

(OD 7. AVGUSTA DO 7. SEPTEMBRA)

STANJE STEVCA PRI PREVZEMU  
47 km

STANJE STEVCA 7. AVGUSTA  
7716 km

STANJE STEVCA 7. SEPTEMBRA  
10068 km

PREVOZENI km  
2399 km

PORABA GORIVA  
6,61 l na 100 km

STROŠKI REDNEGA VZDRŽEVANJA  
(PO NAVODILH PROIZVAJALCA)

Redni servisni pregled 9920 km: menjava olja, popravilo glave volana, tesnenje vetrobranskega stekla — skupaj 117.50 novih dinarjev.

MOTNJE IN NAPAKE

Km 8750: nov kondenzator — počili je nosilec kondenzatorja in kondenzator je razbil plastični ventilator (zamenjano brezplačno — garancija).

Zaradi pretredga naseda ležajev na pesto novi ležaji in pesto pri zadnjem desnem kolesu (zamenjano brezplačno — garancija).

POPRAVILA

Km 9494: zamenjana žarnica za osvetlitev merilca.

**supertest**

dipl. ing. Peter Samaluk

# FIČKO: 10 000 KILOMETROV

Naš fičko meri kilometer za kilometrom. Sedaj ima na grbi že nekaj kilometrov več kot 10.000. Dejali bi, da so za njim viharna leta avtomobilskega življenja. Seveda so pri avtomobilu, ki mu preskušamo trajnost, še bolj viharna.

Sedaj smo našo zastavo 750 v nevtralni delavnici razstavili in preskusili. Pred tem pregledom je bila na servisu v avtorizirani delavnici. Seveda pa ni bil naš namen kontrolirati delo Zastavnega servisa, ampak ugotoviti, v kakšnem stanju so deli avtomobila.

## Motor

Ko smo dvignili pokrov motorja, smo najprej zagledali, da je pregorelo tesnilo izpušne cevi na prirobnici kolektorja. To se večkrat dogaja tudi pri drugih vozilih. Nato smo odvilj svečke (bosna F 70) in si jih natančno ogledali. V redu so izdržale, saj so normalno izrabljene.

Nato smo merili kompresijo in prav tu smo bili prijetno presenečeni, saj je manometer v vseh štirih valjih pokazal popolnoma enako kompresijo 9 atmosfer (kp/cm<sup>2</sup>), to se pravi največjo močnost, saj se kompresija pri fičkih giblje od osem do devet atmosfer.

Sneli smo uplinjač in ga razdri.

Prebila je bila tesnilka pod uplinjačem. Zamenjali smo jo. Plovec je bil ne-

normalno ukvirjen, na eni strani je bil razmik 8 mm, na drugi pa 7 mm od prirobnice, predpisano pa je 7 mm.

Nato smo dvignili pokrov ventilov; ugotovili smo, da je tesnilo otrdelo in smo ga morali zamenjati. Ventili so bili pravilno nastavljeni.

Ko pa smo sneli pokrov razdelilca, smo opazili opilke kontakta rotorja, ki je počil. Platine so bile zažgane, kar se pri

10.000 prevoženih kilometrih še ne bi smelo zgoditi. Vgradili smo nove smarellite platine. Odmiknik za platine je še dober, v njem ni zraka.

Jermena, ki povezujeta ročno gred z ventilatorjem in dinamom, sta se že malo podala, vendar smo tudi to kasneje popravili. Kontakt za kontrolo olja in redu deluje.

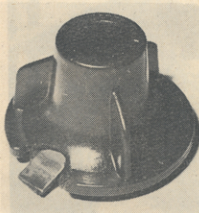
Pregledali smo črpalko za gorivo in dinamom. Orpalka za gorivo je v redu, dinamom pa ne: kolektor je bil zažgan, ležaji rotorja pa so bili popolnoma suhi in nemazani. Pri ogledu zaganjača smo opazili, da so bili ležaji rotorja nemazani, medtem ko kolektor v redu deluje.

Motor je bil torej v glavnem v redu, saj nismo opazili nobene večje okvare, ki bi bistveno vplivala na delovanje motorja. Bilo pa je več manjših napak, ki bi povzročale težave šele pri večjem številu prevoženih kilometrov.

## Podvozje

Natančno smo pregledali podvozje. Začeli smo pri sprednjem obsežju, kjer ni bilo nobenih vidnih okvar: mast je prebila vse mazalke, amortizerji so bili v redu.

Zglobi krmilnega mehanizma so bili obrez zraka. Ko smo prišli do menjalnika, smo videli, da olje rahlo pušča pri tesnilki, kjer vstopa menjalni drog v me-



Po dveh mesecih vožnje in 10.000 kilometrih je počil rotor.

plnik ter pri vijaku za izpušanje olja iz menjalnika.

