

Le redko se nam ponudi priložnost, da bi smeli pokukati čez zid Inštituta »Crvene zastave« v Kragujevcu, saj je to pravzaprav »kuhinja« našega največjega proizvajalca vozil, a v njej je vedno kaj, ker ni ravno za vsako oko. Ko se nam je pred kratkim vendarle ponudila priložnost, da si ogledamo Inštitut, smo v hali najprej zagledali zmečkano karoserijo Juga 45 oziroma zastave 102.

Podrobnejši podatki o domači uspešnici letošnjega beogradskega avtomobilskega salona

Jugo 45 po evropskih normah!

Jugo 45, varčen, udoben in varen, je novi adut Crvene zastave za zahodnoevropski trg – Odlične značilnosti karoserije tudi za dirkalno različico – Letos iz Kragujevca 5000 teh vozil



Če smo odkriti, potem moram reči, da smo v brezobličnem kupu kovine le stežka razpoznali linije tega vozila. Prednji in zadnji del vozila sta bila namreč močno poškodovana med testom odpornosti vozila na udarce, kot nam je pojasnil ing. Zdravko Menjak, direktor TOZD Zastava razvoj.

Tudi jugo 45 so namreč tako kot vsako novo vozilo testirali, zato smo ing. Menjaka zaprosili, da nam razkrije, kaj zmečkana karoserija pravzaprav pomeni.

TRDEN, VARČEN IN UDOBEN

»Morda bi bilo najbolje, da laik ne bi videl takšnega vozila, saj bi lahko napačno sklepal. Zame je to zelo lepo zmalichen avto, saj je njegov najpomembnejši del – prostor za potnike – ostal nepoškodovan. To pa pomeni, da bi jo potniki pri hitrosti 50 km na uro v zid dobro odnesli.«

Jugoslovanski kupec že dolgo ve, kaj je to dober avtomobil.

ing. Menjak je o jugu 45 govoril z velikim navdušenjem, pa čeprav morda v serijski proizvodnji ta avtomobil ne bi zdržal prav vseh odličnih lastnosti, ki so jih pokazali prototipi.

Jugo 45 je plod dolgoletnega sodelovanja Crvene zastave in Italijanskega Fiata. Seveda je težko razmejiti povsem natančno, kolikšen je čigav delež pri tem vozilu, toda ing. Mejak nam je tudi to vprašanje natančneje razložil.

»V zvezi s konstruiranjem

tega vozila pravzaprav ni nobenega dvoma. »Zastava« je imela povsem jasno predstavo, kakšno vozilo želi izdelati. To naj bi bilo vozilo s 1000 kubikov delovne prostornine, a v katerega naj bi bilo mogoče vgraditi tudi močnejše motorje, imelo naj bi trdno karoserijo za slabe ceste in morebitna manjša trčenja, udobje, ki naj bi zadovoljilo tako tiste, komur bi to bil prvi avto, kot tistega, ki že ima dražje vozilo in ki ne bi veliko izgubil, ko bi sedel za volan našega

domačega juga 45, Seveda smo številne preizkuse opravili v ustreznih centrih italijanskega Fiata, kar smo morali seveda tudi plačati, kar pa je še vedno bolj rentabilno, kot pa graditi svoje lastne preizkusne prostore. »Zastavin« novorojenček je plod naše »filozofije« in je delo naših delavcev v sodelovanju s Fiatovi strokovnjaki.

Prav gotovo je jugo avtomobil, ki se bo dokazal še v prihodnosti, toda za prvo silo smo zbrali nekaj podatkov, ki naj bolj predstavijo značilnosti tako imenovane zastave 102:

Školjka oziroma samonosna karoserija ima samo troje vrat in to v osnovi prispeva k trdnosti vozila. V sprednjem delu vozila, ki naj bi se pri čelnem trčenju zmečkal, sta sprednja notranja blatnika tako izdelana, da se lahko zmečkata in nase sprejmeta silo udarca, kar na koncu pripomore, da ostane kabina nepoškodovana, potniki pa čim manj občutijo udarec.

