



VOZILI SMO

magazin

CIMOS
ZASTAVA
125 p SANITET

IZHOD V SILI

Plod sodelovanja med kragujevsko zastavo in koprskim Cimosom smo preskusili na cesti in med stožci – Kaj pravi poklicni voznik-reševalec?



Pravzaprav bi moral svoj greh zašepetati v lonček: sredi mestne gneče sem za hipec pretaknil stikalo, da sta modri luči na strehi pobližnikli in je sirena predirljivo zatulila.

To, kar se je zgodilo potem, bi dosti bolj sodilo k akciji o nujnih vožnjah kot k naši preskušnji: pot pred avtomobilom je bila v trenutku prosta! Vse več voznikov ve, kaj je njihova dolžnost.

Najprej je bila limuzina 125 p. Uvozili so jo tako kot vse poljske fiate. Potem so jo iz Zastave pripeljali v Cimos, kjer so ji odrezali streho, podaljšali zadek in jo – z barvo vred – spremenili v reševalno vozilo. To je torej praktična plat

samoupravnega sporazuma o sodelovanju med obema tovarnoma.

Avtomobila cimos zastava 125 p sanitet nismo preskusili zato, ker bi mislili, da ga boste kupili. To je reševalno vozilo in ve se, komu je namenjeno. Vraževerneži pravijo: čim manj opravlja s njim, tem bolje se ti piše. Toda tudi to je eno od (napol) domačih vozil; zato smo ga pognali med stožce.

Vse razlike, v primerjavi z običajnim fiatom 125 p, grede na račun novega namena. Zaradi povišane strehe je večja notranja višina, zaradi podaljšanega zadka je za voznikom prostor za nosila. Stranskih (štirih) vrat niso spreminjali, nova so pa tista na zadku, ki se odpirajo po vsej višini. K serijski zunanji opremini sodijo: meglenki pod prednjim odbijačem, dva para dodatnih trobelj (siren), dve modri rotacijski luči, nastavek s svetlobno oznako

CIMOS ZASTAVA 125 p SANITET

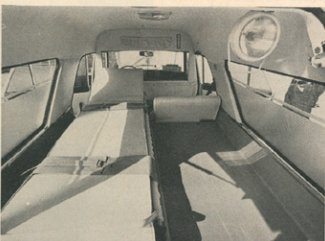
reševalnega vozila in gobast zračnik.

Znotraj so – poleg prednjih sedežev in nosil na tirih – še stranski sedež za spremljevalca, prenosni žaromet, sobni termometer, steklenica s kisikom, gasilni aparat in priključek za UKW radio. K sedežem sodijo trikotni varnostni pasovi, vozniški in reševalni prostor pa sta ločena s pomičnima šipama. Rezervno kolo je – zaradi preoblikovane karoserije – spravljeno v predalu pod zadnjim odbojnikom.

Mehanike in podvožja niso spreminjali. Zato tehniškim podatkom nismo namenili običajnega prostora. Pod prednjim pokrovom je 1481-kubični vodnohlajeni štiritvaljnič, ki zmore 75 KM pri 5400/min in poganja zadnji kolesi. Poznamo ga iz časov, ko so fiatje 1300/1500 delali še v Torinu. Torej vemo: da je hrupen, da ne ljubi visokih vrtljajev, da pospešuje s cukanjem, da pa – če je v skrbnih rokah – lahko dolgo živi.

Med našim preskusom smo izmerili največjo hitrost 142 km na uro (za razmeroma neaerodinamično karoserijo se zdi zadovoljiva) in pospešek z mesta do 100 km na uro v 18 sekundah. Toda testni avto še ni bil povsem utečen.

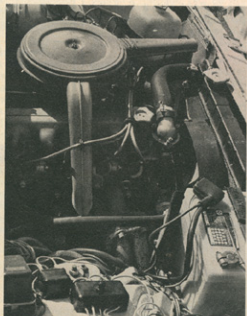
Dosti slabše se izkaže podvožje. Zaradi podaljšane zadka in privzdignjene strehe se je težišče vozila neugodno premaknilo, to pa voznik na ovinkih krepko občuti. Že tako ga čaka težko delo. Da bi pridobili pri dolžini reševalnega prostora, je nagib naslonjala pri prednjih sedežih omejen s predelno steno za njima. Tako ni bilo nobene možnosti, da bi za volanom sproščeno sedel. V pretirano skrčenem položaju pa je avto zelo težko hitro voziti.



Prostora reševalni prostor s prekratki ležiščem in s prenosnim žarometom



Če bi sodili po sedežih, so vsi reševalci zelo kratkih nog



Motor, zavidljivi starosti navkljub, trpežno služi

Na ostrih ovinkih se vozilo neprijetno nagiba, zadek pa trmasto sili navzven. Prepričani smo, da bi zalegle že boljše gume (testni avto je bil obut v pasaste gume tigar) in premišljen stabilizator. Seveda pa tudi to ne bi privedlo do čudežne rešitve. Saj zasnova s togo premo v zadku že vnaprej ne zagotavlja bleščeče lege na cesti.

O avtomobilu nasploh, o njegovih legi in zmogljivostih smo sodili sami. Navsezadnje je tudi reševalno vozilo te velikosti in osnovni osebni avtomobil. Za mnenje o reševalni opremljenosti in o njeni uporabnosti pa smo poprosili ljubljanskega voznika-reševalca Milana Stramska, ki vozi prav takšen avtomobil. Zapišemo, kar je povedal:

»Reševalni prostor sam po sebi ni slab, je visok in dovolj prostora. Navsezadnje je tudi reševalno vozilo te velikosti in osnovni osebni avtomobil. Za mnenje o reševalni opremljenosti in o njeni uporabnosti pa smo poprosili ljubljanskega voznika-reševalca Milana Stramska, ki vozi prav takšen avtomobil. Zapišemo, kar je povedal: »Reševalni prostor sam po sebi ni slab, je visok in dovolj prostora. Žal je prostor za voznika in sovoznika prekratak, da bi udobno in sproščeno sedela. Ležišče je s 195 cm prekratko, spremljevalni sedež ob njem je skoraj povsem neuporaben (ni prostora za noge). Če bi bili varnostni pasovi avtomatski, bi bili pripravniji, in vozniki bi jih pogosteje uporabljali. Pograjem še si bomo lego vozila na cesti, pohvalim pa ogrevanje in zračenje reševalnega prostora ter sanitetno opremo. Predlagam: rotacijski luči bi morali biti namasčeni diagonalno, tako da bi bili dobro vidni od vseh strani.«

Cimos zastava 125 p sanitet stane z vso opremo pilih 150 tisočakov. Ker gre za avto posebne sorte, je težko soditi, ali je drag ali poceni. Drži pa, da je najcenejši ta hip in da tudi sicer ponudba reševalnih vozil na našem tržišču ni kdove kako pestra. Z drugimi besedami: ta avto je neke vrste izhod v sili, najboljši pa ni.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL