

Zadnje dni minulega leta smo sedli v yugo floride 1,4, s tovarniško številko 40 na tablici belo obarvane školjke. To smo dosegli, ne da bi bila delovna organizacija Zastava yugo za to kakorkoli vedela, da ne rečemo pri pomogla. Naša poklicna radovednost in zanimalje naših bračev sta namreč očitno v nasprotju s prepričanjem in celo obljubami tovarne, da nam bo po vizualni seznanitvi omogočila tudi praktično izkušnjo s tem vozilom. Do floride smo se dokopali na njeni poti od Kragujevca do Sombora, kjer naj bi jo Boris Bakic, lastnik firme Autotehnik Boris iz Munchna, s pomočjo izkušene ekipe preuredil v privlačen sejemski eksponat.

V Beogradu je ravno sijalo prijetno decembrsko sonce, ko je prispevala florida, drugačna od tistih, ki smo jih sicer videvali

Yugo florida 1,4

PRIMEREK IZ ZAKLJUČNE FAZE

Florida s serijsko številko 40 na kratkem testu – Avtomobil, ki bi znal biti dober, če ga bodo ozdravili vseh »otroških bolezni«

v sejemski hali ali na tovarniškem dvorišču. S črnima odbijačema, ki sta se vpadijivo odbijala od belih površin školjke, je bila videti nekako nedokončana. Primerki tega vozila, ki smo jih že videli, so imeli enako obarvano odbijače in bočno letev. Sama po sebi se nam je vsilia primerjava s fiatom tipo, s katerim ima skoraj identičen sprednji del, medtem ko je zadnji del čisto drugačen in žal povsem brez domišljije. Kljub vsemu pa smo dobili vtis, ne da bi oba avtomobila želeli primerjati v podrobnosti, da je florida zaradi poševnega zadnjega stekla preglednejša. Aerodinamičnost karoserije floride je blizu najboljšim dosežkom v tem razredu, znaša pa 0,32 Cx.

Florida je vsekakor favorit Zastave-Yugo v izvoznih ambicijah, predvsem za ameriški trg. Bodoče lastnike bo po vsej verjetnosti zadovoljila s svojimi lastnostmi in zasnovjo. Toda preden bodo s florido odšli na tuji trg, bo treba nekatere reči še dodelati, predvsem kar se tiče končne obdelave.

Pristop v florido je udoben zaradi vrat, ki se odpirajo dovolj široko. Notranja obloga je plastična in vrata lahka, pa se zato lahko zapirajo. Tudi sicer je plastika prevladujoč material v notranosti. Izjema so seveda sedeži, ki so v svetli preobleki iz sintetičnega materiala, podobnega plišu. Zaradi barvne skladnosti notranjosti ima človek občutek,

da je notranjost razsežna, kar v resnici za ta razred vozil tudi je.

Florida s številko 40 ima običajne »odlike« predserijskega avtomobila, kjer še ni vse postavljena na svoje mesto. To pomeni, da je še nekaj podrobnosti, ki jih bo treba domisliti. Voznik sedež je udoben, toda v našem primeru ga nismo mogli pomikati naprej in nazaj. Ker je bil očitno v skrajno nazaj posmaknjenem položaju, se je bilo treba pri prestavljanju v tretjo in četrto prestavo preveč nagibati vstran. Poleg tega se je ročica iz plastike vrtela okrog kovinske

