

Autocar

HILLMAN HUNTER SUPER



Potem ko je na lanskem londonskem salonu razglasil britanski Chrysler racionalizacijo proizvodnega programa, so ostali v tem razredu samo še štirje modeli; eden od njih je hillman hunter super.

1725-kubični motor zmore 61 KM pri 4700 vrtljajih v minutu. Za 933 kg težki avto pomeni to poprečne zmogljivosti. 80 km na uro doseže huter v 11 sekundah, 97 km na uro pa v 16,2 sekunde. Največja hitrost avta je 143 km na uro, mestna poraba pa je bila 12,1 litra goriva na 100 km.

Praksa boljša od številk

Številčni podatki za avto s 1725-kubičnim motorjem ne vzemirajo preveč. Kljub temu za zmogljivosti novega hunterja zadoščajo za prijetno vožnjo. V četrti prestavi potegne že pri malo več kot 30 km na uro, pri 50 km na uro se pa že kar dobro počuti. Potovljivo hitrost je nekako od 120 do 130 km na uro, čeprav postane motor glasen že pri 110 km na uro. Ko smo avto pospeševali kar se da, se nam je zdel bolj poskočen kot so pokazale številke. Za ljubitelje pospeševanja še tole: pri 6000 vrtljajih v minutu ventili podvijajo, zato je najbolj pametno prestavljati pri 5500. Prestavna razmerja so dobro izbrana in menjalnik nima neprijetnih „luknen“; med najbolj-

šimi je, kar jih poznamo: natančen, lahkon in odlično sinhroniziran.

Hunter je kot nalačš za lepo, tekočo, mehko vožnjo. Sklopka, ki jo dovolj močna, da prenese speljavjanja na 30-odstotnem klancu in divje starte, ko so nam kolesa zdrsavala na dirkalni stezi, prijemuje v vsakdanji uporabi povsem krotko in postopoma. Zaradi hrupa zasluzi hunter oceno „prav dobro“. Motor je glasen le pri višjih vrtljajih, veter pri hitri vožnji ne žvižga preveč. Nekoliko glasen je izpuh pri višjih hitrostih. Razmeroma močni so udarci, ki prihajajo od koles.

Nenatančne kroglice

Volan ima mehanizem s kroglicami in je dokaj nenatančen, saj ima v položaju „naravnost“ skoraj 4 centimetre „zraka“ na obroču. Ta nenatančnost je še bolj neprijetna, če povemo, da je treba hunterju volan precej dodajati. Tudi na bočni veter je ta avto zelo občutljiv, kar je pač minus pri upravljanju. Vendar volan ni povsem zanč, saj se po ovinku lepo vrne v prvotni položaj; ni sicer lahek, ampak voznik lahko z njim manevrirja po mestu.

Pri nadavnini vožnji je pa treba volan v ovinku dodajati; na meji pa hunterju odnesi zadek. Če vozite po mokri, ovinkasti cesti in če sta na njej sami, se lahko postavljate s tem, da

pustite zadku zdrsniti, potem ga pa spet ujamete. V tem je hunter precej spremen, le volan je treba hitro in precej sukati. Na slabih cesti boste občutili, da ima ta avto togo zadnjo premo obešeno na listne vzmeti. Zavore so zelo dobre, sprejaj kolutne, zadaj bobnaste; pomaga jim ojačevalnik. Merilnik pojemanja hitrosti ob zaviranju nam je pokazal na suhi cesti več kot en „g“, pri tem pa je bil pritisk na pedal manjši od 30 kp in voznik ni izvajal nikakih dirkaških „trikov“. Zavoram zamerimo le, da niso dovolj odporne. Zelo dobro oceno zasluzi ročna zavora, ki brez težav zadrži avto na 30-odstotnem klancu. Tudi ročica je posrečeno nameščena med sedežem in stolom, vendar ne tako, da voznik nagaib ob izstopu ali vstopu.

Udobje – mešane ocene

Sedeži so dovolj udobni, ni jih pa moč poriniti dovolj nazaj. Volan se zdi v začetku predaleč, tako tudi nekatera stikalca. Pedali so razmeščeni, ni kot je treba, dovolj je prostora za počivjanje leve noge, pa tudi menjavo peta-prsti izvedete brez težav.

Ce vreme lepo, je razgled skozi vetrovno šipo dober, Angleži pa se pritožujejo, da so brisalniki pripredjeni za kontinent, za volan na levi. Levi brisalnik – za Evropejo torej voznikov brisalnik – je pri 110 km na uro odpovedal. Mahal je le še po zraku.

Zračenje in grejte zasluzita odlično oceno, vse je, kot je treba. Kontrola mešanja zraka je natančna, odmrzovanje šip v ledemem vremenu ni problem.

Prostora za drobnitjje je dovolj, na voljo so: pedali, polica in konzola med sedežema. Nekoliko manj pozornosti so deležni potniku na zadnjih sedežih; tem v hillmanu ni prijetno. Če sta sprejed sedeža naravnava za poprečno velikega voznika in sopotnika, potem je poprečno velikemu potniku na zadnjih klopi hudo. Avto je zadaj dovolj širok za dva, tretji potnik pa prekljinjal tunnel, ki je preobsežen. Pritjažnik je dovolj velik, vendar ima nekaj lepotnih napak: blatniki, rezervno kolo in ov posode za gorivo so nameščeni tako nerodno, da zmanjšujejo koristni prostor v pritjažniku. Po mninjenju angleških kolegov je hunter prijeten družinski avto solidnim značajem – zunaj in znatno. Malo napredka mu pa zagotovo ne bi škodovalo.