

**Avtomobilski hit leta v Beogradu je bil nedvomno rožnati jugo GV kabriolet. Pri številnih ljubiteljih štirikolesnežev obeh spolov je povzročil ljubezen na prvi pogled, celo bolj kot pontiac fiero, audi quattro ali BMW 325i. Jasno je tudi, zakaj: jugo je naš avtomobil in ni tako nedostopen za povprečen jugoslovanski žep.**

Poskusno vožnjo nam je Boris Bakić obljubil že na beograjskem avtomobilskem salonu, kjer je avto privlačil radovedne poglede obiskovalcev. Po opravljenem atestu in registraciji je dano obljubo izpolnil: v zadnjih sončnih dneh pred prihajajočo zimo sem sedel v prvi jugoslovanski jugo GV kabriolet.

**OD GOLE ŠKOLJKE DO KABRIOLETA**

Ko smo prišli po avto, smo se spoznali tudi z glavnim projektantom in izvajalcem predelave Stanojem Racićem-Canetom, strojnim tehnikom, zaposlenim v Somboledu iz Sombora. Kot je za pogovore s konstruktorji že običajno, smo se zanimali, zakaj in kako je bil narejen jugo kabriolet, kakšne težave so se pojavljale med delom in kako so jih odpravljali. Iskali smo odgovore še na mnoga druga vprašanja, kajti jugo kabriolet je nastal kot plod amaterskega dela, daleč stran od Crvene zastave. Izdelava kabrioleta iz običajnega juga je resno delo, ki zahteva znanje, dobre delovne razmere, nakup mnogih novih delov itd. O vsem tem nam je mojster Cane pripovedoval takole:

„Jugo ni prvi avtomobil, ki sem ga projektiral v moji lop. To sem delal že s fićkom, fiatom abarth, iz amija pa sem naredil pick-up vozilo. Ko sva z Borisom preiščevala, s čim bi pritegnila pozornost obiskovalcev beograjskega sejma za njegov razstavni prostor, sva se naposled odločila za jugo kabriolet, saj je primeren zaradi gabaritov, ima dvoje vrat, postal pa je tudi nacionalno vozilo. Pri vsakem kabrioletu nastane težava po odstranitvi strehe, saj je treba najti kompromis pri ojačitvi školjke, ki se ne sme zvijati, ne sme pa biti tudi preveč toga. Kupila sva golo jugovo školjko, kar pa se je kasneje pokazalo za zgrešeno, saj sva imela težave z nabavlja-



Jugo GV kabriolet

# Pink jugo

**Medtem ko pri Zastavi razmišljajo, kje in kako izdelati jugo kabriolet, je ta nastal v domači lop – Prepričljiv estetski dosežek, hitrost in dobre tehnične rešitve so lastnosti tega avtomobila**

njem nekaterih večjih in manjših delov. Po nekaj skicah sem se lotil ojačitve, ki poteka od pregradne stene za motorjem do zadnjega blatnika in vključuje vodoravne in navpične podporne. Za boljšo trdnost školjke in za potrebe zložljive strehe je bilo treba zadnja vrata zavariti. Ojačitve sem testiral s pomočjo dobro »hranjenih« prijateljev, ki so v avtu počeli vse mogoče, tako da sem se zanesljivo prepričal v trdnost konstrukcije.

**SIJAJEN DVOSEDEŽNIK**

Naslednja faza je bila strešna konstrukcija, nato namestitev motorja in menjalnika ter izboljšave vzmetenja. Jugo smo znižali za 5 cm, vgradili pa smo mu »boge« blažilnike, nastavljene na prvo stopnjo delovanja. Pod pokrovom je motor ritma 70 s prostornino 1301 kubika in močjo 50 kW (68 KM) ter petstopenjskim menjalnikom. Za namestitev tega motorja smo morali zamenjati opornik, namesto prečnega stabilizatorja pa smo se za sedaj zadovoljili s poševnimi vodili, kajti menjalnik nam je zaradi pete prestave povzročal težave. Celotna notranjost, obložena v usnje – od armaturne plošče do sedežev školjkaste oblike, je bila izdelana v ZRN. Pri izdelavi strešne konstrukcije nam je pomagalo to, da Boris v svoji prodajalni prodaja dele za golfa, pa je tako vedel, kaj se da prevzeti od golfa kabriolet, tako da smo marsikaj lahko uporabili od tega avtomobila. To pa bi bilo v glavnem vse.»





