

AUSTIN MINI 1000

Jeseni 1967 so napovedali rojstvo mlajše različice malega revolucionarja britanske avtomobilne tehnike, ki je poleti 1959 presenetil svet in odtlej doživel milijonske uspehe. Tudi novi mini je obdržal značilnosti prednikov: spredaj povprek nameščeno enoto motor — menjalnik, prednji pogon, mala kolesa, na vseh štirih vogalih avtomobila gumijaste in hidravlične vzmeti hidrolastyc, karoserijo kot zaboj in za doplačilo smotrni samodejni menjalnik.

Novo pri letniku 1968 je le večji motor (gibna prostornina 988 kubikov), nova maska hladilnika, širše zadnje okno in večje oglate zadnje luči.

Za prednje sedeže bi dejali, da so bolj polepšani kot izboljšani, prestavna ročica je sedaj pri miniju kratka kot v hitrih oopgrih, in z vsemi temi spremembami se mini po novem imenuje MkII, kar pomeni serijo mark.

Klan minijev je številčen. Po imenu in tudi po vsej drugem, razen nekaj drobnarij, sta si povsem enaka minija austin in morris. Bolj luksuzni in tudi na zunaj drugače oblikovani so miniji wolseley hornet in riley elf, ki jih pri nas ne prodajajo. Cena pa je podobna devalorizacijske funta.

Namesto veliko besed — skice

Ne bomo ponavljali najznačilnejših oblik minija, prav premišljeno je izkoriščen prostor. Ker je motor nameščen povprek, je v izredno kratkem avtu — dolg je komaj 3,05 metra — dovolj prostora za štiri. In ker je prtljažnik majhen, je v notranjosti mnogo praktičnih skošarica na vratih, ob zadnji klopi in pod njo ter na polici pod armaturno ploščo. Merilniki so sicer veliki, niso pa nameščeni neposredno pred voznikom.

Po naši sodbi je mini zelo varno vozilo, saj se odlično drži ceste, je okreten, voznik ima dober pregled, avto pa dobre zavore. Minijev oče, inteligentni inženir Alec Issigonis k varnosti prišteva še to, da voznika ni dobro preveč razvajati, saj ga preveliko udobje poleni, postane zaspan in ne pazi dovolj na promet.

Vse, kar smo doslej zapisali, velja tudi za stari mini; pri preskušnji novega nas je seveda najbolj zanimalo, kaj je avto pridobil z novim motorjem. Da ne bi pozabili, naj ponovimo, da ima motor minija 850 848 kubikov, minija 1000 988 kubikov, da je novi motor 4 KM (DIN) močnejši in doseže največjo moč pri manjšem številu vrtljajev kot »850«. In da je navor litrskega motorja za 18 odstotkov večji kot v 850 kubičnem.

Ker so spremenili tudi prestavno razmerje, je avto bolj prožen, motor manj ropota, največja hitrost pa je komaj kaj večja kot pri miniju z manjšim motorjem.



Zato pa »1000« precej bolj pospešuje, se hitreje vzpenja, v tretji in četrti prestavi je motor veliko prožnejši.

Prihodnost je njegova

Mini se odlično drži ceste. Voznik je vedno na novo navdušen nad tem, kako se mali avto drži ceste, kot bi se zažri v asfalt. Če v ovinku dodajate plin, je treba tudi volan zelo dodajati, se pravi avto siliti v ovinek. Če pa odvzimate plin in si še malo pomagate z zavornami, avto zelo rad zavije. To lastnost prednjega pogona izkušeni vozniki minijev imenujejo kar minijev servo-volan.

Vzmetje, očitno po Issigonisevi teoriji, vedno na novo tako strese potnike, da ne morejo zaspati, če le zapeljete s povsem gladkega asfalta. Vzmeti so precej trde. Slej ko prej je torej mini avto, ki se povsod prebije in zna z njim vsako ravnati.

Medtem ko ima novi BMC 1300 povsem sinhroniziran menjalnik, je v miniju prva prestava še vedno nesinhronizirana, in šele sedaj obetajo, da jo bodo. Po mestu je sicer resda mogoče zelo počasi voziti tudi z drugo, v strm klanec pa je nesinhronizirana prva očitna pomanjkljivost.

Izboljšali so tudi bobnaste zavore, zavorni pedal ni več trd, kot je bil. Zavore so povsem kos večji moči motorja. Naš avto je po svojem nepreverjenem merilniku v drugi dosegel 60 km na uro, v tretji skoraj 100 km na uro, v četrti pa nič več, kolikor obeta tovarna.

Naj povzamemo naše vtise. Mini je slej ko prej prostoren avto za mesto in za daljša potovanja. Vožnja je varna, vendar nas moti, ker je notranjost premalo oblagajena. Večji motor je napravil avto bolj živahen in prožen. Vzmetenje je precej trdo, prtljažnik majhen. V ovinkih se mini le malo nagne, tudi na dolgih valovih na cesti ne pokimava. Volan je nastančen in ga je lahko ravnati, žal prva ni sinhronizirana. Pregled je na vse strani dober. Novi mini ima manjši rajdni krog.

Skoraj devet let po premieri je mini še vedno nenavaden avto kot nekoč. Ne prestante izboljšave in ne nazadnje združitev koncerna BMC z Laylandom zbuja jo upanje, da bodo popravili tudi tisto, kar danes kritiziramo.