

AUSTIN MAXI

Den ideelle mellemklassevogn



Prøvekørt af: Mogens Teisen,
Mogens H. Damkier, C. E. Orbesen

● Tekst: Mogens H. Damkier

Austin Maxi er opbygget efter Issigonis grundkonstruktion, der først blev anvendt i Mini, senere med Hydrolastic affjedring i 1100 og 1300, dernæst kom 1800, og Maxi er seneste skud på stammen. Det vil altså sige, at der er tale om et meget vridningsstift karrosseri med tværstillet frontmotor sammenbygget med gearkassen samt forhjulstræk. Affjedringssystemet er Hydrolastic, der blandt andet modvirker krængning i sving, skønt baghjulene er ophængt i langsgående svingarme.

Konstruktionen giver i sig selv ovenud gode pladsforhold i vognen, men dertil kommer, at bagsædet kan foldes ned som i en stationcar, hvilket

giver et meget stort bagagerum, til hvilket man har let adgang gennem en tophængslet bagdør, der ubemærket fælder sig ind i karrosseriet. Man har altså fordelene fra en stationcar, men man har ikke ulempen med en bagrude helt bagest i vognen, hvilket som bekendt giver øjeblikkelig tilsmudsning af ruden i vådt føre. Som et lille raffinement til glæde for campingfolk kan bagsædet foldes bagud og give soveplads for to.

I den tekniske udformning er der også noget usædvanligt, idet det femte gear i femtrins gearkassen er et ægte overgear i den oprindelige Maxi med 1,5 liter motor, medens det i model 1750 tilsyneladende giver neutral gearing

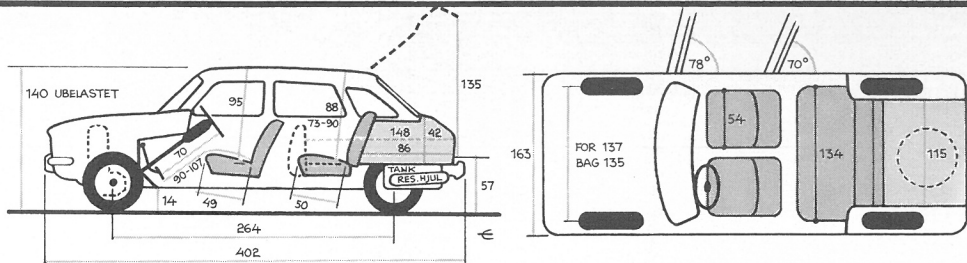
– altså hverken overgearing eller undergearing – til sammenligning giver det femte gear i Fiat stadig undergearing.

Sejtrækkende motor

Traditionen tro benytter British Leyland en langslagsmotor og ikke en overkvadratisk motor, da man ikke vil give afkald på de sejtrækkende egenskaber, der kommer fra et godt drejningsmoment også ved de lave omdrejningstal. Det var en lille teknisk oplevelse at køre Jyllands-Ringen igennem med acceptabel hastighed i femte gear uden fjerneste protest fra motoren og med overraskende god accelerationsevne efter de skarpe sving. En accelerationstid

Austin Maxi 1750

Tekniske data og målinger



● ACCELERATIONSEVNE:

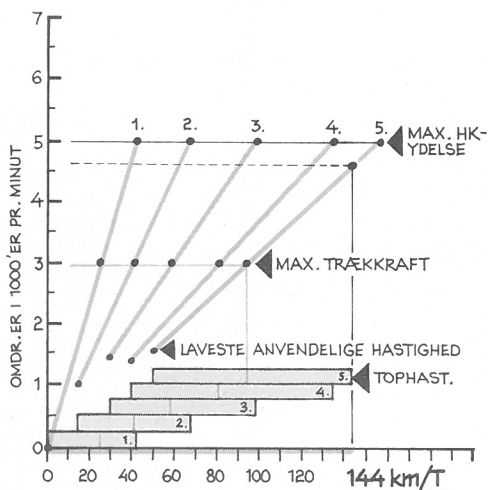
Fra 0 til:	40	60	80	100	120	140 km/t
sek:	3,8	7,0	11,4	18,4	32,4	56,3

