

AUSTIN MINI 1000

„Auto, Motor und Sport“

Ta mali avto uživa poseben ugled. O njem krožijo prave legende. Originalna zasnova in neneavadna oblika sta pripomogli, da je postala posebno med mlajšimi vozniki moda voziti mini. Issigonisova konstrukcija je še danes genialna in drugi oblikovalci, ki mu hočejo konkurrati, ga lahko samo še posnemajo.

Na zunaj se mini ni mnogo spremenil. Dali so mu malo drugačno prednjo masko in večje, bolj oglate zadnje luči. Se zmeraj ima 10-colske gume, ki mu dobro pristajajo že zaradi proporcionalnosti, obenem pa tudi omogočajo manjše izbokljene v prostoru za potnike. Zunanje mere ne obetajo dosti. Avto je dolg le dobre 3 metre in širok 1,41 metra. Kdo, ki ga ne pozna (če se še najde tak), bi ga uvrstil pač med najmanjše avtomobile. Angležem pa je uspel »čudež prostornosti«. Motor je spredaj in tvori z menjalnikom in diferencialom zaokroženo enoto. Samo tako je ostal ves preostali prostor v avtu potnikom. Izdelali so precej udobno vozilo, v katerem je tudi na zadnjih sedežih prostora za normalno raščene ljudi in ne samo za »priateljev«. Predalov za drobno prtljago je več, kot jih sploh kdo potrebuje, in tudi prtljažnik popolnoma zadošča za vsakdanje potrebe. Mini lahko mirno uvrstimo v spodnji srednji razred, pa še tam ne čisto na rep.

Ceste se drži »kot narisan«

Z volantom smo se dobro počutili. Čeprav je avto majhen, bi imel lahko malo večji pedal za plin, ker sedanji za daljše vožnje ni najprimernejši. Vidljivost lahko samo pohvalimo, saj mu pri teh merah in ceni niso mogli napraviti večjih oken. S prednjima pomičnima oknoma in zadnjima, ki se odpirata, kot pri VW, se da mini tudi poleti dobro zračiti. Niso nam bile všeč plastične prevleke sedežev, na katerih je poleti zelo vroče. Notranja oprema je še vedno precej špartanska, brez doplačila pa že dobite svetlobno trobljo, smerne kazalce, ki se sami izključijo, ka-

zalec porabe olja, napravo za pranje prednje šipe, tudi varnostne pasove lahko vgrajte takoj, ne da bi bilo treba kaj vrtati.

Mini z normalnim motorjem ni »stršnikov«, kot njegova slavna brata Cooper S. Bati imajo precej dolg gib, pa je motor kljub temu elastičen in varčen. Pospeški ne presenečajo, ne moremo mu pa očitati lenobe, saj smo dosegli v 4, prestavi celo 6000 obratov na minuto in 145 km/h, seveda po blagi strmini navzdol. Od 0 do 100 km/h pospeši v 26,1 sekunde, kilometer brez zaleta pa smo prevozili v 42,3 sekunde. V težkih testnih pogojih je popil povprečno 8,4 litra goriva na 100 kilometrov. Tisti, ki očitajo angleškim motorjem nezmernost pri olju, tokrat ne bodo prišli na svoj račun. Vsakih 3000 km smo dolili komaj liter olja. Novi motor ima 998 kubikov in 38 KM (DIN). Na ravni cesti doseže največ 123 km/h in preprečili smo se, da je merilnik hitrosti zelo točen. Odstopa manj kot za odstotek.

Ena največjih minijevih odlik je, da se prav fantastično drži ceste, na kar opozorijo že široko postavljena kolesa. Morali bi iskati med mnogo večjimi vozili, da bi mu našli par. Na valoviti cesti lahko pride v ovinku do Lahnih stranskih pomnikov, ki pa avta ne spravijo s tira. Vzmetenje hydrolastic — pravo Kolumbovo jajce — včasih malo zmanjša udobje, zato pa mnogo pripomore k večji varnosti. Volan je lahek in precizen, voznik sploh ne občuti, da avto vlečeta prednji kolesi. Ce smo še takoj podili skozi ovinke, nas mini ni nikoli razočaral. Volan je treba malo dodajati. Bobnaste zavore so solidne in tudi po večkratnem zaviranju ne popustijo. Stiristopenjski menjalnik ima prvo prestavo nesinhronizirano. Prestavna ročica je angleško trda, vendar ne preveč.

Na koncu ne moremo mimo tega, da še enkrat poudarimo: mini zbuja — ne po krivici — med vsemi avtomobili svojega razreda največ občudovanja. Zadnje čase prodira čedalje bolj tudi k nam. Lastniki so z njim zelo zadovoljni, morda tudi zato, ker se jim ni treba bati, da bodo ostali neopaženi.

