

Mini'en er den billigste, fuldgældige 4-personers bil, vi danskere kan købe i dag. Og er trods 17 år på bagen stadig en topsælger. Men årene både ses og føles, og det varer endnu to-tre år inden en ny Mini dukker op, skriver Rogers Søgaard i den store test.

17 år er Mini'en efterhånden blevet. Årene ses. Og føles. Men alligevel må jeg på en række punkter overgive mig for denne tilsyneladende evigtunge og festlige bil.

Og det er jeg øjensynligt langt fra ene om, som det fremgår af salgsstatistikken.

»Verdens mest kopierede,« kalder Leyland den. Ingen overdrivelse. Den er rent faktisk bedstemor til hele flokken af tværmotoriserede forhjulstrækere.

Bedstemor ... hvorfor ikke bedstefar?

Det løb mig faktisk automatisk i pennen. Styret af erindringer om det første indtræk, Mascot'erne og Partnerne blev leveret med. Et forskrækkeligt gråtrist stykke klæde, som omgælden fik skyld for at være et billigt-køb fra en klædefabrik, der forgæves havde forsøgt at lancere en speciel indfarvning af sækkelærred som beklædning for ældre damer.

Jeg erindrer mange andre, mindre artige tildragelser omkring Mini'ens entré. Engelsk biltradition tro gennemled den utallige børnesygdomme, inden den for alvor begyndte at ligne noget i salgsstatistikkerne.

Eksempelvis blev der i de 5 år fra 1959 til 1963 totalt solgt færre Mini'er (Morris + Austin), end der blev bare i dette års første 8 måneder! 6542 mod 6589!

Jo, vist kom, så og sejrede Issigonis-babyen. Men brugsomt.

Inden vi forlader tallene, kan det vel også interessere en og anden, at indtil 1. september i år har 70.829 danskere købt en Mini. 60.500 af de små er stadig på hjulene.

Forældet?

Vi ved, at det varer to-tre år før en virkelig ny Mini dukker op. Er det for sent - eller passende?

Holder vi os til Danmark, så er det i alle tilfælde ikke salgstallene, som maner til en ny model i en hast.

Hvilket på den anden side ikke betyder, at Mini'en stadig er avanceret som for 17 år siden. Langtfra.

I 1959 var den simpelt hen genial i sit koncept. I sin fremsynerhed. I sin pladsudnyttelse. Og den kunne givetvis have fastholdt sin avancerede position, hvis den i højere grad var blevet moderniseret undervejs: Et sikrere karrosseri med benzintan-

ken ind under vognen - måske partielt under bagsædet. En bedre indretning af førerpladsen, bedre ratstilling, bedre instrumentering. Og meget andet, som jeg ofte har luftet over for Leyland-folk.

Og hvad svarer de: »Du har på en måde ret (det er høflige folk), men så kunne vi ikke sælge den til prisen, vi kender i dag.«

Hvilket naturligvis er et ganske guldrandet argument. Efter min opfattelse er Mini 850 nemlig den billigste, fuldgældige 4-personers bil, vi danske kan købe i dag.

Når den nye Mini kommer i 1978-79, bliver det givetvis en bedre Mini. Men den bliver nok også - sådan med et flot slag på tasken - 10.000 dyrere.

Pladsudnyttelsen er fænomenal, men ...

Mini/Mascot er til hudlshed berømmet for sin pladsudnyttelse. Og roserne er ikke visnet. Selv i dag er den fortsat bedst blandt de bedste på det punkt.

Skulle der være en og anden, som endnu ikke har fattet det der med den udspilede rummelighed, så er det bare at sammenligne en Mini med en Fiat 126. Ihukommende, at de to er præcis lige lange, og at Mini-motoren er langt den største.

Men selvfølgelig: Noget for noget.