Potem ko sem se namestil v školjkasti sedež, sem se pripel z varnostnim pasom britex, ki je pritrjen v dveh točkah na podu in v eni izza naslonjala zadnjega sedeža. To je zelo učinkovit pas iz športnih avtomobilov, v našem primeru pa je bil tudi edina rešitev, kajti jugo nima varnostnega loka, na katerega bi lahko pritrjili en konec pasu. S sponko na trebuhu sem se počutil kot v lovskem letalu. Namestil sem si sedež in opazil, da je armaturna plošča, čeravno preoblečena v usnje, enaka kot pri serijskem jugu. Sivo usnje daje občutek, da sediš v precej dražjem avtomobilu kot v resnici. V enaki barvi je tudi majhen volan, ena od redkih napak tega avtomobila, če ne iščemo nekaterih dodatkov športne opreme, na primer več instrumentov (manjka merilnik vrtljajev). Zadnji del je precej nizek in ko spustiš streho, se pojavijo mrtvi koti in glede tega naj bi pomagalo desno zunanje ogledalo, ki pa bi mu morali najti primernejše mesto. Spušcanje in dvigovanje strehe ne vzame veliko časa, izvežbani osebni ne več kot dve minuti. Zaradi strehe je na zadnjih sedežih le toliko prostora, da se odrasla oseba usede počez, medtem ko dva otroka lahko sedita, toda pri tem ju ovirata pasova. Če hočemo pri odprti strehi uporabiti prtljažnik, je treba podreti naslonjalo zadnjih sedežev. Vidimo, da gre res za pravi dvosedežnik.

Brž ko sem pognal motor, ki se je oglašil s prijetnim rezkim zvokom, sem si želel čimprej na avtocesto in ugotoviti, za kaj pravzaprav gre. Močan motor v majhni karoseriji vedno obljublja prijetno vožnjo. Ljubitelje takšnih avtomobilov moram spomniti, da so v športnem oddelku Zastave že dolgo tega sestavili jugo 65 sport in nam tudi obljubili preizkušnjo, toda za zdaj je ostalo le pri obljubah.



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtnina in gib 86,4 x 55,5 mm – gibna prostornina 130 kubik – kompresijsko razmerje 9,1:1 – največja moč 50 kW (68 KM) pri 5700/min – največji navor 100 Nm pri 2900/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – dvojni uplinjač weber – vodno hlajenje – akumulator 12 V 40 A/h – alternator 55 A.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – suha enolamelna sklopka – petstopenjski sinhroniziran menjalnik, ročica menjalnika na podu – gume 165/65 SR L3 – platišča 4 1/2 B 13.

**Vol in obese:** kabriolet – 2 vrat – 2+2 sedeža – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa posamično obešena – spredaj vzmetne noge, poševna vodila, zadaj prečne listnate vzmeti, trikotna vodila, vijalne vzmeti in teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem – spredaj koluta, zadaj bobna, servo, mehanska ročna zavora deluje na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato levitvijo.

**Mere in teže:** dolžina 3,490 m – širina 1,542 m – višina 1,330 m – medosna razdalja 2,150, – kolotek spredaj 1,310, zadaj 1,295 m – rajdni krog 10 m – teža praznega vozila 700 kg – posoda za gorivo 35 litrov – prtljažnik 170 litrov.

**Zmogljivosti:** (naše meritve): največja hitrost 155 km/h (147), pospeški od 0 do 100 km/h 11,48 (12) sek – poraba goriva od 5 do 8 litrov na 100 km.

Z dvignjenimi bočnimi šipami sem pognal jugo po avtocesti in z vsako spremembo prestavnega razmerja in doseženo višjo hitrostjo sem ugotavljal, da je to odličen avtomobil, ki je nudil več, kot sem pričakoval. Kazalec na merilniku hitrosti se je povzpel do številke 160. Piš, ki je nastajal pri tej hitrosti, je v meni budil željo, da bi imel pokrito glavo. Občutek sem imel, da je ostalo motorju še dosti rezerve za povečanje hitrosti, toda ker na naših avtocestah vozniki še niso vajeni pogledati v vzvratno ogledalo, predno zavijejo na najhitrejši vozni pas, kot da ne more biti nikogar, ki bi vozil hitreje od njih, sem namesto še hitrejših vožnje nepričakovano testiral zavore in gume...

Na ovinkasti asfaltni cesti od podnožja do vrha Avale se je jugo gv kabriolet obnašal kot kralj ovinkov, čeprav sem nekajkrat negotoval nad majhnim volanom (enako tudi pri parkiranju). Menim, da na isti stezi tudi športniki ne bi imeli kaj zameriti legi na cesti. Športno trd je prenašal neravnine na cestišču, toda za to vrsto avtomobila v mesajah normalnega. Ko bi imeli sodobnejše ceste, prejšnjega stavka ne bi bilo treba napisati.

