



supertest
TEKST / TOM PLETERSKI, FOTO / M. ZAPLATIĆ

VAZ 2001

LADA PO PRVIH 10.000 KM

Nekaj ponižnih želja



Sovjeti so svojo avtomobilsko industrijo dolgo zanemarjali. Proizvodnja moskvičev, volg, čajk, zaporožcev je v razsežnostih Sovjetske zveze komaj zadovoljila najnujnejše, predvsem službene potrebe. Potem se je velikan nenadoma odločil, da bo s pomočjo Fiata namesto tovarne traktorjev gradil tovarno avtomobilov. Veliko! Velikoserijska proizvodnja je stekla pred dvema letoma in letos naj bi tovarna ob Volgi izdelala že 660.000 avtomobilov znamke VAZ 2001, alias žiguli, alias lada.

Sovjetska zveza ladi izvaža tudi na avtomobilsko razviti Zahod. Nezaupanju do svojih avtomobilov ključujejo z nizkimi cenami. V Švicariji, ki pravzaprav nima svoje avtomobilske industrije, je lada cenejša od fiata 128 in kreplecenoj od fiata 124. Pri nas pa so razmere na avtomobilskem tržišču toliko drugačne, da je Crvena zastava lahko ceno lade prikrajila tako, da ne hodijo v zelje zastavi 101.

Kakorkoli že: tudi pri nas je do avtomobilov iz komaj rojenje sovjetske tovarne še precej nezaupanja, kar je samo še razlog več, da smo z veseljem vzeli lado na test vzdrljivosti 50 000 kilometrov. Ta čas jih ima za seboj že 14 000.

ZDRAVILA – GUME

Avtomobil, ki je na zunaj komajda kaj drugačen od italijanskega fiata 124, smo dobili čisto nov. Na stevcu je imel komaj 32 kilometrov. No, in ko smo začeli z začetkom, začnimo še z otroško bolezničijo, s katero se srčejojo vsi novopečeni lastniki ladevolan: je nenatančen in avto pri vožnji naravnost slab drži smer, za namešček je še vlekel v stran – in to v desno. Ko smo vozili z lado prvič po mokri cesti, je bila boleznenec še bolj očitna, da ne govorimo o tem, da je zadek spodnjačalo že pri povsem začetniški vožnji. Prav čudnol! Pri ladi, ki smo jo imeli na testu junija 1971, vseh teh slabosti ni bilo; imela je radilne gume.

Tako smo se že kar na začetku odpovedali testirjanju sovjetskih gum in pri 2000 kilometrih lade preobrali v domače, Savine radikalce. Potem smo samo še zjali, kako ladi godi pasata obtejet. Avto je nehal vleči v desno, zato dobro drži smer in tudi ovinkov se drži, kot vsak drug avto z dobro vedenem togo premo. Lada ima namreč podvozje skoraj enako kot fiat 124 in potem takoj ni rezloga, da bi bila v ovinkih slabša. Tudi volan je s pasastimi gumami postal natančnejši, čeprav pogoste lastnosti volanov s polzem, da nekoliko zamujajo ukaze voznika, ne more povsem skriti.

Slepko pri prej lastnikom lade najtopleje priporočamo, da si kupijo pasaste gume, če tega še niso storili. Bodomoč kupcem pa svetujemo, naj pri nakupu že vnaprej pritegnejo še ta strošek.

No, ko smo že pri obutvi, omenimo še „Savine“ ježevike, v katere smo lado zazimo preobuli. Tudi te so diagonalne, kot letne sovjetske gume, vendar se, čeprav so v njih žebli, tudi z njimi lada bolj drži ceste kot z originalnimi. Kaže, da ni vsega kriva diagonalna zgradba originalnih gum, marveč tudi slab profil in gumijasta zmes, iz katere so narejene. Sicer pa glede ježevk na ladi se to: ker je avto klasične zasnove – motor sprejal, pogon zadaj – ježevke ne zagotavljajo, da se boste pozimi prebil čez vsak klanec. Precej pa pri tem pomaga kreplja obtežja prtičnika. Dokaz: pred dnevi vse se s fotoreporterjem v snegu peljala na Pokljukino in občitala nekje na pol poti nad Zatnikom. Pogonska kolesa so se zavrtala v prazno. Potem smo prtičnik obtežili s 130 kilogrami... fotoreporter je do vrha klanca sedel v prtičniku. Telzava pri takem obteževanju prtičnika je v tem, da mora voznik ves čas v vzvratnem ogledalu paciti, da ne izgubi „sopotnika“. Srečno verige so veliko boljša rešitev, trdi zdaj (prehajen) fotoreporter.

