

tekst:

Martin
Cesenj

fotografije:

Marjan Zaplatil

Avtomobil zastava 750 smo preskušali že pred tremi leti. Bil je naš prvi „supertestnež“. Toda od takrat je doživel več kot dvesto sprememb: obrnjena vrata, drugače nameščena posoda za gorivo, asimetrični žarometi, en sam ključ za vrata in pokrov motorja, zatič za prednja sedeža, ključavnica volana in več drobnjarij.

Pred novično preskušnjo smo pomislili na nežni spol med bralci in sploh na vse tiste, ki jim je več do udobja, kot do gole tehnike: zastava 750 luxe je za cel paket opreme bogatejša od navadnega fička.

Pridobitve, vredne tisočaka

Še najbolj je dodatek „luxe“ očitven v notranj-
ščini. Armaturna plošča je odeta v črno
plastiko in ponuja vozniku oglati ohišje za
instrumenti, kakršnih smo v fičkih že vajeni,
sovozniku pa praktičen ročaj. Črna je resda
lepša od gole pločevine, verjetno pa pozneje
lahko skriva leglo rje. Obloge pritlikavih
sedežev so debelejše, da bolje oprimejo, tapete
na vratih so mehko obložene, naslonjali za
kolenca. Strop in senčnice prekriva plastika.
Na tleh, med sedežema, je papelnik za kadilce,
ki se vozijo zadaj, in še pripravna vdrtina za
drobnjarije.

Ročica ročne zavore in prastavna ročica sta
bogataško svetleči. Trdnejša policca za drobnja-
rije sega le še do voznikovih kolen, prostor za
zadnjim sedežem pokriva premična policca.
Zunanji podobi so dodali: okrasne pokrove na
kolesih, aluminijasti letvi na robovih strehe,
gumaste rozete na odbijačih in lepši, okrogel
okrasek na nosu. Troblja je privita z zunanje
plati in je bolj izpostavljena „prehladu“. V
motorju in podvozu ni sprememb.

Skrbi, kam naj v tako skopo odmerjenem
prostoru zložim svojih stodevetdeset centi-
metrov, me je odrešil klepar, ki je odščipnil
varovalko na drsniku sedeža. Podprt s tankim
krepelcem je sedež zdrknil do zadnje klopi, da

Fičko. Prerok za zdravje!

Takole jo:
vsi ga gledamo zviska,
kar naprej nekaj nergamo,
fičko — pa si pravkar prištevata šestnajsto leto.
Nekoč fiat 600, zdaj zastava 750,
je ohranil magično privlačnost za kupce.
In kaj ima pri tem opraviti zdravje? Pri fičko nič, ampak pri mirnih rokah,
kadar je treba izvleči denarnico. Se vedno je — podražitvam navkljub —
najcenejši (zdej pozabljam na trabant) v trgovini, v zavarovalnici in pri davkih.
Če pa vam bo razvajena punčara zavrnila ponujeno odprta vrata
— češ, ko — pa je vse tako majhno — ohranite mirno kri!
Zavihan nos nezadovoljne izbirčnice pač ne zasluži, da bi si razburkalo živce.
In navsezadnje je pri tem mislila na avto.



sem se športno zleknil – malodane kot v ferrariju. Potlej me velik in tanek obroč volana ni več motil. Pač pa so v fičko odveč široki podplati na čevljih. Med vrinjenima blatnikoma prednih koles je takšna gneča, da bi vozniku še najbolj prijala avtomatika, in bi levo nogo lahko zvil pod sedež.

Kdor hoče prihodnjo nedeljo na izlet brez tašče, naj jo posadi na zadnjo klopi! Če ne že ob nizkem zatiču, ki preprečuje, da bi se prednji sedež prekucnil, jo bo veselje do potovanja zanesljivo minilo med utrudljivim plezanjem skozi vrata.

Torej: fičko je avto za dva (in vem, da ga hveljijo tudi zajubljeni), zato pa je moč prevrtni zadnje naslonjalo, kar da 700 litrov praznine. Seveda pod pogojem, da se voznik odreče pogledom skozi zadnjo šipo.

