



«V tretje gre rado!» smo rekli pretekle jeseni in napisali tovarnam pisemce. Tradicija namreč zahteva, da vsako zimo primerjamo avtomobile v težkih okoliščinah. Ker so pa naši vremenarski jasnovidci obetali piškavo zimo, smo v prepričanju, da ruska zima nikoli ne odpove, sklenili in sporočili, da bi šli do Moskve. Bržkone je strah pred snežnimi meteži pri minus 40 stopinjah C, kar menda sodi k ruski zimi, kriv, da smo dobili manj avtomobilov, kot smo napisali pisem. Za »privatni« rally revije »Avto« – da je potekal v istem času kot rally Monte Carlo je zgolj slučaj – so se prijavili trije, pri nas morda najbolj popularni tekmeči avtomobilskega srednjega razreda. Dva, austin in renault, sta prišla do nas bolj ali manj razstavljena, pa so jih dali skupaj na montažnih trakovih IMV in v Litostroju. Bera montažnih avtomobilov bi bila popolna, če bi ne manjkala fiat 125, ki bi vsekakor sodil v ta okvir, tako po ceni in razredu kot po popularnosti.

Rusko zimo smo resno vzeli vsi, tovarne in mi; saj so bili prtljažniki polni še predno smo v avtomobile znosili osebno prtljago. Avtomobili so vozili po štiri rezervna kolesa z ježevkami, škatlo rezervnih delov, nekaj pločevink olja, plastične steklenice z antifrizom, lopate, vlečne vrvi; seznam tovora sta dopolnili še novomeška Krka z WD-40 in z »nova seal« sprejem proti zmrzovanju ter Tovarna verig iz Lesc s snežnimi verigami. Vreme je hotelo, da smo od vse zimske navlake potrebovali le ježevke in sprej proti zmrzovanju šip, medtem ko so avtomobili hoteli, da rezervne dele nedotaknjene vrnemo tovarnam. Voznjo z verigami smo okusili šele doma, na Pokljuki.

Če nam ni nagajala že zima, nam je pa zagodla devalvacija, ki je iz naše trojke srednjega razreda, kar za deva ceno, naredila zgornji razred – tako vsaj je videti, čeprav še danes ne vemo, v kako dragih avtomobilih smo se sploh vozili.

Sicer pa pogledjmo, kako so se odrezali austin maxi, BMW 1600 in renault 16 TL, kot se za primerjalni test spodobi!



# AUSTIN- IMV MAXI: BMW 1600: RENAULT- LITOSTROJ R 16 TL

Tekst: Tom Pieterski

Fotografije: Marjan Zaplati

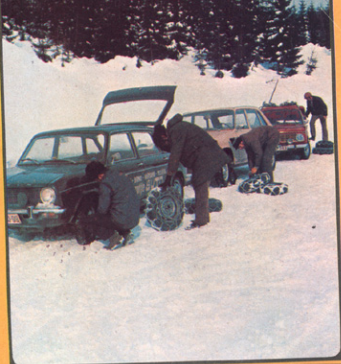
Testna ekipa: Martin Česenj, Matija Dermastia,  
Tom Pieterski, Andrej Sedej, Vlado Smole

## Karoserija

### Videz

Čprav ime srednjega austina — maxi — spominja na slavnega austinovega malčka — mini, je maxi slej ko prej neposredni potomec, bolj rečeno, križanec med austinom 1300 in velikim „1800“, ki nikoli ni uspel. Podoben sta si oblika in tehniška zasnova. Kljub temu pa je maxi tudi kar zadeva karoserijo povsem nov avto; pri njem so Angleži prvič povsem izkoristili prednosti zasnove s prečnim motorjem, s prednjim pogonom in hydro-lastičnim vzmetenjem ter namestili tudi peta, dvilžna vrata, v karoserijo pa dali zložljivo zadnjo klopo. Na ta način so skavtsko razpoloženi Otočanom ponudili weekend na štirih kolesih. Gre za podobno zasnovano limuzino s spremenljivo „geometrijo notranjosti“, kot jo ima že od leta 1965 renault 16. Francozi so ostali pri vzdolžno nameščenem motorju in je R 16 zato za 23 cm daljši. Krojiti obleko, ki bi bila praktična in lepa obenem, je seveda bolj ali manj mukotrpna zadeva in tako maxi in „šestnajstica“ s svojo na pol kombi karoserijo sodita na lapotnih tekmovalnih v žirijo, ne pa na oder.

Tudi BMW, ki je s klasično zasnovano in karoserijo stilistom povzročil precej manj glavobola kot „poltovorna“ tekmeča, se sme za svojo priljudnejši videz bolj zahvaliti značilnemu napadalnemu nosu munchenške tovarne, kot pa svoji pontonski karoseriji. Tudi ta je v bistvu bolj praktična kot lepa in je po šestih letih že precej ponošena. Maxi in R 16 sta vsekakor bolj aerodinamična.



## Prostornost

Pravijo, da je edini pravi meter tisti, ki ga imajo spravljene v Parizu. Kar se avtomobilskih metrov tiče, imajo pa najboljše štiri metre v Birminghamu – najdaljše namreč. Najkrajši med tremi tekmecki je znotraj najdaljši in celo v precej daljših avtomobilih imajo potniki na zadnjih sedežih redkokje tako velikodušno odmerjen prostor za kolena. Dobro odmerjena je tudi širina in maxi se lahko postavlja z naslovom: petsedežnik. Kar zadeva prostornost na prednjih sedežih, je tovarna uporabila znan trik s krajšimi sedeži, kar pa le malo moti, saj je volan postavljen razmeroma poševo in zahteva od voznika pokončno držo, kakršne smo že vajeni iz minija in austina 1300. Zato pač je naš novi šef (204 cm) pri podajanju volanov na poti v Moskvo vedno znova skušal podaljšati svoje bivanje v maxiju!

