

Lada niva 1600

# Avtomobil za asfalt in brezpotja

**Lada niva je vozilo z zmogljivostmi džipa – Tudi po najtežjem terenu brez problemov – Poraba ni za naš žep – Po snegu in blatu kot po asfaltu**

Polnih šest let smo nestrpno čakali, da bi se prepričali, kaj je tako prevzelo ljubitelje avtomobilov na zahodnem avtomobilskem trgu, ki zmore ponuditi vsaj deset udobnih terenskih vozil. Na vprašanje, zakaj smo morali tako dolgo čakati, seveda nismo dobili zadovoljivega odgovora, toda lada niva 1600 je vsekakor vozilo, ki na trg, še posebej pa na naš, nikoli ne pride prepozno.

Za volan enega izmed šestih različno pobarvanih vozil smo sedli pred hotelom v Topoli, nedaleč od Kragujevca, in ga pognali naprej kar po potki, pokriti s snegom, izpod katerega se je sam ter tja kazal pesek. Vozili smo v prvi, v drugi prestavi, po klancih navzgor in nato navzdol ter iskali čimbolj strme ter neravne predele na naši poti. Hitro smo se pripričali, da vse, na kar smo naleteli, niti zdaleč ni dostojno zmogljivostim takšnega avtomobila. Res je sicer nekajkrat pokazal, da mu rado spodnaša zadek, toda ob pogonu na vsa štiri kolesa ga je bilo sila enostavno obdržati v zaželeni smeri. Privoščili smo si tudi pravi slalom med drevesi, kajti volan je mehak, menjalnik natančen. S pravo lahkoto smo jemali vrzice in navdušenje nas je zaneslo tako daleč, da smo se kar nenadoma znašli pred globokim jarkom. Za trenutek smo omahovali pred odločitvijo, ali naj se zapodimo čez ali ne, potem pa smo se odločili, da poskusimo. In komaj smo bili na drugi strani, smo si želeli manever ponoviti. Vse skupaj nas je spominjalo na igro z ubogljivim

iskrim konjičem. Vozilo se je vzpenjalo in hrzalo, mi pa smo sedeli v udobnih sedežih in vozili, kamor smo si le poželeli. Ko smo tako preresetali teren, ki je bil namenjen za preskusno vožnjo, smo se zavedli, da bi bila za lada nivo prava žalitev, ko bi ji ne ponudili kaj krepkejšega. Kdor išče, ta najde – in tako smo našli nekaj vzpo-



nov, za katere se nam je zdelo, da bodo dovolj strmi, da bi lahko prekusili, kako se niva obnaša z zaprtim diferencialom. Kakšno razočaranje in navdušenje v isti sapi!

Tudi strm vzpon je vozilo premagalo, ne da bi uporabili diferencialno zaporo. Morali smo odnehati, kajti v bližini ni bilo primernega kucjka, ki bi lada nivo potisnil ob zid. Šele po vrnitvi na parkirni prostor pred hotelom smo bili zadovoljni, kajti prispeli smo prav v trenutku, ko je Zastavin voznik -svojo- nivo pognal po stopnicah!



## UDOBNI SOVJETSKI DŽIP

Ko smo prvič stopili v nivo, smo najprej pogledali po sedežih in ugotovili, da so ravni in enostavni, kar je v precejšnjem nasprotju s precej bogato armaturno ploščo, na kateri so vsi instrumenti, ki so vozniku potrebni. Tu najdete vse, od merilnika vrtiljave do svetlobnega signala za izvečen čok. Polica s s peptelnikom, vžigalnikom in prostorom za radijski aparat je v dosegu roke.

Volan ima v sredini mehanizem za hupanje, njegov premer pa je dovolj velik, da za obračanje ni potrebno veliko moči. Ročica menjalnika nam ni bila všeč. Če si sedež naravnas tako, da volan pravilno leži v rokah, potem je ročica predalet. Morala bi biti daljša vsaj kakih 10 centimetrov in se višje vzdigati nad ročico za diferencial. To omenjamo zato, ker se je skoraj vsem voznikom dogajalo, da so pri avtomatično prestavljanju zamenjavali ročici reduktorja in prestav.

