Zastava 101–1300 special: 50.000 km

Tretja etapa

Nadaljevanje in konec: »stoenki« smo nazadnje še enkrat izmerili moči ter ji pregledali drobovje – Srečno na cilju!

Enkrat okrog Zemlje in še malo dlje bi prišli, če bi zavili na njen trebuh in bi se šli – z avtom, namesto z ladjo – Krištofa Kolumba. Vendar pa supertestna zastava 101 ni zapustila evropskih poti, čeprav je bila tudi v tako oddaljenih krajih kot so Genova, Dunaj, Frankfurt ali Pariz. Povsem cela je pripeljala na cilj 50.000 kilometrov dolge preskušnje, brez enega samega trčenja in le z dvema parkiriščnima praskama, za zelo natančne oči! Torej imamo celo kožo tudi vsi tisti, ki smo živeli s tem avtomobilom.

Supertest je naporna zadeva: to ne pomeni le petdeset kilometrskih tisočakov, ampak dneve in noči na prostem, ceste brez izbiranja, vožnjo brez nežnosti in vzdrževanje brez posebnega sočutja. Supertestnim avtomobilom – in tudi zastava 101 ni bila izjema – omogočamo le najnujnejšo nego, tisto, ki jo zahteva tovarna, prevoženi kilometri pa so trdi za podvozje in motor.

Supertest pomeni tudi troje meritev na preskusni progi, z natančnimi merilniki in urami v rokah: po 10.000, po 30.000 in po 50.000 prevoženih kilometrih. K prvim meritvam sodijo tudi vožnje med stožci, torej slalom, krog in prehitevanje, da zvemo, kako je z okretnostjo in lego vozila na cesti. Teh voženj pozneje ne ponavljamo več, ker so morilske za avtomobilsko obutev, pa tudi nič novega se ne bi pripetilo.

Torej je supertest v celem zbir številk, ki pomenijo izmerjene rezultate, vrsta opazk, ki se z vsakim kilometrom vožnje zbirajo v testnem dnevniku, pregled okvar in popravil, ki so se zvrstile na tej dolgi poti, in pregled stroškov, da se ve, koliko vse skupaj ostane. Na cilju dolgotrajne preskušnje pa smo tudi supertestno zastavo 101 predali tovarniškim mehanikom, ki so jo razdrli, pregledali, ter izmerili in ocenili obrabljenost posamičnih delov.

Ker smo o opravljenih meritvah po vsaki etapi sproti zapisali izmerjene številke pa tudi okvare, popravila in stroške, tokrat ne bomo vsega ponavljali. Kdor hoče o supertestu zvedeti prav vse, mora prebrati tudi tisto, kar smo zapisali že v 26. številki Avto-magazina iz leta 1979 in v 17. številki iz leta 1980. Tokrat smo zgrnili le tisto, kar se je dogajalo v zadnji, torej tretji etapi preskušnje, med 30.000 in 50.000 prevoženimi kilometri.

Začetek razdiranja: spodaj brez

Trebuh vozila je ostal cel

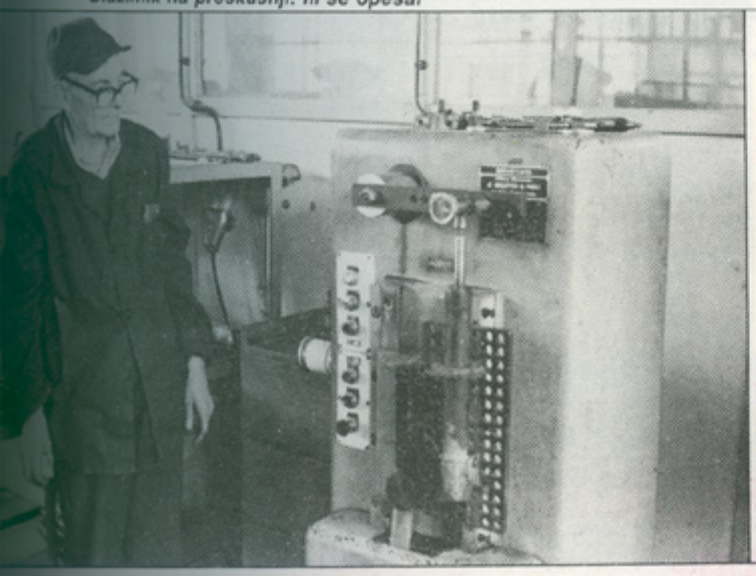
Za razliko od prejšnjih supertestov pa smo tudi ob koncu spustili obračun stroškov z gorivom in dolitim oljem vred ter primerjalno tabelo vzeli supertestnih vozil pri naši reviji doslej. Menimo namreč, da so nesorazmerno velike podražitve goriva in avtomobilov z njihovimi rezervnimi deli vred skvarile čar takšnega računanja in primerjav, saj vzbujajo edinole spomine na čase, ko je bilo avtomobilsko življenje še znatno cenejše...