Test, s katerim preizkušajo trdnost kabine pri 50 km na uro, je jugo 45 odlično izdržal, saj je bil poškodovan le prostor za motor, vse ostalo pa je bilo celo. Pri tem se tudi volan ni zmaknil iz ležišča za toliko, kot je sicer dovoljeno, pač pa znatno manj. Da ne bi za preizkus zadnjega dela utričilo še enega vozila, so za test uporabili kar isto vozilo, saj zadnji del ni bil poškodovan. Tudi ta test je jugo 45 dobro prenesel.

Trdnost karoserije so preizkušali z dolgotrajnimi vožnjami po slabih makadamskih voznjakih. »Za naše testne voznike niti malo ni bilo lahko, ko so vozili po slabih makadamskih cestah tudi z nekajkrat višjo hitrostjo, kot bi sicer normalno vozili po takšni cesti. Tako pa smo morali voziti, saj je šlo za pospešeni test. Da testnim voznikom res ni bilo lahko, dokazuje tudi vrsta drugih napornih voženj, ki naj bi dale čimbolj natančne podatke. Školjka niti na enem mestu ni pokazala »utrujenosti«. Za voznike, ki radi parkirajo na robnikih, lahko povemo, da smo opravili tudi takšne preizkuse, ki so dali res pozitivne rezultate.«

Začetek bo imel jugo 45 motor s 903 kubiki in 45 KM. Toda zaradi trdne karoserije pride v poštev katerikoli motor zastav 101, pa celo dizel motor. Zato bodo, če že ne letos,



pa zagotovo prihodnje leto izdelovali tudi različice s 55, 60 ali 65 KM, za športna tekmovanja pa celo še z močnejšim motorjem.

UPORABLJENE IZKUŠNJE

Pri jugo 45 je vzmetenje enako kot pri zastavi 101, kar pomeni posamično obešanje sprednjih in zadnjih koles. Da bi izboljšali gibljivost in lahkoto upravljanja, imata v zgornjih točkah sprednja blažilnika ležaj. Takšno rešitev so uporabili tudi za zastavo 101 super.

V primerjavi s stoenkami so zavoram posvetili še posebno pozornost. Jugo 45 bo imel spredaj debelejšee kolote, zaradi česar bo termična obremenitev (gretje in hlajenje)

ugodnejša, izboljšala se bo življenjska doba, v primeru poškodbe pa bo na voljo več materiala za obdelavo oziroma brušenje. Novi so tudi zavorni bobni zadnjih koles. V standardni verziji bosta tudi dvokrožni zavorni sistem in uravnalec pritiska na zadnji kolesi.

Razen redne menjave olja v motorju, menjalniku in diferencialu drugo mazanje ne bo potrebno.

PRI UDOBNOСТИ NISO VARČEVALI

Zaradi unifikacije delov ima jugo 45 enak menjalnik kot zastava 101, le da ima novo sinhronizacijo. Vsi preizkusi novega jugoslovskega vozila so bili opravljeni z gumami

135 SR 13 z jeklenim pasom. Te gume bo proizvajal Tigar iz Pirote in bo ustrezno homologiran.

Tudi majhen avtomobil je lahko udoben, le če ima voznik dovolj prostora in vse drugo, kar sodi med udobnost. Jugo 45 je avtomobil, ki bo lahko sprejel pet oseb, toda najbolj udoben bo seveda za dve odrasli osebi in dva otroka. Po zamisli konstruktorja s prostorom okoli voznika niso varčevali. Veliko pozornosti so namenili tudi hrupu motorja. Lep uspeh so dosegli z vgradnjo domačega materiala, saj je vozilo jugo 45 znatno tišje od stoenke, zunanji hrup pa doseže 78 decibelov. Edina pomanjkljivost je po naši oceni to, da sedeži nimajo naslonja za glavo in da nastonjač pri sedežih ni nastavljiv. Toda po besedah ing. Menjaka so po nekaterih spremembah izdelali sedeže, ki bodo zadovoljili vse voznike.

