



ZASTAVA 1100

Srečanje s 128 s petimi vrti

Ne varu niti na prvi pogled, niti po natančnem opazovanju: Zastava 1100 ne zanika Fiatovega izvora. Vendar pa prihaja neravnost iz Kragujeva. Sicer pa to ni njegova najvažnejša posebnost: ni niti prvi niti zadnji Fiat, izdelan na ne-italijanskem ozemlju, kajti torinska tovarna je izvedenec za tovrstne trgovske posle. Tokrat imamo pred seboj „128“ obdelan po jugoslovansko. Originalna struktura je ohranjena, vendar ima ta zastava drugačen zadek. Pokopac prtljažnika so nadomestili zelo praktična peti vrata, ki popolnoma odpirajo prostor, namenjen prtljagi. V njem tudi lahko pomaknemo polico, kar ta prostor še občutno poveča. Žal je prav malo previsok. Res pa je, da zahtevajo vrata, ki se začenjajo takoj pri tleh, večje ojačanje spodnjega dela karoserije.

Instrumenti so zbrani v dveh okroglih okvirjih, pokritih s protirefleksnim steklom, brisačami dve hitrosti, ena je intervalna – odmrnik. Vzvod pralca za vetrovno šipo je dokaj nerodno postavljen na levo stran. Prezračevalni naravnalni rešetki na koncu komandne plošče sta namenjeni dotoku svežega zraka, vzvodi za gretje pa ne zahtevajo posebne spremnosti. To je spet dobra plat izvedbe. Že serijsko so sprednji sedeži predvideni za uravnavanje do ležečega položaja. Brez domislij, sicer, ampak le najpotrebenje. Vseeno najdobrohotno omenimo še lučko za rezervo goriva ter ventilator za gretje – dve hitrosti.

MOTOR KOT SE ŠIKA

Ne zdi se nam potrebno zadrževati pri opisu štiricilindrskega, prečno postavljenega motorja z odmično gredjo v glavi, ki jo poganja zobeti

ermen. 55 KM po DIN zagotavlja hitrost 130 km/h, kar je zanimivo za 1118-kubični motor, ki prevozi kilometer v 25,7 sekundah. Motor pri pospeških sploh ne okleva, vzponi so lahkonci, brez „cukanja“. Tih je do 120 km/h, nad to hitrostjo se pa njegov zvočni obseg poveča. Pri največji hitrosti med 155 in 180 km/h (po števcu) se pojavi še lahno tresenje. Rezultati pospeškov niso razočarali – manj kot 20 sekund je potrebno za 400 m in 33,8 sekunde za 1000 m. Pri nizkih vrtljalih takoj čutimo malo prostornino. Peč počasen odziv motorja; vendar pa pri tem zaradi njegove elastičnosti delovanja ne moti. Poraba goriva pri polni obremenitvi na avtocesti bo približno 11 litrov na 100 km, vendar mirna vožnja občutno zniža porabo. Različne meritve so pokazala, da je razpon porabe nekeje med sedmimi in enajstimi litri. Prenosni mehanizem se zelo dobro ujemata z motorjem in brez težav se doseže 60 km/h v prvih, 90 km/h v drugih in 125 km/h v tretji prestavi. To so seveda hitrosti po števcu. Sinhronizacija je pridna in natančna. Pri izbiro prestav ne izizza kritike, razen če ne omenimo težav, ki so nastale včasih, ko je bilo treba potisniti menjalnik in vzvratno vožnjo.

DOBRA LEGA NA CESTI

Težko je reči besedo, če gre za vprašanje kako se vozilo drži ceste. Zaradi absurdnega omejevanja hitrosti nemrež. Na veliko srečo so se nekatere poti, kjer lahko poženemo, ne da bi krili pravila. Ovinke lahko mirno zvozite, brez neprijetnih občutkov, vozilo zlahka sledi voznikovi volji.

Dobro sedi na vseh štirih kolesih, vendar kaže Zastava na nekaterih „S“ ovinkih, ki jih „prehitro“ zvozimo, želje, ki jih na suhem dobro krotimo. Na momkom pa zahtevajo veliko pozornost: smer in vse, kar je s tem v zvezi, kontrola prenosa in njegova natančnost – to vse je zares odlično. Ne moremo pa tilo mimo sunkov na krmilo ob besnih pospeških. Vzmetenje je precej izboljšalo udobje vozila, če ga primerjamo s prejšnjimi modeli torinske proizvodnje. Vendar kaže, da je vzmetenje pri Zastavi le bolj trdo. Udobje tudi ni pretirano. Opazimo slabe prevleke, pod podiplati, na tleh tudi ni vse idealno. Sodbo bi zadržali za oceno; povezava med motorjem, prenosom in smerjo ter vzmetenjem daje tisto, kar si od avta najbolj želimo. Ne smemo pozabiti tudi zavor. Razdalje pedalov povsem ustrezajo. Če pritisnemo na zavore, takoj opazimo, da pač niso servo. Zaradi tega bi pričakovali večjo gradacijo.

Ustavljanje pri velikih hitrostih je uspešno, vendar pri nizkih številkah vrtljajev, predvsem pri mestni vožnji, zahteva krepka milice v nogah.

ZAKLJUČEK

Naše srečanje z zastavo 1100 je v bistvu ugodno. Dobro je uravnotežena, enostavna, ima pet vrat, ima dosegivo prodajno ceno, spada v razred srednjih vozil za uporabno mesto – cesta, za turizem in dom. Naletela bo sicer na hudo konkurenco, vendar se zastava, na srečo ne predstavlja praznih rok.

OBVESTILO ZA FRIZERJE!

Ob obletnici
ustanovitve firme

casa del parruchiere

Mario Stulle –
Via S. Francesco 2

Trst

nudimo

pri nakupu dveh
frizerskih habv – eno
havbo brezplačno
posebni popusti za vse
frizerske izdelke
za parfumerijske izdelke
nudimo kupcem
20 do 40 % popusta