

test

# IMV 1600 SUPER B - TURIST

Martin  
Česenj

fotografije:  
Marjan  
Zaplatal

Mini avtobus za maksi družino



Prav zdaj, ko voznik, ki trešči v drevo boj, toži za razlitim bencinom kot za zvito pločevino, smo preskušali kombi. En sam motor, ena sama posoda za gorivo, pa devet sedežev. Na testno vožnjo smo se popeljali vsi iz redakcije Avta, tudi tajnica, ki venomer tarna, da je kar naprej samo doma. Socialnih razlik niti bilo: toda šele potem, ko so se izbirčni domenii, kje bo kdo sedel.

Dolenjec, ki brni po angleško, je naš znene že izpred petih let – ko so v novomeški tovarni zamenjali dvotaktni motor s štiritaktnim in pridigli še menjalnik nemške tovarne ZF.

Tecaj smo rekli: kombi testiramo tudi zato, ker ne vemo, po čem bodo jutri osebni avtomobili. Nov motor v muzejski pločevini smo takrat namenili vremenu Janezu Bondu – in če bi ta v resnicu živel, bi komaj verjel, kako natanko se ponavlja zgodbovina: že spet ne vemo, koliko bomo, odsljev odstavali za osebne avtomobile, spet smo se spomnili na kombi. Če boste na nedeljsko vožnjo povabili še vse tete in strice, bo izlet kajpak cenejši, vaše ime v rodbini pa neprimerno uglednejši.

Seveda se šalim. Toda komur sta žena in družinska sreča poklonili še kopico otrok, naj razmisli: sedež v IMV kombiju velja le za polovico več, kot sedež v fičku. Ves čas bo imel družino okrog sebe!

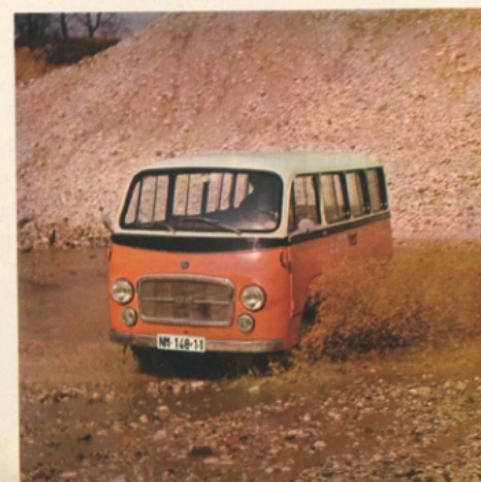
#### DEVETORICA POD ISTO STREHO

Testni avto je bil belo-črno-rdeče pisan, namenjen turistom. Nasloho se kombi v zadnjih letih ni dosti spremenil, a je pridobil na obleki. Služi prevoznikom, gasilcem, reševalcem, serviserjem in izletnikom. Če ste romantik, navdahnjeni za popotovanje v dvoje in vam niti pri delu ne zapusti spremnost v prstih, lahko sedeže sami zamenjate z ležišči, njej pa zaupate izbiro zaves. Skupna spalnica in taborni ogenj sicer ne sodita več v poglavju o avtomobilizmu, ni pa rečeno, da sta očeve.

Ceprav precej okoren za oči, je IMV 1600 kot osebni avto. Voznik z dovoljenjem. B kategorije se mora privudit zavljivanju okrog vogolov in uvrtnate vožnje. V tovarni privijejo le levo zunanjé ogledalo, takoj smo doplačali še za desnegal. Občutek, da vse, kaj je na drugi strani avta olajša vožnjo skozi mestno gnečo.



Potnikom so namenjena le ena vrata: del prednje klopi je treba med vstopanjem umakniti.



Robata zunanjá podoba ne privlači. Oblika je že vrsto let enaka in se prička s sodobnostjo. V primerjavi s volkswagni, fiat in fordi iste sorte je IMV turist že daleč od lepotе. Oprema je omejena le na najnajnejše, kljuke so trde in neubogljive, vrata loputajo s kovinskim prizvokom.

Oboč volana je kot v tovornjaku: skoraj vodoraven in trd. Voznik bi zaslužil več udobja. Sedjež je prekratek, premikal sem ga lahko le s pomočjo kladiča, naslonjalo je prenizko. Ročica ročne zavore je preveč pri tleh, zatič je primitiven. Stikala na tleh za kratke in dolge luči smo se vsi že zdavnaj odvalili. Hvalim prestavno ročico, ki zahteva ob bok spuščeno desnico, je pa lahkoknatna in natancna. Vse prestave so sinhranizirane – pomembna podobnost z osebnim avtomobilom.

