



Zastava jugo 45

Natančno deset let je minilo, odkar smo na široko zapisali:

»Glejte! To je prvi Jugo-avto!«

Takrat se je rodila zastava 101.

Zdaj pišemo o jugu 45, alias zastavi 1021. Predstavili so ga lani spomladan, na beograjskem avtomobilskem salonu, napovedali so ga za konec istega leta in – držali besedo!

Preskusili smo ga srednje v decembra, na Opencu. Iz zdaj se vozijo že tudi prvi kupci!

Zastavino novinec je kombilimuzina s tremi vrati, s poprek nameščenim motorjem v nosu in s prednjim pogonom. To je razmeroma moderno vozilo nižjega razreda, ki mu ni mogče odreči dveh resnic: da je namenjeno času, v katerem živimo, in da bo razveselilo marsikaterega domačega kupca.

Jugo-avto (drugi del)

Kragujevška novost: kombi-limuzina nižjega razreda in družinskega formata – Namenjena: domačim kupcem in izvozu!

Kajti čeprav jugo ni razkošnih zunanjih mer, je še vedno namenjen družinskim prevozom. Zapolnil je vrzel med starinskim »fičkom« in dovolj sodobno zastavo 101, s ceno vred pa bo zmogel tekmovati tudi z drugimi domačimi in tujimi ponudbami.

In čeprav je napoved, ki jo je bilo slišati – da bo jugo vzdržal celo tja do leta 2000 – milo rečeno utopična, ni dvoma, da

bo ta avtomobil našel ljubitelje tudi na tujem.

To pa pomeni, da Zastavini izvozni načrti niso iz trte zvitli.

ZATAJENO SORODSTVO

Za novo zastavo smo prvič zgovorneje zvedeli pred letom dni, iz revije »Quattroroute«. Italijanski kolegi so pod sliko zapisali, da gre za posebno različico fiata 127, pripravljeno

posebej za proizvodnjo v Jugoslaviji.

Tvegam zamero, če tudi sam rečem, da me jugo 45 spominja na fiat 127 (če preletim tehničke podatke) in na Fiatovo pando (če ga na hitrico pogledam z boka). Toda možje od Zastave pravijo; zakaj ga ne primerjate s VW polom ali s Fordovo fiest? Zakaj ravno s fiatom? Saj nima jugo s torinskimi izdelki skoraj nič skupnega!

Tako pravijo Kragujevčani in pri tem prav nič ne kažejo, da bi ne mislili resno. Torej je jugo uradno »made in YU«. Popolnoma domače vozilo! S prototipom, ki se ga uporabili za reklamni film, so obredili več kot pol Evrope in tako namignili na svoje ambiciozne načrte. Žal pa so tudi v tem filmu prizori, ki samodejno silijo misli k fiatovskim sorodenstvenim vozem. Seveda, kdor noče, pač ne ve, pri čem je. Verjetno pa bi bilo varčnejše,





pripravneje in ugodnejše za končno ceno, če bi bil jugo tudi po karoseriji podobnejši fiati 127 ali pandi in če bi Zastava spremje zastavila dogovor s Fiatom: pa bi, po potrebi, dopolnilovala tudi Italijansko tržišče.

Kakorkoli že, razvoj je opravljen in proizvodnja je stekla. Jugo 45 je ta hip najnovejši v vrsti majhnih kombilimuzin z vratni na zadkih in z zložljivimi zadnjimi klopmi. Motor, nameščen poprek pred prednjo premo, omogoča ugodno doig prostor za potnike, ki ju pri jugu tudi dovolj širok, da se štirje potniki udobno počutijo in da najde tudi peti svoj, malce uutesnjeni prostor sredi zadnje klape. In ker so vrata ob straneh le dvojna, je dostop k zadnji klapi v tesni zvezni z malce spremenega plezanja.

IZZA VOLANA: FIAT

To, da se voznik počuti tako kot bi sedel v enem od manjših fiatov, ni prav nič slabega. Se mora pač navaditi, da sedi razmeroma visoko, da ne more odriniti sedeža dovolj daleč, da bi sproščeno stegnil nogi, da v avtu tu pa tam kaž zaščipeta. Zato pa suše pripraven in neposreden volan in pretika z dovolj natančno prestavno ročico.