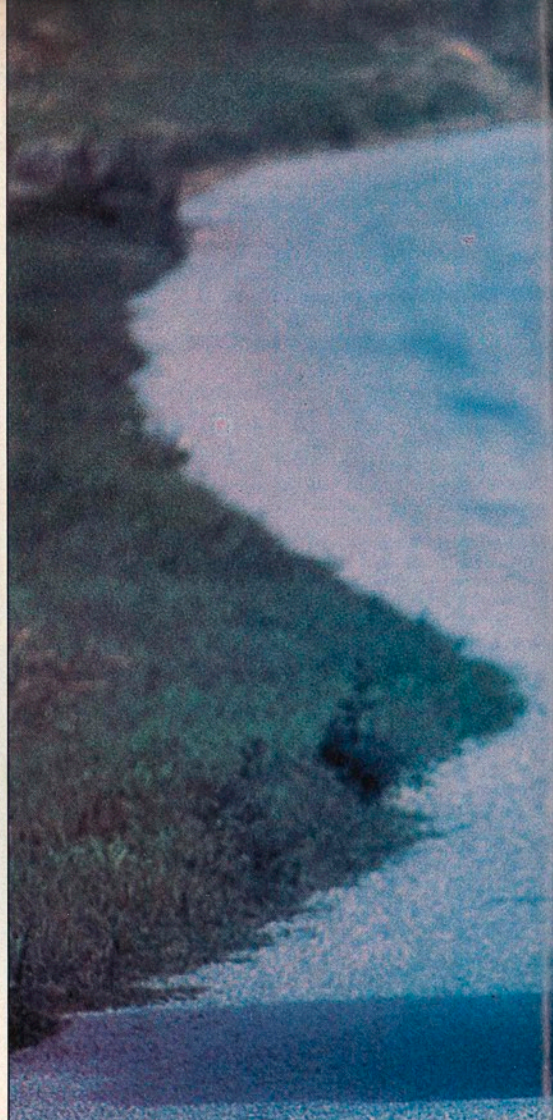
Den pressede pladsudnyttelse har sin pris. På flere leder. »Hjulene helt ude i hjørnerne« er en af de officielle og absolut korrekte forklaringer på hemmeligheden bag rummeligheden.

De små hjul snakkes der mindre om: Dækkenes slides uforholdsmæssigt hurtigt. Bremserne er ikke varmestabile, og små hjul er ingen gevinst for affjedrings- og dærligvejsegenskaberne.

Og hvor langt hjulene end sidder ude i hjørnerne, så stikker forskærmene dog gerende ind i de forreste fodrum.

Sikkerhedsmæssigt er totalpladsudnyttelsen heller ikke noget gode. Der er ikke meget gods at trykke sammen af. Ikke fra nogen af siderne. Og når man spørger, om en Mini som de fleste andre af dagens biler har egentlig energiabsorberende for- og bagparti, ser de til lejligheden officielle importør- eller

(Fortsættes side 37)



TEST



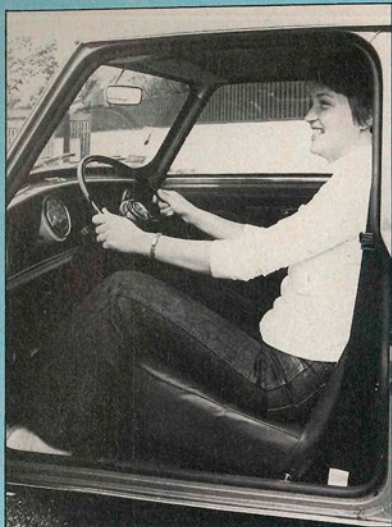
BILEN'S store prøvekørsel ved ROGERS SØGAARD

- Morris Mascot 850 (Mini), 2-dørs, 4-personers sedan med 4-cylindret, tværfordret, tværfordret rækkemotor, 846 cm³, 33 DIN-hk, forhjulstræk
- Pris: 26.489 kr.
- Producent: British Leyland UK Ltd., Austin Morris Group, Longbridge, Birmingham, England.
- Importør: Dansk Oversøisk Motor-Industri A/S, Sdr. Ringvej 35, 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96-14 10.

