

50.000 km z ZASTAVO 1300

Na napakah se učimo...
Revež, kdor to počne s »1300«

Tom Pleterski



Ko smo se odločili za trajnostne teste, smo dali prednost domačim avtomobilom. Tako je bil prvi na vrsti najbolj pogosten avto naših cest – popularni fičko. Po leta pozneje smo začeli meriti višje. Spet smo vrgli oko po domačih avtomobilih, ki jih je mogoče kupiti za dinarje. Boj kot možnost nakupa brez devizinskih komplikacij, so nas k odločitvi vodile zelo naspromčuje s govorice lastnikov zastav 1300.

Voznik se avta, ki ga vozi dan za dan, navadi, ga vzljubi in marsikatero napako mu odpusti, ker je to pad njegov avto. Pri nas je drugače. Iz supertestnih avtomobilov se presedamo v naše lastne automobile in v testne, ki jih preskušamo iz meseca v mesec. Tako tudi laže pohvalimo in laže grajamo, ne da bi nas pri tem zapeljevale sentimentalnosti subjektivne narave.

Supertestna zastava 1300 je prekršarila celo domovino in nekajkrat pogledala da-leč čez mejo. Po 50.000 kilometrih smo potegnili črto, kar smo videli, ugotovili, odkrili, sumili in doživeli smo napisali, vse račune pa plačali. Tudi avto smo si sami kupili.

Veselje, ki je ob rojstvu v navadi

Ko smo malo pred novim letom 1966 prideljali zastavo 1300 pred uredništvo, smo se jo veselili, da je kaj. Dobili smo velik avto srednjega razreda, ki je obetal dovolj udobja in razmeroma velike hitrosti. Končno smo dobili avto za daljša službena potovanja, saj smo se moralji prej vse prepogosto voziti daleč in počasi s supertestnim fičkom — lahka mi bodi cestica v privatnih rokah!

Ceprav se ga je oče Fiat že davno odrekel, je »1300« še danes videti sodoben avto srednjega razreda. Ob rojstvu izbrana pontonska karoserija klasičnega oblik se ne hvali s hitro umirajočimi modnimi mihami, pač pa s skladnimi razmerji, ki jih je zarisal svetnik italijanskega oblikovalca. Za ugleden videz skrbti razmeroma veliko kromatičnih okrasnih letev, pa štiri žarometi na lepo oblikovanem, kar agresivnem nosu. Skratka: tako kot vsak kupec zastave 1300, smo tudi mi dobili 963 kilogramov lepo krojenega avta, ki je dolg 4630 milimetrov, širok 1545 milimetrov in visok 1440 milimetrov.

Stiri vrata omogočajo udoben vstop in izstop, karoserija je pregledna na vse strani. V prtljažniku zadaj je pribiljivo 350 litrov prostora, torej nekako v povprečju tega razreda. Velikosti prtljažnika pak ne gre vedno jemati zares. Tovarna namreč dovoljuje največjo težo vozila 1290 kilogramov, kar pomeni, da pri stičnih osebah, ki skupaj tehtajo 300 kilogramov ostane za prtljago le 30 kilogramov. Ce mora voznik menjati kolo, mora vsa prtljaga na piano, ker je rezervno kolo na dnu prtljažnika.

Karoserija je več kot leto dni garažiranja na planem prebolela bolje, kot smo pričakovali. Rje je zunanj strani ni videti nikjer, le sivi na notranji strani vrat so ponekod dobili rjavе robe. Nekoliko slabše so se odrezali kromirani obdobji, ki so pegasti kot plavolasi otroci, prednji bolj kot zadnji. Pa jim tegu ne zamerimo, saj naše zastave nismo božali z nikakršnimi premazi, ki bi jo ščitili pred peskom in soljo zimskih cest. Grdo pa skrbijo za

ugled tovarne kooperanti ki izdelujejo okvirje za luči. Z njih se krom ponekod lupi, pod njimi so grdi sloji rje. Videti je, da je bila pločevina pred kromiranjem slabo obdelana.

Pognjena mizica ...

