

AUSTIN METRO

1,3 HLE GALLA



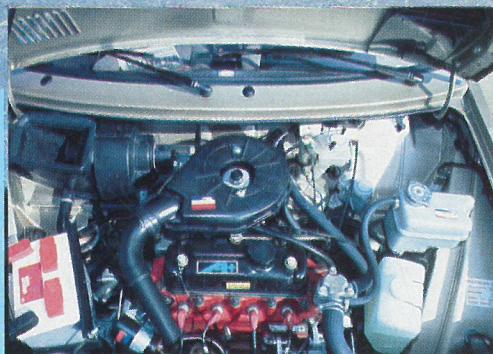
Særtryk af Motor nummer 12/84

Austin Metro 1,3 HLE Galla



- FDM-test nr. 751
- Af C. E. Orbesen og Mogens H. Damkier
- Foto: Henrik Nielsen

Motorrummet er tætpakket, men dog ikke mere end, at der kan skaffes plads til en kompressor til et luftkonditioneringsanlæg. Påfyldningsstederne er let tilgængelige, og oliemålepinden sidder lige for hånden



Der er godt udsyn til de let-aflæselige instrumenter, der omfatter både triptæller og ur. Kontakterne er velanbragte, og man sparer faktisk kun en pausefunktion for viskerne



Metro og konkurrenterne	kW (DIN)	0-100 km/h, s.	¹ Topfart km/h	² l/100 km 90-120-by	Res. dels prisindeks	Årlig vægtafgift	Pris pr. 1.5.84
Austin Metro 1,3 HLE Galla, 3d	46	15,9	158	4,8-6,4-7,0	95	1.068	83.997
Citroën Visa II RE, 5d	37	16,6	140	4,8-6,3-6,3	95	1.068	79.995
Fiat Uno 55 Super, 3d/5g	40	16,1	150	4,8-6,4-7,8	68	1.068	79.993
Ford Fiesta 1117 L, 3d,	37	16,9	142	5,3-7,1-6,6	69	1.068	82.994
Mazda 323/1100 DL, 3d	40	15,8	140	5,6-7,6-8,4	114	1.068	88.989
MMC Colt 1200 GL, 3d/5g	40	-	150	5,4-7,3-8,4	120	1.458	89.875
Nissan Micra GL, 3d/5g	40	16,5	135	4,2-6,1-5,9	108	1.068	80.981
Opel Kadett 1,2 S, 3d	44	16,0	150	5,5-7,7-9,1	78	1.458	88.255
Peugeot 205 GL, 5d	37	18,7	142	4,3-5,8-5,8	92	1.068	82.989
Renault 5 TS, 3d/5g	46	15,0	154	5,2-6,7-8,0	101	1.068	79.412
Toyota Corolla TE 1300 S, 3d	48	15,7	155	5,6-7,3-7,9	102	1.458	84.991
VW Polo C Hit, 3d	40	14,2	153	5,4-7,2-7,7	69	1.068	81.818

¹Fabrikstal ²ECE-norm

Da Austin præsenterede sin nye Metro, hejsede man nye signaler på fabrikken. Nu skulle det være slut med den noget svingende kvalitet, og man satte alle sejl til for at præstere en velkørende lille bil med god kvalitet helt igennem.

Stor var derfor vores skuffelse, da vi testede først udgaven af Metro'en i slutningen af 1981 (rapport i Motor nr. 1/1982). Den bil levede slet ikke op til fabrikkens intentioner.

