

Glej ga, zlomka! Vaelej, kadar smo preskušali kombije, so se podražili osebnih avtomobili ali pa bencin. In ker pri avtomobilističnih revijah ni ravno navada, da bi testirali večja vozila od petseadežnikov, bi bila to lahko voda na naš mlin. In bi rekli: berite test minibus, kajti v njem je veliko sedežev in vožnja je zato cenejša!

Pa kaj, ko tudi nam niso všeč visoke cene. Zato prisežemo, da je zveza med našimi testi in podražilci – tokrat je poskočil prometni davek – povsem naključna. Če ne, bi preskušanje kombijev že zdavnaj opustili!



Minibus 2200 D iz Novega mesta je in ni nov avto. Da ni, pravim zato, ker je na bliskovit pogled skoraj prav takšen, kot smo ga vajeni že nekaj let: malce okoren, preoglat, bolj tovarnjaški kot zapeljivo moderen. Čeprav je lani dobil večjo prednjo sipo, očje črte pod okni in na novo oblikovano masko na nosu.

Nov pa je zaradi spretnješe ureditve notranjosti, zaradi »dolge« izvedbe, ki omogoča prostor za dvanajst oseb in zaradi Mercedesovega dizelskega motorja, ki so ga začeli vgrajevati lani.

Preskusili smo »podaljšani« minibus s petimi vrati (šestem tudi tista na zadku) in z devetimi sedeži. Zanj je dovolj, če ima voznik dovoljenje B kategorije. Če pa bi prostoren prtljažnik v zadku zapolnili s sedežno klopio, da bi v avto lahko sedlo dvanajst ljudi, zahtevalo bi že dovoljenje D kategorije. Tako hoče zakon; sicer pa sta obe različici, ne glede na število sedežev, enako veliki in enako močni. Naš minibus je bil torej prav toliko dolg kot sta IMV furgon ali kamionet. Ker pa ima minibus zadaj le eno os namesto dveh, se zdi še daljši.

Takšen avtoBUS v malem je krasna stvar, če imate sedem otrok in eno ženo! Ali pa, če

IMV 2200 D – MINIBUS

PULLMAN Z DIZLOM

Minibus za devet ali dvanajst oseb je lahko tudi poltovornjak – Dizel zmanjšuje stroške in udobje – Lepotec pa ni!

Ijubite sorodnike in skupinske izlete! Navsezadnje je moč sedeže prav urno izvleči – in že imate prostoren poltovornjak!

ZZLAHTONA IZLET!

Toda na pol tovarnjaško sedita le voznik in njegov desni sopotnik. Njuna sedeža sta široko narazen, da sta vmes motor in prestavna ročica, pa natančno nad kolesi, da je moč prešteti vsak udarec s ceste.

Tudi s hrupom sta ta dva na slabšem. Tresljaji dizla ti zlezajo po hrbtu, ropot seka naravnost v ušesa. Pokrov nad motorjem slabo duši zvoke in je neroden, kadar ga je treba dvigniti.

Toda vsi, ki so se peljali zadaj, so pritrtili, da se tam odlično sedi. Saj so dobili najudobnejši prostor v avtu – točno med prednjimi in zadnjimi kolesi. Sedeži so prevlečeni z umetnim blagom in obrobljeni s skajem. Na tleh je plastika, ki se jo zlahka očisti. In polica, ki se jo vsaj široki razpolavlja prtljažnik, je odeta z gumo. Takoj pohvalimo še odlični grelnik, ki požira enako nafto kot motor. Voznik ga vključijo s stikalom na armaturni plošči, ki je tako prirejeno, da samodejno ravna predgrevanje grelnika in omogoča dve jakostni stopnji. Grelnik ni od muhi! Celo pri zelo hudem mrazu smo odpirali okna!

Tudi dostop k zadnjim sede-

žem je skozi dvojna vrata ob strani mnogo pripravnejši kot k prednjima. Punca, ki bi se rada peljala ob vozniku, bo oblekla hlače ali pa tvegala drzen prizor. In ker je nos kombija strmo odsekan, na prednjih sedežih ni moč stegniti nog.

