

supertest

dipl. ing. Peter Samaluk

FIČKO: PRVI PREGLED

Pregled motorja

Jermen dinama in ventilatorja je bil zadovoljivo napet. Ko pa smo sneli razdelilno kapo, smo bili presenečeni. Razdelilna kapa je bila zamaščena in neočiščena. Razmak med platinami je bil 0,20 do 0,25 namesto predpisanih 0,47 do 0,53. Paralelnost s tem je bil kot predvziga namesto predpisanih 12 stopinj kar 17 stopinj. Napajanje motorja z gorivom je bilo v redu. Ko pa smo sneli filter ka zrak, pa nas je zopet čakalo neprijetno presenečenje. Filter je bil popolnoma neočiščen, čeprav v servisni knjižici jasno piše, da ga morajo očistiti. Olje v motorju je bilo zamenjano, toda gladina je segala na merilni palčici kar za 7 mm preko oznake maksimum. Kaže, da na servisu ne varčujejo preveč z oljem, saj so nam ga nalili kar 0,5 litra preveč. Seveda to tudi ni dobro za obratovanje motorja. Delovanje komand je bilo zadovoljivo, sklopka je imela dovolj prosta hoda, plin pa se nam je zdel malo pretir, čeprav je to razumljivo pri novih vozilih. Zavore so delovale enakomerno, zavorna tekočina je bila nalita do oznake. Ročna zavora v redu nastavljena, nivo elektrolita je bil dovolj visok.

druga — da bi bil naš test čimbolj objektivni, smo sestavili tričlansko komisijo: mehanik z večletno prakso na Zastavinih vozilih, sodni izvedenec za avtomobilsko stroko, sodelavec Avtaz.

Ker je avto še v garanciji, smo pregled opravili samo sva zunaj, da ne bi odpirali delov, ki jih sme v garancijski dobi odpirati samo pooblaščen servis. Sneli smo samo pokrov razdelilca in zračni filter.

S servisno knjižico v roki smo lepo povrsti ugotovili, kaj je v redu in kaj ni.

Podvozje

Pri pregledu na kanalu smo ugotovili, da je vozilo v redu podmazano in da je mast prebrla vse mazalke. Manj razveseljiv je bil pogled na zadnji most vozila, kjer smo ugotovili precejšnje puščanje olja pri zadnji tesnilski poleg vztrajnika. Ker sta bila karter motorja in menjalnik popolnoma zamaščena, nas čudi, kako da tega niso opazili na servisu. Zadnji levi blažilec pokvarjen, pušča olje. Zamenjava blažilca ne spada v servis, ampak jo upoštevajo kot reklamacijo.

Da smo začeli naš prvi super test, smo sporočili že v prejšnji številki. Za naše ljudsko vozilo smo se odločili predvsem zaradi tega, ker je najbolj množično zastopano na naših cestah. Samo še koprski spaček je cenejši od njega.

Fičkova razmeroma nizka cena, ceneno vzdrževanje in široko razpredena mreža servisov — to so vzroki za to, da začne več kot 80 odstotkov naših voznikov svojo letarsko kariero s fičko.

Nov voznik pa je neizkušen, še bolj kot v vožnji v poznavanju vozila, njegovem vzdrževanju in ravnanju z njim. Zato je toliko bolj važno, da mu da tovarna v roke brezplačno vozilo in da opravijo servisi vse tako, kot je treba.

V prvem delu našega super testa nas je torej predvsem zanimalo, kakšno vozilo dobi kupec v roke in kako opravijo prvi servis po 700 prevoženih kilometrih.

Dve opombi:

prva — pri Slovenija avtu so vedeli, da bomo z vozilom, ki smo ga prevzeli v njihovem skladišču, opravili super test; torej bi bilo pričakovati, da so nam dali najši boljše kot slabše pregledan avto;

Zunanji pregled vozila

Najprej smo ugotovili, da vozilo ni bilo oprano in očiščeno. Ko smo sneli pokrove koles, smo videli, da vijaki koles niso pritegnjeni. To smo ugotovili po tem, ker so bili popolnoma zaprašeni, nas pa je vodila pot samo od servisa do mehanične delavnice, in to po samem asfaltu. Ključavnice niso bile podmazane, poleg tega pa so se leva vrata slabo zapirala. Pri sami vožnji smo ugotovili, da se volan ne vrača v nevtralnino lego.

Tehnični pregled in pregled na optic-alignerju

Tu smo ugotovili, da so reflektorji, svetlobna signalizacija in zavore v redu. Potem smo na aparatu optic-aligner izmerili stekanje koles, previs kolesa, previs premnega sornika in zaostajanje koles.

— Stekanje koles: dovoljeno 2 do 4 mm, izmerjeno + 3 mm.

Torej zadovoljuje.

— Previs kolesa: dovoljeno + 20 minut — 1 stopinja, levo kolo — 10 minut, desno kolo + 40 minut. Torej levo kolo zadovoljuje, pri desnem prekoračeno za 20 minut.

— Previs premnega sornika: na levi strani 4,7 stopinje, na desni 6,5 stopinje. Ker je dovoljeno 6,5 stopinje, sta oba v zadovoljivih mejah.

— Zaostajanje koles: kot levega kolesa 7 stopinj, desnega 5 stopinj, dovoljena meja od 7,40 stopinje do 9,20 stopinje. Torej zaostajanje levega kolesa v redu, desnega premajhno.

