

ZASTAVA 101 PO 40.000 KM

Zastavo 101, ki je kot stotrinajsta zapeljala v tekočega traku v Zavodu Hrvene zastave v Kragujevcu, naši stalni bralci že poznajo. Pomerila se je s konkurenti že na primerjalnem testu, kjer je zanesljivo zmagala. Primerjali smo jo tudi z GS; pa je zaradi ugodnejše cene spet pobrala lovoriko. Kot je običajno pri naših supertestnih preskušanjih, smo jo zmerili tudi na polovici prevožene preskušnje, pri 20.000 kilometrih, in na koncu trajnost testa, pri 40.000 kilometrih.

Življenjska pot jugoslovskega avtomobila zastava 101 je kratka, pa zato bolj pestra. Že pred rojstvom je razburjal duhove. Novinarji, ki jim je kruh avtomobilizem, so si razbijali glave z ugibanjem, kakšen bo najavljeni ljudski avto ali kot ga tudi imenovali, jupovalo. Pravilno smo sklepali, da bo ta avtomobil imel precej sorodnega z zelo uspešnim fiatom 128. Že pred uradno predstavitvijo smo odkrili, da so bile naše domneve pravilne. Zastava 101 je enaka fiat 128, le da so ga dopolnili z bolj praktičnim zadkom, v katerem so pete vrata, ki skupaj z zložljivimi sedeli spreminijo limuzino v kombi. Vse pa kaže, da je bil pričetek proizvodnje le malo premajhen. Planirana proizvodnja ni bila dožena zaradi nezpolnjenosti kooperantov, ki niso bili kooptirani proizvođači. Danes se izdelajo v Crveni zastavi 250 zastav 101 na dan. Razvoj proizvodnje se tudi pokaže pri prodaji, ki se je od začetka do sedaj bistveno spremenila. Pri neučakani lastniki zastav so čakali na naš ljudski avtomobil tudi več kot pol leta, sedaj ga bo dobite takoj in še ne kredit. Uračunalno so se v Zastavi tudi pri cenah. Prvo reklamirana cena, ki si jo vplačevali še preden so začeli s proizvodnjo zastave 101, je bila v ponos avtomobilu, ki naj bi veljal za ljudskega. Toda že po prvi seriji so cenovno zastavo 101 dvignili. Spet so se utihli z računalniki, vred! Po enam letu izdelovanja ima zastava 101 že tretjo ceno, ki je kar za približno 40 odstotkov večja kot prvotna.

DVE MUHI NA MAH

Da je zastava 101 res dobra in posrečena kombinacija limuzine in kombija, potrjuje zanimanje tujine za ta avtomobil. V deželah, kjer ima avtomobilizem precej daljšo tradicijo kot pri nas, so vozniki že spoznali, kakšen avtomobil je najboljši kup. Vse več tovarn izdeluje avtomobile s polnim zadkom in s petimi vrati, s čimer ubijajo dve muhi na mah. Zato naj manj udobna in prostorna, in še celo ne dosti grša limuzina, se lahko kaj hitro spremeni v dostavno vozilo. Pri nas smo s tem avtomobilom stopili v stik z razvitimi avtomobilskimi deželami. Pri tem pa precej naših kupcev še vedno misli, da mora biti prvi avtomobil le klasična limuzina. Tako tudi kupci, ki si predstavljajo avtomobil kot klasično limuzino – z motorjem spredaj, postavljenim vzdolžno, ki žene preko kardanske gredi zadnja kolesa – ni povsem jasno, kako more biti v avtomobilu motor postavljen prečno, in potem še poganja prednja kolesa. Ne vedo za prednosti take namestitve, s katero pridobijo prostor in prenekatere prednosti prednjega pogona, se bo novopečeni voznik odločil raje za klasično, dobro, staro preskušeno varlo: motor spredaj, pogon zadaj.

Že itak proslavljeni fiat 128 je s petimi vrati precej pridobil. Tako je nastal avtomobil, ki je vsestransko uporaben in pri mnogih zunanjih merah zelo prostoren. Zastava 101 je zaradi tega pravi avtomobil

za današnji vedno gostejši promet. Z limuzino z dolgimi rjedi spredaj in zakaj se komaj še prebijamo v mestnem prometu.

