

vozili
smo

ZASTAVA 1500 FAMILIARE

Ksaver
Dolenc

foto:

Marjan
Zapišati

Križanec med tovornjakom in limuzino

Še celo najbolj vneti zagovorniki čiste pasje rase s kilometer dolgim rodovnikom in uspešni pasjerjci in dreserji morajo včasih priznati, da tudi križanci oziroma mešanici niso kar tako. In dostikrat se pokaže, da je z vseh koncev znešeni primerek pasjega rodu bolj pameten (sicer samo po pasje, ampak vseeno) kot kakšen rodovniški čistokrvnež. Včasih lahko kaj podobnega tri-

zastavo 1300, ki s svojo čeprav že dobro desetletje trajajočo obliko še vedno ni čisto zastarela — lahko da smo se je tudi navadili. Do konca zadnjih vrat niso avta niti za las spremenili, od tam naprej pa ni več zastava 1300, ampak fiat 124 familiare, od tam naprej so dodali dve vzdolžni, ojačitveni vdolbini in križanje je bilo končano.

S podvozjem in motorjem prav

ga enakomerno porazdelimo po avtomobilu.

Križanec se sicer niti slučajno ne more primerjati s kakšnim ruskim hrptom, saj je prednji del s štirimi žarometi še najbolj podoben buldogu, široka in precej visoka zadnjica pa nekoliko spominja na bernardinca. Sicer pa to tudi ni bil namen.

Tudi notranjost avtomobila je podedovana od osebnega avtomobila.

je bolj za dva kot za tri, kar so naši sopotniki na dolgi poti po Rusiji kar hitro ugotovili.

Najmanjša prostornina prtljavnika — izmerili smo ga samo do spodnjega roba zadnjega stekla — je 400 litrov. Če privzignemo zadnjo klop in podremo naslonjalo, pridobimo še dobrih 200 litrov. Ker je avtomobil zaradi močnejših vzmeti prirejen tudi za težje tovore, lahko merimo pr-



Kombi Zastava 1500 ni tehnično že dolgo nikakšna zvezda. Tudi z voznimi lastnostmi se ne more pohvaliti, je pa razmeroma močan (70 KM) in ima velik nakladalni prostor.

mo tudi za avtomobile, saj inženirji ter oblikovalci velikokrat zmešajo skupaj več različnih avtomobilov, iz katerih na koncu koncev le dobijo kar posrečenega križanca.

tako niso kaj dosti mešetarili. Oboje je 1500 familiare podedoval od prednika zastave 1500, le zadnje noge ima nekoliko močnejše, ker so ojačali listnate vzmeti na zadnji premi. Zato lahko križanec neso precej več, kot navaden 1300 ali 1500. Po tovarniških podatkih je od svojega manj ritastega brata lahko kar za 145 kilogramov težji. To se pravi, da se z njim lahko pelje pet ljudi in 130 kilogramov prtljage ali pa samo voznik ter 410 kilogramov tovora, seveda če

bila. Vsaj prednji del, ki je čisto enak zastavi 1300 oziroma 1500. Voznik in sopotnik imata dovolj prostora za noge, prednja blatnika sicer štrlija navznoter, vendar ga lahko voznik koristno uporabi za oporo leve noge. Na prednjih sedežih dokaj udobno sedijo tudi taki z več kot šest čevlji in šest palci v višino, bolj slabo pa se tedaj godi zadnjim potnikom, ki se bodo s koleni kar naprej zadevali v prednja sedeža. Tudi zadnja klop, ki je presenetljivo podobna tisti v zastavi 101,

ljalnik praktično kar do strehe. Dobili bomo dokaj spodobno število litrov — več kot 1200. Na popotovanju po Sovjetski zvezi smo praktično uporabljali samo najmanjšo količino (400 litrov), pa smo spravili v prtljžnik, ne da bi si bistveno zmanjšali vidljivost skozi zadnje steklo, veliko škatlo nadomestnih delov, komplet Univerzega orodja, dodatno (šesto) rezervno kolo, desetlitrsko posodo za gorivo in še prtljago za tri ljudi. Lahko rečemo, da so tudi vzmeti kar dobro zdržale precej

OBLIKA: STARO Z NOVIM

Tudi Zastavin 1500 familiare je še kar posrečen mešanec. Za osnovo so vzeli dobro, staro

to preskušajo na ruskih „skalačih“, pa tudi lučem se obremenitve v repu ni preveč poznala, saj so kratke luči še zmeraj svetlele ne čisto spodobno razdaljo, delge pa se niso obrnile v nebo.

