

# MOSKVIČ 412

Tudi avtomobili se starajo. Pomagajo jim s pomlajevalnimi injekcijami ali pa jih pustijo umreti. Moskvíč je pomlajevalno injekcijo že dobil leta 1967, ko so moskvíč 408 opremili z novimi motorjem in mu nekoliko retuširali karoserijo in opremo. Zboljšani „408“ je dobil ime 412. Od takrat je minilo torej sedem let, od našega testa moskvíča 412 pa štiri leta. Marsikaj se je med tem spremenilo: množica novih avtomobilov je spodrinila prednike in obenem nakazala avtomobilskega razvoja smer. Spremenilo se je tudi pri nas: domača industrija izdeluje nekaj sodobnih in dobrih avtomobilov, ki jih takrat še ni bilo na tržišču; več jih naredi, kot jih lahko proda, zato so se zboljšale tudi možnosti nakupa, kreditov in dinarskih plačil.

## Neskladje mer

Za koliko se je medtem pomladil moskvíč?

Zunanji videz karoserije le bistro-mu očesu in fotografskemu spominu izda lepoticenje z okrasnimi letvami pod vrati in novimi pokrovi koles, z bokov so pa zginile pozicijske lučke. To je menda vse!

Karoserija, ki je bila pred leti še nekako blizu poprečnemu evropskemu avtomobilu, seveda s tako pičlo „kozmetiko“ ni doživela druge pomladi, toliko manj, kar so na zadku ostale „perutničke“, ki že deset, petnajst let drugod po svetu ne letijo več.

Moda avtomobilske ploščevina naj bi pa ne bila sama sebi namen in mirne duše bi jo lahko pustili pri miru, če bi ne bila samo zunanji videz postaranelega telesa pod obliko.

Tako ima moskvíč ozek kolotek, ki daje videz ozkega, visoko nasaženega vozila. Znotraj ga je čutili pri komolcih; moskvíč potega potnika lahko sprejme le za silo, toliko bolj, ker zadnji klopi krajevo širino blatniki – medosna razdalja 2,40 metra je po sodobnih merilih pri več kot štiri metre dolgem avtomobilu prekratka za 10 centimetrov. Medosna razdalja je tudi merilo za notranjo dolžino: kolonom potnikov zadaj je sicer prizanešeno, vendar na račun pomika prednjih sedežev, ki že nekoliko večjem vozniku ne dovolijo, da bi se udobno odmaknil od volana.

Ob kratki medosni razdalji tudi velik kos avtomobila „vizi“ čez zadnji kolesi, zato zadek pod

SO LETA MINILA . . .



test



TEKST: Tom Pleterski  
FOTO: Mārjān Zaplatil

prtlačno-vopečne bolj, kot smo vajeni, teža prtljage za zadnjo premo pa vpliva tudi na poslabšanje lege na cesti. Ko smo se s kockami lotili še prtlačnikovih mer, smo kljub velikemu zunanemu videzu namerili zelo poprečno mero: 270 litrov. Krivo je postrani nameščeno rezervno kolo, ki ne le, da krade prostor, marveč kvari tudi uporabnost preostalega prostora.

Dobra stran karoserije: prav za starele perutničke na zadku pripomorejo, da je moskvičeva karoserija pregledna po vseh štirih vogalih.

#### Čudni izumi in dobri ležalniki

Štiri vrata, ki se tudi na široko odpirajo, omogočajo dober vstop in izstop iz avtomobila. Poslastica je pa odpiranje prtlačnika in natakanje goriva.

Prtljažnik ima namesto ključavnice ročico pod voznikovimi vrati, ki s posredovanjem jeklene žice odpre prtlačnik — ali pa tudi ne. „Izum“ namreč ne deluje vedno in potem imajo mimoidoči zabavo, ko gledajo voznika, kako skače k vratom, potegne ročico, se vrača k pokrovu prtlačnika in tako dalje . . . dokler se nekdo ne

utili, prikoči na pomoč: Če eden potegne ročico, istočasno pa drugi dviga pokrov — se prtlačnik zanesljivo odpre. Pozneje so nam na servisu napako odpravili, vendar je bilo veselje po tednu dni spet konec.