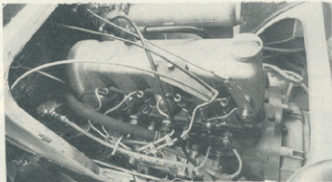
Voznik sedi pokončno in če hoče videti na vse strani, mora skloniti glavo. Zgornji rob oken je namreč prizrekel! Tudi brisalnika zamahneto preniko, drugih težav z vidljivostjo pa ni! Veliki vzvratni ogledali sta v veliko pomoč predvsem v mestni gneči, saj ne gre pozabiti, da zadnji konec 5,3 metra dolgega vozila ubira vogale po bližnjicah.

Kljub temu so se avta pri-



Tovornaška voznikovo okolje bi bilo z nekaj spretnimi potezami moč precej polepšati!

vadili že po nekaj kilometrih. Težave so ostale le na tesnih parkiriščih, ker je minibus dolg natanko toliko kot odmerjeni prostori, pa ga je dostikrat zelo težko stlačiti ob pločnik. Voznika pestijo velik rajdni krog, volan, ki je s 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke še zmeraj pretrd, in nerodna stikala, ki so nameščena brez vsakega reda. Ročica ročne zavore je po novem ob sedežu, zatika se pa prav tako kot včasih, ko je bila pod armaturno ploščo. Na sploh je voznikov delovni prostor najbolj zastarel del minibusa. In zdi se, da bi zadoščalo le nekaj »nežnih« oblikovalskih potez, pa se ne bi več počutili kot da vozimo OM, letnik 1950!



Mercedesov dizel v novem okolju: trpežen, prožen in preglasen

VSE V NOSU

To je formula, ki jo hvalimo pri osebnih avtomobilih, za minibus oziroma kombibus je pa še posebej pripravna: edino kar štrli v prostor za potnike sta blatnika zadnjih koles, ki neznatno zožujeta prtijažnik. Tako ni strahu, da bi se potniki spotalikali ob neravno dno, pa tudi če gre za tovor, ga je zlahka moč naložiti.

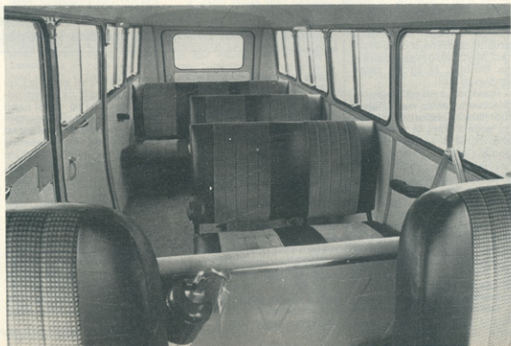
Štirivaljni dizel je prav takšen, kakršen poganja mercedese 220 D. Vbrizgavanje goriva opravlja Boscheva batna črpalka, motor z gibno prostornino 2197 kubikov pa zmore 60 KM pri 4200/min. Novo okolje je zahtevalo nekaj obrobnih

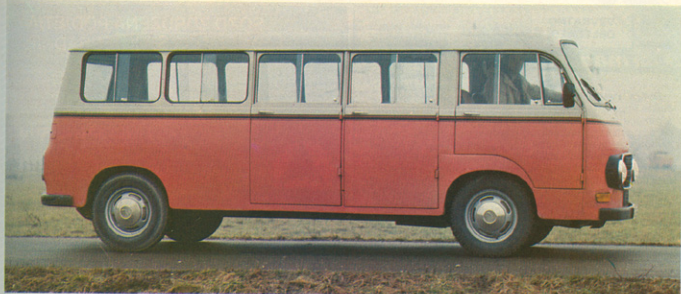
kov, ostal pa je štiristopenjski sinhronizirani menjalnik znamke ZF, ki so ga vgrajevali že tudi v novomeške kombije starejših letnikov.

Na sploh je menjalnik eden izmed najboljših kosov tega vozila. Ko se voznik privadi prestavne ročice, nekoliko ne-navadno nameščene vtrč s sedežem, je še isti hip navdušen. Pretikanje z vmesnim plinom, ki je pri težjih vozilih v navadi, je tu povsem odveč, celo sinhronizaciji prve prestave nimamo česa zameriti.

Nad vrtljaji motorja bdi črpalka za gorivo, ki ob pretiranju prekine dotok nafte: ob polnem plinu smo po merilniku hitrosti preticali pri 18, 37 in 65 km na uro. Motor in prenos moči sta usklajena za večje težnostne obremenitve, zato je odveč pričakovati »dirkaško« največjo hitrost. Tovarna obljuba 100 kilometrov na uro in testni minibus je obljubo izpolnil. Na ravni cesti smo izmerili tudi pospeške: z mesta do 80 km na uro pospeši minibus z dvema osebama v 35 sekundah, do 100 km na uro pa v 95 sekundah! Torej: premisli naj, kdor hoče z njim prehitovati! Čeprav ne zanikamo, da je moč s tem avtom, tudi če je poln »turistov« dosežati prav zgledne povprečne hitrosti.

