

FSO truck 1,9 D

Osnovo avtomobila v izvedbi pickup, ki se v zadnjem času pojavlja na našem trgu, marsikdo zelo dobro pozna. Gre za desetletja znano licenco fiata 125, ki ga je izdelovala poljska tovarna FSO, ga kasneje karoserijsko predelala v polonez in ga v dodelani obliki še danes proizvaja kot štirivratno ali petvratno različico in testirani pickup.

Med posodobitve šteje pri tem pickupu tudi dizelski motor koncerna PSA. FSO truck ima za 30 cm podaljšano medosno razdaljo in kot lahko gospodarsko vozilo premore kar nekaj dobrih lastnosti. V prvi vrsti je to robustna in čvrsta sicer samonosna karoserija, kar govori v prid dolgi uporabi, in pa prostor za nakladanje, ki ima mere prilagojene tako, da nanj spravimo dve evropaleti. Mislili so tudi na to, da lahko na paleti naložite kaj težjega, ne da bi avto v hipu pričel "drsati" z zadkom po tleh. Zadnje listnate vzmeti so tako primerno ojačali in testni FSO truck se pri obremenitvi približno 600 kg na zadnji osi ni pretirano posedal. Na ta način je ta avto tudi dokazal, da je številka o največji možni obremenitvi vozila, ki znaša 1075 kg, še lahko realna. Višina nakladalnega prostora ni pretirano visoka, ugodno nizka pa tudi ni. Edina prava nevšečnost so bila zadnja vrata plastične nadgradnje, ki prihaja iz domače proizvodnje. Odprta vrata namreč precej ovirajo viličarista pri nakladanju, saj mu s svojim nerodnim odprtim položajem odvzamejo



VRNITEV

večino manevrskega prostora. Ko smo že pri plastični nadgradnji, je treba omeniti tudi drugo težavo, ki jo povzroča. Kot nadaljevanje prednje šipe se sicer lepo dviga proti visokemu zadku, to pa pomeni, da je skoraj tretjina visi proti prednji šipi. Stvar postane problematična, ko prične močnejše deževati; ker manjka rob za prestrezanje vode, se z nadgradnje cedi na prednjo šipo preveč meteorske vode. Brisalnika drugače dobro opravljata svoje delo, se pa žal dobršen del vode, ki ga odstranila s prednje šipe, pred-

temu, da sta narejeni za klasičen pickup in ne za različico z nadgradnjo. Volan brez servoojačevalnika pri

Mislili so tudi na to, da lahko na paleti naložite kaj težjega, ne da bi avto v hipu pričel "drsati" z zadkom po tleh.

neobremenjenem vozilu ne deluje izrazito pretrdo, po svojem premeru in naklonu pa deluje tovornjaško, čeprav ima štiri prečke in ni pretenek.



vsem na levi strani, znajde na stranski šipi, kar pomeni, da mora biti voznik poleti nekoliko pazljiv, ko med vožnjo čisti šipo in ima hkrati odprto okno.

Se pa takrat lahko zanesete na solidno učinkovit sistem prezračevanja z učinkovitim in nekoliko glasnim ventilatorjem. Avto s svojo dolžino nekaj več kot 4,7 metra ne spada med kratke, rajni krog pa je povprečen. Da zunanji vzratni ogledali nista dovolj visoki, da bi v njih videli zadek od vrha do tal, pa gre pripisati

Sploh je položaj voznika v tem avtomobilu precej nenavaden in po nekoliko daljši vožnji tudi neudoben. Volan je postavljen tako visoko, da njegov gornji rob zakriva pogled na merilnik temperature hladilne tekočine in uro. Če hoče imeti voznik pravilen položaj rok na volanu, mora pomakniti sedež toliko naprej, da ima noge preveč skrčene.

