

VAZ 2101 LADA

Slavo sovjetskega dekleta po 50.000 kilometrih

Ko smo v drugo potovaili v Sovjetsko zvezo — to pot ni bil na vrsti primerjalni test, ampak smo spremljali prvo turistično karavano osebnih avtomobilov — smo bili nekoliko presenečeni. Srečali smo namreč toliko žigulijev, da brez dokazov verjamemo, da bodo v Togliattigradu letos čisto zares sestavili 860 tisoč žigulijev, ki so za jezikovno „nerodne“ zahodnjake, dobili bolj milozvočno ime „lada“ — da si ne bi lomili čeljusti — zahodnjaki seveda, ne žiguliji. Ker si je lada, taktat se žigulj, prisluzila domovinsko pravico v naši redakciji že sredi leta 71, ko smo se pobahali, da smo jo prvi testirali, smo sklenili, da ji to pravico podaljšamo in jo vzamemo na trajnostni test. Rusko deklet, kot smo ji včasih dejali, je kot prava široka slovenska dekla prenesla vse tegobe, ki smo si jih izmislili. In tih ni bilo malo. Saj smo jo gnali po cestah take dolgo, da bi lahko, vsaj po številki na števcu, vozili z njo okrog sveta in še bi nekaj ostalo.

Lado smo prvič podrobno opisali že lani, potem pa se bilos v uvodni predstavitvi trajnostnega testa, zato tehniških podrobnosti ne bi ponavljali, tle omenimo le to, da svojega neposrednega italijanskega očeta — fiat 124 — ne more zatajiti. Za sovjetske razmere so ji skrojili nekoliko bolj robustno (na sedlih mestih je karose-rija tudi dvakrat) padavito pa je trise-rija močnejša. Posebnost so bližinski zadnje pruge, ki so nameščeni zunaj vlečnih vzmeti, tako da jih je laže zamenjati. Zaradi močnejše konstrukcije je lada tudi za 45 kilogramov težja od svojega italijanskega očeta ali bojuje rdečemu slovenskemu bratu, ki prazen tehta 500 kg.

Brez kozmetičnih privilegijev

Močnejša pločevina, ki ji sicer debelina in vseže teža ni občutni, je dobro presesala leto in dan trajnostne preskušnje. Izjema so bili tisti deli, ki so jih morali kleparji polikati in potem znova pobarvati. O tem, da se je moral naš voznik umakniti s ceste v jarek, smo poročali že v tretji številki naše revije. Taktat je namreč pločevina sprememila „ostati opis“ in kot vse kaže na servisu niso bili dovolj pazilji-vi, ko so jo merjavali ali pa ličarji niso bili dovolj skrbni pri ponovnem barvanju. Na strikih se je na plano prebila rja.

Tudi na kakovost lakiranja lahko kaj pripisemo. Na koncu trajnostne preskušnje smo opazili rjaste pike na pokrovu priljučnika, na maski — te je zagrešilo predvsem kamenje izpod koles drugih vozil — pa tudi na vratih, na listih mestih, kjer so bila nalepka. Kot kaže, so nalepke učinkovito merilo za kakovost laka. Dobar lak ostane na pločevini, slab pa na nekaterih mestih ostopsti in se prime odtrgane nalepke. Seveda moramo priznati, da ladin lak ni uveljavil nikakršnih kozmetičnih privilegijev. Čeprav smo „deklet“ redno vozili v pralnico, je vseeno pogrešala polirne in lepilne vodice. Da bi ugotovili, kako kvaliteten je lak, smo zanalaze skoparili z lepilni, vendar razen nekaterih temnejših lis, za katere bo prej krivo pranje v avtomatski pralnici kot slab lak, in listega kar smo nareli, nismo našli kakšnih bujih lepilnih napak.

Kromirani deli so se dobro odrezali. Nismo jih začeli zato, da bi videli, če bodo pokazali klasično Zavistavo pa tudi Fiatovo bolezen — rjavo pegavost. Pa smo se usteli. Tudi najbolj izpostavljeni prednji obdeljci ni ostal brez leska, čeprav nekoliko motnega.

