

test

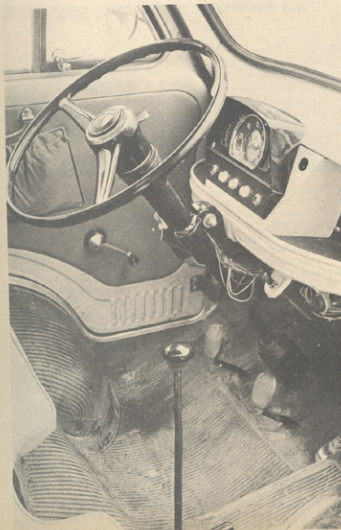
ZASTAVA 750 K

Martin
Česenj
fotografije:
Marjan
Zaplatič

Fičko, ki je avtobus

Zastava 750 K ni avtobus, je avtobusek. Komaj večji od osebnih avtomobilov se zdi kot pripravna igrača za mestno gnečo. Kljub skromnemu obsegu in šibkemu motorju ponuja vsa tista ugodja, ki jih voznik pričakuje od vozila s topo odsekanim nosom. Priznam: v njem sem užival!

Za voznika: priročno nagnjen volan, enostavna armaturna plošča, dolga prestavna ročica. Pedala zavora in sklopke sta dolgim nogam preblizu.



Pritikavi kombibus je ena izmed tistih Fiatovih pogruntavčin, ki kupce navdušijo. Tako zelo majhen je, da bi bil zagotovo najmanjši na svetu, če mu tega primata ne bi odvzeli Japonci. V Kragujevcu so ga posvojili. Namesto dosedanjega 850-kubičnega motorja bo odslej v njem fičkovo srce. Naprodaj je v dveh izvedbah: kot 750 K – posrečena kombinacija mini avtobusa in zaprtega poltovornjaka – in kot 750 T, ki so ga namenili le prevažanju tovora.

Za šest ljudi le ena vrata

Zastava 750 K privablja s prikupno zunanostjo. Škatlasta oblika ne moti, saj so vogali tako blizu vsaksebi, da ravnih ploskev skoraj ni opaziti. In letavsta maska med žarometoma na prednjem delu mu je nevsljivi okras. Potniki morajo v vrsto. K prednji klopi se odpira dvojje vrat, z vsake strani po ena, toda šesterica, ki hoče k srednji in zadnji klopi, dobi le ena vrata na desnem boku. Neprikladno zaradi gneče in parkiranja, ker je treba ob desni strani avta vselej pustiti dovolj prostora. Vrata v zadku (odpirajo se navzgor) služijo kot prikladna streha, kadar je treba v dežju brskati po motorju, lahko pa ostanejo tudi odprta, če mora tovar štrleti iz avta. Srednja klop je iz dveh delov, vsakega posebej je moč prekucniti naprej. Tako nastane prostor za prevoz tovora. Spretni prsti ga lahko v nekaj minutah še povečajo: obe klopi sta pričvrščeni le s križlatimi maticami; prav lahko ju je izvleči. Visoki stopnici v zadku se ne da ogniti. Pod njo je motor in ta naj ostane!

Da ni dvojih vrat še na levem boku, sem obžaloval tudi pri na-

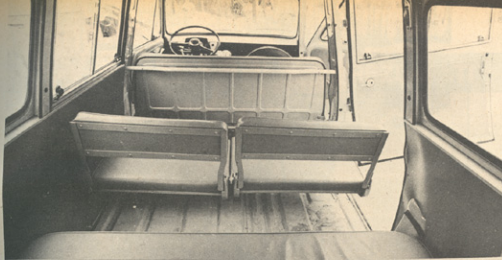
kladanju navadnih škatel. Sej ni povsod prilike, da bi avto obročal.

Fičkov motor, drugačen menjalnik

Motor so vzeli iz zastave 750. Enake lastnosti, enake zmogljivosti (test zastava 750 smo objavili lani, v 25. številki). K motorju sežete skozi dve odprtini: zvrha, izpod zadnje šipe – torej je treba odpreti zadnja vrata, pokrov so pa dvigne – in od zunaj, skozi zadnjo steno avta, ko se pokrov spusti.

