



test

Ante Mahkota

Pred letom dni, ko smo preskušali austin 1100, smo zapisali: »Pred petimi leti je pripeljal prvi „1100“ s tekočih trakov, pa je se danes, pametni angleški, ki se odlično dři ceste, že zelo prostoren, priročen okreten — pri tem pa je v primerjavi s podlaknjennimi francoskimi otroki očeta avtor BMC, inženirja Issigonisa, precej trd in motor je zelo slabokrven.«

Tokrat smo cel mesec preskušali sodobnejši BMC 1300 z močnejšim motorjem in končno popolnoma sinhroniziranim menjalnikom. Obetajo, da se ta avto učne kmalu preseliti tudi na montažne trake? »Industrije motornih vozil v Novem mestu

»1300«, ki smo ga preizkušali, še ni bil sestavljen v Novem mestu. Prisel je iz angleške tovarne Austin (koncerna BMC) in Novomeščani so nam ga pripeljali na preskus, da bi kupci žejli avtomobilov za dinarje, še preden bi jih v Novem mestu začeli montirati, vedeli, kakšen avto jim pripravljajo. Ta čas je mogoče BMC 1300 kupiti le za devize.

Ceprav zasnovan in ukrojen pred šestimi leti je videz srednjega BMC še vedno prijeten očem, karoserijo »1300« so ozajšali z zadnjimi lučmi, ki so bolje usklajene s poševnim zadkom.

IMV-BMC 1300 KONČNO SODOBEN AVTO IZ DOMAČE TOVARNE?

Ko je letošnje pomlad tovarna IMV vrgla bombo na beograjski salon, čes, v Novem mestu bomo sestavljali sodobni angleški avtomobil, star komaj pol leta — BMC 1300 je novinec lanske jeseni — je direktor Andrej Levičnik na tiskovni konferenci še povedal, da ne gre za licenčno proizvodnjo, ampak za montažo v zvezi s kooperacijo, podobno sodelovanju »Tomas« s »Citronome«. Da o devizah, ki jih IMV zasluži pri prikolicah in jih lahko porabi za nakup sestavnih delov za osebne avtomobile, niti ne govorimo.

Zaradi vsega tega lahko torej zanesljivo príčakujete, da tudi »1300«, sestavljen v Novem mestu, ne bo drugačen od testnega avtomobila. Zaradi posebnih razlogov, ki jih bomo opisali pri oceni izdelava, se celo lahko obetamo, da bodo v manjši novomeški seriji skrbnejše sestavljali vozila — kot je pričujejo.

Po čem je prostornost?

Na videz je austin 1300 malodane »1000«, ki ga dobro poznate, saj jih ni malo na naših cestah, in ki smo ga že večkrat opisovali (test v »Avtu« 24/67). Gre za karoserijo, ki jo je leta 1962 ukrojil Pininfarina in je ljudem še prav tako več, kot je bila takrat. »1300« ima le novo masko ha-

dilnika, zadnje luči so prilagojene poševnemu zadku, nova so platišča in dodatne utripalke na prednjih blatnikih.

Nove zadnje luči so karoserijo gotovo olepšale.

Moč Issigonisove zasnove, kakšna naj bo karoserija sodobnega avtomobila — naj vzame cesti kar najmanj prostora in ga potnikom ponudi kar največ — pa je predvsem v njeni smotrosti. Zasnovo karoserije BMC 850/1100/1300 smo že večkrat hvalili in vendar se nam zdriži potrebno ponoviti, da je prostor v teh avtomobilih izkoristen kot v nobenem drugem.

Notranjost vozila — pri tem mislimo na dolžino — je kot v limuzini srednjega razreda, na zunaj pa je karoserija kot pri majhnih avtomobilih. Skravnost tako dobri izkoristenega prostora pa ni le v spredaju povprek nameščenem bloku motor — menjalnik — diferencial, ampak še v nekaterih drugih konstrukcijskih posebnostih: majhna kolesa potrebujejo malo prostora in blatniki ne segajo globoko v notranjost kabine, gumasti elementi vmetanja hydroizolastike so majhni in primerjavi s klasičnimi jeklenimi peresti in hidravličnimi blažilniki.

