

test Pavle Klinar

MG B SPIDER

Cena: 1631,14 US dolarjev
in 16.747,25 Ndin carine in zvezni
prometni davek
1420 Ndin transport
968 Ndin ureditev vozila
Zavarovalnina:
Jamstvo: 237,13 Ndin
kasko: 988,20 Ndin
Cestnina: 170 Ndin
Barve: rdeča, modra, črna, siva, bela
Zastopnik: IMV Novo mesto

V začetku je bilo vse odprto.

To se pravi: v začetku avtomobilizma so bili vsi avtomobili odprti.

Ljudje so si nadeli usnjen plašč, ovili okoli vratu dolg šal, se pokrili s karirasto čepico in z velikimi zaključnimi očali, vzeli v roke nekaj kilogramov težko ročico za zaganjanje in se ustopili pred avtomobil. Po tretjem ali četrtem poskusu je motor zabnel, ljudje so skočili na kozla in se odpeljali z snečevno hitrostjo trideset kilometrov v eni uri, kar pokaže, kako se je razvila moderna tehnika na področju vozil brez konjske vpregre.

Ampak ljudi, ki so to počeli, je bilo zelo malo. Velika večina je stala ob cestah in z odprtimi usti zijala za smrdečimi in ropotajočimi sčudeži moderne tehnike — v kolikor ni s pestmi mahala za njimi in pobirala povožene kure in pse.

Takrat je bil vsak avtomobilist športnik in vsaka voznja z avtomobilom športno doživljaje.

Potlej je postal avtomobil vsakdanja potreba in šport se je umaknil s cest v rezerveate za pogumne zaljubljenice v veliki hitrosti in bobneče izpuhe. Voznja z avtomobilom je postala vsakdanje opravilo povprečnega človeka in avtomobil se je moral temu prilagoditi.

Nekateri pa se niso hoteli prilagoditi: nekateri ljudje in nekateri avtomobili. Se vedno vidijo v vožnji predvsem športni užitek in odkrito priznavajo, kar drugi skrivajo: da je avtomobil najmenitnejša igračka med našega stoletja.

Ze desetletja velja, da ima največ takih odjemalcev angleška motorna industrija. Čeprav se zdijo ob italijanskih in nemških športnih vozilih angleška malce preveč zaljubljena v tradicijo, preveč prirojena za »trde možer in premalo za pomehkuzene sodobnike, uživajo emdžiji, triumfi in drugi angleški spiderji še vedno tudi na kontinentu sloves hitrih in trdih avtomobilov za hitre in trde ljudi.

K nam je pred letom dni uvedla tovarna MG, del angleškega koncerna BMC, svoja dva spiderja midget in MG B. Cene, ki jih je postavila za jugoslovanski trg, so bile zlasti za spider MG B tako nizke, da so novinarji vpraševali na lanskem beograjskem salonu evropskega direktorja BMC, ali niso to za začetek in vabo pretirano znižane cene, ki se bodo pozneje, ko se tovarna utrdi na našem trgu, zvišale. Odgovor je bil odločen »ne« in tak je tudi obveljal.

Zares ugoden nakup

Primerjajmo cene spiderja MG B pri nas, v Sviči, Zahodni Nemčiji in Italiji s cenami povsod znanega vozila srednjega razreda, na primer Opelovega rekorda.

Pri nas velja MG B 1631 US dolarjev, najcenejši rekord (1500 ocm) pa je 1625 US dolarjev. Cena je praktično enaka.

V ZR Nemčiji velja MG B 12.615 mark, najcenejši rekord pa 7590 mark.

V Italiji velja MG B 1.940.000 lir, najcenejši rekord pa 1.385.000 lir.

V Sviči velja MG B 11.600 frankov, najcenejši rekord pa 8.900 frankov.

Torej povsod, ne glede na to, ali je država uvoznica članica EGS ali EFTA (ka-

mor je vključena tudi Anglija) in zaradi česar so uvozni pogoji in carine različni, spider MG B občutno, ponekod za polovico dražji od vozila, ki ima pri nas eno ceno z njim.

