

test

Ante Mahkota

Novi IMV 1000 B je Novomeščan z angleškim srcem — in nemškim menjalnikom. Dejali bi, avto za Janeza Bondia — v starji pločevini nov motor. Navidez je starožitni molenski kombi, na cesti pa močnejši in hitrejši. In kdor ne ve za skrivnost, je v svojem fliku nemalo presečen, ko ga kakor za šalo prehit.

Ker sem že klical na pomoci znaništvenega 007, naj povem, da nam ni prisepnil, da smo prav času, ko nihče natanko ne ve, po čim bo jutri osebni avto, izbrali za test majhen avtobus.

Zavedamo se, da ni navada avtomobilističnih revij za širok krog bralcev preskušati avtomobile, ki imajo več kakor pet sedežev. Ke pa tudi res, da ga ni dobrega časnika na svetu, ki bi ne preskusil edine domače avtomobiliske industrije.

Zapisali smo že, da je tovarna iz Novega mesta vrgla bombo v beograski salon: vozilo IMV 1000 B z odličnim angleškim, 1,6-litrskim motorjem.

Tudi za ženo in sedem otrok

Navsezadnjje je kombi ali avtobusek storjava po svoje osebni avto; saj ga lahko voziš z šoferskim dovoljenjem kategorije B. Popotniki, ki so bili z nami na preskušnji, so ga hvallili, da je, kot bi potoval zasebno — kot sopotniki na zadnjih klopih v prijetljevjem avtu.

Kdor ima sedem otrok in eno ženo, toliko jih gre poleg voznika v IMV 1000 B, mu lahko reča tudi družinski avto. In za tako veliko družino je pravzaprav poceni

IMV Z 1,6-LITRSKIM MOTORJEM BMC

avto. Celo v najdražjem in lepo opremljenem turistiku stane sedež — se reče na glavo popotnika — 400 starih tisočakov. Nič več kot v fliku.

Pa kakorkoli že obračam, nov avto se mi vedno na novo zdi igrača za odrasle. In tako smo — še preden smo začeli s preskušnjom in prej, ko smo zračunalni, kolikor stane sedež — odprli pokrov na motorju in poslušali, kako teče motor.

Tovarna nam je dala na preskušnjo prototip, še preden so prvi novi IMV pridili s tekocaga traku. V resnicu je novost le avto kot celota, po kozli pa je vse že preskušeno. Tako tudi strivajalni, stritaktarni angleški motor, ki se zadovolji z normalnim gorivom, ni pretirano moderen, zdi pa se, zaupljivo soliden. Onišje je iz sive litine, in iz 1600 kubikov delovne prostorije pride 62 konjev (po SAE) že pri 4700 vrtijah v minutih. Na motor z Otoka je pritrjen kontinentalni menjalnik iz velike nemške tovarne ZF — vse štiri prestave so sinhronizirane.

Ceprav je volan nameščen zelo vodovrnino — po tovornjaško — ti prva sinhronizirana prestava pomaga, da se ti kmalu zdi, kot bi vozil osebni avtomobil. Ko bi bil IMV 1000 B opremljen še s servozavozrami — obstajajo, da jih bo v prihodnje mogoče dokupiti — bi skoraj ne vedel, da imaš za hrbotom še sedem potnikov.

Velik nakladalni prostor

Motor spredaj poganja prednji kolesi. Prav tako kot pri starem dvotaktnem

Cena IMV 1000 B:

Turist	- Ndin 36.100
Kombibus	- Ndin 33.000
Servis	- Ndin 28.300
Sanitet	- Ndin 35.100
Barve:	siva, zelena, modra, bela (sanitet), dvobarven (turist).

Vozilo za test nam je dala na voljo Industrija motornih vozil, Novo mesto.

IMV, ki ga bodo še v prihodnje izdelovali za tiste kupce, ki so jim dvotaktni posebno pri srcu, so nam dejali v tovarni. Motor in pogon v enem kosu se nam zdi za dostavno vozilo zelo smotrn. Ker so motor, menjalnik, diferencial in ročna zavora osredotočeni v prednjem delu vozila, ostane za njimi prostora ploščad, ki je na utesnjuje noben agregat in dno je ravno.