Ko se peljete s »1300«, kmalu spoznate, zakaj je na zadnjih sedežih toliko prostora. Konstruktorji karoserije so s preva-

ro vprejčali voznika, da se usede zelo naprej, saj je volan postavljen poševno; le dolgorogni se pritožujejo, da prednjih sedežev ni mogoče poriniti bolj nazaj. Edina resnična pomanjkljivost tako smotorno izkoristljivega prostora je zelo velik rajdini krog avtomobila: na račun majhnih kolens in zelo velike medosne razdalje.

Vse, kar smo zapisali dосij, je veljalo tudi za »1000«, le da so v »1300« za voznika nekoliko bolje poskrbeli, ker je višji prednji rob sedeža pa sedalo zato bolj nagnjeno, da sedi voznik udobnejše in mu kolena ne silijo pod volan kot pri prednjih »1300«.

Vzmemimo meter v roke in ugotovimo, da je od armaturne plošče do naslonjala zadnjega sedeža meter sedemdeset — to je srednji razred. Medosna razdalja pa kot pri veliko večjih avtomobilih. Čeprav se zdi »1300« nizek, je v notranjosti nad glavo potnikov prav toliko prostora kot na zunanjem večjega VW 1600. In notranjost je širša kot pri — po zunanjih merah širšem — kadetu.

Videt varu tudi pri prtižniku, ki se zdi, ko odprete loputo na zadku, zelo majhen. Pa ga je za tri petine kadetovega, ki slovi po tem, da mu v tem razredu ni para. Škoda le, da je rezervno kolo še vedno nameščeno pod prtižagom in ga ni mogoče doseči drugače, kot da zložite na cesto vso prtižago. Gotovo je rezervno kolo tako nameščeno zato, ker je vse dno vozila monolitna plošča, pa se Angleži boje, da bi pokrov na dnu oslabil trdnost karoserije.

Sicer pa je v avtu veliko poličk in majhni predalčki na drobno prtižago; zelo prav pridejo. V mislih imamo jeklen na predala na prednjih vratih, polico pod armaturno ploščo, široko polico pod zadnjim oknom.

Ko smo že pri prtižagi, naj omenimo, da nam je všeč, ker ima »1300« poseben ključ za prtižnik, kar pride zelo prav, kar da dajejo avto v neznan servis.



»1300« se prav fantastično drži ceste. Dokler ne popustite plina, je treba volan dodati, pri zaviranju pa rado spodnje zadek. Da bi hitreje zvzili makadamsko serpenino, smo si pomagali z ročno zavoro.

Se vedno zastarel motor

Tako napredno zasnovana karoserija avtomobilov BMC in podvozje, o katerem doma posebej pisali, pa je bilo in je polemalem že obremenjeno s konservativnimi motorji. Celo o motorju BMC 1300, otroku minule jeseni, ki so mu zvezčali gibno prostornino na 1275 kubikov z zagotovili, da pri 5000 vrtljajih v minutu zmore 55 KM, ne moremo zapisati, da je napreden. Je pa veliko boljši od motorja »1100«.

S tem ko so motorju zvezčali gibno

prostornino, mu namreč niso spremenili značaja. Kot večina motorjev BMC je pri nizkem številu vrtljajev zelo prožen in po mestulahko zelo pogosto voziše v četrti, toda visokih vrtljajev se ne veseli. Kadarsi se vrti motor hitreje kot 5000-kral v minutu postane glasen in tudi moč je manjša, kot bi pričakovali po tehničnih podatkih.

