

MINI 1275 GT

Za mladeniče vseh let

Ante Mahkota

Veljavni slovenski pravopis besede aminir še ne pozna. Pa sem znanstvenost preskušil besediče, ki je v rabi, (kot je v navadi, sem med znanci izbral »reprezentativni vzorec«) in nihče od sanktiranirane se ni začudil, ko sem vprašal: »Kaj vam pomeni mini?«

Narobe! Vsakomur se je kar razrežili obraz in povedal je, da mu mini pomeni:

1. kratko krilo

2. majhen avto

Z 2 mestom delajo avtomobilu krivico. Nastal je namreč nekaj let prej kot krilce, ki razkazuje kolena. V času Sueške krize — tiste prve, ko si je zaslužil penzijo šarmantni Eden. Avto je krizi primerno varčno zgrajen, izumlj pa ga je inženir Alec Issigonis in si s tem pridobil svetovno slavo ter številne posnemalce. Prva Issigonisova skica ima zdaj že muzejsko vrednost; objavljena je v vsaki boljši zgodovini avtomobilizma. Namesto da bi ponavljali formulo o prečno postavljenem motorju, škafastli karoseriji, prednjem pogonu itd. raje objavljamo kar znamenito skico, kjer je minieva zasnova povsem jasna.

Deset let je minilo, kar so izdelali prvi mini. Toda šele sedaj se je angleški koncern British Leyland odločil imenovati svoj najbolj uspešen avto samo z imenom, ki je postalo zdaj že sinonim za vsak zelo majhen avto — ne le za austine in morrisa 850 in »1000«. Te bodo izdelovali še naprej, nove trojčke, ki so jim nekoliko spremenili tudi obliko, pa so krstili — po desetih letih! In kratko: mini,

Miniji se niso priljubili samo zaradi pristopne cene, izredne okretnosti in pripravnosti za mestno vožnjo, ampak tudi zaradi lovorjevih venov vseh velikih rallyjev. Pod imenom cooper (z izpopolnjenim podvozjem in močnejšimi motorji) so bili dolga leta nepremagljivi.

Športna oprema od nosa do zadnjega okna

Prav zaradi športne slave, smo se med tremi novinci miniji odločili nekoliko natančneje preskusiti najmočnejšega, ki se postavlja, da je športnik in ga poganja 1275-kubični motor. Gre za avto, ki naj bi zamenjal slabotnejši cooper z 998 kubički. (Tega so prenehali izdelovati).

Ko sem na nekdanjem, vojnem letališču Silverstone stopal mimo boksov BLMC, mi je mini GT najbolj padel v oči. Zaradi podaljšane prednjega dela in polepšane maske hladilnika se, že na zunanji precej razlikuje od »starčkov«, se bolj prijetno pa preseneti, ko odpre široka vrata in je pred teboj notranjost kot »v pravem avtu«: boljša oprema, novi sedeži in okna, ki se ugrezajo v vrata. (Ne drsijo le sem in tja, kot pri starejših modelih.)

Ko sem sedel v »1275 GT«, mi je bilo, kot bi se srečal s povsem novim avtomobilom, čeprav so nekatere značilnosti starega še vedno navzoče. Urlice so sedaj neposredno pred volanom ne več na sredini, kot smo jih bili vajeni. Kar tri so, lepo motno črne. Na levi je merilnik hitrosti (pozor, avto, ki sem ga vozil, je imel desni volan!), na sredini je univerzalni in-



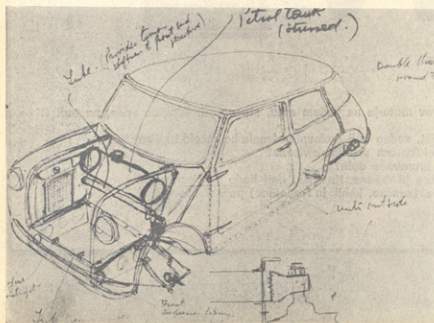
strument s kazalco za gorivo v posodi in temperatura motorja, pa s kontrolnimi lučkami: za nezasečene žaromete, za vžig in za pritisk olja. Na skrajni desni je merilnik vrtiljev. Na obeh straneh armaturne plošče sta odprtni s sobami za neposredno zračenje. Na sredni, pod armaturno ploščo, je naprava za grejte. Na njej je ročica, ki ravna, kam naj pihata topli zrak in stikalo ventilatorja. Nad njo so (kot smo pri miniji že vajeni) gumbi in stikala: čok, brisalnik, luč, kurjava in na sredini ključavnica za vžig.

Volan je imitacija športnega — izdelan je iz plastične snovi in obroč je preobleden z umetnim usnjem.

Sedi se precej zravnano in blizu volana, ki je postavljen poprek, da se voznik nekako nanj nastopi. Pedala so majčkena.

