

Predstavljamo vam: ZIL 115

ROČNO DELO

Sovjetski avtomobil ZIL 115 sodi med manj pogoste avtomobile današnjega časa.

Pripada kategoriji tako imenovanih cestnih križark in glede na svoje razsežnosti to vsekakor tudi je. V njem se vozijo člani politbiroja in veleposlaniki. Letno naredijo vsega 20 takšnih avtomobilov, naredijo pa ga tako rekoč ročno in zasebnik novega ne more kupiti. To je v bistvu sovjetski rolls royce ali, na primer, ameriški lincoln continental.

Med obiskom tovarne ZIL v Moskvi smo na hodniku poslovne stavbe videli razstavljen hladilnik, čolne in različno blago široke porabe. Menili smo, da gre za razstavo predmetov, ki jih izdelujejo v neki drugi tovarni. Ko smo prijaznega gostitelja vprašali, kje bi lahko kupili dvosedežni kajak za nemirne vode oziroma, kdo ga izdeluje, smo zvedeli, da so vsi raz-

stavljeni predmeti del proizvodnega programa tovarne ZIL, kjer izdelujejo v glavnem tovornjake in osebne avtomobile.

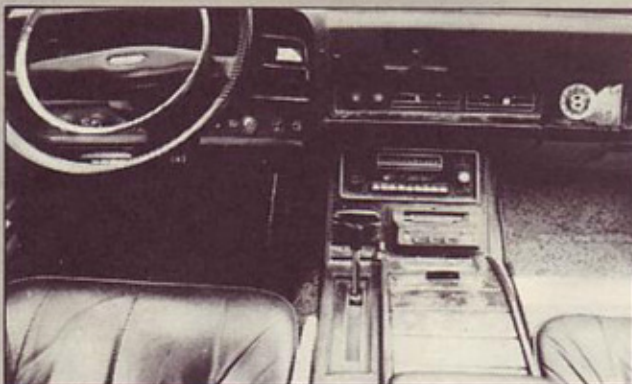
Poleg glavnega Zavoda in tri podružnice v Moskvi ZIL združuje še dvanajst tovarn od Urala do Ukrajine. Tovarna je bila osnovana leta 1924 in je izhajala iz zasebne tovarne in z delavci, ki so v njej delali še pred okrobrsko revolucijo. Takrat se je praktično tudi začela zgodovi-

**Ameriško poreklo
sovjetskega
prestiznika
— Rekordna
prostornina motorja:
7.695 kubikov — Od
0 do 100 km/h
pospeši v 13
sekundah**

na avtomobilske industrije v SZ, tovarna pa med drugo svetovno vojno ni delala.

Leta 1931, ko so ZDA priznale SZ kot državo, je skupina sovjetskih strokovnjakov obiskala ameriške tovarne avtomobilov, kjer so nabirali znanje in se dogovorili tudi za uvoz opreme. Od tod tudi velika podobnost ameriških in sovjetskih avtomobilov z motorji velike prostornine.

Po pogovorih z vodilnimi ljudmi v tovarni so nas povabili na kratko vožnjo z ZIL 115. Že vstopanje v ta avtomobil, dolg 6,34 m, je doživetje zase, saj se široka zadnja vrata odpirajo daleč naprej. Zadnja sedeža sta pomaknjena daleč nazaj, tako da je glava tistega, ki sedi zadaj, skrita za široko bočno površino. Sedeža sta praktično dva široka fotelja, bogato oblažena, za njima pa je praktično majhna zastekljena površina, če upoštevamo velikost vozila, toda stvar je jasna, gre za vizualno in fizično zaščito potnikov, ki sedita zadaj. Obe naslonjali, z leve in desne, imata enake gumba za dvigovanje in spuščanje šipe na vratih. Tu so tudi radijski sprejemnik in gumbi



Pregledna armaturna plošča





Masiven sprednji del

za upravljanje drugih delov v vozilu. Pred obema zadnjima sedežema je zares ogromno prostora, če sta seveda zložena pomožna sedeža, ki nista tako udobna kot glavna. Po potrebi na zadnjih sedežih lahko udobno sedijo tudi trije potniki, tako da je v kabini vsega skupaj prostora za pet oseb.

Notranjost zadnjega dela, dela za potnike, je prijetnega videza zaradi usklajenih barv sedežnih prevlek in preproge, kromiranih ročic, vzvodov in drugih komand, pa tudi zaradi posameznih delov, ki so iz furnirja.

Tudi voznikov in sopotnikov sedež sta udobna. Sta tudi električno nastavljiva. Preoblečena sta v usnje, kar je pametno, če upoštevamo, koliko časa v avtu presedita voznik in oseba poleg njega. Predno voznik sede za volan, ga mora

najprej privzdigniti, saj je dokaj nizek. Če za zadnji del avtomobila lahko rečemo, da je stvar ambicij in možnosti konstruktorjev, potem je sprednji del tipičen ameriški avtomobil v vseh podrobnostih.

