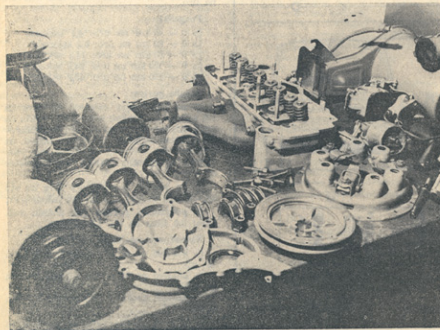


# FIČKO — 50000 KM PRI MEHANIKAH IN MERILCIH

dipl. ing. Peter Samaluk  
Vlado Smoie



Naši izvedenci so pri 50.000 kilometrih povsem razstavili motor zastava 750 — skamen ni ostal na kamnu. Pokazalo se je, da so siskrna nega in natančna popravila pri 10.000 prevoženih kilometrih in pri 30.000 pomagala, da je fičkov motor sedaj malodane boljši kot nov.

Prostor, ki ga zadnji čas posvečamo zastavi 750, je skoraj v sorazmerju s številom fičkov na naših cestah. Prav zato nam tudi ni žal strani, ki so namenjene sklepnim besedam našega supertesta.

Zadnjič smo zapisali, kaj vse smo preskusili na 50.000 kilometrov dolgem testu, v tabelah podrobno razčlenili vsa popravila in vzdrževanje, našli vse napake in izračunali, koliko stane — brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije — prevožen kilometer za zastavo 750.

Za konec so se fička lotili še merilci in mehaniki. Hoteli smo namreč ugotoviti, koliko se je supertestni avto postaral, se pravi, kakšne so sedaj njegove vozne sposobnosti in koliko so obrabljeni karoserija, podvozje in motor.

Najprej imajo besedo izvedenci, ki so tudi na koncu supertesta — tako kot so pri 10.000 in 30.000 kilometrih — pregledali drobneje zastave 750.

## Podvozje in karoserija

Fičko je šel na pregled, potem ko je avtorizirana delavnica že opravila servis

pri 50.000 kilometrih — tako da je popravila tudi napake, na katere so jo šoferji opozorili.

Na našem pregledu naj bi torej potiskali napake in ocenili, kako dolgo življenje je fičko še obetati po 50.000 kilometrih, ko je šestkrat šel iz rok v roke in smo ga največkrat podili, kolikor le zmogemo, pa pri vsem tem tudi zelo siskrno vzdrževali.

Avto smo povsem razstavili. In naj tako povemo, da nismo odkrili nobene večje napake.

Potem ko smo vozilo zapeljali na kanal, smo si temeljito ogledali podvozje. Preskusili smo obsežen prednjih in zadnjih koles. Zglobi nihalk, blažilnikov in listnate vzmeti so le malo obrabljeni. Ugotovili smo, da so blažilniki, ki smo nekateri med testom zamenjali, sedaj brezhibni.

Podvozje torej ni pretirano načeto, in če boste svojega fička vzdrževali tako skrbno, kot smo ga mi — seveda stroški za to niso majhni — lahko računate, da bo njegova življenjska doba zelo dolga.

Siskrno, čeprav seveda nismo spraskali pločevine, smo pregledali tudi karoserijo.

Lak je še dobro ohranjen, začetke rjaveja smo opazili le na robovih strehe pa pri robovih pokrova prižajnika in motorja. Rjavi tudi prednji del avtomobila, kjer so lak poškodovali udarci drobnega kamnena, potem pa ga je načela morská voda, ko smo potovali na otoke.

Sedeži, prevlečeni z umetnim usnjem, sicer niso udobni, izkazalo pa se je, da so zelo trepni. Tudi druge obloge v notranjosti fička niso poškodovane.

## Motor in menjalnik

Bolj natančno smo pregledali motor, ki smo ga povsem razstavili. Izkazalo se je, da so vsa popravila, ki smo jih opravili po temeljitih pregledih pri 10.000 in pri 30.000 kilometrih, odpravila otroške bolezni fičkovega motorja, tako da je motor pri 50.000 kilometrih kot nov.

