

Detta är Austin Maxi 1750



AUSTIN Maxi 1750

Mycket rymligare bil än så här finns inte — Maxis innermått slår konkurrenter ett par storleksklasser uppåt. Dessutom har den kombibilens alla fördelar. Och den är inte bara rymlig utan också kompakt lättmanövrerad, säker och trivsamt att köra. Alla de som avfärdat engelska bilar som skräp, borde ta en noggrann titt på Maxi 1750 — den verkar både robust och välbyggd.

□ □ Maxi är den logiska fortsättningen på den utvecklingskedja som började med Hundkojan — Mini. Att inom ett kompakt skal ge så mycket plats som möjligt. Medlet att nå detta var tvärställd motor, framhjulsdraft och hjulen placerade långt ut åt bilens hörn. Vilket i sin tur gav sällsynt stabila köregenskaper.

På papperet låter Maxi som något av den idealiska "familjebussen", som den första 1500 som kom ut för några år sedan lämnade en hel del i övrigt att önska. Växlingsmekanismen var sällsynt besvärlig, motorn gav inte mycket ork och tillverkningskvaliteten var precis som kritikerna av engelska bilar sade.

■ 1750 — en helt ny bil

Årets Maxi 1750 är en helt

annan bil. Den har alla de fördelar den första versionen förutspeglade, men med praktiskt taget alla detaljer utsorterade. Den större motorn ger fullt godtagbara prestanda, den går ovanligt tyst och är smidig. En viss ryckighet vid gaspådrag och uppsläpp är nästan ofrånkomlig vid framhjulsdraft, men Maxi är bättre än de flesta i det avseendet.

Fem växlar är något ytterst ovanligt i en relativt billig familjebil och många är väl skeptiska inför glädjen av denna extravagans. Hos Maxi har man emellertid god nytta av den extra växeln och något direkt besvär med mer växlande än vanligt behöver det inte bli. I stads- och förortstrafik använder man de fyra lägre växlar, som i vilken annan bil som helst. Femman spars tills man kommer ut på fri väg där man kan hålla jämn fart. Där

sänker den motorvarvet till en behagligt avstressande nivå och bidrar till bra bränsleekonomi.

Att femman är en överväxel betyder inte att den bara kan användas i hög fart. Motorn går ryckfritt på femman redan vid 50–70 km/tim. Däremot får man ytterst svag acceleration om man inte växlar ned i så låg fart — se datatabellen.

Växlingsmekanismen fungerar utmärkt och inte ens några förare, som är helt ovana vid femväxlade bilar hade några besvär att hitta "extraläget".

■ Maximala utrymmen

Man behöver inte titta två gånger på Auto-graph-teckningarna här intill för att inse att Maxi är en extremt rymlig bil. Avståndet mellan gaspedal och baksätesryggstöd är exakt det samma som i förra numrets stora Granada! En långbent förare har all den plats han behöver bakom ratten och ändå behöver baksätespassageraren inte nudda framstolens ryggstöd.

Även bredden är ordentligt tilltagen för en måttligt stor bil och avsaknaden av transmissionstunnel där bak gör att man sitter lika bra i mitten, som åt sidorna. Maxi är betydligt mer femsitsig än stora bakhjulsdrivna bilar.

Sätena har stora sittdynor, vilket ger bra lårstöd, och de är behagligt stoppade. Vävplastklädseln uppskattas inte av alla, men den är onekligen praktisk för familjer med barn

eller hundar. Jag fann den inte heller speciellt svettdrivande.

Med baksätet hopfällt får man en 140 cm lång lastplattform, med ansenligt breddmått (se teckningen). Med baksätet på plats täcks bagagerummet av en borttagbar hatthylla som insynsskydd.

En finess är att baksätets ryggstöd också kan fällas bakåt. På så sätt får man med framsätenas ryggstöd nedfällade en ca två meter (!) lång dubbelsäng för camping. Så vitt jag vet är Maxi ensam om att ge verkligt bekväma bäddmöjligheter. I andra "bäddbara" bilar brukar man få ligga på en berg- och dalbana.

Bakdörrarna är avsevärt bredare än i de flesta fyradörrarsbilar och de har bra öppningsvinkel vilket gör in- och ursteg mycket lätt, trots att bilen låg. Idealiskt för äldre personer och rörelsehindrade.

■ Hög körställning

Körställningen i Maxi är annorlunda mot de flesta bilar. Man sitter högt och har en åt det vågräta hållet placerad ratt långt ifrån sig. Det känns ovanligt till att börja med, men de flesta bilister brukar lära sig att uppskatta arrangementet. Den höga sittställningen ger bra sikt över den korta motorhuven och rattlutningen gör att långbenta inte slår knäna i ratten.