Pokrovu prtlačnika so poverili tudi to nalogo, da zapira pokrov, ki spet pokriva pokrovček odprtine za nalivanje goriva (vse skupaj je pod registrsko tablico). Največja prednost takega sistema je v tem, da se vsak uslužbenec črpalke lahko po mili volji pouči o vsebini prtlačnika . . .

Vrnimo se v avto! Prednja sedeža sta udobno oblažinjena in dovolj široka, telesa se sicer bolj slabo oprime, vendar eno z drugim: v primerjavi s poprečjem sta udobna. Primerjave notranjih mer s testa pred štirimi leti kažejo tudi, da je tovarna medtem nekoliko spremenila mere sedežev. Ko smo natančneje spet odkrijemo preveč pomanjkljivosti: zaradi premajhnega pomika nazaj voznik sedi preblizu volana. Sedeže je moč spremeniti v zelo udobne ležalnike brez izboklin in z vglavjem (ker je moč nagniti tudi zadnji klop). Pri tem je nerazumljivo, zakaj imajo prednja naslonjala samo en pokončni po-

ložaj; nagiba sploh ni moč spreminjati.

So pa naslonjala tudi nevarna. Kdo ve, zakaj je moč prednji naslonjali preklopiti tudi naprej, ko ima avto vendar štiri vrata? Zoper nagibanje naprej ni varovalk in pri nenadnem zaviranju se kaj lahko zgodi, da potnika za voznikom vrže v prednje naslonjalo, ki spravi iz ravnotežja voznika. Zanimivo bi bilo zvedeti tudi, kje pristanejo potniki z zadnje klopi po trčenju in kam priletijo otrok, ki naj se praviloma vozi na zadnjem sedežu, čeprav je prednji sopotnikov sedež prezen . . .

#### Bogata dota brez ljubezni

Za naštevane opreme moskviča 412 porabimo prste rok in nog. Moskvič je med najbolje opremljenimi avtomobili spodnjega srednjega razreda, če upoštevamo še ceno, mu ni doraslega za ta denar.

Začne se že pri instrumentih: toplomer, merilnik za pritisk olja in amprometer skrbijo za popolno izbiro. Če k temu dodamo še radijski aparat, ki ima sicer le srednje in dolge valove, vendar veselo in glasno igra (izhod 2W),

smo našli dovolj opreme, ki je pri večini drugih avtomobilov le za doplačilo.

Pri taki množici „pohištv“ bi dejali: stanovanje bogaršev! Je pa bolj podobno ropotarnici. Poklic industrijskega oblikovalca je Rusom očitno še vedno neznan, prav tako manjkajo prsti in glava nekoga, ki bi se trudil s funkcionalnostjo.

Tako so nekateri gumbi in ročice čudnih oblik; to velja za ročici, s katerimi odpirate pokrov motorja in ravnate žaluzije pred hladilnikom. Pri morebitnem trčenju pa — adijo voznikova kolena: če jih ne bo razparala ena ali druga omenjenih ročic, bo za to poskrbela na volanski drog privita varnostna ključavnica, ki ji je videti, da je vgrajena naknadno. V tovari niso bili niti toliko živi, da bi pobrusili vijake, s katerimi je ključavnica privita. Če ne vedo: glave vijakov so nalašč narejene tako, da se odlomijo. To naj prepreči tatovom demontažo ključavnice.

V primerjavi s moskvičem izpred štirih let so v tovari vendar nekoliko postorili za boljše pasivno varnost: tako sta zdaj oblaženi vsa amaturna plošča, vsa notranjost in ročice za ravnanje



Začrtanja in gretja so se z armaturne plošče preselile na primerno mesto pod armaturno ploščo.

Poglavje zase so tudi instrumenti, če že zamilimo nad njihovo podolgovato in ovalno obliko, nam prav nič ne godi mižanje zaradi odleskov v steklu nad instrumenti. Postavljeno je natanko tako, kot ni prav in v njem odseva vse od sončnih žarkov do podrobnosti v bližnji in daljni okolici.

