

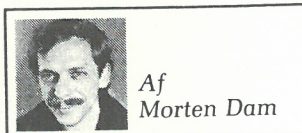


**Hvad mener pressen
om
den nye generation
AUSTIN METRO**





Austin Metro skulle i grunden ikke være til at overse med sit meget karakteristiske ydre. Den er ikke ret stor, men dog ganske rummelig i forhold til størrelsen.



Af
Morten Dam

Det er blevet billigere at tage Metro'en

En velafstemt bil med god finish, god kørselsøkonomi og fremragende køreegenskaber til prisen

MOTOR: En af de temmeligt oversete biler på det danske marked er den engelske Austin Metro 1,3 HLE. Og det er i grunden synd, for det er faktisk en ganske fin bil. Også til prisen.

Ganske vist er Metro ikke nogen synderligt stor bil at se til, men den er faktisk mere rummelig end man umiddelbart skulle tro. Når det variable bagagerum tages i brug ved hel eller delvis udnyttelse af bagsædearrangementet med ryglæn af splittypen, så kan der virkelig skaffes plads til en velvoksen »svigermors skarpe tunge«, teenagedatterens afsyrede skuffedarium eller Sgt. Bernhard'en.

Men hvad der er rigtigt rart ved Metro'en, er dens fortræffelige køreegenskaber. Den ligger på vejen, præcist som den skal efter de retningslinier, der er afstukket med det letgående styretøj. Og der er ingen problemer med at følge manøvrerne op med kapabel motorkraft. For med 1,3 liter maskineriet, er der sørget for en meget velafstemt balance mellem bilens køreegenskaber og kraftressourcer. Den er med andre ord pæret og vældigt sjov at tumle.

For den bilkøber, der ikke kræver den store kabineplads til daglig, og som vil have et velkørende transportmiddel med lave servi-

ceomkostninger og en ordentlig fabriksgaranti imod rusttæring, samt et rimeligt udstyrsniveau og god kørselskomfort og økonomi til en fornuftig pris, da er Metro 1,3 HLE nok værd at overveje.

Ganske vist kan enhver, som kender den legendariske Mini, ved at kikke ned i motorrummet på en Metro forvisse sig om, at der er noget velkendt ved denne støbejernsmotor af stød-stangstypen. Men gå ikke fejl af den. For ved en revision og ændring af forskellige detaljer, så er det lykkedes briterne at gøre en vældig omgængelig motor ud af det. Den spinner jævnt og

med et behersket støjniveau derudad.

Motoren viste sig rimeligt økonomisk samtidigt med at den blev sat til at skøtte sit arbejde i et ret kvikt tempo. Det eneste vi i forbindelse med kørslen fandt grund til at hæfte os ved, var bremsernes præstationsniveau. Det kunne gerne have været lidt bedre.

Gearkassen? Den var skam også manerlig, og faktisk til at omgås uden større problemer, når blot man ikke går for hårdt til sagerne. Der var ikke nogle af de tidligere så kendte unoder, som karakteriserede Austins gearskift. Men udlægningen af gearene. Om man betragter den som en tre-gears bil med et lidt højt topgear eller som en fire-gears bil, der mangler et afslappet femte-gear, det kommer ud på et. Hovedsagen er, at man relativt hurtigt får kørt bilen så langt ud i fjerde-gæret, at man bliver opmærksom på motorlyden, og begynder at skifte til et højere gear, som ikke er der. En detalje, som man dog nok kan vænne sig til.

Og så lige én ting mere. Engelske biler har ikke uden grund fået ry for at være samlet af nogle sjuskehoveder. Fabriksmoderniseringer, bedre produktionskontrol osv. har vendt op og ned på dette. Testbilen fremstod med en nydelig og upåklagelig finish.



MOTOR/TRAFIK

En af klassens bedste biler

Efter nogle år med katastrofalt lille salg er engelske Leyland nu atter godt kørende - og kvaliteten er blevet meget bedre, skriver DAGBLADET's Kurt Ellegaard

Nu vil englænderne åbenbart igen sælge biler i Danmark.