Kljub temu bi si pa nadpovprečno potegnjeni vozniki v maxiju želeli nekoliko večji omik prednjih sedežev nazaj. Zaradi posebnega volana nekoliko podrti pomak notranjih mer med sedežem, volanom in pedal zahteva, da se voznik najprej privadi drugačnemu sedenju, kot smo ga vajeni v večini avtomobilov.

Ob maxiju postane R 16, ki sicer velja za prostoren avto srednjega razreda, le poprečno prostoren. Pri povsem nazaj pomaknjenih prednjih sedežih je za kolena na voljo še 15 cm; pač pa je trik s kratkimi sedeži, ki zahtevajo pokončno držo, pri R 16 opaziti zadaj. Kar zadeva širino, renault še lahko proglasimo za petsedežnik avto. Ob prednjih sedežih je bila francoska tovarna bolj uvidneva. Zato se voznik za volanom takoj počuti domače. Odnos raznih mer je posrečen in tudi višji vozniki si lahko izberejo udoben položaj.

BMW 1600 je že po značaju povsem drugačen avto od drugih dveh in tovarna je športnosti primerno določila tudi notranjost. Prostor je odmerjen vsak v prid prednjima dvema v avtu. Voznik in desni sopotnik lahko udobno in športno sedita, zadaj pa je v BMW tesno. Pri prednjih sedežih v zadnji legi je prostora komaj za otroško koleno. Če prednja sedeža pomaknemo naprej, je pa zadaj le prostor za dve odrasli osebi. BMW je kljub civilni karoseriji športni avto in kupec pač mora vzeti v račun tesno odmerjeni prostor zadaj.

## Prtljajnik

Vozniku „beermveja“ se ni bati, da bi ne imel kam s prtljago. Dokler je vse kot v vsakdanjih avtomobilih, BMW krepko prekaša svoja tekmeča. Ta dva imata, dokler se ne lotite zadnjih sedežev, za svoj razred celo izjemno majhne prtljajnike. Primerjava se postavi na glavo s prevračanjem sedežev. Pri renault 16 že s tem, če potegnete zadnji klop za 15 cm naprej, do prednjih sedežev. Prtljajni prostor zraste na približno 425 litrov, pri tem pa na zadnjih sedežih ostane še veren prostor za oblačenjem sedeži varno spravljen. S podrtimi sedeži (klop prevrnjena naprej, naslonjalo obešeno pod strop) postane R 16 že kombi za prevažanje večjih predmetov. Nakladalni prostor je visok pol metra in dolg 1,60 metra. Če pustite zadnji klop doma, prtljajni prostor povečate na 1200 litrov prostornine! Prekopicevanje zadnje klopi ne zahteva nobenega orodja in celo nepriročni nima kaj početi, ko enkrat vidi, kje je treba potegniti ali pritisniti. Škoda, da so krojači pri rezljanju zadnjih vrat pustili prtljajni rob, in je treba zato predmete pri nakladanju visoko dvigati.

Dvigavanje prtljage pri maxiju odprde, ker segajo peta vrata do spodnje ploskve prtljajnika. Sicer sta pa maxi in R 16 kar zadeva prostornino prtljajnika pri podrti zadnji klopi približno enako velika. Pri maxiju gje naslonjalo na tla tako lepo, da je njegova zadnja ploskev v enaki višini kot prtljajnik in je nakladalna površina povsem ravna.

Za drobnjarije je v vseh treh avtomobilih prostora dovolj. Maxi ima pod armaturno ploščo skoraj po celi širini odprto polico, na armaturni plošči pa zaprt predal, v katerega na gredo le rokavice. V BMW je velik zaprt predal pri sopotnikovem sedežu. Spratno je vdolan pod armaturno ploščo in ko je zaprt, ga sploh ni opaziti. BMW ima polici še na armaturni plošči; v levem kotu, pri vozniku, majčkeno – za škatlico cigaret – pred sopotnikom pa veliko. Pa še na kardanskem tunelu nekakšen odprt predal, v katerega gre nenavadno veliko navlake. Pri renaultu sega v prostor med prednjima sedežema motor; zato je odprta polica pod armaturno ploščo pri vozniku majhna, pač pa je bolj zajeten zaprt predal na sopotnikovi strani. R 16 ima tudi prestavno ročico pri volanu, tako da je med prednjimi sedeži



Austin-TM Vmaxi



Renault 16



## primerjalni test

prostorna, globoka „škafca“, pokrita z oblažinjenim pokrovom iz materiala kakršni so sedeži. Prostor za drobnjarije je tudi za zadnji sedeži. V BMW ga je najmanj, v maxiju največ.

V poglavje o prtljagi sodi tudi namestitev rezervnega kolesa. Francoska rešitev z rezervnim kolesom pri motorju, kjer ne „moti“ prtljage in je na suham, je najprimernejša od vseh treh. Tudi maxi nosi svojo „prozeto“ zunaj prtljavnika. V prtljavniku, ob samem zunanem robu, je le vijak, ki drži nosilec rezervnega kolesa pod zadkom. Umazanija, ki se na rezervnem kolesu nabere v slabem vremenu ni takšno zlo, kot tisto, ko mora pri menjavi kolesa, tako kot pri BMW, vsa prtljaga „na sonce“.

