senčniku).

V maksiju vas ne bo zeblo in vam ne bo vroče

Pri konstruiranju ogrevanja in hlajenja so imeli pri Austinu srečno roko. Gretje se da zelo natanko naravnati in zelo hitro deluje. Za hlajenje in zračenje skrbita premični šobi na armaturni plošči. Tako lahko v mrzlih, pomladanskih večerih kombinirate, da vam greje noge, v obraz pa vam piha hladen, svež zrak. Odvečni zrak najde pot skozi reže ob zadnjih vratih.

Pomislili boste, kako moremo v tem letnem času tako prepičano pisati o ogrevanju. Pri preskušanju, če začitna plastična stena pred motorjem res varuje različno kapo in žigalno tuljavo pred vodo, je bil fotograf preveč zaverovan v fotografiranje. Res, avtu vada zaradi začitne stene ne more do živca! Po pod visoki vodi sem brzel mimo Marjana. Ni bil več suh. No, in ogrevanje se je izkazalo, da je izdatno. Ventilator z dvema hitrostna ogrevanja in zračenja sta poslušala fotografa v pol ure.

Konstruktorji so pri načrtovanju prostora za prtljago pri maxiju zadeli žebelj na glavo. V prizrzanem zadku je prostora za dopustniško prtljago štirih, petih oseb, posebno če izvzamete in pustite doma polico pod zadnjim oknom. Peta vrata sejo prav do poda prtljažnika. Če prevrnete naslonjalo naprej, sprememite limuzino v pravi kombi. Ponoči vam pri nakladanju sveti lučka, ki sicer osvetljuje registrske tablice. Rezervno kolo je pod dnom prtljažnika. Pri menjanju kolesa vam ni treba razkladati prtljage. Smo že kar pozabili? Pohvalo ali grajo? Pač! Domiselo so oblikovane kijeke na notranji strani vrat. Zaklenejo se tako, da jih marsikateri od odraslih ne zna odpreti, kaj šele otrok. Otrokom je tudi namenjeno stajalo pod zadnjim sedežem, ki omogoča, da otroci sedijo višje in lahko na vse strani vidijo.

Na pripravnem mestu sta v zadnjih vratih pepelnika (v srednjem, spodnjem kotu.) Zadnja, peta vrata odpiramo s pomočjo hidravličnih vzmeti.

Dokapiti si boste morali zapah za pokrov motorja, ki se odpira iz notranjosti avtomobila. Maxi ima tovarniški zapah, ki se ne zaklepa in ga je treba odpreti od zunan.

Maxi ima še bistveno lastnost: ni predrag! Boljša zvočna izolacija podvožja in bolj skrbna končna izdelava, (ta bi se morda dala urediti pri nas pri sestavljanju) bi maxiju pridobili več privrženec.

NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 142,2 km na uro (merjeno poprečno zadnjih 200 metrov, zalet 2600 metrov, poprečne štiri meritve v peti prestavi), 148,2 km na uro v četrti (enaki pogoji).

Pospeški:

400 m brez zaleta: 18,5 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 105 km na uro)

kilometer brez zaleta: 37,4 sekunde (hitrost

zadnjih pet metrov 128 km na uro)

0 do 40 km na uro 3,3 sekunde

0 do 60 km na uro 6,5 sekunde

0 do 80 km na uro 10,5 sekunde

0 do 100 km na uro 17,1 sekunde

0 do 120 km na uro 28,1 sekunde

0 do 140 km na uro 59,4 sekunde

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo

40 km na uro v četrti prestavi): 38,3 sekunde

— hitrost zadnjih pet metrov 126 km na uro.

Poraba goriva:

na potovanju najmanj 8,2 litra goriva super na

100 km (nikoli hitreje od 100 km na uro),

največ 9,8 litra na 100 km (poprečna hitrost

100 km na uro). Na avtomobilski cesti s

četrtjo prestavo 11,9 litra na 100 km (popre-

čna hitrost 120 km na uro), s peto prestavo 8,8

litra na 100 km (poprečna hitrost 120 km na

uro).

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 38,2 km /h

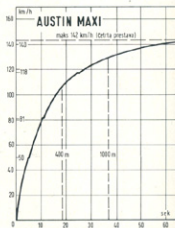
kazalec na 60, resnična hitrost 58,1 km /h

kazalec na 80, resnična hitrost 77,4 km /h

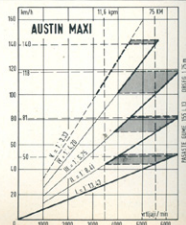
kazalec na 100, resnična hitrost 96,2 km /h

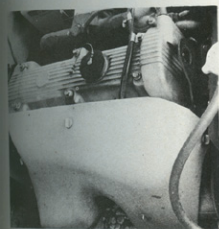
kazalec na 120, resnična hitrost 113,4 km /h

kazalec na 140, resnična hitrost 131,2 km /h



Iz diagrama o pospeških vidite, da maxi nima Plojharjevega motorja na smodnik, ampak da je to potovalni avto z dokaj dobrimi pospeški. Pri merjenju pospekov smo prestavljali pri skoraj 6500 vrtljajev v minuti. Pri teh vrtljajih se zaslišijo podvižni ventili. Motor z dolgim gibom tako visokih vrtljajev ne mara, čeprav izdelovalci zatrjujejo, da mu ne škodijo. Pri normalni vožnji predstavljate pri hitrosti, ko motor doseže nazivne vrtljaje (5500). Iz diagrama lahko razberete, da se pri hitrosti 140 km na uro motor v peti prestavi ne vrtil hitreje kot s 4500 vrtljaji v minuti.





