



AUSTIN

Andrej Sedej

Prvih deset tisoč je austin nabral na primerjalnem testu spodnjega, srednjega razreda. Super test je bil dolg 40 000 kilometrov. Trikrat smo ga testirali in pri tem smo upoštevali meritev primerjalnega testa pri 6000 kilometrih. Najboljše rezultate smo namerili pri drugih meritvah pri 30 000 kilometrih.

Na koncu super testa so meritve pokazale, da avto po prestanih 50 000 kilometrih ni več nov. Rezultati so bili nekoliko slabši.

Stroške za vožnjo smo preračunali na kilometer. Brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije je veljal kilometer vožnje 34 par.

Pred letom se je rodil prvi jugoslovanski austin 1300. Ne da bi se ga dotaknili novomeški izvijaci, smo angleškega preskusili že poleti 1968. Rdeči novinec, ki so nam ga lani za Silvestra pripeljali za primerjalni test, je že bil austin IMV 1300. Na zimskem primerjalnem testu, kjer je prevozil 10 000 km, mu je le za las utlo mesto najboljšega. Tako se nam je prikupil, da smo ga odkupili od tovarne in ga obdržali za preskus trajnosti, ki mu rečemo super test. 40 000 km torej!

Pri preskušanju trajnosti nismo več novinci. Za fička, zastavo 1300 in škodo 1000 MB je bil austin IMV že četrti avto, ki se dobi za dinarje, in smo z njim brez milosti prepodili 40 000 km. Različni vozniki so se menjavali za volanom, spoznal je zanežene Prokletije, avtomobilsko cesto do Pariza, podolgem in počez je prekriziral Jugoslavijo, spoznal je servise delavnice po vsej mili domovini. Dolga je vrsta, ki čaka na „1300“ iz Novega mesta V tolažbo vsem, ki štejejo zamujene dneve pri dobavi in za ons, ki se še ne morejo odločiti, smo nabirali kilometre in izkušnje o tem, kmalu zelo domačem avtomobilu.

V tabeli o okvarah in napakah, kjer je zapisano vse o vzdrževanju, pa o tem, kako avtomobilu s starostjo popustijo zmogljivosti, boste najbolje razbrali, kako zanesljiv je austin IMV 1300. Kakorkoli že, nikoli se nam ni toliko pokveril, da bi nas nemočno pustil na cesti.

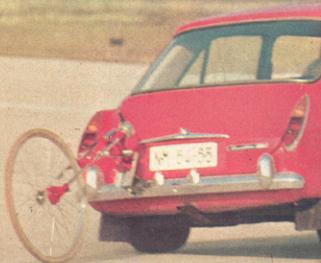
Glavna značilnost revolucionarne Issigonis'ove zasnove gospodarnega avtomobila, ki je našla toliko posnemalcev – Italijani in Francozi so jo celo oplemenitili – je, da je na zunanji majhan avto znotraj zelo prostoren. Recept je: prednji pogon s poprak postavljenim motorjem in visoki zadek – napol kombi. Zaradi majhnih koles je prostor še bolj izkoriščen, zakaj bletniki ne segajo globoko v kabino in za noge je dovolj prostora. Kolesa so pritrjena na skrajnih robovih avtomobila – velika medosna razdaja je spričevalo dobre lege na cesti in upanje na udobje. Tudi vzmetenje s tekočino hidrolastic vzame potnikom manj prostora kot klasične vzmeti in blažilniki.

Štirje odrasli potniki povsem udobno sedijo v avtu, kjer imajo nad glavami prav toliko prostora kot v precej večjem VW 1600. Znotraj pa je ta avto širši kot kaset, ki je zunaj širši od austina.

Spredaj imajo težava le dolgonogi vozniki in ker takšni v naši redakciji prevladujejo, smo si pomagali tako, da smo „obrnili“ nosilce sedežev in s tem pridobili skoraj cel decimeter. Kljub temu posegu imajo potniki na zadnjih sedežih še vedno dovolj prostora za kolena. Kako smo to napravili, smo objavili v rubriki „Napravi si sam“ v četrti, letošnji številki.

