



Zastava 101-1300 special: po 30.000 km

Zastavo 101-1300 special smo odpeljali s tovarniškega dvorišča v Kragujevcu pred okroglim letom dni, s komaj 520 kilometri na števcu. Čeprav so se ta čas v njenem potnem dnevniku znašli tudi tako oddaljeni kraji, kot so Frankfurt, Dunaj, Genova in Pariz, smo 30.000 kilometrov, ki pomenijo konec drugega super-testnega dela, dopolnili šele pred kratkim: malce zato, ker ne zmoremo voziti po več avtomobilov hkrati (testiramo pa, seveda, tudi druge), pa tudi zato, ker je superestni avtomobil petino leta zaradi sodih varčevalnih dni »prikovan« ob pločnik.

Ker na jesen naše delo in potovanja oživijo, se bo kilometrski števček sukal hitreje: potegomo bomo, ob kilometrski številki 50.000, vozilo razdelili do obisti, najobčutljivejšo delo skrbno premerili in vse razkore popisali. Seveda bomo avtomobil še pred tem znova pogrnali na merilno progo, da se bo vedelo, kako zmoro opravljati svojo dolžnost.

Konec prve desetisočkilometrsk etape smo popisali v lanskim 26. številki naše revije. Takrat smo tudi rekli: zastava 101-1300 special nam doslej še ni zagodila nič takšnega, kar bi ji lahko zamerili.

## Druga etapa

**Potem ko smo opravili druge meritve njenih zmogljivosti, je superestna stoenka »ugriznila« v zadnji kos petdesettisočkilometrsk preskušnje**

Enaka trditve veja tudi zdaj, ob koncu druge etape, po nadaljnjih dvajsetih tisočakah prevožene poti. Pravzaprav smo ves ta čas obtičali na cesti le enkrat: po »strokovno« opravljenem servisu pri 20.000 kilometrih, ko so nam jo pooblaščen mehaniki prav nestrokovno zagodili in smo morali njihovo delo (kljub plačanemu računu) opraviti sami. Odtlej vozimo superestni avtomobil na drug pooblaščen servis v Ljubljani in slabe voje ni več. Tam so fantje odločno bolj vestni!

Tokratni dnevnik superestista ve-lja le za drugo etapo in je nadaljevanje tistega izpred osmih mesecev. Tudi tokrat smo vanj zapisali vse motnje in okvare, pa tudi vsa popravila, ki smo jih opravili sami ali s pomočjo mehanikov.

Tole je še treba reči (in pri tem potrkati ob les): »naša« zastava 101 je še vedno brez praske, če pozabimo na rahla utora na zad-

njem odbijača, ki sta posledica privljanja »petega« (merinega) kolesa. In tudi razmeroma natančen pregled pločevine in podvozja (toda: ne da bi pločevinaste dele vozila razstavljali) ne kaže rjastih madežov, ki bi vzbujali skrb. V cellem vzeto je zastava 101 minulo leto prevožila brez omembe vrednih poškodb. Podobno lahko pohvalimo tesnitev vrat in stekel, še posebej zdaj, ko so mehaniki popravili tudi zatič na zadnjih levih vratih. Ta je, tako kot ročica utripalk, ki se ni samodejno vračala v izhodiščno lego, nagajal od vsega začetka, ne da bi mu bili pooblaščen možje kos. Tako je od začetnih napak ostala le še ena: kazalec na merilniku vrtljajev se (posebej) v vročih poletnih dneh) še vedno zatika in se sprosti šele, ko s prstom potrkamo po šipi merilnika.

Tudi sicer je superestni avtomobil ubogljive sorte. Pravzaprav

sta bili večji nepredvideni okvari samo dve: ko so se »razmajali« vijaki na ohišju zaganjalnika in je ta počasi odpovedoval pokročeno, in ko se je razletel rotor v razdelilniku. Vijake smo sami znova privili, rotor pa za prvo silo zlepili, nato pa zamenjali z novim. Več dela imamo s tesnili izpušne cevi, ki grede tako rekoč drugo za drugim po gobe. To pomeni, da prevozimo kak kilometrček z bolj športnim zvokom, preden se lotimo dela.

