



MINI 1000

Še nihče ni rekel: »Meni ni všeč!«

Andrej Sedej

Zvesti bralci! Na tale test najbrž malo postrani gledati; saj testiramo že četrti mini po vrsti. Priznate pa, naj ste mladi po letih ali pa srca, da ga radi pogledate, pa čeprav je samo 850. Izjemno zanimivo so taki, ki jih sfrizirajo v eni izmed streljin, specializiranim delavnicem. Mini 1000, ki je tokrat gost v naši redakciji, so testirali v Novem mestu. Torej so se le „delno“ uresničile naši pogovori, da bo mini trjeti avto iz avtomobilista tovarne iz Krik. „Delno“, zato, ker se je po prvih serijah nihče testiratelj nekajkrat nekej zataknili in tako zdaj novošteki mini ne morete niti naročiti niti kupiti. V tovarni INV obljudljajo, da bo to mogoče že v maju. Obiju bo torej imamo.

Testni mini 1000 smo dobili v Novem mestu, v dneh, ko so preuzeeli vrvico v novih proizvodnih halah. Ker je IMV prava avtomobilista tovarna še nekej dne, pa nemočno da bi imeli spremiljajoče mimo takojcevne, kot je to v tovarni v zvezničnosti. Pri Fordu iz Kolonije se ne bi „zgodilo, da bi dal testirati avto, ki je ravnokar pripeljal s traku. Veliko kilometrov vožnjo z njim tovarniški vozniki: v poseben oddelku za teste automobile natanko vedno, kakden avto bodo dali v roke časnikarjem. Avto temeljito preglejajo in uredijo in le najboljši primerik izrože v roke testirjev.

Ko smo prevezeli mini 1000, je imel le devet kilometrov. Tu in slabo, saj smo bili na istem kot kupci. Brez oljevajočih v posegovih smo spoznali vsebine in slabе lastnosti minija že od prvih kilometrov naprej. Nato se nam je godilo tako, kot novečepanim lastnikom: prvi kilometri počasne, zmerno vožnje, potem pa prvi servis pri 800 kilometrih. Tam so takoj našli tudi vzrok za močno „sklepitanje“ v zadnjem delu vozila. Povrnilo montirana sklepalka gorivo glasko ob pod in povzročala neljubo glasla. Ko bili za nami še kilometri, potembi za uravnotežen avtomobilja, je bil na vrsti negib običajni del testa: vse že zbrane me-

Naš stari znanec

Minije iz naših testov pač dobro poznate. Znana vam je njihova originalna zasnova in nenavadna oblika, ki so se ji posnetovali in bolj ali manj približali.

Povedali smo vam že tudi, da je mini na zunaj zelo majhen avto, saj meri v dolžino kar 25 centimetrov manj kot kot 850. Klub temu pa je v njem prostora kot v avtu srednjega razreda. Testni model razdelja ob armaturne plošče do naslonjala zadnjih sedežev. Prav tako pa je na pešejug 404 in renault 16 je na razdelju tudi pri miniju: 170 centimetrov! Poprek postavljeni motor je tik ob prednjih steni. Skoraj nič prostora za vzpostavitev potnikom majhna, deset colška kolesa. Poleg tega pa ima tudi avto zelo dolgi prtižašnik, ki niti ni tako majhen.

Njegov pokrov se ujame na dve močni žiči, ki ga odprete. Prtižago lahko naložite tudi na pokrov, ki je lahko med vožnjo odprt; saj se evidentno tablica ležko zasuže nezdrol.

Minijeva lega na cesti je itak, že legenda o čudežu na ovinkih. Malenkateri mu je enak, boljši skoraj nihče. Že večkrat smo povedali, da morate miniju vsega dodajati in da vse bo izdal kvečjem le pri zelo hitri vožnji skoz ovinek makadamu, s povsem vstran zasukanimi kolesi.

Neposrednemu volanu, ki je postavljen nekoliko nenavadno, se prav nič ne pozna, da ima minij pogon na prednja kolesa. Kot veste, je Kolumbovo jajce pri austinih in minijih vzmetenje hidrolastik, ki je leta 1964 zamenjalo gumijastis vzmeti. Voda, ki se je pretakala po cevkah iz zadnjih, gumijastih mehov v prednje in obratno jo blázla in požiral sunke ter luknje cestnic.