Za dokaz smotrnosti pogona in motorja spredaj naj bo dovoljeno primerjati IMV 1000 B z enakim vozilom VW. Nakladalni prostor IMV je večji: dolj je 2,76 metrov (VW 2,7 m), širok 1,53 m (VW 1,5 m), in visok 1,45 m (VW 1,35 m). Tudi dostopenje je laže.

Zadnji del »koristnega prostora« omejujeta notranja pokrova blatinikov — pa ne preved. In všeč nam je, da so rezervno

ko, tako kot že pri novejših dvotaktnih IMV, pritrdirli pod dno avtomobila.

Naj kar naravnost povem, da z našim kombibusom nismo tovorili, ampak je bil tudi tovor tisti, ki je povedal, kako potuješ z IMV 1000 B.

Trese voznika, potnikov pa ne

Tako je bila tokrat naša najdaljša testna vožnja veliko bolj množična kot ponavadi. S kombibusom, ki je bil pobaran kakor turist, je potovalo po Jadranski magistrali do Karlobaga in nazaj čez Liko, in skozi Črnomelj v Ljubljano, šest spogumnih mož, ki so verjeli preskušenemu vozniku in tudi prototipu. Z nami je šlo tudi šest zajetnih zavojov, saj lahko zadnja sedeža zloži, da nastane zadaj velik prostor za prtljago, ki jo z lahkoto dosežeš skozi vrata na zadnjem delu vozila.

Tako natovorjeni IMV se nam zdi kot nujnost za turistična potovanja, saj se prtljaže pelje v prostoru med zadnjima kolesoma, kjer ljudem ni preveč udobno — voznik pa je tako v službi in se mora dati na plačo pretresi na sedežu nad prvim kolesom. Turisti potujejo v najudobnejšem prostoru v avtomobilu — med prednjima in zadnjima kolesoma.

Sopotniki, ki smo jih povabili na test, so bili strogi kritiki, vajeni osebnih avtomobilov. 30-letni inženir je hvalli udobne, debelo oblažljene sedeže, 20-letni študent naglo vožnjo. 27-letni absolvent se je protivalel, da se avto zračiti samo s prednjimi. In 25-letni mehanik je ugotovil, da je se zataknila ključavnica na desnih vratih in da pomicnih oken ni mogoče dovolj varno zapreti pred tatovi. 34-letni profesor je sodil, da motor preveč rohni. Vsem pa je bilo všeč, da smo tako naglo prišli na cilj.

Mojster za ovinke

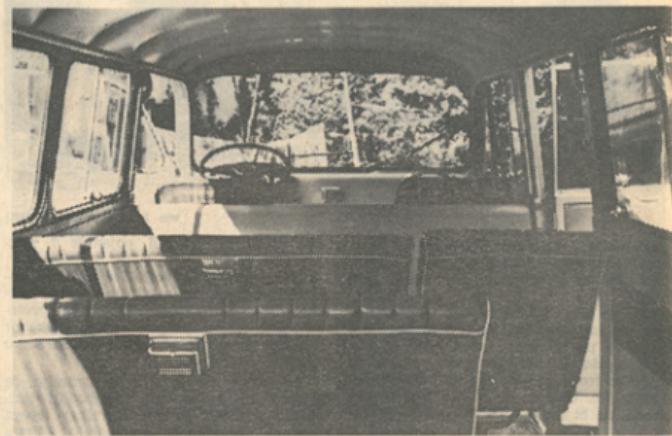
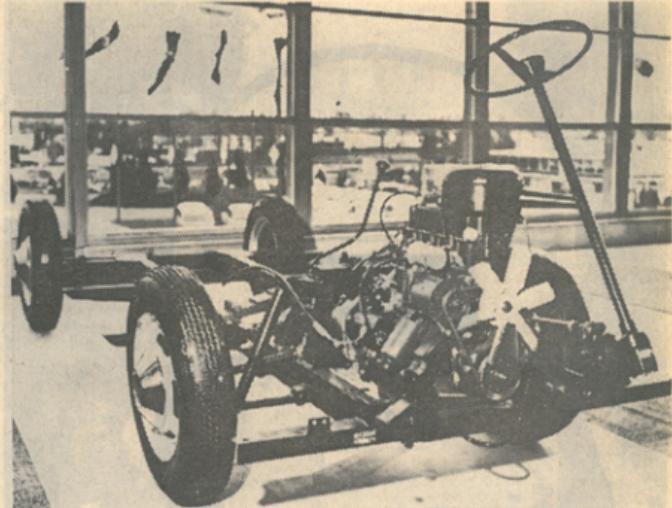
Naglo potovanje ni le zasluga močnega motorja, ampak dobrega podvozja, posamezno obeslenih koles in, sodimo v veliki meri tudi prednjega pogona.