Tudi prednja prema ni povsem takšna, kot bi morala biti: avtomobil še vedno vleče v eno ali v drugo stran, včasih izmenično, največkrat pa odvisno od tega, ali voznik pospešuje ali zavira. Čeprav smo se že mad prvim pisanjem o tem avtomobilu na glas





balli, da vodila ne bodo vzdržala živahnosti motorja, moramo zdaj reči, da se težave z vodenjem niso povečale. Izboljšale pa tudi ne!

Za najostreje zimske tedne smo vozilo preobuli v Tigrove zimske gume, zaradi katerih smo slovniko začasno preimenovali kar v tank: saj ga ni bilo zameta ali klanca, ki mu tako opremljena ne bi bila kos. Prav zdaj so na njenih kolesih povsem nove letne gume tigar. Namreč: meritve po 10.000 in 30.000 kilometrih so gume, ki so jih nataknil v tovarni, tako zdale, da so nam pri ljubljanskem predstavništvu tovarne Tigar odstopili nov komplet obutve. Da bo vozila tudi med zadnjo etapo varna!

Pri 27.460 kilometrih smo mehanike poprosili, naj pregledajo

menjalnik. Ta se je oglašal z nenavadnim zvokom, pa tudi pretikanje je bilo manj lahkotno kot ponavadi. Mojstri niso našli nikakršne napake, menjalnik so le oprali in ga napolnili z novim oljem. Pretikanje pa kljub temu ni več povsem brezhibno: prestavna ročica se zatika pri gibih v prvo in v četrto prestavo.

Med manj zahtevnimi posegi je bil tudi pregled zavor ob vseh štirih kolesih in menjava prednjih zavornih oblog.

Stroške nadomestnih delov in mehanikarskega dela smo zgrnili na konec tabele ter jih prilekli k stroškom iz prvega supertestnega dela. Zdajšnji seštevek brez izdatkov za gorivo in dolito olje znaša le malce več od okroglega desetišočaka dinarjev.

Sodijo pa k temu preskuševalnemu »polčasu« tudi meritve zmogljivosti motorja, saj voženje med stožci nismo ponavljali. Menimo namreč, da po tolikšem številu kilometrov razlike v vođenju po slalomski progi, »preskusu prehitvevanja« in v krogu niso tolikšne, da bi jih mogli časovno zabeležiti. Oglejte si tabelo, pa boste videli: supertestna zastava 101-1300 special je bila ob drugih meritvah hitrejša in živahnost kot prvič, toda tudi te razlike so zelo majhne. Zdaj smo izmarili, da zmore največjo hitrost 151 km na uro, kar je za 1 kilometer na uro hitreje kot po prevoženih 10.000 kilometrih. Tudi rezultati z meritev pospeškov in prožnosti govoriyo v prid drugi etapi, zato pa je motor zahtevnejši glede goriva in mazi-

va. Poprečje porabe goriva je bilo med drugo etapo za 0,7 litra večje kot med prvo, torej je celotno poprečje od 520 do 30.000 kilometrov 10,2 litra super bencina na 100 kilometrov. Od mehanikarske napake dalje, ko se je slabo nastavil motor močno pregrel, nas je bilo po malem strah za ventile. Pa je ostalo le pri tem, da je poraba olja zdaj 0,3 litra na 1000 kilometrov, prej je pa praktično ni bilo.

Ampak kot rečano: motor je še vedno zdaleč najboljši del tega vozila, pa naj pri tem upoštevamo ubogljivost pri vžiganju ali vse ostalo izpolnjevanje vozniških želja. Prav na račun motorja je zastava 101-1300 special dovolj odločna in hitra družinska limuzina, ki je enako všeč družinskemu po-





glavarju, ki kljub dragemu bencinu še zmeraj rad poskočno vozi in družinskim sopotnikom, ker je avtomobil dovolj prostoren in udoben.