Efter nogle år med kvalitetsmæssige problemer og et katastrofalt lille salg - der blev kun solgt 50 Austin-Morris-biler i Danmark sidste år, har man virkelig taget fat omkring problemerne.

Det har kostet blod, sved og masser af tårer, men i dag kører Leyland med flot overskud, og kvaliteten er blevet meget bedre.

Denne uges testvogn, Austin Mini Metro 1.3 HLE er tilmed billig.

Det er derfor, jeg påstår, at englænderne nu åbenbart igen interesserer sig for de mindre eksportmarkeder.

79.998 kr. er billigt i dag for en vogn med en kvik motor og pænt udstyr, hvor kvaliteten næsten er japansk.

Mini Metro 1.3 HLE er samtidig en af de mest benzinekonomiske vogne i verden.

Flot finish

Det mest bemærkelsesværdige ved denne ny Metro er den pæne forarbejdning. Ingen raslelyde. Går man vognen godt efter i sømmene, opdager man en finish, der virkelig tegner et nyt engelsk billede.

Ingen har været i tvivl om, at englænderne er meget dygtige bilingeniører og idfolk, men det har knebet at omsætte de gode ideer til samlebandene

tidligere. Der er ingen pletter nogen steder. Det er overraskende positivt nu.

Udstyret er pænt. Der er delt bagsæde. Tonedede ruder. De bageste sideruder kan åbnes. Sæderne er bedre. Nu er der også mindre defrostere i sidepanelet. Lys i bagagerummet og en forbedret kobling og gearkasse, samt ikke mindst meget bedre støjdemping. Viskeren på bagruden er rar, men der mangler pausevisker foran, og bakspejlet kan ikke blændes, hvis en bagved kørende blænder.

En af klassens bedste

Der er ingen tvivl om, at Mini Metro 1.3 HLE og den anden ny special-udgave »Galla« med lidt bedre udstyr til 3.-4.000 kr. mere, er blandt de bedste biler i klassen i dag.

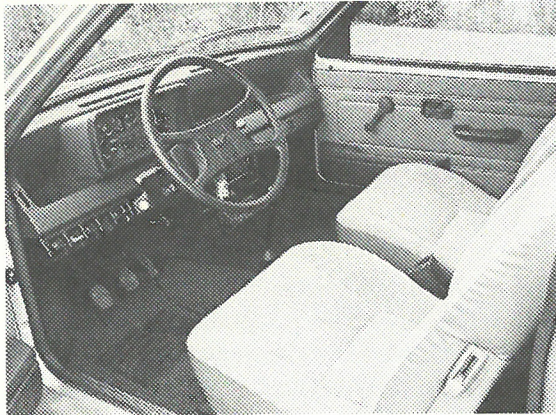
Benzinekonomien er flot, blandt andet på grund af den høje gearing, som ikke synes for høj, fordi motoren trods alt er på 1.3 liter.

Reservedelene er billige, og vognen ligger i den billige vægtklasse.

Den specielle affjedring føles komfortabel under de fleste forhold.

Pladsen på bagsædet går an, mens bagagerummets kapacitet med bagsædet i brug ikke er noget at skrive hjem om.

Men som nævnt kan bagsædet deles.



Kabinen er godt indrettet. Masser af aflæggermuligheder. Man skal vænne sig til den lidt skæve kørestilling.

Bremsepedaltrykket er ret hårdt. Det kan være en fordel i vintervej, at bremserne ikke blokerer for et godt ord.

Der er seks-års rustgaranti og kun service efter et år eller 20.000 km.

Det er relativt nemt at komme ind og ud fra bagsædet. I kraftig sidevind føles en smule ustabilitet med hele kabinen fyldt op, men Mini Metro 1.3 HLE er charmerende og giver et meget fint indtryk.

Motoren er fleksibel. De to første gear trækker først ud ved ca. 60 og 105 km/t. Det er muligt at køre i 4. gear nede fra 45-50 km/t.

Selvfølgelig må de engelske biler fortsat leve med tidligere års problemer. Det er den værste hemske for denne ny Metro, som i testversionen overraskede mig særdeles positivt.