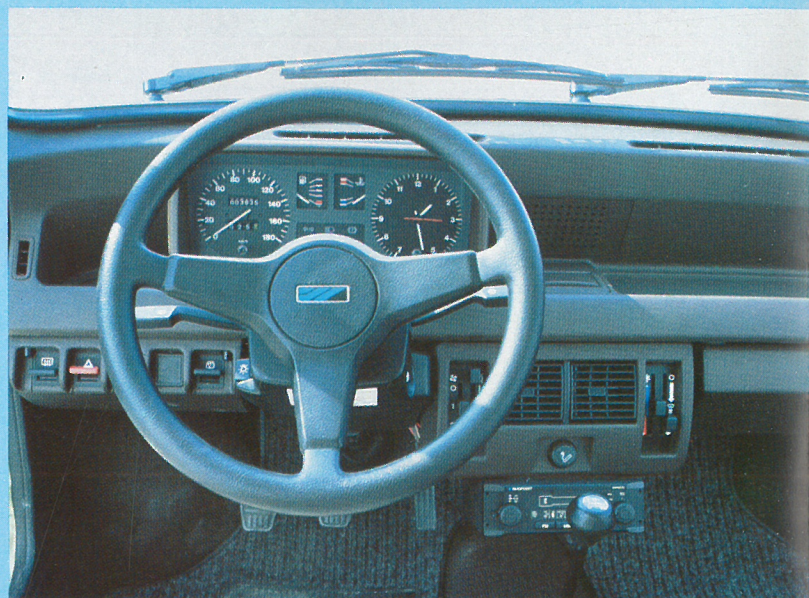
Men den Metro, der sælges i dag, er som forvandlet.

FDM TEST



Der er god indvendig bredde i kabinen, og man kan også sagtens finde plads til benene ved bagsædet, men for meget høje personer er loftshøjden kun akkurat tilstrækkelig. Indstigningen til bagsædet er forbedret ved, at forsæderne kører lidt frem, når ryglænen fældes frem

Kørestillingen er det eneste væsentlige minus ved Metro'en. Det kniber især for føreren at finde en bekvem plads til sit venstre ben på grund af den store skærmmkasse. Sportsrattet med den lidt mindre diameter hører til Galla-udstyret



Fine køreegenskaber og god kvalitet

Ikke med hensyn til grundopbygning og arkitektur, men med hensyn til kvaliteten af det færdige produkt.

Køreegenskaberne er særdeles fine, bremserne er helt i top, og motoren er kultiveret og støjsvag. Og lakeringen og rustbeskyttelsen havde vi denne gang intet at udsætte på.

Metro'en kan ikke just kaldes billig. I den prøvekørte Galla-version koster den 83.997 kr. - uden Galla-udstyret koster den 79.998 kr. I begge tilfælde er det 1,3 HLE-modellen med 4-trins

økonomi-gearkasse (3 + E). Når Metro'en ikke har fået større udbredelse her i landet, har det hidtil i høj grad skyldtes den ret høje pris. Metro er nemlig ikke stor. Takket være de tre døre har den dog en udmærket brugsværdi: Bagagerummet rummer ganske vist ikke alverden, men det kan efter behov udvides, ved at man enten lægger en eller to tredjedele af ryglænet eller hele ryglænet ned. Bredden noteres også som et plus, men pladsen ved forsæderne indskrænkes af de store skærmmasser. Det er især generende for føreren,

der mangler en bekvem plads for sit venstre ben.

Metro'en er fornuftigt og pænt udstyret. Galla-modellen har lidt ekstra i form af specielle TD-fælge med tilhørende Dunlop-dæk, bagrudespoiler, et mindre sportsrat samt en flad afdækning af hjulnavene. Men selv den billigere model har metallic-lakering, radio, tågebaglygter og bagrudevisker/vasker som standardudstyr. Blandt de tekniske detaljer noterer man, at forhjulsophænget har sænksmedede svingarme. Det er en dyrere løsning end svingarme

af presset stålplade, men de giver til gengæld en ekstra garanti for holdbarhed og sikkerhed. Når hertil føjes, at affjedringskomforten på grund af de specielle hjul er blevet væsentligt forbedret, kan vi i dag alt i alt karakterisere Metro'en som en særdeles velkørende lille bil af god kvalitet.

Den hører ikke til de billigste i sin klasse, men den har i HLE-udgaven en meget fin benzinøkonomi, og reservedelpriserne ligger pænt med et indeks på 95, hvor indeks 100 angiver gennemsnittet for de ti mest solgte biler.

FIN TOTALØKONOMI

Til sammenligning										
		90 km/h	120 km/h	Bykørsel	Gennemsnit		Oktan	Reserve- dels indeks	Vægt- afgift	Pris pr. 1.5.84
					1:1:1	60-0-40				
Austin Metro 1.275 cm ³ 46 kW/62 HK	l/100 km	5,0	6,5	7,0	6,2	5,8	98	93	1.068	79.998
	km/l	20,0	15,5	14,2	16,1	17,2				
Metro Galla 1.275 cm ³ 46 kW/63 HK	l/100 km	4,8	6,4	7,0	6,1	5,7	98	95	1.068	83.997
	km/l	20,8	15,6	14,2	16,4	17,6				
Fiat Uno 55 S, 3d 1.116 cm ³ 40 kW/54 HK	l/100 km	4,8	6,4	7,8	6,3	6,0	98	68	1.068	79.993
	km/l	20,8	15,6	12,8	15,9	16,7				
Peugeot 205 GL 1.124 cm ³ 37 kW/50 HK	l/100 km	4,3	5,8	5,8	5,3	4,9	97	92	1.068	82.989
	km/l	23,3	17,2	17,2	18,9	20,4				
VW Polo Hit 1.272 cm ³ 40 kW/54 HK	l/100 km	5,4	7,2	7,7	6,7	6,3	93	69	1.068	81.818
	km/l	18,5	13,9	13,0	14,9	15,8				

● 1,3 HLE-udgaven adskiller sig fra den oprindeligt testede 1,3 S-udgave ved motorens lidt højere kompressionsforhold, og ved en højere gearring i fjerde gear. Dertil kommer Galla-modellens TD-hjul, der ud over de allerede nævnte komfortforbedrende egenskaber også har en lavere rullemodstand, og derved bidrager til den fine benzinøkonomi.

Som det fremgår af skemaet her på siden, klarer den 20,8 km/l ved 90 km/h, og som et realistisk gennemsnit kan man regne med 16,4 km/l, nemlig ECE-gennemsnittet hvor alle tre ECE-tal indgår med lige stor vægt. Den har dermed en bedre benzinøkonomi end f. eks. Fiat Uno 55 Super med fem gear, på trods af, at Metro'en er en væsentlig ældre konstruktion. Kun den specielle økonomiversion af Uno'en - 45 ES med den lille motor - har et lavere forbrug: 5,5 liter pr. 100 km i gennemsnit svarende til 18,2 km/l.

Blandt de nyeste konkurrenter er det så afgjort Peugeot 205 GL, der gør sig bemærket. Den er 3.000 kr. dyrere end den almindelige HLE-model og 1.000 kr. billigere end Galla-modellen. Den har en endnu bedre benzinøkonomi:

18,9 km/l og er født med et 5-dørs karrosseri, der byder på bedre pladsforhold, ikke mindst ved forsæderne.

VW Polo Hit med 1300-motor er i denne sammenhæng relativt benzintørstig, fordi motoren er konstrueret til lavoktanbenzin.

JÆVNBYRDIG PRIS

Når Metro'en hidtil ikke har fået større udbredelse herhjemme, skyldes det først og fremmest, at den lige fra starten har været ganske dyr - i forhold til sin størrelse, men også i forhold til konkurrenterne. Af skemaet side 24 fremgår, at det sidste ikke mere er tilfældet. Både den almindelige HLE-model og Galla-modellen er idag jævnbyrdige i pris med sammenlignelige konkurrenter. Af tabellen ses også, at biler som Opel Kadett og Mazda 323, der begge er et nummer større, er rundt regnet 5.000 kr. dyrere. Størrelsen er desuden betalt med mindre motorer og et enklere udstyr, end det man finder i Metro Galla.