Motor, ki je bil leta 1959, ob rojstvu minija, revolucionaren, s svojim dobitjem pa danes že zastarel.

Iz 998 kubinskih centimetrov mini 1000 dobijejo le 38,5 koni pri 5250 vrtljajih. Znano je tudi, da to motorje močno navijejo. V Angliji kar mnogi delavnici ki se s tem ukvarjajo. Najboljši mini je

delavnice Downton pospeši od 0 do 100 v dobrih sedmih sekundah! Menjalnik in diferencial sta vistem ohišju kot motor; mače ju tudi isto olje. Prva prestava pri starejših letnikih ni bila sinhronizirana, zdaj pa je. Prestavna ročica na teh je značilno angleške: trda.

Za minije smo poleg vseh hvalnic tudi napisali, da je končna obdelava površina. Pa udobnost? Na slabih cesti se pokaze, da je vzmetenje nekoliko pretrdo. Sedeži, preoblačeni z umetnim usnjenim, boj slabo oprimojeno telo.

Dokler, da avto lahko shaja tudi brez armaturne plošče, je spet mini. Okrogel pregleden instrument, ki je postavljen natančno na sredi — najbrž zaradi preprestječe premestitve volana z desne na levo — je vse, kar naj bi bila armatura. Polica sega čez celo širino avta; za odlaganje drobnijari ima še žep ob stranskih stenah.

Drvolastik

Kaj je novega na miniju 1000 iz leta 1971?

Najprej: spremembna na vratih. Tečajev je ne vidimo več. Sipa se pogreza v vrata. Starši modeli so imeli dvojno, da smo jo pomikali v levo in desno. Spremenjena tipa pa je novega minija pripravljala za žepa v vratah. Ostala sta samo še zadnjem sedežu.

Na oblogi vrat so: ročica za spuščanje okna, ključka in ročica za zapiranje vrat. Ta bi lahko služil tudi za drža, če bi bil na pravilnejšem mestu. Ob njem je na vrati verovnostni zatič, ki blokira notranjo ključko.

Sprememba, ki je ne vidimo, ampak čutimo na slabih cesti, je vzmetenje. Opustili so opevani hidrolastik, in ga zamenjali z gumijastimi vzmetmi, kakršne so imeli prvi miniji. Kakšne so slabе in dobre strani te spremembe? Že itak ne preveč mehko vzmetenje minijev je sedaj še trde. Dokler se vozite po gladki, asfaltni cesti, je zadovoljivo. Tako pa, ko je cesta nekoliko slabla, novi mini pošteno zadrgeta.





Mini 1000 med preizkušanjem vzmeti in zavor



Gumijaste krogle, ki so nameščene na mestih, kjer so bili pri prajnih minih mehovi hidrolastiki, imajo pa tudi dobre lastnosti. Te vzmeti so polne gumijasta krogla, ki se neuničljive. Tudi montaža in demontaža teh vzmitev je nadve enostavna.

Ker te krogle zelo malo podejajo, se avto v ovinkih zelo malo nogiba in ko smo s tem minijem stekali po pol metra visoko, ni spodnji del avta udiral po tleh.

Mehoniki iz Novega mesta, ki so bili na strokovnem izpolniljevanju v Angliji, so vedeli povedati, da Otočani temu vzmetenju, ki se drugače imenuje gumilastiku, pravijo kar divolastik.

Špartanec od strehe do koles

Motor so nekajko pozivili, da se vrtili nekajko hitreje in ima nekoj konj več. Mini s tem motorjem sicer ni športnik, pa tudi ne lenuh. Marljin je, zelo elastičen, pa še varčen. Mini 1000, ki ga sestavlja pri nas, je zagotovo model, ki je najbolj skromno opremljen.

Pomikamo lahko samo voznikov sedež, sopotnikovega pa že ne. Prednja sedeža, ki ju pri vstopu na zadnje sedeže v celoti prevrnemo, nima verovatnega zaklopa. Pri močnem zaviranju ali pri trčenju, se prevrneta naprej.