Potniki uživajo ob izdatnem gretju in se pridružajo nad primitivnim zračenjem. Ravnajo ga lahko le s trikotnimi okenci. Globoko dihanje v avtu povzroči, da se šipe orosijo. Oblika je stara kot ves fičko. Zaradi obrnjenih vrat – že tretje leto se tudi Jugoslovonom odpirajo v smeri vožnje – ni prav nič drugačen, pač pa precej varnejši. Trajna pokveka je vrtina na pokrovu motorja, ki je umerjena po italijanskih registrskih tablicah in je povsem navzkriž z našimi. Tudi testnega avta se je držala prirojena napaka: pokrov prtljavnika se je odpiral po svoje, tudi med vožnjo.

Škoda, da v Kragujevcu novopečeni lastniki ne prihranijo začetnih težav. Ko sam prvi dan odpiral okno, je odpadla kljuka, po nekaj sto kilometrih vožnje se je omajal pedal sklopke, nato se je premaknilo vodilo prestavne ročice. Ker ni bilo moč pretakniti ne v prvo ne v drugo prestavo, sem speljeval s tretjo. Mehaniki so zamenjali še avtomatski prekinjevalec utripalk in uredili, da avto ni trobil ob vsakem migljaju volana. Zadnje dni preskušnje nam je grenil vožnjo tulečji ležaj sklopke.

Še ni za staro šaro

Fičkov motor je večni mladinci. 3720 delov, ki jih ves čas po malem spreminjao in dopolnjujejo, dela z zagnano potrpežljivostjo. Motor je eden izmed redkih s takšno gibno prostornino, pa s štirimi valji in z vodnim hlajenjem.

Največjo moč 25 KM (DIN) doseže pri 4600 vrtljajih v minuti, a se rade volje zavrti še hitreje. Zaradi majhne specifične obremenitve (komaj 32,5 KM/liter) avto dolgo časa zdrži ob polni hitrosti. Razumljivo, da je zalogaj moči preskromen, da bi bil motor kos strmim klancem in polno naloženemu avtu. V takšnih prilikah živahnost, ki zabava voznika na ravnem, na mah izgine. Motorju je najbolj

všeč, če ga voznik ne prigratja preveč, primeri ne negi se oddolži s trajnostjo ter z majhno porabo goriva in olja. Motor v zadku avta in poboljšana izolacija sta rešila potnike pretirnega hrupa.

Na meritvah se je avto slabše izkazal od svojega predhodnika izpred treh let. Bil je malce počasnejši, poznejši, tudi v pospeških je zsoastajal. Verjetno zato, ker še ni bil povsem utečen (2330 km) pa tudi zaradi nenatančno nastavljenega uplinjača, ki je kljub strokovnemu pregledu še naprej povzročal pokanje v izpušni cevi.

Menjalnik je, kot pri vseh fičkih, brez direktne prestave, prva prestava ni sinhronizirana. Tudi z vmesnim plinom se skorajda ni mogoče ogniti zoprnemu škrtanju. Bi rekel: čimprej so noge sopotnice, temvečkrat vozi fičko zadenjski. In če dekle vztraja, postane pretikanja v vzvratno prestavo celo prijetno.

Podvozje zasluži, da ga po treh letih spet pohvalim. Skromne spodnje mere in razmera visoko težišče čudita, da fički ne padajo v jarke. Čeprav se obema premama že pozneje leta, se skrivajo pod zadkom zavidljive kvalitete: zaradi poševnih nihalk kolesa ob praznem vozilu ne skočijo navznoter in avto se izkaže tudi na spolzkem. Z letnimi gumami smo brez večjih težav zapeljali v letošnjo zimo.

Listnata vzmet, ki leži poprek med prednjimi kolesi, je sicer poceni rešitev, med vodenjem pa ne moti. Še posebej v mestni gneči je fičko med najokretnejšimi, pogon na zadnja kolesa pa mu pri tem izdatno pomaga.