Vzroki za to so lahko najrazličnejši, med drugim tudi ta, da prodajo spiderja MG B malo in da mora trgovec pri vsakem čim več zaslužiti. Kakorkoli že — v Jugoslaviji je MG B zares izredno poceni.

Avto za ljudi, ki znajo ...

Namreč: znajo voziti.

Pri odločitvi, ali naj si človek — (ki je zbral denar za to) kupi ta spider ali ne, ni odločilno dejstvo, da ima MG B samo dva sedeža (zadnja dva sta zaslana, primerna za dva otroka, odrasel človek pa se lahko pelje zadaj le na kratke razdalje) — odločilno je, ali bo znal tak avtomobil sploh uporabiti.

S tem ni rečeno, da bo moral sdvajati vsepovsod in v vsakršnem prometu, da bi »lakoristile vse, česar je ta avtomobil zmožen, S spiderjem MG B se lahko vozimo prav tako počasi kakor s fičkom. Ampak, če bi ga kupili s tem namenom, bi lahko isto, kot če bi plemenitega jezdnega konja vpregli v lojtrski voz.

Torej se bomo s spiderjem vozili počasi kakor in tam, kjer bo promet to terjal od nas — kjer pa bodo možnosti za to, bomo spustili vjete njegovim 93 konjem, ki zmorejo 170 kilometrov na uro in ustrezne pospeške. Mnogo je tudi pri nas možnosti za tako sprositve vjete. Seveda morata biti avtomobil in voznik za to.

Na cesti

Podvozje MG B je konvencionalno. Značilne zaaj so kratke vzmetne poti (kar za deva udobje) in toga zadnja prema (kar vpliva na lego na cesti).

Z niskim težiščem in težo motorja za prednjo osjo je MG B pri normalni vožnji (normalno pomeni v tem primeru precej hitreje, zato pa nič manj varno kot pri povprečnijski limuzini) popolnoma nevtralen. Človek kar čuti, kako se enakomerno s prednjim in zadnjim koncem snaslonja v ovinek. Toga zadnja prenaša povzroči, da mu na nevarnem cestišču v ovinku rahlo odnaša zadek; to zanašanje zadnjega dela navzven se začne mehko in ga je mogoče z volanom izravnavati brez težav. Na dobrem cestišču pa se začne to odnašanje zadka kazati šele takrat, ko se bližamo mejnim vrednostim. Voz se torej zelo dobro drži ceste — tako, kot se takemu avtomobilu spodobi.

Udobje med vožnjo ima svoje meje zaradi kratkih vzmetnih poti, nujnih za športno vozilo. Vendar pa ima podvozje tega spiderja posebno odliko, ki omogoča maksimalno močno udobje; izredno dobro uglaseno blaženje. Tudi čez večje neravnine avtomobil ne sposkoci, karoserija ne zaniha navzgor in navzdol, ampak se nekako sprilepi, nekako mehko esplazira čeznje. Kar zadeva vzmetenje, je vožnja v MG B podobna vožnji v NSU princu 1000. Podobno strdo mehko ima tudi kadet, le da ta zaradi daljših vzmetnih poti močnejše zaniha čez večje neravnine. Pri vožnji v škodi 1000, starem wartburgu, fičku in še kaki velikoserijski limuzini bolj čutimo slabo cesto, se torej vozimo bolj športno neudobno kot v MG B.