IZ CESTNEGA DNEVNIKA

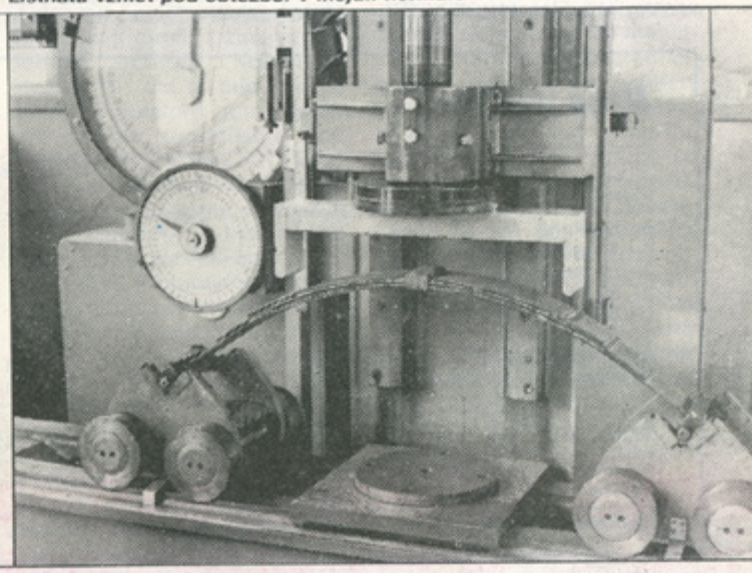
Tole je potrebno reči: zastava 101, takšna, kakršno smo preskušali, že dolgo ni več naprodaj. Zdaj sta na voljo »stoenki« confort in mediteran, obe z 1,3 litrskima motorjema, ki pa so jima pridušili moč – če ga primerjamo s tem iz supertestnega vozila. A nič ne de: razen ocen in meritev, ki zadevajo samo motor, velja dosti od tistega, kar smo med dolgo preskušnjo okusili, tudi za vse druge stoenke, saj med različicami ni velikih razlik.

In reči je potrebno tudi to, da na vseh popisanih straneh testnega dnevnika ni niti ene večje zamere! Lahko bi celo rekli, da nas supertestni avtomobil ni niti enkrat pustil na cedilu – če ne bi nekega dne z njim skoraj dobesedno obtičali v Logatcu, malce proč od Ljubljane, potem ko smo ga le nekaj minut prej prevzeli iz rok pooblaščenih mehanikov. Kajti težave s supertestno stoenko smo – kot zakleto – imeli vselej, kadar so se je lotili mehaniki na pooblaščenih servisih. Torej je zaključek logičen:

Blažilnik na preskušnji: ni še opešal



Listnata vzmet pod obtežbo: v mejah normale

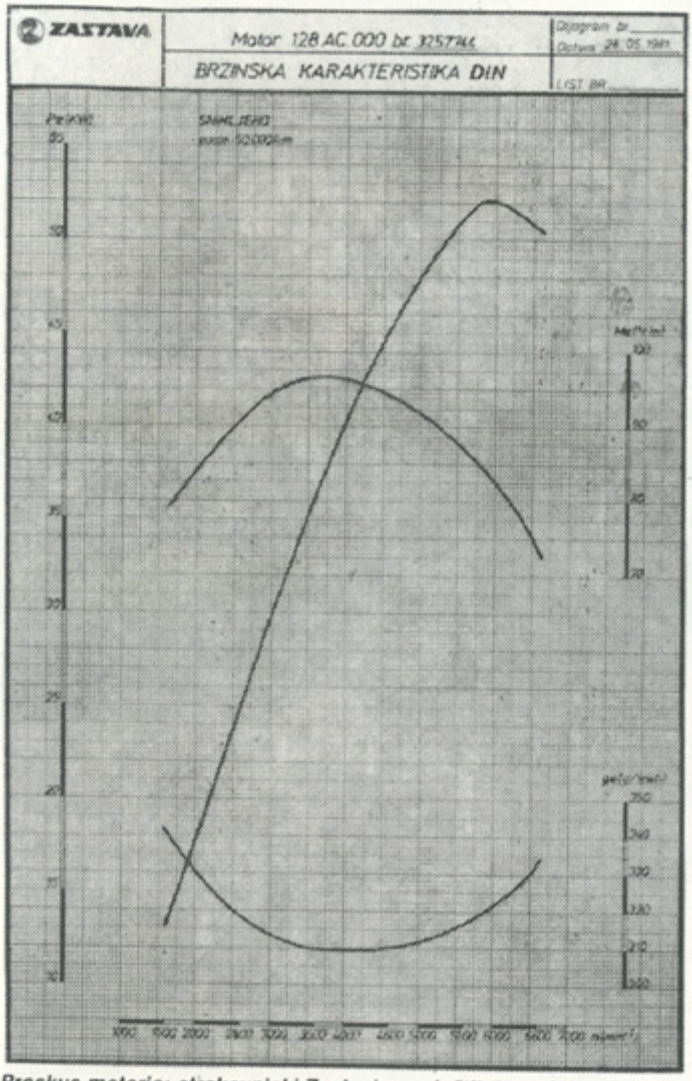


avtomobil je dosti boljši od servisne službe!

Seveda pri tem ne gre zamižati pred precej malomarno končno obdelavo, ki je kriva za marsikatero napako. A je spet res, da bi jih bili mehaniki lahko sproti odpravili, če bi se avtomobila in drobnih malomarnosti na njem lotili tako, kot smo jih prosili. Pa vse do konca testa nismo dočakali, da bi se kazalec na merilniku vrtljajev motorja nehal zatikati in da bi bilo zadnja leva vrata moč zanesljivo zakleniti...

Pravzaprav se je supertest začel s težavama: že na poti iz Kragujevca v Ljubljano je začel tuliti ležaj prednjega levega kolesa, obenem pa je – brez pravega vzroka – popustila zadnja desna zračnica. Potem so se v naslednjih treh dneh nakopičile tele napake: sklopka je zdrsavala, zavore so prijemale neenakomerno, kazalec vrtljajev se je zatikal, avtomat utripalk je zatajil, ogrevanja ni bilo moč izključiti, deževnica je tekla naravnost v prtljažnik in volan je vlekel zdaj v levo, zdaj v desno, odvisno pač od tega, kaj je voznik počel – zaviral ali pospeševal vozilo.

Glavnino napak so resda odpravili, ampak težave s kolesnimi ležaji so se ponavljale do konca supertesta. Kazalec vrtljajev je praviloma vedno obtičal pri številki 5000 in tudi prednja prema ni bila nikoli povsem za to, da bi bil volan povsem miren. Večkrat zapored smo morali menjati tudi izpušno tesnilo, sklopko pa smo po potrebi nastavljali kar sami. Že pred prvimi meritvami je avtomobil postal žrtev neprevidne voznice, ki na parkirišču ni vedela, do kam seže



Preskus motorja: strokovnjaki Zastavinega inštituta so izmerili zmogljivosti motorja s pomočjo posebne testne naprave, na kateri deluje motor tako kot v avtomobilu, seveda brez prenosa moči na kolesa. Rezultat meritev je tale diagram. Najdaljša krivulja, ki seže najviše, je krivulja moči.

