

SUNBEAM MINX

(Automobil Revue, Bern)

Avtomobil proizvajajo v Angliji v tovarnah družbe Rootes, ki je jeseni 1966 počasno prenovila vozila srednjega razreda: v Evropi jih poznamo pod skupno označbo sunbeam. Minx pa je najcenejši član te družine.

Minx ima enako grobo karoserijo kot dosti dražja modela hunter in vogje, je pa nekoliko šibkejši. Res je, da ima enako prostornino valjer ter pogonsko gred s petimi ležaji in poševno nastavljen blok kompresije 8,4:1 pa je manjša, vrn tega je glava valja iz litige ležeza in zbiralnik olja iz jeklene pločevine. Motor ima največ 68 KM pri 4900 vrtljajih v minutah, že pri 2700 vrtljajih v minutih pa doseže tudi največjo potezno silo — 13,7 kpm. To se lepo počaka pri pospeševanju v nizkih prestavah in na zelo ovinkastih cestah. Manjšo moč motorja so konstruktorji poskušali nadomestiti s primernejšim prestavnim raz-

merjem zadnje ozi (3,89:1). V prvih treh prestovah tako doseže 45 km/h, 70 km/h in 100 km/h, še preden je cutiti kako pomajkanje modi, vendar je za izrazito hitro vožnjo tretja hitrost le prešibka. To ni v prid vozilu, če ga želi kdo nabaviti kot družinsko vozilo z varčno porabo goriva. So pa druge reči, ki govorijo v korist minxa: odlična sinhronizacija ter lahko, športno menjavanje prestav. Pohvaliti je treba tudi dobro prilagoditev sklopke na pretevah in motor.

Podvozje minxa izkazuje vpeta prednja kolesa z vzmetnimi opornicami in stabilizatorjem, katerih konstrukcija je dobiti bolj potrata kot toga zadnja os z dolgimi listastimi vzmetnimi. Pokažalo se je, da so prednji kolesa v karoseriji vpeta stroško in z visoko pritrjenimi vzmetnimi opornicami ter da to se sede trdno in zvesto drže ceste. Zanašanje zadnje-

ga dela vozila se izsledi pozna na krmili, toda ko je avto iz krivine, se hitro umiri. Sploh je znacilno, da se vozilo zelo različno obnaša pri hitri in pogostih vožnjah. Razlike se kažejo tudi, če vozimo po sami ali mokri cesti. Najbolj se to poznas v modrem prekmirljenju in bočnem zanašanju. Povedati pa moramo, da veljajo te ugotovitve za hitrosti, ki so vsaj za 20 km/h večje od tistih, s katerimi bi vozil seden voznik. Seveda pa si sprito enostavne zadnje osi ne moremo zamisli, kako bi se mogel avtomobil obnasati drugače.

Avto ima prednje kolntne in bočnaste zadnje zavore. Ko zaviramo, moramo precej močno pritisniti na pedal za zaviranje, da se vozilo ustavi. Treba je prisati, da je vozilo ob polnem zaviranju popolnoma stabilno in popolnoma obdrži smer.

Klub razmeroma skromni cenil je tovarna opremila notranjost vozila sunbeam mini zelo popolno. Posebno vse tisto, kar zagotavlja potniku večjo varnost, je obdelano in nameščeno skrajno skrbno. Prednja sedeža sta iz umetnega usnja, lepo oblikovana in ločena; moti le to, da ni mogoče premakniti naslonjen na roke. Tudi vsem drugemu: prednji na rokavice, polici, blazinam ob armaturni plošči ni kaj ocitati. Omenjeno vredno je zračenje, ki ob stenah povzroča lahno premikanje zraka. Zarosena stranska okna se hitro zbliste.

Karoserija je obokana in po vsej širini je v vozilu dovolj prostora za premikanje tako na sprednjih kot na zadnjih sedežih. V tem pogledu avtomobil ne zaostaja za svojimi drajžimi vrstniki.

Kritizirati velja visoko pregradio v srednjem delu, zavoj na kateri s težavo izstopamo na desno. Sicer pa je vstop v vozilo dokaj udoben, saj se vrata odpirajo zelo na široko. Vzvodi za zapiranja vrat in rodice za okna so tesno ob stenah. Zapavob za zapiranje vrati ni.

Po zmanjšani videzu je sunbeam minx zavojno dobro pretehanih izmer elegančno vozilo in tako ni opaziti razlike med njim in toliko drajžim huterjem. Razglej je dober, voznik in sопotnik imajo zavojno visokih oken in osekih opornikov na voljo široko vidno polje.

TRIUMPH 1300 GT

(L'Auto Journal, Paris)

1300 GT je nova izvedba triumpha 1300 s pogonom na prednja kolesa, ki se od prvočne razlikuje po večji moči motorja, tako da se lahko meri tudi s športno limuzino spitfire III. Zanimivo je, da je k spremembam precej pripomogla švicarska uvozna firma. Tej se je prvočna zmogljivost zdela nekoliko skopa, še prav posebno na cestah v goratih predelih. Sicer pa je vozilo s 1300 cm³ motorjem, lepo opremljeno, težo in ceno kar spodbuden predstavnik svojega razreda.

Med spremembami je na prvem mestu omeniti motor z dvema SU uplinjačema, namesto enim samim. Tako je ob novi ročni gredi moč motorja z 72 KM za 9 KM večja.

Nazven je triumph 1300 GT pač vozilo srednjega razreda. S širino 157 cm ne prekosa opel kadetta, je pa za 15 cm krajsi, nekoliko čokat. Oblikov pokrovov ga deli nizkojega in raspotevnega.

V avtu ne manjka prostora, posebno ker zavojlo prednjega pogona ni potreben kanal za pogonsko gred zadnjih koles. Ce lo ljudje z dolgimi nogami nimajo težav, kadar žele sesti na prednji sedež. Vrhuta tega se da spremnijati lego sedeža. Do zadnjih sedežev pa ne pridemo tako lahko, čeprav se sicer ne smemo pritoževati nad udobjem.

Instrumenti na armaturni plošči so zaledi veliki, da omogočijo dober pregled nad podatki, na vseh stikalih so znaki, ki povedu, čemu so namenjenja. Voznik ima odličen razgled v vse smeri.

Sklopka je hidravilna, zato jo zlahka upravljamo; tudi kadar hitro pretikamo, poštemo zagrabi. Stiri prestave brez težav izbiramo s priročnim vzdodom.

Zavore delujejo učinkovito, da ni kaj redi. Če z vso močjo pritisnemo na pedali, je zavorna smer po zelo kratka, vozilo obdrži prvočno smer, prednji del nekoliko počepne. Vsi, ki so se vozili v tem avtomobilu, zagotavljajo, da jim je ugašalo športno, nekoliko tega vzmetenje. Na slabih cesti se dežne blazine temeljito ublaže vse sunke,