Naloženo vozilo tehta 1480 kilogramov, dobele pol tone več kot poln fičko. Šibkemu motorju pomagata spremenjena menjalnik in diferencial. Oba sta „krajša“, posrečeno izbrana skupna prestavna razmerja so tako večja kot pri zastavi 750. Kombibus je v posameznih prestavah precej počasnejši, zato pa lažje premaguje težo. Testni avto v četrti prestavi ni presegel hitrosti 79,5 km na uro, motor se je tedaj vrtil precej pod nazivnimi vrtljaji. Temeljito uvožen (avto smo merili pri 2650 km) bi verjetno zmogel več. Prazen kombibus zadovoljivo pospešuje, ko je obtežen, pa živahnost izgine. Na klancih omaga, da sem moral dostikrat pretakniti v prvo prestavo. Pomaga vmesni plin, ker prva prestava ni sinhronizirana.

Za razmeroma veliko porabo goriva (poprečno na testu: 9,6 litra na 100 km) obtožujem sneg in mraz. Vozilo smo preskušali v času, ko je zima kazala zobe in je bila na cestah snežna kaša. Razumljivo, da poraba tudi v normalnih razmerah močno naraste, če je avto otovorjen in če se vozniku mudi. Samonosno karoserijo krepijo pomožni okviri, obe premi se opirata na vijačne vzmeti. Sprejda so



Potniki so prikrajšani za udobje: klopi sta le za nerazvajene, prag je previsok, želeli smo si vsaj še enih vrat na levi strani.

dodali še prečni stabilizator. Vzmetenje je razmeroma trdo, da kombibus na kratkih valovih ostro poskakuje. Šele obtežen se le narahlo guga.

Medosna razdalja je takšna kot pri fičku, koloteka sta za neka milimetrov širša.

Močnejše so tudi zavore. Bobnaste na vseh štirih kolesih sicer zanesljivo prijemljejo, toda šele po sunkovitem pritisku na zavorni pedal. Nežne noge ne ubogo preveč. Veščti vozniki bodo, razen v skrajni sili in takrat, ko je treba posvem ustaviti, raje zavirali z motorjem.

Vzravan in premražen

S prednjo klopjo ima voznik dvakrat veselje: ko se mu ni treba sklanjati in se prekobalil na svoj sedež in – ko odpre vrata sopotnici. Ta bo dvignila krilo ali pa bo šla peš. Nasploh ta avto damam

ni preveč naklonjen. Stopnica pri vratih je previsoka, da bi ne bilo treba plezati.

Naslonjalo je strmo, klop pa kratka in prav nič udobna. Drog volana je skoraj pokončen in zapelje voznika, da se naslanja na obroč. Tode prav zaradi zravnane in visokega obroča sedijo v 750 K brez težav tudi velikani. Armaturna plošča je podobna fičkovi, le ohišje je drugače obloženo. Merilnik hitrosti v testnem avtu je bil lažnivec posebne vrste: kazal je precej manj od resničnih hitrosti.

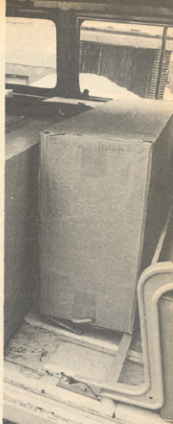
Sovoznik ne sedi nič bolje. Na ovinkih pogreša ročaj, da bi se oprjel, noge tišči v pokonci privito rezervno kolo. Trikotni polici ob armaturni plošči in žep v voznikovih vratih so veliko premalo, da bi stlačili vanje vse drobnjarije. Preveč od rok so: stikalo brisalnikov, ročici ročne zavore, čok ter pepelnik. Tudi zadaj udobje ni tolikšno, da bi potniki uživali. Naslonjala so

zasilna, saj nudijo oporo le zgornjemu delu hrbta. Skupinski izleti kam dalje od bližnje okolice so prava muka.

Ogrevanje je primitivno in za tolikšno notranjost preslabotno. V nosu vozila je radiator, skozenj se pretaka hladilna tekočina iz motorja (cevi, ki vodita k motorju, sta v dnu avtomobila). Zrak, ki pronica skozi reže radiatorja, je edina toplota v kombibusu.