SODOBNOST JE TUDI KVALITETA

Sodobna zasnova in sodobne rešitve motorja obes in pogona pomenijo kljub prepričanju, da novo in vedno najboljšo, tudi solidnost in kvaliteto. To z vso gotovostjo lahko trdimo za zastavo 101. V triletni letu smo prevozili z njo pot enako obzemu zemlje, in pri tem nismo nikoli z njo ravnali v rokavah. Za naše supertestne avtomobile trdimo, kar velja tudi za zastavo 101, da ti trdi kilometri v naših rokah nameramo navadnega voznika, ki si je avto sam priverževal in kupil, 80.000 km navadne, skrtne vožnje. Garažarjani pod milim nebom, vožen v vsakem vremenu, je zvesto služil in nas potrpeljivo prevažal po vseh delih naše domovine in tudi po zamejstvu. Čež pretirano pritiskanje na pedal za plin se je pritožila le vzmet ventila, ki ni premesla neprestanih kilometrov vrteljav in je počela. Zažgal se je zaradi tega še izpušni ventil in zastava je morala k mehaniku. Ostra vožnja pomeni tudi hitro obrabo vse delov. Tako normalni vozniki ne bodo tako hitro zilzali gum in zdrsali zavor, ko smo jih mi. Če boste skrbni in boste pazili pri nameščanju dvigala ali pa boste pogledali za mehanikom, kako ga je pritril, se boste izognili strošku za pregled motorček brisalnikov. Mi smo zamenjali prav zaradi tega, ker tega nismo storili, kar dva. Če položimo roko na srce, bomo priznali, da tudi napake na volano, pokanje izpušne ovi in odvite in odpadle kljukice ne bi bile tako pogoste, če bi vozili normalno. Prav to počnemo nameramo, da se pokaže, kaj odpove pri najhujšem obremenjevanju, prav tako kot to preskušajo tovarne in svoje avtomobile pošiljajo na dirke. Seveda pa naša zastava vseno ne more biti povsem pravilno merilo, kakšne so ostale zastave 101. Zato bomo zbrali še vaše ugotovitve in jih primerjali z našimi okvarami. S tem bomo ugotovili, ali so naše okvare posledice pretiravanja ali pa so mogoče to slabosti teh avtomobilov, ki se pojavijo tudi pri normalni vožnji.

Motor nalega „ljudskega“ vozila je tudi še v zastavah 101, ki prihajajo danes s traku italijanski, povsem enak motorju fiat 128. Precej zaslug za trepžnost in zmogljivost motorja ima pet težav: glavne gredi, odlična gred v glavi, ki dovoljuje natančnejše krmiljenje ventilov in s tem boljše polnjenje in praznjenje valjev. Motor se zelo rad vrti, pri tem pa zaradi zelo kratkoga boba, poprečne hitrosti vrtajmo zelo velike. To pa kljub precej visokim vrtaljem podaljšuje trajanje motorja. Električni ventilator, ki ga vključita termostat, skrbi, da ima motor stalno pravo temperaturo. Tudi to podaljša življenjsko dobo motorju.

Prečno postavljen motor je najgneten naprejek za 20 stopinj. Tako je pod pokrovom motorja tudi prostor za rezervno kolo, ki je tu najbolje spravljeno. Neuki

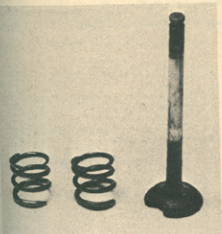
vozniki, ki menijo, da se guma na tem mestu tvori zaradi temperature motorja, se motijo. Menjalnik in diferencial sta ob motorju; z njim tvori celoto. Lahko ju ločite od motorja, kar je boljše rešitev kot pri angleških avtomobilih, kjer so motor, menjalnik in diferencial v enem ohišju. Motor zastave 101 ima deklarirano moč 55 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. Ko smo zaključili super test, je bilo na števcu 40.000 km. Preden smo supertestno zastavo 101 razdeli in pregledali smo nabrali še okoli 9000 kilometrov. Merjenje kompresije pred merjenjem zmogljivosti v eni izmed preskusnih komor in institutu je pokazalo, da na četrtem valju ni vse tako kot bi moralo biti. Kompresijski listič je pokazal le pet atmosfer. Kljub temu je motor še vedno zmogel 52 KM, kar pomeni, da ni razne napake na četrtem valju prav nič zgrebil na zmogljivosti. Manjšo kompresijo je zagrešil izpušni ventil zadnjega, četrtega valja, ki ni več tesnil.

Prav tako sodobno in hkrati trajno kot motor je tudi podvozje. Spredaj skrbijo za lego na cesti McPhersonove noge, ki blažijo, skrbijo za vzmetenje in na katere sta tudi obdelani prednji kolesi. Pri prednji premi ni mazalnih mest, ker vsa globljava mesta že trajno namažemo v tovarni. Po supertestnih kilometrih ni nikjer bilo sledu o izrabljenosti. Zadnja kolesa so posamično obsejena, vzmetena so pa zelo domiselno s prečno vzmetjo, ki je obremen s stabilizator.

