

supertest



# VELIKO MAJHNIH NAD

TEKST: Tom Pleterski, FOTO: Marjan Zaplatil



# OG-VELIKE NOBENE

## IMV-RENAULT 12 PO 30.000 KM

Trinidesetsto kilometrov, ki jih ima na grbi naša superestna „dvanajstica“, v avtomobilskem življenju ne pomeni ravno zrelhet. Pri nas še toliko manj, če računamo, da naši avtomobili pozneje kot drugod zavijejo na pločevinasto pokopalnico. Predragi so, pa jih naši lastniki iz prve, druge ali kdo ve katere roke izjemajo kot limone do zadnje kaplje v stotoseči kilometrov. Pa še bolj jih bodo: medtem ko je R 12 pri nas v pol leta prevozil pot, za katero bi v rokah poprečnega jugoslovanskega lastnika potreboval dve leti, mu je zrasel greben za 6500 dinarjev — skratka, postal je toliko več vreden, da smo ga 30.000 kilometrov vzdrževali „zastonj“. Še dobro, da se je vmes „pocanil“ tudi dinar, pa so vsi računski skregani z uporabno matematiko, toliko bolj, ker smemo tako „pocanitev“ dinarja pričakovati tudi v bodoče, prav tako pa področje avtomobilov. No, problemov z inflacijo doma in po svetu ne bomo razvozlati ne v re ml. Precej lažje je bilo s problemi v zvezi z renaultom 12 — čeprav ne vedno.

Tako smo imeli prave muke z nastavitvijo uplinjača, predvsem nas je utrujal prosti tek. Po servisu „na 10 000 km“ je dobil motor v prostem teku oslovski kašel, in ni se ga otresel celih 10 000 kilometrov. Vmes je bil avto sicer na rednem servisu, vendar se z uplinjačem očitno ni nihče ukvarjal. Šelo po servisu „na 20 000 km“ so uplinjač nastavili tako, da motorja ni več treba s čokom pred vsakim semaforjem pripravljati k mirnemu teku.

Za „navdušenje“ nad servisom v ljubljanski „Avtohišni“ je poskrbel tudi mehanik, ki je ob menjavi olja v menjalniku in diferencialu (skupaj sta v istem obhaju) pozabil spodobno priviti vijak za nalivanje olja. Kakšnih 10 kilometrov pred Jesenicami je naredil pod avtomobilom — ki smo ga dan pred tam odjedali s servisa — „pok“ in medtem ko smo mislili, da je po pločevini udaril kamen, se je pod pokrovom motorja že pridno kadilo. Potem smo na Jesenicah zavili na servis „Viatorja“, ki sicer spravlja v red konkurenčne zastave. Z največjim veseljem so nam naredili zasilni vijak. Vsa ta „šlamparija“ ljubljanskega servisa nas je stala sicer le dobrih osem starih turočakov, pa dve uri čakanja in kup žuvec. Mislilo se nam je namreč 2000 kilometrov daleč — na dirko v francoski Le Mans.

### Prema in kronični „kljukitis“

Takle odpadki vijak je dotlej, dokler je bilu kakšen mehanik, še vedno majčkena trenutna sitnost, ki jo mimogrede pozabiš ob dolgo-trajni nadlogi, kot je nastavitve prednje preme. Po tistem servisu pri 15 000 km je začelo R 12 vleči v desno, vzroka za tako nenadno

spremembo pa žal nismo mogli ugotoviti. Potem smo pri servisu na „20 000 km“ prosili za nastavitve preme; poslej je avto vleklo v levo, dokler ob obisku v Novem mestu tovarniški mehaniki niso mimogrede spravili preme v red, na da bi nam to zaračunali.

Nekaj zagotovo drži: prednja prema je pri avtomobilu s pogonom na prednja kolesa zelo občutljiv kos, ki zahteva natančno nastavitve. Z uplinjačem in prednjo premo je tudi konec spiska najbolj nadležnih bolezni med prvimi 33 000 prevoženih kilometri.

Kronično pa je naša dvanajstica zbolela za „kljukitisom“. Bolezen je očitno že prirojena, saj smo jo odkrili že po prvih nekaj tisoč prevoženih kilometrih. Bolzelski znaki so zelo preprosti: kadarkoli že ali pa kdaj drugič kakšni ročici za odpiranje okna ali vrat postane dolgčas in si privoščijo izlet na tla. Z veseljem sodeluje tudi zapah na desnih prednjih vratih — tisti zobak kos, v katerega se ujamemo vrata, ko jih zaprete. Bolezen smo zdravili spriti: v glavnem sami in posegov niti nismo zapisali v spisek popravil: zdravilo so namreč vijak, nekaj spretnosti in dobra volja. To bi bilo glade napak in okvar vse. Ostale stroške nam je — z izjemo natrane jeklene pletenice za plin — povzročil predvsem „potrošni material“.

### Preobujanje

Najbolj „potrošne“ so bile „Savine“ gume. Že po dobrih 15 000 prevoženih kilometrih so bile na prednjih kolesih izrabljene čez še varna dva milimetra profila. Izbrali smo najbolj varčno pot in kupili še eno enako gumo in jo obenem s še nedotaknjem rezervnim kolesom privili spredaj; za rezervo pa obdržali eno od obeh izrabljenih gum. Potem smo pri 24 000 prevoženih kilometrih avto obuli v gume „michelin zx“.

Z novo obutvijo se je renaultu 12 občutno popravila loga na cesti. Avto, ki je prej na spolzki cesti ali pri ostrji vožnji drsel po vseh štirih kolesih spredaj bolj kot zadaj — z „michelinom“ začne soderavati pri veliko večjih hitrostih in še to samo spredaj in z volanom ter pravo ramo plina ga ni težko voditi v zeleno smer. Prednost „michelina“ je še posebej očitna na mokri cesti. Seveda pa uvožene gume, ki so tudi bolj vzdržljive, tudi več stanejo.

Svečke, „platine“, klinasti jermen zavorne obloge itd. so drugi deli, ki smo jih obnovili tako kot pri vsakem drugem avtomobilu.

Medtem ko je R 12 med prvimi 10 000 kilometri superestza porabil v povprečju 10,1 litra goriva na 100 kilometrov, so je povprečna poraba poslej dvignila na 10,9 litra na 100 km.

## DNEVNIK SUPERTESTA

Prevozi:	1996 km (prezvež vozila)
11. 4. 1974	13.049 km (=Avto- 74 12)
20. 5. 1974	32.885 km
20. 10. 1974	

popravila poraba goriva	
1996—13.049 km	10,1 l 100 km
13.049—32.885 km	10,9 l 100 km

vzdrževanje po navodilih proizvajalca	15.821 km	servisni pregled +15.000,-	menjava olja itd.
	19.960 km	servisni pregled +20.000,-	menjava olja itd.
	24.000 km	servisni pregled +25.000,-	menjava olja itd.
	27.980 km	servisni pregled +30.000,-	menjava olja itd.
	15.719 km	odpadli slabo priviti vijak na menjalniku, očiščeno olje	

motnje in okvare	13.500 km	postov prijaznika slabo tesni
	15.621 km	vleče v desno, plin še vedno slabo nastavitven
	19.960 km	po ravnanju preme vleče v levo
	23.200 km	zastika se plin
	15.719 km	odpadli slabo priviti vijak na menjalniku, očiščeno olje

popravila in vzdrževanje	15.555 km	novi guma Sava (1 kom)
	15.720 km	nov. zasilni vijak na menjalniku, novo olje
	19.960 km	ravnjanje preme, menjava prednjih zavornih oblog, nastavitve vžiga in uplinjača, montaža originalnega vžiga na menjalniku, nove svečke
	23.100 km	nastavitve preme (zastonj)
	24.000 km	novi. žica za plin, kapa razdelilnika, platine, klinasti jermen, 5 gum „michelin“

stroški med 1998 km in 13.049 km	406,10
----------------------------------	--------

stroški med 13.049 km in 32.885 km		
servis +15.000,-	olja (motor, menjalnik), zračni in oljni filter	317,60
	delo	160,00

servis -20.000,-	olja (motor), zavorne ploščice, čep menjalnika, nastavitve preme, pregled, drobní deli, pregled vžiga, 4 svečke	677,00
	delo	136,30

servis +25.000,-	olja (motor), nastavitve vžiga in uplinjača, zamenjava kl. jermena, žica za plin, nove platine, nova kapa razdelilnika, montaža gum, uravnoteženje koles	719,66
	material	439,10
	delo	332,00

servis +30.000,-	olja (motor, menjalnik), filtra za zrak in olje	332,00
	delo	160,00

drugi stroški	ena guma +Sava-	295,50
	pet gum +michelin zx-	2.682,00
	zasilni vijak na menjalniku in 21 hipnotodu (vključno delo)	81,25
	3 jarmice za žaromete	62,40
	dolito olje 5 litrov	126,50

stroški brez goriva in pranja med 13.059 in 32.885 km	6.189,10
1998 in 32.885 km	6.597,20

Naše meritve*	pri 32.200 prevoženih kilometrih	pri 11.500 prevoženih kilometrih
največja hitrost (km/h)	140	138,5
pospeški (sek)		
0—40 km/h	3,8	3,9
0—60 km/h	7,2	7,4
0—80 km/h	11,9	12,2
0—100 km/h	17,8	18,2
0—120 km/h	31,3	31,8
400 m brez zaleta (sek/končna hitrost)	20,6/105	21,1/105
1000 m brez zaleta (sek/končna hitrost)	39,0/126	29,5/124,5
prožnost — km z začetno hitrostjo 40 km/h v 4. prestavi	40,8/122	42,0/119
poprečna poraba goriva (l/100 km)	10,1	10,9

\* Vse meritve (razen porabe goriva) z dvema osebnama in polno posodo za gorivo.

Kljub temu smo s porabo R 12 še vedno lahko zadovoljni, na primer na poti v Le Mans in nazaj smo povprečno rabili 11,0 litra goriva na 100 km, večinoma na hitrih in avtomobilskih cestah. Največ je R 12 porabil, kadar smo vlekli prikolice — med 13,4 in 13,7 litra na 100 kilometrov (adria 305 in adria 450). Kilometrov v zapregi je bilo okoli 1000 in večja poraba zaradi vleke, razdeljena na celo obdobje, komajda poveča izračun povprečne porabe.

Glede vleke prikolice še to: na ravnem in manjših klancih brez težav, na strmih klancih pa se pokaže, da so avtomobili s pogonom na prednja kolesa za vleko manj primerni od klasičnega pogona ali motorja v zadku. Teža se v strmini prenese nazaj in razbremenjena prednja kolesa izgubijo dober stik s cesto, kar se pozna pri stabilnosti in premagovanju strmine.

Pri porabi olja nobenih sprememb. Še vedno je tako kot na začetku, da je med menjavami treba doliti vsakokrat en liter olja. Gladina olja pride na najmanjšo dovoljeno mero po približno 2500 do 3000 prevoženih kilometrih in z enim dolitim litrom motor dočaka naslednjo menjavo.

### O rji še nobenih sledov

Meritve na letalski stezi niso izpolnile naših pričakovanj, da se bo motor po večjem številu prevoženih kilometrov še razživel. Pri 30 000 kilometrih (natančneje: pri 32 200 kilometrih, kar smo čakali na vreme) je naš R 12 pokazal za spoznanje slabše rezultate kot pri 11 500 prevoženih kilometrih. Pa močno dvomimo, da so slabši rezultati (za okoli 2 do 3 odstotka) znak, da se je motor že začel utrujati. Še vedno namreč menimo, da uplinjač in vžig nista naravnana najboljše.

Po pol leta bi bil tudi že čas, da se kje pojavi kakšna rjasta sled. Pa nič! Doslej še vedno velja, da je v IMV lakirana karoserija zelo dobro zaščitena proti tej nadlogi. Glavna rjasta preizkušnja seveda našo „dvanajstico“ še čaka v prihodnjih mesecih, ko bo led prinesel tudi sol na cesti.

Glede ostale končne izdelave smo manj zadovoljni, zlasti kar zadeva pritrditev armaturne plošče, ki je po 30 000 kilometrih že toliko razmajena, da se vsa armaturna plošča, kadar je motor v prostem teku, zoprnostreša in zbuja roj čričkov. Med vožnjo je najglas-

nejši del avtomobila menjalnik z diferencialom vred — gre za tisto rožljanje v nizkem tonu, ki smo ga vajeni pri vseh Renaultovih avtomobilih.

No, tako poceni, kot smo zapisali do tule, jo naš „supertestnik“ le ni zvozil. Poleg drobnih bučk s parkirnih prostorov (brez znanih krivcev), ki v današnjih časih motijo samo še „avtohipohondre“, je glavni udarec dobil pri 27 000 kilometrih — krepko po levi strani.

Naš Ksaver, ki je bil takrat za volanom, trdi, da je preveč po sredi ceste vozil „partner“ z druge strani ovinka — kaj trdi „partner“, ne vemo, verjetno pa isto (z obratne strani).

Kakorkoli že, avto smo zapeljali v tovarno, kjer so mu levo stran poklepali in poličali, stroškov pa seveda nismo zapisali, ker avto zanje ni kriv. Istočasno so nam v tovarni opravili še servis „na 30 000 km“, čeprav še ni bil čas zanj. No, škode zaradi tega prehitavanja ne bo nobene.

Pa še pokrov prtljažnika, za katerega smo pri 13 500 kilometrih ugotovili, da slabo tesni: zapisali smo namenoma, čeprav se je upognil, ko smo ga zapirali čez natlačeno prtljago.

Ploščovina je razmeroma slabotna in vsako nasilno zapiranje se maščuje z deformacijo, ki je kriva za slabo tesnenje. Toliko za nasvet in opozorilo!

In da nam lastniki renaultov ne bodo očitali, da smo kaj zamolčali: na našem R 12 se ključavnice na prtljažniku in vratih pri odklepanju in zaklepanju rade zatikajo.



Po dobrih 30 000 prevoženih kilometrih smo imeli z R 12 samo bolj ali manj drobne težave. Doslej še ni bilo nobene velike okvare, in tudi na cedilu nas še ni pustil. Kako se bo izkazal do konca 50 000 kilometrskega testa...?

Spet pa lahko trdimo, da servisna služba caplja za proizvodnjo avtomobilov. Servisov je premalo in zato pada tudi njihova kvaliteta. Deloma zaradi preobremenjenosti, deloma pa zato, ker pač ni prave konkurence. Ne „državne“ ne zasebne.