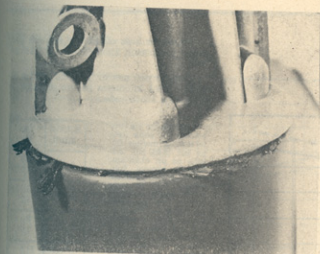
Ugotovili smo, da na ročični gredi ni nobenih raz. Ko smo pregledali glavne ležaje, smo izmerili, da je premer v dovoljenih mejah: 54,512 mm, dovoljena toleranca pa je 54,507 do 54,520.

Za ročično gredjo smo se lotili ojnje in batov. Tudi ležaji ojnje niso bili niti malo poškodovani, in premer čepa ojnjske ležaja je v dovoljenih mejah (izmerili smo 35,001 mm — dovoljena toleranca 34,988 do 35,008).

Tudi po natančnem pregledu dizama in zaganjača smo ugotovili, da bo treba zamenjati le ščetke.

Slabše so zdržala tesnila, ki ju bo treba zamenjati pri pokrovu prenosne verige in tudi pri ohišju vztrajnika.





Gumijasta tesnila je zob časa najbolj načel... Pri pregledu smo ugotovili, da bo potrebno zamenjati kar štiri tesnila — tudi tesnilo na sliki med čistilec olja in podstavkom.

Zob časa je zelo načel le verigo odmične gredi — pretegnila se je, pa smo jo zamenjali.

Gumijasta tesnila nasploh zdrže manj, kot si pričakovali. Tako je popustilo gumijasto tesnilo med nosilec in posodo oljnega čistilca, strgal se je tudi gumijasti usmerjevalnik zraka pri ventilatorju. Zamenjali smo ga.

Bolje so prestali preskušnjo uplinjač, črpalki za gorivo in vodo ter predvsem ventil, ki jih očitno še dolgo ne bo treba brustiti.

Po pregledu pri 30.000 kilometrih smo — tako se je izkazalo sedaj — odkrili vir težav s sinhronizacijo druge prestave. Ko smo namreč pred 20.000 kilometri zamenjali skrivljene vilice, sinhronizacija ni več nagajala, in ko smo sedaj razstavili mehanik, se je pokazalo, da so sinhronski obroči dobro ohranjeni, zobniki le malo obrabljeni in pretične vilice kot nove.

Tudi obloge sklopke in zavor so enakomerno in normalno obrabljene.

Po vsej tej hvali lahko zapišemo že dolgo znano resnico, ki jo izpričujejo izkušnje soferjev, da postane fičko odličen avto, potem ko so ga natančni mehaniki nekajkrat pregledali in popravili.

## Hitrost, pospeški, poraba

Se bolj kot pregled motorja so nas o tem prepuščale meritve, ki jih objavljamo na naslednjih straneh. Pokazalo se je namreč, da je naš fičko sv najboljših letih sedaj in ne pri 15.000 prevoženih kilometrih, kot smo pričakovali po izkušnjah z drugimi avtomobili. Ko smo namreč izmerili porabo, pospeške, prožnost in največjo hitrost pri 15.920 prevoženih kilometrih in rezultate objavili v »Avtu št. 23 septembra lani, smo bili prepričani, da bo pri 50.000 kilometrih slabši.

Pa se je pri končnih meritvah pri 49.930 prevoženih kilometrih pokazalo, da je zastava 750 sedaj hitrejša, res pa je tudi, da porabi več goriva. Za večjo hitrost so go-

tovo zaslužne tudi pasaste gume michelin namesto serijskih gum tigar, da o novih batnih obročkih, ki smo jih zamenjali pri 32.000 prevoženih kilometrih, in novem kolutu sklopke niti ne govorimo.

Da bi vam prihranili zamudne opravke in vam ne bo treba iskati lanske triindvajsete številke, smo h končnim meritvam zapisali se rezultate, ki so jih pokazale stoparice in naprava za meritev porabe goriva pri 15.920 kilometrih.

Prve in sedanje metre smo združili tudi v diagramih, kjer smo s polno črto zarisali rezultate pri 15.920 kilometrih, s črkanjo črto pa pri 49.930 kilometrih.