No, zadnja vest: moskvič bo imel po novem okrogle instrumente in sklepano, da tudi obleskov postelj ne bo več. Upamo, da tudi dvojezičnih napisov ne. Motijo sicer nikogar, so pa čudni. Tako pri instrumentih lepo piše v ruščini: ampel, benzin, masto, voda, pri ročicah za ravnanje zračnega in gretja pa angleško: in, ut, opened. Če smo pa že pri upanjih: upamo, da bo arhaično stikalo za dolge in kratke luči našlo pot s poda d volanu. Gretja v poletni vročini nismo preskušali, toda če je dobro za ruske zime, bo za naše tudi, po drugi strani pa smo slobotnemu zračniku pridno pomagali z odpiranjem trikotnih okenc. Obnem smo tako redčilo nudižen smrad hlapčih kemikalij iz gume in umetnega usnja.

Žal smo bili brez pomoči pri ropotu. Zvoki so slabo zadušeni, pa naj gre za pogonske dele ali pa za veter ob karoseriji. Nad 120 km na uro je ropot že neznošen.

#### Štruca zarečenega kruha

Pomanjkanju smisla za lepoto in funkcionalnost dela družbo površnost pri montaži. Preveč je vidnih šivov, vijakov, zvarov, stikov. Toda če sem pred štirimi leti zapisal, da je površnost sicer vidna, da pa je vsa konstrukcija trdna, bom tokrat pozri zarečeni kruh. Preveč je bilo stvari, ki so med testom kvarile vtis trdnosti.

Tožave pri odpiranju prtijažnika sem že omenil.

Prtijažnik testnega avtomobila je slabo tesnil pa smo iz njega jemali „prtijažo v prahu“.

Po nalivih so bile obloge pod gumijastimi preprogami na podu vsakokrat krepko premočene, karoserija je nekje puščala vodo. Brisalniki so pa brisali, kot se spodobi, šele, ko smo nanje namestili fičkovce metlice.

Pokvaril se je merilnik goriva.

Poglavje zase so pa zgodbe o diferencialu. Nekega lepega dne je začel najprej tiho, potem pa vse glasneje tuliti. Kratek čas smo ga „prenašali“, potem pa avto zapeljali na servis v Zagreb, ker ga Ljubljani sploh ni. V servisu so diferencial sneli, montiral novega, tega spet sneli, ker ni bil pravi in končno našli pravega; trajalo je ves dan. Po nekaj tisoč kilometrih je zatulil tudi drugi diferencial, le da ne vemo, če so tokrat, v servisu v Beogradu, zamenjali samo uničen ležaj ali spet ves diferencial.

Ker ne sodimo med „avtohipohondre“, ki vsak dan sproti obležejo ves avto, smo napako na geometriji prednje preme opazili šele takrat, ko je gume že jemal hudci.

Pred štirimi leti sem zapisal takole: „Upal bi si trditi, da je moskvič le vedno avto, ki zdrži deset let“. Tokrat bom dodal: hudih deset let!

Zarečeni kruh se mi upira in tako smo

Moskvičeva obutva je široka dimenzij 6,45–13, vendar diagonalna in z zelo običajnim profilom.

Pasave gume, bi nekoliko popravile lego na cesti. Novi so okrašni pokrovi koles, natančneje luknjasti prestani okoli njih.



Ročica ob vrstih pod voznikovem sedežem je namenjena odpiranju prtijažnika. Naprava ima to napako, da ne deluje vedno.

1500-kubični motor s 75 KM (DIN) je najboljši kos moskviča. Grajen je po sodobnih tehniških načelih, ne skriva pa robaste izdelave.



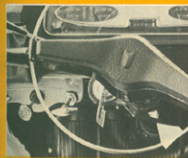




Za pri majhnih hitrostih se moskvič 412 v ovinkih zelo povesti in zunanji kolesi. Vzmeti in blažilniki so zgretano uglašeni in lega na cesti je zaradi spodnjažanja zadka nevarna že pri majhnih hitrostih.

Področje zadka, tuč za vzvratno vožnjo je že vgrajena. Veliko vidni vzgajni pa so majhen dokaz velikega pomanjkanja "ljubosti" pri izdelavi.