Proti drzju in luzam na cesti je maxijev motor dobro zašiten s plastičnim ščitnikom.

TEHNIČNI PODATKI:

MOTOR: štirivaljni - štiriklatni - vrstni - vrtina in gib 76,2 x 81,82 mm - 1485 kubikov - kompresija 9,1 : 1 - 75 KM (DIN) pri 5500 vrt. v min. - ročna gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (veriga) - vodno hlajenje - motor in menjalnik v isti olini kopti 5,4 litra - vodoravni vplinjač SU HS - suhi zračni filter - žrpalka za gorivo-dinamo Lucas C 40-akumulator 12 V 40 Ah-v hladilniku 5,2 litra vode.

PRENOS MOCI: prednji pogon-petstopenjski, povsem sinhronizirani menjalnik - I-3, 2 : 1, II-2,0 : 1, III-1,37 : 1, IV-1 : 1, V-0,8 : 1, vzvratna 3,47 : 1 - prenos v diferencialu 4,2 : 1 - hidravlično vklapljanje vzmetno, kolturne sklopke - prestavna ročka na poda-pasaste gume 155 x 13.

VOZ: limuzina za pet oseb-pet vrat-samonojna karoserija-posamična obesa-spredaj prečne obese, zadaj vzdolžne - vzmetenje hidrolastik-volan z zobato letvijo-servo zavore-spredaj kolturne zavore, zadaj bobnaste-mehanična ročna zavora na zadnji kolesi-v posodi 41 litra bencina.

MERE IN TEŽE: dolžina 400 cm, širina 163 cm, višina 140 cm-medosna razdalja 264 cm-kolotek 136,5/135 cm - najmanjša razdalja do cestičia 14 cm-rajdni krog 9,3 metra-prtljajnik 283 litrov-teža praznega vozila 979 kg-največja dopustna teža 1375 kg.

VZDRŽEVANJE: menjava olja vsakih 10 000 km, brez mazalk za mazanje.



Merilnik hitrosti in kombinirani instrument sta okrogla in zelo pregledna.

	Kubiki in moč v KM	največja hitrost km/h	pospeški 0-100 km/h	poraba 1/100 km	cena v dinarjih
austin maxi	1485 75	148,2	17,1	8-11	39.144,40
renault 16	1470 55	141,8	17,8	10	34.726,00
audi 60 variant	1496 65	144	16,2	8-10	39.041,30
ford 15 M kombi	1498 55	135	19,5	8	34.605,00
mazda station wagon	1490 78 (SAE)	150	19,9	8-11	43.100,00

REZULTATI

- Videz 8** Avtu, ki je po svojih lastnostih in konstrukciji prej kombi kot limuzina, je težko začrtati elegantne linije. Karoseriji, ki je podobna austinu 1800, daje pečat lepo oblikovana maska, ki spominja na clubmanov prednji del.
- Prostornost 10** Maxi je dolg natanko štiri metre. Volkswagnov hrošč je daljši sedem centimetrov. V tako kratkem avtu je zaradi poprek postavljenega motorja in hidrolastičnega vzmetenja neverjetno veliko prostora. Pet močnih oseb sedi v njem udobno.
- Upravljanje 9** Zelo okreten avto tudi za vožnjo po mestu. Volan je zelo lahкотen in postavljen precej bolj pokonci kot pri ostalih austinih. Pedala so pomakljena nekoliko proti sredini, vendar to ne moti. Prestavna ročka natančna, toda pretrda.
- Vidljivost 9** Odlična vidljivost naprej in vstran. Škrge na zadnjih petih vratih za odvajanje odvečnega zraka skrbijo, da se šipe ne rsijo. V slabem vremenu se zamaže zadnja šipa.
- Največja hitrost 9** Peta prestava skrbi, da je potovalna hitrost skoraj enaka največji; ampak pri nižjih vrtiljajih!
- Pospeški 9** Za avto z 1,5 litrskim motorjem so dovolj dobri, približno v poprečju podobnih avtomobilov.
- Poraba goriva 8** Poprečna poraba na testu je bila 10,8 litra super bencina. V to poprečje padejo ostre testne vožnje in potovanje po naši avtomobilski cesti s polno obremenjenim avtom. Za tak avto je zmerna. Bencin varčujete s peto prestavo.
- Legla na cesti 10** Legla na cesti je podedoval po prejšnjih austinovih modelih, le da ga po ovinkih laže vodite kot ostale, zelo malo se nagne.
- Udobje 8** Udobje zaradi prostornosti zasenič ropot podvozja in karoserije na slabi cesti, pasaste gume in hidrolastik prenašata tolčenje koles na slabi cesti v notranjost. Odlično zračenje s pomočjo šob na armaturi. Sedeli bi morali biti vsaj iz preluknjanega umetnega usnja.
- Motor 9** Motor je nov. Odmično gred ima v glavi, ima pa še vedno dolgi gib in je zelo prožen. Tudi vrtiljake čez 6000 povsem dobro prenaša.
- Zavore 10** Spreddaj kolturne, zadaj bobnaste; zavirati pomaga servo naprava in to zelo uspešno. Odlična ročna zavora.