Pedalerna är ynkligt små, som i de flesta engelska bilar

och de är placerade så att det är i det närmaste omöjligt att samtidigt använda gas och broms med samma fot.

Växelspak och handbroms sitter bra till men torkare och spolare ska manövreras med separata kontakter på instrumentbrädan — inte med spak på rattstöret, som vi vill ha det. Instrumenten är tydliga och klara, värme- och ventilationsanordningarna lättbehandlade och ger av allt att döma hög effekt.

Den blankpolerade träpanelen (faktiskt av äkta trä...) ser prydlig ut, för den som gillar den stilen.

■ Stabil på vägen

Maxi har samma typ av gummi-vätskefjädring, som övriga bilar i "Hundkojeserien". När den först introducerades i Morris 1100 för tio år sedan gav den en unik kombination av hög åkkomfort och stabil gång. Idag har många andra bilar fjädringssystem blivit så mycket bättre att åkkomforten bara kan anses som över genomsnittet — långt under tex Citroën GS.

Vad som kvarstår av det positiva är den stabila gången. Bilen är praktiskt taget fri från krängning vid kurvtagning och vid snabba sick-sack-manövrar hör den till de minst problematiska. Väggreppet försvinner inte heller på dålig väg, som hos så många bilar med konventionell hjulupphängning. Man kan tex köra ut på en gropig vägren i hög

fart utan att förlora kontrollen över bilen.

Riktighetsstabiliteten är utmärkt och påverkan av sidvind minimal. Tillsammans med det låga motorljudet på femmans växel gör detta Maxi till en vilsam bil att köra långsträckt med.

Styrningen kräver en hel del rattande, men den är exakt och bilen svarar snabbt på styrutslag.

På verkligt dålig väg är gummi-vätskefjädringen fortfarande överlägsen det mesta i fråga om åkkomfort, på bra och halvbra vägar märks en del småstötighet.

Maxis pris gick upp med en tusenlapp för någon månad sedan, vilket gör att den nu ligger otrevligt nära den "övre mellanklassen". Med det dåliga rykte (oförtjänt eller ej), som engelska bilar har i Sverige, är andrahandsvärdet tyvärr inte mycket att hoppas på. Det är faktiskt den enda verkliga nackdel jag kan finna på en bil, som jag tror en stor del av svenska bilköpare skulle trivas alldeles utmärkt med. Maxi är inte bara en praktisk "familjebuss", den är rolig att köra och ger ett högt mått av åkkomfort. Dessutom var provbilen helt skrammelfri och gav ett helt annat intryck av sammansättningskvalitet än vad Leylands bilar tidigare gjort. □

Jan Ullén

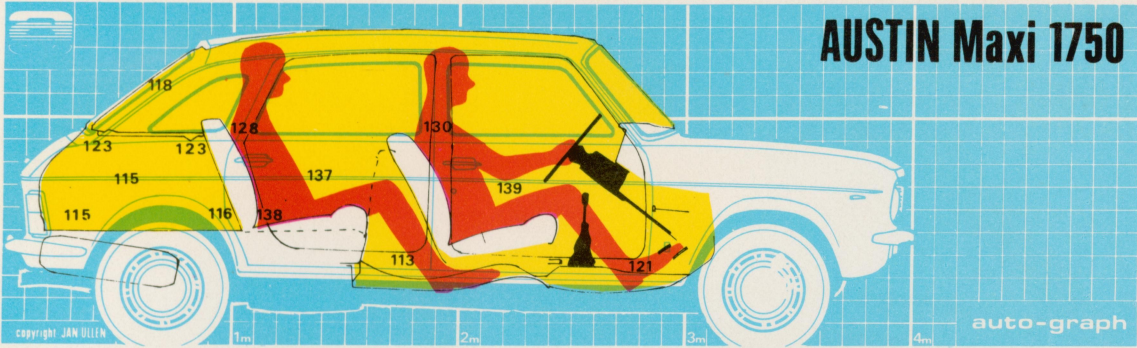


Med hopfällt baksäte får man en 140 cm lång lastplattform där bak. Bakluckans öppning motsvarar praktiskt taget hela lastutrymmets bredd och höjdmått.



Bakdörrarna är bredare än vanligt på fyradörrarsbilar. Det gör in- och ursteg lätt även för äldre och mindre rörliga personer.

