

Zastava 101–1300 special: po 10 000 km

Prva etapa

Za zdaj je »naša« stoenka prestala prvo petino dolgotrajne preskušnje, tri predpisane servisne preglede in naše meritve

Supertest rečemo, kadar dobimo avtomobil na preskušnjo za okroglo leto dni, oziroma za polnih petdeset tisoč kilometrov. To pomeni: da je avtomobil ves čas pod milim nebom, nikoli pod streho; da ga vzdržujemo po navodilih proizvajalca in da skrbijo zanj pooblašeni mehaniki; da ne izbiramo poti in cestič; da ga trikrat – po 10 000, po 30 000 in po 50 000 prevoženih kilometrih – zapodimo med stožci in mimo merilnih naprav; da je avtomobil tudi sicer nadpovprečno obremenjen in prikrajšan za naklonjenost povprečno zavestnega zasebnega lastnika; in da sproti zapisujemo vse (tudi stroške), kar se z vozilom dogaja.

Zastava 101–1300 special je še štirinajsto supertestno vozilo v rokah naših testnikov.

Čisto nič se ne bomo hvallili Desettisočak kilometrov v treh mesecih ni ravno rezultat, zaradi katerega bi se smeli trkati po prahu. Velja pa upoštevati, da supertestna »stoenka« ni edini avto, ki ga preskušamo, in da mora na ta račun kdaj pa kdaj obstati na hitnem parkirišču. Kljub temu so se v njenem dnevniku že med prvo etapo znašla mesta dot so Dunaj, Frankfurt, Genova in tako dalje, da o domačih krajih sploh ne govorimo. To pa pomeni, da smo izza njenega volana že v prvi sapi okusili vse sorte cest. Za zdaj – brez večjih težav!

ŠPORTNA KOMBI-LIMUZINA

Rečes »stoenka« in vsak Jugoslovian takoj ve, za kaj gre. Odkar so se v Kragujevcu odločili za samosvojev zadek fiat 128 in tako ponudili kombi-limuzino s petimi (po novem pa tudi s trojnimi) vrati, je postala zastava 101 jugoslovanska uspešnica s čakajočimi kupci v vrsti, ki nikoli ne poida. Zastava 101 special s 1300 kubičnim motorjem, torej avtomobil, ki nam ga je tovarna odstopila na trpežnostni test, pa je ta hip najmočnejša, najbolj opremljena in najdražja zastava 101. In da ne bo nesporazumov, takoj povem: ta različica je veliko avtomobila za to čeno! Trditev velja seveda za naše avtomobilsko-borzne razmere, kjer morate za približno enako zmogljiv (pa šepprav kvalitetnejše in sodobnejše izdelan) opel kadeti odšteti približno dvojnopolkrat več denarja. Hočem reči, da je zastava 101 special ugoden nakup!

To je avto, ki ponuja pet vrat za štiri do pet potnikov. Njim sta na-



menjena dva malce prekratka sedeža z razmeroma nizkima naslonjaloma in zadnja klopa, na kateri (to je v tem avtomobilskem razredu skoraj običajno!) zmanjka prostora za kolena.

Moram pa reči, da prednja sedeža dovolj dobro oprimetata telesi in da je njihunima vzglavnikom zlahka moč nastaviti pravošnjo višino. Voznik je vesel prevdesem tega, da je moč sedež odrediti dovolj daleč nazaj. To veliko prispeva k

iskanju najugodnejšega položaja za volanom, ki pa ga – v isti sapi – prapoložno nameščen obroč volana precej kvari. Komur je narava namenila dolge noge, mora sedeti zelo vzravnan, še hoče večje sukati volan in sgeti k prestavni ročici. Res pa je, da bo imel noge pri tem ugodno stegnenje.

Tudi vse drugo, kar je namenjeno vozniku, ne sodi več v vrsti staviljenih dosežkov, saj je treba upoštevati, da so pri Crveni zasta-

vi v minulih letih poskrbeli le za lepoticenje, ne pa za temeljitejšo preureditev notranjosti nekdanjega fiat 128. Zatorej je ovalna armaturna plošča bolj bleščeve sorte in skromnega videza, stikal – razen pripravnih ročic ob volanu pa so razmetana precej daleč od rok, brez pravega reda. Tako se je potrebno neudobno sklanjati zaradi ogrevanja zadnje šipe in ventilatorja, pa tudi vžigalnik se je znašel daleč od rok.

Hitro pa se priljubi ličen, pripravno majhen in mehko tapciran obroč volana s trobljo na sredini in s 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Pripravni sta tudi polici za drobnejše na obeh straneh armaturne plošče, prostor za odlaganje pa ponuja tudi predal pred prestavno ročico, v katerem je vtisnjena okroglina za steklenico (mleka ali soka, ne žganja!) ali pa za sirmočni gasilni aparat, kakršnega smo tjakaj namestili mi.