Na prednjih sedežih sedimo udobno tudi, ko vozimo po ostankih nekdanjega asfalta. Na zadnjih

## OMG LIJISOV

sedeži ni preveč prostora za tri osebe, pa tudi tresenja ne moremo zanemariti. Toda za pravilno sodbo je treba nivo preskusiti pod polno obremenitvijo.

Zadnja sedeža lahko zvrnemo in dobimo karavan izvedbo. Za to je treba pritisniti na varnostne ročice, ki so vgrajene po najnovjših mednarodnih varnostnih predpisih. Zadnja vrata lahko dvignemo dovolj visoko, da skozi odprtino potisnemo 310 litrski hladilnik...

Grejte in zračenje sta naravnost odlična. Zadaj v kotih so škrge za zračenje, čeprav ne moremo reči, da so najbolj kakovostne, saj prerade padajo iz ležišča, v kategorijo so ustavljene.

Ko smo s snega spet pristali na asfaltu, smo zaslišali hrup, ki pa so ga povzročale zimske gume. Motor in prenos sta hrupna v mehanizaciji, zato je prostor za radio kar upravičen. Z gumami 175/82-16 ter s pogonom na vsa štiri kolesa niti za hip nismo pomislili, da bi potrebovali snežne verige.

V nivi so navadni varnostni pasovi, vjevnjo pa znajo biti v kakšni drugi različici avtomatski. Tako se potniki, ki lezejo mimo privzdignjenega sprednjega sedeža, kaj radi zapletajo vanje. Zaradi širine sedeža in dokajšnje oddaljenosti oddaljenosti stebra, na katero so pritrjeni, so tudi precej dolgi.



Zavore kot najpomembnejši del varnostnega sistema avtomobila so se izkazale kot zanesljive in pravočasno reagirajo na pritisk na pedalo.

### TUDI PLUŽIMO LAHKO

Prav gotovo je potrebno nekaj časa, da ugotovimo, kje vse in za kaj vse lahko uporabimo takšno vozilo, kot je lada niva. Spredaj lahko vgradimo vitel ali celo pluga za pluzenje snega, ki pa mora biti le nekaj manjši od tistega, ki ga sicer uporabljajo cestarji! To ni nikakršno pretiravanje, kajti niva ima centralni diferencial, ki ga

lahko zapremo z majhno ročico. S tem preprečimo spodravanje koles. Pri klasičnem pogonu avtomobila v snegu nič ne pomaga, če ima ono kolo na trdni podlagi, z diferencialom pa dosežemo, da lahko vozilo iz snega ali blata izvleče tudi ono samo kolo.

Lada niva ima delno sodoben motor z odlično gradjo v glavi. To je motor iz lade 1600 z dolocenimi spremembami. Pravilna izbira prestave ob pogonu na vsa štiri kolesa, motorju, ki razvije 55,9 kW (78 KM), omogoča vozilu, da premagata tudi do 58-odstotne vzpone, in to pri polni obremenitvi in brez zaleta. To pomeni vleko skupne

mase 1950 kilogramov. Potovalna hitrost ni majhna. Z nivo lahko dosežemo kar dostojne hitrosti: I prestava 40 km/h, II - 70, III - 100 in IV 135 km na uro. Pri vsem tem pa porabi niva pri hitrosti 90 km na uro 10 litrov, pri 120 km na uro 14,2 litra, pri mestni vožnji 13,7 litra na 100 km prevožene poti. Pogon na vsa štiri kolesa je treba pač plačati z visoko porabo, ali bi lahko izdeali motor, ki bi manj porabil? Vsekakor. Sedajni motor bi lahko zamenjali z motorjem na dizel gorivo, toda na to se treba odločiti še nekaj časa počakati.

