

Supertest pravimo, kadar se lotimo trpežnostne prekušnje. To pomeni v celem 50.000 prevoženih kilometrov, vmes trikratno merjenje zmogljivosti in vestno beleženje vsega, kar se z avtomobilom dogaja; tudi preštevanje okvar in stroškov.

Bili so časi, ko smo super test opravili v pličem letu dni. Da, to so bili lepi časi! Zdaj vozimo jugo že deveti mesec, pa se je števec komajda zasukal čez petnajstisoči kilometer. Ni pomoči: stabilizacijski kljuci po redkejših potovanjih in zmanjšani porabi goriva veljajo tudi za nas!

Sicer pa: jugo 45 je že petnejsti super testni avtomobil pri naši reviji!

Jugo 45 smo podrobneje spoznali in prvič vozili ob uradni predstavitvi, pred diebelima dveh leta (Am, 1/1981). Takrat smo ugotovili: ta avtomobil je prijetna ponudba množici kupcev, ki bi se radi vozili varno, zmerino hitro in ne pretirano dalet. Torej je kot nalašč za naše današnje avtomobilske čase!

Tedaj smo zapisali tudi tovarniško objubo, da je jugo 45 le osnovna različica, ki ji bodo sledile dražje, a zato bolje opremljene in močnejše motorizirane ponudbe. Do zdaj: nič od tega! Na jugo 45, kakršen pač je, čakajo kupci skoraj leto dni: ne zato, ker bi se tako pretresljivo zaljubljali vanj, ampak predvsem zaradi resnice, da je bil ta avtomobil – vsaj doslej – razmeroma ugoden dinarski nakup. Hočem reči: veliko avtomobila za vplačani denar. A spet: glede na naše današnje avtomobilske čase!

#### FIAT, MADE IN YU

Zastava jugo 45 je po duši fiat, pa naj se Kragujevčani spremendajo kolikor se hočejo! Saj, poreklo je dobro, ne vem zakaj bi ga tajili! Ali drugače rečeno: če je majhen avto v sorodstvu s fiati, že ne more biti slab! V Torinu se na majhne automobile dobro spoznajo in jugo 45 je majhen avtomobil! To je kombi-limuzina nižjega razreda. Z dvema vrati na bokih in s tretjimi na zadku. Z zložljivo zadnjo klopo, na katere račun se prtljažnik oddločno poveča. In s poprek na-

Zastava jugo 45

# Jugoslovanski izdelek

**Prva etapa: 15.000 prevoženih kilometrov, meritve zmogljivosti in vožnja med stožci**



Voznikov prostor: prijeten, a malomarno obdelan

meščenim motorjem, ki omogoča dovolj ugodno notranjo dolžino; to pa pomeni udobno sedenje na prednjih sedežih in družinsko počutje (za dva otroka) na zadnji klopi. Kdo hoče več, mora pri isti hiši seči pač po zastavi 101. Več denarja, več muzike!

Jugo je že takoj dober znanez naših cest, da tole verjetno že veste: njegova karoserija je oglatih potez, zadaj stromo odsekana, spredaj pa precej topa. Kolikor zračnega upora  $C_w = 0,40$  je za skromne mere karoserije se vedno ugoden, čeprav ne več med »najmodernejšimi«. Očem v napoto so pa blatniki, ki segajo predaleč čez kolesa, pa tudi plastični obrobi na bokih – kot podaljška odbijačev – ki vozilo navidezno znižali in podaljšali. Brez kroma (da ne bi rjavelo tako kot zdaj) in večje

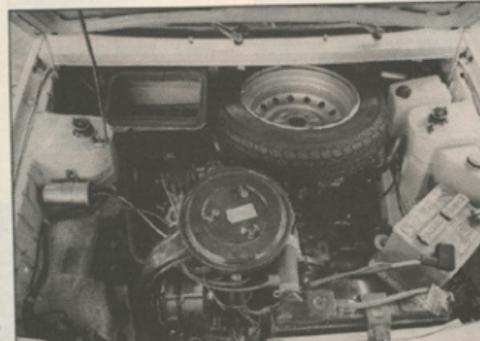
b) moralo biti še zunanjne oglede, pa bi bila celotna podoba verjetno še skladnejša.

Prijetna je pa jugova notranjost: plastična armatura plošča je iz enega kosa in barvno skladna na volanskim obročem. Naravnost pred voznikovimi očmi so vstavljeni okrogel merilnik hitrosti s števcem kilometrov ter s kontrolno lučko za temperaturo hladilne tekočine in v krog razvrščene ostale kontrole luči z merilnikom goriva. Zakaj sta svetlobni termometer in merilnik goriva vstavljena postrani, nis jasno. In zakaj so stikala za luči, ventilator, varnostne utripalke in zadnji brisalnik razvrščena tako blizu skupaj, da ponoči nikoli ne veš, kaj se bo sprožilo pod prstili levice, tudi no.