Hendes mening

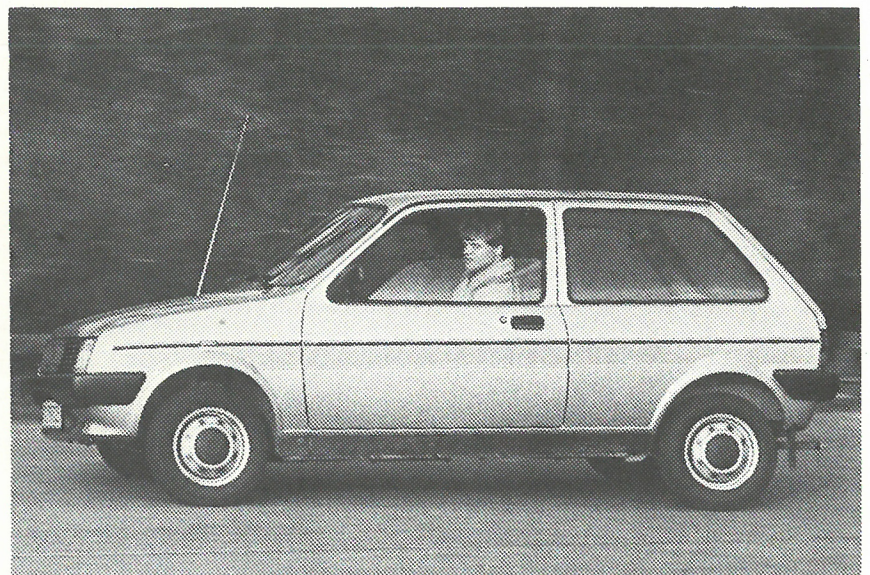
Man skal vænne sig til den lidt skæve kørestilling, men det er en vogn, man hurtig bliver dus med.

Metro'en er en god indkøbsvogn, men den er også tiltalende på langturene. Blandt andet, fordi den er usædvanlig lydløs på motorvejen.

Effekt, HK/Din: 62 ved 5.300 o/m
 Boring og slaglængde: 70, 61/81.28 mm
 Kompression: 9.5:1
 Max. drejningsmoment: 9.9 kpm ved 3.200 o/m
 Benzinoktan: 96
 Gear: Fire-trins
 Styring: Tandstang
 Vendediameter: 10.2 meter
 Bremser: Skiver for. Tromler bag.
 Hjulophæng: Uafhængig med hydrogas-system
 Dimensioner:
 L/B/H: 340,5/154,5/136 cm
 Akselafstand: 225 cm
 Sporvidde: 127 for og bag
 Tankindhold: Ca. 30 liter
 Bagagerumskapacitet: 210 liter
 Egenvægt: 775 kg
 Totalvægt: 1150 kg
 Anhængerlast med/uden bremser: 800/375 kg
 Topfart: 155 km/t
 Acceleration 0-60, 0-80, 0-100 km/t: 5,2/7,8/14,5 sek.
 Benzinekonomi by, 80, 100 km/t: ECE ved by, 90 og 120 km/t, 14,2/20,0/15,5 km/l. Egne målinger: By, 13,5 km. 80-100 km/t, ca. 16,6-17,5 km/liter
 Dæk: Dunlop SP4, 155 SR 12
 Reserveredelspriser: 7.345 kr. for de vanlige dele. Det er billigt og under gennemsnit i klassen
 Pris: 79.998 kr.
 Testmodel: Austin Mini Metro 1.3 HLE
 Motor: Fire-cyl. placeret foran.
 Forhjulstræk
 Volumen: 1275 cc



Pladsen i bagagerummet er ikke blandt de bedste, men bagsædet kan nedfældes delt. Det gør anvendeligheden større.



Den lille engelske Metro 1.3 HLE er måske en af klassens bedste tilbud i dag. Billig og særdeles økonomisk i vedligeholdelse.



