

vozili
smo

IMV 1300 SPECIAL

tekst:

Andrej
Sedej

fotografije:

Marjan Zaplatil

Živahen in poskočen „Novomeščan“

Na letošnjem beograjskem sejmu nas je IMV presenetil s poboljšanim avstinom 1300, ki so ga krstili IMV 1300 special. Direktor tovarne iz Novoga mesta, Jurij Levičnik, je radovednim predstavnikom sedme sile za ta avto dejal: „Kupcem recite, da je avto do zadnjega vijaka uvožen, uradnim vodilnim krogom pa pojasnite, da je to naš avto, narejen ves doma.“ Resnica je nekje na sredini V novomeških avstinovih in novih izvedbah special je že več kot za polovico vrednosti domačih delov. V naši reviji ste lahko že prebrali, da na tekočih trakovih v IMV začnejo z varjenjem oblikovane pločevine, ki jo sestavijo v karoserijo, jo obkarijo in sestavijo avto. Presenečenje beograjskega salona so novomeški inženirji razvili iz avstina 1300. Zgledovalci se pri tem po ravnanju renomiranih tovarnih avtomobilov, ki svoje osnovne modele razkošneje opremijo in jim dajo različno močne motorje.

Leptši in močnejši

Oblikovalci so svojemu novorojencu namenili lepo, metalizirane barve. Metalno zlata barva avtomobila, ki smo ga dobili na preskus, je v več predvsem nežnem spolu. Od avstina 1300 se razlikuje še po dveh vzratnih ogledalih športnega izgleda, po luči za vzvratno vožnjo, bolj športnih platiščih in po ključavnici na posodi za gorivo.

Da je res naš, jugoslovanski, potrjuje napis IMV 1300 na maski, na pokrovo prtljavnika pa ga dopolnjuje še napis special.

Luči za meglo so serijsko pritrjene prav tako kot pri normalnem avstinu iz Novoga mesta. Sedeži so obloženi s kombinacijo umetnega usnja in sintetične tkanine v ustrezni barvni kombinaciji. Tudi obloge tal in vrat so skladne barve. Športnejši izgled notranjosti naj bi poudarila za 10 cm krajša prestavna ročica menjalnika, ki pri prestavljanju vzbuja občutek, da je menjalnik natančnejši kot v skromnejšem sorodniku. Pa je to le občutek, ker je menjalnik povsem enak. Tudi sam motor s 1275 kubički je v obeh modelih enak. — Special ima spremenjeno sesalno in celo izpušno cev. Na drugačni sesalni cevi sta dva ločena uplinjača, ki sta povezana z izravnal-

nim kanalom. Izpušni plini pa izhajajo po dveh ceveh, ki se v zadnjem delu avtomobila združita v dušilniku, ki ima direkten prehod. Zadnji del izpušne cevi je speljan iz dušilca in je v njem naluknjan. Tako special ni skoraj nič glasnejši, le zvok je bolj poln, športen.

V prototipnem oddelku so motor, ki so ga poživili z uplinjačem, z novim sesalnim in izpušnim sistemom, s skrbno premerili. Prvič s standardno opremo, drugič pa v izvedbi special; obakrat so motor merili z vsemi dodatnimi sklopi tako, da je bil menjalnik v prostem teku.

Ta merjenja na posebni napravi — imenuje se hidravlična Pronyjeva zavora — so namerila standardno opremljenemu motorju največjo moč pri 5000 vrtljajih v minuti in to 50,5 KM. Največji navor — 8,09 kpm — pa je imel motor, ki je prej že prevozil 5188 km pri 3000 vrtljajih v minuti.

Največja moč izboljšane motorja v modelu special pa je 60,5 KM pri 5500 vrtljajih v minuti, pri 5000 vrtljajih pa 57,4 KM. Največji navor, 9,02 kpm, pa doseže ta motor pri 3500 vrtljajih v minuti. To povečanje zmogljivosti pripomode, da je avto precej bolj poskočen in nekoliko višja je tudi največja hitrost.

Motor je pridobil zelo na elastičnosti, saj je navor nad 8 kpm v območju od 2000 vrtljajev pa do 5000. Čez 9 kpm pa je v območju od 3500 do 4000 vrtljajev v minuti.

Kaj je pokazal na cesti?

Boljši rezultati na merilni mizi so se potrdili tudi na cesti. Meritve novega IMV special smo primerjali z meritvami našega supertestnega avstina 1300. Boljši pospeški so v spodnjem območju hitrosti od 0 do 60 km na uro in do 80 km na uro. Te dve hitrosti doseže slabše dve sekundi prej, do 100 km na uro pa je le še za slabšo sekundo hitrejši.