Izmerjena največja moč je za spoznanje manjša od normalne, vendar je takšna odstopanja moč pričakovati. Rahlo nižja od »tovarniške« je tudi krivulja navora (na sredini, izbočena navzgor). Skladna z njo pa je krivulja porabe goriva (najnižja, vbočena navzdol). Kljub majhnim odstopanjem diagram kaže, da je bil motor še vedno pri močeh

njen avtomobil, pa smo morali kupiti novo steklo za zadnjo levo luč. To so v trgovini imeli. Toda ko se je zaradi premočno zaloputnjenih vrat sesula šipa v njih, nas je rešil hišni znanec s staro šipo iz starih zastavinih vrat.

Prasko na parkirišču – ne da bi vedeli kdaj in kje – je stoenka skupila le še enkrat: od te-

Naše meritve

	10.000 km	30.000 km	50.000 km
največja hitrost (km na uro)	150	151	149
pospeški (s):			
0– 40 km na uro	3,2	3,1	3,8
0– 60 km na uro	6,1	6,0	6,8
0– 80 km na uro	9,7	9,5	10,3
0–100 km na uro	15,0	14,7	16,0
0–120 km na uro	24,0	23,1	25,3
400 m brez zaleta (končna hitrost)	19,7 (112)	19,0 (114)	20,6 (110)
1000 m brez zaleta (končna hitrost)	37,6 (133)	36,3 (136)	39,0 (130)
prožnost – kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi (končna hitrost)	42,0 (123)	41,6 (124)	42,7 (121)
povprečna poraba goriva (l/100 km)	9,7	10,4	10,1
poraba olja (l/1000 km)	–	0,3	0,3

Opomba: meritve smo vsakič opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva

daj sta ji ostali vdrtinici na levih blatnikih, da pa tudi bočnih letev v trgovinah ni, je dokazal nepridiprav, ki je zmaknil eno, ta čas, ko smo si ogledovali novo pločevino na beograjskem avtomobilskem sejmu.

Težave smo imeli še s svečicami. Takšnih, kot so bile v novem motorju, za dinarje ni, pa tudi z devizami bi morali ponje vsaj v Trst. Pri tem so nas serviserji spretno vlekli za nos glede zamenjanih svečic, te pa so bile zares nove le tedaj, ko smo jih vstavili sami! Pomagali smo si z redakcijsko zalogo svečic motorcraft, ki sicer niso bile povsem pravšnje kalorične vrednosti, devize smo pa le prihranili.

Dnevnik supertesta

Stanje števca	14. 8. 1979 – **520 km** (prevzem vozila) 5. 11. 1979 – **10.400 km** (Am, 26/1979) 11. 7. 1980 – **30.000 km** (Am, 17/1980) 27. 4. 1981 – **50.000 km**	
Prevozili	**49.480 km**	
Povprečna poraba goriva (520–50.000 km)	**10,14 litra na 100 km**	
Servisni pregledi po navodilih proizvajalca – ob prevoženih:	34.920 km 39.100 km 45.040 km	
Motnje in okvare:	**30.604 km:** zdrobljena šipa v desnih prednjih vratih **31.000–32.590 km:** glasni prednji kolesni ležaji, pedal sklopke se zatika **37.000–39.100 km:** volan trese in prenaša sunke s ceste **39.400–40.860 km:** motor cuka **43.500–50.000 km:** hladilnik puščà **45.110 km:** vozilo na cesti obtiči	
Popravila:	**30.600 km:** montaža novih gum TG 555 (gume brezpl.) **30.700 km:** (sami) vstavili rabljeno šipo **32.590 km:** mehaniki zamenjali prednje kolesne ležaje in pregledali sklopko **39.100 km:** mehaniki popravili zavore in prednjo premo **40.860 km:** (sami) zamenjali svečice **45.110 km:** mehanik v sili zniža nivo goriva v uplinjaču, sami optimalno nastavili motor	
stroški med 520 in 10.400 km:	**3.050,56 din**	
stroški med 10.400 in 30.000 km:	**7.434,86 din**	
stroški med 30.000 in 50.000 km:	**servis pri 35.000 km:** olje, delo	**624,90 din**
	servis pri 40.000 km: olje, menjava zadnjega kolesnega ležaja, popravilo ključavnice vrat, menjava levega končnika, desne roke, manšete ter prednjih zavornih kolutov in oblog, pranje motorja, davek	**6.970,35 din**
	servis pri 45.000 km: olje, delo	**640,00 din**
	menjava kolesnih ležajev, pregled sklopke	**1.820,10 din**
	montaža, uravnotež. gum	**530,00 din**
	svečice	**250,00 din**
	mehanik (v sili)	**300,00 din**
Stroški skupaj (med 520 in 50.000 km, brez goriva in dolitega olja):		**21.620,77 din**