Dokler vozilo stoji, je piš neznačen, ker ni ventilatorja. Le med vožnjo pihla k nogam in pod prednjo šipo. Toda nima časa, da bi se ogrel, pa me je ves čas preskušnje temeljito zeblo.

Notranjost je slabo obložena. Tapete iz umetnega usnja so privili le na notranjo plat bokov, gumasta preproga je le pod prednjo klopjo. Zadaj, na tleh, je gola pločevina, strop so oškropili z bodikavo maso, in ob misli, da se avto lahko tudi prevrne, sem se vselej zgrozil.



Srednjo klop je moč prekucniti. Tako ostane dovolj prostora za tovor.

Dvignjen sedež in pokončna drža voznika imata svoje prednosti. Voznik se nehote navzame občutka, da vozi precej večje vozilo. Vidi čez strehe osebnih avtomobilov, ko se navadi na pripravi stranski ogledali, se počuti kot v prestavi avtomobila. Z malce občutka gostave vzvratna vožnja zares prijetna.

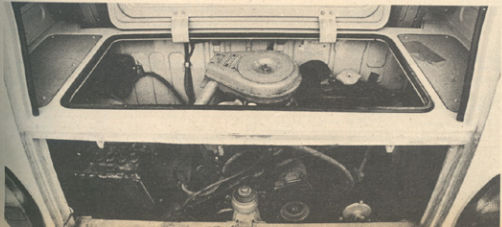
Avto poslušno uboga volan, prestavna ročica na tleh je dolga, a še dovolj matančna. Prazen močno občuti bočni veter. Vedeti morate, da sedite nad prednjim kolesom in da zadek vselej ubere krajšjo pot!

Kombibus je z majhnim rajdnim krogom zelo okreten in primeren za vožnjo po mestu. Na ovinkih mu rado odnaša zadek in zahteva odzemanje volana. Le ob zelo ostrim in hitrim zaviranjem voznik tvega, da se avto prevrne. Zaradi višje karoserije je težiče privzdignjeno, razumljivo torej, da se raje prekucne kot fičko.

Toda brez strahu: če z njim ne boste dirjali za urnejšimi avti, kombibus ne bo v težavah!

Kljub majhni potovalni hitrosti bi bil kombibus primeren tudi za počitnikovanje. Seveda pod pogojem, da so potniki v njem nerazvajeni in potrpežljivi. Kdor pa ugiba, kako bi v avtu strnil svoje sorodstvo, bo štiri stare milijone rad odšel.

Fičkov motor je sicer od sile vztrajen, ampak kar je preveč, je preveč: tokrat je konj le premalo! Dve odprtni sta dovolj radodarni za površne opravke, za temeljita popravila pa ne: tedaj je kovinska prečka odveč.



Cena:

39 357,85 dinarjev

Zavarovanje:obvezno: 570 dinarjev
kaasko brez franšize: 3085 dinarjev**Cestnina:**

80 dinarjev

Proizvajalec:

Crvena zastava, Kragujevac

**NAŠE MERITVE**

Testni avto je pred meritvami prevozil 2650 kilometrov. Med meritvami sta bila v avtu dve osebi, posoda za gorivo pa polna.

Največja hitrost: 79,5 km na uro (zalet 3 km, povprečje štirih meritv)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 46,2 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 71,0 km na uro)

1000 m brez zaleta: 102,5 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 77,0 km na uro)
0—40 km na uro: 8,0 sekunde
0—60 km na uro: 21,2 sekunde
0—70 km na uro: 42,6 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: **107,8 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 76,0 km na uro)

Poraba goriva (navaden bencin):

Na potovanju: **najmanj 7,9 litra** na 100 km, največ 12,4 litra na 100 km; na avtomobilski cesti 10,9 litra na 100 km (povprečna hitrost 65 km na uro); **po mestu: najmanj 8,3 litra** na 100 km, največ 12,6 litra na 100 km.