Veliko sveta za ta denarje je bil prvi tvis tudi potem, ko smo sedli vanj. Oblazinjena armaturna plošča je bogato opremljena. Med instrumenti v skupnem okvirju ne manjka ničesar, kar v avtu tega razreda pričakujemo. Tu so: velik merilnik hitrosti, števec in dnevni števec kilometrov, termometer, merilnik goriva — »čoksa« sest velikimi kontrolnimi luči — tudi kontrolni luči za »čoke« in ročno zavoro. Toda — v notranjosti je videti, da je avto rojen pred leti. Brisalci imajo le eno hitrost, prav tako ventilator, ki pomaga grevu in zračenju. To bi bilo dovolj učinkovito: če ne bilo treba odpreti stranskega okanca, da ima zrak, ki priteka v vozilo, tudi kje odtekati in če bi bil curen na vetro ſipo tudi brez ventilatorja dovolj močan, da se ta ne bi rosila in ce bi ga bilo moč bolj natanku uravnati, da nani ne bi bilo enkrat vroče, drugič hladno.

Pritegnemo bralcem, ki so v sodbi zastavili 1300 hvalili bogato opremo, ker ima ležalne sedeže, napravo peri-brisi vetrne ſipe, dvoglasno trobljo, gumb za ročno nastavitev plina, ki skupaj z loputo za zagon hladnega motorja (čok) omogoča lažji zagon in pravost nastavitev prostega teka, ko je motor še hladen; ker ima dovolj prostora za drobjanje v zaprtim predalu na armaturni plošči in v odpriitem pod njim. Kljukne oken in vrat so na pravem mestu, na obeh prednjih vratah sta ključavniči. Pač pa se niti fiat niti zastava nista odločila za varovalko na zadnjih vratah, ki bi otrokom preprečevala odpiranje z notranje strani.

Notranjost je prostornejša po dolžini. Na zadnjih sedežih je prostora za kolena kot v vsakem avtu tega razreda, pa več kot v kateremkoli za ta denar (pri nas). S širino je slabše, na zadnjih sedežih je prostora le za tri suhe, dovolj za dva debeluba.

Sedeži so prevlečeni v povsem gladko umetno usnje, in ce zapisimo, da so povprečni, se spomnimo na statistično šalo o nekem, ki je sedel na stedilniku in drugemu, ki je zlezel v hladilnik — pa je bilo popredno obema ravno prav toplo. Tako je s sedeži zastave 1300, na katerih vozilna pozimi zabeležil v zadnjicu, poleti pa zdrav svokva.

Kakorkoli že: zastava 1300 je za svojo ceno bogato opremljena. Na glas bi dejali, da je notranjost llena; pa je nekdo v našo svetloplavo zastavo s črno armaturno ploščo posadil rdečo sedež in prevleke notranjosti in pokvaril lep izgled.

Za dobre živce

Dokler smo z zastavo prevozili nekaj kilometrov, smo sodili, da je kar skrbno izdelana, pa nam je že prvi dan brizgalka za pranje vetrne ſipe brizgalca stja v tri dnis. Potem je začelo na vseh koncih in krajin nagajati. Da ne bi povsem ponavljali celega spiska napak in okvar bomo omejili le najbolj redne: nadvise smo bili snavdušeni nad vilicami prednjih sedežev. Tako pogosto so se nam zvijale in kvarile, da smo začeli sumiti: v tovarni misljijo, da je normalni položaj naslonjačev ležalnih