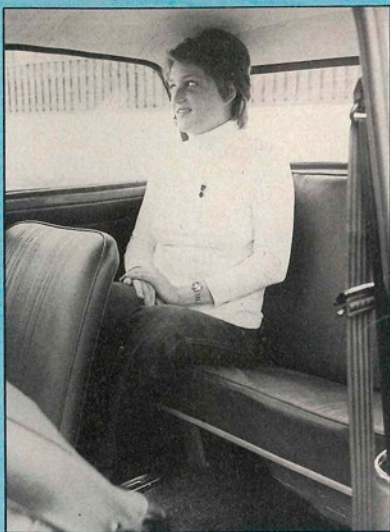
Foto: JOHN STÆHR



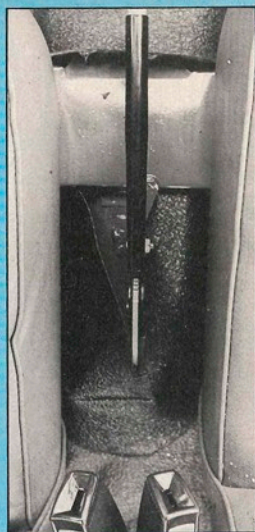
**Der er stadig
krummer
i Mini'en**



● Ideelt sidder den store ikke i en Mini. Specielt kniber det på grund af skærmindbygning med en acceptabel plads til venstrebenet.



● Egentlig er det imponerende, så god hovedhøjde den lille bil byder på i bagsædet. Men benpladsen er det uægtelig så som så med.



● Finishen er blevet langt bedre, men som det ses her langt fra fuldent!



● I en lille bil er det selvfølgelig helt »lovligt« at anvende hånddrevne motorhjemsstøttestang. Men hvorfor ikke én, der er lang nok til at åbne hjelm maksimalt?

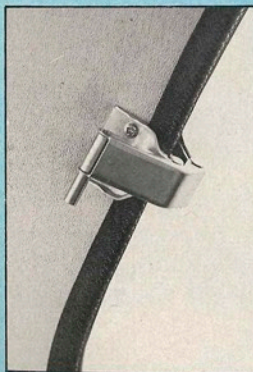


◀ Motorhjelm kan åbnes udefra af enhver! Men lås kan eftermonteres.

▶ Egentlig udluftning findes ikke, men effektive bag-vippe-ruder.



◀ Bagagerummet er af de små. Benzintanken står på en ikke særlig sikker plads i venstre side, reservehjul og værktøj ligger under filtmaten. Her er den bagage, Eva fik plads til.



● Vipperuderne bag har skarpe låse, som bestemt ikke harmonerer med kravene om en »blød«, sikker kabine. I øvrigt var de begge i fuld gang med at ruste udvendigt!



● I nødstilfælde kan man anvende bagagerumsklappen som bagagebærer. Det kræver dog, at nummerpladen, som på tidligere modeller hængsles, så den »falder ned« og bliver synlig.

Der er sket forbedringer siden sidst

(FRA SIDE 35)

fabrikstalsmænd som om de egentlig hellere ville tale om noget andet!

Den voldsomme overstyring borte

Siden mit sidste møde med en Mascot 850, er der sket flere forbedringer. Både synlige, hørbare og følelige.

Dengang kørte jeg på diagonaldæk, og med dem blev man udsat for en meget pludselig og i alle tilfælde for mindre øvede fører farlig overstyring, hvis man med stort fart blev overrasket af tiltagende krumning i et sving og derfor slap speederen for at nedsætte farten. Halen brød ofte voldsomt ud, og en genopretning af stabiliteten var virkelig en opgave for viderekomne.

I dag er radialdæk standardudstyr, og i den tilsvarende situation er den voldsomme overstyring afløst af en let overstyring, som kun hjælper føreren med at komme rundt i det kritiske sving.

Med til historien hører, at man har ændret bremsekraftfordelingen for/bag, hvorved risikoen for overbremsning bagfra er elimineret. Et fænomen, som kan optræde, hvis man uden videre går fra diagonal- til radialdæk.

Den nedsatte bremsevne bagtil har yderligere en forklaring:

To-kreds bremser med diagonalopdeling er nu standard på alle Mini'er. Og denne meromkostning har man såmænd bjærgtet ved at sløjfe begrænservenfilen til baghjulene. Altså en anden grund til at reducere bremsevirkingen bagtil!

Det samlede indtryk af bremserne er ikke imponerende. 56 meter fra 100 km/t og godt 30 meter fra 80 km/t er nok acceptable værdier, men de opnås kun med forholdsvis kolde bremser. Allerede ved 2. bremseprøve opstod der kraftig overbremsning på højre forhjul (vognen er naturligvis i vægtbalance under disse prøver).

