



Yugo GVX

UDO BEN IN HITER

Najboljši yugo za ameriški trg

Že od vsega začetka izvoza na ameriški trg vemo, da Zastava tja pošilja kvalitetnejše izdelke, kot jih dobi domači kupec. Izvažajo namreč avtomobile, kot smo jih videli na primer na letošnjem beograjskem avtomobilskem salonu. Eno od takšnih vozil je bil tudi yugo GVX, trenutno najboljši avtomobil, ki ga firma Yugo America uvaža iz kragujevske tovarne avtomobilov. Še ko je bil na prvih preskusih, smo imeli priložnost za krajšo vožnjo, sedaj pa smo se lahko tudi nekoliko поблиže spoznali z lastnostmi tega yuga, ki je po mnogočem drugačen od dosedanjih različic.

Aprila so v ZDA prodali stotisoči yugo GV, tako da je jasno, da se tamkajšnji kupci med, na primer, rabljenim chevroletom, ki ima status nacionalnega vozila, in našim yugom (ki ima enak status pri nas) odločajo za slednjega. Preskus originalnega »američana« naj bi tudi zadovoljil našo radovednost – kaj ameriški kupec dobi za vsega nekaj tisoč zelenih dolarjev?

Proizvodnja yuga GVX je logičen vrstni red dogodkov pri planiranju proizvodnje in ponudbe.



Vgradnja 1300-kubičnega motorja s petstopenjskim menjalnikom je prišla v trenuku, ko je bilo jasno, da bo treba kupce zagreti z nečim boljšim. Ta različica yuga je po vseh merilih zelo uspela in poteza se je izkazala za pravilno.

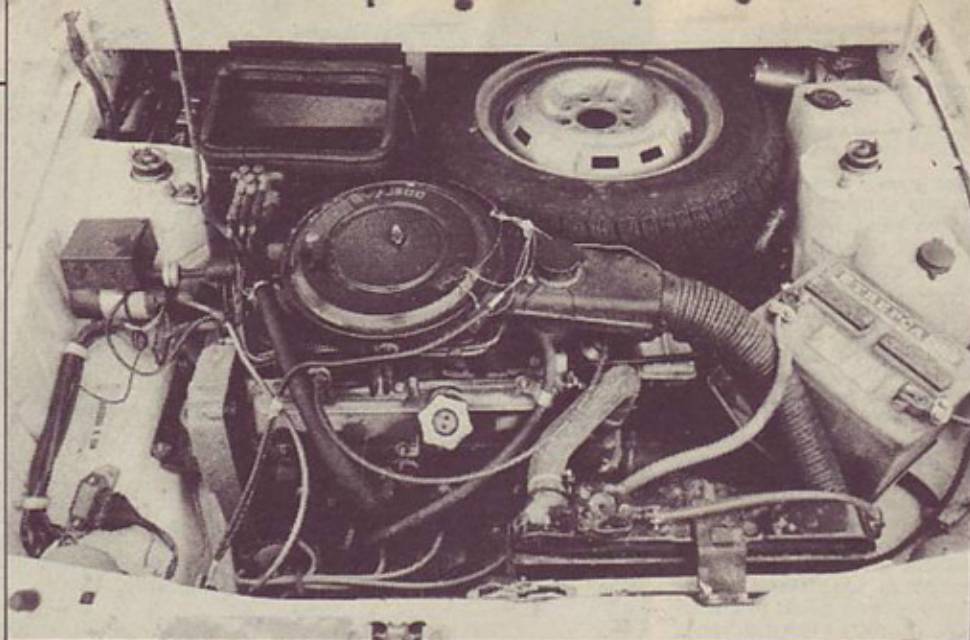
Yugo GVX ni samo močnejši motor in nov menjalnik. Tu je še vrsta sprememb, s katerimi so dosegli, da lastnik luksuznega avtomobila, ki je yugo kupil kot svoj tretji ali celo četrti avtomobil, ne začuti prevelike razlike, ko sede za volan svojega najmanjšega avtomobila.

S plastičnimi dodatki, kamor sodijo lepo oblikovan odbijač s spojlerjem, bočna zaščita in nov zadnji odbijač (uvoženi elementi), je postal yugo vsekakor privlačnejši za oko. Pomemben prispevek k temu so tudi domača kolesa iz lahke litine z gumami 155/70 R 13, tako da yugo ni več tako smešno nasajen na kolesa, okrog katerih je zavela velika praznina, še zlasti, ko si vozilo pogledal od zadaj.

Ce notranjost sodimo po sedežih, lahko rečemo, da je brezhibna. Pri tem imamo v mislih obliko sedežev in mehko prevleko, ki se barvno lepo sklada z okolico. Armaturna plošča in volan izstopata zaradi trde plastike. V tem smislu bi bilo treba vgraditi mehko obložen volan. Spredej manjka predal na ključ za spravljanje drobnarij, armaturna plošča in stikala na njej pa

potrebujejo pomladitev. Mnoge spremembe so bile narejene na zahtevo ameriškega partnerja, zato z drugimi spremembami čakajo na pobudo od »zunaj«.

