

Več kot dve desetletji sta pretekli, odkar je sloviti Alec Issigonis s še bolj slovitim minijem zakoličil -filozofijo- velikega avtomobila v majhni pločevini. Medtem se je zgodilo marsikaj, predvsem pa so imeli oponašavci na voljo dvajset let, da so se od Angležev naučili izdelovanja malih avtomobilov in tovrstno »znanost« dopolnili z novimi prijemi. Razen tega je majhen avto pod silo energetskih okoliščin pridobil na veljavi in pravkar minulo desetletje je natreslo številno družino velikih malčkov od fiata 127, renaulta 5 in peugeota 104 do VW pola, forda fieste, citroëna vise, fiata pande, kopice malih -japoncev- in našega juga.



Austin mini metro

# Dvajset let pozneje

**Anglež na lovu za zamujenim – Spet prostorski čudež – Sodobni malčki, ki bi si zaslužili malce boljše motorje in menjalnike**

jeni iz starega minija, nameščen dokaj položno, pa od voznika zahteva, da sedež pomakne naprej in sedi bolj pokončno. Težko je reči, če gre za preskušeni prijem v prid kolonom zadnjih sopotnikov ali pa le za angleško starokopitnost.

Sicer pa velja pri prostornosti poudariti, da zaradi udobja potnikov ni bilo treba skubiti prtljažnika. Dokler sta zadnja klop in policca na mestu, s svojimi 210 litri sicer ni velika, a vsekakor še v običajnih mejah za male avtomobile, posebno »velikost« pa mu daje

pametna delitev zadnje klopi pri dveh tretjinah širine. Tako pri tretjini podre klop ob kopicji prtljage zadaj potujeta še dva ne preveč zajetna odrasla, dva otroka pa zlahka, s podiranjem cele klopi pa se metro seveda spremeni v dvo-sedej, prtljažnega prostora pa nastane za 1,3 kubičnega metra.



Čeprav smo nove malčke vozili najprej na premieri v Angliji (z desnim volanom), potem pa prime-rek -HLS- na daljši preskušnji še doma in v bližnji soseski, nam ni bilo treba dvakrat gledati za ugotovitv, da je od minija za 35 cm daljši, 15 cm širši metro povsem drugačen avto in da res sodi v razred sodobnih malčkov. Pri tem so Angleži ponovno dokazali, da so res mojstri prostorskih čudežev, čeprav je metro z zunanjo dolžino 3,40 metra za deset in več centimetrov krajši od svojih neposrednih vrstnikov (krajši od njega je fiat panda s 3,88 m), jim je po notranji prostornosti vsaj dorasel, zvečne pa jih prekaša. Ob tem, da je na prednjih sedežih dovolj prostora za doigine, tudi trojtev, da je na zadnji klopi prostora za tri odrasle, ni tako domišljjava, kot smo vajeni pri drugih avtomobilih splojnega razreda. To ne velja le za notranjo širino, marveč tudi za kolena zadnjih sopotnikov – pa čeprav deloma na račun vozniku vsiljenega položaja za volanom. Le-ta je namreč, tako kot smo va-

## ROBOTI SO NATANČNI

Kar se zunanje videza tiče, imajo seveda »vsake oči svojega maljarja«, a reči gre, da je funkcionalnosti podrejena karoserija Angležem vendar uspela tudi oblikovno, čeprav bi na njej težko našli kakšno izvorno potezo. Podajmo le še to, da je mini metro -nefotogeničen- in v resnici lepši kot na slikah.





Sicer pa gre ob karoseriji povedati pomembnejše stvari. Leyland je pri prizor kar nekaj grozljiv: v dveh dolgih vrstah postavljeni »nestvori« - s kleščami na dolgih rokah sarijo po nastajajočih karoserijah, nekoliko ropotajo, nekoliko strasajo varilne iskre, ljudi skoraj ni videti.

Stavljanje karoserij sem imel prilžnost videti in reči je treba, da je prizor kar nekaj grozljiv: v dveh dolgih vrstah postavljeni »nestvori« - s kleščami na dolgih rokah sarijo po nastajajočih karoserijah, nekoliko ropotajo, nekoliko strasajo varilne iskre, ljudi skoraj ni videti.

Kakorkoli že: karoserije, ki jih jeklene pošasti vsakič 42 sekund spustijo iz svojih rok, so izdelane do desetinke milimetra natančno, število zaposlenih v karoserijski pa je za dve tretjini manjše kot pri klasični proizvodnji.

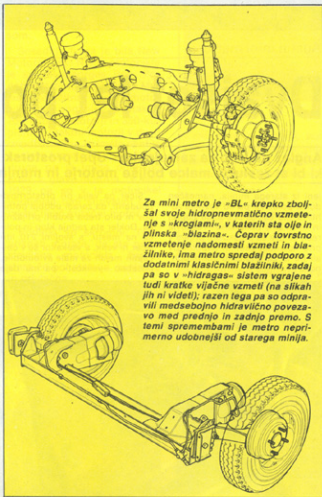
Računalniki so imeli veliko dela tudi pri načrtovanju karoserije, tako da ustreza vsem zahtevam po varnosti v primeru trčenja, sodobni postopki pa, tako trdijo v tovarni, zagotavljajo visoko raven zaščite pred rjavenjem.