Fra 0 til:	400	1000	1600 m
sek.:	21,0	39,5	56,1

Fra 70 til 100 km/t:	III gear	IV gear	V gear
meter:	202	225	285
sek.:	8,6	9,4	12,0

Fra 80 til 110 km/t:	III gear	IV gear	V gear
meter:	280	302	397
sek.:	10,6	11,5	15,1

● GEARENES SPÆNDVIDDE:



Lavest anvendelige hastighed:

Gear:	I	II	III	IV	V
km/t:	0	15	30	40	50

Hastighed ved største trækraft (14,4 kpm-DIN ved 3.000 o/min.):

Gear:	I	II	III	IV	V
km/t:	25	41	59	81	94

Hastighed ved maksimal HK-ydelse (85 HK-DIN ved 5.000 o/min.):

Gear:	I	II	III	IV	V
km/t:	42	68	99	135	156*

* Teoretisk hastighed.

Tophastighed: 144 km/t svarende til 4.600 o/min.

● BENZINØKONOMI:

(60 km/t i IV gear, øvrige i V gear)	km/t:	60	80	100	110	130
	km/l:	15,0	14,9	11,9	10,7	8,1
	l/100 km:	6,7	6,7	8,4	9,4	12,4

Beregnet gennemsnitsforbrug (DIN-norm) 10,3 l/100 km svarende til 9,7 km/l.
Oktanbehov: 97. Tankindhold: 41 l.
Aktionsradius på fuld tank: 400 km.

● BREMSEEVNE:

Fra 80 km/t på tør vej:
27 m. Pedaltryk: 30 kp.

Kommentar: Meget kort bremselængde og fin stabilitet. Passende, let doserbart pedaltryk.
Fra 60 km/t på glat vej: 70 m.

Kommentar: Upåklagelig stabilitet, men alt for stor bremselængde på grund af for tidlig forhjulsblokade.

● VÆGTE:

Typegodkendt egenvægt	975 kg
Tilladt totalvægt	1400 kg
Egenvægt køreklar	975 kg
Tilladelig nyttelast	425 kg
svarende til 5 pers. og 50 kg bagage.	
Største påhængsvogsvægt	850 kg

Vægtfordeling ved tom vogn:

På forakslen 585 kg eller 60 %.
På bagakslen 390 kg eller 40 %.

Vægtfordeling ved totalvægt:
På forakslen 750 kg eller 54 %.
På bagakslen 650 kg eller 46 %.

● MOTORDATA:

4 cyl., 1.748 ccm, 85 HK-DIN ved 5.000 o/min.
14,4 kpm-DIN ved 3.000 o/min. Effektvægt med to personer: 13,2 kg pr. HK-DIN.

● MOTORKONSTRUKTION:

Vandkølet rækkemotor placeret på tværs foran foraksellinien. Boring/slaglængde: 76,2/95,75 mm. Kompressionsforhold 8,75:1. Litereffekt 48,6 HK-DIN pr. liter slagvolumen. Krumtap i fem hovedlejer. Kædetrukket overliggende knastaksel. Lukket kølesystem med ekspansionstank. Udblæsningsstøj 79 dB (A) ved standmåling (3.750 o/min.).

● EL-ANLÆG:

12 volt (+ til stel). 40 Ah-batteri. 22 Amp. jævnstrømsdynamo. Beskeden batteri- og dynamokapacitet.

● TRANSMISSION:

5-trins fuldsynkroniseret gearkasse med gearstang i gulvet. Udvekslingsforhold: I 3,2:1, II 2,0:1, III 1,37:1, IV 1,0:1, V 0,87:1. Udveksling i differentiale 3,9:1.

Skiftmekanisme: Letgående og tilstrækkelig præcis. Hastighed ved 1.000 o/min. i højeste gear: 31,2 km/t.