Ostanimo še za trenutek v notranjosti vozila. Sedeži nove konstrukcije so zares odlični. Z ročicama ob strani se spreminja nagib naslonjača in pomika sedež. Zadaj je pedalo, na katerega lahko pritisnemo z nogo ali roko in ki potisne sedež naprej, pri čemer se naslonjalo avtomatično nagne naprej, tako da omogoča potniku lažji pristop na zadnji sedež. Sedež se vrne v isti položaj, kot je bil pred tem, tako da ga vozniku ni potrebno še enkrat nastavljati. Kot bi imel mehanizem spomin, ampak brez pomoči čipov. Tako je tudi z desnim sedežem, ki pa bi bil vseeno lahko deležen nekaterih izboljšav. Na primer, ročica za premikanje sedeža bi morala biti na zunanji strani, tako da zlasti človeku, ki prvič vstopa v yugo GVX, ne bi bila potrebna voznikova pomoč. To bi bilo dobro tudi v primeru, ko je treba v naglici zapustiti vozilo.



Prostor za motor je docela napolnjen

Prednja in zadnja sedeža imata dobro oblikovane ščitnike za glavo, toda na žalost nekoliko zmanjšuje vidljivost nazaj. Tudi zato je na desni strani zunanje ogledalo. Če voznikova vrata niso dobro zaprta ali če voznik ni privezan, sledi zvočni signal. V nasprotju s trmastimi »švedsi«,

v yugu ta signal ni tako vztrajen in dopušča, da sami odločite, kdaj se boste pripeli, kajti po nekaj sekundah svetlobno-zvočni signal odneha.

Za razliko od drugih različic ima GVX v spojlerju meglenke, enako kot pri drugih GV-GVL modelih pa je na zadnjih vratih,

na sredini, še ena zavorna luč, ki bi jih po našem mnenju morala imeti vsa vozila iz Zastavninega programa. Tako postavljena zavorna luč pomaga pri zaviranju v koloni, kajti vidna je tudi vozniku, ki se vozi več vozil zadaj.

Težava, ki se pri yugu vleče že nekaj let, so vrata, ki slabo tesnijo. Zato je zanimiva primerjava z »ameriškim« yugom. No, razlika je očitna. Vrata na tem yugu so predvsem težja zaradi nekaterih ojačitev in se zapirajo povsem natančno, brez običajnega ropotanja. Prišli smo do spoznanja, da v Kragujevcu znajo, če hočejo, odpravljati pomanjivosti. Toda očitno ne na zahtevo domačih kupcev.

PETSTOPENJSKI MENJALNIK

Pod pokrovom je motor z oznako 128 A6 064, kar pomeni, da gre za delno spremenjen izdelek DMB, s prostornino 1300 kubicov in močjo 48,7 kW (65 KM) pri 6000 vrtljajih. Njegov navor je 96 Nm pri 3000 vrtljajih, z neosvinčenim bencinom pa ga oskrbuje Webrov uplinjač 32 DFTA 7 Y 2m — RA. To je preverjen motor iz 101 in 128. Zanj so tudi prilagodili petstopenjski menjalnik, dolgo pričakovano izboljšanje na Zastavninih vozilih.

Ko obrnete kontaktni ključ, motor odgovori brez hrupa in dela s povečanim številom vrtljajev, saj ima samodejni čok. Ko se je čok izključil, je bil yugo GVX pripravljen za naporno vožnjo.

Na začetku vožnje je ročica menjalnika le stežka drsela iz prestave v prestavo, čeprav ima kratek hod skozi natančno nastavljene zobnike. Ta odpor ro-



čice je trajal toliko časa, dokler se olje ni dovolj segrelo, da je dobro namazalo vse dele menjalnika, ki je nato deloval mehkeje. Treba je namreč reči, da je vozilo pred našim preskusom dlje časa stalo v Zastavinem laboratoriju. V menjalniku in diferencialu je olje SAE 80 W 90 in zaradi takšne viskoznosti daljše prilagajanje ni potrebno. Ko se je menjalnik »sprostil«, smo začutili pričakovano zadovoljstvo v vožnji s tem majhnim vozilom z močnim motorjem. Prestavna razmerja so dobro izbrana in vožnja po stari cesti od Beograda do Kragujevca, ki je polna klancev in ovinkov, je bila kot nalašč za spoznavanje s tem, lahko rečemo novim avtomobilom. Voznik se v tem avtomobilu počuti lahko veliko bolj sproščeno, kajti prehitavanja niso več tako nevarno opravilo. To pa seveda veliko prispeva k manjši utrujenosti ob dolgi vožnji.

Podvozje nam je znano, novi so le blažilniki znamke Monro, ki jo na našem trgu avtomobilskih delov že poznamo. Predvsem so bolj trdi od domačih, kar smo lahko pričakovali glede na povečano moč motorja in večjo hitrost.