Armaturalna plošča je dovolj popolna po brez okusa vstavljeni v golo, pločevinasto okolje. Saj nočem biti pretirano izbirčen,



vendar voznik turist hoče več od voznika, ki razvaja mleko. Tako pa šofer in sopotniki na desnem prednjem sedežu sedita daleč vsaksebi, vmes je gibaš pokrov motorja in pločevinast predal za drobnjarije, na slabih cesti butata z glavama ob strop in se ne slišita, ker motor preveč hrumi. Motor v prostoru za potnike je sicer pravna reč, če je treba v delju doliti olje ali vodo, postane pa zoprn, če se hudo pokvari. Zaradi pokrova motorja je na obeh koncih malo prostora za noge, gumaristi rob na pokrovu pa tako slabostni, da se mi je luža, čez katero sem peljal, viliš v čevelj.

Precjer na boljšem so sopotniki onstran nizke predelne stene: sedijo na treh oblazinjenih klopih, ki so sicer višje, pa prav nič slabše kot v poprečnem osebnem avtomobilu. Dve klopi sta na pod priviti z vijaki, zadnja je pomicno vpeta. Vse tri je zlahkoto moč izvleči. Avtobus postane tovorjak. Ker sta pogonski in prenosni mehanizem v nosu, je na kladalni prostor prostoren, z ravnom podom. Venj silita le blatnika zadnjih koles, ki so ju spremeno izkoristili kot polici za prtičajo. Rezervno kolo je prieto od zunaj. Vrata na desnem boku so namenili potnikom, zadnja vrata pa tovoru.

Klično obloženim stenam bi sodila boljša okna. Šipo so pomične, spranje ne zadržijo vetra in vode. Tudi po vsakem temeljitem pranju smo morali avto znotraj obrisati.

Zadnja prema z vzvojno vzmetjo vraca udarce gubasti precjer bolj milo od prednje listnate vzmeti, pa je vožnja v zadnjem delu tudi udobnejša.

### ČE JE PRAZEN, JE DIRKAČ

Natančna ura je dokazala, kar sem vedel že v križiščih. Staromoden a žilav motor, ki je doma na Otoku in gatam tudi izdelajo, požene IMV 1600 B živahnje kot sem sprva pričakoval. Resda pri tem pretirano hrumi, ampak turist mimogrede prehit marsikar Štirji ali petsedetnik. Dobri pospeški in velika končna hitrost sta delo 62 konjev, ki jih zmore 1600 kubični motor že pri 4700 vrtljajih v minutih. Vsako priganjanje čez te vrtljaje je odveč. Na letališču smo pretikali pri številki 5100, dobitec je bil po komaj opaziti. Se hujšemo prisilevanju se motor upre z nezmožnim ropotom in z nenadno izgubo moći. Kar zadeva gorivo smo bili zapestani. Tudi zaradi lastne neprizlavosti. Črpalkarji so nas prepričali, da hoče motor super bencin in šele pred koncem prekušnje smo prebrali tovarniško priporočilo – da se motor zadoljil tudi z navadnim bencinom. Toda, kakorkoli že, komaj 40 litrska posoda je bila kar naprej prazna. Predvsem v mestu je IMV 1600 velik požeruh, visoko popračni porabi celega testa pa

potrebuje še dodatni bencinski grelec (tvorvarna ga vgradi za doplačilo), ki uspešno preganja mraz, a je tudi kar naprej želen.

Štiristopenjski menjalnik – prestave so bolj prilagojene obremenjenemu kot pa praznemu vozilu – je tik za motorjem in dosti pripomore k obtežitvi prednje preme. Tako kot motor in menjalnik navdušita, tako zoporno razočarajo zavore. Štirje bobni že ob rahlem pritisku na pedal cvilijo, primejo veselj drugače. Zavore so za tolikšno hitrost kot jo vozilo zmore, in za skoraj tisoč kilogramov tovor mnogo preslabe. Pedal učinkovite preveč ne posredno, da bi bilo moč mehko ustaviti. Pri ostem zaviranju se mi je zdele, da zavore neenakomerno popuščajo, saj je avto opjetel. Najhujšega so nas resili mehaniki, ki so zadnji čas opazili, da se cev zavorne tekočine drgne ob platišče.