20.000 KM MELLEM SERVICEEFTERSYN

Med i billedet af en gunstig totaløkonomi hører også, at in-

tervallerne mellem serviceeftersyn og olieskift er så lange som 20.000 km eller en gang om året, ligesom reservedelspriserne med et indeks på 95 - det vil sige, at de er 5 % billigere end gennemsnittet af de ti mest solgte vogne - ligger på et fornuftigt niveau. Forskellen i reservedelsindekser mellem den almindelige HLE-model og Galla-modellen skyldes alene de dyrere TD-dæk på Galla-modellen: 498 kr. mod 410 kr., begge priser eksklusive moms og montering.

DOMI yder en 6-års garanti mod gennemtæringer og har dermed taget det første afgørende skridt mod opfyldelsen af Nordisk Antirustkodex. Det næste skridt må være at udvide reklamationsfristen over lakeringsfejl fra købelovens 12 mdr. til 36 mdr., hvad man vurderet på grundlag af det testede eksemplar med sandsynlighed kan gøre.

Det er mere en formalitet end et spørgsmål om produktionskvalitet. Den »mangel«, vi konstaterede på testvognen, var, at den manglede inderskærme ved forhjulene. Men de vil være billigere at montere efter registreringen, så de ikke bliver belagt med moms og registreringsafgift.

Service og reservedele

Prisindeks: 95 (Indeks 100 = Gennemsnit af 10 mest solgte biler).

Priser pr. 1.5.84 eksklusive moms:

1 sæt bremsekloster, for	204 kr.
1 sæt bremsebakker, bag	128 kr.
1 bremsekive, for	170 kr.
1 bremsetromle, bag	635 kr.
1 udstødning inkl. ophæng, ekskl. manifold	896 kr.
1 dæk	498 kr.
1 viskerblad uden arm	35 kr.
1 venstre sidespejl	190 kr.
1 forlygte, minimum glas + parabol	775 kr.
1 baglygteglas	145 kr.
1 luftfilter	49 kr.
1 oliefilter	44 kr.

Regelmæssige eftersyn og olieskift hver 20.000 km dog mindst 1 gang årligt.

● Forhandleret

Importør: DOMI A/S, Glostrup.
135 forhandlere med værksted.

Driftsudgifter

Benzinøkonomi, km/l	16,4
Antal brugsår	5
Antal km pr. år	15.000
Benzin	kr. 5.813
Dæk	kr. 600
Vedligeholdelse	kr. 4.350
Forsikring	kr. 4.214
Vægtafgift	kr. 1.068
FDM og Falck	kr. 725
Ialt	kr. 16.770
Ialt øre pr. km	112

De årlige driftsudgifter er baseret på en skønnet dæklevetid på 50.000 km (stålradialdæk), en skønnet vedligeholdelsesudgift på 29 øre pr. km, en benzinpris på 6,25 kr. pr. liter samt 1. års forsikringsudsats med 300 kr. i selvrisiko og fuld kasko. (Gennemsnit af Stor-København og provinsen). Udgifter til garage og parkering samt kapitalomkostninger er holdt ude af regnskabet. Alle priser er pr. 1.5.84.

HVILKET STYRETOJ

● Når man begynder at køre i Metro'en, er man i starten lidt optaget af at udføre gearskiftet rigtigt fra andet til tredje gear, fordi gearstangen mod sædvane skal føres ret bestemt mod højre, før den vil gå i tredje gear. Når det er overstået, fornemmer man noget, der er lidt ud over det sædvanlige. Styringen og styretøjet. Det er noget, man sædvanligvis vænner sig ret hurtigt til i en ny bil, men i Metro er det så godt, at man ikke kan undgå at bemærke det. En påfaldende forskel i forhold til 1981.

Det er først, når man for alvor kommer på landevejen, at man mærker, hvor præcis styringen er, og hvor direkte lækkert styretøjet fungerer. De krængningssymptomer, vi registrerede på den først testede Metro, mærkede vi kun ganske svagt her. Metro Galla er retnings- og sidevindsstabil, styrefølsom og yderst præcis i styringen. Den er simpelt hen dejlig at køre, selv om man skal sidde med det venstre ben akavet oppe på skærmen.

Da støjniveauet tilmed er ret beskedent, er kørekomforten upåklagelig. Selvfølgelig høres der lidt mere hjulstøj end i en sedan, men det er ge-

nerelt for modeller med stor bagklap, fordi man ikke har en solid tildækning af bagagerummet.

Motoren passer udmærket til vognen, men man kan ikke blot sætte i første gear og lade vognen trille jævnt i tomgang. For at sige det mildt har tomgang og de helt lave omdrejningstal aldrig interesse-ret englænderne »i udpræget grad besynderlig meget«. Men er der blot lidt omdrejninger på, så har man et godt drejningsmoment over et stort område. Møder man en bakke, giver man en ubetydelighed mere gas, og man holder farten.

Mærkeligt nok er der kun fire gear – det fjerde gear ganske vist mærket med E som symbol for et særlig højt økonomigear. Her har man nok set lidt i kortene hos VW, og man kan i forhold til vægt og drejningsmoment ikke sige, at Metro er lavt gearet (30,75 km/h ved 1000 o/min.), men alligevel fornemmer man en gang imellem, at man kunne skifte til et højere gear.

Almindelig by- og landevejskørsel var alt i alt en behagelig oplevelse, og specialprøverne kunne give mange plusser og kun et enkelt minus

i karakterbogen. De desværre alt for relevante prøver, hvor vi lader køreren komme for hurtigt ind i et sving, klarede vognen med glans. Den er usædvanlig sporsikker, og man skal køre helt tåbeligt for at komme i vanskeligheder med en Metro. Også når man kommer for hurtigt ind i et glat sving, er vognen såre hjælpsom med en jævn bagvognsudskridning, så man trods alt bliver på kursen. Eksperimenterne viste, at man i denne vogn er bedst tjent med ikke at koble ud, når man er hinsides skridgrænsen – man er bedre tjent med kun at slippe gassen, så vognen mindsker hastigheden, medens bagvognen jævnt og roligt skrider lidt ud. Naturligvis skal man også her tage lidt fornuftigt på tingene. Kommer man alt for hurtigt ind i en glat kurve, vil også Metro bare fortsætte ligeud.

Ved bremseprøverne bruges et Motometer, der viser pedaltryk, retardation og tid. Ingen tvivl om, at den første bremseprøve var såre effektiv, men da kurvebladet kom frem, fik vi alligevel en overraskelse: En middelretardation på godt 9 meter pr. sekund i anden svarende til en brem-

selængde på kun 27 meter fra 80 km/h. Pedaltrykket også lige der, hvor det er nemmest at have med at gøre: 175 N (17 – 18 kp). Derfor var der heller ingen vanskeligheder ved at bremse korrekt på glat vej. Minimal bremselængde hver gang.

Styrefølsomheden og præcisionen gennem den dobbelte undvigemanøvre var upåklagelig, så længe køreren var alene i vognen. Det går ret stærkt, når man kører med 105 km/h, hvilket vore mange kursister sikkert vil skrive under på.

Men der kom et minus i karakterbogen, da vi gentog spøgen med fuldt læs. Selv om vi med fuldt læs »kun« kørte 90 km/h, havde vi i sandhed hænderne fulde, og vi skulle ned på 85 km/h for at gennemføre manøveren med præcision.

Ved almindelig kørsel var der ingen forskel i styringen ved kørsel solo og med fuldt læs.

Affjedringen var effektiv og takket være TD-hjulene væsentlig mere komfortabel end på den først testede Metro. Vi kan derfor med hensyn til køreegenskaber kun give Metro'en det bedste skudsmål.