Najbrž je tudi pravilna naša ugotovitev: za nenavadno postavljenim volanom udobneje sedijo dolgonogi vozniki. Volanu lahko pripišemo eno red-

IMV 1300 - 50.000 km



Motnje in napake

10.124 km	bencinska črpačka ne deluje dobro (zaradi stisnjene dovodne cevke)
13.692 km	počila cevka na napravi za pranje vetrne šipe
16.593 km	odvila sta se vijaka, ki držita prestavno ročico
17.287—17.674 km	v mokrem vremenu nerad vžiga
21.893 km	predrta zračnica
24.598—24.671 km	rožljanje v motorju
31.045 km	v prvem kolesu struži
31.428 km	pri 110 km na uro trese volan
34.228—34.745 km	pri prestavljanju v nižje prestave škrti
41.826 km	karamboliran prednji del avtomobila
49.351—49.892 km	pri zaviranju cvilli in močno trese, trese tudi pri speljavanju
49.971 km	uničene prednje gume pri merjenju zavor



Vzdrževanje in popravila

10.124 km	zamenjali stisnjeno cevko brizgačke vetrne šipe
14.087 km	nova cevka brizgačke vetrne šipe
14.879 km	servisni pregled, menjava olja
16.675 km	privili prestavno ročico, izgubljeni vijak nadomestili z novim
17.874 km	zamenjali vžigalno tuljavo
20.176 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega filtra
24.671 km	zamenjali poškodovana vodila ventilov
25.089 km	servisni pregled, menjava olja
28.964 km	montaža novih gum
29.897 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega filtra
30.763 km	popravilo prednje obese in zamenjava poškodovanega platišča (plača zavarovalnica)
31.102 km	zamenjava obrabljenih oblog kolturnih zavor in ležajev v prednjem, levem kolesu
31.428 km	uravnovesili so kolesa, montaža vetrne šipe
34.745 km	popravilo menjalnika
35.015 km	servisni pregled, menjava olja
40.623 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega filtra
41.826 km	popravilo zmečanega prednjega dela avtomobila (nesreča — plača zavarovalnica)
45.056 km	servisni pregled, menjava olja
49.892 km	servisni pregled, popravilo prednjih zavor, zglobov polosi, menjava olja in oljnega filtra





kih, resnih pomanjkljivosti: prevelik najdni krog, ki je posledica majhnih koles in velike medosne razdalje. Prav tako kot pri notranjosti, vava videz tudi pri prtljajniku. Je precej večji kot se nam zdi. Nerodno je le, da je treba pri menjanju predre zračnice zločiti na cesto vsa prtljaga. Precej mu zmanjajo funkcionalnost nerodni tetaji na pokrovu prtljajnika in cev posode za gorivo. Za prtljago, predvsem drobno, je dosti prostora v notranjosti avtomobila: polica pod armaturo, žepi na vratih in široka polica za zadnjim sedežem; ta pride zelo par v zimskem času za odlaganje plaščev.

Pri opremljanju so namreč pozabili na očetelnike. S priručno ročico se spreminja naklon nalonaj prednjih sedežev prav do ležalnikov. Čeprav sedeži niso niti malo športni, niso slabo oblikovani. Večje pomanjkljivosti je umetno usnje, s katerim so prevlečeni.

Na armaturni plošči je pregledni, žal četveroakotni merilnik hitrosti, ki je zelo natančen. Priklučen je kazalec za gorivo, ki pa je brez opozorilne lučke za rezervo. Tako se je vsakomur vsaj enkrat primerilo — niso iz mehkega na bencinsko črpalko. Pod istim steklom je tudi merilnik za temperaturo vode. Od stikal naj pohvalimo kombinirano stikalo za utripalke, zasenčeno lučo, belstivko in troboj na levi strani volana. Zastarela pa je mehanična brizgalnica, ki se rada pokvari. Druga stikala niso v skladu z zahtevami o varni notranjosti — niso iz mehke plastike. Ključ — za vžig in kličavnico volana

— je na desni strani, tik ob osi volana. Ni treba biti posebno neroden, da s kolenom zadene te obeni. Kljuje in ročice na vratih niso zadnja beseda avtomobilske tehnike, so pa kljub temu dovolj funkcionalna. Nenavaden je papirnik, ki je na tleh, med sedeži, namenjen bolj nakladilcem.

Grejte in zračenje je povsem na ravni tega razreda. Dokaj natančno ga lahko naravnate. Austin prezračite s pomočjo trikotnih okenc, ki pa ne odrosijo zadnjega okna, ki se zaradi prisekanege zadka tudi hitro zamaže z zunanje strani.

Austinovo srce ni žalostno

V sodobno in smotno zasnovani karoseriji austina je motor postavljen spredaj, poprek. Menjalnik in diferencial sta nameščena pod motorjem, tako da vas sklop v anem obliju maže ista olje: motor, menjalnik in diferencial. Zato morate naliti v motor kar pet litrov olja.

