



supertest

Ante Mahkota
Vlado Smole

PLAČILO ZVESTOBI 50 000 KM S FIČKOM

Dnevnik, ki je v žepu na fičkovih vratih prešal 333 dni, dolgo leto, je zaspehan le na plastičnih. Na štirinasedemdesetih straneh, kjer je šestnajst različnih voznikov — od »patriarha« s 300.000 prevoženimi kilometri do začetnika, ki se je v našem fičku navadil volana — zapisovalo poti in opombe, skoraj ni olnjih madežev. In tako se nam zde bell listi podoba zanesljivosti avtomobila — starejšega letnika.

Tudi v pisavah, ki jih zdajje pregledujemo, da bi potegnili črto pod trajnost zastave 750, je malo jeze. Ocene so iz meseca v mesec blagohotnejše. Prodajni referent, svesec star mladenič, je po enajstih mesecih voznje s fičkom takole spremljal svojo sodbo:

»To ni avto, to je fičko,« je zapisal lani 7. julija. In letos maja? »Tudi prihodnje bi s fičkom rad na dolgo pot, ne z zastavo 1300, saj v »mišku« vsaj vern, da bom zanesljivo prišel na cilj — in se tudi vrnil.«

Konec čustev! Saj bi nas kmalu zapeljalo — ko smo se fička v uredništvu že malo navadili in ko nam ga je kar žal, da gre na boben — da bi zastavi 750 napisali nekrológ — o mrtvih samo dobro...

Zapisi bomo dobro in slabo. Kot smo že velikokrat. O fičku smo poročali v »akademski« supertesta, objavili smo natančne meritve porabe goriva, pospeškov, hitrosti in prožnosti (v »Avto« 23/67), primerjali smo, kako se »750« drži ceste s serijskimi gumami tigar in s pasastiimi pnevmatikami michelin X (»Avto« 11/68) ter na zaledenem blejskem jeze-

ru ugotovili, koliko boljše so pozimi ježevke od navadnih gum (»Avto« 4/68). Izvedenci so fička »razdrila« pri deset, dvajset in petdeset tisoč kilometrov. Tako se ne hvalimo, da bomo s tem končnim poročilom o preskusu trajnosti in s podrobnimi meritvami, ki jih bomo zapisali v prihodnji številki (kako popustiti moč motorja in kako se poveča poraba, ko je fičko v najboljih letih — meritve pri 15.920 kilometrih — in ko ostari — meritve pri 50.000 prevoženih kilometrih), pridobili sodbo, ki je bolj zanesljive še ni noben jugoslovanski časnik.

Supertest, preskus trajnosti 50.000 kilometrov dolega življenja nekoga avtomobila, naj bi bil poročilo o zanesljivosti in obrabi enega primerka svoje vrste — pri vsakdanji rabi. Seveda velja to poročilo le s pridržkom, da je določen avto, čeprav povsem enak jeklenim bratom, lahko mnogo boljši ali slabši od sebi enakih. Resnično in dokončno sodbo bomo lahko povedali šele, ko bomo k izkušnjam našega trajnostnega testa pristeli še ugotovitve ankete, ki jo bomo razpisali med dolgoletnimi lastniki fičkov.

Zadovoljstvo na kredit

Preskus trajnosti po svetu niso novost. Pri nas se ga doslej ni lotili še noben časnik. Še en omen, da je naš avtomobilizem v plenicah.

Ko smo se odločili za supertesta, ni bilo nobenega dvoma, da bo prvi avto, ki se ga bomo lotili, popularna zastava 750. V Jugoslaviji je fičko množično vozilo, saj je najcenejše, dobi se za dinarje —

tudi na kredit. Fičko je tako celo bolj priljubljen, kot zastavi.

Večini naših voznikov je prvi avto fičko, pa drugi tudi... In ni pravega upanja, da bo kmalu na voljo sodobnejši avto za tako majhen denar. Sicer pa je fiat 600 D (še bolj mali fiat 500) — tudi v državah, kjer imajo avtomobilisti več denarja in je izbira avtomobilov bogatejša — še vedno idealen avto za mesto. Tudi pri nas se ga mnogi današnji lastniki večjih avtomobilov z veseljem spominjajo, ko iščejo parkirni prostor, ko plačujejo zavarovalnino in davke, kadar kupujejo rezervne dele za uvoženi avtomobili.

Tako se nam zdi, da pišemo ta test predvsem kupcem fičkov v prihodnosti — bolj svetli, pravijo — ki si jih kragujevška tovarna »Crvena zastava« že v prihodnjem letu obeta kar 80.000. In njim naj povemo, da se bomo potrudili zapisati, kaj dobe (in izgube), ko ga kupijo. To nam ne bo težko, saj smo z zastavo 750 živeli enajst mesecev — le malokrat je šlo za posebne preskuse vožnje in največkrat za vsakdanjo rabo, le nekoliko bolj pregnano — in domišljamo si, da smo po pravici lahko sodniki fičkove osebnosti.

Avtomobila se navadite, če ne vozite nobenega drugega, ne pomanjkljivosti ne odlika vas ne vzmirjajo več. Pri nas je bilo drugače. Vozniki, ki so se veliko vozili s fičkom, so se neprestano menjavali tudi za volani drugih avtomobilov. Tako so slabe in dobre lastnosti občutili bolj razločno, saj so jih doživljali vedno novo.