Na gume ne smemo pozabiti! Supertestni avtomobil je bil ves čas obut v gume znamke Tiger, pri čemer smo po potrebi natikali gume z zimskim in letnim profilom. Nobenega dvoma ni, da bi bilo moč z enim kompletom gum prevoziti celotno supertestno pot, če ne bi šlo za zelo ostre vožnje in za meritve med stožci. Toda ker smo gume – kadar je bilo potrebno – brezplačno dobili od tovarniškega predstavništva v Ljubljani, jih tudi nismo zapisovali med stroške.

Da smo včasih pretirano natančni, se je izkazalo sredi supertesta, ko se nam je zdelo, da menjalnik ni več dovolj ubogljiv. Pa so ga mehaniki odprli in se je izkazalo, da je potreben le čiščenja. Je pa zato sam od sebe skoraj razpadel zaganjalnik, ki so mu v tovarni preslabo privili vijake: ko smo to (sami) opravili, je zaganjanje znova postalo brezhibno.

Drugih pretresljivosti ne pomnimo! Da smo morali menjati zavorna koluta ob prednjih kolesih, je bil kriv tisti poklicni rokodelec, ki je zaradi menjave kolesnih ležajev tolkel po kolutih z macolo. Ko pa so nam na pooblaščenem servisu ukradli kolesne vijake, so mehaniki še isti dan (po malce jeznih nagovorih) istružili nove. Šele na zadnjih kilometrskih tisočakih je začel puščati hladilni sistem. Tekočino smo sproti dolivali, medtem ko mehaniki od dveh pregledih niso našli napake. Popravilo prednje preme z menjavo roke, volanskega končnika in manšete

na polosi ni kaj prida izboljšalo splošnega stanja. Vozilo je še vedno nerado ostajalo v ravni smeri, a smo se »plavanja« spretno privadili. Pretirano nevarno pa tudi to ni bilo!

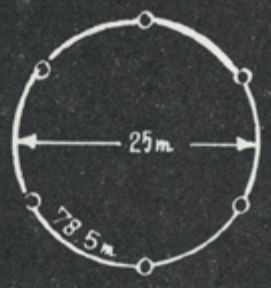
Najmanj težav je bilo z motorjem. Če bi se ga mehaniki sploh ne dotikali, dvomimo, da bi kdaj ponagajal, ker pa so tovarniška pravila stroga in zahtevajo takšne in drugačne preglede in nastavljanja, smo imeli sami po vsakem pregledu malce več dela z njim.

Zavoljo tega smo se zadnjemu servisnemu pregledu – pri 50.000 kilometrih – odrekli, ker so nas izkušnje izučile, da s tem ničesar ne izgubimo. Toda če bi prišel avtomobil zares v strokovne roke, bi bili tudi nazadnje izmerjeni rezultati meritev verjetno ugodnejši. Tako pa so bili – v primerjavi z zmogljivostmi pri 10.000 in 30.000 kilometrih – najslabši. Kljub temu motor ni za toliko opešal, da bi bilo to brez merilnih naprav moč opaziti, pa tudi celotna povprečna poraba goriva 10,14 litra na 100 kilometrov se nam zdi za takšen avtomobil in za današnje čase zmerna. Kajti opomniti vas moramo, da bi bila ob zmernejših vožnjah ugodnejša, saj smo z načrtnim varčevanjem dosegali tudi številke okrog 7 litrov na 100 kilometrov, medtem ko se je žeja ob zelo ostrih vožnjah povzpela na največ 13,1 litra na 100 kilometrov.