Tudi ročice ob volanu (za luči, brisalnike in utripalke) so podobne listim, in zastave 101. In okrogla instrumenta sta dva: levi, z merilnikom hitrosti, števcem kilometrov in kontrol-

lučko za temperaturo hladilne tekočine, in desni, z merilnikom goriva in kontrolnimi lučkami v krogu. Zakaj sta merilnika goriva in temperature vstavljeni postrani, do konca preskusne vožnje nisem ugarnil.

In zakaj so se pri tem avtu odrekli zajetnejši polici, ali celo prednju pred avtoznomnikom, tudi ne v Vremu je bilo preugodno, vožnja pa prekratka, da bi uspel preveriti, kako deluje zračenje in gretje. Dvomim pa, da je brez rez na obeh koncih

armaturne plošče moč hitro in uspešno posušiti orosena okna. Pričnosti na ljubo bi bilo pametno premestiti tudi nekatere stikalna in tako omogočiti, da bi roka laže dosegla stikalni za zadnji brisalnik in za varnostne utripalke.

Zastava 850

Četrt stoletja

(mc) – Saj ni res – pa je dobril(?) stari »fičko« je doživel še eno pomladitev, to pa pomeni, da si je vsaj še za nekaj let zagotovil prostor na Zastavinem tekočem traku. Pri tem nas, Jugoslovane, ne sme mottiti resnica, da so v mnogih teh jih deželah že nekaj let v veljavni strogi varnostni predpisu, ki jih »fičko« ni več kos.

Oznaka »850« pomeni, da je v zadku vozila 848 kubični motor. Vodno hlajenje štirivalnik zmore ob tolški gibni prostornini 23,4 kW (32 KM) pri 5200 vrtljajih v minutni in se ponaša z največjim namonom 55Nm (5,6 kpm) pri 2800 vrtljajih v minutni. Mejanjalnik je – kot že vsa leta – štiristopenjski, z nesinhronizirano prvo prestavo. In tudi vse drugo, kar pritiče mehaniki, je pri tej zastavi že dol-

go in navadi. Tole je že treba reči: močnejši motor občutni voznik tisti hip, ko spejje. Ta avtomobil je znatno poskočnejši od zastave 750, sicer pa kaj bi pravil, saj se mnogi verjetno spominjata, da je bil fiat 850 zmogljivejši od najmanjše zastave. In tudi prvočen je ta motor dovolj za potrebe, ki jim je »fičko« name-jen.

Ravnno moč izpod zadnjih koles nadeli vožnjo z zastavo 850 zabavno: kdor hoče, jo lahko izkoristi za spodnanje zadka in za divjaško postavljanje vozila poprek čez ovinke. Obvezno pa nil! Navezadnje je tudi zastava 850 namenjena družinskim prevozom, saj ima štiri sedeža in je zaradi tega pač limuzinica z dvojimi vrati.

Kdor hoče z njo drveti, naj prej razmisli o tem, da je nos tanek in votel, streha nežna, drog volana tog in da je po-



soda z gorivom pod prednjim pokrovom. Če pa si kdor morebiti želi udobja, se bo moral sprizazniti z zelo skopim pomikom prednjih sedežev, z nizkimi naslonjali brez zglavnikov, z vdrtima prednjima blatnikoma in s skopim prtižilnim prostorom. S predolgovima nogama in s preširokima podplatoma na čevljih ne boste mogli voziti in tudi zadaj je prostor le za otroke. Kdor hoče na klop, mora privzdigniti varovalko in odriniti prednji sedež, potem pa maice plezati. Je pa zadnje nasilonjalo moč prekučniti in naložiti rotopito.

Zaljubljeni so hvalili »fičko« že pred davnimi časi; odtej tudi vemo, da se zara-



Ogrevana zadnja šipa, brišalnik in brizgalka zanj, luč za vzvratno vožnjo, avtomatska varnostna pasova ob prednjih sedežih, levo zunanje ogledalo, varnostne utripalke, klučavnica na pokrovu posode za gorivo, blago na sedežih

in preproge sodijo k osnovni opremi. Takoči sem pogrešal zglašnika na prednjih naslovnjih, ki so povrh vsega še toga. Toda »tovarniške« izjave namigujejo na to, da smo za zdaj spoznali šele osnovno različico juga, da pa bodo prišle

na vrsto tudi dražje in bolje opremljene.