Billigere og bedre ny Metro

I KORTE TRÆK: Austin Metro er i den nyeste udgave ikke blot blevet forbedret på adskillige punkter, den har tilmed fået 6 års rustgaranti og prisen er lavere end for to år siden! Køreegenskaberne er stadig fremragende, og det er samtidig en af de letteste vogne at køre, der findes på markedet. Kørselskomforten er god under langt de fleste forhold, og hjulstøjen er væsentligt reduceret. Ligeledes er det mekaniske støjniveau generelt meget lavt takket være helt nye motorophæng. Gearskiftet er konstant og letgående, og synkromeshen er nu absolut effektiv. Pladsudnyttelsen er stadig i særklasse, og det er let at komme om på bagsædet, ligesom kombibagsædet er særdeles anvendeligt.

Austin Metro HLE, som den nyeste version kaldes med 1,3 ltr. motor, er tords det næsten uændrede udseende forbedret i mange detaljer. De mest iørefaldende ændringer vedrører givetvis kombinationen af nye motorophæng og en højere to-

talgearing. Modellen var i forvejen ret lydsvag, men den ny afstemning gør utvivlsomt Metro til en af de mest kultiverede små vogne på markedet rent lydæssigt. Den eneste invending gælder nu den karakteristiske hyl i mellem-



Austin Metro HLE er trods det næsten uændrede udseende forbedret i

gearerne, men det er trods alt til at leve med i en vogn, der trods sin høje gearing stort set kan køres i højt gear under de fleste forhold.

De nye motorophæng har ikke fjernet den meget moderate resonansbrummen fra udblæsningen, men den forekommer i et ret smalt område, og lyden er ikke af den påtrængende type.

Suveræn balance

Køreegenskaberne er trods hård konkurrence fra flere helt nye konstruktioner stadig formidable, og hvad angår perfekt balance i sving er Metro nærmest suveræn.

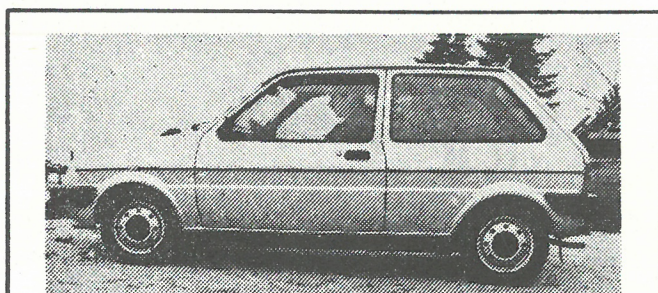
Hastigheden, der ville føre til dramatiske reaktioner i adskillige moderne biler, klarer Metro som den mest naturlige sag af verden, og uanset svingets art kører den bare lige præcis derhen, hvor føreren peger med rattet. Udover det at bilkørsel i en sådan vogn bliver til en fornøjelse og ikke blot noget, der skal overstås, så er det i sagens natur en sikkerhedsfaktor af dimensioner, og det vil utvivlsomt være lettere at

styre sig ud af potentielt uheld i en Metro end i næsten nogen anden vogn.

Der til kommer, at fornemmelsen af lille, manøvreedygtig vogn forstærkes af den helt faktiske lethed, hvormed alle funktioner foregår. Ratten kan således drejes med én finger ved næsten enhver hastighed, styretøjet kunne i realiteten sagtens være endnu hurtigere, og gearskiftet kan i det mindste i de tre øverste gear skiftes med to! Synkromeshen er i øvrigt nu helt effektiv, og den mekaniske funktion af gearskiftet røber ikke noget om forhjulstræk, så kontant er den.

God kørselskomfort

Vognens store fortrin i bytrafik suppleres nu også af en kørselskomfort, som er over middel for vognstørrelsen under de fleste forhold. Det er tilmed lykkedes for Austins tek-



Austin Metro HLE — Tredørs. Pris 79.998 kroner eksklusiv levering. Årlig vægtafgift 1068 kroner. Engelsk