Kaj pravi ona?

Pločevinastih čričkov, ki so se oglašali zdaj tu, zdaj tam v avtu, se je sčasoma privadila in rumenkaste barve tudi. Jezilo jo je vsakič, ko se je snela gumasta obroba vrat, lomila si je prste na zatiču zadnjih vrat in ni razumela, zakaj mora prenašati manjše ali večje tegobe samo zato, ker se jih pooblaščenim mehanikom ne ljubi popraviti. Navsezadnje je priznala, da je pričakovala več težav in slabši konec. Pa ji je supertestna »stoenka«, dovolj čila in zdrava po dolgotrajnem preskusu, zato ostala v prijetnem spominu.

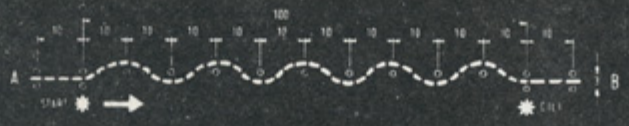
Preskušnja v krogu:



čas: 8,1 sekunde
hitrost: 34,8km na uro

Na letališki ploščadi smo s stožci označili krog s premerom 25 metrov. Voznik je skušal zvoziti krog okoli stožcev kar se da hitro, večkrat v obeh smereh. Iz srednje vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve – pravijo ji tudi »steering pad« – je moč sklepati, kako se avto drži ceste v zelo ostrem ovinku.

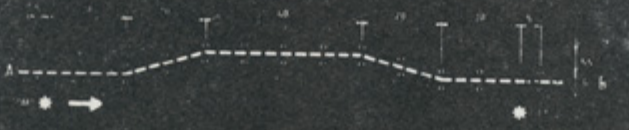
Slalom



čas: 10,1 sekunde
hitrost: 35,6 km na uro

Stožce smo razporedili v ravno črto, da so bili po deset metrov vsakseb in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrsko progo (z letečim startom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

Prehitevanje:



čas: 3,9 sekunde
hitrost: 110,
km na uro

Testnik je moral kar najhitreje prevoziti progo s skice (z letečim startom). Podrt stožec razveljavi meritev. Hitrost, s katero avto prevozi progo, govori o tem, kako se vozilo drži ceste ter kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in ob nenadnem spreminjanju smeri. Ta preizkus je zelo podoben izogibanju nepričakovani oviri na cesti ali reševanju iz nevarnih »škarij«.

Hvalimo

- *zasnova in uporabnost karoserije*
- *zmogljiv, nezahteven motor*
- *poraba goriva*
- *prostornost*
- *vidljivost*
- *zavore*
- *splošno počutje*

Grajamo

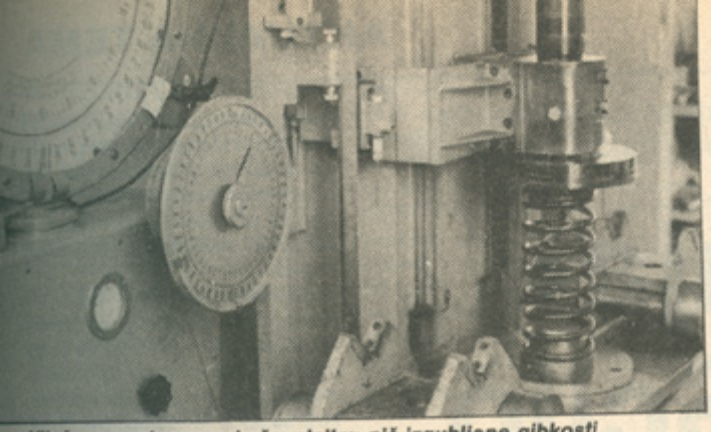
- *servisna služba*
- *drobne malomarnosti, nenatančna izdelava*
- *glasen in težko dostopen motor*
- *nenatančna prednja prema*
- *kolesni ležaji*
- *cena*

Še najmanj je ta čas varčevala tovarna. Medtem ko je zastava 101-1300 special veljala tedaj, ko smo jo prevzeli na test, 118.594,65 dinarjev (cena v Ljubljani), stane zdaj, ko je testa konec, zastava 101-1300 mediteran v isti trgovini in z enako velikim, a šibkejšim motorjem 178.687,05 dinarjev. Dobrodošla razlika tega časa in za kupce je le v tem, da je vrsta čakajočih zdaj postala dosti krajša!

