



## test



Ante Mahkota

Na levi nasprotna kolona. Žarometi planejo iz nje in se mi zapičijo v oči. Norec! Volan potegnem na desno. Avto je zdrel s ceste, se v zraku obrnil in s streho treščil v drevo, da se je akacija upognila kot lok in ga izstrelila 20 metrov nazaj. Obstal je na kolesih, v globeli pod cesto. Kazalec se je ustavil na 120.

Zlezel sem iz razbitine. Cel. Od takrat, od lanskega primerjalnega testa malih avtomobilov, priznam, sem malo zagledan v mini. Njegova debela pločevina me je rešila. In akacija pa „krompir“.

Zato sem z veseljem prevezel še tretji testni mini. Tokrat ju dostoval pri Avtu veliko krajski čas kot prej; saj je bilo treba samo obuditi spomin na 6000 kilometrov, ki smo jih za primerjavo prevozili pred letom z dvema minijema 850. Andrej Sedej, ki se poskuša tudi na rallyjih, mi je bil zavzet pomočnik.

Pravkar sva se vrnila s preuskosov. Sedaj urejava zapiske, pa nama čez dolgo mizo, ki se ji reče zaključna redakcija, zakliče urednik: „Ne pozabite odgovoriti dopisničarjem, ko ste že pri minju!“

Mladenci, ki nam vedno pišejo na dopisnicah (starejši pa v pisnih), namreč neprestano sprašujejo o močnejšem minijevem bratu, cooperju. Zdi se, da jih prav toliko prevzemeta kot beatle. To je drugi razlog, da minija obdelan še bolj natanko.

Tretji nagib – odločil je tudi, zakaj smo testirali osnovni tip mini 850 in ne njegovih močnejših različic – je namig, ki ga je zapisal dnevnik „Delo“, češ da se Industrija motornih vozil spogleduje z montažo še tretjega austina. Za „1300“ in maksijem pride še mini ...

# MINI 850

(Uradno nam tovarna ni hotela potrditi novice. Žal, so tokrat umolknili tudi naši viri, ki so se pri govorcih o maksiju izkazali za zelo zanesljive. Ta čas se zde miniji z dinarje še vrabcu na zelo visoki strehi.)

### Od 34 do 77 konjev

Moram biti natančen: mini, ki smo ga vozili, je bil austri mini 850! Letnik 70 (zanj se je britanski koncern odločil, da bo nastopal kot samostojna firma) pri nas še ni naprodaj. Izdelujejo samo še:

- mini 850, ki ima vse tako kot na testni avto, le da na vratih ni več zunanjih tečajev in da se okna ugezajo v vrata;
- mini 1000 z 998-kubičnim motorjem in štirimi konji več kot „850“;
- mini cooper S s 1275 kubiki in kar 77 KM; pa novinka lanskoga Londonskega sejma;
- mini clubman z drugačno karoserijo in motorjem minija 1000 ter
- mini 1275 GT (60 KM), ki smo ga vozili v „Avtu“ 25/68.

To so velikoverski miniji. Na Angleškem pa mrgoli še bolj navtiči, katerih najmočnejši da celo na ravneni v koš znamenite amerikance, ki jim gre mini v prtljažnik.

Cas je, da „raztelesim“ avto, kot se preskuševalcu spodobi.

Najprej z očmi. Ko se je pred desetimi leti rodil, so ga zmerjali s škalo za čevlje na jazbecarjevih nogah. Sedaj, ko so jih izdelali že več kot dva milijona, smo se ga navadili in kar včer v tudi vam, če vam ugaja smotrost

Cena: 973 dolarjev in 11.850 din

Osnova za izračun republiškega in občinskega davka: 21.446

Cestnina: 80 din

Obvezno zavarovanje: 244 din

Barve: rdeča, bela, oranžna, temno rjava

Zastopnik:

IMV – Industrija motornih vozil,  
Ljubljana, Titova 172 a

brez vpliva modnih muh. Pa mu moram vseeno očitati oglago masko na hladilniku. V nasprotni z oblinami je, ki obvladajo vso karoserijo.

Kaj je v tej škatli za čevlje, da ta čas uvoznik nimra niti ene same v skladislu in že vnaprej prodal celo tiste štiri minije 1000, ki jih bo se prej razstavlil na Beograjskem salonu?