JABOLKO NE PADE DALEČ OD DREVEŠA

Fiat 128 si ni zastoj prišložil naziv „avtomobil leta“! Nestrastnost je izdelana zelo funkcionalno in lično. Isto velja tudi za zastavo 101, ki se od fiata razlikuje v notranjosti le po napisu zastave na sredini volana. Sedeli, instrumenti, stikala in gumbi skupaj z volanom, prestavno ročico in pedali so razporejeni zelo premljeno. Občutek, ko sedite v ta avto, da imate vse pri roki, ni zmoten. Dvema preglednima okroglima instrumentoma zamerimo lahko le, kar sta brez termometra za hladilno tekočino. Če je preveč segreto vsa opozori kontrolna lučka, ki pa zaveti šele takrat, ko je temperatura že na kritični točki. Odlično popreje pokvari še gumb za brizgalno za vetro stipo, ki je na nprilnočnem kraju pod armaturno ploščo.

Zelo uporabi sta odprti polici na obeh straneh pod armaturno ploščo. Solidno izdelani notranjosti zbije vrednost površina montaža. Tako smo med drugim testom pobrali s tak kljukice trikotnih okenc in vrat. V zagovor Crveni zastavi naj povemo, da tudi Fiat tega ne naredi boljšo, čeprav se ponasa s precej daljšo tradicijo. Staba barvo, zaradi katere so se pritoževali prvi lastniki, ni več kamen spotika. Sedaj, ko je nekaj časa lakirajo avtomobile z moderno metodo elektroforoze, po kateri avtomobil pomočijo v barvo, se ne zgodi več, da bi pri odstranjevanju nalepke za seboj potegnili tudi barvo. Več skrbnosti pri



Pri 28 431 kilometru so v servisini delavnici zamenjali notranjo vzmet izpušnega ventila na tretjem valju (vsak ventil ima dve vzmeti). Na sliki je tudi izpušni ventil ki je pregorel zaradi počene vzmeti.

montaži bi morali v Rdeči zastavi posvetiti pri montaži vrat, še posebno petih. Res pa to ni nikakršen problem; saj se vsaka vrata lahko nastavijo. S tem popravimo slabo zapiranje in neenakomerne reže okoli vrat. Čeprav smo precejkrat sitnarili, ker se pri naši zastavi niso najbolje zapirala prednja leva vrata, se nikomur v servisini delavnici ni zdelo to vredno popraviti. Odviti pa je treba še nekaj vijakov in vrata se lahko premikajo navzgor ali navzdol.

VOŽNJA

Prednji pogon, posamične obese in natančen vojan z zobato letvijo, so poroki za zanesljivo in varno vožnjo. Sveđa če veste, da ima še tako stabilen avto neke kritično mejo. V ovinkih vojan rahlo dodajate. Če povzam na meji, ali pa če priletite v moker ovinek, bo zastava 101 zdrsnila cela vstran. Najhen na zunanji zaradi tega tako primeren za naše ceste. Navječa hitrost čez 140 km na uro, ki je na avtomobilski cesti lahko tudi potovalna in pospeški, ki so v ponos 1115-kubičnemu avtomobilu, naredijo iz zastave 101 živahen in okreten avtomobil. Ko ga boste dobro spoznali in se navadili nanj, še posebej, če ste prej imeli avtomobil z zadnjim pogonom, boste po nalih cestah z njim prav tako hitri kot precej več kubični, na zunanji uglednejši in zaradi tega precej dražji avtomobil.

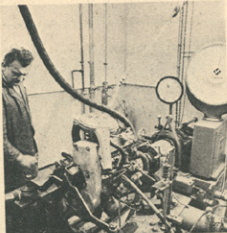
Poskočnost, zadovoljiva hitrost in velik prtljajnik, ki ga z enostavno in hitro prevrnitvijo zadnjega sedeža spremenite v precej večjega, naredijo iz zastave 101 družinski avtomobil, s katerim se lahko odpravite z vso krmo na dolgo, počitniško pot. Če sta v avtu samo dva, je v zastavi 101 prostora še za vse lotorniške pripomočke in opremo, pa še kaj povrh.

