



AUSTIN MORRIS 1300

„Mot“ - ZRN

Na lanskem londonskem avtomobilskem salonu smo opazili BMC 1100 s povečano prostornino motorja. Ceprav je nedavno združitev BMC z Laylandom postavila v negotovost nekatere modelje, ki jih ne bo več na tržišče, pa bo nov motor v uspešni stari karoseriji za gotovo še prizajal s tekočih trakov tovaru Morris in Austin — razlika je vidna le na maski motorja.

Štirivaljni motor je razvit iz motorja cooperja S z vrtinjo 70,61, gibom 81,28 mm in glono prostornino 1275 kubikov. Ceprav tovarni sledi modernim načelom, ko je površina vrtino in zmanjšala gib, je motor eden redkih, ki ima ročično gred v same treh ležajih.

Poznamo uspeh, ki ga je doživel prečno nameščen motor, kakrsen si je že utri pot uudi v avtomobile drugih tovarn. Menjalnik je nameščen pod blokom motorja, prestave so vse sinhronizirane, pretikamo pa jih z ročico na tleh. Torej nobeih posebnih prememb. Hlajenje je prav tako kot pri 1100k vodno z zaprtim hladilnikom, odpovedi pa so skrb, ki so jih povzročali lastnikom, ker se motor ni dovolj dobro hladil. V našem testnem avtomobilu je bil kazalec termometra vedno v območju normalne temperature.

Medtem ko morris 1100 ni zmogel več kot 126 kilometrov na uro, smo pri 1300k izmerili resnično največjo hitrost 136,9 km

na uro. Motor, ki ima pri 5000 vrtljajih 53 KM, pospeši od 0 do 80 kilometrov na uro v 13,1 sekunde, od 0 do 100 pa v 21,6 sekunde. Manj vrtljajev pri visokih hitrostih, z večjim, 1,3-litrskim motorjem, pride kar prav, ko vozimo po avtomobilski cesti.

Stopnjevanje štirih prestav je ugodno, sinhronizacija dobra, tudi ko pretikamo v prvo prestavo. Ročica pa je še vedno nekoliko nenatančna in včasih pretrida.

Pri porabi novi austin-morris ne preseča, prej bi rekel, da počne nekoliko preveč za svoje zmogljivosti. Pri povprečni hitrosti 70 km na uro, ko smo vozili umirjeno, je porabil 8,9 litra, pri ostri vožnji na dolge relacije pa 10,1 litra na sto kilometrov. Največje porabo smo seveda namerili v mestu; najmanj 10,5 in največ 12,0 litra goriva super.

Tak je kot MG 1100

Austini in morrisi s 1300-kubičnim motorjem se prav tako dobro džijo ceste kot predhodnik. Lahko rečemo, da več kot dovolj dobro za svoje zmogljivosti. K temu največ pripomorejo povprečno postavljen motor, prečni pogon in celotna zasnova avtomobila, ki ima zelo nizko težo. Gume so navadne, in če pretrivamo, avto v ovinku nekoliko zdrisne, toda lahko ga je ujeti.

Volar uboga voznika, ni pretred, tudi pri parkiranju na nagaji, ima pa prevelik ravninski krog — več kot enajst metrov.

Nad zavorami se ne moremo pritoževati, svoje delo opravljajo učinkovito in se ne utrudijo niti pri dolgem zavirjanju pri vož-

nji nizadol. Ceprav so koluti prednjih zavor majhni, skupaj z bobnastimi zavorami na zadnjih kolesih dobro zavirajo in ne zatevajo preveleikega napora.

Seveda imajo BMC-jevi avtomobili blazine hidrolastik, tudi s1300 ni izjema. Ceprav se zdi pri majhni hitrosti vzmetenja hidrolastik premehko, pri velikih pa pretrdo, vendar prenasa obremenitve.

Morrisu zamerimo, da nima naprave za zračenje. Pri veliki hitrosti sicer ni prepela, če odpremo vrtljivo trikotno okence, vendar to ne zadostuje. Grejje je zadovoljivo, če vključimo prvo stopnjo ventilatorja — druga stopnja, ki je preglašena, pa je dobra, ali hitro odmrzovanje venzke šipe.

Sedeži niso udobni, naslonjalo ni mogoče sprememniti nastavna. Udobnosti v prid pa je prostoren prostor za potulike, tudi za dolgine. V avtomobilu je veliko pripravljenih mest, kamor edolično drobnjarjijo, prtičjaški sicer ni posebno velik, vendar ga lahko dobro izrabimo. Preglednost na prej je povprečna, nazaj pa zelo dobra.

Na enostavni armaturni plošči so vsi osnovni instrumenti. Brisiči atekel je vedno namajo dveh hitrosti.

Z novim 1300-kubičnim motorjem so austini in morrisi pridobili dolgo zaželeno boljše zmogljivosti — približno take, ki jih je imel 1100-kubični motor MG v podobni karoseriji. Drugo se v glavnem ni spremenilo. Najbolj privlačna je za gotovo edilčna lega na cesti. Škoda, da tovarna ne popravi nekaj malenkosti, ki kvarijo včasih avtomobil.

Austin 1300 je pravzaprav »1100« z močnejšim motorjem in povsem sinhroniziranim menjalnikom. Belje pospešuje, od 0–100 km na uro v 21,6 sekunde.