Enajst mesecev, kar je bil fičko pri

nas, ga nisimo vozili le poleg zastave 1900, ki je ta čas tudi na preskusu trajnosti, ampak smo iz 97506 presedali tudi v malo-dane trideset testnih avtomobilov — različno dragih in različno uglednih.

Tablica preskušanj nas je ukazovala, da je fička ostal na vseh poteh tostran meje. Jugoslavija je dovolj velika, da smo ga skusili na najslabšem makadamu in na avtomobilski cesti, na potovanju in pri kratkih iskocih, pri vožnji po mestu in na letalski ploščadi. Vozili smo ga dolgo vroče poletje, vlažno jesen in ledeno zimo. Mladenci tega uredništva so šli z njim tudi po teloh. Nihče si ni poškodoval hrbtnice.

Kljubovanje monopolista

Ko smo fičko dobili za trajnostni test, le desetletje ni bil več novost. Za poldrugi milijon dobita šestopet kilogramov mrvice teže, ki vzame cesti 3.295 metra dolžine in 1.378 višine. Mali avto.

In nihče nas ne bo tožil, če pravimo, da so inženirji zavestno poudarili podobo malega avtomobila. Fičko na videz ni ugleden, pa vendar prijeten za oko, in prostor se nam zdi dobro izkoriščen.

Samo dvoje vrat ima, pa je celo na zadnjo ozko klop dokaj udoben prístup. Prednja sedeža — vsi so obloženi v umetno usnje — se zdita priključna, pa sta pri dolgi vožnji udobnejša, kot je pričakovalo oko. Vzemte je trdo, toda če je cesta asfaltna, če ni preglobokih lukenj, je vožnja dovolj udobna — za dve osebi. Za daj je dovolj prostora le za sdrage sorodnike.

Kljub vsej skromnosti se nam fičko ni zdel spartanec, ker smo ga s doživljajle z voznikovega sedeža. Le v vročini smo občutili, koliko je vredno zračenje brez prepaha v dražjih avtomobilih.

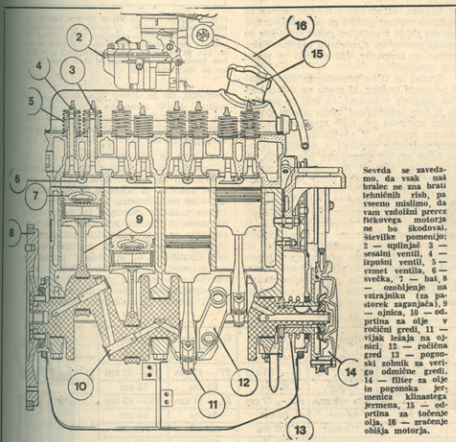
Karoserije ne bomo opisovali. Je samonosna. Pločevina po morskii kopeli na trajektu — naš fičko se je brez garaže pretutili skozi zimo — rjavi po sivih. Lastnikom svetujemo skrbno nego in nikar naj ne skoparijo z premazi.

Rojen pred trinajstimi leti ima avto dovolj velika okna, voznik dobro vidi naprej in nazaj, staroština sta le opornika vetrne šipe, ki šoferju zapirata pogled v ovinkih. Prtljažnik je sprejad in za naslonilom klopi, vse skupaj je zelo majhno, kar dokazujejo naše meritve z žogami; v fičkov prtljažnik smo spravili le pet nogometnih žog, v spačkovega, na primer, petkrat več. Veliko prtljage gre v fičko le, če sta v avtu samo dva, prevrnete zadnji naslonjač naprej in podobno kot v folkswagovem hrošču nastane brezno za prtljago s 700 litri prostornine. (O prostornosti in velikosti prtljažnika več v primerjalni tabeli).

Arhaična se nam zdita pri fičkovi karoseriji le pokrov prtljažnika, ki se odpira v smeri vožnje, in seveda vrata, ki se odpirajo v nasprotju z normami za varni avto leta 1967.

Neredko se namreč zgodi, da drugo kolenno ključavnice na prtljažniku popusti, pokrov začne plahutati in če se voznik še vedno ne zmeni, mu lahko celo udari nazaj v vetro šipo.

Leta 1965 je velika italijanska tovarna Fiat zaprla vrata svojemu fiatu 600 D,



Seveda se zavedamo, da vsak naš bralec ne zna brati tehničnih risb, pa vseeno mislimo, da vam vzdolžni prerez fičkovega motorja ne bo škodoval. Številke pomenijo: 3 — uplinjač, 4 — sesalni ventil, 5 — izpušni ventil, 6 — vzmet ventila, 7 — bat, 8 — ozobljenje na vtrajalniku (za pastorek zaganjača), 9 — ojnica, 10 — odprtina za olje v ročični gredi, 11 — vijak lesaja na ojnici, 12 — ročična gred, 13 — pogonski zobnik na vertikalni odmični gredi, 14 — filter za olje in pogonska jermena, 15 — odprtina za točenje olja, 16 — zračenje obilja motorja.

TOVARNA IN NJEN AVTO

Italijanski koncern Fiat je že leta 1936 začel izdelovati mali avto fiat 500, vsi so mu dejali topolino, s štiri valjnimi motorjem. To je tudi prednik današnjega fička. Dvo sedežni topolino so izdelovali do leta 1948, leta 1949 pa so ga razvili v kombi fiat 500 C. Do leta 1955 je »500 C« prihajal s tekočih trakov v Torinu. Takrat so ga nehalo izdelovati, ker se je rodil novi fiat 600. »600« je takrat veljal za senzacionalen avto, tako napreden je bil. Iz leta v leto so ga izpopolnjevali.