V tovarno smo avtomobil vrnili z umazanimi rokami: na zadnji vožnji – tako kot na prvi – nam je razgnalo gumo. Sicer pa je bilo vozilo v brezhibnem stanju, z zdravo pločevino in rjastimi razžrtinami laka na obrobah prednjega dela vozila, spodnjih delov vrat in obeh pokrovov. Rjasto pikast je bil tudi zadnji odbijač, medtem ko se je ohišje zunanjega ogledala že napol olupilo. Trebuh vozila je prestal preskušnjo brez vidnih poškodb. Pretirano ostarel je le prednji izpušni glušnik in močno obrabljene so bile zadnje zavorne obloge.

Povsem uničene so bile hladilne reže na zunanjem podnožju prednje šipe, ker sta jih strla sneg in led. Med okvare v prostoru za potnike štejemo: zlomljen desni senčnik, povsem razmajano sredinsko konzolo, izpuljen nosilec ročnega čoka in močno razmajani naslonjali prednjih sedežev. Drugega nič!

Možje v sodobno opremljenem tovarniškem inštitutu so vozilo razdrli, pregledali, vse pomembnejše dele pa tudi premerili. Tako je bilo moč izmerjene rezultate primerjati s predpisanimi, pri čemer smo – razumljivo – upoštevali tudi



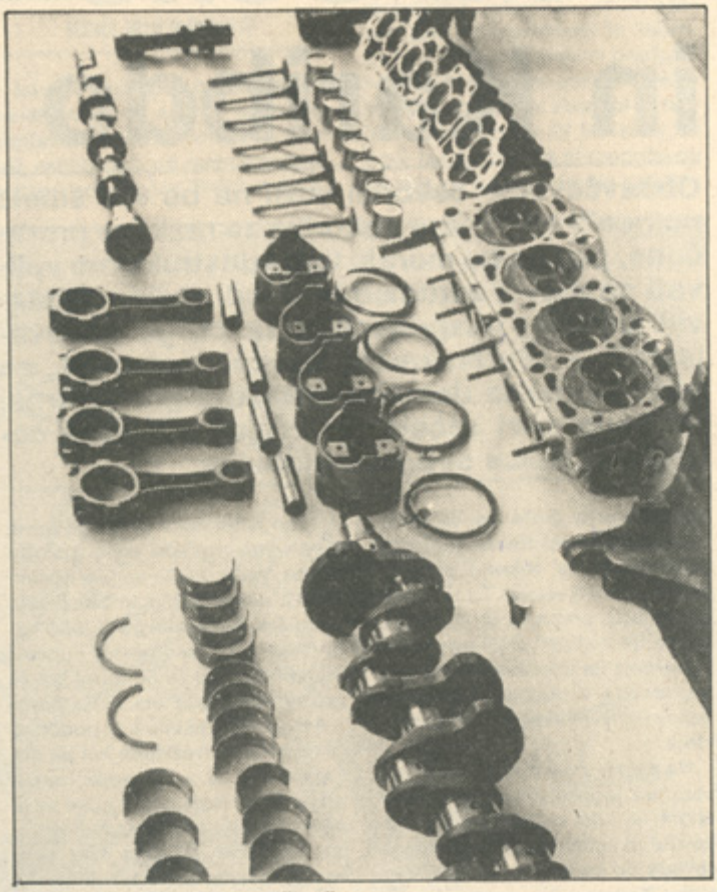
Vijačna vzmet na preskuševalniku: nič izgubljene gibkosti

Motor na testni mizi: laboratorijske meritve zmogljivostim

konstrukcijsko dovoljena odstopanja.

