

sposojeni
test

MINI 1275 GT

Autocar

Majhen, a vendarle hud

Mini 1275 GT se je pojavil lani namesto starega, 998-kubičnega mini coopra. Z večjim motorjem so dali miniju tudi nov diferencial. Staremu prenosu smo očitali počasnost, zaradi katere se je motor prehitro vrтел. Novi model ima večji prenos; zato je varčnejši in živahnejši.

Motor je tak, kot ga vgrajujejo v model 1300. Vrstni štirivaljnik ima 1275 kubikov, zmora pa 59 KM pri 5300 vrtljajih v minuti.

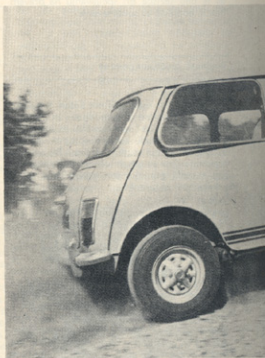
Ko smo merili pospeške, smo popustili pedal sklopke nekako pri 3000 vrtljajih motorja v minuti. Sklopka je le za malenkost zdrsnila, zato pa so toliko bolj drsela pritlikava kolesa — nekako do 25 km na uro. Do 80 km na uro smo pospešili v 9,3 sek. do 97 km na uro pa v 13,3 sekunde. Naš mini je potegnil do 145 km na uro. S hitrejšim prenosom bi dosegel še nekoliko več, vendar je že to kar spodobna hitrost za ta razred.

Prožni motor in minijevska okretnost nudita užitek vozniku predvsem tam, kjer so pospeški bolj zaželeni kot največja hitrost. Menjalnik nam je všeč, čeprav je nekoliko trd in je včasih nekoliko težko prestaviti v prvo. Morda bi se nam ročica zdela lahkotnejša, če bi namesto stožčastega ročaja namestili nekoliko večjo, okroglo bunko. Nerodni vozniki se bodo morda približali vzvratni prestavi, ko bodo v naglici prestavljali iz druge v tretjo; vajenega voznika pa ta malenkost ne bo motila. Menjalnik je dobro stopnjevan, avto doseže v posameznih prestavah 52, 80 in 124 km na uro. Pri tem se motor zavrti 6500-krat v minuti. Čeprav je bil testni motor dober primerek svoje vrste, pa ni bil imun za slabosti. Nad 4800 vrtljaji se je vrтел precej nemirno in skoraj bi lahko prestavno ročico uporabili za masažo roke.

Hitrejši prenos pomaga varčevati, saj je poraba minija 1275 GT za 7,5 do 19 odstotkov manjša kot pri coopru. Mi smo na testu porabili povprečno 9,3 litra goriva na 100 km, prizanesljivejši voznik pa bi lahko dosegel približno 8,1 litra na 100 km.

Čeprav se motor vrți počasneje kot v coopru, je pri velikih hitrostih vseeno precej glasen in razgovor pri 130 km na uro postane že precej naporen. Del hrupa povzroča tudi hladilni ventilator, zato bi želeli, da bi bil hladilnik pred motorjem in ne ob strani.

Hrupa v prenosnem sistemu niso bistveno zmanjšali; še hujši je hrup, ki ga povzroča avto na slabi cesti. Veter ob karoseriji ni preglasen, njegovo zavijanje z lahkoto preglasi motor.



V stari obleki, močnejši konji.

Notranost minija 1275 GT: ugodno oblikovani in oblazinjeni sedeži, bogata armaturna plošča, učinkoviti zračniki (spodaj).



Tovarna je opustila hidrolastic in namestita gumijaste vzmeti, kakršne so imeli prvi miniji. Sicer pa so se že delj časa prepirali, ali hidrolastic spada v mini ali ne. Jasen odgovor bi dal le primerjalni test; mi smo lahko ugotovili, da se avto obnaša precej tako kot s hidrolastic. Le namesto vodoravnega zibanja gor in dol karoserija nekoliko pokimava. Če je avto polno obtežen, je vožnja prijetnejša. Upravljanje in lega na cesti še zaslužita oceno odlično. Če v ovinkih še tako divjate, se vam ne bo zgodilo nič posebnega. Volan je zelo natančen in neposreden, ta mini pa tudi ni tako zelo občutljiv na odvzemanje plina v ovinku, kot so nekateri drugi avti z enako zasnovano. Lega na cesti in upravljanje sta pač minijeva glavna aduta; zaradi njih gre ta avto tako lepo v denar.

S pomočjo vakuumskega ojačevalnika so zdaj zavore zelo dobre. Pri normalnem zaviranju je pedal dokaj lahкотen, trd postane šele v izrednih primerih. To je koristno! Če mora voznik hitro ustaviti, zadnja kolesa ne blokirajo. Zavore so uspešno prestale tudi preskus vzdržljivosti. Ročna zadrži avto na 30-odstotnem klancu. Na taki vzpetini mini z lahkoto spelje navzgor, čeprav se mala kolesa precej glasno vrte v prazno.

Nekaterim voznikom položaj za volanom minija ni všeč; drugih to ne moti, vsi pa imajo naslednje pripombe: stikala so še vedno predaletč, posebej še, če je voznik trdno privezan z varnostnim pasom. Nova, varnostna stikala so takšna, da nanje ni več moč namestiti podaljškov, s katerimi so si pomagali vozniki prejšnjih minijev. Gumba za pranje in brisanje vetrne šipe sta preveč vskaksel!

Všeč so nam bili sedeži s premičnim naslonjalom, ki jih dobite za doplačilo. Sedeži so dokaj kratki, vendar dovolj udobni. Ročici za prestave in ročno zavoro sta lepo pri roki, pedali so sposobni manevra „prsti-peta“. Še lepše bi bilo, če bi bili večji. Zdaj motijo voznike, ki vozijo v mehkih čevljih. Konstruktorji se niso kdo ve kako potrudili, da bi spravili iz kabine izrabljen zrak; mini še nima odzračevalnih odprtin. Kljub temu pa zrak le uhaja iz kabine, saj je zračenje dovolj učinkovito, tudi če sta zadnji okni zaprti. Gretje ni dobro, precej težko pa ga je tudi nastaviti.

Trije okrogli instrumenti so nekому všeč, nekому ne, ker imajo preveč „poceni“ videz. Tudi o podaljšanem sprednjem delu karoserije so mnenja deljena. Nam se zdi, da je daljši nos kaj malo primeren za tako funkcionalno zasnovan avto. To se zgodi, če stilisti popravljajo avto, ki ga je oblikoval inženir.

Zadaj je dovolj prostora za dva odrasla. Čeprav ni več žepov na vratih, je prostora za drobnjarije dovolj — spredaj in zadaj. Nova, vgrezljiva okna prispevajo k boljšemu videzu. Na vse strani se iz minija lepo gleda; saj ni nikjer „modernih“ in nepraktičnih, velikih opornikov pred zadnjo šipo. Le vzvratno ogledalo je premajhno in pri veliki hitrosti se še neprijetno trese. „Rallye“ napis ob straneh avta niso več nalepljeni, nabrizgajo jih v tovarni. Izguba za zbiralce — zmikavte!

Čeprav bi bil 1275 GT lahko boljši kot je, ga moramo pohvaliti. 898 funtov je lepa cena za minija, vendar 1275 ni navaden mini. Boljši je od originala, njegove zmogljivosti so v tem razredu precej pri vrhu. In še najvažnejše: 1275 ima vse dobre lastnosti minijev.