40 000 KILOMETROV BREZ SLEDI

Kupu v tujni je pomembno, koliko bo avtomobil zdržal do približno 40 000 kilometrov. To je namreč številka, pri kateri večina lastnikov zamenja avtomobil za novejšega. Pri nas pa se nekaj časa ne bo tako. Zato nas zanima, kako se bo avtomobil obnašal še naprej. Zastava 101 je avtomobil, ki bo zdržal tudi več kot 100 000 kilometrov! To potrjuje okvare, ki pri zastavi 101 niso zastrajajoče in vsa merjenja zmogljivosti na retkem letališču. Vse tri meritve se je minimalno razlikujejo, in še to bolj zaradi vremenskih razmer in natančnosti merilnih naprav. Po težkih 40 000 kilometrih je največja hitrost še vedno

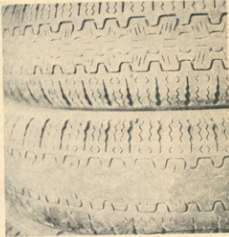
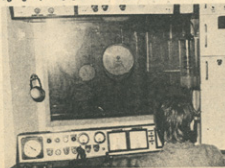


Na servisini pregledu pri 20 000 kilometrih so zamenjali oblogo bobnastih zavor in ploščice prednjih kolutnih zavor, ki so jih še enkrat zamenjali pri servisini pregledu pri 35 000 kilometrih.



Na zaključku supersteza smo zmogljivosti motorja zmerili na zavori v eni izmed preskusnih komor v inštitutu Rdeče zastave. Sodobna oprema teh preskuševalnih komor omogoči natančno merjenje navora moči, vrtiljav, polnjenja in praznenja valjev, temperaturo olja in hladilne tekočine med obratovanjem, porabo bencina na uro, hkrati pa uravnava število vrtiljavov z digitalnim števcem vrtiljavov.

Motor smo merili z vsemi njegovimi agregati, z njegovim originalnim izpuhom.



Niti 20 000 kilometrov niso zdržale pasate gume pirelli cinturato, ki smo jih zamenjali z gumami kleber. Te so imele po prvoženih dobrih 25 000 kilometrih precej več profila kot pirelli na sliki.

kot pri novem, ni slabši niso pospetki in motor ni zgubil ne na elastičnosti, ne na moči. Motor je ostal po teh kilometrih še vedno v polni formi! Ni se povečala poraba goriva, pa tudi olje nismo dolivali prav nič več kot pri 10 000 kilometrih. Ko smo pri 40 000 kilometrih merili kompresijo, so jo vsi valji pokazali enako kot na začetku supersteza. Šele po dodatnih 9000 kilometrih, preden smo razdrili motor, je ponovno merjenje pokazalo padec kompresije na četrtem valju.

NEPROSTOVOLJEN PRESKUS TRDNOSTI IN RAZSTAVITEV NA DELE

Preden smo avtomobil odpeljali na secimo mlžo v Kragujevac, smo z avtomobilom naredili še nekaj daljših službenih voženj.

Z njim smo si ogledali dirko formule 1 v Monzi. Nazaj grede nas je nekí jezoritni Italijan napadel od zadaj. Fička, s katerim se je nabrž zaradi nevoljivosti, ker so nam pri fiatu pustili izdelati to posrečeno kombinacijo limuzine in kombija, zaletel v naš zadek, so odpeljali s tvorjankom. Na našem zadku ni bilo dosti videti, čeprav je bil udarec tako hud, da sta voznik in sopotnik v zastavi 101 odtrgala dva prednja sedelca. Razbili smo tudi zadnji lučki. Tako smo se postavili v vrsto čakajočih, ki potrpežljivo čakajo, kdaj bo te luči moč pri nas kupiti. Tako se je pri pomankanju rezervnih delov spet pokazalo, da smo avtomobilizem zavržili s preveliko žilico.

Pohvalno je, da naredimo 250 zastav 101 na dan, toda! Vedeti bi morali, da bo s tem tudi precej več avtomobilov potrebno nadomestna dele, ki jih pa v naših trgovinah kar močno primanjkuje.

Zadnje poglavje našega trdnostnega preskusa je bilo prav tako kot začetno, spet v Kragujevcu. Sestavljena je halah Rdeče zastave je naša superstezna zastava 101 doživela tudi to, da smo jo v prostorih inštituta zavodov Rdeče zastave popolnoma razstavili. Vse dele smo prenerili in pregledali, pri čemer so nam bili v veliko pomoč inženirji in tehniki iz motornega oddelka inštituta in oddelka za cestne raziskave. Večino delov smo natančno zmerili in preskušili na posebnih napravah v inštitutu, nekaj smo jih skupaj z mehaniki ocenili in pregledali „na oko“. Vse smo pridno poslikali in ob številnih fotografijah bomo opisali in razložili, kako je vsak poseamezni del zastave 101 prestal vse te dolge, mučniške kilometre.

