

supertest

# Z ZASTAVO 101 ŽE 20 000 km

Andrej  
Sedej

fotografije:  
Marjan Zaplatil

Na pol poti

Na zadnjem, zimskem primerjalnem testu smo se ob upoštevanju cene zedinili, da je zastava 101 avto brez tekmeča. Vse ostale smo vrnili tovarnam, prvak je ostal v redakciji. Urojeno mu je bilo, da bo do 40 000 prevoženih kilometrov pri nas, kjer bo poskusil vse, kar doleti vsakega pločevinastega člana naše redakcije. Do 3450 prevoženih kilometrov so ga gladili in navajali na življenje tovarniški vozniki, mi smo mu pa potem na primerjalnem testu dali brez usmiljenja vedeti, da je izbran za mučenika. Nekaj kilometrov prej, kot se je na številku pokazala številka 10 000, je napis „veletest“ na vratih zamenjal „super test“. Kot veste, pomeni to trajnostni test, po katerem preskušanca do obisti prerešetamo in spoznamo. Vsak avtomobil je pogljuje zase. Kar smo dognali in kar še bomo do konca testa, ne velja za vse ostale zastave 101! Lahko pa iz naših popisovanj dokaj jasno spoznate, kakšen avto je 101 v poprečju.

Doslej smo preskušali le avtomobile, ki so bili že leto pa tudi dve na cestah. Zastavo smo dobili med prvimi: nosi tovarniško številko 62. Prvič delamo tako, kot kolegi pri inozemskih revijah, ki preskušajo prve avtomobile s traku in tako lahko pravočasno sporočajo izkušnje bodočim lastnikom pa tudi razvojnemu oddelku tovarne. Za nami je že polovica poti: 20 000! Na letališču na Reki smo priklopili peto kolo, se zapodili po stezi med keglij ter zmerili, koliko je zastavi 101 po teh kilometrih že pošlo sapa.

## DNEVNIK TESTA

Poglejmo v dnevnik z naslovom: zastava 101 Do 7109 km je stran z opombami prazna, dolivali smo le bencin in enkrat liter olja. Po teh kilometrih smo obuli zastavo po zimsko, v jezevke, in z njimi prevozili 5400 kilometrov. Prvi posej je bila zamenjava žarnice pri 7362 kilometrih. Takoj nato se je vmešal žebelj. Voznik, ki je zamenjal gumo, dvigala ni pravilno spravil. Podporni ročka je prišla med drogovje brisalnika in motorček za brisalnice je pregorel. Naše slabe ceste in površnost pri montaži imajo na vesti odpadle kljukice na trikotnih oknih, najprej na eni, potem še na drugi strani.



Med keglij zastava 101 po 20 000 kilometrih še ni nič opešala.

Pri 11 367 km je začel močno tresti volan. V servisni delavnici so vedeli povedati, da se je odvil nastavitveni vijak. Na novo so ga nastavili in privili. Približno 2000 kilometrov je bila zastava potem lepo poslušna, nakar je začelo v prednjem kolesu nekaj škreblijati in pokati. Po desetih kilometrih je avto obstal. Poslušnost je odpovedal križni zglob ob desnem kolesu. Čeprav je bilo garancijsko število kilometrov že prekoračeno, so polos takoj poslali v Kragujevac; saj je bil očitno to prvi zglob na pogonskih gredeh, ki je odpovedal pri zastavi 101. Mojster na servisu je karajoče pripomnil, da je to najbrž posledica ostre vožnje z jezevkami po napol suhih cestah. Na tistem smo mu dali prav in pomislili smo, da je to ravnanje razrahalo tudi volan. Kljukice na trikotnih oknih so kljub ponovni pritrditvi še nekajkrat odpadle. Do 19 225 km smo zamenjali še nekaj žarnic, predrla še eno gumo, potem je pa na kolenu, blizu motorja, počila izpušna ceč. Še prej je popustil nosilec,

cev je pa odletela zaradi tresljajev. V delavnici Slovenija avta na Černetovi so nam jo v pol ure zvarili, kasneje so jo v servisni delavnici zamenjali. Pri servisu na 20 000 km so zraven ostalih obveznih opravil zamenjali še vse obloge na zavorah.

Čeprav Zastava predpisuje za svoje avtomobile servisne preglede na vsakih 2500 kilometrov, zapeljemo mi našo zastavo na servis le po vsakih 5000 km. Če bi jo vozili še na vzdrževalne servisne preglede, bi bili pri tako naglem nabiranju kilometrov in še ob nekaterih drugih popravilih v delavnici vsak teden.

## HVALIMO

Zastavo po 20 000 km že dodobra poznamo in zato že lahko pohvalimo dobre in grajamo njene slabe strani. Tako kot na začetku, lahko



Zapah trikotnega okanca smo vedno znova pobirali s tal.



Okrasne letve na oblogi vrat so plastične in se zato kaj rade polomijo.



Police za zadnjim naslonjalom se pod težo zviije in predmeti letijo v prtljajnik.