Preostanek stikal je v ročicah ob volanu, neposečena je pa trobilna, na katero je zelo težko pritišniti tako, da se oglasti, se pa »gumbe« zanje velikokrat sname in skoči vozniku v naročje. Sicer pa je oba prednja sedeža moč odmiriti dovolj daleč nazaj, da je sedenje na njiju lahko sproščeno in da voznik sebi primerno ujame razdelitev do pedal, volana in prestavne ročice, le naslanjali sta, žal, tog. Prestavna ročica ima razmeroma dolg pecelj, je še dovolj natančna, a jo je potrebno čvrsteje zgrabit, ko gre za prvo prestavo. Odločno premašo pa je polici za drobnarje: tista, pred sovozniškom, je prepiška, zepi v vrtilih se vlažijo, zapreagi predala v tem avtu pa sploh ni. In če bi oblikovalci dodali še stranski rezzi za sušenje šip v vrtil, bi bilo tudi z vidljivostjo v hladnem in mokrem vremenu manj težav.

Zračenju v tem avtu ni moč oporekati, manj ugodno je pa gretje. Ventilatorju navkljub je moč topel zrak usmeriti le h glavvi ali pa v višino kolena. Stopala ostanejo mrzla. In ker talne oblike niso kdo ve kako kos zunanjemu mrazu, je pozimi za v jugo pametno obuti dvojne nogavice.

S čim vsem nam je jugo zagoden med prvo superfestno etapo, boste razbrali iz Dnevnika testa. Ampak največ jezze imamo zagotovo z varnostnimi pasovi: ne le to, da se zaklop desnega pasu



*Motor: nezahiteven, a zmogljiv in varčen pri gorivu*



*Povečan prtljažnik: jugo je lahko tudi kombi*

**Proizvajalec in prodajalec:** Zavodi Crvena Zastava, Španških borac 2, 34000 Kragujevac

Cena (25. februarja 1983):  
Tovarniška cena:  
154.000 dinarjev

Cena v Ljubljani (s prevozom in davki):  
188.726,45 dinara

vsakč sproti razleti, oba zaključpa sta preveč gibljiva in se vedno, kadar privzidnjemo prednja sedeža, zasadita v sedežni oblogi. Tako so raztrganini vsak dan veče. Tudi prednjima brisalnikoma smo le stežka kos. Ker sta nasajena brez vijakov, se – brez pravega vzroka in sama od sebe – snemata; to pa pomenu, da moramo vsakč ustaviti, ju na cesti najti, pobrati in znova natakniti. Nepristojno delo, kajti snemata se le, če sta vključena, vključena sta pa takrat, ko dežuje ali sneži.

Zadnji brisalnik, ki so ga nataknili v tovarni, je bil odmerjen za večji Zastav model, pa so nam ga v servisni delavnici ljubeznično zamenjali. Zglavniha na prednjih sedežih, ki sta ju morebiti opazili na slikah, pa ne sodita k jugovi opremi. Ker naslonjali nista predvideni niti za naknadno vgraditev opornikov za glavo, smo izbrali pač takšna zglavnička, ki ju je potrebno le natakniti in prvezati na sedež. Sta pa povsem kos naloga!

Svede pa ju moramo za plezanje k zadnji klopi najprej zagnati, šele potem je moč sedeža dovolj na široko odmakniti s poti. Sirine zadaj je tudi zaradi stenskih vdrtin za komoloča – dovolj, zmanjkuje pa dolzine za kolena. Torej je za večje sopotnike pametnejše, če prisedejo v večji avtomobil!





Za zadnjo klop sem že rekel: tovoru po volji se pregane in ju go postane ugodno velik kombi. Ce pa je klop v običajnem položaju, je pod zadnjim polico bolj malo - tovorne praznine. Se pa polica dviga skladno z zadnjimi vrtati (ta se opirajo na teleskopski opornik) in tako olajša dostop.

Z vidljivostjo izza volana je v jugu takole: dovolj dobra je po dnevi in kadar so šipe suhe. Toda že malce mokrote pod kolesi v trenutku umaze zadnjo šipo, pa brišalnik na njej ne pozna več oddih. Vidljivost pa bi bila odločno boljša, če bi bila zadnja šipa ogrevana, če bi bilo tudi orocene stranske šipe laže sušiti, če bi bilo zunanjé ogledalo večje ter vozniku bolj na očeh (zdaj je ravno za opornikom trikotnega stekla) in če bi bila žarometna učinkovitejša.