Trdo vzmetenje za dobro lego

Na suhih ovinkih je fičko skoraj nevtralen, le na skrajni meji zahteva odvajanje volana. Trdo vzmetenje ne koristi udobju, temveč legi na cesti. Hudo negotov je ob bočnem vetru, ali če voznik na mokrem premočno zavre.

Fičko se pozna, da so ga zasnovali v časih, ko varnost v avtu še ni prednjačila. Tanek in votel pločevinast nos, nežna streha, posoda z gorivom, ki je skoraj v voznikovem naročju, štrleči drog volana in ostre ročice stikal so za voznika in sopotnike lahko neprijetna reč. Debelejše in popolnejše obloge v 750 luxe sicer veliko prispevajo k ugodnejšemu počutju, kaj prida pa pri trčenju ne bi zalegle.



Cena je rastla, fičko pa ne: prav majhnost in enostavna zasnova sta ga obdržali pri življenju. Postal je pripraven mestni avto. Čeprav so se mu v Torinu že odrekli, predstavlja pri nas še mnogim kupcem uvod v vozniško kariero. Premožnejšim pa spet pomaga do ugleda: kot drugi štirikolesnik pri hiši – namesto bicikla,

Cena:

22 362,56 dinarjev
ali 1313 \$

Zavarovanje:

obvezno: 570 dinarjev
kasko brez franšize:
3085 dinarjev

Cestnina:

80 dinarjev

Proizvajalec:

Crvena zastava
Kragujevac

PRIMERJAJTE	zastava 750 luke	tomos citroen 2 CV 6	mini 1000	renault 4 export	def 33
Gibna prostornina (kubiki)	767	602	968	845	746
Moč KM (DIN) pri o/min	25/4600	28/6750	38,5/5250	34/5500	28/4200
Cena (devize, dinarji)	22 362,56 din ali 1313 \$	4 115,15 din	1769 \$	1910 \$	3560 Hfl
Največja hitrost (km na uro)	105,32	112,2	124,0	120,0	105,1
Pospeški (sekunde)					
0—80 km na uro	25,6	19,6	13,1	15,5	20,5
0—100 km na uro	52,0	34,4	25,3	26,0	50,0
1000 m brez zaleta	48,9	46,6	41,7	47,5	

NAŠE MERITVE

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 2330 kilometrov. Med meritvami sta bili v avtu dve osebi, posoda za gorivo pa polna.

Največja hitrost: 105,32 km na uro (zaleť 3 km poredje štirih meritev).

Pospeški:

400 m brez zaleta: 33,8 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 87,3 km na uro).

1000 m brez zaleta: 48,9 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 98,2 km na uro).

0—40 km na uro: 5,7 sekunde
0—60 km na uro: 11,9 sekunde
0—80 km na uro: 25,6 sekunde
0—100 km na uro: 52,0 sekunde

Prožnost:

Kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v 1. prestavi: 50,1 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 88,2 km na uro).

Poraba goriva (navaden bencin):

Na potovanju: najmanj 6,1 litra na 100 km, največ 10,2 litra na 100 km (ostro po cestah 1. reda); na avtomobilski cesti 8,4 litra na 100 km (povprečna hitrost 95 km na uro).

Po mestu: najmanj 7,0 litra na 100 km, največ 10,3 litra na 100 km.

Povprečna poraba na testu: 8,1 litra na 100 km.

Poraba olja: minimalna.