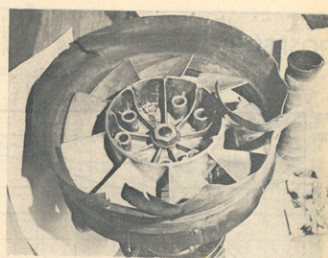
Največjo hitrost, prožnost in pospeške smo tudi tokrat merili na brniški pristajalni stezi, porabo goriva pa na cestah Maribor—Ptuj, Vrhnika—Borovnica—Brezovica, Ljubljana—Novo mesto, na vrhniškem klanecu in pri mestni vožnji v Ljubljani.

Pri merjenju pospeškov se nisimo ravnali po priporočilih tovarne, ampak smo iz nižje prestave pretaknili v višjo kasneje, kot priporočajo, da smo iztisnili iz motorja vso moč. Kdaj smo predstavljali, razberete iz krivulje pospeškov.

Mnogim se bo gotovo zdelo še bolj koristna krivulja, ki pripoveduje o porabi goriva. Naj še enkrat razložimo, da smo v krivulji porabe zarisali, koliko goriva porabi fičko na sto kilometrov, če v četrti prestavi enakomerno vozite po ravni cesti. Za dolga potovanja si boste lahko z njo pomagali najsmotnejše uskladiti gospodarnost in hitrost potovanja. Ker seveda pri nas ni avtomobilskih cest, smo zapisali povprečne porabe tudi za mestno vožnjo in za potovanje po zdelinskih cestah.

## Porota bralcev

Naj za konec ponovimo, kar smo opudarili že zadnjič. Poročilo o superestu fička velja brez zadržkov le za zastavo 750, ki smo jo vzli mi. Toda čeprav je dolo-



Motorju fička ne moremo očitati prevlekle obrabe pomembnejših delov. Pri 50.000 km pa je bilo nujno zamenjati gumijasti usmerjevalec zraka, ki se je pri ventilatorju strgal, kot kaže slika.

čen avto na videz povsem enak jeklenim bratom, je v resnici lahko mnogo boljši ali slabši od sebi enakih. O tem najbolj vedo tovarne same, ki morajo nekaterim avtomobilom v garanciji zamenjati poročilo delov, čeprav so izdelani v isti seriji kot drugi. Zato je mogoče resnično in dokončno sodbo o kakem avtomobilu povedati šele, ko k izkušnjam trajnostnega testa pristajemo še ugotovitve velikega števila voznikov, ki imajo fičke.

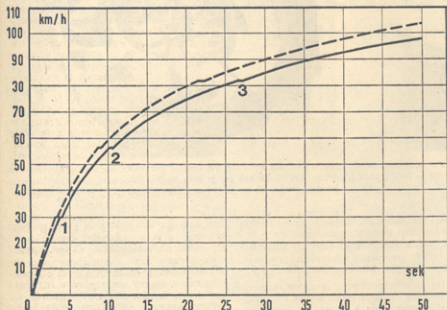
To nas je tudi vodilo, ko smo v tej številki »Avta« — v slovenski in srbohrvaški izdaji — razpisali anketo, ki nam nanjo, prosimo, kar najbolj skrbno odgovorite in pošljite.

Ta čas pa je fičko, ki se poslavja od našega uredništva, še vedno pri mehanikih, da bi mu obrnili vrata, ki se pri zastavi 750 še vedno odpirajo v nasprotju s predpisi o varnosti — se pravi proti smeri vožnje.

Radi bi dokazali, da zastavi 750 ni tako zamotano obrniti vrata, kot svoje kupca prepričuje »Črna zastava«, ki jo še vedno izdeluje s takšnimi vrati, kot so v nekaterih državah prepovedane.



## POSPEŠKI



Kilometer brez zaleta: 46,8 sekunde (pri 15.920 prevoženih kilometrih — 47,7 sekunde)

Zadnjih pet metrov je fičko vozil s hitrostjo 103,1 kilometra na uro. Podatek je povprečje štirih voženj.