Armaturna plošča ZIL-a je v veliki meri podobna tisti iz ameriškega chevroleta letnik 1974 z dvema globoko vsajenima okroglima instrumentoma: merilnikom vrtljajsev in hitrosti ter štirimi pravokotnimi instrumenti za običajne podatke o temperaturi motorja, količini goriva, tu pa sta še manometer in ampermeter. Tudi volanski obroč je tipičen ameriški izdelek s kromiranim motorjem notranjim obročem troblje. Tu so še stikala za luči, brisalnice in drugo. Središčno mesto na armaturni plošči zavzema štirioglasta ura.



Tehnični podatki

Motor: 8 V v 90 — štiritaktni — bencinski — nameščen spredaj vzdolžno — vrtna in gib 109 x 95 — gibna prostornina 6.962 kubikov — kompresija 9,5 : 1 — največja moč 220, 5 kW (300 KM) pri 4400/min — največji navor 569 Nm pri 2900/min; motor 4104: vrtna in hod 108 x 105 mm — gibna prostornina 7.659 kubikov — kompresija 9,3 : 1 — največja moč 231,5 kW (315 KM) pri 4600/min — največji navor 608 Nm pri 4000/m in; ročna gred v 5 ležajih — odmična gred na sredini — četverni uplinjač — električna črpalka za bencin — akumulator 12 V, 108 Ah ali 120 Ah — vodno hlajenje, v sistemu 15-21,5 litra.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi — suha enomelna sklopka — samodejni menjalnik s tremi stopnjami, ročica menjalnika na podu — prenosna razmerja: I. 2,2, II. 1,42, III. 1,00 nazaj 1,42, diferencial 3,54-3,62 — gume 235 HR ali 9.35 x 15.

Voz in obese: limuzina — 4 vrata — 4/7 sedežev — karoserija na šasiji — spredaj posamične obese, prečna trikotna vodila in hidravlični teleskopski blažniki, zadaj toda prema s podeliptičnimi vzmetmi, prečni stabilizator — dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik zaviranja zadnjih koles, mehanska parkirna zavora deluje na zadnji kolesi, pedalo na podu — volan s polžem, servo. **Mere in teže:** dolžina 6,340 m — širina 2,090 m — višina 1,550 m — medosna razdalja 3,880 m — kolotek spredaj 1,645 m, zadaj 1,665 m — radnji krog 16,5 m, najmanjša razdalja od tal 17,5 m — tež praznega vozila 3.150 kg — posoda za gorivo 120 litrov. Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 190-200 km/h — pospeški od 0 do 100 km/h 13 sek — poraba od 18 do 22 na 100 km.

Med sedežema je široka konzola z ročico samodejnega menjalnika, radijskim sprejemnikom in kasetnikom. Tudi sprednji del deluje luksuzno, saj so nekateri detajli obloženi v lakiran furnir. Vse v delovnem prostoru voznika ustreza običajnim zahtevam, razen morda volana, ki ima pretanek obroč, pa tudi položaj bi bil lahko primernejši.

Z voznikovega položaja je preglednost relativno dobra zaradi treh bočnih stekel, dve zunanji ogledali pa pomagata, da je tudi pogled nazaj dober.

Naši posnetki o zunanosti ZIL-a so verjetno dovolj zgovorni. Karoserija deluje zares veličastno, ne pa tudi okorno, in vzbuja občutek, da gre za temeljito narejen avtomobil. Poleg hladilnika, ki obvladuje sprednji del, sta dvojna žarometna, na pokrovu motorja je kromiran znak, očitno nekakšna različica tistega, ki stoji na lincoln continentalu, edino s to razliko, da se tu namesto simbola zraka črke ZIL. K vizuelni razsežnosti hladilnika svoje prispeva tudi ozek kromiran odbijač.

Blatniki vozila so okrašeni z kromiranimi robniki, s katerimi so razbili črno lakirane površine te velike karoserije. Posledica je tudi, da se zdi ZIL kljub 1,550 m višine nižji, kot je v resnici.

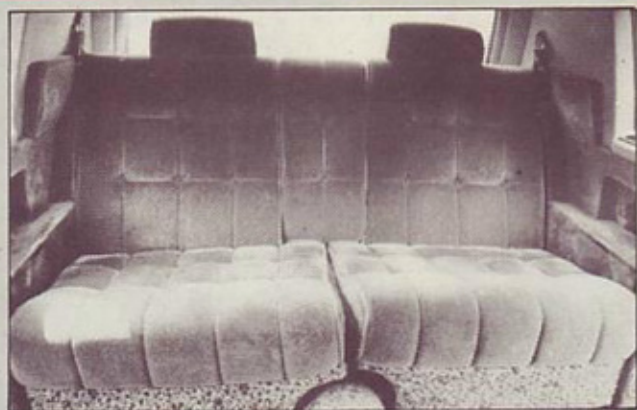
Naš vtis je bil, da je avtomobil solidno izdelan tako zunaj kot znotraj, brez za sovjetsko proizvodnjo običajnih pomanjkljivosti.

