



Yugo florida

Kragujevac, 19. februarja 1987. Stražarja ob vratih svečane hotelske dvorane sta neizprosna. Nikogar ne pustita mimo. In točna. Odprieta jih na tanko ob enajstih.

Štirioglata miza: za časnikarje. Dekleti v beljem: za okras. Pregrinjalo: za skrivnostnost. In pod njim avtomobil: yugo sonata, vedo povedati najbolje obveščeni.

Slabo obveščeni! Dr. Radoljub Micić, kraguješki avtomobilski šef, oznanil: pred vami je YUGO FLORIDA! Šampanjec počeli. Pregrinjala ni več. Avtomobil je snežno bel. Deviški.

To je bil krst v pravem pomenu besede.

Yugo florida, »Yu« za Jugoslavija, »florida« za svet. Florida poznaajo vsi. Ameriški sončni raj. Delček skrite domišljije. Rojstni kraj Fiatovega una. Nekaj uspešni Renaultov kabriolet. Dokaz kragujevških čezoceanskih načrtov. Mednarodnost nasploh!

In yugo florida je mednarod-

## Svetovna premiera

Zastavin korak s časom: povsem nov avtomobil (nižega) srednjega razreda!

ni avtomobil. Nič več licenčni, ampak kooperacijski. Skupek združenega dela. Rezultat moderne časa. In moderne tehnologije.

Obliko zanj so narisali pri Ital Designu. Giorgetto Giugiaro: znamenito italijansko stilistično ime. Količnik zračnega upora bo, ko izdelek ne bo več prototip, nižji od 0,32. To pomeni mehko obel nos vozila. Vrata vrezana v streho. Nič robu nad njimi. Visok zadek. Tesni in natančni spoji. Premišljeni kolesni pokrovi. Nežno obrobljene šipe. Pravšnja spoilerja. Integrirana odbijača. Skratka: aerodinamika, vštric z uporabnostjo.

Florida je dolga 4,000 metra, široka 1,640 metra, visoka 1,430 metra, z medosno razda-

ljo 2,500 metra ter kolotekoma 1,400 metra (spredaj) in 1,395 metra (zadaj). Prazno vozilo tehta 873 kilogramov, dovoljena obtežba znaša približno 450 kilogramov. Oblika je kombijevsko-limuzinska, s petimi vrti, z (za zdaj nedeljivo) zložljivo zadnjo klopjo in s prilagodljivim prtljažnikom, v katerem je za 410/1280 dm<sup>3</sup> praznine. To je avtomobil za pet oseb: s temeljitima prednjima

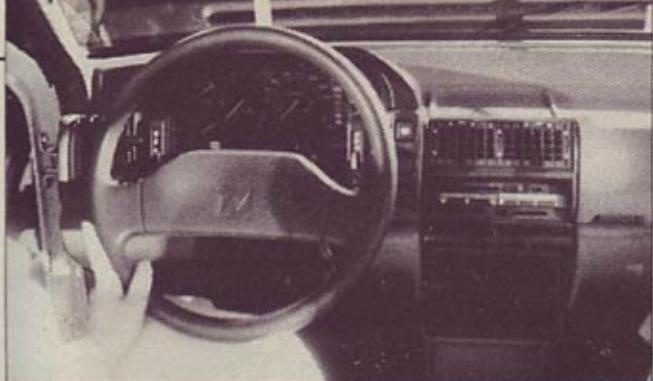
sedežema in s pokončnemu sedenju namenjeno zadnjo klopo ter komolčnim opornikom sredi nje. Stirje nastavljivi zglavniki.

Prednja šipa je močno nagnjena, z enim brisalnikom in eno dvojno brizgalko za vodo (ta je nameščena na prednji pokrov). Bočne šipe so na vsaki strani tri. Zadnja šipa je velika, spodaj upognjena in zaenkrat še ne povsem dodelana. Brizgalka za vodo je, brisalniki pa ni. A je predviden.

Siva plastična obroba, ki obkroža karoserijo, uspešno razbija morebitno optično monotonost pločevinastih površin. Spojerja sta črna, tako kot ves spodnji rob vozila. Izrez zadnjih vrat sega med velike zadnje luči, vrata pa se odpirajo



še vedno najboljša ta hip



Za volanom: kot v fiatih, a vseeno drugače

visoko nad glavo. Prtičnik je tudi za oči velik, predvsem globok, z rezervnim kolesom na dnu in z malce nasičnima vdrtinama zadnjih blatnikov. Prednji pokrov se odpira naprej, torej je k motorju mogoče seči le z obeh strani avtomobila. Žaromet sta oglata, moderno nizka, halogenska in vsak zase spojena z vogalnima utripalkama. Na nosu je znak »Y«. Na vsakem sploščenem in športnem luknjastem kolesnem pokrovu tudi. V sredinski del prijetno obloženega volanskega obroča (z dvema prečkama) so vtisnili »Z«. Kot Zastava. To je po novem le še ime za kragujevsko tovarno. Njeni izdelki so vsi po vrsti »yugo«.