#### ZMOGLJIV IN OKRETEV

Motor je boljši del juga. Navsezadnjene gre za 903-kubični štirivaljnik, ki se je prepriljivo izkazal v že skoraj pozabiljenih fiatih, je pa prav prijetna (in varčna) ponudba tudi v najnoviješlem Fiatovem unu. Številka 45 na jugovem zadku oznanja konjske

moci, torej - po novem 33 kilovatov, ki so za ta avtomobilski razred dovolj prepriljivi, da se avtomobil s 725 kilogrami »prazne« teže izkaže za nadpovečno zmagljivo vozilo. Jugovenski motorju zamerimo pravzaprav le surov in glasen tek, pa čeprav nam mehaniki zatrjujejo, da je to značilnost vseh jugov.

Mogoče res, ampak enak motor v flatu unu teče dosti bolj uglašeno. Drugih težav na vseh doseženih potekh nismo imeli, le oljnega madreža, ki se vsakič znova nabere pod nosom vozila, se ne moremo znebiti. Mehanike smo naročili že večkrat opozorili, motor pa je klub temu naoljen tudi z zunanjim plati.

Motor gladko in brez težav vžiga (začetnih težav z vžigom je bila kriva ključavnica ob volanu) in se klub zastareli zasnovi (stranska odmična gred z vijgo) rad zavrti tudi v višja območja. Največji moč doseže po tovarniških podatkih pri 6100 vrtljajih v minutah (tovarna Fiat navaja ob enakem motorju za 500 vrtljajev nižji podatek), med našimi meritvami pa smo ga prigajali do številke 6500, ki so ji ventili unu težav kos. Izmerjeni pospeški so komaj za spoznanje slabši od tovarniških objavljenih številk, največja hitrost pa je celo precej ugodnejša. Žal je drenje s polno hitrostjo naporno za ušesa, saj se motor pri tem močno približa najvišjemu vrtljaju, torej bi bil ugodnejše, da bi celo prestavil prilagodil »daljšemu« prenosu moči. Je pa res, da takšna kot je zdaj, prispeva k prožnosti in da ob zmerni vožnji vozniku ponudja zato ni potreben ves čas segati k prestavni ročici.

Gleda oja je motor povsem nezahteven: privočimo mu le tovarniško zahtevane menjave, dolaganje pa ni potrebno. In tudi poraba goriva je težkim bencinskim časom po volji. Med prvimi 14740 prevoženimi kilometri smo izmerili povprečje 7,7 litrov na 100 kilometrov, toda upoštevati velja, da so bili skoraj vsi kilometri prevoženi nadpovečno ostro in dostikrat po avtomobilskih cestah, brez hitrostnega usmernenja. Torej bi bila poraba, ob zmernejših nogah na plini, zagotovo. Še vsaj za polovico liter skromnejšja.

Superstesti juge 45 je obut v Tigrove pasaste gume, ki nam jih doslej še ni uspelo uravnotešiti do te mere, da bi se vojan ne stresal. Je pa to tudi edina težava, ko gre za jugove vozne lastnosti. Resda bi si za volanon želeli temeljitejši sedeži, ki bi ugodnejše podprt nogi in zanesljivejše oprjeti telo (med preskušnjo v krogu in slalomu je voznik komajda obseidel na svojem mestu), toda legi vozila na cesti ni moč ocitati slabosti. Jugo je kratek in zavojilo tega okretni avtomobil, kar je dokazal na slalomski proggi, saj se je uvrstil med tista redka vozila, s katerimi smo

## Dnevnik supertesta

Stanje števaca ob prevzemu vozila  
Konec I. etape supertesta

18.5.1982 - 260 km  
23.2.1983 - 15.000 km

Prevozi  
14.740 km

Površinska poraba goriva  
7,7 litri na 100 km

Servisni pregledi  
- po navodilih proizvajalca  
- ob prevoznih

500 km:  
Motra, okvare, popravila

280 km:  
popravilo zavorne tekočine, doljemo jo sami

280-15.000 km:  
2 blažinika puščata oja, trpkala za gorivo ne tesni, karton je (lovarnički) usteren, gumeni zavomi veli putca, žarnica v desnem zavoretu ne gori, zadnji brišalnik je prevelik, ključ za vključevanje sistema električnega stika, izputna cev ni pravilno obdelana

popravilo, pooblaščeni servis (garancija)