Če bodo besedo držali, je tako tudi prav. Naj si vsakdo kupi tisto, kar hoče in kar (z žepom) tudi doseže. Navsezadnje jugo, kakršen je zdaj, ni pomanjkljivo opremljen, če

upoštevamo, poleg plastičnih odbjivačev (ki vzdržijo trčenje s hitrostjo 4 kilometre na uro) tudi vse tisto, kar se od zunaj ne vidi. A če posnemaš fiale, drugače tudi ne more biti.

STAR IN PRESKUŠEN

Vodno hlajeni štitirivalnik ni nikaršen dosegel današnjega časa, je pa že od flata 850 in njegovega kupeja sem znau po trpežnosti. Glava je iz lahek kovine, toda ročična gred je le v treh ležajih in odmična gred je pri strani, z verigo. To pa ne pomeni, da motor ni kos visokim vrtljajem, saj se krivulja očodljivo vzpenja do številke 6100.

Pri teh vrtljajih največje moči so pri jugu 45 višji od tistih, ki jih za enakovredni motor navaja Fiat. Tako so se Kragujevčani že vnaprej otreli morebitnih homologacijskih težav in to je tudi edini vzrok za razliko. Pri teh vrtljajih, pravijo, doseže avtomobil v posamičnih prestavah naslednje rešnične hitrosti: 42, 68 in 105 km na uro.

Med preskusno vožnjo sem pretilkal pri znatno večjih hitrostih in četudi jih deloma razložim z morebitno netočnostjo merilnika hitrosti, je to še vedno dokaz, da se motor visokim vrtljajem ne upira. Je pa pri tem tudi dovolj prožen, pa ni pravšnje potrebe po vsakičnem siljenju v višja območja. V četri prestavi gladko potegne

di globokega dihanja v njem šipe hitro crosijo in jih je težko spet posušiti; čeprav še zdaj ni povsem dokazano, da trikotni okenci na vratih nista najpravljenošče sredstvo za zračenje notranjosti.

K jub močnejšemu motorju je »fikko« ostal »fikko«: že res, da ima na odprtih guštih obrobe, je pa vrtlina na uro na zadnjem pokrovu še ve-

dno po meri stare italijanske registrske številke, da bi potreklo ne zbledelo; vsa štiri kolesa so na posamičnih obesah, spredaj s prečno listinato vzmetjo in zadaj z nihajkama; obroč volana je velikanski in motor je glasen, kar se da! Je pa »850« po tovarniških podatkih hiter za polnih 125 kilometrov na uro in (tudi to zatrjuje tovarna)

za 14 odstotkov varčnejši z gorivom kot zastava 750.

Po petindvajsetih letih življenja gre »fikko« še vedno v denar. Cena sicer raste, najmanjša zastava pa ne. Toda ker ji stabilizacija daje potuh, se utegne pripeliti, da bomo pisali še o kakšni različici tega vozila, preden se bo dokončno znašlo v muzeju.

Saj tja, menimo, tudi sodi!





Tehnički podatki

Motor: štirivaljni – čtritaktni – vrstni – nameščen pred prednjim premostom – vrtina in gib 65-68 mm – gibna prostornina 903 kubike – kompresija 9:1 – največja moč 33,1 kW (45 KM) pri 6100/min – največji navor 61,8 Nm (63 kpm) pri 3400/min – robčana gred v 3 ležajih – glava iz lahke litine – stranska odmčna gred (veriga) – viseči ventili – enojni paodtočni uplinjač weber – mehanična črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljno filter v glavnem toku – vodno hlajenje s termostatom, črpalka in ventilatorjem – akumulator 12 V, 34 Ah – alternator 460 W

Prenos moći: motor spredu, pogon prednjih koles – štiristopenskih sincroniziranih menjalnikov – enokolnikova suha sklopka – prestavna ročica na tleh – jeklena prešana kolesa 4 J-13 – gume 135 SR 13 (tigar)

Voz in obes: kombi-limuzina za 4/5 oseb – trojevrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj enojna prečna vodila, vzmetni nogi, prečni stabilizator – zadaj trikotna prečna vodila, prečna listnata vzmet, teleskoški bližilniki – dvokraki zavorni sistem – spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore – omejevalnik moči zadaj – mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zaboto letivo, 3,4 zavrtljajna odene do druge skrajne točke

že od hitrosti 35 km na uro, čeprav pri tem nismo uspeli izmeriti časov; ne za prožnost ne za pospeške.