Naš austin 1300 je prišel na preskušajočo popolnomo nov 2000 km smo se po najboljših močeh trudili, da bi se motor utekel, kot se najbolj move. In smo pri meritvah na grobem brnjaškem betonu — opravili smo jih, ko je imel avto na števju 4200 km — izmerili za las boljše pospeške kot švicarski in nemški preskuševalci. Kljub temu pa bomo v eni gas z Reinhardom Seiffertom najznamenitejšim nemškim testerjem, ki tudi zasebno vozi BMC 1300 in ga zato odlično pozna, zapisali: »Na kontinentu skoraj ni več takoj konservativnih motorjev, razen seveda volksvagnovega. Toda celo motor VW se bolje odreže in BMC 1300 z največjo težavo pospešuje bolje kot so kilogramov lažji hrošč 1500. o katerem pravi tovarna, da zmore 9 konjskih moči manj kot motor »1300«.«

Poznavatelji pravijo, da je tega v večji meri kriva tehnologija angleških tovarna kot pa konstrukcija motorja in da je sele pri 10.000 prevoženih kilometrih pričakovati moč, ki jo obetajo prospekti. Izkušnje kažejo, da takrat motor porabi tudi veliko več olja kot na začetku — je pa precej močnejši.

Kakorkoli je, motor »1300« je veliko prijetnejši in vožnja z njim je v večje veselje kot s »1100«. Ne le da je bolj prožen, ampak po naših meritvah — austin 1100, ki smo ga testirali, je bil zelo slab primerek svoje vrste — tudi veliko bolje pospešuje in je na dolgem potovanju precej hitrejši. Poleg tega je tisti in ne trese; malodane vsi testni vozniki pa so v knji-



go za opombe, o daljših popotovanjih zapisali: »Kakšna škoda, da v avtomobilu, ki se tako odlično drži ceste, ni deset konj več.«

Težka desnica

In tudi ni bilo preskuševalca, ki bi se ne pritoževal, da je prestavna ročica pretira. Tako močne roke je zahtevala mercedesova ročica, da smo na koncu sedli še v drug BMC 1300 in ugotovili, da je bila v našem avtomobilu res izredno toga, čeprav je v vseh pretrada. Nobenega dvoma sicer ni, da bo čas omehkal vodila prestavne ročice, toda v sodobnih avtomobilih tega nismo več vajeni.

Sicer pa je z BMC 1300 preprosto ravni, voznik se kmanu navadi poševednega volana. Vseč nam je bilo novo stikalo za utripalke, svetlobno trobljo in trojlopa za zasenčene in nezasenčene luči na levi strani od volana. Zarometov torej ne ravne več z nogo kot v 1100 in staroverska je ostala le se brizgalka z gumboom na armaturni plošči.

V pasjih dneh sereda nismo mogli preskusiti kurjavje. Se je izkazalo zračenje — zlat brez prepiba ne gre.

Ko tako pri opisovanju, kako ravnati

Anglež plava po suhem

Namesto da bi opisovali podvozje, se pravi, da bi, kot smo pri testu austina 1100 pa minc cooperj S opisivali odlike pa tudi pomankljivosti vzmetanja hydrauliks — gre za vzmetanje s tekočino, urejeno tako, da so povezani elementi za vzmetanje in blazenko kolo na vsaki strani vozila, se pravi, da udarec v prednje kolo pripravi na oviro zadnje kolo — bomo raje opisali, kako se vozite z BMC 1300.

Začnimo pri vtigu. Zaradi električne črpalke in gumba za lupoto za hladen včig, ki ga je mogoče zavrteti in tako učvrstiti, avto zelo dobro vžge in motor se kmanu segreje.

Ko pa poženete, ne pozabite, da niste v avtu z bliskovitimi pospeški, ampak v vozilu z motorjem, ki ga ni treba veliko prestavljati.

Na praznih vijugastih cestah, ko ni potrebe po hitrem prehitovanju, vas ujame le malokateri avto, saj se austin 1300 drži ceste, da se je bolje ne bi mogel. Tudi na spozlki cesti avto ne povrča nikakršnih problemov, le navaditi se morate, da je treba precej dodajati volan. Tako zelo, da je pri divji vožnji po ostrih makadamskih serpetinah včasih celo treba uporabiti ročno zavoro, da bi avto raje zavil.

Poprečna hitrost na potovanjih pa je bila kajub opisanim zadržkom presenetljivo visoka. Voznik se zaradi avtomobilove odlične lege na cesti ni preveč utrudil in tudi sopotniki niso bili preplašeni, ker se avto v ovinku zelo malo nagnje. Hitra vožnja po zavitih slovenskih cestah nam je bila tedaj v veselje, avto nas ni nikoli spravil v nevarnost in tudi poraba goriva je bila pri tem dovolj skromna.

