

POMLAJENI FIAT 124

Marsikdo se ozre in reče, saj to je polepšani fiat 124, a šele potem spozna zмото – Lada 1300 ES je navidez resda povsem torinsko oblikovana, torej je takšna kot lada 1200, ki smo jo poznali pred njo, toda poganja jo močnejši motor – Ta avto prihaja na Otok iz Sovjetske zveze

Lada 1300 ES je po zmogljivosti najnovejši model, ki ga lahko kupijo Angleži. Motor je s 1293 kubni povrtana različica 1198-kubnega štirivaljnika, zasnovane v Fiatu in z odlično gredjo v glavi. Nova vrtnina meri 79 mm namesto prejšnjih 76 mm, giba (66 mm) niso spremenili. Rezultat je 87 KM pri 5600/min, kar pomeni za osem odstotkov večjo moč, kot jo je zmogel 1,2-litrski motor.



Zaradi kompresije 8,5 : 1 smete točiti navaden bencin. In čeprav nismo nikoli zaslišali klenkanja, moramo po drugi strani zopasti, da kljub petim težajem na ročni gredi motor lade 1300 ES ne teče nič bolj kultivirano, kot bi tekel ob samo treh težajih. Tudi pri največji hitrosti ta lada ni nič boljša od šibkeje prednice, izračunali smo pa za 15 odstotkov večjo porabo goriva. Res pa je, da bi bilo opazno večje zmogljivosti ob tako skromnem prirastku moči odveč pričakovati. Edini očitni dobitki je pri prožnosti. Med pospeševanjem v višjih prestavih in pri srednje velikih hitrostih je lada 1300 ES hitrejša za eno do dve sekundi. To pomeni zmanjšano potrebo po preklapljanju navzdol.

Ob porabi goriva še tole: če motor že ni ravno varčen, bi mu morali ramaniti vsaj dovolj veliko poročo za bencin. Tako pa smo se morali ustavljati na bencinskih črpačih že po vsakih 300 prevrtnih kilometrih.

Voziti laco je včasih naporno: pedal sklopke «nagaja» vozniku s predolgim gibom, obroč volana s samo 2,75 zavrtjaji od ene do druge skrajne točke pa je morda zelo pripraven za dirke čez drn in strn, za po mestu pa gotovo ne. Tako neposreden prenos je manj utru-

jaloj pri večjih hitrostih, toda ob počasni vožnji ima voznik boleče roke.

Za tako poceni avto, kot je lada 1300 ES v Angliji, je njeno podvozje naravnost navdušujoče. Dvojna vodila, vijačne vzmeti, Panhardov drog in teleskopski blažilniki so dobro usklajeni in tudi dobro delujejo. Zaradi zasnovne, malca pa tudi zaradi moči motorja zadnji kolesi radi spodsredna in zadek na ovinku занесе navzven. Toda spoznali smo, da je moč lada – z malce vaje in poguma – tudi zelo hitro in varno voziti. Njena smerna stabilnost je dobra, vsi popravki na volanu se takoj urednijo. Ne moremo pa razumeti, zakaj ta avto zganja tolikšen hrup že dosti prej, ko doseže najvišja

hitrostna območja. Zvokoma motorja in izpušne cevi pomaga še brnenje ventilatorja – torej je žvižganje zraka okrog njenih robov še najmanj, kar morajo potniki prenašati.

Najboljši del avtomobila so zavore. To smo dokazali z desetimi zaporednimi zaviranj, med katerimi smo stopnjevali moč voznikove noge na zavornem pedal, toda zavore so svojo nalogo vselej odlično opravile. Nič manj pohvale ne zaslužijo ročna zavora, ki prijemlje na zadnji kolesi.

Sedeži so vestno narejeni, zato je tolikanj bolj nerazumljivo, zakaj so tako zelo neudobni. Tudi prostor pred in za njimi so premalo navznoter odmerili.

Natavzaprav je škoda, da niso te-

Ker je odtelje, ko sta nam tovarna in njen jugoslovanski zastopnik lada zadnjikrat ponudila na test, minilo že nekaj let, in ker nič ne kaže, da bi se nam enaka priložnost kmalu spet ponudila, smo v skrajšani obliki prevedli test iz angleške revije Autocar.

Žal angleški kolegi niso preskušali lade 1600, za katero prav zdaj jugoslovanski kupci v vrstah čakajo pred trgovinami – toda ker gre glavna razlika med obema ladama le na račun velikosti in moči motorjeve, menimo, da tudi tale izposojeni test ni zapravljanje prostora.

mu avtomobilu – ki je dobro zastavljen in dovolj zmogljiv – namenili malce več pozornosti ob končni obdelavi. Zunanja barva je že po 6000 prevrtnih kilometrih odpadala in tudi znotraj je bilo marsikaj v takšnem stanju, kot da bi avto vozili najmanj leto dni. Zadnji šipi so namenili grelno napravo, ni pa se jim zdelo vredno povečati npr. stranega vzvratnega ogledala. Tudi z zunanjim bi si voznik veliko več pomagal, če ne bi tako pomanjšal slike.

Razkošje pa se razpre v prtljžniku; tam je v posebni vreči natančno 21 kosov orodja in drugih dodatkov, ki so kot nalašč za tiste, ki popravljajo svoj avtomobil po načelu napravi-si-sam. Tudi spremna knjižica je zajeta, z vsemi podrobnostmi in zelo razumljivo. Navaditi pa se morate tistih štirih črk, ki po rusko pomenijo «voda», saj tako piše pod merilnikom, ki kaže temperaturo hladilne tekočine.

Takole menimo: lada 1300 ES je veliko avtomobila za nekaj več kot 2000 funtov, ki jih morate odšteti zanjo. Če bi bila natančneje izdelana, bi bila vredna še več. Toda za nekoga, ki hoče svoj avtomobil le za vsakdanje in nezahtevne prevoze, je lada povsem primerno vozilo.