

## Kratek test

# LADA SAMARA 1500

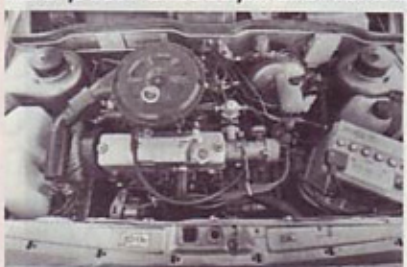


Armaturna plošča ne zdrži več koraka s časom



Dovolj prostora v prtljažniku

Motor je eden izmed boljših delov samare



Ob svojem nastanku je samara pomenila pravo tehnološko osvežitev avtomobilov iz tovarne AvtoVAZ. Ampak čas teče hitreje, kot uspeva Rusom razvijati nove modele (avtomobili serije 110 so le še prototipi), zato pa jim uspe zmeraj pridobiti določen krog kupcev in samara je pri tem precej uspešna.



# HEAVY

Glavni adut za uspešno prodajo je seveda cena samare, ki je v zadnjih letih pohvalno dokaj ustaljena, pa čvrstost in predvsem robustnost avtomobila, ki je tako uporaben tudi za daljše napore po slabih in razpadlih cestah, ki jih pri nas žal ne manjka. To seveda ne pomeni, da je samara temu namenjena, namenjena je seveda asfaltnim cestam, se pa tudi na slabših poteh znajde, kar je pohvalno. Pri razvoju lade niso krenili po Škodini poti. Avto so sicer prav tako nekoliko stilistično dodelali, zamenjali tudi nekaj materialov (gume), sloves vozila pa v nasprotju s Škodo, ki ga spreminja, ostaja pri ladah enak, kar sploh ni tako slabo.

Samara sama po sebi ne ponuja dosti. Kogar moti ropot zadnje police, dokaj težaški volan pri parkiranju ob pretankem volanskem obroču, pa včasih zatikajoča se vzvratna prestava, prednja sedeža ter notranji materiali,



# METAL

srednjih in višjih vrtljajih (omejevalnika nima) je spontano živahen in bolj agilni, kot bi od njega pričakovali. Samara tako sploh ni počasen avto, zlasti v primerjavi s ceno avtomobila.

Pri različici s tremi vrati, kot je bilo v testnem primeru, morate upoštevati tudi precejšnjo dolžino vrat in s tem dokaj omejeno uporabnost ali vsaj nepraktičnost vozila pri tesnih parkiranjih. Na sedežih je še zmeraj blago, ki ga ni preprosto čistiti, prednjima sedežema pa gre zamera predvsem zaradi zaznavnih jeklenih opor v ledvenem delu hrbtnih naslonjal, ki utegnejo ob morebitnem trčenju biti zelo boleče ali pa celo povzročiti kakšno poškodbo. Zaradi že omenjenih dolgih bočnih vrat je gornji del varnostnega pasu vpet kar precej za voznikovo glavo, sam varnostni pas pa tako teče bliže vratu, kot bi smel, kar je moteče in spet ne ravno varno.

Armatura plošča z že omenjeno plastiko ni več najmodernejša, ima spretno skrito stikalo za vklop luči in preveč funkcij v desni obvolanski ročici, nezadovoljiva je predvsem občutljivost ročice in, jasno, vklop brisalnikov, ki pa svoje delo opravljajo temeljito, prav tako tudi vsa svetila na avtomobilu. Za videz avtomobila sploh ne moremo trditi, da je zastarel, sploh če ima avto lahkokovinska platišča in nekaj kozmetičnih plastičnih popravkov po robovih. Lahko je le nekoliko preživeta oblika, no, takšna samara, kot je bila testna, pa je zagotovo vredna pogleda.