Precej svete prepročine ponuja ostali del prostora za potnike, na primer tapete in kljuke na vratih, pa malomarno izdelane preproge in tako dalje. Ampak kdor je bolj športne vrste voznik, bo vesel



merilnikov vrtljajev motorja, temperature hladine takočine in pritiska olja v motorju, pa tudi tega, da sedi na blagu. Kdor se zna hitro privaditi na »neviden« zadok, bo zadovoljen tudi z vidljivostjo – celo ne preveč doganjen brisalnikom navkljub.

Pohvalim še dobra žarometa, pograjam pa vzvratni ogledali – notranje zato, ker je odločno premajhno, zunanje pa zato, ker je namočeno preveč ob strani, pa tudi vsega »mrtnega kota« ne razkrije.

GLASNA POSKOČNOST

Vodno hlajeni štirivaljnik z gibno prostornino 1290 kubikov in s 73 KM pri 6000 vrtljajih v minuti je Fiatov izum in ki smo ga nazadnje okusili v kupeju 128 sport. Nastal je s povečanjem vrtnice in da že ob zasku ključa vedeti, da je namerinjen živalnih nogi na pedal za plin. Čeprav ni več nov, je še vedno moderen, saj se ponaša z oddižno gredjo v glavi iz lahke litine, z zobatim jermenom, z visečimi ventili in z ljubeznijo do vrtljajev. Dvojni uplinjač z ročnim čokom in s staro Fiatovo navado, da je zraven tudi ročica za ročni plin, poskrbi za »hrano«, potlej gre vse samo od sebe.

Ta motor je zanesljivo najboljši del te zastave 101 Resda je hrupen (v zgodnjih območjih vrtljajev je celo za športno uho preglasen), je pa tudi južnjaška nabit s temperamentom in je za avto, ki ga poganjajo, prepričljivo močan.

Zal smo že enkrat potožili: avto je boljši od servisa in čeprav smo superestno »stoeno« tik pred meritvami zmožnosti zapredil pooblaščenim mehanikom, motor ni dal od sebe tistega, kar napoveduje tovarna in kar verjetno tudi v resnici zmore. Je pa res, da bi imel za izkazovanje čistokrvnosti še dve priložnosti...

Ves čas preskušnje zapisujemo tudi količine natočenega goriva, da je vsakič moč sproti izračunati povprečno porabo. Po prvi etapi je povprečje za 9880 kilometrov dolgo pot 9,7 litra na 100 km, kar pomeni, da se poraba suče večidel med številka 8,2 in 11,2 litra na 100 km. Varnična postane »stoenska« le ob nenormalno nežni in pazljivi vožnji, požrešneja pa na primer med ostrimi meritvami na dirkališču, zato teh dveh

Dnevnik superesta

| | |
|--|--|
| Stanje števca ob prevzemu vozila | 14. 8. 1979 – 520 km 5. 11. 1979 – 10.400 km |
| Prevozili | 9880 km |
| Povprečna poraba goriva | 9,7 litra na 100 km |
| Servisi pregleda | 1610 km |
| po navodilih proizvajalca – ob prevzeču: | 4950 km 9880 km |
| Motnje in okvare: | 520 – 1610 km: ležaj prednjega levega kolesa ropota; sklopka prepozno prijema; nezanesljivi utripalki; vrata se slabo zapirajo; ogrevanje notranjosti ni moč izklopiti; prtljajnik ne tesni (voda!) 520 – 2000 km: vožen močno tres 520 – 7580 km: med pospelevanjem in zaviranjem vozilo ne drži smeri 520 – 10.400 km: kazalec na merilniku vrtljajev se zatika; ročica utripalki se ne vrtata sama 1770 km: prednja zračnica 2660 – 3320 km: uničeno tesnilo izpušne cevi 3420 km: vodila podata za plin se sramega 4950 – 5400 km: na servisu pomešala kolesa, vožen znova tres 8445 km: zrcobrojeno steklo zadnje leve utripalki |
| Popravila: | 1610 km: mehanični (brezplačno) zamenjajo kolesni ležaj in avtomat utripalki, nastavijo sklopko in vrata, popravijo ogrevno napravo in zatesnijo prtljajnik 1770 km: montaža nove zračnice 2000 km: uravnoveženje koles 3320 km: (sami) zamenjajo izpušno tesnilo 3420 km: sami namestijo vodila plina 5400 km: ponovno uravnoveženje koles (in brušenje gum) 7580 km: mehanični AMZS nastavijo prednjo premo (brezplačno) 8445 km: (sami) zamenjali steklo utripalki |