Motnje in okvare

- 29 km Naprava za pranje vetrne ſipe brizga prenizko.
825 km Kontrolna lučka ne sveti, kontrolna lučka »čoksa« sveti, čeprav je loputa odprtta.
2260 km Varovalka na ključavnici prednjih desnih vrat se zatika.
2900 km Zapah na pokrovu motorja se ne zapira.
3090 km Naslonjač na vozniškovem sedežu se maje.
4200 km Lučka pri motorju gori tudi ko je pokrov zaprt.
4700 km Okvara v diferencialu.
5600 km Zadek avtomobila je povešen.
6357 km Prednja desna vrata se slabo zapirajo, naslonjač zadnjega sedeža se snema pri ostrem zaviranju.
6570 km Ključavnica pokrova prtljažnika se ne da zakleniti.
7015 km Prednja desna vrata se ne zapirajo.
8550 km Na ostrih luknjah tolč prednjih, levi amortizer.
8750 km Čudno brnenje v motorju pri visokih vrtljajih.
8920 km V motor smo doliči 1,5-litra olja.
9200 km Vilice prednjega desnega sedeža so zvite.
9320 km Motor že olje, spet smo doliči liter olja.
11.333 km Akumulator pokvarjen.
12.700 km Zagajač »časih« skrta.
12.820 km Volan vleče v desno.
13.625 km Velika okvara motorja. Začetek okvare: zlom vijaka na ležaju ojnice — posledice glejte v »popravilah!«
17.561 km Pedal za plin škrpilje, naslonjač sedežev se majejo, sedeži škrpiljejo, leva prednja ſipa leže v vrata.
19.480 km Pregorela žarnica levega žarometa.
29.100 km Tesnilo na ročični gredi ne tesni, oddeka.
20.290 km Strgala se je žica, da pedal ni več ravnal plina.
22.106 km Sklopka združuje.
23.355 km Napaka v previsu in stekanju prednjega levega kolesa.
23.579 km Izrabljene delčuti prednjne leve zavore.
26.260 km Dinamo ne polni akumulatorja.
27.286 km Počil nosilec izpušne cevi.
28.640 km Zaradi tresenja na slabih cestah odpadli notranji kljuki prednjih vrat.
28.830 km Počila prekratka gumijasta cev napeljave hladilnika, ukriviljena glava motorja in ventil, pretegnjen vijak glave motorja, opazili smo, da na servisu niso doliči vode v akumulator.
29.100 km Zastoj na brisalcih, pregorele varovalke.
29.350 km Zaradi velikih luž na cesti priša voda v ležišča svečk, svečke prebijajo.
31.920 km Pokvarjene vilice prednjega levega sedeža.
32.070 km Popustile zakovice na jermenici dinama.
32.713 km Strgan klinast jermen.
34.774 km Pokvarjene vilice prednjega desnega sedeža, sklopka drsi.
35.270 km Pokvarjena sklopka.
36.070 km Pokvarjene vilice obreh prednjih sedežev.
36.239 km Pokvarjen motor brisalcev.
36.700 km Zagajač »časih«.
37.197 km Snela se je varovalka na vzvodih menjalnika.
38.886 km Ventilator dinama tolč ob ohišje, dinamo ne polni akumulatorja.
38.900 km Prestavno ročico meče iz III. prestave, zavore prijemljajo neenakomerno.
39.220 km Napaka v geometriji prednjih koles.
40.290 km Slaba kompresija prvega valja.
45.970 km Počena izpušna cev.
46.190 km Akumulator je prazen.
46.970 km Kontrolna luč dinama »časih« sveti, brisalci se zatikajo, lučka pri motorju sveti, tudi če je pokrov zaprt.

Vse prepogosto so naši vozniki podpirali naslonjala s kolic, da bi se najraje odpovedali ležalnikom v vilice zvaril. To voznikom zastav 1300, ki imajo slabe živce, priporočamo. Druga huda graja gre na račun kar naprej pokvarjenih ključavnic in varovalik na vratin. Včasih se ne zapirajo, včasih se ne odpirajo. Res, tovrstne nečestnosti so lažje narave in včasih smo jih z nekoliko iznajdljivo popravljali kar sami, toda poprečni lastnik avtomobila govoriti ne uživa ob dejstvu, da mora kar naprej tekat z izvajanjem okrog avta. Prav z malenkostmi napakami se nam je obileta začetna ljubezen do avtomobilov.

Da končni kontroli v tovarni marsikaj uide, dokazuje tudi gumijasta preproga, ki se je kmalu začela gubati, snemati v oklici pedalov in se opelati okrog vozniških nog: da so nam ničkolkokrat nagajeli brisalc, ki so se zatikali. Zato je včasih pregorela varovalka, končno smo pa morali zamenjati pregoreli motorček. Del graje zasiljujo tudi servisi, ki se z "malenkostmi ne ubadajo. Nismo pikolovci; saj drobnih napak, ki smo jih popravljali, smo, skorajko nikoli nismo zapisali v spisek popravil Nikolaku, tudi nismo zapisali, da v voznikov sedež, kadar je v zadnjem položaju, pri vsakem zaviranju vozi za nekaj centimetrov naprej po spet nazaj.

Kdo bi se končno venomer ubadal z malenkostmi, ki vozniku ne preprečijo vožnje; saj smo se kmalu srečali s hujšim!