Leta 1955 so se začeli pripravljati za proizvodnjo fičkov tudi v tovarni »Crvena zastava« v Kragujevcu, ki je danes stara sto petnajst let. Pred svetom so izdelovali topove, dokler se leta 1953 devet desetih zaposlenih ni odpovedalo delu osebnega dohodka, da bi z njihovimi plačami začeli proizvodnjo avtomobilov. 6. julija 1962 je takratni predsednik zveznega izvršnega sveta Aleksander Ranković odprl tovarno avtomobilov, ki je stala petnajst milijard starih dinarjev. Prvo leto so v »Zastavi« izdelali 55 fičkov, 4. marca 1966 pa je iz tovarne prišel stotisoč fičko — takrat že s 750-kubičnim motorjem.

Zastava fička ne razvija. Letos so ga izpopolnili le tako, da mu so sneli nekatere okrasne letve. Drugače v Italiji, kjer so že leta 1960 izdelali milijonti fiat 600. Istega leta so začeli tudi izdelovati fiat 600 D z močnejšim motorjem 767 kubikov, medtem ko je prejšnji fičko pogajal motor z gibno prostornino 633 kubikov. Maja 1964 so v Italiji začeli izdelovati fičke z obrnjenimi vrati. Prej nekoliko močnejši motor s 25 KM so zaradi večje trajnostj zadržali na 23 KM — tak motor ima tudi naša zastava 750. Junija 1965 so izdelali dvomilijonti fiat 600, pred tem pa so mu že aprila povečali posodo za gorivo na 32 litrov.

Prvi jugoslovanski fičko z obrnjenimi vrati bo naš, saj mu jih bomo dali obrniti v Ljubljani.

Lani so v Kragujevcu izdelali 37.317 vozil, za leto 1972 pa predvidevajo letno proizvodnjo 90.000 fičkov. Pri proizvodnji zastave 750 sodeluje 71 jugoslovanskih kooperantov.

naša licenčna zastava 750 jih ima po starim, in na letošnjem beograskem salonu so približ, da jih bo še tudi imela. Na začetku, ko se fička še nismo navedli, smo sami slišali, kako nevarna so takšna vrata. Čeprav imajo vrata pri vozniku varnostno ključavnico, ta ni dovolj zanesljiva, pa so se nam vrata na začetku med vožnjo nekajkrat odprla in z vsoto silo udarila nazaj po blatniku, saj je popustil gumijasti jermen, ki naj bi ublažil udarec. Se sreča, da na vratih, kjer udarjajo na zadnji blatnik, ni ostrega roba, pa se pri udarcu pločevina ne poškoduje. Kaj bi bilo, če bi se fičko takole neprostovoljno znašlo, kadar se sreča z drugimi avtomobili?

Kako zelo se tovarna iz Kragujevca zaveda, da je na našem tržišču brez tekme, in se lahko smeje vsaki kritiki v brk, dokazuje tudi pokrov motorja, na katerem se vedno »po italijansko« prešajo prostor za registrsko tablico. Na pokrovu je tako pripravljeno za kvadratno italijansko tablico, pri nas pa imamo pravokotne.

O karoseriji naj zapišemo le še omenjati — žarometi so odlični.

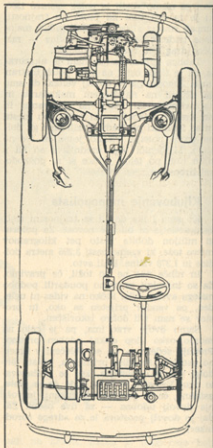
Površni tovarniški matičarji

Naš testni avto je bil prav naveden slonokoščni fičko, ki smo ga prevzeli, ko mu je bilo na števcu sedemindesetdeset kilometrov — na oknu pa napis za teste. Posebne opreme si nismo privoščili, razen zunanjšega vzvratnega ogledala ter dvoljnih boljših gum — pozimi savskih jezevk, letošnje pomladi pa pasastih gum michelin X.

Vozniki, ki so bili s fičkom največ na poti, so večkrat prosili za preobleke iz blaga, saj jih je v zadnjico grizel volk, ker so sedeli previečeni z umetnim usnjem. Uredništvo je skoparilo, češ cenejši je puder kot tapetnik.

Komaj so fička prevzeli, že smo opazili nekatere napake, ki gredo na račun končne kontrole v tovarni, še bolj pa servisa, ki bi mu proizvajalec lahko ukazal popolnejšo kontrolo pri tako imenovanem »ničelnem servisu«. V »Avtu 21. julija 1967, smo podrobno poročali o napakah novega fička pri 700 prevoženih kilometrih, ko smo zlobno zapisali, da smo že pri prvem servisu spoznali, kako huje je šele drugim lastnikom fičkov, če so na servisu še tako ravnali z nami, ko so vedeli, da gre njihova malomarnost po najbližji poti v tiskarno. Naj ponovimo: puščalo je tesnilo med motorjem in menjalnikom, pokrvaril se je levi blažnik, slabo je bil nastavljen vžig, filter za zrak je bil neočistjen, pritegnili niso vijakov koles, nastavitel koloketa je bila potrebna popravka.