Notranjost in oprema

Prednja sedeža v ladi sta na oko čisto prijetna, tudi naklon naslonjala se do dobro ravmati — groba in fina regulacija sta na isti ročici pod vsakim sedežem — toda popolnoma sta skregana z vsami anatomskimi principi. Ko sta bila nova, je imel človek občutek, da bo vsak čas zdrknil v sedeža na levo ali na desno, sedaj oprlema od strani sploh ni. Pričakovani smo, da se bosta sedeža časoma ulegla, vendar se nista kljub „pridejavju“ voznikov, ki so se menjavali za volanom. Med njimi so bili tudi takji, ki sodijo že v super težko kategorijo in njihovim izidnim že maršakarji toferski naslanjač. Torej, trdnosti sedežev vaa čast. Le enkrat nam je ponagajal odvit vijak v drsnih sanah, ki smo ga hitro ukrotili in privili nazaj. Grajamo lahko tudi umetno usnje, na katerega lahko pozimi privrnarje, če pa bosta v polni vročini predeljo pustili avto na soncu, bosta lahko na sedežu mladonce cvrli jajca. Oprema je vzdržala brez napake. S tem mislimo stikala, vzvode in kar še sodi zraven. Le za priročnost ne bi glasovali. Stikala na levi strani ploščice z instrumenti so preblizu skupaj in lahko pritisneš dva hkrati. Če si na sedežu privezan, kakor je treba, pa moraš imeti presneto dolge roke, da

soseže vžigalnik za cigarete, ki je nerodno nameščeni pod ploščo in stikalo za vključevanje ventilatorja, katerega druga stonjca je nekoliko prglana. Tudi papelnik je nekoliko od rok in premajhen. Nekoliko moti tudi glasni „krik“, prekinevalnika za delovanje brisalok, katerega je pa, zlasti v manjšem dežju, vsak šofer vesel.

Križi in težava v vrti

Čeprav so se vse štiri vrata do konca trajnostnega testa zapirala kot pri kakšni limuzini viljega razreda, smo imeli vseeno težave z njimi. Vsekokoli so napačale pretrde ključice za odpiranje trikotnih okenc, ključavnice pa se v letu dni niso udele in je bilo treba precej sile, da si porinili ključ





vanje. Če to ni nagajalo, je odpovedal mehanizem za dviganje oken. Tečaj prav gotovno niso naredili za šibke roke, hkrati so pa za zaboto kolo, ki ga ženeš z ročico in je nameščeno v notranjosti vrat uporabljal rahličen material. Zobje se vse preredi polimoi in na odpiranje ali zapiranje okna lahko potem kar pozabite. Čeravno ima lada dvoje vzvratnih ogledal, bi lahko tako zunanje ogledalo mirne vesti pogrešili. Nameščeno je predalče naprej, premajhno je in povrh vsega še pomanjajo silko vozi, ki vozijo za vami – torej tudi nevarno. Priporočamo navadno vzvratno ogledalo, ki ga namestite na vrata.

Motor klenega srca

Prav smo imeli, ko smo v začetku leta zapisali, da ima lada zdrav motor. Precej na široko diha, ne manjka mu niti moči niti prožnosti. Razlikuje se od motorja fiat 124, ki ima zdaj 65 KM. Po tovarniških podatkih ima 62,5 konj. Od italijanskega brata se razlikuje po krajšem vijcu, večji vrtni in krmiljenju ventilov. Odmična gred je v glavi, pogonja jo veriga (fiat ima stransko odmično gred in dročnike). Prav kotako smo ga priganjali vseh 50 tisoč kilometrov, in vendar ni skoraj nič opesal. Po vseh tih kilometrih je izgubil le malo sapa, kar kažejo tudi zbirne merilne. Če jih primerjate s prvimi, boste videli, da se so pospeški zmanjšali le za nekaj desetink sekunde. Prav tako elastičnost. Končna hitrost je pa ostala ista.

Za moč, ki jo ima, ladin motor niti ni pretirano žejan. Izračunali smo, da je bila povprečna poraba goriva na testu 10,2 litra na 100 kilometrov, kar ni veliko, če upoštevamo, da smo pri izračunu všteli tudi porabo pri vožnji z jezdevkami, ko neš 1300 kilogramski fotoreporter – med drugim slova tudi po izredno težki noči – postavil svojevrstne rekord. Na različnih relacijah je po 2185 kilometrih vožnje uspel doseči, da se je lada spremenila v pravočjo pijancko. Ko smo izračunali povprečno porabo, se je izkazalo, da je za vsakih sto kilometrov lada porabila 14,6 litra goriva. Seveda tudi razmera niso bila ugodne. Večino kilometrov je testnik nabiral na zasedenih cestah in pri vožnji v nižjih prestavah. Poskusili smo tudi naspotno. Za ladin volan – takrat je rusko dekle že imelo novo, letno obutvo – smo posadili našo nežno tehnično urednico in ji bolj za balo kot zares naročili, naj ne vozi v več kot 100 kilometri na uro, češ: „Vračuj!“ Ko je porabila polno posodo goriva, nas je rezultat mladene presenetil – samo 8,7 litra na 100 kilometrov. To pomeni: varčni voznik