## Sedeži

Nekaj o sedežih povedo že dolžine sedeža in višina naslonjala (v razpredelnici b, h in č, e). Daljši sedež pomeni boljšo oporo stegnom, višji pa hrbtenici. Tovarne pri tem rade špekulirajo, da bi dobile več prostora za kolena. Sešteje dolžino prednjih in zadnjih sedežev pri vseh treh avtomobilih! Najbolj pošteni so Bavarci, ki so spredaj in zadaj vzeli nekakšno srednjo mero. Angleži so „kradli“ spredaj, glede na maxijeve notranje mere povsem brez potrebe. Največji falote so pri Renault, vsaj pri merah! No, zadeva le ni tako preprosta... Francosi se že naslednji hip odkupijo z eleganco: kljub omejeni lumparji se renavtovi sedeži zdijo kot direktorski fotelji dobro stoječega podjetja. Iz njih vas tudi pri ostrih ovinkih ne odnaša; udobni so, dobro podloženi in vzmeteni. Škoda, da so prevelični z umetnim usnjem.

Prav nenavadno je, čeprav vse vedo o kulturi sedenja v avtomobilih, da tovarne vselej na nekaj pozabijo. BMW, ki se postavlja s športnimi zmogljivostmi, ima sedeže, ki tako slabo oprijemljejo telo, da smo se morali pri testnem ovinkarjenju z nogo krepko tiščati in tesno vezati z varnostnimi pasovi. Mimogrede: tovarna MBW nam doslej še nikoli ni poslala testnega avtomobila, v katerem ne bi bilo varnostnih pasov! Sicer pa sedežem v BMW ni moč očitati, da bi bili neudobni. Tudi odčija ni potrebna, ker so oblečeni v tkanino.

V tkanino oblečeni so tudi sedeži v maxiju. V originalu so sicer iz skaja, toda v Novem mestu „izvirno“ poskrbijo za dobro počutje in jih oblečejo v previeke iz tanke, rdeče tkanine. Maxijevi sedeži so nekoliko pretrdi, naslonjali sta (spredaj) nekoliko prenizki in sedeži slabše „primejo“ telo.

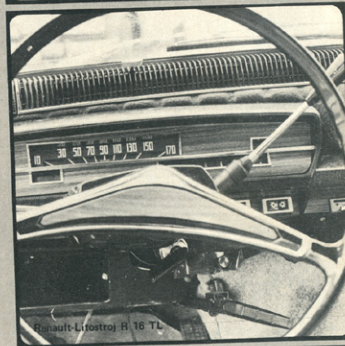
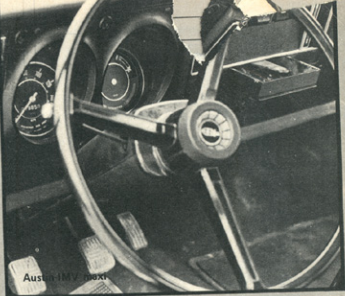
Sicer si pa Angleži služijo slavo s francosko posteljo. Ko namreč maxiju spustite zadnje naslonjalo nazaj in nagnete prednji naslonjali do položaja ležalnikov, dobile malone dva metra dolgo in 130 cm široko ležišče, dočim je v R 16 ležišče dolgo komaj meter in pol in prav nič francosko. Pri BMW pravijo, da je osnovni namen avtomobila vožnja, ne pa spanje; ležalne sedeže prodajo za doplačilo, sicer pa je sedežem moč spreminjati le nagib naslonjala.

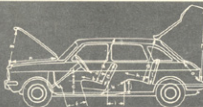
## Vrata, vstop, izstop

Kadar je avtomobil narejen bolj kot dvo- ali trosedežnik s poudarkom na prednjih sedežih, potem nima s štirimi vrati kaj početi in jih nima. Tak je BMW 1600, kar se mu v primerjavi s tekmečema seveda šteje v slabo. Delno se odkupi z res velikimi vrati, ki pa le niso dovolj široka, da bi se dalo udobno zlesti mimo naprej nagnjenega prednjega naslonjala na zadnji sedež.

Ostala dva, ki imata kar po pet vrat, oziroma štiri, namenjena potnikom, omogočata udoben vstop in izstop z vseh strani. Razike, nekaj centimetrov v širinah in višinah vrat, se pokažejo kot nepomembne.

O kljukah in ročicah na vratih — vse dobro! Posebej omenjam le posrečene austinove notranje kljuke, ki so povsem pogreznjene v vrata. Pravzaprav so namesto kljuk ploščice, preko njih pa krajše ploščice, ki varujejo pred nenadnim odpiranjem. Renault 16 in BMW imata proti odpiranju varovalne čepe. Obema avtomobiloma na štiri vrata zamerimo, da nimata v zadnjih, stranskih vratih naprave, ki bi preprečevala otrokom odpiranje z notranje strani. R 16 je včasih take varovalke imel, pa jih nima več.





OPREMA <sup>1</sup>	austin maxi	BMW 1600	16 TL renault
merilnik goriva	●	●	●
kontrolna lučka goriva			●
ampermeter			●
kontrolna lučka polnjenja akumulatorja	●	●	●
termometer hladilne tekočine	●	●	●
kontrolna lučka temperature motorja			●
kontrolna lučka prtiška olja	●		
ura		●	
kontrolna lučka kratkih luči		●	
kontrolna lučka dolgih luči	●	●	●
nastavitev osvetlitve instrumentov		●	
dnevni števec kilometrov	●	●	●
samodejen izklop smerokazov	●	●	●
naprava »peri—brisi«	●	●	●
dvi hitrosti brisalnikov	●	●	●
svetlobni signal	●	●	●
kontrolna luč ročne zavore		●	
v stran pomični senčni ogledalo na senčniku sopotnice	●	●	●
zvratno ogledalo dan—noč	●	●	●
zunanje vzvratno ogledalo	●	●	●
zaprt predal za drobnarije	●	●	●
odprt predal za drobnarije	●	●	●
stropne luči		●	
vžigalnik za cigarete		●	
pepelniki zadaj	●	●	●
naslonjali za komolce na vratih spredaj	●	●	●
naslonjali za komolce na vratih zadaj	●	●	●
naslonjalo med prednjima sedežema	●	●	●
naslonjalo med zadnjima sedežema	●	●	●
držalo za sopotnika spredaj		●	
držali za sopotnike zadaj		●	
trikotni okenci		●	
žepi na prednjih vratih		●	
žepi na zadnjih vratih		●	
razsvetljava prtljažnika	●	●	●
razsvetljava motorja		●	
luči za vzvratno vožnjo	●	●	●
zaklepanje posode za gorivo		●	
varovalke za otroke na zadnjih vratih	●	●	●
rezervo kolo z zunanje strani	●	●	●
alternator	●	●	●
pasaste gume	●	●	●
mesta za pritrditve varnostnih pasov	●	●	●
ležalni sedeži	●	●	●
obešalniki	●	●	●
poseben ključ za prtljažnik	●	●	●