Ko bi majhna plastična zamenjali s širšimi, se pravi, da na avtu ne bi bilo prematik 5,50 — 12, ki jih je treba zelo naplniti, ampak gume 6,00 — 12, ki jih je dolce mogoče zamenjati, bi, po naši sodbi, postal »1300« še bolj udoben.

S širšimi gumami bi »1300« tudi bolje zavrial, čeprav že sedaj prednjim zadnjim in zadnjim nobenastim zavorom ni očitati drugega kot da je s preveliko močjo treba pritisniti na zavorni pedal.

Sonce in sence

Ze dolgo nismo imeli na preskušnji avtomobila, ki bi ostal pri uredništvu tako časa, ki bi ga moral sami uvoziti in tako zasedloviti njegovo otroško bolezni.

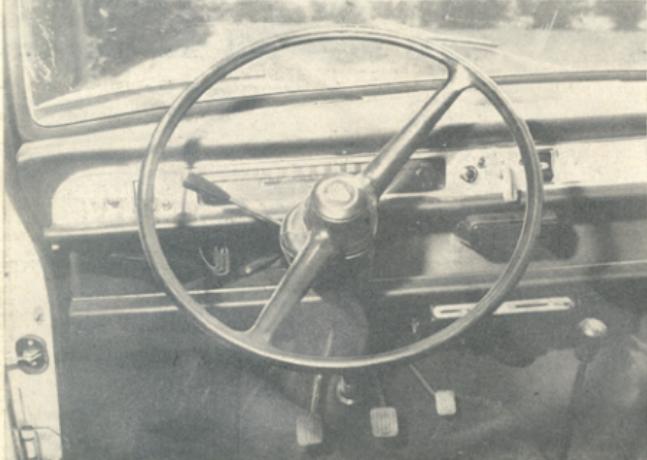
Koncern BMC je proizvodnjo organiziral tako, da je tekoči trak podaljal v servis, od katerega pricakuje, da bo popravljen površno končno izdelavo in seveda površno zadnjo kontrolo matične tovarne. Tako se je zgodilo, da je v našem avtu že po nekaj tisoč kilometrih sklepalo v vrath in armaturni plošči, da se je zatikal kijuča, da je popustil svar izpušne cevi. In prav zaradi tega sodimo, da bo BMC 1300, sestavljen v Novem mestu — v majhni seriji — skrbnejše izdelan.

Krivicu bi delali BMC 1300, če bi na koncu ne povedali, da nam je bil bolj višč kot večina avtomobilov tega razreda, ki imajo svečine sicer sodobnejše motorje, pa bolj zastarelo podvozje in veliko manj smotrov karoserije.

BMC 1300 je avtomobil, ki ima po konstrukciji pa tudi na videz dočela svoj značaj. Zdi se avtomobil, ki sve, kaj hoče. Zaradi izvirnosti karoserije in nekompromisnega načela, da je avto predvsem namenjen tistim, ki se z njim vozijo, ne pa pogledom sosedov, nekonformiste celo bolj preprica kot avtomobili, ki so narejene po njegovem vzoru: peugeot 204 ali simca 1100. Pri tem pa gre zaradi razmeroma skromne opreme in še zmeraj preslabotnega motorja prav francoška konkurenca angleškemu vzorniku zelo do živega.

Naj položimo na tehnico najodditnejše odlike in pomembnejšiščnosti BMC — upamo, da kmalu tudi IMV — 1300! V skledico, ki vleče na slabu: zračni se lažko le na prepihl, kluje so zastarele, pnevmatike preoske, prednje gume se hitro obrabijo (priporočamo pasaste gume), sicer zelo dobro vzmetenje slabu blaži kratkotrajne udarce na betonskih ploščah in kockah, brisnik imajo samo eno hitrost, rajdini krog je prevelik.

V dobro pa štejemo izredno prostornost, štiri široka vrata, dovolj velik putjačnik, zelo dobro preglednost, odlično leto na cesti, na valoviti cesti avto ne poklimava, sinhronizirano prvo prestavo, praktične predalčke za drobno ptičljago, solidno pločevino, prožen motor in dovolj skromno porabo goriva.