Voznikov sedež: precej fiatovski in z izdatnim vzdolžnim pomikom. Ročica za pomik je lično vrezana v plastiko ob vznožju. Nagibu naslonjala služi krožno obračalo za levico. Vrata se čvrsto zapirajo. Za lahkoto in s pomočjo zajetnega ročaja. Znova se odprejo s ploščatim sprožilom. V načrtu imajo tudi osrednjo magnetno

kočevnico. Armatura plošča je podobna tisti od fiata una: pregledna, dobro zasenčena in bogata z merilniki. Za motorne vrtljaje (z barvnimi območji), za hitrost (dvema kilometrskima števcema), za oljni tlak, za temperaturo hladilne tekočine in za gorivo. Na desni strani je kontrolna plošča s shemo vozila in kontrolnimi lučmi za najpomembnejše te-



Konec skrivnosti: to je yugo florida!

kočine in naprave vozila. Kontrolne luči so tudi v ravni vrsti pod merilniki. Ob volanskem drogu je le ročica utripalk, vsa druga stikala so ploščata in nameščena v stranska »satelite« za obe roki. Levica ravna z lučmi, desnica z brisalniki. Potem so še ločeni gumbi za zadnjo meglenko, ogrevanje zadnje šipe, varnostne utripalke in nastavljanje višine žaromet-

nih snopov. »Slepa« stikala so namenjena morebitni dodatni opremi. Fiatovska so še pedala in kratka prestavna ročica, skoraj fiatovski je tudi sredinski greben z veliko predalov, namenjenih radiu in drobnarjam. Ročica za ročno zavoro je med sedežema, tik pred spodnjima oprjemališčema varnostnih pasov: Žal se ta dva zaklupa ne premikata hkrati s prednjima sedežema. Zračenju in gretju so namenili drsnika za doziranje zraka in z tristopenjski ventilator. Zračne reže so na sredini in ob straneh zaobljene obrobe pod prednjo šipo. Na desni strani je globok predal z dvignim pokrovom. Ta je brez opore in vam utegne priščipniti roko.

V prototip yuga florida so namestili že znani 1,3-litrski motor. Poprek, malce pred prednjo premo. S srednjim pogonom in s petstopenjskim menjalnikom (ročica teče po sistemu H, vzvratna prestava je desno, nazaj). Takšni menjalniki bodo serijski za vse floride. Motorji pa drugačni. Po zasnovi iz Fiatove novejše generacije, izdelani, ko bo proizvodnja stekla, pa na naših tleh. Florida bo na voljo s tremi motornimi različicami. Bencinska štirivaljnica bosta 1,4 in 1,6 litrska, kar pomeni 70 in 80 KM. Tretji bo 1,7-litrski dizel. K motorjem sodi elektronika: za vžig, za samodejno zapiranje dotoka goriva ob odvzetem plinu, pozneje tudi za elektronsko vbrizgavanje (1600 i.e.?). Glede na tržiča bodo ponudili tudi katalizatorsko tehniko po evropskih in ameriških normah. Z močnejšim od obeh motorjev bo florida zmogla največjo hitrost 170 kilometrov na uro, s šibkejšim pa vabilivo porabo goriva 5,0 litra (pri hitrosti 90 km na uro) na 100 kilometrov. Podrobnejših podatkov o zmogljivostih in porabi goriva za zdaj še ni. Posoda za gorivo se zdi z 48