V diagramu sta dve krivulji — polna črta je rezultat meritev fička pri 15.920 km, črtkana pa pri 49.930 km. Krivulja pomeni, koliko sekund potrebuje zastava 750, da brez zaleta doseže določeno hitrost. Gre za resnično hitrost — ne tlato, ki jo kaže merilnik. Pri preskusih se pri prestavljanju nismo ravnali po navodilih proizvajalca, ampak smo lakoristili vso moč in navor motorja. Iz prve v drugo prestavo smo preikali pri resnični hitrosti 30 kilometrov na uro, iz druge v tretjo pri 38 kilometrov na uro, iz tretje v četrto pa pri hitrosti 82 kilometrov na uro.

Hitrost km/h	Cas sek
0—30	3,6 3,3*
0—40	5,6 5,2*
0—50	8,0 7,6*
0—60	11,5 10,7*
6—70	17,1 15,1*
0—80	24,9 21,2*
0—90	39,4 32,6*

\* rezultat meritev pri 50.000 prevoženih kilometrih, nad njim rezultat pri 15.920 prevoženih kilometrih.

## PORABA

(pri 49.930 prevoženih km)

### Zunaj mesta:

▷ najmanj: 6,1 litra navadnega bencina na 100 km (pri 15.920 km — 5,8 litra). Na cesti Maribor—Ptuj, nikoli hitreje kot 90 kilometrov na uro (po merilniku hitrosti);

▷ nagla vožnja: 6,8 litra na 100 km (pri 15.920 km — 6,65 litra). Na cesti Vrhnika—Borovnica—Podpeč—Brezovica. Povprečna resnična hitrost je 55 km na uro;

▷ največ: 11,85 litra na 100 km (pri 15.920 km — 11,25 litra). Merjeno v vrhniški klanec s polnim plinom v strelju, povprečna (resnična) hitrost 66 km na uro, v fičko štiri osebe.

### Po mestu:

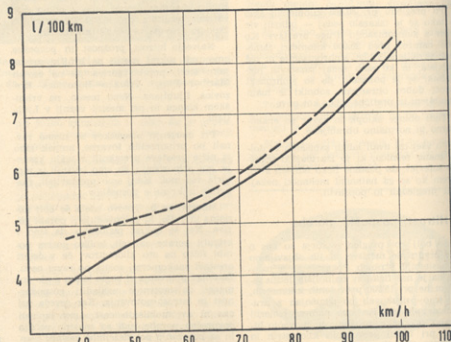
▷ najmanj: 8,63 litra navadnega bencina na 100 km (pri 15.920 km — 6,67 litra);

▷ največ: 10,95 litra na 100 km (pri 15.920 km — 10,8 litra).

### Po avtomobilski cesti:

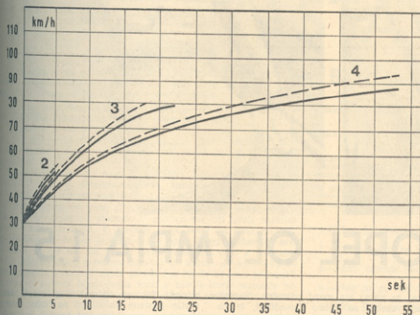
▷ najmanj: 6,3 litra na 100 km (pri 15.920 km — 6,2 litra). Povprečna (resnična) hitrost 68 km na uro;

▷ največ: 8,5 litra na 100 km (pri 15.920 kilometrov — 8,1 litra). Povprečna (resnična) hitrost 97 km na uro.



V grafikonu je polna črta rezultat meritev porabe pri 15.920 prevoženih kilometrih, črtkana pa pri 49.930 prevoženih kilometrih. Krivulji prikazujeta porabo goriva pri posameznih (resničnih) hitrostih v četrti prestavi. Meritve smo namenoma opravili na zelo prazni avtomobilski cesti in ne na letališču, ker sodimo, da je taka krivulja porabe goriva bolj realna. V fičko so bile štiri osebe.

## PROŽNOST



Kilometer z začetno hitrostjo 30 km na uro: 49,1 sekunde (pri 15.920 prevoženih km - 51,6 sekunde)

Ves čas smo vozili v »četrti«, pri letenem startu od konca pritisnili na plin. Povprečje štirih voženj.