Konec počitnic za ljubega »boga«

Pri 4700 kilometrih se je v diferencialu odломil vijak, ki je prebil ohiše — počilo je kot bi ustrelil — in obležal nekje v ob-

cestnem jarku. Ker je bila luknja na zgornej strani, iz diferenciala ni zmetalo vsega olja, voznik se je ob rožljjanju zobjnikov pripeljal na servis, kjer so diferencial zamjenjali — brezplačno na račun garancije. Cudovito je, če se avto kvare še v garancijski dobi, pa manj cudovito, ker ničke ne plača izgube časa, ko se lastnik vozi s tramvajem in avtobusi. Se bolj narobe je, če si ekipa revije »Avto« na poti na avtomobilski salon v Zenevo lahko privošči enodnevni dopust v Fescieri na Lago di Garda, plača račun 77.000 italijskih lir, zamudi vse tiskovne konference in ponovno uteka motor po italijskih in švicarskih cestah.

To se je zgodilo pri 13.625 kilometrih. Počil je vijak na ležaju ojnice, nakar je nastalo v motorju tako razdejanje, da so nam ga malodana generalno popravili. Inkriminirani vijak smo poslali v Zavod za raziskovanje materialov in konstrukcij, kjer so znanstveno ugotovili, da obstaja sum, da se je eden od vijakov zlomil utrujenostno, nakar se je moral zlomiť še drugi. Zakaj naj bi utrujenostni zlom nastal po tako kratki uporabni dobi, je težko reči, vsekakor pa bi moral biti vijak iz nekega vzroka preobremenjen, to je nad mejo utrujenosti.

Italijski mehaniki in naši strojni inženirji pa so utrujenostni lom po 13.625 kilometrih pripisali površni montaži v tovarni, kjer je nekdo vijak na ojnci preveč pritegnil.

Za eksperiment so sumu obstojaša smo plaćali 250 Ndin, ki jih v našem stroškovniku nismo prištelki k stroškom italijske generalne.



Smo si pa na Lago di Garda zapomnili, da je Fiatovega motorja, ki je sesavljen v Jugosloviji, ni pametno iziskati vse moči. Fiatovi inženirji se namreč motor narisali tako, da ni nikjer niti grama jekla preveč. Tako dimenzioniran motor pa se veda zahteva zelo skrbno izdelavo. Ampak: dolgotrajne vožnje z največjo hitrostjo, izmerili smo 141,7 km na uro, ne priporočamo. Tudi pospešek, ki so na voljo, velja povsem izkoristiti le v sili.

60 KM pri 5400 vrtljajih je za 1295 kubični motor lepa mera moči. Voznil je potrebuje nekaj časa, da se privadi, da motor dobro potegne sele pri določeni meri vrtljajev in imeti mora posluh, da ga ne vrvi prehitro. Za dolgo življene velja sploščati pike na merilniku hitrosti.

Motorju se pozna, da je starejšega letnika in danes mu zamerimo, da ima ročično gred le v treh ležajih; zato teče nemirno, pri visokih vrtljajih tudi glasno in dolga vožnja z veliko hitrostjo mu škodi.

Ce pobrskamo nekoliko okrog motorja, potem zaslužita največ pritož dinamo in zaganjač. Na dinamu nam je večkrat nagajala razmajna jermencija, slab je bil ležaj rotora. Kontrolno lučka nam je tolikokrat svetela, da smo morali nazadnje zamenjati rotor. Potem smo imeli mir. Zaganjač je pa večkrat spravil v zadrgo, ker je pri zaganjanju škratal, kot bi ga začetnik vključil pri vžganem motorju.

Sicer motorju ne očitamo, da nerad stede. Tudi v hudem mrazu, s pomočjo »skoka« rad vžiga v vozniški, kjer skrbe za akumulator, se ni batizimskih nečestnosti.