Natančno nastavljen previsa in stekanje koles je pri majhnem avtu še posebej po-



Čeprav rajno pred 13 leti je fičkova podvožje še vedno dovolj sodobno, če seveda ne dvomimo o modernosti zasnovane z motorjem zadaj. Zadnji kolesi sta na posebnih nihalkah — fičkova prema je, kot je je tovarna Volkswagenwerk privoščila šele hrošča 1500 avtomatik — obesi prednjih koles na za preprežite.

membrno, da se dobro drži ceste. Če bi namreč sodili samo po medosni razdalji, po višini težišča in po koloketu, bi sklepali, da bo fičko v vsakem ovinku na robu jarka. Pa ni.

Če smo že tolikokrat ponovili, da je lega avtomobila na cesti skrita v njegovem zadku, naj še enkrat. Kakor je fičko preprost avto in je njegova oprema skromna — ne na armaturni plošči, kjer so kontrolne luči za bleščeče in nezasečene žaromete, utripalka, kontrolna lučka temperature vode in dinama, lučka za pritisek olja, merilnik goriva ter merilnik in števec kilometrov — je zadnja prema na sproschejevi ravni. Zadnji kolesi namreč nista na nihalni premi kot pri mnogih dražjih avtih, kjer je motor nameščen zadaj, ampak na posebnih nihalkah, ki

	Zastava 750	Austin mini	Fiat 850	NSU prinč 4	Renault 4	Simca 1000	Volkswagen 1200	Citroen 2 CV
A	39 — 54 cm	38 — 47 cm	36 — 50 cm	39 — 55 cm	35 — 47 cm	55 — 50 cm	37 — 47 cm	31 — 43 cm
B	89 cm	86 cm	89 cm	88 cm	85 cm	86 cm	92 cm	88 cm
C	58 — 70 cm	62 — 71 cm	56 — 70 cm	57 — 74 cm	67 — 79 cm	62 — 77 cm	61 — 71 cm	70 — 82 cm
D	86 cm	83 cm	81 cm	82 cm	86 cm	82 cm	84 cm	84 cm
E	114 cm	137 cm	123 cm	130 cm	130 cm	126 cm	120 cm	113 cm
F	123 cm	131 cm	122 cm	123 cm	126 cm	123 cm	120 cm	117 cm



NAŠE MERITVE

(tesni avto je prevozil 50.000 km, merilo smo pri 15.920 prevoženih kilometrih)

Največja hitrost: 107,48 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2,6 km, povprečje štirih meritve)

Največja hitrost, ki jo obeta proizvajalec: 110 km na uro

Kilometer brez zaleta: 47,7 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 99,4 km na uro (povprečje štirih voženj)

Probnost: (kilometer za začetno hitrostjo 30 km na uro v četrti prestavi 51,6 sekunde

Probnost v tretji prestavi:

- ▷ 30 do 40 km na uro: 2,5 sekunde
- ▷ 30 do 50 km na uro: 5,5 sekunde
- ▷ 30 do 60 km na uro: 8,7 sekunde
- ▷ 30 do 70 km na uro: 13,8 sekunde
- ▷ 30 do 80 km na uro: 22,1 sekunde

Probnost v četrti prestavi:

- ▷ 30 do 40 km na uro: 4,3 sekunde
- ▷ 30 do 50 km na uro: 8,8 sekunde
- ▷ 30 do 60 km na uro: 14,4 sekunde
- ▷ 30 do 70 km na uro: 21,8 sekunde
- ▷ 30 do 80 km na uro: 35,0 sekunde
- ▷ 30 do 90 km na uro: 54,2 sekunde

Pospeski:

- ▷ 0 do 30 km na uro: 3,6 sekunde
- ▷ 0 do 40 km na uro: 5,6 sekunde
- ▷ 0 do 50 km na uro: 8,0 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 11,5 sekunde
- ▷ 0 do 70 km na uro: 17,1 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 24,9 sekunde
- ▷ 0 do 90 km na uro: 39,4 sekunde

Poraba goriva:

▷ **znaj mesta:** najmanj 5,8 litra navadnega bencina na 100 km; (nikoli hitreje kot 90 km na uro); nagla vožnja: 6,65 litra na 100 km (povprečna hitrost 55 km na uro); največ 11,25 litra na 100 km (v vrhniški klanec s polnim plinom v drugi in tretji prestavi).

▷ **po mestu:** najmanj 6,67 litra na 100 km (povprečna hitrost 68 km na uro), največ 8,1 litra na 100 km (povprečna hitrost 97 km na uro)

▷ **povprečna poraba pri vseh vožnjah (50.000 km):** 7,25 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrost 33,3
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 52,0
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 70,5
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 91,1
- ▷ kazalec na 110 — res. hitrost 99,0

Zaviranje:

- ▷ 40 km/h — zavorna razdalja 8,0 m
- ▷ 60 km/h — zavorna razdalja 17,2 m
- ▷ 80 km/h — zavorna razdalja 35,4 m
- ▷ 100 km/h — zavorna razdalja 55,0 m

jančita, da se v neobteženem avtomobilu kolosi ne postavita preveč na »Ov. Takšna zadržanja prema pomaga fičku, da se izkaže tudi na spolzki cesti in v snegu — še posebej, če je obut v primerne gume.

