

# STOJADINOV KUVAR

Recepti sakupljani 45 godina, za duži život Zastave 101



Piše: Novica Marković –



Izdavač:

*autoslavija*

## Sadržaj

Par reči nakon 38 godina službe porodičnog Stojadina	4
1. Malo istorije...	5
2. Nekada vučna kuka, danas ojačanje zadnjeg trapa	7
3. Bez kovača nema dobrog gibnja	8
4. Redovna kontrola i remont karburatora i štelovanje rada motora	8
5. Remont električnih mašina i štelovanje snopa farova	9
6. Platinsku dugmad smestite u muzej	10
7. Samo hladnjak pun antifrizu za dobro hlađenje	10
8. Ispravan čep hladnjaka za bezbedniji rad motora	11
9. Termostat motora	13
10. Kako održavati Iberlauf	14
11. Kako da sajle duže traju, a komande da postanu mekše	15
12. Zašto je bitna zamena ulja u kočnicama	17
13. Saveti za duži vek karoserije i antikorozivna zaštita	19
14. Podmazivanje brava na vratima:	20
15. Autokozmetika – kako od babe napraviti devojku	21
16. Restauracija starih znakova	22
17. Kako dodati nekiliko konja pod haubu Zastave 101?	24
18. Restauracija starih farova	26
19. Reparacija svetlosnih signala	29
20. Reparacija signala instrument table	30
21. Da vaša sirena ponovo zapeva	31
22. Reparacija sedišta	33
23. Nečujno otvaranje haube je zapravo moguće...	34
24. Kako pravilno garažirati vozilo	35
25. Ugradnja električne pumpe za gorivo	35
26. Pumpa za pranje vetrobrana	36
27. Čemu služi folija iza prednje maske	36
28. Kako očuvati tapacire vrata	37
29. Šrafovi na ratkapnama	38
30. Reparacija niklovanih metlica brisača	38
31. Farbanje delova kočionog sistema	39
32. Paljenje na "pola ključa"	39

33. Zaštitni limovi oko motora	40
34. Usisnici za vazduh na haubi, zašto je u kontra smeru od kretanja vozila? Da li su usisnici samo ukras?	40
35. Lajsne krova, vrata	41
36. Odbojnici na vratima	42
37. Spojler na brisačima	42
38. Štetni uticaj polica na tapacirima vrata	42
39. Kako su naši očevi ugrađivali audio sistem u Stojadina?	43
40. Par reči o retrovizorima	44
41. Čemu sve može da služi "FADIP" krovni spojler ?	44
42. Umetnost kugle ručice menjača	45
43. Gromobran na Stojadinu?	45
44. Mušema motora brisača	46
45. Omiljeni miris benzina	46
46. Efikasniji rad ventilacije	46
47. Delovi od teretne Zastave 101	47
48. Kad u Stojadinu pada kiša...	47
49. Korektor kočenja	49
50. Zastava 101 u tekstovima i medijima novije istorije	49

## Par reči nakon 38 godina službe porodičnog Stojadina

Kada su moj deda i otac 1978. odlučili da kupe Zastavu 101, nakon uplate, čekalo se 6 meseci na šansu da se kupi Stojadin. U junu 1979. deda je stigao telegram da ima 3 dana da obiđe prodajne salone u Beogradu kako bi izabrao sebi automobil. Ukoliko ne bi izabrao, njegovo ime se spušta na dno liste čekanja, na narednih 6 meseci. To je i godina hysterije za Stojadinom, gde se često dešavalo da su se kupci svađali ko je prvi izabrao auto, a i pesničenje nije bila retka pojava. Moralo se poraniti prvog dana, ustajanje u 4 ujutru, da bi se stalo u već poduži red ispred auto-kuće Kosmaj (radno vreme je počinjalo u 8 sati). Kada su deda i otac konačno uspeli da priđu parkiranim Stojadinima na placu oko 7 sati kada su vrata placa bila otvorena za razgledanje, već je sve bilo rasprodato! Jasno je bilo, moralo se sutradan stići ranije. Iako su uplatili Zastavu 101 SUPER, sačekalo ih je neprijatno iznenađenje: dinar je naglo oslabio, i cena Zastave 101 je toliko skočila da je doplata za Bazni model bila obavezna. Odluka je pala na kupovinu Baznog modela jer je SUPER bio osetno skuplji, a svega desetak ih je čekalo na prvi servis.

Sutradan su se njih dvojica našli među prvima pored automobila, onda je usledilo novo iznenađenje, na placu su ostali samo novo-oštećeni automobili, koji su se prodavali gotovo po uobičajenoj ceni, nekoliko MEDITERANA i CONFORTA od prethodnog dana. Ali ispred servisa, blizu Omladinskog stadiona, na nulti servis je čekala nova isporuka iz Kragujevca. Trećeg dana ujutru, Bazni modeli u crvenoj boji su i dalje izlazili sa nultog servisa. Kako Bazni model 1979. nije izlazio idealan sa proizvodnje trake (1979. je bila godina rekordne proizvodnje Zastave 101) otac se odmah raspitao koji je najbolji od ponuđenih, pa je izbor pao na jednog koji je imao teško zaključavanje brava i zaglavljena prednja sedišta. Dok je deda završavao formalnosti, otac se zaključao u Stojadina sa potvrdom da je auto prodat. U roku od nekoliko minuta, skupilo se desetak ljudi oko auta koji su lupali na prozore, pokušavali da isteraju mog oca napolje, iako im je otac pokazivao potvrdu o prodaji. Kako je psovanje i lupanje postalo učestalo, obezbeđenje je intervenisalo i tako je automobil stigao u našu porodicu.

Od 1979, do dana današnjeg, automobil je u svakodnevnoj vožnji, sa životom od 215.000km, punim velikih uspona i padova, 3 saobraćajna udesa gde je gotovo bio uništen, ali i dosta lepih trenutaka. Kompletno iskustvo se prenosilo sa generacije na generaciju, tako da je svaki šraf odvrnut i zavrnut (ponekad i polomljen), a svi saveti koje ćete pročitati su itekako provereni u praksi.

Svaki tekst je autorski, nastao iz sopstvenog iskustva kao i sakupljanjem iskustava generacija vozača i mehaničara uz pozivanje na uputstva iz literature, gde su takva uputstva primenjena. Fotografije nisu uključene u ovaj priručnik kako bi se skratile procedure vezane za autorska prava, a i da ne bi odvalčile pažnju čitalaca.

## 1. Malo istorije...

U istoriji naše zemlje, pored čuvenog Fiće, Zastava 101 je ostavila trajni pečat. Prva skica Fiata 128 hečbek je nastala pre gotovo 50 godina (1967), pod olovkom čuvenog Dantea Điakeze (glavnog projektanta Fiatovih automobila, tvorca Fiata 128, Fiata 500, i drugih uspešnih modela). Prva najava novog "Nacionalnog vozila" osvanula je u Avto Magazinu pre 48 godina (1969). Prošlo je gotovo 46 godina od kako je prva Zastava 101 prošla kroz vrata stare fabrike Zavoda Crvena Zastava i ugledala prvu svetlost dana pred mnogobrojnim novinarima (1971). Nakon mnogo godina uspona i padova, ljubvi i mržnje, poslednja Zastava 101 je pre devet godina sišla sa proizvodne trake kao poslednji automobil fabrike Zastava (2008).

Evo kratkog pregleda istorijskog značaja Zastave 101:

- Simbolično nazvan "Prvo nacionalno vozilo" u novinskim člancima 1971, Stojadin je postao simbol uspona naše automobilske industrije. U apsolutnoj euforiji oko novog automobila, nekako je tadašnjoj javnosti manje bitna bila informacija da je Zastava, po licenci Fiata 128 proizvela najmoderniji hečbek automobil srednje klase, čija će inženjerska i tehnička rešenja prevazići Golf 1, gotovo 4 godine kasnije.
- Sredinom sedamdesetih i početkom osamdesetih bio je najuspešniji izvozni proizvod Jugoslavije. Dokazani reli šampion, uspešno je stigao i do Kilimandžara (1975), na vrh Aararata (1977), a prešao je i Roton Pas na Himalajima (1977). Uspešno je sprovedeno i testiranje u ekstremnim, zimskim uslovima vožnje u Norveškoj. Tada je Stojadin morao da se pokaže kao efikasno i funkcionalno vozilo na temperaturi od -50 °C, a testiranje je prošlo bez ikakvih problema (istakao je Toma Savić – nekadašnji direktor komercijale). Stojadinov uspeh je priznat nacionalnom titulom "Automobil decenije", 1981.
- Kada je nakon rata 90tih proizvodnja stala usled nedostatka delova o iz bivših jugoslovenskih republika, prvi automobil koji je sklopljen nakon ponovnog osvajanja proizvodnje bio je upravo Stojadin.
- Nakon razaranja fabrike u bombardovanju 1999, postao je simbol obnove fabrike, i bio je prvi automobil koji je proizveden u popravljenoj fabrici. Usled uništenih postrojenja, Stojadin se sklapao procesom kao 1971. godine.
- U medijima je 2008, opet simbolično, nazvan "Drugo najjeftinije novo vozilo na svetu", i postao je simbol kraja Zavoda Crvena Zastava. Takođe, Zastava 101 se ubraja u jedno od vozila koje je najduže ostalo u proizvodnji – 37 punih godina. Zanimljiv je podatak koji je autor dobio od šefa prodaje u Zastavi promet Beograd, da su kupci i dve godine nakon obustavljanja proizvodnje, i dalje zvali u nadi da se neko vozilo možda "zagubilo" na placu i da je dostupno za prodaju.

Iako je nekada bio dobar, porodični automobil koji je služio radno i paradno, od kraja osamdesetih godina, pa do kraja proizvodnje usledio je osetan pad kvaliteta proizvodnje. Sa druge strane, dobar deo vlasnika ga je smatrao nužnim zlom i "novom krtijom" koja se vozila sa minimumom održavanja do potpunog raspada, tako da je loš status automobila bio neizbežan. Situacija se značajno počela menjati od trenutka kako je proizvodnja prestala. Nostalgija je sve jača iz godine u godinu, a pojava Stojadina sa okruglim farovima sve više izaziva oduševljenje prolaznika, ali i buđenje uspomena generacije naših očeva.

A prati ga i rečenica: "Stojadin nije auto ako nije izgradio barem vikendicu", u prevodu nije položio

test izdržljivosti ako nije prevukao tone peska, pločica i drugog građevinskog materijala, u prikolici, na krovu, ili u kabini. U šta se autor teksta uverio na primeru svog porodičnog Stojadina.

Dobro restauriran i održavan Stojadin se može voziti još dugo, ukoliko se koriste što kvalitetniji delovi i ako se prati fabričko uputstvo za održavanje (knjižica koju gotovo nikada nećete dobiti prilikom kupovine Stojadina, osim ukoliko nije bio poštovan kao član porodice).

Literatura koja će Vam pomoći u održavanju Zastave 101 postoji: Tehnička knjiga autora Kondića i Ćorića "Zastava 101", tu je i "Servisno uputstvo – Zastava 101" u izdanju servisne službe Zastava - Kragujevac. Tu su naravno i "Rukovanje i održavanje", kao i "Uputstvo korisnicima vozila Zastava". A tu su i mnogi tekstovi novije istorije, čiji se pregled i linkovi nalaze na poslednjoj strani.

## 2. Nekada vučna kuka, danas ojačanje zadnjeg trapa

Stupanjem na snagu novog pravilnika o homologaciji vučnih kuka i usaglašavanja sa Euro standardima, sve vučne kuke iz zlatnog perioda Zastave 101 postale su nelegalne za saobraćaj. Tokom sedamdesetih i osamdesetih godina, FADIP iz Bečeja je proizvodio atestirane kuke, iz jednog dela, koje su se pričvršćivale za fabričko ojačanje na patosu ispod zadnjeg sedišta, zatim je gvozdена šipka išla ispod mosta zadnjih točkova i rezervoara, do nosača ispod zadnjeg branika za koji je zavarena, a od nosača se nastavljao vučni element.

Ovakav tip kuke igrao je i ulogu utege zadnjeg trapa, poput sanki na prednjem trapu jer je spajao ojačanje na patosu ispred mosta zadnjih točkova i zadnju bezbednosnu grede na kojoj se nalaze nosači zadnjeg branika.

Tokom godina opterećenja zadnjeg trapa i vučenjem tereta, polukružne grede koje spajaju most zadnjih točkova i pragove vozila, podložne su pukotinama, koje se tokom godina mogu proširiti, ali ostati neprimećene ispod sloja bitumenske zaštite. Ove pukotine ugrožavaju bezbednost vožnje po krivinama jer izazivaju dodatno pomeranje zadnjeg mosta u odnosu na dizajniranu osu prostiranja sila opterećenja zadnjeg trapa. Osim neprijatnog škripanja karoserije, zanošenje zadnjeg trapa je izvesno.

Dugoročno, ukoliko se pukotine ne saniraju, svo opterećenje prelazi na lim patosa koji nije predviđen za prihvatanje punog opterećenja, tako da se može javiti pukotina preko cele širine vozila.

Dodatni delovi za ojačanje trapova, koji su bili dostupni za Zastavu 101 svi su marke FELNA - firme iz Malog Mokrog luga. Svi proizvodi imaju ateste, homologacije i certifikate CMV Vinča.

1. Traverzna između prednjih koševa, ravna ili sa krivinom za rezervni točak. Postojala je i verzija koja se spuštala ispod nivoa kućišta filtera vazduha dvogrlog karburatora. Zanimljivo je da je ova traverzna testirana na reli takmičenjima ekipe "Zastava Sport" tokom zlatnog perioda.

2. Sanke koje ne zahtevaju navarivanje dodatnih nosača – spajaju nosač ramena prednjeg točka i nosač balans štangle na prednjem delu vozila. Ovaj deo je prvi put testiran 1975, na ekspediciji "Kragujevac – Kilimandžaro". Sanke su nastale kao pojednostavljena verzija ojačanja prednjeg trapa i zaštite donjeg postroja, poznata kao "Gradela".

3. Dodatne opruge za zadnje vešanje, montiraju se na kraj zadnje viljuške, na šrafove nosača gibnja, a sa gornje strane se postavlja nosač koji se samo oslanja na most. Sa ovim delom zadnji trap je tvrdi, ALI daleko bolje podnosi rupe i udobnost vožnje je daleko veća, a tovarni kapacitet je takođe povećan. Ove opruge su prvenstveno nastale kao ojačanje za Zastavu 101 "T - Poly".

### 3. Bez kovača nema dobrog gibanja

Tokom dugogodišnje službe, karakterističan problem zadnjeg trapa je spuštanje naniže. Zadnji točkovi Zastave 101 imaju nezavisno vešanje, a ulogu opruge, ali i torziona osovine, ima lisnata opruga, poznatija kao gibanj.

Zastava je 1983, na modelu "GTL", predstavila udobnije zadnje vešanje, iza koga se zapravo krije ušteda u proizvodnji. Stariji modeli su imali gibanj sa tri "lista", a novi tip je imao dva (teretna verzija "T-Poly" je imala četiri).

Mana modela "GTL" se prenela na sve serije, uključujući i poslednju seriju, a sastojala se u tome da se zadnji trap sa tri putnika na zadnjem sedištu spuštao do gumenih graničnika, tj. potpuno. Tako da se reklamirana udobna voznja sa 4 putnika u automobilu, pretvorila u krutu vožnju sa mnogo vibracija koje su se sa točkova, amortizovane samo gumenim odbojnicima, direktno prenosile na šasiju. U takvoj situaciji, gibanj je u najnižem položaju, na gumenim graničnicima, i njegovo pomeranje je minimalno, tako da ni amortizeri nisu u mogućnosti da preuzmu udarce i vibracije na sebe.

Dodatni problemi se javljaju i prirodnim putem, leva strana gibanja se brže spušta i slabi usled konstantnog opterećenja – vozača. Na taj način zadnji trap izlazi iz predviđenog balansa težine i bezbednost može biti ugrožena, a javlja se i neravnomerna amortizacija delova vešanja.

Najjednostavniji način da se otkoni ovaj problem je poseta auto-kovačkoj radionici. Iako je ovaj zanat gotovo nestao, ljubiteljima Zastave 101 je preko potreban. Kovač zagrevanjem i otkivanjem listova gibanja vraća čvrstinu, a ujedno i vraća fabrički predviđenu visinu automobila. Tom prilikom je preporučeno da se doda i treći list kako bi se dobilo izdržljivije zadnje vešanje. U Beogradu, najpoznatiji je servis federa "Đapa" kod Cvetkove pijace.

### 4. Redovna kontrola i remont karburatora i štelovanje rada motora

Opšte je poznato da kako odmiču godine, Zastava 101 počinje da troši više goriva. Razlog je svakako amortizacija motora, ali glavni razlog je zapušten karburator.

Normalan je proces da se tokom vremena kanali karburatora prljaju, kako zbog isparavanja benzina kada automobil dugo stoji, tako i zbog prljavštine koja dolazi iz rezervoara. U fabričkoj izvedbi, Zastava 101 nema prečistač goriva koji bi odstranjivao najfiniju prljavštinu. Iz tog razloga je fabrika "FRAD" napravila metalni filter koji se može ugraditi na dovodno crevo goriva, između pumpe za gorivo i karburatora. Takođe, odušak uljnih para – iberlauf, ubrzava prljanje karburatora zbog čestica ulja koje dospeva u karburator, a na koje se lepi atmosferska prašina, stvarajući naslage.

Osim kanala, prljavština se skuplja i na kanalima za vazduh, pa i u glavnom difuzoru gde se nalazi leptir gasa. Sve ove naslage utiču na smanjenje performansi motora, i na poremećaje podešavanja smeše, što se manifestuje lenjim reakcijama na komandu gasa, a naš instinkt nas onda tera da više



pritiskamo papučicu kako bismo pokrenuli automobil, pa tako u motor odlazi više goriva nego što je potrebno.

Kada je karburator za remont, performanse automobila opadaju, slabi ubrzanje, u polasku - na semaforima se može javiti trzanje ili pauza u prihvatanju, teško jutarnje paljenje, teško paljenje kada je motor topao, povećana potrošnja goriva, jak miris benzina sa zadnje strane automobila.

Remont je preporučan na 20.000km, uz zamenu svih dihtunga, membrana, igličastog ventila, štelovanje nivoa goriva u karburatoru, zamenu dizni, ultrazvučno čišćenje kanala. Ugao predpaljenja treba kontrolisati svakih 10.000km.

Potpunu uslugu remonta svih modela karburatora Zastave 101, uz kompjutersko štelovanje rada motora, u Beogradu, pruža karburator servis "Solex" u bloku 19A na Novom Beogradu.

## 5. Remont električnih mašina i štelovanje snopa farova

Čest problem koji se ispoljava naročito u zimskom periodu je brzo pražnjenje akumulatora.