MOTNJE IN NAPAKE

- 7 362 km — pregorela leva prednja žarnica
 7 875 km — odpadla kljukica trikotnega okna
 9 762 km — predrta žarnica
 9 765 km — pregoreli motorček brisalnikov
 10 883 km — odpadla kljukica levega trikotnega okna
 11 367 km — volan močno trese, napaka na krmilnem mehanizmu
 13 350 km — ropot nekje pri prednjih kolesih
 13 420 km — pokvarjen notranji zglob desne pogonske gredi
 13 545 km — odpadla kljukica desnega trikotnega okna
 13 787 km — vžigalni kabli prebijajo
 17 300 km — pregorela žarnica prednje leve utripalke
 18 690 km — predrta žarnica
 18 989 km — zlomljen nosilec izpušne cevi in počena izpušna cev
 20 300 km — prednja šipa v desnem spodnjem kotu ne tesni
 21 502 km — pregoreli dušilni lonec izpušne cevi
 24 016 km — nerad vžiga, ugaša
 26 813 km — pregoreli žarnici zadnje zavorne luči in prednje desne luči
 28 431 km — počila vzmet izpušnega ventila
 28 457 km — zlomljen nosilec motorja
 34 845 km — kovinski zvok pri zaviranju
 36 945 km — počila izpušna cev
 38 280 km — sklopka preveč praznega hoda, pri prestavljanju zato včasih škrtne

VZDRŽEVANJE IN POPRAVILA

- 5 089 km — servisni pregled, menjava pregorele žarnice
 7 300 km — montaža ježevk
 7 362 km — zamenjava pregorele žarnice
 7 885 km — pritrditve kljukice trikotnega okna
 9 770 km — kranje predrte žarnice
 9 810 km — menjava motorčka brisalnikov (garancija), servisni pregled, premaz kromiranih delov
 10 883 km — pritrditve kljukice trikotnega okna
 11 370 km — pregled volana in krmilnega mehanizma, pritrditve nastavitvene matice, nastavev stekanja
 12 700 km — zamenjava ježevk z letnimi, originalnimi gumami
 13 420 km — zamenjava notranjega zgloba desne pogonske gredi (garancija)
 13 545 km — pritrditve kljukice trikotnega okna
 15 156 km — servisni pregled, zamenjava žarnice
 17 530 km — zamenjava pregorele žarnice
 19 010 km — varjenja izpušne cevi in nosilca
 20 129 km — cervisni pregled, popravilo zavor
 21 510 km — menjava izpušne cevi
 22 830 km — montaža novih gum
 25 089 km — servisni pregled
 28 823 km — zamenjava pregorelih žarnic
 28 413 km — menjava vzmeti ventila in izpušnega ventila
 30 026 km — servisni pregled, privili vijake glave motorja, zamenjava nosilca motorja
 34 932 km — servisni pregled, menjava prednjih zavornih ploščic, menjava zavornih gumic v zadnjem kolesu
 37 017 km — zamenjava izpušne cevi
 39 893 km — servisni pregled, pregled menjalnika, menjava pletene žice za sklopko, menjava motorčka za brisalnike

Stroški (po prevoženih 40 000 kilometrih):

Popravila in vzdrževanje	4 505,45 din
Obvezna dodatna oprema	
(trikotnik, prva pomoč, komplet žarnic)	126,85 din
Gume kleber	2 364,00 din
gorivo	11 172,00 din
Dolito olje	215,40 din
Skupaj	18 383,70 din

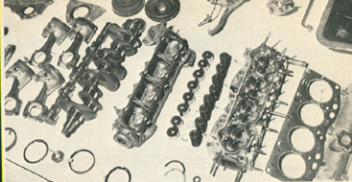
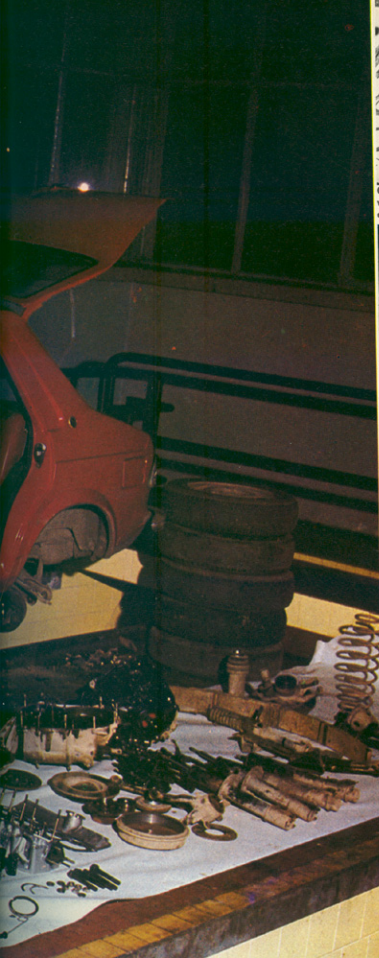
Primerjava:

avtomobil na supertestu revije Avto	prevoženi kilometer (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije)	prevoženi kilometer (brez cestnine, zavarovalnine, amortizacije, goriva in dolgega olja)
zastava 750	23,33 par	11,08 par
zastava 1300	43,49 par	23,35 par
škoda 1000 MB	26,96 par	9,19 par
austin 1300 IMV	33,77 par	13,74 par
BMW 1800	35,65 par	14,20 par
tomos citroen ami 8	26,58 par	11,52 par
ZASTAVA 101	45,95 par	17,49 par

Opomba: Pri primerjavi cene prevoženega kilometra naših supertestnih avtomobilov morate vedeti da smo prvega, fiška, prekušali že leta 1967 in da so se val stroški za avto iz leta v leto večali. Iz te primerjave izstopa le zastava 1300, s katero smo imeli največ križev in težav. Bila je ena slabših svoje vrste in kot taka je bila več pri mehaniki kot na cesti. — Zastava 101, ki pa je 40 000 kilometrov dolgo prekušunjo prestala zelo solidno, ima zaradi nenahnega dvigavanja cen kljub temu najdražji prevoženi kilometer. Največja teža pade pri tem na precej dražji bencin. To vidite pri ceni prevoženega kilometra, kjer nismo upoštevali goriva in je zato le za malenkost dražji od ostalih. V to podražitev pa pridejo vsi ostali naraščajoči stroški: dražje ure mehanikov, dražji rezervni deli, dražje gume...



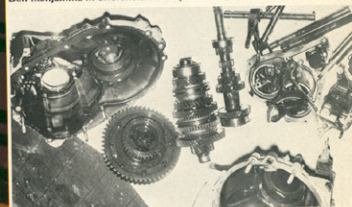




Glavni deli razstavljenega motorja zastave 101: glava motorja, ventili, vzmeti ventilov, dročniki z nastavitvenimi ploščicami, glavna gred, odmična gred, bati



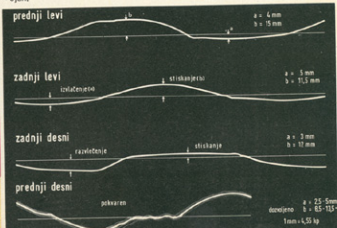
Delci menjalnika in diferenciala s skupnim oblišjem



Preskus blažilnikov

Na posebni napravi smo preskusili blažilnike naše superestrne zastave. Ta naprava nariše med preskušanjem diagram, kjer polovica krivulje ponazarja gib razvlačenja blažilnika, druga polovica pa gib stiskanja. V zastavi 101 vgrajujejo v Kragujevcu blažilnike tovorne Boge in italijanske blažilnike RIV. Blažilniki RIV, kakršni so bili v naši zastavi 101, so razen prednjega desnega blažilnika odlično prestali superestarno preskušnjo.

Vsak milimeter razdalje najvišje točke krivulje do središnje črte odgovarja 4,55 kp. Novi blažilniki zaradijo na preskusni napravi krivulje, kjer je razdalja a (pri krivulji stiskanja) od 2,5–5 mm in razdalja b (pri krivulji razvlačenja) od 8,5 do 13,5 mm. Pri prednjem levem blažilniku je razdalja boljša kot predpisana vrednost. Pri ostalih dveh blažilnikih, so vrednosti v dovoljenih mejah.