Za začetek so optimalno uglasili motor, vstavili pravšnje svečice in izmerili moč, navor in porabo goriva (glejte diagram!). Potem so motor razdrli in se lotili merjenja. Zdaj imamo v rokah zajetno mapo tabel s številkami, ki dokazujejo, da je bil motor zdrav, brez poškodb in okvar ter z obrabo v dovoljenih merah. Kakšna tisočinka več ali manj – v primerjavi z normnimi vrednostmi – se je pojavila le pri nekaterih delih, kot na primer pri batni osi drugega valja pa pri meritvah ojničnih ležajev, vodilnih ventilov in tako dalje. Toda odstopanja so tako majhna, da niso imela nikakršnega vpliva na delovanje motorja, še posebej, če upoštevamo, da motor ni bil več nov. Torej tudi lahko rečemo, da bo vzdržal še veliko kilometrov, če bo potrebno.

Enako zdravi so bili videti tudi drugi mehanski deli – kot diferencial z menjalnikom, vzmeti (prednji vijačni in zadnja listnata), blažilniki in tako dalje. Kolesnih ležajev niso razdirali, zanje že vemo, da sodijo med »potrošno blago«, redno vzdrževanje in menjavanje delov pa zahtevajo tudi zavore. Toda: trajnejši zavorni deli in volanski mehanizem so preskušnjo dobro opravili. In avtomobilu v celem ni moč očitati slabe kakovosti.

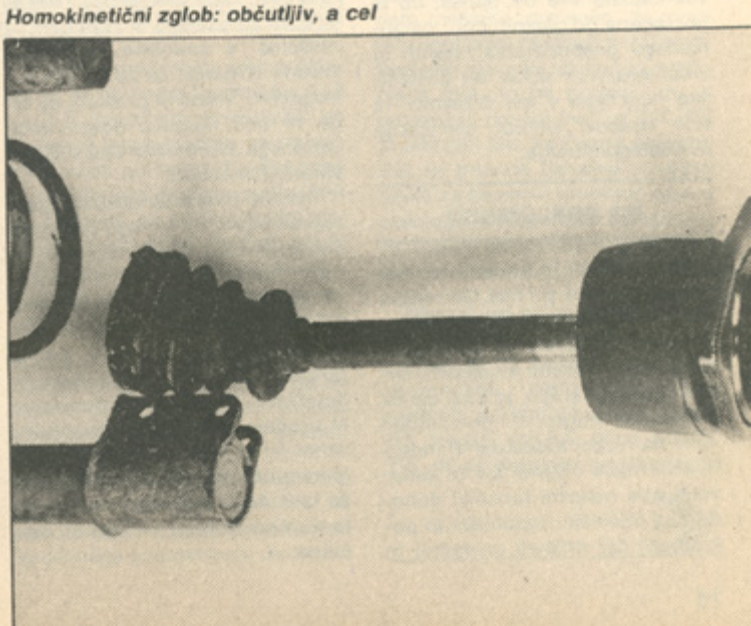


Motor v delih: nobenih poškodb

Zastava 101-1300 special je dolgotrajni test dobro opravila. Da bi ga ob boljši servisni službi še bolje, ni dvoma! Resda bi marsikatero pomanjkljivost lahko odpravili že v tovarni, toda pooblaščeni mehaniki bi jih morali odpraviti, saj smo jih kot uporabniki vozila sproti opozarjali nanje. Da je v marsičem kriva slaba založenost z rezervnimi deli, verjamemo. Toda to nikakor ne bi smela biti težava, ki se zgrinja nad avtomobilske lastnike.

Zato lahko rečemo: prepričani smo, da bi »naša« stoenka vzdržala še veliko testnih kilometrov – kljub naporom, ki jih naš test zahteva. Seveda pa morate vedeti, da sodijo zastave med tiste osebne avtomobile, ki jim je potrebno kdaj pa kdaj pogledati »skozi prste«.

Foto: MARTIN ČESENJ
MARJAN ZAPLATIL

Natančnost: merjenje odmične gredi

Homokinetični zglob: občutljiv, a cel