BILPRØVE
ved Torben Krogh

MORGENAVISEN
Jyllands-Posten

Pladsudnyttelsen
i kabinen
er stadig
uovertruffen

TIL SAMMENLIGNING	Antal døre	Volumen i liter	Effekt DIN hk	Acceleration		Toph. km/t.	Forbrug km/l.	Årlig vægtafg.	Pris kroner
				0-80	0-100				
Austin Metro HLE	3	1,3	62	9,3	14,2	150	13-17	1068	79.998
Fiat Uno 55 5 g.	3	1,1	55	9,5	14,7	150	13-17	1068	78.083
Opel Corsa Sp. 5 g.	3	1,3	70	7,8	12,0	163	12-16	1068	87.051



mange detaljer

Foto: Preben Tolstoy

KARAKTERBOGEN

Prøvevognens egenskaber vurderet i forhold til alle andre biler efter denne karakterskala: 1: Dårlig. 2: Under middel. 3: Middel. 4: Over middel. 5: Udmærket. 6: Fremragende.

Svingegenskaber (Styrefølsomhed, vejgreb, balance)	6
Retningsstabilitet (Ligeudkørsel, sidevindsstabilitet)	5
Bremseegenskaber (Bremselængder, stabilitet, varmebestandighed)	4
Støjniveau (Mekanisk støj, resonanser, vindstøj)	4/5
Kørselskomfort (Affjedring, sæder)	4
Betjening Førerpladsens indretning, kørestilling, udsyn)	4
Finish (Udførelse og forarbejdning af synlige detaljer)	4
Varme og ventilation (Kapacitet, luftskifte, dysernes placering)	3/4
Pladsforhold (Kabine, bagagerum, aflæggeplads)	4

nikere at fjerne det hydro-pneumatiske systems største svaghed — hårde reaktioner på skarpkantede huller — og det er der ikke andre, der har gjort dem efter. På større bratte ujævnheder kan man nok mærke, at der er tale om en lille vogn, men småhuller af den mest almindeligt forekommende art, klarer den nu næsten uden hjulstøj — og bedre end de fleste af konkurrenterne.

Pladsudnyttelsen i kabinen er stadig uovertruffen, og den eneste direkte gene er den venstre hjulkasse, som tvinger føreren til at kante foden ind under koblingen, hvis hun/han

vil variere placeringen. Derimod er sædefaconen nu perfekt afpasset efter den lidt oprette måde man tvinges til at sidde på i en så lille vogn.

Det er gjort ved at hæve forkanten markant, og selv meget langbenede får nu fin lårstøtte. Kontakterne under rattet er perfekt anbragt, så de kan nå uden at slippe rattet, og det eneste man mangler er, at bagrudeviskeren indbygges i den højre stage. Den meget lodrette bagende gør den uundværlig i regnvej, selv om den ny spoiler nok vil hjælpe lidt på problemerne, og kontakten sidder nu ret langt væk.

Specifikationer:

Motor: 4-cylindret rækkemotor med stødstænger, tværstillet. Volumen: 1275 ccm, kompressionsforhold: 9,75:1, effekt: 62 DIN hk v/5.300 o/m, maks. drejningsmoment: 9,9 kpm v/3.100 o/m, Fire-trins gearkasse. Forhjulstræk.

Affjedring: Fuldt uafhængig med Hydragas elementer og tværsvingarme fortil, længdesvingarme med fjederelementer bagtil. Krængningsstabilisator.

Styretøj: Tandstang.

Dæk: 155/70 SR 12 Dunlop SP 4 stålradial.

Mål: Længde: 340 cm, bredde: 154 cm, højde: 136 cm, akselafstand: 224 cm, vægt: 775 kg.

Bremser: Skiver for og tromler bag. To-kreds. Reduktionsventil bagtil. Servo.

Usædvanligt udstyr: Kombibagsæde med asymmetrisk delt sæde, spoiler, halogen forlygter, kølevandstermometer, el. ur, triptæller, cigartænder, radio m/båndspiller, dørlommer, fjernbetjent sidespejl, oplukkelige sideruder bagtil.

Sikkerhedsudstyr: Slidindikator bremsebelægning, el. bagrude m/visker-Vasker.