DATA OG MÅLINGER

● Accelerationsevne	
Fra 0 til 60 km/h	6,1 sek.
80 km/h	9,7 sek.
100 km/h	15,9 sek.
100 m	8,2 sek.
200 m	12,6 sek.
300 m	16,3 sek.
Fra 60 til 90 km/h	
III gear	176 m 8,2 sek.
IV gear	260 m 12,2 sek.
Fra 70 til 100 km/h	
III gear	208 m 8,6 sek.
IV gear	312 m 12,9 sek.
● Hastigheder i gearene	
	I II III IV
Minimum:	0 16 29 45
Maks. moment:	27 45 69 98
Maks. effekt:	45 75 114 163
Tophastighed: 158 km/h svarende til	

5.138 o/min. (IV gear).
Teoretisk værdi.

● Vægt

Typegodkendt egenvægt	775 kg
Tjenestevægt	875 kg
Tilladt totalvægt	1.150 kg
Nyttelast	375 kg
Største påhængsvogsvægt:	
– med bremser	800 kg
– uden bremser	375 kg

● Motor

4-cyl. vandkølet rækkemotor placeret på tværs over forakslen. Slagvolumen 1.275 ccm. Kompressionsforhold 9,75:1. 47 kW/63 HK ved 5.300 o/min. 94 Nm/9,6 kpm ved 3.200 o/min. 1 sideliggende knastaksel. Elektrisk kølerventilator. Køler med

ekspansionsstank. Batteri 12 V/40 Ah, 45A vekselstrømsgenerator. Oktanbehov: 98. Tank: 32 l. Rækkevidde på fuld tank: 520 km.

● Transmission

Forhjulstræk. 4-trins gearkasse med udvekslingsforholdene: I 3,647:1, II 2,185:1, III 1,425:1, IV 1,0:1. Udveksling i differentiale 3,11:1. Hastighed ved 1.000 o/min i høj-gear: 30,75 km/h.

● Styretøj

Tandstang. 3,5 ratomdrejninger fra stop til stop. Vendediameter (mellem mure) 10,2 m.

● Brems

To-kreds fodbremse (To uafhængige kredse til forhjulene). Skiver for, tromler bag. Parkeringsbremse til baghjulene. Bremselængde fra 80 km/h på tør vej: 27 m. Pedalkraft 175 N/18 kp.

● Affjedring og hjulophæng

Hydragas affjedring med kvælstof- fyldte fjeder-elementer. Tværsving- arme for, længdesvingarme bag. Teleskopdæmpere og krængnings- stabilisator for. Dæk: 160/65 R 320 på specialfælg. (Dunlop Denovo)

INDRETNING MED MANGLER

● Austin Metro er født 3-dørs, og findes kun i denne ene version. Den har en god brugsværdi, på trods af at bagagerummet ikke rummer alverden. Ved at lægge henholdsvis en eller to tredjedele af ryglænet eller hele ryglænet ned, kan man udvide bagagepladsen efter behov, således at man f. eks. har plads til to mindre børn, når bagagepladsen udvides til feriebrug.

Men kørestillingen virker lidt krampagtig, især første gang man sætter sig bag rattet. På 84-modellerne har man forsøgt at forbedre den, ved at forlænge ratstammen lidt og give den lidt større hældning, men forskellen mærkes faktisk kun, når man stiger direkte fra en gammel model over i en ny.

Pedalerne sidder tæt på sædet i forhold til afstanden til rattet, men kører man sædet helt tilbage, er rattet ubekvem langt væk. Pladsen i fodrummet indskrænkes væsentligt af de store skærmkasser, men udformningen og placeringen af pedalerne er heller ikke heldig.

Ratstammen går ned mellem speederen og bremsepedalen, og det betyder, at man let uforvarende kan få foden kilet ind under ratstammen, når man skal træde lidt hårdt på bremsepedalen.