1. Starter (anlaser) Zastave 101 se mora kontrolisati na svakih 20.000km. Najčešći razlog brzog praznjenja je usporeno okretanje motora, uz povećanu upotrebu struje iz akumulatora. Kako se motor usporeno okreće, startovanje duže traje. Razlog ovome mogu biti potrošene četkice anlasea i povećano trenje u biksnama rotora. Biksa do menjača je naročito problematična jer se u njoj skuplja prljavština nastala trošenjem lamele. Curenje motornog ulja iz gornjeg dela motora na anlaser takođe utiče na rad anlasea.
2. Alternator – je zadužen za punjenje akumulatora i njegov servisni period je 60.000km. U zavisnosti od godine proizvodnje, u Zastavu 101 su ugrađivani alternatori različitih proizvođača i amperaže. S obzirom na činjenicu da Zastava 101 prvobitno nije dizajnirana za stalnu upotrebu farova i upotrebu sijalica jačih od 40/45W, kod starijih Zastava 101, najčešći je alternator od 33A. U skladu sa modernim potrebama, najoptimalniji je alternator od 55A – serijski ugrađivan na novije generacije Zastave 101. Preporuka je da uložite malo novca i zamenite svoj alternator jačim.  
Najčešći problemi u radu alternatora su oksidacije kontakata unutar alternatora kao i u razvodnoj kutiji ispod akumulatora. Istrošene četkice su takođe razlog, kao i amortizacija reglera. Modeli do 1978. su fabrički imali mehanički regulator napona (regler), koji se montirao na desni koš, a mogao se štelovati prilikom servisiranja. Preporuka je da ukoliko imate problema sa punjenjem, da stari regler zadržite kao ukras, a da novi tip, elektronski, ugradite umesto nosača četkica, tada ćete imati najoptimalniji rad alternatora od 33A.
3. Motor ventilatora hladnjaka – iako deluje kao manje bitan deo, ispravnost ovog motora je jako važna u sprečavanju pregrevanja motora. Tokom godina upotrebe, biksne motora postepeno oksidiraju, što rezultira težim okretanjem. Najčešća manifestacija je pregrevanje i pregorevanje osigurača od 16A. S obzirom da se na ovom osiguraču nalaze stop svetla, osim pregrevanja motora, bezbednost u saobraćaju je dodatno ugožena. Vremenom dolazi i do istrošenosti četkica, što takođe može uzrokovati nepravilno hlađenje motora. Period pregleda i remonta je 60.000km.
4. Motor brisača – iako je dizajn ovog motora takav da je uglavnom njegov vek duži od veka

samog automobila, povremena kontrola je preporučena na 60.000km. Problemi koji se javljaju kod ovog motora su luft u biksni osovine, sporo okretanje usled nagomilane prljavštine ili sasušene masti na glavnom zupčaniku motora. Prvi znak da je vreme za remont je sporo kretanje brisača, zatim pojačana buka prilikom rada, ostanak brisača u poslednjem položaju prilikom isključivanja.

5. Snop farova - je jako bitan faktor bezbedne vožnje u uslovima smanjene vidljivosti. Snop farova je potredno kontrolisati nakon zamena farova, sijalica, plastičnih žabica i ukoliko je došlo do bilo kakvog pritiska na far, bilo sa prednje ili zadnje strane. Preporučljivo je posetiti električarsku radionicu koja poseduje optički aparat za štelovanje farova.

Sva navedena održavanja se u Beogradu mogu obaviti u servisu "Auto elektrika KEP", u zanatskom centru, u Paštrovićevoj ulici.

## 6. Platinsku dugmad smestite u muzej

Starije generacije Zastave 101 u razvodniku paljenja imaju platinsko dugme koje je zaduženo za obezbeđivanje varnice svećicama. U zlatnom periodu sedamdesetih i osamdesetih, ovo je bilo uobičajeno i veoma pouzdano rešenje sistema paljenja, gde je jedina prepreka bila upotreba platinskog dugmeta i kondenzatora lošeg kvaliteta.

U sadašnjosti, platinsku dugmad i kondenzator je jako teško naći u prodaji, a kvalitetni delovi nisu dostupni. Svaki vlasnik Zastave 101 koji namerava da pođe na duži put ili da svakodnevno vozi svoju Zastavu 101, preporuka je da ugradi elektronsko paljenje koje je postalo standard početkom devedesetih. Za prepravku je potrebno kupiti razvodnik paljenja, niskoomski indukcion kalem (bobinu), kabl komutatora, komutator, a razvodna kapa i razvodna ruka se takođe razlikuju u odnosu da stari tip. Delove je lako naći kako nove, tako i polovne.

Jako je bitno i redovno održavanje sistema za paljenje. Kontakti razvodne ruke i razvodne kape su podložni oksidaciji, a varničarski kontakti su skloni nagomilavanju prljavštine nastale tokom emitovanja varnice. WD40 i fina šmirgla su alat koji je neophodan za održavanje sistema za paljenje.

Kod starog tipa je neophodno napraviti račvu za vakumski korektor ugla predpaljenja (stari tip je imao centrifugalni, mehanički korektor). Stari tip karburatora ima jedan vakuumski priključak koji se u fabričkoj izvedbi koristi za kontrolu leptira sauha, tako da je račva neophodna kako bi se vakuum koristio kako za sauh, tako i za razvodnik. Preporuka je koristiti T račvu, tako da se priključak vakuuma na karburatoru i vakuumski korektor na razvodniku nalaze na glavnom vodu pod 180 stepeni, a vakuum sauha da se nalazi na sporednom vodu pod 90 stepeni. Svaka drugačija kombinacija vodi otežanom startovanju motora.

## 7. Samo hladnjak pun antifriz za dobro hlađenje

Na osnovu iskustva stečenog tokom rada u servisu i tokom vožnje Z 101, Evo par reči o nivou tečnosti u hladnjaku Zastave 101:

Od vremena vožnje prvih generacija popularnog Fiće, s kolena na koleno se prenosila informacija o "pravilnom" punjenju hladnjaka: tek da se prekrije saće, tj do pola gornjeg dela hladnjaka.

Međutim, to je važno za stari, tzv. otvoreni sistem hlađenja gde je glavnu ulogu u hlađenju motora imala pumpa za vodu, a hladnjak je mogao biti potpuno otvoren i ne bi izgubio ni malo tečnosti.

Kod Zastave 101, koncept je preuzet sa FIATa 128, i sistem za hlađenje je zatvorenog tipa, gde pumpa za vodu nije glevni faktor, već se tu uključuju ekspanzija, depresija, pritisak i hemijska jedinjenja nesmrzavajuće tečnosti.

U literaturi za Fiat 128, kao i za Zastavu 101 jasno stoji: tokom cele godine u sistemu treba da bude mešavina nesmrzavajuće tečnosti na bazi glikola sa antikorozivnim aditivima i destilovane vode u odnosu 1:1 bez izuzetka. Period zamene mešavine je 3 godine ili 60 000 pređenih kilometara (nakon ovog perioda propadaju aditivi i glikol postaje korozivan što prouzrokuje nagrizanje metalnih delova). Zamena se vrši sa uključenim komandama za grejanje, ispuštanjem tečnosti iz hladnjaka i iz bloka motora. Zamena i kontrolni pregledi se vrše na potpuno hladnom motoru.

Što se nivoa tiče, stari tip hladnjaka Z 101 mora biti pun, da se nivo izjednači sa vrhom nalivnog grla, nakon čega se odmah postavlja čep hladnjaka. Hladnjak prilikom svake kontrole mora biti pun, a nakon svakog skidanja čepa, mora se doliti količina antifrizna koja će se izjednačiti sa samim vrhom nalivnog grla, kako bi sistem ostao hermetizovan. Svako ne poštovanje ovog pravila se može proveriti, dok motor radi, otvorite ekspanzionu posudu i videćete klobuke vazduha kako izlaze. U teoriji, sistem se hermetizuje nakon dva zagrevanja do radne temperature sa paljenjem ventilatora, izuzev kada je značajno prekršeno pravilo o punjenju hladnjaka, tada se sistem ne može sam hermetizovati.

Kod novog tipa se moraju ispoštovati oznake na plastičnoj posudi Hot (kada je motor zagrejan do radne temperature) i Cold (hladan motor). Prilikom zamene rashladne tečnosti, osim gore navedenog, neophodno je odvrnuti ventil za "ozračivanje" koji se nalazi na samom hladnjaku.

## 8. Ispravan čep hladnjaka za bezbedniji rad motora

Čep hladnjaka igra veliku ulogu kod Zastave 101. Zatvoreni sistem hlađenja koji poseduju naši Stojadini je vrlo osetljiv, a čep hladnjaka, verovali ili ne igra vrlo važnu ulogu. Kod zatvorenog sistema hlađenja pritisak u sistemu ima ulogu da poveća tačku ključanja rashladne tečnosti. Kod Zastave 101 tu postoji balans između smeše antifrizna, koja je preporučena na 1:1 u kombinaciji sa destilovanom vodom, i tzv ekspanzionog efekta koji stvara pritisak u sistemu, a sve to reguliše opruga ekspanzionog ventila na čepu hladnjaka.

Pravilo je u fizici da se tečnost širi prilikom povećanja temperature. Tom prilikom pritisak u sistemu raste. Kada ekspanzioni ventil ne bi otpustio pritisak, došlo bi do kvara na sistemu za hlađenje, ne

odmah, ali da nakon izvesnog broja kilometara vožnje. Prvo šta se desi jeste naduvavanje creva hladnjaka (a naročito gornjeg), sledeći simptom su sitna curenja na spojevima, šelnama, prskanje dotrajalih creva, popuštanje semeringa pumpe za vodu, curenje semeringa slavine za grejanje, ukoliko pomenuta slaba mesta ipak budu izdržljiva, može doći do oštećenja dihtunga glave motora ili dihtunga usisne grane. Ukoliko bi se motor pregrejao, došlo bi do eksplozije gornjeg creva hladnjaka ili čak pucanja spojeva unutar samog saća hladnjaka. Sa druge strane, česta je pojava da ekspanzioni ventil uopšte nema diht-gumu, ali i da vozači sami malo popuste čep hladnjaka da hladnjak "diše" tada dolazi do pada pritiska u rashladnom sistemu, smanjuje se i gustina tečnosti, tačka ključanja se snižava pa postoji rizik od pregrevanja. Takođe, može se desiti da previše tečnosti pređe u ekspanzionu posudu (i/ili iscuri van vozila), što bi izazvalo prelivanje tečnosti preko maksimalnog nivoa u prelivnoj posudi i dalji gubitak tečnosti.

Druga uloga češpa hladnjaka je tzv. depresija. Kada se rashladna tečnost hladi, ona se skuplja i vraća u sistem, kako bi se nivo tečnosti u hladnjaku vratio na početni nivo - ponovo čista fizika. Ovu ulogu igra tzv. depresioni ventil na čepu hladnjaka koji se nalazi unutar ekspanzionog ventila (mali pokretni tanjirić u sredini čepa hladnjaka). Kada deluje ekspanzija, pritisak tečnosti pritiska tanjirić na diht-gumu i ne postoji mogućnost da se on otvori, opruga ekspanzionog ventila određuje pritisak. Ukoliko bi se desilo da se depresioni ventil ne otvori kada se ohladi rashladna tečnost, pritisak u hladnjaku bi pao ispod dozvoljenog nivoa i stvorio bi se efekat vakuuma što bi gotovo zaustavilo kruženje tečnosti u hladnjaku. Ponovo pregrevanje ostaje kao neizbežan efekat. A posebna opasnost nastaje usled povećanja pritiska vodene pare u gornjem delu hladnjaka koji bi ostao bez tečnosti, što može izazvati teška oštećenja motora, prestanak kruženja tečnosti u hladnjaku i opasne opekotine nakon eksplozije gornjeg creva hladnjaka.

Kod starog tipa vozači su skloni raznim improvizacijama na prelivnoj posudi. Prelivna posuda ima specijalan poklopac koji na sebi ima gumenu membranu koja pod određenim pritiskom otpušta pritisak van sistema (prilikom ekspanzije), odnosno pušta vazduh nazad u sistem (prilikom depresije). Često ljudi izgube originalni poklopac pa koriste svašta od plutanog papmura do šišarke od kukuruza. Hermetizacijom ekspanzione posude, raste pritisak tečnosti u rashladnom sistemu izvan granica normale i rezultat je najčešće tzv. momentalno pregrevanje tj. nagli skok temperature koji najčešće stvara toliko jak pritisak u ekspanzionoj posudi da pomenuta rešenja izleću kao projektili u vis. Kod kasnijih modela, Tehnika iz Kule je postavila plastični poklopac sa malom rupom na sredini, koji prilikom porasta pritiska iskoči iz ležišta, ali ga od gubljenja sprečava plastična vezica. Međutim tu postoji i mala privreda, bez rupe na čepu, gde kod porasta pritiska nepogrešivo čep iskače iz ležišta, ali depresija ne funkcioniše kako treba.

Prilikom ugradnje TNG sistema, praksa servisa je izmeštanje ekspanzione posude sa desnog koša Zastave 101, na lei koš, umesto posude za pranje vetrobranskog stakla. Razlog tome je lakša ugradnja isparivača, bez mnogo napora prilikom pravljenja posebnog nosača. Ova praksa je učestala, i izuzetno nepravilna, jer se na ovaj način remeti inženjerski proračunat rad ekspanzionog Sistema, gde se ponovo uključuju faktori fizike. Olako shvaćeno premeštanje ekspanzionog suda podrazumeva promenu dužine creva između hladnjaka i ekspanzione posude, ali i montažu ekspanzionog suda pod drugim uglom i na drugoj visini u odnosu na desnu stranu, jer se sa leve strane nalazi akumulator, a elektro instalacija levog fara nedozvoljava da se posuda smesti na adekvatnu visinu. Nije retka praksa da se ekspanziona posuda postavi bez ikakvog nosača i pričvršćivanja, tako sa je nivo vibracija značajno veći, što pored smanjenja bezbednosti remeti pritisak na ekspanzioni ventil čepa hladnjaka, što vodi poremećenom ciklusu ekspanzije i depresije.

Teorija koja je vezana za novi tip je nastala posmatranjem Zastave 101 iz 2008:

Promašaj kod aluminijskog hladnjaka na novijim generacijama Z-101: Iako je hladnjak zamenjen aluminijskim, novije generacije takođe imaju zatvoreni sistem hlađenja, međutim, neko u Zastavi je propisao mere štednje i samim tim inženjerski promašaj, tako da je posuda na desnom košu tretirana kao prelivna posuda i na nju je montiran običan, plastični poklopac sa malom rupom na vrhu, promera kao na Tehnikinoj ekspanzionoj posudi. Šta se dešava: fabričkom montažom neadekvatnog poklopca, rashladni sistem više nije zatvoreni, jer ta dodatna posuda ima direktnu vezu sa hladnjakom i nema depresionog i ekspanzionog ventila. Tada se dešava potpuno isto kao kada dođe do kvara na čepu hladnjaka - lakše pregrevanje, snižena tačka ključanja, gubitak rashladne tečnosti. Prilikom pregrevanja motora i "kuvanja", ta mala rupica nije dovoljna da se kroz nju otpusti sav pritisak iz sistema i pod dejstvom sile vodene pare, nepogrešivo, plastična posuda puca na gornjem ćošku, sa zadnje strane, u blizini priključka za malo, prelivno crevo (Provereno na Yugu Koral 2006).

Rešenje je montaža specijalnog čepa za dodatnu posudu sa Koral in porodice ili Floride (sa četvrtastom posudom), koji u sebi ima ventil koji služi za regulaciju ciklusa ekspanzije i depresije.

## 9. Termostat motora

Kada Zastava 101 dođe u pozne godine, termostat motora zna da otkáže i da izazove pregrevanje motora. S obzirom na iskustvo sa jednostavnijih, starih tipova motora, uvreženo je mišljenje da će se hlađenje motora poboljšati potpunim uklanjanjem termostata. U slučaju Zastave 101, ovaj metod je potpuno pogrešan.

Termostat Zastave 101 ima ulogu da održava konstantnu, radnu temperaturu motora (oko 90 stepeni) i urađen je po tehnologiji bypass, što znači da ima dva ventila, jedan prema pumpi za vodu, drugi prema gornjem crevu hladnjaka. Termostat ima tri faze:

1. Kada je motor hladan, antifriz cirkuliše kroz blok motora
2. Prilikom srednje temperature, pritisak u bloku motora se reguliše delimičnim propuštanjem antifrizu u hladnjak.
3. Prilikom više temperature, antifriz se pod punim protokom kreće od donjeg dela hladnjaka, kroz motor, prema gornjem delu hladnjaka

Slobodan Nikolić, mehaničar Zastave, učesnik ekspedicije "Kragujevac – Kilimandžaro", a kasnije jedan od glavnih za obuku mehaničara Zastave, potvrdio je da se uklanjanjem termostata stvara efekat polu-otvorenog termostata, što znači da će voda većinski kružiti unutar motora, a manji deo će ići kroz hladnjak. Rezultat je pregrevanja motora u ekstremnim uslovima. A sa druge strane sporije postizanje radne temperature, a u zimskim uslovima nemogućnost postizanja radne temperature. Posledice su povećana potrošnja goriva, pad performansi, nedovoljno grejanje kabine u zimskim uslovima, a svi delovi motora se brže habaju usled naglih promena temperature.

## 10. Kako održavati Iberlauf

Jedan od jako bitnih sistema na automobilima uopšte je sistem za provetravanje bloka motora, poznatiji kao iberlauf. Najčešće su dva greške koje se javljaju u praksi: Prva - da se iberlauf skida sa filtera za vazduh "da se filter ne zaprlja", Druga – Da se sistem NIKADA ne čisti...

Prva greška nastaje iz iskustva sa dotrajanim motorima, gde motor da "prodiše" eliminacijom sistema. Ova hipoteza je delimično tačna, ALI SAMO uslučaju da je motor već uveliko amortizovan i izbacuje toliko uljnih para da motor ne može da radi na leru.

Kroz iberlauf sistem se iz motora odstranjuju mnogi štetni gasovi kao što su ugljen monoksid, prljava vodena para, sumpor....

Konstruktori motora FIATA 128 su itekako mislili na zagađenje sredine, ali što je najbitnije i na zdravlje putnika u automobil. Gasovi koji izlaze iz motora idu direktno u usisni kolektor i ne prolaze kroz filter za vazduh, tako da je teorija o "prljanju filtera" netačna. Može se javiti zatamnjenje papirnog uloška, a uzrok tome je hidrofилnost para koji upije sitne uljne čestice, ali samo u površinskom sloju. ULJNA ISPARENJA SU ITEKAKO POVOLJNA PO MOTOR, jer vrše alternativno podmazivanje manjih sklopova kroz koje para prolazi. Majstori će reći "to stvara garež na ventilima i usisnoj grani" i to je tačno, ALI uzrok tome je ponovo nemarnost...

- U sistemu iberlaufa, u cevi kutije filtera za vazduh treba da se nalazi tzv. "mrežica za gašenje plamena", a ona je u stvari žičana mrežica savijena tako da se klopi u cevi. Većina će se naći u čudu jer tu mrežicu nikada nije videla....Ta pojava je rezultat uštede u Zastavi i lenjost servisera da mrežicu održavaju-o tome kasnije... Njena uloga je da sprečava dotok kapljica čistog ulja u usisni kolektor, služi kao sistem za delimičnu kondenzaciju ulja koje se kroz crevo vraća nazad u korito motora, služi kao delimični kondenzator za vodu - sprečava šok motora zbog velike vlažnosti iz ulja, gasi plamen koji može nastati usled kvara kada benzin dospe u korito i počne da isparava - bez mrežice može doći do otvorenog plamena u koritu motora, takođe mrežica sprečava čestice gareži da dospeju u motor.

- Treći sistem u sistemu za provetravanje je povratni vod za usisavanje viška uljne pare i kapljica iz kolektora na kutiji filtera za vazduh. To je "Ono crevo" ili "Ona višak cevčica" na karburatoru.