V diagramu prikazujejo polne črte rezultate meritev, ki smo jih opravili, ko je fičko prevozil 15.920 km, črtane krivulje pa so rezultati meritve fička pri 50.000 prevoženih kilometrih. Krivulje prikazujejo, koliko sekund potrebuje fičko, da v drugi, tretji in četrti prestavi doseže določeno hitrost, če je pred začetkom pospeševanja že vozil z resnično hitrostjo 30 km na uro

Hitrost km/h	Čas (sek) v drugi	Čas (sek) v tretji	Čas (sek) v četrti
30-40	1,8 1,7*	2,5 2,4*	4,3 4,2*
30-50	4,4 4,3*	5,5 5,2*	8,8 8,6*
30-60	—	8,7 8,2*	14,4 13,5*
30-70	—	13,8 12,5*	21,8 19,9*
30-80	—	22,1 19,6*	35,0 30,6*
30-90	—	—	54,2 46,7*

## DNEVNIK TESTOV

Ne hvali dneva pred večerom! To bi lahko vedeli tudi mi, ko smo za to številko napovedali test saaba 96, že mesec dni pa napovedujemo test motornega čolna. Pa smo se spet enkrat učeli. Saab je bil pri nas le eno popoldne, potem pa smo ga vrnili zastopnikom oziroma servisu, da ga mehaniki spravijo v red. Avto je bil namreč pred tem na testu pri drugem časniku in si sprigralo okvaro na podvožju. To seveda ni nič posebnega, saj testov nihče ne dela v rokavicah. Ker pa je servis SAAB pri nas še v povojih in so šele te dni dobili popolno orodje in rezervne dele, smo morali naš test preložiti. Tako bo naš prihodnji test saaba po svoje tudi test servisa.

S krmnim motorjem penta si še vedno mešamo koktajle. Čoln, ki nam ga je za test pripravil Lihosov sprodajnik, je namreč nekdo od prizadevnih uslužbencev prodal. Zaradi vsega tega smo morali ta koledar testov nekoliko spreminiti, in na vrsto je prišla Renaultova »desetka«. Skozi dolge kolone smo se z R 10 prebili do Opatije in si ogledali dirke, preskusili smo ga v vožnji čez Vršič in se peljali celo v Zadnjico — pod Triglavom. Renaultova velika kolesa so se pridno vrtele na vožnji v klanec in po luknjastih gozdnih cestah.

Grešnik zastava 1300 nam zadnje čase ne nagaja, seveda pa moramo pri tem, ko to pravimo, trkati po lesu. Naš popotnik Drago Kralj je je namreč odpravil na pot v južno Dalmacijo in naprej v Črno goro, kar je kar dolgo potovanje, čeprav smo avto do Splita naložili na vlak. Najnovejša pridobitev železnice so namreč posebni vagoni, s katerimi bodo na morje in nazaj vozili avtomobile voznikov, ki so siti volana ali pa jih skrbi, da bi se jim na dolgi poti kaj pokvarilo.

S fičko pred slovesom ne delamo ravno lepo. Posadili smo ga na operacijsko mizo našega mehanika in ga razstavili na rafaktorje, da bi videli, kamor človeško oko ne seže vsak dan. Mnogo starostnih bolezni nismo odkrili — sicer pa o tem, kako je fičko odporen, berite v posebnem članku v tej številki. Ob slovesu bo uredništvo fička obdarilo z vrati, ki se bodo odpirala v pravo smer, in mojstri že vintajo orodje.

Audi 60, ki bo za supertest zamenjal fička, nas že čaka, urediti moramo le še formalnosti.

Saab 96 se seveda vrne k nam, in BMC 1300, ki smo ga prav tako omenili v prejšnji številki, čaka na carini.

Ko smo že pri carini: lepo so jo nam zagodili z novimi datjavami, tako da si bomo spet morali sposoditi računski stroj v našem računovodstvu. Računavanje novih cen avtomobilov »peše« bi bilo preveč dolgočasno — tudi s strojem bo.

## HITROST

Največja hitrost: 112 kilometrov na uro (ko je fičko prevozil 15.920 kilometrov, smo izmerili največjo hitrost 107,48 kilometra na uro)

Izmerili smo povprečno hitrost zadnjih 200 metrov po 3 kilometre dolgem zaletu. Zapisana hitrost je povprečje štirih voženj.

Največja hitrost, ki jo obeta proizvajalec, je 110 kilometrov na uro.