Čeprav je tovarna z oblačitvenim amortizerom ploščo stoloma poskrbela za pasivno varnost, je štirih delov preveč. To zlasti velja za kijkljastost ročici žakujaje hladilnika in pokrove motorja, med obojema je še ročica brizgalca za vetrono šipo. Tudi varnostna ključavnica ogrožena kolena. S puščico označeni glavi vijakov bi morali s tovarni odstopni sicer ključavnice ni težko sneti.



se nekaj časa tolažili s tem, da smo nateleti na poseben, v ponedeljek napravljen primerok moskviča.

Tolažbe pa je bilo konec, ko smo zvedeli da so imeli kolegi pri beogradski "Motoreviji" s svojim testnim moskvičem 412 tudi kup sitnosti. In servisi so pri vsem tem tudi vse kaj drugega kot nedotzli. Vsega žal lastnik avtomobila ne more narediti sam, čeprav dobi z avtomobilom izžepno knjižico z navodili, ki je obično prilagojena sovjetskim prostranstvom, kjer je težko postaviti servis na vsakem vogalu. In še glede knjižice: tiskarna, ki je tiskala jugoslovansko izdajo navodil, je iz fotografij za pojasnjevanje uporabe in vzdrževanja avtomobila naredila navadne zrnake.

### Prijetna izjema: motor

Še največ vnelja smo imeli z moskvičevim motorjem. Zdravo, športno robato rohani, s 75 KM (DIN) se dovolj dobro otepa tudi s celo tono težkim vozilom in predvsem se nam ni kvaril. Nekajkrat se nam je na klancih sicer segel na 100°C, ni pa zakuhal. Poleg tega je bilo to vselej pri izjemno hudi polnetni vročini okoli 350°C v senci, tako da tendence k pregrevanju ne jemljemo zares. Motor ima sodoben ventilator, ki ga termostat vklopi šele, kadar se motor ogreje na približno 80°C. Tudi pogled v tehniko razkriva sodobno konstrukcijo z odmično gredjo v glavi, s superkvadratnim razmerjem vrtnice in giba in seveda petini ležaji na ročični gredi. Motor po konstrukcijskih principih in celo znanjem vzdušno močno spominja na motor BMW 1500, ki je bil prednik današnjih štirivaljnih 1,6 do 2-litrih motorjev BMW. Bistvena razlika je v tem, da je moskvičev motor ves iz lahke litine in da je moč z vodo naposredno hlajene („mokre“) puše valjev zlahka zamenjati, kar pomeni generalna popravila. Pohvalimo tudi menjalnik: sinhronizacija je dobra, prestava ročica natančna in dovolj lahka. Manj ugija razmeroma slaba prožnost motorja, bi pa prej rekli, da je za razmeroma slabo prožnost, ki zahteva več pretikanja prestav zlasti v spodnjem območju vrtljajev, kriva težka karoserija.

Teža se pozna tudi pri porabi goriva, ki je večja kot bi sodili po sodobni konstrukciji motorja. Komur posamični podatki meritev porabe in testno poprečje niso dovolj, povemo, da smo na večini potovalnih etap z razmeroma hitro, toda nikakor ne športno vožnjo, namenili porabo med 11 in 12 litri goriva na 100 kilometrov.

### Nevarno podvozje

Vse ima svoj zakaj. Tudi to, da smo se športne in zelo hitre vožnje z moskvičem branili, kljub poskočnosti motorja. Temu rečemo: motor je veliko hitrejši od podvozja. Za ključno togo zadnjo premo na listnatih vzmeteh je vzmetenje veliko premehkno. Gre prevzprav za uglastev vzmeti in blažilnikov. Blažilniki so krepko premeški in kolesom kmalu zmanjka tal pod nogami. V ovinkih začetni zahtevi po dodajanju volana že pri manjših hitrostih sledi bliskovito odprdanje zadka. Lega v ovinkih je

zadovoljiva le na prav dobrih cestah. Skratka, podvozje je nevarno in bi rabilo nujne korekture, pa naj gre za slabo uglastev vzmeti in blažilnikov, ozek kolotek ali pa za slabe gume. Za nateček ima še volan izjemno velik prazen gib in je temu primerno nenatančen.