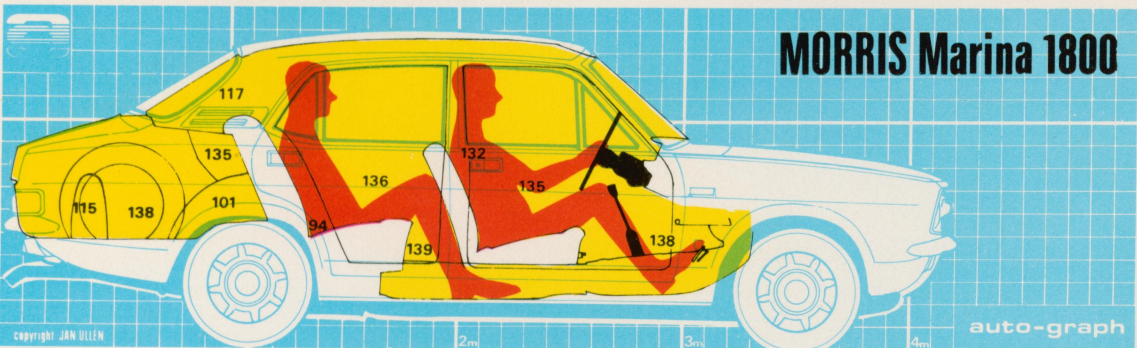
Mycket hög sittställning kännetecknar Austin Maxi. Det känns ovanligt i början, men man får bra sikt. Pedalerna är ynkligt små, de utgör ett av bilens få minus. Instrumentpanelen är prydlig och har en vettig layout, men torkar- och spolarmänövreringen kunde vara bättre.



AUSTIN Maxi 1750

AUSTIN Maxi
På-gatan-pris exkl frakt 20 500:— Årlig skatt 249:—
Antal sålda bilar 1971: 791
Garanti 6 mån eller 1000 mil 5 års vagnskadegaranti
Försäkring trafik-kasko 3-14
MÅTT - VIKT
Axelavstånd 264 Längd 405 Bredd 163 Höjd 139 cm
Tjänstevikt 1080 Maxlast 310 kg
Max taklast 45 kg Max släpvagnsvikt 860 kg
MOTOR
4 cyl tvärställd 1 överliggande kamaxel vätskekyld
76,20x95,75 mm 1748 kbcm Kompression 8,75:1
72,4 DIN-hk vid 5000 varv/min 13,4 DIN-kpm vid
2600 varv/min
TRANSMISSION
Motor fram drivning fram 5 växlar golvspak
Utväxling 12,45 7,79 5,33 3,89 3,38 Slutväxel 3,65
Automatlåda finns ej

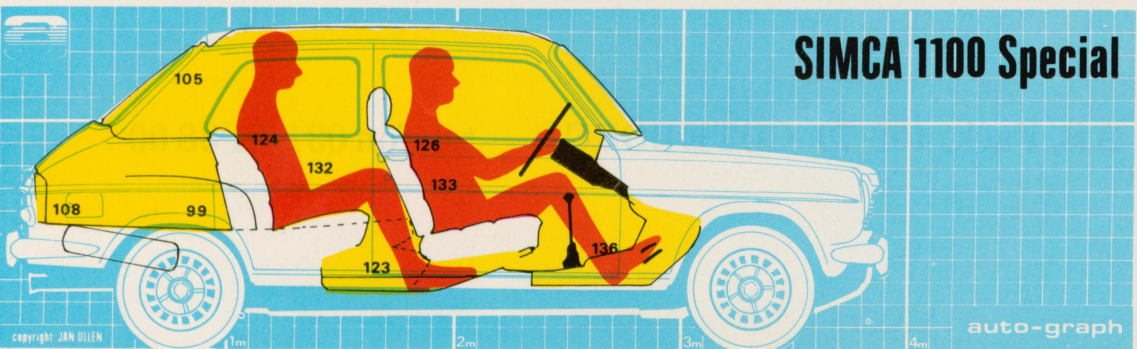
CHASSI
Delad bakaxel gummiwätskefjädring
Skivbromsar fram trumbromsar bak servo
Kuggstängsstyrning Rattvarv 4,2 Vändcirkel 10,6 m
Fälg 4,5J Radialdäck 155 SR 13
Batteri 12V 50 Ah Växelströmsgenerator
UTRYMMEN
Max benutrymme förare 102 cm Effektiv kupélängd
176 cm
Effektivt bagagerum enligt laddmetod 265 liter
PRESTANDA
Vikteffekt 14,9 kg/hk DIN Toppfart 149 km/tim
Acceleration 0—100 km/tim 16,2 sek
70—100 km/tim på bästa växel 7,0 sek
70—100 km/tim på högsta växel 11,1 sek
Bränsleförbrukning 0,9—1,1 liter/mil
Buller på förarplats vid 110 km/tim enl typintyg
76 dB(A)