● AFFJEDRING OG HJULOPHÆNG:

Forhjul: Tværsvingarme og væskefyldte gummi-fjedre (Hydrolastic). Baghjul: Langsgående svingarme og væskefyldte gummi-fjedre. Ved indbyrdes forbindelse af fjedrenes væskeindhold opnås tillige støddæmpning og krængningsstabilisering. Fjederkarakteristik: Halvhård med passende dæmpning.

● STYRETØJ:

Type: tandstang. Udvekslingsforhold svarende til ca. 4 omdrejninger af rattet fra stop til stop. Mekanisk funktion: Let og fuldstændig præcis. Vendediameter: 9,3 meter.

● BREMSESYSTEM:

To-kreds fodbremse uden to uafhængige kredse til forhjulene. Skiver på forhjul og tromler på baghjul. Bremseforstærker. Parkeringsbremse på baghjulene, håndbremseregulering til højre for førersæde.

● DÆK:

Slangeløse radialdæk af dimension 155 SR 13 på 4 1/2" fælge. På prøvevognen: Dunlop SP 68, der havde et fint vejgreb og var tilfredsstillende runde.

● GARANTI OG SERVICE:

Garantiperiode: 6 mdr. eller 10.000 km. Olie-skift på motor hver 10.000 km/eller hvert halve år. Regelmæssige serviceeftersyn hver 5.000 km.

● PRISER OG FORHANDLERNET:

89 forhandlere med værksted og reservedelslager.

Mærke og type: Austin Maxi 1750.

Importør: De Forenede Automobilfabrikker A/S, Odense.

Pris ekskl. leveringsomkostninger: 33.522 kr. Andre modeller: Maxi 1500 Mk. II 32.244 kr. Årlig vægtafgift: 540 kr.

Til sammenligning	Austin Maxi 1750	Austin Maxi 1500	Audi 60 Variant	Ford Taunus 1600 st.car	Renault 16 L	Saab 95 V4	Simca 1501 Special st.car
Pris kr.	33.522	32.244	37.958	35.803	33.995	32.499	34.912
Motor i liter	1,75	1,5	1,5	1,6	1,6	1,5	1,5
Ydelse (HK-DIN)	85	74	65	72	67	65	81
0-80 km/t, sek.	11,4	12,1	11,2	10,9	11,0	12,1	10,8
0-100 km/t, sek.	18,4	19,8	17,2	17,7	17,0	18,8	17,2
Tophastighed, km/t	144	139	140	150	147	144	150
Økonomi, km/l (DIN)	9,7	10,7	9,5	9,4	9,4	10,7	8,5

på 9,0 sekunder fra 50 til 80 km/t i femte gear er en værdi, som kun temmelig kraftige biler kan klare i fjerde gear, og dog svarer totalgearingen i femte gear til 31,2 km/t ved 1.000 o/min. på motoren.

Til Maxi blev udviklet en ny motor med overliggende knastaksel, medens cylinderblokken svarer til den tidligere motor konstruktion. Det virker lidt råt, at man lader motor og gearkasse have samme oliebeholdning, men erfaringen viser, at systemet ikke giver komplikationer, blot man husker at skifte olie og oliefilter regelmæssigt.

Anbringelsen af radiatoren til venstre i motorrummet med afgang for den opvarmede køleluft i venstre skærmkasse kræver en ret kraftig blæser, der kan være lige så hørlig som i en lastvogn, men her hjælper det reducerede omdrejningstal ved brugen af femte gear. Da blæseren imidlertid stjæler en temmelig stor del af motoreffekten, forstår man ikke, at radiatoren ikke er blevet anbragt foran i motorrummet suppleret med en termostattyret el-ventilator, selv om dette havde lagt et par centimeter til total-længden og fordyret fremstillingsomkostningerne en smule.

