

sposojeni
primerjalni
test

MALI MED SEBOJ

mot

Zmagovalca ni, za vas najboljši pa je!

Poznamo velike, kompaktne in majhne avte. Nekako razred zase so zelo prostorni, približno tri metre dolgi avtomobilčki, ki se jih je prijel ime: mini. Najbolj slavni so britanski miniji, največ podobnih avtov pa je prodal Fiat. Nemci ljubijo red, pa so malčke razdelili v tri skupine. Prvi so „imenitni“ miniji, ki jih kupujejo predvsem ljudje, ki so jim ti avti pač najbolj všeč. Drugi so ekonomični miniji. Kdo jih kupuje in zakaj, ni treba posebej povedati. Potem so tu še drugi avti iz spodnjega razreda, protiutež minijem.



Gospodski miniji

Pravi mini je samo naš, pravijo pri BLMC. V ta namen so tudi opustili oznake austin in morris in obdržali samo priljubljeno ime. Ta pravi mini je na voljo v več izvedbah, pri nas pa poznamo v glavnem dve: mini 850 in mini 1000. Nemci so v to skupino spravili še mini clubman in Autobianchičevega A 112, ki pa ju na našem trgu ni.

Oba minija se razlikujeta le po prostornini in moči motorja in po legi ter dolžini prestavne ročice.

Mini 850 ima štirivaljni, 848-kubični motor, ki doseže 34 KM pri 5500 vrtljajih v minuti in 6,1 kpm pri 2900 vrtljajih. Največja hitrost je 115 km na uro, pospeški pa so takile: do 80 km na uro v 18, do 100 km na uro pa v 36 sekundah. Povečana poraba je 7,5 litra super goriva na 100 km.

Mini 1000 ima 998 kubicov, 36 KM pri 4600 vrtljajih in 7,2 kpm pri 2700 vrtljajih v minuti. Je za 5 km na uro hitrejši od 850, do 80 km na uro potegne v 15, do 100 pa v 28 sekundah. Njegov motor porabi 8,5 litrov supra na 100 km.

Nova minija imata stranski šipi, ki ju odpiramo navzdol in ne več v vzdolžni smeri. Za je to na škodo praktičnosti, saj ni več velikih žepov v vratih, pa tudi zračenje je slabše: že pri malo odprtem oknu je preprič zelo neprijeten. Zadnji šipi je moč izmakniti.

Hydrolastic so pri teh minijih opustili in kolesa so spet vzmetena samo z gumo, udarce pa blaže hidravlični amortizerji. Kar se učenja tiče, ta izvedba ni dosti slabša od prejšnje, trdi pa sta tako ali tako obe.

Čar minijev je v tem, da se jim pozna ustvarjalna roka genialnega konstruktorja, čeprav je ta roka ustvarjala že pred dvakaj leti.

Zato minijem ne zamerimo lenega motorja, ki je tudi v 1000-kubični izvedbi bolj prožen in varčen kot pa močan. Prav tako jim odpustimo nepraktično prestavno ročico in skrito ključavnico na volanu. To so pač res edini pravi miniji in zato se spleča nekoliko potpeti.

Minijeva lega je bila celo desetletje pojem, vendar plača to lego voznik s trudom, ko dodaja volan v ovinkih in z denarjem, ko kupuje gume za pritlikava kolesa.

Ekonomični miniji

Tu je cena glavni adut, k točkam pa pomagajo še varčnost, enostavnost, cena popravil. Nemci

so našli štiri take avte, vendar pri nas fiata 500 F in NSU-ja 4 L ni dobiti, zato ostaneta le fičko in spaček.

Spaček je že skoraj predolg, da bi ga šteli med minije. Njegov prostor ni tako idealno izkoriščen kot minijev, njegova prednost sta enostavnost in udobje.

Zastava 750 je opremljen s štirivaljnim, 767-kubičnim motorjem, ki zmore 25 KM pri 4500 vrtljajih in 5,1 kpm pri 2500 vrtljajih v minuti. Največ lahko drvi 107,5 km na uro, do 80 km na uro pospeši v 24,9, do 100 km na uro pa v 50 sekundah. Porabi osem litrov in pol navadnega bencina na 100 km. Spaček ima le dva zračna hlajena valja, ki imata skupaj 602 kubična prostornina. Pri 6750 vrtljajih v minuti ima motor 28,5 KM, pri 3500 vrtljajih pa 4,0 kpm navora. Do 80 km na uro pospeši v 19,6 sekunde, do 100 km na

	mini 850/1000	zastava 750	citroen 2 CV/6	dač 33	fiat 850	NSU 1000 C	renault 4 L	YV 1200
Položaj velikih voznikov pri sedenju	Z	Z	D	Z	Z	Z	Z	D
Prostornost za 4 osebe	Z	Z	D	Z	Z	D	Z	D
Oprema	D	D	D	D	D	D	D	S
Legla na cesti	D	S	D	S	S	Z	D	S
Vzmetenje	Z	Z	D	S	D	D	D	Z
Zivahnost	S	S	Z	Z	Z	S	D	Z
Poraba	D	D	D	Z	D	D	D	S
Varnost	Z	S	Z	Z	D	D	D	S
Okretnost	Z	D	S	Z	Z	S	S	S

Ocene: D — dobro, Z — zadostno, S — slabo



uro pa v 34,4 sekunde. Največja hitrost je 112 km na uro, poraba pa je nekaj nad sedem litrov na 100 km.