4000-9470 km:  
suha in včevlja gumasta manjša ob prednjem kolesu,

zavorna tekočina v zadnjem zavoretu ne razteza

popravilo, pooblaščeni servis (garancija)

4750-15.000 km:  
zaklep varnostnega zapora razpad, sami ga popravljamo; ciba varnostne zaklape trgata blago na sedišču, zavorna tekočina v zadnjem zavoretu ne razteza

prednji brišalnik se med delovanjem premotata, amfometri se tudi čakaniki klijuj (vse in sproti natanko sami), odpadeta strelnični cibori

8000-9470 km:  
črna voda v rezervni koti celavi, ledjava z vžigom

popravilo, pooblaščeni servis (-potisk na greje, zamenjajo svečice, garancija)

9470-10.330 km:  
greje se vedno ne deluje, motor neenakomerno teče, voda v rezervni koti celavi, popravilo, pooblaščeni servis (mehanik: zamenjajo termometar in 2 svečice)

11.020-15.000 km:  
zalika se mehanizem levega okna

11.300 km:  
popustijo vijaki pedalov za plin in zavore (privremeno jih sanjamo)

Stroški med 260 in 15.000 km:

servis pri 1500 km:  
olja 385,78 din

drobni material 235,10 din

davek (17,4%) 40,90 din

delo 660,00 din

servis pri 4750 km:  
olja 385,78 din

drobni material 183,75 din

davek (17,4%) 31,97 din

delo 462,00 din

servis pri 9470 km:  
olja 385,78 din

drobni material 865,90 din

davek (17,4%) 150,66 din

delo 1.320,00 din

skupaj servis 5.107,82 din

dolžno zavorno olje 66,00 din

varnostni trikotnik 97,75 din

nakupa YU 15,50 din

**5.288,87 din**



Tretja vrata: dvigna polica in skromen prtilažnik pod njo



## Kaj pravi ona?

Pravi, da ne more razumeti, zakaj v tovarni niso vseh vogalov preproge poštali pod pripadajoče robove. Čudi se, zakaj mora imeti en avtomobil tri ključce, pri čemer sta tista dva za vrata in pokrov na posodi goriva skorajda neločljivo enaka, pa ju vendar ne smeš zamenjati. Moti jo še voda, ki se ob dežju nabira v prtljažniku, uživala je pa tisti dan, ko jo je znanka vprašala, od kdaj ima nov golf. Sicer pa si želi ubogljivejošo klučavnico na zadnjih vratih, mhekjejočo ročno zavoro in uporaben varnostni pas – kadar je v avtu sopotnica.



*Varnostni pas: zaklop v kosih*



*Razparan sedež: varnostni zaklop kot nož*



*Zunanje ogledalo: rje po devetih mesecih*

vijuganje med stožci z desmetmetrskim razmakom hitreje prevozili v drugi kot v prvi prestavji. Seveda gre hvala tudi na račun neposrednega, a kljub temu lahkonega volanskega prenosa.

Vzunemirljivejši – a le na pogled – je bil »prehitevalni« preskus, ko je jugu na skrajni hitrostni meji in na ostro voženih vogalih spodnašalo zadek. To je bila sicer logična posledica siljenja nosu

iz ovinka, čemur se je voznik odzval z naglim dodajanjem volana, s tem pa je vozilo spravil v rahlo bočno drsenje. Ampak ker je avtomobil ubogljiv na ukaze z volanskega obroča, tudi ni bila nikakrsna težava. Celo med preskuševalno nasilnim zaviranjem nel.

Jugo pa je dovolj dobro kos tudi ostrimi ovinkom ob sicer manjših hitrostih, kar smo sprevideli z vožnjo v krogu. Resa se notranje zadnje kolo vsakič dvigne visoko od tal, toda brez nevarnosti za stabilnost celotnega vozila, in brez nevarnega zgleda za prednji kolesi, ki ostane na tleh in ne razmetujeta z močjo.

• • •

Toliko o jugu 45 – po prvem delu ezerstesta. Čakata ga še dve etapi, z dvema merjenjima moči: po približno 30.000 prevoženih kilometrov in na koncu, ko se bo kilometrski števec zasukal čez številko 50.000. Tako bom avto – po naši starii supertestni navadi – tudi razdrili in mu pogledali v drobovje. Sedva bomo vse dotlej vestno vodili testni dnevnik in – tudi ob koncu – sezeli vse stroške. Za zdaj pa – »naš« Jugo se dobro pocutil! In mi v njem prav takoj!

MARTIN ČESENJ  
MARJAN ZAPLATI