Aerodynamika: se začne pri nosu

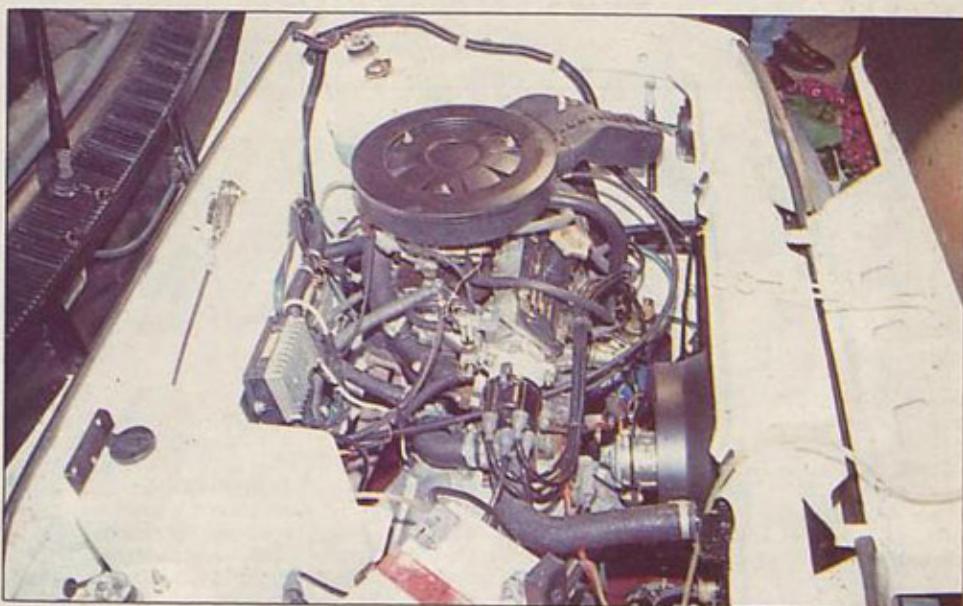




litri prostornine malce pičla, a je varno nameščena pod zadnjo klop in pred zadnjo premo. »Vhod« vanjo je pod zaklenjenim poklopcem blizu desnega kolesa.

Moderno je tudi podvozje novega vozila: prednji kolesi sta posamično optri na vzmetni nogi ter prečno vodenih in speti s stabilizatorjem. Zadnja prema je pol toga, z vijačnima vzmetema, vzdolžnima nihajkama in teleskopskima blažilnikoma. Volanski prenos opravlja zobata letev, s 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. In zavore so dvo-krožne, hidravlične, servo, ter spredaj kolutne, zadaj pa bobnaste. Mehanska ročna zavora prijemlje na zadnji kolesi. Kolenske gume bodo praviloma vedno domače (razen v primerih posebnih želja kupcev na tujem). Prototipni primerek so obuli v gume tigar 615, z merami 165/70 R 13. Platišča so jeklena, prešana.

Poslovna odločitev o projektu »zastava 103 alias yugo florida« je padla pred tremi leti. Da je avtomobilski razvoj dolgotrajen, že vemo (tudi zdaj srujejo yugo »104« in yugo »105«, oboje sta delovni številčni oznaki, ki bosta na vrsti čez nekaj let). Do zdaj so s prototipi floride (tako pravijo tovarniški možje) prevozili več kot pol milijona kilometrov. Stroški v celiem – do začetka delno robotizirane proizvodnje – bodo znashali 150 milijonov dolarjev. Stroški razvoja vozila samega pa okroglo tret-



Vse v nosu: tudi velika posoda z vodo za šipo



Pet vrat: ličen videz, veliko udobja



jino te vsote. Yugo florida se uvršča v konkurenčno najmnogočnejši avtomobilski razred s svetovnimi cenami med 13000 in 15000 DM, oziroma 7500 in 8000 dolarji. O domači ceni je za zdaj še težko govoriti. Ta hip bi avtomobil veljal 3,6 milijona dinarjev (tovarniška cena brez davščin). Toda: yugo florida bo zdrsnil s tovarniških trakov – med kupce – šele jeseni prihodnjega leta. Takrat naj ne bi presegel vrednosti treh povprečnih celoletnih jugoslovanskih osebnih dohodkov. Napoved je korektna, vprašanje pa je, če bo vzdržala.

Yugo florida je namenjen torej domačim in tujim kupcem. Tujim na oni strani Atlantika, a tudi bliže, v Evropi. Po novem tudi v ZR Nemčiji (prav zdaj ustanavljajo podružnico Yugo GmbH v Frankfurtu), kamor želijo izvoziti 20 000 avtomobilov na leto. Glede na avtomobil, kakršen je, ni prav nobenega vidnega vzroka za to, da jih ne bi.

• • •

Na letošnji devetnajsti februarski dan smo v Kragujevcu doživeljili torej pravo svetovno premiero. In odšli z dobrimi občutki. Zganilo se je. Yugo florida je čisto zaresen in ta hip zelo moderen avtomobil.

**Crvena Zastava** je krepko prehitela samo sebe. In ujela korak s časom!

MARTIN ČESENJ  
MARJAN ZAPLATIL  
FRANCE KMETIĆ