Sopotnica ne je, da nima ogledala, tudi brez senčnika je! Tudi s plastično imeli težave, kajti v tem „špartancu“ ni obeslanikov.

Okrugel mérnik hitrosti je edini instrument. V spodnjem delu mérilnika je kazalec za kalorije goriva. Med številkami so tudi kontrolne lučke: za dolgo luč, pritisak olja, dinamo in utripalke.

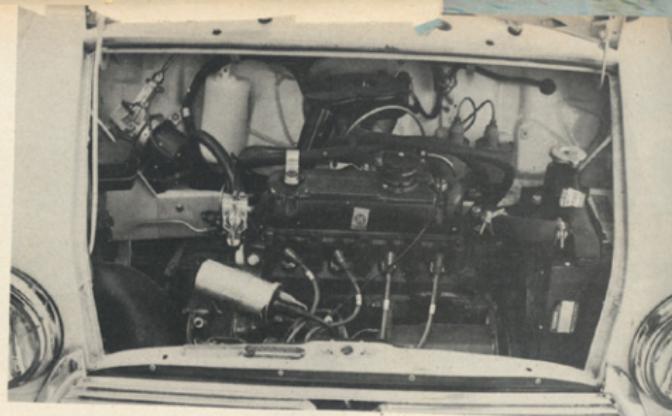
Na ploščici pod polico je v sredini stikalo za luči in stikalo za brisanico, žok in gumb za regulacijo gretja. Na ohljuši gremnika sta stikalo za enostopenjski ventilator in ročica za regulacijo gretja, ki vodi k steklu ali k nogam. Ob volantu je ročica kombinirane stikale: utripalke, trobljo in zasenčeno itd. Stikalo za včig je obenem tudi ključavnica za volvo. Tu sta še dva popelnika, od teh eden na steh za potnikove sedeže, in lučka za osvetlitev notranjosti ter notranje ogledalo. Pokrov motorja odpremo od zunaj, pod zaklopom pa je na notranji strani maska plastične ploščice, ki varuje razdelilnik pred motrokom.

Rezervoar klor in skumulatore sta na dnu prtižnika ampak z ničemer pokriti! Kot pri večini „angležev“ je tudi pri tem miniju premalo orodja. V plastični vrečki boste našli le dvigalo in ključ za kolesa.

Za mlado in staro

Mini je brez dvoma eden najprosternjejših, udobnih, originalnih in vornih malih avtomobilov. V nekaterih rečeh primitiven, v drugih spet poseben; pač avto za ljubitelje, ki mu opristojtu tudi malce previsoko ceno.

Dokaz, da je v tem avtu nekaj več, so leta nazaj in naprej: še prav tako uspešno ga prodajajo z malenkostimi spremembami. Mini je in bo še nekaj časa avtomobil za mladičeve in stareste. Zato upamo, da bodo v Novem mestu tudi ta avto začeli izdelovati takoj vneto kot austria IMV 1300 in se bodo pobrgli morda še za konkurenčno, bolj mikavkino ceno.



NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 2976 kilometrov.

Največja hitrost: 124 km na uro (zalet 3,5 km, s poprečjo štirih meritov)

POSPESKI:

400 metrov brez zaleta: 22,4 sek (hitrost zadnjih pet metrov 96 km na uro)

1000 metrov brez zaleta: 41,7 (hitrost zadnjih pet metrov 111 km na uro)

0—40 km na uro 3,9 sekunde

0—60 km na uro 8 sekunde

0—80 km na uro 13,1 sekunde

0—100 km na uro 25,3 sekunde

0—120 km na uro 44,8 sekunde

PROŽNOST:

(kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavji): 42,1 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 109 km na uro.

PORABA:

Na potovanju: najmanj 6,7 litra goriva super na 100 km (potovanje z največjo hitrostjo s polnim plinom) največ 9,4 litera na 100 km (potovanje z največjo hitrostjo s polnim plinom) na avtomobilski cesti 7,9 litera na 100 km (poprečje 100 km na uro).

Po mestu najmanj 8,9 litera, največ 10 literov.