V njihovo trdoto se hitro pričlaš na cesti s slabim asfaltom, ko vozilo veselo poskakuje, zato pa toliko bolje leži na avtocesti tudi ob najvišji hitrosti.

Na merilniku hitrosti so velike bele številke, ki označujejo milje, kilometri so izpisani z majhnimi, komaj vidnimi rdečimi številkami. Na avtocesti se kazalec zelo hitro premakne do svoje skrajne točke oziroma do oznake 110 milj, kar ustreza hitrosti 180 km/h. Yugo je res hitro vozilce, toda tako hitro spet ne. Pri hitrosti 90 km/h merilnik odstopa za 10 km/h, in tako pri dejanski hitrosti 130 km/h kaže 147 km/h. Najvišja hitrost tega yuga je 154,05 km/h, kolikor so namreč ugotovili v Zastavinih laboratorijih. O njegovi poskoč-



nosti pričajo tudi meritve pospeškov, saj od 0 do 80 km/h pospeši v 10,75 sekunde, do 100 km/h v 15,5 sekunde, do 120 km/h pa v 23,75 sekunde.

Od strokovnjakov in Zastave smo dobili tudi natančne podat-

ke o porabi goriva in učinku petstopenjskega menjalnika. Pri hitrosti 40 km/h yugo porabi 4,25 litra (4,10 petstopenjski), pri 60 km/h porabi 5,16 l (4,65 l), pri 90 km/h 7,12 l (6,43 l), pri 120 km/h pa 9,7 (8,95) litra. Meritev med

местno vožnjo niso opravili, po naši oceni se poraba v mestu giblje okrog 9 litrov. Utegnila bi biti manjša, ko bi bila speljevanja nežnejša in brez naglih pospeševanj med samo vožnjo. Sicer pa je poraba med mestno vožnjo zelo relativna, saj je odvisna od vrste dejavnikov.

Yugo GVX je avtomobil, ki voznika naravnost sili k hitri vožnji, saj z lahkoto pospešuje, delovanje motorja je tiho, zato je tudi občutek hitrosti precej drugačen kot na primer pri yugu 45. Prav gotovo bodo v ZDA mnogi lastniki tega yuga plačali kazen zaradi prehitre vožnje, saj toliko časa bodo v »nevarnosti«, dokler se na vozilo povsem ne privadijo. Kot smo izvedeli, bodo uplinjač v tem vozilu kmalu zamenjali z Boschovim elektronskim vbrizgavanjem in elektronsko kontrolo, kar bo pomenilo še večjo moč motorja in večji izkoristek.

Motor yuga GVX ima okrog sebe več delov, ki jih boste zaman iskali na 1300 kubičnem motorju, ki je v zastavi 101, vsi pa pomenijo izpolnitev raznih zahtev za zaščito okolja, ki se jim mora podrediti vsak proizvajalec avtomobilov, če hoče prispeti na ameriški trg.

V Beogradu so pred kratkim postavili »ležeče miličnike«, prek ceste nalite asfaltne grbe. S štirimi potniki yugo tako močno počepne, da njegov katalizator zaveda ob to prepreko, kar so v Zastavi že opazili in pripravili nov katalizator, ki bo manjši in bolj ploščat.

Skupen vtis pravi, da so kozmetični popravki na yugu uspeli in vse, kar so naredili, zasluži pohvalo, ameriški kupec pa bo za vse to odštel približno 5.700 dolarjev.



Luksuzno urejena notranjost z novimi »katapultnimi« sedeži

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritačni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtna in gib 86,4 x 55,5 mm – gibna prostornina 1298 kubikov – kompresija 9,1: 1 – največja moč 48,7 kW (65 km) pri 6000/min – največji navor 96 Nm pri 3000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotocni uplinjač weber 32 DFTA – elektronski brezkontaktni vžig – akumulator 12 v 34 Ah.

Prenos moči: motor spredaj

poganja sprednji kolesi – suha enolamelna skopka – sinhronizirani petstopenjski menjalnik, ročica na podu – prestavna razmerja: I. 4,091, II. 2,235, III. 1,469, IV. 1,034, V. 0,865, vzvratna 3,714; prestava v diferencialu 17/64. – platišča 5 Jx 13 H2 iz lahke litine – gume 155/70 R 13 (tigar 615).

Voz in obese: kombi limuzina – 3 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi s posamičnimi obesami, prečnimi vodili, vijaknimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki, zadaj toga prema z listnatimi in vzvojnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilnikoma – dvokrožni zavorni si-

stem – servo – spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore, mehanska ročna zavora z delovanjem na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo.

Mere in teže: dolžina 349 cm – širina 154,2 cm – višina 133,5 cm – medosna razdalja 215 cm – kolotek 130,8 cm – rajdni krog 10 m – teža 730 kg – prostornina prtljažnika 170/780 l – posoda za gorivo 35 l.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 154 km/h – pospeški od 0 do 100 km/ 15,5 sek – poraba goriva pri 90 km/h 6,43, pri 120 km/h 8,95 l neosvinčenega bencina na 100 km.