Za udobno namestitve mora voznik torej narediti kompromis, pri sami vožnji pa ga še dodatno utrujajo precejšen motorni hrup in niz-



ke povprečne hitrosti avtomobila. Dizelski vrstni štirivaljnik v nosu je vzdolžno nameščen in poganja zadnji kolesi. Je preizkušen Peugeotov izdelek, nerejen iz sive litine, z visokotlačnim vbrizgom goriva skozi predkomore, znan po nezahtevnosti in majhni pora-

in natančnosti zelo dober, o kakšnem zatikanju pri pretikanju v vzvratno prestavo ali neprijetnih glasovih iz menjalnika ni govora. Pri večjih hitrostih je nekoliko slišen le diferencial. Vozne lastnosti so seveda precej odvisne od tega, koliko je vozilo obremenjeno.



kolesnega para. Ob nakupu FSO trucka se morate seveda zavedati, da ne kupujete dosežkov zadnjega trenutka, ampak že nekoliko preživeto, pa zato dokazano tehniko. Če potrebujete vzdržljiv in robusten in s tem tudi dokaj varen pickup z velikim in standard-



Peugeotov dizel v poljskem pickupu

iziranim tovornim prostorom in veliko nosilnostjo, bo ta kar pravšnji. K navedenemu lahko dodamo še zelo ekonomičen motor in razmeroma nizko ceno, odmisli pa moramo, da bi z njim naredili dnevno po 200 in več kilometrov. In če se to ujema z vašo filozofijo, potem FSO truck spada v zanimivejšo ponudbo takšnih vozil na našem trgu.

**Tekst: Andrej Supé
Foto: Matej Družnik**

Notranjost v slogu starih časov, a še zmeraj uporabna



bi goriva. Hladen zahteva kar nekaj sekund za predgretje, vroč izrazito manj, najbolj zanimiv pri njegovi vgradnji v FSO pa je zvok, ki ga proizvaja izpušni sistem. Kljub dizelskemu trušču se predvsem v visokih vrtljajih sliši za nekdanji poljski fiat zelo specifičen žvižg, ki ga proizvaja resonanca izpušne cevi.

Ob prenosih moči, ki so jih namenili temu pickupu, pa motorna moč 51 kW (69 KM) ne omogoča dobrih zmogljivosti vozila. Saj nihče ne pričakuje, da bo s tem avtomobilom meril svoje pospeške pred semaforji s kom drugim, gre le za nujno potrebne pospeške ob prehitevanjih in največjo oziroma vsaj ugodno potovalno hitrost, ki pa je v tem primeru premajhna. Se pa tudi počasi daleč pride, to je res.

Menjalnik je glede nagibov

Najbolj kritično utegne biti zaviranje praznega vozila na neravni in nekoliko bolj spolzki cesti. Takrat je dobršen del teže jasno na prednjih kolesih, in ker zaradi trdih listnatih vzmeti zadek nekoliko odskakuje, se lahko zgodi, da zadnje bobnaste zavore prezgodaj blokirjo. V kritičnih situacijah je to lahko precej zo-prno. Prednje zavore so kolut-

ne, a na naših meritvah se je FSO truck kljub temu ustavil v razumljivi, še dopustni razdalji.

Zelo težko je ob tem motorju in ob razumni vožnji doseči, da bi spodnašalo zadek, nekoliko bolj problematične pa utegnejo biti vozne lastnosti v snegu, vendar se da to urediti z ustrezno obremenitvijo zadnjega

Dela avtomobilske klasike



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 83x88 mm - gibna prostornina 1905 kubikov - kompresija 23:1 - največja moč 51 kW (69 KM) pri 4600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,5 m/s - specifična moč 26,7 kW (36,2 KM)/liter - največji navor 120 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - ena odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz sive litine - visokotlačna razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch) - vodno hlajenje 7 litrov - motorna olje 5 litrov - akumulator 12 V, 66 Ah - alternator 690 W.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,830; II. 1,971; III. 1,321; IV. 1,000; V. 0,806; vzvratna 3,574 diferencial 4,1 - platišča: 5x14 - gume: 175 R14 (Stamil, Debica) - kotalni obseg 2,13 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 38,7 km/h.