## Počutje

### Armaturna plošča in oprema

Pike v razpredelnici označujejo, kaj imajo in česa nimajo naši trije avtomobili: tudi kar zadeva opremo armaturnih plošč. Očitno je, da imajo vsi trije zbirko instrumentov, ki je za ta razred preprosta. Merilnik vrtljajev, ki je na fotografijah BMW 1600, se dobi le za doplačilo, sicer pa je na tem mestu ura! Medtem ko imata BMW in austin pregledne, okrogle instrumente, ima renault isti podolgovat, nepregleden merilnik izpred šestih let. Tudi ne vem, kateri referent za varčevanje je kriv, da v maxiju ni primarnih obešalnikov. Ker nad zadnjimi vrati ni niti ročajev, oblek ni kam obesiti.

Pa drugi primer! Vsi avtomobili ne morejo imeti električne naprave peri-brisi kot jo ima BMW; ta pač nekaj velja in pozna se pri ceni. Toda: če je naprava za pranje vetrne šipe pnevmatična, potem je neprimerno boljša, »žoga« na tleh, ki jo leva noga vedno najde (R 16), kot pa gumb na armaturni plošči (maxi), na katerega je treba močno pritiskati, da kaj izcedi iz sicer velike posode, ki je pri R 16 premajhna. Zadeva je neljuba, če je treba v temi na hitro oprati šipo, pa namesto pranja šipe ustavite brisalnike ali vključite ventilator. Tdva gumba sta namreč na obeh straneh gumba za brizgalko. V isti okvir sodi tudi spet maxi! — sosestvo. Čoka in gumba za odpiranje pokrova nad motorjem. Gumba sta sicer označena, toda človek včasih ne pogleda, včasih ne vidi in pri zaganjanju hladnega motorja — hop, pa izskoči pokrov.

Najboljša se zdí razmestitev gumbov pri BMW; po dva z vsake strani instrumentov in drug nad drugim. Pomote so izključene celo v trdi temi, poleg tega pa napravo peri-brisi vključí ročica pri volanu, ki služi sicer smerokazom.

Renaultovim stikalom ni kaj očitati. Ampak! Za avtomobil letnika 1971 in za ta denar pošastno učinkuje dejstvo, da R 16 nima serijske luči za vzvratno vožnjo! Pihne ga pa gumb pod armaturno ploščo, s katerim je moč od znotraj nastaviti pravo višino žarometov. BMW ima pa za svojo zmožljivosti preslabotne oči za noč.

Za zaključek sodimo, da je naslonjalo za komolce med prednjima sedežema in še posebno v naslonjalu zadnje klopi za udobno počutje kar pomemben kos opreme. To razkošje ima le R 16.

### Greteje in zračenje

Gretej smo merili učinkovanje tako, da smo povsem hladne avte odpeljali, vključili vse naprave za ogrevanje in izmerili temperaturo. Kateri se hitreje ogreje, piše v razpredelnici. Najboljše naprave za ogrevanje ima R 16. Z vrtljivim gumbom je moč povsem natanko nastaviti pretok vroče vode skozi radiator, gretje je skoraj neodvisno od teka motorja, ker ventilator na hladilniku motorja upravlja termostat in ga vključí le, kadar hladilna voda prekorači določeno temperaturo. Tudi druga dva tekmečema se kritike ni bati! Vse naprave za ogrevanje so učinkovite, vsem se da po želji razdeliti prtok zraka k nogam ali na vetro šipo. Nekoliko na slabšem je BMW, zlasti kar zadeva prozračevanje. Nima namreč dodatnih šob za dotok svežega zraka, kakršne imata R 16 in maxi na obeh straneh armaturne plošče. V ta namen ima BMW trikotna okenca ki jih odpiramo z vrtenjem gumba na vratih. Zračenje skozi odprta okna v BMW ni od muh, čeprav ima samo dvojna vrata in potemtakem samo dvojne okene. Zadnji, stranski šipi je namreč moč za nekaj pristov izmakniti. Pri takih oknih je tudi precej manj prepaha kot pri običajnih. Vsi trije avtomobili imajo tudi režo za odvajanje zraka zadaj.

V zelo hladnem ali vlažnem vremenu, ko odpiranje trikotnih okenc ni prijetno, se pri BMW pogosteje kot pri drugih pokaže potreba po usmeritvi vsega zraka na vetro šipo. Na pomoč mora tudi ventilator.

<sup>1</sup> V spisku je serijska oprema. Nekaterih naprav, ki so v sodobnih avtomobilih umešene namesto po sebi, nimamo posebej omenjali.

