



Zastava 101 GTL 55

Uspelo sožitje

Po številnih spremembah je stoenka končno postala nekoliko privlačnejša – Poenotenje delov za več vozil prinaša prihrake – Še vedno daleč od pete prestave

tili, ko smo odprli vrata vozila GTL. Blago in umetno usnje se barvno zelo lepo skladata po vsej notranjosti. Drugo zadovoljstvo pa je sledilo zaradi dobre kombinacije starega obroča volana in armature fiat 128. Toliko na prvi pogled.

Takoj ko smo zagnali avtomobil, smo se najprej zapili v menjalnik. Zakaj? Ker je menjalnik že leta in leta problem številka ena vseh zastav. Ročica menjalnika je odlična in kar po tem smo sodili, da je tudi z drugim tako. Kot je zapisano v Zastavinih podatkih, je za vse modele predvidena uporaba novega menjalnika s sinhroni za I in II prestavo tipa Borg Vornor z razmerjem glavnega prenosa 17/64. Tako so se izboljšale funkcionalne značilnosti menjalnika še zlasti v prvi prestavi s 13/53 na 17/64, prav tako se je zmanjšala število vrtljajev pri enaki hitrosti, s tem pa sta se zmanjšala hrup in poraba goriva (do 10 odstotkov) ter povečala življenjska doba motorja. Opazili smo lahko, da ročica natančno drsi v vse prestave razen iz druge v prvo. Voznik spet lahko sliši

značilno neprijetno škrtanje. Na našo pripombo, da nekaj ni v redu, so nam ponudili drugo vozilo, v katerem pa se je vse ponovilo. Stanje se sicer da za malenkost s popravilom izboljšati, toda trajnejša rešitev to vsekakor ni. Pri Fiatu so ta problem odpravili že pred leti in ko smo vozili fiat ritmo, takšnega škrtanja ni bilo slišati.

Spremembe pod vozilom so prispevale k veliko udobnejši vožnji. Spredaj so uporabili višnje vzmeti z večjo prožnostjo in manjšo višino, zaradi česar je ta del avtomobila nižji za 15 mm. Na zadnjem delu je vzmet z dvema namesto tremi listi, tako da je zadnji del nižji za 27 mm. Stoenka sedaj luknje kar »požira«. Nič več ni butanja, treskanja, ob izredno udobnih sedozjih je to vsekakor novost, ki je velikega pomena za splošno oceno vozila. Vse te spremembe pa vozilu ne dajejo samo večje udobnosti, pač pa sta se izboljšali tudi aerodinamičnost ter lega na cesti. Razbremenjeno vozilo se ne vzdigne, pa tudi težišče se zaradi posebnega gumija-

stega naslonjala na centralnem delu vzmeti ne spreminja.

Spremembe na vzmetenju, blago na vratih in izboljšani menjalnik pripomorejo, da je v vozilu veliko manj hrupa.

VONJA PO BENCINU NI

Med pomembnejše spremembe moramo uvrstiti tudi odpravljeno vonj po bencinu, ki je voznika zlasti rad ščegetal v nos poleti, ko je bilo v posodi za gorivo polovico ali več bencina. Nov sistem tesnenja pokrovnice posode za gorivo preprečuje izparevanje bencina.

Ne vemo, zakaj so pred nekaj več kot letom odstranili ročico za plin, ki pride zelo prav ob nastavljanju ali popravljanju motorja.

Dodatni izpušni lonec in izpušna cev z zavijanim koncem podaljšujeta življenjsko dobo tega pomembnega dela in zmanjšujeta hrup.

Velika škoda je, da so skoparili pri napravah, od katerih je varnost vožnje neposredno

Lastniki stoenk so si vedno želeli, da bi vozili fiat 128 s petimi vrati. No, pred kratkim so ga dobili in zdaj jim bo verjetno srce utripalo hitreje. Če ravno Crvena zastava nima ravno blestečega posluha za svoje kupce, pa ji je seveda le uspešno narediti dobro potezo s kombinacijo dobrih rešitev limuzine 128 in kombi limuzine tipa 101. Sožitje dveh avtomobilov torej, iz katerega je nastalo eno samo vozilo, ki daje več, kot vsako zase.

Na dvorišču Zastave auto v Beogradu smo od desetih vozil izbrali inšidno 101 GTL 55, saj drugih tudi ni bilo.