ki bodo z lahkoto dospeli, da bo lada porabila manj kot 10 litrov goriva na 100 kilometrov. Poraba olja je neznanja. Prvih deset tisoč kilometrov ga med menjavami sploh ni bilo treba doivati, šele potem ko so se začele dolge in naporne vožnje pod polno obremenitvijo (penolad, polietil in jesen), smo začeli doivati olje. V 40 000 kilometrih smo ga med menjavami doili 8 litrov, tako da poraba nikoli ni bila večja od 0,2 litra na 1000 kilometrov. Motorju res ni kaj zameriti. Tudi za počute voznika skrbi, saj z lahkoto vžiga tudi v največjem mrazu in se hitro ogreje. Morda bi mu lahko očitali preveč hrupa pod polnim plinom – za kar je deloma kriva tudi prelička izolacija stene med kabino in prostorom za motor.

So ali pa tudi ne

Posobno poglavje je založenost z nadomestnimi deli. Ne bomo na splošno trdili, da jih ni nikjer za dobiti. Izkazalo se je, da je ročic mehanizma volana, katero smo morali zamenjati po srečanju lade in občestnega jerka, v Kragujevcu na polici toliko, da bi jih lahko merili na žakije, v Ljubljani pa niso imeli niti ene. Morda smo praprostito smeli smole. Toda prav tako smo čakali na mehanizme za odpiranje oken, po zavorne ploščice za kolutne zavore in novo merilno palčico za olje pa smo morali v Zagreb, Seveda smo poporji zatelefonirali prav toliko, kolikor smo plačali za ploščice, da smo sploh zvedeli, kje jih imajo. Ko smo prišli v Zagreb, so se pri podjetju Auto Hrvatska pobahali, da so ploščice gosebej naročili v Italiji pri tvrdki Brothers-Car in da je njihovo podjetje edino, ki jih ima na zalogi. Kot smo zvedeli, jih zdaj lahko kupite tudi v Ljubljani.

Service

Kaj naj rečemo o servisnih pregledih? Solidni, dovolj hitri, pa nekoliko dragi, toda s tem se mora spriznati vsak, ki vozi fiat. Nekje na sredi testa smo nekoliko dvomili v mehanike servisa Slovenija avto na Samovi ulici, ker so nam trdili, da je prednja prema „raztresena“ in se je na do bolje nastaviti. Menili smo, da je temu krivo malomarno popravilo preme, ki ni bila čisto v redu, po srečanju s tistim jarkom, potem pa smo tudi drugje zvedeli, da lada boluje za klasično fletovo napako (kot stari fiat 1300) – nenatančne prednje preme. Precej pomagajo radikalne. O podvožju imamo drugače kar dobre

vtise. Lada ima klasično zasnovano podvožje z dobro vodeno zadnjo, togo prmo, tako da ladi tudi pri precej športni vožnji ne odnese zadnjega konca iz ovinka. Šele pretiravanje zahteva popravljanje smeri z odvzemanjem volana. Slej ko naprej pa je lega na cesti toliko boljša kot je boljša cesta. Tudi trepno je in nismo nicaesar pomolili, kljub ostrim vožnjam po slabih cestah. Tudi bližinski so dobro prestani vse preiskute 50 000 kilometrov. Pogoj za ladino dobro lego na cesti pa so brez nadaljnje, dobre gume!

Kakšne gume?

Že takoj na začetku smo se odrekli preskutanju originalnih diagonalni in obuli ladi v Savine radikalne. Razlika je občutna. Avto veliko bolje sedi, manj občuti bočni veter in veliko zanesljivjeja je na mokri cesti. Kaj pa pozorni! V vsakem primeru znova radialne obute in za strme zsozne klance se verige in krpke obtežitev priljajnika. Lada je pač avto s klasično zasnovno in v zasneženih strmini tudi jezevke niso dovolj.