NAŠE MERITVE

Največja hitrost	M 1	M 2	M 3
največja hitrost (km na uro)	144,0	142,0	143,5

Pospeški	čas (sekunde)		
hitrost (km na uro)	M 1	M 2	M 3
0—40	3,9	4,0	3,7
0—60	6,8	7,0	6,9
0—80	10,5	10,7	10,9
0—100	16,4	16,4	16,6
0—120	27,0	27,1	27,1
400 m brez zaleta*	20,4 (110)	20,6 (109)	20,5 (110)
1000 m brez zaleta*	38,2 (130)	38,3 (130)	38,5 (128)

Prožnost	čas (sekunde)		
hitrost (km na uro)	M 1	M 2	M 3
40—60	10	10,1	9,9
40—80	18,7	18,6	18,6
40—100	28,1	28,0	28,1
40—120	41,2	41,0	41,1

kilometer z začetno* hitrostjo 40 km na uro, v četrti prestavi (sekunde)

	42,6 (124)	42,5 (125)	42,6 (124)
--	------------	------------	------------

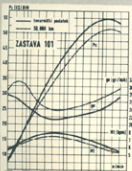
Meritve med stožci**	čas (sekunde)		
preskus vodenja (sekunde)	4,0 (100)***		
slalom	11,0 (32,7)		
preskus v krogu	9,0 (31,4)		

Poraba bencina pri stalni hitrosti v četrti prestavi (merjeno na 5 kilometrov dolgih odsekih)

hitrost (km na uro)	M 1	M 2	M 3
60	5,4	5,2	5,2
80	6,4	6,5	6,5
100	7,5	7,4	7,6
120	9,7	9,7	9,8
140	12,6	12,6	12,4

po mestu (poprečno) 10,8 litra na 100 km
 poprečna poraba na testu 9,8 litra na 100 km
 poprečno poraba olja 0,3 litra na 1000 km

Opombe: M 1 — meritve pri 9164 km, M 2 — meritve pri 20 092 km, M 3 — meritve pri 40 076 km.
 * — v oklepajih so poprečne resnične hitrosti zadnjih petih metrov
 ** — pri meritvah med stožci smo vzeli najboljše rezultate
 *** — V oklepajih so najvišje poprečne hitrosti



Pri merjenju motorja naše zastave 101 na napravi za merjenje moči, navora in porabe goriva na uro smo te podatke zapisali v diagram in ob krivulje, ki smo jih dobili

Največja moč motorja (Pe(KS) DIN) novega motora je deklarirana na 55 km pri 6000 vrtitvah v minuti. Moč našega motorja je padla zaradi prežganega ventila na četrtem valju. Manjši je tudi navor /Mt(kpm)/, zaradi iste okvare. Zmerili smo tudi porabo goriva na uro /gelfr na ksh/ pri različnih vrtitvah. Zaradi nenosenja ventila je tudi poraba večja, kot jo navaja tovarna za nov motor.

MERJENJA ČEPOV

Čep glavnega ležaja	Merjene vrednosti					Normna vrednost
	1. čep	2. čep	3. čep	4. čep	5. čep	
premer A	50,780	50,777	50,788	50,788	50,781	50,795—
premer B	50,778	50,778	50,791	50,779	50,738	50,775

Čep ojničnega ležaja	Merjene vrednosti				Normna vrednost
	1. čep	2. čep	3. čep	4. čep	
premer A	45,515	45,510	45,512	45,510	45,516—
premer B	45,515	45,512	45,515	45,512	45,498

Merjenje valjev

		Merjene vrednosti				Normna vrednost
		1. valj	2. valj	3. valj	4. valj	
Meritve A	premer 1	80,025	80,043	80,035	80,041	80,020
	premer 2	80,020	80,005	80,018	80,020	
Meritve E	premer 1	80,024	80,034	80,041	80,039	80,018
	premer 2	80,018	80,007	80,020	80,018	

Merjenje batov

		Merjene vrednosti				Normna vrednost
		1. bat	2. bat	3. bat	4. bat	
premer C		79,470	79,560	79,535	79,505	79,960— 79,570
premer E		79,935	79,940	79,925	79,920	79,980— 79,990

Merjenje čepov odmične gredi

	Merjene vrednosti				
	1. čep	2. čep	3. čep	4. čep	5. čep
Največji premer	29,940	47,921	48,128	48,327	48,529
Najmanjši premer	29,938	47,920	48,126	48,325	48,526
normna vrednost	29,900— 29,940	47,950— 47,935	48,150— 48,135	48,350— 48,335	48,550— 48,535

Merjenje ležajev odmične gredi

	Merjene vrednosti				
	1. ležaj	2. ležaj	3. ležaj	4. ležaj	5. ležaj
Največji premer	30,000	47,985	48,203	48,400	48,565
Najmanjši premer	29,995	47,983	48,200	48,395	48,555
normna vrednost	30,009— 30,034	48,000— 48,025	48,200— 48,225	48,400— 48,425	48,600— 48,625

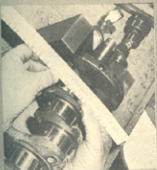
Merjenje ležajev glavne gredi

glavni ležaj	zmerjeni zrak ležaja		zrak ležaja po normi	
		0,076	0,050—0,095	
ojnični ležaj	0,038	0,036—0,086		