Skupinski izlet smo službeno izkoristili na stari – nekaj glavnji – gorenjski cesti. Tam je malo prometa pa veliko ovinkov. Posamično obeslena koiesa, pravščna obremenitev prednjega dela in prednji pogon so imeli pri izredni popravnici hitrosti prvo besedilo. Novomeški kombi zahteva voznika, ki se v ovinku ne ustraši malec pretrdega volana, ampak zna prav čas pretakniti navzdol – in avto ostane na cesti. Občutek, da se zaradi precejšnje višine lahko prevrne, je varljiv; saj sem šel z močnim pretiravanjem dosegel, da se je zadnje kolo za

centimeter dvignilo. Precej druže pa je bilo, ko smo pod zadnjo klop namestili pol tone svince: prednja kolesa so izgubljala stik s cesto, avto je bilo silno težko prisiliti, da je vozil naravnost.

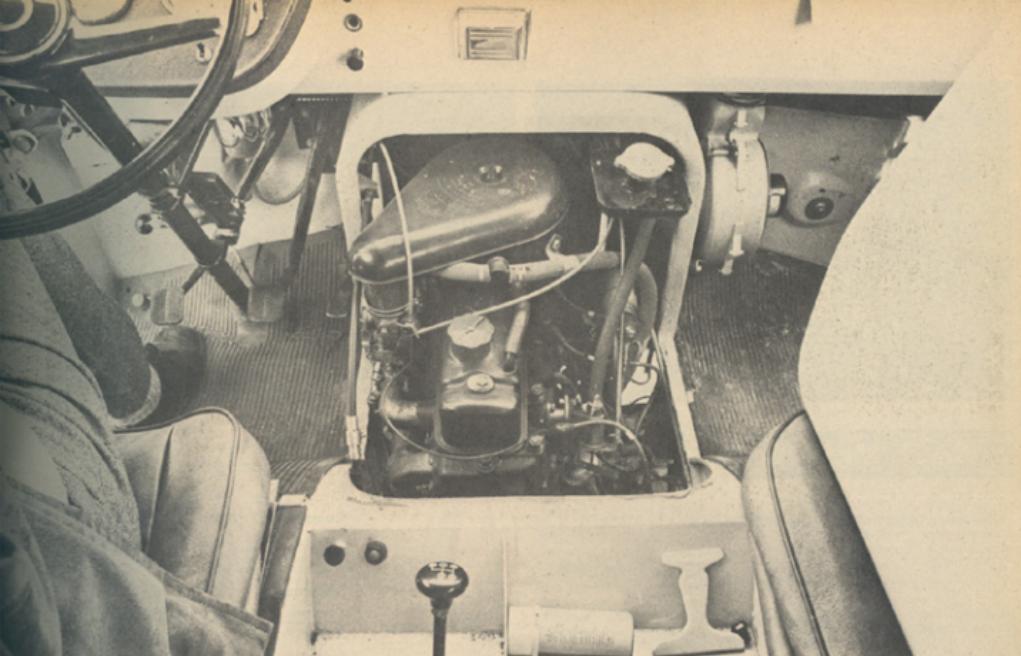
Nesoglasje v vzmetenju je opaziti najbolj na valovitem cestšču, ko začne kombi pokimavati. Potniki v zadku tega skoraj ne opazijo, huje je na prednjih sedežih.

Toda hkrati naj ga tudi opravčim: mal avtobus konec koncas za dirkanje, le redkokdo si z njim protirano drveti. A če sem zaradi bogatejše opreme in lepše oblike hvali njegove vrstnike, naj zdaj dodam: na asfaltnih ali peščenih zavojih, na suhih ali mokrih tleh je izvrsten. Nisem se zaradi kombija, ki bi bil v teh rečeh boljši.