I det hele taget fandt jeg det ret svært at dosere bremserne, så man opnåede en maksimal og nogenlunde retningsstabil nedbremsning. Årsagen har jeg allerede nævnt: Småhjulenes små bremser ... og føj dertil: Tromler ved alle hjul.

Af andre forbedringer »neden-
(Fortsættes næste side)

Testrapport

BILEN 12/1976

Morris Mascot
850

● Pris pr. 1. oktober 1976: 26.489 kr. Andre modeller: Mascot 1000: 28.989 kr. Mascot Clubman 1100: 30.104 kr. Mascot Clubman Stationer 1100: 33.105 kr.

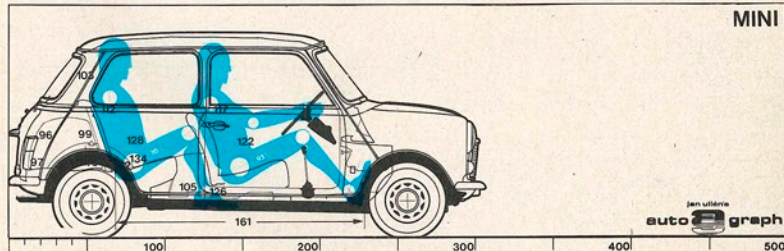


● I sin nyeste form er Leylands Mini/Mascot sig selv lig i hovedtrækkene. Den er stadig bilhistoriens bedst pladsudnyttede bil, og trods sin ydre, praktiske iidenhed holder vi den for en fuldgod 4-personers. Og som sådan Danmarks billigste bil.

Flere detaljændringer har forbedret køreegenskaber, reduceret hjulstøjen, øget ydeevnen, sænket benzinfor-

bruget og til dels forbedret bremsesystemet.

Mini'ens praktiske omgængelighed og charme er uomstødelig nu som i 1959, da den satte en ny målestok for småbiler. Men alderen begynder at trykke: Støjniveauet er højt, affjedringen ukomfortabel, førerpladsen dårligt »formgivet«, bremserne for klejne, og så ville det jo være skønt med et klapbagsæde og en hækdør.



● Figureerne i bilen svarer til en SAE-måledukke (i den procenttilstørrelse*), som angives på dukkens lår: Forsædet er skudt helt tilbage, og gearstangen i 1. Tallene angiver bredden på de indtrykte steder. Tynde linjer angiver vindues- og døråbninger samt loftthøjde og center tunnel. *) »95%»: Måledukken svarer til en mand, der er større end 95% og mindre end 5% af USAs mandlige befolkning. Denne dukke anvendes altid på forsædet. Bagsædefiguren har samme kroppsstørrelse, men her varierer benlængden efter pladsforholdene. Fx svarer en 10% dukke til en mand, hvis benlængde er større end 10% og mindre end 90% af USA-mændene, mens en 50% dukke svarer til USA-gennemsnitsmanden. Kort sagt: Jo højere procenttal, jo større figur. Målefiguren vægt - uanset størrelse: 76 kg.

● **Prøvevilkår:** 2050 km tilbagelagt på 21 dage. I testperioden svingede temperaturen mellem 8 og 18 grader. Hovedsagelig tørt vejr. Vind indtil 12 meter i sekundet = styrke 6. De egentlige målinger, som udføres med elektronisk måleudstyr, er foretaget på god, jævn asfaltvej uden sving og højdeafvigelser. Temperatur, vind og lufttryk: 16 grader/styrke 0-1, 762 mm.

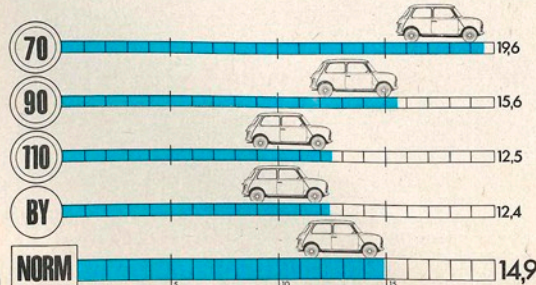
	ACCELERATION 0-100 km/t				
Mascot 850	32	30	28	26	24
Citroën 2 CV 4	Ingen angivelse				
Fiat 133 Ibiza	32	30	28	26	24
Simca 1100 LS	32	30	28	26	24
	sek				

	TOPHASTIGHED				
Mascot 850	90	100	110	120	130
Citroën 2 CV 4	90	100	110	120	130
Fiat 133 Ibiza	90	100	110	120	130
Simca 1100 LS	90	100	110	120	130
	km/t				

0-100 km/t: 26,9 sek. - Toplart: 121 km/t.