Acceleration:

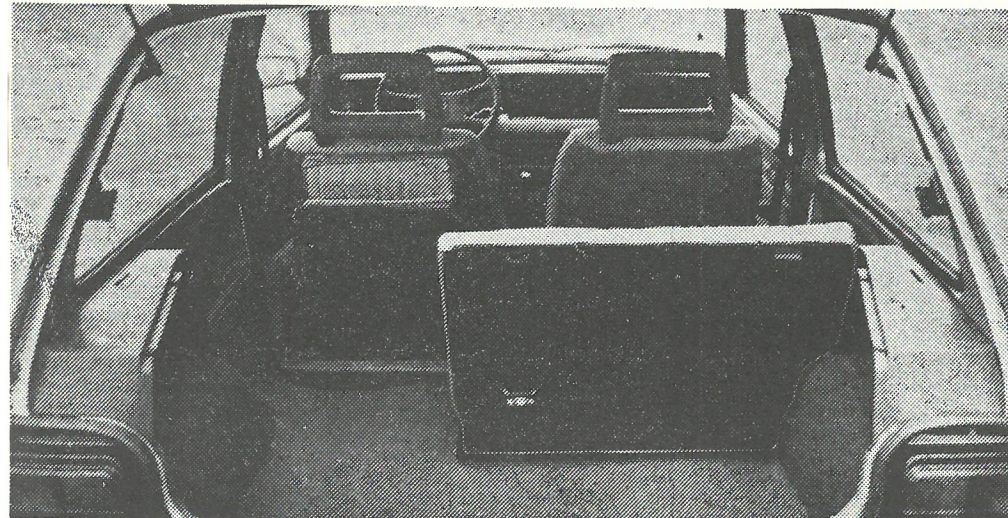
0- 80 km/t: 9,3 sek.

0-100 km/t: 14,2 sek.

Tophastighed: 150 km/t.

Benzinforbrug: 13-17 km/ltr. Gennemsnit under prøvekørsel: 13,8 km/ltr.

Pris: 79.998 kr. ekskl. lev.



Fin lille englænder til meget fin pris

Det kan godt være, at mange bilister vil ryste på hovedet af påstanden om, at englænderne er mestre i at lave små velkørende, velindrettede biler med en charme, som næsten kun englænderne kan gøre det. Når bilen så oven i købet fremtræder i en fornem finish og til en yderst konkurrencedygtig pris, kan det næsten ikke være bedre.

Den største hindring for en massiv fremtrængen af Metro'er på de danske veje er dermed det dårlige ry, som engelske biler ikke uden en vis berettigelse har haft i nogle år. Hvis nogen bil kan få afgiftsplagede danskere til at hoppe op og falde ned på dette problem, må det være Austin Metro. Det er en fin, charmerende lille bil, der i sin kabine har verdens bedste klapsammenbogsæde - uanset pris!

Næsten genialt. Sådan betegner den danske importør, Domi, Metroens bogsæde. For en gangs skyld er der i en reklamebrochure tale om det understatement (underdrivelse), som englænderne er så kendt for. Det bogsæde ER genialt. For det første er bogsædet delt asymmetrisk, for det andet klappes først sædet ned som en barriere mellem forsæder og fremrutschende bagage, hvorefter ryglænet danner en helt plan fortsættelse af gulvet i bagagerummet, for det tredje er bogsæderyglænet låst i sin fremklappende stilling, så det holder stand mod den fremrutschende bagage, og for det fjerde er både ryglæn og bogsæde på bagsiden forsynet med metalbeklædning, så polstring og tæppebelægning ikke ødelægges af skarpe kanter i bagagen. Sådan

skal det laves. Det kan ikke laves bedre.

