



supertest

dipl. ing. Peter Samaluk

Nas Ficko je v prvih petih tednih nekajkrat prekrizal Slovenijo, saj smo z njim prevozili 7668 km. Ali je naš Ficko dober ali slab avtomobil, je za sedaj še težko reči. Za preskus bomo prevozili še nekajkrat po 10.000 kilometrov in še potem bomo lahko zatrdirili: Ficko je tak ali tak.

Preskušanje Ficka se torej nadaljuje. Rečišmo vožnje se v ničemer ne razlikuje od normalne eksploracije, saj vozimo v glavnem po asfaltnih cestah in upoštevamo vsa navodila, ki jih proizvajalec prilaga v servisni knjižici. Poleg redno opravljeneh servisov sproti odstranimo tudi vsako pomanjkljivost na vozilu, ki jo opazimo. Ficko je pred četrtimi servisom, zadnje dne julija pa smo opravili servisni pregled pri 5000 km. To je že četrta servisna priča, ki smo ga moralni plascati.

Podvozje

Vozilo smo zapeljali na kanal in si ga dobro ogledali. Moramo reči, da so vozilo podimazili, toda mast ni prebila mazalke ne pri sorniku prednje leve, ne pri sorniku prednje desne preme. Potem pa smo ugotovili še naslednje: varovalke zice ročne zavore niso bile zapognjene nazaj, tako da je zica prsto visela; zaščitna pločevina prednje vzmeti je bila odvita, vijak je imel izrabljen navoj in smo ga moreali zamenjati.

FIČKO: PO PETIH TEDNIH

Pri pregledu svečič smo videli, da so dobro odiščene, prav tako pa je bil tudi pravilen razmak med elektrodami. Sneli smo razdelilno kapo, ki je bila odiščena, razmak med platinami je bil tak, kot je predpisani. Ko smo odvili pokrov hladilnika, smo videli, da je ta neodščen, medtem ko je bila voda načita do predpisane višine.

V knjižici piše, da je treba nastaviti del motorja na minimum. Pri merjenju s tahometrom smo ugotovili, da ima motor v prostem teku 900 obratov v minutu, kar je preveč (600 obratov v minutu). Na servisu so nam zamenjali olje, ki je bilo naložito do predpisane oznake maksimum. Cudi pa nas, da pri tem niso opazili puščenja olja na proriobci karterja, saj vijaki okoli karterja sploh niso bili pritegnjeni. To servisu precej zamerimo, ker je to ena bistvenih stvari.

Povedati moramo tudi, da smo po prvem servisu zamenjali tensiljo ob vztrajniku in zadnjji levji blazilec, tako da je bilo to sedaj v redu. Jermen za pogon diname in ventilatorja je bil pravilno napet, saj se je pod pritiskom vdal za manj kot deset milimetrov; zračni filter je bil očiščen. O delovanju komand moramo reči, da je imela sklopka dovolj prostega hoda, medtem ko zavore sploh niso bile nastavljene, saj je imel pedal preveč mrtvih hod. Ročna zavora v redu nastavljena, zavorna tekočina nalita do oznake, nivo elektrolita dovolj visok. Po pregledu volana smo

OD 3. JULIJA DO 7. AVGUSTA
zastava 750
STANJE STEVCA PRI PREVZEMU
47 km
STANJE STEVCA 7. AVGUSTA
7716 km
PREVOZENI KM
7669 km
PORABA GORIVA
5,45 l na 100 km
STROSKI REDNEGA VZDRŽEVANJA
(PO NAVODILJU PROIZVJAJALCA)

Redni servisni pregled pri km 897 (servis je brezplačen): menjava olja 18.03 Ndin. Redni servisni pregled km 2995 (servis je brezplačen): menjava olja 22.05 Ndin. Redni servisni pregled km 5187: menjava olja, popravilo pretičnega vzvoda in pregled volana 103.84 Ndin.

MOTIVI IN NAPAKE
Km 950: zamenjano tesnilo ob vztrajniku in zadnji levji blazilec sunkov (v garanciji), po dveh pregledih volan še vedno močno škripline, zamenjan gumb zvočne sirene na volanu (garancija), tudi po ponovnem lepljenju tesnila vetrobranskega stekla ob dežju med vožnjo še vedno pušča.

POPRAVILA
Km 3976: zamenjana zračnica levega zadnjega kolesa, 27.00 Ndin.

ugotovili, da olje ni bilo kontrolirano. Na našo zahtevo so na servisu popravili pretični vzdvod, ki se je zatikal pri prestavljanju v tretjo in četrto brazino in pa volan, ker je bilo vodilo slabo prívrščeno z glavo volana. Da ne bo pomote: to ne spada v servis.

Zunanji pregled vozila

Videli smo, da so krizni zamenjali kolesa. Prtiški v kolesih ni bil pravilen. Po kriznem menjaju koles je bil prtiški v vseh 1,6 atm. V času od prvega do tretjega servisa smo menjali zadnje desno kolo z rezervo. Zračnica je bila poškodovana po celem obodu, verjetno tovarniška napaka? Električne inštalacije niso kontroličali, ker bi sicer ugotovili, da je žarnica za osvetlitev registrske tablice pregorela. To je seveda precej pomembno, saj pononi ne bi smeli na pot. To pot so nam nazačali kujuncnike, vozilo je bilo oprano, toda znotoraj neociseno, saj je bil pepelek poln ogorkov. Poleg tega ni bilo vode v vrečki za pranje stekla. To so sicer maleknoti, toda ravno s takimi malenkostmi se počaže posornost in solidnost do strank.

Doslej smo našli še nekaj drugih manjih pomanjkljivosti, ki jih bomo objavili v končnem poročilu o super testu, ko bo na števju kilometrov številka 50.000 in ko bomo s Fickom obiskali večino slovenskih servisnih delavnic.