— Zatekanje koles: zatekanje levega kolesa 22,5 stopinje, desnega 21,2 stopinje, torej v dovoljenih mejah, kajti normalno zatekanje je do 22,5 stopinje.

Uravnoteženje koles

Nato smo se odločili, da peljemo vozilo še na uravnoteženje koles. Tu smo uravnotežili vsa štiri kolesa in rezervo na stroju znamke Hofmann. Slabost tega stroja je, da uravnoteži samo kolo, medtem ko zavornih cilindrov ne uravnoteži, ker je potrebno sneti kolo. Delo nam je šlo hitro od rok. Prednje levo kolo smo obtežili znotraj 80 gramov, zunaj 20 gramov. Prednje desno kolo zunaj 10 gramov, znotraj 20 gramov. Zadnje levo kolo zunaj 10 gramov, znotraj 50 gramov. Zadnje desno kolo zunaj 30 gramov, znotraj 20 gramov, rezerva zunaj 40 gramov, znotraj 50 gramov.

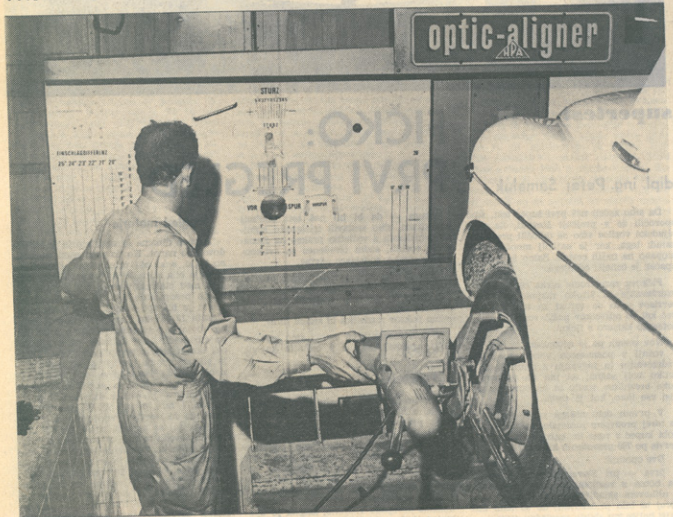
Ali je res tako težko opraviti servis v redu?

Po prvem pregledu našega fička ni težko ugotoviti, da manjka našim servisom solidnosti. To veja tudi za vozilo, ki pride iz tovarne, kajti ravno s solidnostjo si lahko servisi zagotove zaupanje potrošnikov, tovarna pa zaupanje kupecev. Čas je še, da bi začeli v Zastavi misliti na konkurenco uvoženih vozil, čeprav so zankrat še zaščiteni z visokimi carinami! Po našem mnenju je že zadnji čas, da si pridobe še precej omajani renome.

Dva dni za pomankljiv pregled

Posnavalci fičkov in dela z njimi pravijo, da lahko temeljit prvi servisni pregled traja največ tri in pol ure. Zmotili pa ste se, če menite, da je prvi pregled na našem fičku, ki je bil nesolidno opravljen, trajal manj. Na dvorišču, pa tudi pod streho servisa na Tržaški cesti v Ljubljani, je snovi člana naše redakcije stal kar debela dva dopoldneva.

Ko smo ga prvi dan pripeljali ob 8. uri zjutraj, so nam zagotovili, da lahko pridemo po avto ob 14. uri. Čakati smo mo-





rali še uro dalj in še potem smo peljali fička k »specialistom« neopranega in pomanjkljivo pregledanega.

Do poznega večera so tisti dan ogledovali strokovnjaki »prvi domači avtomobile«. Naslednji dan je ob 6. uri zjutraj že stal pred zgradbo servisa. Reklamirali smo levi zadnji blažilec, uslužbenca servisa naprosili, da nam zalijejo tesnilo vetrobranskega stekla, ki je puščalo in zahtevali, da nam fička operejo, ker to delo tudi sodi v prvi servis. Ker smo imeli slabe izkušnje prejšnjega dne, smo uslužbenca, ki je vozilo prevzel, prosili, da nam pove, kdaj tokrat vozilo lahko res prevzamemo. Enako smo prosili tudi mojstra, ki naj bi poskrbel za našega fička. Prosili smo ga, naj si vračuna 2-krat po pet »frizerskih minut«, da ne bo nepotrebnega čakanja.

Po fička smo prišli še uro kasneje, kot so nam rekli, toda zaman. Avto je stal, kot smo ga pustili, umazan, z blažilcem, iz katerega je teklo in s počenim tesnilom.

Nismo povsem gotovi, ali smo se jim na servisu res zasmilili ali pa nas je rešil telefonski pogovor s šefom servisa, da smo lahko nadaljevali s supertestom. Avto smo prevzeli tik pred drugo uro. Najbolj počasen vajenec bi dela drugega dne opravil v slabi uri, mi pa smo za prvi servis izgubili še drugi dan.

Tudi po točnosti »tržaške« servis torej ne slovi. Zlobno sklepamo, kako se godi drugim lastnikom fičkov, ki pripeljejo avto v ta servis, saj je v naši servisni

knjižici vpisan kot lastnik vozila Slovenija avto, ki je istočasno tudi lastnik tega servisa.

Ali pa je to še en dokaz, da je »kovačeva kobila vedno bosa?«