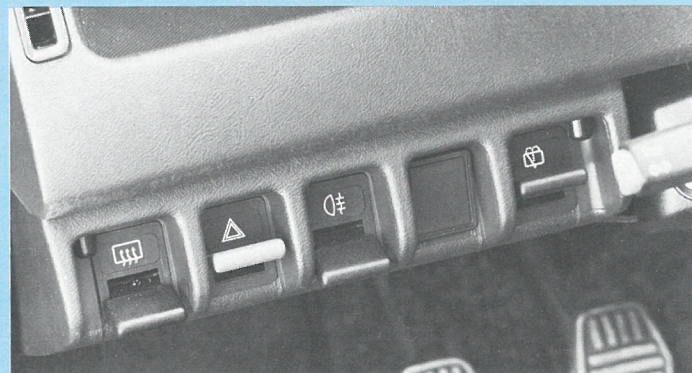
Foruden defrosterkanaler og gulvkanaler, er der i ventilationssystemet to faste side-dyser og to indstillige friskluftdyser med separat afspærring midt på forpanelet - disse dyser er også koblet til blæseren. Temperaturen reguleres let ved blanding af varm og kold luft, men det tager temmelig lang tid efter en koldstart, før der er ordentlig varme på anlægget. Med gennemvarm motor er der god varmekapacitet, og der er god luftfordeling i vognen.

SERVICEVENLIG TRODS PAKKET MOTORRUM

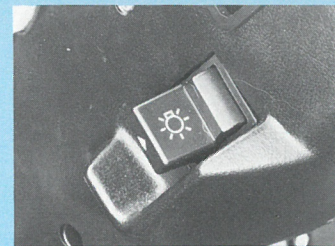
Motorrummet er fyldt ganske godt op, men påfyldningsstederne er let tilgængelige og oliemålepinden sidder lige for hånden. Det ville dog lette sagen noget, hvis den var monteret i et rør, så den var lettere at få på plads i dårlig belysning.

Bagklappen åbnes med tryknap, og læsehøjden er passende lav. Udløsningen af bagsæderyglænets låsehager sker lettest bagfra, og når hele ryglænet lægges frem, kan man læse hattehylden til dette - altså ikke nødvendigvis en løs hynde, som man ikke rigtig kan få anbragt.

Instruktionsbogen er omfattende og har tydelige tegninger - på dette punkt er englænderne ubestridt mestre.



▲ Kontakten til bagrudevisker/vaskeren sidder ubekvem helt nede på forpanelet nærmest ratstammen. Den kunne med fordel bytte plads med lyskontakten, der sidder på ratstammen under afviserkontakten



Standardudstyr

ud over selvfølgelig eller lovbehaftet udstyr:
Austin Metro 1,3 HLE

- Askebæger ved bagsædet
- Baghylde
- Bagrudevisker/vasker
- Baklygter
- Belyste kontaktsymboler
- Blændfrit bakspejl
- Bremseforstærker
- Cigartænder
- Delt bagsæde
- Dørlommer
- Dørspejl, venstre side med indvendig regulering
- El-bagrude
- Fartgreb, højre side foran
- Halogenlamper
- Handskerum
- Kontrolløys for - antrukket håndbremse

- choker
- fejl på bremsekreds/manglende bremsevæske
- nedslidt bremsebelægning

- Kølevandstermometer
- Lys i bagagerum
- Lås på tankdæksel
- Make-up spejl (højre side)
- Nakkestøtte for
- Radio
- Sidefenderlister
- Trinløs ryglænishældning
- Triptæller
- Tågebaglygter
- Ur
- Oplukkelige bageste sideruder

Austin Metro 1,3 HLE Galla

- som Metro 1,3 HLE med følgende afvigelser:

- Spoiler, bag
- Specialfælge med TD-dæk (Dunlop Denovo)
- Sportsrat



Bagklappen går helt ned til kofangeren og giver en bekvem lav læsehøjde. Med oprejst bagsæde er bagagerummets kapacitet naturligvis begrænset, men takket være det asymmetriske delte bagsæde, kan man skaffe sig udvidet bagageplads efter behov