Slabo vreme nam je preprečilo, da bi razlike med to ali ono vrsto obutve tudi pravčasno izmerili z vožnjami med stozki in jih podkrepili s številkami. To bomo obenem z meritvami zavirjanja storili pozneje.

ZDRAV MOTOR

Lada je v nekaterih nadrobnostih prijenoma ruskim razmeram. Pri podvozju so – razen tega, da je nekoliko trd in močnejša – spremeniли lege amortizerjev. Pri ladi zadaj niso vtaknjeni v višajne vzmeti, manovč so zunaj njih. Tako jih je laže zamenjati. Kar takoj velja povedati, da se v sovjetskih razmerah „Napravi si sam“ piše z veliko začetnicino. Temu



Posebnost iz starih časov, ki je, ko „umre“ akumulator, zlata vredna: ročica za ročen zagon motorja.



Nerodno in nevarno zunanje ogledalo: delno ga zakriva okvir šipe, slika pa je pomanjšana. Veliko boljše bi bilo ogledalo na vrati.



V sovjetskih razmerah je skoraj nemogoče poskrbeti za to, da bovo servisno mrežo. Kdor zna, si lahko pomaga sam. Vse na sliki dobite obenem z avtomobilom.

primereno je tovarna opremila avto z lepo zbirko orodja, kjer ne manjajoči niti prenosa luž, tlačilka za zrak in merilnik pritiska zraka v gumenih. Poenostavitev pomenuje tudi bobnaste zavore, ki zavirajo zadnje kolese (fiat 124 ima tudi zadaj kolute), s tem so seognili servovočevalniku. Zavore so kljub temu ubikovite.

Največ razlik med italijanskim 124 in sovjetskim sorodnikom je pod pokrovom motorja. Medtem, ko ventile flatovega motorja odpira stranska odprtina gred s posredovanjem drobirčnikov, je ladin sodobne konstrukcije z odmčino gredjo v glavi. Kljub skoraj enaki globini prostornini (lada 1198 kubikov, fiat 124 1197 kubikov) je razmerje vrtline in giba pri ladji spremenjeno v korist večje vrtline. Tako je lahko krajši v motoru naj bi bil praviloma trpežnejši. Ladin motor zmore po tovarniških podatkih 62,5 KM in razliko do fiata 124 (pri 60 KM zljud 65 KM) je prav majhna. Tudi meritve pričajo o majhnih razlikah kar zadeva zmogljivosti. Nekoliko preglezen je pri ladini motor.

Sicer pa sodi lada v svojem razredu med poskočne in hitre avtomobile. Rezultati meritev so boljši od tistih, ki smo jih namerili z lado (takrat se je imenovala še žiguli) pred letom in pol (test „Avto“, št. 14/1971): testni avto smo takrat merili pri manj kot 2000 prevoženih kilometrih, ko se ni bil povsem uteren.

Dosedanje izkušnje s supersterto lado kažejo, da je motor zdrav. Z njim nimamo nikakršnih, niti najmanjših težav. Tudi prav varčen je za svoje zmogljivosti in precej športno vožnjo naših testnikov. Ob tistem, kar smo zapisali v zbirki meritev, je mogoče še najboljši dokaz o varnosti ladinega motorja poraba z ladino najdaljše vožnjeni. Med vožnjo na Paritiski salon in nazaj, ki je združila hitro vožnjo po avtomobilskih cestah, hitre navadne ceste v Franciji, vijugajoči alpske ceste in pariško mestno gnečo, je lada poprečno porabila 10,6 litre goriva. Kar zadeva vrsto goriva ni dvornov – lada piše super! Dobihi 2000 kilometrov smo dosegli prevozil z ježevkami. Obenem s poslabšanimi vremenskimi pogojimi ježevke kreplje zvečajo porabo goriva. Po dosedanjih meritvah za 2,5 litre na 100 km. Vsega seveda ne gre pripisati gumam. V slabem vremenu, zlasti če je cesta sploška in pod snegom, je menjalnik večkrat v nizjih prestavah, kar vodi k večji porabi.

Ladin motor tudi pri porabi olja varčuje. Med dvema menjavama olja ni treba dolivati.

UGANKE S SKLOPKO

Menjalnik je lada s prestavnimi razmerji vred pododelovala po fiatu 124, pač pa so sinhronski obročki večji. Menjalniku doslej očitamo le, da gre včasih nerad v prvo prestavo.