Pri obсах prednjih koles je tovarna bolj varčevala, vendar za majhen avto ne preveč. Namesto spodnjih prečnih nihalk ima fičko kar prečno listnato vzmet, vendar je mogoče in natančno voditi avto. Še posebno pri vožnji v mestu se izkaže kot okreten vozilek, volan je neposreden pa še vedno dovolj lahak.

Najhujši fičkov sovražnik se zdi bočni veter. Kadar je namreč v avtu samo voznik, močni sunki burje fičko neusmiljeno spodnasajo zadek.

Je pa fičko treba manj odvezemati volan kot večini avtomobilov, ki imajo motor zadaj. Če fičko že poleta zadnji del, ga na suhi cesti z volanom ni težko ujeti — teša na spolzki ali na snegu, pa še v najslabšem in tako hudo kot v nekaterih precej dražjih avtomobilih.

Z jezevkami je bil fičko avto, ki smo ga med vsemi najraje vzeli na zasneženo pot v hribe.

Prestave za sopotnico

Tako kot je lahkoten volan, prestavna ročica ni. Deset tisoč kilometrov nam je nagajala druga prestava, preden je naš mehanik — ne servisi — odkril, da so krive zavite vilice v menjalniku. Prva ni sinhronizirana, in zdi se nam, da bi lahko razpisali posebno nagrado za voznika, ki z vmesnim plinom pri hitrosti 20 kilometrov prestavi iz druge v prvo, ne da bi strahotno zaskrta. Še sreča, da je vzvratna prestava zra četrtos, in tako voznik, kadar prestavi, butne v koleno sopotnice — ne sebe. Ker sedež ne gre dovolj daleč nazaj, dolgonogi vozniki prestavljajo bolj med nogami kot ob njih.

Tudi pedal sklopke je trd, in dolgo smo se jezili, ker je cvilil. Zavorni pedal je bolj lahkoten — sploh so zavore (čeprav bobnaste) fičkova odlika.

K drobnim težavam na račun udobja v fičko naj pristojejo pepelnik, ki je predaleč od voznika, majhno posodo za gorivo, v kateri je komaj dovolj goriva za 400 km dolgo vožnjo, brizgalko, ki se rada zamaši, senčnike, ki po nekaj tisoč kilometrih prazdi omahnejo in zastirajo pogled, ter vzvratno ogledalo, ki vnese v strop.

Največji očitek udobnosti fička je zračenje. Zrak pride v avto le, če odprete okna. V soparnem vremenu se zelo rada zarosita zadnja šipa, in nazaj vedno vidite slabo, kadar v avtu dihaš štiri osebe.

Grejte je boljše od zračenja, in če si pozimi kupite oedejo za hladilnik, je v fičko dovolj toplo.

Udobje prizadene tudi hrup — pa ne samo motorjev. Zadač nameščeni motor namreč ni preveč glasen, bolj motijo neznani črčki, ki vsakih sto kilometrov ropotajo neke drugje — danes v vratih, jutri pod armaturno ploščo, pojutrišnjem v sedežih.

Fičko se nam zdi dovolj udoben avto le, če se peljeta samo dva. Odrasli imajo

na zadnji klopi pre malo prostora za kolena, in tudi če so zadaj otroci, je za prljajo komaj dovolj prostora.

Dobra lega na cesti gre v precejšnji meri na račun udobja. Vzemte je precej trdo, in potniki obutjito trde udarce. Poznamo avtomobile, ki so komaj težji od fička — na primer renault 8, ki prazen tehta 760 kg — pa brez primere boljše spohtirajo luknje na cesti. So pa seveda mnogo dražji od fička.

V fičko se seveda tudi jezi vsakdo, — in jeza ni udobje — ki pozabi, da se vozi z majhnim avtom. Fičko namreč neusmiljeno zmanjka moči, če so v avtomobilu štirje. Takrat je treba pozabiti, da ga poganja razmeroma živahen motor, ki ima na dolgih vožnjah prijeten sonoren glas — če ne pretiravate z vrtljaji.

Samovšečne konjske moči

S tem seveda ne mislimo, da morate voziti fičko kot volkswagen. Moč majhne motorja je v vrtljajih, in zastava 750 doseže svojih 23 KM pri 4.500 vrtljajih v minuti — če si želite boljših pospeškov, volja pogonni motor, da se bo vrtel tudi tisočkrat hitreje v minuti.

Fičkov motor je danes posebnost. Tovarna fiat je skupaj z licenčnim »21. ma-

IZID IV. NAGRADNEGA ŽREBANJA V AVTOELEKTRO TOLMIN

Pred kratkim so v naši znani tovarni v Tolminu izvedli IV. nagradno žrebanje na račun vrhne embalaže svečk AET, ki je lani prejela Jugoslovskega Oskarja za embalažo. Avtomobilski radijski prejemnik so tokrat prejeli:

JELEN Franc, Agroobnova, Ljubljana, Ulica padlih borcev

NARDANI Alojz, Skofja Loka, Novi svet 12
POZEK Ciril, Adlešiči, Podbrežje B

Naročilnico za 100,00 Ndin pa so prejeli:

MAGISTER Ivanka, Radovljica, Poljska pot 2
CAJNKAR Ines, Vuzenica 167

Popularnost svečk AET je vsa motorna vozila, ki jih ta ugledna slovenska tovarna izdeluje, je vse večja, kakor tudi zanimanje za nagradno žrebanje. Njihova kakovost s tako okusno in praktično embalažo prepruče slahernega voznika o koristnosti za vozilo teh svečk, ki danes opravljene konkurirajo tudi najbolj znanim svetovnim proizvajalcem svečk.