SEDEŽI IN VRATA

Prdijma sedežema ni kaj očiti. Dovolj sta udobna in dokaj tople narejena kot tisti, ki so bili v naši superestni zastavi 1300 pred nekaj leti, vsaj kar se tiče nastavljanja naslonjala in spreminjanja sedeža v ležalniki. Precej na debelo sta tapcirana in kar dobro oprijemljeta. Zadnja klopa je v mogoče za kakšen centimeter prekratka. Ker nas sonce v Rusiji ni niti najmanj božalo, okusili smo, kaj pomeni poletje v kontinentalnem podnebnju, smo skoraj preklinjali črn skaj, s katerim so prevlečeni sedeži.

Familare ima pet vrat, zadnja imajo tečaje na vrhu in nam odprejo vso odprtno prtljajnika, tako da lahko brez težav nakladamo tudi večje ali težje predmete. Paziti moramo le na notranji del zapiralnega mehanizma, ki trli s srede zunanje roba prtljajnika. Drugače pa so vsa štiri vrata taka kot pri zastavi 1300, zadnja se ne odpirajo dovolj, s prednjimi pa smo imeli vseskozi težave; ključavnici, ki je tako trda, da jo s ključem komaj obrnemo, ni pomagalo ne olje ne WD 40, in še zapiralni mehanizem levih vrat se nam je stalno zatikal.

OPREMA IN IZDELAVA

Menda med našimi bralci ni več takega, ki ne bi vsaj približno poznal klasične plošč z instrumenti, saj je prav tako kot pri vseh fiatih oziroma zastavah 1300 ali 1500. Zato naj zapremo, da smo kot pri vseh zastavah 1300 pogrešali dvo-stopenski ventilator, ena stopnja namreč ne zadostuje, pa tudi preglasna je.

V poletni vročini daje premalo svežega zraka in če se v avtu nočeš skuhati, moraš na stežaj odpreti vsa okna, pa še ni zadosti. Familare namreč zadaj nima prezečevalnih reš, tako da se v razmeroma velikem prostoru za zadnjimi sedeži zrak stiska in okoli ušes prav neprijetno piha. Lahko bi govorili še o prejemnem pepelniku in razmeroma nerodni polici pod sovoznikovimi nogami, ki je premalo nagnjena,



Prtljažni prostor se da povečati s prevrčanjem zadnjega naslonjala, dostop skozi peta vrata, ki se odpirajo po celem površini je zelo lahek. Vse to so pa lastnosti, ki jih pri takem vozu najprej želimo.

tako da predmeti padajo po tleh, da ne govorimo o tem, da ni dobro pritrjena.

Vsekakor moramo omeniti povrnost pri končni izdelavi. Ko smo avtomobil prevzeli, sta bila zamenjana oba dvojna žarometi, tako da je bil desni na levi strani in obratno. Kontrolne žarnice na plošči z instrumenti so se prizigale in ugašale, kot da bi bile na noveletni jelki in ne v avtu. Skratka tako, kot se je kakšni zadelo. Zadnja vrata slabo tesnijo, tako da se zlasti v prtljajniku po nekaj sto kilometrih vozne po asfaltirani cesti nabere zares obilo prahu. Ključnice za odpiranje prednjih vrat na notranji strani so med vožnjo po Sovjetski zvezi dvakrat odpadle, ker so bile pritrjene s vijaki brez varnostnih podložk. Na 6000 kilometrov dolgi poti se je strgal tudi prenos za odpiranje pokrova motorja in še danes, ko je mehanizem popravljen, rabiš ob roki in še krepko oporo za nogo, da pokrov odpreš. Mehaniki pravijo, da pri vseh zastavah 1300 in 1500 pač ne gre drugače kot s silo. Lahko zapišemo še o slabo zacinjnem hladilniku, ki smo ga morali (na srečo še pred izletom leta) popravljati, in o premaknjem ležaju na vodni črpalki.