Da tændrørene vender lige frem mod kølergrillen, er tændingsanlægget beskyttet af et plasticskjold, som kan knappes af, når man skal have fat i tændrørene eller oliemålepinden. Tilsyneladende gør ikke alle sig den ulejlighed, når olien skal kontrolleres, og så giver man den blot lidt ekstra olie. Vognen blev udleveret med næsten dobbelt oliebeholdning påfyldt, men man kan selvfølgelig også ved et uleskift have glemt at tappe den gamle olie af. Det må siges at være en kompliment til krumtapakslens pakkåser, at olien ikke blev trykket ud i koblingen. Til gengæld var motoren så ikke særlig olietæt de andre steder, men noget kunne jo tyde på, at englænderne overhovedet ikke anerkender en motor, medmindre den er godt indsmurt i olie.

Køreegenskaber og funktioner

Motoren kræver en ret langvarig opvarmingsperiode med chokeren i funktion efter en kold start, men der er jævn trækraft.

Gearskiftet er nu blevet forbedret så meget, at det virker helt ukompliceret, om end det hverken er så letgående eller præcist, som et gearskifte kan blive. Der er en fortrinlig koblingsfunktion, og udvekslingen i styretøjet forekommer at være velvalgt, da styringen er tilstrækkelig hurtigtvirkende, og ved pareringsmanøvrer skal der ikke benyttes mange kræfter. Også bremserne virker tilsyneladende fortrinligt.

Man bliver meget hurtigt fortrolig med vognens manøvrering, og dens bevægelser og

reaktioner virker tillidsindgydende. Når man kommer fra en anden vogn, kan Maxi virke lidt geleagtig og gummi-blød i undervognen, men man opdager hurtigt, at den er præcis i styringen og sikker i sporet.

Retningsstabiliteten er upåklagelig til top hastighed, og kun i virkelig hård blæst mærker man noget til sidevinden, der dog ikke giver anledning til større afvigelser fra kursen, og selv i hård sidevind er vognen ikke trættende at køre.

Mange biler med forhjulstræk kan virke styretræge, men Maxi må siges at være meget styrevillig, og den gik ganske ubesværet og ukompliceret gennem den dobbelte undvigemanøvre med 95 km/t, og hvis man kommer i en vanskelig situation, har man store muligheder for at styre sig ud, hvilket ikke i samme grad gælder Maxi's storebror, model 1800.

Heller ikke ved hård kurvekørsel mærker man nogen træghed i styringen, og for en bil med forhjulstræk er der usædvanlig god sporsikkerhed og fin balance. Under kurvekørsel på glat vej vil der ved for hurtig kørsel komme en svag forhjulskridning, og hvis man provokerer vognen ved at give gas i de lavere gear under kurvekørsel på glat vej, kvitterer vognen omgående ved at køre lige ud med spinnende forhjul, men blot man letter foden fra gaspedalen, kan forhjulene igen få fat, og den drejende bevægelse genoptages. Når man midt i et sving på tør vej tager gassen af, skifter styringen fra svag understyring til svag overstyring, men slet ikke i den målestok, som det kendes fra en Mini.

Bremserne uacceptable på glat vej

Bremserne er på tør vej helt i toppen (maksimal retardation 9,7 m/sek.²) med et pedaltryk mellem 30 og 35 kp og en bremsetid på 2,8 sekunder fra 80 km/t.

På glat vej går det imidlertid rivende galt, idet man med udkobling kommer ud på 70 meter fra 60 km/t, hvad enten man blokerer eller forsøger optimal bremsning med rullende hjul. Ethvert forsøg på at forkorte bremselængden med udkobling medfører øjeblikkelig forhjulsblokade.