- Takođe, najčešća je pojava da "majstori" izvuku crevo iberlaufa a da pri tom NE zatvore pampurom od vina cev na kućištu filtera i skinu malo crevo sa karburatora. Vaš motor mirnije radi zbog čistijeg vazduha koji uvlači kako iz kutije filtera tako i na cevčicu na telu karburatora, ali zato guta pesak i prašinu koju iz pomenutog razloga uvlači nefiltriranu direktno u motor.

Druga greška je odsustvo održavanja ovog sistema. Period na koji je potrebno izvršiti održavanje sistema je 20 000KM

Potreban material:

- Nitro razređivač
- NOVA četka za farbanje
- Četka za pranje flaša
- Šrafciğer
- Ključevi 10 i 13

- Parče žice
- Klešta
- Pamučna krpa
- Pumpa za gume

Postupak je jako jednostavan, I biće opisan po delovima sistema:

1. Zvono iberlaufa – nalazi se na bloku motora i pričvršćeno je vijkom. Jednostavno pomoću 13 ključa odvijte vijak i kleštima izvucite zvono. Potopite ga u nitro da odstoji nekoliko minuta, zatim četkom očistite sve zaprljane površine. Ukoliko je kanal slučajno zapušen, pročistite ga žicom. Pamučnom krpom obrišite ležište u bloku motora BEZ upotrebe razređivača. Prilikom vraćanja zvona, obratite pažnju da li je zaptivka zvona još uvek čitava.

2. Crevo iberlaufa - Isperite ga nitroom I pročistite četkom za pranje flaša.

3. Mrežica za gašenje plamena – Potopite je u nitro nekoliko minuta, pretrljajte četkom, ukoliko je mrežica zapušena, ostavite je u nitrou da prenoći i izduvajte je pompom za gume.

4. Kutija filtera za vazduh - Po demontaži sa automobila, nalijte nitro u cev na koju se priključuje crevo i dobro proterajte četkom za pranje flaša, vodite računa da uklonite sve čestice suve gareži. Priključak za malo crevo pročistite žicom i produvajte pompom za gume.

5. Malo crevo - isperite nitroom.

6. Sistem na karburatoru, održava se prilikom čišćenja karburatora o čemu je već bilo reči.

Zašto je mrežica za gašenje plamena postala izuzetak umesto standarda? Tokom sedamdesetih i osamdesetih godina mrežica se nalazila integrisana u samom crevu iberlufa, koje se menjalo kada postane zapušeno. Već '79 počinje štednja u Zastavi i polako počinju da se isključuju faktori kvaliteta. Creva ibera prodavana kao rezervni deo više se nisu proizvodila sa mrežicama (samo prva ugradnja ih je imala do prve polovine '80tih), a tek poneko je imao dovoljno poameti da mrežicu izvadi iz starog creva i montira je u cev na kućištu filtera.

Majstorima su mrežice bile najveća glupost jer je njihovo čišćenje (a postupak sam opisao) zahtevalo dodatno vreme, tako da su mrežice masovno bacane.

## 11. Kako da sajle duže traju, a komande da postanu mekše

Potreban materijal:

- sprej WD-40
- metalna konzerva
- grejno telo-plinski rešo ili brener ili pak jako sunce i visoka temperatura vazduha
- medicinski špric
- poželjna je stega, ali mogu i klešta
- motorno ulje
- kesica grafitne masti

- dosta strpljenja

Svi mi smo se makar jednom u dosadašnjem vozačkom životu sreli sa pojavom da bildujemo listove pritiskajući tvrde papučice kvačila i gasa, kao i jačanje bicepsa(naročito na tehičkom pregledu) od silnog povlačenja ručne kočnice. Ne retko svu ovu muku često prati i dobra stara muzička numera "Korozijski rok-dokle živci traju".

Ukoliko pomenute simptome ne proizvodi razresala sajla(gde su se pojadeinačne niti čeličnog užeta pokidale i prave dodatno trenje ili se zaglavljaju unutar bužira), krivac je rđa koja se nesmetano širi unutar bužira sajle.

Naš čovek često ne obraća pažnju da prve simptome zaribane sajle, pa se zbog toga ne retko dešavaju nemili događaji usled pucanja sajle kvačila ili ručbe kočnice.

Postoji mnogo lakše rešenje za ovaj problem-kupovina nove sajle, ali kada to nije moguće, stara sajla može i dalje biti dobra i služiti dugo, ako joj se posveti malo pažnje.

Postupak:

Korak 1

- demontirajte sjlu sa kola i temeljno je očistite od tragova blata ili drugih nečistoća i uverite se da nije došlo do razresavanja sajle ili do pucanja pojedinačnih sajlica iz snopa. Ukoliko se sajla razresala, zamena je jedino rešenje.

Korak 2

- Postavite sajlu u vertikalni položaj. Na WD 40 sprej postavite cevčicu i lagano utiskujte sprej u bužir, povremeno pomerajući sajlu kojiko god slobodni krajevi dozvoljavaju. Sprej utiskujte, dok se ne počne da kaplje sa druge strane. Vrh sajle uhvatite kleštima i vucite i okrećite bužir gore dole. Pet minuta je minimum da bi se postigao potpun efekat.

Korak 3

- Razrađenu sajlu ostavite u vertikalnom položaju, kako bi sprej, koji je pokupio nečistoću, u što većoj meri izašao iz bužira.

- Dok se sajla saceđuje u konzervu nacedite malo grafitne masti, i preko nje sipajte veću količinu ulja idealan odnos je 1:3. Konzervu zagrevajte na grejnom telu i mešajte sadržinu šrafčigerom. Kada se mast gotovo sjedinila sa uljem, uzmite šipric i uvucite sadržaj.

Korak 4

- Ponovo ista procedura kao i sa WD 40 - polako nalivajte sadržaj šprica između sajle i bužira i razrađujte sajlu dok se smesa ne pojavi na drugoj strani - primetićete ga po sivkastom presijavanju grafita.

Korak 5

- Odmah po okončanju koraka 4 vratite gumice na bužir i sajlu odmah montirajte na automobil. Nije poželjno da je ostavljate da se sacedi, kako bi što više razređene masti ostalo u bužiru i dalo trajno podmazivanje sajle.



Subjektivni osećaj nakon opisanog postupka: Primetićete da vaše kvačilo kliza kao hidraulično, a za ručnu ćete imati osećaj da je potpuno neispravna

**PAŽNJA!**

UKOLIKO MONTIRATE NOVU SAJLU NA VAŠ AUTO OBAVEZNO URADITE KORAKE 3,4,5 i budite sigurni da će vaša sajla mnogo duže trajati i pružiti Vam veći komfor u vožnji.

Kod Zastave 101 se takođe dešava da usled amortizacije doboša i nosača paknova desi da iako je sajla u potpunosti sabila oprugu uz bužir, ručna kočnica ne zaustavlja točkove u potpunosti, tada skratite oprugu za dva kruga i efekat ručne kočnice će biti znatno jači.

## 12. Zašto je bitna zamena ulja u kočnicama

Većina vozača gubi iz vida činjenicu da je kočiono ulje DOT 3 koje koriste naši Stojadini jako hidroskopsko i ne samo da upija vodu direktno, već resorbije i vodenu paru. Takođe, ovo ulje je jako agresivno pa vremenom nagriza gumu, odvajajući sitne čestice koje naravno ostaju u samom kočionom sistemu. Takođe ono je i vrlo opterećeno temperaturnim promenama.

Kako vreme prolazi zbog gore pomenutih uticaja ovo ulje polako gubi svoje karakteristike, što rezultira gubitnom njegovog osnovnog svojstva - otpora na pritisak, tj. kada delujete na pedalu kočnice, sama tečnost (kočiono ulje) se ne sabija (tj. gotovo da se ne sabija), što podrazumeva direktan prenos pritiska iz glavnog kočionog cilindra na cilindre točkova. Prisustvo atoma vode u ulju koji dospe do cilindra točka, usled grejanja počinje da ključa i tako stvara elastični parni čep.

Proizvođači propisuju da se ulje u sistemu menja nakon 3 godine stajanja ili korišćenja, jer nakon isteka 3 godine aditivi koji kontrolišu korozivnost (agresivnost) ulja prestaju da deluju i ovo ulje se pretvara u jako agresivnu tečnost - ako na ofarbanu površinu prospete novo AT ulje, a sa druge strane isluženo, jasno ćete primetiti da isluženo ulje brže i u većoj meri podiže farbu, za vreme koje nije pokazalo uticaj svežeg AT ulja na istim materijalom ofarbanu površinu.

Kako zameniti ulje u kočnicama:

Dotrajalo kočiono ulje bude mrke boje sa dosta taloga od samog ulja, gume, prašine, prirodnog propadanja starih kočionih cevi.

Nakon zamene postupkom koji će biti opisan, takođe eliminiše se vazduh iz instalacije tako da je pedala osteno tvrđa, ali i doziranje kočione siole bez servo uređaja daleko preciznije.

- Najvažnije je da nađete DOT 3 ulje što boljeg kvaliteta, još uvek se u prodaji može naći "U-2 FAM", a tačno 750ml mi je dovoljno, ali u zavisnosti od Vaše instalacije može Vam biti potrebno i više.

- Pre celokupne procedure proverite sve cilindre, creva i cevi, po potrebi zamnite dotrajale delove,

jer u suprotnom će cela procedura biti uzaludna i neisplativa. Jer svuda gde ulje vlaži, iako ne ispušta pritisak osetno, vazduh, voda i prljavština ulaze u kočioni sistem i ugrožavaju Vašu bezbednost i upropaštavaju kočiono ulje.

- Medicinskim špricom isprazniti čantru do kraja i usput pokupiti prljavštinu koju je izbacio glavni kočioni cilindar, zatim čantru naliti do čepa svežim uljem i vratiti čep, ali ga ne stezati do kraja kako bi ulje brže teklo.

- Pre odvrtanja druk ventila na cilindru točka naprskati navoj WDom 40 i sačekati neko vreme kako bi skorela prljavština i korozija popustili koliko je god to moguće (svi uglavnom imamo čelične druk ventile).

- Pre popuštanja druk ventila na vrh natakните crevo od prskalice vetrobrana, dovoljno dugačko da siđe do poda, tj. ispod nivoa svežeg AT ulja u čaši. Ovim postupkom ćete sprečiti da AT ulje pršti po karoseriji, zaštititi, da instalacija ne povuče mnogo vazduha nazad u sistem ukoliko se ne sporazumete sa pomoćnikom, ali najvažnije, da sprečite rđanje šrafova koji spajaju rukavac zadnjeg točka i amortizera. Takođe, brbotanje AT ulja u čaši tokom drukanja Vam je signal da ima vazduha u instalaciji, a u crevu i čaši ćete jasno primetiti kada se završava zapremina zaprljanog ulja.

- Za otpuštanje druk ventila koristite obavezno okasti ključ 8, kako biste što ravnomernije preneli silu na odvrtanje ventila i to laganim delovanjem u levu, pa u desnu stranu dok ventil ne popusti. Ako zapnete odjednom da ga odvrnete, ventil može ili pući ili proklizati, a mesingani ventil će sigurno pući. A za to vreme, Vaš pomoćnik neka lagano pritisne kočnicu, kako instalacija ne bi povukla vazduh, tako ćete uštedeti znatno vreme na ozračivanju cilindra.

- Onog trenutka kada Vam pomoćnik signalizira da je pedala počela da propada i sišla do poda, on ne sme pustiti pedalu inače će vazduh ući u instalaciju, vi zavrćete druk ventil, dajete uputstvo vašem pomoćniku da druka kočnicu, zatim mu komadujete da stisne jako, vi otpuštate druk ventil, kroz crevo će ići ulje, čim osetite da ste ispustili pritisak i kolega vam signalizirao da je pedala na podu, umereno zatežete druk ventil. Ovaj postupak ponavljate sve dok iz sistema ne počne izlaziti potpuno čisto ulje. Tada još dva puta uz dobro drukanje i jak pritisak na papučicu isпустite pritisak, ali ne do kraja i možete preći na sledeći točak.

- **VAŽNO: SVE VREME MORATE PRATITI NIVO KOČIONOG ULJA U ČANTRI**, preventivno dopunjavajte čantru čim nivo siđe ispod polovine, jer **AKO ČANTRA OSTANE BEZ ULJA** i glavni kočioni cilindar povuče vazduh, **MNOGO ĆE VAM VREMENA TREBATI DA OZRAČITE** kočioni sistem.

- Nakon završenih radova, postarajte se da svaki druk ventil ima svoju zaštitnu kapicu.

- Pre nego što pređete na drugi točak, naprskajte druk ventil sa WD 40 kako biste uklonili ostatke AT ulja koji bi Vam zagorčali naredne radove na kočionom sistemu.

Uvrežen je stav kako je kočiono ulje trajno i da sveže ulje može oštetiti kočioni sistem, ovaj stav nije opravdan, što su potvrdili literatura – Tehnička knjiga Zastava 101, autori Kondić i Ćorić, Servisno uputstvo Zastava 101, ali i ozbiljni mehaničari stare škole kao i inženjeri sa ETFa koji se bave hidrauličnim sistemima.

Generalna preporuka je da se kočiono ulje menja treće godine u letnjem periodu, kada je napolju suvo, a vlažnost vazduha minimalna.

Prilikom svake zamene kočionog ulja, proverite istrošenost kočionih obloga, a na prethodno očišćene metalne oslonce, a naročito na klizače prednjih kočionih čeljusti nanosite tanak sloj bakarne masti kako bi se eliminisale spore reakcije kočionog sistema i moguća zaglavljanja usled prljavštine i korozije.

### 13. Saveti za duži vek karoserije i antikorozivna zaštita

Svakih 10 000km, izdvojte vreme da svaki odvod vode – na vratima, ventilacionom sistemu (glavnom i pomoćnim), na sajtnama, džepovima zadnjih krila, na samom patosu, pročistite drvenim alatom kako bi voda nesmetano mogla da otiče.

Nije retka pojava da je neki nemarni limar tokom nekog zahvata na karoseriji zatvorio neki "nepotrebn" odvod. U tom slučaju, bez razmišljanja, konsultujte šemu Z – 101 gde se takvi odvodi nalaze i koristeći burgiju, i antikorozivnu FARBU – NE BITUMENSKU ZAŠTITU, sami napravite odvod.

Problem rđanja je oduvek bio prisutan kada su u pitanju Zastava 101 i Fiat 128. Osim klasičnih načina zaštite, veoma se efikasnim pokazala tzv. Zaštita mašču, preuzeta iz raznih, vojnih priručnika o konzervaciji oružja, i vozila. Najjednostavnije rečeno, svuda kuda se sliva voda, četkom nanosite tanak sloj konzistentne masti sa niskim nivoom kiseline, grafitna mast se takođe može koristiti jer je daleko povoljnija za nanošenje. Kutijasti delovi karoserije se mogu jednostavno napuniti mešavinom zagrejanog ulja za menjač i masti, prethodno je potrebno drvenim čepovima zatvoriti oluke. Zatim vozilo oštro voziti u krug na jednu, pa na drugu stranu, i uzbrdo i nizbrdo, kako bi se ulje i mast zalepili na što više površina. Zatim uklonite čepove da višak ulja i masti istekne iz kutija. Izbegavajte da ovaj postupak primenjujete na asfaltnim površinama jer svaka kap prolivenog ulja može ugroziti nečiju bezbednost. Čuvajte i prirodu tako što ćete viškove ulja ispustiti u sud i odložiti ga na propisani način.

Zavesice točkova koje su pravilno montirane, štite pod, džepove iza zadnjih točkova, kao i zadnji branik od direktnog udara vode i zadržavanja blata i soli. Najpoznatije zavesice sa logoom "Z", koje su išle u prvu ugradnju je proizvodio "Tigar", a zamenske sa natpisom "Z 101" je proizvodio "Rekord" iz Rakovice. Česta je greška prilikom montaže da se zavesice, da se gumeni deo zavesice prisloni direktno na karoseriju i pričvrsti šrafovim. Ovo je loše rešenje, jer dolazi do zadržavanja vlage između karoserije i zavesice. Ukoliko insistirate da primenite ovakvo rešenje, nanosite debli sloj grafitne masti između zavesice i karoserije. Najbolja praksa je da se zavesica montira na limeni nosač koji će se što manjom površinom prislanjati na karoseriju ili, još efikasnije, zavesicu pričvrstiti na plastično podkrilo. Mana zavesica je njihova izloženost kada se rikvercom parkirate na viši ivičnjak, tada se zavesica lako može zaglaviti između točka i ivičnjaka, i pokidati se. Rešenje iz zlatnog perioda su lančići pričvršćeni za krajeve ili nosače branika, a kojima se zavesice podižu prema zadnjem braniku.

Značajno produženje veka koševa, krila i rubova, obezbeđuju plastična podkrila, koja su se od 1977. Montirala kao deo standardne opreme, ali i zadnja podkrila koja su se od 2000tih mogla kupiti kao dodatni deo.

Ukoliko Vam ne smeta snažan zvuk motora, vek limarije se takođe može produžiti uklanjanjem celokupne zvučne izolacije kabine koja je napravljena od filca koji upija vodu. Filc se nalazi za

instrument table, prekriva požarni zid, na podu ispred i ispod svih sedišta, a izolacija od sunčera se nalazi iza obloga zadnjih koševa. Kod starijih modela koji imaju itison na podu umesto gume, donja strana itisona nije prekrivena bitumenom, tako da je položna upijanju vode. Najsigurnije rešenje je ukrajanje terpapira kojim bi se prekrilo pod ili ukrajanje kondora za hidro izolaciju bez topljenja preko cele površine patosa. Jako je važno da se na ter papiru/kondoru izbuše rume prečnika 30mm neposredno iznad fabričkih rupa za odvod vode sa unutrašnjeg patosa. Na taj način se voda sa nakvašenog tepiha usmerava direktno na odvod, koji je ujedno i najniža tačka na patosu. Na taj način se sprečava da natopljeni tepih bude u direktnom kontaktu sa patosom.

Od osamdesetih godina su se mogli kupiti specijalni električni uređaji za zaštitu od korozije koju sa radili po principu montaže anoda na 4 mesta na karoseriji, koje bi se vremenom razlagale usled prikupljanja naelektrisanja limenih delova koja izazivaju koroziju. Ovi istemi su dizajnirani po ugledu na brodo-tehnička rešenja, kao i na rešenja koja se koriste za zštitu podzemnih cevovoda. U skorijoj istoriji, dostupan je sistem "TRIO" koji je ugrađivao elektro – servis "ZES" u Zemunu.

## 14. Podmazivanje podizača stakala i pokretnih leptir – stakala

Teško otvaranje prozora i puvanje ručica za otvaranje je uobičajena boljka kod ostarelih Stojadina. Uz malo uloženog vremena, ovakav problem Vam se nikada neće ponoviti:

- Kada skinete tapacir, zavucite ruku iza mehanizma podizača stakla, prstom ćete napipati otvor na panciru prenosnika. U pomenuti prorez, prstom, nagurajte ISKLJUČIVO GRAFITNU mast, kada ispunite prorez celom dužinom, okrenite ručicu podizača za 1/4 kruga i tako redom dok ručicom ne obiđete pun krug. Zatim nekoliko puta spustite i podignite prozor i osetićete ogromnu razliku.