Uganka je ostala uganka

V prvem delu testa na začetku leta smo zapisali, da ima ladina sklopka sive muhe. Spodspravala je ali pa sunkovito prijemala, tako da je avto poskakoval kot klovn; kakor jo je paljši. Nagajali je začela zlasti po daljših vožnjah. Mehaniki so nam takrat dejali, da je edina rešitev zamenjava z italijansko sklopko. To smo se preden se je test prestvil v drugo polovico tudi storili. Za kakšnih 10 tisoč kilometrov je bilo dobro, potem pa spet vse po starem. Tako uganka nismo razrešili in kar najverjetneje je sklopka premočno natančno izdelana zvaloma uravnovešala ali pa preprosto prelička.

Kdaj izboljšave?

S tem menimo nekaj akromnih želja, s katerimi bi lada, ki je zanesljiv avto z dovolj prostora za potnike in prijetje, lahko izboljšali. Mišlino na serijsko radialne gume, bolje sedeže, ki bi jih bilo res treba izdelati povsem na novo in ne navedati tudi na končno izdelavo z več smisla za malenkosti. Oprema, ki ji skoraj lahko rečemo, da je bogata, je le nekoliko preveč „groba“. Na ta način bi bilo „verste“ (ruska dolžinska mera – 1,06 km) prevzojene z lada lahko bolj prijetne, predvsem pa udobnejše.

hvalimo

Trepenje, zanesljiv, dovolj močan in ne preveč požrešen motor.

Dobri pospeški tudi v višjih prestavah.

Razmeroma visoka končna hitrost. Dobra preglednost, vidimo vse krajne točke avtomobila.

Zanesljivo vžiganje motorja tudi v vlagi in mrazu.

Natančna prestavna ročica z razmeroma kratkimi hodi.

Bogata opremljenost z orodjem.

Odlčno grejte tudi v najhušjem mrazu.

Trežno podvožje, ki zelo dobro prenese slabo cesto.

Velik in osvetljen priljajnik.

grajamo

Pomanjkljivo končno izdelavo. Manjka -finish-.

Preglasen motor pri visokih hitrostih.

Slabe, nezanesljive diagonalne gume.

Premajhen rajni krog, ki otežkoča parkiranje.

Nekoliko težak volan pri majhnih hitrostih in obračanju na mestu.

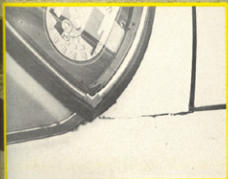
Anatomsko povsem neustrezni sedeži.

Preglasen ventilator (druga stopnja) in nenatančno uravnovanje grelja in zračenja.

Nezanesljiva in »hrmasta« sklopka.

Oskrba z nadomestnimi deli še vedno prešlaba.

V vročini premočno učinkovito zračenje.





naše meritve

Tastni avto je pred meritvami prevozil 50 712 km. Meritve z dvema osebama. Največja hitrost 146 km na uro (poprache štirik meritev, vsaka z zaletom 3 km).

Pospeški:

0-40 km na uro:	3,9 sek
0-60 km na uro:	6,5 sek
0-80 km na uro:	11,5 sek
0-100 km na uro:	18,1 sek
0-120 km na uro:	32,8 sek

400 m brez zaleta: 20,4 sek (končna hitrost 104 km na uro)

2000 m brez zaleta: 39,5 sek (končna hitrost 123 km na uro)

Prožnost: (pospeški z začetno hitrostjo)

40 km na uro v četrti prestavi)

40-60 km na uro:	8,7 sek
40-80 km na uro:	16,8 sek
40-100 km na uro:	36,7 sek
40-120 km na uro:	61,8 sek

1000 m z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 41,7 sek (končna hitrost 119 km na uro)

Poraba goriva:

Po običajnih cestah: najmanj 8,8 litra goriva super na 100 kilometrov (zelo zmerna vožnja, ne hitreje od 100 km na uro); največ 11,7 litra na 100 kilometrov (ostra vožnja).

Na avtomobilske ceste: 11,1 litra (poprache 130 km na uro), oziroma 8,7 litra (poprache 100 km na uro).

Po mestu: 10,2 do 12,4 litra na 100 km

Poprache poraba na tistu (med 11 750 in 50 910 km) 10,2 litra na 100 km.

*Poraba z jezevlami je v izračunu upoštovana.

Poraba olja: 0,2 litra na 1000 kilometrov.