Merjenje batnih obročkov

	izmerjena reža			normna reža		
	1. valj	2. valj	3. valj	1. valj	2. valj	3. valj
1. tesnilni obroč	0,95	0,75	1,4	0,2—0,35	0,2—0,35	0,2—0,35
	0,95	0,75	1,4			
	1,0	0,85	1,81	0,2—0,35	0,2—0,35	0,2—0,35
4. valj	0,95	0,75	1,4	0,2—0,35	0,2—0,35	0,2—0,35
	0,95	0,75	1,4			
	1,0	0,85	1,81	0,2—0,35	0,2—0,35	0,2—0,35

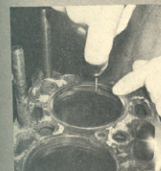
Opomba: vse vrednosti vseh meritev so v milimetrih



Hitro in še vedno dovolj natančno merjenje izrabljenosti ležajev glavne gredi: s plastičnim trakom. Konček traku vložijo v posamezni ležaj in privijejo vijake glavne gredi s predpisano močjo. Manj je ležaj obrabljen, bolj se bo trak sploščil. S posebnim metrom — potem ko snamejo ležaje — zmerijo širino stisnjene traku in ugotavljajo obrabo.



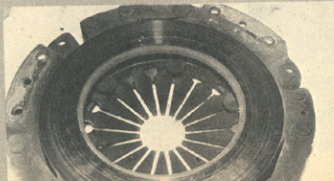
Merjenje čepov na odmični gredi. Vseh pet čepov smo zmerili v dveh pravokotnih premerih in vpisali rezultate v obrazce za meritve, kakršne uporabljajo na inštitutu za svoje meritve.



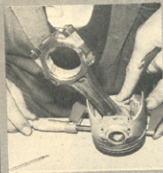
Batni obročki so bili tisti, na katerih se je najbolj poznala 40 000 ostrih kilometrov. Izrabljenost smo izmerili z merilnimi lističi, s katerimi izmerimo rezo, kjer so obročki prekinjeni. Pri merjenju smo jih vstavili pod vrh valja, ki ostane neobrabljen.



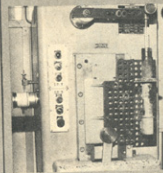
Nepojasnjena napaka je odlomljen del bata med utori kompresijskih batnih obročkov. Ob batu leži odlomljen del, puščica pa kaže mesto na batu. Odlomljeni del ni napravil nikakršne škode, prav tako ne moremo ugotoviti, kdaj je prišlo do loma, ker zaradi tega na tem valju ni bila nič manjša kompresija. Po mnenju strokovnjakov iz inštituta, je bila kriva napaka v materialu. Povedali so še, da podobne okvare še niso zasedili pri nobenem Zavistnih in Fiatovih avtomobilih.



Natančno merjenje čepov glavne gredi. Izrabljenost čepov smo zmerili na dveh pravokotnih premerih. 40 000 kilometrov ni obrabilo čepov čez dovoljeno odstopanje nove glavne gredi. Vse meritve si ogledajte v tabeli!



Bate smo merili na premeru, ki je pravokoten ojničnemu sorniku; v tem preseku se bat bolj obrabi kot na premeru, ki je sporeden ojničnemu sorniku. Obrabo smo merili na dveh različnih mestih: v višini batnih obročkov in v višini sredine ojničnega sornika. Obraba ob batnih obročkih je bila prva, ki je pričela, da se je motor sploh vrtil.



Blažilnice smo po mučenju na našem trajnostnem testu izmerili na napravi, ki simulira vožnjo in zapiše zmogljivosti blažilnika na diagram.



Pri avtomobilih s prednjim pogonom je eden najbolj obremenjenih delov homokinetičnih zglobov pogonskih gredi. Pri zastavi sta oba zgloba ob koleh odlično prestala preskušnjo. Moč motorja s pogonske gredi na pesto koles prenaša šest kroglic, ki pri zavijanju in premikanju obese polzijo po žlabovih zgloba (puščice). Tak sistem zgloba je močnejši in preprečuje tresenje pri ostrem pospeševanju v ovinku.

Sklopka je precej odvisna od načine vožnje, zaradi različno težkih in občutljivih nog je pri naši zastavi 101 komaj zdržala do konca super testa. Raze na potlini ploščli so posledica neenakomerne obrabe in drsanja po kovčah. Vzmeti v ploščli sklopke so načete in obrabljene, posledica ostre vožnje in speljavanja.