Odperto in zaprto

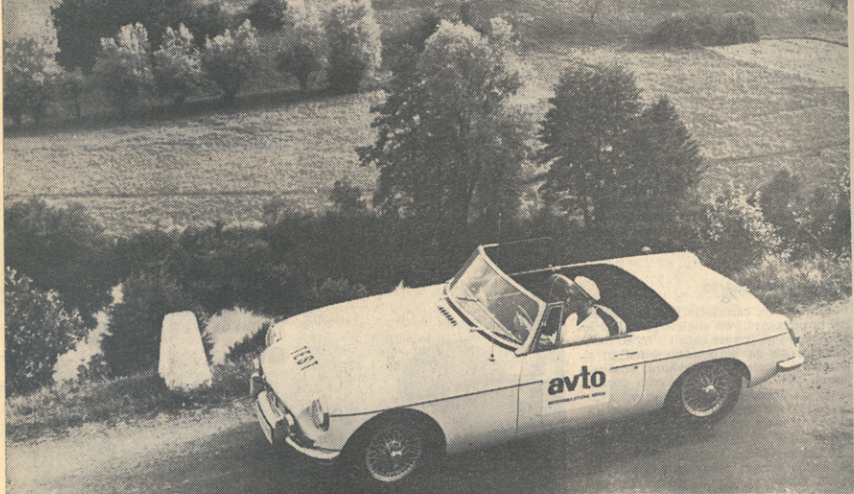
Tudi oprema karoserije je bolj udobna, kot bi pričakovali od angleškega spiderja. Streho smo na primer nadedli v točno dveh minutah, ne da bi posebno hiteli in si prizadevali postaviti kak rekord; izvežban lastnik MG B bo za to opravilo porabil kvečjemu dobro minuto. Pozimi velja za menjati platneno streho s hardtopom; italijanski je malo dražji, zato pa mnogo lažje oblikovan od originalnega angleškega.

Sedeži so udobni, instrumentacija popolna, števec hitrosti pretirava v okviru običajnih odstopanj, gretje zadovoljuje tudi v večjem mrazu, prostora za prtljago imata dva dovolj še na zadnjih zasilnih sedežih, vrata se od znotraj odpirajo še zmerom s pritiskom na kljuko navzdol, kar ni najbolj varno, ročica menjalnika teče malo trdo, vendar precizno, motor je elastičen in dovoljuje tudi lenobo pri menjavanju brzin, vzdrževanje zahteva seveda več pozornosti od lastnika (tovarna priporoča kontrolo višine olja vsak dan!) kot pri običajnih potrošniških avtomobilih, stroški za gorivo in vzdrževanje so približno enaki kot za limuzine med 1700 in 2000 ccm.

Komur gre samo za odprt avtomobil, samo za športni videz, ga dobi drugod ceneje. Kdor pa hoče imeti ob tem še motor in podvozje, ki omogočata tudi športnemu videzu primerno vožnjo, ne bo dobil nikjer toliko tega za tako nizko ceno, kot s spiderjem MG B.

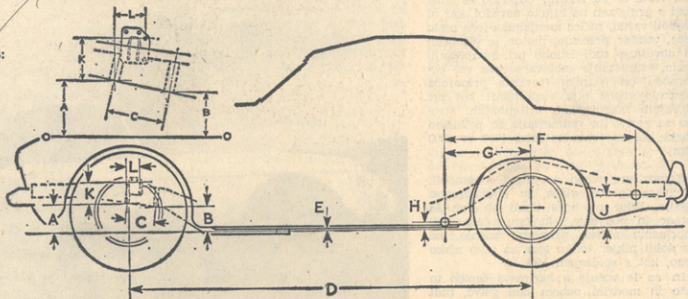
In ne le vožnje s karirasto čepico in ruto in modrim nebom nad glavo, tudi nadiha tistih starih časov, ko je bil še vsak avtomobilist pravi športnik, bo deležen. To pa je posebna privlačnost, ki je ne pozabi, kdor jo je okusil.





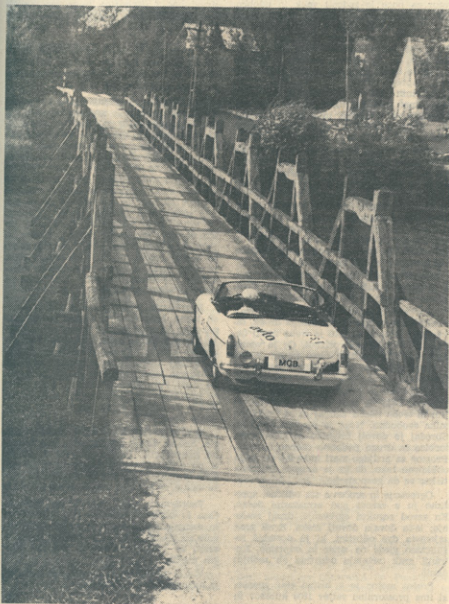
Mere spiderja MG B:

- A = 164,70 mm,
- B = 143,27 mm,
- C = 163,51 ±
± 0,79 mm,
- D = 2,311 mm,
- E = 12,70 mm,
- F = 1093,59 ±
± 1,58 mm,
- G = 496,89 mm,
- H = 38,10 mm,
- J = 184,15 ±
± 0,79 mm,
- K = 120,25 ±
± 0,79 mm,
- L = 77,39 ±
± 0,79 mm.