MORRIS Marina 1800

MORRIS Marina
På-gatan-pris exkl frakt 18 800:— Årlig skatt 249:—
Antal sålda bilar 1971: nyintroducerad
Garanti 6 mån eller 1000 mil 5 års vagnskadegaranti
Försäkring trafik-kasko 3-13
MÅTT - VIKT
Axelavstånd 244 Längd 425 Bredd 166 Höjd 140 cm
Tjänstevikt 1030 kg Maxlast 290 kg
Max taklast 45 kg Max släpvagnsvikt 910kg
MOTOR
4 cyl rak Stötstänger vätskekyld
80,26x88,90 mm 1798 kbcm Kompression 9,0:1
78 DIN-hk vid 5100 varv/min 13,49 DIN-kpm vid
2900 varv/min
TRANSMISSION
Motor fram drivning bak 4 växlar golvspak
Utväxling 11,31 7,00 4,75 3,64 Slutväxel 3,64
Automatlåda finns ej

CHASSI
Stel bakaxel torsionsfjädrar fram bladfjädrar bak
Skivbromsar fram trumbromsar bak servo
Kuggstängsstyrning Rattvarv 3,3 Vändcirkel 9,8 m
Fälg 4,5C Radialdäck 145 SR 13
Batteri 12V 66 Ah Växelströmsgenerator
UTRYMMEN
Max benutrymme förare 99 cm Effektiv kupélängd
163 cm
Effektivt bagagerum enligt laddmetod 375 liter
PRESTANDA
Vikteffekt 13,2 kg/hk DIN Toppfart 156 km/tim
Acceleration 0—100 km/tim 13,4 sek
70—100 km/tim på bästa växel ej uppmätt
70—100 km/tim på högsta växel ej uppmätt
Bränsleförbrukning 0,8—1,0 liter/mil
Buller på förarplats vid 110 km/tim enl typintyg
75 dB(A)



SIMCA 1100 Special

SIMCA 1100
På-gatan-pris exkl frakt 17 900:— Årlig skatt 249:—
Antal sålda bilar 1971: 1103 (samt 1100-modeller)
Garanti 6 mån eller 1000 mil Ingen vagnskadegaranti
Försäkring trafik-kasko 3-13
MÅTT - VIKT
Axelavstånd 252 Längd 400 Bredd 159 Höjd 145 cm
Tjänstevikt 1030 kg Maxlast 320 kg
Max taklast 75 kg Max släpvagnsvikt 900 kg
MOTOR
4 cyl tvärställd 1 överliggande kamaxel vätskekyld
76,7x70,0 mm 1294 kbcm Kompression 9,6:1
75 DIN-hk vid 6000 varv/min 10,5 DIN-kpm vid
3000 varv/min
TRANSMISSION
Motor fram drivning fram 4 växlar golvspak
Utväxling 14,47 8,58 5,65 4,00 Slutväxel 3,65

CHASSI
Delad bakaxel torsionsfjädrar fram och bak
Skivbromsar fram trumbromsar bak servo
Kuggstängsstyrning Rattvarv 3,3 Vändcirkel 10,6 m
Fälg 5J Radialdäck 145 HR 13
Batteri 12V 45 Ah Växelströmsgenerator
UTRYMMEN
Max benutrymme förare 100 cm Effektiv kupélängd
166 cm
Effektivt bagagerum enligt laddmetod 260 liter
PRESTANDA
Vikteffekt 13,9 kg/hk DIN Toppfart 157 km/tim
Acceleration 0—100 km/tim 13,4 sek
70—100 km/tim på bästa växel ej uppmätt
70—100 km/tim på högsta växel ej uppmätt
Bränsleförbrukning 0,9—1,1 liter/mil
Buller på förarplats vid 110 km/tim enl typintyg
79 dB(A)

Saxat ur Se nr 13/72:

"Jag tycker, att den som inte ens bryr sig om att prova Austin Maxi före nästa bilköp, gör en stor dumhet".

Saxat ur Teknikens Värld nr 5/72:

"För barnfamiljen med fritidshus finns egentligen inget alternativ i samma prisklass".



British Leyland (Sweden) AB, Fack, 402 70 GÖTEBORG 8 — telefon 031/51 38 00