

Test:

LADA NIVA L

NOVA OBLEKA

Pregovor o oblekah in ljudeh je znan. Podobno lahko rečemo tudi za avtomobile. Torej je isti avto, odet v novo plastiko, boljši. No, če ni že boljši kot prej, je vsaj lepši na pogled in zeleni cilj je dosežen.

Lada nivo so začeli izdelovati leta 1976, torej šest let za tem, ko so v tisoč kilometrov oddaljenem mestu jugovzhodno od Moskve, natančneje v Togliatti gradu, začeli izdelovati Fiatova licenčna vozila.

Z leti se je lada niva po vsej Evropi dokazala kot čvrsto in poceni terensko vozilo. Lada niva L je pri opremi premožnejša za plastične obrobe blatnikov, pragov in obeh odbijačev. Uglednejša so tudi širša platišča z gumami 205/75 R 15, ki uspešno izpopolnijo zunanji videz vozila. Notranjost dopolnjuje majhen športni volanski obroč, ki je odet v usnje. Pogled na obroč in na merilnika hitrosti ter vrtljajev spominja na šarm fiatov sedemdesetih let. Ta občutek omili težaško delo z volanom. Zunanji videz nive je v tej podobi zagotovo boljši, kot je bil prej, kar dokazujejo tudi pogledi s pločnikov. Nekaj napak pa je lada niva uspešno prenesla tudi skozi to preobrazbo. To sta predvsem premajhni vzratni ogledali, ki kljub nastavljanju po nekaj tresljajih spremenita položaja, predvsem levo. Obema pa se pridruži še tretje v kabini, ki se začne v podobno obnašati pri hitrosti nad 90 km na uro. Pri 115 km na uro boste bolj ugibali kot pa videli, kaj se dogaja za vami. V dežju motijo tudi premajhna prednja bri-

salnika in slabo tesneča tesnila bočnih šip. Ključavnice na vozilu pa zahtevajo utekanje.

Lada niva sicer nima klasične šasije terenskih vozil, vendar je njen odličen adut prav terenska vožnja. Vozilo deluje, je robustno in z lahkoto preмага tovarniško določene meje vzponov ter nagibov. Nagibe bo bolj čutil le sovoznik, ki se, sicer ne po svoji krivdi, s sedežem vred "vozi" sem in tja. Ko se bodo potniki

zaradi dobrih terenskih lastnosti, ki jih nudi ta avtomobil, oznojili, bodo vsi drseli po sedežih, sploh pa poleti, zaradi umetnega usnja na njih. K dobrim terenskim lastnostim pripomore tudi menjalnik, ki ima za terensko vozilo preseñetljivo kratke gibe, prav tako pa se ne zatika in ne škrti.

Na voljo je tudi terenski prenos moči (reduktor), ob stalnem štirikolesnem pogonu pa je moč blokirati tudi





sredinski diferencial. Ob reduciranih prestavnih razmerjih in blokiranem sredinskem diferencialu bo lada niva L zmogla ovire, za katere bi prej mislili, da jih ne bo. Za izklop zapore sredinskega diferenciala je včasih potrebna tudi močnejša ali celo močna roka, gre pa. Bencinski motor z 1,6 litra gibne prostornine se zavrti do 6000 vrtljajev v minuti, vendar pri tem boste njegov hrup čutili kot glavobol. Najbolj mu ustreza delovno območje med 2500 in 4000 vrtljaji v minuti, kjer služi tudi z dovolj moči in navora. Deluje zelo krepko, na trenutke celo pregrebo, kar izraža z grgranjem skozi izpušno cev.



Skromen prtljažni prostor z visokim robom za nakladanje

Zadnja meglenska "nasede"

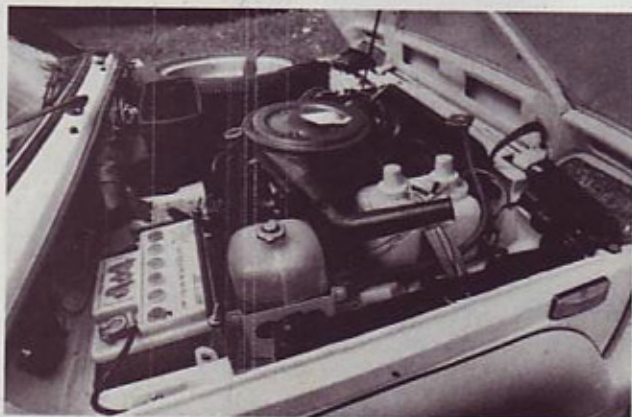
Takšen volanski obroč se tej ladi poda





Svojo nalogo opravlja, kot je treba in tudi poraba goriva ni zelo pretirana. Nihala je med 9,8 in 17,1 litra na 100 kilometrov ter se ustavila pri povprečju 11,9 litra.