<sup>2</sup> Polici pod armaturno ploščo

<sup>3</sup> Prtljažnik osvetljuje luč za osvetlitev registrske tablice

<sup>4</sup> Polica ob armaturni plošči

<sup>5</sup> Držalo je na vratih

## Rotop

Rotop pri različnih hitrostih na asfaltu in kockah smo izmerili s fonometrom. Spet se izkaže, da izmerjeni foni niso edino merilo, ker ne povedo ničesar o barvi „glasbe“ in tudi ne, v katerih kotih čepijo solisti.

Naj povemo, da maxi prepjuje vse. Pozna se mu da je še v otroški dobi in temu primerno kriči. To so videli tudi v tovarni in najnovejši maxi 1750 je občutno tišji. No, mi smo testirali maxi 1500 in lahko mo očitamo koncert za karoserijo in orkester. Zvok motorja je še najmanj nadležen, ko je menjalnik že v peti prestavi; pozna se, da tovarna varčuje z izolacijskim materialom. Glavni kričači so v karoseriji in namogoče je ugotoviti, kje vse so skrivti, zlasti še, kadar trdo vzmetenje prenaša na karoserijo udarce od ostrih neravnin na cesti. Tega ropota seveda ni moč občutiti na fonometru, saj igla vsakokrat le poskoči. V armaturni plošči so se naselili črčki, ki skorajda nikoli ne prenehajo gosti, pri hitrostih nad 120 km na uro pretirava veter ob karoseriji, ventilator na drugi stopnji tudi še pridoda svoje. Maxi je dovolj tih avto le pri zmernih hitrostih na najboljših cestah.

Pač pa maxi dobro duši ježevke. Te so najglasnejše na renaultu 16; ubujajo že kar spomine na stari tramvaj, po drugi strani pa v BMW ježevk skoraj ni slišati. Kdor v BMW pričakuje glasen konje, ki naj bi nazven in navzoter razglašal športne konje, je v zmoti. Motor postane bučan šele pri vrhu vrtljajev. Največ hrupa mu rodi le največja hitrost. Poživžgavanje vetra ob oknih, ki na zgornjem robu nimajo okvirjev, je njegova posebnost. Karoserija in podvozje sta pri BMW - tudi kadar vozi po slabi cesti - skoraj nema. Vse rečeno za BMW 1600 velja tudi za R 16 z izjemo, da je šum vetra ob karoseriji tišji, medtem ko v armaturni plošči včasih za kratek čas kaj zacvili.

## Vzmetenje

Isti reči kot za rotop veljajo tudi za vzmetenje; je pa renault pred BMWi Da ne bi dolgozili: vzmeti pri R 16 slej ko prej ostanejo zgled, kako naj bodo oprta kolesa na kakršnihkoli cestah že.

Za razliko od R 16, ki svoje udobje črpa iz dolgih gibov, mehkih vzmeti - v ostro voženih ovinkih se zaradi tega karoserija včasih kar preveč nagne - so vzmeti pri BMW 1600 uglašene bolj trdo; imajo krajše gibe in njih meje je čutiti na kratkih in ostrih neravninah. Je pa že kar nenavadno, da je BMW 1600 vsem kljubom navkljub zelo udobno vzmeten in razmeroma trdo uglastev vzmeti čuti le pri manjših hitrostih.

O prednostih vzmetenja hydro-lastic se da veliko povedati, ko gre za lego na cesti. Če gre pa za udobje, so prigovori in zmajevanja tu. Povezava prednjih in zadnjih koles sicer skrbi, da se vozilo ne nagiba ali ziblje, ampak gibi vzmeti so prekratki, tekočina je „pretrda“, da bi podvozje nežno opravilo z večjimi neravninami in z luknjami na cesti; zlasti še, če so kratke in ostre.

## Izdelava

Spolšen vtis, ko sedete v te avte, je pri vseh treh avtomobilih dober. Posebnih nemarnosti ni opaziti, pa tudi izjemne natančnosti ne. Sitnež pač najde v vsakem nekaj drobnih pomanjkljivosti in stvar okusa je, kako jih kdo ocenjuje. Nekomu ugajajo okraski iz imitacije lesa in razgibano oblikovana armaturna plošča (v R 16), drugemu pa bolj špartanski videz armaturne plošče (BMW in maxi). Vsi avtomobili so oblaženi z umetnim usnjem, po tleh so preproge iz tkanine. Angležem lahko očitamo, da je na armaturni plošči preveč trdih, umetnih mas. Maxi zbuja vtis, da je izdelan iz najmočnejše ploščevine in da sta lak in krom kvalitetna. Rotop karoserije na slabših cestah pa zgovorno priča, kateri avto je bolj trdno in vestno sestavljen. Manjše število vrat kajpak omogoča trdnješo gradnjo in manj špranj za črčke. Zato se najbolje odreže BMW 1600, črčki pa zbijajo oceno: renaultu 16 malo, austinu pa kar precej.

### Austin IMV maxi 1500

#### Proizvajalec:

*The British Motor Corporation Ltd. Longbridge, Birmingham, England. Montaža: Industrija mčornih vozil, Novo mesto, Zagreb 18.*

#### Zastopnik in prodajalec:

*IMV, Ljubljana, Titova 172 a.*

#### Cena:

*43 618,00 din (in 150 din za prevoz iz Novega mesta v Ljubljano 69,50 din za zavesice in zunanje vzvratno ogledalo) ali 2915 dolarjev in 3125,50 din (dinarske dajatve). Cena pred devalvacijo, nove še Trenutno sprejemajo le akontacije.*

#### Barve:

*temno rdeča, temno modra, beš, temno rjava, temno zelena, bela.*

#### Garancija:

*šest mesecev ali 10 000 prevoženih kilometrov. Brezplačen servis prevzemu in pri 1000 prevoženih kilometrih.*