Prostora, da je čudež! Po besedah sira Isgisonisa, ki je mini nariral, je mini „približno najmanjši avto,“ s katerim lahko vozite stiri odrasle Angleze. „Od široke armaturne plošče – mimogrede povedano, sploh ni plošča, ampak polica – do naslonjač zadnjih sedežev je približno 1,70 metra – skoraj toliko kot v opel rekordu. Iz za tem je še polička pod zadnjim oknom – vse to v avtu, ki je komaj prej daljši od treh metrov. Izredno veliko prostora je tisto na poličkah: na prednjih, v vratih in na obenh stranech zadnje klopi.

### Spet naprodaj šele maja

Recept, kako tako zelo izkoristiti prostor, vse bolj posnemajo. Pa mini ni več samo ime malega britanskega avta, ampak je sinonim za vse približno tri metre dolge automobile. Tudi najnovejše posnemalce: lotošnje japonce in autobianchie 112.

Torej recept: prečni motor tako tesno ob prednjih steni, da se skoro dotika voznikovih nog; pod motor menjalnik; na skrajne vogale karoserije pa maghina kolesa! Boj za vsak milimeter. Miniju pomaga varčevati prostor še vzmetenju z gumijastimi baloni in vodo v njih, ki je obenem tekočina v blažilniku in poveza-



va vzmetenja prednjega in zadnjega kolesa, da avto ne pokinava.

Seveda pa tudi znatenitir sir inženir ne zna nategovati pločevine, in si je izmisli, kako prisliti voznika, da bo sedež daleč naprej in naredil prostor sopotnikom: sedeži so nizko in volan je postavljen poprek; voznik sedi na prav poseben način, ki se mu kmalu privadi. Če nima pretirano dolgih nog, tudi ne utruja. Mladi, prožni ljudje se zaradi tega ne pritožujejo; stare kosti pa tožijo, da je treba počepniti, preden sedete v avto. Blazine na sedežih, ki so jih pred nekaj leti še kovali v zvezde, še zaslužijo pohvalo – če pozabimo konkurenco iz Francije. Mi pa ni všeč, da mi mogoče spremniti nagiba naslonjača in zelél bi, da bi se sedež bolj gladko sankal po vsem gibu. Pa tudi roka dolgo tiplje v prazno, preden najde majhno ročico, ki sprosti gib sedežev. Dostop do zadnjeg klopi ni prav slabš kot v večjih avtomobilih z dvojimi vrati.

### Kritika, ki letnik 70 povsem ne zadene

Oprema je dovolj popolna. V miniju de luxe, kot je bil naš, je kar bogata. Lep je zelo velik merilnik hitrosti, pravi športnik. Zakaj pa je postavljen na sredo armature plošče in ne pred voznika, si razlagam tako, da so Angleži stroge, in neprestano nadzirajo moža, če morda preveč ne podi.

Pedali se niso izneverili avtomobilovemu imenu. So mini. Vsa pedal za plin naj bi bil sišč!

Zadatno zračenje je treba izznakniti zadnje okno, če je le tečaj dovolj trden, da pri hitrosti ne skoči nazaj. Kurjava je izdatna, le uravnavati jo je težko. Angleži se vedno vztrajajo pri grecu, kjer z ročico uravnavate samo pretok topole vode skozi grležnik, ni pa mogoče dozirati tudi količine svežega zraka, ki teče čez radiator.

V tej saki naj se spotaknem še ob odbijačem, ki se naslanjajo neposredno na pločevino, ki naj bi jo varovali. Vsa prst zraka med karoserijo in odbijačem!

### Drugi avto v družini - kdaj?

Veselje se začne z vožnjo. Parkiram v luknju, kjer komaj verjamem, da je prostora za vozilo na starih kolesih. Pozabim na nizki sedež ter odvijak, ki brenči nekaj v vrati.

Ljudje se ne rešijo stisk. Danes, ko je več denarja, je stiska s parkirnimi prostori večja.

Spet voda na minijev mlin! Je idealen avto za mestno vožnjo. Še pokrov majhnega prtljaznika kašo obrnil takoj, da ga je mogoče nagniti navzven in naloziti nanj zajetne zavoje.

„Kraljanje“ v tokovilih mestnega prometa je užitek. Mini je idealno pregleden naprej in na stran, nazaj se mu pa ne vidi le do prav zadnjega roba – do izredno velikih zadnjih luči, ki sežejo malodane čez odbijač. Pozor, da lučke ne razbijate!

Volan je dovolj neposreden, prestavna ročica pa pri roki – nekoliko trda, toda zelo natančna.

Veliko manj kot prestavna ročica je trdo vzmetenje hydrolastik. Ostri robovi – na primer med betonskimi ploščami ali na kockah – se sicer prenasajo v notranjost, hujše izbokline pa vzmetenje brez težav pozira.