Vzmetenje ima tudi to lastnost, da karoserija na slabih cesti neprijetno pokimava v vzdolžni smeri, kar seveda v ovinkih tudi vpliva na lego na cesti. Na ravnem moskvič dovolj dobro drži smer, vsekakor ne slabše kot drugi avtomobili s preprosto togo premo na listnatih vzmeteh. Tudi na bočni veter ni občutljiv.

Moskvič je ta čas edini avto, ki ima na vseh štirih kolesih bobnaste zavore okenam pa servosilovalnik zavorne moči. Dve stvari, ki gresta približno tako skupaj, kot turška kava in sol. Pri bobnastih zavozah, za katere pravimo, da „se sama oglašuje“, servosilovalnik povzroči, da zavore prehitro blokirajo in je natančno zavriganje prava muka. Dokler se voznik zavore ne privadi za kar rabi veliko časa je najbolje, da se vozi sam in sopotnikom prihrani poskuse poletne na vetro šipo. Močnejše zavriganje je toliko bolj spektakularno, ker karoserija zaradi mehkih vzmeti grdo pikira na nos.

Posebnost moskvičevih mehaniških delov so tudi predpisi za njihovo redno vzdrževanje: menjave olja v motorju so predpisane na 4000 kilometrov, na podvozju pa je cel kup mazal, ki zahtevajo mazanje v različnih intervalih. Število mazalnih mest na podvozju je odvisno od izvedbe zgolbov in ležajev, v najboljšem primeru jih je „samo“ šest. Kakorkoli že, tako pogosta menjave olja in množica mazal na podvozju so tudi pogljava iz avtomobilske polpretekle zgodovine.



Z izjemo konstrukcije motorja, je moskvič star avto — prestar za zadnjo četrtino našega stoletja. Pomanjkanje ljubzini in natančnosti pri izdelavi mu kvari tudi staro slavo, da je trpežen in vzdržljiv. Skratka: vozilo je za tekmovanje s sodobnimi in manj sodobnimi tekmeči potrebno krepke predelave, bolje rečeno: potreben je nov avto!

Zdaj se ne čudimo več, ker je britanski „Autocar“ — strokovna revija za avtomobilizem, ki izhaja že od leta 1895 — moskviču lani podelil naslov „najbolj nemogoč avto leta“ (čeprav smo prepričani, da so se testniki vozili z avtomobilom, ki so ga dobili iz belgijske podružnice Moskovskih zavodov).

Čisto posebno poplavo moskviča pa je čeno. Na bomo razpravljali o tem, kako ga je moč prodajati za tako malo denarja. Če samo pomislim, da je v njem za celo tono, železa, jarka, aluminija, plastike in gume, se nam račun že sesuje.

No, srečnega kupca to bolj malo briga. Nekaj drži kot pribito: za slabih 30.000 dinarjev pri nas ne bo dobil ničesar, kar bi bilo sodobnemu avtomobilu podobno do te mere, kot je moskvič 412.

**MOTOR:** štirivaljni—štiritačni — vrstni — nameščen vzdolžno nad prednjo ramo, nahajen za 220 v dežno — vrstni in gib 82 x 70 mm — gibna prostornina 1478 kubični — kompresija 8,8 : 1 — največja moč 75 KM (DIN) pri 5000 vrt./min v minuti — litrsko moč 50,6 KM/lozra na liter — največji navor 11,4 sgm (DIN) pri 3400 vrt./min v minuti — ročna gred v 5 letjih — odmična gred v blok (veriga) — visoki ventili na V (50°) — glava in glavi iz lahke litine, mokre pule — dvojni padoščni upljinak K 126-H z ročnim kolekom — mehanična žrpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s žrpalko in termostatom, ventilator s termostatskim vičpocom — elektonapetna sklopka — švedsko A 7,5 CC, KLG FE 80, bosch W 240 T2, meralli 240 B, lodje 2 ALN li, — akumulator 12 voltov, 42 amperskih ur — alternator 480 wator.