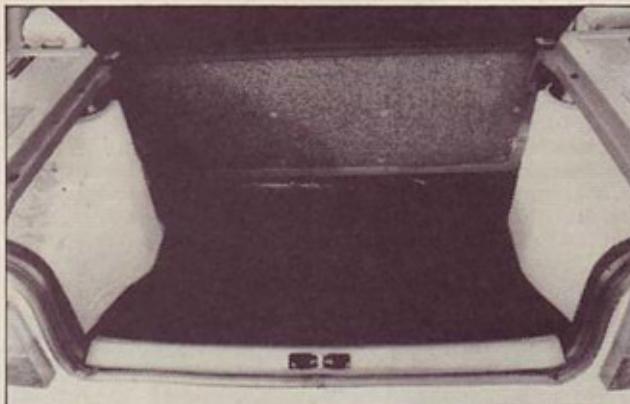




palice, kar v nobenem primeru seveda ne pripomore k dobrni volji voznika. Hod ročice menjalnika je dolg, kar daje slabšo oceno tega petstopenskega menjalnika, ki je sicer dovolj natančen in pri katerem prestavljanje poteka dovolj mehko.

Volanski obroč je iz trde plasti in dovolj debel za dober prijem. Toda lepo izdelan ravni. Skozenj gre pogled na armaturno ploščo z vsemi instrumenti in tako imenovano »check kontrolo«, ki kaže, ali so vsa vrata dobro zaprta. Na desni strani je predal s skrito ključavnico, pod njom pa električna centrala. En sam vzvod je za vključevanje smerokazov, gumb za prednji in zadnji brisnik je na desni strani konzole, dve stikali za luči sta na levi strani. Usmerjevalnikov za temperaturo je dovolj in so nameščeni na običajnih mestih. Toda gumijaste preobleke na vzdovih so izdelane iz premehke gume in se zato snemajo. Ventilator ima štiri stopnje, toda delovala je samo najmočnejša. Težko bi verjeli, da gre za površnost Giugiaro, ko je določal mesto ročic na vratih, s katerima se dvigujejo in spuščajo šipe. Ročice so namreč previsoke in ob tej estetski zgrešenosti je treba vložiti tudi nenormalno veliko moči, da bi nameravano nalogu tudi izpeljali. Svetla točka med opremo so varnostni pasovi, ki se z luhkoto zapnejo in ne vežijo prsnega koša voznika.

Voznikov sedež, bolj za srednjo rast, omogoča, da voznik vidi samo rob pokrova motorja, torej je skrajne točke avtomobila s tega položaja mogoče le slutiti. Avto ima sicer le malo mrtvih kotov. Vetrobransko šipo učinkovito briše en sam brisnik.



Prostorni prtljažnik je s preklopom naslonjal zadnjih sedežev mogoče se povečati

Projektant je tudi že predvidel mesto za radijski sprejemnik in za štiri zvočnike. Možnosti za razno dodatno opremo so velike, kar velja tako za prostor v kabini kot tudi za prostor pod pokrovom motorja (vgradnja klimatske naprave, na primer). Vozilu manjka desno zunanjje ogledalo.

Potniški prostor v zadnjem delu je dovolj prostoren. Na zadnji klopi je prostor za tri osebe, toda na sredini je grba, ki ne predstavlja užitka med daljšo vožnjo, bočni poševni del sedeža pa sili potnike proti sredini. Dolgonogi vozniki s koleni ne tiščijo v trdo naslonjalo prednjega sedeža, kot na primer pri mercedesu