- Vlasnici Z – 101 opremljene pokretnim leptir staklom su se sigurno susreli sa težim otvaranjem, naročito kod leptir stakla SECURIT. Rešenje je jednostavno, cevčicu WD 40 zavucite između gume i osovine leptira i prskajte pomalo uz stalno pomeranje.

- Kod modela standard – SECURIT i UNIGLAS leptira zaključno sa 1977. godinom, sa osiguravajućom bravicom leptira, potrebno je WD-om podmazati i kvakicu i osiguravajući jezičak koji je integrisan u rukohvat bravice.

Kod poslednjih generacija se javilo otežano otvaranje i zatvaranje stakala usled previše tesne diht gume u podnožju prozora. Ovaj problem se teško rešava, a najjednostavnije je precizna obrada unutrašnje strane diht gume finim brusnim papirom.

## 14. Podmazivanje brava na vratima:

Održavanje brava na vratima je jednostavno – jednom godišnje primenite sledeće operacije na sve vrste vrata i brava na Z – 101:

- Šarnire naprskajte WD-om 40
- Klizače graničnika namažite tovatnom mašću

- Na površine oslanjanja brava vrata nanosite tovatnu mast
- Mehanizam brava sa unutrašnje strane vrata podmažite grafitnom masti
- U ključaonice prskajte WD 40

Kada pogledate mehanizam brave na vratima, videćete jedan plastični, mali čep iznad brave. Ko je radio farbanje, taj čep je bez greške sada u boji auta. Pažljivo ga skinite da se ne raspadne i kroz rupicu ubrizgajte manju količinu motornog ulja. Vratite čep i probajte vrata. Videćete koliko se lakše zatvaraju. Uvek je preporučljivo da pre svake zime ubrizgate WD 40 u ključaonicu i na vidljive, pokretne delove.

Iako zna da bude nepraktično zbog eventualnog prljanja garderobe, značajno olakšano zatvaranje vrata obezbeđuje tanak sloj grafitne masti na plastičnom zatvaraču vrata i klinovima na koje naleže, na stubovima karoserije.

Ukoliko su vrata "spala", zbog deformacije nosećih stubova ili lufta na šarkama, ili "štok" ne prihvata plastični zatvarač brave, potrebno je da posetite auto-limara koji bi vam podigao vrata ili zamenio osovine šarki. Nakon toga možete pristupiti štelovanju "štoka" i daljem usavršavanju zatvaranja vrata. "Štok" se šteluje, po visini i širinu stuba, čak i pod uglom (po dijagonali), ali i pomoću podmetača, koji se postavljaju do stuba vrata, ispod "štoka", odvrtanjem krstastih navrtki.

## 15. Autokozmetika – kako od babe napraviti devojku

Evo liste za šminkanje koju autor ovog teksta primenjuje već dugi niz godina

1. Za viskiranje i poliranje farbe karoserije – TURTLE WAX COLOR MAGIC u boji auta
2. Za voskiranje i poliranje SVIH hromiranih i aluminijumskih površina – prvo TURTLE WAX SILVER CHROME, a posle nekoliko sati TURTLE WAX ORIGINAL HARD SHELL SHINE
3. Za sjaj plastičnih površina (maska, stranice u gepeku, tapaciri amortizera petih vrata, ostrvo između sedišta, zadnja polica, oklop mehanizma pojaseva, plastični detalji branika kao i gumenog patosa) – SPREJ – TURTLE WAX BLACK IN A FLASH
4. Za sjaj instrument table, tastera sirene sa oklopom – SPREJ - TURTLE WAX COCQUPIT SHINE
5. Za čišćenje i zaštitu površina od skaja i kože (sedišta, tapaciri vrata, nebo) – TURTLE WAX LEATHER CLEANER AND CONDITIONER
6. Za čišćenje i voskiranje svih staklenih površina – TURTLE WAX CLEAR VUE sa raspršivačem kao i istoimeni vosak za stakla od istog proizvođača
7. Za zaštitu plastika žmigavaca, stop svetala, pozicionih svetala - TURTLE WAX COLOR MAGIC u crvenoj boji
8. Za zaštitu plastika svetla registarske tablice, rikverc svetla i unutrašnjih lampi za osvetljenje kabine- WAX ORIGINAL HARD SHELL SHINE u blagom sloju da ne bi došlo do belih naslaga u finim reljefima.

9. Za sjaj i mekoću gumenih površina – MEDICINSKI GLICERIN
10. Za pranje karoserije - TURTLE WAX ZIP WAX šampon sa vosko
11. Za čišćenje, sjaj i zaštitu gumenog patosa i pastičnih obloga – TURTLE WAX BLACK IN A FLAS
12. Za uklanjanje ogrebotina – TURTLE WAX SCRATCH REMOVER u tubi

Preporuka je da se svakih 6 meseci (pre zime i pre proleća) Zastava 101 dobro opere vosak šamponom i da se svi delovi pažljivo izvaskiraju. Zaštitni sloj voskova je konzistentan tokom 6 meseci, a nakon toga prestaje njegovo dejstvo. Ukoliko želite da Vaš Stojadin stalno sija, voskiranje možete raditi i češće.

Ne zaboravite da pažnju posvetite i prostoru oko točkova i patosu vozila. Za ovo je potrebno detaljno pranje šmrkom, a nakon toga nanošenje vosak šampona sunderom ili okruglom četkom za pranje po domaćinstvu koja se može kupiti na pijaci.

Detaljno pranje i voskiranje je neophodno i sa donje strane vrata, unutar motornog prostora, sa unutrašnje strane haube, unutar oluka gepek vrata, stubovi vrata. Na ovaj način izbegavate stvaranje prljavštine koja se jako teško skida. A sa druge strane, lepše će izgledati automobil u celini, a i skidanjem naslaga prašine, smanjujete rizik od korozije.

## 16. Restauracija starih znakova

Svi ljubitelji starih vozila ZASTAVA, FIAT, LADA susreću se sa istim problemom kada započnu proces restauracije automobila. Taj problem su osetljivi OLDTIMER znakovi od pleksiglasa, ako ih uopšte ima na kolima, nekada crvene pozadine znakova su najčešće prešle u belu ili srebrnu boju.

Materijal:

- VELIKO STRPLJENJE I SMIRENOST
- Sajdžijski šrafčiger
- Nož
- Baršunasta četkica za akvarel, što manja, to bolja
- Farba za pozadinu znaka-Nitro baza
- Silikon Saratoga akrilni-za lepljenje akvarijuma
- Limarska traka
- Makaze
- Pamučna krpa
- Polir mleko za karoseriju(sa voskom)

Postupak:

#### Korak 1: Za lepljene znakove

Pomoću sajdzijskog šrafčigera pažljivo skinite znak iz njegovog kućišta, vodite računa, da ne zapinjete samo na jednom mestu, jer će znak sigurno pući. Već polako, sa svih strana, po malo, odvajajte znak.

Za znakove koji su "zapertlovani", pomenutim šrafčigerim polago oslobodite limeni obruč oko znaka, tom prilikom vodite računa da ne deformišete tanak lim pod prevše oštrim uglom, jer tada dolazi do istezanja lima i jako teško se može vratiti na svoje mesto

Pokušajte da postavljate šrafčiger ukoso i NIKAKO ne koristite preveliku silu, jer tada ugrožavate sam znak.

#### Korak 2:

Kada izvadite pločicu sa čuvenim Z i pogledate poledinu, uočićete srebrnu ili sivu boju. Zadatak je da tupom stranom noža skinete pomenuti premaz, ali samo na ispupčenim površinama (na poledini se jasno vidi utisnuto Z)

Premaz skinite lagano, vrlo lako se skida, nikako ne upotrebljavajte veliku fizičku silu. Premaz skidajte dok površina ne postane providna

Naravno nikada ta providnost neće biti idealna, a sigurno će vam ostati po neka tačkica premaza. To su sasvim normalne pojave, tako da ne forsirajte preterani perfekcionizam u ovom koraku.

#### Korak 3

Sada je vreme da se pripremljena površina ofarba. NIKAKO NE ŠMIRGLAJTE POVRŠINU I NE PODVRGAVAJTE JE RAZREĐIVAČU ILI NEKOM DRUGOM SREDSTVU ZA ODMAŠĆIVANJE ILI PRIPREMU. Jer, ukoliko to uradite, površina će momentalno matirati i efekat farbanja će biti znatno umanjen

Ako je moguće ne razređujte mnogo farbu.

Farbu nanosite kistom, u svim smerovima uzduž i popreko, kako bi farba ušla u sve neravnine. Nanesite onoliko slojeva, koliko je potrebno da kada postavite znak u pravcu svetla, nema ni pauze niti "svetlećih površina".

Sušenje je jako bitna stvar i nemojte žuriti, pokušajte da ostavite znak 24 sata. Farba se ne sme lepiti!

#### Korak 4:

Pomenutim mlekrom za poliranje dobro ispolirajte hromirano kućište znaka-tako ćete obezbediti dobru i svetlu podlogu za znak, što takođe utiče na vizualni efekat. Ivce koje se nalaze van znaka zaštitite limarskom trakom. Prednju površinu znaka prelepite trakom, i makazama opkrojite traku da prati oblik znaka. Pri tome ostavite malo zadebljanje na čošku, koje će vam kasnije poslužiti za skidanje trake.

Kod znaka sa prvih modela FIATA 128 - sa krilima vodite računa da šraf koji drži znak ne bude smetnja ravnomernom naleganju pločice.

#### Korak 5: PAŽNJA

Greška prilikom lepljenja znaka je ista greška koju su pravile i fabrike-lepak se nanese na znak, pa se znak postavi u kućište. Takva procedura je razlog zašto su naši ljubimci pogubili znakove još u prvih nekoliko godina vožnje.

Pravilno lepljenje je da sve dostupne površine vezuju znak za kućište Pomeuti Akril Silikon, (mala tuba firme SARATOGA) nanosite na kućište, tako da prekrije celu ravnu površinu i formirajte sloj debljine nekoliko milimetara.

Uzmite prethodno zaštićeni znak i ravnomerno ga utisnite u silikon, utisnite ga tako da legne na ravnu površinu.

#### Korak 6:

Korak 5 je napravio haos sa viškom silikona koji je sada bukvalno izbio sa svih strana. Ne skidajući limarsku traku, uzmite pamučnu krpu i ravnomerno razvucite silikon NA SVIM STRANAMA GDE JE IZBIO. Sve vreme pridržavajte znak rukom, da ne bi došlo do neravnomernog naleganja.

#### Korak 7:

Kada ste silikon dobro i ravnomerno razvukli, a višak odstranili, U ŠTO KRAĆEM ROKU, DRŽITE RAVNOMERNO ZNAK i polako odlepljujte limarske trake. NE ČEKAJTE da se silikon osuši.

Kada su trake skinute, ukoliko je neophodno, uz često presavijanje krpe, razvucite nepravilne ivice silikona i odstranite višak silikona koji se nađe na znaku.

Masku ostavite u vodoravnom položaju minimum 48 sati pre nego što je postavite na auto.

#### Korak 8:

Kada ste sve korake dosledno ispunili, uzmite malo polir mleka sa voskom na krpicu i laganim pokretima ispolirajte znak.

Nakon svega, ne brinite za znak, silikon je otporan na sve vremenske uslove i temperature, ne menja svoje osobine. Redovnim poliranjem površine znaka sprečićete njegovo matiranje od atmosferskih uslova.

Imajte srpljenja, jedino tako će vaš ljubimac biti pravi OLDTIMER.

## 17. Kako dodati nekiliko konja pod haubu Zastave 101?

Kada je proglašen automobilom decenije 1980, Zastava 101 je kroz jugoslovenske auto-magazine detaljno proučena za friziranje. Tako je slovenački "Avto magazin" pisao o mladom inženjeru Zlatku



Frankoviću koji je 1974. godine za diplomski rad na Mašinskom fakultetu Univerziteta u Beogradu razradio metodologiju povećanja snage standardne Zastave 101 sa motorom od 1116ccm i standardnih 55KS (oznaka fabričkog motora je u to vreme bila FIAT 128A 000) na 75 KS, i to spuštanjem glave motora za 3 do maksimalno 5mm, zamenom usisnih i izduvnih ventila, proširivanjem i poliranjem usisnih i izduvnih kanala na 28mm i modifikacijom izduvne cevi. Usisni sistem je preuzeo od italijanske kuće Trivelato, a umesto standardnog karburatora, Franković je predvideo ugradnju Weber DCN vertikalnog karburatora, Weber 40 DCOE vodoravnog karburatora, ili 4 odvojena Solex karburatora. Obrada ventila je predviđena tako da im uglovi budu 75-15-75 stepeni, odnos opruga ventila 1:3mm, a kao kruna, zamena standardne bregaste osovine sportskom, sa oznakama 58-20-20-58 i 30-60-60-30. Nosači motora kod ovog friziranja moraju biti pojačani.

Najbolji pregled metoda friziranja, su prikazali inženjeri Sven Cverlek i Zlatko Kvočić za časopis "SAMogradnja" 1981 godine. Svaki metod je testiran na standardnom motoru od 1116ccm, generacije 1977, sa 9.2 stepenom kompresije, dostupni u dve verzije: FIAT 128A 064 i DMB 128A 064. Glavni cilj istraživanja je bi kako izvući maksimalnu snagu bez prepravki cilindara i glave motora, a sa druge strane da Stojadin troši isto ili čak manje goriva.

Posle 1977, na standardan motor Zastave 101 je fabrički bio montiran karburator IPM 32 MGV 10 sa difuzorm 21, a 4-1 izduvna grana je bila standardni deo od početka proizvodnje (jedna cev se priključuje na izduvnu granu). Prema testiranju časopisa "SAM", fabrički motor je imao snagu od svega 50 KS. Prvo, najjednostavnije podizanje snage je promena dizne za gorivu u karburatoru, umesto fabričke 1.17 staviti 1.25mm.

Drugi stepenik je jednostavna zamena karburatora IPM 32 MGV 10 sa difuzorm 21 karburatorom sa starije generacije Zastave 101 i to IPM 32 MGV 1, Weber 32 ICEV 10, Holley Europea 32 ICEV 10 ili Solex C 32 DISA 20, svi sa difuzorm 24. Prema testu SAMa, tek tada motor daje snagu od 55KS.

Treći stepenik je zamena 4-1 izduvne grane novijom. Rešenje je 4-2-1 izduvna grana (4 izvoda sa cilindara se spajaju u dva kanala, dupla cev se priključuje na izduvnu granu i ispod patosa se spaja u jednu cev) koja se na kasnijim modelima posle Zastave 101 Super/SC i Special ugrađivala standardno (od 1986). Kada se ova izduvna grana kombinuje sa karburatorom sa difuzorom 24, prema testu SAMa, snaga motora u tom režimu iznosi 60 KS. Potrošnja goriva je ostala ista.

Četvrti stepenik je zamena usisne grane i karburatora dvogrlim karburatorom Weber 32/32 DMTR koji fabrički ugrađivan na Zastave 101 Super/SC i Special. Prema testu SAMa u kombinaciji sa 4-1 izduvnim granom, motor daje snagu od 63 KS, a sa 4-2-1 izduvnim granom, motor daje snagu od 66 KS. Potrošnja goriva se smanjila pri vožnji bez otvaranja drugog grla. Otvaranje drugog grla se oseća po zvuku motora i pojačanom otporu pedale gasa.

Peti stepenik je ugradnja dva dvostruka horizontalna karburatora Weber 40 DCOE. Prema testu SAMa, u kombinaciji sa 4-1 izduvnim granom, motor daje snagu od 65 KS, a sa 4-2-1 izduvnim granom, motor daje snagu od 72 KS. Ali sa pretpaljenjem od 5 stepeni.

Jedan od najbitnijih faktora u friziranju Zastave 101 je menjač, tj. diferencijal. Starije generacije uvek evociraju sećanje na znatno brže "Italijane" – stare serije Zastave 101, proizvedene pre 1979. Osim motora koji je imao jači karburator, glavne zasluge za kultni status ove generacije Stojadina pripadaju menjaču sa prenosom 13/53 koji ima "kratke" stepene prenosa. Ovaj menjač je omogućavao motoru da se okreće na višim obrtajima i na taj način radi rasterećenije, tako da je odziv na pedalu gasa bio znatno brži. Od 1980. sve je češći (od modela Skala standardno ugrađivan) menjač sa prenosom 17/64 sa "dugačkim" stepenima prenosa, koji je značajno smanjio broj obrtaja motora, obezbedio veću maksimalnu brzinu, manju potrošnju goriva ali i "ulenjio" 1116ccm motor. Međutim, kod motora od 1301ccm ovaj prenos je omogućio bolje performanse i bolje ubrzanje, naročito pri friziranju. U današnje vreme se menjači 13/53 masovno traže, servisiraju i nastavljaju svoj život u novijim Stojadinima.

Profil guma – mlađi vozači Zastave 101 takođe mogu biti u zabludi da širi profil guma povećava maksimalnu brzinu, međutim to nije tačno. Svaki automobil je dizajniran da u zavisnosti od vešanja, težine, međuosovinskog rastojanja, i drugih faktora, nosi specifične dimenzije guma. U slučaju Zastave 101 široki profil guma povećava trenje sa podlogom što doprinosi boljoj upravljivosti u krivinama, ali na otvorenom putu povećava potrošnju goriva, a smanjuje krajnju brzinu. Maksimalni profil guma koji se ugrađivao po fabričkim specifikacijama na Zastavu 101 Special je bila širina 165, 13 coli, stara je peporuka da se na Zastave 101 sa 1116ccm motorom ne stavlja širi profil od 155. Na Vama je da odredite svoje prioritete u performansama Zastave 101, pa na osnovu te odluke izaberite profil guma, ali taj profil mora pratiti širina naplatka – što je širina gazne površine pneumatika šira, naplatak mora biti širi, naravno do granica normalnog manevrisanja prednjih točkova. Obim točka mora ostati isti kako bi brzinomer pokazivao tačnu brzinu.

## 18. Restauracija starih farova

Kao što svi znate, kako naši ljubimci stare, tako i njihova svetla sve više žmure pred mrakom, a naše oči počinju da nas bole od naprezanja d vidimo kuda uopšte idemo. Čak iako povećavamo snagu naših sijalilca, rezultat izostaje...

Tada, jedino rešenje je kupiti nove farove. Jeste, to je najlakše rešenje, a šta da rade vozači ZASTAVE 101(1971-1979), čiji farovi ne postoje u proizvodnji već nekoliko decenija?

Postoje tri problema koji generalno muče naše farove, a sva tri se u stvari svode na isti - matiranje reflektora-koga ćemo zbog pojednostavljenja zvati ogledalo.

1. Izluskano ogledalo usled korozije limene podloge- 10 % ogledala može biti uništeno, i taj defekt neće u bitnoj meri oslabiti vaše osvetljenje, ali u nastavku navedena metoda se Mora primeniti,. Ukoliko je proces zahvatio više od 10% ogledala, faru nema spasa.

2. Trajno matirano ogledalo- U zavisnosti od tehnologije nanošenja reflektujućeg materijala na limenu podlogu, mogu se javiti neotklonjivi problemi- a to je pojava "brisanja" ogledala-tj. Kada pogledate u far, i osvetlite ga ručnom lampom i ne vidite svoj odraz u njemu, a sa druge strane, kada prstom prevučete preko ogledala kroz otvor za sijalicu i tom prilikom na vrhu prsta ostaje srebrni prah, far se mora zameniti.