AUTO zelo dobro pospešuje. Posamezne prestave sežejo razmeroma visoko — pri 4700 vrtiljih motorja v minutu vozis v prvi s hitrostjo 25 km na uro, v drugi 45 km na uro in v tretji 75 km na uro. Prav zaradi tega te prednji kolesi, če le pravi čas prestavis navzdol, zanesljivo izvlečijo iz ovinka. Na Jadranski magistrali se je IMV 1000 B izkazal: gume so sicer nekajkrat zelo divje »zavijale«, toda nikoli nas ni zaneslo. Fotovali smo hitrejši kot marsikateri mali osebni avto. Iz Ilirske Bistrike do Karlobaga smo potovali tri ure — povprečna hitrost 60 km na uro. To se zdi spríčevalo, da je avto mojster za ovinke.

Tudi na zelo slabih cesti med Karlobagon in Gospicem, ki komaj zasluži ime cesta, se kolessa tudi pri ostrem pospeševanju niso zavrtela v prazmo.

Slabša se nam zdi lega na gladki cesti z dolgimi svavlovimi. Sodimo, da za takšno cesto prednje in zadnje vzmeti niso najbolje ugašene, saj začne avto skimati (smučarji bi reki, da ga zabija).

Seveda najbrž potniki v turističnem avtobusu ne žele, da se s hitrostjo okrog 100 podiši v ovinkih, da zelo ostro pospešuješ in da v vsaki prestavi izkoristis





vse foto: Marjan Zaplatil

moč motorja do konca. Tudi pri testu nismo vozili vedno tako divje, pa so se potniki vseeno pritoževali, da motor zelo rohni.

Ko so nam dali avtomobil na preskušenje, so nas opozorili, da gre za prototip, in da bo pri serijskih avtomobilih, ki pridejo te dni s tekočega traku, zvočna in toplotna izolacija pokrova na motorju veliko boljša. Upamo, da bo res. Res bi bilo škoda, da bi se bolj ne izpopolnili dobre avtomobile.

Izmerili smo namreč, da IMV 1000 B edilčno pospešuje. Ker tudi pri osebnih avtomobilih merimo pospeške tako, da sta v vozilu le dva potnika, smo bili pri meritvah v kombiju štirje potniki. Do hitrosti 80 km na uro pospešuje IMV 1000 B tako dobro, kot nekatere mali osebni avtomobili.

Najvišja hitrost je precej nad povprečjem te vrste vozil.

Podedovane zavore

Novi IMV je podedoval zavore od precej počasnejšega dvotaktnega avtomobila. Res je sicer, da z dvotaktnim motorjem ni mogoče zavirati in so morale biti zavore že od vsega začetka močne in predmetnizirane, vendar sodimo, da bi IMV 1000 B na škodovale boljše. Tovarniški strokovnjaki so pri preskušanju prototipa izmene-

rili povprečni zavorni pojemek 7 metrov/seks.

Naše vozilo, na voljo žal nimamo natančnih naprav za merjenje zavorne razdalje, je slabše zaviralo. Morda pri prototipu niso dobro nastavili zavor. Vsekakor sodimo, da se izplača doplačilo za servo zavore.

In naj nam v tovarni ne zamerijo, če sodimo, da so se pri proizvodnji turističnih prikolic naučili marsikaj lepega tudi za opremljanje avtomobilov. Vrata pri novem IMV veliko bolje tesne kot pri starem, preobleke in obloge so skrbno in lično pritrjene. Kar žal pa nam je bilo, da si oblikovalci opreme niso domisili bolj priročno vijaka, ki drži vzvode, na katerih je obeseno rezervoarno kolo. Kadar imaš v zadnjem delu avtomobila veliko prtljage, vijak le težko dosežeš in zamejjava kolesa traža daje, kot bi bilo treba.

Avt je narejen tudi iz mnogih malenkosti. Ne vem, zakaj niso tisti, ki so ga opremljali, izdali še nekaj dinarjev za zaslono vozniku, kadar vozi proti soncu, če so se že toliko potrudili, da so med pregledne instrumente namestili še kontrolni lučki za nezasenčene žaromete in parkirne luči.