Natančnost merilnika hitrosti:

Kazalec na 40, resnična hitrost: 35,5 km na uro
Kazalec na 60, resnična hitrost: 54,0 km na uro
Kazalec na 80, resnična hitrost: 73,5 km na uro
Kazalec na 100, resnična hitrost: 93,6 km na uro
Kazalec na 110, resnična hitrost: 102,5 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

Motor zadaj poganja zadnja kolesa

motor

Valji — 4, vrtni, nameščeni vzdolžno, glava iz lahke litine
Glavni težaji Hlajenje — vodno, termost. črpalka, ventilator
Vrtna — 62 mm
Gib — 63,5 mm
Gibna prostornina — 767 kubikov
Odmična gred — 1. pri strani (veriga)
Kompresija — 7,5:1, navaden bencin
Uplinjač — enojni, padščni, weber
28 IPC 3 (air holley europea 28 IPC), s čokom
Črpalka za gorivo — mehanska
Oljni filter — v glavnem toku, (predobalen)
Največja moč — 25 KM (DIN) pri 4600 vrtljajih v minuti
Specifična moč — 32,5 KM/liter (DIN)
Največji navor — 5,1 kpm (DIN) pri 2500 vrtljajih v minuti

prenos moči

Sklopka — enokločna, suha
Manjalk — štiritopenjski, prva prestava ni sinhronizirana, prestavna ročica v sredini
Prestavna razmerja — četna 0,86:1
— tretja 1,33:1
— druga 2,05:1
— prva 3,30:1
— vzvratna 4,27:1
Diferencial — spiravno ozobljenje, 4,875:1 (8/30)

VOZ

Oblika — limuzina, 2 vrata, 4 osebe
Karoserija — samonosa

obese in vzmetenje

Prednja prema — posamežne, dvojne prečne obese, prečna listnata vzmet, teleskopski blažilniki
Zadnja prema — posamežne obese, počelne mihalke, vijajna vzmet, teleskopski blažilniki

volan

Konstrukcija — prenos v potžem, prestava 2/20
Rajdni krog — 9,3 metra
Obrazi volana — 3,7

ZAVORE

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

kolesa

Platišča — jeklena, prečna 3,5 l x 12
Gume — navadne, 5,20—12

oprema

Akumulater — 12 voltov, 32 Ah
Dinamo — 230 vslov
Začetna — 2. navadna
Zadnje luči — 2, običajne
Varovalke — 6, nameščene levo, pod avtomatsko ploščo
Blažilniki — 1 hitrost (35 zamahov v minuti)
Brizgalnica — malinarna
Kurjava — toplotno odvzema motorju
Zračenje — skozi trikotna okna
Neterjanost — sedeži in tapete iz umetnega usnja, gumaste preproge
Dvigalo — z vlakom
Vratna kipa — prednapete
Zaščita podvozja — zaščiten lak

mere in teže

Dolžina — 3096 mm
Širina — 1378 mm
Vilina — 1405 mm
Medosna razdalja — 2000 mm
Kolkotek — sprejedi 1150 mm, zadaj 1160 milimetr
Najmanjša razdalja do cestnišča — 145 mm
Prtljajnik — 86 + 24 litrov
Prazno vozilo — 205 kg (pripravljeno za vožnjo)
Obtežba — 320 kg
Dovoljena skupna teža — 920 kg

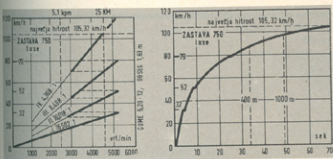
vzdrževanje

Posoda za gorivo — 30 litrov
Hladilnik — 4,5 litra
Karter — 3,25 litra, menjava na vsakih 5000 km
Menjalkin in diferencial — 1,4 litra, menjava na vsakih 20.000 km
Oljni filter — 2 litra, menjava na vsakih 20.000 km
Mazalke — 8 mazanje na vsakih 2000 kilometrov
Prtljak v gumah — sprejedi 1,0, zadaj 1,6 cm

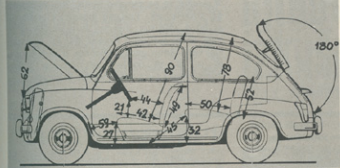
zmogljivosti

Hitrost v četrti prestavi pri 1000 vrt/min — 22,7 km na uro
Srednja hitrost bata pri maksimalni moči — 9,73 m/sek
Moč na tonu praznega avta + voznik (75 kg) — 36,8 KM (DIN)
Moč na tonu polno nатовljenega avta — 27,2 KM (DIN)

