

Lada 1500 ob boku Fiat 125 P

Remi – v dobrem in slabem



1,5-litrski motor, 75 KM, največja hitrost 144 km na uro. 125 P je mešanec med starim fiatom 1500 (motor in podvozje) in fiatom 125 (karoserija). Od leta 1968 ga izdelujejo skoraj nespremenjenega.

Tekmeca, ki sta se tokrat spoprijela (na straneh avtomobilske revije Auto Zeitung od koder si primerjalni test izposojamo), dokaj pogosto srečujejo me tudi na naših cestah. Na zahodnonemškem trgu sta lani zabeležila zavidljiv uspeh, kar gre v prvi vrsti pripisati nizki, dumpinski ceni, saj po ceni sodita v isti razred kot opel kadett, ford escort, fiat 128, vw golf in audi 50. Testniki zahodnonemške revije pa so v primerjalnem testu skušali ugotoviti, ali omenjena avtomobila tudi tehnično zadovoljujeta zahodnonemške zahteve.

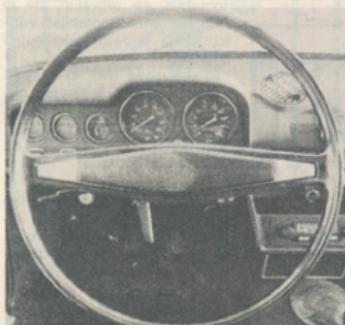
V POMANJKLJIVOSTIH KOT DVOJČKA

Začetek primerjalne tekme je bil kaj klavrn. Čeprav so enega naredili Poljaki, drugega pa v Sovjetski zvezni, sta se tekmcema obnašala kot dvojčka. Oba sta

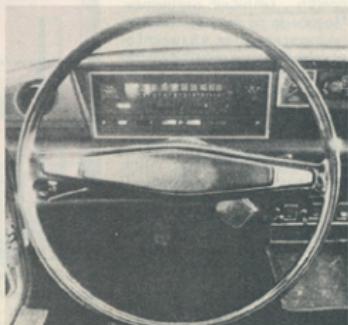
bolehalo za prenizkim oljnim pritiskom, obema sta nagajala muhasta uplinjača in oba sta kaj kmalu zaradi pregorelih izpušnih tesnil prav športno brneila. Lada je imela poleg tega

težave z zrahljanimi stiki pri elektriki, poljski fiat pa nikakor ni dobil zleta. Ob tem je že veter prihranil preverjanje hitrosti na merilniku, saj se je ta dala ugotoviti po moči zvižga-

nja vetra ob šipah. Vse te pomankljivosti pa gredo največkrat na račun pomankljivje končne kontrole in so jih s temeljitim pregledom vse po vrsti odpravili.



Lada 1500: pregledni okrogli instrumenti



125 P: podolgovat merilnik hitrosti, odmaknjeni merilnik vrtljanja

Nemški testniki obema proizvajalcema očitajo vse preskrmono upoštevanje in poznavanje zahtev trga, z drugo besedo: marketing šepa. Če si kupec namreč preveč zmislije in si zamisli denimo manj običajno barvo in barvi ustrezne prevleke sedežev, bo moral dokaj dolgo čakati na naročeno lado ali na fiat 125 P. Za oba torej velja pravilo: vzemi kar dobiš, ne glede na to kako izgleda.

Fiat 125 P pa je podedoval stari fiatov 1300 in 1500-kubični motor, ki se zadovolji le s super bencinom. Ne vrti se posebno rad, je pa manj glasen kot ladin motor. Je kot fiksarski konj, ko dobi zalet, ga je težko ustaviti. Zaradi visokega navara težko dosežene visoke vrtljaje dolga vztrajno drži.

Mrzel nekoliko težje vžiga kot lada, z natančnim reguliranjem čoka pa tudi mrzel lepo

jo sinhroni, ko olje v menjalniku še ni ogreto.

NA ZUNAJ PODOBNA

Na prvi pogled sta si lada in 125 P dokaj podobna. Razlike opazite šele pri natančnejšemu ogledu. Lada je polepšan in dopolnjen fiat 124, ki hoče biti podoben večjemu bratu fiatu 125. Štirje žarometi, nova maska, zadnje luči in okrasne letve jo ločijo od lade 1200.

Tudi zadnja luči, odbijači pa so obloženi z gumasto letvo. Ozko podvozje – kolotek spredaj in zadaj je približno za šest centimetrov ozzi kot pri ladi – spet kaže na sorodstvo s fiptom 1500.

Lego na cesti so mu izboljšali z dvema dodatnima vzdolžnima vodiloma na zadnji premi, izboljšani blažilniki pa poskrbjajo, da tudi na valoviti in luknjasti cesti dobro „leži“. Ni pa kos



1,5-litrski motor, 75 KM, največja hitrost 150 km na uro. Močnejša in bolje opremljena različica lade 1200. Prednik ladi, ki jih že od leta 1970 delajo v SSSR, je fiat 124.

Prav tako kot pri „otroških boleznih“ imata veliko skupnega tudi pri notranji opremi in zasnovi. Nič čudnega, saj imata oba iste prednike: družino Fiat.

RAZLIČNA MOTORJA

Lado 1500 poganja v Sovjetski zvezni zasnovan vrstni motor z odmično gredjo v glavi. Prav nič nima skupnega s fiatovimi motorji. V ničem ne se razlikuje od motorja lade 1200, le da ima glavne gred daljši gib. Kljub navadnemu bencinu pa je motor dokaj živahn, žal pa je ta njegov temperamen preveč siljan v notranosti.