MEHKEJE ČEZ LUKNJE

Z novo zastavo 101 GTL 55 smo se spoznali že na začetku letošnjega leta na beograjskem avtomobilskem salonu, toda takrat, razen tega, da smo sedli vanj, drugega nismo uspeli narediti. Sedaj pa smo z radovednostjo lastnika stare stoenke smeli sestati za volan tega vozila, ki na zadnjem delu nosi dve številki in tri črke. Če ste kdaj na cesti videli, denimo, rumen avtomobil z rdečo notranjostjo ali kako drugo nemogočo kombinacijo, potem boste lažje razumeli naše zadovoljstvo, ki smo ga začu-

odvisna, čeprav vsi vemo, da bi vsak kupec rad doplačal samo da bi jih imel. V mislih imamo predvsem servo napravo za zavore, kakršno vgrajujejo v GT in GTL s 1300 kubičnim motorjem. Prav tako koristna bi bila signalna žarnica, ki opozarja pred nevarnim znižanjem nivoja zavorne tekočine in ki jo vgrajujejo samo v modele GTL.

Zračenje se je v avtomobilu veliko izboljšalo s tem, da je

po novem mogoče zadnji šipo spustiti. Pri vseh modelih so ponovno uvedli trikotna stekla na prednjih vratih.

Med izboljšave notranjosti vozil smemo šteti še enostavnejše podiranje zadnje klopi. Dobra je tudi rešitev zadnje police, ki se vzdiguje skupaj s petimi (tretjimi) vrati; lahko pa jo je seveda popolnoma sneti, če imamo v vozilu večji tovor. Nove police med vožnjo nismo »slišali« ...



SPREDAJ 128, ZADAJ 101

Karoserija je bila deležna le nekaj manjših sprememb. Sprednji del je enak kot pri fiatu 128, kar pomeni, da so od njega prevzeli masko s štirioglatimi žarometi, odbijač in vgrajenimi smerokazi. Druga maska in štirioglati žarometi ne sodijo med pomembnejše spremembe, saj razen pri inaicici s 1300 kubiki žarometi še vedno nimajo H-4 žarnice, ki bi jo tip GTL vsekakor moral imeti. Prednji in zadnji odbijač sta kromirana, kar prav tako ne sodi med pomembnejše spremembe, drugače pa je z novim načinom vgradnje odbijačev. Dostej so bili namreč odbijači pri stoenkah preblizu karoseriji in so jo pri tudi lažjih nalehtih ali trčenjih redno poškodovali. Sedaj so odbijače od pločevine odmaknili za 5

cm, kar pomeni, da bo posledj manjše udarce zadrževal z lastno deformacijo.

Napredek lahko imenujemo tudi nov način pritrdjevanja okrasnih letov, ki niso več pritrjene s plastičnimi žabicami, ampak so na pločevino prilepljene. Tako je odpadlo vrtnanje lukenj, ki so vodi omogočale, da je prodirala v težko pristopne votle dele.

S prospekta smo razbrali, da ima 101 GT novo obliko z nekaj starimi elementi in obroč volana od fiat 128. Pri GTL je prostor za radio pod armaturo, na precej pred nepoklicanimi očmi skritega mestu, toda zato tudi za voznika dokaj neprikladnem kraju, razen seveda, če je omenjeni votli del namenjen čemu drugemu.

Na armaturi pogrešamo merilnik vrtljajev, verjetno zato,

ker Teleoptik, ki sicer izdeluje vse instrumente za Zastavo, še vedno ne zmore serijsko proizvajati tega koristnega instrumenta.

NOVE REŠITVE IN NOVE CENE

V Zavodih Rverne zastave se trudijo, da bi čimbolj zmanjšali vsak uvoz, da bi torej osvojili čimveč delov za svoja vozila. Izjeme so samo deli, ki bi se jih zaradi nizkih serij ne splačalo izdelovati pri nas, saj bi bili predragi. Z vgrajevanjem ena-kih delov v modele 101, 128 in juvo 45 si tovarna prizadeva, da bi čimbolj izkoristila vse zmogljivosti, kar naj bi se seveda poznalo tudi pri cenah. V Zastavi tudi obljubljajo, da ne bodo prenehali izdelovati delov, ki so jih sedaj odstranili iz tipov GT in GTL. Upajmo, da bo res tako.

Izboljšana inačica 101, na primer GT 55/5V, je dražja od osnovnega modela 101 confort za približno tri stane milijone in stane z zveznim davkom vred 228.000 din. Po tej ceni pa pri nas za dinarje ni mogoče kupiti nobenega drugega avtomobila tega razreda. Tej ceni se z nekaterimi inačicami delno približuje samo škoda.

Kupcem, ki so že vplačali stari model 101, bo dana možnost, da doplačajo za tip GT ali GTL. Tako bodo sedaj lahko izbirali med osmimi inačicami. Z začetkom proizvodnje novih modelov pa se je končala proizvodnja dosedanjih tipov confort in mediteran. Po proizvodnem planu naj bi do konca tega leta izdelali 20.000 novih zastav 101 GT in GTL. Od te količine bo določen del namenjen izvozu na zahodnoevropski trg.

M. NIKOLIČ