Voz in obese: pickup - 2 vrata, 2 sedeža - samonasna karoserija - spredaj posamične obese, trikotna prečna vodila, vijolne vzmeti, stabilizator - zadaj toga prema, listnate vzmeti, blažilniki, - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s polžem, 3,5 zavrtljajca od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4719 mm - širina 1650 mm - višina 1465 mm - medosna razdalja 2816 mm - kolotek spredaj 1324 mm, zadaj 1372 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 12,6 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do stene) 910 mm - širina (komolci) 1400 mm - višina nad sedežem 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 830-1040 mm - premer volanskega obroča 400 mm - posoda za gorivo 46 l.

Teže: prazno vozilo 1220 kg - dovoljena skupna teža 2295 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1000 kg, brez zavore 600 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 128 km/h - poraba goriva (DIN): 5,2/7,2/7,2 litra plinskega olja na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

118 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0-40 km/h 4,5 s
0-60 km/h 9,4 s
0-80 km/h 16,9 s
0-100 km/h 31,5 s

1000 m z mesta
45,1 s (107 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)
47,4 s (103 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
43,8 s (107 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 55,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:
40 32,6 km/h
60 55,0 km/h
80 77,3 km/h
100 97,2 km/h

Trušč v notranjosti (dB) prestava

hitrost	III.	IV.	V.
50 km/h	70	68	67
100 km/h	-	74	73
prosti tek	-	54	-

Poraba goriva:

testno povprečje
7,9 l na 100 km

Cena

1.853.814 SIT
(Avtomerkur, Ljubljana)

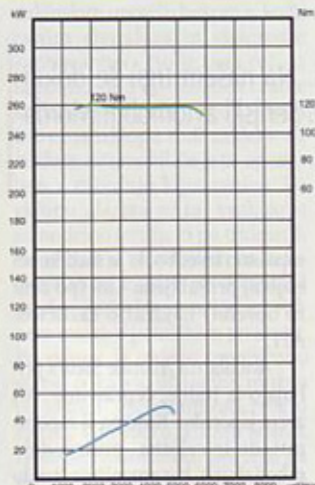


DIAGRAM MOTORJA

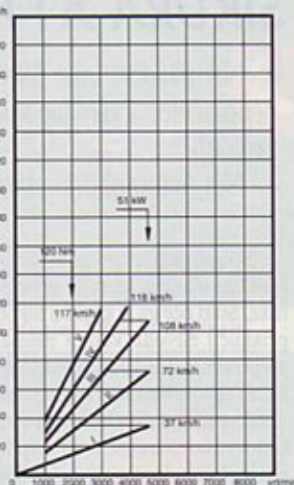


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- nosilnost
- trdota zadnjih vzmeti
- robustnost
- velikost tovarnega prostora
- poraba goriva
- menjalnik

Grajam

- položaj voznika
- motorne zmogljivosti
- hrupna notranjost
- zastarelost
- pomanjkljivosti nadgradnje
- zavore
- trd volan

Iz oči v oči

Ta poljski dostavnik je več kot tipičen primer gospodarkega vozila. Njegova vzhodnjaška robustnost in trdnost omogočata zagotovo nekoliko daljšo življensko dobo avtomobila, kot jo lahko ponudi katerikoli drug izmed podobnih zahodnoevropskih dostavnikov. Žal pa to drži tudi za potniški prostor. Ergonomija stikal ni dorasla današnjim avtomobilom, podobno pa bi lahko trdil tudi za položaj volanskega obroča. Motor, čeprav preizkušen že vrsto let, nudi pri polno obremenjenem vozilu premalo moči in preglasno delovanje, zato pa se lahko pohvali z dovolj nizko porabo.

Matevž Korošec

Zanimiv mali dostavnik: če ne bi preveril, ne bi vedel. Tam, kjer smo ga obremenili s tovorom, so nam zagotovili, da več tovara ne gre v noben podoben avtomobil. Pa tudi peljati ga ni mučno, čeprav je res, da se leta pač poznajo. Toda vsega hkrati tudi ni mogoče imeti. Vsaj ko je vprašljiva cena.

Vinko Kernc