Nerodno pri vsem skupaj je le to, da zastave 101 s 1300 kubičnimi motorji so in niso. Namreč: že na pomladanskem avtomobilskem nasanu v Beogradu, so nam uradni zastavni predstavniki zagotovili, da takšne avtomobile izdelujejo in prodajajo (-Saj vidite, da zastavo 101-1300 special tudi razstavlja-

mo!-), prodajne organizacije (kot na primer ljubljanski Slovenija-avto) pa zatrjujejo, da to ni res! Končna resnica je hudo nepraktična: takšne zastave ne morete naročiti in kupiti. Vsaj za zdaj ne! Ps se vse bolj bojimo, da praskušamo avtomobil, ki ga ni več! Škoda! Kajti nam je ta stoenka všeč! Da je (bila) veliko avtomobila za njegov denar, smo pa tudi že rekli!

**MARTIN ČESENJ**  
fotograf: **MARJAN ZAPLATIL**

## Naše meritve

	10 000 km	30 000 km
največja hitrost (km na uro)	150	151
pospeški (s):		
0- 40 km na uro	3,2	3,1
0- 60 km na uro	6,1	6,0
0- 80 km na uro	9,7	9,5
0-100 km na uro	15,0	14,7
0-120 km na uro	24,0	23,1
400 m brez zaleta (končna hitrost)	19,7 (112)	19,0 (114)
1000 m brez zaleta (končna hitrost)	37,6 (133)	36,3 (136)
prožnost – kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi (S., končna hitrost)	42,0 (123)	41,6 (124)
poprečna poraba goriva (l/100 km)	9,7	10,4
poraba olja (l/1000 km)	–	0,3

Opomba: meritve smo obakrat opravili z dvema osebam v avtu in s polno posodo goriva

## Dnevnik supertesta

<b>Stanje številca</b>	14. 8. 1979 – 520 km 5. 11. 1979 – 10.400 km 11. 7. 1980 – 30.000 km
<b>Prevozili</b> Poprečna poraba goriva (520–30.000 km)	29.480 km 10,2 litra na 100 km
<b>Servisni pregledi</b> po navodilih proizvajalca – ob prevoženih:	15.220 km 19.500 km 24.660 km 29.560 km
<b>Motnje in okvare</b>	12.200–12.465 km: prosti hod pedala sklopke je prekratak 14.000–24.660 km: zadnji kolesni ležaji ropotajo 15.220 km: na servisu ukrajujejo kolesne vijake 19.500 km: uničene svečke, napačno nastavljen vzdig, v celnem malomarnu opravljen servisni pregled 21.545–23.040 km: kolesa tresajo 22.200–22.480 km: zagarnjalnik nagaja (popuščeni vijaki ohlaja) 22.480 km: zlomljen rotor razdelilnika 27.200–27.460 km: ropot v menjalniku, uničeno tesnilo izpušne cevi
<b>Popravila:</b>	12.465 km: nastavili pedal sklopke (sami) 13.400 km: vsa štiri kolesa preobuli v zimске gume tigar 15.220 km: mehaniki izstružili nove kolesne vijake (brezplačno) 19.500 km: vse napake poblaščenih mehanikov popravili sami in –zamenjali– servisno delavnico 21.545 km: vsa štiri kolesa preobuli v letne gume tigar 23.040 km: uravnoteženje koles 22.480 km: prilili zagarnjalnik in zamenjali rotor razdelilnika (sami) 24.660 km: mehaniki popravili ključavnico vrat in ročico utripalnik 27.460 km: mehaniki operajo menjalnik in zamenjajo izpušno tesnilo
<b>Stroški med 520 in 10.400 km:</b>	3.050,56 din
<b>Stroški med 10.400 in 30.000 km:</b>	servis pri 15.000 km: olje, delo – 596,30 din servis pri 20.000 km: olje, delo, drobni material (z davkom) – 1.900,11 din servis pri 25.000 km: olje, pregled prednjih zavor, popravilo ključavnice pri zadnjih levih vratih in ročice utripalke, delo, drobni material (z davkom) – 1.036,25 din servis pri 30.000 km: olje, menjava manšete leve volane, pregled zadnjih zavor, delo, material (z davkom) – 2.909,25 din pranje menjalnika, tesnilo izpuha, delo, dveve – rotor razdelilnika – zamenjavi gum in uravnoteženje koles – 337,95 din 35,00 din 33,00 din 53,00 din
<b>Stroški skupaj (med 520 in 30.000 km, brez goriva in dolitega olja)</b>	10.485,42 din