Motor za austin IMV 1300 so razvili iz motorja v austinu 1100. Povečali so mu gibno prostornino, prav nič pa mu niso s tem spremenili lastnosti. Tudi za to izboljšanje: motor še ne moremo trojiti, da je sodoben. V tako zasnovani karoseriji, ki ima celo vrsto zelo sodobnih rešitev, bi si želeli močnejši motor, ki ne bi zaostajal za zmogljivostmi povpreča.

To so spoznali tudi inženirji, ki so vgradili v enako karoserijo močnejši motor. Dodali so mu deset konj in ga predstavili prav takrat, ko so pri nas

začeli sestavljati austin 1300. Imenovali so ga „GT“. Zaradi dolgega giba, kakršnega ima sedaj malokateri avtomobilski motor, je „srce“ austina zelo prožno. Prav nič se ne bo motor pritoževal, če vozite tudi izredno počasi v četrti prestavi. Visoki vrtiljaji mu niso všeč, škodijo mu pa tudi ne. Pri vrtiljajih nad 5000 pa postaja glasniji.

Angleška tehnologija in pa nekoliko tudi konstrukcija motorja sta vzrok, da se ta motor uteče teje po približno 10 000 prevoženih kilometrih. Šele takrat da austin od sebe tišče, kar obtajo prospekti in tudi poraba olja se šele takrat normalizira.

To so nam potrdile naše meritve. Ko smo privraket merili austin po prevoženih 6000 kilometrih na primerjavnem testu, nismo namerili zadovoljivih rezultatov. Šele ko smo drugič pripeljanj „peto“ kolo, pri 30 000 kilometrih, so bili rezultati realni. Ob teh meritvah smo preskusili in zmerili, kako se austin obnaša med stožci. Za malenkost slabši rezultati meritev pri zakučku supersta so posledica obrabe motorja po 50 000 kilometrih. Razlika pa je tako malenkostna, da bi ta slabše rezultate lahko tudi pripisali nenastančni nastavitvi vžiga na zadnjem serviselem pregledu.

Menjalnik ima vse štiri prestave sinhronizirane, za razliko od njegovega predhodnika v austinu 1100, kjer ste pri prestavljanju nazaj, v prvo morali dodati vmesni plin.

Poglavje zase je prestavna ročica, ki prav tako kot motor potrebuje izredno dolgo dobo da se „uteče“. Kar močno jo morate zaprabit pri prestavljanju, še posebno, ko želite nazaj.

Najbolje je, da ročico spravite v položaj za vzvratno vožnjo z udarcem.

Muhavost, če je avto poln

Prepričali smo se, da se „1300“ res odlično drži ceste: zato bi si še toliko bolj želeli močnejši motor. Tudi po zavilih cestah, kjer smo le redko popustili pedal za plin, podvozje nikoli ni prekoračilo nevarne meje. Drugače je seveda na mokri cesti — tam je prvi mojster postal z gumami cfeber — in na makadamu, kjer bi avto, če bi le preveč zapuščal nenadkriljivi legi na cesti, drvel naravnost, namesto po ovinku.

Ker je le še malo makadamskih cest, se nam zdi vzmetenje hidrolastic dober kompromis med udobjem in stabilnostjo: saj je „1300“ s tekočinskimi vzmetmi na asfaltnih cestah dovolj udoben in le luknje na makadamski cesti, še posebej tiste kratke in zavratne, pripravijo vzmeti ob sapo in se udarci trdo prenalajo v notranjost. Predstavniki avtor, ki jim je treba močno dodajati volan. Včasih, pri ostri vožnji po makadamu, tudi to ne pomaga in si morate pri ostrem zavijanju pomagati z ročno zavoro. Seveda pa ostro vožnjo po ovinkih, ki jih dovoljuje zasnovo tega avtomobila, ni brez posledic. Po 50 000 kilometrih smo obrabili kar dve garnituri gum'. Druga garnitura je na koncu testa imela še 2 do 3 milimetre profila, toda pri zaključnih meritvah zavori smo prednji dve gumi dokončno unčili. Čeprav smo pri vožnji po zavilih

soverskih cestah dosagali prav zavid-
 liva poprečja, sopotniki v avstinu
 nikoli niso bili preplašeni zaradi hitre
 vožnje. Avto se namreč zaradi hydro-
 lastica zelo malo nagiba in sploh ne
 vibuje občutno, da vozite z njim
 precej hitro.