Prestavna razmerja zastave 1300 so izbrana tako, da vozilo v vsaki prestavi pri-





Popravila in vzdrževanje

760 km	Servisni pregled »A», menjava olja.
2870 km	Servisni pregled »B», menjava olja, popravilo kontrolnih lučk, ščokas in žarometov, popravilo klučavnice, popravilo brizgalke. Popravilo zapaha na pokrovu motorja.
2900 km	Nov diferencial.
4700 km	Servis, menjava olja, kontrolni pregled, zamenjava diferenciala, zamenjava viile naslonjačev prednjih sedežev, popravilo stikala luček pri motorju.
5120 km	Popravilo klučavnice na vratih, popravilo klučavnice na prtljažniku, popravilo naslonjač zadnjih sedežev.
7020 km	Servisni pregled in menjava olja.
7480 km	Servisni pregled, menjava olja, zamenjava vilic na prednjem levem sedežu, motor ne žre več olja.
9413 km	Zamenjava akumulatorja.
11.333 km	Servisni pregled, menjava olja, pregled zaganjača, nastavitev koloteka.
12.900 km	Vlek pokvarjenega avta, brušenje ležaja na ročični gredi, novi trije batii z ojnicami, nova črpalka za olje, nov filter za olje, nov karter, brušenje glave motorja, novo olje.
13.630 km	Servisni pregled in menjava olja.
18.348 km	Zamenjava pregorele žarnice.
19.495 km	Zamenjava tesnila na ročični gredi, nova žica za plin.
20.320 km	Servisni pregled, menjava olja.
22.764 km	Zamenjava koluta sklopko, nastavitev previsa in stekanja, nove zavorne delčljosti na prednjih zavorah.
23.800 km	Servisni pregled in menjava olja.
25.400 km	Popravilo ležaja na dinamu.
26.380 km	Servisni pregled, menjava olja, varjenje nosilca izpušne cevi, zamenjava motorja brisalcev.
27.900 km	Popravilo klujk.
28.650 km	Zamenjava gumijaste cevi na hladilniku, davanje vode v akumulator.
28.830 km	Brušenje glave motorja, nastavitev ventilov, zamenjava vijaka glave motorja in tesnila.
28.910 km	Zasilno popravilo pregorelih varovalk.
29.100 km	Ciščenje ležišč svečk in svečk.
29.370 km	Servisni pregled, menjava olja, nov termostat, nove ščetke zaganjača in dinama, zamenjava filtra za zrak, nov nosilec motorja.
30.805 km	Nova jermenica dinama, nove vilice prednjega levega sedeža.
32.150 km	Servisni pregled, menjava olja, zamenjava zadnjih vzmeti, popravilo zaganjača in dinama, brušenje ventilov, ravnanje glave motorja, struženje kolutov prednjih zavor, pregled klučavnic, menjava tesnil karterja.
32.453 km	Nov klinast jermen.
32.713 km	Nove vilice prednjega desnega sedeža.
34.805 km	Zastavo smo obuli v nove gume znamke »stigars«.
34.880 km	Servisni pregled, menjava olja.
35.080 km	Popravilo sklopke.
35.350 km	Novi koluti sklopke, nove vilice obecih prednjih sedežev.
36.180 km	Nov motor brisalcev.
36.240 km	Nove vilice zaganjača, popravilo napake na vzdvodih menjalnika.
37.197 km	Servisni pregled, menjava olja.
37.397 km	Popravilo tretje prestave, nov rotor dinama, nastavitev sklopke, popravilo zavor.
38.915 km	Pregled prednje preme.
39.340 km	Servisni pregled in menjava olja, merjenje kompresije, demontaža in montaža glave motorja, menjava svečk.
40.296 km	Servisni pregled, menjava olja.
42.970 km	Servisni pregled, menjava olja.
45.620 km	Polnjenje akumulatorja, popravilo izpušne cevi.
46.230 km	Naravnovanje brisalcev, menjava varovalke.
47.530 km	



in gume so sle po zlu prej, kot bi smeje. Tako sodimo, da podvozje zastave ni povsem primerno za pasaste gume in da ne prenese večjih obremenitev, ki so posledica take obutve posebno še prej pri hitrejši vožnji.

Zal: z nadavnimi gumami se zastava 1300 ceste slabše drži, zadek na togici premi spodnja.

Pohvalo zaslužijo odlične zavore, ki pravilno nastavljene zagotavljajo odlično zaviranje, ne da bi avto zaneslo iz smeri.

Olej na cesti

Zastava 1300 ima spredaj vijačne vzmeti, zadaj pa listnate. Vzmetenje je prijetno, ne pretrdo ne premehko. Da je vozilo kljub temu videti stogos, je krivo poskakovanje zadnje preme v ostro voženih ovinkih pa slabu dušenje vozkov v podvozju in motorju. Listnate vzmeti so občutljive na vzdolžne obremenitevni pri zaviranju in pospeševanju, zaradi cenenosnosti pa se jih še marsikatera tovarna ne odreže, tudi fiat — torej tudi zastava — jih še vgrajejo v svoje avtomobile.