#### Rok dobave:

*Za dinarje 30 dni  
za devize 30 dni*

### BMW 1600

#### Proizvajalec:

*Bayerische Motoren Werke, Lerchenauerstr. 76, München, Nemčija.*

#### Zastopnik in prodajalec:

*Tehnonion, Ljubljana, Vošnjakova 5.*

#### Cena:

*7040 DM in 37 574,25 din (carina, zvezni prometni davek in stroški uvoznika) (45 429,75 je osnova za izračun republiških in občinskih dajatve).*

#### Barve:

*temno zelena, ciklamno rdeča, vinsko rdeča, bela, svetlo zelena, temno modra, svetlo rdeča.*

#### Garancija:

*šest mesecev in 10 000 prevoženih kilometrov. Brezplačen servis prevzemu in pri 1000 prevoženih kilometrih.*

#### Rok dobave:

*takoj.*

### Renault 16 TL

#### Proizvajalec:

*Regie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine), Francija. Montaža: Litostroj, Ljubljana, Dakovičeva 36.*

#### Zastopnik in prodajalec:

*Litostroj, Ljubljana, Dakovičeva 36.*

#### Cena:

*44 000 din (in 374,90 din za varnostno ključavnico, bančne stroške bencin in zunanje vzvratno ogledalo) ali 3168 dolarjev in 374,90 din. Cena pred devalvacijo; dokončne, nove še ni.*

#### Barve:

*bela, svizozelena, krem, svetlo zelena, kovinsko siva, kovinsko modra, temno rdeča, temno zelena, sivomodra, kovinsko zelena.*

#### Garancija:

*šest mesecev ne glede na število prevoženih kilometrov. Brezplačen servis pri prevzemu, pri 500 in pri 2000 prevoženih kilometrih.*

#### Rok dobave:

*takoj po prevzemu obvestila iz banke o nakazilu deviz.*

## Preskuševalci so ocenili

Točkovali smo tako kot pri lanskem primerjalnem testu s točkami, od dvajset navzdol; na ta način, da osnovne lastnosti, ki jih zahtevamo od avtomobila, veljajo relativno več. Razpon med najslabšo in najboljšo oceno je pri osnovnih značilnostih večji. Na ta način velja na primer v "spričevalu" prostornost precej več kot dobra armaturna plošča.

Medtem ko pri prvem ocenjevanju odločajo predvsem karoserija in oprema, bodo v drugem delu odločale vozne lastnosti, zmogljivosti motorjev in poraba.

Če bo čez štirinajst dni kaj bolj jasno, kako in po čem bomo v bodoče kupovali avtomobile, bomo avtomobile lahko primerjali tudi po kupačkah. Pokazalo bi se, kakšen kos avtomobila dobimo za tak in tak kupaček denarja.

KAROSERIJA	AUSTIN- IMV MAXI	BMW 1600	RENAULT- LITOSTROJ 16 TL
prostornost	20	14	17
prtljajnik	17	15	17
sedeži	17	16	18
vrata, vstop, izstop	18	14	17

POČUTJE	AUSTIN- IMV MAXI	BMW 1600	RENAULT- LITOSTROJ 16 TL
armaturna plošča	14	15	13
ostala oprema	13	15	12
gretje in zračenje	17	16	15
ropot	11	14	13
vzmetenje	15	17	18
izdelava	14	15	14

TOČKE PO I. POLČASU	AUSTIN- IMV MAKSI	BMW 1600	RENAULT LITO- STROJ 16 TL
Karoserija	72	59	69
Počutje	84	92	85
Skupaj	156	151	154

### GRETJE IN ZRACENJE

	austin maxi	BMW 1600	renault 16 TL
Število stopenj ventilatorja	2	2	brez-stopenjski
Dodaten dotok svežega zraka	šobi na arm. plošči	—	šobi na arm. plošči
odprtine za odtok zraka	—	—	—
hitrost <sup>1</sup> gretja (°C)			
5 min	16,8	15,0	13,0
10 min	27,4	24,0	21,2
15 min	31,5	28,2	25,6

<sup>1</sup> Meritev pri zunanji temperaturi 8 stopenj C. avtomobila povsem ohlajeno, hladilniki brez zaluzij, zrna vožnja 60-80 km/h v četrti prestavi, vse naprave za ogrevanje in ventilatorji odprti na največjo jakost. Meritev temperature v visokih ramen med prednjima sedežema.

ROPOP	foni — dB (A)		
	austin maxi	BMW 1600	renault 16 TL
hitrost km/h	IV. pre- stava	V. pre- stava	

80 asfalt	73,5	72	69	70
kecke	81	81	74	78
100 asfalt	78	76	73	72
kecke	82	82	79	79
120 asfalt	87	79	73	75
kecke	85	83	80	80



## BMW 1600

Motor spredaj poganja zadnji kolesi

### MOTOR

VALJI — 4, vrstni, nameščeni vzdolžno, glava iz lahke litine.  
GLAVNI LEŽAJI — 5  
HLAJENJE — vodno, črpalka, termostat  
VRTINA — 84 mm  
G18 — 71 mm  
GIBNA PROSTORNINA — 1573 kubikov  
ODMIČNA GRED — v glavi (verigal) KOMPRESIJA — 8,6:1, gorivo super UPLINJAC — enojni, padotočni, solex 38 PDSI, s čokom  
ČRPALKA ZA GORIVO — mehanična  
OLJNI FILTER — v glavnem toku  
NAJVEČJA MOČ — 85 KM pri 5700 vr/min (DIN) oziroma 96 KM pri 5800 vr/min (SAE),  
SPECIFIČNA MOČ — 54 KM/liter (DIN)  
NAJVEČJI NAVOR — 12,6 kpm pri 3000 vr/min (DIN)