● 0-40 km/t: 4,3 sek. - 0-60 km/t: 8,4 sek. - 0-80 km/t: 14,8 sek. - 0-100 km/t: 26,9 sek. - 0-120 km/t: ikke målt - 70-100 km/t i 3. gear: ikke

målt - 70-100 km/t i 4. gear: 18,9 sek. - 90-110 km/t i 4. gear: 17,5 sek. - 0-400 meter: 22,2 sek. - 0-1000 meter: 42,8 sek. BREMSNING: 80-0 km/t: 33 meter - 100-0 km/t: 56 meter.



● Norm-forbruget bygger på meget nøjagtig testkørsel og er resultatet af 15 km's kørsel i simuleret bytrafik, 15 km med 70, 15 km med 90 og 5 km med 110 km/t. De mørke felter viser, hvor mange kilometer ved de tre måle hastigheder samt under bytrafikprøven. Forbruget er målt i liter pr. 100 km: Ved 70 km/t 5,1 liter, ved 90 km/t 6,4 liter, ved 110 km/t 8,0 liter, ved bykørsel 8,1 liter og som norm for 100 km's kørsel (gennemsnitsforbrug) 6,7 liter. Oktanbehov 94.

INDRÆTNING OG Udstyr	
Nøgletås i begge fordere	JA
Aflåseligt motorrum	NEJ
Aflåseligt benzindæksel	NEJ
Aflåseligt handskerum	NEJ
Lyskontakt i begge fordere	JA
Lys i motorrum	NEJ
Lys i handskerum/hvide	NEJ
Direkte lys i bagagerum	NEJ
Lys i sædebøger foran	NEJ
Elvar	NEJ
Olietrykmanometer	NEJ
Olietermometer	NEJ
Voltmeter/ampmeter	NEJ
Triplæller	NEJ
Omhøringsstæller	NEJ
Overhalingsslys	JA
Katastrofeblink	JA
Baklys	NEJ
Kontrolampe for choker	NEJ
håndbremse	NEJ
bremseblæsningsbremser	NEJ
lær benzinstand	JA
Indstillelige forsæderytten	NEJ
Hejdeindstilleligt førersæde	NEJ
Sidst i siddefladerne	NEJ
Armlæn på siderne foran	NEJ
Armlæn på siderne bag	NEJ
Midtarmen bag	NEJ
Passagerstattegrub	NEJ
Tæppefol i bunden	NEJ
Flertrins vinduesviskere	JA
Viskerrobot	NEJ
El-indvasker	JA
Forløjstjustering fra førersædet	NEJ
Flertrins blæsemotor	NEJ
Sep. friskluftdyser i frontpanel	NEJ
Udføringsåbninger bag	NEJ
Varmiluftledning til bagsædet	NEJ
El-bugrude	JA
Rulleruder bag	NEJ
Svingbare solskærme	NEJ
Vippebagspøj mod blænding	NEJ
El-tændere	NEJ
«Kollisions»kofangere-Dansk instruktionsbog	JA

Bemærkelsesværdigt standardudstyr:	
Aflæggesmagasin og aflægsplade under bagsædet.	

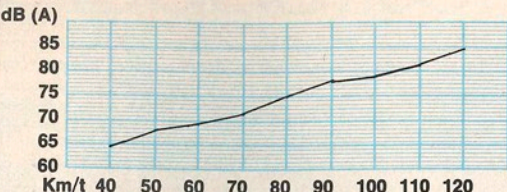
HVOR SIKKER ER DEN?