**Cena:**  
68.384,75 din  
**Zavarovanje:**  
obvezno: 983 din

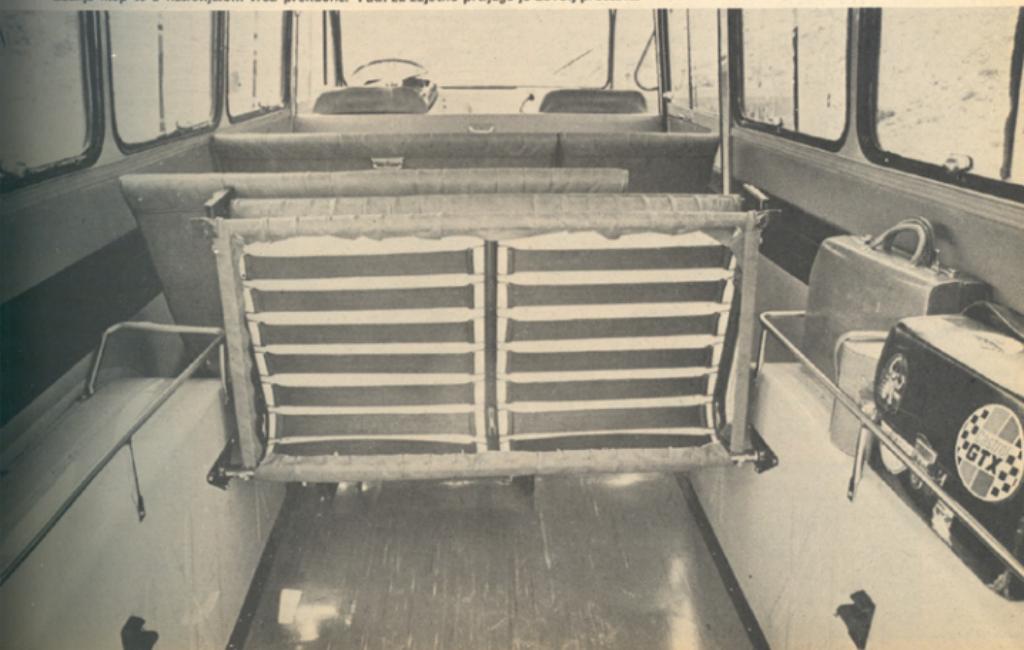
**kasko brez franšize:**  
5970 din  
**Cestnina:**  
675 din

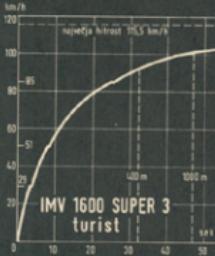
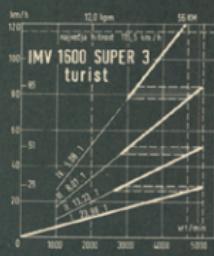
**Proizvajalec:**  
Industrija motornih vozil, Novo mesto



Motor v kabini: v napoto nogam, zopno za ušesa in nepriravnvo za večja popravila.

Zadnja klop se z naslonjalom vred prekucne. Tudi za zajetno prtljago je dovolj prostora.





## NAŠE MERITVE

## TEHNIČNI PODATKI

Testni avto je pred meritvami prevozil 3100 kilometrov. Med meritvami sta bili v avtu dve osebi, posode za gorivo pa polna.

Največja hitrost: 115,5 km na uro (zalet 4 km, poprečje štirih meritiv)

### pospeški

400 m brez zaleta: 32,4 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 92,0 km na uro)  
1000 m brez zaleta: 47,0 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 101,0 km na uro)

0—40 km na uro: 5,2 sekunde  
0—60 km na uro: 10,6 sekunde  
0—80 km na uro: 21,0 sekunde  
0—100 km na uro: 44,9 sekunde

### prožnost

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 50,3 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 110 km na uro)

### poraba goriva

Na potovanju: najmanj 11,0 litra na 100 km; na največ 15,2 litra na 100 km; na avtomobilske cesti 13,9 litra na 100 km (poprečna hitrost 95 km na uro); po mestu: najmanj 12,3 litra na 100 km; na največ 15,0 litra na 100 km.

Poprečna poraba na testu: 14,6 litra na 100 km  
Peraba olja: minimalne

### natančnost merilnika hitrosti

Kazalec na 40, resnična hitrost: 37,0 km na uro  
Kazalec na 60, resnična hitrost: 55,0 km na uro  
Kazalec na 80, resnična hitrost: 73,5 km na uro  
Kazalec na 100, resnična hitrost: 92,0 km na uro  
Kazalec na 120, resnična hitrost: 110,5 km na uro

### Motor spredaj poganja prednja kolesa

#### motor

##### Valji

##### Glavni ležaji

##### Hlajenje

##### Vitina

##### Giba

##### Gibna prostornina

##### Odmična gred

##### Kompresija

##### Upravljanje

##### Crpalka za gorivo

##### Ojni filter

##### Največja moč

##### Specifična moč

##### Največji navor

— 4. vrzni, nameščeni vzdoljno, blok in glava iz litige železa

— 3

— vodno, termostat, črpalka, ventilator

— 23,0 cm

— 89 mm

— 1622 kušnikov

— 1. ob strani (veriga)