Jem» iz Rakovice edina, ki v tem prostorskim razredu še izdeluje štirivaljni motor z vodnim hlajenjem. Valji so postavljeni v smeri vožnje, ročica gred le v treh ležajih, kar pa ni tako brdo, saj motor ni pretirano navit — dokaz tega je 23 KM (DIN) iz 767 kubicov.

(Naj pojasnimo, da imamo v mislih konjste moči po normah DIN, ki so tudi v Jugoslaviji najbolj v rabi, in da velja podatek, ki ga navaja »Crvena zastava«, namreč 29 KM, po italijanskih normah CUNA. Ne moremo prav razumeti, zakaj se je treba pri dobrem avtomobilu kriti s Cuminim perjem).

23 KM iz 0,767 litra pomeni specifično moč 30 KM na liter — podatek pripoveduje o obremenitvi motorja, ki je razmeroma majhna. V povprečju je danes v navadi večja specifična moč, motorji drugih malih avtomobilov so zvečine bolj obremenjeni.

To je tudi osnova zanesljivosti fičkovega motorja. Nikoli nas ni pustil na cedlu. Edinokrat smo se morali zaradi okvare na motorju ustaviti, ko se je utrgal klinasti jermen. Popravilo je trajalo pet minut.

Majhna specifična obremenitev motorja tudi dovoljuje, da lahko s fičkom dolge ure drvite z največjo hitrostjo, ki jo zmore. Če pretiravate, posledicam sicer ne uide, kot jim ni naš novinar, ki je spložili opeko na plin, ko je podil iz Ljubljane v Tabanovac in nazaj. Izkušilnik: povprečna hitrost 90 km na uro in novi blatni obročki.

Fičkov motor nam je bil v veselje zaradi zadovoljive moči in izredne skromnosti. Moči še posebej do hitrosti 100 km na

uro, če sta bila v avtu samo dva, skromnosti pa vedno. (O meritvah pospeškov, hitrosti in prožnosti motorja smo že poročali v »Avtu« 23/67, najvidnejše smo danes ponovili, prihodnjč bomo izprnejši, ko bomo primerjali, koliko fičko po 50 tisoč kilometrih izgubi moči. Nevejerni Tomaži so nekajkrat ukazali na novo preučnati povprečno porabo in šele pri koncu testa so bili zadovoljni, ko je postal izrabljen motor bolj ježen in se je povprečna poraba končno povzpela čez sedem litrov na sto prevoženih kilometrov.

Posebna odlika — motor zanesljivo vžiga tudi v najhujšem mrazu.

Malenkosti za slabo voljo

Ceprav se zavedamo, da je mogoče o povprečni zanesljivosti katerega voznika sklepati le po nekaj tisoč primerkih, sodimo, da je dnevnik naših testnih voženj precej natančno ogledalo, koliko se na fička lahko zanese.

Nobenemu našemu vozniku se fičko ni »smililo«, in tako lahko po naših 50.000 kilometrih sklepate o zanesljivosti fička, kot bi ga v imeli 100.000 kilometrov.

V tabeli napak lahko preberete vse, kar smo slabega opazili. Spoznali boste, da gre največkrat za malenkosti. Ko bi bili Zastavini servisi nekoliko boljše, smo prepričani, da napak ne bi bilo toliko, kot jih je.

Ta čas so ob naši zastavi 750 spet izvezbani mehaniki, izvedenci in inženirji, razdri so motor in vzele pod lupo tudi druge dele avtomobila, da bi ugotovili, koliko se je obrabil. O tem bomo poročali.

Toda že danes na menjalniku 50.000 km je očitno, da je fičko vzdržljiv avto in da bo, na primer, seznam napak pri zastavi 1300 precej daljši in predvsem dražji.

Najbolj pogoste napake so bile: vetrna šipa je vedno na novo puščala vodo, deset tisoč kilometrov je nagajala druga prestava, žarnice so preveč rade pregorele, tovarna, ki izdeluje tesnila za izpuh, še ne bo kmalu ostala brez dela, hladilnik je puščal, voda je prevečkrat zahludila, blažilniki zdrže le 25.000 km.

Seveda tudi drobne napake pripomorejo, da voznik ne zaupa več svojemu avtomobilu, in v fičko se nam zdi tudi prav, da se ne počuti preveč varnega, zakaj pri tako imenovani »pasivni varnostie se fičko najbolj pozna, da je avto star trinaest let. Počlovevina je tenka, karoserija zato slabo prenese udarce, avto razmeroma hitro vozi, pred voznikom pa je le malo počlovevine — da o posodi za gorivo, ki je na udaru, niti ne govorimo.

Smrtni sedež je še posebno smrten prav v fičko, saj se prednja sedeža ne zaskočita, in ob udarcu sopotnika vrže v vetro no šipo. Varnost zmanjšujejo tudi vrata, ki se odpirajo proti vetru. Armaturna plošča ni oblažnjena, os volana toga, štčitniki trdi, vzvratno ogledalo pri trčenju ne odleti.

Fičko je in ostane poceni avto.