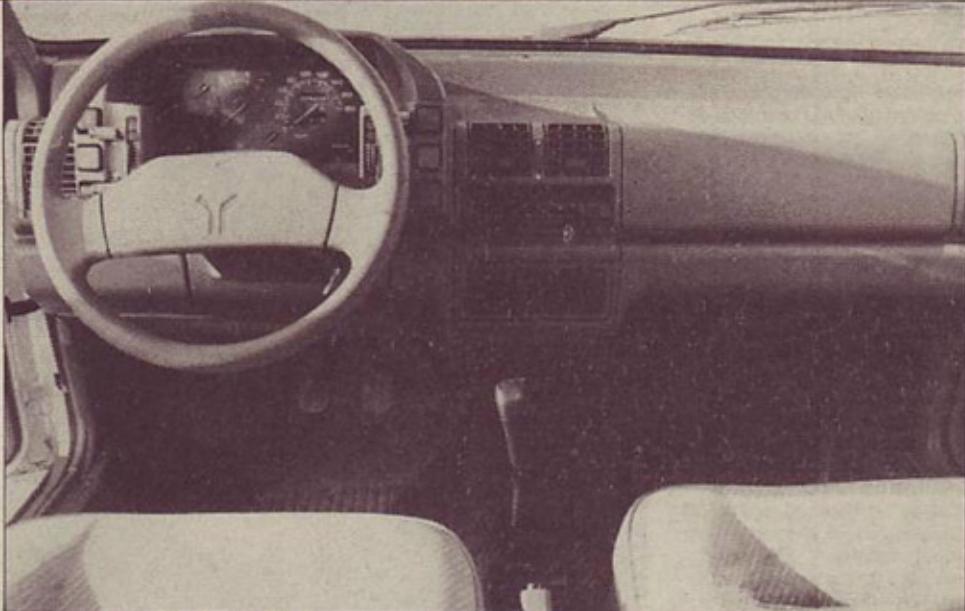
190, ampak tiščijo v mehki našljajni del in voznika ne motijo. Dostop na zadnji sedež je skozi široko odprta vrata, ki v skrajnem položaju zavzemajo skoraj pravi kot. To je pomembno prav tako kot to, da se zadnja vrata odpirajo zelo visoko, kar se da dobro izkoristiti, če podremo floridine zadnje sedeže. Zadaj je vgrajena tudi luč, ki ponoriči precej koristi. V tej inačici vozila zadnja šipa ni imela grelnika, kar bi morala biti standardna oprema, prav tako tudi zadnji brisalnik. Morda je to zato, ker je bila florida, ki smo jo preskusili, izdelana v sedanji majhni seriji, pa v bistvu različice se niso povsem določene.

Zunaj opažamo nove halogenske žaromete z oznako ZCZ, kar pomeni, da gre za domačo proizvodnjo, kolesa s plastičnimi okrasnimi pokrovi imajo gumne traylor 165/70 R 13 T 10.

Glede drugih podrobnosti omenimo, da vzvratno ogledalo pokriva le majhno površine za vozilom in da sta za vozilo še vedno predvidena dva ključa.

PREPRIČLJIV MOTOR

Zastava je še v fazi razvoja floride napovedovala motor 1100, 1300 in 1500 dizel. Rečeno je tudi bilo, da razmišljajo o motorjih različnih proizvajalcev. Toda, kot je bilo pričakovati, so se odločili v prid Fiatovih motorjev 1400 in 1600 kubikov, ki jih vgrajujejo v modele tipo. Tudi če so se tako odločili zaradi izvoza na ameriški trg, pa je to pomembno tudi zato, ker ti motorji nudijo lepo prihodnost, ko je treba dandanes kupcem že ponuditi tudi različice motorjev s 16 ventili v glavi. Ne smemo pa



Pregledna in dobro opremljena instrumentna plošča

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – štiritaktni – nameščen prečno pred prednjim premo – vrtina in hod 80,5 × 67,4 mm – gibna prostornina 1372,2 kubika – kompresija 9,2:1 – največja moč 51,8 kW (70,5 KM) pri 6000/min – največji navor 106 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi, zobati jermen – dvojni padotočni uplinjač weber 32/34 – elektronski brezkontaktni sistem vžiganja – svečke FE 65 CRP.

Prenos moći: motor spredaj poganja sprednji kolesi – suha enolamelna sklopka – petstopenski sinhronizirani menjalnik, ročica na podu – diferencial 64/17=3,765 – platišča 5 J gume 165/70 R 13.

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – samonosna

karoserija – vsa štiri kolesa s posamičnimi obesami – spredaj oscilarajoča vodila, vijačne vzmeti, hidravlični teleskopski blažilnik, prečni stabilizator, zadaj tipa H z vijačnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki – dvokrožne zavore z diagonalnim sistemom, servo-mehanska ročica zavora deluje na zadnji kolesi (ročica med sedežema) volan z zobato letvijo.