Zelo dobro vžiga tudi mrzel s pomočjo čoka. Zaradi mrzlega podnebla so inženirji iz Toljatigrada precej časa posvetili predgrevanju sesalnih cevi in uplinjač. Rezultat tega je brezhiben tek mrzlega motorja in učinkovito gretje.

teče. Tako kot nekoč fiat 1500 tudi 125 P kaj hitro začne greti.

Menzalniki je pri obeh enako prestavljen in ima pri obeh zelo natančno prestavno ročico. Pri poljskem fiatu nekoliko nagaja-

Po fiatu 125 pa je podedoval karoserijo 125 P. Zunaj in znotoraj je zato nekoliko večji in prostornejši. Poljaki so dodali gumaste letve ob straneh in mu spremenili masko. Drugačna so

drobno skodrani cesti – tega zadnja prema odsakuje in opeta.

Pri ladi so se s štirimi vzdolžnimi vodili in Panhardovim drogom še bolj potrudili, toda z manjšim uspehom. Zelo pošev postavljeni blažilniki namreč dokaj slabo blažijo kratke in hitre sunke. Zato tudi v ostrih ovinkih z valovitim cestičjem kaj rado odnesa zadek.

Noben od njiju se ne more povahiliti z neposrednim volanom. Še posebej slabo se odreže 125 P z več kot tremi zavrtljaji volana od ene skrajne točke do druge, ki se tudi nerad sam izvravna. Skoraj 13-metrski radij ga ne uvršča ravno med okretnje automobile. Pomanjkljivost takih posrednih volanov se pokazuje tudi pri nenadnih sunkih vetrarjih s strani, kjer ne morete dovolj hitro ukrepati proti presečenjem s strani.

AUTOKIT
REZERVNI DELEI

TRST – UL. Mazzini, 24
Tel. 36-897

AUTOKIT TRST

UL. Mazzini, 24 – Tel. 36-897

POTREBŠĆINE

AUTOKIT

TRST – UL Mazzini, 24 – Tel. 36-897

REZERVNI DELEI ZA KAROSERIJO NAJBOLJŠE PO NAJUGODNEJŠIH CENAH

PO PROSTORNIH SREDNJI RAZRED

Za 12 centimetrov daljši in osem centimetrov širši 125 P je tudi bolj prostoren kot lada, oba pa po zunanjih in notranjih merah sodita v pravi srednji razred. Toda kljub temu dolognogeži in tisti, ki so zrasli v višino več kot 1,80 metra za volanom ne sedijo najbolj udobno, ker se sedež ne pomakne dovolj nazaj.

Na nemškem trgu ima fiat 125 P seriski vgrajena naslonjala za glavo, namesto tega pa imajo lade lepljeno prednjo šipo in avtomatske varnostne pasove. Za ogrevano zadnje steklo je pri obeh treba zadnje seči v žep.

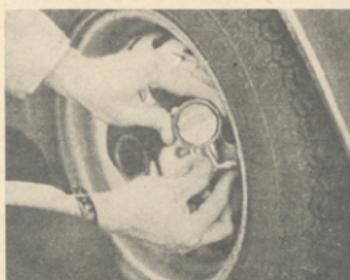
Notranjost lade je bila nemškim testnikom bolj površči, za predal za rokavice pa so ugotovili, da gre vanj deset steklenic vodke. Pri 125 P je nepregleden in pracej od rok merilnik vrtjačev, s črno plastiko obložena notranjost pa deluje dokaj hladno. Oba proizvajalca nista imela srečne roke tudi pri razpore diti stikal na armaturni plošči. Če ste prvezani vse brez izjemne težko dosežete. Tako kot pri 125 P, ki ima stikalo za brisalnike ob volanu, bi morali storiti tudi pri ladi. Nič ne bi bilo odveč, če bi se pri obeh motorčka za brisalnike vrtela hitreje.

Ko so testniki potegnili črto in sešteeli vse majhne pomankljivosti so se zedinili, da obe avtomobile le ne dosegata povsem ravni zahodnoevropskih avtomobilov. Toda močna protiutež tej ugotovitvi je cena. Za lado 1500 Nemci odstojijo 9500 mark, za 125 P pa 8570 mark, kar pomeni, da kupec v ZRN dobi kar največ za ta denar.

Ob tem pa se obe tovarni zavedata, da samo nizka cena ne bo vedno porok za prodajo in tako vse bolj zavzeto lepijo in izboljšujejo svoje avtomobile. Tako bodo Poljaki najbrž kmalu našli tudi delavca s kleščami, ki bo ščipal pločevinaste jezičke zadaj levo v prtičjušniku, ki so bili pri fiat 1500 namenjeni za pritrditve električnega kabla. Tega pa so že daleč nazaj speljali po drugi poti.



S spremnimi lepotnimi dodatki je lada 1500 podobna fiatu 125



Lada: manometri je med orodjem



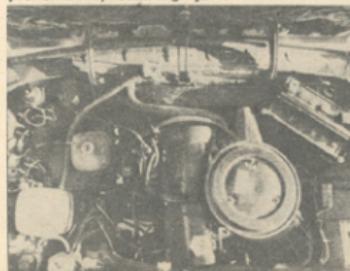
Odprta vrata označujejo goreče lučke



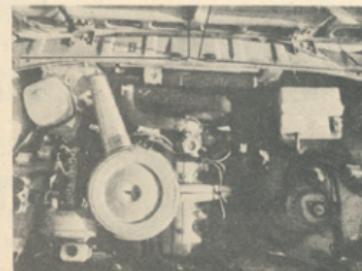
Med orodjem lade: tlačilka, rezervna barva, prenosna luč, ročna zaganjalka



Fiat 125 P ima le najnajnejše orodje



Lada: zelo malo prostora okoli motorja, močan akumulator



125 P: zelo malo prostora okoli motorja, skrita štipka za olje