Vsakik sproti ugotovljamo: kombiji IMV so mojstri za ovinke. Da bi spreminjali podvozje ni bilo nikakršnega vzroka. Kolesa so čvrsto na tleh, voznik si – kljub temu, da sedi precej visoko nad cestiščem – lahko





marsikaj privoščil. Seveda si z dizelskim motorjem med naglim vijuganjem ni moč veliko pomagati in tega se je treba ves čas zavedati. Tudi dolžina vozila nam ni dovolila, da bi preskusili na kateri meji bo minibus dvignil notranji kolesi. Konec koncev pa akrobati ne kupujejo poltovornjakov!

Vzmetenje je precej trdo le ob praznem vozilu; ko so vsi sedeži polni se prijetno zmehta. Res pa je, da se ne more otresti zoprnega pokimavanja na valoviti cesti. Voznika ves čas straši, da bo z nosom podrsal po tleh. In zavore? Očitam jim le, da primejo malce pre-



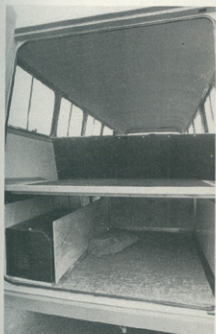
Prilagodljivo: pod pokrovom na nosu vozila se skrivata odprtna hladilnika in kontrolna palčica za olje

grobo in cvilečel! So pa zanesljive!

Tovarniška cena devetsetdeležnega minibusu 2200 D, z vgrajenima grelnikom in gasilnim aparatom je 179.993,40 dinarja. Od tu naprej je odvisno, kdo in zakaj ga kupuje. Gospodarske organizacije so oproščene prometnega davka, če pa boste segli po njem zaradi zasebnih užikov, se bo ta cena skoraj podvojila. Gospodarskim organizacijam ponuja tovarna IMV še dodatno ugodnost: vozilo lahko najamejo za dobo dveh let, z možnostjo odkupa.

Roko na srce: »podaščana« različica minibusu 2200 D je namenjena predvsem turističnim in prevozniskim podjetjem, hotelom, letališčem in vsem tistim, ki se jim bo nakup devet ali dvanajstsedležnega avtobusa obrestoval. Zato je kar čudno, da so ga opremili z dizelskim motorjem. Saj ni vseeno kaj prevažate: turiste ali mleko. Turistom bi bila zagotovo bolj všeč različica s tistim Renaultovim bencinskim motorjem, ki se pohvali tudi z ugodnejšimi zmogljivostmi.

Logika je pa v računicah: med preskušnjo smo izmerili povprečno porabo 12 litrov nafte na 100 kilometrov. In če upoštevamo, da smo večidel vozili z vključenim naftnim grelnikom, velja priznati: vožnja z novomeškim minibusom je za res poceni.



Dvoredni prtljajnik: za pregrado na levi strani je naftni grelnik

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: dizel – štirivaljni – štiritačni – vrtni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtina in gib 87 x 92,4 mm – gibna prostornina 2187 kubikov – kompresija 21:1 – največja moč 44 kW (60 KM) – DIN pri 4200/min – največji navor 125,6 Nm (12,8 kpm) – DIN pri 2400/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – vbrizgavanje goriva z Boschovo črpaliko – vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 490 W

Prenos moči: motor sprejema pogonja prednji kolesi – anokolnuta suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 K x 16, jeklena presšana – gume 6.50–16 (rigar)

Voz in obesa: minibus za 9 (ali 12) oseb – pet vrat – karoserija na cevni šasiji – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, prečna listnata vzmet, teleskopski blažilniki – zadaj vzdolžne nihajke, vzvojnja vzmet, teleskopski blažilniki – bobnaste zavore na vseh štirih kolesih – mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica na tleh – volan s polžem

Mere in teže: dolžina 5,278 m – širina 1,890 m – višina 2,015 m – teža praznega vozila 1700 kg – posoda za gorivo 33 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost (tovarna): (tovarna): 100 km na uro – poraba goriva (tovarna): približno 10,5 litra plinskega olja na 100 km

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL