

ZASTAVA 125 PZ

**FIAT + PZ + CZ
to, kar tukaj piše**

Tom Pleterski

**Cena: 32.178 dinarjev
(vštete vse dajatve)**

Zavarovanje:

jamstvo: 318 din
kasko brez franšize: 1363 din

Zastopnik: »Slovenija avto«,
Ljubljana, Celovška 111 a

Na letošnjem beograjskem avtomobilskem salonu so nam pred premierami predstavili zastavo 125 PZ kot plod sodelovanja italijanske matične tovarne, poljske tovarne FSO (Fabryka Samochodow Osobowych) iz Varsave in naše Crvene zastave. Takrat so nam v skopih besedah povedali, da je novi avto kombinacija celno spremenjene karoserije fiata 125 ter pogonskega agregata in podvozja zastave 1300 (izromila preminulega fiata viste svitke).

Za današnje pojmovanje o kombinirani karoseriji in motorjem je tako kombinacija že ne drugače vsaj — čudna. Toliko prej, ker ima v svojem imenu številko (s125a) zelo uspelega avtomobila s 1608 kuščnim motorjem in 90 KM (DIN). No, in ker si že Fiat izmislil tudi močnejšo izvedbo »125 S« s 100 KM, so nasi na poljski strokovljaki príšli na originalno idejo, da bi v veliko karoserijo vgradili 136 kubični motor s 60 KM (DIN). Avto pridajojo na Poljskem (cot sploški) nat 125 Pe pri nas pa kot »125 PZ« — P kot poljski in Z kot Zastava.

Ker gre slej ko prej za isto vozilo, smo hoteli od kragujevske tovarne zvesteti, katere deli »125 PZ«, ki je naprodaj pri -as, so narejeni v naši tovarni. Pa smo dobili odgovor, da teh podatkov ne morejo dati. Zato smo izbrali podatke kar sami, pri ogledovanju avtomobila.

Dobra in slaba dedičina

Na Poljskem sestavljena karoserija je po obliki in izmerih enaka karoseriji italijanskega fiata 125. Da pa pastorek na zunaj ne bi bil videti ponaredek na »125 PZ« dvignite, okrogle žaromete in drugačno masko hladilnika, ki je sprejet

še najbolj podoben maski fiata 124 S, medtem, ko so okrogle, pozicijske lučke vzelci fičku. Manj je okrasnih detev vzdobj karoserije, drugačni so tudi pokrovni toles.

Ni bojazni, da bi se zmotili pri ogledovanju notranjosti! Za to skrbi armaturna plošča po vzorcu zastave 1300, sicer pa je notranjost kar se da podobna originalnemu fiatu 125. Odlično oblikovan in oblažinjen, sedeži imajo velik pomik naprej in nazaj, naslonjalo je moč načančno nastavljati na zasezleni nagib prav do ležalnikov. zadnja klop je široka za vožnjo treh ljudi; kadar se vozijo štirje, imata zadnja dva na voljo na sredini oporo za komolice, ki jo izvlečeta iz naslonja. Opore za komolice so tudi na vseh štirih vrati.

Vozilo je tudi sicer dobro opremljeno. V vozilu ne manjka skoraj nič, kar bi v slednjem razredu pritakovali. Ceprav smo to opremo v glavnem srčali že v zastavi 1300, pri opremi posebej omenjam napravo brisi-peri za vetrovno šipo, dnevni števec kilometrov, ročico za ročno nastavitev plina, ogledalo na senčniku pred sopotnikom, in žep za avto-karto ali dokumente v oblažinjenem senčniku pred volzalom. Na plički za instrumente so poleg običajnih kontrolnih lučk in merilnikov hitrosti, goriva in temperature tudi kontrolni lučki ročne zavore in lopute za ragon hladnjega motorja ter dnevi števec kilometrov. Vzvratno ogledalo je moč ponocen zasenčiti, nad njim je nekoliko svetljavnica lučka za osvetlitev notranjosti, ročnji lučki sta tudi na zadnjem sedežu; prizgeta se tudi z odpiranjem zadnjih vrat.

Po zastavi 1300 je podedenova ena sama hitrost ventilatorja in brisalnikov. Zal sodi k dedičini tudi naprava za gretje in zračenje vozila, ki je zlepna in moč nastaviti da država enakomerno kolčno ogretega zraka, tako da imata voznik ali sopotnik, največkrat pa kar oba, vedno dovolj dela z ročico ogrevale naprave. Ni pa bojazni, da bi koga zeblo. Manj učinkovito je zračenje, ker odprtine po zadnjih sploh ne odvajajo dvojivo velike količine zraka iz prostora za potnike.

Nedeljska obleka

Notranjost vozila je bogato oblažinjena. Tia so povsem prevlečena s likanino. Opazili smo tudi, da je končna obde-



lava precej bolj skrbna, kot pri zastavi 1300. Izjema so bile: površno nataknjene kljukice za dviganje oken, ki so nam prve dni odpadale ob vsakem zapiranju vrat, dokler jih nismo bolj trdno nasadili. Na vsak način smo veseli, da pri »PZa Še« nismo srečali čudnih kombinacij sedežev in crnih armaturnih plošč. Podobno kot v zastavi 1300 je odprt predal za drobmarje pod armaturno ploščo pred sopotnikovim sedežem, nad njim pa zaradi predala. Mimogrede: zelo težko se da zapreti in še težje odpreti.

Prvi vtis za volanom »125 PZ« je kot je zastavi 1300, odkar so jo nekoliko spremeniли. Ročice in gumbi so na istih mestih in istih oblik Lepši, toda podoben je tudi velik obroč volana, ki je nekoliko vreč posreden, vendar razmeroma lahek —



razen pri parkiranju. Enaka je tudi namenitev pedalov, ročne zavore med sedežema in prestavne ročice na volanu.

Zvok motorja je v »125 PZ« občutno celj zadušen kot v zastavi »1300«. Po nekaj tisoč kilometrih nam je začel poživljavati vetrer ob stranzkih trikotnih okencih, ki se niso več povsem tesno zapirala.

Enostavna oglata karoserije je pregled na vse strani, dvojni žarometi pa podnoži omogočijo dobro vidljivost.

Prtljažnik s 400 litri prostornine, je več kot dovolj velik, da smo vanj spravili vso prtljago, ko smo se štirje peljali na salon v Frankfurt. Na poti nismo vzdoljeli nobene počne zračnice: saj bi morali zmestiti iz avto vso prtljago, če bi hoteli priti do rezervnega kolesa na cnu-

prtljažnika. Tam je tudi 45 litrska posoda za gorivo — za razliko od prvega »125s«, ki jo ima ob strani. Odprtina za natakanje je varno spravljena pod majhnimi vratci s klučavnico.

Povej mi, kje si doma!

Motor s 60 KM (DIN) ima v »125 PZ« približno toliko dela kot v zastavi 1300. Osem centimetrov širša in 20 centimetrov daljša karoserija je samo za 10 kilogramov težja od karoserije, v kateri je bil prileten motor rojen. Tako so »udi zmogljivost« obeh takorekoč enake. Slabe izkušnje, ki smo jih imeli z motorjem naše »superie«-ne zastave »1300«, smo tokrat s pridom uporabili in se pocasi, toda brez sitnosti peljali v Frankfurt in

Na povratku s salonu v Parizu je pod utrdbam v Verdunu »125 PZ« poziral v družbi teneh francoskih generalov iz prve svetovne vojne.

Pariz, z motorjem smo delali na moč nežno. Vozila zlepja nismo pognali nad 130 kilometrov na uro in je edino resno preiskusno doživelvo pri merlivah. Sicer pa izkušnje, ki smo jih imeli z motorjem samega motorja ne več opisoval, caj ga že poznamo! Omenil bi le, da v »125 PZ« električno napetost daje alternator poljske proizvodnje z močjo 70 vatov. Sirah pred pomanjkanjem električnega toka torej odpade, pa tudi telave z dinamonom — vsaj mi smo jih v »1300« imeli že čez glave.



»125 PZ« v tujini še vedno nastopa kot premierski avto ki spravlja v zadrgo »plačilne« na italijanskih avtomobilskih cestah, pa tudi z obrazov mehanikov in »točilnih« črpalki pod Mont Blancom je začudno izgnilo šele po ogledu napisa na zadku in obširni razlagi.

Po nikoli potrjenih govorcah naj bi motor »125 PZ« izdelovali v Jugoslaviji kot receno, pa o tem v Cрveni Zastavi ne dajo informacij. Ker na motorju ni sicer običajne ploščice jugoslovanskega proizvajalca, smo po napisih sfiati na bloku motorja ugibali, če ga ne izdelujejo Poljaki na italijanskih strojih — da bi ga izdelovali v Italiji, skorajda ni verjeno, saj so fiat 1300 pokopal. Poljski ali italijanski so tudi deli okrog motorja — tako imajo nekateri »PZ« poljski, drugi pa italijanski razdelilnik. Na italijanskem uplinjuju je poljski filter za arak »Id. Bolj kot smo brskali po vozilu, bolj smo bili prepričani, da je na »125 PZ« bore malo jugoslovanskih delov.

Edino, o čigar narodnosti ni nobenega dvoma, so gume 5,60 S 13 tovarne »Vittare di Pirotta in so torej nataknjeno doma. Kar zadeva podvozje je enako podvozu zastave »1300« s preprosto togo zadnjem premo na listnatih vzmeteh. Medostna razdalja je v primerjavi s »1300« sicer

8 cm daljša, kolotek širi za 3 milimetre, vendar vse to le malo spremeni. Pojška tovarna pri ugrajevanju starega podvozja v novo karoserijo ni imela težav.

Edina, resnčna novost v podvozju, so kolutne zavore, ki so na zadnjih kolesih zamenjale bobnaste. Tako ima »125 PZ« na vseh štirih kolesih bendizokove kolutne zavore z ojačevalcem zavorne moči in ojačevalcem, ki na zadnjih kolesih preprečuje blokiranje. Zavorni pedal je prizanesljivo voljan, zavore so učinkovite in trpežne.

Majhne spremembe v geometriji podvozja niso spremembe vozilne lastnosti vozila na prijetnem podvozju. Se najmanj nam »125 PZ« ugaja pri hitrejši vožnji naravnost, kjer je treba z nenatančnim

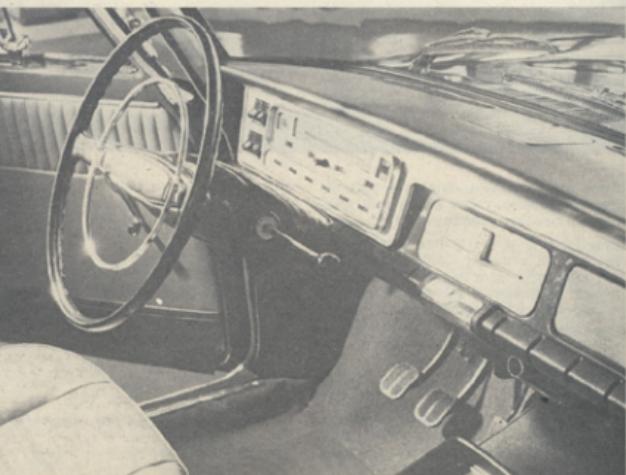
volanom stalno skrbeći, da vozilo ostane v smeri. V ovinkih zahteva dodajanje volana, dokler pri večji hitrosti ne začne spodrsavati zadek. Na splošno lega na cesti ni problematična, če je vozišče suho, in ravno; šele pri pretiravanju zadek ne-nadoma odskoči — na valoviti cesti seveda prej. Mokre ceste so diagonalne gume slabu držijo in moč motorja težko spravijo na tla, ter pa smo gume iste tovarne preskusili na zastavi 1300, jim takoj pišemo v dobro, da so zelo trpežne. Kar zadeva namestitev pasastih gum, ki bi izboljšale lego na cesti, jih ne priporočamo, ker podvozje po našni izkušnji — spet z zastavo 1300 — slabu prenaša večje obremenitve, umirjeni vozniki pa jih konec koncev ne potrebujejo.

Za mirne in neučakane

Izkušnje z zastavo 1300, vozne lastnosti, zmogljivosti, mehko, udobno vzmetenje in splošen vtis o »125 PZ« nas prepričajo, da ta avto ni namenjen hitri in športni vožnji, ampak udobnemu, umirjenemu prevozovanju. Motor je začetkov odhajajočega desetletja ob prizanesljivenem ravnanju in negi dobrih mehanikov verjetno zmore delo, kateremu je namenjen. Spominjam se besed italijanskih mehanikov, ki pravijo, da fiatov (poljski, zastavni ali čigarkoli že) 1300-kubični motor ni konj, temveč mula.

Po drugi strani je sam voz ugleden, prostoren, udoben in dobro opremljen. Namenjen je torej kupcem, ki predvsem zatevajo te zadnje lastnosti in seveda istim dinarskim kupcem, ki ne zmorcejo 3407 din razliko do prvega fiata 125, ali pa nimajo živec, da bi na pravi fiat 125 čakali pol leta in še več, več, več ...

Armaturalna plošča je vzeta iz zastave 1300 in ozajšana z imitacijo lesa. Volanski obroč pa je že tak kot v pravem »125«, tako kot sedeži in obdelava notranjosti.

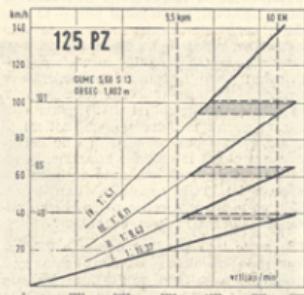
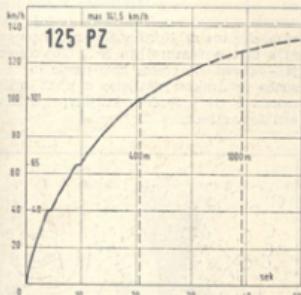


ANTIFRIZ
GLYSANTIN

BASF **IDOL**

LUBRILITROLIKA BOKA ZAB

VIDEZ	9	Klasična pontorska karoserija s skladnimi razmerji notranjih in zunanjih mér. Velike, steklene površine. Ugleden videz vozila srednjega razreda
PROSTORNOST	10	Za ta denar pri nas ni bolj prostornega avta. Udobno za štiri osebe, še cloveško za pet oseb. Štiri vrata. Velik prtičajnik
UPRAVLJANJE	7	Na mestu trd, sicer še zadovoljivo lahok, volan je nenačanc; ubogljiva pedala, razmeroma trda in nerodna pristavna ročica na volantu, dobra namestitve ročne zavore in stikal.
OPREMA	9	Bogati opremi manjkajo nekatere novosti zadnjega časa, dveh hitrosti brisalcev in ventilatorja. Lepo oblažinjena notranjost. Razmeroma dobra končna izdelava.
VIDLJIVOST	10	Dobra na vse strani. Dobre luči. Serijska luč za vzvratno vožnjo.
NAJVEČJA HITROST	7	Je sicer v poprečju avtomobilov za ta denar, vendar jo zaradi izkušenj s še klim motorjem ne priporočamo dosegati. Potovalna hitrost je na 10 km/h manjša.
POSPESKI	8	V poprečju vozil za to ceno
PORABA GORIVA	8	Močno odvisna od načina vožnje. Prevelika poprečna poraba z ozirom na zmogljivosti in dejstvo, da smo avto skoraj ves čas vozili zmerno.
LEGA NA CESTI	8	Neproblematična na suhem asfaltu. Na mokrem zahteva previdnost. Obnesel bi se bolj posreden in predvsem načančnejši volan. Avto je na bočni veter malenkostno občutljiv, kljub temu pri vožnji naravnost slabosti drži smer.
UDOBJE	9	Vzmetenje ugašeno na udobno vožnjo; široki, lepo oblažinjeni sedeži. V vozilu, ki se lahko hvali predvsem z udobjem, bi si zeli previše sedežev iz tankine in na pravo za ogrevanje, ki bi jo bilo moč načančno uravnavati.
MOTOR	7	Tehnično zastarel motor teče nemirno (ročična gred v treh letajih). Zahteva skrbno nego in lahko nogo na pedalu za plin. Motor je prožen.
ZAVORE	9	Učinkovite zavore s servo-ojačevalcem zavorne moći. Na vseh štirih kolesih kolutne. Zavorna moč pada še pri pogostem, močnem zaviranju. Niso dvokrožne.



»125 PZ« je po zastavi 1300 podedoval motor, menjalnik in prestavno razmerje v diferencialu. Razmerja so izbrana tako, da se 60 KM še uspešno podede z 970 kilogramov težkim vozilom in zagotavlja poprečne pospeške, pri tem pa kmalu zade vrtljave, če motorja ne dožije. Samo pa sebi bi se sicer vzel tudi 6000, vendar je izbranil sodimo, da je bolje, če voznik pri pospeševanju ne dosegne zgornje meje, ki jo dovoljuje tevarama s točkanji na meritniku hitrosti. Pri tako natančnem meritniku kot ga je imel naš testni avto te ozlike ustrezno približno 3600 vrtljivih v minutah – dvesto nad vrtljavim, kjer naj bi imel največjo moč. Mi smo le pri meritrah šli za las preko ozark, do 5800 vrtljivih. Da bi motor živel brez okvar, je v normalnih okoliščinah bolje, da pretakne največ pri 5000 vrtljivih v minutah in prihranite gornje območje vrtljavjev na rezervo v sil. Sportni voljni motor ni naklonjen, njegova dobra lastnost pa je, da je razmeroma prošen. Za trajno hitrost na hitrih cestah naj bo gornja meja 130 km/h.