Poprečna poraba na testu 7,8 litera na 100 km

Poraba olja: približno 1 liter na 3000 km

TEHNIČNI PODATKI

KOLESA

Plastične
Gume
— jeklena, prešana
— 5,20 — 10, brez zračnic

OPREMA

Akumulator
Dinamo
Zarometi
Zadnje luči
Varovalke
Brizgalki
Kuričeva
Notranjost
Brizgalka
Kuričeva
Vetrina
Zaščita podvozja
Dvigalo
Vetrina sipo
Zaščita podvozja
— 12 voltov, 34 amperov
— 264 vatov
— 2
— 2
— 2
— 1 hitrost, 40 zamahov v minuti
— mehanična
— običajna, radiator, encosopenjski ventilator
— sedeži in tapete iz umetnega usnja, gumaste preproge
— vijolična
— prednapeta
— zaščitni lak

MERE IN TEŽE

Dolžina
Širina
Višina
Maksimsa razdalja
Kolpa
Najmanjša razdalja
do ceste/ceste
Pražno vozilo
Dovoljena skupna teža
— 3000 mm
— 1410 mm
— 1350 mm
— 2000 mm
— spredaj 1205, zadaj 1160 mm
— 160 mm
— 915 kg (pripravljeno za vožnjo)
— 932 kg

VZDRŽEVANJE

Potreba za gorivo
Hladilnik
Kater
— 25 litrov
— 3,6 litrov
— 2,4 litri (motor, menjalnik in diferencial), menjava na vsakih 5000 km
— menjava na vsakih 5000 km
— 8. mezanje na vsakih 5000 km

ZMOGLJIVOSTI

Hitrost v 4. prestavji
pri 1000 vr/min
prednja hitrost bata
pri maksimalni
moci

Moč na tono
največja avta

Med premikom poine
natorvorenega, zato

— 20,0 km na uro
— 13,3 m/sek
— 55,8 KM (DIN)

— 41,3 KM (DIN)

Prečno postavljen motor minija 1000.

Motor - spredaj poganja prednja kolesa

MOTOR

Veličina
Glavni ležaji
Hlačenje
Vrtilna
Giba
Obzira prostornina
Odmilna greda
Kompresež
Uplinjalč
Crpalka za gorivo
Obzira na gorivo
Največja moč
Gospodarska moč
Največji navor
— 4. vrstni, nameščeni prečno
— 3
— vodo, črpalka, termostat,
— 94,58 mm
— 78,2 mm
— 998 kubikov
— stronska (veriga)
— 2
— enojni, polpedotoki, SU HS 2
— električna
— v glavnem toku, ga menjamo
— 36,5 KM (DIN) pri 3250 vr/min
— 36,0 KM (DIN) pri 2700 vr/min
— 7,2 kpm (DIN) pri 2700 vr/min

PRENOS MOČI

Sklopka
Menjalnik
Prestavna razmerja
— enokratna, suha
— stirištepenjski, synchroniziran
četrtja 1:1
trtaja 1,433 : 1
enajsti 3,252 : 1
vrzvratna 3,544 : 1
— spiralno ozobrenje, 3,44 : 1
(18/62)

Diferencial

VOZ

Oblike
Karoserija
— limuzina, 2 vrati, 4 sedeže
— samohodna, s pomembnimi okvirji

OBESE IN VZMETENJE

Prednja prema

Zadnja prema

VOLAN

Konstrukcija
Ravni krog
Obroci volana

ZAVORE

Konstrukcija

— prenos z zobato letvijo
— 8,7 metrov
— 2,8

— bolnasta zavore na vseh
štirih kolesih

Cena: 25.967,50 din
(velja na dan 21. IV. 71)

Cestnina: 120 din

Zavarovanje:

obvezno: 263 din

kasko brez franšize: 3434 din

Barve: rdeča, bela, oranžna

Proizvajalec:

IMV – industrija motornih vozil

Novo mesto

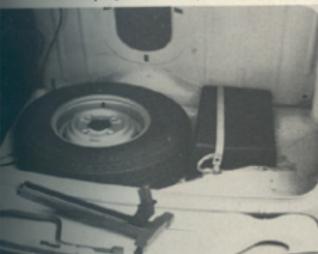
Primerjajte	mini 1000	mini 850	NSU 1000	simca 1000	VW 1200
Gibna prestornina (kubiki)	998	848	996	944	1192
Moč v KM (DIN) pri vrt/min	38,5	34,5	40	44	34
Cena (devize + din)	25.967,50 din + 973 \$	11.850 din + 973 \$	29.950 din ali 6476 DM	1122 \$ in 13.475 din ali 6.716 DM	30.615 din ali 7.000 DM
Največja hitrost (km na uro)	124	116,2	130	133	115
Pospeski (sek)					
0—60 km/h	8	9,4	—	—	—
0—80 km/h	13,1	17,4	—	—	—
0—100 km/h	25,3	35	20	23,7	37

REZULTATI

Prostorna malha ob zadnjem sedežu



Neobložen prtljažnik. Orodje: dvigalka, ključ.



Vzmetenje zadnjega kolesa z gumasto kroglo



- | | | |
|------------------|----|--|
| Videz | 8 | Minijevi obliki smo se že povsem privadili. Niti takrat, ko so ga predstavili, ni nihče trdil, da ni lep. Zunanje obrise so začrtali šele potem, ko so že smotreno zasnovano notranjost. Spremembe na vratih in pri močnejših modelih na maski, so ga polepšalo. |
| Prostornost | 10 | Notranje mere so enake avtomobilom srednjega razreda, čeprav je mini za 24,5 centimetrov krajši od fička. Razdalja do roba armature plošče do naslonjalna zadnjega sedeža meri 170 centimetrov. To je prav toliko kot v peugeot 404 in renault 16. Čeprav malh na vratih nima več, je v notranjosti še precej mest, kamor lahko odložimo drobnitarije. |
| Upravljanje | 9 | Brez dvoma je avto s takimi zunanjimi merami zelo okreten. Precej velik rajndi krog pri starejših minijih, ki je nekoliko metal senco na njihovo okretnost, so zmanjšali za dober meter. Ročica menjalnika je pri novem precej trda. |
| Vidljivost | 10 | Že prej odlična vidljivost je še boljša, ker pogleda v levo in desno ne moti predeljena šipa na vratih. Novi miniji imajo šipe, ki se pogrezajo v vrata. |
| Največja hitrost | 9 | Največja hitrost je lahko tudi potovalna hitrost. Na relaciji Ljubljana–Beograd–Ljubljana, ki smo jo prepeljali s polnim plinom, se motor ni prav nič grel. |
| Pospeski | 8 | Za avto z litrskim motorjem niso najboljši. Boljši so ali pa se mu približajo tudi avtomobili z manj kubiki. Pri prehitovanju je klijem temu dovolj poskočen; saj ga lahko z drugo prestavo naženemo čez 70 km, s tretjo pa do 110 km na uro. |
| Poraba goriva | 8 | Zelo vpliva teža noge. Za isto relacijo in isto poprečje se je poraba razlikovala do treh litrov. Poprečna poraba testa 7,8 litra na 100 kilometrov. |
| Lega na cesti | 10 | Ocenah 10 je za ta avto preskromna. In to z navadnimi diagonalnimi gumami! Mini s pasastimi gumami je nenadkriljiv. |
| Udobje | 7 | Luknje na slabih cesti požirajo gumilastik in teleskopski blažilniki precej trdo. Je pa skupno vzmetenje tako uglešeno, da avto tudi na najslabših cesti ne niha. Na kockah je preglašen. Prijetno zračenje ne odtrehta umetnega usnja na sedežih. |
| Motor | 9 | Klasičen motor, ki ga odlikujejo izredna prožnost, varčnost in miren tek. Nizki vrtljaji motorja ne obremenjujejo, tako, da se vam ni treba bati, da bi na avto cestni motor pregrali. |
| Zavore | 9 | Na vseh štirih kolesih so bobnaste zavore, ki lahek avto povsem zadovoljivo zavirajo, čeprav je polno naložen. Učinkovitost ne popusti, čeprav jih razgrevamo. |