Tudi zračenje kabine za potnike je dobro rešeno, saj v vozilu prihaja dovolj zraka, ki nato izhaja skozi odprtine, nameščene v vratnih okvirjih, zato zunaj nima »skrg«.

Kot pač pri vseh avtomobilih tega razreda, ki imajo zadaj vrata ali podaljšano steklo, je mogoče tudi pri jugo 45 zadnje sedeže zložiti (kot pri Renaultu 4), s čimer dobimo veliko prostora za prtljago.

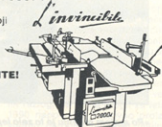
Varnostni pasovi so avtomatski in so v stebru in vozniku ter sovozniku ne bosta v

MARIO BEVILACQUA

TRST VIA CONTI 9, tel. 793071

Vsi specialni in tradicionalni stroji za mizarstvo in mehaniko. V našem skladišču imamo tudi veliko izbiro rabljenih strojev.

OBIŠČITE NAS ALI NAM PIŠITE!
Jamstvo - nadomestni deli
V Italiji lahko kupite na obroke
do 12 mesecev.
Ob sobotah zaprtol



napoto, če jih že ne bosta uporabljala.

TEHNIČNE ZNAČILNOSTI BREZ UGOVORA

Ne samo rešitev karoserije, temveč tudi tehnične značilnosti juga 45 so izpolnile pričakovanja konstruktorjev. Karoserija ima koeficient zračnega upora 0,38, kar pomeni, da je izpolnjen eden od pogojev za majhno porabo goriva, saj takšen koeficient predstavlja že kar dobro aerodinamičnost. Tudi kotalni upor ni velik, zato so tudi izbrali gume dimenzije 135 SR 13. Motor je, kot smo že zapisali, od fiata 127 in pande 45, seveda z nekaterimi spremembami. To je predvsem zelo preverjen motor, saj so doslej izdelali prek 5 milijonov primerkov, zelo enostaven pa je tudi za vzdrževanje. Oglejmo si njegove značilnosti:

Motor: štirivaljni, vrstni, prečno postavljen, prostornina 903 kubiki (65 x 68 mm), kompresija 9 : 1, moč 45 KM (33,1 kW) pri 6100/min, največji navor 6,3 kpm pri 3400/min. Odmična gred s strani, ročična gred v treh ležajih, uplinjač Weber 32 ICF 31/1PM, svečke Bosna FE 65 P (champion N 9Y), alternator z elektronskim regulatorjem z napetostjo 28 A, akumulator 34 Ah, termostatsko stikalo ventilatorja.

Zmogljivosti: največja hitrost prek 135 km na uro, pospeški od 0 do 100 km na uro 21,7 sek, hitrosti v I prestavi 42 km, v II 68, v III 105, v IV prek 135 km na uro. Poraba pri 60 km na uro 4,7 litra, pri 80 km na uro 5,35 litra, pri 90 km na uro 5,86 litra, pri 100 km na uro 6,50 litra in 120 km na uro 8,1 litra.

Mere vozila: medosna razdalja 2150 mm, kolotek 1308/1295 mm, rajdni krog 10 m, dolžina 3490 mm, širina 1542 mm, višina 1335 mm, teža 725 kg, posoda za gorivo 32 litrov.

Zahvaljujoč velikim steklenim površinam ima jugo 45 dobro vidljivost. Tudi na zadnjem steklu bo imel brisalnik (celo v standardni različici).

Letos v Rdeči zastavi načrtujejo, da bi izdelali 5000 vozil jugo 45.

MIROLJUB NIKOLIČ



"Po mojem mnenju je to zelo lepo poškodovan avto, - nam je o Jugo 45 z velikim navdušenjem govoril ing. Menjak