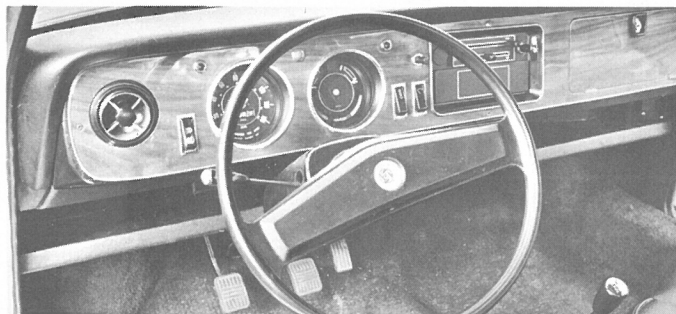
Vi forsøgte derefter at holde forhjulene roterende med forøget bremsetryk ved ikke at koble ud, og da der på den måde kom lidt større bremsevirkning fra baghjulene, kom bremselængden ned på ca. 60 meter. Et forsøg på at hjælpe baghjulene ved hjælp af håndbremsen som et rent forsøg kan ikke anbefales, da man ikke uden videre har føling med håndbremsens virkning. Senere mere „retliniede“ forsøg bragte bremselængden ned til 55 meter, men der er langt endnu til de 38 meter, som vognen gerne skulle holde på,



Karosseriet er usædvanlig rummeligt, og indstigningsforholdene er også til bagsædet særdeles fine

Der er udmærket plads til tre voksne i bredden, og der er fortrinligt udsyn til alle sider

Instrumentbordet er blevet helt nyordnet og fremtræder nu godt overskueligt med en hensigtsmæssig placering af kontakter og håndgreb. Vi er stadig ikke begejstrede for tangentafbrydere til lys, viskere og blæsemotor, og der burde afgjort være en elektrisk vaskerpumpe, således at man kunne få en sammenkobling af visker/vaskerbetjeningen



at det er absolut nødvendigt, at man gør noget ved den sag, ellers kommer det til at gå rive galt i vinterens glatte føre. Som bremserne er nu, er de helt uacceptable til glat føre - baghjulene bremser simpelt hen for lidt i forhold til forhjulene.

Motoren er som nævnt meget smidig, men i den prøvekørte vogn var der lidt karbureringsbesværigheder ved overgangen fra sluppet gaspedal til acceleration under kørslen. Selv når man slap gaspedalen, kunne det rykke lidt i vognen, hvilket kunne tyde på, at karburatorens dæmperfunktion kunne være bedre. Ved ca. 75 km/t i fjerde gear og ca. 90 km/t i femte gear mærkes ret kraftige og hårde motorvibrationer, men disse fremkommer indenfor så snævre hastighedsområder, at de ikke er vanskelige at undgå under almindelig landevejskørsel.

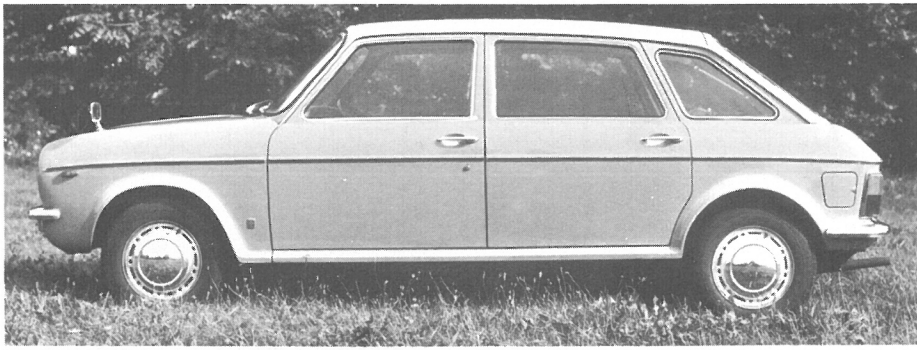
Motoren er ellers ikke meget støjende, når man ser bort fra den nævnte ventilatorstøj ved de større omdrejningstal, men derimod er der overraskende megen vindstøj om kar-

rosseriet ved de større hastigheder.

Derimod høres hverken hjulstøj eller støj fra transmissionen, og selv det femte gear med udvekslingsligning 0,87:1 (altså ikke direkte gear) arbejder helt lydøst uden den ellers nok så velkendte hyletone, som et sådant overgear kan give.