**PRENOS MOČI:** motor spredaj poganja zadnji kolesi — enoslukna suha sklopka s hidrauličnim prenosom do pedala — štiristopenjski sinhroniziran menjalnik — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: 3,46; 2,04; 1,33; 1,00; vzvr. 3,29 — diferencial s hipoidnim ozobljenjem 4,22:1.

**KOLESA:** platišča 43 x 13, jeklena prašena — gume 5,45 x 13, diagonalne — girna prostornina in zadrž. 1,7 atm (nad 120 km/h 2,0 atm).

**VOZ IN OBESE:** limuzina za 4—5 oseb — štiri vrste — samonosa keroserija — posamično obsejena prednja kolona — prednja volila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadaj: toga prena, vzdolžne listaste vzmeti, teleskopski blažilniki.

**ZAVORE:** bobnaste zavore na vseh štirih kolesih — servojevaljnične zavorne moči — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica pod arm. ploščo.

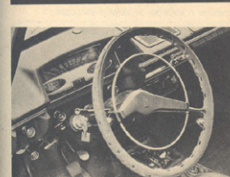
**VOLAN:** volan s poštem — prestava 17:1 — radnji rok 10,7 m med zidovi, 16,00 m med ploščini — 3/4 zavratilja volana od ene do druge skrajne točke.

**OPREMA:** brisaletni z dvema histornima — mehanična brizgalica za pranje šipe — izluzija hladilnika — vgrajene luči za vzravno vožnje — ledalni sedeli — gumiste preproge — radijski sprejemnik AT 9.

**MERE IN TEŽE:** dolžina 4,090 m — širina 1,550 m — višina 1,480 m — medosna razdalja 2,400 m — kolotek spredaj 1,227, zadaj 1,227 — najmanjša razdalja od tal 0,178 m — uporabna prostornina prtljajnika 270 dm<sup>3</sup> — teža praznega vozila 1000 kg — obtežilo 340 kg (4 osebe in 40 kg prtljage) — dovoljena skupna teža 1340 kg.

**VZDRZEVANJE:** posoda za gorivo 46 litrov — karter s filtrom 5,2 litra, menjalva na 4000 km — menjalnik 0,9 litra, menjalva na 24.000 km — diferencial 1,3 litra, menjalva na 24.000 km — mazalke podvožja 6 do 12 (odvisno od izvedbe), mazanje na 2000 in 4000 km — hladilni sistem 7,5 litra.

**ZMOGLJIVOSTI:** teoretična hitrost v IV. prestavi pri 1000 vrt./min: 25,6 km/h — moč na tono praznega vozila (in voznik 75 kg) 70 KM (DIN), teža na KM: 14,4 kg — moč na tono polno obtežena voza 58 KM (DIN), moč teža na KM: 17,9 kg — največja hitrost (tovarna) 140 km/h.



Armaturna plošča moškvicija je kar zadeva številčnost opreme bogata, to velja zlasti za instrumente z ampermetrom, merilnikom goriva, merilnikom oljnega pritiska in termometrom. K serijskji opremi sodi tudi radijski aparat s srednje- in dolgovolnim območjem. Sicer pa so ročice in stikala delno nameščena zmedeno po celi armaturni plošči. Presrečna zastavil predlopicni za odloge in kratke luči levo na tleh. Ročica levo od kontantne ključavnice: odpiranje motorja, brizgalica za pranje šipe in zaluzija pred hladilnikom.

### Naše meritve:

Testni avto je pred meritvami prevozil 7000 kilometrov; meritve z dvema osebam.

**Največja hitrost 142 km na uro — zalet 3 km** poprečje štirih meritve.

### Pospeški:

0—40 km na uro: 3,4 sek  
0—60 km na uro: 6,7 sek  
0—80 km na uro: 11,3 sek  
0—100 km na uro: 18,5 sek  
0—120 km na uro: 26,9 sek

**400 m brez zaleta: 20,4 sek** (končna hitrost 106 km na uro)

**1000 m brez zaleta: 38,6 sek** (končna hitrost 127 km na uro)

**Prožnost:** kilometer za 41,6 sek dostižajo 40 km na uro v IV. prestavi — **zaleto 8 sek** (končna hitrost 122 km na uro).