Hvalili sem, da je mogoče spreminjati nagib nasonjača, pa so me prijazni mehaniki poučili, da to ni serijsko, ampak je treba za spreminjajoči se nagib nasonjača doplačati 16 funtov. Sta pa serijska še dva gumba pod volanom: za preprosto ročno napravo, ki brizga vodo na vetro šipo in za ogrevanje zadnje sipe. Mini GT ima namreč še v serijski opremi električne žice na zadnjem oknu, da odtaajo led.

Enajst let stara risba — eden prvih osnutkov minija. (Svinčnik inženir Alec Issigonis) V zasnovi se je spremenilo le to, da so hladilnik namestili v levi blatnik in posodo za gorivo prestavili v zadnji del vozila.





Vato v ušesa!

Po vsem tem ogledovanju opreme in preskušanju nove notranjosti poštem motor. Ta je kot v avstinu IMV 1300, le da so mu nekoliko znižali kompresijo (6:1) in zmoro 59 KM, pri 5300 vrtljajih v minuti.

Gre torej za motor, ki smo ga že večkrat preskušali (Avto 15/66) in se visokih vrtljajev ne veseli. Pri nizkem številu vrtljajev je sicer zelo prožen, kadar pa se vrti hitreje kot 5000-krat v minuti, postane glasen in preskuševalci s Celine pravijo: »Na Kontinentu skoraj ni več tako konzervativnih motorjev.«

V »1275 GT« je opisano slabost še bolj opaziti, saj so konstruktorji računali s tem, da bo motor imel lažje delo, ko bo pogonjal manjši in lažji avtomobil. Zato so v diferencialu izbrali zelo kratko prestavo. Ta je kriva, da se pri največji hitrosti, ki jo avto zmora (138 km na uro), motor zavrti 5730-krat v minuti, kar je skoraj 50 vrtljajev več od nazivnih. Zato izredno ročni in dolgotrajna najvišja hitrost za gotovo motorju škoduje. Ima pa takšna prestava tudi prednost, da avto celo v četrti prestavi zelo dobro potegne in je vožnja še bolj prožna kot z avstinom 1300.

Na dirkališču Silverston sem lahko le približno kontroliral pospeške. Po meritvi »četrt milje brez zaleta (žal z neumirjenim merilnikom hitrosti) lahko le sklepam o pospeških. In ti so, kot je bilo pričakovati, po mestu, ki so ga namenili miniju GT na lestevici modelov BLMC,

1275-kubični motor namreč vgrajujejo v »1300«, v mini GT in športno naviti Cooper S. Tako pospeši »1275 GT« od 0 do 100 km na uro v 15,1 sekunde, »1300« smo na našem testu izmerili pospešek 19,7 sekunde in Cooper S (test v »Avtus 23/47) 13 sekunde.

Primerjajmo mini GT še z drugim! avto-

mobili, ki tudi vabijo kupce s svetlinim sportništvome! »GT« pospeši za desetinko sekunde bolje kot Ford Escort GT, pa veliko bolje kot Renault 5 S in simca 1000 special.

Ce bi vsi fantje tega sveta...

Prav pospeški, ki so sicer kupljeni za celo zrednega trušča (prestavljaj sem pri 6000 vrtljajih v minuti), so prva velika odlika »1275 GT« v primerjavi s konkurenti.

Druga, že tolikokrat hvaljena in opevana, je seveda izjemno dobra lega na cesti.

Nobenega plavanjskega nobenega otepanja; avto naglo in natančno uboga zavorni pedal, je poslušen volanu, ovinkov se pa kar veseli. Kjer bi marsikateri avto že zletel s ceste, mu le varno zavili skozi ovink. Voznik tega avta ne potrebuje šole za športnega voznika, če mu gre za takšno vožnjo: učitelj v tej šoli mu je avto sam!

Tudi v najhitrejših ovinkih na dirkališču — tistih posebno zavratnih, kjer so dirkačem nastavili past tako, da so često namenoma nagrnili v nasprotno stran, kot bi jo morali zaradi boljše lege na cesti — ni mini niti enkrat ušel kontroli. Seveda je treba volan precej dodajati tuda, ko ga na sredini ovinka poskusite, se avto menil nič avtu nič zravna in spelje, da si kaj boljšega ni mogoče želeli.

Izredni legi na cesti so pri miniju GT v pomoč široke, pasaste gume dunlop SP 68 pa neoukto trši element vzmetenja hidrolastik. Tudi zavore je dobil GT pri vzorniku cooperju spredaj kolutne, zadaj bobnaste z ojačevalnikom zavorne moči.

Res, po stabilnosti in priročnosti mini nima konkurenta! Mini GT je morda najboljša različica teh popularnih angleških avtov — če primerjam, kaj dobim za svoj denar.

Nič čudnega, če je mali športnik ljubimec mladine vsega sveta.