Volan je v BMC 1300 nagnjen, kar sili voznika, da se usede bolj naprej in imajo zato potniki na zadnjih sedežih več prostora za kolena. Zelo všeč nam je bila polička pod armaturno ploščo, primitivni gumb brizgalke pa ne.

z avtomobilom, počasi prihajamo do očne udobnosti, se moramo spomniti dovolj natančnega merilnika nitrosti, pa potožiti, da ni mogoče spremenjati nagiba naslonjača. Tudi umetno usnje je bilo krivo, da je nekaj voznikov dobilo volka. Za na zadnjih vrath ni varnostnih klužavnic pred otroki.

V primerjavi z udobjem austina 1100 pa je v veselje sinhronizirana prva prestava, ki jo je mogoče vklipiti tudi pri velikem številu vrtljajev — sinhronizacija je nasprotno zadovoljiva.

Za zmernegoga voznika je ta ugotovitev pomembna, kadar mora v ovinku zavirati (z nogo na z roko), pa avto nenadoma spremeni značaj in mu precej spodna zadek, se pravi, da je treba nenadoma zelo odvzeti volan.

Med vožnjo po mestu je »1300« prijeten in udoben avto, podobno tudi na krajsem potovanju. Pri doigli vožnji po avtomobilski cesti pa bi si zeleni nekoliko visko »škonici«, ki skoraj ni boljša kot pri dobro utečenih »1100«, le da je motor pri tem veliko bolj miren in tišej.

TEHNIČNI PODATKI

(Testni avto je prevozil 4732 kilometrov, na našem testu 4726 kilometrov).

Največja hitrost: 136,4 kilometra na uro (merjenje poprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2,6 kilometra, poprečje štirih meritev).

Kilometer brez zaleta: 39,5 sekunde — hitrost zadnjih petih metrov 125 kilometrov na uro.

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestav) — 42,0 sekunde — hitrost zadnjih petih metrov 118 km na uro.

Pospeski:

- ▷ 0—40 km na uro: 3,9 sekunde
- ▷ 0—60 km na uro: 7,3 sekunde
- ▷ 0—80 km na uro: 12,3 sekunde
- ▷ 0—100 km na uro: 19,7 sekunde
- ▷ 0—120 km na uro: 36,0 sekunde

Poraba goriva:

▷ na potovanju: 7,7 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 100 km na uro), največ 1,2 litra na 100 km (strmi vzponi s polnim plinom), na avtomobilski cesti (poprečna hitrost 120 km na uro) 10,8 litra na 100 km;

▷ po mestu: najmanj 10,5 litra na 100 km, največ 12,0 litrov na 100 km;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah, 10,2 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

▷ kazalec na 40 — res. hitrost 39,1 km na uro

▷ kazalec na 60 — res. hitrost 58,2 km na uro

▷ kazalec na 80 — res. hitrost 78,2 km na uro

▷ kazalec na 100 — res. hitrost 98 km na uro

▷ kazalec na 120 — res. hitrost 17,2 km na uro

NAŠE MERITVE

Motor: Stirvaljnik — štiritaktni — vrstni — spredaj nameščen povprek — vrtina in gib 70,61 x 81,62 mm — gibač prostorina 1750 kubikov — kompresija 8,8:1 — največja moč 53 KM pri 5250 vrtljajih v minutu — največji navor 9,6 kpm pri 3500 vrtljajih v minutu — srednja hitrost bata pri nominalnem stenu vrtljajev (5250) v minutu 14,2 m/min — hitrost pri 100 km na uro 14, V-predavanje na motorje za 3650 km — hitrost pri 100 km na uro 14,2 m/min — v minutu — ročna gred v treh ledajah — viseci ventili z droženki — vodno hlajenje z črpalko in termostatom, v hidruliniku 4 litre vode — tladno mazanje, v kartuži pet litrov olja — polevno-točni uplinjalec — električna črpalka za gorivo — akumulator 12 voltv, 40 amperskih ur — domet 24 vatov.