## PET RAZLIČIC

Mini metro ima eno samo obliko karoserije, dvojna vrata in dvizna vrata na zadku, po opremljenosti pa je (obemen z izbiro treh motorjev) različic pet.

Že pri osnovnem, najcenejšem primerku nekaj serijskih pritisklin, kot n. pr. greta zadnja šipa, zadnje meglenske, električni pralnik in dvostopenjski brisalnik vetrone šipe, dokazuje, da tovarna pri opremlenosti ni pretilirano varčevala – vendar pa bi se tudi osnovni različici prilagel brisalnik za zadnjo šipo, ki se v slabem vremenu pridno maže. Po drugi strani gre omeniti, da so med kontrolnimi lučkami pri vseh različicah tudi takšne, ki jih v tem razredu avtomobilov nismo vajeni – za obrabo zavornih oblog, napake v zavorni napeljavi, zategnjeno ročno zavoro, neprizevane varnostne pasove, izvelčen čok...

Seveda se oprema stopnjuje naprej. Model L ima med drugim že deljeno zadnjo klop in zadnji brisalnik, k »HLE« - sodijo tudi halogenski žarometi in kvarčna ura. »S« - uo vsem, kar imajo primerki pod njim, dobi še merilnik vrtiljagov in servo zavore, medtem ko je najlaksusnejši HLS znotraj v plavem obločen v žamet. Povedati gre, da so vsi mini metrovi znatraj prekriti s tekatilnimi preprogami in da imajo lepo oblažinjene sedeže, ki



Za mini metro je »BL« - krepko zboljšal svoje hidropnevmatično vzmetenje s »krogami«, v katerih sta olje in plinska »blazina«. Čeprav tovrstno vzmetenje nadomesti vzmeti in blažilnike, ima metro spredaj podporo z dodatnimi klasičnimi blažilniki, zadaj pa so v »hidragas« - sistem vgrajene tudi kratke vijane vzmeti (na slikah jih ni videti); razen tega pa so odpravili medsebojno hidravlično povezavo med prednjo in zadnjo premo. S temi spremembami je metro nepri- mernejšo udobnejši od starega minija.

pa so lepše oblikovani –po očesu–, kot pa »po telesu«. Za udobje in oprirjanje telesa v ovinkih več kot: ocene »zelo povprečno« - no dobi.

Nekaj razlik je videti tudi zunaj, predvsem v obliki okrasnih letov in različnih žarometov – boljši primerki (od HLE navzgor) imajo utripalke vgrajene ob žaromete, cenejša dva pa v odbijalcih.

Z izjemo pod armaturno ploščo »obesnih« - prežračevalnih in ogrevalnih naprav, ki silijo v voznikovo desno nogo, je namestitev opreme in stikal priročna, najbolj pa ugaja oblika prostora za dronarije na armaturni plošči in (razen pri najcenejšem standardnem modelu) v žepih na vratih.

Eno z drugim: mini metro je, kar se tiče oblike, prostornosti in opremljenosti, uspel sodobno mali avtomobil. Žal pa bolj ali manj luksuzno »podrobje« - v notranjosti metrojev med vožnjo krepko motijo pogonski agregati, ki ne zbujajo ravno navdušenja.

## MOTORJI Z BRADO

Motor in menjalnik je mini metro podedoval od starega minija in drugih manjših avstinov in s tem je že marsikaj povedanega. Čeprav so se v tovarni potrudili in, kot pravi Leylandov glavni v razvoju, Ray Bates, »boljšali praktično vsak del«, kaj več kot to, da so s starih pogonskih agregatov zbrisali nekaj prahu, niso dosegli. Motorji še vedno hropejo in tresajo, menjalniki »zavijajo« - in imajo nenatančne prestavne ročice z dolgimi gibi, sklopke prijemljejo sunkovito. Vse skupaj se – v primerjavi s stimeriki miniji – sicer dogaja nekoliko tiše in manj izrazi- to, a vendar se.

In uganka ob izbiri motorjev! Med dvema litrskima motorjema je vsega za 2 KM razlike (4,5 odstotka) in povsem bi zadoštal samo eden; zaradi boljših izkoristkov listi z višjo kompresijo (glej tehniške podatke) saj drugih razlik med njima praktično ni.

Boljša priča Avstinskih motorjev je njihova varčnost pri porabi goriva – s sodelovanjem aerodinamične karoserije (C, glede na vetrovni tunel, v katerem je izmerjen 0,39 do 0,41). Se posebej varčen je na nizko porabo porabo naravnani »metro HLE«, ki ima ob litrskem motorju »dolgi« - diferencial, ki sicer sodi k 1,3 litrskima motorjema S in HLS. Seveda pa so je pri takšnem varčevanju treba sprizniti s slabšimi pospeški.

Kljub veliki reklami na račun nizke (seveda norme) porabe in dejansko ugodnih števil, ki smo jih namenili primerku »HLS« - (glej