| | | |
|---|--|--|
| Stroški med 520 in 10.400 km: | servis pri 1610 km: olja (INA delta TLX) dromi material (1 + 14% prom. davka) delo | 162,16 din 107,45 din 504,90 din |
| | servis pri 4950 km: olja delo | 162,16 din 336,60 din |
| | servis pri 9880 km: olja dromi material (z davkom) delo Skupaj servis: | 162,16 din 127,28 din 1.009,80 din 2.572,51 din |
| | varnostni trikotnik znak VU zračnica in delo uravnoveženje koles izpušne tesnilo ponovno uravnoveženje in brušenje gum steklo zadnje utripalki | 44,50 din 18,30 din 163,95 din 150,00 din 3,30 din 60,00 din 40,00 din |
| Skupaj stroški (brez goriva, pranja in dolžnega olja) | | 3.090,56 din |

skrajnosti tudi nismo zapisali k številkam pri »naših« meritvah. Je pa ne glede na to motor med varčnejšimi svoje vrste, saj morate ob testnem povprečju upoštevati, da ga povečini priganjamo nad povprečno mero.

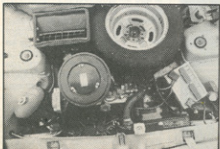
Neranjati o slabotnih rezultatih z meritvami na rob: če rečemo, da motor ni izpolnil tovarniških obljub, mislimo na sekundo ali dve zamude, pri tem, ko smo z natančnimi urami merili pospeševanje z mesta. Tako kratkega časa pa voznik med običajno vožnjo praktično ne opazi in če bi ostlil samo po vtiših z običajnih cestnih voženj, bi motor brez oklevarja prištel k poskočnejšem. Res pa je, da voznik ne sme prekamalu pretikati navzgor, saj ta štirivaljnik ni takšen, da bi razmetaval s prostozna. Malce »pod planom« je bil na meritvah tudi največja hitrost, je pa še vedno tolikšna, da je v tem razredu odločno konkurenčna.

PREBIZEN NOS?

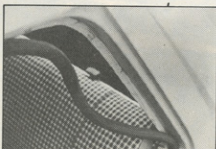
Zastava 101 special čepi na širokih Tigrovih gumah (TG 805) z znižanim preskokom, ki so natakne na platišča iz lahke kovine, made in Italy, znamke Cromodora. Takšna kolesa prispevajo k športnejšemu pa tudi sicer k skladnejšemu videzu celega avtomobila, jasno pa je, da tudi k boljšemu stiku s suhim cestiščem. Na mokrem zahtevajo več pozornosti predvsem tisti čas, ko asfalt še ni spran, pa tudi vožnja čez luže se razmeroma hitro približa acquaplaningu. Prave zime je bilo pa doslej še premalo, da bi utegnili preveriti, kako so te gume kos vožnji po snegu in ledu.

Tudi podvožje je klobj priletostlji še dovolj sodobno, da ne bi smelo vzbujati dvomov. Kolesa so oprta na štiri posamične obese, z vzmetnima nogama ter s stabilizatorjem sredi in s prečno listnato vzmetjo (ki je prevzela tudi vlogo stabilizatorja) zadaj. Ob prednjem pogonu bi morali že ti tehniški podatki zadoščati za netežavno vožnjo.

Pa smo največ težav imeli ravno s podvožjem. Superestno zastavo je namreč zelo težko peljati povsem naravnost. Že od samega začeta se na pritiskanje na plin ali zavore odziva z nenakimi reakcijami pri menjavanju smeri. Včasih sili v levo, včasih v desno, enkrat



Motor: prijeten za vožnjo, težko dostopen za mehanike



Malomarnosti pri končni izdelavi ta stoenka ne more prikriti



Lahka platišča: prispevek k uglednejšemu in športnejšemu videzu

Cena (tovarniška): 91 154 dinarjev
 Cena v Ljubljani (s prevozom in davki): 118 594, 65 dinarjev
 Zavarovanje:
 Obvezno: 1954 din
 kasko s franšizo 6000 din: 1233 din
 kasko brez franšize: 12 664 din
 Cestnina: 600 din
 Proizvajalec in prodajalec:
 Zavodi Crvena Zastava, Kragujevac, Španskih borca 2



bolji, drugič manj in tako dalje. Od Zastave pooblaščenim mehanikom ni uspelo, da bi avtomobil »uravnotežili«, pa smo se zapeljali po pomoči k Avto-moto zvezi. Po njihovem posegu so težave izgubile – toda le za nekaj tednov.