Naše meritve

»Testni avto je prevožil 5600 km, na našem testu 4890 km)

Največja hitrost: 141,5 km na uro merjeni poprečje zadnjih 200 metrov, zaled 2600 metrov, poprečje štirih meritiv

Pospeski:

- ▷ 0–40 km/h: 4,1 sekunde
- ▷ 0–60 km/h: 8,1 sekunde
- ▷ 0–80 km/h: 13,6 sekunde
- ▷ 0–100 km/h: 20,5 sekunde
- ▷ 0–120 km/h: 32,8 sekunde

Prečnost: (kilometer z začetno hitrostjo: 40 km na uro v četrtej prestavji): 42,8 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 116 kilometrov na uro.

Poraba goriva:

Na potovanju: najmanj 8,2 l goriva super na 100 kilometrov (zmerno, nikoli hitreje od 100 km na uro), največ 13,4 litra na 100 km (hitra vožnja skoz Avstrijo na odsekcu Kitabitsch-Lenz, v vozilu 4 oseb v prtljagu); na avtomobilski cesti 9,8 litra na 100 km (poprečna hitrost približno 100 km na uro) oziroma 12,0 litra na 100 km (poprečna hitrost 120 km na uro)

▷ po mestu: najmanj 9,5 litra, največ 11,4 litra na 100 km

▷ poprečna poraba pri testnih vožnjah: 11,4 litra na 100 km

Natančnost meritnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 – res. hitrost 38,2 km/h
- ▷ kazalec na 60 – res. hitrost 37,8 km/h
- ▷ kazalec na 80 – res. hitrost 78,0 km/h
- ▷ kazalec na 100 – res. hitrost 87,8 km/h
- ▷ kazalec na 120 – res. hitrost 117,6 km/h

Tehnični podatki

MOTOR: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – vrtilina in gib: 72 × 79,5 mm – gibna prostornina 1180 cm³ – vrtljivo vrednost 3000 rpm – premični sistem 60 KM (DIN) pri 5000 vrtljivih v minutah – nadvojni navor 9,5 kp/m (DIN) pri 2200 vrtljivih v minutah – specifična moč 46,3 KM na liter – ročična gred v treh letajih – stranska odmrežna gred – vodno hlajenje s črpalko in termostato – v hladilniku 6,7 litra vode – tlaco načaja v hladilniku 3,1 bar – vedenje – vedenje padčasto upisano – vrednost 30 °C – OCHID – mehanizem črpalke za gorivo – akumulator 12 voltov, 48 amperov ur – alternator 770 wattov.

PRENOS MOČI: motor sprejedi pogonja zadnji kolesi – enkolutna suha sklopka – menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami – prestavna razmerja: I – 3,73:1, II – 2,36:1, III – 1,49:1, IV – 1:1; vratravje: 3,95:1 – prestavno razmerje: 1:1,1 – vrednost 4,1:1 – prestavna razmerja: 1:1,1 – vrednost 3,95:1 – vrednost ročne pri volantu – diodelni element 5,60 S 13 – pretisk: sprejedi 1,4 atm, zadaj 1,7 atm – plastična 13 × 4,12 J.

VOZ: limuzina za pet oseb – samonosna karoserija – štiri vrata – prednji kolesi na posameznih prečnih obesah, višjih vzmoti, prečni stabilizatorji – zadaj togrs prema na vzdoljnih letališčnih vzmotih – sprejedi na zadaj hidraulični teleskopični blazitniki – na vseh štirih kolesih kolutne zavore – seriojo ojačevalcem zavorne moči – vrednost 1000 kg na koleso – ročna ravnanja na zadnjih kolesih – volan s poljem – poseods za gorivo: 45 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina: 4253 mm; širina: 1625 milimetrov – višina: 1440 mm – najmanjša višina do tal (nalozen) 140 mm – medenost raspolaga: 2505 mm – širina koloteka sprejedi 1298, zaled 1275 mm – notranja širina pri zomočilih sorodci: 138 cm, zaled: 133 cm – »ajdi krog 0,9 m« – vrednost 1,15 – vrednost 0,95 – od skrajne leve do skrajne desne – teža razmeroma vošča 970 kg – največja dovoljena teža 1370 kg.