3. Privremeno izmatiralo ogledalo- **NAJČEŠĆA POJAVA**. Kada pogledate u vaš far, osvetljen slabim svetlom ručne lampe, i ne vidite svoj odraz, a pri tom ste prstom probali na maoj površini postojanost ogledala (i prst vam je samo prljav, bez srebrnog praha), TADA PRIMENITE DOLE NAVEDENU METODU.

Potreban materijal:

- Dve čiste, bele PAMUČNE krpe
- Boca destilovane vode
- Dva parčeta drveta, različitih dužina (kraće i duže) sa zatupljenim krajevima
- Bočica BAGAT ulja za šivaće mašine
- Paket vatiranih štapića za uši

- Paket sirove gume
- Tuba silikona
- Papirna traka
- Sprej WD-40
- Slaba sijalica u vidu baterijske lampe

Prvi korak:

Demontirajte far i ostavite ga pola sata na sobnoj temperaturi. Da bi ste izbegli termo šok ogledala i štetna zamagljivanja.

Prljavština koja nastaje usled isparenja ulja i benzina, pomešana sa prašinom kolovoza najčešće prouzrokuju privremeno matiranje ogledala, i to krivicom zaštitne kape koja prekriva sijalicu. Kada takva smeša biva zagrejana temperaturom sijalice, ona se lepi za ogledalo, stvarajući mikro-sloj koji ne može sam da se ukloni. Farovi koji se nalaze u motornom prostoru (Sva novija vozila), najčešće boluju od ove boljke.

Drugi korak:

**NAPOMENA: NIKADA NE ISPIRAJTE FAR VODOM IZ VODOVODA, NITI KORISTITE OBIČNU VODU ZA NATAPANJE KRPE ZA ČIŠĆENJE, JER JE NAŠA VODA PREPUNA KAMENCA, KOJI STVARA NEOTKLONJIVI MIKRO SLOJ NA OGLEDALU I IZAZIVA TRAJNO OŠTEĆENJE FARA!**

Da biste otklonili pomenuti sloj, morate naučiti da budete "lake ruke", jer ako žurite, vaša ruka će postati teška, i tada će osetljivo ogledalo fara biti oštćeno. Takođe vaše ruke moraju biti čiste, bez tragova krema ili sapuna.

Dakle, uzmite čistu, belu, pamučnu krpu, i natopite je destilovanom vodom. Zatim je dobro iscedite. Obmotajte vlažnu krpu oko vaša dva prsta, vodeći računa da ne dođe do stvaranja među prostora koji bi doveo do toga da kožom prelazite preko ogledala.

Kroz otvor za sijalicu uvucite prste u far i otpočnite nežne pokrete po ogledalu. U što kraćim intervalima izvlačite prste i okrećite krpu, tako da je čista strana uvek do ogledala.

Kada ste pokrili površinu ogledala, dokle vaši prsti mogu da dosegnu, uzmite parče drveta- kraće, i oko njega pažljivo obmotajte vlažnu krpu. Uvucite ga u far i nežno očistite ostatak ogledala, sa periodičnim okretanjima krpe.

Treći korak:

Kada ste završili sa čišćenjem sa vlažnom krpom, uzmite suhu krpu i istim postupkom posušite ogledalo.

Četvrti korak:

Istu metodu (koraci 2 i 3) primenite na unutrašnju stranu stakla (sočiva) fara.

Peti korak:

Ukoliko je ogledalo fara oštećeno korozijom (do 10%) uzmite štapić za uho i vrh vate natopite BAGAT

uljem za šivaće mašine. Inače to je ulje za konzervaciju i podmazivanje preciznih elemenata, koje u sebi sadrži biljnu tinkturu za zaustavljanje oksidacije. Ulje nije isparljivo pri višim temperaturama.

Vodite računa da je vata natopljena umereno, jer cilj ovog postupka je da nanošenjem filma ulja na koroziju zaustavite ili makar usporite dalji proces

Pokušajte da izbegnete da se ulje nađe na samom ogledalu ili da se sliva- jer se jako teško uklanja.

Najčešće korozivno mesto je samo dno limene podloge, tako da do slivanja teško i da će doći.

Šesti korak:

FAR POSLE PRETHODNIH KORAKA MORA PRENOĆITI NA SOBNOJ TEMPERATURI, SA OTVORENIM OTVOROM ZA SIJALICU, U VERTIKALNOM POLOŽAJU(KAO NA KOLIMA), KAKO BI STE IZBEGLI EVENTUALNO SLIVANJE ULJA NA STAKLO FARA, I DA BI ISPARILA ZAOSTALA VLAGA DESTILOVANE VODE.

Sedmi korak:

Pregledajte mesto gde se spajaju staklo i limena podloga ogledala- sa spoljašnje strane fara. Dobro pregledajte git kojim je izvršeno fabričko lepljenje. Ukoliko je git ispucao ili mestimično pootpadao, papirnom trakom zaštitite staklo fara i kritična mesta popunite silikonom. Papirnu traku polako skinite po izvršenom lepljenju

Na ovaj način ćete sprečiti prodiranje vlage u far, prilikom kretanja automobila i izbeći nastanak akvarijuma u vašem faru.

Osmi korak:

Pre nego što far ponovo namontirate na vaš automobil, sprejom WD-40 dobro razradite navoje vijaka za podešavanje farova

Deveti korak:

Montirajte farove i ubacite sijalice. Pre nego što stavite zaštitnu gumenu kapu, uzmite sirovu gumu i nanosite nanak sloj na sve krajeve zaštitne kape, koji naležu na far. Po montaži dobro ispritisajte mesta gde kapa naleže na far, i budite uvereni da će kapa sada raditi svoj posao. Takođe je poželjno da sirovom gumom zadihtujete i sijalicu pozicionog svetla.Slobodno, ukoliko nema diht kape na maloj sijalici, plastično grlo u potpunosti obložite sirovom gumom, i prekrijte sva mesta naleganja na far.

Osmi korak:

Kada ste sve završili **OBAVEZNO** naštelujte snop vaših farova po vama najprihvatljivijoj metodi, vodeći računa da su tom prilikom stakla vaših farova čista i sa spoljašnje strane.

Na ovaj način restauracija vaših farova je kompletna. Tada postojeći farovi daju svoj maksimum. Ukoliko osvetljenje i dalje ne prolazi testove na tehničkom pregledu, zamena farova je jedino rešenje.

Na Zastavama 101 koji imaju standardne farove Saturnus, predviđene za standard R2 sijalice snage 40/45W, mnogi članci iz zlatnog perioda koji govore o besmislenosti i ugrožavanju bezbednosti saobraćaja prilikom ugradnje H4 55/60W. Sijalice koje ne traže uvođenje relejskog sistema (koji

obavezan u svrhu zaštite kako ablendera, tako i glavnog prekidača farova) jesu sijalice koje su fabrički ugrađivane na Zastavu 101 SPECIAL: R2 HALOGEN 40/45W. Ove sijalice imaju znatno više LUMENA (svetlosnih jedinica) od standardne "balonke", ne traže nikakve prepravke instalacije, nema grejanja osigurač table ili ugrožavanja prekidača. U katalogu NARVA nose broj 48 121.

## 19. Reparacija svetlosnih signala

Na svetlosnim signalima Zastave 101 česte pojave su : napukla plastika, prljavština sa unutrašnje strane, reflektori sijalica nemaju uopšte odsjaj.

Najbrža popravka je doro pranje, sušenje fenom i brisanje sa finom pamucnom krpom potpuno čišćenje čoskova, zatim farbanje reflektora hrom sprejom , sušenje, nove sijalice i zamena oštećenih stakala.

Česta je pojava da prednji žmigavci na Z 101 izblede i ispucaju. Najveći je problem u samom materijalu od kog se liju ove plastike. Već skoro 20 godina na našem tržištu nema ili se retko nalaze pravi, kvalitetni proizvođači ovog dela kao što su "Saturnus" ili "21. Oktobar", a o "Altissimo" i "Carello" možemo samo da sanjamo.

Za reparaciju je korišćen žmigavac jako slabog kvaliteta, koji je u jako lošem stanju posle samo 3 godine službe. Stakla lošeg kvaliteta fabrički dolaze izuzeto blede narandžasta, gotovo žuta, a sunce ne trpe nikako. Isposte se, izmatiraju, izgube boju i na kraju sama od sebe ispucaju.

1. Korak: Dobro oprati staklo, četkicom za zube i deterdžentom za sudove. Suština je da ne sme biti naslaga prljavštine na saću sa unutrašnje strane.

2. Korak: Kada se staklo osušilo od pranja, tečnim super lepkom pažljivo pređite preko svake pukotine. Videćete kako lepak prodire u pukotinu. Ostavite da se dobro osuši.

3. Korak : Permanentnim markerom – najbolje bi bilo narandžaste boje koji se teško nalaze, a kao zamena može svetlo crveni pažljivo, u jednakim slojevima pređite unutrašnju stranu žmigavca, zatim ispolirajte salvetom ili papirnom maramicom (ukoliko postoje neravnomernosti boje). Nanesite onoliko slojeva koliko Vam se sviđa da bude jaka boja stakla. Nakon svakog sloja ujednačite boju na pomenuti način.

4. Korak: Pošto je prednja strana stakla najčešće matirana i ogrubela od sunca, nanesite na nju polir mleko za karoseriju. Najbolji rezultat daje crveni polir. Ostavite da se dobro osuši i ispolirajte mekom, pamučnom krpom.

Na ovaj način ste sebi kupili vreme do pronalaska novog stakla, odnosno do pogoršanja stanja postojećeg kada ćete morati da ponovite ceo proces

Varijacija na korak 3 je ili crveni sprej za signale ili crni sprej za signale, sve Vam to zadovoljava estetske potrebe u zavisnosti od Vašeg ukusa

Postupak je primenjiv na sve signale u boji.

## 20. Reparacija signala instrument table

Nakon mnogo godina službe signali na instrument tabli Zastave 101 PRESS I GEN (pritisak ulja i signal nepravilnog punjenja alternatora), signal ručne kočnice modela CONFORT, SUPER I SPECIAL i signal sva 4 žmigavca, vremenom blede i na kraju izgube crvenu boju i prelaze u belu ili narandžastu. Razlog su godine službe... Ova pojava se lako leči CRVENIM PERMANENTNIM markerom koji se nanese sa zadnje strane znaka, a odmah po nanošenju izjednačava papirnom maramicom kako bi boja bila ujednačena na celoj površini signala. Dve ruke su više nego dovoljne, a sve preko toga izaziva nejednakost boje. Tako će signali PRESS, GEN, RUČNA, SVA 4 ŽMIGAVCA ponovo sijati svojom pravom bojom. Za ovaj zahvat prporučujem "Štedler" markere.

Tu nije kraj sa problemima signala instrument table Zastave 101. Signali ŽMIGAVCA, SVETLA I DUGOG SVETLA boluju od suprotne pojave, potamnivanje do crne boje i neprozirnosti. Ova pojava nema povratni efekat i jedini lek je zamena obojenih pločica novijima ili sa starijih "BORLETTI" tabli koji imaju normalnu prozirnost. Neke starije table "BORLETTI" imaju pojavu da signal dugog svetla pređe u ljubičastu boju, što se može srediti teget permanentnim markerom koristeći iste postupke kao kod izbledelih signala, ALI ljubičasti ton uvek ostaje u blagoj formi.

Takođe stare "TELEOPTIK" table sa kopijom "BORLETTI" kazaljke brzinomera (crvene) imaju manu da kazaljke blede na braon - varijanta kojoj nema leka a da izgleda lepo, i da blede na roze i na belo, rešava se kao PRESS i GEN. PAŽNJA ako koristite farbu ili sprej za kazaljku brzinomera, menjate njenu strogo propisanu težinu drastično, tada rizikujete da Vaš brzinomer bude netačan.

Za loše osvetljenje instrumenata (brzinomera, merača nivoa goriva i temperature motora) krivo je matiranje bele, refleksne površine kućišta table. Ovo se popravlja pažljivim poliranjem voskom za auto u obliku paste. Ali efekat ne daje 100 posto osvetljenja kao kad je tabla bila nova, ali umnogome povećava vidljivost

Osvetljenje se jednostavno rešava sa dve dodatne sijalice od 3 W ili pojačavanjem sijalica na 5W, međutim, to rešenje nanosi poprilično štete - ispucalost plastike i podloge desnog segmenta instrument table od grejanja i hlađenja tokom zimske vožnje je neminovno.

Direktan krivac za loše osvetljenje table - masna prašina koja se tokom godina zalepi na refleksiono kućište - rešenje je pranje nežnim sušerom i sredstvom za pranje sudova, a zadtim pažljivim voskiranjem, bezbojnim voskom za karoseriju - "Turtle wax original" . Ova prašina se ne može na odmah ni ugledati jer se izuzetno ravnomerno raspoređuje, tek kada se malo obriše kućište

Tokom generacija, instrument tabla se menjala. U jednom periodu su se ugrađivale instrument table argentinskog proizvođača "SIAP". Kod ove table, radi uštede, nije postojala sijalica za signal upaljenih farova, već je proizvođač uklonio zidove koji odvajaju kućište signala upaljenih farova od levog i desnog segmenta instrumenata, paje ulogu signalnog svetla imalo osvetljenje segmenata koje se reflektovalo unutar kućišta signala upaljenih faova. Pošto je štampana ploča predviđena za ugradnju sijalice, jednostavnim bušenjem kućišta, moguće je dodavanje signalne sijalice za upaljenen farove na svoje mesto, tako da faktički služi kao treća sijalica za osvetljenje. Na taj način se jednostavno pojačalo osvetljenje i levog i desnog segmenta instrumenata. Ovakvo iskustvo je primenjivo kao najjednostavnije rešenje, koristeći fabričku instalaciju, kod standardne "Teleoptik" table - ukloniti spoljne zidove signala uključenih farova, i svetlost signala će se iskoristiti za osvetljenje kompletne instrument table.

Postojale su verzije instrument table koje su iz estetskih razloga, ali i radi prigušivanja osvetljenja, imale zeleni zaslon preko sijalice. Tokom godina grejanja, zaslon se zaprlja, pa je dovoljno njegovo pažljivo čišćenje da bi svetlost instrumenata bila pojačana. Češća je pojava da je zaslon postao zamućen ili mat, tako da nepovratno prigušuje osvetljenje. U tom slučaju jedino rešenje je potpuno uklanjanje zaslona.

Kada je u pitanju instrument tabla Zastave 101 Special, postoji još jedna specifičnost. Sijalice brzinomera i obrtomera imaju tamni zaslon, izliven iz jednog dela sa kućištem instrument table, sa uskim prorezom za osvetljenje. Ovakvo rešenje je nastalo u Italiji, usled žalbi na prejako osvetljenje instrumenata FIATA 128 RALLY, za koji je ova instrument tabla i bila namenjena. Rezultat nakon višegodišnje službe su jedva vidljivi instrumenti tokom noćne vožnje. Tada treba primeniti svannavedena rešenja za standardnu instrument tablu, ali i skalpelom polako ukloniti zaslone sa svih sijalica.

Ukoliko ste sve primenili, a osvetljenje još uvek ne zadovoljava potrebe, jedino rešenje je lepljenje traka sa led diodama na kućište instrumenata. Boju tada možete izabrati, a ukoliko želite autentičan utisak, postoji blago žuti ton dioda koji ostavlja isti utisak kao sijalice od 3W.

## 21. Da vaša sirena ponovo zapeva

Većina nas se susrela sa pojavom, da kada pritisne taster sirene, od nekada moćnog zvučnog signala, iz naše haube dopru nepravilni, isprekidani, krkljajući ili pak nikakvi zvuci. Svako poseže za najprostijim rešenjem- kupovina nove sirene; a da li takav postupak uvek može da bude pravo rešenje?

Stari modeli ZASTAVE 101 do 1980, imali su dve sirene, jedna niskog tona, druga visokog tona, koje su kombinovanjem davale jako karakterističan zvuk. Proizvođač je bio "Rudi Čajavec", a zanimljivo je da su se iste sirene koristile za karakterisitičan zvuk vozila milicije, hitne pomoći i vatrogasaca u SFRJ. Već više od 20 godina nije moguće naći ove sirene kao nov deo, a teško ih je naći i kao polovan deo. Evo najboljih rešenja kako da sirena ponovo "zapeva" svojim karakterističnim glasom.

Potreban alat i materijali:

- Ključ 1
- Šrafciige
- Klješta
- Cvicangle
- Boca spreja WD-40
- Kotur izolir trake
- Kontakt papučice -"buksne"
- Jedan standardni relej za farove sa 4 priključka
- ½ metra kvalitetnog, standardnog kabla

## PRVI MOGUĆI PROBLEM

Da li vam se dešava da pri određenom položaju volana vaša sirena ne reaguje? A kada promenite položaj volana sirena proradi?

Krivac za ovu pojavu je mali bakarni jezičak koji se nalazi naslonjen na sam volan, a u sklopu sistema poluga žmigavaca, brisača, regulacije farova

Iz elektro-tehnike prva stvar koja se uči i naglašena kao bitna za budući praktični rad je: Loša praksa je kada se prekidač potrošača jednosmerne struje povezuje na minus, odnosno masu. To je nešto što pokušajte da izbegnete

Na većini automobila stare garde kontakt sirene je upravo minus, koji se ostvaruje zatvaranjem strujnog kola u tasteru na volanu. Gore pomenuti jezičak tu trpi najveću štetu, a svakim pritiskom na taster sirene na njemu dolazi do varničenja i samim tim do mikro nagorevanja kontakta

Godinama službe jezičak postaje sve istoršeniji

\*prvo moguće rešenje je naravno njegova zamena, bilo lemljenjem samog jezička, bilo promenom komandne garniture

Učestali radovi na upravljaču, zamene volana, promene kontak brave i dr. Uzrokuju stalne promene milimetarskog rastojanja donjeg dela volana i kontaktne površine sirene ( jezička) i to je najčešći uzročnik gore navedenog problema

\*Drugo rešenje:

-skinite zaštitnu plastiku vratila volana

-Popustite stegu za fiksiranje komandne garniture

-pomerite komandnu garnituru u pravcu volana za nekoliko milimetara i stegnite stegu.

-postavljanjem volana u različite položaje, proverite da li sve funkcioniše pravilno (osim sirene na ovaj način se podešava MEHANIZAM ZA AUTOMATSKO ISKLJUČIVANJE ŽMIGAVCA pri završenom skretanju).

### NAPOMENA:

Savetujem da se taster sirene rastereti montažom releja ispod haube na samoj sireni: Na taj način će i jezičak duže trajati, a sirena će dobiti punih 12V jer jezičak volana može stvarati gubitke.

Relej možete povezati tako da stalni + bude priključen na kontakte 85 i 30 na releju (grananjem tj. Dodavanjem kabla iz jedne od papučica stalnog +), dovod – sa tastera sirene na kontakt 86, a kontakt 87 (prekinuti +) povežite sa sirenom.

Naravno neophodno je da sireni obezbedite stalnu masu recimo fiksiranjem kabla ispod podloške matice držača sirene.

## DRUGI MOGUĆI PROBLEM

Ako vas ne muče ni kontakti ni instalacija, a vaša sirena daje loš, neravnomeran zvuk, najčešći uzrok tome je MEMBRANA! Verovali ili ne membrane naših sirena, bez obzira na izgled, predstavljaju vrlo sofisticiranu i osetljivu napravu.



Problemi sa njom najčešće nastaju prilikom farbanja vozila, jer većinu lakirera mrzi da je zaštite, već farbaju preko nje.