Najbrž bi tudi ne bilo narobe, ko bi vgradili nekoliko trdnejše stikalo svetlobne sirene in krepitev pravil glavo na ročici utripalk, saj sta stikalo in ročica že

po nekaj tisoč prevoženih kilometrih sklepetala.

Nerodna se nam zdi tudi zaskočka na ročici ročne zavore.

Vse to so opombe na rob dobremu avtomobilu, ki mu med vrstniki po pospeških in hitrosti dolgo kdo ni kos.

Prepričani smo, da jih bo kmalu veliko na naših cestah in te fant na črpalki ne bo več imel za norca, če se bo z novomeškim kombiljem ustavl pri cevi, ki toči bencin in ne meseanci.

Tudi tako se nam je godilo, ko smo bili za Janeza Bonda.

Naše meritve

(testni avtomobil je prevozel 5.000 km)

Največja hitrost: 112,8 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 3 km — v vozilu 6 oseb — samo z vozilom 118 km/h).

Kilometer brez zaleta: 47,8 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 108 km na uro.

Pospeski (v vozilu so bili stari osebci):

- od 0—40 km na uro: 5,8 sekunde
- od 0—60 km na uro: 11,2 sekunde
- od 0—80 km na uro: 22,7 sekunde
- od 0—100 km na uro: 46,5 sekunde

Poraba goriva:

● povprečna poraba goriva pri testnih vožnjah: 13,6 litra na 100 km

● na potovanju: najmanj 11,2 litra goriva na 100 km (povprečna hitrost 47 km na uro); največ 14,8 litra goriva na 100 km (zelo strm vzpon s polnim plinom) na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 104 kilometre na uro) 13,2 litra goriva na 100 kilometrov.

Natančnost merilcev hitrosti:

- kazalec na 40, resnič. hitrost 38 km/h
- kazalec na 60, resnič. hitrost 56 km/h
- kazalec na 80, resnič. hitrost 75 km/h
- kazalec na 100, res. hitrost 94 km/h

Technični podatki

Motor: Stirvaljni — Stiritaktini — vrstni — vrtnina: in gib: 76,2x88 mm — gibna prostornina: 1622 Kubikovih — kompresija: 1 : 7,2 — moč 65 KM (SAE) pri 4700 vrtljajih v minutah — največji navor 12 kpm pri 2000 vrtljajih v minutah — vodno hlajenje s črpalko in termotrom — nočno mazanje — v kartuži 3,7 litra olja — padutini uplinjalni — mehanična črpalka na gorivo — napetost 12,5 — dinamo 250 W — posoda za gorivo: 40 litrov.

Prenos: meči: motor sprejet, pogon prednji kolesi — enokolensna suha sklopka — mehanični s štirimi synchroniziranimi prestavami: D: 4 : 1, II: 2,28 : 1, III: 1,37 : 1, IV: 0,668 : 1, vratrava: 3,9 : 1 — prenosno razmerje v diferencialu 5,83 : 1 — pnevmatike: 6,00 — 16 (z zadrževalci).

Podvozje: Sastoji se z vjavljenimi kolesi z zadnjimi — prednjimi kolesi z nečesar obesah, listnatimi vzvodi, hidrauličnimi teleskopickimi blasfilev — zadnji kolesi — na vzdoljinih niznikah, vavilne vzvodi, blasfilevi — na vseh štirih kolesih bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na prednji kolesi.

Karoserija: Iz jeklene pločevine, z vjavki pretvrgena na lastjo — indeksuje štiri različne karoserije za vozila turistične komercne in servisne v kombiju — turistična: širina 1,79 m — vrlina 1,45 m — medozna razdalja 2,46 m — razdalja med zadnjima kolesoma 1,335 m — razdalja med prednjima kolesoma 1,4 m — velikost galaganega prostora: dolžina 2,76 m, širina 1,53 m, višina 1,45 m — najmanjša višina do električne: pravno vročilo 255 mm, polno vročilo 220 mm — dovoljena skupna teža 2400 kg — zadevna vagonija 1310 kg (kombini), 1410 kg (turisti), 1250 (servis), 1486 kg (sanitetski) — rajdnji krog 11,5 m (od skrajne leve do desne 3,50 zavrtjava volana).