Po fotografiranju notranjosti smo zaprosili voznika, da nam odpre pokrov prtljajnika, da bi posneli tudi ta del vozila, toda z izgovorom, da je v prtljajniku velik nered, je našo prošnjo zavrnil. Potem smo ga prosili, da nam odpre vsaj pokrov motorja, pa nas je spet zavrnil, češ da motorja nikdar nikomur ne kažejo! To nas je malce presenetilo, kajti ni šlo za novo vozilo, pa tudi se v njem ni vozila kakšna zelo pomembna sovjetska osebnost, zaradi česar bi bil motor opremljen s čim, kar sicer ne sodi k standardni opremi. Nismo vztrajali. Po vrnitvi v tovarno nas je poleg namestnika generalnega direktorja sprejel tudi vodilni konstruktor ing. Cerkasov, ki nas je na našo prošnjo seznanil z vsemi značilnostmi tega avtomobila. Tako smo zvedeli, da ima pod pokrovom V 8 motor s 315 KM (obstaja tudi različica s 6.962 kubiki in 300 KM), ki jih razvije pri 4400 vrtljajih na minuto. Teh osem valjev s skupno prostornino 7.695 kubikov z gorivom oskrbuje četverni uplinjač. Prelitali smo nekaj katalogov in ugotovili, da je poreklo



tega motorja zasidrano v ameriški avtomobilski industriji, po lastnostih pa se močno približuje motorju reprezentativnega lincolna. Ob motorju, ki teče tiho in mirno, ima ZIL samodejni menjalnik s tremi prestavnimi položaji. Motor z natančno izbranim prenosom v menjalniku in diferencialu omogoča, da doseže 3.150 kg do 100 km/h povzpne v vsega 13 sekundah!

Pri podvozju ni nekih posebnih rešitev, vsekakor bi bila za to vrsto avtomobila primernejša neka sodobnejša rešitev, kar nam je potrdil tudi ing. Čerkasov rekoč, da bodo imela nova vozila hidropnevmatsko vzmetenje. Sedaj sta prednji kolesi posamično obsežni s hidravličnimi blažilniki, zadaj pa je toga prema.



Udobna fotelja

Nekoliko pomanjkljivo vzmetenje do neke mere oblažijo veličastne gume 235 HR 380x15. Tako veliki valjari precej dobro požirajo neravnine na cesti.

Naš voznik se je trudil, da bi predstavil zmogljivosti ZIL-a, zato nas je peljal tako po širokih moskovskih bulevarjih kot tudi ozkih in slabo vzdrževanih cestah. Moramo priznati, da je večje vozilo vozilo, v katerem nas je bilo sedem. Brez težav je hitro vozilo v ostre ovinke, saj je volan s servo napravo zaradi neposrednosti zelo učinkovit. Kljub polni obremenitvi je bil ZIL hiter in tudi hrup ga ni izdajal, da deluje s polno zmogljivostjo. Torej dobro pridušen motor in dobro izolirana kabina. Da motor kar kipi od moči, je kazal bolj merilnik hitrosti oziroma vrtljajev kot pa sam občutek v vozilu.

Med to kratko demonstracijsko vožnjo smo še ugotovili, da je bolje, če zadaj sedita samo dva potnika, kajti v ovinkih tisti na sredi bočeš nočes išče oporo pri sopotnikih. Na temperaturo v kabini nismo imeli nobenih pripomb.

Če vemo, da letno izdelajo samo kakšnih 20 vozil, in še te po naročilu, potem nas ne more čuditi astronomska cena. Ko bi mi naročili ZIL 115 za naše visoke politične osebnosti, bi zanj morali odšteti 250.000 dolarjev. Še sreča, da imajo naši politiki raje na vozilih nekatere druge znake...

Miroljub Nikolič

AVTO
magazin

IZŠEL JE
AM KOLEDAR **1990!**

28 strani, 14 velikih barvnih fotografij iz avtomobilističnega in motociklističnega sveta, skupaj z datumskim pregledom najpomembnejših dirk in prireditev, tudi s področja navtike.

Koledar je naprodaj v vseh kioskih z revijo Avto-magazin, lahko pa ga naročite po povzetju, neposredno pri naši prodajni službi.

Toda, pozor!

Am koledar 1990 lahko dobite tudi brezplačno: če postanete novi naročnik revije Avto-magazin za (najmanj) naslednjih 12 mesecev.

Na priloženem kuponu prekrizajte okence pred možnostjo, ki ste jo izbrali, kupon pa pošljite na naslov:

ČGP DELO - NAROČNINE, 61000 Ljubljana, Titova 35



KOLEDAR

1990

AVTO
magazin

- DA, želim kupiti... izvodov Am koledarja 1990. Vrednost za posamičen izvod v znesku 30 dinarjev bom plačal po povzetju.
- Da, želim postati naročnik revije Avto-magazin za najmanj 12 naslednjih mesecev. Naročnino bom plačal po prejemu vaše položnice, hkrati s prvo prejeto številko revije pa pričakujem tudi vaše darilo - brezplačni izvod Am koledarja 1990.

ime _____

priimek _____

poštna številka _____

kraj _____

ulica, hišna številka _____

Datum _____

Podpis naročnika _____