

AUSTIN MAKSI

Še ni IMV, ampak bo

Ante Mahkota

Prisel sem, Matajev Matija, svoje dni v London in se zagledal v dolge, rne plašče do pete: v maksije. Pa že v Ljubljani niso nič posebnega...

Potem grem, modno zvišen iz »domače« prestolnice v »provincio« in se na novo-meškem kolodvoru zaletim — v maksij. Zadnji krik angleške avtomobilske mode — uradno v delih.

V dobro obveščenih krogih na tovarni postaji — kje pa bi bili lahko o montaži bolje obveščeni? — mi povedo, da se Industrija motornih vozil — IMV prav potihem pripravlja sestavljati 1,5-litrski družinski avto: limuzino, kombi in spalnico v enem.

V tovarni ne »dajejo nobenih izjav«. Pravzaprav bi jih dali, če jih ne bi kasneje napisali. Povedal sem, da se zasebno raje pogovarjam o ženskih maksijih kot o avtomobilih tega imena — pa nič, niti ne za podnaslov dovolj.

Potem smo vsi sprasevali za vogali in zvedeli: montaža se bo začela vsak hipe, napredaj bodo marca, cena 31.000 dinarjev (za podatke jamčim samo do prihodnje številke, ko se bodo pri IMV morda le odločili izjaviti za tiske.)

Montažni svet je najboljši od vseh možnih svetov

Tako je vzklikani jugoslovanski avtomobilski časnikar. Po pravici. Kadar namreč po svetu pripravljajo nov model, je treba dolge noči skrit v grmu čakati na prototip, se otepati policijskih psov, ki stražijo z elektriko nabit ogražo preskusnih poligonov, preden bralcem posredujejo zmazano fotografijo novinca. Kadar se pa v ljubi domovini odločijo za rešitev montažnega programa (za pravilnost izraza tehniško ali slovnično ne jamčimo), greš lepo leto prej na avtomobilski saloni, na primer v London, in voziš novinca, še



preden se komu sanja, da bo to naš novi avto. Pa še whisky ti dajo.

Točili so ga v šotoru koncerna BLMC, postavljenem na dirkališču Silverstone. Na testni dan lanske razstave avtomobilov. Po zasnovi najbolj novi avto BLMC — pomladi predstavljeni austin maksij — sem pričakoval, bo v sencj jesenske zalege minijev. Pa vendar je bila vrsta za vožnjo z njimi presenetljivo dolga.

Vse, kar je namreč čakati in dolgi maksij podedoval od vrste modelov, ki naj bi jo dopolnil med austinom 1300 in 1800, je le vzmetenje hidroelastično in od austina 1800 sposojena vrata. To je dandanašnji (ko zaradi bolj cenene proizvodnje avtomobilske tovarne predvsem goje krominatorko) posebnost, ki priča, da so se Angle-



Najboljši avto za spanje: sedži se pre-rnijo v posteljo 120 x 300 centimetrov.



ži odločili prodreti v tisti razred avto mobilov, kjer so Francozi pred štirimi leti našli svoj boom. Gre za kombi, ki ni samo kombi (in tudi tako ne izgleda) pa je za prevoz velikih tovorov prav tako primeren kot konvencionalni britanski sestate cars.

Zato sem si začel maksija ogledovati z druge strani, kot je v navadi. Z zadka. S pritiskom na gumb se odpro peta vrata, ki segajo od strehe do odbijalca. Dvigniti jih pomagajo hidravlične vzmeti, ki jih obdržijo v vsakem položaju. Potem se odločim premikati opravilo:

▷ snamem poličko za zadnjim naslednjem, da se poveča prtljajnik,

▷ prevrnem zadnjo klop naprej in že nastane nakladalni prostor, s povsem ravnim dnom (širok približno 1,2 metra, 1,4 metra dolg in 85 cm visok),

▷ prevrnem naslonjač zadnje klopi nazaj, poderem naslonjace prednjih sedežev pa je pripravljena garsanjera z dva metra dolgo in 120 cm široko posteljo. (Radio je treba dokupiti.)

Variacije notranjosti se zde v maksiju še bolj izpopolnjene kot v renaultu 16,

ki je doslej v tem veljal za največjega mojstra. In zoper Renaultovo reklamno geslo, da se da zadnje sedeže spremeniti v zibelko, se brani maksij z reklamno fotografijo, kjer dokata, da je v avtu zadaj prostora za kar dva otroška vozička. Zaradi otrok, pravijo, je mogoče tudi privzdigniti zadnjo klop, da malčki laže pasejo radovednost, pa jim to prežene morskoro bolezen.

V njem ne morete verjeti

Vse to vam bo gotovo najprej razkazal prijazni trgovec, če mu boste namignili, da bi radi kupili maksija. (Skupaj z mano upajate, da res prihajajo časi, ko bodo tudi pri nas prodajalci avtomobilov postali prijazni.) In brenil bo v pločevino, da pokaže, kako je močna. Drugeče tudi ne gre. Ni namreč preprosto izdelati tako dolgo, povsem ravno ploščad, ki bi bila dovolj trdna, pa še lahka. Pri drugih avstinih je nosilna platforma okrepljena, pomagajo ji rebra pod zadnjim sedežem, da o pomoči okvirja zadnjega okna niti ne govorim. Maksijeva paluba mora nositi vse sama. In tako je že sicer izjemno solidno izdelana avstinova karoserija — vsi avstini se postavljajo z zelo debelo in

Na razdrapanem betonu dirkališča Silverstone se je pokazalo, da nekoliko večje udobje (zaradi nove rasporeditve vzmeti) ni prizadelo lege na cesti.

trdno pločevino — še bolj robustna in sposobna velikih naporov ter dolgega življenja.

Če pa bi vsem vratom posvečal toliko pozornosti, kot sem jo petim zadaj, bi se moral vožnji odpovedati. Kdo bi me čakal?

Gre mo k naslednjim maksijevim peticam: k petim udobnim sedežem in menjalniku s petimi prestavami!

Sikoz široka vrata se prijetno vstopa. Sedež je precej globoko, pa prijetno oblažinjeno. Kasneje se izkaže (v ovinkih), da je nekoliko preveč ploščat in žal, iz umetnega usnja. Primerno se ga da naravnati tudi za dolge noge. Tudi naslonjač, ki se lahko prevrže v ležalnico, se hitro uredi v primerno oporo hrbtu, takšno, da ostane na zadnji klopi še vedno dovolj prostora.

To kar je svet pred desetletjem občudoval v minju, je do popolnosti izpolnjeno v maksiju. Prav verjeti ne morete, da je lahko v avtomobilu, ki vzame cesti le toliko prostora kot hrošč VW, tako široka in dolga notranjost. Sedim za desnim volanom — minule jeseni se ni bilo na voljo izvoznih modelov z levim volanom, ki smo ga vajeni — in si ogledujem armaturno ploščo.

Volan je manj stovornjaski kot v drugih avstinih in zato ker je bolj strm, bo najbrž kupcem s celine ugajal. Za njim sta dva kroga merilnika: na levi izredno pregledni za hitrost, na desni pa univerzalna urica s kontrolnimi lučkami: za pritisk olja, akumulator, kontrolno oljnega filtra, termometer in kazalec za gorivo v posodi. Angličje se nekako ne morejo odpovedati lučkam, ki jih pritrduje stran od merilnikov. Dve sta: za utripalke in za kontrolo dolgih luči.

Na sredini armature je baterija stikal in ročič: za ventilator, ogrevanje, dvostopenjske brisalnice, ravnanje dotoka toplega zraka. Na robovih sta dva zračnika za prezračevanje vozila — tovarna jima tako močno zauspa, da na vratih ni trikotnega okena.

Pedal so nameščeni skupaj, na litoželezmem tečaju, za katerim se skrivajo hidravlika za ravnanje sklopke, servo naprava za zavore in prenos za plin, kar vzbuja vtis solidnosti.

Dejstva, ki k idealom ne spadajo

Zazenem motor, da bi si šlal, kako brni avstin z odmično gredjo v glavi. Maksijev motor se je namreč odredel vseh slabih avstinih tradicij, le pri dolgem gibu še vztraja. Vse drugo je narejeno po modernih načelih: od vodil za verigo, ki poganja odmično gred do petih ležajev ročične gredi in nastavitve ventilov z vmesnimi ploščicami.

Trije krogi na dirkališču Silverstone so premalo, da bi lahko ocenili prepračanje

Pod ploskim dnom so inženirji našli prostor za rezervno kolo. Na zadnjih, petih vratih se dobro vidijo odprtine za zračne brez prepaha.

austrijskih konstruktorjev motorjev, ki pravijo, da je pri motorju z daljšim gibom, kot je vrtna 81×76 mm — skupna gibna prostornina 1485 kubičnih — lažje oblikovati termično zdrav izogrevalni prostor, češ da se zmes nad širokim batom premalo zvrtni in je zato poraba prevelika.

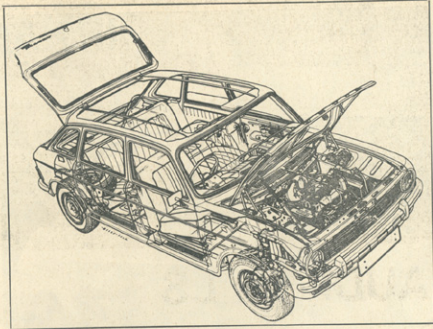
Kakorkoli že, motor ima visoko kompresijo in zmore 75 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti.

Ima pa teh 75 konjev, ki jim Angleži svetujejo piti stooktanski bencin, (tudi nad 98-oktanskim se ne pritožujejo) razmeroma težavno nalogo, saj tehta prazni maks kar 979 kilogramov.

Do hitrosti 100 km na uro se mi je zdel dovolj živahen (tovarna obeta pospešek nekoliko nad 17 sekundami), vite pa bi si želel večjo moč.

Od družinskega avtomobila menda ni zahtevati športnih pospeškov, in ko bi maks svoj pospešek prisluzil z manjšim ropotom, bi bil lahko Albon najj ponosen. Tako pa je zanj treba siliti motor v posameznih prestavah do 6900 vrtljajev. Ropot gre na živce, v prvi nad 45 km na uro, v drugi nad 75 in v tretji nad 105 km na uro.

Mislim, da so se zaradi ropota pa predvsem zaradi manjše porabe goriva — če odmislimo angleško ljubezen za over drive X pri maksiju odločili za petstopenjski menjalnik. Peta prestava je počasnejša od četrte, vendar z njo potujete po avtomobilski cesti s hitrostjo 135 km na uro; ko se motor vrši komaj 4200-krat v minuti! Zaradi karoserije, ki zeli malo šumi,



se takrat odkupi za ropot pri najhujšem pospeševanju.

Če se prepirata dva, še vedno nima kupec dobička

Austrijski izredni lega na cesti smo zapisali še toliko nvala, da jo lahko pri maksiju odčepnemo, žrtvovali so jo večjemu udobju. Gumijaste vzmeti s tekočino so namreč zaradi boljšega udobja namestiti drugič kot na primer v limuzini »L300«. Zato je treba maksiju bolj dodajati volan, še vedno pa je ostal izjemni občutek varnosti, ki potrjuje izzivanje: za spanje ni boljšega avta!

Ce bi radi spali, ko maksji vozi, potem raje ne izberite ceste z ostrimi, prečnimi

izboklinami. Na raspokanem betonu, ki so ga angleški novinarji zareslašč pripravili za preskus, so majhna maksjjeva kolesa v pasastih gumah zelo bobnela. In tudi volan se je precej tresel. Med balami sena se je pa priljubil a veliko neposrednostjo — maksji je bolj okreten, kot večina avtomobilov s prednjim pogonom.

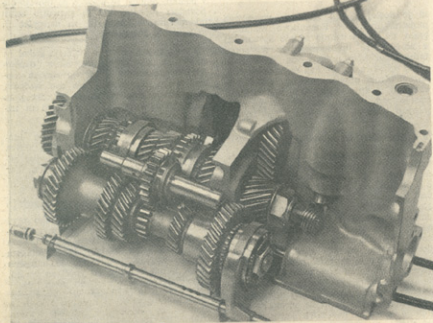
Na razdrapanem betonu so se izkazale lahkotne servo zavore, ki so bile kos tudi najbolj nasilnemu ustavljanju.

Popolnejšo sodbo o tem novem avtu si bom upal zapisati šele, ko ga bomo lahko nekaj tisoč kilometrov preskušali in merili doma, v okviru sуреjene redakcije. Še bolj popolno oceno si obetam od primerjalnega testa med maksjem in Renaultom 16.

Nobenega dvoma namreč ni, da sta sustin maksji in Renault 16 tekmece po kubičkih, po univerzalnosti v notranjosti, po tem, če bosta oba za dinarje.

Doigo se je šepetalo, da bo IMV znel sestavljati minije. Odločil se je za maks. Odkar sem videl velike dvorane, ki so jih Novomeščani že zgradili in jih še zdaj, mi je povsem jasno, da se ne nameravajo zadovoljiti z mini, ampak hočejo maks. Morda jim je pri tem v oporo, da se je Renault očitno zmotil, ko je ocenjeval jugoslovansko tržišče: privedel je preveč »katrec in premalo »lisa«.

Družinski avto srednjega razreda je torej tudi pri nas na pohodu. In če se bosta zanj pošteno spoprijeli dve domači montaži, si kupec od tega lahko obeta samo koristi.



Petstopenjski maksjjev menjalnik ravna prestava ročca ta'lo, da gibe prevažajo jeklene vrvi. Udarci pogona se tako zelo oslabljeno p...našajo na ročico.