— 7,21 (gorivo 80–86 oktanov)

— vložki podpolovi, zenith 34

— mehanična

— v glavnem toku

— (2 KM (SAE) oziroma 56 KM (DIN) pri 4700 vr/min

— (3 KM (SAE) oziroma

— 34,5 KM/liter (SAE) oziroma

— 12,0 kpm (SAE) pri 2000 vr/min

#### prenos moći

##### Sklopka

##### Menjalnik

— enokolumna, suha

— štiristopenjski, sinkroniziran, pravstava ročica v sredini (na tleh)

— četrti 1,000:1

— tretji 1,37:1

— druga 2,29:1

— prva 4,1:1

— vzvratna 3,9:1

— 5,86:1

#### Preostava razmerja

##### Diferencial

— enokolumna, suha

— štiristopenjski, sinkroniziran, pravstava ročica v sredini (na tleh)

— četrti 1,000:1

— tretji 1,37:1

— druga 2,29:1

— prva 4,1:1

— vzvratna 3,9:1

#### VOZ

##### Oblika

##### Kareserija

— kombinacija, 4 kolesa, 9 osi

— z koničnimi plodenimi šabojci (z zavijanjem, oglatih cevi) je pritrjena z vijaki

#### obese in vzmetenje

##### Prednja prema

— posamezne obese, prščna

— vodila, prečna listnata vzmet, teleskopski blazilniki

##### Zadnja prema

— vzdolžne nihalke, vzvojne

— vzmet, teleskopski blazilniki

#### volan

##### Konstrukcija

— prenos s poljem,

— preostava 18,3:1

— 11,5 metra

— 3,7

#### zavore

##### Konstrukcija

— bobnaste na vseh štirih ko-

lesih

— mehanična, na prednja kolesa

#### Ročna zavora

### kolesa

#### Plišatička

#### Gume

— 4 1/2 K x 16, jeklena, prešana  
— običajne, tiger 6,00 — 15 T

#### oprema

##### Akumulator

##### Dinamo

##### Zarometi

— 12 voltov, 56 Ah

— 250 vatov

— 2, naložljiva, 2 navedeni me-

##### Zadnje leži

##### Varovalke

— 2, običajne

— 6, nameščene levo pod ar-

##### Brisalniki

##### Brizgalka

##### Kurjava

— maturno pličko

— 1. obrot (dopolnilov v mi-

##### — mehanična

— občajna, skoz reže pod

##### Zračenje

##### Notranjost

— prednjih šipov

— zadnjih v tempi iz umetnega

##### Dvigalo

##### Vetna kipa

##### Zaščita podvozja

— usnja

— sedeži in tapeta iz umetnega

##### mere in teže

##### Delžina

##### Sirina

##### Vilna

##### Medosna razdalja

##### Kotolek

##### Najmanjša razdalja

##### do cestišča

— 4316 mm

— 1750 mm

— 1100 mm

— 2400 mm

— spredaj 1325, zadaj 1400 mm

##### Prazno vozilo

##### Ostežba

##### Dovoljena skupna teža

— 255 mm (prazno vozilo) ozirno

— 220 min (polno obremenjeno vozilo)

— 1410 kg (pripravljeno za vozilo)

— 900 kg

— 2400 kg

#### vzdrževanje

##### Posoda za gorivo

— 40 litrov

##### Hladilnik

— 6,5 litra (skupaj s sistemom

##### Karter

— za ogrevanje)

##### Menjalnik in diferencial

— 3,7 litro, menjava na vsakih

##### Pritisak v gumenih

— 10.000 km

##### Pritisak v zadaju

— spredaj 3,0 atm

#### zmogljivosti

##### Hitter v zadru

— preostav 1000 vr/min

##### Srednja hitrost bata

— pri maksimalni moči

##### Moč na tono praznega

avta + voznik (75 kg)

##### Moč na tono pohi

načrtnega avta

— 26,5 km na uro

##### Hitter v zadru

— 13,9 m/sek

##### Moč na tono praznega

avta

— 37,7 KM (DIN)

##### Peraba na uro

— 23,3 KM (DIN)