### PRENOS MOČI

SKLOPKA — enokolturna, suha  
MENJALNIK — štiristopenjski, sinhroniziran  
PRESTAVNA RAZMERJA — četrta 1:1  
tretja 1,345:1  
druga 2,053:1  
prva 3,555:1  
vzvrtna 4,180:1  
DIFERENCIAL — hipoidno ozobljenje, 4,11:1 (9/37)

### VQZ

OBLIKA — limuzina, 2 vrat, 5 oseb  
KAROSERIJA — samonosna

### OBESJE IN VZMETENJE

PREDNJA PREMA — McPhersonova noga, prečna vodila, vijajne vzmeti, dodatne gumijaste vzmeti  
ZADNJA PREMA — posamične obese, diagonalne, vijajne in gumijaste vzmeti, teleskopski blažniki.

### VOLAN

KONSTRUKCIJA — s polžem, prestopa 17,58:1  
OBRTI VOLANA — 3,5  
RAJDI KROG — 10,4 m

### ZAVORE

KONSTRUKCIJA — dvokrožne servo zavore, spredaj košute, zadaj bobnaste  
ROČNA ZAVORA — na zadnjih kolesih

### KOLESA

PLATIŠČA — 4 1/2 x 13, jeklena, prešana  
GUME — pasaste 6,00 S 13

### OPREMA

AKUMULATOR — 12 voltov, 36 Ah  
ALTERNATOR — 500 vatov  
ZAROMETI — 2  
ZADNJE LUČI — 2  
LUČI ZA VZVRATNO VOŽNJO — 2  
SPRICKRINE LUČI — 4, na vogalih  
VAROVALKE — 6  
BRISALNIKI — 2 hitrosti, 52 in 66 zamahov v min.  
BRIZGALKA — električna  
KURJAVA — običajna, radiator, dvostopenjski ventilator  
NOTRANJOST — tapete iz umetnega usnja, preproge iz blaga,  
DVIĞALO — z vijakom  
VETRNA ŠIPA — prednapeta  
ZASČITA PODVOŽJA — bitumenska masa

### VZDRŽEVANJE

POSDODA ZA GORIVO — 46 litrov  
HLADILNIK — 7 litrov  
KARTER — 4,25 litra, menjava na vsakih 6000 km  
MENJALNIK — 1,3 menjava na vsakih 18 000 km  
DIFERENCIAL — 0,9 l, samo doizvajanje  
OLJNI FILTER — 0,22, menjava vsakih 6000 km  
MAZALKE — 2, mazanje na 6000 km  
PRITISK V GUMAH — spredaj 1,9, zadaj 1,9

### ZMOGLJIVOSTI

HITROST V NAJVIŠJI PRESTAVI PRI 1000 VR/MIN — 26,5 km na uro  
SREDNJA HITROST BATA PRI MAKSYMALNI TOČI — 13,4 m/sak  
MOČ NA TONO PRAZNEGA AVTA + VOZNIK (75 KG) — 84,5 KM (DIN)  
MOČ NA TONO POLNO NATOVORJENEGA AVTA — 64,6 KM (DIN)



## Renault-Litostroj R 16 TL

Motor spredaj poganja prednji kolesi

### MOTOR

VALJI — 4, vrstni, namaščeni vzdolžno, blok in glava iz lahke litine  
 GLAVNI LEŽAJI — 5  
 HLAJENJE — vodno, črpalka, ventilator, termostat  
 VRTINA — 77,0 mm  
 GIB — 84,0 mm  
 GIBNA PROSTORNINA — 1565 kubikov  
 ODMIČNA GRED — pri strani (verigal)  
 KOMPRESIJA — 8,6 : 1, gorivo super UPLINJAJČ — enojni, padotočni, vever 32 DIR 6  
 ČRPALKA ZA GORIVO — mehanična  
 OLJNI FILTER — v glavnem toku  
 NAJVEČJA MOČ — 67 KM (DIN), oziroma 71 KM pri 5000 vr/min (SAE)  
 SPECIFIČNA MOČ — 42,8 KM/liter (DIN), oziroma 45,4 KM/liter (SAE)  
 NAJVEČJI NAVOR — 11,6 kpm pri 3000 vr/min (DIN)

### PRENOS MOČI

SKLOPKA — enokolturna, suha  
 MENJALNIK — štiristopenjski, sinhroniziran  
 PRESTAVNA RAZMERJA — četrta 1,03 : 1  
 tretja 1,48 : 1  
 druga 2,25 : 1  
 prva 3,61 : 1  
 vzvratna 3,08 : 1  
 DIFERENCIAL — hipoidno ozobljenje, 3,77 : 1 (G/34)

### VOZ

OBLIKA — limuzina, štiri vrata, 5 oseb  
 KAROSERIJA — samonosna

### OBESE IN VZMETENJE

PREDNJA PREMA — dvojne prečne obese, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator  
 ZADNJA PREMA — posamične obese, vzvozne nihalke, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator

### VOLAN

KONSTRUKCIJA — zobata letev

OBRATI VOLANA — 4,1  
 RAJDNJI KROG — 10,6 m

### ZAVORE

KONSTRUKCIJA — spredaj, kolturne, zadaj bobnaste  
 ROČNA ZAVORA — na zadnjih kolesih