Nenavno pa je, da se mu zelo
 svobodno značaj, če je avto polno
 obremenjen. Običajno sta pri naših
 voznikih v avtu šofer in sopotnik. Pri
 tej zasedbi ni bilo ovinka, ki bi mu
 delal preglednice, pa čeprav smo zape-
 ljali vanj kar s polnim plinom. Pri isti
 hitrosti in istem ovinku pa se je pri
 polni obremenitvi obnašal povsem
 drugače. Še vedno smo morali dodaja-
 ti volan, samo, da na kritični meji ni
 le šli iz ovinka, ampak mu je zarobil
 volan. Samo zelo hiter odvzem vola-
 na nas je rešil, da se nismo zaradi
 preravnave prevrnili na streho. Ko se
 je to ponovilo še v naslednjih ovinkih,
 nas je prepračilo, da se to ni zgodilo
 zaradi napačne vožnje v ovinek. Edina
 možna razlaga je: sprememba težišča!
 K varni in obremenjeni hitri vožnji spada
 seveda brezhibne in učinkovite zavo-
 rne. Austin odlično zavira. Odveč pa ne
 bi bil ojačevalnik zavorne moči; moč-
 no je treba pritaniti na zavorni pedal.

Supertestna odkritja

Skoraj vse, kar smo zapisali doslej,
 spada v običajen test. Potem, ko smo
 bliže spoznali na supertestu vse lastno-

sti in odlike, ki so posledica pometno
 rešenih konstrukcijskih posegov in
 zasnove avtomobila, ga pogojimo še
 skozí žepi Mi bomo seveda opisali,
 kako se je obnašal naš austin IMV
 1300 in prepričani smo, da je vsako-
 mur jasno; to naše poročilo ne zago-
 tavljaja, da so prav vsi austiní takšni,
 kot je bil naš. Razlikujejo se med
 seboj, kar vešja tudi za voznike,
 pogoje in okoliščine, v katerih avto
 nabira kilometre. Prav zato je običaj-
 no, da po supertestu razpišemo anke-
 to med lastniki enakih avtomobilov in
 potem z rezultati te ankete popravimo
 sliko o določenem avtu, ki je šele
 potem, kar se da objektivna. Rezulta-
 te ankete o austinu bomo objavili v
 eni naslednjih številki.

Torej: začetek supertesta je bil pri
 10 000 prevoženih kilometrih. Ti kilo-
 metri niso bili niti malo prizanesljivi.
 Že takoj pri njegovih „prvih korakih“
 je moral dati od sebe vse, kar zmore.
 Zelo odlično se je pretočkal skozí trdo
 zimo. Za naš austin in obveležno
 mnenje, da morajo površnost končnih
 del v tovarni odstraniti v servisni
 delavnici! Pri prvih servisnih pregledih
 niso imeli nobenih dodatnih opravil.
 Takoj po začetku supertesta pa se je
 pokazalo, da z njim do takrat nismo
 delali v rokavicah. Vožnja čez zasne-
 ženi Čokar ima na vesti stisnjeno
 cevko, ki vodi od električne bencinske
 črpalke, ki je pri posodi za gorivo, do
 uplinjača. V uplinjač zaradi tega ni
 prišlo dovolj goriva in motor je tekel
 samo pri nizkih vrtljajah. Ko smo

dodali plin, ga je zadušilo in se je
 ustavil. Skozí zmanjšani premer cevke
 črpalke ni mogla načrpati dovolj
 goriva. Prevelikih naporov ni prenesla
 tudi vžigalna tuljava. Dolgo časa ni-
 smo ugotovili, zakaj nam v vlažnem
 vremenu avto ne vžiga. Ko se nam je
 po tem še nekajkrat ustavil pri vožnji
 v koloni, smo bili prepričani, da je
 krivic nezavarovana vžigalna tuljava,
 ki jo zmoglo avtomobil, ki vozijo
 pred nami v slabem vremenu. Ko smo
 zamenjali vžigalno tuljavo, nam še v
 tako slabem vremenu austin ni več
 nagejal.

V bilanco prvih 15 000 kilometrov
 napisemo lahko samo še počeno cev-
 ko brizgalke in odvita vijaka na
 pretstavni ročici. Na servisu so nam
 pomenili, da so to pri austinih res
 dogaja, ker se vijaka privijata z vija-
 čem in jih je težko dovolj priviti.
 Razumljivo: to se nam je zgodilo prej
 kot drugim, ker smo pač od supertest-
 nega austina zahtevali veliko več kot
 običajni vozniki.