Najbrž se razume, da je med mestno vožnjo spreten, hiter in primeren za izogibanje prometni gneči. Med vožnjo po mestu so me radovedneži ves čas zasipovali z vprašanji, in to kar iz avtomobila, motorja, kolesa ali s pločnikov. Hoteli so vedeti, ali je to naš jugo, kako bi tako predelali svojega, kako se to dela in seveda, koliko stane. Ko je parkiran stal na ulici, ni bilo mimo-







idočega, ki ga ne bi pogledal, mnogi so ustavljali svoja vozila, da bi ga поблиže pogledali, pri čemer s tem niso sprožali običajnega negodovanja in protestov zaradi povzročanja kolone vozil. Od stalnega pojasnjevanja se mi je grlo sproti sušilo. Lahko bi ga prodal, ne da bi me kupec sploh vprašal za ceno, samo da ga bi lahko takoj odpeljal z Bajlonovega trga v Smederevo. Med drugim sem moral peljati tudi miličnika, ki mi je kasneje od navdušenja nad vozilom spregledal prekršek (parkiranje na prepovedanem mestu zaradi fotografiranja). Večkrat sem si tudi zaželel, da bi bili poleg mene ne Boris ali Cane, pač pa strokovnjaki iz Zastave, da bi brezplačno zvedeli, kaj si želijo kupci.

Zaradi rozaste kovinske barve, ki je spominjala na junaka risanke Fritza Freelenga – Pink panterja, se ga je tudi že prijel vzdevek pink jugo. Zdi se, da ta barva izredno ustreza tipu avto-

### BREZ FRIZIRANJA

Pospeševanje smo merili v idealnih razmerah in ugotovili, da jugo kabriolet z dvignjeno streho od 0 do 100 km/h pospeši v 12 sekundah, brez strehe pa zaradi manjšega zračnega upora 11,48 sekunde. Največja hitrost po instrumentu je 160 km/mobila, kakršen je jugo, in verjetno bo vplivala na lastnike teh avtomobilov, da se bodo pri prvem barvanju osvobodili tradicionalnih barv, kot so oker, sivozeleni, rjava ali modra. Malo več poguma pri barvanju ne bo odveč, kajti jugo je dobil povsem drugačen videz tudi zaradi pobarvanega spojlerja, odbijača in karoserije v istem barvnem tonu, kar daje vozilu vtis lepe, športne in trdne karoserije, pri čemer prispevajo svoje tudi platišča iz lahke litine z nizkopresečnimi gumami pirelli P 8 dimenzije 165/65 SR 13.

h, realna pa 147 km/h, s spuščeno streho pa 155 km/h, dasiravno se zdi, da motor ni bil idealno nastavljen, prav tako ne geometrija prednje preme. Realno ima torej vse možnosti za še hitrejšo vožnjo. Motor je bil vzet iz razbitega ritma 70 in je ostal tak, kot je, brez dodatnega friziranja, razen tega, da so mu vgradili športni zračni filter, s čimer so vpregli vsaj dva dodatna konja.

Če seštejem vse, kar je bilo narejenega na tem avtomobilu, pridem do sklepa, da je razen nekaterih že omenjenih drobnjarij vse odlično uspelo. Ka-

morkoli sem popeljal vozilo, nikoli nisem začutil kakršnegakoli torzijskega zvijanja, škripanja

ali drugih znakov, da je školjka preobremenjena.

Podvig je torej uspel, cene pa ne vem, kajti delo je težko izmeriti, toda če vemo, da so rezervni deli precej dražji od serijsko vgrajenih, cena verjetno doseže višino dveh novih jugov, kar pa seveda ni nujno, če za osnovo služi rabljeno vozilo. Boris in Cane nimata namena serijsko izdelovati juga kabriolet. Raje se bosta lotila česa novega, spet seveda iz juga, in navdušila ljubitelje avtomobilov ter jim dala idejo, kaj narediti iz njihovega serijskega modela.

Kot smo zvedeli, je rozasti jugo darilo Borisovi ženi. Morda je tudi zato obarvan nekoliko po žensko. Nam bo ostal vsekakor v spominu kot uspel avtomobil, potrdilo, da imamo nadarjene ljudi, ki imajo idej na pretek, le izkoristiti jih je treba. Jugo GV kabriolet je postal več kot samo sejmski eksponat. Za naše ljudi je dokaz, da lahko tudi relativno poceni avtomobil nudi veliko zadovoljstva. Lep in predvsem dosegljiv, je vzbujal večjo pozornost kot mnogi dragi avtomobili, s katerimi so se letos poletni zdolmci postavljali na naših cestah.

MIROLJUB NIKOLIĆ

## ZA VARNO VOŽNJO V DEŽJU IN SNEGU




### AVTOMOBILISTI POZOR:

**delovanje brisalcev zdaj lahko brezstopenjsko uravnavate – z elektronskim intervalnim stikalom ISKRA!**

- brisalci 2- do 3-krat obrišejo vetrobransko steklo, pevzo do naslednjega vклоpa pa poljubno nastavimo med 0 in 30 sekundami
- pri izklopljenem intervalnem stikalu brisalci delujejo normalno
- vgradnja v vozila z 12 V in 6 V instalacijo
- zanesljivo delovanje
- enostavna montaža

IZDELUJE

 **Iskra** KZS TOZS Industrijske elektrone  
Krajevnikova na Križi

**ZAHTEVAJTE V VSEH PRODAJALNAH ISKRA!**

# Let's go

RUM COLA  
GIN TONIC  
CHERRY COLA

6x115