Tudi glede porabe goriva nam za zdaj preostane le to, da verjamemo tovarniškim podatkom in reklamnemu geslu, da je jugo ne le živahen, ampak tudi skromen avtomobil! Seveda bi ga morali voziti daje in v različnejših razmerah, da bi bila sodba dokončna.

Povsem na pamet rečeno (ker je bil preskus pač brez meritev) bi bilo morebiti patmetno zdaljšati četrti presta-

vo in tako pri največji hitrosti vsaj za malenkost znižati vrtljaje motorja. To bi koristilo motorju samemu pa tudi porabo goriva. Tej v prid govorji pa dovolj ugoden količnik zračnega upora celotnega vozila, ki je s $C_d = 0,40$ (izmerili so ga v Pininfarinovem vetrovniku) enak kot pri Oploven kadetu.

UVOŽENO PODVOZJE

Podvozje juga je kopija tistega, ki ga poznamo izpod pločevine fiata 127, čeprav ima jugo – kdo ve zakaj? –

Jugo se obnaša natanko tako kot je od takšne zasnove moč pričakovati. Vzmetenje je na meji med trdim in mehkim, torej zadošča za vožnje, ki jim je jugo namenjen, skromne zunanjne mere jamčijo za okretnost, ki je potrebna v gostem prometu, prednji pogon pa oznanja, da zahteva na ostro voženih ovinkih rahlo dodajanje volana.

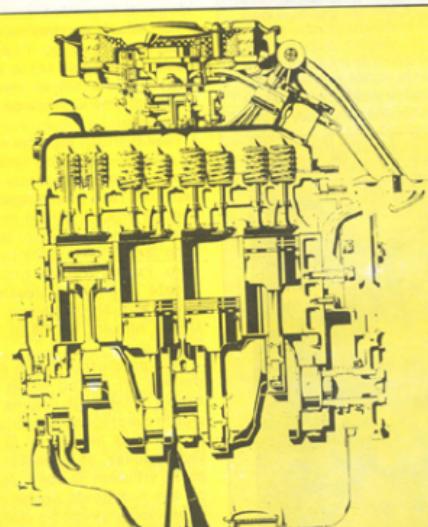
Cesta ni bila nikjer tako ravna in gladka, da bi bilo moč soditi o tem, kako jugo vztraja v ravnini smeri, je pa jasno, da se odvzemljajo plina ali ostremu zavirjanju, pa čeprav je ovinek razmeroma blag, odzove s spodnašanjem zadka. Za zavore nimam očitka in za pretikanje tudi ne. Tega, da med bočnim zdrsavanjem avto privzdigne zadnje notranje kolo, voznik niti ne občuti, radevnežem se zdi pa strašljivo.

V resnicici je vožnja naporna le zaradi tega, ker sta prednji sedežni naslonjali premalo prilagojeni telesu in ker je motor na vso moč hrupen.

Navsezadnje moramo razumeti, da jugo 45 kljub zatidcem na vrathih, ki so si jih spodobili pri fiatu ritmu, ni odrazen avtomobil in to tudi noče biti. Je le prijetna ponudba mnogi kupcev, ki bi se radi vozili varno, zmerno hitro in ne zelo daleč. Za današnje čase je tako tudi najbolj prav.

MARTIN ČESENJ
foto: TOM PLETERSKI

Motor juga 45 so že zdavnaj zasnovovali pri Fiatu, a je kljub priletnosti še vedno dobro uporaben, zmogljiv, predvsem pa trepeten



Mere in teže: dolžina, 3,490 m – širina, 1,542 m – višina, 1,390 m – medosna razdalja, 2,150 m – kolotek spredaj, 1,308 m, zadaj, 1,295 m – rajdn krog 10 m – teža praznega vozila 725 kg – dovoljena obtežba 400 kg – pritličjačnik 170/450 (780) litrov (tovarna) – posoda za gorivo 30 litrov – dovoljena teža prilikov z zavoro 800 kg, brez zavorov 400 kg – dovoljena obtežba strehe 50 kg

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 135 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 21,6 s – normativna poraba goriva po ECE: 5,86/8, 1/8,4 litra bencina super na 100 km