Povprečna poraba na testu: **9,6 litra** na 100 km
Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika hitrosti:

Kazalec na 40, resnična hitrost: 43,0 km na uro
Kazalec na 60, resnična hitrost: 66,0 km na uro
Kazalec na 70, resnična hitrost: 79,5 km na uro

TEHNIČNI PODATKI**Motor zadaj poganja zadnji kolesi****motor**

Valji	— 4, vrtni, nameščeni vzdolžno, glava iz lahke litine
Glavni ležaji	— 3
Hilajenje	— vodno, termostat, šrpalka, ventilator
Vrtina	— 62 mm
Gib	— 63,5 mm
Gibna prostotina	— 787 kubikov
Odmična gred	— 1, pri strani (veriga)
Kompresije	— 7,5 l, navaden bencin
Uplinjatelj	— emulzi, padajoči, s žopkom, weber 28 ICP 6 (ali: solex C 28 P16-3)
Črpalka za gorivo	— mehanska
Ujni filter	— v glavnem toku (sredobežan)
Največja moč	— 25 KM (DIN) pri 4600 o/min
Špičična moč	— 22,5 KM (DIN)
Največji navor	— 2,1 km (DIN) pri 2500 o/min

prenos moči

Sklopka	— enokloputna, suha
Menjalnik	— 4-estiristopanski, prva prestava ni sinhronizirana, prestava noličva v sredini (na tleh)
Prestavna razmerja	— četne: 0,954/1 tretja: 1,454/1 druga: 2,294/1 prva: 3,751/1 vzvrtna: 5,206/1 — spirarno gaobljenje, 5,375/1 (9/46)
Diferencial	

VOZ

Oblika karoserija	— kombibus 4 vrste, 8 sedež — samonosična, s pomožnimi okvirji
-------------------	---

obese in vzmetenje

Prednja prema	— posamične, dvojne prečne obese, vijčne žlezi, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator
Zadnja prema	— posamične obese, vzdolžne in polsve nihalke, vijčne žlezi, teleskopski blažilniki

volan

Konstrukcija	— prenos s pošleim, prestava 1/19,4
Rajdni krog	— 8,8 metra
Obratni volan	— 3,6

zavore

Konstrukcija	— bobnaste na vseh štirih kolesih
Ročna zavora	— mehanska, na zadnja kolesa

kolesa

Pletišča	— 4,00 x 12
Gume	— navadne, preleti 5,60—12

oprema

Akumulator	— 12 voltov, 36 Ah
Uinamo	— 230 voltov
Zarometi	— 2, navadne
Zadnje luči	— 2, obiljne
Varnovalka	— 6, nameščena desno, pod armaturno ploščo
Brisalniki	— 1 hitrost (54 zamahov v minuti)
Brizgalnika	— mehanični
Brizgalnika	— obiljana, radiator v prednjem delu vozila
Zrčenje	— skoki reže pod prdnjo šipo in pri tleh, trikotna okena
Notranjost:	— klopi in tapete iz umetnega usnja, pod prednjo klopjo gumaste preproge, pod zadnjimi klopi: gola pločevina, strop brez tapet
	— z vjaskom
	— prednapeta
	— zaščitni lak
Dvigalo	
Vetrna šipa	
Zaščitna pločevina	

mere in teže

Dalžina	— 3726 mm
Širina	— 1488 mm
Vitina	— 1600 mm
Maksimalna razdalja	— 2000 mm
Kolotek	— spredaj 1224 mm, zadaj 1192 mm
Najmanjša razdalja do cestnice	— 135 mm (pri polni obremenitvi)
Pratno vozilo	— 840 kg (pripravijeno za vožnjo)
Obteža	— 640 kg
Dovoljena skupna teža	— 1480 kg

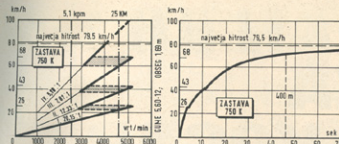
vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 32 litrov
Hladilnik	— 6,7 litra (skupaj z napravno za ogrevanje notranjosti)
Karter	— 3,25 litra, menjava na vsakih 5000 km
Menjalnik in diferencial	— 1,5 litra, menjava na vsakih 20 000 km
Ojni filter	— čiščenje na vsakih 20 000 km
Mazalke	— 8, mazanje na vseh 4 kolesih 2000 kilometrov
Pritisk v gumah	— spredaj 1,7 atm, zadaj 2,0 do 2,4 atm

