

Malo denarja, veliko prtljajnika

Od avta za tako malo denarja ni mogoče pričakovati veliko. Ali pač?



Zadnji spojler in tretja zavorna luč sta sicer za doplačilo, dobite pa serijsko vgrajen strešni nosilec.



Legla na cesti je kljub mehkeemu vzmetenju in močnemu nagibanju dobra.

držati močnejše, saj vam ga sicer zaradi pogona na prednja kolesa lahko dobesedno iztrga iz rok.

Zaviranje z Desetko je tudi ena od posebnosti. Zavore so sicer servoojačane, vendar precej šibko, tako da je za ustavljanje treba močnejše pritisniti na stopalko, učinek pa je kljub temu slab, kar je razvidno tudi iz zavorne poti, ki je dolga kar 63,2 metra. Da vam pri vožnji z Wagonom ni dolgčas, še dodatno poskrbita nekakovostna izdelava in materiali. Tako boste v Desetki lahko poslušali neštete zvočne efekte, najbolj pa uro, črpalko za gorivo in »kukavico«. Ura tako glasno tiktaka, da se sliši celo pri hitrosti 100 km/h, čeprav avto pri tej hitrosti ni ravno vzorno tih (67 dB). Brnenje črpalke za gorivo je mogoče slišati pri prostem teku motorja. Pri vsakokratnem zagonu motorja pa vas pozdravi »kukavica« (beri: Check control). S kukavici podobnim oglašanjem opozarja na razne nepravilnosti, kot so premalo olja v motorju, premalo hladilne tekočine, ali katera od vrat niso zaprta, obrabljenost prednjih zavornih ploščic in nedelovanje zavornih luči.

Cena pri tem avtu je dvorezen meč. Desetka Wagon ponuja zelo veliko prtljajnika za zelo malo denarja in hkrati nič varnosti, da o udobju sploh ne govorim. V Ladi namreč trenutno ni mogoče dobiti varnostnih blazin, pripomočka ABS niti klimatske naprave. Seštevek vrednosti teh dobrodošlih naprav v cenikih raznih proizvajalcev znaša nekaj sto tisočakov. Ta vrednost pa vsaj delno, če ne v celoti, pokrije razliko v ceni med Desetko Wagon in nekaterimi konkurenti v tem cenovnem razredu. Torej, ali naj nekdo kupi veliko zraka in nič varnosti za malo denarja? Ali pa naj za nekaj več denarja kupi nekaj varnosti, morda še malo udobja, in morebitne hladilnike, vreče krompirja ter pralne stroje prevaža s prikolico, ki jo le po potrebi »obesi« za avto. Mi vsekakor mislimo, da je pametneje občasno uporabiti prikolico za prevoz večjih tovorov, kot pa pogrešati ABS in varnostne blazine, ki so v dananjšnih avtomobilih vse bolj nepogrešljiv del opreme.

Peter Humar

V enem naših obmorskih mest me je neki gospod vprašal, kaj menim o Ladi Desetki Wagon. »V vseh kilometrih, ki sem jih do takrat prevozil, nisem našel niti ene stvari, o kateri bi lahko rekel, to je pa dobro narejeno ali to dobro deluje,« se je pritožil. Ker mu na vprašanje nisem znal »izstreliti« o avtomobilu nič pametnega, me je začel natančneje spraševati o prostornosti, trpežnosti, porabi goriva in seveda o ceni. Ko mi je povedal, s kakšnim namenom se zanima za avto, sem tudi sam znal več povedati in pogovor je lahko stekel bolj tekoče.

Pri opisu prostornosti sem začel pri 650-litrskem prtljajniku, ki je še povečljiv s podiranjem zadnje klopi. Ta je uporabno deljiva po tretjinah skupaj s sedalnimi delom. Zadnja vrata segajo vse do odbijača, ki tvori nizek nakladalni rob, dvignjen le 570 mm od tal. Za lažje tovorjenje raznih

pralnih strojev in hladilnikov so vrata široka dober meter. Da lahko vidimo, kaj prevažamo v prtljajniku, tudi ob treh zjutraj, nam priskoči na pomoč lučka, ki sicer deluje le ob prižganih lučeh. Celoten paket zraka je pokrit s trdno polico dokaj velikih



Slabo pregledna armaturna plošča in cirilica na volanu vas vedno spominjata, da sedite v Ladi.

izmer. Polica je zlozljiva, ampak v zloženi obliki ne postavlja ravno meril kompaktnosti in s tem povzroča nemalo težav s shranjevanjem v demontirani obliki. Peta vrata je mogoče odpirati iz potniškega prostora (s pritiskom na tipko na armaturni plošči) ali pa od zunaj s ključem. Vsekakor je elegantnejša rešitev s tipko, a ta je na voljo le, če doplačate za paket opreme, v katerem dobite še osrednjo ključavnico in električno pomična vsa štiri bočna stekla.