### Poraba goriva:

Po običajnih cestah: najmanj 9,7 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h), največ 13,8 litra na 100 km (ostra vožnja po ovinkastih cestah).

Na avtomobilskih cestih: 10,7 litra na 100 km (poprečje približno 100 km na uro), oziroma 13,2 litra na 100 km (poprečje približno 120 km/h).

**Po mestu: 11,2 do 14,0 litra** na 100 km.

Poprečna poraba testa: 12,1 litra na 100 km.

**Poraba olja: 0,5 litra** na 1000 km.

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 37 km/h  
kazalec na 60, resnična hitrost 57 km/h  
kazalec na 80, resnična hitrost 77 km/h  
kazalec na 100, resnična hitrost 97 km/h  
kazalec na 120, resnična hitrost 116 km/h  
kazalec na 140, resnična hitrost 136 km/h

Cena: 38.652,90 dinarjev

Zavarovanje: obvezno 1.113,00 din

Kosilo: brez franšize 4.189,00 din

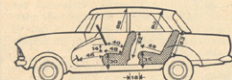
s franšizo 4000 din — 448,00 din

cestnina: 510,00 din

Proizvajalec: MZMA, V/O Autoexport, Smolen-

skaja Pl 32/34 Moskva G 200, SSSR

Generalni zastopnik in uvoznik: »Progress«, Knez Mihajlova 27, Beograd



Notranje mere, prednji sedelj v zadnji legi (cm): širina pri kolonolih 132, zadaj 129; širina prednjega sedeža 53, zadnje klopi 125 (med blatniki 152); notranja dolžina od arm. ploščo do zadnjega nazajnja 160; pomik prednjega sedeža 13; odprtina vrat (širina/višina) spredaj 71/94, zadaj 74/94; uporabna prostornina prtljajnika (kocke): 270 dm<sup>3</sup>.

### Robat, toda močan in sodobno grajen motor

Natančen, dobro sinhroniziran menjalnik

Dobra vfidnost na vse strani (z izjemo brisaletnikov)

Izčrpna knjižica z navodili

Številčno popolna oprema

Nizka cena

## GRAJAMO

Nevarna lega na cesti

Zavore prezgodaj blokirajo

Preživele prostorske razmere

Površna, nekaliteta končna izdelava, brez smisla za oblikovanje in funkcionalnost

Slabo dušenje zvokov

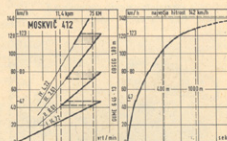
Pogoste predpisane menjave olja in mazanja podvožja

Premalo skrb za pasivno varnost

Poraba goriva nekoliko prevelika (težak avto)

Štoresta zasnova prtljajnika, zato premajhen

Tiskarna »Napredak« je iz fotografij v knjižlici navodil naredila zmakez



Po sodobnih tehniških merilih grajen moškvicjev motor se rad vrtil, tudi daleč nad nazivno vrtitaje. Dobro ravnan motor zmore tudi 9400 vrt./min da bi se ventili uprli, ugodno za ostro pospeševanje ko gre za koč. Sicer pa za tekočo, dvojni posočno vožnjo zadostuje pretiranje do 5000 vrt./min. Čeprav tovarna priporočila največje hitrosti v posameznih prestavah tako, da ustrezajo približno 5000 vrt./min v minuti (največja moč), smo ga pri meritvah gnali na ceno mejo. Da so pospeški kljub temu za 75 KM močan motor samo poprečni, je kriva velika teža avtomobila, ki se prazen vrže na tehtnico celo tonc. Teža vozila tudi zahteva več prekanja, kot pa bi pričakovali po karakteristiki motorja, zlasti v spodnjem območju vrtitajev. Menjalnik je motorju dobro prilagojen, tudi četrta prestava je dolega in pri 5600 vrt./min v minuti dovoljuje pretavanje z največjo hitrostjo.