Rullestol foran	JA
Sikkerhedssele bag	NEJ
Alarmany eller-lyd for ikke anlagte selet	NEJ
Nakkestøtter på forsæderne	NEJ
Energisåberørende for- og bagparti	JA)1)
Ekstra forstærkede vognsider	NEJ)1)
Sikkerhedsratslamme	JA
Tilbagetrøkket styrehjul	JA
Deformationskræ døråbne	JA
Fri for skarpe kanter i loftet	JA
Loftet sikkerhedspolstræt	NEJ
Sikkerhedsbagspøj	JA
2-delt bremsekredele b m. mindst dobb. forhjulskreds el. diagonalopdeling	JA
Bremsetryk-reduktionsventil til baghjulene	JA
Forlyttersensere	NEJ

Indvendig sikkerhed:
Beklædnings- og polstringsmæssigt virker Mascot-kabinen helt ordinær. Minus for siderudelåsene i bagsædepassagererområdet. Ved kollision forfra er forsædepassagererne meget dårligt beskyttet mod de højere siddende bagsædepassagerers fremstøtning, dels fordi foræderglæderne er lave, og dels fordi der ingen nakkestøtter findes.

1) Kun i «delvis» betydning - Opfylder fx ikke amerikanske normer.

Testrapport



● Lydmålingsstallene fortæller klart, at Mini/Mascot langfra er nogen støjsvag bil. Indtil 70 km/t taler man ubesværet sammen, men derefter er det nødvendigt at høre stemmen proportional med fartøgningen. Bortset fra småe områder omkring 80 og 100 km/t er der ingen egentlige resonanslyde, men efter længere tids kørsel med motorvejst fart trættes man betydeligt af støjen, der i største udstrækning kommer fra motor og transmission. Vindstøjen undertrykkes af sin mekaniske «kollega», og hjulstøjen er betydeligt nedsat i forhold til tidligere Mini'er. Testvognen var langfra fri for rasle-, klirre- og knirkelyde under kørsel på ujævn vej.

TEKNISKE SPECIFIKATIONER	
MOTOR	
Placering/transmissionsform	Foran på tværs/forhjulstræk
Antal cylindere/arrangement	4/række
Antal hovedlejer	3
Ventilsystem	Topventiler, sideliggende knaaksel
Kølesystem	Ordinær, «åbens» vevskøling med fast ventilator
Karburator og benzinpumpe	S.U.HS4, enkelt semi-faldstrøms type, Mek. pumpe
Boring/slaglængde	62,34/88,25 mm
Slagvolumen	348 cm ³
Kompressionsforhold	8,3:1
Maksimal effekt	33 DIN-hk ved 5300 o/m
Ydelse pr. liter slagvolumen	5,5 DIN-kgm ved 2500 o/m
Vægt/effekt kørekår (620 kg)	18,8 kg/DIN-hk
Batterikapacitet	12 volt, 30 amp.t
Generator	500 watt
TRANSMISSION	
Kobling	Tør enkeltpladet, hydraulisk aktivering
Udveksling i gearkassen	1,3,5,2:1, 2,2:1,8:1, 3, 1,433:1
Differentialudveksling	4, 1,000:1, bak 3,544:1
Hastighed ved 1000 o/m i 4. gear	4,765:1
Hjulophæng foran	24,3 km/t
Hjulophæng bag	Tværsvingarme, gummi fjederlementer og teleskopsæddæmpere
Bremser	Langsvingarme, gummi fjederlementer og teleskopsæddæmpere
Styretøj	Tromler ved alle hjul. Diagonal 2-kreds-system. Reduktionsventil til baghjulene. Håndbremsen virker på baghjulene.
Fælg og dæk	Tandstang. Udveksling, ratdiometer 398 mm 3 1/2" fælg. 145 SR 10 radialdæk. Testvognen: Michelin ZX, slangelelse
PLADSFORHOLD - MÅL OG VÆGT	
Længde/bredde/højde	305/141/135 cm
Akabelstand	204 cm
Sporvide forbag	120,5/116,0 cm
Frihøjde belastet	14 cm
Typegodkendt egenvægt	575 kg
Tilladt totalvægt	1000 kg
Testvognens middelvægt (m. olie, kølevæske, halvt fuld benzintank og 140 kg last på forsæderne)	760 kg
Vægtfordeling forbag ved middelvægt	61/39%
Bagagekapacitet ved middelvægt	240 kg
Bagagekapacitet med 4 personer, olie, kølevæske og halvt fuld benzintank	100 kg
Vendediometer mellem mure	9,1 meter
Vendediometer mellem kanten	8,7 meter
Parkeringssejler: For at komme fri af en 180 cm bred forhindring ved kanten i en svingning kræves	4,7 meter
KAPACITETER OG SERVICEINTERVALLER	
Benzintank	26 liter
Motorolie	4,83 liter inkl. filter. Olie- og filterskit hver 10.000 km/6 mdr.
Diagnostik	Hver 5000 km, 8 nipler
Chassismærkning	24/2 = 1,71:5. Ved fuld last
Dæktryk forbag ps/ikg pr. cm ²	24/2 = 1,71:7.
SERVICE- OG REKLAMATIONSBESTEMMELSER	
Tidrum/kilometer	36 mdr./ubegrænset. Arbejdsløn betalt