Veselje s celotnim ladinskim pogonskim agregatom pa nam močno kvari sklopka. Že zgodaj je začela negativno spodbujati ali pa prijemu sunkovito. Zlasti po daljši vožnji v gosten, mestnem prometu pri speljevanju avto včasih poskakuje kot žaba. Sklopka svoje muhe počakev nadomadno, brez prepopravljenje napovedi in se prav tako nenapovedano umiri, ko je nekaj časa ne uporablja. Sklopke nismo razdržali in skulali bomo zdržati z njo še nekaj časa. Tako tudi uganke še nismo razvozali. Mehanički na servisu pravijo, da je edina rešitev: zamenjava sklopke z italijanskim! Mogoče je ladina originalna sklopka preprosto nematančno izdelana in preškrta?

Prestibek je tudi prenosni mehanizem za odpirjanje in zapiranje oken. Na obojih levih vratih je fel po gobe, najprej seveda sprejal, pri vozniku. Pri vrtenju ročice v vrati smo ropota kot velikonočna rajha. Okno se za silo se odpre, zapreti pa ga ni moč drugače kot „neposredno“, s potiskanjem šipe z roko. Tega seveda ne bi poteli, če bi okna lahko popravili. Pa ni rezervnih delov, vsej v Ljubljani.

Sicer pa o rezervnih delih velja zgodba: Pri slabih 10 000 kilometrih je pri Izoli poskušal neki italijanski voznik frontalni napad na lade ladi. Način vožnje je rešil kar je bilo mogoče in se umaknil čez rob ceste v jarek. Lada jo je nekoliko skupila, toda vse

skupaj ne bi bilo omembe vredno. Poškodb tudi nismo registrirali v našem spisu stroškov, ker avto za to ni bil niti kri. Ampak! Zvrte ročice krmilnega mehanizma ni bilo moč zamenjati! Čakali smo kakšnih 14 dni, dokler pri službenem obisku Crvene zastave nismo težave omenili direktorju oddelka rezervnih delov. Takoš smo dobili ročico, obenem pa so nam pokazali še veliko polico prav takšnih ročic v skladišču. Servis omenjenih delov enostavno ni naročil. Skratka: za pomanjkanje rezervnih delov ni vedno kriva tovarna, oziroma njen zastopnik.

HRBTENICA

Italijani so Rusom postavili tovarno, jim pomagali pri učenju, kako se naredi avto, pozabili pa so na stranske „predmete“. Nekote ali nistač. Mehanizem za odpiranje oken je samo primer. Ne le, da se pokvari, tudi sicer je silno „neuglavjen“ in tako trd, da ga nežne roke premaknejo le z največjo težavo. Tudi odklepanje vrata zahteva veliko potrebitljivosti. Ključ kot nočev v ključavnico.

Med „bojiste“ sodijo tudi vzvratna ogledala, natančnej: zunanje vzvratno ogledalo. Medtem ko je notranje ogledalo normalno, zunanje pomanjkuje in vozila zača kaže bolj oddaljeno kot so v resnicu. Takšna vzvratna ogledala so že sama po sebi nevarna, takliko prej, če jo voznik vajen, da v notranjem ogledalu vidi resnično sliko. Še dobro, da je zunanje vzvratno ogledalo privito na najbolj nerodnem mestu! Vozniku, ki si sedež pomakne povsem nazaj, se več kot polovica zunanjega ogledala skrije za okvir vetrovne šipe.

Med slabšimi kosi opreme omenimo še brisanilnike, ki šipe ne obrijejo dovolj temeljito, in pa negrepaleden merilnik hitrosti. Sicer pa je leda razmeroma dobro opremljen avtomobil. Manjka mu le nekoliko več ljubezni pri tistem, sredi česar v avtomobilu „stanujemo“, kot je zapisal v testno knjigo načrtovalnemu sodelavcu Pavlu Klinar, čel. „Besič“ Jihniš, ki jo je za končno izdelavo vse svet prevezel po Američanah. Rusi še niso jeniali.

Dodamo lahko še, da tudi učitelji Italijani niso ravno „perle“ glede natančnosti.

Podboden je s sedeži. Pri Fiatu so Sele v zadnjih letih opazili, da ima človek hrbitenico. Sovjeti pa o medicini hrbitenici razmišljajo še manj kot Italijani. Sedeli so sicer lepega videza, toda pod preobloko so kar zadeva obliko na ravni ukrajinega tretjega razreda JZ. Za nameček gladek skaj pozimi zledeni, pozimi pa prenojni tisti del telosa, ki ni včr hribet. In naslonjajo so nekoliko prenizka. „Menda se ne bodo v ladi vozili le državljani brez hrbitenice?“ je zlobna pripomba jezičnega Pavla Klinarja.