Zdaj, ko to pišemo, »stoenka« znova uhaja iz smeri. Za zdaj še ne moremo reči, koliko je resnice v namigih, ki jih je za to različico slišati na račun (pre)moečnega motorja in prešibke prednje preme. Konec koncev čaka naše vozilo še polnih štirideset tisoč kilometrov vožnje in če bo prednja prema začela zares omahovati bo to moč jasno in razločno videti. Za zdaj vemo le to, da povsem naravnost skorajda ni moč voziti.

Sicer pa je tudi ta stoenka tipična predstavnica okretnih vozil s prednjim pogonom, ki jih je moč tudi po ostrih ovinkih zelo hitro voziti, ne da bi se smeli prestrašiti privzdignjenega notranjega zadnjega kolesa. Med takšno, torej hitro in ostro vožnjo zahteva avtomobil dodajanje volana, se pa prav globoko sam postavi v ovinek, če voznik za hipec popusti pritisk na pedal za plin. Konji v motorju so resda tako iskri, da prednjima kolesoma rado spodrsne, čemur pravimo učeno »power-slide«, zoprno je pa zatagadaj, ker se na suhem oglesita s cviljenjem, v ovinku pa z izgubo moči, ki naj bi prispevala k srečnejši vrnitvi na ravnilo.

Je pa volan prijetno lahkoten in dovolj neposreden za značaj, ki sodi k temu avtomobilu. Prava prav je malce v napoto vnaprej zapisani športnosti edinole prestavna ročica, ki ni najbolj natančna, pa tudi v prvo prestavo nerada »skoči«. Veliko ugodnejše so pa zavore z ojačevalnikom moči, pa tudi ročna zavora prcme – za tiste, ki se z njo radi igračkajo – dovolj odlična.

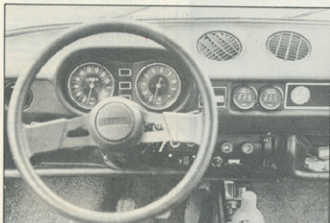
MOTNJE IN OKVARE

Začelo se je že v tovarni, kjer smo avto prevzeli, saj se je ležaj prednjega levega kolesa oglasil že na tamkajšnjem dvorišču, nato pa nam je naširal ušesa in živce vse do ljubljanskega servisa. Tam so potem popravili še utripalke in naravnali vrata ter ključavnice, tako da jih je bilo moč zapreti in zakle-

niti. Vseh pet! Ob prvem dežju smo vodo iz prtljajnika izčrpali, potlej pa ukazali ponovno zatesnitev pokrova. »Prijavili« smo pa tudi zatikanje kazalca na merilniku vrtljajev in nevrtačenje ročice utripalk v izhodiščni položaj, ampak

pri tem je ostalo! Sicer pa si vse, kar nam je med supertestom nagajalo, pa stroške vzdrževanja in popravil oglejte v posebnem okvirju.

Za avtomobilom, o katerem govorimo, je torej prva petina poti in



Voznikov delovni prostor: vse potrebno, z malce nerada



Kaj pravi ona?

Rumenkasta barva ji ni všeč, pa tudi vzorec na sedežnih prevlekah ne. Pravno se ji pa zdi, da so na zadku vrata in da je moč zadnje klopi zganiti v korist odločno večjega prtljajnika. Parkiralca je v prvem poskusu, kolesa pa za prva ne bi mogla zamenjati, ker ključ za odvijanje kolesnih vijakov grobo spodletava. Med vožnjo, pravi, sedi preveč nesproščeno, ker se mora nagibati k volanu, če ga hoče doseči, ko pa je poletno toploto spodrinil mraz, smo morali zaradi nje prelepiti roži pod prednjo šipo, ker hladnemu zraku znotraj ni moč povsem zapreti poti. Nerga, da se ključavnica zatika. Je pač izbrična, ker se je že vozila z ritmom!

naporov. Dostej nam ni zagodel še nič tako hudega, da bi zamerilo zapisal med slabe spomine, in če ga ocenjujemo takšnega kot je, s tistim kar ponuja in s tistim, kar zahteva, pa seveda s ceno vred, je zastava 101-1300 special ugodna izbira za kupca. Da je pa že malce iz mode, mislim po obliki in opremlenosti pa tudi po tehniki (aerodinamika, lega na cesti in tako naprej), je jasno. To vedo tudi pri Fiatu v Torinu, kjer ima zastava 101 svoj prvi dom. Panso zato ponudil lepši, modernejši, popolnejši in boljši fiat ritmo. O zastavi ritmo pa za zdaj še ni besed!

MARTIN ČEŠENJ
 foto: MARJAN ZAPLATIL