TEST: MG B SPIDER

Videz	8	Oblika umirjena, brez modne navlake
Prostornost	8	Za dva udoben, zadaj prostora samo za dva otroka
Upravljanje	9	Zelo direkten volan, precizna prestavna ročica
Instrumenti	9	Bagati
Vidljivost	7	Pri novejših konstrukcijah te vrste boljša
Vdržljivost	7	Zahteva od voznika precej pozornosti
Največja hitrost	9	Ustreza konkurenčnim vozilom te vrste, ki pa so pri nas vsa precej dražja
Pespeški	9	Velja isto kot za največjo hitrost
Poraba goriva	8	Zadovoljivo skromen
Legla na cesti	9	Nevtralna, v določenih okoliščinah zanaša zadek
Udobnost	8	Razmeroma udobno vzmetenje, dobro gretje
Motor	8	Zanesljiv, vzdržljiv, dovolj prožen
Zavore	8	Ustrezne



TEHNIČNI PODATKI

Motor: štiritačni — štirivaljni — vrstni — vodno hlajenje — vrtnina 80,26 mm — dvig 89 mm — delovna prostornina 1789 ccm — stranska odmična gred — kompresijsko razmerje 8,8:1 ali 8,0:1 — moč 93 DIN KM pri 5400 v/min — največji navor 14,5 mkg pri 3000 v/min (testirali smo vozilo z manjšo kompresijo, podatka o moči in navoru veljata za ta motor) — uplinjač dvojni SU tip HS 4 — olja v motorju 4,26 litrov — vode v hladilniku 5,4 litra — dinamo 12 V, baterija 58 Ah,

Prenos moči: enoploščna suha sklopka — motor spredaj, poganja zadnji kolesi — štiri prestave, 1. ni sinhronizirana, 3,64, 2, 2,21, 3, 1,37, 4, 1,00, vzvratna 4,76.

Voz: spider — dvoje vrat — dva sedeža (zadaj dva zasliana sedeža) — samonosna karoserija ojačana z vzdolžni nosilci — prednji kolesi posamično obešeni — spiralne vzmeti in prečna vodila — teleskopski amortizerji — zadaj toga prema na podeliptičnih listnatih vzmeteh, teleskopski amortizerji — zavore spredaj kolutne, zadaj bobni — platišča 4J x 14, pnevmatike 5,60 S 14,

Mere in teže: dolžina 3,82 m, širina 1,52 m, višina (s platneno streho) 1,25 m, 1,52 m, višina (s platneno streho) 1,25 m — višina od tal 12,7 cm — medosna razdalja 2311 mm — razmik spredaj 1244, zadaj 1250 mm — teža (prazen) 871 kg — dovoljena skupna teža 1100 kg — tank za gorivo 45,4 l.

MERITVE

Največja hitrost: 171,3 km/h

Kilometer brez zaleta: 34,0 sekunde

Pespeški:

0—40 km/h: 2,3 sek

0—60 km/h: 4,3 sek

0—80 km/h: 7,8 sek

0—100 km/h: 11,9 sek

0—120 km/h: 17,4 sek

0—140 km/h: 29,5 sek

Poraba goriva: povprečna poraba med testom 11,32 l/100 km

Natančnost merilca hitrosti:

Po števcu 60 je v resnici 54,2 km/h

Po števcu 80 je v resnici 72,0 km/h

Po števcu 100 je v resnici 92,3 km/h

Po števcu 120 je v resnici 112,5 km/h

Po števcu 140 je v resnici 125,9 km/h