Fičko je pač fičko, rojen je leta 1955 in še vedno živi, čeprav je že malce postaran. Prostora ima ravno za štiri in je še ravno prav majhen za mestne vožnje. Čeprav je fiat, ni preveč živahen, bolj se pohvali z varčnostjo. Na srečo pa konstruktorji niso varčevali s tehniko, saj je fičko vse prej kot tehniško primitivni avto. Treba je pogledati pod motorni pokrov in v kabino! Vendar ne pomaga nič: zasnova je zastarela pa pika. Fičku v ovinkih zanaša zadek, občutljiv je na bočni veter, njegov motor je pa glasen.

Spaček je varčen na drug način. Že od leta 1948 se v teh avtih udobno prevažajo tisti, ki jim ni za zunanji videz in za tehniško prefinjenost. Vozijo se res udobno, varno,

predvsem pa počeni. Spaček se od rojstva sem po obliki ni spremenil, precej pa se je razvil motor, ki pa je kljub temu ostal varčen. Le popravila so nekoliko draga. Seveda pa se mora prej še kaj pokvariti in za rjo spački niso tako občutljivi kot fički. Pa tudi malo zmečkana pločevina pri spačku manj moti kot pri „lepših“ avtih. Kar tiče varnost pri trčenju, se fičko in spaček ne moreta posebej pohvaliti. Nastala sta pač takrat, ko o pesivni varnosti ni bilo toliko govora kot sedaj.

Ekonomični miniji so torej vsi bolj ali manj starejših letnikov. Kdor hoče sodoben avto, nima v tem razredu kaj iskati.

Kar po vrsti bomo predstavili majhne avte, ki pa niso miniji, ampak nudijo kupcu možnost, da se odloči za drugačne vrste avto. Fiat 850 ima 843-kubični motor, 34 KM pri 5000 vrtljajih in 5,5 kpm pri 3200 vrtljajih v minuti.

Potegne do 120 km na uro, do 80 km na uro pospeši v 16 sekundah, do 100 km na uro pa v 29 sekundah. Porabi osem litrov goriva na 100 km.

Daf 33 ima le dvovaljni motor, ki ima 746 kubikov prostornine, zmora pa 28 KM pri 4200 vrtljajih in 5,4 kpm pri 2700 vrtljajih v minuti. Največja hitrost je 105 km na uro, do 80 km na uro porabi 20,5 sekunde, do 100 km na uro pa 50 sekund. Porabi osem litrov goriva na 100 km.

Reno 4 – katrca ima štiri valje in 845 kubikov. Motor doseže 34 KM pri 5000 vrtljajih in 6,0 kpm pri 2500 vrtljajih v minuti. Konic hitrosti je pri 120 km na uro, pospeši pa so takile: do 80 km na uro 15,5, do 100 km na uro pa 26 sekund. Poraba 8,5 litra na 100 km.

NSU 1000 C ima štirivaljni motor, 996

	mini 850	mini 1000	zastava 750 M	citroen 2 CV 6	daf 33	fiat 850	NSU 1000	renault 4 L	VW 1200
Gibna prostornina (kubiki)	848	998	767	602	746	843	996	845	1192
Moc KM (DIN) pri vr/min	34/5500	36/4600	25/4500	28/6750	28/4200	34/5000	40/5500	34/5500	34/3600
Hlajenje	vodno	vodno	vodno	zračno	zračno	vodno	zračno	vodno	zračno
Cena (devize, dinarji)	—	1769 \$ + 2667 din	21340,40 din ali 1247 \$	24322,50 din ali 1460 \$	—	—	29831,00 din ali 1769 \$	1760 \$	30600,15 din ali 1835 \$
Pospeški (sekunde):									
0—80 km na uro	18,0	15,0	24,9	19,5	20,5	16,0	12,0	15,5	17,0
0—100 km na uro	36,0	28,0	50,0	34,4	50,0	29,0	18,2	26,0	32,5
Največja hitrost (km na uro)	115	120	107	110	105	120	130	120	115
Poraba goriva (litri na 100 km)	7,5	8,5	8,5	9,4	8,0	8,0	9,0	8,5	9,5

Opomba: * zastopnik nima natančne ceno

kubikov, 40 KM pri 5500 vrtljajih in 7,0 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti. Je najhitrejši; saj doseže 130 km na uro. Do 80 km na uro potegne v 13,5 sekunde, na 100 km na uro pa v 21 sekundah. Motor porabi devet litrov goriva na 100 km.