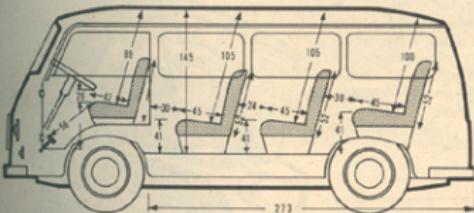


Telefon: Čerkez 88-530 in 88-531

Telegram: ETA Čerkez

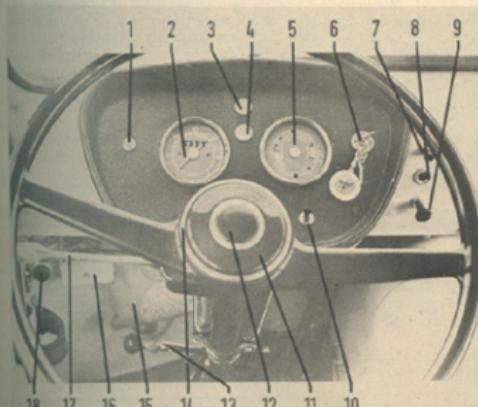
Telexprinter: 34319

**ETA izdeluje grelne plošče, cevne grelce, kapilarne termostate za regulacijo temperatur v električnih pečeh, bojlerjih, pralnih strojih in pečici v električnih štedilnikih.**



#### Notranje mere (cm):

Širina pri komolcih spredaj 150, zadaj 155, 105, 102; Širina prednjega sedeža 44, zadnjih klopi 142, 96, 94; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega nadstojanja 360; pomik voznikovega sedeža 18; odprtina vrat (višina x širina) spredaj 107 x 98, v sredini 126 x 76, zadaj 126 x 100; širina poda v prostoru za potnike v sredini 152, zadaj (med kolesi) 105.



1 – stikalo parkirnih luči in zavorom, 2 – merilnik hitrosti, 3 – stavek kilometrov, 4 – kontrolna lučka utripala, 5 – merilnika goriva in temperature hladilnega tekočina, 6 – stikalo vija, 7 – stikalo ventilatorja, 8 – vtičnica, 9 – čok, 10 – stikalo brisalnikov, 11 – svetlobni signal, 12 – troblja, 13 – ročica ročne zavore, 14 – stikalo meglenk, 15 – posoda z vodo za pranje šipe, 16 – varovalke, 17 – ročica utripala, 18 – brizgalka.

## REZULTATI

vitez

7 Na zunaj daleč od lepote, dolgočasen. Škatlasta karoserija ne more več prikrivati let. Barvni make-up je že dalj časa enak.

prostornost

9 Izjemno prostoren avto za devet oseb ali za 990 kilogramov tovora. Raven, štirkotken pod, velike odprtine vrat. Na tesnem sta le voznik in potnik na prednjem desnem sedežu.

upravljanje

8 Zaradi okornega volana se mora voznik potruditi za natančno voženje. Natančna prestavnica ročica, vse prestave so sinhronizirane. Nepriskladieno nožno stikalo za luči, skoraj nedosegljivo ročica ročne zavore.

vidljivost

8 Pregleden na vse strani, željal sem si večji zunanjii ogledali. Dobri žarometi, slabe megleknji. Temeljni brisalniki, brizgalka za prednjino šipo.

največja  
hitrost

9 115,5 km na uro. Zelo hiter kombi.

pospeški

9 Odlično pospešuje. Prazen je kos mnogim osebnim avtomobilom.

poraba  
goriva

7 Motor je požrešen. Pomaga mu še bencinski grelec.

lega  
na cesti

9 Precej nad poprečjem. Prednja kolesa se sploh ne zavrtijo v prazno. Šele ob močnem pretiranju vanju sili iz ovinka prednji konec. Naložen zahteva pazljivega voznika.

udobje

8 Ker je razmeroma visok, je vstopanje težavno. Brez dodatnega grelca bi potnike zeblo. Zračenje le s prepahom.

motor

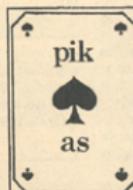
9 Ni moderen, je pa trpežen. Tudi ob mirni vožnji zganja preveč hrupa.

zavore

7 Bobnaste na vseh štirih kolesih, ročna zavora na prednja kolesa. Prijemljo neenakomerno in zato ne vzbujajo zaupanja.

oprema

7 Razmeroma špartanska, a lična: plastične tarte pete in prepoga, 3 lučke za osvetjevanje notranjosti, vtičnica.



SRAJCA  
ZA VAS  
PIK AS

TREVIRA

- NA POTOVANJE S SRAJCO  
PIK AS, VZDRŽEVANJE JE  
ZELO ENOSTAVNO. HITRO  
SE SUSI, LIKANJE NI PO-  
TREBNO