Zadnje vzmeti naše zastave se še drugače niso izkazale. Ne da bi prtilnik pretirano obteževali, smo pri 5600 kilometrih opazili, da se zadeki poveša in končno smo pri 32.400 kilometrib zadnjie vzmeti zamenjali. Torej velja resno vzeti tovarninske predpise o največji dovoljeni obtežitvi vozila — 330 kilogramov.

Ce za vzmetenje zastave 1300 trdimo, da je dobro uglašeno, kar razvija udobje, moramo pripomniti, da se zato avto slabše

drži ceste. S togo zadnjo premo tudi ne gre drugače, eno ali drugo. Pa se neka: V spisku okvar in popravil nismo nikjer zapisali da sta neprivedna voznika — najprej zgoraj podpisani, potem pa še novinar revije »Tovariš« na slabici cesti dvakrat razbila oljni karter, ki seže zelo nizko. Vzmeti so za hitro vožnjo po slabici cesti premehke, karter udari v kamnem in ojedejo na cesto.

Okvar in stroškov, ki smo jih zakrivili sami, nismo pisali v spisek in če ga pogledate, vidite da smo ga končali pri 47.530 kilometrib. Drugič je namreč olje iz kartterja stekel na cesto pri 47.660 kilometrib. Prizadeti »Tovariševi« novinar se je ob zareči kontrolni lučki za olje prevozel še nekaj sto metrov, nakar je motor izdihnil. Ker nismo mogli natanko ugotoviti, koliko poškodb na motorju gre na račun udarca v karter in koliko na račun obrave motorja, smo spisek okvar, popravil in stroškov za vzdrževanje zaključili pred omenjeno poškodbo.

Slab liter preveč

Sveda smo povprečno porabo 11,1 litra na 100 kilometrov računalni za razdalji ceilih 50.000 kilometrov.

Tako si lahko privoščimo nekaj osnovnošolske matematike z gimnazijskimi kondičnimi številkami. V čudovitem seznamu popravil nismo upoštevali posledic napak, nastalih po naši krvidi, popravil ki jih je plačala zavarovalnica — kot n. pr. popravilo žarometna, ki je oslepel po zastugi našega fotografa pri tudi ne krpanje gum, ki so počile zaradi svihščez zeljarske sile. Skratka, napak, ki jih tovarni ne pripisuje

jemo, ne računamo. Gume smo dobili zastonj, v izračunu smo pa dodali dva kratno menjavo štirih gum po dnevnih cenah. Pripominjam, da sta za hitrejšo obrabo kriva občutljivo podvozje in premalo veden servis, ki bi moral skrbeti za pravilno geometrijo prednje preme. Kar zadeva dodatno opremo, smo prišli le stroške, breskater voznik, ki spoštuje predpise in svojo mirno ves, ne more na daljšo vožnjo.

Poleg rednih menjav olja na 2500 kilometrov in izrednih menjav, kadar so na servisu sledili drobovje motorja, smo v motor zastave 1300 na črpalkah po potrebi dolili še približno 3 decilitre olja na 1000 kilometrov, kar je povsem v redu, stroški za olje so pa tako ali tako kapija v morje velikih številk za vzdrževanje. »Nepliranitis« je bilo le 2,5 litra olja med 8900 in 9400 prevoženimi kilometri.

Ob povprečno porabo 11,1 litra na 100 kilometrov, se ne bi spotikali, če bi naša zastava vedno dajala od sebe vse, kar ji pripisujejo in kar zmore, kadar je vse tip-top. Ker smo pa v strahu, da se ne bi kač pokvarilo, pogosto vozili nežno in počasno, bi po naši presoji bila bolj primerna za slab liter manjša poraba. To bi bilo tudi bolj v skladu z ugotovitvami 658 naših brašcev, lastnikov zastave 1300, ki so pokurili povprečno 10,21 litra goriva super na 100 kilometrov.