En masse tør kritik charmeres i jorden

(FRA FORRIGE SIDE)
under tæller bedre isolerende mellemlæg mellem karrosseriet og ophængsrammen bag. Og det har virkelig hjulpet på den tidligere uhvylget ammassende hjulstøj. Hvilket dog ikke skal forstås derhen, at Mini'en nu er en tyst bil. Læs teksten under lyd målingskurven.

Affjedringen hævdes også at være blødgjort. Muligvis, men jeg finder dog fortsat, at Mini'en ikke skal i nærheden af synderligere ujevnheder, før den bliver urolig, stødende og særdeles ukomfortabel. Derimod bevarer den under næsten alle kørselsforhold et meget fint hjulgreb.

Men pokker stå i det. Når man så til sidst kaster et vurderende blik ud over alt, hvad der falder ind under køreegenskaber, så charmer den endnu engang en masse tør kritik i jorden.

Med sin radiobil-direktestyring (15:1!) er den en festlig fyr at svinge hurtigt og snævert med. Det medfører naturligvis, at man ikke skal sidde og se sine bagsædepassagerer alt for dybt i øjnene, når det går kvik ved urad-ud. Mindste ratrørelse kvitteres med en pludselig kursændring.

På den anden side er der skam ikke noget at klage på, hvad retningssikkerheden angår. Hverken når vinden er i ro eller på jobbet.

Hurtigere, mere økonomisk

En ny karburator er også kommet til. Og en «fjndpudsning» af tændingsystemet. At begge dele har positiv virkning, er hævet over enhver tvivl. Vore nyeste målinger af Mini 850 er betragteligt bedre end tidligere. Både på ydelses- og økonomisiden. Ja, forskellene er så store, at vi givetvis også må konstatere, at testvognen, vi havde for 2 1/2 år siden, i tilgift må have været et surt eksemplar, mens denne rapport's hovedperson var af de helt kvikke.

Hvortil jeg naturligvis ikke kan undertrykke: «Jamen, den tilkørte vi også selv!»

Mere eller mindre kvik, tager vi det under et, så har 850'eren bestemt ingen grund til hverken ydelses- eller økonomimæssig blusel blandt prismæssige lige- og sågar enkelte overmænd.

Og hvor er den motor dog smidig!

Uforskammet instrumentering

Inden i bilen ligner det meste sig selv. Sæderne er de samme. For korte i ryggen, med dårlig side-støtte og ubehageligt plastictræk. Men 500 kilometers stræk-kørsel kunne dog belære os om, at der foran er udmærket lænde-støtte og lærstøtte.

Bagsædet er bedre, end man skulle tro. Men selvfølgelig i den størrelse og med den mangel på form det har, ikke nogen komfortaffære.

Foran sidder man med rimelig plads til siderne - men det var naturligvis bedre dengang der var magasiner i dørene. Overgangen til traditionelle dørsider med rulleruder var sandelig et højst tvivlsomt fremskridt.

Bagi har de mere langbenede det selvfølgelig snævert, om ikke forsæderne skydes et par hak eller tre frem. Men man skal være meget opbløen, før det for alvor bliver problematisk med hoved-højden.

Indstigningsforholdene er efter vognens størrelse gode, blot skal man vel tage sig i agt for højden. Eller rettere mangelen på samme: Vil du i en Mini ind, så buk!

Bagagepladsen er beskednen. Men der går nok mere ind i det lille bagagerum, end mange tror. Og lidt ekstra plads til små-pakkenellikerne har man jo under og ved siden af bagsædet.

Førerpladsen har på trods af et par forbedringer ikke meget at rose sig af. Plusserne består i, at visker/el-viskerkontakten med enkeltslagsmulighed nu er kommet op under rattet. Lys- og andre kontakter sidder som sæd-

vanlig midt i frontpanelet, og det er helt i sin orden.