REZULTATI



Motor zastave 750 doseže največjo moč pri 4600 vrtljajih v minuti. Vendar se nadvse rad vrti, ventili pa mu zvesto sledijo tudi, če se obrne že za tisoč vrtljajev hitreje v minuti. Med meritvami ga nismo pretirano priganjali. Voznik je pretikal pri 5200 vrtljajih, torej pri hitrostih 32, 52 in 79 km na uro v posameznih prestavah. Seveda pa motorju najbolj prija pretikanje pri rdečih oznakah na merilniku hitrosti. Je dovolj prožen, da brez cukanja potegne pri nižjih vrtljajih. Pogoj za to je le, da sta v avtu največ dve osebi.

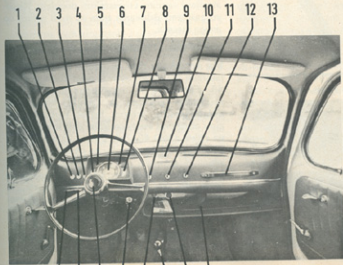


Notranje mere (cm):

Širina pri kolmenih spredaj 116, zadaj 121; širina prednjega sedeža 45, zadnje klopi 126; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 150; pomik prednjih sedežev 12,5; odprtina vrat (višina x širina) 92 x 92; širina odprtine za motor 88. Prtljajnik: dolžina 37, širina 75 (na sredini), višina 27

Armaturna plošča

1 – kontrolna lučka dolgih žerometov, 2 – kontrolna lučka pozicijskih luči, – kontrolna lučka utripalk, 4 – kontrolna lučka za temperaturo hladilne tekočine, 5 – kontrolna lučka diname, 6 – merilnik hitrosti in števec kilometrov, 7 – kontrolna lučka za pritisek olja v motorju, 8 – merilnik goriva s kontrolno lučko, 9 – stikalo za osvetlitev armaturne plošče, 10 – pepelnik, 11 – stikalo luči, 12 – stikalo brisalnikov, 13 – ročaj, 14 – odprta polica, 15 – brizgalca, 16 – prestavna ročica, 17 – ročica ročnega plina, – 18 – stikalo vžiga in ključavnica volana, 19 – stikalo troblje, 20 – ročica utripalk, 21 – ročica za luči



- videz 7 Navdili smo se nanj. Z večjimi žarometi in s prečiščenim make-upom je čednejši, let pa ne more prikriti.
- prostornost 7 Avto za dva. Naporno vstopanje k zadnji klopi. Komaj 86-litrski prednji prtljajnik. Prednja blatnika krčita prostor nogam.
- Upravljanje 9 Lahkoten, precej posreden volan, priročna prestavna ročica. Lahko dosegljiva stikala, težko nastavljanje ogrevanja.
- vidljivost 8 V napoto je prednji levi opornik, do kam sože zadek, se voznik hitro privadi. Odlični, asimetrični žarometi. Počasni brisalniki.
- največja hitrost 8 Doseže jo šele po dolgem zaletu, na ravnem in če je voznik sam. Kljub temu: dovolj velika.
- pospeški 9 Živahen, če bi obtežen. Na klancih omaga.
- poraba goriva 8 Razmeroma visoke porabe je verjetno kriv nenatančno nastavljen uplinjač (popravilo ni zaleglo).
- lega na cesti 8 V ovinkih skoraj nevtralen, zanesljiv tudi na spolzkem. Zelo občutljiv na bočni veter.
- udobje 8 Trdno vzmetenje, zračenje s prepihom. Moti žumenje vetra. Prekratki sedeži in zadnja klopi. Odlično ogrevanje. Naslonjala za komolce, prostor za drobnarije.
- motor 9 Zelo trepežen in se rad vrti. Za vzdrževanje: skromen. Zanesljivo vžiga v mrazu.
- zavore 9 Štirikrat bobnaste, zanesljive. Avto opleta le na mokrem.
- oprema 8 Skopi merilniki, pač pa: 2 pepelnika, ročica za ročni plin, lučka v vzvratnem ogledalu.