Dolgorajna šola

Ce si je naša zastava 1300 v letu dni zaslužila množico velikih in majhnih zamer, pa ji moramo ob slovesu priznati, da je na brinški stezi, ko je po 50.000 kilometrib zadnjie šlo zares v dvoboju s stoparicami, nadihala več, kot bi jih pripisali po vseh sitnosti. Največja hitrost je manjša za dobre tri kilometre na uro, pospeški so slabši, prožnost pa je boljša. 50.000 kilometrov se zastavi 1300 pozna posebno pri pospeševanju v zgornje območje hitrosti, ki ga doseže po daljšem času kot pri 20.000 kilometrib. Pred meritvami so mehaniki sicer kar se da dobro popravili motor, vse-



ga pa niso mogli storiti. Bolezni in »letar so pustili svoje sledove.

Po vseh prijetnjah z našo supertestno zastavo 1300 ji na redakciji radi pravimo da je »superherc« in ob prevelikem kondencem racunu ga ni, ki bi si jo lahko zamislil kot svoj privatni avto. Uboga žival se nam vendarje ni zamerila v dno duše. Potem, ko smo si ogledali 658 izpolnjenih anketskih listov, ki so prilži z vseh vetrov Jugoslavije in vseh vrst voznikov, smo prepričani, da je naša zastava 1300 ena tistih, ki so se rodile pod nesrecno zvezdo – ali če hocete, zastavo. In te nočemo grajati otroka zaradi slabo vzgojene mačeh (Fiatovega »1300« nismo poznali) ne moremo povsem prepričani grajati mačeh, ki se sele uči izdelovati avtomobile. Vsekakor pa lahko nalijem nekaj strupa državnim organom, ki s pretirano zaščito kraguješke tovarne skrbijo, da se ta ne bi prehitro navadila izdelovati avtomobile. Kakorkoli že: sedanji lastniki zastav 1300 upajo v boljše čase, saj jih je v naši anketi 42,5 odst. odgovorilo, da bi še kupili vozilo tovarne Crvena Zastava, 33,3 odst. pa se je odločilo za odgovor smordak. Če pregledamo odgovore na številna vprašanja v anketi, kjer ocene niso bile zelo laškave, lahko sklepamo, da nekateri pritrudili odgovori še ne pomenujo, da bi še kupili natanko zastavo 1300.

Kakorkoli že: nakup zastave 1300 je loterija. Srečni dobitniki se veselijo, ker so dobili veliko avta za razmeroma malo denarja, tisti, ki so ostali praznih rok, pa imajo opravka s servisi – največkrat z dragimi in slabimi. Koliko časa bo lotterija z zastavo 1300 lahko le ugibamo. Upamo le, da bo srbska tovarna, odkar tesnejne sodeluje s Fiatom, po vzoru italijanske maticice vezla s trakov »1300« in napravila prostor sodobnejšemu avtomobilu. Pa brez hazardiranja!

Medtem, ko smo trije od »Avta« cel dan in neč ležali v hotelu ob Lago di Garda, so pod zastavo 1300 ležali prizadevni italijanski mehaniki. »Krivec«: zlomljen vijak ojnice, račun: 77.000 italijanskih lir.

Naše meritve

NAŠE MERITVE	pri 20.000 km	Pri 50.000 km
Največja hitrost (km/h):	141,7	138,5
Pospeški (sek):		
0—40 km na uro	4,0	4,2
0—60 km na uro	7,9	8,2
0—100 km na uro	13,4	14,0
0—120 km na uro	32,3	39,6
Kilometer brez zaleta*	39,0 (127)	40,2 (121)
Prožnost (sek)**		
40—60 km na uro	9,2	9,8
40—80 km na uro	19,8	19,8
40—100 km na uro	33,0	32,2
40—120 km na uro	53,5	48,6
Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi	43,2 (112)	42,6 (115)
Povprečna poraba goriva (l/100 km)	11,7***	11,1****

* V oklepajih so povprečne rešitve zadnjih pet metrov

** V četrti prestavi

*** Povprečne porabe prvih 20.000 km

**** Povprečne porabe celega testa

Stroški

77.000 Lit	8.844,90 din
	77.000 Lit 1.440,00 din
Popravila in vzdrževanje:	10.284,90 din
dodatna oprema*:	229,90 din
8 gum »tigar«:	1.159,20 din
gorivo:	9.900,00 din
dolito olje:	82,00 din
SKUPAJ:	21.746,00 din

Prevoženi kilometri (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije) stane 43,492 pare, samo vzdrževanje in potrebna oprema (brez cestnine, zavarovalnine, goriva in dolitega olja) pa 23,348 pare na kilometr.