

Vozili smo: LADA SAMARA LIMUZINA 1.5

# DOPOLNITEV

V avtomobilistični industriji je navada, da se limuzinska izvedba avtomobila s prirezanim zadkom predstavi le nekoliko pozneje ali pa hkrati s kombi-limuzino. No, pri ladi samari je to trajalo nekaj let, pa je vseeno tukaj: lada samara limuzina.

Samara je zrasla za dvajset centimetrov v dolžino in nastala je limuzina, skladno grajena, simpatična tudi na pogled. Seveda oblikovno ni v trendu časa, vendar pa ne moremo trditi, da je karoserijsko zastarela. Marsikoga bo ta limuzina spominjala na Fiatovo regato.

Pridobitev je večji prtljažni prostor, ki meri sedaj normnih 364 litrov. Prtljažni prostor je solidno obdelan, ključavnica na pokrovu zahteva nekoliko vaje, nato pa z njo ravnate brez težav. V prtljažniku najdemo poleg obvezne opreme tudi zračno tlačilko, za katero bi rekel, da



izvira konstrukcijsko nekje iz zadnje svetovne vojne, toda v katerem drugem avtu pa jo še dobite? Prijetno presenečenje sta bila tudi uravnnavani katalizator izpušnih plinov in dodatna oprema vozila, ki jo je moč sedaj naročiti za doplačilo. To pomeni, da se stvari v zvezi z ladami na našem trgu hitro izboljšujejo.

Ostalo je vse enako kot pri kombijevski samari, vključno z medosno razdaljo. To pomeni sodobno zasnovano in motor spredaj, s pogonom na prednji kolesi. V tem primeru je šlo za 1,5-litrski agregat, ki so ga pomagali razvijati tudi nemški inženirji. Ob katalizatorju zmore 50 kW (68 KM), največji navor 110 Nm pa doseže pri 3400 vrtljajih v minuti.

Sportnih zmogljivosti seveda od njega ne pričakuje nihče, je pa popolnoma kos svoji nalogi. Pospešuje spontano in zadovoljivo, pri visokih vrtljajih pa postane pretirano glasen in s hrupom voznika prisili k disciplini, se pravi k nižjim in srednjim ob-



močjem vrtljajev. Ob povprečni porabi 9,3 litra se izkaže tudi z nepretirano žejo.

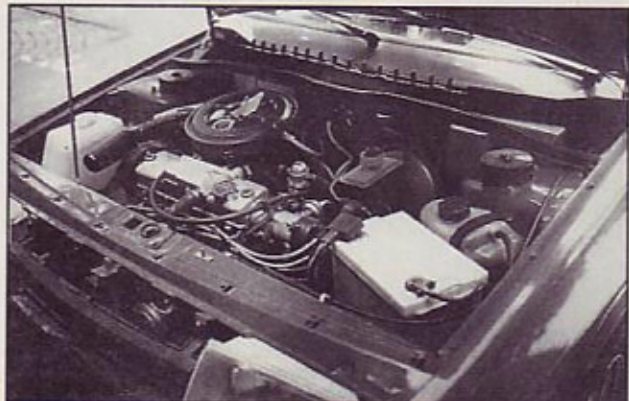
Zamera gre neenakomernosti motornega teka pri prehodu iz nižjih vrtljajev v višje, vendar je to še ena stvar, katere se je treba navaditi.

Prestavna razmerja v menjalniku so dobro izračunana, prestavna ročica je domiselno oblikovana, zatakne se včasih le pri pretikanju v vzvratno prestavo.

Materiali, ki sestavljajo samar, niso zavidljive ampak zadovoljive kakovosti. Isto velja tudi za končno obdelavo vozila. Plastika na armaturni plošči spominja na preteklost, kar pa ni prav zelo narobe.

Dosti slabši sta metlici brisalnikov, ki pri hitrostih, večjih od 100 kilometrov na uro, v dežju ne opravljata več svoje naloge, in tako sicer dobra vidljivost iz avtomobila na suhi cesti nevarno upada. Pri nekoliko večji hitrosti pa se preveč stresata tudi zunanji vzvratni ogledali.

**Armaturna plošča in motor sta ostala ista**



Sedenje v vozilu je udobno, z dovolj prostora, stikala na armaturni plošči so malce razmetana, vendar vseeno smiselno povezana, nekoliko moti le pretenak volanski obroč, ki ob oznojenih dlaneh tudi drsi.

Podvozje je sodobne zasnove: to pomeni spredaj posamične obese, vzmetni nogi in prečna vodila s stabilizatorjem, zadaj pa poltogo premo in vijačni vzmeti s prečnimi opornimi ter vzdolžnimi vodili. Samara se obnaša na cesti zelo nevtrarno in po zakonitostih prednjega pogona. Le ob odvzemanju plina v hitrih ovinkih s polnim prtljažnikom lahko pomeni "hitro" potovanje začka.

Lada samara limuzina ponuja dosti avtomobila za svojo ceno. Zanimiv je tudi podatek, da se je Lada lani prebila ponovno na drugo mesto pri prodaji vozil na Madžarskem in s tem presenetila prav vse. Morda tudi vas?

**Tekst: ANDREJ ŠUPÉ**  
**Foto: MATEJ DRUŽNIK**