

# ZASTAVA 1300

## HITROST, PORABA, POSPEŠKI

Zastava, ki je že od decembra v našem uredništvu, se je ta čas z mnogo peripetijami postarala za 20.000 km.

Ceprav bo preskus trajnosti trajal še 30.000 km in bomo šele na koncu napisali izčrpen test, nam pisma mnogih bralcev očito, da ne marajo tako dolgo čakati na test zastave 1300. Zato smo se, tako kot tudi pri fičku, ki je še vedno na superestu in bo šele v prihodnjih mesecih doživel petdesetletni kilometer, odločili, da zastavo 1300 pri 19.722 prevoženih kilometrih natančno preskusimo.

Pravzaprav gre le za zelo natančne meritve: kako hiter je avto, koliko goriva porabi, kako pospešuje, zavira, kako se drži ceste. Tudi pri zastavi 1300 bomo pri 50.000 kilometrih vse meritve ponovili, da bi ugotovili, kako obraba vpliva na vozne sposobnosti.

Nikar se ne ustrašite diagramov! Čeprav se vam bodo morda zdeli na prvi pogled učeni, so zelo preprosti.

Ceprav smo to še storili pri superestu fička v avtuš 23/1967, nam dovolite, da ponovimo razlago nekaterih meritev.

Največjo hitrost in pospeške smo izmerili na ravni pristajalni stezi brniškega letališča. Tam smo tudi merili pospeške. Ker pri testih poskusimo iz motorja stisniti vso moč in prestavljamo tako, da kar najbolje izkoristimo moč in navor motorja, smo pri merjenju kilometra brez zaleta in drugih pospeškov prestavljali iz nižje v višjo prestavo nekoliko kasneje, kot svetuje proizvajalec in je tudi z rdečimi oznakami napisano na merilniku hitrosti. Natančno — prestavljali smo pri 5900 vrtljajih v minuti, se pravi iz prve v drugo pri resnični hitrosti 41 km na uro, iz druge v tretjo pri 66 km na uro in iz tretje v četrto pri 103 km na uro.

Posebna vrsta meritev je preskus proizvodnosti motorja. Iz diagramov in iz razlage pri diagramu, kako jo opravimo, boste lahko razbrali, kako dobro zastava 1300 pospešuje v posameznih prestavah, se pravi, kako pogosto in kdaj se vam spilača prestavlja.

Najbolj vas bo najbrže zanimal diagram porabe goriva. Z grafikona lahko razberete, koliko goriva porabi avto pri raz-

ličnih resničnih hitrostih, v praksi kadar vozite v četrti prestavi po razmeroma ravni cesti in ne prehitavate.

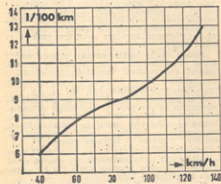
Naj še razložimo, kresnično hitrost, pojem, ki se neprestano ponavlja pri vseh meritvah. Merilniki hitrosti, kot jih imate v vaših avtomobilih, so namreč lažnivi. Iz tabele boste lahko razbrali, koliko pretirava merilnik hitrosti v naši zastavi 1300. To še ne pomeni, da prav toliko laže tudi merilnik v »1300«, ki ga imate vi. Je pa mogoče po našem vsaj približno sklepati na natančnost vsakega merilnika.

Pri preskusih, ki jih objavljamo v današnji številki, je bila zastava 1300 obuta v serijske diagonalne pnevmatike, ne v pasate gume contradijal, s katerimi se je naš »1300« pretolkel skozi zimo.

Pri meritvah, ki jih bomo objavili v prihodnji številki, ko smo ugotovljali, kako se »1300« drži ceste, ali ga je lahko ali težko voditi in kako dobre so zavore, smo vsak preskus ponovili dvakrat. Enkrat z diagonalnimi jugoslovanskimi gumami in drugič s pasastimi gumami, da bi pokazali, kako boljše gume vplivajo na vozne sposobnosti avtomobila.