Varme- og ventilationsanlægget virker fortræffeligt, og det er muligt at indstille sidedyserne således, at man får frisk, kold luft mod ansigtet uden at få kold luft blæst ind over kørerens venstre hånd - også noget af en sjældenhed.

Da affjedringen ikke alene giver god sporsikkerhed, men også en udpræget fornemmelse af komfort, er Austin Maxi en meget behagelig og komfortabel vogn at køre, og når fejlen ved bremserne bliver rettet, må den også betragtes som en meget sikker bil med usædvanlig stor nytteværdi, usædvanlig gode pladsforhold for en bil af denne størrelse og med den fine benzøkonomi, som et overgear kan medvirke til.

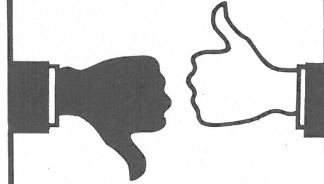


▲ Bagagerummet, når bagsæde med hylde er i stilling „personvogn“



Sikkerheden

Fremragende retningsstabilitet og ringe sidevindsfølsomhed.
 Fortrinlig styrefølsomhed og god balance ved bratte undvigemanøvrer.
 Sikker vejgreb.
 Fint varme- og ventilationsanlæg.
 Godt udsyn, overskuelig førerplads og let betjening.
 Fortrinlig bremseevne på tør vej.



For dårlig bremseevne på glat vej.
 Ingen visker/vasker automatik.



▲ Når hylde fjernes, kan man lave en bekvem dobbeltseng –



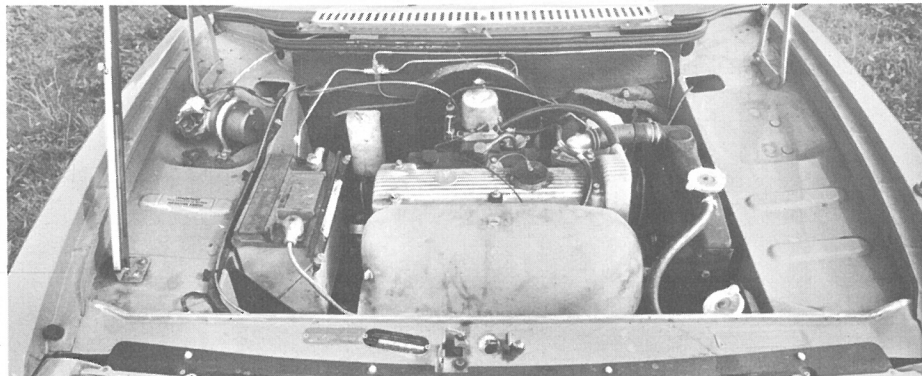
▲ – eller en personvogn med meget stort bagagerum –

▲ Ud over kølergitteret er der ingen ydre ændringer i forhold til den oprindelige Maxi

Prøveholdets konklusion

Hvis Austin Maxi fik et lidt flosset renommé på grund af de første lidt uheldige vogne af denne type, så er det både synd og skam, for netop Maxi betegner noget i retning af den ideale europæiske mellemklassevogn. De mange oprindelige mekaniske fejl er nu rettet, og Maxi 1750 fremtræder nu som en meget tillidsvækkende bil. Endnu en fejl må rettes: Den kan ikke bremse i glat føre. Vi har en lumsk mistanke om, at biltilsynets berettede krav om, at baghjulsbremserne ikke må blokere før forhjulsbremserne, af flere bilimportører bliver fortolket på den måde, at man så hellere må reducere baghjulenes bremseeffekt så meget, at der aldrig kan forekomme en risiko for blokering, men uden tilstrækkelig hjælp fra baghjulsbremserne bliver bremselængden for lang i glat føre og med fuldt læs på bagvognen.

Foran motoren er monteret et plastic-skjold til beskyttelse af tændrør og -kabler. Det skal fjernes for at komme til oliemålepinden



▲ – eller en regulær varevogn, der kan rumme både barneseng, vaskebalje, legecykel og tusind andre ting