De virkelig graverende fejl på »kommandobroen« er ikke så meget den flade ratstilling som den skæve ratstilling. Rattet sidder forskudt for førerens ryg-radslinje. Og det mærker man i det lange løb. Kombineret med pedaler, der sidder for tæt på, en bremsepedal der sidder for højt over speederen, og en skærmindbygning som ikke lever nogen ordentlig hvileplads for venstrefoden.

Jeg forstår såvel vanskeligheden ved at ændre på disse forhold. De er nemlig yderligere følgevirkninger af den komprimerede pladsudnyttelse.

Derimod tolerer jeg ingen undskyldning for den tåbelige placering af speedometeruret midt i frontpanelhylden (god aflæg-plads).

Det er urimeligt svært at holde så præcist øje med det speedometer, som vore strikke fartbegrænsninger kræver ... og med denne motivering vil jeg holde Leyland ansvarlig for en udgift på 150 svenske kroner til det Kungliga Svenska Rikspolice-styrelse. Jeg er ikke i tvivl om, at betjentene var i deres gode ret, når de hævdede, at jeg havde kørt 15 km/t for hurtigt. *Jeg så det bare aldrig.*

Jeg nærer ingen forhåbninger om at få beløbet refunderet af rette skyldige. Lige så lidt som jeg tror, at nogen nogen sinde gider flytte det speedometer hen på sin logiske plads. Foran føreren.

Kniber det med at se fart og kontrollamper, så kniber det til gengæld ikke med at se og over-

se omgivelserne fra en Mini. Ud-synet er fantastisk. *Det er sik-kert.*

De bageste sideruder kan vip-pes op, og det er godt, for vognen har ingen egentlige udluftnings-åbninger.

Separate friskluftindtag er der beklageligvis heller ingen af. Dem savner man i varmen. Der-imod er varmekapaciteten god, men det er fysisk umuligt at regu-lere temperaturen over den lige så tarvelige kontrolpult som varmtvandsventil.

Folk med sans for finpudsning ser sig snart sure på en Mini.

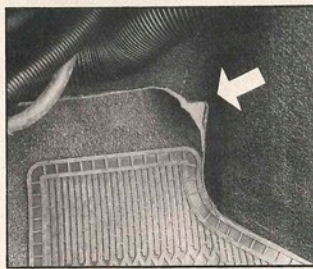
Her ta'r man ikke så tungt på skarpe karrosserikanter, lak å la appelsinskræl, filt der sidder skævt, og filt der viser den læne kant frem. Lister, der skejser, betræk der rynker, paneler der buler og lidt af hvert, som rasler og klirrer på ujævne veje.

Men ikke desto mindre er den lavet et nummer pænere, end sidst vi mødtes.

Det var dengang jeg i højre bagsædemagasin fik min hånd bandageret i en portion klister, som en indtrækstapetiserer vel havde efterladt som sin person-lige hilsen fra land til land.



▲ Der er solide låse på forsæderne, men monteringen er sjuksket udført, og de er tre-kantede at betjene, hvad enten man skal gøre det udefra eller fra bagsædet.



◀ Bunden er dækket af nogle ret så triste gammierede filt-måtter. Nonchelang tilskårne og pålagte ... med åbne skærekanten og »æseløren«.

Førerpladsen i Morris Mascot 850

1. Kombikontakt for lysregulering, blinklys og horn.
2. Kombikontakt for el-vasker og 2-trins viskere med anslag for enkelte viskerbevægelser
3. Askebæger
4. Speedometer med kilometertæller og kontrollamper for olietryk, ladning, langt lys og kølertemperatur samt benzina-måler
5. Hylde (belyst fra centralinstru-mentet)
- A. Kombineret start-, tændings- og rattlås
- B. Choker
- C. Lyskontakt
- D. Kontrollampe for bremsevæ-tryk med vippekontakt for kontrol af kontrollampen (!)
- E. Greb for regulering af luftfor-delung
- F. Kontakt med kontrollampe for el-bagrudd
- G. Kontakt for alarmblinklys
- H. Et-trins blæsermotor-kontakt
- J. Greb for regulering af tempera-turen