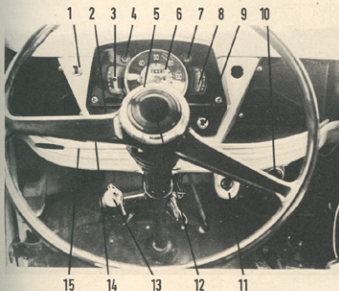
zmogljivost

Hitrost v četrti prestavi pri 1000 v/min	— 19,5 km na uro
Srednja hitrost bata pri maksimalni moči	— 9,73 m/sek
Moč na tono praznega avta	— 16,9 KM (DIN)
Moč na tono polno nатовorjenega avta	— 16,9 KM (DIN)

REZULTATI

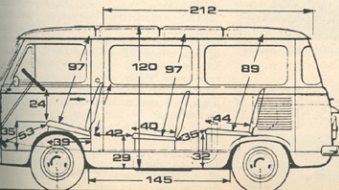


Motor zastave 750 K smo, tako kot motor fička, priganjali do 5200 vrtljajev v minuti, za šeststo vrtljajev preko nozivnih, kjer doseže največjo moč 25 KM. Zaradi večjih, skupnih prestavnih razmerij, so bile končne hitrosti v posameznih prestavah tokrat manjše. Pretikali smo pri 26, 43 in 68 km na uro, kar je precej pod rdečimi oznakami na merilniku hitrosti. Pri praznem vozilu je motor dovolj prožen, ko je avto obtežen, si mora voznik pomagati s pogostimi pretikanji v nižje prestave. Motor je za tolikšno obremenitev občutno prešibek.



1 — stikalo brisalnikov, 2 — stikalo za osvetlitav armaturne plošče, 3 — kontrolna lučka za temperaturo hladilne tekočine, 4 — kontrolna lučka dinama, 5 — kontrolne lučke dolgih žarometov, pozicijskih luči in utripalk, 6 — merilnik hitrosti in števec kilometrov, 7 — kontrolna lučka za prizisk olja v motorju, 8 — merilnik goriva s kontrolno lučko, 9 — stikalo luči, 10 — brizgalna, 11 — ročica ročnega plina, 12 — stikalo troblje, 13 — stikalo vžiga in ključavnica volana, 14 — ročica utripalk, 15 — ročica za luči

Širina pri kromolch spredaj 125, v sredini 133, zadaj 131; širina prednje klopi 129, srednje klopi 120, zadnje klopi 120; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 265; prednje klopi ni moč pomikati; odprtina vrat (višina x širina): spredaj 102 x 95, v sredini 104 x 87, zadaj 62 x 87; Odprtina motorja: zgoraj 35 x 80, spodaj 27 x 88; Širina tal v prostoru za potnik: 131;



videz

Skromen, a čeden. Klasična karoserija za te vrste vozil je skladno zasnovana.

prostornost

Avto za osem oseb ali 640 kg tovora. Notranjost je radodarnейša kot je videti od zunaj. Tudi za voznika je dovolj prostora.

upravljanje

Lahkoten volan, dovolj natančna prestavna ročica. Stikalo brisalnikov ter ročica čoka in ročne zavore so preveč od rok.

vidljivost

Pregleden na vse strani, tri vzvratna ogledala, močni žarometi, dovolj hitri brisalniki. Nima luči za vzvratno vožnjo.

največja hitrost

Premajhna tudi za ta razred. Tovarna obljublja hitrost 95 km na uro. Testni avto je po dolgem zaletu zmoгel precej manj.

pospeški

Prazen dobro pospešuje, obtežen prekmalu omaga, posebej na klancih.

poraba goriva

Za veliko porabo dolžim: mraz, sneg na cesti in nepopolno uvožen motor.

lega na cesti

V ovinkih odnaša zadek, pri ostrem zavijanju ob veliki hitrosti grozi s prevračanjem. Odičen na snegu.

udobje

Bolj kombi kot bus — je le za nezahtevne potnike. Prekratke klopi, prestrma in preveč zasilna naslonjala. Neudobno vstopanje skozi troje vrat. Skoraj brez gretja, učinkovito zračenje.

motor

Enak kot pri zastavi 750: trpežen in skromen.

zavore

Štirikrat bobnaste. Zanesljivo primejo le ob močnejšem pritisku na pedal. Učinkovita ročna zavora.

oprema

Strop brez tapete, v zadnjem delu ni preprog. 2 lučki za razsvetljevanje notranjosti, ročica za ročni plin.