Puščici kažeta rjaste pike, kjer smo z nalepkco vred potegnili s pločevine tudi barvo.



Luknjno skozi katero brizga voda na razdelilnik, smo označili s puščicama.

Naše meritve 9164 km 20092 km

največja hitrost (km/h)	144,0	142,0
pospeški (sek)		
0—40	3,9	4,0
0—60	6,8	7,0
0—80	10,6	10,7
0—100	16,4	16,4
0—120	27,0	27,1
400 m brez zaleta		
20,4 (110 km/h)	20,6 (109 km/h)	
1000 m brez zaleta		
38,2 (130 km/h)	38,3 (130 km/h)	

prožnost (sek)

42,6 (124 km/h)	42,5 (125 km/h)	preskus v krogu 9164 km	20092 km
čas (sek)	9,0	9,1	
hitrost (km/h)	31,4	31,2	
slalom			
čas (sek)	11,1	11,0	
hitrost (km/h)	32,6	32,7	
prehitevanje			
čas (sek)	4,0	4,3	
hitrost (km/h)	108,0	101,7	

Poraba bencina pri konstantni hitrosti v 4. prestavi (merjeno na odsekih dolgih 5 km)

60 km/h	5,4 litra na 100 km	3,25
80 km/h	6,4 litra na 100 km	6,6
100 km/h	7,5 litra na 100 km	8,05
120 km/h	9,7 litra na 100 km	12,25
140 km/h	12,6 litra na 100 km	13,75

tudi zdaj pohvalimo motor, ki je zanesljiv in ubogljiv, pa tudi ne prežejzen. Poprečna poraba polovice kilometrov trajnostnega testa je 10 litrov. Skoraj polovico kilometrov smo prevozili v zimskem času, četrtno kilometrov je nabrala 101 po Ljubljani in Beogradu, ostale pa po hitrih, odprtih cestah. Z njo smo vozili tudi mednarodni novinarski rallye v Avstriji, ki je bil speljan največ po makadamskih cestah s precej visokimi poprečnimi hitrostmi. Čeprav je ves rallye „pela“ večinoma tretja, poraba bencina ni bila dosti čez 10 litrov na 100 km.

Hvalimo smotno karoserijo s petimi vrati in premičnimi zdjnim sedeži. Vso našo testno šaro smo brez vseh težav nekajkrat prepeljali na Reko in nazaj. Zastava je pravi avtomobil za naše razmere; po mestu je z njim igrave voziti, zaradi majhnih zunanjih mer je prav tako lahko tudi parkirati. Živahnost mu dobro dene, tako po mestnem gostem prometu, kot po naših ozkih, vijugastih cestah. Odličen je volan, ki je dovolj natančen in na pravem mestu.

Tudi graj se je nekaj nabralo. Najbolj bode v oči površna izdelava in montaža. Tudi nemški avtomobilski novinarji, ki so preskušali sorodnika, fiat 128, se pritožujejo nad površnostjo. Lastniki prvih zastav, ki smo jih srečavali pri mehaniku, so tožili, da se slabo zapirajo vrata, še posebno zadnja, peta, o katerih skoraj vsem zamaka. Naša zastava ni izjema. Vrata se zapirajo kaj nerade. Ne moremo se pa pritožiti čez zadnja. Prednje steklo ne tesni dovolj, zato je v deževnem vremenu v notranjosti avtomobila prava luža. Polica za naslonjalom zadnjega sedeža, ki smo jo na primerjalnem testu hvalili, se ni obnesla najbolje. Če kaj težke položite nanjo, se zviije in nagne. Morala bi imeti nekakšno oporo na zadnjih vratih.

Premalo je zavarovan razdelilnik, ki ga ob močnem deževju kaj rado zmocni. Nekoliko so nas razočarale luči. Čudna zadevali Saj fiati slovijo po dobrih lučeh.

Zdaj, ko so spustili v pogon novo lakirnico, upamo, da bodo zastave bolj pobarvane. Ko smo na zadnjih vratih odlepili nalepke, je na njih ostalo tudi nekaj barve. Na prednji steni, ob maski, je tudi precej rjastih pik, ki jih ima na vesti pesek.

Pred nami je naslednjih 20 000 kilometrov, potem se bomo ozrili nazaj, na celo prevoženo pot, ponovno bomo izmerili vse zmogljivosti in jih primerjali s prejšnjimi. Prav tako kot smija, bomo zastavo 101 na koncu trajnostnega testa razdrili in pregledali, koliko se ji poznao vsi ti težki, testni kilometri.

# LITOSTROJ

## RENAULT 6 TL

Motor: 1108 ccm,  
48 KM (SAE)

Hitrost: 135 km/h



Poraba goriva: 7,5 l/100 km

Električna oprema: 12 V,  
alternator

Zavore: kolutne spredaj,  
bobnaste zadaj z omejevalcem zavorne moči na zadnjih kolesih

Cena: 2547 US \$

# RENAULT 6