Premes goriva: enotaksonoma suha sklopka — hidrulinika med pedalom in sklopko za modere spredaj poganja prednji kolesi — stirvaljnik modere popolnoma synchroniziran menjanjnik I. 5,28:1 II. 2,17:2, III. 1,412:1, IV. 1:1, vratrava 3,828:1 — prestavna ročica med sedežema.

Vez: ilmusa za pet oseb — štiri vrata — samonočna karoserija s prednjim in zadnjim poslednjim okvirom — prednji kolesa na posameznih obuhavcih na prednjih hidrulinikah — varjenje hidrolastične zavojničke — koledar na posameznih obuhavcih, na zadnjih nihalkah, hidrostopnik stabilizator — valcan z zobato levijo — spredaj kolutine, zadaj bobnaste zavore — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi — pnevmatike 5,50—12 (brez zravnici), pritisak spredaj 2 atm, zadaj 1,7 atm.

Mere in telesa: dolžina 3,727 metra, širina 1,334 metra, višina 1,346 metra, medena razdalja 2,372 metra, razdalja med zavojnicama spredaj 1,27 metra, zadaj 1,29 metra, radijini zavojnic 11,7 mm — (od skrajne leve do desne 3,25 metra) (zavojnica volana) — telesa praznega voznja 850 kg (na prednjem premetu 519 kg, na zadnjem 313 kg) — največji dopustna telesa 1235 kg.



Skoraj štiri široka vrata je udoben dostop na prednje in zadnje sedeže. Tudi prtljažnik je večji, kot se zdvi. Za večje udobje bi si želeli širše in zato manj napihljene gume.
vse foto: Marjan Zaplatil

IMV-BMC 1300

| | | |
|------------------|----|--|
| VIDEZ | 9 | Smotrna, skladna karoserija, ki nam je bila všeč že pri »1100«, je z nekatimeri spremembami, še posebej z novimi zadnjimi lučmi, le pridobila. |
| PROSTORNOST | 19 | Štiri vrata, prtljažnik 275 litrov, na zadnjih sedežih prostora kot v limuzini srednjega razreda. Prednjega sedeža ni mogoče pomakniti dovolj nazaj. |
| UPRAVLJANJE | 8 | Zelo trda prestavna ročica. Trd zavorni pedal. Velik rajdni krog. Ročna zavora zelo pri roki. |
| OPREMA | 8 | Dovolj natančen pravokoten merilnik hitrosti. Termometer hidrulinke tekočine. Preved preprosta briggalka, brisalniki imajo le eno hitrost. Na zadnjih vratih ni varnostnih ključavnic proti otrokom. Ne da se nagibati naslonjačev prednjih sedežev. |
| VIDLJIVOST | 8 | Voznik odlično vidi do kod segajo prednji robovi vozila, dovolj dobro do kod zadek. |
| NAJVEČJA HITROST | 8 | V povprečju avtomobilov tega razreda. |
| POSPESKI | 8 | Pridružujemo se mnemu nemških preskuševalcev, da je po pospeskih konjam verjet, da zmore motor 53 KM. |
| PORABA GORIVA | 9 | Dovolj skromna poraba goriva, precejšnja poraba olja — še posebej pri hitri vožnji z nekoliko starejšim motorjem. |
| LEGA NA CESTI | 10 | Odlično se drži ceste. Tudi pri največji hitrosti v ostrih ovinkih avto ne zanese, če le ne popusti pedala za plin. Pri zavirjanju v ovinkih spodna zadek. |
| UDOBNOST | 9 | Vzmetenje hidrolastik je precej trdo, vendar preproči, da bi avto na dolgih gubah pokimaloval. Všeč nam je, ker se avto v ovinkih le malo nagnje. Poti vzmeti se zde na slabih cesti prekratke. |
| MOTOR | 7 | Odlično vžiga. Teče mirno in potihom, je prežen, visokih vrtljajev pa ne mara. Zastarel. |
| ZAVORE | 9 | Spredaj kolutine, zadaj bobnaste. V avtu s 1300 kučnim motorjem, danes že upravljeno pričakujemo servo zavore. |