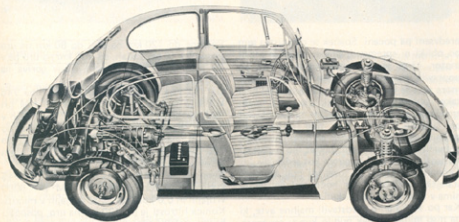
Hrošč — VW 1200: štirivaljni bokser, 1192 kubikov; spada že v drug razred, vendar smo ga po ekonomičnosti uvrstili med minijevo konkurenco. 34 KM pri 3600 vrtljajih in 8,4 kpm pri 2000 vrtljajih zagotavlja hrošču tele pospeške: 17 sekund do 80 km na uro in 32,5 sekunde do 100 km na uro. Največja hitrost je 115 km na uro, poraba pa 9,5 litra na 100 km. Katrca je protiutež spačku, izbrali jo bodo tisti, ki jim je nekoliko več do prehitavanja in ki imajo raje bolj normalne avte kot Citroenove posebneže.

Najmanjši model najmanjše tovarne — seveda od teh, ki se bore v tej primerjavi — daf 33, je tudi svoje vrste posebež. Neopazni in tudi nekoliko zastareli model se lahko pohvali z brezstopenjskim avtomatskim menjalnikom. V mestni gneči je še kako važno, da je vožnja čim bolj enostavna, žal pa si majhni „mestni“ avti zaradi visoke cene ne morejo privoščiti avtomatike. Razen dafa, seveda. Kupili ga bodo tisti, ki potrebujejo drugi avto za kratke vožnje. Daf je kompakten štirisedežnik s pregledno karoserijo in še kar odraslim prtija-

nikom. Če pozabimo na menjalnik, sicer ta avto ni nič posebnega, ni kdo ve kako varno zasnovan, pa tudi izdelan ni preveč skrbno. Je pač varčen avto in njegov lastnik ne sme imeti prevelikih zahtev glede voznih lastnosti.

NSU 1000 C je srednji model med „princi“, med modelom 4 in tipom 1200. Ni kar tako, saj je v primeri z drugimi pravi športnik. Ravno dovolj velik je za štiri osebe in ravno dovolj močan, da prehiti vse tekmece v tej skupini. Manjka mu seveda še par malenkosti, da bi bil povsem odrasel, vendar bo marsikomu všeč. Pred koncem smo se znašli pravzaprav pred žalostnim dejstvom. Majhni avti so večinoma veterani, ne posebej privlačni in brez bleščeče prihodnosti. Edini res sodoben avto je A 112, ki pa ga pri nas žal ni moč kupiti. Mali NSU-ji in celo priljubljena katrca so pa že zastareli, da ne govorimo o fiatih.

Bo mali avto izginil s cest? Tega ne mislimo trditi in če bi se uresničilo, bi nam bilo kar žal za njimi. Zdi se, da je težnja po pasivni varnosti usmerjena proti minijem, vendar lahko ti s svojo okretnostjo nadomestijo tistih nekaj centimetrov pločevine, ki varuje velike avte. Sicer pa se tudi na nekaj več kot treh metrih da za pasivno varnost marsikaj narediti. Tako kaže vsaj svetli primer A 112.



Neumljivi hrošč

Tu nastopa najslabotnejši hrošč, model 1200. VW ni prav nič podoben miniju, saj je dolg več kot štiri metre in temu primerno nepregleden. Dajatve so seveda enake kot za ostale avte, ki imajo 1200-kubične motorje in v tem razredu vsote tudi niso več „mini“.

Hrošč je res veteran, zamerimo mu zastarelo zasnovano in skromno opremo. Njegova prednost je drugje: v zanesljivosti in v dobrih možnostih za prodajo starega avta. Servisi zanj so po vsem svetu in popravila so razmeroma enostavna. Tudi zahteven ni preveč, saj je zadovoljen s povsem navadnimi gumami, ki so tako velike, da se poleg tega še razmeroma počasi obrabijo. Če zmečkate blatnik, boste zamenjali samo blatnik in ne bo treba dragih dodatnih popravil kot pri nekaterih drugih avtih. Hroščeva šola se pozna tudi nekaterim

njegovim tekmece, saj sodita diana in spaček pravzaprav tudi med hrošče, čeprav sta zelo različna od volkswagna.

Kdor je za poceni vožnjo, pri izbiri ne bo pozabil na hrošča. Vendar pa ga je prav lahko tudi zavrniti, kadar gre za okretnost, dobre vozne lastnosti in za užitek pri vožnji ali pa za koristen prostor, ki je na voljo. Prtljažnik je skromen in pri hrošču 1200 je skromno tudi zračenje. Da ne govorimo o motorju, ki bi bil pri enaki prostornini lahko mnogo varčnejši, močnejši, pa tudi vzdržljivejši. Pri tem trpi tudi aktivna varnost, saj z velikim in počasnim hroščem ni moč tako lahko uiti iz nevarnih položajev kot s kakim manjšim in živahnejšim avtom. Seveda pa vas nočemo strašiti, saj je vsak avto tako varen, kot je varen njegov voznik.