Greenki računi

Kakor je dolg okvir o napakah, je dolg tudi seznam vzdrževanja in popravil. Na srečo za lastnike fičkov številke niso pretirano visoke. V seznamu so zapisani vsi stroški — tudi stroški rednih servisov — le cene novih gum in olja niso zapisali, goriva seveda tudi ne.

NAPAKE

- 712 km Tesnilo vetrne šipe pušča
- 925 km Tesnilo pri vztrajniku pušča, pušča tudi zadnji levi blažilnik
- 2.745 km Vetrna šipa še pušča
- 3.976 km Tovarniška napaka na zračnici zadnjega levega kolesa
- 4.298 km Kartar pušča olje
- 4.500 km Zatikata se prestavna ročica in volan, pokvarjen gumb trobje
- 4.967 km Pregorela žarnica za osvetlitev tablice
- 8.750 km Počil nosilec kondenzatorja na dinamom, razbil plastični ventilator
- 8.790 km »Melje« ležaj zadnjega desnega kolesa
- 9.468 km Pregorela žarnica v merilniku
- 9.987 km Prežgano tesnilo izpušne cevi
- 10.010 km Pušča tesnilo pod uplinjačem, počil rotor razdelilnika, pregorele »platine«, osmojen kolektor, pri tesnilih menjalnik pušča olje
- 11.590 km Zaganjač ne deluje
- 12.150 km Strgala se je pregibna os merilnika hitrosti (fičko na nujni službeni vožnji prevozil še približno 600 km)
- 12.235 km Teško pretakniti v drugo, pregorelo tesnilo izpušne cevi
- 12.287 km Zaganjač se zatika, stikalo luči v vratih ne deluje
- 16.270 km Ponovno strgana os merilnika hitrosti (brez števca prevozil približno 1600 km)
- 17.004 km Teško pretakniti v drugo
- 17.050 km Kurjava ne zadovoljuje

- 17.145 km Zavorni pedal se je odvil
- 17.365 km Pregorela žarnica v kabini
- 17.684 km Pregorelo tesnilo izpuha
- 19.359 km Prestavna ročica se med vožnjo močno trese
- 19.472 km Neenakomeren vžig, motor cuka
- 19.954 km Odpravalo stikalo utripalk
- 22.045 km Prestavljanje v drugo še vedno težko
- 22.824 km Pregorelo tesnilo izpuha
- 23.476 km Kartar pušča
- 24.815 km Pregorela žarnica levega žarometa in tesnilo izpuha
- 24.986 km Počila vrečka brizgalke
- 29.265 km Pregorelo tesnilo glave motorja in izpuha. Počila dva batna obročka
- 29.659 km Ropota veriga odmične gredi, težko pretakanje v drugo, zadnja blažilnika točeta
- 32.386 km Pregorela zadnja desna pozicijska luč, pedal za plin se zatika
- 35.415 km Pregorela žarnica levega žarometa
- 37.584 km Hladilnik pušča
- 38.583 km leva utripalka ne ugasne
- 38.970 km Motor cuka
- 39.580 km Točča prednji levi blatnik
- 39.764 km Ležaj zadnjega desnega kolesa »melje«
- 39.850 km Zavore slabo prijemljejo
- 41.064 km Strgal se je klinasti jermen
- 41.580 km Pokrov prtijažnika slabo tesni
- 42.345 km Pregorela žarnica levega žarometa, hladilnik še vedno pušča
- 44.967 km Zadnja blažilnika zelo točeta, leva utripalka ne ugasne
- 45.270 km Prednji kolesi opletata
- 46.684 km Sol prežrla kabel leve utripalka

VZDRŽEVANJE IN POPRAVILA

897 km	Redni servisni pregled, menjava olja in tesnjenje vetrne šipe	brezplačno
950 km	Zamenjano tesnilo ob vztrajniku in zadnji levi blažilnik	brezplačno
2.926 km	Redni servisni pregled, menjava olja in tesnjenje vetrne šipe	brezplačno
3.976 km	Nova zračnica zadnjega levega kolesa	27,00 din
5.187 km	Redni servisni pregled, menjava olja, popravilo pretičnega vzvoda in popravilo volana	83,59 din
8.750 km	Nov kondenzator na dinam in nov kovinski ventilator	brezplačno
8.867 km	Novi ležaji in pesto pri zadnjem desnem kolesu	brezplačno
9.494 km	Nova žarnica v merilniku	3,00 din
9.920 km	Redni servisni pregled, menjava olja, popravilo volana in zatesnitev vetrne šipe	97,25 din
10.010 km	Novo: rotor, tesnilo pod uplinjačem, platine; tesnilo izpušne cevi; popravilo luči za tablico	243,50 din
11.590 km	Nov pastorek zaganjač	118,68 din
12.150 km	Nova pregibna os merilnika hitrosti	24,20 din
12.380 km	Redni servisni pregled, menjava olja, novo: sinhronski obroči druge prestave, tesnilo izpušne cevi, stikalo zaganjača; popravilo luči v kabini	73,16 din
15.080 km	Redni servisni pregled in menjava olja	64,27 din
16.270 km	Nova pregibna os merilnika hitrosti	28,15 din
16.425 km	Krpanje zračnice zadnjega desnega kolesa	7,00 din
17.775 km	Redni servisni pregled, menjava olja, nov sinhronski obroči druge prestave, pritrditev zavornega pedala, popravilo luči v kabini, novo tesnilo izpušne cevi	83,60 din
19.960 km	Redni servisni pregled, menjava olja, izpiranje hladilnika, antifriz, pregled menjalnika; novo: stikalo utripalk, četke dinam in zaganjača, svečke (marelli), oljni in zračni čistilec, sinhronski obroči druge prestave	628,05 din
22.874 km	Redni servisni pregled, menjava olja, popravilo izpuha; novo: oljni	

