

Zastava jugo 45

Supertest pomeni skupno 50.000 prevoženih kilometrov, konec druge etape pa oznanja, da se je kilometrski stavec zasukal čez številko 30.000. Prvo supertestno poročilo smo, po začetnih 15.000 kilometrih ter po meritvah zmogljivosti motorja in lege vozila med stožci, zapisali v letošnji 6. številki Avto-magazina. Druga etapa je vmesna postaja: z vnovičnimi meritvami motornih zmogljivosti ter s pregledom motenj in okvar. Kajti čisto za konec bomo supertestni jugo 45 še enkrat pognali mimo štoperic in ga – nazadnje – do drobovja razdrili.

Resnici na ljubo moramo reči: pot pod supertestnimi koliesi beži tokrat dosti počasnejše kot bi bilo prav in kot smo sicer navajeni. Malce zaradi stabilizacijskih ukrepov z gorivom; malce zaradi množice drugih testnih vozil; malce pa tudi zaradi trenutka, ko nam je srča obrnila hrket: na osmnejstisočeststodvestdesettem kilometru je bil eden od naših voznikov za tisti hip in za tisti ovinek prehiter. Sam je na srečo odnesel celo kožo, vozilo pa smo morali prepustiti (pooblaščenim) kleparjem.

Poravnali in pobarvali so potlačene dele, a se je popravilo vseeno zavleklo cel mesec, saj vseh delov ni bilo v skladnični zalogi. Nazadnje smo jugo 45 prepustili še natančnemu pregledu Zastavinih strokovnjakov, ki so potrdili: da je vozilo spet brezhibno in da nesreča torej ne more vplivati na potek celotne preskušnje. Je pa jasno: stroškov tege popravila nismo prišteli k ostalim stroškom supertesta, čeprav smo ob tej nesreči, resda nehoti, preskusili tudi čvrstost vozila. Voznik je, kljub močnemu udarcu, ostal brez poškodb! A je bil na srečo privezan!

Na srečo, pravim, ker se v jugu privezovati ni ravno lahko. Zaklop varnostnega pasu ob desnem prednjem sedežu se je razpletel že na začetku

# Vmesna postaja

**Druga etapa: v celiem 30.000 prevoženih-kilometrov**





## Dnevnik supertesta

### Stanje števila ob prevzemu vozila

Konec I. etape	18. 6. 1982 – 260 km
Konec II. etape	23. 2. 1983 – 15.000 km 9. 9. 1983 – 30.000 km

### Prenosili Povprečna poraba goriva (260–30.000 km)

29.740 km  
7,74 litre na 100 km

### Servisni pregledi po navodilih prelazjačice – ob prevoženih

15.230 km

20.100 km

25.260 km

29.960 km

### Motrije, okvare, popravila

15.000–36.000 km:

zaklop desnega varnostnega pasu neuporaben, sedežno blago se trga, okenski kljuki se snemata

15.400–36.000 km:

zaklop levega varnostnega pasu se razlepi in ostane težko uporaben

18.960 km:

trčanje poškodovanega prednjih del in levih bokov vozila; popravilo: pooblaščeni servis (stroškov popravila ne štejemo k stroškom supertesta)

19.740 km:

ukrajen zadnji brisalnik (novega kupimo in nataknemo sami)

27.334 km:

zatrgan klinasti jermen (zamenjava na pooblaščenem servisu)

28.000–36.000 km:

pokvarjen okenski mehanizem v levih vratih.

28.800 km:

pregoreli žarnici levega žarometa in prednje leve utripalke (zamenjam sami)

### Stroški med 260 in 15.000 km

5.286,87 din

### Stroški med 15.000 in 30.000 km

servis pri 15.230 km:

388,80 din

olje

120,00 din

drobni material

20,88 din

davek (17,4%)

11,00 din

delo

servis pri 20.100 km:

770,99 din

olje (tudi za menjalnik)

698,20 din

drobni material

156,28 din

davek (17,4%)

2.349,60 din

delo

servis pri 25.280 km:

520,00 din

olje-487, 16 din

487,16 din

drobni material

937,35 din

davek (17,4%)

163,10 din

delo (tudi nastavitev prednje preme)

2.865,80 din

zadnji brisalnik

351,85 din

klinasti jermen, zamenjava

498,55 din

žarnica – žaromet

92,05 din

žarnica – utripalka

31,85 din

### Stroški skupaj (med 260 in 30.000 km), brez goriva in dolitega olja

16.536,29 din

supertesta, zdaj, ko je napočila druga etapa, pa je zatajil tudi zaklop pasu, namenjene vozniku. Privezujemo se le z izredno voljo in s spretnimi prsti, kajti pooblaščeni servis novih varnostnih pasov ne premore. Mi pa vztrajamo, da je napaka na proizvajalčevi strani.