Dalji problemi nastaju korodiranjem membrane i sakupljanjem prljavštine između prstena kućišta i same membrane.

REŠENJE:

- Pomoću ključa 13 skinite siren
- Uzmite bocu Wda 40 i stavite slamk
- Slamku slobodno uronite u sloj nakupljene prljavštine između prstena i membran
- Aktivirajte sprej i slamku pomerajte kroz pomenuti među prostor DOKLE GOD PENA NE BUDE ČIST
- Zatim krpom nežno očistite samu membranu , ošmirglajte kontakte i vratite sirenu na svoje mesto i povežite
- Ukoliko je slučajno zvuk i dalje pomalo nejasan, pomoću jedinog šrafa na sireni možete podešavati odnos visokog i niskog tona, naravno po vašem muzičkom ukusu.

Verovatno ćete reći: Koliko je tu truda potrebno! Pa lakše mi je da kupim novu sirenu. Odgovor je: Potpuno ste u pravu, ali zapamtite da ni jedna sirena nije ni pribliznog kvaliteta kao ona sa prve ugradnje (naravno govorim o najstandardnijoj sireni).

ZA VLASNIKE ZSTAVE 101, ZASTAVE 1300/1500/125, LADE STANDARD I SPECIAL pre 1980: Vaše sirene su dvoglasne tj. postoje odvojene sirene za niski i visoki ton. Gore navedeni postupci će provereno vratiti čist zvuk i jačinu vašim sirenama, gotovo identičnu fabričkoj

## 22. Reparacija sedišta

Kao što svi znamo, najveći problem kod rada na starinskim sedištima je kako da sunđer na što duže staze ostane kompaktnog oblika. Pravo i nekadauobičajeno rešenje je bila kupovina gotovog odlivka ispune sedišta, koja se mogla poručiti preko prodajne mreže "Zastava Prometa", a bili su proizvodi fabrika "Filip Kljajić"-Kragujevac ili "Ramiz Sadiku" - Peć.

Rešenje je krajnje jednostavno. Potrebno je razmeriti površine za koje je potreban sunđer, zatim tapetarski sunđer granulacije 30 ukrojite po dimenzijama, a apomoću skalpela napravite sve neophodne nabore i ulegnuća što približnija originalu.

Završna obrada je ključ - kada ste sunđer ukrojili i pripremili, uzmite konzervu lepka "Sintelan", "Tigrokol", ili nekog sličnog za lepljenje gume jer ove vrste lepka su u isto vreme elastične i daju dovoljno čvrstine, i pomoću četke nanosite onoliko slojeva koliko je potrebno da se na površini sunđera pojavi korica od lepka. Ostavite sunđer da se suši najmanje 10 dana na temperaturi oko 20 stepeni i imaćete fino oblikovano, udobno i dugotrajno sedište.

## 23. Nečujno otvaranje haube je zapravo moguće...

Verujem da je većina vozača, ljubitelja Zastave 101 i 128 osetila na svom sluhu i stresu poznato "TAK" prilikom otvaranja haube. Taj zvuk svi znamo kao pucanj koji na otvorenom prostoru odjekuje kao iz pištolja ispaljen.

Problem je krajnje jednostavan, na podnožiju graničnika haube, koji ima zadatak da drži haubu u otvorenom položaju, gotovo svima nedostaju dve plastične čaure koje se uvlače u ležišta graničnika na prednjem veznom limu. Postoji više razloga za ovu pojavu:

1. Ispale prilikom skidanja graničnika haube
2. Nekom majstoru ili posetiocu servisa su "trebale" pa se poslužio
3. Tokom godina službe se plastični šesir se istanji, ukrtio i izdrobio, tako da je plastična čaura sama ispala.
4. Nije uopšte stavljena u fabrici, itd.

Rešenje ovog problema je dugo bilo enigma, jer nove čaure nisu mogle da se kupe, polovnih jednostavno nije moglo da se nađe ili su bile polomljene, ali konačno, evo krajnje jednostavnog rešenja – PROBLEM SE REŠAVA SKRAĆIVANJEM NAJOBIČNIJEG PLASTIČNOG TIPLA SA ŠEŠIROM, čija je osnovna namena fiksiranje stvari na betonski zid.

Za ovu operaciju je potrebno:

1. Da šublerom izmerite prečnik osovine graničnika koji se kači na prednji vezni lim – to je prečnik rupe u tiplu
2. Da šublerom izmerite prečnik LEŽIŠTA osovine graničnika koji se kači na prednji vezni lim – to je prečnik tela tipla neposredno ispod šesira
3. U bilo kojoj gvozdari kupite 2 tipla sa izmerenim karakteristikama
4. Skinite parčiće creva, izolir traku i druge pokušaje rešenja
5. Tipl presecite cvicanglama tako da malo viri iz ležišta na prednjem veznom limu – 2-3mm iznad plastičnog kljuna (gde se tipl račva)
6. U rupu na tiplu sipajte par kapi motornog ulja kako bi se osovina graničnika lako okretala u tiplu.
7. Izbegavajte da namastite spoljnu stranu tipla da se ne bi okretao u ležištu – mada je kod pojedinih slučajeva ovo neizbežna pojava.
8. Tipl dobro uglavite u ležišta na prednjem veznom limu
9. Graničnik haube ubacite u rupe na tiplovima.

Primetićete razliku odmah, hauba će stajati otvorenije, čvršće, neće se lako njisati, i što je najvažnije manje su šanse da se sama od sebe zatvori, a čuveno "TAK" više neće postojati, i komšije više neće znati kada ste otvorili haubu na parking.

## 24. Kako pravilno garažirati vozilo

O garažiranju i konzervaciji vozila se oduvek raspravljalo. Evo saveta na osnovu alalice uputstava koje izdvajaju inženjeri Kondić i Ćorić u knjizi "Zastava 101".

Svakako da postoje periodi vremena kada vozilo ostaje duže vremena van upotrebe, što se naročito dešava u zimskim periodima. Pre nego što se vozilo stavi u »stanje mirovanja« preporučuje se da se uradi sledeće.

- Promeniti ulje u motoru, napuniti rezervoar sa gorivom, a isto tako i hladnjak sa tečnošću za hlađenje;
- treba pustiti motor da radi dok se malo ne zagreje, zatim naliti malo ulja za zaštitu od korozije, ili petroleuma u grlo karburatora, ili u otvore za svećice. Motor okrenuti sa startrom bez uključenog paljenja (skinuti kapu razvodnika);
- motor treba hermetizovati da ne ulazi vazduh (sa krpama natopljenim u ulje) i to na izduvnoj cevi i otvoru za usisavanje (grlo karburatora);
- ručnu kočnicu ne treba zatezati. Poklopac na rezervoaru kočione tečnosti treba zatvoriti sa lepljivom trakom, jer je tečnost za kočenje higroskopna;
- akumulator skinuti. Po mogućstvu svake četiri nedelje izvršiti punjenje ili ga pozajmiti nekome ko upotrebljava vozilo;
- hromirane delove premazati vazelinom ili nekom drugom mašću koja ne sadrži kiselinu;
- pritisak u gumama ravnomerno kontrolisati;
- svaka dva meseca kola treba pomeriti najmanje za 50 cm od prethodnog mesta sa uključenim prvim stepenom prenosa da bi se izbeglo jednostavno opterećenje guma i trajno opterećenje pojedinih opruga ventila;
- ako kola miruju preko 6 meseci, treba ih podići na podmetače. S vremena na vreme treba pogonske točkove malo okrenuti uz uključeni stepen prenosa čime se ravnomerno raste rećuju ventilske opruge;
- mesto gde se kola ostavljaju duže vremena treba da bude suvo i da se povremeno provetri. Grejanje nije potrebno.

Prozore na vratima ostaviti otvorene za širinu dlana kako bi se sprečila pojava buđu unutar automobila. Automobil je poželjno prekriti pamučnom ceradom koja na sebi ima ventilacione otvore sa sve 4 strane.

## 25. Ugradnja električne pumpe za gorivo

Jutarnje paljenje, naročito zimi, kod satrijih Zastava 101 može biti prava noćna mora. Postoji više razloga otežanom paljenju:

1. Najčešći razlog je loš kvalitet ventila pumpe za gorivo. Ventili pumpe za gorivo se sastoje od opruge, mesinganog sica i diht ploče od specijalne plastike. Usled lošeg kvaliteta plastike, ali i goriva, plastične ploče brzo postaju porozne i počinju da se krune, i tada, iako pumpa radi sa dovoljno kapaciteta, po gašenju motora, gorivo se prirodnim putem vraća u rezervoar.
2. Moderno gorivo brže isparava iz lončeta karburatora od starog
3. Ekscentar male bregaste osovine koji pokreće udarnu iglu pumpe za gorivo je istrošen ili se udarna igla usekla u breg.
4. Udarna igla se skraćuje usled slabog kvaliteta i povećanog pritiska na nju.
5. Dihtunzi pumpe nisu pravih dimenzija – pomoću dihtunga pumpe različite debljine se reguliše hod udarne igle, i samim tim rad same pumpe za gorivo
6. Slab anlaser ili akumulator, tako da se motor previše sporo okreće

Pošto rezervni delovi nisu zadovoljavajućeg kvaliteta, rešavanje ovog problema je krajnje mučno. Najjednostavnije i najefikasnije rešenje je ugradnja električne pumpe za gorivo niskog pritiska (0.2 – 0.5 Bar), koje se mogu kupiti u prodavnicama auto delova. Najpravilnije mesto za montažu je najbliže moguće rezervoaru. Razlog tome je što su električne pumpe dizajnirane tako da jako guraju gorivo, dok je mehanizam osetljiv na priključku za povlačenje goriva, gde se javlja i najčešći kvar.

Električnu pumpu treba povezati na kontaktom aktivan električni vod, a nikako nije preporučena ugradnja na modele Zastave 101 koji nemaju sistem za recirkulaciju goriva. U tom slučaju će igličasti ventil karburatora biti pod većim pritiskom i postoje velike šanse da će početi da propušta.

Ukoliko je karburator zapušten, kao i povratni vod, remont je obavezan pre montaže električne pumpe.

## 26. Pumpa za pranje vetrobrana

Kod starijih generacija Zastave 101, pumpa za pranje vetrobrana je bila ručna – gumena kruška sa leve strane, ispod volana, kojom se vetrobran lako prao. Međutim, tokom godina, popušta elastičnost gume, a ventili pumpice počinju da puštaju, tako da je sve više snažnog pumpanja potrebn o za malo tečnosti na vetrobranu.

Rešenje je jednostavno, montažom serijskog meha za pranje vetrobrana, sa električnom pumpom. A taster možete lako sakriti u kućište ručne pumpe, tako da će instrument tabla izgledati originalno, a potpuno će nestati neugodnosti prilikom pranja vetrobrana u vožnji.

Preporuka je da u sistem za pranje vetrobrana uvek sipate specijalan deterdžent koji se može kupiti na svakoj pumpi, a ako baš želite vodu, sipajte destilovanu. U suprotnom ćete imati često zapušenje mlaznica usled taloženja kamenca.

## 27. Čemu služi folija iza prednje maske

Stare generacije Zastave 101 su poznate da se ugase nakon brzog prolaska kroz baru ili prilikom jake kiše. Razlog ovome su kablovi svećica koji ne zaptivaju na razvodnoj kapi, napukla razvodna kapa,

odsustvo diht ploče razvodnika koja se nalazi ispod razvodne kape.

Glavni uzrok prekomernog kvašenja su dva otvora na prednjem veznom limu i masci hladnjaka, čija je uloga da obezbede maksimalan učinak sirene.

U zlatno doba sedamdesetih se mogla kupiti specijalo ukrojena mušema iz jednog dela, kojom se zamenjivala fabrička sa rupama, a nakon 1977, mogla se kupiti i zamenska maska koja je imala potpuno zatvorenu desnu stranu. Kako su sada mrežaste maske u sivoj boji, sa hromiranim lajsnama jako popularne, sa generacija proizvedenih 1972-1974, problem kvašenja je jako veliki, naročito ukoliko se ovakva maska namontira na Zastavu 101 proizvedenu 1977-1983, čiji je vezni lim predviđen za montažu četvrtastih farova.

Rešenje je jako jednostavno, ukrajanje debljeg najlona crne boje i njegovo mestimično lepljenje za prednji vezni lim sa desne strane, tako da zahvati i proširenje oko desnog fara, a iza maske. Alternativni materijal je crna, veštačka koža, lepše izgleda kada se gleda sa prednje strane, ali mana je platneno naličije koje zadržava vlagu i ubrzava koroziju. Ukoliko baš želite da montirate ovo rešenje, četkom razvucite ravnomerno, tanak sloj grafitne masti na naličije prethodno ukrojene veštačke kože. Kod ovog rešenja lepljenje nije moguće, tako da dobro proračunajte da maska pritisne materijal na dovoljnom broju mesta, kako se materijal ne bi gužvao i lepršao iza maske tokom vožnje.

## 28. Kako očuvati tapacire vrata

Zastave 101 iz zlatnog perioda, sada već u godinama, uglavnom više nemaju svoj fabrički set tapacira, a ako ga imaju, tapaciri su već uveliko deformisani. Umesto oslanjanja na plastične žabice, dodatni šrafovi su neophodni da bi tapaciri stajali u svom ležištu.

Razlog ovome je na prvom mestu jako loš materijal – presovani karton ili meki lesomit koji je korišćen kao osnova tapacira vrata, a na drugom mestu je prekomerna vlaga i kapljice vode koje se slivaju u vrata, kako niz staklo, tako i oko brava. Fabrilko rešenje je postojalo, u vidu mušeme koja se nalazila neposredno iza stakala i otvora brava. Međutim, propadanje materijala i lenjost majstora prilikom popravki gde ove mušeme itekako smetaju, učinilo je da jako mali broj Stojadina uopšte ima pomenute mušeme. Postojale su serije između 1980. i 1983. koje su imale najlon sa zadnje strane tapacira, ali zbog pojeftinjenja u proizvodnji taj najlon je ubrzo izbačen kao rešenje. Od ranih devedesetih do kraja proizvodnje, Zastave 101 su imale plastificiranu zadnju stranu tapacira, kao najbolje rešenje ovog problema.

Kao rešenje za moderno doba je ukrajanje najlona za izradu platenika (dostupan u svim poljoprivrednim prodavnicama). Ovaj najlon se ukroji prema obliku tapacira, sa gornje strane se lepi na konstrukciju vrata, kako bi ostao na svom mestu prilikom montaže tapacira, a jako je bitno da donja strana bude tako ukrojeda da se može spustiti u vrata, a ne između vrata i tapacira. Na taj način se postiže prirodan put vode, tj. Da voda ide van karoserije kroz oluke na vratima, umesto u kabinu.

Sitnica poput diht sunđera kurble za otvaranje prozora, takođe ubrzava propadanje tapacira, jer sunđer lako upija vodu, a jako se sporo suši u međuprostoru između vrata i tapacira.

## 29. Šrafovi na ratkapnama

Zastave 101 iz zlatnog perioda su prema trendu iz šezdesetih godina imale hromirane ratkapne koje su pokrivala centralni deo točka. Iako su lepo i kvalitetno presovane, vrlo atraktivne kada sijaju punim sjajem, imale su jednu, veliku manu.

Generacije naših očeva i deda itekako pamte nerviranja kada ratkapna jednostavno odleti u provaliju tokom putovanja na primorje ili planinu, ostavljajući zvuk i efekat na posmatrača kao scena jurnjave u starim američkim automobilističkim filmovima.

Razlog za gubitak ratkapne je često bila loša montaža, ali i čista fizika, felne Zastave 101 se poprilično greju leti, naročito prilikom kočenja. Tada se ratkapna takođe zagreva, a pošto je od slabog, presovanog lima, znatno se više širi u odnosu na jaki čelik od kog se izrađuje felna. Posledica je da ratkapna olabavi i pod silama inercije jednostavno odleti.

Ukoliko želite jedna set hromiranih ratkapni koje ćete voziti svaki dan, rešenje je prepravka plastične ratkapne za Jugo, tako što se probuši rupa prečnika 6mm u sredini, provuče se šraf sa istanjenom glavom sa zadnje strane, ima dovoljno mesta da se stavi matica između plastične i metalne ratkapne. Zatim izbušiti metalnu ratkapnu u sredini, staviti podlošku i stegnuti maticom. Na ovakav način, metalna ratkapna više nikada neće odleteti.

## 30. Reparacija niklovanih metlica brisača

Zastave 101 iz zlatnog perioda su bile opremljene velikim brojem niklovanih/hromiranih detalja. Pored brava (proizvodio "HTD"-Ohrid), branika ("FADIP" - Bečej), maske, svetla registarske tablice, prskalica za pranje vetrobrana, lajsne oko vetrobrana, lajsni oko bočnih stakala, lajsne na oluku krova, brisači su takođe bili blještavi detalj (Proizvodili su ih pod "FAJ", kasnije poznat kao "Jugodent" – Novi Sad i "Automatik" – Beograd pod licencom italijanskih proizvođača "Arman" i "Magnetti Marelli"). Kako je od zlatnog perioda prošlo skoro 40 godina, gumeni deo metlice brisača je ili potpuno istrulio, ili je izgubio elastičnost. Obe promene dovode do toga da tokom kiše, vetrobran nikada nije čist.

Ovaj problem se rešava reparacijom metlice brisača – postupak koji je nekada bio uobičajena praksa, koja je tek u kasnije zamenjena kompletnom zamenom metlica. Gumeni deo je predviđen za zamenu i nekada se mogao kupiti na metar u prodavnicama auto-delova. Na metlici brisača se nalazi opruga – nosač, sa koje se, uz malo veštine, demontira guma, i montira nova, uvlačenjem žlebova u čeličnu oprugu. U moderno vreme taj postupak je primenjiv, uz malo improvizacije. Kupite u prodavnici najkvalitetnije metlice brisača, dužine 38cm. Preporuka su "CHAMPION" i "BOSCH" brisači. Pažljivo demontirajte jedan krak metlice, tako što ćete tankim šrafčigerom raširiti nosač kraka sa tela metlice. Izvucite gumu zajedno sa čeličnim oprugama. Pošto gume nisu predviđene za uvlačenje u nosač na niklovanoj metlici, guma se mora obraditi skalpelom, tako da se može uvući u nosač. Ukoliko je ovaj postupak neizvodljiv ili previše komplikovan za vas, jednostavno demontirajte kompletan nosač gume sa niklovanom metlice. Prilagodite pipke nosača da se uvuku u predviđeni žleb, ispod opruge gume, ali ne stežite ih sve, jer je za pravilan rad metlice bitno da se guma kliza između

pipaka metlice, kako bi se mogla prilagođavati obliku vetrobrana. Da biste osigurali gumicu od izvlačenja, stegnite kleštima pipke kraka metlice, samo poslednji, koji se nalazi do donje ivice vetrobrana.

Ovaj krak je bitno stegnuti iz jednostavnog razloga: inercija i centrifugalna sila koja se javlja prilikom rada brisača u konstantnom radu, vuče gumu metlice suprotno od nosača metlice (ruke brisača), ukoliko biste stegli gornji kraj, gumatica bi se sabijala i usled takve deformacije bi iskočila iz ležišta. Zbog prirode materijala gume brisača, prilikom stezanja gume na pipcima bližim nosaču metlice, iako se guma metlice u ovom slučaju isteže, iskakanja iz ležišta gotovo da nema.