POPREČNA OCENA: DOBRO

Je tako, da pri preskušanju prej opazimo tisto, kar je slabo. No, dobera nismo pozabili. Predvsem velja omeniti, da je lada po zasnovi kopija fiata 124 in da zanje veljajo vse polhvale, ki jih je pred leti zaslužil njen prednik. Ponovimo, da je prostor dobro izkoričen tako za potnike kot za ptičjego, da je preglednost odlična na vse strani in da so zmagljivosti motorja zelo dobre.

Skratka po prvi četrtni supertest menimo, da je lada dober, zanesljiv avto, vreden svojega denarja. Obenem pa združujemo, kako bi bilo lepo če bi ... Pri tem mislimo predvsem na zboljšave, ki ne dvigajo cene vozila: na sedeža, ki bi jih morali narediti povsem novo, nekoliko več posluha za malenkosti pri sicer bogati opremi in seveda nemogoče gume. Če ne drugače, bi lahko uvoznik uvažal bose lade in jih obuval v kaj boljšega.

Po se bojimo, da ne bo uvoznik nič bolj elastičen od proizvajalca — po tisti starji njihovi: bog visoko, car daleko — in lastniki lade, ki nimajo denarja za odmet, bodo pač čakali, da jim pre gume vzame vrag, nakar si bodo kupovali kaj boljšega. Ali pa, če „nekoliko“ počakamo, Sovjeti se že pogovarjajo o gradnji tovarne pasasti gume.



Lada nas doslej še ni pustile na cedilu, zdrav in živ motor nas je pripeljal tudi že v Francijo. Pozirala je tudi na dirkališču Montlhery pri Parizu.



Velik prtičnik ima okoli 300 litrov uporabne prostornine. Rezervna guma je na priročnem mestu. Prtičnik je ponoči, ko so prizgane luči, osvetljen. Lahko bi bil lepše obložen.



Tarča graje: na oko lepi sedeži niso ne udobni, niti se dobro ne oprimejo telesa. Brez prevlek je skoraj neprijeten.



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih sprejaj 136, zadaj 138; širina prednjega sedeža 57, zadnje klopi 136; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala pribl. 170; pomik prednjih sedežev 17; odprtina vret (višina/širina) sprejaj 91/82, zadaj 91/65. Uporabna prostornina prtičnika (meritev s kockami) 300 dm³.



V snegu in ledu ni Lada nič na boljšem kot ostalo sorodstvo s klasično razvrstljivo motor sprejmi, pogon zadaj. Na strmih klancih tudi ježevke niso zmožne vsega. Pomaga krepka obtežba prtičažnika, ali pa verige.

Cena: 47 261,70 din

Zavarovanje: obvezno 942 din

kasko: brez franšize 4 675 din; s fran-

šizo 4000 din – 501 dinar

Cestnina: 240 din

Proizvajalec: "VAZ", Togliattiigrad, SSSR

Generalni zastopnik: Zavodi „Crvena zastava“, Kragujevac

Prodajalci: Zastopniki „Crvene zastave“

Trenutne cene ni: zapisana zadnja pro-

dajna cena, vračunani vsi davki, cena v

Ljubljani! Trenutno lade ni naprodaj,

pričakujemo jih šele v aprilu.

Nadleževanje supertesta na strani 8





V snegu in ledu ni Lada nič na boljšem kot ostalo sorodstvo s klasično razvrstljivo motor sprejmi, pogon zadaj. Na strmih klancih tudi ježevke niso zmožne vsega. Pomaga krepka obtežba prtičažnika, ali pa verige.

Cena: 47 261,70 din

Zavarovanje: obvezno 942 din
kasko: brez franšize 4 675 din; s fran-

šizo 4000 din – 501 dinar

Cestnina: 240 din

Proizvajalec: "VAZ", Togliattiigrad, SSSR
Generalni zastopnik: Zavodi "Crvena
zastava", Kragujevac

Prodajalci: Zastopniki "Crvene zastave"
Trenutne cene ni: zapisana zadnja pro-
dajna cena, vračunani vsi davki, cena v
Ljubljani! Trenutno lade ni naprodaj,
pričakujemo jih šele v aprilu.

Nadleževanje supertesta na strani 8