Lada niva je dobro teren-sko vozilo, slabše pa se odreže na asfaltnih cestah, kjer se bo morda komu zdela pretrda in pretežaška za upravljanje. Torej je najbolje, da vozi tam, za kamor je namenjena. Pa vseeno pazite na, vsaj optično, rahlo občutljivo plastiko, ki daje nivi novo podobo, predvsem pa na zad-



Pod motornim pokrovom (že leta) nič novega

njo meglenko, ki je štrleče vpeta pod zadnji odbijač. Karoserijski spoji na testnem vozilu so bili zadovoljivi, prav tako ni bilo slišati nobenega "črička" iz armaturne plošče. In še nekaj, kar je treba poudariti pri ladi nivi L: računalnik je na meritvah pokazal povsem enaki hitrosti, kot kazalec v avtu pri 100 in 120 kilometrih na uro. Pohvalna natančnost merilnika hitrosti!

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MARJAN DRUŽNIK



Podrobnosti nive v novi obleki

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritačni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in glob 79 x 80 mm - gibna prostornina 1569 kubikov - kompresija 8,5:1 - največja moč 54 kW (73 KM) pri 5200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,9 m/s - največji navor 118 Nm pri 3250/min - ročni gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (veriga) - glava in blok iz sive litine - uplinjač weber 32 DCR - vodno hlajenje, 10,7 l - motorno olje 3,75 l - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 42 A

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enoklatna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,667; II. 2,100; III. 1,3600; IV. 1,000; V. 0,820; vzvratna 3,340; diferencial 4,300; - terenski prenos moči (reduktor) 2,135 - ročno priključljiva zapora sredinskega diferenciala - platišča 6x15 - gume 205/75 R 1 (powerguard AT marshall) - katalni obseg 2,16 m - hitrost vozila pri 1000/min v IV. prestavi 25,9 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 3 vrata - 4/5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese - trikotna vodila - vzmetni nogi - stabilizator - zadaj toga prema - vzmetni nogi - Panhardov drog - teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s polžem, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3720 mm - širina 1680 mm - višina 1640 mm - medosna razdalja 2200 mm - kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1400 mm - rajdni krog 11 m - najmanjša višina vozila od tal 22 cm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (kmalci) spredaj 1416 mm, zadaj 1400 mm - višina (nad sedežem) spredaj 880 mm, zadaj 860 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1050 mm, zadnja klopa 860-680 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normno) 265-505 litrov - posoda za gorivo 45 litrov

Teže: prazno vozilo 1170 kg - dovoljena skupna teža 1590 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1490 kg, brez zavore 620 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 130 km/h - pospešek 0-100 km/h v 21,3 s - poraba goriva (ECE) 9,8/14,7/11,6 litra ovinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

132 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 7,6 s
0 - 80 12,8 s
0 - 100 20,8 s
0 - 120 39,7 s

1000 m z mesta:
42 s (121 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)
42 s (117 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
47,6 s (107 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 56,5 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:
60 km/h 59 km/h
80 km/h 78,9 km/h
100 km/h 100 km/h
120 km/h 120 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
11,9 litra/100 km

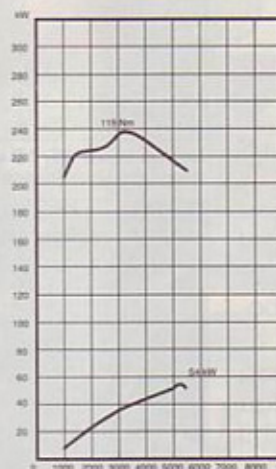


DIAGRAM MOTORJA

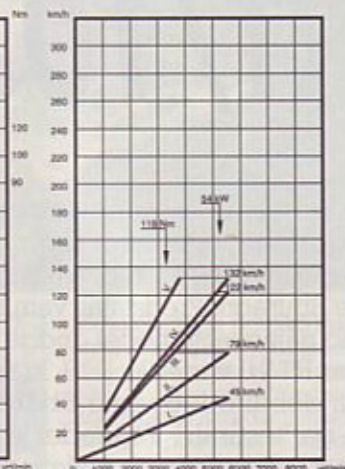


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- cena
- terenska uporabnost
- lepši videz
- menjalnik

Grajamo

- hrup v notranjosti
- utrudljivo vodenje
- vzvratna ogledala
- brisalniki
- sedeži

Cena

SIT 999 500
Lada avto, Ljubljana

Končna ocena

Lada niva L ostaja zelo konkurenčno terensko vozilo. Ne samo zaradi ugodne cene, ampak tudi zaradi drugih lastnosti. Kdor se sprijazni z nekaterimi muhami tega vozila, bo z lada nivo L nadvse zadovoljen, komur pa te pomanjkljivosti niso všeč, pa naj vsaj še enkrat premisli o vseh prednostih in slabostih tega vozila.