Zavore so bile pravilno nastavljene, saj so enakomerno prijemale; enako velja tudi za ročno zavoro.

Torej tudi na podvozju nobene okvare, ki bi ovirala normalno vožnjo. Pri kontroli pnevmatik znamke »Tigare« smo ugotovili, da so že dokaj izrabljene (glej razpredelnico).

Pri vseh vozilih mora biti geometrija koles v redu; to je stekanje, previs kolesa, previs premnega sornika, zaostajanje koles in zatekanje koles. Tu smo si zopet pomagali z optičnim aparatom Optic-alignerjem, s katerim smo smerili vse potrebne kote. Ugotovili smo: stekanje kolesa + 5 mm, dovoljeno od 2 do 4;

previs levega kolesa 0,1 stopinje, desni 0,6 — dovoljeno od + 0,3 do - 1 stopinje;

previs premnega sornika — levi 5,5, desni 5,5 — dovoljeno 6,5 stopinje;

zaostajanje — levi 5,5, desni 5,5 — dovoljeno pa od 7,4 do 9,2 stopinje;

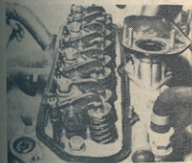
zatekanje — levi 22,3, desni 22 — dovoljeno 22,5 stopinje.

Pokazalo se je, da podvozje ni dobro preneslo vseh nešteti udarcev, saj smo se s fičkom veliko vozili po slabih cestah. Meritve geometrije dokazujejo, da stekanje koles, previs desnega kolesa in zaostajanje koles ni v dovoljenih tolerancah.

Kolesa smo pravilno nastavili.

## Karoserija

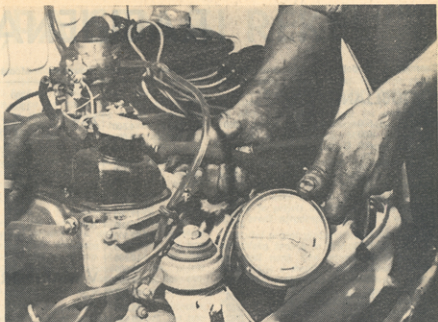
Pri natančnem pregledu vozila smo ugotovili, da je lak še v dobrem stanju; na



ko smo odvili pokrov ventilov, smo ugotovili, da je tesnilo otrdelo. Ventili so bili pravilno nastavljeni.



Pri uplinjaču je bila prebita tesnilka in niti plovec.



Po 10.000 prevoženih kilometrih smo zastavi 750 izmerili kompresijo v valjih. V vseh štirih znaša 9 atmosfer, kar je nadpovprečno dobro.

nekaterih mestih, predvsem na spojih — na desnem robu strehe, pri pokrovih prtljažnika in motorja — pa smo opazili prve znake rjavenja. Podobno velja tudi za obroče koles.

Pripomniti moramo, da je naš fičko prevozil 10.000 km v dveh poletnih mesecih, v vsakdanji rabi pa prevozi povprečen voznik s fičkom 10.000 kilometrov približno v šestih do osmih mesecih. V daljšem času je seveda korozija močnejša.

Luči delujejo v redu, razen luči za registarsko tablico, ki nima dobrega stika.

Vrata se dobro zapirajo.

Opazili smo, da fičko ni dobro tesnjen, saj je prišel v vozilo prah, posebno pri zadnjih sedežih.

## Test nadaljujemo

Ne glede na nekatere manjše pomanjkljivosti se je pokazalo, da se lahko zanesemo na naše ljudsko vozilo, saj nas pri rednem vzdrževanju ne bo pustilo na cedilu. Seveda pa so še vedno nekatere napake, ki bi jih lahko proizvajalec že z malo dobre volje odpravil. V Jugoslaviji teče proizvodnja zastave 750 že deset let, to pa je gotovo dovolj dolga doba, da bi lahko

proizvodnjo popolnoma osvojili in odpravili tudi najmanjše napake. Sicer pa je desetisoč kilometrov v življenju avtomobila kratka doba in po prvi lastovki ne gre napovedovati pomladi.

Naš trajnostni test se nadaljuje. Prevozili bomo 50.000 kilometrov.



avtomobili  
servis  
rezervni deli  
oprema  
pribor  
popravila  
v najkrajšem času!

## K. SPES

GRADEC

Eggenberggürtel 51

(Pred gl. kolodvorom)

Jovoritno jugoslovanske jezike!



## Kompresija

Valj	1	2	3	4	normalno
kp/cm <sup>2</sup>	9	9	9	9	8-9
Obraba gum	nova	prednja leva	zadnja desna	zadnja leva	prednja desna
mm	7	4,5	5	5	5,8

## Zavore

Srednji pojemek 61, m/sek'

ročna zavora — srednji pojemek 3 m/sek'