### KOLESA

PLATIŠČA — jeklena, prešana  
 GUME — pasaste 155 — 355

### OPREMA

AKUMULATOR — 12 voltov, 40 Ah  
 ALTERNATOR — 480 vatov  
 ZAROMETI — 2  
 ZADNJE LUČI — 2  
 LUČI ZA VZVRATNO VOŽNJO — nima  
 PARKIRNE LUČI — 2, spredaj na boku  
 VAROVALKE — 2  
 BRISALNIKI — 2 hitrosti, 42 in 58 zamahov v min.  
 BRIZGALKA — mehanična  
 KURJAVA — običajna, radiator, brezstopenjski ventilator  
 NOTRANJOST — sedeži in tapete iz umetnega usnja, preproge iz blaga  
 DVIGALO — trapez z vijakom  
 VETRNA ŠIPA — prednapeta  
 ZAŠČITA PODVOZJA — zaščitni lak

### VZDRŽEVANJE

POSODA ZA GORIVO — 50 litrov  
 HLADILNIK — 5,8 litrov  
 KARTER — 4 litre, menjava na vsakih 5000 km  
 MENJALNIK IN DIFERENCIAL — 1,64 litra, menjava na vsakih 15 000 km  
 OLJNI FILTER — 0,5 litra, menjava na vsakih 5000 km  
 MAZALKE — 2  
 PRTISK V GUMAH — spredaj 1,6 — zadaj 2,0

### ZMOGLJIVOSTI

HITROST V 4. PRESTAVI PRI 1000 VR/MIN — 27,7 km na uro  
 SREDNJA HITROST BATA PRI MAKSIMALNI MOČI — 14,0 m/sek  
 MOČ NA TONO PRAZNEGA AVTA — VOZNIK (75 KG) — 63,5 KM (DIN)  
 MOČ NA TONO POLNO NATOVRJENEGA AVTA — 48,8 KM (DIN)



## Austin-IMV maxi

Motor spredaj poganja prednji kolesi

### MOTOR

VALJI — 4, vrstni, namaščeni prečno  
 GLAVNI LEŽAJI — 5  
 HLAJENJE — vodno, črpalka, termostat  
 VRTINA — 76,2 mm  
 GIB — 81,28 mm  
 GIBNA PROSTORNINA — 1485 kubikov  
 ODMIČNA GRED — v glavi (verigal)  
 KOMPRESIJA — 9,1 : 1, gorivo super UPLINJAJČ — enojni, horizontalni, SU HS 6, s čokom  
 ČRPALKA ZA GORIVO — električna  
 OLJNI FILTER — v glavnem toku  
 NAJVEČJA MOČ — 75 KM pri 5500 vr/min (DIN)  
 SPECIFIČNA MOČ — 50,5 KM/liter (DIN)  
 NAJVEČJI NAVOR — 11,6 kpm pri 3500 vr/min (DIN)

### PRENOS MOČI

SKLOPKA — enokolturna, suha  
 MENJALNIK — petstopenjski, sinhroniziran  
 PRESTAVNA RAZMERJA — peta 0,8 : 1  
 četrta 1 : 1  
 tretja 1,37 : 1  
 druga 2,0 : 1  
 prva 3,2 : 1  
 vzvratna 3,47 : 1  
 DIFERENCIAL — poševno ozobljenje, 4,2 : 1

### VOZ

OBLIKA — limuzina, 5 vrat, 5 oseb  
 KAROSERIJA — samonosna

### OBESE IN VZMETENJE

PREDNJA PREMA — dvojne prečne obese, hidroelastični  
 ZADNJA PREMA — posamične obese, vzdolžne nihalke, hidroelastični

### VOLAN

KONSTRUKCIJA — zobata letev  
 OBRATI VOLANA — 3,9  
 RAJDNJI KROG — 9,3 m

### ZAVORE

KONSTRUKCIJA — servo, spredaj kolturne, zadaj bobnaste

ROČNA ZAVORA — na zadnjih kolesih

### KOLESA

PLATIŠČA — jeklena, prešana  
 GUME — pasaste 155 — 13

### OPREMA

AKUMULATOR — 12 voltov, 40 Ah  
 DINAMO — 40 Ah  
 ZAROMETI — 2  
 ZADNJE LUČI — 2  
 LUČI ZA VZVRATNO VOŽNJO — 1  
 PARKIRNE LUČI — 2, spredaj na boku  
 VAROVALKE — 4  
 BRISALNIKI — 2 hitrosti, 54 in 80 zamahov v minuti  
 BRIZGALKA — mehanična  
 KURJAVA — običajna, radiator, dvo-stopenjski ventilator  
 NOTRANJOST — sedeži in tapete iz umetnega usnja, preproge iz blaga  
 DVIGALO — z vijakom  
 VETRNA ŠIPA — prednapeta  
 ZAŠČITA PODVOZJA — zaščitni lak

### VZDRŽEVANJE

POSODA ZA GORIVO — 45,5 litrov  
 HLADILNIK — 5,2 litrov (z grelcem)  
 KARTER, MENJALNIK IN DIFERENCIAL — 4,83 litra, menjava na vsakih 10 000 km  
 OLJNI FILTER — 0,57 litra, menjava na vsakih 10 000 km  
 MAZALKE — 2  
 PRTISK V GUMAH — spredaj 2,0 — zadaj 1,9

### ZMOGLJIVOSTI

HITROST V IV. PRESTAVI PRI 1000 VR/MIN — 25,1 km na uro  
 HITROST V V. PRESTAVI PRI 1000 VR/MIN — 31,5 km na uro  
 SREDNJA HITROST BATA PRI MAKSIMALNI MOČI — 14,9 m/sek  
 MOČ NA TONO PRAZNEGA AVTA — VOZNIK (75 KG) — 71,2 KM (DIN)  
 MOČ NA TONO POLNO NATOVRJENEGA AVTA — 54,5 KM (DIN)

**PRIHODNJIČ:**  
 Gospodarnost, motor in zmogljivosti, vozne lastnosti, končna ocena