	čistilec, sinhronski obroči druge prestave	144,99 din
24.823 km	Redni servisni pregled, menjava olja; novo: pipica za vodo, žarnica levega žarometa, tesnilo izpuha in tri tesnila na karterju	321,73 din
29.256 km	Redni servisni pregled, menjava olja; novo: batni obroči, brizgalka, tesnilo glave motorja ter tesnilo izpuha	598,46 din
29.789 km	Novo: vilice in zobnik druge prestave, tlačni ležaj sklopke in zadnji desni blažilnik	597,20 din
29.803 km	Pritegnitev glave motorja in nova nova žarnica žarometa	22,55 din
32.468 km	Redni servisni pregled, menjava olja; novo: čistilec olja, ležaj, dinam, žarnica desne pozicijske luči; zatesnitev hladilnika	168,09 din
35.415 km	Nova žarnica levega žarometa	4,50 din
36.825 km	Servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca	92,70 din
38.970 km	Novo: podstavek uplinjača, tesnilo pod uplinjačem; popravilo pločevinastega dna pod motorjem	105,03 din
39.980 km	Redni servisni pregled, menjava olja; novo: kolut sklopke, ščetki zaganjača, zavorne čeljusti, gumijasti sklep polosi, ležaj zadnjega kolesa, prednji levi blažilnik	829,90 din
40.064 km	Nov klinast jermen	9,00 din
42.345 km	Nova žarnica levega žarometa	5,00 din
42.458 km	Redni servisni pregled, menjava olja; novo: oljni čistilec in kondenzator; popravilo hladilnika	220,65 din
44.876 km	Redni servisni pregled, menjava olja; novo: vložek zračnega čistilca in dve žarnici	137,15 din
47.230 km	Redni servisni pregled, menjava olja, popravilo leve bočne utripalke, nova zadnja blažilka, nove puše prednjih obes	384,30 din
	Skupaj	5182,70 din
	Štiri gume tigar	359,20 din
	Olje	352,80 din
	Govoro	5800,00 din
	Skupaj	11694,70 din

Se pravi, da stane prevoznik kilometer (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije) 23,33 pare. Samo vzdrževanje (seveda s prišteto ceno novih gum) pa stane 11,08 pare na kilometer.

Ko seštejemo vse stroške, se izkaže, da nas je fička do 50.000 km stal 11.694,70 din.

Is okvira lahko razberete, da smo dvakrat menjali gume. Vse smo dobili zaastonj; jeleške iz tovarne »Sava« v Kranju in pasaste gume michelin X od ljubljanskega »autocommerca«, na fičku so še sedaj — skoraj nove.

Ko smo izračunali, koliko nas je stal prevoznik kilometer s fičkom — amortizacije nismo računali, ker avta še nismo prodali — smo šteli, kot bi vsakih 25.000 zamenjali pnevmatike tigar.

Da ne bi zavlačevali. Če pozabite na denar, ki ste ga izdali za fičko, in tudi ne štejete tistega, kar boste dobili za rabljenega, vs stane prevoznik kilometer 23,33 pare. Brez olja in goriva pa stane kilometer 11,08 pare.

Če primerjamo izračun našega preskusa trajnosti z ugotovitvami tujih časnikov, ki so za svoje domače avtomobile izračunali, da jih v ZR Nemčiji stane (brez olja in goriva) prevoziti 50.000 kilometrov z VW 1300 4,18 pare za kilometer in v Franciji z renaultom 8 major 5,45 pare za kilometer, se pokaže, da je v Jugoslaviji še vedno zelo drago voziti avto, saj je celo vzdrževanje majhnega fička — naj še enkrat ponovimo: brez goriva, olja in amortizacije — pri nas še enkrat dražje, kot je vzdrževanje renaulta 8 ali volkswagna.

Tako kot nameravamo tudi v prihodnje pri koncu vsakega preskusa trajnosti, smo pri 50.000 — kilometrskem jubileju našega fička zbrali vse voznike in jih povprašali, kaj sodijo o prednostih in pomanjkljivostih tega jugoslovskega avtomobila.

Potrudili smo se, da bi iz različnih sodb zelo različnih ljudi napisali eno samo. Izkazalo se je, da je osnovna misel vsega: zastava 750 je avtomobil, s katerim — počasi in precej naporom — zanesljivo pride-te na cilj. Morda boste dejali, da je to premalo, da bi bilo dobro. Toda pri mnogih avtomobilih, ki jih vozimo, smo doživeli že toliko nepredvidenih napak in okvar, še posebej z zastavo 1300, da se nam zdi že prepričanje, »čez pet ur se bom pripeljal tja in tja«, vredno polidrugega milijona.

Majhna poraba in razvejana servisna mreža, čeprav večkrat površna, sta drugi odliki zastave 750.

Seveda ne sme voznik v gavalu navdušenja, da ima lasten avto, pozabiti, da ima majhen avto. Pa čeprav je drag.