Iz njegovega dnevnika

Prvič so avto vzeli mehaniki resneje v
 roke, ko nam je začelo v motorju
 rožljati. Po dobrih 24 000 kilometrih
 je popustila cementirana obloga dveh
 vodil ob ventilih. Da so jih zamenjali z
 novimi, so morali motor odviti in delo
 opraviti na delovni mizi.
 Serijske diagonalne gume dunlop smo

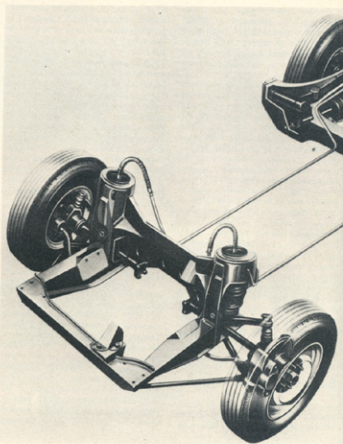
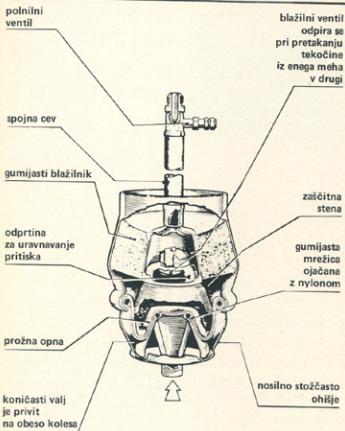
zamenjali z novimi pri 28 964 prevo-
 ženih kilometrih, od tega moramo
 odšteti še nekaj tisoč kilometrov, ki
 smo jih pozimi prevozili z ježevkami.
 Od takrat pa do konca supertesta je
 bil austin IMV 1300 obut v paseste
 gume Kleber Colombes V-10, ki so
 bile po dobrih 20 000 kilometrih, to
 je na koncu preskusa trajnostni, že več
 kot za polovico obrabljene. Dve od
 teh gum ima na vesti brniliški beton.
 Obloge prednjih kolotnih zavor smo
 menjali dvakrat, nakako v sredini testa
 in na koncu. Pri drugi menjavi so
 zaradi „vestnosti“ IMV servisa v Beo-
 gradu, ki ni opazil, da so zavore
 obrabljene, obloge na zavorah mehani-
 ki v Novem mestu iskali zaman.
 Zavorne obloge so se popolnoma
 obrabile in smo na koncu zavirali s
 kovino na kovino. Avto je močno
 drhtel in čudno prepeval. Doslužena
 ležaja v prvem kolezu sta lahko ali
 posledica ostre vožnje, napaka v kvali-
 teti, prav tako je taka okvara lahko
 povsem slučajna.

Brez zavorovalnice ni šlo

Avtu, ki prevozi 50 000 kilometrov se
 lahko zgodi marsikaj in tako tudi naš
 austin ni preстал supertesta brez zvi-
 te pločvine. Prvič nam je bil napoti
 pločnik, ki je skrivil obso in uničil
 platišče. Ko so ga mehaniki spet
 spravili v red, je pri hitrosti 110 km na
 uro tresel volan. Neša domneva, da je



supertest



Naše meritve

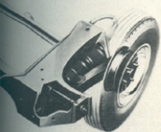
Meritve	pri 6.000 km primerjalni test	pri 30.000 km	pri 50.000 km
Največja hitrost (km/h)	137,5	140,6	139,8
Pospoški (sek)			
0—40 km na uro	4,0	4,1	4,0
0—60 km na uro	7,5	7,2	7,4
0—80 km na uro	12,5	12,2	12,6
0—100 km na uro	19,7	17,9	19,2
0—120 km na uro	36,2	33,6	35,1
400 m brez zaleta	20,9 (101)	19,7 (96)	21,1
kilometer brez zaleta	39,6 (123)	38,2 (125)	39,3
Prožnost (sek)			
40—60 km na uro	8,4	8,2	8,3
40—80 km na uro	15,7	15,4	15,6
40—100 km na uro	27,3	26,9	27,1
Kilometer z začetno hitrostjo 40 km/h v četrti prestavi	41,8 (117)	40,4 (129)	41,1 (119)
Povprečna poraba goriva (l/100 km)	11,1	10	9,9

Primerjava:

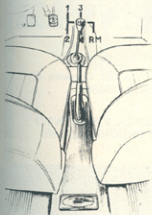
Primerjava:	Prevoženi kilometri (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije)	Prevoženi kilometri (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije)
zastava 750	23,33 pare	11,08 pare
zastava 1300	43,49 pare	23,35 pare
škoda 1000 MB	26,96 pare	9,19 pare
austin IMV 1300	33,77 pare	13,74 pare

Stroški

Popravila in vzdrževanje:	5353,70 din
Dodatna oprema:	245,25 din
Gume kleber:	1275,00 din
Gorivo:	9576,60 din
Dolito olje:	435,60 din
Skupaj:	16886,15 din



Hermetično zaprti, gumijasti elastični elementi hidrolastika, posamično obešena kolesa so na vsaki strani posebej spojena s cevjo. Tekočina v ceveh s pomočjo ventilov uravnava delovanje elastičnosti in blaženje udarcev.



Shema prestav v austinu. Na sliki še ročna zavora, ki je med sedežema. V ospredju slike pa je pepelnik za potnike na zadnjih sedežih.

to posledica zvite obese, je bila zmotna. Novo platišče z gumo ni bilo uravnovešeno in ko so to popravili, ni več tresel.

Še enkrat so morali pogledati v drobovje supertestnega austina! Tokrat zaradi škrtanja pri prestavljanju v nižje prestave. Zaribal se je igličasti ležaj spojne gredi v menjalniku. To je bila sicer napaka starejših austinov, ki so jo z večjim ležajem odpravili, najbrž ne povsem zadovoljivo. Vsaj za ostro vožnjo ne! Za konec pa je obliko austina spremenil voznik, ki je bil trdno prepričan, da ima prednost in se je pogumno zakadil v austinov prednji del. Čeprav na zunanost ni zgedalo nič resnejšega, so morali austinu zamenjati kar dobršen del prednjega konca. Zavarovalnica je morala seči globoko v žep.

Na zadnjem servisnem pregledu so morali zaradi preveč obrabljenih zavor zamenjati tudi zavorni kolot. Tresenje pri speljavanju so odpravili z obnovitvijo zglobov polosi.

Če omenimo še odtrgan gumijasti nosilec izpušne cevi in odlepljen pokrov z emblemom na volanu, smo že na koncu z naštevanjem in opisovanjem težav. Naštevanje zaključimo z ugotovitvijo, da se je od vseh supertestnih avtomobilov še najbolje obnašal prav austin IMV 1300.

Stroški in končna ocena

Najprej: poraba goriva! Kot smo že velikokrat pisali in razlagali, je žoja avtomobila odvisna od načina vožnje. Poudarili smo, da so naše meritve vedno pri vrhni meji možne porabe. Namerili smo poprečno porabo celega supertesta, ki je kar za pol litra manjša, kot jo v podatkih o avtomobilu navaja tovarna. To pomeni, da je realna poraba austina, ki ga vozi poprečen voznik, še nižja od naše, izmerjene na supertestu. Za ilustracijo naj navedemo bračca, ki nas je preplašen vprašal, kaj je z njegovim austinom narobe, ker porabi samo dobrih osem litrov bencina na 100 kilometrov. Ob tem bodo poskočili tisti, ki jim austinu „pokurijo“ veliko več. Če je poraba precej večja od naše, zapeljite avto k mehaniku, ki naj vam pregleda, če je z motorjem in uplinjačem vse v redu! Pri računanju, koliko je stal kilometer z austinom, smo upoštevali vse stroške popravil in rednih servisov. Prišli smo že stroške za nove gume, porabljeni in dolito gorivo in pa seveda obvezno in neobvezno dodatno opremo. Za vse to smo morali odšteti 16 886,15 dinarjev, brez cestnine, zavarovanja in amortizacije. Kilometer austina je stal 30,7 din. Če odštejemo gorivo, stane kilometer 13,7 din. Ob primerjanju austina z ostalimi supertestnimi avtomobili vidimo, da je austin le nekoliko dražji od škode in precej cenejši od zastave 1300.

Ceno dvigajo pa precej dragi rezervni deli, na primer: zavorni kolot 201 din, zavorne obloge 204,80 din, garnitura zglobov za polosi 123,45 din.

Supertest se torej glasi: austin IMV 1300 je dober, soliden avto. Napake, ki jih v glavnem pripisujemo angleški, končni obdelavi, bo pa naš IMV najbrž odpravil. Če jih že ni.