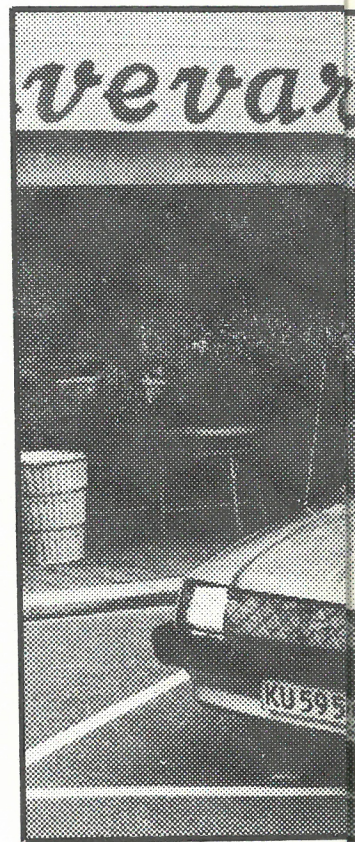
Hygge

Englændernes evne til at indrette hyggelige kabiner i deres biler, fremtræder på det nydeligste i denne bil. Kabinen ligner ingen andre. Men den er praktisk og velindrettet. Der er speedometer med triptæller, benzinpåmåler, kølevandstermometer og et stort ur, og kontrol- og advarselsslamper er store og tydelige og placeret i underkanten af instrumenthuset. De to stager under rattet fungerer gedigent, og kontakterne til elbagrude, bagrudevisker-vasker (der er standard!) og katastrofeblink er store og håndrigtige. De er helt ens og sidder lige ved siden af hinanden. Men da de er belyst ved mørkekørsel, kan man ikke tage fejl. Eneste mangel er, at de sidder så langt fremme på venstre side af forbrædtet, at man må læne sig lidt frem i sædet for at nå dem. Varme- og ventilationssystemet er til UG+. Blåser, luftfordeling, temperatur og luftmængde reguleres ved store trinløse skydere. Midt i forbrædtet findes to store dysser, og kapaciteten er rigelig. Men to små dysser til sideruderne har besvær med at holde disse ruder fri for dug i fugtigt vejr. Derfor det lille minus.

Sæderne er i den sidste udgave blevet fint støttende overalt, og kørestillingen er fin, lidt à la den på det danske marked hedengangne Mascot på grund af rattets stiling, men væsentligt mere komfortabel. Meget langbenede førere må dog proppe venstre ben ind under koblingen, fordi hjulkassen stjæler en del benplads. Bag er der god plads til to voksne, og højden er i orden.

Fornem og lydsvag

Køreegenskaberne er i en eliteklasse, der i god forstand bringer Mascottens i



Austin Metro. Veludstyret, ber.

erindring. Sporsikkerheden i skarpe sving er legendarisk. Man mærker, at denne bil er skabt i et land, hvor smalle snoede veje dominerer, og bilen befinder sig allerbedst lige på den iøvrigt høje skridgrænse. Men bilen kan skam også køre lige ud. Der er ingen sidevindsfølsomhed, og styretøjet er både ultralet og ultra præcist. Affjedringen på denne biler et kapitel for sig. Englænderne benytter stadig den hydrogasaffjedring, som de var de første til at introducere. Nu er det lykkedes at fjerne systemets største svaghed: En vis uvillighed til at optage skarpe kanter. De opluges fint nu. Gearskiftebevægelserne er lette og præcise, idet dog gearstangen skal løftes for at få vognen i bakgear. Men det værner man sig til.

1,3 liters motor

I den 1,3 HLE, der nu er ene om at repræsentere Metro-modellen i Danmark er motoren på 1275 ccm med en ydelse på 62 din-HK ved 5.300 omdrejninger pr. minut og et maksimalt drejningsmo-