Mere in teže: dolžina 3,960 m – širina 1.640 m – višina 1.430 m – medosna razdalja 2.500 m – kolotek spredaj 1.400 m, zadaj 1.395 m – teža praznega vozila 875 kg – prostornina prtljažnika 410/1280 litrov – posoda za gorivo 48 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost (v četrti prestav) 160 km/h, pospeški od 0 do 100 km/h 14,5 sek. – poraba goriva po ECE: 5,0/6,8/8,1 litra super bencina na 100 km.

pozabititi tudi na dolgoletno tradicijo v sodelovanju obeh tovarn, kar je vsekakor pretehtalo pri odločitvi. Čeprav na plastičnem ohišju zračnega filtra piše yugo, gre očitno za povsem uvožen motor s prostornino 1372,2 kubika in močjo 51,8 kW (70,5 KM).

Poskušali smo ugotoviti, kaj nudi florida s tem motorjem, ne da bi preveč zahajali v nevernost zaradi predpisov o omejitvi hitrosti. Vozilo ni bilo razvozeno, saj je imelo vsega skupaj 300 km, prepričani pa smo, da na njem niso opravili niti vseh nastavitev. Kljub temu lahko rečemo, da je florida gibčno vozilo. Brez velikih naporov ga sukate v slalomsko vožnjo, kontroliранo drsite skozi ovinek, v ka-



Na zadnjih sedežih je kar dovolj prostora

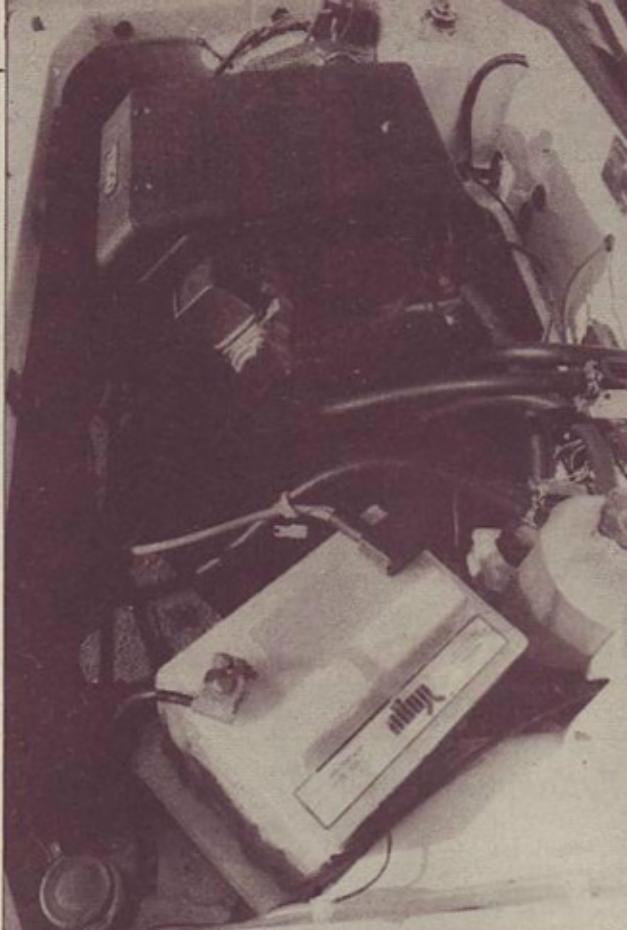


terem sicer kaže določeno težnjo po vzdiganju zadnjega dela, še zlasti, če v ostrem ovinku naglo privijete volan.

Motor zlahka potegne, ne da bi pri tem prehitro silil v rdeče polje previsokih vrtljajev. Z laskoto smo dosegli 140 km/h v četrti prestavi. Po tovarniškem podatku je najvišja hitrost 160 km/h v četrti prestavi, a od 0 do 100 km/h pospeši v 14,5 sekunde.