Kar požre okretnosti prednji pogon – prednji pogon zahteva večji rajndi krog – jo nadomesti ta majhna karoserija in dober razgled.

Motor je pridelen delavcev, ne pa sprinter. „850“ že ne! To prija mestni vožnji, saj ni potrebno pogosto prestavljati in nekaj več kot šest stotov težki avto brez težav spelje tudi v drugi prestavi. Še posebej zato, ker sklopka, ki jo ravna hidravlika, zelo natančno prime.

### Priplejen na cesto

Kadar v mestu privihrate okrog ovinka, se posebej na ovinkasti, deželni cesti, pokaze mini vozne lastnosti, ki jih nini v tem spodnjem razredu. Prav nedosegljivo se drži ceste. Tisto, kar sem zapisal že za mini 1275 GT velja tudi za „850“. Nobenega plavanja, nobenega optantanja, avto naglo in natančno uboga zavorini pedal, je poslušen volanom, ovinkov se kar veseli. Kjer bi večina avtomobilov zletela s ceste, mini hi varno zavenci. Voznik tega avta ne potrebuje šole za športne voznike, če mu gre za takšno šolo: učitelj v tej šoli mu je avto sam.

Če ste nasilni in bi radi na vsak način spravili avto s ceste na njivo, potem ga lahko „porinete“ le naravnost naprej čez obrnjeni prednji kolesi, tako da pretirano prisitnete pedal za plin. Pa še to le na pesku ali na spolzkom cestišču. Izlet v koruzo uspe tudi, če v tem položaju preveč sunkovito odvzemate plin. Sportni voznik zna to lastnost prednjega pogona izkoristiti: ko popusti plin, stori, da avto oplete in ga z dodajanjem takoj spet ujame. Tako pride najhitrejši skozi ovinek.

Ko podvozje vzbudi športno srce, si zaželim

močnejši motor. Zakaj iz minijevih 850 kubikov niso iztisnili vse moči? Do tretje prestave so pospeški zadovoljni, v četrti, ki je predstavljena za potovanja, pa moči naglo zmanjšajo. Kakorkoli že, pospeški in tudi končna hitrost so v rangu najslabotenejšega volkswagena – s 1200 kubiki.

Klub pomankanju moči pa se da z „850“ zelo naglo potovati, saj v ovinkih ni treba prav nič zmanjšati hitrosti. Če se sprizjamte s hudimi ropotom, ki prihaja od povsod: iz motorja, iz menjalnika in tudi od gum. Če se Angleži vztrajajo pri maksimi „Ne menjaj konja, dokler zmaguje!“ in se nočedo odločiti za bistvene posege v mehaniko avtomobila – kjer bi na primer z drugačnim ozobljenjem ali če bi sešli k Francozom učiti vzmetenje – lahko veliko izboljšali – potem naj bi na pločevino nalepili vsaj nekaj več kilogramov polsti.

### Tega je kriv en sam koren...

Takšen kot je, je mini predvsem avto za ljubitelje, ki mu z veseljem oprostijo precejšnjo devizno ceno – v tem razredu je ceneja dinarske konkurenca zelo močna – ne zmenimo se za kakšen vijak, ki se odvije v karoseriji zaradi površne montaže ter jih ni žal, da se prednje gume obrabijo že po 10 000 kilometrov – če ostro pospešujejo.

Nen ponavljam zastonj, da je mini, avto za mladencije vseh starosti. BLMC se namreč na vse kriplje trudi, da bi dosegel najuspešnejšemu britanskemu avtomobilu podaljšali mladost. Doba korena lečena sta za dolgo življenje sodobnega avtomobila:

Prvi mladostni napoj: k osnovnemu modelu naj se pomeri cel arzenal različnih motorjev in različic v opremi.

In drugi? S pikolovskim delom naj tavorna avto neprestano izpopolnjuje. Inženirji danes že znajo toliko, da se niti prototip ne pokvari katastrofalno – ne razleti se podvozje in pri normalni vožnji ne odpovedo zavor. Toda drobne napake se pokazajo sele potem, ko je avtomobil v rokah občinstva. Sele potem je mogoče avto izpliti do konca. Se pravi, dolga sola istega modela.

Mini se postavlja z obojim: Zraven petih osnovnih različic, so zrasle celo tovarnice, ki izdelujejo zanj dodatno opremo in ga frizirajo.

Popravljajo ga že enajst let. Ta teden so jih spet izdelali 7000. Kot že toliko tednov.



## NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 116,2 km na uro (merjeno poprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2600 m, poprečje štirih meritov).

Poseški:

400 m brez zaleta: 23,3 sekunde, hitrost zadnjih 5 m 89 km na uro

kilometer brez zaleta: 44,6 sekunde (hitrost zadnjih 5 m 105 km na uro)

0 do 40 km na uro 5,0 sekunde

0 do 60 km na uro 9,4 sekunde

0 do 80 km na uro 17,4 sekunde

0 do 100 km na uro 35 sekund

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi): 45,6 sekunde – hitrost zadnjih 5 m 103 km na uro

Poraba goriva:

na potovanje najmanj 6,8 litrov goriva super na 100 km (nikoli hitrej od 80 km na uro), največ 8,5 litra na 100 km (poprečna hitrost 80 km na uro), na avtomobilski cesti 9,2 litra na 100 km (poprečna hitrost 100 km na uro).

po mestu: najmanj 8 litrov na 100 km, največ 9,1 litra na 100 km.

poprečna poraba pri testnih vožnjah: 7,5 litra na 100 km.

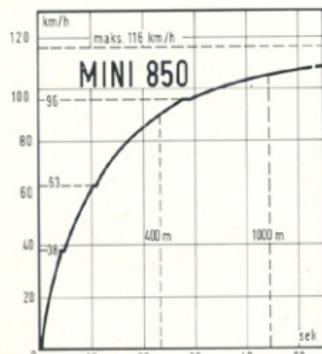
Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, res. hitr. 38,2 km/h

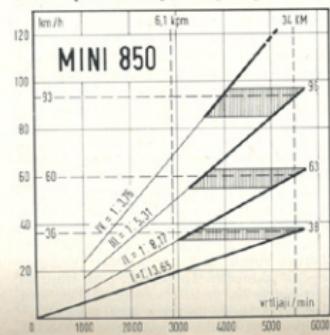
kazalec na 60, res. hitr. 57,6 km/h

kazalec na 80, res. hitr. 76,0 km/h

kazalec na 100, res. hitr. 94,2 km/h



Pri hitrostih do približno 90 km na uro se pozna, da je mini zelo lahek avto: takrat pospešuje bolje kot najcenejši hrošč (VW 1200), ki ima enako močan motor. Ko pa prestavite v četrti, katere prestavno razmerje je izbrano tako, da varuje motor, pospešek naglo upade. Iz diagrama prestavljanja se to lepo vidi, saj motor celo pri največji hitrosti ne doseže 5000 vrtljajev v minutu. Voznik, ki ga moti hud hrup motorja, pri teh vrtljajih (5000) tudi prestavi navzgor (spodnja črta senčenega polja). Čež vrtljajev največje moči pa vam sploh ne svetujemo siliti motorja – 200 vrtljajev več pride prav le, ko pospešujete za stavo – pa se takrat je od tega majhna korist.



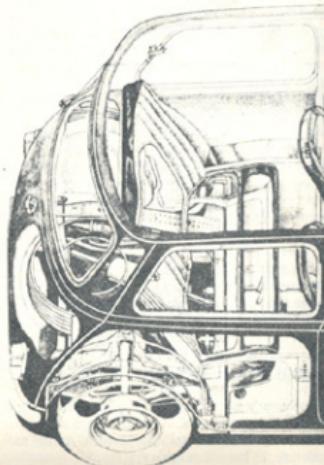
MOTOR: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – vrtnina in gib 62,9x68,2 mm – 848 kubikov – kompresija 8,3:1 – 34,5 KM (DIN) pri 5500 vrt. v min. – 6,1 kpm (DIN) pri 2900 vrt. v min. – ročljena gred v treh ležajih – stranska odprtina gred (verga) – vodno hlajenje – motor imenovanjšč v isti oltini kopeli 4,8 litra – padotočni uplavljalec SU HS2 – suh filter za zrak – električna črpalka za gorivo – dinamo 264 vatov – v hidratniku 3,6 litra vode – akumulator 12 voltv, 34 amperskih ur.

PRENOS MOČI: prednji pogon – štiristopenjski povsem sinhronizirani menjalnik – I – 3,627:1, II – 2,172:1, III – 1,412:1, IV – 1:1; vzvratna 3,627:1 – prenos v diferencial 3,765:1 – po želi samodejni menjalnik – pnevmatike 5,20-10 brez zračnic.