Lade so znane kot trpežni in vzdržljivi avtomobili. To velja tudi za Desetko Wagon. Glede porabe goriva se je izkazala za nepožrešno prevozno sredstvo, saj je na testu porabila okoli osem litrov na sto prevoženih kilometrov.

Vožnja je drugačna, da se izrazim z najbolj vpljudnim izrazom. V zadnjico vas neprestano žuli okvir sedeža (vsaj na voznikovi

strani), sedeži so v osnovi premeški, volan ni servoojačan in pri odločnem speljevanju iz ovinka (vključevanje v promet) ga morate



Nekdaj napredne linije je neusmiljeno povozil čas.



Vzglavnike je ob podrti klopi mogoče »zakniti« v temu namenjene luknje v sedalnem delu.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtna in gjb 82,0 × 71,0 mm - gibna prostornina 1499 cm³ - kompresija 9,9 : 1 - največja moč 57,2 kW (78 KM) pri 5400/min - največji navor 116 Nm pri 3000/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch) - tekočinsko hlajenje 7,8 l - motorno olje 3,5 l - uravnnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,640; II. 1,950; III. 1,360; IV. 0,940; V. 0,780; vzvratna 3,500 - diferencial 4,130 - gume 175/70 R 13 (Michelin XM+S Alpin)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajenje), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo

Mere, zunanje: dolžina 4285 mm - širina 1680 mm - višina 1460 mm - medosna razdalja 2492 mm - kolotek spredaj 1400 mm, zadaj 1370 mm - rajdni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina 1580 mm - širina 1430/1430 mm - višina 920/910 mm - vzdolžnica 880-1040/800-620 mm - prtljajnik (normno) 650-1340 l - posoda za gorivo 43 l

Mase: prazno vozilo 1050 kg - dovoljena skupna masa 1550 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 167 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,0 s - poraba goriva (ECE) 10,0/6,3/7,6 l na 100 km (neovinseni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika	hitrosti:
0 - 60 km/h: 5,8 s	8,8 s	kazalec na: resnično:
0 - 80 km/h: 8,8 s	60	58,3 km/h
0 - 100 km/h: 13,7 s	80	77,0 km/h
0 - 120 km/h: 19,5 s	100	95,0 km/h
0 - 140 km/h: 29,9 s	120	113,0 km/h
1000 m z mesta: 35,4 s	140	132,5 km/h
	150	141,3 km/h

Največja hitrost:

166 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV): 39,7 s (135 km/h)

1000 m od 40 km/h (V): 43,0 s (124 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 63,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 7,8 l/100km

Najmanjše povprečje 6,9 l/100km

Truš v notranjosti (dB):	Okolišne meritve
Prestava: III. IV. V.	T = 5 °C
50 km/h 61 61 60	p = 1015 mbar
100 km/h 70 68 67	rel. vl. = 55 %
150 km/h 76 75	
Prosti tek 42	

KONČNA OCENA

Pri Desetki Wagon je zopet potrjeno, da so Rusi prespali učno uro o varnosti v avtomobilu. S tem in z nakupno ceno je Lada Desetka Wagon namenjena predvsem ljudem, ki ne dajo kaj dosti na varnost oziroma sta jim pomembnejša prostora prtljajnik in nizka cena.

- ✓ velik prtljajnik
- ✓ dobra lega na cesti
- ✓ cena za liter prtljajnega prostora
- ✓ poraba goriva
- ✓ glasno tiktakanje ure
- ✓ v prostem teku se sliši črpalka za gorivo
- ✓ premeški in neergonomski sedeži
- ✓ hrup v kabini
- ✓ slaba kakovost izdelave
- ✓ slaba kakovost materialov
- ✓ glasen Check control

CENA: 1.511.300 SIT (Lada Avto)