MOTOR IN VOZNE LASTNOSTI

Motor je familare dobil od svojega starejšega brata, modela 1500 in ima 75 KM pri 5000 vrt/min. Visokih vrtiljajev se plaši in postaja precej glasen. Sicer pa je dovolj elastičen in tudi pri polni obremenitvi potegne v četrti prestavi brez cukanja že od 40 km/h. Drugače pa ne more prikriti let, saj se je rodil

takrat kot fiat 1300. Žeja ga za svojih 1481 kubikov ne preveč. Na odprtih cestah Rusije smo pri polni obremenitvi namerili porabo 11,8 litra na 100 kilometrov. Takrat smo polno naloženo izmerili tudi največjo hitrost. Lahko smo ga pognali največ do 138 km/h, pri tem pa je kazalec na merilniku kazal 150 km/h. K manjši hitrosti kot smo jo lani namerili zastavi 1500 luxe ni prispeval samo tovor, temveč tudi nove Savine pasaste gume, ki so precej nizke in imajo skoraj za 5 cm manjši premer kot navadne

TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: 4 valji v vrsti – prostornina: 1481 kubikov – kompresija: 9:1 – vrtnina in gib: 77 x 79,5 mm – največja moč: 75 KM pri 5000 vrt/min – največji navor: 11,8 kpm pri 3200 vrt/min – hlajenje: vodno, črpalka, ventilator z elektromagnetno sklopko – uplinjač: Weber 34 DCHD 1 s čokom.

PRENOS MOČI: sklopka: enoploščna suha – menjalnik: štiri-stopenski, sinhroniziran, prestavnoročica pri volanu.

VOZ – oblika: kombi, 5 vrat, 5 sedežev – karoserija: samonosna. OBESJE IN VZMETENJE: prednja prema: posamične obese, prečna vodila, vijavne vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator – zadnja prema: toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki.

VOLAN: prenos s polžem – rajdni krog: 10,2 m – obrati volana: 3,8.

diagonalke, v katere obujajo avto v tovarni (zastava 1500 luxe, ki je opremljena z istim motorjem, je lani pri merjenju na letališču dosegla 151,3 km/h).

Na cesti se obnaša kot vsak avto s klasičnim pogonom. Zaradi trdega vzmetenja zadnje preme je na navadnih diagonalnih gumah prazen poskakoval (kot zrah na bobnu) že na rahlo valoviti asfaltini cesti. S Savinimi pasastimi gumami je bil precej boljši, zlasti pa nas je presenetel na poti skozi Avstrijo, kjer smo ga polno otovorjenega gnali skozi serpentine in dodajali volan, da bi mu odneslo zadek, vendar nam ni uspelo. Dostojanstveno kot bernardinec je mirno odhlačal skozi ovinek. Kot smo kasneje ugotovili, je bil avto ravno prav obtežen, tako da toga prema ni mogla pokazati zob, ki jih pri praznem avtu kaj rada.

Če mu odstajemo nekatere napake, na primer zelo trdo in pri volanu postavljeno prestavno ročico, slabo zračenje, dokaj trd volan pri nižjih hitrostih, odsakovanje na valoviti cesti, trdo vzmetenje, če je prazen, bo tistim, ki neprestano kaj tvorijo, pa vendar le ne toliko, da bi morali imeti kar cel kombi, zelo dobrodošlo. Poleg tega pa se ga da iz „poltovornjaka“ samo s prevrčanjem zadnjega sedeža na hitro „predati“ v čisto običajen osebn avto.

ZAVORE: hidravlične, disk na vseh štirih kolesih, servoočevalnik – ročna zavora: mehanska, na zadnji kolesi, ročica med sedežema.

KOLESA: platišča: 41/2–13, gume: (na testu) Sava Kranj 155 SR 13 radial.

OPREMA: akumulator: 12 voltov, 48 Ah – dinamo: 400 vatov – žarometi: 4 običajni – zadnje luči: 2 običajni luči in luč za vzvratno vožnjo.

MERE IN TEŽE: dolžina: 4039,5 mm, širina: 1545 mm – višina: 1420 mm – medosna razdalja: 2425,5 mm – kolotek: spredaj 1295 mm, zadaj: 1272 mm – prazno vozilo: 960 kg – dovoljena skupna teža: 1525 kg.

VZDRŽEVANJE: posoda za gorivo: 43 litrov, hladilnik: 6,7 litra – karter: 3,5 litra – menjalnik: 2,1 litra – pritisk v gumah: prednje 1,7, zadnje 2,3 atmosfere.