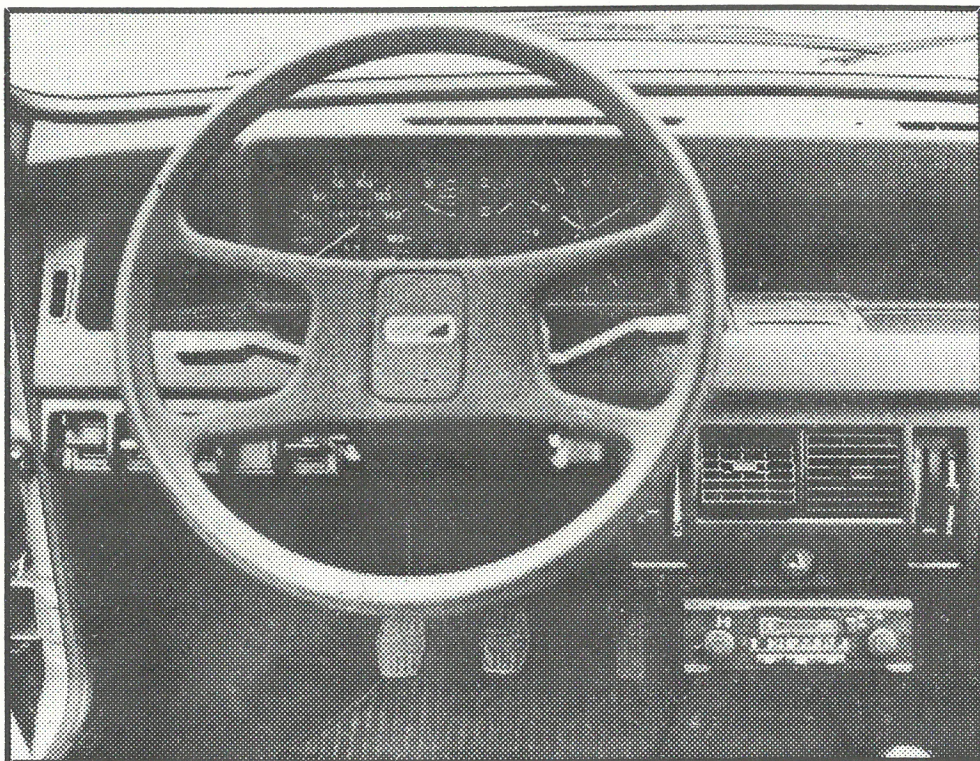
Den store bagklap går helt ned til kofangeren, og klapsammenbogsædet er verdens bedste.



Charmerende engelsk mini med meget fornemme køreegenskaber.
(Foto: Preben Lærkeborg)

ment på 9,9 kpm ved 3.100 omdrejninger pr. minut. Det er bemærkelsesværdigt, at en bil til den pris kan byde på en 1,3 liters motor, der iøvrigt i enhver henseende er et behageligt bekendtskab. Der er masser af kratoverskud og en fin sejttrækevne. Lydsvagheden er på den seneste model blevet bedre, dels ved en højere totalgearing, dels ved nye motorophæng, og støjniveauet er blevet fornemt lavt, selv ved høje hastigheder. I de indirekte gear høres stadig den karakteristiske engelske »syngen«. Men den er langt fra at være generende.

Metro er netop kommet på det danske marked i en version med hækspoiler og en ny dæktype, der udmærker sig ved, at dækket klæber sig desto mere til fælgen, jo fladere det bliver. Sikkerheden ved punkteringer skulle dermed være væsentligt forøget, og risikoen for at dækket er ødelagt, inden det efter en punktering lykkes at få vognen standset, væsentligt nedsat. Prisen for denne model er ca. 84.000 kr. Det er stadig billigt.



Instrumentgruppen er praktisk og overskuelig. Men stereoradioen nederst (standard) er ikke helt hensigtsmæssigt monteret. Man kan skrabe benet på den ved et sammenstød.

VAF-prøvekørsel ved Anders Andersen: Austin Metro 1,3 HLE

Priser på reservedele

Testbil: Austin Metro 1,3 HLE kr. 79.998 ekskl. lev.

Udstødning, (komplet, inkl. ophæng)	1.093,75
Kølertermostat	45,15
Ventilatorrem	33,00
Oliefilter-indsats	53,70
Luftfilter-indsats	59,75
Bremseklodser, pr. par	414,80
Bremsetromler, pr. par	1549,50
Bremseklodser, 1 sæt (4 stk.)	248,80
Bremsebelægning, 1 sæt (4 stk.)	156,16
Forlygte (glas/parabol), blinklygteglas, for	945,50
Baglygteglas/blinklygteglas	176,90
Viskerblad, 1 sæt	95,60
Sidespejl	231,80
Forrude	1.384,70
Støddæmpere, for, pr. par	854,00

Vejl. udsalgspriser inkl. moms ekskl. montering





RUSTGARANTI

6

ÅR

DOMI

AUSTIN-ROVER

DOMI · 2600 Glostrup · 02-96 14 10