VOZ: limuzina za štiri osebe – dvoja vrata – samonosna karoserija s prednjim in zadnjim dodatnim okvirjem – posamične obese – sprejet prečni obesi, zadaj vzdolzne – vzmetenje hidrolastič – volan z zobato letvijo – štiri bobnaste zavore – ročna zavora na zadnjem kolesi – v posodi 25 litrov bencina.

MERE IN TEŽE: dolžina 305 cm, širina 141 cm višina 135 cm – medosna razdalja 203 cm – kolotek 120,5/116 cm – najmanjša razdalja do cestnika 16 cm – rajndi krog 8,7 metra – prtičajnica 155 litrov – teža praznega vozila 615 kg – največja dopustna teža 932 kg.

VZDRŽEVANJE: menjava olja vsakih 10 000 km, mazanje (osem mazalk) vsakih 5000 km.

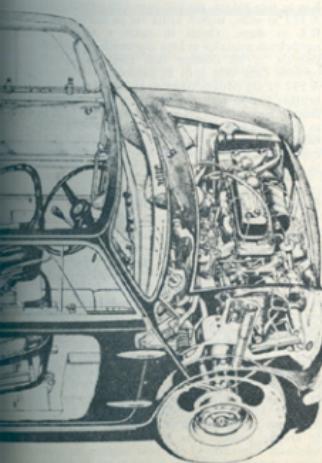


Pod rentgenom se prvi mini razlikuje od dan...



NAVITI MINI	DELAVNICA	POSPESEK 0-96 km/h*	KUBIKI
mini 850 formula 7 club	OSELLI	12,3	848
mini cooper S 1. razred	OSELLI	12,8	1275
mini cooper 2. razred	DOWNTON	16,9	998
mini cooper S	UNIPOWER	12,7	1275
mini Mk II 1. razred	BMC DOWNTON	21,7	998
mini cooper S turni	DOWNTON	11	1275
mini cooper S dirkalni	DOWNTON	7,3	1275

\* Meritve revije »Autocar« v zelo slabih pogojih — mokro dirlališče.



Vzmetek: namesto „suhih“ vzmeti je hidrolastik.

## REZULTATI

### Videz

**8** Stilisti so se pokorili smotnosti. Mini je brez modnih muh, zato se ne postara. Novi clubman pa je dokaz, da je mogoče isto karoserijo lepje oblikovati.

### Prostornost

**10** Za avto, ki je 52 cm krajsi od fiat 850, je notranjost izredna. Majhen prtljažnik (150 litrov) se da povečati s pokrovom, ki se odpira navzdol. Veliko praktičnih poličk. Širina sedeža 49 cm. Za noge spredaj 42 do 52 cm prostora; za kolena zadaj: 22 do 32 cm.

### Upravljanje

**8** Navaditi se je treba poševnega volana. Trda, toda zelo natančna prestavna ročica. Stikala precej od rok, merilniki na robu voznikovega vidnega polja. Premajhen pedal za plin. Skupen vtič — preprosto in okretno.

### Vidljivost

**10** Odična naprej in na stran, nekoliko slabša nazaj. Močni žarometi. Želeli bi si brisalnika, ki ne brišeta vzpredno.

### Največja hitrost

**8** Četrta prestava je izbrana tako, da ne dovoli največjih vrtljajev — zato je največja hitrost lahko tudi potovalna. Odsvetujemo pa hitreje kot 120 (po merilniku) — če je veter v hrbet ali po klancu.

### Pospeski

**8** Za 850 kubikov so zadovoljivi, vendar precej pod pospeški nekaterih litrskih avtomobilov, ki se dobijo za dinarje. Ne splača se siliti motorja čez vrtljaje (5500) največje moči. Velika obraba prednjih gum.

### Poraba goriva

**8** Zmerna. Tudi pri ostri vožnji ponavadi ne preseže osem litrov na 100 km. Poprečna poraba na testu 7,6 litra goriva super na 100 km.

### Lega na cesti

**10** Izredno varen avto — „umetnik“ za ovinke. Zelo natanko drži smer. Ne poznamo serijskega avtomobila, ki bi se bolje dirjal ceste.

### Udobje

**7** Prijetno vzmetenje zelo dobro pozira luknje. Hud ropot iz menjalnika in motorja, pa tudi od koles. Zadovoljivo zračenje, prijetni sedeži.

### Motor

**8** Konstruiran po starih štegh: vrtljajev čez 5500 nmara, je pa zato precej prožen. Svetujemo, da ne podite dolge ure z največjo hitrostjo.

### Zavore

**9** Štiri bobnaste zavore so povsem kos moči motorja in majhni avtomobili — tudi če vozite štiri osebe. Precej trd zavorni pedal.