## 31. Farbanje delova kočionog sistema

Iako se na prvi pogled ne vide kroz felnu, kočioni doboši, nosači čeljusti diskova, centralni deo kočionog diska, ali i spoljni prsten kočionog diska, zagledanjem se mogu videti, ali kada su lepo sređeni itekako se vide.

Ukoliko želite da na svojoj Zastavi 101 vozite aluminijske felne, recimo "Campagnolo" ili "Cromodora", šminkane delova kočionog sistema je apsolutna obaveza.

Postupak je prost: Skinite sve delove sa automobila kako biste izbegli oštećenja kočionih obloga, čeličnom četkom skinite površinsku koroziju sa spoljne strane delova, razmastite ih krpom i nitro razređivačem, nanosite antirost da deluje 24h. Dobro obrišite, suvom krpom i nanosite tanak sloj nitro emajl laka u željenoj boji. Sloj mora biti tanak, tek da pokrije površine, i takav sloj je otporan na temperature nastale prilikom zagrevanja kočnica, dok debeo sloj boje, iako lepši, jednostavno počne da otpada.

Takođe, tanak sloj farbe pomaže dobošima da lakše otpuštaju temperaturu (površinska korozija otežava hlađenje), a sa druge strane debeo sloj farbe onemogućuje normalno hlađenje kočionih doboša.

Održavanje ovih delova je jednostavno, kada se zaprljaju, skinite točak, i krpom natopljenom WD40 pređite preko svih vidljivih površina, a zatim sve delove pređite suvom krpom.

## 32. Paljenje na "pola ključa"

Ukoliko želite da se hvalite kako Vaša "Zastava 101" pali na "pola ključa", moraćete da sredite kompletan sistem za paljenje i karburaciju. Da uradite precizno štelovanje motora. Remont anlasera je takođe neophodan. Ukoliko želite da osigurate ovakav efekat, preporučena je montaža releja koji će davati pun napon automatu anlasera, što ostarela brava za paljenje nije u mogućnosti da uradi. Još jedan korak je montaža anlasera sa 4 četkice, koji je proizvodila fabrika "Rudi Čajavec", ili tzv. "Planetarac", fabrike Magnetron, koji se ugrađivao na poslednje serije.

Paljenje na pola ključa pospešuje i montaža električne pumpe za gorivo o kojoj je već bilo reči.

### 33. Zaštitni limovi oko motora

Godine radova i različiti karakteri majstora, a ređe propadanje materijala, za posledice imaju da većina Zastava 101 nema sve zaštitne limove oko motora. Zlatne serije Zastava 101 iz sedamdesetih godina, imale su maksimalan broj zaštitnih limova. Svaki zaštitni lim ima svoju precizno određenu ulogu u zaštiti motora i menjača od vode, blata, kamenja. Druga uloga je usmeravanje vazduha za hlađenje motora i menjača, a i imali su ulogu u aerodinamici samog vozila. Sa zadnje strane motora nalazi se jedan zaštitni lim koji ima ulogu u zaštiti alternatora. Postojao je i zaštitni lim koji štiti remenicu na radilici i dolji kaišnik zupčastog kaiša. Razvodnik je imao svoj zaštitni lim koji se pričvršćivao na prednji, vezni lim i pokrивao kompletnu površinu između zaštitnog lima remenice radilice i travernzne donjeg nosača motora. Ispod hladnjaka je takođe postojao zaštitni lim koji je zatvarao površinu od travernzne donjeg nosača motora, a bio je kruto povezan sa dočnim zaštitnim limom, koji je štitiio menjač od prljavštine koju podiže prednji levi točak.

“Majstori” su za uklanjanje zaštitnog lima hladnjaka i menjača koristili izgovor kako se menjač daleko više zagreva i da ne može da se hladi kako treba. A pravi razlog je zapravo bila čista lenjost, jer se taj lim, sa leve strane pričvršćivao na jako nezgodnom i nepristupačnom mestu, sa donje strane leve kalifornija grede, sa strane do motora, gde svetlost ne dopire, a nema dovoljno mesta da se zavuče ruka, a previše je senki da bi se išta videlo klasičnom radioničkom, ručnom lampom. Takođe se kao izgovor koristilo “topljenje šara na rezervnom točku”, takođe, čista glupost jer je da odvođenje vrućeg vazduha sa rezervnog točka zadužena rešetka haube koja se nalazi ispred vozačave strane vozila.

Izgovor se nalazio i prilikom montaže sanki prednjeg trapa. Svi zaštitni limovi se mogu ukrojiti tako da sanke mogu da se montiraju. U slučaju zaštitnog lima ispod hladnjaka, on se mora odvojiti od zaštitnog lima menjača. Na zaštitnom limu menjača se za fiksiranje mora napraviti jedan jezičak u najbližem delu košu, koji će se osloniti na koš do točka, a šrafovi za fiksiranje ostaju na svom mestu.

### 34. Usisnici za vazduh na haubi, zašto je u kontra smeru od kretanja vozila? Da li su usisnici samo ukras?

Često je pitanje kada prolaznik vidi Stojadina iz zlatnog perioda, “Zašto je levi usisnik za vazduh okrenut na suprotnu stranu?” Nekada su se mogli kupiti plastični, ukrasni usisnici za vazduh, koji su se montirali na obe rešetke na haubi. Uloga usisnika nije bio samo ukras, već itekako praktična primena. Na prvom mestu izdvajamo značajno smanjenje protoka vode prilikom padavina i pranja automobila, samim tim se smanjuje i korozija na požarnom zidu i motornom prostoru uopšte. Smanjenjem protoka vode, iduvna cev duže traje, a i temperaturni šokovi bloka motora su smanjeni, jer je zdnja strana direktno izložena prskanjima vode kroz rešetke. Ko vozi otvoreno kućište filtera vazduha, sačuvaće i sam filter od vlage, a sa druge strane, biće dovoljno vazduha za više usisavanja karburatora.

Kada je u pitanju usisnik za vazduh isped suvozača, njegova uloga je bila da poboljša prirodan ulazak vazduha u kabinu prilikom veće brzine, kada se vazdušni mlaz podiže iznad nivoa haube. Na taj način



se upotreba ventilatora kabine tokom leta, ali i tokom zime svodila na minimum. Tu se odmah i javila zabluda kod vozača, da se zimi ovaj usisnik okrene prema vetrobranu, kako bi se smanjio ulaz hladnog vazduha u kabinu, kako bi bilo toplije. Rezultat primene ove logike je bio potpuno suprotan, smanjenjem ulaska hladnog vazduha, smanjuje se i efikasnost grejanja kabine, jer su otvori za hladan i topao vazduh u sitom ventilacionom stubu. Pravilan položaj usisnika ispred suvozača je uvek otvorom prema masci hladnjaka.

Starije generacije Stojadina su imale i rešetku haube sa vozačeve strane. Uloga ove rešetke je da odvodi vruć vazduh hlanjaka i sa menjača van vozila, ali i da štiti rezervni točak od temperature motora. Ovaj usisnik štiti i motorni prostor od padavina koje bi ulazile kroz rešetku, zadnju stranu bloka motora od termičkog šoka prilikom slivanja vode, štiti izduvnu cev od slivanja vode. Pravilan položaj ovog usisnika je da otvor usisnika bude okrenut prema vetrobranu. Razlog je jednostavan, pri niskim brzinama, vazdušni stub se kreće uz površinu haube, tada dolazi do podpritiska na rešetki habude, tako da je izlazak vazduha slabiji, pa se samim tim toplota više zadržava. Montažom usisnika, vazdušni stub prelazi preko usisnika, i ubrzava izlazak toplote iz motornog prostora. U zimskom periodu, efekat izvlačenja vazduha se iskorišćava tako što stub vazduha svoj put nastavlja preko vetrobrana. Na ovaj način, vruć vazduh, nošen vazdušnim stubom prelazi preko vetrobrana, i na taj način suši i uklanja led sa stakla ispred vozača.

Usisnici za haubu su bili dostupni u boji Zastave 101: bela, crvena, narandžasta, zelena, plava – boje koje su se teže nalazile, ali u crnoj boji su se lako mogli naći. "Tehnika" iz Kule je bila proizvođač, a dva dizajna su bila dostupna – sa oštrim ivicama, usisnici koji su neposredno pokrivali samo površinu rešetke, a drugi dizajn je bio sa oblim ivicama, većih dimenzija.

## 35. Lajsne krova, vrata

Zastava 101 Confort, Special i pojedine verzije Mediterana su bile opremljene ukrasnim lajsnama koje su se montirale pomoću zabica na prvoj liniji vrata i na oluku krova. Problem koji se javljao sa ovim lajsnama je bila pojava prekomerne korozije, kako duž vrata oko rupa za montažu do potpune dezintegracije oluka krova. Takođe, lajsne su bile podložne otpadanju i lomljenju tokom vožnje, naročito krovna lajsna prilikom monaže krovnog nosača.

Problem otpadanja krovne lajsne se lako rešava, duž oluka krova se mestimično stave parčići dvostruko lepljive trake za gumene lajsne vrata, tako da prate visinu lajsne, a da obuhvataju i stranu lajsne do krova. Na početku i na kraju lajsne izbušiti rube prečnika 1.5mm i montirati prohromski šraf krupnog navoja – šrafovi za pričvršćivanje hard diska za kućište kompjutera su idealno rešenje. Na površinu oko rupa naneti tanak sloj tovatne masti, a rupu za šraf ispuniti u potpunost. Duple trake osim što čvrsto drže lajsnu, obezbeđuju strujanje vazduha ispod lajsne. Prilikom montaže krovnog nosača, jedini pravi način je demontaža lajsni, u suprotno će stradati.

Što se lajsni na vratima tiče, problem otpadanja se rešava montažom žabica koje sa unutrašnje strane imaju plastični navoj i maticu. Ovakve žabice su posedovale i diht gumice sa obe strane, što je produžavalo vek limu oko rupa na vratima. Pošto se ovakve žabice jako teško nalaze, mogu se napraviti pažljivim uklanjanjem klina sa obične, plastične žabice, zatim bušenjem rupe od 4mm i provlačenjem šrafa sa mašinskim navojem. Još efikasnije rešenje je da se žabice naprave obradom

podložki i navarivanjem navoja, tako da originalna žabica bude zamenjena novom. Univerzalno rešenje protiv korozije je da se tanak sloj grafitne masti nanese celom dužinom lajsne, a da se lajsne skidaju na nekoliko godina kako bi se nataložena prašina isprala, Plastične žabice se mogu dihtovati iz vrata nanođenjem venca "Elan" meke sirove gume između žabice i vrata.

## 36. Odbojnici na vratima

Prilikom otvaranja vrata, lako se oštećuje ivica vrata, a ista ivica oštećuje i druge parkirane automobile. Rešenje ovo g problema su obezbeđivali plastični odbojnici koje je proizvdila "Tehnika" iz kule. Vrlo jednostavan i vrlo efikasan izum simpatičnog dizajna, osim zaštite ivice vrata, imao je na sebi i mačije oči, tako da su vrata uočljivija prilikom otvaranja. Lepeza boja je bila ista kao i za usisnike za haubu.

Kasniji modeli GTLa su imali gumenu lajsnu u donjem delu vrata, gde su oštećenja bila najčešća.

## 37. Spojler na brisačima

Još uvek se može videti poneki Stojadin koji na nosačima metlice brisača ima pločicu sa natpisom Zastava ili Rally, ili jednostavno bez natpisa. Proizvođač je bila "Tehnika" iz Kule, bili su dostupni u istim bojama kao i usisnici za haubu. Uloga ove pločice je, osim dekora, bila i praktična: stub vazduha koji je prelazio preko vetrbrana nailazi na povećani otpor prilikom udara u spojler brisača. Ovaj otpor se iskorišćavao da brisač bude više pritisnut uz vetrobran prilikom rada, što je rezultiralo efikasnijem brisanju i uštedom novca jer nije bilo potrebe često menjati metlice brisača koje nisu bile jeftine, a nisu bile uvek ni dostupne.

## 38. Štetni uticaj polica na tapacirima vrata

Jedna od osnovnih zamerki vlasnika ranih serija Zastave 101 je bila odsustvo džepova za karte na vratima. Zastava je ovu zamerku ispravila tek 1975, na modelu Lux, ali bazna varijanta Stojadina je tek početkom devedesetih dobila police na vratima.

U zlatnom periodu sedamdesetih, žalbu vozača je ispravila "Tehnika" iz Kule, proizvodnjom polica koje su se sa 8 šrafova montirale na tapacire prednjih vrata. Plan je bio da police budu dostupne u boji enterijera (crvena, braon, crna), ali na tržištu su ponovo dominirale crne, sa logoom Zastava u sredini, ili sa logoom "Tehnika".

Ugradnja ovih polica je izuzetno povoljna po tapacirung, jer pojačava strukturu samog tapacirunga tako da se deformacije od vlage poprilično kompenzuju. Međutim, pošto su police bile praktične za odlaganje i krupnijih stvari, vremenom su se u policama odlagali razni alati, krpe za brisanje ruku i stakala, kao i druge drangulije koje su sabrano imale nezanemarljivu težinu. Kako se vrata Zastave

101 ne mogu zaboraviti baš sa dva prsta, vremenom su baš ove police postale krivac uništenih tapacirunga vrata jer su sile inercije pojačane usled težine stvari, vukle donji deo tapacirunga prema kabini pošto se vrata zatvore.

Na pitanje, da li ugrađivati police na vrata, odgovor je DA, ali da služe samo za karte i privremeno odlaganje stvari. Tako će tapacirunzi duže trajati, a unutrašnjost Stojadina biti praktičnija.

## 39. Kako su naši očevi ugrađivali audio sistem u Stojadina?

Ovo je pitanje koje su Italijani postavili čim se pojavio Fiat 128. Fiat je predvideo ugradnju tada već primitivnog radio prijemnika umesto ploče koja se nalazi na instrument tabli, a ispred suvozača. Glavni proizvođač je bio "Magnetti Marelli", pod nazivom "Marelli Music", kao i "Astrosnix".

Kako se Zastava 101 pojavila u Jugoslaviji, vlasnici su ostali na cedilu. Iako je predviđen za ugradnju, radio za Zastavu 101 se nije mogao kupiti, niti poručiti. Šverc iz Trsta je bio opcija, ali kazne za nađeni radio prijemnik su bile itekako visoke. Kako su uvozni audio uređaji za automobil bili jako skupi, "Ei" je malo modernizovao svoj model "Nikola Tesla", "Rudi Čajavec" je takođe modernizovao svoj model, a "Ei" je izbacio seriju zvučnika AZK 101, specijalno prilagođenih dimenzija za montažu sa unutrašnje strane ploče ispred suvozača. Ipak, nijedan proizvođač nije napravio radio koji bi se mogao ugraditi na fabričko mesto, čak ni prepravkom fabričke ploče ispred suvozača, jer su dimenzije dostupnih radio aparata jednostavno prevazilazile dimenzije instrument table. Uređaji koji su imali kasetofon su bili još većih dimenzija. U pomoć je priskočila "Tehnika" iz Kule tako što je konstruisano specijalno plastično kućište koje se montiralo umesto ploče sa suvozačeve strane, a bilo je predviđeno da na sebi nosi bilo koji radio-kasetofon, "Ei AZK 101" zvučnik, a ostalo je dovoljno mesta i za mali, četvrtasti "Keinzle" automobilski časovnik koji se mogao kupiti.

Zanimljivo je da iako su se delovi mogli kupiti posebno, niko nije prodavao ceo set, osim "ISKRE" iz Kranja koja je formirala set koristeći svoj audio sistem, "Tehnika" kućište, ana mestu predviđenom za sat je stajao dobro prepoznatljivi, crveno-crni, logo "ISKRA – Kranj".

Drugi problem se javio u vidu ugradnje zvučnika. U to vreme, kod nas se mogao nabaviti "Ei" zvučnik, ali nosač radia je bio predviđen za samo jedan zvučnik, što je pojavom stereo sistem postalo besmisleno. Vozači su se dovijali montažom zvučnika u kućištu predviđenih za montažu na police i policu iza zadnjeg sedišta. "Tehnika" iz Kule je pravila zvučnike sa jednom tačkom oslonca koji su se mogli ugraditi na bilo koju slobodnu policu, ali kompaktnost enterijera nije ostavljala dovoljno mesta za komfornu ugradnju zvučnika. Po ugledu na inostrana vozila, česta je pojava bila: zvučnik za policu iza zadnjeg sedišta ušrafljen na tapacirunge prednjih vrata ili tapacire C stubova. A oni veštiji, poput oca autora teksta, sekli su lice kutije za montažu iza zadnjeg sedišta, potom je usledilo bušenje veće rupe u tapaciru i ugradnja zvučnika u tapacirung vrata, tako da vrata služe kao zvučna kutija. Sada je ovaj način montaže uobičajen, a sedamdesetih je bio izuzetno napredan i nikoga nije ostavljao ravnodušnim. A kvalitet zvuka je bio značajno poboljšan.

Treći problem se javio u vidu montaže antene. Zastava je kao preporuku navodila bušenje gornje površine zadnjih krila i montažu velike, teleskopske antene. Ovo rešenje je bilo funkcionalno, ali nastavljanje koaksijalnog kabla je bilo jako naporno, a u zlatnoj deceniji, niko nije bio rad da tek tako buši karoseriju "Nacionalnog vozila". Kao najčešća alternativa se javila ugradnja stajaće antene u

zadnji branik. Retko, ali prisutno je bilo rešenje po ugledu na francuska vozila – montiranje antene bušenjem krova, ali zbog prokišnjavanja, nije bilo često. Postojale su antene koje su se montirale na staklo suvozačevih vrata, efikasno, ali pogubno po podizač stakla i diht gumu u gornjem delu vrata. Pravu revoluciju donosi čuvena "crna maca" koju je pravila fabrika "Rudi Čajavec", antena koja se montirala na gornji deo vetrobrana, sa unutrašnje strane vozila, koja je obezbeđivala dobar prijem bez ikakve štete po automobil. Sastojala se od centralnog modula smeštenog u plastično kućište koje je sa strane prema kabini imalo izliven grb fabrike "Čajavec", a sa spoljne strane zaštitni logo u vidu crne mačke koja ima rep u obliku TV antene. Iz modula su išli kraci antene, u vidu tankih provodnika utisnutih na providnu, samolepivu foliju koja se lepila za vetrobran, sa sa gornje strane kućišta je izlazio koaksijalni kabl, dovoljno tanak da se mogao sakriti u diht gumu vetrobrana i tako voditi do instrument table. Pojedine verzije ove antene su imal ugrađen pojačavač signala koji je radio na 12 volti.

Četvrti problem koji se javio bio je jako bolan, tada standardni AM talasi su primali sve moguće smetnje koje je motor emitovao. Krenulo je igranje sa "blokadama". Pošto je bilo isuviše kombinacija i rešenja, naprava gotovih i ručno pravljenih, samo osnovne informacije će biti navedene. Zaštita od smetnji se postavljala na: sve četiri svećice, na kabl između bobine i razvodnika, a mogao se kupiti i gotov sistem koji se postavljao na plus dovod struje, neposredno iza radia. Zatim kondenzator na: bobinu, anlaser, sirenu, alternator, motor brisača. Sumirano, tek pojavom modernijih radio-aparata i prelaskom na FM talase, vozači Stojadina su mogli da odahnu i uživaju u muzici.

## 40. Par reči o retrovizorima

Oblik unutrašnjeg retrovizora ipak ima smisla. Iako su mnogi časopisi osudili oblik unutrašnjeg retrovizora kao nelogičan. Tokom dugogodišnje vožnje se ispostavilo da u gradskoj vožnji upravo taj oblik retrovizora najmanje smeta, a tokom noćne vožnje je daleko efikasniji od kasnijih modela kada se prebaci u položaj protiv zaslepljivanja. Jedan od dodatnih delova koji se mogao kupiti je dodatno ogledalo koje se moglo pomoću dva lastiša staviti preko fabričkog ogledala, na taj način povećavajući vidno polje ogledala. Postojale su i verzije sa ublaženim odsjajem, koje itekako korisne prilikom noćne vožnje.

Spoljni retrovizor koji se ugrađivao na serijama posle 1977. je bio drugačijeg dizajna i daleko praktičiji za pravilno podešavanje. Međutim, mana mu je pomeranje tokom brze vožnje na auto putu. Osnovno razlog je manjam aerodinamike, ali glavni problem lakog pomeranja se nalazi u nosaču kugle osovine retrovizora. Nosač kugle se nalazi u podnožju retrovizora koje se montira na vrata. Nosač kugle se može bolje učvrstiti blagom deformacijom čelične opruge koja ga pritiska uz retrovizor, ili jednostavnim ukrajanjem kruga od unutrašnje gume i postavljanjem kruga između opruge i nosača kugle. Retrovizor će se osetno teže štelovati, ali će zato biti daleko stabilniji u malo bržoj vožnji.

## 41. Čemu sve može da služi "FADIP" krovni spojler ?

Već je odavno zaboravljeno vreme kada su Zastave 101 vukle kamp prikolice u daleka odmarališta. Tokom sedamdesetih i osamdesetih godina, najnormalnija pojava na putu je bila kamp prikolica. Kada je ekipa časopisa "SAM" testirala ponašanje Zastave 101 prilikom vučenja kamp prikolice i kada je izmerena potrošnja, došli su do zaključka da Stojadinova aerodinamika u kombinaciji sa kamp prikolicom nije baš ekonomična i da poprilično opterećuje automobil. SAMovci su dmah i došli do rešenja. Izrada krovnog spojlera, koji će vazdušni stub usmeravati na krov kamp prikolice i smanjiti otpor vazduha koji se stvara u prostoru između automobila i kamp prikolice. Nakon ovog istraživanja, olakšanje vozačima je pružila fabrika "FADIP" iz Bečeja, proizvodnjom krovnog spojlera koji se lako mogao montirati.

Kako je vreme "karavaninga" iza nas, a spojleri su i dalje na tavanima i u garažama, oni se ponovo mogu primeniti, ovaj put prilikom upotrebe tradicionalnog "FADIP" krovnog nosača. Poljski inženjer Zdislav Glinka, autor knjige o Zastavi 101 za poljsko tržište, bavio se i aerodinamikom natovarenog krovnog nosača. Pokazatelji su jasni, da ukoliko se nosi veća gomila na krovu, iako umotana u platno, predstavlja neprijatnost u smislu vibracije i povećane potrošnje goriva. Ukoliko se spojler za kamp prikolicu montira ispred natovarenog krovnog nosača, a njegov ugao se vizualno prilagodi tako da se vazdušni stub šalje na vrh tereta, postićiće se ekonomičnija i udobnija vožnja.

## 42. Umetnost kugle ručice menjača

Tokom zlatne decenije, na tržištu su se mogle naći ručice menjača koje se slobodno mogu svrstati u umetnička dela. Iz Trsta su se švercovale najčešće sportske ručice, koje su se najčešće sastojale od hromirane cevi (ravne ili pod blagim uglom unazad) i lepo oblikovanog rukohvata od ukrasnog bakelita ili drveta, najčešće sa natpisom ili logoom FIAT, SPORT, Rally.

Poznate su bile i "čilibarske" ručice, koje su se sastojale od providnog plastičnog kristala u koji je prilikom proizvodnje bio urenjen neki ukras. Najčešći su bili starinski automobil, tadašnji model formule 1, parna lokomotiva, neka životinja. Trodimenzionalnost ukrasa je tokom sedamdesetih bila prava senzacija.

Zanimljiv je bio dizajn ručica menjača koje je proizvodila "Tehnika", bile su kruškastog dizajna sa logoom "Rally", "Sport" ili "Z" od Zastava. Gornja površina je bila zaravnjena, tako da je ubacivanje u rikverc bilo više nego olakšano, sobzirom na to da je Zastava 101 imala potapajući sistem prebacivanja, a opruge ručice menjača su bile izuzetno tvrde.

## 43. Gromobran na Stojadinu?

Jedan od tipičnih detalja za zlatni period je bio "gromobran". Dizajniran je kao gumena traka sa provodnikom u sredini, koja se vukla po asfaltu iza automobila. Uloga ovog pre svega ukrasnog dela je bila da odvodi statički elektricitet sa karoserije. Efikasnost ovog dela je diskutabilna, a imao je manu, da ukoliko je proizveden od tvrde gume, prenosi zvuk struganja i blagu vibraciju na karoseriju, a prilikom vožnje po neravnom terenu proizvodi udarajuće zvukove.

## 44. Mušema motora brisača

Sitan, ali za motor brisača bitan deo je mušema koja se ugrađivala tako da motor bude obavijen sa prednje strane. Uloga ove mušeme je da jednostavno motor zaštiti od direktnog uticaja vode.

## 45. Omiljeni miris benzina

Svi vozači Zastave 101 su imali prilike da uđivaju u mirisu benzina u kabini. Ukoliko se ipak odlučite da pokušate da eliminišete miris benzina, naoružajte se strpljenjem i paketom "Elan" sirove gume. Prvo pregledajte sva creva za gorivo ispod haube, kao i cevi na karburatoru, da se neka od bakarnih cevčica nije rasklatila u svom ležištu i počela da pušta gorivo. Kada ste pregledali sva creva i cevi od rezervoara do motora, proverite dihtnug pokazivača goriva. Tokom godina i ovaj dihtung propada, a novi dihtung nekada neće rešiti problem. Nikada ne pretežite vijke za montažu pokazivača goriva jer vrlo lako mogu pući. Ukoliko i dalje sumnjate da miris benzina dolazi od plovka, bez demontaže plovka, očistite i razmastite prostor između gornje ploče plovka i rezervoara. Natiskajte sirovu gumu tako da popuni kompletan međuprostor između plovka i zidova udubljenja rezervoara.

Sledeći i vrlo česti razlog je crevo za isparavanje goriva koje je montirano na specijalan priključak na prelivnom vodu rezervoara. Za sve provere u nalivnom sistemu, potrebno je demontirati levu stranicu u gepeku. Česta je pojava da je ovo crevo jednostavno izgubljeno tokom godina vožnje i raznih popravki. Ukoliko primetite da na priključku nema creva, potrebno vam je crevo prečnika 8mm, koje ćete sprovesti izvan vozila. Kod starijih generacija Stojadina, ovo crevo se priključivalo na kućište vrata nalivnog grla, gde su isparenja bila sprovedena. Fabrički, unutar ovog creva se nalazio jednosmerni ventil, čija je uloga bila da održava stalan pritisak vazduha u rezervoaru.

Sledeći korak je provera nalivnog creva. Važno je da crevo nema fizičkih oštećenja, kao i da je dobro pričvršćeno stegama. Istu proveru treba primeniti i na prelivno crevo rezervoara.

Ukoliko je sve kako treba, sirovom gumom prekrijte diht gumu između nalivnog grla i kućišta vratanica za sipanje. Sirovom gumom zadihujte i prostor između creva za isparavanje i kućišta vratanica rezervoara. Ukoliko postoji međuprostor između kućišta vratanica rezervoara i limarije zadnjeg krila.

## 46. Efikasniji rad ventilacije

Ventilacioni sistem Zastave 101 je urađen po ugledu na Fiat 128, sa svim prednostima i manama.

Prvi problem koji se javlja kod zlatne generacije Stojadina je prekidač ventilatora kabine, kome kontakti polako slabe, tako da se prekidač greje, a ventilator radi sporo. Rešenje je ugradnja releja koji će premostiti opterećenje sa prekidača.

Drugi problem se javlja sa otvaranjem klapne u motornom prostoru koja čiji je zadatak da sprovodi svež vazduh u kabinu. Razlog ovome su zarđale sajle, ali i loša podešenost dužine bužira je takođe razlog nedovoljnom otvaranju. Duzina bužira se reguliše na stegama kako na polugama u kabini, tako i na kućištu ventilacije, u motornom prostoru. Klapna za svež vazduh se nalazi iznad klapne za ulaz vazduha u grejač kabine. Isti problem se javlja kada je u pitanju slabo grejanje, a kao dodatni problem se javlja loša podešenost poluge između klapne i slavine koja reguliše protok antifrizu kroz grejač.

Treći problem se javlja kada se prilikom farbanja, gitom zatvore otvori za odvod zagađenog vazduha koji se nalaze na krajnjoj ivici krova, do gornje ivice diht gume gepek vrata.

Četvrti problem se javlja kod bočnih difuzora na instrument tabli. Kako bi se sprečio ulazak lišća u kabinu između instrument table i ventilacionih otvora na karoseriji se nalazi specijalan sunđer sa prorezom u sredini. Tokom godina, ovaj sunđer se zaprlja, ali i potpuno ulepi prilikom farbanja automobila, upijajući prajmer i farbu. Jedino rešenje je zamena sunđera ili njegovo potpuno uklanjanje.

Kod modela proizvedenih u periodu 1971-1977, osovne verzije Zastave 101 su bile opremljene leptir staklima prednjih vrata, koja su bila jako praktična u pospešivanju provetravanja kabine. Mane leptir stakala su bile loše zaptivanje, i lako otvaranje od strane zlonamernih lica, kao i otpadanje bravica, što u i bili razlozi (pored uštede) za izbacivanje ovog dela iz serijske proizvodnje. Trouglasta stakla se po zahtevu kupaca vraćaju na model GTL (1983), a nestaju kasnih osamdesetih godina kada je leptir staklo u potpunosti izbačeno, a predstavljeno staklo vrata iz jednog dela.

## 47. Delovi od teretne Zastave 101

Zastava 101 T, kasnije poznata kao "Poly", predstavljala je proizvod fabrike specijalnih vozila Zastava u Somboru. Predviđen da nosi veliki teret, osim karoserijske razlike, "Poly" je dobio pojačan gibanj – sa 4 opruge, i pojačanje viljuške zadnjih točkova. Ukoliko želite dodatni faktor sigurnosti na zadnjem trapu, bez ikakvih prepravki možete montirati zadnje viljuške sa teretnog Stojadina na serijski model. Nema nikakvih promena u ponašanju zadnjeg trapa, a dodatna pogodnost je što gume čaura značajnije duže traju od standardnih.

## 48. Kad u Stojadinu pada kiša...

Najveći jadi našeg Stojadina nastaju usled prokišnjavanja na više mesta na karoseriji. Evo liste kuda sve voda ulazi:

1. Vetrobran – kako je došlo do pada kvaliteta gumenih delova tokom dvehiljaditih, prodiranje vode u predelu vetrobrana je postalo više nego uobičajeno. Kritične tačke su gornja ivica – između diht gume i krova, donja ivica diht gume – između vetrobrana i diht gume. Ovaj problem se lako rešava nanošenjem tanke linije crnog silikona za akvarijume na pomenuta mesta, celom širinom vetrobrana.

U podnožiju vetrobrana, sakriveni iza ventilacionih rešetaka ispod vetrobrana, nalaze se priključci i creva za drenažu vode iz diht gume vetrobrana. Česta je pojava da ova creva jednostavno spadnu ili su demontirana prilikom farbanja. Tada se voda sa priključka sliva u ventilacione stubove bočnih ventilacionih difuzora. Dovoljno je samo montirati creva i sve će funkcionisati normalno. Tokom godina, lim oko priključaka isruži, pa priključak sa save crevom ispadne iz ležišta i tada se voda ponovo sliva u ventilacioni otvor. Rešenje je popravka tzv torpeda, ili improvizovani kanal od sirove gume koji će usmeravati vodu suprotno od ventilacionog otvora.

2. Zadnje staklo – javlja se isti problem kao kod vetrobrana – potrebno je zadihtovati silikonom gornju ivicu, između gume i vrata, i donju ivicu, između stakla i gume.
3. Bočna i leptir stakla – curenja ovih stakala se jedino mogu rešiti nobim diht gumama. Privremeno rešenje je da tankim šrafčigerom prerasporedite gumu ako ne leži kako treba. Ovo radite po vrelom, letnjem danu, kako bi otvrdla guma dobila malo elastičnosti. Nakon nameštanja, medicinskim glicerinom dobro natopite gumu. Ukoliko imate stari tip digtovanja od tkanine, sapunicom dobro operite tkaninu, i natopite je deterdžentom, zatim dobro isperite i nanesite tanak sloj omekšivača za pranje veša, sačekajte minut zatim preprišite mokrim sunđerom. Sa spuštenim staklima, ostavite da se osuše.
4. Vrata – veliki problemi se javljaju u dihtovanju svih 5 vrata. Kako Zastava 101 postaje starija, deformacije karoserije su sve izražajnije, a broj limarskih zahvata na karoseriji sve veći. Kao posledica svega, vrata se sve teže i nepravilnije zatvaraju, i sve lošije leže u svom ležištu. Stubovi postaju mekši, a šarniri, usled amortizacije menjaju svoj položaj, a luft u osovini vrata postaje veći. Kada se svi ovi problemi iskombinuju, vrata se loše zatvaraju, ne leže lepo, a sve to uzrokuje da vrata ne naležu kako treba na diht gumu tako da je prokišnjavanje neizbežno. Uobičajeno rešenje za kojim potežu vlasnici je kompletna zamena diht guma svih vrata. Na žalost diht gume koje se mogu kupiti se više ne rade po standardu tako da tvrdoća i visina gume nije uvek ista. Preporuka je da kada kupujete diht gume, da ih kupite što je približnije moguće originalnim. Čeka Vas i i naporan posao prilagođavanja nosača diht guma vratima, jer je česta pojava da se ovi nosači jednostavno iskose, i ne naležu ravnomerno na vrata. Prodiranje vode oko kvaka na vratima direktno utiče na stanje tapacirunga vrata. Tanak sloj crnog silikona sa niskim nivoom kiseline će odlično zadihtovati kvake.

Kada su u pitanju peta vrata, njihovo dihtovanje je vrlo enigmatično. Kod Stojadina iz zlatnog perioda su deformacije i promene na limariji toliko drastične, da se voda vrlo često odnekud sliva na naslon zadnjeg sedišta. Tada je jedino rešenje improvizacija koja je bila tipična za sedamdesete i osamdesete: montaža diht gume na ivice petih vrata, sa spoljne strane. Iako izgleda ružno, to je jedini način da se gepek vrata bolje zadihtuju.

5. Svetlosne grupe – u gepeku Zastave 101 se i pored svih mera dihtovanja mogu naći barice. Jedan od uzroka je curenje vode oko brave gepek vrata – proverite da li ce na telu brave nalazi diht guma. Ukoliko postoji, problem se nalazi u deformisanom limu na koji diht guma treba da nalegne. Jedino rešenje je nanošenje sloja "Elan" sirove gume. Može se dogoditi da



voda ulazi i kroz ključaonicu – za to već nema rešenja.

Drugi razlog je prodiranje vode između diht gume zadnjih svetlosnih grupa i karoserije – rešava se kada su svetlosne grupe montirane kako treba, nanošenjem tankog sloja silikona ili sirove gume između diht gume i karoserije. Preporuka je da se na ovakav način predihtuju i veliki prednji žmigavci na starom tipu, kako bi se sprečilo propadanje prednjih krila.

Iako manje izraženo, prokišnjava se može javiti oko šrafova registarske tablice i oko rupa za pričvršćivanje znaka Zastava na zadnjoj strani vozila. Tanak sloj sirove gume oko šrafova i klinova rešava ovaj problem.

6. U prednjem delu vozila, prokišnjava se može javiti ispod instrument table sa vozačke strane – razlog je slivanje vode niz bužir sajle za otvaranje haube. Rešenje je opet sloj "Elan" sirove gume između bužira sajle i karoserije. Veće prokišnjava se javlja i na spoju između kutije ventilacije i karoserije. "Elan" sirova guma ponovo rešava problem. Manja prokišnjava se javljaju na drugim mestima gde instalacije ulaze u kabinu i sva se rešavaju "Elan" sirovom gumom. Ta mesta su: ulaz snopa kablova elektroinstalacije sa leve strane, ulaz sajle kvačila u kabinu, ulaz sajle sauha u kabinu, ulaz sajle gasa u kabinu (oslonac poluge gasa kod starog tipa), mesto gde osovina letve volana ulazi u kabinu. Tu spada i prodiranje vode između gornje ivice ventilacione rešetke u podnožju vetrobrana i karoserije ili diht gume vetrobrana (u zavisnosti od modela diht gume vetrobrana). Kada voda uđ, sliva se niz karoseriju i ulazi u ventilacione otvore bočnih difuzora. Rešenje je tanak sloj silikona ili sirove gume između gornje ivice rešetke i karoserije.

## 49. Korektor kočnja

Korektor kočnja ili peti kočioni cilindar ima ulogu da spreči zanošenje zadnjeg trapa prilikom naglog kočnja, tako što u zavisnosti od opterećenja vozila smanjuje ili pojačava pritisak kočionog ulja u instalaciji zadnjih točkova.

Većina dotrajalih Zastava 101 ovaj deo odavno više ili nema ili je isključen. Ukoliko imate problema sa korektorom kočnja, on se još uvek može kupiti. Ne zaboravite da naštelujete korektor kočnja – što se radi promenom visine položaja korektora na njegovom nosaču.

## 50. Zastava 101 u tekstovima i medijima novije istorije

[ZASTAVA 101 KLUB](#)

[Facebook stranica](#)

[YouTube kanal](#)

[Twitter](#)

[Instagram](#)

[Pinterest](#)

[Dailymotion](#)

[45 GODINA ZASTAVE 101](#)

[EKSPEDICIJA KRAGUJEVAC – KILIMANDŽARO, 40 GODINA OD AVANTURE](#)

[BESMRTNI STOJADIN](#)

[ZASTAVA 101 OBNAVLJA NOSTALGIJU](#)

[LEGENDARNI AUTOMOBIL](#)

[Kako frizirati Zastavu 101?](#)

[Zastava 101 osvojila vrh Ararata](#)

[Zastava 101 Klub istražuje 100 jada legendarnog Stojadina](#)

[Tehnički razvoj Zastave 101](#)

[Ekspedicija Kragujevac – Kilimandžaro \(+ video\)](#)

[40 godina Zastave 101](#)

[Zastavom 101 na more...? Naravno!](#)

[Osvežena Zastava Skala 55 na BG CAR SHOW-u](#)

["Stojadin" stigao do bečkog muzeja](#)

[Kraj "juga", "keca" i "floride"](#)

[Kraj fabrike koja je motorizovala bivšu Jugoslaviju](#)

[Danas kraj i za "stojadina" \(dopunjeno\)](#)

[Slavomir Dedić iz Sombora poslednji kupac Zastave 101](#)

[Obnovljena Zastava Skala 55 na testu hrvatskog magazina Auto Klub](#)

[Rallye Monte-Carlo Historique: Zastava 101 i dalje živi u Evropi](#)