Saj so ravno takšne, skorajda obrobne napake tiste, ki nas v tem avtu najbolj jezijo: sedeži so zaradi napacne montaže zaklopov varnostnih pasov ob straneh že povsem razcefrani; okenski kljuki razpadeta vsakič, ko jih med sukanjem pozabite vstisniti na njuni mesti; in brisalnika za prednjo šipo, kadar delujeta, tudi ne zmora običati tam, kamor sodita. Pa moramo zaradi njiju dostikrat v dežju na cesto, da ju pobremo in nataknemo nazaj. Sploh pa: brisalnikov v trgovinah primanjkuje in to je opazil tudi nepridiprav, ki nam je čez noč odnesel stegza za brisanje zadnje šipe.

Ce omenim še to, da se je pokvaril okenski mehanizem v levih vratih, da smo pravočasno opazili zatrgan klinasti jermen in da smo moralni zamenjati dve pregoreli žarnici, je spisek okvar med 15.000 kilometrov dolgo drugo super-testno etapo popoln. Seveda smo tudi tokrat zapisali in se-





šteli stroške popravil, skupaj s stroški predpisane vzdrževanja. Na koncu številčne tabele lahko preberete: uporaba supertestnega juga 45 nas je – po prevoženih 29740 kilometrih – veljala 16.536,29 dinarja: brez goriva in dolitega olja.

Vmesna postaja pomeni tudi vmesne meritve motornih zmogljivosti vozila. Primerjalna tabela z na novo izmerjenimi rezultati in s tistimi s konca prve etape pa kaže, da je zdaj jugo 45 za kilometer na uro hitrejši, pri pospeških in prožnosti pa za malenkost umenejši kot prej. Za spoznanje – natancnejše: za osem stotink litra – je večja tudi povprečna poraba goriva v drugi etapi. In za porabo motornega olja ne moremo več reči, da je malenkostna, ampak zlajemo v motor povprečno po 0,3 litru na vsakih 1000 prevoženih kilometrov. To seveda ne more biti vzrok za zamero, pa se ob motorju še vedno pritožujemo le nad glasnostjo in nad razmeroma robatim tekom. Drugega nici!

## Naše meritve

prevoženi kilometri	15.000	30.000
največja hitrost (km na uro)	140	141
pospeški (s):		
0–40 km na uro	4,2	4,1
0–60 km na uro	8,0	7,8
0–80 km na uro	14,3	14,0
0–100 km na uro	23,4	22,7
0–120 km na uro	35,9	37,6
400 m brez zaleta	27,0	26,2
1000 m brez zaleta	47,4	46,1
prožnost – kilometr z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavu	53,3	52,5
povprečna poraba goriva (1/100 km)	7,70	7,78
poraba olja (1/1000 km)	–	0,3

**Opomba:** meritve smo obiskali opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva.

## Olje INA!

Za mazanje motorja v supertestnem jugu 45 uporabljamo olje ina delta 5. Po vsakični menjavi posljedno vzorec rabljenega olja v Inin laboratorij na Reki, kjer opravijo tudi zanje pomembne preiskave.

Manj všeč nam je tale podatek: od letašnjega 15. marca, ko smo o supertestnem jugu prvič obširneje pisali, pa do zdaj je se je ta avtomobil podražil za okroglih 6.000 tisočakov, ali po domače za šest starih milijonov. Pa se utegne pripraviti, če bo cena tudi v prihodnje tako zelo nemirna, da bomo po petdesettisočkilometrski obratlji vozili nominalno dragoceniji avtomobil kot

smo ga vozili tedaj, ko je bil še nov. Kaj hočemo, tako je s cennimi pri has!



In ko bo supertesta povsem konec, bomo zbrali: trikratne meritve zmogljivosti, celutne vzdrževalne stroške in natančno poročilo o tem, kako so preskušno prestali najpommembnejši gibljivi deli vozila. Do takrat pa nas čaka še dvajset tisoč kilometrov!

MARTIN ČESEN  
foto MARJAN ZAPLATIL