Največja hitrost se je močno približala 150 km na uro. IMV special 1300 je podeloval po običajnem IMV avstinu vse dobro in tudi nekaj slabih lastnosti. Lega na cesti je nenadkriljiva; tudi pri hitri vožnji, po snežni brozi je kljub navadnim Savinim gumam odlično držal smer. Za vožnjo po mestu in po

naših ozkih cestah je s svojo večjo živahnostjo postal še primernejši kot njegov slabotnejši sorodnik. Prečno postavljen motor in prednji pogon zavzemata zelo malo prostora in zato je notranjost nenavadno prostorna pri skromnih zunanjih merah avtomobila. Vzmetenje hiralastik, ki poveča stabilnost in udobnost avtomobila, tudi zavzame zelo malo prostora. Če voznik ni nenavadno velik in ne prestavi nosilcev sedeža, imajo potniki na zadnjih sedežih izobilje prostora. Tudi prtljajnik je kljub prisekanim zadku dokaj prostoren.

Prav tako kot osnovni model ima tudi special ležalne sedeže, kjer naslonjalo lahko naravnamo v poljubni nagibi. Armatura plošča je nespremenjena z že nekoliko zastarelim podlagam merilnikom hitrosti. Le kontrolno lučko za dolge luči so prestavili ob stikalo za brisalnike. Pogled na lučko pa žal zakrivata obod volana in roka na njem. Kombinirano stikalo za utripalke, zasenčeno luč, blestivko in trobilo ima na levi strani volana. Prav tako je ostal na tleh, zadaj med sedeži, nepriročen pepelnik. Special izvedba bi brez dvoma zaslužila ogledalo na sončnem ščitniku sozvnika.

Misliti pa bodo morali v Novem mestu na začetku razdelilnika. Pri vožnji za drugimi avtomobili in pri srečavanju v slabem vremenu, ga stalno zaliva voda. V tem deževnem in slabem vremenu nam je kar pošteno nagajal. Neprijetno je v dežju in sredi ceste brisati mokro kapo razdelilnika — ali pa jo brizgati z WD 40. Zgledovati se bodo morali po maksijih in minijih!

Pri meritvah smo prestavljali iz prve v drugo pri 56 km na uro, v tretjo pri 80 km na uro, v četrto pri 122 km na uro. Dva uplinjača mu zraven boljših pospeškov povečata tudi porabo goriva. Pri forsirani vožnji po zasneženih cestah je popil 13 litrov bencina na 100 km. Norma poraba po JUS, ki jo navaja tovarna pri poprečni hitrosti 100 km na uro je 11,5 litra na 100 km.

Natančnejše meritve, ceno, njegovo obnašanje in vozne lastnosti, ki se bodo pokazale na primerjalnem testu z vrstniki iz istega razreda, boste lahko prebrali v prvih številkah prihodnjega leta.



Naše meritve

POŠPEŠKI:

- od 0 do 40 km/h 3,1 sek
- od 0 do 60 km/h 6,2 sek
- od 0 do 80 km/h 11,0 sek
- od 0 do 100 km/h 17,6 sek
- od 0 do 120 km/h 34,4 sek

NAJVEČJA HITROST 149,4 km na uro

NAJVEČJA PORABA BENCINA (za snežena cesta) 13,1 litra na 100 km
POPREČNA PORABA na testu 11,1 litra na 100 km

Tehnični podatki:

MOTOR: štirivaljni, vrstni, prečno postavljen, vrtina in gib 70,6 x 81,3 mm, gibna prostornina 1275, kubikov, kompresija 8,5-1, največja moč 60,5 kW pri 5900 vrtljajih v minuti, največji navor 9,02 kNm pri 3500 vrtljajih, motorna gred v trah ležajih, odmična gred po strani, mehanska črpalka za gorivo, dva ročana delujoča uplinječa z izravnalnimi valovi, akumulator 12 V, ABS, dinamo 264 W, svečke topljivna vrstnost 240.

PRENOS MOČI: motor spredaj pogonja sprednji. Vozni vzmetni razmerje: I - 1,825 : 1, II - 2,218 : 1,

III - 1,433 : 1, IV - 1 : 1, vzvratna 3,844 : 1, skokovno razmerje v diferencialu 3,847 : 1, prestavna ročica med sedelnimi, gumni 550-12 ali 155-12, platišča 4C x 12 ali C 41.

Meritve:

KOLOTEK: sprednji 1208 mm, zadaj 1292 mm, sledni krog 10,59 m, med-osi razdalja 2370 mm, dolžina 3728 mm, širina 1534 mm, višina 1340 mm, najmanjša razdalja od tal 1524 mm, posoda za gorivo 38 litrov, olja v motorju, penjalnik in diferencialu s litrini olja 5,8 litra, hladilni sistem z litrinsko posodo in hladilni sistem 4 litra.