### TISOČ VOZIL NIVA ALI MORDA SE VEČ

Letos bo na osnovi sodelovanja s sovjetsko tovarno avtomobilov Crvena zastava našim kupcem ponudila 1000 lad niva, kar naj bi bilo za prvo silo oziroma interes dovolj. Prodaja se je že začela, cena pa znaša brez davka 350.000 din. Z davkom vred dobimo kar čedno vsotico, ki jo bo treba odšteti - 461.650 din (v SR Srbiji). Cena veča za zasebni sektor. Za družbeni je nekoliko nižja. Zastavja se tudi vprašanje rezervnih delov. Seveda je bilo izrečenih veliko obljub, kot vedno tak, kadar kdo pri nas predstavlja novo vozilo. Delna uteha za bodoče lastnike lade niva je v tem, da je veliko delov enakih z deli za druge lade.



### Tehnični podatki:

**MOTOR:** štirivaljni - štiriktaktni - nameščen podolžno nad prednjo premo - vrtnina in gib 79x80 mm - gibna prostornina 1570 kubikov - kompresija 8,5: 1 - največja moč 55,9 kW pri 5400/min - največji navor 117,7 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - odlična gred v glavi (veriga) - uplinjač Weber 32 DCR - mehanska črpalka za gorivo - vodno hlajenje, zaprt sistem z 10,7 litra, električni ventilator s termostatom - akumulator 12 V 55 ah - alternator 42 A.

**PRENOS MOČI:** pogon na vsa štiri kolesa - suha, enolamelna sklopka s hidravličnim prenosom moči - štiristopenjski, sinhronizirani menjalnik, prestavna razmerja: I 3, 24, II 199, III 1,29, IV 1,0 in R 3,43 - centralni diferencial z zaporo in prenosnimi razmerji: I 1,19 in II 2,13 - razmerje stopnje prenosa v sprednjem in zadnjem diferencialu 4,3: 1.

**VOZ IN OBESE:** karavan - 5 sedežev - troje vrat - samono-

sna karoserija - spredaj, posamične obese, prečna vodila, vijačne vzmeti, hidravlični teleskopski blažilniki, zadaj: trda prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, Panhardov drog, hidravlični teleskopski blažilniki - dvokrojni zavorni sistem - spredaj koluta, zadaj bobna - ojačevalac sile zaviranja - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema - volan s polžem

**MERE IN TEŽE:** dožinja 3,720 m, širina 1,660 m, višina 1,640 m - medosna razdalja 2,200 m - kolotek spredaj 1,430 m, zadaj 1,400 m - rajdni krog 11,6 m, teža praznega vozila 1150 kg - posoda za gorivo 42 litrov.

**ZMOGLJIVOSTI:** največja hitrost 132 km na uro - pospeševanje od 0 do 100 km na uro 23 sek - pospeševanje od 40 do 100 km v IV. prestavi (dve osebi) 25,75 - poraba po ECE: 10,4/ 14,2/ 13,7 litra na 100 km poti.

### ŠIROKA UPORABA IN LEP VIDEZ

Ko bi sedaj skušali potegniti črto pod vtise, ne bi mogli reči nič drugega, kot tisti, ki ga prodajajo in vozijo že šest let. Dober, trden, zanesljiv z lepim videzom. Niva, zveni precej podobno kot Fiatova campagnola. Predstavniki Zastave so nam zatrjevali, da se ta dva terena ne pokrivata po lastnostih in namenu uporabe. Niva je namreč namenjena širši uporabi kot Fiatova campagnola.

Niva, ki smo jo vozili, je imela najbolj enostavno opremo. Iz razumljivih razlogov nima vgrajenih dodatnih žarometov, radijskega aparata, okrasnih elementov in druge dodatne opreme.

In na koncu je treba vsekakor zapisati še nekaj: niva je avtomobil, ki odlično požira luknje na naših slabih cestah. Torej dobra reklama za to vozilo! Prav tako pa, če delamo reklamo zanj, ne smemo pozabiti na lovec, ribiče in kmetovalce, katerim bi niva lahko večkrat zamenjala traktor!

M. NIKOLIĆ  
FOTO: M. N.