## PORABA

hitrost km na uro	poraba l/100 km	liter zadostuje za kilometrov
40	6,1	16,4
50	7,0	14,3
60	7,8	12,8
70	8,4	11,9
80	8,8	11,4
90	9,1	11,0
100	9,8	10,2
110	10,5	9,5
120	11,4	8,8
130	12,8	7,8



Krivulja v grafikonu predstavlja porabo goriva pri posameznih resničnih hitrostih venomer v četrti prestavi. Meritve smo opravili na letališču Brnik s posebno napravo za merjenje porabe. Številke so povprečje dveh meritev — vsaka v drugo smer.



## HITROST

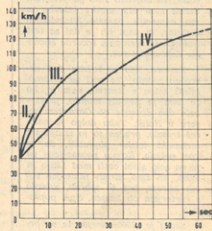
Največja hitrost: 141,7 kilometra na uro

Največjo resnično hitrost smo merili tako, da smo izmerili povprečno hitrost na razdalji 200 metrov, potem ko je »1300« imel za seboj 2,5-kilometrski zalet. Merili smo štirikrat, po dvakrat v vsako smer. Večkratno merjenje in v različni smeri, zagotavlja, da so netačnosti zaradi vetra in naklona steze čim manjše.



## PROŽNOST

hitrost km/uro	čas v drugi (sek)	čas v tretji (sek)	čas v četrti (sek)
40—50	1,3	2,1	4,6
40—60	2,4	4,0	9,2
40—70	4,9	6,8	14,4
40—80	—	9,5	19,8
40—90	—	13,6	26,1
40—100	—	18,7	33,0
40—110	—	—	41,3
40—120	—	—	53,5

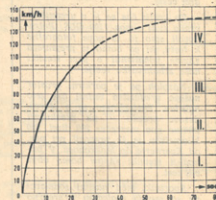


V diagramu so narisane tri krivulje, ki prikazujejo, koliko sekund potrebuje »1300«, da doseže določeno hitrost z letenim startom. Pred pospeševanjem je avto vozil z resnično hitrostjo 40 kilometrov na uro. Rezultati so povprečje dveh meritev — vsakokrat v drugo smer.

## POSPEŠKI

Kilometer brez zaleta: 39,0 sekunde. Povprečna hitrost zadnjih 5 metrov: 127 kilometrov na uro. Povprečje štirih voženj — po dve v vsako smer.

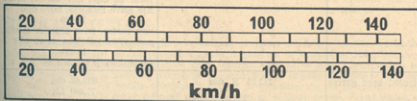
hitrost km/uro	čas (sek)
0—30	2,6
0—40	4,0
0—50	5,9
0—60	7,9
0—70	10,4
0—80	13,4
0—90	17,4
0—100	20,1
0—110	26,4
0—120	32,3



V diagramu je prikazano, koliko sekund potrebuje avto, da z mesta doseže določeno resnično hitrost (ne po merilniku hitrosti). Nasmo se razšli po navodilih tovarnika, temveč smo iz motorja izšli več moči, kljub temu da smo motor speturirali. Prestavljali smo v drugo pri 41 km na uro, v tretjo pri 66 km na uro, v četrto pri 103 km na uro. Ševeda vseh pri resnični hitrosti. Točke, kjer smo prestavljali, doseže motor pri približno 5800 vrtljajih v minuti.

Povprečje dveh meritev

## NATANČNOST MERILNIKA HITROSTI



Na skici spornaj narisane hitrosti, kot jih kaže merilnik, spodaj pa, do kod je prišel testček merilnika, ko je avtomobil vozil z določeno resnično hitrostjo.

resnična hitrost	merilnik hitrosti	napaka v odst.
38,2	40	+ 4,7
48,1	50	+ 4
57,4	60	+ 4,5
66,9	70	+ 4,6
76,4	80	+ 4,7
86,2	90	+ 4,4
99,9	100	+ 4,3
106,0	110	+ 4,75
114,1	120	+ 5,2
124,6	130	+ 5,3
132,2	140	+ 5,8