Nobenega razloga ni, da tega ne bi verjeli, čeprav bomo, ko bo za to priložnost, te podatke tudi sami preverili pri razvojenem vozilu. Hrupa do 120 km/h skoraj ni, pri višjih hitrostih pa je v mejah normale. Zvočni vtis kvare ropotanje plastičnih elementov, predvsem police za zadnjimi sedeži. Ta razvita zadnja polica je grenila življenje že v stoenkah, zdaj se bo očitno spravila nad lastnike floride ...

Posamične obese vseh štirih koles, spredaj na vodilih, v vijačnimi vzmetmi in hidravličnim blažilnikom ter prečnim stabilizatorjem, zadaj pa z vodilom kot pri golfu, vijačnimi vzmetmi in hidravličnim blažilnikom – vse to deluje neuravnoteženo. Kadar sta v vozilu samo dve osebi,



Tudi okrog motorja je še dovolj prostora za vgradnjo razne opreme

Daihatsu Charade CS TD, porabi samo 3,6 l naftne na 100 km (po ECE pri 90 km/h).



JEKLO TEHNA DAIHATSU

Maribor, Strossmayerjeva 30, tel. 062/23-481 Zunanja trgovina generalni zastopnik

7,5% CENEJE

CUORE TS

JPY 750.100 693.843 + 83% dinarskih dajatev

CHARADE TS

JPY 882.200 816.035 + 95% dinarskih dajatev

CHARADE CS TURBODIESEL

JPY 1.104.600 1.021.755 + 95% dinarskih dajatev

DOBAVA TAKOJ!

je zadnji del prelahek, zato postane zadnje vzmetenje toga in človek dobi vtis, da vozilo kar skače prek neravnin. Pet oseb v avtu takšno obnašanje vozila odpravi, toda sam se na zadnjem sedežu ne bi rad prav dolgo vozil skozi serije ovinkov pri, denimo, hitrosti 80 km/h. Če upoštevamo, da je teža za vožnjo pripravljenega vozila 875 kg in če dodamo še 400 kg obremenitve, se voznik ne more ravno pritožiti čez upravljanje z vozilom, saj ima na voljo dovolj direkten volan in učinkovite zavore. Za avtomobil, ki je dolg malo manj kot 4 metre, ne morem reči, da ima ravno veliko notranjega prostora, reči pa še velja, da sodi s svojimi 1430 mm višine med višje automobile v tem razredu. To pomeni, da je nad glavami tudi visokih ljudi še prostora za klobuk.

Florida, ki ste jo na kratko spoznali v tem članku, nosi preprosto oznako 1,4 in po vsem sodeč bo to osnovni model, saj ima dovolj »prostora« za vgradnjo bogatejše opreme. To nam hodi na misel tudi zaradi pogleda na ceno tega avtomobila, namenjenega med drugim tudi domačemu kupcu.

Medtem ko smo samo urejevali prve vtise po tem kratkem spoznavnem dnevu, je Boris Bakic prejel poziv, naj vozilo vrne tistemu, ki je imel dovolj posluha in je pohitel v dobrini, da bo storil koristno dejanje, če bo avtomobil vzel iz izložbe, kjer bi stal bogove koliko časa, in ga izvozil z določenim namenom. Direktiva je prišla »od zgoraj«, saj se širijo glasovi, da bo v Kragujevacu nekdo odgovarjal zaradi prodaje avtomobilov po stari ceni. Kot smo že omenili, bi ta florida, s katere smo se seznanili, morala služiti kot model za licenčje, ki bi jo naredili atraktivnejšo in privlačnejšo za oko. Prepričani smo, da bi avtotehnik Boris do marčevskega sejma v Beogradu v tem tudi uspel. Tako pa je sedaj vse v znamenju vprašaja.

Toda mi smo vsaj potešili radovrednost, prodajalec pa je spet dobil nazaj avtomobil za izložbo!

Tekst in foto
MIROLJUB NIKOLIC