Avto se seveda izkaže, kot že v uvodu rečeno, s svojo robustnostjo, pa prostorsko gledano družinsko uporabnostjo in navsezadnje z zavidljivo zanesljivostjo in to so stvari, ki delajo samaro tržno uspešno. Prodajni učinek sam po sebi pa je že dovolj zgovoren podatek o tem, da s samaro kupec dobi precej avtomobila za svoj denar.

predvsem ne ravno kakovostna plastika, samare noče imeti. Ostane pa dovolj prostora za štiri ali pet ljudi in še dovolj velik prtljažnik, dokaj zanesljiva lega na cesti in z njo tudi vodljivost vozila. Če pri menjalniku odmislimo nekoliko muhavosti pri pretikanju v vzvratno, ostane samo dobro, všteti gibe od druge prestave navzgor, ročico in solidno izračunana prestavna razmerja.

Motor z odmično gredjo v glavi se polni z gorivom prek elektronskega uplinjača, v katerem je nameščena tudi sonda lambda, ki krmili katalizator. Motor se hladi nekoliko zaganja, nekultivirano teče, za kar se gre zahvaliti tudi bimetalni regulaciji dotoka zmesi zraka in goriva pri hladnem vžigu. Poraba goriva je zmerna, hrupnost motorja bi se dalo zmanjšati z dodatno zvočno izolacijo. Motor sam zna tudi navdušiti, čeprav ima zaradi katalizatorja nekoliko manjšo moč. V

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirilitrni - vrstni - gibna prostornina 1.500 kubikov - kompresija 9,9:1 - največja moč 58 kW (68 KM) pri 5300/min - največji navor 110 Nm pri 3400/min - ročična gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - dva ventila na vsak valj - elektronski uplinjač in vžig - vodno hlajenje 7,8 litra - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,64; II, 1,95; III, 1,36; IV, 0,94; V, 0,78; vzvratno 3,50, diferencial 3,70 - gume 165/70 R13 (michelin mx)

**Voz in obese:** 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj polloga prema, vzdolžna vodila, prečne opore, vijolne vzmeti, blažniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutna (prisilna hlajenje), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4006 mm - širina 1650 mm - višina 1402 mm - medosna razdalja 2460 mm - kolotek spredaj 1400 mm, zadaj 1370 mm - rajdni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina 1620 mm - širina 1360/1370 mm - višina 890/840 mm - vzdolžnica 950/1080; 800/650 mm - prtljažnik (normni) 270/605/1000 l - pasoda za gorivo 43 l

**Teže:** prazno vozilo 920 kg - dovoljena skupna teža 1345 kg - dovoljena teža priklopa z zavoro 890 kg, brez zavore 300 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h: 14 s - poraba goriva (ECE): 5,8/7,8/9,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

## Naše meritve

**Največja hitrost:** 157 km/h (V, prestava)

**Pospešek:**  
 0-60 km/h 5,9 s  
 0-80 km/h 9,3 s  
 0-100 km/h 14,2 s  
 0-120 km/h 21,3 s  
 0-140 km/h 34,8 s  
**1000 m z mesta** 36,5 s (145 km/h)

**Prožnost:**  
 1000 m od 40 km/h (IV) 40,4 s (129 km/h)  
 1000 m od 40 km/h (V) 45 s (120 km/h)

**Zavorna pot:** od 100 km/h 44,1 m

**Natančnost merilnika hitrost:**  
**kazalec na resnično**  
 60 59,1 km/h  
 80 78,8 km/h  
 100 98,5 km/h  
 120 117,9 km/h

**Poraba goriva:**  
**testno povprečje** 9,8 l na 100 km

### Hvalimo

- robustnost
- solidne motorne zmogljivosti glede na ceno
- lega
- platišča
- prostornost

### Grajamo

- trd volan
- zaganjanje hladnega motorja in hrup
- predolga bočna vrata
- vpetje varnostnega pasu

### Končna ocena:

Lada samara 1.500 ostaja navkljub letom še zmeraj konkurenčen avtomobil v svojem razredu. Glede na prodajo drugih modelov iz Ladinega programa, ki štejejo dosti več let kot samara, pa imajo še vedno kupce, bodo leti ostali zvesti samari še kar lep čas.

ANDREJ SUPÉ  
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

